

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**AVRUPA BİRLİĞİ DENİZ OTOYOLLARI KONSEPTİ KAPSAMINDA
TÜRKİYE’NİN DURUMUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ**

**DOKTORA TEZİ
Barış KARAMAN**

Programı : Deniz Ulaştırma Mühendisliği

Ana Bilim Dalı : Deniz Ulaştırma Mühendisliği

HAZİRAN 2015

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**AVRUPA BİRLİĞİ DENİZ OTOYOLLARI KONSEPTİ KAPSAMINDA
TÜRKİYE’NİN DURUMUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ**

DOKTORA TEZİ

**Barış KARAMAN
(512052001)**

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Ana Bilim Dalı

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı

Tez Danışmanı : Pof.Dr. Sezer ILGIN

HAZİRAN 2015

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 512052001 numaralı Doktora Öğrencisi Barış KARAMAN, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “Avrupa Birliği Deniz Otoyolları Konsepti Kapsamında Türkiye'nin Durumunun Değerlendirilmesi” başlıklı tezini aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Prof. Dr. Sezer ILGIN**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Prof. Dr. Nil GÜLER**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Prof. Dr. Didem ALGANTÜRK LIGHT
İstanbul Ticaret Üniversitesi

Doç.Dr. Levent KIRVAL
İstanbul Teknik Üniversitesi

Yrd.Doç.Dr. Birsal KOLDEMİR
İstanbul Üniversitesi

Teslim Tarihi : **22 Mayıs 2015**
Savunma Tarihi : **24 Haziran 2015**

Aileme,

ÖNSÖZ

Tez çalışması süresince değerli katkılarıyla beni yönlendiren Tez Danışmanım Sayın Prof. Dr. Sezer ILGIN'a, Tez İzleme Juri üyelerim Sayın Prof. Dr. Nil GÜLER'e ve Sayın Prof. Dr. Didem ALGANÜRK LIGHT'a; uzun süren süreçte yardımlarıyla yanımda olan Doç.Dr. Levent KIRVAL'a ve Öğr.Gör.Oğuzhan GÜREL'e, danışma faaliyetleri kapsamında önemli katkı sağlayan Sayın Hayati CİNGÖZ'e ve Kaptan Emre Erim ÇOLAK'a teşekkür ederim.

Gösterdikleri sabır ve anlayış yanında verdikleri moral destek için de başta eşim ve kızım olmak üzere aileme ayrıca teşekkür ederim.

Haziran 2015

Barış KARAMAN

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xiii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xvii
ŞEKİL LİSTESİ.....	xix
ÖZET.....	xxi
SUMMARY	xxv
1. GİRİŞ	1
1.1 Tezin Amacı.....	3
1.2 Çalışma Yöntemi.....	4
2. AB MÜKTESEBATI KAPSAMINDA İNCELEME	9
2.1 AB Ulaştırma ve Ulaştırma Alt Yapı Politikaları	11
2.1.1 Ortak ulaştırma politikasının gelişimi	11
2.1.2 Ortak ulaştırma altyapı politikasının gelişimi	14
2.2 Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı-İlk Çalışmalar.....	16
2.3 Bölgesel Çalışmalar	20
2.3.1 Pan avrupa koridorları.....	20
2.3.2 Avrupa-Akdeniz ekonomik gelişim alanı	22
2.3.3 TRACECA- Avrupa- Kafkasya- Asya ulaşım koridoru	23
2.4 Trans Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T)nın Gelişimi.....	25
2.4.1 TEN-T rehber ilkeleri-1996	25
2.4.2 Beyaz kitap-Avrupa ulaştırma politikası 2010-karar zamanı.....	27
2.4.3 TEN-T rehber ilkeler 2001 yılı değişiklikleri	30
2.4.4 TEN-T üst düzeyli çalışma grubu	34
2.4.5 TEN-T rehber ilkeler 2004 yılı değişiklikleri öncesi çalışmalar.....	38
2.4.6 TEN-T rehber ilkeleri 2004 yılı değişiklikleri	40
2.4.7 Deniz otoyolları.....	41
2.4.8 Avrupa-Akdeniz ulaştırma koridorları.....	43
2.4.8.1 Avrupa-Akdeniz entegre ulaştırma sistemine doğru-mavi kitap	44
2.4.9 TEN-T'nin komşu ülkeler ve bölgelere uzatılması	46
2.4.9.1 Üst düzeyli grup-deniz otoyolları teklifleri.....	48
2.4.9.2 Üst düzeyli grup raporu-Türkiye ile ilgili değerlendirmeler.....	48
2.4.10 Avrupa ve komşu bölgelerde ulaştırma için rehber ilkeler	50
2.4.11 Deniz otoyolları projelerinin desteklenmesi	52
2.4.11.1 TEN-T fonları.....	52
2.4.11.2 Marco Polo programı	54
2.4.11.3 Marco Polo-II programı	55
2.4.11.4 MEDA mali aracı	59
2.4.11.5 TRACECA kapsamında desteklemeler.....	60
2.4.12 Deniz otoyolları projesine koordinatör atanması	60
2.4.13 TEN-T yönetim ajansı.....	61

2.4.14 Türkiye için ulaştırma altyapı ihtiyaçları değerlendirmesi alışması.....	63
2.4.15 Deniz ulaştırma politikası için stratejik hedefler ve tavsiyeler bildirisi..	66
2.4.16 Beyaz kitap-tek avrupa ulaştırma alanı yol haritası	67
2.4.17 TEN-T rehber ilkelerinin yeniden yayımlanması.....	71
2.4.18 Yeni TEN-T politikası-ilk teklif.....	72
2.4.19 TEN-T rehber ilkelerinin değiştirilmesi teklifi	76
2.5 Deniz Otoyolları Projelerinin İncelenmesi.....	80
2.5.1 TEN-T fonları- deniz otoyolları projeleri.....	80
2.5.1.1 Örne proje incelemesi-IBUK	82
2.5.1.2 Örne proje incelemesi-TrainMoS.....	83
2.5.1.3 Örne proje incelemesi-ADRIAMOS	84
2.5.2 Marco polo-deniz otoyolları projeleri	85
2.5.2.1 Örne proje incelemesi - Ro-Ro past france	86
2.5.2.2 Örne proje incelemesi - marocco seaways	87
2.5.2.3 Örne proje incelemesi - reefer express	88
2.5.2.4 Örne proje incelemesi - CGTK	89
2.6 TEN-T Rehber İlkeleri-2013.....	90
2.6.1 TEN-T rehber ilkeleri-kapsamlı ağ-deniz ulaştırma altyapısı.....	93
2.6.2 TEN-T rehber ilkeleri-2013-çekirdek ağ-deniz ulaştırma altyapısı	96
2.7 TEN-T Rehber İlkeleri-2013-ekirdek Ağ Koridorları	99
2.8 TEN-T Rehber İlkeleri-2013-Deniz Otoyolları.....	100
2.9 TEN-T Rehber İlkeleri-2013-Üçüncü Ülkelerle İşbirliği.....	102
2.10 Bütünleşik Avrupa Birlik Programı	105
3. TÜRKİYE’NİN ALIşMALARI KAPSAMINDA İNCELEME	111
3.1 IV Numaralı Pan Avrupa Koridoru İle İlgili alışmalar.....	111
3.2 Karadeniz Pan Avrupa Ulaştırma Alanı Kapsamındaki alışmalar	112
3.3 TRACECA Kapsamındaki alışmalar	113
3.4 Kalkınma Planları.....	118
3.5 Ulaştırma şurası alışmaları.....	120
3.6 Ulusal Program-Orta Vadeli Program.....	121
3.7 Stratejik ereve Belgesi	122
3.8 Ulaştırma Operasyonel Programı	122
3.9 Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan alışması	124
3.10 Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı (2009-2013)	126
3.11 Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Stratejik Planı	127
3.12 MEDA alışmaları.....	127
4. BİLİMSEL/İSTATİSTİKİ VERİLER KAPSAMINDA İNCELEME.....	131
4.1 Bilimsel alışmalar Kapsamında İnceleme	131
4.2 İstatistiki Veriler Kapsamında İnceleme	139
5. DEğERLENDİRME.....	145
5.1 Limanların Belirlenmesinde Uygulanan Metodoloji.....	148
5.2 Kapsamlı Ağ Limanlarının Belirlenmesi	150
5.2.1 Referans alınan kapsamlı ağ.....	150
5.2.2 Rehber ilkeler kapsamlı ağ liman kriterleri.....	152
5.2.3 Kapsamlı ağ yolcu limanlarının belirlenmesi.....	153
5.2.4 Kapsamlı ağ yük limanlarının belirlenmesi	155
5.2.5 Kapsamlı ağ coğrafi kriterlerinin değerlendirilmesi	160
5.2.6 Kapsamlı ağ limanları	160
5.2.7 Kapsamlı ağ limanları öneriminin karşılaştırılması	161
5.3 Çekirdek ağ limanları üzerine değerlendirme	164

5.4 Deniz otoyolları kapsamında güzergâh önerimi	173
5.4.1 Mevcut Ro-Ro hatlarının değerlendirilmesi.....	173
5.4.2 Yük potansiyelinin değerlendirilmesi	179
5.4.3 Yeni deniz otoyolları önerimi ve maliyet analizi.....	192
6. SONUÇLAR VE ÖNERİLER	199
6.1. Sonuçlar	210
6.2. Öneriler	221
KAYNAKLAR	227
EKLER.....	241
ÖZGEÇMİŞ.....	279

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ADRIAMOS	: Adriyatik Deniz Otoyolları-Adriatic Motorways of the Sea
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
AREM	: T.C. İçişleri Bakanlığı Araştırma ve Etütler Merkezi
CEF	: Bütünleşik Avrupa Birlik Programı-Connecting Europe Facility
CODISSART	: Comparison of Documentation in Short Sea Shipping and Road Transport
CTP	: Ortak Ulaştırma Politikası-Common Transport Policy
DG MOVE	: Ulaştırma ve Hareket Genel Müdürlüğü-Directorate-General Mobility and Transport
DGTREN	: Avrupa Komisyonu Ulaştırma ve Enerji Genel Müdürlüğü-European Commission Directorate General for Transport and Energy
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı
EACI	: Rekabet Edebilirlik ve Yenilik Yürütme Ajansı-Executive Agency for Competitiveness and Innovation
EC	: Avrupa Komisyonu-European Commission
ECMT	: Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı- European Conference of Ministers of Transport
EDF	: Avrupa Kalkınma Fonu-European Development Fund
EDI	: Elektronik Bilgi Değişim Sistemi-Electronic Data Interchange
EEA	: Avrupa Ekonomik Alanı-European Economic Area
EFTA	: Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi-European Free Trade Area
EIA	: Avrupa İntermodal Birliği-European Intermodal Association
EIB	: Avrupa Yatırım Bankası-European Investment Bank
EILU	: Avrupa İntermodal Yükleme Ünitesi-European Intermodal Loading Unit
EIRAC	: Avrupa İntermodal Araştırma Danışma Konseyi-European Intermodal Research Advisory Council
EMSA	: Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı-European Maritime Safety Agency
ENPI	: AB Komşuluk Politikası-European Neighborhood Policy
ERDF	: Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu-European Regional Development Fund
ERT	: Avrupa Endüstri Çalışma Masası-European Round Table of Industrialist
ESPON	: Avrupa Kurumsal Planlama İzleme Ağı-European Spatial Planning Observation Network
EUROMED	: Avrupa Akdeniz İşbirliği-Euro- Mediterranean Partnership
EUROSTAT	: Avrupa İstatistik Ofisi-European Statistics Office
FAL	: Uluslararası Deniz Trafiğini Kolaylaştırma Sözleşmesi-Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

FUA	: Fonksiyonel Kentsel Alanlar-Functional Urban Areas
FUR	: Fonksiyonel Kentsel Bölgeler-Functional Urban Region
GIS	: Coğrafi Bilgi Sistemi-Geographic Information System
HAK	: Hükümetlerarası Konferans
HLG	: Yüksek Düzeyli Grup-High Level Group
İBBS	: İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü-International Maritime Organisation
INEA	: Yenilik ve Ağlar Yönetim Ajansı-The Innovation and Networks Executive Agency
IPA	: Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı-Instrument for Pre-Accession Assistance
ISPA	: Katılım Öncesi Yapısal Politikalar Aracı- Instrument for Structural Policies for Pre-Accession
ISPS	: Uluslararası Gemi ve Liman Güvenlik Kodu-International Ship and Port Facility Security Code
IT	: Bilgi Teknolojileri-Information Technology
ITS	: Akıllı Ulaştırma Sistemleri-Intelligent Transport Systems
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği
KMDT	: Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı
Lo-Lo	: Lift On / Lift Off
LUZ	: Genişletilmiş Kentsel Alanlar-Larger Urban Zones
MEDA	: Akdeniz Ekonomik Gelişim Alanı-Mediterranean Economic Development Area
MEDA TEN-T	: Akdeniz ve Trans Avrupa Ulaştırma Ağları-Mediterranean and Trans-European Networks for Transport
MEDAMoS	: MEDA Deniz Otoyolları
MEGA	: Metropolitan Avrupa Gelişim Alanları-Metropolitan Europe Growth Area
MoU	: Mutabakat Muhtırası-Memorandum of Understanding
MIPD	: Çok Yıllı Endikatif Planlama Belgesi-Multi-Annual Indicative Planning Document
MIF	: Denizcilik Endüstrileri Forumu-The Maritime Industries Forum
MoS	: Deniz Otoyolları- Motorway of the Sea
NUTS	: İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflandırması- Nomenclature of Territorial Units for Statistics
PACT	: Pilot Action for Combined Transport
PHARE	: Orta ve Doğu Avrupa Ülkelerine Topluluk Yardım Programı- Programme of Community aid to the countries of Central and Eastern Europe
PETrAs	: Pan Avrupa Ulaştırma Alanları-Pan European Transport Areas
Ro-Ro	: Roll on / Roll off
RTAP	: Bölgesel Ulaştırma Eylem Planı-Regional Transport Action Plan
SPC	: Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezleri-Short Sea Promotion Center
SSS	: Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı-Short Sea Shipping
TEM	: Trans-European Motorways
TEN	: Trans Avrupa Ağları-Trans-European Network
TEN-T	: Trans Avrupa Ulaştırma Ağları-Trans-European Transport Network

TEN-T EA	: Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Yönetim Ajansı-The Trans-European Transport Network Executive Agency
TENtec	: TEN-T Teknik Bilgi Sistemi-Technical Information System for the Trans-European Transport Network
TER	: Trans Avrupa Demiryolları-Trans-European Railways
TINA	: Ulaştırma Altyapı İhtiyaçları Değerlendirme Çalışması-Transport Infrastructure Needs Assessment
TRACECA	: Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
VTMIS	: Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi-Vessel Traffic Management Information System
VTs	: Gemi Trafik Hizmetleri-Vessel Traffic Service
UNECE	: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi- United Nations Economic Commission for Europe

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : AB ulaştırma politikası amaçları	14
Çizelge 2.2 : KMDT'nin geliştirilmesi bildirisinde yer alan öneriler.	17
Çizelge 2.3 : Koridor analiz çalışmasında ortaya konan sonuçlar	18
Çizelge 2.4 : KMDT önündeki yapısal sorunlar	18
Çizelge 2.5 : KMDT 1995-1999 yılları arasında yapılan çalışmalar	19
Çizelge 2.6 : Pan Avrupa ulaştırma koridorları.	21
Çizelge 2.7 : Ortak menfaat projeleri belirleme kriterleri	27
Çizelge 2.8 : Liman sınıflandırma kriterleri	31
Çizelge 2.9 : Ortak menfaat liman projeleri uygulama kriterleri.....	32
Çizelge 2.10 : Üst düzeyli grup-öncelikli projeler	35
Çizelge 2.11 : Üst düzeyli grup-deniz otoyolları güzergâhları.....	36
Çizelge 2.12 : 2004 yılı değişiklikleri-deniz otoyolları güzergâhları	42
Çizelge 2.13 : Üst düzeyli grup-tanımlanan uluslararası akslar.	47
Çizelge 2.14 : Üst düzeyli grup-deniz otoyolları güzergâh teklifleri	48
Çizelge 2.15 : Üst düzeyli grup kısa dönem ilgi projeleri.	50
Çizelge 2.16 : Üst düzeyli grup uzun dönem ilgi projeleri.....	50
Çizelge 2.17 : Teklif edilen beş uluslararası ana aks.....	51
Çizelge 2.18 : TEN-T fonlarından sağlanan destek	53
Çizelge 2.19 : Marco Polo II'den sağlanan destek.	58
Çizelge 2.20 : Deniz otoyolları destek alanlarının karşılaştırılması	59
Çizelge 2.21 : Yüksek öncelikli liman projeleri	65
Çizelge 2.22 : Çekirdek ağ bileşeni olarak belirlenen limanlarımız.....	66
Çizelge 2.23 : Deniz ulaştırması stratejik amaçlar ve öneriler bildirisi.....	67
Çizelge 2.24 : Beyaz kitapta yer verilen öneriler	69
Çizelge 2.25 : Beyaz Kitap deniz ulaştırması ve limanlar	70
Çizelge 2.26 : Beyaz kitap TEN-T ile ilgili öneriler	71
Çizelge 2.27 : Kapsamlı ağ limanları kriter önerileri	73
Çizelge 2.28 : Çekirdek ağ planlama önerisi.	74
Çizelge 2.29 : Çekirdek ağ limanları belirleme metodolojisi önerisi.	75
Çizelge 2.30 : Değişiklik teklifi kapsamlı ağ belirleme kriterleri	77
Çizelge 2.31 : Çekirdek Ağ'da yer alması teklif edilen limanlar	78
Çizelge 2.32 : TEN-T fonları-deniz otoyolları projelerinden örnekler.....	81
Çizelge 2.33 : Marco Polo-desteklenen proje örnekleri.	86
Çizelge 2.34 : TEN-T rehber ilkeleri amaçları.	91
Çizelge 2.35 : Kapsamlı Ağ Deniz Ulaştırma Altyapı Bileşenleri (EU, 2013b).	93
Çizelge 2.36 : Kapsamlı ağ liman kriterleri	94
Çizelge 2.37 : Ülkelere göre liman sayıları.	95
Çizelge 2.38 : Kapsamlı ağ deniz ulaştırma alt yapı gereksinimleri	95
Çizelge 2.39 : Deniz ulaştırma altyapı gelişim öncelikleri.....	96
Çizelge 2.40 : Çekirdek ağ limanları.	98
Çizelge 2.41 : Çekirdek ağ koridorları	99

Çizelge 2.42 : 3'üncü ülkelerle ortak menfaat proje alanları.....	103
Çizelge 2.43 : CEF kapsamında hibe şeklinde desteklenecek önceden belirlenmiş liman ve deniz otoyolları projeleri.....	109
Çizelge 3.1 : Karadeniz pan Avrupa ulaştırma alanı-limanlar.....	113
Çizelge 3.2 : TRACECA'da yer alan limanlarımız.....	118
Çizelge 3.3 : Önemli görülen ulaştırma şurası kararları.....	121
Çizelge 3.4 : Master plan-GZFT tablosu önemli başlıklar.....	125
Çizelge 4.1 : 2012 yılı KMDT bölgeler bazında elleçlenen yük miktarı.....	141
Çizelge 4.2 : 2012 yılı KMDT kargo tipi bazında elleçlenen yük miktarı.....	142
Çizelge 5.1 : İstatistiki verilerde yer verilen limanlar.....	147
Çizelge 5.2 : Kapsamlı ağ liman kriterleri.....	153
Çizelge 5.3 : Kapsamlı ağ liman kriterleri yolcu kriteri eşik değeri.....	153
Çizelge 5.4 : Kapsamlı ağ yolcu kriterine uygun limanlar.....	155
Çizelge 5.5 : AB Tüm limanlar yük elleçleme miktarı.....	156
Çizelge 5.6 : Eşik değer üzerinde yük elleçleyen Türkiye limanları.....	158
Çizelge 5.7 : Yük elleçleme kriterini karşılayan limanlar.....	159
Çizelge 5.8 : Türkiye kapsamlı ağ limanları.....	161
Çizelge 5.9 : Kapsamlı ağ limanları karşılaştırma tablosu.....	163
Çizelge 5.10 : Çekirdek ağ limanlarının tanımlanması.....	166
Çizelge 5.11 : Denize kıyısı olan iller referans tablosu.....	170
Çizelge 5.12 : Kapsamlı ağ-çekirdek ağ limanları önerimi.....	171
Çizelge 5.13 : Karşılaştırma tablosu.....	172
Çizelge 5.14 : Yurtdışı bağlantılı düzenli hatlarda taşınan araç adedi.....	175
Çizelge 5.15 : Türkiye'den karayolu ile yapılan ithalat.....	180
Çizelge 5.16 : Türkiye'ye karayolu ile yapılan ihracat.....	181
Çizelge 5.17 : Türkiye'den AB ve Norveç'e yüklü araç taşımaları.....	183
Çizelge 5.18 : Yüklü ihraç taşımaları araç adedi.....	184
Çizelge 5.19 : Yüklü ithal taşımaları araç adedi.....	186
Çizelge 5.20 : Yüklü ihraç taşımaları karayolu kullanan araç adedi.....	187
Çizelge 5.21 : Yüklü ithal taşımaları karayolu kullanan araç adedi.....	188
Çizelge 5.22 : Ro-Ro hatları bir araçla taşınan yük hesaplaması.....	189
Çizelge 5.23 : Limanlar arası mesafe.....	193
Çizelge 5.24 : Referans alınan gemi özellikleri ve diğer kabuller.....	194
Çizelge 5.25 : Sabit maliyet kalemleri referans kabuller.....	195
Çizelge 5.26 : Ambarlı-Marseille hattı tahmini maliyet-gelir analiz tablosu.....	196
Çizelge 5.27 : Tüm hatlar maliyet-gelir analiz özet tablosu.....	198
Çizelge A.1 : AB Tüm limanlar yük elleçleme miktarı hesaplamaları.....	242
Çizelge A.2 : AB-28 yük elleçleme miktarı üzerinden eşik değer hesaplamaları ...	248
Çizelge A.3 : AB-27 yük elleçleme miktarı üzerinden eşik değer hesaplamaları ...	248
Çizelge B.1 : Türkiye limanları eşik değer hesaplamaları.....	249
Çizelge C.1 : AB ve Norveç'e yüklü Türk ihraç taşımaları.....	253
Çizelge C.2 : AB ve Norveç'ten yüklü Türk ithal taşımaları.....	254
Çizelge C.3 : AB ve Norveç'e yüklü yabancı ihraç taşımaları.....	255
Çizelge C.4 : AB ve Norveç'e yüklü yabancı ithal taşımaları.....	256
Çizelge D.1 : Ortalama navlun hesaplaması.....	257
Çizelge D.2 : Sefer maliyet analiz tabloları.....	258

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1 : İnceleme bölümü kavramsal akış şeması.	5
Şekil 1.2 : İnceleme bölümü içerik şeması.	6
Şekil 1.3 : Araştırma kavramsal akış şeması	8
Şekil 2.1 : Pan Avrupa koridorları.	22
Şekil 2.2 : Rehber ilkeler-beyaz kitap karşılaştırması.	30
Şekil 2.3 : 2001 yılı değişiklikleri A kategori limanlar.	33
Şekil 2.4 : Deniz ulaştırması ve limanlar özelinde değişiklikler.	33
Şekil 2.5 : Üst düzeyli grup-teklif edilen projeler.	37
Şekil 2.6 : TEN-T üst düzeyli grup-teklifler.	38
Şekil 2.7 : Rehber ilkeler 2004 yılı değişiklikleri.	43
Şekil 2.8 : MEDA ve TEN-T ulaştırma koridorları.	44
Şekil 2.9 : Güneydoğu aksı.	47
Şekil 2.10 : Üst düzeyli grup haritası.	49
Şekil 2.11 : Beş uluslararası ana aksı gösterir harita.	52
Şekil 2.12 : A kategori limanlar ve ortak menfaat projeleri ağı.	61
Şekil 2.13 : TEN-T EA tarafından takip edilen projeler.	62
Şekil 2.14 : 30 öncelikli proje gelişim durumu.	63
Şekil 2.15 : TINA'da belirlenen çekirdek ağ.	65
Şekil 2.16 : A kategori limanlar.	72
Şekil 2.17 : Değişiklik teklifi çekirdek ağ karayolu ve limanlar.	78
Şekil 2.18 : Değişiklik teklifi-Türkiye kapsamlı ağ limanları.	79
Şekil 2.19 : IBUK-Intermodal corridor tanıtıcı resmi.	83
Şekil 2.20 : TrainMoS projesi tanıtıcı resmi.	83
Şekil 2.21 : ADRIAMOS projesi tanıtıcı resmi.	84
Şekil 2.22 : TEN-T fonları-deniz otoyolları projeleri.	85
Şekil 2.23 : Ro-Ro past france projesi harita gösterimi.	87
Şekil 2.24 : Marocco seaways projesi harita gösterimi.	88
Şekil 2.25 : Reefer express projesi harita gösterimi.	89
Şekil 2.26 : CGTK projesi harita gösterimi.	90
Şekil 2.27 : Çekirdek ağ alt yapı gereksinimleri.	97
Şekil 2.28 : Çekirdek ağ koridorları ve çekirdek ağ limanları.	100
Şekil 2.29 : Deniz otoyolları.	102
Şekil 2.30 : Rehber ilkeler Türkiye kapsamlı ağ limanları.	103
Şekil 2.31 : Rehber ilkeler Türkiye kapsamlı ağ limanları-demiryolları.	104
Şekil 2.32 : Rehber ilkeler Türkiye kapsamlı ağ limanları-karayolları.	104
Şekil 2.33 : CEF destekleme metodolojisi.	108
Şekil 3.1 : IV numaralı pan Avrupa koridoru haritası.	112
Şekil 3.2 : TRACECA Türkiye haritası.	118
Şekil 3.3 : Akdeniz ulaştırma altyapı ağı-Türkiye.	128
Şekil 3.4 : Türkiye-MEDAMoS limanları.	129
Şekil 3.5 : MEDAMoS-I pilot projeleri.	130

Şekil 4.1 : AB çok limanlı giriş bölgeleri ve giriş limanları.....	135
Şekil 4.2 : En fazla potansiyel taşıyan KMDT koridorları	136
Şekil 4.3 : Avrupa-Akdeniz ulaştırma alanı yük trafik tahmini	137
Şekil 4.4 : Çekirdek ağ aday limanları.....	138
Şekil 4.5 : MEDA MoS-II pilot projeleri.....	139
Şekil 4.6 : KMDT 2007 yılı en yüksek 20 yük akış güzergâhı.....	140
Şekil 4.7 : KMDT Türkiye limanlarında elleçlenen yük..	143
Şekil 4.8 : Türkiye limanları elleçlenen yük miktarı bölgeler bazında dağılım.	144
Şekil 5.1 : Deniz otoyolları genel uygulaması.	145
Şekil 5.2 : Limanların belirlenmesi çalışması akış şeması.	146
Şekil 5.3 : Yeni TEN-T metodolojisi.....	150
Şekil 5.4 : Rehber ilkeler Türkiye kapsamlı ağ limanlar-demiryolları.	151
Şekil 5.5 : Rehber ilkeler Türkiye kapsamlı ağ limanlar-karayolları	152
Şekil 5.6 : TINA’da belirlenen çekirdek ağ.....	152
Şekil 5.7 : Kapsamlı ağ liman alt kriter grafik gösterimi	157
Şekil 5.8 : Çekirdek ağ metodolojisi.....	165
Şekil 5.9 : Çekirdek ağ metodolojisi-2.	165
Şekil 5.10 : ESPON MEGA.....	167
Şekil 5.11 : 2012 yılı varış limanları.....	176
Şekil 5.12 : 2013 yılı varış limanları.....	177
Şekil 5.13 : 2012 yılı çıkış limanları.....	178
Şekil 5.14 : 2013 yılı çıkış limanları.....	178
Şekil 5.15 : 2012 yılı karayolu ithal/ihraç taşımaları.	182
Şekil 5.17 : Türkiye limanlarında yapılan Ro-Ro elleçlemesi.	189
Şekil 5.18 : Türkiye-İtalya Ro-Ro taşımaları.....	190
Şekil 5.19 : Çekirdek ağ koridor ve limanları.....	193

AVRUPA BİRLİĞİ DENİZ OTOYOLLARI KONSEPTİ KAPSAMINDA TÜRKİYE’NİN DURUMUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ

ÖZET

Deniz Otoyolları konsepti AB içerisinde ve AB’nin komşu ülkelerle deniz ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi, karayolu taşımacılığının denizyolu taşımacılığına aktarılması amacıyla AB ulaştırma ve ulaştırma alt yapısı müktesebatı ile geliştirilen ve mali araçlarla desteklenen en önemli politika aracı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Deniz Otoyolları konseptinin temelleri Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı yaklaşımı ile atılmıştır. Konsept; 2001 yılında AB tarafından yayımlanan “2010 İçin Ulaştırma Politikası-Karar Verme Zamanı” isimli Beyaz Kitap ile gündeme getirilmiş, 2004 yılında revize edilen “Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Rehber İlkeleri” ile Trans Avrupa Ulaştırma Ağlarının bir parçası olarak kabul edilmiş ve müktesebata aktarılmıştır.

Deniz Otoyolları; AB üyesi ülkeler arasındaki mevcut denizyolu bağlantılarını geliştirmek veya yeni, güvenilir, düzenli ve hızlı denizyolu bağlantıları kurmak suretiyle; anılan ülkeler arasındaki yük akışını, bileşeni denizyolu olan lojistik güzergâhlarda yoğunlaştırmayı, bu sayede karayollarındaki tıkanıklıkları azaltmayı ve/veya dış kuşak bölgeler ile adalarda yer alan bölge ve ülkelere erişimi geliştirmeyi amaçlayan, yolcu taşıma konseptini dışlamayan ancak yük taşımacılığına daha fazla önem veren, farklı AB üyesi iki ülkede konuşlu en az iki limanın alt yapı ve kolaylık tesislerinden oluşan bir proje olarak ortaya çıkmış, AB Trans Avrupa Ulaştırma Ağları öncelikli projeleri arasına alınmıştır.

AB; Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Rehber İlkeleri ile belirlenmiş kriterlere uygun Deniz Otoyolları Projelerine; AB TEN-T fonları ile Marco Polo Programı kapsamında maddi destek sağlamış ve gelişimini teşvik etmiştir.

Süreç içerisinde Avrupa Akdeniz Ekonomik Gelişim Alanı ve TRACECA kapsamında da uygulamaya konan Deniz Otoyolları bölgesel bir proje niteliğini kazanmış, bu alanda birçok çalışmanın yapılmasına sebep olmuştur.

AB 2011 yılında yayımladığı Tek Avrupa Ulaştırma Alanı isimli Beyaz Kitap ile Ulaştırma ve Trans Avrupa Ulaştırma Ağları politikalarında geniş çaplı bir revizeyi gündeme getirmiş, 2013 yılı sonunda yeni Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Rehber İlkelerinin yayımlanması ile ulaştırma alt yapı politikasında gelişim öncelikleri ve amaçlar yeniden tanımlanmıştır.

AB Trans Avrupa Ulaştırma Ağlarını iki aşamalı bir yaklaşımla Kapsamlı Ağ ve Çekirdek Ağ üzerinden geliştirme ve bölgesel/ülkesel işbirliğinin artırılması ve alt yapı yatırımlarının Çekirdek Ağ Koridorları uygulamasıyla koordine etmeye başlamıştır. Yeni Rehber İlkeler Deniz Otoyolları tanımını ve kapsamını da genişletmiştir.

Yeni TEN-T politikası kapsamında; Deniz Otoyolları; TEN-T Kapsamlı Ağ üzerinde yer alan iki liman arasında veya Kapsamlı Ağ üzerinde yer alan bir liman ile Topluluk için stratejik öneme sahip 3'üncü ülke limanı arasındaki deniz ulaştırma bağlantısı, liman tesisleri, yük terminalleri, lojistik platformlar ve liman alanı dışında konuşlu ancak liman operasyonları ile ilgili lojistik köyler, bilgi ve haberleşme teknolojileri, elektronik lojistik yönetim sistemleri, emniyet, güvenlik, idari ve gümrük uygulamaları ile limanlara denizden veya karadan erişim sağlayan altyapı olarak tanımlanmıştır.

Geri saha bağlantıları ile birlikte en az iki liman arasında KMDT'ye veya deniz-nehir/iç su yolu taşımacılığına imkân verecek şekilde; KMDT güzergâhları, limanlar, ilgili alt yapı ve ekipmanlar, tesisler ve idari düzenlemeleri basitleştirmeye katkı sağlayacak uygulamalar Deniz Otoyolları bileşenlerini oluşturmaktadır.

İki veya daha fazla Çekirdek Ağ limanı arasında deniz ulaştırma bağlantısını ve bu bağlantının geri saha bağlantılarını geliştirecek projeler ile geri saha bağlantılarına özel önem verilerek Çekirdek Ağ Limanı ile Kapsamlı Ağ Limanları arasında deniz ulaştırma bağlantısını ve bu bağlantının geri saha bağlantılarını geliştirecek projeler en az iki üye ülke tarafından teklif edilmesi durumunda AB tarafından mali açıdan destekleme sağlanabilecek Deniz Otoyolları Ortak Menfaat projeleri olarak sınıflandırılmıştır.

AB Deniz Otoyollarının bir parçasını oluşturduğu AB Trans Avrupa Ulaştırma Çekirdek Ağının 2030 yılından itibaren tam operasyonel olarak kullanılmasını hedeflemektedir.

Çalışmada; Deniz Otoyollarının ortaya çıkış ve uygulama sürecinin analiz edilmesi, bu alanda Türkiye'nin mevcut durumunun belirlenmesi, gelecek dönem çalışmaları için önerilerde bulunulması amaçlanmıştır. Çalışmada konu Türkiye-AB ilişkileri, uluslararası ilişkiler, stratejik, savunma vb. diğer boyutlarından bağımsız olarak, sadece deniz ulaştırması, deniz ticareti ve ulaştırma altyapısı gelişimi açısından ele alınmıştır. Konunun diğer boyutlarının ayrı birer çalışma konusunu oluşturacağı ve ayrıca değerlendirilmesi gerektiği düşünülmektedir.

Bu çerçevede; AB Trans Avrupa Ulaştırma Ağları müktesebatı, önemli politika dokümanları; deniz ulaştırması, limanlar ve Deniz Otoyolları özelinde incelenmiş; Deniz Otoyolları kavramının tarihsel gelişimi, müktesebata aktarılma süreci ile mali programları/destekleme uygulamaları ve örnek projeler analiz edilmiştir. Türkiye limanlarına; AB kurumsal dokümanları ve AB tarafından yaptırılan çalışmalarda yapılan atıflar da nihai aşamada limanlarımızla ilgili değerlendirmelerde dikkate alınmak üzere ayrıca ele alınmıştır.

Bu bakış açısıyla; Trans Avrupa Ulaştırma Ağları, Deniz Otoyolları, deniz ulaştırması ve uygulama bölümünde üzerinde çalışacağımız Ro-Ro taşımaları özelinde Türkiye'nin önemli kurumsal politika ve planlama dokümanları da incelenmiş, istatistikî veriler ışığında Türkiye'nin durumu belirlenmeye çalışılmıştır. Uygulama bölümünde; Deniz Otoyolları esasları ve kriterleri kapsamında; Türkiye'nin Deniz Otoyollarına uygun Kapsamlı Ağ Limanları belirlenmiş, Çekirdek Ağ Limanları için öneriler getirilmiş, istatistikî veriler ışığında AB'ye yapılan ithal/ihraç taşımalarında denizyoluna/Ro-Ro taşımacılığına aktarılacak yük potansiyeli irdelenmiş; Deniz Otoyolları kriterlerine uygun, yeni tesis edilebilecek 40 adet Ro-Ro hattı için güzergâh maliyet analizi yapılmıştır.

Çalışmada; 22 limanımızın 2013 yılı sonunda revize edilen TEN-T Rehber İlkeleri Kapsamlı Ağ kriterlerini karşıladığı, Türkiye'nin AB üye olduğu öngörüsü ile Deniz Otoyolları tanımına uygun olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu limanlar; Aliğa, Ambarlı, Antalya, Bandırma, Botaş (Ceyhan), Çanakkale, Gemlik, Güllük, İskenderun, İstanbul, İzmir, İzmit, Karabiga, Mersin, Samsun, Tekirdağ, Trabzon, Zonguldak, Karadeniz Ereğli, Tuzla, Kuşadası ve İnebolu Limanlarıdır.

Çalışmada; TEN-T Planlama Metodolojisi kapsamında Çekirdek Ağ Limanlarına ilişkin kriterler üzerinden Türkiye'ye ilişkin olarak geliştirilen kabuller kapsamında; nüfusu 1 milyondan fazla denize kıyısı olan büyükşehir statüsündeki illerimizin sınırları içerisinde yer alan ve aynı zamanda Kapsamlı Ağ liman kriterlerini karşılayan; Aliğa, Ambarlı, Antalya, Bandırma, Botaş (Ceyhan), Gemlik, Güllük, İskenderun, İstanbul (Yük/Yolcu), İzmir (Yük/Yolcu), İzmit (Kocaeli), Mersin, Samsun, Tuzla ve Kuşadası limanları Deniz Otoyolları tanımına uygun Çekirdek Ağ Limanları olarak önerilmiştir.

Çalışma kapsamında belirlenen Kapsamlı Ağ/Çekirdek Ağ limanları [(Tuzla (Pendik), İstanbul (Haydarpaşa), Mersin, Tekirdağ ve Ambarlı] ile TEN-T Rehber İlkeleri ile belirlenen Kapsamlı Ağ Limanı (Toulon) ve Çekirdek Ağ Limanı (Trieste) limanları arasında yapılan Ro-Ro taşımalarının mevcut Deniz Otoyolları kapsamına girdiği, Türkiye'nin AB üyesi olduğu kabulüyle mevcut Deniz Otoyollarının geliştirilmesi hedefi ile üzerinde proje geliştirilebilecek güzergâhlar olduğu belirlenmiştir. Türkiye'nin 3'üncü ülke olarak değerlendirilmesi durumunda; Trieste ve Toulon Limanına yönelik deniz ulaştırma bağlantıları; stratejik öneme sahip deniz ulaştırma bağlantısı olarak Ro-Ro taşımaları özelinde Deniz Otoyolları kapsamında değerlendirilebilecek güzergâhlar olarak görülmektedir.

Deniz Otoyolları konseptine ve TEN-T Rehber İlkeleri ile belirlenen amaçlara uygun olarak, çalışmada önerilen Türkiye Çekirdek Ağı Limanları (Ambarlı, Mersin, Tuzla, İzmir, İstanbul, Antalya, Bandırma ve Gemlik) ile TEN-T Çekirdek Ağ Koridorları üzerinde yer alan AB Çekirdek Ağ Limanları (Marseille, Barcelona, Genova, Valencia ve Cartagena) arasında yeni Ro-Ro hatları tesis edilebileceği, anılan hatlardan bir veya birkaçında yapılabilecek yeni Ro-Ro taşımalarının; Portekiz, İspanya, Fransa, İtalya, Almanya, Bileşik Krallık, Belçika, Hollanda, Danimarka, Norveç, İsveç ve Lüksemburg'a yönelik olarak; 2013 yılı verileri kapsamında karayolu kullanan ihraç yönlü 123.649 adet araca, ithal yönlü 108.903 araca hizmet verebileceği sonucuna ulaşılmıştır.

Ticaretinin önemli bir bölümünü AB ile gerçekleştiren Türkiye'de; deniz ulaştırması alanında faaliyet gösteren sektörün ve kamunun adaylık/üyelik sürecinde bu alandaki gelişmeleri takip etmesi, mümkün olduğu takdirde çalışmalar içerisinde yer alması ve yönlendirebilmesi, gerektiğinde çalışmalarını ve gelecek dönem planlamalarını konsept çerçevesinde revize etmesi, yakın denizlerimizde deniz ulaştırmasını yönlendirecek bu politika aracından azami fayda sağlayacak önerilerin ve projelerin destekleyici argümanlarla ortaya koyması önem arz etmektedir.

Tez çalışmasının; AB içerisinde deniz ulaştırması ile ilgili çalışmaların takip edilmesi, Deniz Otoyolları uygulamasının usul ve esaslarının anlaşılması, Türkiye'nin deniz ulaştırması ile ilgili politikaları ve alt yapı yatırımları kapsamında strateji geliştirilmesi, özel sektörün yakın/uzun dönem planlamaları açısından fayda sağlayacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca çalışmanın; önümüzdeki dönemde TEN-T müktesebatı kapsamında yapılacak değerlendirmelere katkı sağlaması, AB müktesebatı ve destekleyici politika araçları ile uyumlu yeni deniz ulaştırma

bağlantılarının, Deniz Otoyollarının geliştirilmesi ve geliştirilmesini teşvik edecek uygulamaların hayata geçirilmesi açısından yararlı olabileceği düşünülmektedir.

EVALUATION OF TURKEY'S POSITION ACCORDING TO THE MOTORWAYS OF THE SEA CONCEPT

SUMMARY

The aim of the research is to analyze process of emergence and implementation of the Motorways of the Sea, to determine Turkey's current status, and to make recommendations for future activities in this area for Turkey.

To this end; EU Trans European Transport acquis, major policy documents were examined in particular for maritime transport, ports and Motorways of the Sea. The development of the concept of Motorways of the Sea, it's process of adaptation in TEN-T guidelines, financial programs to support the concept, and sample projects were analyzed. References made to Turkey's port in the EU institutional documents and studies commissioned by the EU, have also been taken into account for consideration in the final stages of the research.

At the same time, Turkey's important institutional policy and planning documents were examined in particular in Trans-European Transport Networks, Motorways of the Sea, maritime transport and Ro-Ro transport. According to the statistical data the status of Turkey was determined in short sea shipping and Ro-Ro transport.

In the application section of this research, Turkey's Comprehensive Network Ports, which were pursuant to Motorways of the Sea concept, were identified according to the criteria set out in the TEN-T Guidelines, and suggestions put forward for the determination of Core Networks Ports in Turkey. Current strategic maritime links were identified for Ro-Ro transport between Turkey and EU, proposals put forward for new Ro-Ro links, coherent with the Trans European Transport Policy, between Turkey and EU. At the end; cost benefit analysis made for newly proposed 40 Ro-Ro links, between the proposed Turkey's Core Networks Ports and the Core Networks Ports of the EU, which are part of the Core Networks Corridors.

Trans European Transport Network Policy aims to provide the infrastructure needed for the EU. The planning, development and operation of trans- European transport networks contribute to the attainment of major Union objectives. Motorways of the Sea (MoS) concept, developed by the European Commission in the Trans European Transport Policy, is an important policy instrument not only for EU but for the third countries trading with EU.

The guidelines for the development of the TEN-T, which set out objectives, priorities and outlines of measures for establishing and developing networks, to create the framework for identifying projects of common interest was first adopted in 1996 and amended in 2001 and 2004 before recast in 2010.

MoS was proposed by the Commission in its White Paper on transport policy in 2001, which was entitled 'European transport policy for 2010: time to decide'. In 2003, High Level Group on the Trans European Transport Network, set up by the

Commission, recommended including the Motorways of the Sea on a priority project list for Trans-European Transport Network (TEN-T).

When the TEN-T Guidelines were amended in 2004, High Level Group recommendation was also formalized in TEN-T Guidelines. With the adoption of Article 12a of the TEN-T Guidelines of 29 April 2004, MoS defined as an integral part of the Trans European Network, presented as a priority project within the TEN-T.

MoS emerged as a project aimed at improving existing maritime links, introducing new intermodal maritime based logistics chains, reducing road congestion through modal shift, and improvement of the accessibility of peripheral regions and island regions in Europe. After it was put into practice within the scope of Mediterranean economic Development Area (MEDA) and Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA), MoS has become a regional project. In 2007, Memorandum of Understanding has been signed by the nations of Black Sea Cooperation Organization to develop MoS in TRACECA.

EU has provided financial support for MoS projects, which were eligible for funding under Common Interest Projects criteria defined in TEN-T Guidelines, in 2007-2013 spending framework. TEN-T Programme and Marco Polo Programme were used for funding. TEN-T Programme was established to support the construction and upgrade of transport infrastructure across the EU. Marco Polo Programme was launched with the aim of reducing road congestion and the pollution by promoting greener transport modes for freight traffic, such as rail, sea routes and inland waterways.

Over time, MoS, the concept has changed and been adjusted as a result of developments within the shipping sector, TEN-T policy, and major objectives of EU in other policy areas.

The European Commission adopted White Paper-Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system in 2011 and revived revision of the Trans European Transport Networks policy.

Adopting new TEN-T Guidelines, on December, 11, 2013, EU defined new objectives and priorities for the development of Trans European Transport Networks and started to implement dual-layer trans-European transport network structure, the Comprehensive Network and the Core Network.

Comprehensive Network defined as all existing and planned transport infrastructures of the trans-European transport network as well as measures promoting the efficient and socially and environmentally sustainable use of such infrastructure. It is to be in place by 31 December 2050 at the latest.

Core Network defined as parts of the Comprehensive Network which are of the highest strategic importance for achieving the objectives for the development of the trans-European transport network. EU has also created 9 Core Network Corridors as an instrument to facilitate the coordinated implementation of the core network, and set a deadline of 2030 for the completion of the Core Network and its nine Corridors. The comprehensive network constitutes the basic layer of the TEN-T. It consists of all existing and planned infrastructure meeting the requirements of the Guidelines.

It's inevitable for Turkey to be affected by the long-term strategy for the TEN-T policy up to 2030 and 2050, defined with new TEN-T Guidelines as an acceding country to EU, and performing a large part of its trade with EU.

New TEN-T Guidelines defines MoS as the maritime dimension of the trans-European transport network and part of the maritime transport infrastructure and Core Network where appropriate. As part of the Core Network, Motorways of the Sea is the building block for the maritime dimension of TEN-T, and will become an intrinsic part of the future TEN-T Core Network and as such, fulfil its key role as the main exchange platform for the European foreign trade.

According to the definition in the guidelines, MoS consists of short-sea routes, ports, associated maritime infrastructure and equipment, and facilities as well as simplified administrative formalities enabling short-sea shipping or sea-river services to operate between at least two ports, including hinterland connections. MoS includes maritime links between maritime ports of the Comprehensive Network or between a port of the Comprehensive Network and a third-country port where such links are of strategic importance to the Union.

Port facilities, freight terminals, logistics platforms and freight villages located outside the port area but associated with the port operations, information and communication technologies (ICT) such as electronic logistics management systems, and safety and security and administrative and customs procedures in at least one Member State can be regarded as a part of the Motorways of the sea.

With the adoption of the new guidelines MoS became more inclusive and determinative. For example; which maritime ports will be regarded as MoS ports has defined, maritime links between a port of the comprehensive network and a third-country port where such links are of strategic importance to the Union included in MoS concept.

In our research new TEN-T methodology, EUROSTAT and Turkish Ministry of Transport statistical data set were used for defining Turkish Comprehensive Network Ports.

According to the result of this study; 22 Turkish ports meet the criteria for Comprehensive Network ports and pursuant to MoS definition in the revised TEN-T Guidelines. These are; ports of Aliğa, Ambarlı, Antalya, Bandırma, Botaş (Ceyhan), Çanakkale, Gemlik, Güllük, İskenderun, İstanbul, İzmir, İzmit, Karabiga, Mersin, Samsun, Tekirdağ, Trabzon, Zonguldak, Karadeniz Ereğli, Tuzla, Kuşadası and İnebolu. In this regard; based on the assumption that Turkey is a EU member state, any maritime links between those ports and the other EU member states' Comprehensive/Core Networks Ports would be considered as MoS.

New TEN-T planning methodology used intra EU studies, definitions to identify most important urban nodes, and to define TEN-T Core Networks. So, to define Core networks in Turkey should be a subject to another detailed research needs to be done at institutional level. But in this study; based on the assumptions made according to the methodology used to define TEN-T, ports of the littoral cities, which has a population of more than 1 million, are proposed as Core Network Ports for Turkey. These are; ports of Aliğa, Ambarlı, Antalya, Bandırma, Botaş (Ceyhan), Gemlik, Güllük, İskenderun, İstanbul, İzmir, İzmit, Mersin, Samsun, Tuzla and Kuşadası.

According to the data for 2012 and 2013 for Ro-Ro shipping, between the Turkish Comprehensive ports defined in our research and the EU Comprehensive/Core Networks ports defined in TEN-T Guidelines, Toulon and Trieste, can be regarded as strategic existing maritime Ro-Ro links, pursuant to the definition of MoS.

As a part of the Trans European Transport Network policy MoS concept is coherent with the Turkey's institutional policy documents and strategic papers, define major objectives. Such as improving maritime links between Turkey and EU/neighboring countries, promoting Short Sea Shipping and Ro-Ro shipping, connecting Turkey's and EU's transport infrastructures.

MoS concept is a tool to reach help modal shift from road transport to maritime based logistical routes especially for the trade between Turkey and EU, to develop existing maritime links, and to create new maritime links with EU member states.

1. GİRİŞ

Genişleme süreçleri ile dünyada söz sahibi aktörler arasında yer alan AB hedeflediği tam bütünleşme kapsamında çalışmalarını sürdürmekte, serbest pazar, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımı ilkesine uygun yeni projeleri hayata geçirmeye devam etmektedir.

Malların ve hizmetlerin serbest dolaşımı ilkesi ve gümrük birliği uygulamalarında asli destek unsurunun ulaştırma olduğu, ulaştırma alanındaki iyileştirme ve geliştirmenin AB'nin hedeflerini gerçekleştirmesine büyük destek verdiği görülmektedir.

Ulaştırma altyapısının, mal ve hizmetlerin ülkeler arasındaki akışında çok önemli rol oynadığı bilinmektedir. Yetersiz ve kalitesiz ulaşım altyapısı ve ulaşım bağlantıları mal ve hizmetlerin son kullanıcıya teslim süresini ve maliyetleri olumsuz anlamda etkilemektedir. Bununla birlikte; iyi bir ulaşım altyapısına sahip ülkelerin diğer ülkelere karşılaştırmalı üstünlük sağladığı da bir gerçektir. İyi bir ulaşım alt yapısına ve uluslararası bağlantılara sahip olan ülkeler mal ve hizmetlerin değişiminde yani ticarete bir adım önde yer almaktadır.

AB ulaştırma politikalarının geliştirilmesi; bu alandaki hizmetlerin serbestleştirilmesi sonrasında, ulaştırma altyapı ağının geliştirilmesi amacıyla yapılan çalışmalarla kendini göstermiş, bu yöndeki irade Maastricht Anlaşması ile ortaya konulmuştur. “Trans Avrupa Ağları (Trans-European Network (TEN))” kavramının Maastricht Anlaşması aracılığıyla müktesebata dâhil edilmesi ile Ortak Ulaştırma Politikası ve Ulaştırma Altyapı Politikası bağlamında kurumsal ve finansal temeller güçlendirilmiş, ulaştırma altyapı ağının geliştirilmesine başlanmıştır.

Türkiye'nin adaylık süreci içerisinde müzakerelere açılmış ve ortak menfaat projesinin belirlenmesi sonrasında, AB üyeliği ile ilgili olarak verilecek nihai onay için kapanış kriteri yerine getirilmiş olan Trans Avrupa Ağları Müktesebatı; AB stratejik hedefleri kapsamında sürekli olarak güncellenen, desteklenen projeler ve sonuçları ile ulaştırma alanındaki gelişmelere yön veren dinamik bir süreç ihtiva etmektedir.

Deniz ulaştırması bütün dünya ticaretinde olduğu gibi AB ye ülkelerinin ithal ve ihraç yüklerinin nihai pazarlara ulaştırılmasında hayati öneme haizdir. AB içerisinde yapılan ticarete de diğer ulaştırma türlerine göre en büyük payı almaktadır. Diğer taraftan; deniz ulaştırması, i suyuolu taşımacılığı ile birlikte artan karayolu trafiğinin, bu nedenle oluşan evre kirliliğinin ve ulaştırma maliyetlerinin azaltılması açısından da AB içerisinde en önemli alternatif ulaştırma sitemidir. Uluslararası ticarete en önemli ulaşımın denizyolu olduğu dikkate alındığında; denizyolu bağlantılarının iyileştirilmesi, çoğaltılması, denizyolu bağlantılı lojistik güzergâhlarda sistemde ana aktarma noktası olarak görev yapan limanlar ile liman geri saha bağlantılarının geliştirilmesi daha da önem kazanmaktadır.

Temelleri Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı (KMDT) yaklaşımı ile atılan Deniz Otoyolları (Motorway of the Sea-MoS) Konsepti; 2001 yılında AB tarafından yayımlanan “2010 İçin Ulaştırma Politikası-Karar Verme Zamanı (Transport Policy for 2010: Time to Decide)” isimli Beyaz Kitap ile resmi AB dokümanlarında yer almış, 2004 yılında revize edilen “Trans Avrupa Ulaştırma Ağları (Trans European Network-Transport (TEN-T)) Rehber İlkeleri” ile mkteseбата dahil edilmiştir.

Bu anlamda; Trans Avrupa Ulaştırma Ağları mkteseбаты içinde yer alan ve süreç içerisinde politikada yapılan değişikliklerle TEN-T ekirdek Ağının bir parçası olan Deniz Otoyolları; TEN-T Rehber İlkeleri ile belirlenmiş kriterlere uygun, AB ye ülkeleri ve/veya ticari müesseseleri tarafından teklif edilen projelerin hayata geçirilmesi ile deniz taşımacılığının geliştirilmesini, deniz ulaştırma bağlantılarının iyileştirilmesini veya yeni deniz ulaştırma bağlantılarının tesis edilmesini, liman geri saha bağlantılarının ve ekipmanlarının geliştirilmesini, karayolu taşımacılığının denizyoluna kaydırılmasını, ulaştırmanın vresel etkisinin azaltılmasını ve genelde AB ulaştırma alt yapısının geliştirilmesini amaçlamaktadır. Deniz Otoyolları Konsepti kapsamında; AB yesi ülkeler ve ticari işletmeleri; (bazı özel koşullara bağlı olarak üçüncü ülkelere/komşu ülkelerle de birlikte) yukarıda belirtilen amaçlara uygun olarak birlikte çalışabilmekte, Ortak Menfaat Projeleri için teklif verebilmektedir.

AB; Deniz Otoyollarının bir parçasını oluşturduğu AB TEN-T ekirdek Ağının 2030 yılına kadar tam operasyonel hale getirilmesini, 2050 yılına kadar ulaştırma kaynaklı gaz salınımlarının (1990 verileri baz alındığında) %60 oranında azaltılmasını, 2030 yılına kadar 300 km’den daha öteye taşınan karayolu yüklerinin %30 oranında

denizyolu ve demir yoluna aktarılması bu oranın 2050’de %50’nin üzerine çıkarılmasını hedeflemektedir.

Ticaretinin önemli bir bölümünü AB ile gerçekleştiren Türkiye’de; deniz ulaştırması alanında faaliyet gösteren sektörün ve kamunun AB adaylık/üyelik sürecinde genelde TEN-T alanında, özelde Deniz Otoyolları kapsamındaki gelişmeleri takip etmesi, mümkün olduğu takdirde çalışmalar içerisinde yer alması ve yönlendirebilmesi, gerektiğinde çalışmalarını ve gelecek dönem planlamalarını bu alandaki gelişmeleri dikkate alacak şekilde revize etmesi önem arz etmektedir.

Çalışmada konu; Türkiye-AB ilişkileri, uluslararası ilişkiler, stratejik, savunma vb. diğer boyutlarından bağımsız olarak, sadece deniz ulaştırması, deniz ticareti ve ulaştırma altyapısı gelişimi açısından ele alınmıştır. Konunun diğer boyutlarının ayrı birer çalışma konusunu oluşturacağı ve ayrıca değerlendirilmesi gerektiği düşünülmektedir.

1.1 Tezin Amacı

AB’nin TEN-T alandaki müktesebatı, diğer politika dokümanları, araçları ve destekleme uygulamaları çerçevesinde Deniz Otoyollarının ortaya çıkış ve uygulama sürecini derinlemesine analiz ederek Türkiye’nin gelecek dönem çalışmaları kapsamında önerilerde bulunmayı amaçlayan çalışmanın alt amaçları şu şekilde belirlenmiştir:

- AB Ortak Ulaştırma Altyapı Politikasını limanlar ve deniz ulaştırması özelinde incelemek,
- Deniz Otoyolları kavramının ortaya çıkış süreci, tarihsel gelişimi, müktesebata aktarılması ve örnek uygulamalarını analiz etmek, nedensel ve açıklayıcı sonuçlara ulaşmak,
- Türkiye’nin önemli kurumsal politika dokümanlarını incelemek, TEN-T Müktesebatı, Deniz Otoyolları ve deniz ulaştırması kapsamında analiz etmek,
- Deniz Otoyolları esasları ve kriterleri kapsamında ve nicel veriler ışığında Türkiye’nin KMDT alanında ana deniz ulaştırma güzergâhlarını tespit etmek,
- İstatistikî veriler ışığında Türkiye’nin AB TEN-T müktesebatına ve Deniz Otoyollarına uygun ağ limanlarının belirlenmesine çalışmak,

- AB TEN-T müktesebatına uygun, Deniz Otoyolları kriterleri çerçevesinde potansiyeli olan, Türkiye çıkışlı yeni Deniz Otoyolları güzergâhları önermek, bu güzergâhları Ro-Ro taşımacılığı özelinde mali açıdan değerlendirmek,
- Genel bir durum değerlendirmesi ile gelecekte bu alanda kamuda ve özel sektörde yapılacak çalışmalar için temel girdiler sağlamaktır.

1.2 Çalışma Yöntemi

Çalışma; İnceleme, Değerlendirme, Sonuç ve Öneriler başlıkları altında 3 bölümde gerçekleştirilmiştir. Çalışmada; nicel ve nitel araştırma süreci aynı anda kullanılmıştır. Genel anlamda; “Eylem Araştırması¹” süreci ile elde edilen veriler, nicel uygulamaya aktarılmış, istatistikî veriler kullanılarak tezin amacına uygun öneriler geliştirilmiştir.

Çalışmada; öncelikle Deniz Otoyolları kavramı üzerinde yeterli bilgi edinilmesi amaçlanmıştır. Bu amaçla İnceleme bölümünde konu; 3 ana alt başlık altında “Doküman Analizi²” yöntemi kullanılarak ele alınmıştır. Detaylı bir yaklaşımla Deniz Otoyolları özelinde; yasal durum, kavram, kapsam, uygulama alanları ve desteklemeler, Türkiye’nin çalışmaları ve bilimsel yayınlar incelenmiştir.

İnceleme-I bölümünde; AB TEN-T müktesebatı ve AB’nin ulaştırma alanındaki bölgesel politika uygulamaları tarihsel gelişim süreci içerisinde deniz ulaştırması ve limanlar açısından AB kurumsal belgeleri üzerinden incelenmiştir. KMDT ile başlayan süreçte Deniz Otoyolları Konseptinin ortaya çıkışı, müktesebata dâhil edilme süreci ve gelişimi; AB tarafından gündeme getirilen diğer uygulamalara ilişkin olarak elde edilen bulgularla birlikte, sistematik analiz yöntemi ile incelenmiş; Deniz Otoyollarına ilişkin nedensel ve açıklayıcı sonuçlara ulaşılmaya çalışılmıştır.

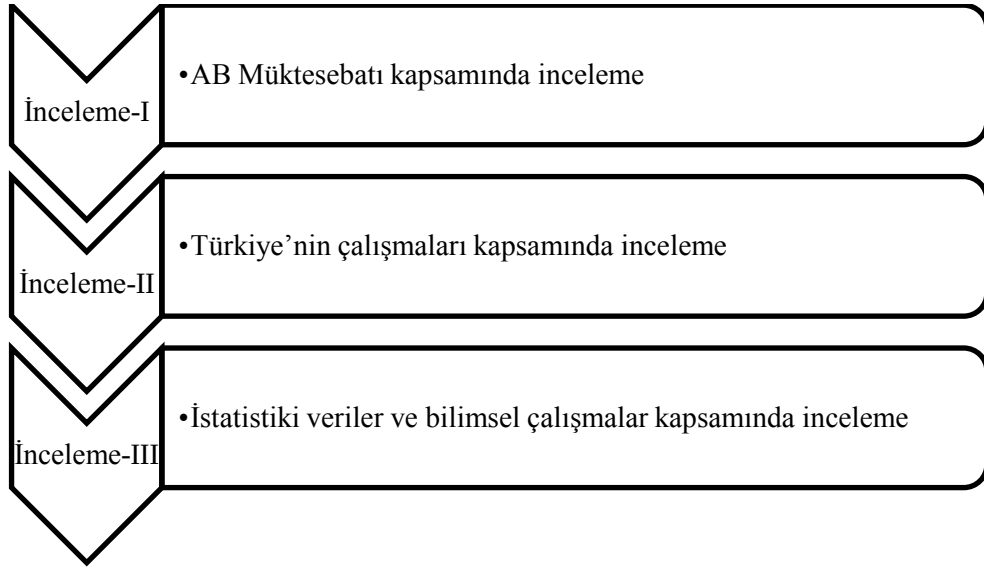
¹ Eylem Araştırması; uygulama sürecine ilişkin sorunların ortaya çıkarılması ya da hâlihazırda ortaya çıkmış bir sorunu anlama ve çözmeye yönelik sistematik veri toplamayı ve analiz etmeyi amaçlayan bir araştırma yaklaşımıdır. Eylem araştırmalarında nicel veri toplama yöntemleri de kullanılmakla birlikte daha çok nitel araştırma yaklaşımının kullanıldığı görülmektedir. Eylem Araştırması süreci; problem belirleme, veri toplama, veri analizi, eylem planı belirleme, eylemi gerçekleştirme ve alternatif ya da yeni bir eyleme karar verme safhalarından oluşur. Eylem Araştırmalarında sık kullanılan veri toplama yöntemleri arasında dokümanlar da bulunmaktadır. Eylem araştırmalarında farklı türdeki dokümanlar da veri kaynağı olarak kullanılabilir (Yıldırım ve Şimşek, 2008).

² Doküman incelemesi; araştırılması hedeflenen olgu veya olgular hakkında bilgi içeren yazılı materyallerin analizini kapsar. Hangi dokümanların önemli olduğu ve veri kaynağı olarak kullanılabilirliği araştırma problemi ile yakından ilgilidir. Dokümanlar, nitel araştırmalarda etkili bir şekilde kullanılması gereken önemli bilgi kaynaklarıdır (Yıldırım ve Şimşek, 2008).

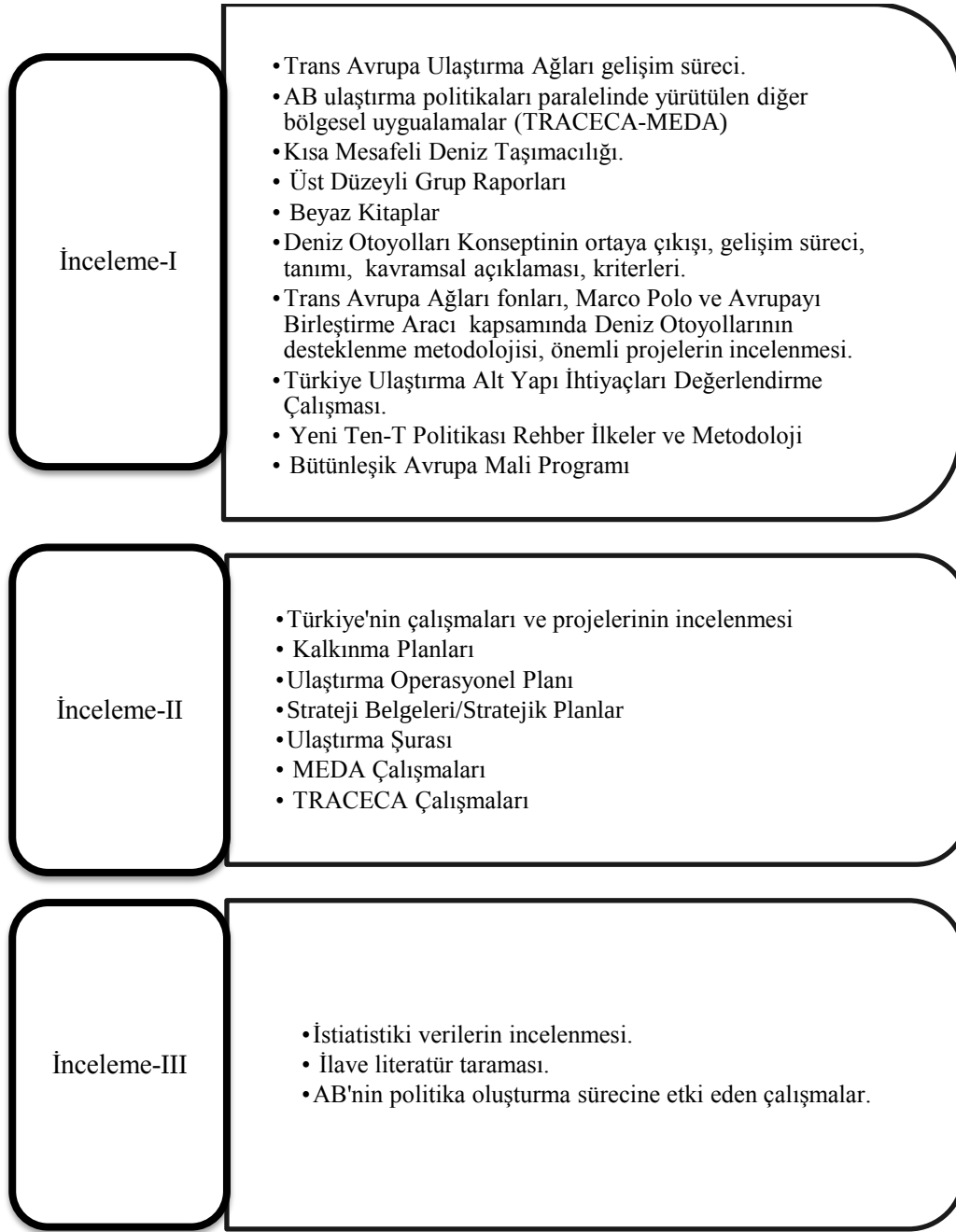
İnceleme-II bölümünde; Türkiye'nin çalışmaları, önemli kurumsal dokümanlar çerçevesinde TEN-T müktesebatı ve Deniz Otoyolları özelinde incelenmiş, limanlar ve deniz ulaştırması alanında yapılan çalışmalar üzerinde durulmuştur.

İnceleme-III bölümünde; çalışmamız amacı kapsamında istatistiki verilerin incelenmesi yapılmış, ilave literatür taraması gerçekleştirilmiş, AB'nin TEN-T ve Deniz Otoyolları politikasına yön veren/etki eden çalışmalar incelenmiştir.

İnceleme Bölümüne ilişkin kavramsal akış şemasına Şekil 1.1'de ve bölüm içeriklerine ilişkin ayrıntılara Şekil 1.2'de yer verilmiştir.



Şekil 1.1 : İnceleme bölümü kavramsal akış şeması.



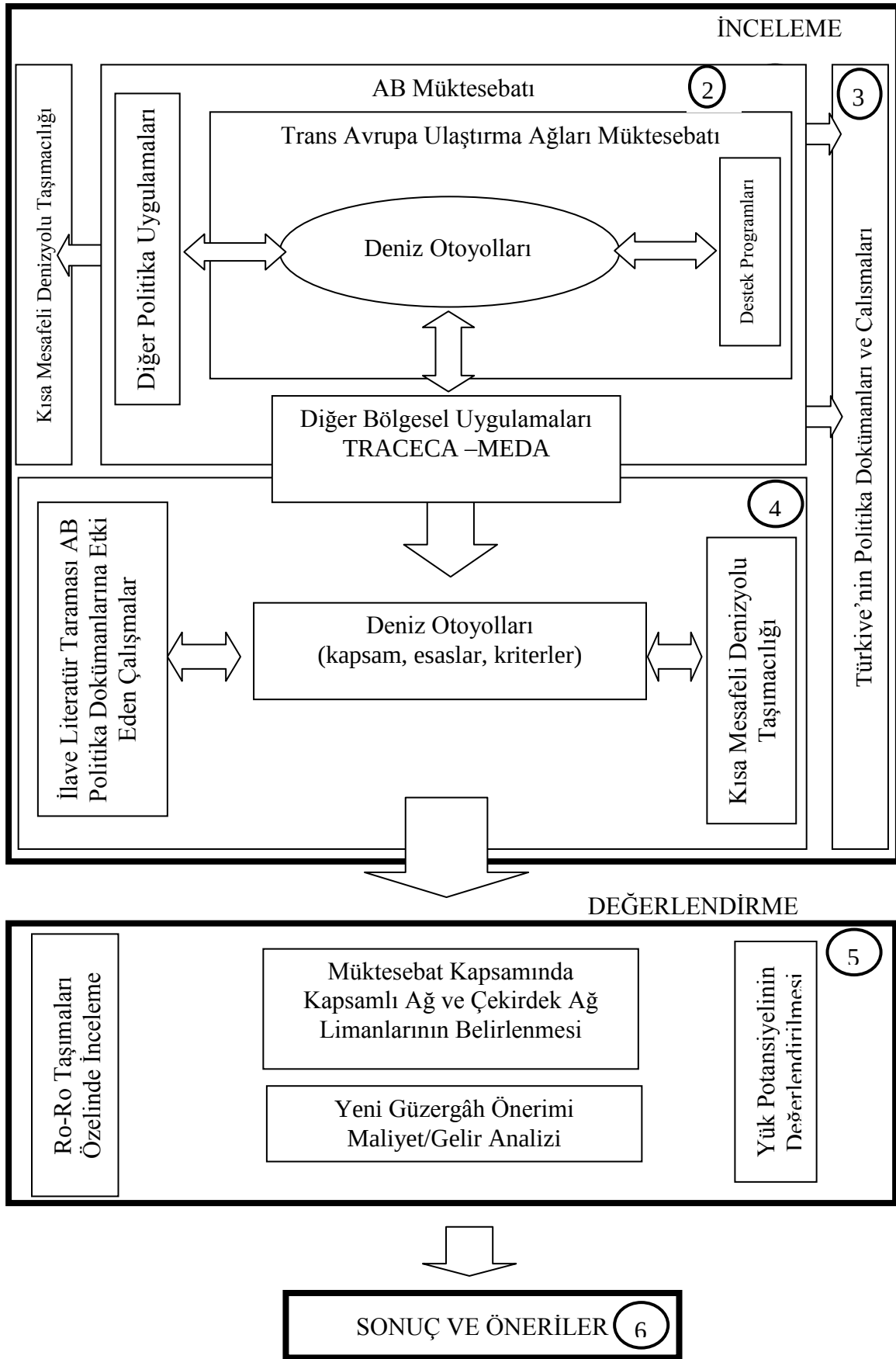
Şekil 1.2 : İnceleme bölümü içerik şeması.

Değerlendirme bölümünde ise; inceleme bölümünde yapılan nitel araştırmalar sonucu belirlenen kriterler/değişkenler kapsamında nicel veriler kullanılarak öncelikle yeni TEN-T müktesebatı dâhilinde Türkiye'nin Kapsamlı Ağ Limanları belirlenmiş, Çekirdek Ağ limanları ile ilgili bir değerlendirme yapılmıştır. Müteakiben yine Türkiye-AB karayolu ithalat/ihracat taşımaları istatistiksel veriler ışığında incelenerek denizyoluna aktarılacak toplam karayolu taşıma potansiyeli ve Türkiye ve AB arasında stratejik öneme haiz Ro-Ro taşımacılık güzergâhları belirlenmiştir. Son olarak; Deniz Otoyolları kriterlerine bağlı kalarak TEN-T

müktesebatı ve hedeflerine uygun, Batı ve Kuzey Avrupa ülkelerine yönelik taşımacılar için kullanılabilecek yeni Ro-Ro hatları önerilmiş ve önerilen hatlar üzerinde piyasa araştırması sonucunda elde edilen kabuller kapsamında bir maliyet/gelir analiz çalışması yapılarak önerilen hatların uygulanabilirliği değerlendirilmiştir.

Sonuç ve Öneriler bölümünde çalışmanın genel bir değerlendirmesi yapılmış, elde edilen bulgular çalışma amaçları çerçevesinde yorumlanmış, araştırmanın sonuçları kapsamında önerilerde bulunulmuş, daha derinlemesine çalışma yapılması gereken alanlar belirtilmiştir.

Yukarıda ifade edilen hususlar paralelinde çalışma kapsamında takip edilen Araştırma Kavramsal Akış Şemasına Şekil 1.3'te yer verilmiştir.



Şekil 1.3 : Araştırma kavramsal akış şeması

2. AB MÜKTESEBATI KAPSAMINDA İNCELEME

Avrupa iç denizler, önemli nehirler ve kanallara sahip, okyanusa doğrudan çıkışı olan büyük bir yarımadadır. AB'nin temeli 1951 yılında Paris Anlaşması ile Federal Almanya, İtalya, Fransa, Belçika, Hollanda ve Lüksemburg tarafından kurulan “Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu” ile atılmıştır. 25 Mart 1957 tarihinde Roma’da imzalanan “Avrupa Ekonomik Topluluğunu Kuran Antlaşma” ile “Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET)” kurulmuştur.

İlk genişleme; 1973’te Danimarka, İrlanda ve İngiltere’nin Topluluğa katılmasıyla, altı üyenin dokuza çıkmasıyla gerçekleşmiştir. 1981’de Yunanistan, 1986’da İspanya ve Portekiz Topluluğa katılmıştır.

1992 Maastricht Antlaşması ile Topluluk kurumları güçlendirilmiş, daha geniş yetkilere sahip olmuş ve AB hayata geçirilmiştir. Avusturya, Finlandiya ve İsveç, 1 Ocak 1995’te AB’ye katılmıştır. Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Polonya, Slovakya, Estonya, Letonya, Litvanya, Slovenya, Kıbrıs ve Malta; 1 Mayıs 2004’te AB’ye katılmıştır. Bulgaristan ve Romanya 1 Ocak 2007’de, Hırvatistan ise 1 Temmuz 2013 tarihinde AB’ye üye olmuş, AB 28 üye ülkeden oluşan bir birlik halini almıştır. Halen üç ülke aday ülke statüsünde bulunmaktadır: Bu ülkeler; Türkiye, Makedonya ve Arnavutluk’tur.

AET’nin nihai hedefi Avrupa’nın siyasi bütünlüğe ulaşmak olmuştur (Bozkurt ve diğ., 2008). Bu hedefe varmak için öngörülen ekonomik dengeyi sağlamak üzere, ilk araç olarak üye ülkeler arasında malların, hizmetlerin, sermayenin ve emeğin serbestçe dolaştığı bir Ortak Pazar ve Gümrük Birliği kurulması öngörülmüştür.

Türkiye’nin AB ile ilişkileri, Avrupa Ekonomik Topluluğu ile 12 Eylül 1963 tarihinde imzalanan ve 1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe giren Ankara Anlaşması’nın temelini oluşturduğu ortaklık rejimi çerçevesinde başlamıştır. Anlaşma’da öngörülen hazırlık döneminin sona ermesiyle birlikte, 13 Kasım 1970 tarihinde imzalanan ve 1973 yılında yürürlüğe giren Katma Protokol’de geçiş döneminin hükümleri ve tarafların üstleneceği yükümlülükler belirlenmiştir. Geçiş döneminin hitamında, AB ile bütünleşmemizde önemli bir aşamayı teşkil eden Gümrük

Birliği 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 10-11 Aralık 1999 tarihlerinde Helsinki’de yapılan AB Devlet ve Hükümet Başkanları Zirvesinde üyeliğe adaylığımızın tesciliyle birlikte AB ile ilişkilerimizde yeni bir dönem başlamıştır. 17 Aralık 2004 tarihinde Brüksel’de gerçekleştirilen AB Devlet ve Hükümet Başkanları Zirvesi’nde 1999’da Helsinki’de alınan karar teyit edilmiş, Türkiye’nin siyasi kriterleri yeterince yerine getirmiş olduğu belirtilerek, ülkemizle üyelik müzakerelerinin 3 Ekim 2005 tarihinde başlatılması kararlaştırılmıştır (Dışışleri Bakanlığı, 2015).

AB Müktesebatı, AB Hukuk Sisteminin adıdır. Yaklaşık 120 bin sayfadan oluşmaktadır. AB’yi kuran ve daha sonra değişikliğe uğrayan antlaşmaları, aday ülkelerin AB’ye katılırken imzaladıkları katılım antlaşmalarını, Konsey, Komisyon, Avrupa Toplulukları Adalet Divanı gibi Topluluk organlarının çıkardıkları tüm mevzuatı ifade etmektedir. Söz konusu müktesebat, Katılım Müzakereleri Fasılları çerçevesinde 35 başlık altında sınıflandırılmıştır. AB aday ülkeler için AB üyesi olabilme kriterleri içerisinde AB müktesebatının üstlenilmesi ve uygulanması gerekmektedir. Müktesebat çerçevesinde 21 no.lu fasıl “Trans Avrupa Ağları (Şebekeleri)” olarak adlandırılmaktadır (AB Bakanlığı, 2013a).

Katılım sürecimizde 14 fasıl (“4-Sermayenin Serbest Dolaşımı”, “6-Şirketler Hukuku”, “7-Fikri Mülkiyet Hukuku”, “10-Bilgi Toplumu ve Medya”, “12-Gıda Güvenliği, Hayvan ve Bitki Sağlığı”, “16-Vergilendirme”, “18-İstatistik”, “20-İşletme ve Sanayi Politikası”, “22-Bölgesel Politika ve Yapısal Araçların Koordinasyonu”, “21-Trans-Avrupa Ağları”, “25-Bilim ve Araştırma”, “27-Çevre”, “28-Tüketicinin ve Sağlığın Korunması”, “32-Mali Kontrol”) müzakerelere açılmış olup, bunlardan biri geçici olarak kapatılmıştır (“25-Bilim ve Araştırma”) (Dışışleri Bakanlığı, 2015).

Trans Avrupa Ağları faslı ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon olarak üç alt başlıktan oluşmaktadır. Trans Avrupa Ulaştırma Ağları faslının amacı, gerek AB içerisinde ve gerek AB ile komşu ülkeler arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımını kolaylaştırmak amacıyla iyi bir ulaştırma altyapısı oluşturmak, bunun Trans Avrupa Ulaştırma Ağlarına (TEN-T) eklenmesini sağlamaktır (AB Bakanlığı, 2013a).

2.1 AB Ulaştırma ve Ulaştırma Alt Yapı Politikaları

2.1.1 Ortak ulaştırma politikasının gelişimi

01 Ocak 1958 tarihinde yürürlüğe giren Roma Anlaşması ile o dönemdeki üye ülkeler, dış ticaret, tarım ve ulaştırma alanında ortak politika oluşturma konusunda irade beyanında bulunmuşlardır. Bu kapsamda; Roma Anlaşmasının 74'üncü ve 84'üncü maddelerinin ulaştırma ile ilgili olarak yapılandırıldığı ifade edilebilir. Müteakiben; Avrupa Topluluğu Komisyonu tarafından, 1961 yılında hazırlanan memorandumda, ulaştırmayla ilgili bazı amaçlar ve ilkeler belirlenmiş (İTÜ, 2005), 1970 yılında da Kombine Taşımacılıkta³ demiryolu, karayolu ve iç su yolu ulaştırması alanında devlet yardımları ile ilgili olarak bir yönetmelik yayımlanmıştır (EC, 1995).

Ortak Ulaştırma Politikası çalışmalarının, ulaştırma politikalarının pazar merkezli olarak geliştirilmesini isteyen İngiltere, İrlanda ve Danimarka'nın 1973 yılında birliğe üye olması ile ivme kazandığı belirtilebilir (Doğan, 2005). Yeni katılanların denizle ilgileri (İTÜ, 2005), nispeten daha az gelişmiş Yunanistan, İspanya ve Portekiz'in birliğe üye olması yeni politikada deniz yolu ağırlığını da beraberinde getirmiş (Doğan, 2005), politika içinde ulaştırma altyapısının önem kazanmasına sebep olmuş, bölgesel farklılıklar ve entegrasyon çözülmesi gereken problemler olarak ön plana çıkmıştır.

Avrupa çapında 2'nci Dünya Savaşında tahrip edilen ulaştırma alt yapısının yeniden yapımını koordine edecek kuruma duyulan ihtiyaç kapsamında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)) ve Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (European Conference of Ministers of Transport (ECMT)) kurulmuştur. UNECE 1977 yılında Trans-European Motorways (TEM), 1990 yılında Trans-European Railways (TER) projelerini geliştirmiştir.

Diğer taraftan; Avrupa Topluluğu uzun bir süre Roma Anlaşması ile öngörülen Ortak Ulaştırma Politikasını belirlemek ve uygulamak konusunda isteksiz davranmıştır. Yaklaşık 30 yıl Konsey, Komisyon önerilerini uygulamaya koymayı başaramamıştır (EC, 2001a). 1985 yılında Avrupa Adalet Divanının Avrupa Komisyonunu; Ortak

³ İntermodal taşımacılıkta taşımının asıl büyük kısmının demiryolu ya da iç su yolu ya da deniz yolu ile başlangıç ve bitiş ayaklarının ise mümkün olduğunca kısa olarak karayolu ile yapılması durumuna Kombine Taşımacılık adı verilmektedir (UNECE, 2001).

Ulaştırma Politikasını uygulaması yönünde uyarmasıyla birlikte üye ülkeler bu konuda düzenleme yapabileceklerini kabul etmişlerdir. Bu çerçevede; AB Ortak Pazarı yaklaşımı kapsamında ulaştırma pazarı ile ilgili düzenlemeler 1990'lı yılların başında büyük oranda tamamlanmıştır.

Komisyon; 2 Aralık 1992 tarihinde yayımladığı “Ortak Ulaştırma Politikasının Gelecekteki Gelişimi (The Future Development of the Common Transport Policy)” isimli Beyaz Kitapta⁴ sürdürülebilir ulaşım prensibi ile uyumlu olarak gelecek çalışmalar için öncelikleri belirlemiştir (EC, 1995). Dokümana yön veren ana prensip; ulaştırma pazarının rekabete açılması olmuştur. Bu çerçevede; karayolu kabotajı gerçekleşmiş, hava ulaştırması rekabete açılmıştır (EC, 2001a).

AB içerisinde uluslararası denizyolu taşımacılığı hizmeti 1986 yılında EEC 4055/86 sayılı Konsey Tüzüğü⁵ ile serbestleştirilmiştir. 12 Aralık 1992 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanan Konsey Yönetmeliği EEC 3577/92 ile üye ülkeler arasında deniz ulaştırması alanında sunulan hizmetlerin serbestleştirilmesi (beş güney ülkesi için derogasyon öngörülmüştür⁶) ve yasal sınırların kaldırılması kabul edilmiştir (EC, 1995). Böylece deniz ulaştırması alanında 1 Ocak 1993 tarihinden itibaren ülke kabotajı yerine AB kabotajı uygulaması başlatılmıştır.

Müteakiben AB dikkatini gittikçe artan bir oranda alt yapı projelerine vermiştir (Sicheschmidt, 1999). Süreç içerisinde politika oluşturma çalışmalarına etki eden en önemli gelişme; “Avrupa Birliği Anlaşmasının” Hollanda'nın Maastricht kentinde 7 Şubat 1992 tarihinde imzalanması ve 1 Kasım 1993 tarihinde yürürlüğe girmiş olmasıdır.

Başlangıçtan itibaren gündemde olan, ekonomik yönden güçlü “Tek Avrupa” ideali 1992 yılında Maastricht Zirvesi ile çok yönlü bir birliktelik niteliğini almıştır. Maastricht Anlaşması ile ortak ulaştırma altyapı politikasının oluşturulması amacıyla politik ve kurumsal düzenlemeler yapılmış gerekli bütçe tahsis edilmiştir. Anlaşmada oy birliği ile alınan Konsey kararları dışındaki kararlar için nitelikli çoğunluk ilkesi

⁴ Beyaz Kitap (White Paper): Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan ve belirli bir konudaki Birlik eylemine yönelik somut öneriler içeren belgelerdir. Beyaz Kitaplar, bazı durumlarda, Avrupa düzeyinde bir tartışma ve danışma sürecini başlatmayı amaçlayan Yeşil Kitapların devamı niteliğinde olurlar ve Yeşil Kitapta varılan sonuçları önerilere dönüştürürler (AB Bakanlığı, t.y.).

⁵ Tüzük (Regulation): Genel uygulama alanına sahip, bütünüyle bağlayıcı ve tüm üye devletlerde doğrudan uygulanan hukuki tasarruflardır. İç hukuka aktarılmasına gerek yoktur (AB Bakanlığı, t.y.).

⁶ Yunanistan adalara ilişkin hizmetler kapsamında 2004 yılına kadar özel geçici istisnalardan yararlanmıştır.

benimsenmiştir. Ancak; Avrupa Parlamentosu, karar alma sürecinde eş karar alma (co-decision) usulü nedeniyle önemini korumuştur (EC, 2001a). Ekonomik ve toplumsal bütünlük için kilit sektörlerden biri olan ulaştırma, bu anlaşma ile önem kazanmış (İTÜ, 2005) ve bu alandaki çalışmalar başlatılmıştır.

Mart 1994 ayında Girit’te yapılan 2’nci Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansı (Pan-European Transport Conference) ile Avrupa bütünü için ulaştırma politikası geliştirilmesi yönündeki çalışmalar desteklenmiştir (EC, 1995). Ulaştırma Bakanlarının Girit’te 1994’te ve Helsinki’de 1997 yılında yaptıkları konferanslar ile belirlenen Pan-Avrupa Koridorları merkez ve doğu Avrupa’da yer alan ülkelerin Avrupa Ulaştırma Ağı ile eklemelenmesini sağlamış, projelerin koordinesini kolaylaştırmış, AB’nin “Orta ve Doğu Avrupa Ülkelerine Topluluk Yardım Programı” (Programme of Community aid to the countries of Central and Eastern Europe (PHARE)⁷) ve “Katılım Öncesi Yapısal Politikalar Aracı” (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession (ISPA))” programları altında projeleri desteklemesine imkân sağlamıştır (HLG, 2003).

AB Komisyonu Ortak Ulaştırma Politikası ile ilgili diğer çalışmaları kapsamında; Haziran 1995 tarihinde, “Ortak Ulaşım Politikası: 1995-2000 Dönemi Eylem Planı (The Common Transport Policy – Action Programme 1995-2000)” adlı tebliği, Aralık 1995 ayında ise “Ulaşımda Adil ve Etkin fiyatlandırma (Towards Fair and Efficient Pricing in Transport: Policy Options for Internalising of the External Cost of Transport in the European Union)” adlı Yeşil Kitabı yayımlanmıştır (Zeybek, 2007).

Ulaştırma Politikası AB Anlaşmasında ayrı bir bölüm olarak düzenlenmiştir, ancak bölümde yer alan ifadeler; anlaşmanın öngördüğü serbest pazar prensipleri ile ulaştırma sektörünü ilgilendiren özel ve önemli amaçlar arasında dengeyi sağlamaya çalışırken yeterince açık olamamıştır (Rees, 2005). O dönemdeki AB Ulaştırma Politikasının amaçları Çizelge 2.1.’de listelenmiştir. Bu amaçlara ulaşmak üzere yapılması gerekenler ise; mevzuatın uyumlaştırılması, liberalleştirme, çok modlu

⁷ PHARE: Avrupa Ekonomik Topluluğunun EEC/3906/89 sayılı 18 Aralık 1989 tarihli Konsey Tüzüğü kapsamında Macaristan ve Polonya için katılım öncesi finansal ve teknik işbirliği kapsamında uygulamaya konulmuştur. Müteakiben merkez ve doğu Avrupa ülkeleri için uygulama alanı genişletilmiştir. PHARE programından yararlanan ülkeler: Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Polonya, Romanya, Slovakya ve Slovenya’dır. Türkiye PHARE programından yararlanmamış, Avrupa Topluluğu EC/2500/2001 sayılı Konsey Tüzüğü kapsamında daha sonra Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı-Instrument for Pre-Accession Assistance-IPA ile değiştirilen, özel katılım öncesi mali yardımdan yararlanmıştır.

ulaştırmanın geliştirilmesi, altyapının geliştirilmesi, yolcu taşımacılığında toplu taşımanın yaygınlaştırılması, akıllı ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi, araştırma ve geliştirmede işbirliği, dışsal maliyetlerin içselleştirilmesi uygulaması, sınır geçişlerindeki işlemlerin iyileştirilerek transit geçişlerin kolaylaştırılması, uluslararası taşımalarda suç ve dolandırıcılığın azaltılması olarak tanımlanmıştır.

Çizelge 2.1 : AB ulaştırma politikası amaçları (İTÜ, 2005).

1.	Ulaştırma pazarlarının entegrasyonu ve tekellerin kaldırılmasının desteklenmesi, adil olmayan uygulamalardan kaçınılması.
2.	Sınır geçişlerini kolaylaştıracak etkin lojistik ve çalışma imkânları yaratarak, kişilerin, malların, işleticilerin ve müşterilerin ulaşımına, dolayısıyla ekonomik ve sosyal refaha katkıda bulunarak Avrupa genelinde ulaşımın etkinliğinin artırılması.
3.	Tüm ulaştırma sistemlerinin entegrasyon içinde kullanılması, yük taşımasında demiryolu, iç su yolu, KMDT'ye ve kombine taşımaya, ayrıca yolcu taşımasında toplu taşımaya öncelik verilmesi.
4.	Kullanıcılara, çalışanlara ve tüm topluma; sosyal ve çevre açısından kabul edilebilir, güvenli bir ulaştırma ortamının sağlanması, ulaştırma güvenliğinin iyileştirilmesi ve bu amaca yönelik hedefler konulması.
5.	Avrupa'da mevcut yasal düzenlemelerdeki farklılıkların azaltılması,
6.	Ulaştırma sisteminin (altyapı, araç ve ekipmanlar, hizmetler ve işlemler) inşası ve işletiminin iyileştirilmesi.

2.1.2 Ortak ulaştırma altyapı politikasının gelişimi

AB Komisyonun ulaştırma alt yapısı kapsamında öncelikli çalışması ulusal altyapı projelerinin koordine edilmesi üzerine olmuştur. Bununla birlikte; 1960'lı yıllardan itibaren “Avrupa Yatırım Bankası (European Investment Bank-EIB)” topluluk düzeyinde sonuçları olan alt yapı projelerine destek sağlamaya başlamıştır. 1975 yılından itibaren geri kalmış bölgeler “Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu (European Regional Development Fund-ERDF)” tarafından daha fazla desteklenmeye başlamıştır (Sicheschmidt, 1999). Ulaştırma Altyapı Politikasının temelleri 1970 yılında “Ulaştırma Altyapı Komitesi (Transport Infrastructure Committee)”nin kurulması ile atılmış, 1979 yılında “Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesinde Birliğin Rolü Bildirisi (Memorandum on the Role of the Community in the Development of Transport Infrastructure)” yayımlanmıştır (Johnson ve Turner, 1997).

Avrupa'nın önde gelen sanayicilerinin oluşturduğu bir düşünce kuruluşu olan “The European Round Table of Industrialist (ERT)” yetersiz ulaştırma alt yapısının “Tek Pazar” gelişimini sektöre uğratabileceğini ifade ederek, 1984 yılında yayımladığı “Missing Links” isimli raporda daha sonra TEN-T'ye dahil edilecek üç büyük alt

yapı projesi teklif etmiştir. ERT tarafından gündeme getirilen diğer görüşlerde alt yapı projelerinin pahalı, zaman alan projeler olması nedeniyle hükümetler tarafından finanse edildiği, AB içerisindeki ülkeler arasındaki ticaret hacmi arttığı halde ulaştırma altyapısının ulusal düzeyde kaldığı; ilave olarak yerel, ulusal ve uluslararası düzeyde karar alma mekanizmasının yetersizliği nedeniyle proje geliştirmenin zor olduğu, bu kapsamda yenilikçi uluslararası düzeyde yaklaşımlara ihtiyaç olduğu ifade edilmiştir (Doğan, 2005).

ERT tarafından gündeme getirilen hususlar Strasbourg ve Dublin Avrupa Konsey toplantılarında dikkate alınmış ve 1990 yılında bir faaliyet programı belirlenmiş, o dönemki çalışmalar TEN-T'nin Maastricht Anlaşması kapsamına alınması ile sonuçlanmıştır (Johnson ve Turner, 1997). AB içerisinde ekonomik bütünleşmenin artması ve yüksek rekabet baskısı karşısında ulaştırma ihtiyacının artacağı, bu kapsamda AB seviyesinde önlem alınması gerektiği öngörülmüş, ortak ulaştırma alt yapı politikası 1992 Maastricht Anlaşması ile “Trans Avrupa Ağları (Trans European Networks-TEN)” olarak isimlendirilmiştir (Sicheschmidt, 1999).

AB Kurucu Anlaşması, Maastricht Anlaşması; 154 numaralı maddesi ile uyumlu olarak Birlik ulaştırma, enerji ve haberleşme alanında TEN'in kurulması ve geliştirilmesi çalışmalarına başlamıştır. 1 Ocak 1993 tarihinde ortak sınırların kaldırılması ile gerçekleşen Avrupa Tek Pazarının desteklenmesi amacıyla TEN'in geliştirilmesi daha da ön plana çıkmıştır.

Maastricht Antlaşması, TEN kapsamında; amaç, öncelik ve bir seri tedbirleri öngören Rehber İlkelerin (Guidelines) geliştirilmesini, karşılıklı işletilebilirliği mümkün kılacak teknik standardizasyona gidilmesini ve Ortak Menfaat projesi olarak addedilen projelere finansman sağlanmasını veya Yapısal⁸ ve Uyum Fonlarının⁹ bu alandaki Ortak Menfaat projelerine aktarılmasını öngörmektedir (Yaman, 2008). Maastricht anlaşması ile Avrupa çapında Topluluk fonlarının yardımı ile ulaştırma alt yapı planlamasının ve geliştirilmesinin önü açılmıştır (EC, 2001a).

⁸ Yapısal Fonlar (Structural Funds): Avrupa Birliği tarafından en az iki amaç için tahsis edilen fonlardır. Bunlar, Avrupa'nın fakir bölgeleri için destek ve Avrupa altyapısına entegrasyon için destek (AB Türkiye Delegasyonu, 2014a).

⁹ Uyum Fonları (Cohesion Funds): Satın alma gücü paritesine göre kişi başına GSYİH'sı Avrupa Birliği ortalamasının % 90'ının altında olan üye devletlerde, çevre alanındaki projelere ve ulaştırma altyapısına ilişkin Trans Avrupa Ağları alanındaki projelere mali katkı sağlamak amacıyla 1993 yılında oluşturulmuş fondur (AB Bakanlığı, t.y.).

1992 yılında yayımlanan “Ortak Ulaştırma Politikasının Gelecekteki Gelişimi” isimli Beyaz Kitap ile AB çapında “sürdürülebilir ulaştırma” bir amaç olarak ortaya konmuştur. Beyaz Kitapta yer alan teklifler kapsamında Avrupa Komisyonu 1993 yılı Aralık ayında, TEN’in hayata geçirilmesini hızlandırmak amacıyla bir dizi önemli karar almıştır. Bu kararlardan birisi de Devlet/Hükümet Başkanları temsilcilerinden oluşan bir “Özel Grup (Christophensen Grubu)” teşkil edilmesi olmuştur. 29 Ekim 1993 tarihinde 93/628 sayılı Konsey Kararı ile “Trans Avrupa Kombine Ulaştırma Ağları”nın hayata geçirilmesi kabul edilmiş, bu ağın demiryolu ve iç su yolları yanında deniz, karayolu, demiryolu ve iç su yolları arasındaki tüm elleçleme noktalarını da içermesi öngörülmüştür (EC, 1995).

Christophensen Grubu; TEN’in, ulaştırma, çevre ve enerji alanlarında öncelikli Ortak Menfaat Projelerini belirleme amacı ile çalışmış, raporunu Aralık 1994 ayında AB Komisyonuna sunmuştur (EC, 1995).

Avrupa Konseyi 1994 yılında Corfu ve Essen toplantıları ile Christophersen Grubu tarafından hazırlanan rapor kapsamında gündeme getirilen 14 öncelikli projeyi kabul etmiştir. Gelişmeler 1996 yılında Avrupa Konseyi ve Avrupa Parlamentosu tarafından 1692/96/EC sayılı karar ile “Trans Avrupa Ulaştırma Ağlarının Geliştirilmesi İçin Rehber İlkeler (Community Guidelines for the development of Trans-European Transport Network)¹⁰”in kabul edilmesi ile devam etmiştir.

23-24 Mart 2000 tarihlerinde yapılan Lizbon Zirvesinde AB ekonomisi ile ilgili çeşitli kararlar alınmıştır. Zirvede; müteakip on yıl için dinamik bir ekonomi yaratılması, sürdürülebilir ekonomik büyüme, daha fazla ve iyi iş imkânları ile rekabetçi güce sahip olunması ve sosyal uyum, stratejik hedefler olarak tanımlanmıştır. Bu amaçlara uygun olarak AB Komisyonu hizmetlerin serbest dolaşımı için bir programı hazırlamakla yükümlü kılınmıştır (Kirval,2009).

2.2 Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı-İlk Çalışmalar

1992 yılında Komisyon tarafından endüstri, ticari odalar, araştırma kuruluşları, üye devlet ve AB kurumları temsilcilerinin bir araya getirilmesi ile kurulan “Denizcilik Endüstrileri Forumu (The Maritime Industries Forum (MIF))” KMDT’nin geliştirilmesini yüksek öncelik olarak belirlemiş ve Topluluk ulaştırma sistemi

¹⁰ Çalışmamızın bundan sonraki bölümlerinde TEN-T Rehber İlkeleri olarak adlandırılacaktır.

içerisinde kullanılması gereğine vurgu yapmıştır (EC, 1995). Diğer taraftan; Avrupa’da sürdürülebilir intermodal¹¹ taşımacılığın yaygınlaştırılması amacıyla da 1993 yılında “Avrupa İntermodal Birliği (European Intermodal Association (EIA))” kurulmuştur. Bu husus KMDT’nin kombine taşımacılık zincirine entegre edilmesi yolunda önemli bir adım olarak gündeme getirilebilir.

AB Komisyonu; 05 Temmuz 1995 tarihinde yayımladığı “Avrupa’da Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığının Geliştirilmesi-The Development of Short Sea Shipping in Europe: Prospects and Challenges” isimli Bildiri (EC, 1995) ile KMDT’nin geliştirilmesi için bazıları Komisyon, bazıları üye ülkeler ve denizcilik sektörü tarafından uygulamaya konulabilecek çeşitli öneriler gündeme getirilmiştir. Öneriler Çizelge 2.2’de belirtilmiştir.

Çizelge 2.2 : KMDT’nin geliştirilmesi bildirisinde yer alan öneriler (EC, 1995).

Avrupa’da Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığının Geliştirilmesi Bildirisinde Yer Alan Öneriler	
1.	KMDT’nin 4’üncü Araştırma ve Geliştirme Çerçeve Programında öncelikli araştırma konusu olarak ele alınması.
2.	TEN-T planlamasında ortak ilgi alanları olarak deniz/iç su yolu limanlarının belirlenmesi.
3.	Elektronik Bilgi Değişim Sistemi (EDI)’nin geliştirilmesi.
4.	KMDT pazarının yaratılması ve geliştirilmesi için konferanslar ve seminerler düzenlenmesi.
5.	Deniz ulaştırması alanında ülkeler tarafından istatistikî bilgilerin sunulmasını düzenleyen yönetmelik çıkarılması.
6.	Limanlar ile ilgili devlet yardımlarını düzenleyen rehber ilkelerin (kılavuzların) çıkarılması.
7.	Baltık, Karadeniz ve Akdeniz’de yer alan ülkelerle KMDT’yi de içeren denizyolu bağlantılarının geliştirilmesi, bahse konu coğrafi bölgelere yapılan denizyolu ulaştırması ile ilgili çalışmalarda yer alınması, bu çalışmalara katkı sağlanması.
8.	Liman verimliliğinin ve alt yapı imkânlarının artırılması amacıyla sektör uzmanlarının özellikle Güney Avrupa limanlarına ziyaretlerinin sağlanması, uzak bölge ve nispeten gelişmemiş limanların işletmecilerinin AB’nin gelişmiş limanlarında eğitim almasının sağlanması.
9.	Liman tarifelerinin gross tonaj sistemi üzerinden hesaplanması.
10.	Limanlarda yaşanan gecikmelere sebep olduğu değerlendirilen çalışma saatleri uygulamalarının düzenlenmesi (öğle saatlerinde, cumartesi ve pazar günlerinde mesaiye ara verilmesi vb.).

¹¹ İntermodal taşımacılık; malların, tek ve aynı taşıma ünitesi ya da karayolu aracı ile ayrıca elleçlemeye tabi tutulmadan iki ya da daha fazla ulaşım türü ile taşınmasıdır (UNECE, 2001). İntermodal Taşıma Birimi (ITU), yüklerin gerek intermodal olarak taşınmasında gerekse genel taşınmasında kullanılan değişik tipte yükleme birimlerini ifade etmektedir. En çok kullanılan intermodal taşıma birimleri konteyner, swap body (ayaklı konteyner) ve semi-treylerdir.

Komisyon tarafından; 1995 yılında, KMDT'nin rekabet edebilirliğinin değerlendirilmesi için 8 koridor üzerinden ayrı bir analiz çalışması yaptırılmıştır (EC, 1995). Bu koridorlar; İspanya-İngiltere-Portekiz-İngiltere, İspanya/Portekiz-Almanya, İtalya/Yunanistan-İngiltere/İrlanda, İtalya-Tuna Ülkeleri, Benelüks Ülkeleri/Almanya-Kuzey Avrupa Ülkeleri, Benelüks/Almanya-İngiltere/İrlanda, Benelüks Ülkeleri/Almanya-Karadeniz Ülkelerini kapsayan koridorlardır. Analiz çalışması ile ortaya konan sonuçlar Çizelge 2.3'te, KMDT'nin o dönem için önündeki yapısal sorunlar Çizelge 2.4'te belirtilmiştir.

Çizelge 2.3 : Koridor analiz çalışmasında ortaya konan sonuçlar (EC, 1995).

1.	Karayolu taşımaları KMDT'ye kaydırılabilir. Ancak bu husus KMDT'nin multimodal ¹² ulaştırma zincirine entegre edilmesi ve verimliliğinin artırılması ile olabilir.
2.	Kargo hacmi/talebi potansiyeli vardır. Önümüzdeki dönemde KMDT'ye yatırımlar yapılmalıdır.
3.	KMDT'ye kaydırılabilir kargo potansiyeli vardır. Kaydırma yapılması durumunda tıkanık koridorlarda artan karayolu ulaştırması stabil hale getirilebilir.

Çizelge 2.4 : KMDT önündeki yapısal sorunlar (EC, 1995).

1.	KMDT'nin diğer ulaştırma çeşitleri ile entegrasyon sorunları, entegrasyonun gerçekleşmediği durumlarda özellikle çok kısa mesafeli taşımalarda elleçleme giderlerinin ulaştırma maliyetinin çok önemli bir oranını oluşturması.
2.	Gemilerin performansları, gemi hızlarının özellikle karayolu taşımalarındaki zaman/hızla rekabet edebilecek seviyede olmaması, avantajın kısa mesafelerde karayolu ulaştırmasında olması.
3.	İdari yükümlülüklerin fazlalığı, gümrük işlemleri, bilgi ve doküman isterlerinin kullanıcı dostu olmaması, 1 Ocak 1993 tarihinde gümrük transit işlemleri basitleştirilmesine rağmen deniz ulaştırmasındaki güçlüklerin sürmesi.
4.	İstatistikî bilginin yeterli olmaması, ticari gelişmelerin izlenmesinde ve politika geliştirilmesine verilere ulaşılamamasın sorunlara sebep olması.
5.	İmaj problemleri, birçok kullanıcının bu alanda sunulan servisler hakkında yeterli bilgiye sahip olmaması.
6.	Limanlardaki gecikmeler, yeterli alt yapı imkânlarının olmaması, özellikle güney Avrupa limanlarında alt yapıya fazla önem verilmemesi ve limanlarda karayolu/demiryolu ulaştırma çeşidine geçişin kolay olmaması.
7.	Liman ücretleri, KMDT'de toplam masrafların %70 - %80'ini liman harcamalarının oluşturması, birçok limanda liman ücretlerinin açık olmaması, gemilerin birçok zaman almadıkları hizmetler üzerinden ücretlendirilmesi.

¹² Multimodal taşımacılık; malların iki ya da daha fazla ulaşım türü kullanılarak taşınmasıdır (UNECE, 2001).

AB Komisyonu 1995 yılında yayımladığı Bildiri sonrasında 1997 ve 1999 yıllarında birer ilerleme raporu yayımlamış, 1999 yılına kadar Çizelge 2.5’te listelenen bir dizi çalışma yaptırmıştır. 1999 yılında yayımlanan ilerleme raporunda KMDT’nin geliştirilebilmesi amacıyla alınabilecek ilave tedbirler gündeme getirilmiştir (EC, 1999). Raporda KMDT’nin kapsamlı intermodal taşımacılık yaklaşımının bir parçası olması gerektiği, geliştirilmesi için tedarik zincirindeki diğer oyuncular ve diğer ulaştırma modları ile birlikte çalışabilirlik olanaklarının aktif olarak araştırılmasının önemi vurgulanmıştır.

Çizelge 2.5 : KMDT 1995-1999 yılları arasında yapılan çalışmalar.

Yıl	Çalışma Adı ve Çerçevesi
1998	KMDT ile karayolu ulaştırması arasındaki bürokratik ve idari düzenlemelerin karşılaştırılması amacıyla CODDISSART ¹³ çalışması.
1997	Limanların intermodal ulaştırma zincirine entegre edilmesi amacıyla “Deniz Limanları ve Denizcilik Altyapısı” isimli Yeşil Kitabın Yayımlanması (Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure ¹⁴).
1997	Limanların ve iç su yolu limanlarının statüsünün tanımlanması/ulaştırma alt yapısına dâhil edilmesi amacıyla TEN-T Rehber İlkelerine değişiklik teklifi yapılması ¹⁵ .
1997-1999	KMDT’yi ve limanları etkileyen problemlerin tartışılması ve çözülmesi için denize kıyısı olan üye ülkelerin katılımıyla toplantılar düzenlenmesi, Norveç de dâhil olmak üzere üye ülkelerin irtibat noktaları belirlemesi.
1998	Avrupa-Akdeniz İşbirliği kapsamında Kasım 1995 yılında icra edilen Barselona Konferansı iş planı kapsamında Akdeniz’de efektif ulaştırma sisteminin kurulması için Komisyon tarafından Ulaştırma Alanında Avrupa-Akdeniz İşbirliği Bildirisinin ¹⁶ yayımlanması. Bildiri kapsamında organize edilen Çalışma Grubunun KMDT’yi çalışma programına alması.
1998	Komisyon tarafından Karadeniz bölgesi limanlarındaki formaliteler ve gümrük uygulamaları konusunda bir çalışma grubu toplantısı yapılması.
1998	KMDT konusunun Araştırma ve Teknoloji Geliştirme 4’üncü Çerçeve Programı altındaki Ulaştırma Araştırma Programına ¹⁷ dâhil edilmesi.
1997	“Pilot Action for Combined Transport- PACT ¹⁸ ” isimli destek programının denizyolu ulaştırması projelerini destekleyebilecek şekilde revize edilmesi.

¹³ Comparison of Documentation in Short Sea Shipping and Road Transport (‘CODISSART’), November 1998, Maritime Research Centre, Southampton Institute, the United Kingdom.

¹⁴ COM(97)678 final, 10.12.1997

¹⁵ COM(97)681 final, 10.12.1997

¹⁶ COM(98)7 final, 16.01.1998

¹⁷ 1996-1998 yılları arasında Komisyon; 4’üncü Ulaştırma Araştırma Teknolojik Gelişim Çerçeve Programı (Transport Research and Technological Development Programme of the 4th Framework) altında “European Marine Motorways” isimli bir projeyi desteklemiştir. Proje kapsamında; Gorthenburg-Zeebrugge, Plymouth-Bilbao, ve Genoa-Barcelona arasındaki uzun mesafe karayolu ulaştırmasına alternatif olabilecek Ro-Ro/Fery seferlerinin ticari uygulanabilirliği araştırılmıştır (Casaca, 2008)

¹⁸ Program 31 Aralık 2001 tarihinde sona ermiş yerine Marco Polo Programı başlatılmıştır.

Komisyon; 1999 yılında yayımladığı ilerleme raporunda aşağıda ifade edilen KMDT tanımı gündeme getirmiştir. KMDT: Yüklerin ve yolcuların; coğrafi Avrupa’da konuşlu limanlar arasında veya bu limanlar ile Avrupa’yı sınırlayan kapalı denizlerde kıyısı bulunan Avrupa dışı ülke limanları arasında denizyolu ile taşınmasıdır¹⁹. Komisyon; KMDT’nin AB üyesi ülkeler arasında, AB üyesi ülkeler ile Norveç, İzlanda, Baltık Denizi, Karadeniz ve Akdeniz’de yer alan ülkelere yapılan denizyolu taşımacılığını da kapsadığını ilave açıklama olarak zikretmiştir (EC,1999).

2.3 Bölgesel Çalışmalar

2.3.1 Pan avrupa koridorları

AB bir yandan kendi ulaştırma politikalarını belirlerken, çevre ülkeleri ve özellikle o dönemde birliğe üye olmayan Orta ve Doğu Avrupa Ülkeleri ile ilişkileri de göz ardı etmemiş, bütünleşik bir Avrupa için ulaştırma politikalarının kapsamının genişletilmesi için “Pan Avrupa” kavramını geliştirmiştir. Daha sonra da ulaştırma ağının sınırları, Avrupa’nın ekonomik alanı içinde düşünülen Güneydoğu Avrupa, Karadeniz ve Akdeniz Ülkelerini de kapsayacak biçimde genişletilmiştir.

Pan Avrupa Ulaştırma Konferansları AB tarafından ECMT ve UNECE ile koordineli olarak Avrupa ülkeleri temsilcileri ve o dönemdeki aday ülkelerin katılımı ile gerçekleştirilmiştir. 29-31 Ekim 1991 tarihleri arasında Prag’da gerçekleştirilen ilk Pan Avrupa Ulaştırma Konferansında piyasa ekonomisi, adil rekabet kuralları çerçevesinde uygun alt yapı planı ile verimli, efektif, kombine, çevre dostu, güvenli bir Avrupa ulaştırma sisteminin geliştirilmesi ilkesi benimsenmiştir. İkinci Pan Avrupa Konferansı 14-16 Mart 1994 tarihleri arasında Girit’te yapılmıştır. Konferansta iç pazarın aşamalı olarak üçüncü ülkelere açılması ihtiyacı vurgulanmış, koridor konsepti Pan Avrupa alt yapısı için başlangıç noktası olarak belirlenmiştir. 3’üncü Pan Avrupa Konferansı TEN-T Rehber İlkelerinin kabulünden bir sene sonra 23-25 Haziran 1997 tarihinde Helsinki’de yapılmıştır. Helsinki’de²⁰ Avrupa çapında ulaştırma politikasının ortak ilkeleri ortaya konmuştur. Helsinki konferansı

¹⁹ ‘Short sea shipping’ means the movement of cargo and passengers by sea between ports situated in geographical Europe or between those ports and ports situated in non-European countries having a coastline on the enclosed seas bordering Europe.

²⁰ Helsinki konferansında, Yugoslavya’daki olayların sona ermesi nedeniyle bu bölgeyi kapsayan ve Atina’ya kadar inen X. koridor (Budapeşte-Belgrad-Üsküp-Selanik-Atina ve Titov-Veles-Prilep-Bitola-Yunanistan) resmi olarak kabul edilmiş olup, X. koridorun mevcut 9 koridora eklenmesinin yeterli olduğu ve bu 10 koridor arasında eksiklik duyulan hatların dışında henüz değişikliklere ihtiyaç olmadığı vurgulanmıştır (İTÜ, 2005).

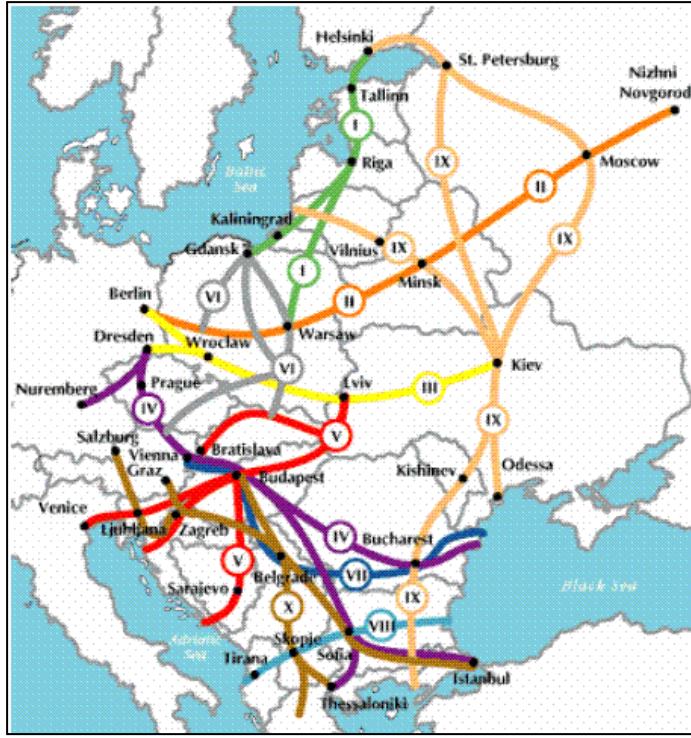
sonucunda yapılan deklarasyonda ana amaç bölgesel farklılıkları azaltmaya ve Avrupa'nın dünya piyasaları ile etkin şekilde rekabet etmesine yardımcı olacak, Avrupa vatandaşlarının ekonomik, sosyal, çevresel ve güvenlik gereksinimlerini karşılayabilecek sürdürülebilir, verimli ulaştırma sistemlerini desteklemek olarak ifade edilmiştir (Doğan, 2005).

Konferanslar kapsamında; komşu ülkeleri üye ülke ulaştırma şebekelerine bağlayan bağlayıcı olmayan Mutabakat Muhtıraları ile teşkil edilen on adet koridor kabul edilmiştir. Koridorlar Çizelge 2.6'da listelenmiş, Şekil 2.1'de gösterilmiştir.

Çizelge 2.6 : Pan Avrupa ulaştırma koridorları.

I. Koridor	Talin-Riga-Varşova
II. Koridor	Berlin-Varşova-Minsk-Moskova
III. Koridor	Berlin/Dresden-Wroclaw-Lvov-Kiev
IV. Koridor	Berlin/Nürnberg-Prag-Budapeşte-Köstence/Selanik/İstanbul
V. Koridor	Trieste-Ljubijana-Budapeşte-Bratislava-Uzgorod-Lvov
VI. Koridor	Gdansk-Warşova-Zilina
VII. Koridor	Tuna
VIII. Koridor	Durres (Dıraç)-Tiran-Üsküp-Sofya-Varna
IX. Koridor	Helsinki-Kiev/Moskova-Odesa/Kishinev/Bükreş-Filibe
X. Koridor	Budapeşte-Belgrad-Üsküp-Selanik-Atina ve Titov-Veles-Prilep-Bitola-Yunanistan

1'inci ve 2'nci Pan Avrupa Konferansları sonucunda koridor konseptinin bazı bölgelere tam olarak uygulanamayacağı ortaya çıkmış bu çerçevede Helsinki Konferansında, konseptin deniz alanlarını kapsayacak şekilde oluşturulan dört Pan Avrupa Ulaştırma Alanları (Pan European Transport Areas (PETrAs) ile desteklenmesi kararı kabul edilmiştir. PETrAs; Karadeniz, Akdeniz, Adriatic/İyonya (Ege) Denizi ve Barents/AB Arctic Bölgelerinden oluşmuştur.



Şekil 2.1 : Pan Avrupa koridorları (ISIC, 2005).

Koridorlar AB'nin 2004 ve 2007 yıllarındaki genişlemeleri ile büyük oranda AB sınırları içerisinde kalmış ve TEN-T'nin bir parçasını oluşturmuştur (EC, 2007a).

2.3.2 Avrupa-Akdeniz ekonomik gelişim alanı

1995 yılında, Akdeniz ülkelerinin de katılımıyla Barcelona Deklarasyonu ilan edilmiş; Barcelona Süreci²¹, bir diğer adıyla Avrupa-Akdeniz Ortaklığı başlatılmıştır.

Barcelona Süreci kapsamında; AB ve Akdeniz ülkeleri arasında işbirliği yapılacak alanlar Ortaklık Antlaşmalarında belirlenmiştir (Yiğit, 2008). Anılan işbirliği alanları, bölgesel işbirliği, bilimsel, teknik ve teknolojik işbirliği, eğitimde işbirliği, çevre, endüstriyel işbirliği, yatırım, mali hizmetler, tarım ve balıkçılık, ulaştırma, enformasyon toplumu ve telekomünikasyon, enerji, turizm, gümrükler, istatistik, tüketicinin korunması, kara paranın önlenmesi, organize suçlar, yasal olmayan göç, adalet ve içişleri olarak sıralanmaktadır.

AB Komisyonu tarafından, AB Essen Zirvesinde Akdeniz alanındaki ülkelerle iş birliğinin geliştirilmesi yönünde alınan kararları uygulamak ve Christophersen

²¹ Barcelona Süreci kapsamındaki Akdeniz ülkeleri, Cezayir, Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Fas, Suriye, Tunus, Türkiye, Filistin Özerk Yönetimi, Malta ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'dir. Barcelona Sürecinde de, Avrupa Birliği'ne üyelik perspektifleri açık olan Türkiye, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve Malta'da Akdeniz ülkeleri arasında sayılmıştır.

Grubu tarafından yürütülen çalışmaları desteklemek amacıyla 1995 yılında yine Barselona’da bölgesel bir konferans organize edilmiştir. Konferansın amaçları arasında; Akdeniz’de gemicilik alanında bilgi değişimi, bu coğrafi alanda denizciliğin rekabet edebilirliğini araştırmak, KMDT’nin geliştirilmesi konusunda farkındalık yaratmak, liman verimliliğini artırmak ve TEN-T kapsamında liman bağlantıları ile deniz ticaretinin kolaylaştırılmasını sağlamak da yer almaktadır (EC, 1995).

Akdeniz Ekonomik Gelişim Alanı (Mediterranean Economic Development Area (MEDA)) Programının yasal temeli EC/1488/96 sayılı Konsey Tüzüğü ile atılmıştır. Tüzük 2000 yılında değişikliğe uğramış ve müteakiben MEDA II olarak adlandırılmıştır. MEDA Programının ilgi alanları ve amaçları doğrudan 1995 yılı Barselona Deklerasyonundan alınmıştır. 1997 yılında AB üye ülkeleri ve Akdeniz ülkeleri Ulaştırma Bakanlarının katılımı ile Lizbon’da yapılan toplantıda TEN-T’ye entegre edilecek bölge ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi amacıyla yapılacak işbirliği esasları belirlenmiştir. 3’üncü Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansı-Helsinki’de Avrupa Akdeniz Ulaşım Şebekesi ve Altyapı Çalışma Grubu (Euro-Med Working Group on Network and Infrastructure) tarafından yapılan çalışmalar ile bölgede ulaştırma koridorlarının belirlenmesine başlanmıştır. 1998 yılında ise bütünleşmiş bölgesel ulaştırma sistemlerini geliştirmeyi ve ortak yaklaşımları koordine etmeyi amaçlayan Avrupa-Akdeniz Ulaştırma Forumu kurulmuştur.

2.3.3 TRACECA- Avrupa- Kafkasya- Asya ulaşım koridoru

Mayıs 1993 tarihinde Brüksel’de Avrupa Topluluğu Komisyonu ile 3 Kafkasya ve 5 Orta Asya Cumhuriyeti (Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan) Ticaret ve Ulaştırma Bakanlarının katıldığı bir konferansta; Doğu-Batı aksı üzerinde Karadeniz, Kafkasya ve Hazar Denizi üzerinden Avrupa’dan Asya’ya bağlantıyı sağlayacak bir ulaşım koridorunun geliştirilmesi amacıyla AB destekli bir teknik yardım programının uygulanmasına karar verilmiştir.

1993 yılı Ekim ayında, Köstence/Romanya’da, AB tarafından iş birliği alanında yeni kurumsal birliktelikler oluşturmak amacıyla Karadeniz Deniz Ulaştırma Çalışma Grubu (The Black Sea Working Party of Waterborne Transport) toplanmıştır. 1994

yılında Romanya ve Belçika’da iki toplantı daha yapan Çalışma Grubu tarafından 3 yıllık çalışma programı kabul edilmiştir. Programda;

- Bölgede deniz ulaştırması ve özellikle KMDT potansiyeli geliştirmek,
- Karadeniz limanlarını AB ulaştırma sistemine ve TEN-T’ye entegre etmek,
- Karadeniz limanlarında verimliliğin geliştirilmesine yönelik çalışmaları özendirmek olarak özetlenebilir (EC, 1995).

1997 yılında AB tarafından Tiflis’te organize TRACECA-Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) Konferansında TRACECA güzergâhının Karadeniz Bölgesi ve TEN-T ile birleştirilmesi imkânları araştırılmıştır. Bu çalışma 3’üncü Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansı-Helsinki’de; Karadeniz’in Pan-Avrupa Ulaştırma Alanı, TRACECA’nın da Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı bileşeni olarak tanımlanması ile gelişme göstermiştir. Eylül 1998 ayında 12 ülke tarafından imzalanan “Çok Taraflı Temel Anlaşma” ile TRACECA programın uygulanmasına temel teşkil etmiştir. TRACECA çalışmaları; Mart 2000 ayında Bulgaristan, Romanya ve Türkiye’nin TRACECA’ya katılım amacıyla AB Komisyonuna başvurusu ile ivme kazanmış; TRACECA, Karadeniz ve Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları arasındaki bağlantı sağlamıştır. TRACECA programına Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Tacikistan, Türkmenistan, Ukrayna, Özbekistan, Romanya, Bulgaristan ve Türkiye²² üyedir.

TRACECA; kısaca Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve/veya Karadeniz üzerinden Avrupa’ya bağlanmasını sağlamak amacıyla Trans Avrupa Ulaştırma Ağları ve Pan Avrupa Ulaştırma Koridorlarının tamamlayıcısı olarak AB tarafından oluşturulmuş bir koridor olarak tanımlanabilir. TRACECA gerek ekonomik entegrasyonu ve gerekse etkin bir ulaşım ağı için pek çok amacı bir arada taşımaktadır. AB bu programı diğer rotalara ek olarak önermiştir (DLH, 2010).

TRACECA programı ile hedeflenenler;

- Kafkasya ve Orta Asya devletlerinin alternatif ulaşım güzergahları ile Avrupa ve dünya pazarlarına erişim kapasitelerinin artırılması ve ekonomik bağımsızlıklarının desteklenmesi,

²² Türkiye’nin imzaladığı Çok Taraflı Temel Anlaşma, Bakanlar Kurulunun 24 Ekim 2001 tarih ve 3228 sayılı kararı ile onaylanmıştır.

- Program ortağı devletler arasında bölgesel işbirliğinin teşvik edilmesi,
- TRACECA’nın uluslararası finans kuruluşları ve özel yatırımcıların desteğini artırma yönünde bir katalizör olarak kullanılması,
- TRACECA güzergâhının TEN-T ile entegrasyonudur (Özen, 2007).

2.4 Trans Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T)nin Gelişimi

2.4.1 TEN-T rehber ilkeleri-1996

AB Komisyonu “TEN-T’nin Geliştirilmesine İlişkin Rehber İlkeleri” ilk olarak 23 Temmuz 1996 yılında teklif etmiştir. Teklife konu Rehber İlkeler Avrupa Parlamentosu ve AB Konseyi Kararı²³ olarak, 9 Eylül 1996 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (EC, 1996). Böylece; Maastricht Antlaşmasına uygun olarak TEN-T’nin hukuki temeli atılmıştır.

Rehber İlkelerin amacı TEN-T alanında amaçları, öncelikleri ve alınması öngörülen tedbirleri ortaya koymak ve AB içerisindeki ulaşım ağlarının gelişimine katkı sağlayacak ortak menfaat projelerini belirlemektir. Rehber İlkelerle ortaya konan yaklaşımların AB Komisyonu ve üye ülkeler tarafından TEN-T’nin geliştirilmesine yönelik projelerde dikkate alınması istenilmektedir.

Rehber İlkelerde TEN-T’nin; ek olarak yayımlanan haritalarda gösterildiği üzere (o dönem için) 2010 yılına kadar AB içerisindeki kara, deniz, hava ve demiryolu alt yapı ağlarının entegrasyonu ile sağlanacağı, ağın tüm üye ülke sınırlarını kapsayan, “Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi (EFTA)” ülkeleri yanında orta ve doğu Avrupa, Akdeniz ülkeleri ile bağlantıları sağlayabilecek şekilde, ekonomik açıdan uygulanabilir, intermodal olması gerektiği belirtilmiştir. Ulaştırma altyapısının; karayolu, demiryolu, iç su yolu, deniz limanları ve diğer bağlantı noktalarından oluştuğu ifade edilmiştir.

TEN-T’nin geliştirilmesi amacıyla; darboğazların ortadan kaldırılması için ara bağlantıların/bağlantıların geliştirilmesi, güzergâh eksik bölümlerinin ve ana güzergâhların tamamlanması, ulaşım ağına bağlantı sağlayan alt yapının oluşturulması/geliştirilmesi, alt yapı kapasitesinin optimize edilmesi, değişik

²³ Karar (Decision): Avrupa Birliği kurumlarının belirli bir konu hakkında vardıkları kararı belirten tasarruflardır. Bütünüyle bağlayıcıdır. Ancak muhatabı belirtilen bir karar yalnızca muhatabı için bağlayıcıdır (AB Bakanlığı, t.y.).

ulaştırma modlarının entegre edilerek en yüksek fayda sağlayacak şekilde kullanılması ve TEN-T'nin daha iyi şekilde uygulanmasını/geliştirilmesini sağlayacak çalışmaların yapılmasını öncelikler olarak belirlenmiştir.

Rehber İlkelerde limanlara ilişkin bölümde yapılan tanımlamada; limanların deniz ulaşımının gelişmesine izin vermesi, diğer ulaştırma eşitleri ile denizyolu ulaşımı arasındaki bağlantıyı sağlaması, alt yapısının yk ve yolcu taşımacılığı için feribot servisleri, kısa ve uzun mesafe deniz ulaşım hizmetleri ile kıyı taşımacılığı da dâhil olmak üzere ihtiyaç duyulan hizmeti verebilmesi gerektiği ifade edilmiş; AB Komisyonu uygulamaları çerçevesinde limanların hizmet verdiği deniz ulaştırması; “uzun mesafeli deniz taşımacılığı (long distance shipping)”, “kısa mesafeli deniz taşımacılığı (short distance shipping)” ve “kıyı taşımacılığı (coastal shipping)” olarak sınıflandırılmıştır.

TEN-T Rehber İlkeleri ile “Ortak Menfaat (Common Interest)” projelerinin belirlenmesine olan ihtiyaç ön plana çıkarılmış, ekonomik açıdan geçerli potansiyeli olan projelerin “Ortak Menfaat Projeleri” olarak nitelendirilmesi esası benimsenmiştir. Rehber İlkelerle; ortaya konan amaçlara uygun, TEN-T'nin bir parçası olarak kabul edilen ulaştırma alt yapısı, trafik yönetim sistemleri ve seyrüsefer sistemleri ile ilgili sosyo-ekonomik analizler temelinde ekonomik uygulanabilirlik potansiyeli gösteren projeler “Ortak Menfaat Projeleri” olarak tanımlanmıştır.

Limanlar ile ilgili “Ortak Menfaat Projeleri” için herhangi bir coğrafi ve/veya teknik kısıtlama yapılmamış; projelerin ilkelerde belirlenen kriterlere uygun olmak kaydıyla herhangi bir ye ülke limanında gerçekleştirilebileceği ifade edilmiştir. Rehber İlkeler 2 numaralı ekinde yer verilen liman ve limanlar ile ilgili alt yapı Ortak Menfaat Proje belirleme kriterleri izelge 2.7’de özetlenmiştir.

Rehber İlkelerin 19 numaralı maddesi, “zel Projeler (Specific Projects)”, kapsamında 9-10 Aralık 1994 tarihlerinde icra edilen Avrupa Konseyi Essen Toplantısında alınan kararlarla belirlenen 14 projeye atıf yapmış, bu projeleri Rehber İlkelerin 3 numaralı ekinde tanımlanmıştır. 1996 yılında yayımlanan Rehber İlkelerde yer alan zel Projeler arasında denizyolu ulaştırması ile ilişkilendirilebilecek bir proje (liman, liman geri saha bağlantıları, KMDT vb.) bulunmamaktadır.

Çizelge 2.7 : Ortak menfaat projeleri belirleme kriterleri (EC, 1996).

Ortak Menfaat Proje Teklifleri Kategorileri	
1.	Limanlara denizden ve iç suyollarından erişim projeleri
2.	Liman alanı içerisindeki liman alt yapısı ile ilgili projeler
3.	Liman alanı içerisinde karayolu ve demir yolu ulaştırma alt yapısı ile ilgili projeler
4.	Limanları TEN-T'nin diğer bileşenleri ile bağlayacak projeler
Projelerin Aşağıda Belirtilen Özel Amaçlardan Birisini Taşıması Gerekmemektedir	
1.	Topluluk içi ve dışı ticaretin gelişimini kolaylaştıracak
2.	Karasal koridorlarda yaşanan yoğunlukları azaltmak suretiyle sürdürülebilir ulaştırmayı destekleyecek
3.	Topluluk içi denizyolu bağlantılarını geliştirerek Avrupa Topluluğu içindeki ekonomik ve sosyal uyumu kuvvetlendirecek, geri bölgeler ve adalara özel önem verecek, Topluluk içindeki erişimi geliştirecek
4.	60 derece kuzey enlemi civarı ve üzerindeki Baltık Denizi limanlarına daimi erişim sağlayabilecek
Projelerin Aşağıdaki Özel Koşullara Katkı Sağlaması Gerekmemektedir	
5.	Trafiği TEN-T veya multimodal ulaştırma zincirine entegre edecek ulaştırma sisteminin veya daha fazla çevre dostu ulaştırma modlarının kullanılması

Rehber İlkelerde TEN-T içerisinde nitelendirilen limanlara ilişkin bir harita yayımlanmamıştır. Rehber İlkelerin giriş bölümünde yapılan ayrı bir atıfla KMDT'nin kıta içi ulaştırma güzergâhları üzerindeki yoğunluğun azaltılmasına katkıda bulunabileceği ifade edilmiştir.

2.4.2 Beyaz kitap-Avrupa ulaştırma politikası 2010-karar zamanı

AB'nin ulaştırma alanındaki çabaları ilk aşamada beklenen faydayı tam olarak sağlayamamış, ülkeler Topluluk politikalarından bağımsız hareket etmiş, sektörün kendi belirledikleri çerçeve içinde gelişimini desteklemiştir (Rees, 2005). Ortak politikaların uygulanmasında yaşanan sıkıntıların aşılmasını ve üye ülkelerin aynı amaç doğrultusunda ortak hareket etmesini sağlamak amacıyla AB Komisyonu 2001 yılında “Avrupa Ulaştırma Politikası 2010-Karar Zamanı (European Transport Policy for 2010. Time to Decide)” isimli Beyaz Kitabı yayımlamıştır (EC, 2001a).

Beyaz Kitap ulaştırma alanında 2010 yılına kadar olan dönemde ulaşılabilecek en iyi sonucun durumun daha kötüye gitmesini engellemek olacağını kabul etmiş (Rees, 2005), ilk kez kullanıcı gereksinimlerini, stratejilerinin temeline koymuş (İTÜ, 2005) ve ortak politikalar çerçevesinde verimli sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin yaratılması için gerekli işlemleri başlatmıştır.

AB Komisyonu, Beyaz Kitap ile Ulaştırma Politikası altında hayata geçirilmesi istemiyle 60 adet öneri ve 2010 yılına kadar uygulanması amacıyla bir eylem planı ortaya koymuştur. Beyaz Kitap ile gündeme getirilen öneriler incelendiğinde; AB içerisinde, demiryolları, denizyolları ve iç su yolları ulaşımının canlandırılmasının, ulaşım türleri arasındaki bağlantıların sağlanmasının, havayolu ulaştırmasının kontrollü büyümesi ile 2010'a kadar ulaştırma türleri arasındaki dengenin kurulmasının hedeflendiği anlaşılmaktadır. Komisyon Beyaz Kitap ile eylem planı gereğince sürdürülen çalışmaların sonuçlarının görülmesi ve gerektiği takdirde planın revize edilmesini de teklif etmiştir.

Beyaz Kitap ile bir yandan TEN-T'ye ilişkin yatırımların artırılması öne sürülmüş, diğer yandan boş kapasitenin daha iyi kullanımı ile yüksek yatırım gerektirmeyen hizmetlerin gerçekleştirilebileceği gerçeği ortaya konmuştur. Temelde bu yaklaşım denizyolları ve iç su yollarına ek olarak demiryolunun kullanımı anlamına gelmektedir (Rees, 2005). Beyaz Kitapta KMDT ve iç su yolu ulaştırmasının; karayolları alt yapısındaki darboğazlar ile baş edilebilmesi ve demiryolu bağlantılarının olmadığı yerlerde de kullanılabilmesi açısından iki önemli ulaştırma çeşidi olduğuna vurgu yapılmıştır (EC, 2001a).

Beyaz Kitap ile Komisyon tarafından; intermodal taşımacılığın karayolu ulaştırması ile rekabet edebilir ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi açısından yüksek öneme sahip olduğu, iyi demiryolu ve iç su yolu bağlantıları olan büyük limanlar haricinde bu alanda çok az çalışma yapıldığı ifade edilerek, ulaştırma çeşitlerinin daha fazla entegrasyonu üzerinde çalışılması, efektif yönetilebilen ve tüm ulaştırma çeşitlerini kapsayan bir ulaştırma zincirinin oluşturulması teklif edilmiştir. Bu çerçevede önceliğin; özellikle konteynırlar için sistemler arasında teknik uyumluluk ve birlikte çalışılabilirliğin (interoperability) geliştirilmesine verilmesi, bununla birlikte; önerilen yeni Topluluk Mali Destek Programı "Marco Polo"nun özellikle Deniz Otoyollarının (Sea Motorways olarak ifade edilmiştir.) geliştirilmesi, yaratıcı yeni girişimlerin desteklenmesi ve intermodal taşımacılığın hayata geçirilmesi amacıyla kullanılması gereği öne sürülmüştür.

Bu çerçevede; karayolu ulaştırmasına alternatif olabilecek yeni intermodal girişimlerin ticari açıdan uygulanabilir olana kadar desteklenmesi amacıyla büyük ölçekli bir destek programı olan Marco Polo Programının başlatılması Beyaz Kitap ile teklif edilmiştir.

Beyaz Kitapta Komisyon deniz ulaştırmasına yeni bir yaklaşım getirmiş, kıtalararası taşımada kullanılan bir ulaştırma çeşidi olmaktan çok karayolu ulaştırmasına alternatif bir ulaştırma sistemi olarak tanımlamıştır. Ulaştırmanın kesintisiz olarak sürdürülebilmesi, bazı bölgelerde (rn: Alpler ve Pirene Dağları) yaşanan dar boğazların/tıkanıklıkların giderilmesi, Avrupa dış bölgelerinin ana kıta ile bağlantısının sağlanması açısından denizyolu ulaştırma bağlantılarının TEN-T'nin bir parçası olması gerektiğine vurgu yapılmış, 2010 yılında KMDT'nin toplam Avrupa içi yük taşımacılığındaki payının %40 olmasının beklendiği ifade edilmiştir.

Deniz Otoyollarına ilişkin ilk önemli vurgu 2001 yılında yayımlanan Avrupa Ulaştırma Politikası 2010-Karar Zamanı isimli Beyaz Kitapta yapılmıştır. Komisyon bahse konu dokümanda; Deniz Otoyolları konseptinin tanıtılması, hava alanlarının kapasitelerinin artırılması, AB'nin dış bölgelerinin daha efektif bir şekilde ana kıtaya bağlanmasını tekliflerini de içeren bir TEN-T Rehber lkeler güncelleme çalışmasını 2004 yılında sunmaya hazırlandığını ifade etmiştir. İlave olarak Komisyon; Konsey ve Avrupa Parlamentosu tarafından kabul edilen TEN-T 1996 yılı Rehber lkelerinin revize edilmesini, Essen Avrupa Konseyi tarafından kabul edilmesi sonrasında Rehber ülkelerde yer bulan 14 zel TEN-T projesinin değiştirilmesini de teklif etmiştir.

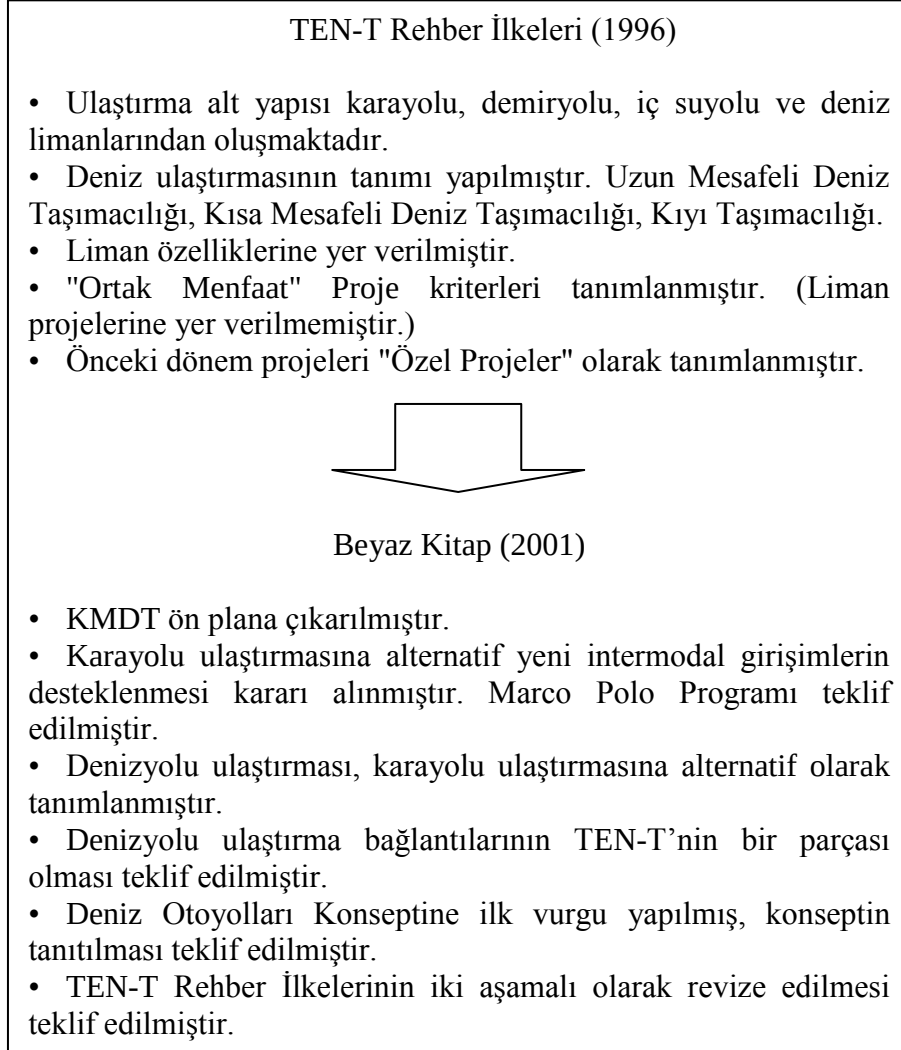
Komisyon gncellenmede iki aşamalı bir yaklaşım uygulanmasını teklif etmiştir.

- İlk aşamada 2001 yılında Rehber ülkelerde küçük bir güncelleme yapılması, bütçesi garanti edilmemiş yeni projeler önermek yerine, ulaştırma alanında hâlihazırda tanımlanmış gzerghlr üzerindeki dar boğazları ortadan kaldıracak, genişlemenin sonucu olarak ortaya çıkan ulaştırma ihtiyaını karşılayabilecek öncelikli gzerghlr üzerindeki projelerin tamamlanması.

- İkinci aşamada; 2004 yılında, 2001 yılında yayımlanan Beyaz Kitap üzerinde alınan değerlendirmeler de dikkate alınarak daha geniş bir güncelleme ile “Deniz Otoyolları” kavramının ortaya çıkarılması, hava alanları kapasitelerinin geliştirilmesine yönelik uygulamaların hayata geçirilmesi; Pan-Avrupa koridorlarının aday ülke sınırlarında yer alan bölümlerinin TEN-T'ye dâhil edilmesi.

Beyaz Kitap ile katılım müzakereleri sonuçları ne olursa olsun AB'ye aday ülkelerin ulaştırma ağlarının AB ye ülkelerinin ulaştırma ağları ile bağlanması hususu da gündeme getirilmiştir.

Komisyon Beyaz Kitap ile yerel veya ulusal seviyede yeterli ilgi toplamayan/yeterli öneme sahip olmayan; ancak iç pazarın ihtiyaçları için hayati öneme haiz, tıkanıklıkları azaltabilecek özel alt yapı projeleri için “Avrupa Menfaat (European Interest) Projeleri” tanımını gündeme getirmiştir. Rehber İlkeler-Beyaz Kitap karşılaştırması Şekil 2.2’de gösterilmiştir.



Şekil 2.2 : Rehber ilkeler-beyaz kitap karşılaştırması.

2.4.3 TEN-T rehber ilkeler 2001 yılı değişiklikleri

AB Komisyonu tarafından yapılan talebe istinaden 1996 yılında yayımlanan TEN-T Rehber İlkeleri Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyinin 1346/2001/EC sayılı kararı ile 22 Mayıs 2001 tarihinde kısmi olarak değiştirilmiştir (EC, 2001b). Yapılan değişiklikler²⁴ limanlar, iç su yolu limanları ve intermodal terminallerle ilgilidir.

²⁴ İlave olarak 1996 yılında Dublin’de icra edilen Avrupa Birliği Konsey toplantısında alınan kararlar çerçevesinde; Rehber İlkelerde yer verilen 8 numaralı özel projede de değişiklikler yapılmıştır.

Çalışmamız özelinde; Rehber İlkelerde yapılan değişiklikler aşağıdaki belirtildiği şekilde özetlenebilir:

İç su yolu limanlarının kombine taşımacılık için ara bağlantı noktası olduğu vurgulanmıştır. Rehber İlkeler TEN-T İç Suyolu Limanlarının tanımı eklenmiştir. Ticari trafiğe açık, Rehber İlke eklerinde yer verilen harita ile gösterilen Avrupa iç su yolu üzerinde bulunan, diğer TEN-T güzergâhları ile bağlantılı, yılda en az 500.000 ton intermodal yükü elleçleyebilecek ekipmanlara sahip iç su yolu limanlarının TEN-T'nin bir parçası olduğu ifade edilmiştir.

TEN-T'de yer alacak limanlar için kriterler tanımlanmış, limanlar A, B ve C kategori olarak sınıflandırılmıştır. Bu kapsamda, A Kategori limanlar “Uluslararası Limanlar (International Seaports)”, B kategori limanlar “Topluluk Limanları (Community Seaports)”, C kategori limanlar “Bölgesel Limanlar (Regional Seaports)” olarak tanımlanmıştır. Sınıflandırma ile ilgili tablo Çizelge 2.8’de sunulmuştur. Değişikliklerde A kategori limanların Rehber İlkeler eklerinde yer alan haritalarda gösterilmesi ilkesi de benimsenmiştir.

Çizelge 2.8 : Liman sınıflandırma kriterleri (EC, 2001b).

Rehber İlkeler 2001 Yılı Değişiklikleri Liman Sınıflandırma Kriterleri	
A Kategori Limanlar	Uluslararası Limanlar: Yıllık en az 1,5 milyon ton yük elleçleyen veya 200.000’den fazla yolcuya hizmet veren, TEN-T karayolu ve demiryolu bileşenleri ile bağlantılı, uluslararası deniz yolu taşımacılığında önemli role sahip limanlar.
B Kategori Limanlar	Topluluk Limanları: A kategori limanlar içerisinde yer alamayan, yıllık en az 500.000 ton yük elleçleyen veya 100.000 – 199.999 arasında yolcuya hizmet veren, TEN-T karayolu ve demiryolu bileşenleri ile bağlantılı, KMDT için gerekli aktarma kolaylıkları ile donatılmış limanlar.
C Kategori Limanlar	Bölgesel Limanlar: A ve B Kategori liman kriterlerini karşılamayan, adalarda, geri bölgelerde veya dış kuşakta yer alan, bu bölgeleri topluluk merkez bölgeleri ile bağlayan limanlar.

Değişikliklerle Ortak Menfaat projeleri seçim kriterleri de yeniden belirlenmiştir. Ortak Menfaat Projeleri; tüm kullanıcılara açık limanlarda veya bu limanların ulusal/uluslararası ulaştırma ağına bağlantılarında yeni yapım veya bakım projeleri, liman alanlarının ticari ve diğer liman ile ilgili amaçlar için geliştirilmesine ilişkin projeler, liman kara ve demiryolu bağlantılarının yapımı ve bakımı ile ilgili projeler,

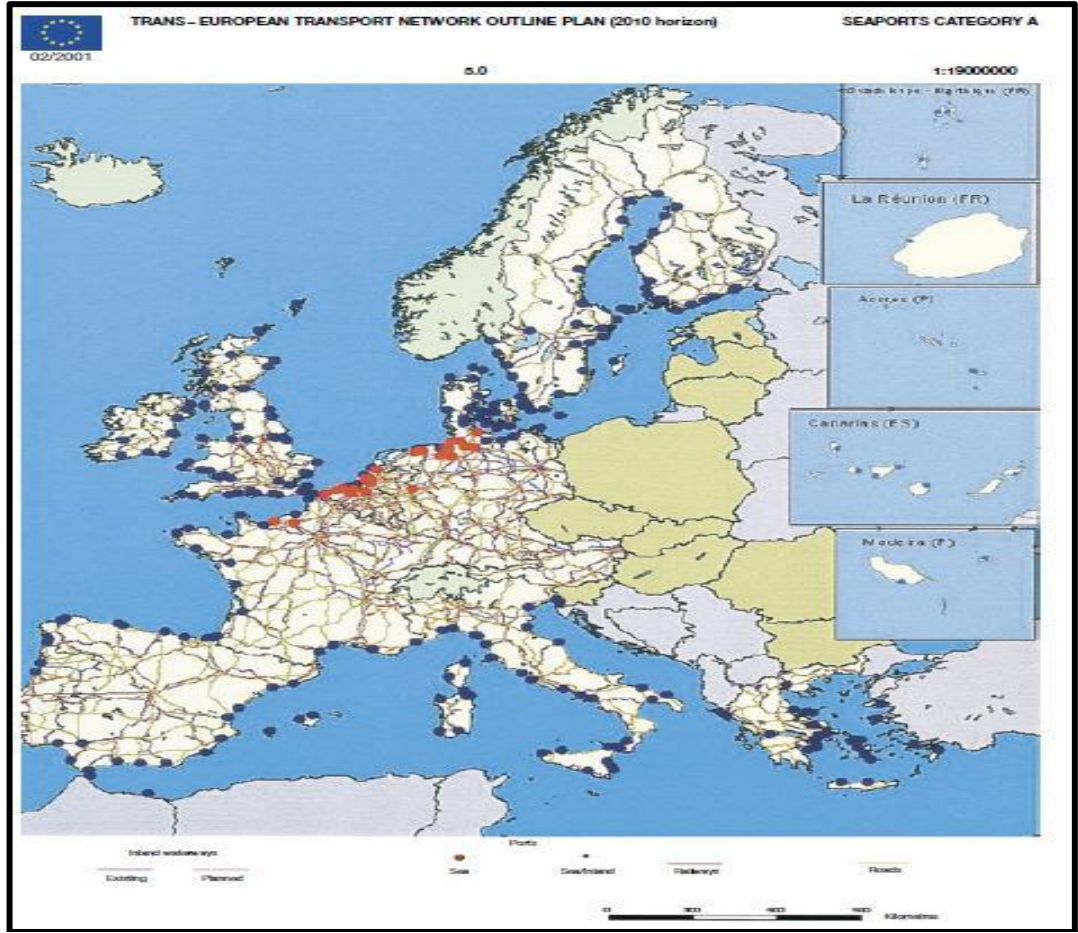
derinleştirme de dâhil olmak üzere liman içi giriş güzergâhlarının yapımı ve geliştirilmesi, seyir yardımcılarının, haberleşme, bilgi sistemleri ve trafik yönetim sistemlerinin yapımı/geliştirilmesi ile ilgili projeler olarak tanımlanmıştır. Rehber İlkeler 2001 yılı değişiklikleri ile kabul edilen Ortak Menfaat liman projeleri uygulama kriterleri Çizelge 2.9’da gösterilmiştir.

Değişiklikler kapsamında yapılan incelemede; KMDT ile ilgili Ortak Menfaat projelerinin sadece A kategori limanlar için desteklendiği, A kategori limanların ön plana çıkarıldığı, limanların geri saha bağlantıları ile TEN-T’ye eklemlenmesine özel önem atfedildiği görülmektedir.

Çizelge 2.9 : Ortak menfaat liman projeleri uygulama kriterleri (EC, 2001b).

Rehber İlkeler 2001 Yılı Değişiklikleri İle Kabul Edilen Ortak Menfaat Liman Projeleri Uygulama Kriterleri	
Proje Kriterleri	Hangi Limanlara Uygulanacağı
KMDT ve nehir taşımacılığının geliştirilmesi için gerekli alt yapı projeleri	A Kategori Limanlar
Denizden veya suyolundan limanlara erişim ile ilgili projeler	A ve B Kategori Limanlar
Limanı TEN-T’nin diğer öğelerine kara, demir veya iç su yolu ile bağlayan geri saha erişiminin oluşturulması veya geliştirilmesi için yapılacak projeler	A Kategori Limanlar
Limanı TEN-T’nin diğer öğelerine kara, demir veya iç su yolu ile bağlayan mevcut geri saha erişiminin geliştirilmesi için yapılacak projeler	A ve B Kategori Limanlar
İntermodal verimliliğin artırılması amacıyla liman altyapısının geliştirilmesi	A ve B Kategori Limanlar
Adalarda, geri bölgelerde veya dış kuşakta yer alan limanların alt yapısının geliştirilmesi	C Kategori Limanlar
Entegre teknolojiler kullanarak yolcu ve yük trafiğini yönetecek akıllı sistemlerin geliştirilmesi ve montajı	A, B ve C kategori Limanlar
Liman atık alım teçhizatları geliştirme	A, B ve C kategori Limanlar

Değişikliklerle; 1996 yılı TEN-T Rehber İlkelerinde bu anlamda yer alan eksikliklerin giderildiği, haritalarda gösterime gidilerek bilinçlendirme yaratıldığı, limanların denizden erişimine ilişkin projelerin de kapsam içine alındığı ifade edilebilir. 2001 yılında yapılan değişiklikler sonrasında belirlenen kriterler çerçevesinde AB A Kategori Limanları Şekil 2.3’te gösterilmiştir.



Şekil 2.3 : 2001 yılı değişiklikleri A kategori limanlar (EC, 2001b).

TEN-T Rehber İlkeler 2001 yılı değişiklikleri ile müktesebat kapsamına alınan denizyolu ulaştırması ve limanlar özelindeki kararlar Şekil 2.4'te özetlenmiştir.

Trans Avrupa Ağı Rehber İlkeleri 2001 Yılı Değişiklikleri
(1346/2001/EC)

- İç Su Yolu limanları TEN-T'nin bir parçası olarak kabul edilmiştir.
- TEN-T'de yer alacak limanların belirlenmesi amacıyla kriterler geliştirilmiştir.
- Limanlar A,B,C kategori olarak sınıflandırılmıştır.
- Limanların haritada gösterilmesi uygulamasına geçilmiştir.
- Ortak Menfaat Projeleri tanımı değiştirilmiş, liman alt yapı projeleri Ortak Menfaat Projeleri kavramına dahil edilmiştir.
- A Kategori limanların KMDT projeleri kapsamında desteklenmesi kabul edilmiştir.

Şekil 2.4 : Deniz ulaştırması ve limanlar özelinde değişiklikler.

2.4.4 TEN-T üst düzeyli çalışma grubu

Komisyon TEN-T Rehber İlkelerini iki aşamalı bir yaklaşımla güncelleme yönünde Beyaz Kitap ile aldığı karar uyarınca çalışmalarına devam etmiştir. 2004 yılı için planladığı güncellemeler öncesinde görüş hazırlaması amacıyla bir Üst Düzeyli Çalışma Grubu oluşturmuştur.

TEN-T Üst Düzeyli Çalışma Grubu (The High-Level Group on the trans-European transport network (TEN-T)) üye ülke ve aday ülke teklifleri temelinde TEN-T üzerinde 2020 yılına kadar tamamlanması öngörülen öncelikli projeleri belirlemek için Komisyon tarafından görevlendirilmiştir.

Üst Düzeyli Grup Raporunda²⁵; AB Komisyonu tarafından 1996 yılında yayımlanan TEN-T Rehber İlkelerinin değiştirilmesini teklif etmiş, bahse konu dönemde AB'ye aday 12 ülkenin katılımı da düşünülerek yeni bir TEN-T konseptinin geliştirilmesini önermiştir. Grup; sadece AB iç pazarına yönelik projeleri önceliklendirme ile görevlendirildiyse de yeni AB üyesi olacak ülkelerin transit konumunu da dikkate alarak AB'nin dış ticari bağlantılarının geliştirilmesi amacıyla üçüncü ülkelerle olan bağlantı noktalarını da belirlemiştir. Bu bağlantı noktalarının geliştirilmesi amacıyla fonlarla desteklenmesi, üçüncü ülkelerle gerekli transit ve/veya ortaklık anlaşmaların yapılması da tavsiye edilmiştir (HLG, 2003).

Grup karayolu ulaştırmasının payının demiryollarına, denizyollarına veya iç su yollarına aktarılmasının ancak; sınır aşan alt yapı projelerin tamamlanması ve Avrupa bütününde birlikte çalışılabilirlik gerçekleştirilebildiği takdirde sağlanabileceği ifadesine raporunda yer vermiştir.

TEN-T Üst Düzeyli Grubu çalışması sonunda Komisyona sunmak üzere hazırladığı raporda yer verdiği projeleri²⁶ üç ayrı listede toplamıştır.

²⁵ Grup AB üye ülkelerinin temsilcileri ve aday ülke ve Avrupa Yatırım Bankası (European Investment Bank-EIB) gözlemcileri ile Aralık 2002-Haziran 2003 tarihleri arasında seri toplantılar yaparak raporunu yayımlamıştır. TEN-T Üst Düzeyli Çalışma Grubu uluslararası trafik için çok önemli olan alt yapı projelerini, ulaştırma çeşidi kullanım ayarlamalarını, birlikte çalışabilirliği ve tıkanıklıkların azaltılması gereğini dikkate alarak öncelikli projeleri belirlemiştir. Projelerin AB ulaştırma politikaları ile uyumlu olması, Birliğe getireceği ek fayda ve 2020 yılına kadar bütçelenebilirliği seçim çalışmaları etkileyen diğer faktörler olarak ön plana çıkmıştır.

²⁶ Grup tarafından seçilen öncelikli projelerin 2020 yılına kadar tamamlanması için gerekli olan bütçe öngörüsü 235 milyar avrodur. Grubun Trans Avrupa Ağları üzerinde yer alan bütün projeler için bütçe öngörüsü ise 600 milyar avronun üzerindedir (HLG, 2003).

- “Öncelikli Projeler” listesinde Avrupa’ya üst düzey katkı sağlayabilecek, bütçe sıkıntısı ile karşılaşılmayacağı değerlendirilen ve 2010 yılından önce başlatılabilecek 2020 yılından önce tamamlanabilecek projelere yer verilmiştir. Essen Avrupa Konseyinde kabul edilen 6 adet projenin önemli bölümleri de öncelikli projeler arasında yer bulmuştur. Öncelikli Projeler Çizelge 2.10’da gösterilmiştir.

Çizelge 2.10 : Üst düzeyli grup-öncelikli projeler (HLG, 2003).

S.Nu.	Projenin Adı
1.	Galileo
2.	Rhine-Main-Danube Güzergâhında Tıkanıklığın Azaltılması
3.	Deniz Otoyolları
4.	Lyon-Trieste-Koper-Kjubljana-Budapest Demiryolu Projesi
5.	Berlin-Verona-Napoli/Milano-Bologna Demiryolu Projesi
6.	Yunanistan/Bulgaristan Sınırı-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg Demiryolu Projesi
7.	Güney Batı Avrupa Hızlı Demiryolu Hatları Projesi
8.	Gdansk-Warszawa-Brno/Zilina Denizyolu Projesi
9.	Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerp Denizyolu Projesi
10.	Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava Denizyolu Projesi
11.	İberya Yarımadasında Hızlı Tren Ağının Birlikte Çalışabilirliğine İlişkin Proje
12.	İrlanda/İngiltere/Kıta Avrupa’sı Arasında Multimodal Bağlantıların Kurulmasına İlişkin Proje
13.	Messina Boğazı Üzerine Demiryolu/Karayolu Köprüsü Kurulması
14.	Fehmarn Belt Boyunca Demiryolu ve Karayolu Yapımı Projesi
15.	İsveç-Rusya Bağlantısını Geliştirmeyi Amaçlayan The Nordic Triangle Projesi
16.	Portekiz ve İspanya’nın Avrupa’nın Geri Kalan Bölgeleri ile Multimodal Bağlantısının Sağlanması
17.	Yunanistan/Bulgaristan Sınırı-Sofia-Nadlac (Budapest)/(Constanta) Karayolu Bağlantısı Projesi
18.	Gdansk-Katowice-Brno/Zilina-Wien Karayolu Bağlantısı Projesi

- 2’nci listede “uzun dönemde gerçekleştirilebileceği düşünülen, Avrupa’ya katkı sağlayabilecek, özel takip gerektiren projelere” yer verilmiştir.

- 3’üncü listeye ise “bölgesel uyumun sağlanmasına katkı sağlayabileceği düşünülen önemli projeler²⁷” dâhil edilmiştir.

Grup tarafından seçilen projeler, coğrafi ve ekonomik nedenlerle doğal olarak gelişen trafik akışı aynı zamanda “Trans Avrupa Ulaştırma Aksları”nın belirlenmesine de olanak sağlamıştır. Grup raporda yer verdiği projeler ile “TEN-T Öncelikli Akslarını (Priority Axes)” ortaya koymuş ancak kesin bir tanım yapmamış, harita hazırlamamış, bu hususu Komisyon takdirine bırakmıştır. Grup “TEN-T Öncelikli

²⁷ Raporda 3’üncü liste içerisinde yer verilen “bölgesel uyumun sağlanmasına katkı sağlayabileceği düşünülen önemli projeler” kapsamında; Limasol Limanı ve karayolu bağlantısı projesinin 2015, Larnaka Limanı ve karayolu bağlantısı projesinin 2020, Valetta ve Marsaxlokk Liman projelerinin 2012, Adriyatik-Ege Denizi İntermodal Koridor projesinin 2015 yılına kadar tamamlanması öngörülmüştür.

Aksları” tanımını çalışmanın Girit ve Helsinki konferansları kapsamında daha önce belirlenen “Trans Avrupa Ulaştırma Koridorları” yaklaşımı ile karıştırılmaması amacıyla kullanmıştır.

Grup raporunda²⁸ KMDT’nin geliştirilmesi amacıyla üye ülkelerin Ortak Menfaat Projelerini geliştirebileceği dört adet “Deniz Otoyolu” belirlemiştir. Deniz Otoyollarının başarılı olması için lojistik zincirinin geliştirilmesi, idari ve gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması ve basitleştirilmesi gereğine atıf yapılmıştır. Grup; AB içi denizyolu taşımacılığı rotalarının “Deniz Otoyolları” ve özel sektörün/kamunun yenilikçi çalışmaları ile geliştirilebileceğine vurgu yapmıştır.

Grup öncelikli projeler arasında gösterdiği Deniz Otoyolları projesi altında dört adet ana güzergâh tanımlanmıştır. Güzergâhlar Çizelge 2.11’de listelenmiştir.

Çizelge 2.11 : Üst düzeyli grup-deniz otoyolları güzergâhları (HLG, 2003).

TEN-T Üst Düzeyli Grubu Tarafından Tanımlanan Deniz Otoyolları Güzergâhları	
1.	Baltık Deniz ülkelerini merkez ve batı bölgesi üye ülkeleri ile bağlayacak Baltık Denizi Deniz Otoyolu
2.	Iber Yarımadasından başlayarak Atlantik, Kuzey Denizi ve İrlanda Denizini bağlayacak Batı Avrupa Deniz Otoyolu
3.	Adriyatik Denizini Ege Denizi ve Kıbrıs’ı da kapsayacak şekilde Doğu Akdeniz’e bağlayacak Güney Doğu Avrupa Deniz Otoyolu
4.	İspanya, Fransa, İtalya, Malta’yı birbirine bağlayan aynı zamanda Güney Doğu Avrupa Deniz Otoyoluna bağlantı sağlayan Karadeniz’e doğru uzanan Güney Batı Avrupa Deniz Otoyolu

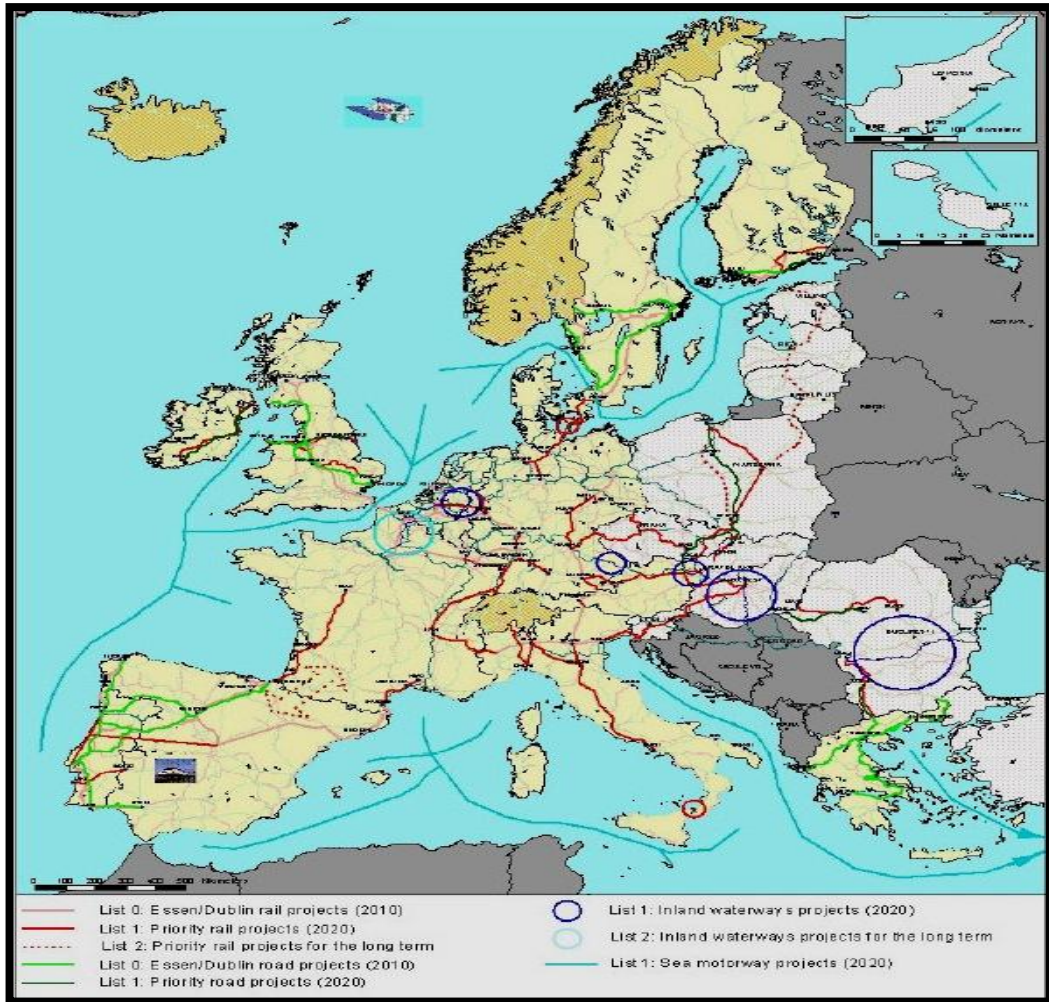
Grup; Şekil 2.5’te de gösterilen bu güzergâhların proje teklif edilebilecek güzergâhlar olduğunu belirtmiş, kullanılabilecek gemi tipi olarak Ro-Ro ve Lo-Lo tipi gemilere atıf yapmıştır. Deniz Otoyollarının geliştirilmesi ile ilgili projelerin en az iki üye ülke tarafından Komisyona teklif edilmesi, tercihan limanların ana Trans-Avrupa Aksları üzerinde olması veya en azından bu akslar üzerindeki karayolu trafiğini azaltması gereği ifade edilmiştir²⁹.

²⁸ Belçika ve Lüksemburg raporu Brüksel-Lüksemburg arasındaki demiryolu bağlantısının geliştirilmesini öngören projenin 1 nu.lu listeye dâhil edilmemesi, Yunanistan ise Ege/Adriyatik intermodal koridorunun öncelikli listeye alınmaması nedeniyle kabul etmemiştir.

²⁹ Grup Raporunda “Güney Doğu Avrupa Deniz Otoyolları” projesi için teklif hazırlamak istediklerini beyan eden Yunanistan ve İtalya girişimlerini memnuniyetle karşıladığını ifade etmiş, ülkelerin 2007 yılına kadar ana güzergâh üzerindeki amaçlarına ilişkin tekliflerini Komisyona göndermelerini istemiştir.

Grup; Deniz Otoyolları konseptinde başarılı olmak için gerekli paralel girişimleri;

- Ekonomik olarak uygulanabilmesi açısından yük taşımacılığı yapılan rotalar üzerine yoğunlaşılması,
- Deniz taşımacılığında yer alan tarafların, alternatif rotanın yararları ve getirileri hakkında ikna edilmesi,
- Düzenli idari denetlemeler ile gümrük denetimlerinin kaldırılması, liman otoriteleri için elektronik formların geliştirilmesi,
- Limanlara doğrudan karayolu ve demiryolu erişimi kolaylaştıracak tedbirlerin alınması olarak tanımlamıştır.



Şekil 2.5 : Üst düzeyli grup-teklif edilen projeler (HLG, 2003).

Üst Düzeyli Grup hazırladığı raporun “Komşu Ülkelerle Bağlantıların Geliştirilmesi” bölümünde; Akdeniz Ülkeleri başlığı altında, Avrupa-Akdeniz Ulaştırma Ağı’nın

geliştirilmesi amacıyla daha fazla çaba sarf edilmesi, Türkiye ile bağlantılara özel önem verilmesi gereğine vurgu yapmıştır.

TEN-T Üst Düzeyli Grup raporunda deniz ulaştırması ve limanlar özelinde yer alan teklifler Şekil 2.6’da özetlenmiştir.

**TEN-T Üst Düzeyli
Grup Raporu**

Öncelikli projeler teklif edilmiş, Deniz Otoyolları öncelikli projeler içerisinde gösterilmiştir.

Dört adet Deniz Otoyolu güzergâhı belirlenmiş, Ortak Menfaat Projelerinin bu güzergâhlar ile ilgili olması teklif edilmiştir.

Sonuç raporunda Deniz Otoyolları Konseptinde başarılı olunması için gerekli paralel girişimlere yer verilmiştir.

Deniz Otoyollarının geliştirilmesi ile ilgili projelerin en az iki üye ülke tarafından Komisyona teklif edilmesi, tercihan limanların ana Trans-Avrupa Aksları üzerinde olması veya en azından bu akslar üzerindeki karayolu trafiğini azaltması gereği vurgulanmıştır.

Raporda Türkiye ile bağlantılara özel önem verilmesi gereği vurgulanmıştır.

Şekil 2.6 : TEN-T üst düzeyli grup-teklifler.

2.4.5 TEN-T rehber ilkeler 2004 yılı değişiklikleri öncesi çalışmalar

TEN-T Rehber İlkelerinin 2004 yılında yayımlanan değişiklikleri öncesinde; TEN-T Üst Düzeyli Grup çalışmalarına ilave olarak yapılan çalışmalar şu şekilde özetlenebilir:

- Gothernburg Avrupa Konseyi 2001 yılında; Topluluk kurumlarını demiryolları, iç suyolları ve KMDT alt yapı projelerine öncelik vermek suretiyle TEN-T Rehber İlkelerini revize etmeye, Rehber İlkeler ekinde yer alan proje listesini yeniden incelemeye davet etmiştir.

- Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyinin 26 Şubat 2001 tarihinde 2001/12/EC sayılı Direktifi³⁰ ile 91/440/EEC sayılı “Topluluk Demiryollarının Geliştirilmesine ilişkin Direktifi” değiştirilmiş ve “Trans-Avrupa Demiryolu Yük Taşımacılığı Ağı” 2003 yılı sonrasında uluslararası hizmete açılmıştır. Trans-Avrupa Demiryolu Yük Taşımacılığı Ağı için geliştirilen projeler TEN-T Rehber İlkelerinde tanımlanmış olması itibarıyla AB fonlarından yatırımlardan yararlanmış, denizyolu taşımacılığının da fonlardan desteklenebilir olması ihtiyacı ön plana çıkmıştır.

³⁰ Direktif: Muhatap alınan her üye devleti ulaşılması gerekli sonuçlar itibarıyla bağlayan hukuki tasarruflardır. Direktifler, tüzüklerden farklı olarak, üye devletlerin iç hukukunda doğrudan uygulanmaz; iç hukuka aktarılmalı gereği (AB Bakanlığı, t.y.).

- 2003 yılında icra edilen Brüksel Avrupa Konseyinde, Rehber İlkelerde yer alan projelerin iç pazarın uyumlaştırılmasında, özellikle yeni genişleme sürecinde yük taşımacılığında darboğazların giderilmesi ve eksik bağlantıların tamamlanması açısından büyük öneme sahip olduğu belirtilmiştir.

- Aynı dönemde Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Estonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Malta, Polonya, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Türkiye üyelik sürecine alınmıştır³¹.

- Beyaz Kitap-Avrupa Ulaştırma Politikası 2010-Karar Zamanı ile teklif edilen; “Katılım müzakereleri sonuçları ne olursa olsun AB’ye aday ülkelerin ulaştırma ağlarının AB ülkelerinin ulaştırma ağları ile bağlanması” amacına uygun olarak çalışmalara başlanmıştır. 2004 yılına kadar yukarıda adı geçen üyelik sürecindeki ülkelere 11’inde, o ülke üzerindeki TEN-T’yi Rehber İlkeler çerçevesinde tanımlayan, AB desteği ile yürütülen “Ulaştırma Altyapı İhtiyaçları Değerlendirme Çalışması (Transport Infrastructure Needs Assessment-TINA)” tamamlamıştır³². TINA çalışmaları ilk olarak; Estonya, Letonya, Litvanya, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Macaristan, Slovenya, Romanya, Bulgaristan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetiminde başlatılmıştır. Malta için ilgili çalışma daha sonra yapılmıştır (Tina Vienna, 2011).

- 2004 yılında batı Balkan ülkeleri (Arnavutluk, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Makedonya, Karadağ, Sırbistan ve Kosova) ile “Çekirdek Ağı (Core Network)” geliştirilmesi için Mutabakat Muhtırası imzalanmıştır (EC, 2007a).

³¹ Çek Cumhuriyeti, Estonya, GKRY, Macaristan, Polonya ve Slovenya ile müzakerelere başlama kararı Aralık 1997 tarihli Lüksemburg Zirvesi’nde alınmıştır. Bulgaristan, Romanya, Malta, Letonya, Litvanya ve Slovakya ile müzakerelere başlama kararı Aralık 1999 tarihli Helsinki Zirvesi’nde alınmıştır. 12-13 Aralık 2002 tarihlerinde gerçekleştirilen Kopenhag Zirvesinde, Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Polonya, Slovakya, Estonya, Letonya, Litvanya, Slovenya, GKRY ve Malta ile yürütülen müzakereler sonuçlandırılmış, 16 Nisan 2003 tarihinde Atina’da Katılım Antlaşması’nın imzalanmasının ardından bu 10 aday ülke 1 Mayıs 2004 tarihinde Birlik üyesi olmuşlardır. Romanya ve Bulgaristan’ın üyelikleri ise 1 Ocak 2007 tarihinde gerçekleşmiştir.

³² Türkiye’nin TINA çalışması 2007 yılında tamamlanmıştır. Çalışmamız kapsamında ayrı bir bölümde incelenecektir. TINA çalışması kapsamında aday ülkelerdeki mevcut ulaştırma alt yapısı “çekirdek ağı” üzerinden tanımlanmıştır.

2.4.6 TEN-T rehber ilkeleri 2004 yılı değişiklikleri

1996 yılında 1692/96/EC sayılı kararla yayımlanan TEN-T Rehber İlkeleri 2001 yılında 1346/2001/EC kararla yapılan değişikliklerden sonra bu kez 29 Nisan 2004 tarihinde 884/2004/EC³³ sayılı kararla değişikliğe uğramıştır.

Yapılan değişikliklerle; sınır aşan bölgelerde, doğal engelleri aşmayı kolaylaştıracak bölümlerdeki eksik ulaştırma bağlantılarının ve ana güzergâhların tamamlanması; modların birlikte çalışabilirliğinin geliştirilmesi; okyanus taşımacılığının, KMDT'nin ve iç su yolu taşımacılığının teşvik edilmesi; hava yolu ve demiryolu taşımacılığının birbirleriyle entegre edilmesi, havaalanlarının demiryolu bağlantılarının sağlanması, demiryolu taşımacılığının geliştirilmesini; çevre ve güvenlik ile ilgili hususlar TEN-T'nin geliştirilmesinde öncelikler arasına alınmıştır.

2004 Yılı değişiklikleri ile yapılan diğer önemli düzenlemeler ise şu şekilde sıralanabilir:

- 1996 yılı Rehber İlkelerinde yer alan “Özel Projeler” tanımı yerine “Öncelikli Projeler” tanımı getirilmiş, projelerin “Öncelikli Proje” olarak kabul edilmesine ilişkin kriterler belirlenmiş, toplam 30 adet proje “Öncelikli Proje” olarak tanımlanmıştır. Deniz Otoyolları da 30 adet “Öncelikli Proje” içerisinde 21 numaralı proje olarak yerini almıştır.
- Projelerin koordine edilmesini ve uygulanmasını kolaylaştırmak için Komisyonun; Avrupa Parlamentosu ile yapacağı istişareye istinaden bir kişiyi “Avrupa Koordinatörü (European Coordinator)” olarak görevlendirebileceği karara bağlanmıştır.
- AB Komisyonu; iki senede bir; Avrupa Parlamentosu, AB Konseyi, Ekonomik ve Sosyal Komite ile Bölgeler Komitesine, Rehber İlkelerde belirtilen kararların uygulanması ile ilgili rapor sunmakla yükümlü kılınmıştır.
- Rehber İlkeler EK-III'de yer alan 30 “Öncelikli Proje” aynı zamanda “Avrupa Menfaat Projeleri” olarak tanımlanmıştır. Bu kapsamda; “Yapısal Fonlar”, “Uyum Fonları”, TEN-T bütçesi kapsamında üye ülkelerin; ISPA kullanabilen üçüncü ülkelerin planlamalarında “Avrupa Çıkar Projeleri”ne öncelik vermesi istenmiştir.

³³ Rehber İlkeler 2004 yılı değişiklikleri giriş bölümünde TEN-T Üst Düzeyli Çalışma Grubu çalışmalarının tamamlandığı ve Grubun 1 Mayıs 2004 tarihinde Birliğe üye olacak ülkelerde yürütülen projeleri de dikkate alarak hazırladığı raporun 30 Haziran 2003 tarihinde Komisyona sunulduğu ifade edilmektedir.

TEN-T Rehber İlkeleri 2004 yılı değişiklikleri önceliklendirmiş projeleri “Avrupa Menfaat Projeleri” olarak tanımlayarak AB fonlarının bu projelere odaklamasını, projelerin istenilen tarihte tamamlanmasını kolaylaştırmak amacıyla üye ülkelerin işbirliğinin özendirilmesini amaçlamıştır. Değişik ile TEN-T’nin kademeli olarak tamamlanma tarihi 2010 yılından 2020 yılına çekilmiştir.

2.4.7 Deniz otoyolları

2004 yılı değişiklikleri kapsamında; TEN-T Rehber İlkelerinin 12’nci maddesine eklenen “a” bendi ile Deniz Otoyolları (Motorways of the Sea-MoS) açıklanmıştır.

Deniz Otoyollarının; AB üyesi ülkeler arasındaki mevcut denizyolu bağlantılarını geliştirmek veya malların nakliyesi için kullanılmak üzere yeni, güvenilir, düzenli ve hızlı denizyolu bağlantıları kurmak suretiyle; AB üyesi ülkeler arasındaki yük akışını denizyolu temelindeki lojistik güzergâhlarda yoğunlaştırmayı, bu sayede karayollarındaki tıkanıklıkları azaltmayı ve/veya dış kuşak bölgelerde ve adalarda yer alan bölge ve ülkelere erişimi geliştirmeyi amaçladığı belirtilmiştir (EC, 2004).

Deniz Otoyollarının kombine yük ve yolcu taşıma konseptini dışlamadığı ancak yük taşımacılığının daha önemli olduğu ayrıca ifade edilmiştir. TEN-T Deniz Otoyollarının farklı AB üyesi ülkede konuşlu en az iki limanın alt yapı ve kolaylık tesislerinden oluşacağı kayıt altına alınmıştır. Deniz Otoyolları Ortak Menfaat Projelerinin en az iki üye ülke tarafından teklif edilebileceği belirtilmiş, projelerin topluluk fonlarından desteklenebilmesi için iki usul ortaya konmuştur. Belirlenen deniz alanları (dört adet Deniz Otoyolu güzergâhı) ilgili ülkeleri tarafından ortak bir şekilde;

- A Kategori limanlar çıkışlı yeni bağlantıların tesis edilmesi amacıyla geliştirilecek projeler için çağrı yapılarak, teklif istenmesi,
- Limanların mevkileri karşılaştırılabildiği takdirde; gemicilik şirketleri ve bahse konu deniz alanı içerisinde yer alan limanlardan oluşan bir konsorsiyumu hedefleyen ihale organizasyonu ile teklif istenmesi ve Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Deniz Otoyolları Ortak Menfaat projelerinin onay için Komisyona gönderilmesi gerekmektedir.

Deniz Otoyolları 2004 yılı değişiklikleri ile AB ulaştırma alt yapısının bir parçası olarak tanımlanmıştır³⁴. Yapılan bu değişiklikle Deniz Otoyolları başlığı altında gerçekleştirilen projelerin TEN-T fonlarından desteklenmesinin de önü açılmıştır. 2004 yılı değişiklikleri ile Deniz Otoyollarının 2003 yılında EC No 1382/2003 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi Tüzüğü ile uygulamaya konulan yük taşıma sisteminin çevresel performansının geliştirilmesine yönelik Marco Polo programı altında desteklenmesi de kabul edilmiştir.

Ortak Menfaat projelerinin geliştirilebileceği Deniz Otoyolları güzergâhları olarak TEN-T Üst Düzeyli Grubu tarafından tanımlanan güzergâhlar bu kararla müktesebata aktarılmış olmaktadır. Güzergâhlar Çizelge 2.12’de gösterilmiştir.

Çizelge 2.12 : 2004 yılı değişiklikleri-deniz otoyolları güzergâhları (EC, 2004).

1.	Baltık Denizi ülkelerini merkez ve batı Avrupa bölgesi üye ülkeleri ile bağlayacak, Kuzey Denizi/Baltık Denizi Kanalı (Kiel Kanalı) da dâhil olmak üzere Baltık Denizi Deniz Otoyolu
2.	Portekiz ve İspanya’dan başlayarak Atlantik, Kuzey Denizi ve İrlanda Denizini bağlayacak Batı Avrupa Deniz Otoyolu
3.	Adriyatik Denizini; Ege Denizi ve Kıbrıs’ı da kapsayacak şekilde Doğu Akdeniz’e bağlayacak Güney Doğu Avrupa Deniz Otoyolu
4.	İspanya, Fransa, İtalya, Malta’yı birbirine bağlayan aynı zamanda Karadeniz’de dâhil olmak üzere Güney Doğu Avrupa Deniz Otoyoluna erişimi sağlayan Güney Batı Avrupa Deniz Otoyolu

2004 yılı değişiklikleri ile iki AB Deniz Otoyolunu birbirine bağlamak suretiyle seyir rotalarını kısaltan, verimliliği yükselten ve taşıma zamanını azaltan suyolları (waterways) ve kanallar (canals)ın Trans Avrupa Ağlarının bir parçası olduğu da kayıt altına alınmıştır³⁵.

AB; Deniz Otoyolları kavramını Beyaz Kitap ile ortaya koyduğu yaklaşım sonrası ilk kez 2004 yılında TEN-T Rehber İlkelerinde yaptığı değişiklikle karar kâğıtlarına/uygulama belgelerine taşımıştır. Bu şekilde KMDT konsepti AB politikalarına entegre edilmiş, AB’ye özel KMDT kavramı geliştirilmiş, AB içinde bir KMDT tanımı yapılmış, bu tip taşımacılık AB üye ülkeleri arasında ve sınırları

³⁴ 1692/96 sayılı kararda yer alan tanım: “The transport infrastructure shall comprise road, rail and inland waterway networks, the seaports, and inland waterway ports and other interconnection points.” 884/2004 sayılı kararda yer verilen tanım: “The transport infrastructure shall comprise road, rail and inland waterway networks, motorways of the sea, seaports and inland waterway ports, airports and other interconnection points between modal networks.”

³⁵ Waterways or canals, as identified in Annex I, which link two European motorways of the sea, or two sections thereof, and make a substantial contribution to shortening sea routes, increasing efficiency and saving shipping time shall form part of the trans-European network of motorways of the sea.

içerisinde içselleştirmiştir. Tanım içerisinde AB üyesi ülkeler arasındaki taşımalara atıf yapılmış olması, 3'üncü ülke ve aday ülkelere bahsedilmemiş olması (o dönemde) konseptin sadece AB içerisinde uygulanabilir olduğunu göstermektedir. İşaret edilmesi gereken diğer bir husus ise konseptin aynı ülke limanları arasında yapılan taşımacılığı kapsamamasıdır.

TEN-T Rehber İlkelerinde 2004 yılında yapılan değişiklikler çalışmamızın ana inceleme konusu olan deniz ulaştırması ve limanlar özelinde Şekil 2.7'de özetlenmiştir.

Trans Avrupa Rehber İlkeleri 2004 Yılı Değişiklikleri	Deniz Otoyolları kabul edilmiş, tanımı yapılmıştır. Deniz Otoyolları Ortak Menfaat projeleri için güzergâhlar belirlenmiştir. Deniz Otoyolları AB Ulaştırma Alt Yapısı içinde tanımlanmış, TEN-T fonlarından ve Marco Polo programı altında desteklenmesinin önü açılmıştır. Deniz Otoyolları 30 öncelikli proje arasına alınmıştır. A Kategori limanlar çıkışlı yeni deniz ulaştırma bağlantılarının Ortak Menfaat projesi olarak değerlendirilebileceği kayıt altına alınmıştır. Deniz Otoyolları Ortak Menfaat projelerinin en az iki üye ülke tarafından teklif edilebileceği esası benimsenmiştir. Deniz Otoyolları projesi için Avrupa Koordinatörü atanması kararı alınmıştır. Üye ülkelerin kendi limanları arasındaki denizyolu bağlantıları Deniz Otoyolları kavramı dışında bırakılmıştır.

Şekil 2.7 : Rehber ilkeler 2004 yılı değişiklikleri.

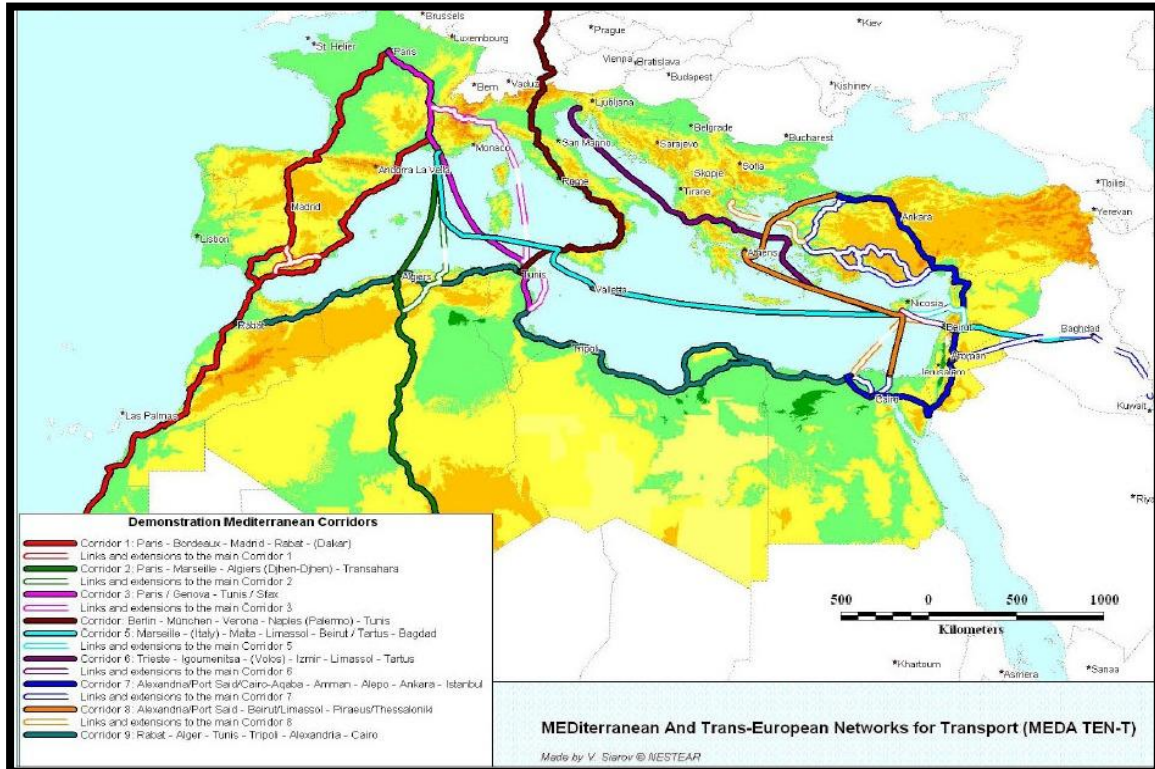
2.4.8 Avrupa-Akdeniz ulaştırma koridorları

AB'nin Akdeniz Politikası, 1995 yılında Barselona Deklarasyonu'nun ilanı ile yeni bir döneme girmiştir. Barselona Süreci'ni şekillendiren; 1980'li yılların sonu ile 1990'lı yılların uluslararası politikada yaşanan olaylar, değişim ve gelişmeler ile anılan koşullara AB'nin yanıtı niteliği taşıyan Maastricht Antlaşması'dır (Yiğit, 2008).

Avrupa Akdeniz Bölgesel Ulaştırma Politikaları ile ilgili olarak AB Komisyonu ve Avrupa Parlamentosu Haziran 2003 ayında COM (376) numaralı Bildirge yayımlanmıştır. Avrupa-Akdeniz Forumu adı altında; 2000 yılı Kasım ayında kabul edilen öncelikler kapsamında 2001 ve 2002 yıllarında “Şebeke ve Altyapı”, “Deniz Ulaştırması” ve “Uydu Navigasyonu” isimleri altında çalışma grupları toplantıları yapılmıştır. Deniz Ulaştırması çalışma grubu tarafından denizde güvenlik

kapsamında “SAFEMED” projesi başlatılmıştır. Avrupa Akdeniz Ulaştırma Projesi Ocak 2003 ayında dört yıl için 20 milyon avroluk bir bütçe ile başlatılmıştır. Amacı; ulaştırma sektöründe refomları desteklemek ve bölgesel ulaştırma altyapısını geliştirmek olarak belirlenmiştir (EC, 2003a).

Bu kapsamda yapılan diğer bir çalışma; Komisyonun 5’inci Çerçeve Programı kapsamında “Akdeniz ve Trans Avrupa Ulaştırma Ağları (Mediterranean and Trans-European Networks for Transport (MEDA TEN-T))” adı altında Akdeniz ülkeleri ulaştırma ağının ve AB ülkeleri ile ulaştırma bağlantılarının analizi maksadıyla yapılan projedir (Nestear, 2006). Proje 2005 Mayıs ayı içerisinde sonuçlandırılmıştır. Proje kapsamında teklif edilen Avrupa-Akdeniz Ulaştırma Koridorlarına Şekil 2.8’de yer verilmiştir.



Şekil 2.8 : MEDA ve TEN-T ulaştırma koridorları (EuroMed, 2013).

2.4.8.1 Avrupa-Akdeniz entegre ulaştırma sistemine doğru-mavi kitap

Avrupa-Akdeniz Ulaştırma işbirliği çerçevesinde 27-28 Kasım 2005 tarihinde Avrupa-Akdeniz Devlet ve Hükümet Başkanları Toplantısında ulaştırma alanını da kapsayan beş yıllık çalışma programı kabul edilmiştir. Barcelona sürecinin 10’uncu yıldönümü vesilesi ile 15 Aralık 2005 tarihinde AB ve bölge ülkeleri Bakanları Marakeş’te toplanmıştır. Marakeş’te yapılan toplantıda kabul edilen öncelikler ve

bu önceliklerin 2007-2012 periyodunda uygulanması, entegre çok modlu Avrupa-Akdeniz Ulaştırma Ağlarının yaratılmasına yönelik önemli bir gelişme olmuştur (EC, 2006a).

Marakesh'te yapılan toplantı sonucunda yayımlanan bildiri ile Avrupa-Akdeniz Ulaştırma Forumu tarafından hazırlanan; Avrupa-Akdeniz Entegre Ulaştırma Sistemine Doğru-Mavi Kitap³⁶ (Bule Paper Towards an Integrated Europe-Mediterranean Transport System) kabul edilmiştir (EuroMed, 2005).

Toplantıda alınan kararlar çerçevesinde; bölgesel bazda Avrupa-Akdeniz Deniz Otoyolları Projesinin Avrupa-Akdeniz Ulaştırma Forumunun belirlediği öncelikler çerçevesinde MEDA çalışmaları kapsamına alınması kabul edilmiştir.

Bakanlar Avrupa-Akdeniz Ulaştırma Forumunu 2006 yılı sonuna kadar “Bölgesel Ulaştırma Eylem Planı (Regional Transport Action Plan-RTAP)” hazırlamakla görevlendirmiştir.

Mavi Kitap'ta Deniz Otoyollarının bölgede çok modlu ulaştırmanın geliştirilmesi açısından anahtar rol üstleneceğine vurgu yapılmıştır. Deniz Otoyollarının limanların verimliliğini artıracak, yapılacak düzenlemeler ile özel denizcilik şirketlerinin yeniden yapılandırılmasını ve denizyolu taşımacılığında özel sektörün payının artırılmasını sağlayacak projeleri de içerdiği belirtilmiştir.

Mavi Kitapta deniz ticareti kapsamında; Kuzey Doğu Afrika ülkeleri Türkiye arasında veya Türkiye-Mısır arasında yapılacak KMDT'nin teoride karayoluna göre daha ekonomik ve ulaşım süresini azaltan güzergâhlar olabileceği belirtilmektedir.

Mavi Kitapta ayrıca; yapılan ticarete deniz taşımacılığının önemli rolü nedeniyle MEDA Bölgesinin Deniz Otoyollarının geliştirilmesi/uygulanması açısından öncelikli bir alan olacağına vurgu yapılmıştır. Bu çerçevede; MEDA Bölgesinde uygulanacak Deniz Otoyolları projelerinin; AB ve MEDA ülkeleri yanında MEDA ülkelerinin birbirleri arasındaki mevcut deniz ticaret güzergâhlarının güçlendirilmesi veya yeni güzergâhlar tesis edilmesi amacıyla uygulanacağı belirtilmiştir. Projelerin sadece karayolu taşımacılığı denizyoluna kaydıracak projeler üzerinde odaklanmaması, ülkeler arasındaki uyumu, ekonomik verimliliği, bölgesel çıkarları

³⁶ Mavi Kitap Barselona süreci ile nihai aşamada uygulanması öngörülen Avrupa-Akdeniz Serbest Ticaret Bölgesi amacını dikkate alarak hazırlanmıştır. Dokümanda serbest ticaret bölgesinin kurulması ve sınırların açılması sonrasında MEDA ülkeleri ve AB ülkeleri arasında ticaretin ivme kazanacağı, coğrafi gereklilikler kapsamında ticaretin denizyolu ile yapılacağı ifade edilmektedir.

ve ulaştırma ile ilgili sürdürülebilir çevre politikalarını destekler nitelikte olması gerektiği de ifade edilmiştir.

Mavi Kitapta; MEDA Bölgesinde teklif edilecek Deniz Otoyolları Projelerinin seçimi ve önceliklendirilmesinde; (aynı dönemde devam eden çalışmalar kapsamında) Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülkeler ve Bölgelere Uzatılması-Üst Düzeyli Grubu tarafından kabul edilecek kalite kriterlerin esas alınması öngörölmüştür. MEDA kapsamında sınırlı sayıda pilot projeye, genellikle fizibilite çalışmaları kapsamında destek verilmesi teklif edilmiştir.

2.4.9 TEN-T'nin komşu ülkeler ve bölgelere uzatılması

Santiago de Compostela/İspanya'da, 2004 yılı Haziran ayında yapılan bakanlık düzeyindeki seminer sonrasında AB Komisyonu "Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülkeler ve Bölgelere Uzatılması" amacıyla bir Üst Düzey Grup³⁷ kurmuştur.

Üst Düzeyli Grup Raporu³⁸ Komisyon tarafından kayıt edilmesi ve Pan Avrupa Koridor ve Alanları konseptinin revize edilmesi amacıyla AB Konseyi ve Parlamentosuna gönderilmiştir (EC, 2007a). Grup çalışmaları sonucu hazırladığı raporda Çizelge 2.13'te de belirtilen 5 Uluslararası Aks belirlemiştir.

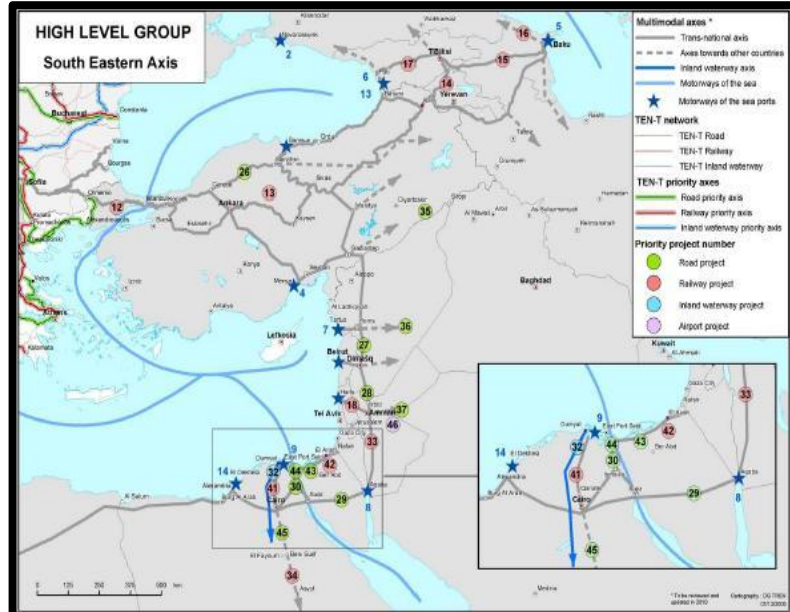
³⁷ "Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions"
Report from the High Level Group chaired by Loyola de Palacio.

³⁸ Grup; Türkiye'nin de aralarında bulunduğu 26 komşu ülke, 25 AB üyesi ülke Bulgaristan ve Romanya'ya ilave olarak Avrupa Yatırım Bankası, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası ve Dünya Bankası temsilcilerinin katılımı ile Ekim 2004-Kasım 2005 ayları arasında yaptığı 10 toplantı sonrasında raporunu hazırlamıştır.

Çizelge 2.13 : Üst düzeyli grup-tanımlanan uluslararası akslar (HLG, 2005).

1.	Deniz Otoyolları (Motorways of the Sea)	Baltık, Barents, Atlantik, Akdeniz, Karadeniz ve Hazar Denizi havzasını ve kıyı ülkeleri birbirine bağlamakta ve Süveyş kanalından Kızıl denize uzanmaktadır.
2.	Kuzey Aksı (Northern Axis)	AB'nin kuzeyini Norveç, Beyaz Rusya ve Rusya'ya ve daha Doğuya bağlamaktadır. Norveç'i İsveç ve Finlandiya üzerinden Rusya'ya bağlayan Barents Bölgesi bağlantısı da öngörülmüştür.
3.	Merkezi Aks (Central Axis)	AB'nin orta kısmını Ukrayna ve Karadeniz'e; iç su yolu bağlantısı ile Hazar Denizine bağlamaktadır. Orta Asya ve Kafkaslara bağlantı, Trans-Sibiry demiryoluna direkt bağlantı ile Don/Volga iç suyolundan Baltık Denizi'ne bağlantı da öngörülmüştür.
4.	Güneydoğu Aksı (South Eastern Axis)	AB'yi Balkanlardan ve Türkiye üzerinden Kafkaslara ve Hazar Denizi'ne, ayrıca, Mısır'a ve Kızıl Deniz'e bağlamaktadır. Balkan ülkelerine, Rusya'ya, İran'a, Irak'a ve İran Körfezine erişim bağlantıları öngörülmüştür.
5.	Güneybatı Aksı (South Western Axis)	Güneybatı AB'yi İsviçre ve Fas ve ilerisine (Fas, Cezayir ve Tunus'u birbirine bağlayan Trans-Magreb hattı dâhil) bağlamaktadır. Trans-Magreb hattının Mısır'a ve güneyde diğer Afrika ülkelerine uzantısı da öngörülmüştür.

Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülkeler ve Bölgelere Uzatılması-Üst Düzeyli Grubu çalışmaları kapsamında teklif edilen Türkiye'nin de içinde yer aldığı Güneydoğu Aksı haritasına Şekil 2.9'da yer verilmiştir.



Şekil 2.9 : Güneydoğu aksı (HLG, 2005).

Grup tarafından olgunluk düzeyine göre 2010 yılından önce başlamaya hazır ve 2020 yılından sonra uygulanabilir uzun dönemli projeler olmak üzere iki kategoride projeler belirlenmiş ve rapor ekinde listelenmiştir.

2.4.9.1 Üst düzeyli grup-deniz otoyolları teklifleri

Grup çalışmasında Deniz Otoyolları projesi ve deniz ulaştırması³⁹ alanında bir dizi teklif öne sürmüştür. Deniz Otoyolları kapsamında getirilen öneriler; yük trafiğinin yeterli düzeyde kaliteli alt yapıya sahip limanlara yönetilmesi, Uluslararası Deniz Trafiğini Kolaylaştırma Sözleşmesi (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic-FAL)’nin uygulanması, Deniz Otoyolları kapsamında haftada birden fazla sefer yapılması gerektiğidir.

Grup çalışmalarında TEN-T Rehber İlkeleri 2004 yılı değişiklikleri ile müktesebatta yer bulan Deniz Otoyollarına ilişkin güzergâh değişiklik tekliflerini de gündeme getirmiştir. Değişiklik teklifleri Çizelge 2.14’te belirtilmiştir.

Çizelge 2.14 : Üst düzeyli grup-deniz otoyolları güzergâh teklifleri (HLG, 2005).

Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülkeler ve Bölgelere Uzatılması-Üst Düzeyli Grubunun Deniz Otoyollarına İlişkin Teklifleri	
1.	Baltık Deniz ülkelerini merkez ve batı bölgesi üye ülkeleri ile bağlayacak Baltık Denizi Deniz Otoyolunun Kaliningrad’ı da kapsayacak şekilde Rusya’ya doğru uzatılması.
2.	Iber Yarımadasından başlayarak Atlantik, Kuzey Denizi ve İrlanda Denizini bağlayacak Batı Avrupa Deniz Otoyolunun kuzeyde Norveç’e güneyde Fas’a kadar uzatılması.
3.	Avrupa Deniz Otoyollarının Kuzey Afrika, Kızıl Deniz ve sonrasını da kapsayacak şekilde Orta Doğu’ya uzatılması.
4.	Avrupa Deniz Otoyollarının Karadeniz’e uzatılması.

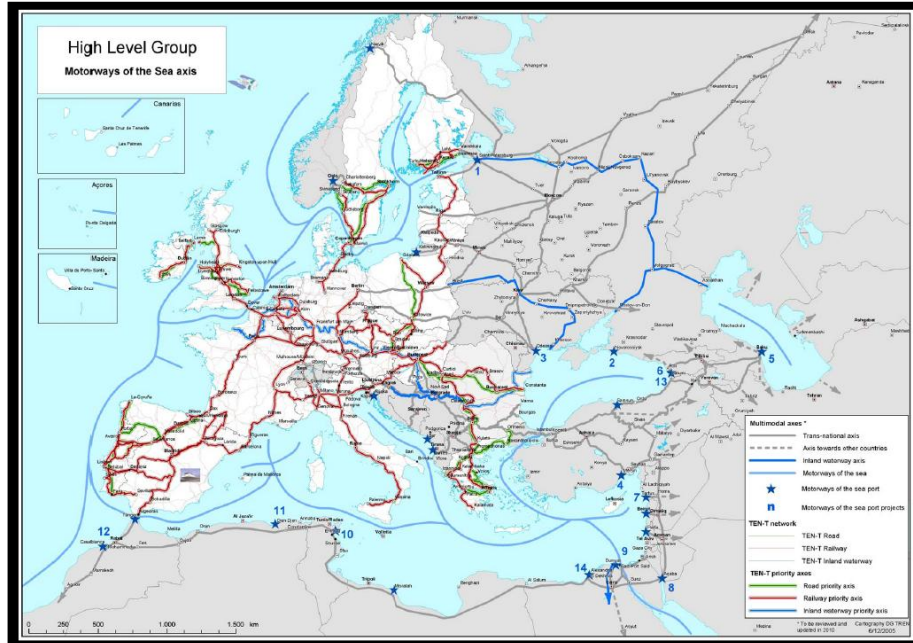
2.4.9.2 Üst düzeyli grup raporu-Türkiye ile ilgili değerlendirmeler

Türkiye Üst Düzeyli Grup Çalışması kapsamında ortaya konan akslar, koridorlar ve bağlantıların Türkiye ile ilgili bölümüne ilişkin görüş farklılıklarını Trans Avrupa Ağları Müktesebatı ile ilgili “Türkiye için Ulaştırma Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi Teknik Yardım Çalışması (TINA)”nda gündeme getirmiş, nihai raporda 55 numaralı sayfaya bir çekince metni koymuştur. Çekince metni şu

³⁹ Deniz ulaştırması alanında ortaya konan teklifler; IMO konvansiyonları ve uluslararası kuralların MARPOL 3 numaralı eki ve AFS (antifouling systems) konvansiyonu dahil olmak üzere gecikme olmadan, tam olarak uygulamaya konulması, Liman Devleti Kontrolleri kapsamında Paris, Akdeniz ve Karadeniz Mutabakat Muhtıraları uygulamalarının en üst düzeyde birlikte işletilebilmesi amacıyla gerekli çalışmaların yapılması, bir Mutabakat Muhtırası için belirlenen “Kara Liste” uygulamasının diğer Mutabakat Muhtıraları için de tanınması olarak özetlenebilir.

şekildedir: “Türkiye, 2005 tarihli Yüksek Düzeyli Grup (HLG) Raporundaki önerilerin, özellikle Türkiye’deki ve komşu Ülkelere yönelik ulaşım aksları, koridorları ve bağlantıları bakımından Ülkemizin ihtiyaçlarına, önceliklerine ve beklentilerine tatmin edici düzeyde cevap vermediği görüşündedir. Bu nedenle Türkiye, bir bütün olarak Yüksek Düzeyli Grup Raporuyla görüş birliği içinde değildir. Türkiye, AB’ye katılım müzakereleri sürecinde aday ülke olarak, mevcut Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarının daha geniş bir çerçevede revizyonunu desteklemektedir.” (TINA, 2007).

Şekil 2.10’da yer verilen harita incelendiğinde; Üst Düzeyli Grup tarafından belirlenen aksların Türkiye üzerinde doğu batı ekseninde, ülkemizin batı ve güneybatı kısmını dışarıda bırakacak şekilde belirlendiği görülmektedir. Deniz Otoyolları limanları olarak sadece Samsun ve Mersin Limanları belirlenmiştir⁴⁰.



Şekil 2.10 : Üst düzeyli grup haritası (HLG, 2005).

Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülkeler ve Bölgelere Uzatılması-Üst Düzeyli Grubu tarafından hazırlanan raporda yer verilen kısa dönem ilgi projeleri Çizelge 2.15’te, uzun dönem ilgi projeleri Çizelge 2.16’da gösterilmiştir. Projelerde Mersin Limanı kapasite geliştirme çalışmalarına da yer verildiği görülmektedir.

⁴⁰ Bakanlık bünyesinde gerçekleştirilen son “Üst Düzey Çalışma Grubu” toplantısında, TEN’lerin Türkiye’ye teşmil edilmesi ile ilgili olarak bazı öneriler getirilmiş ve kabul edilen hatların denizle bağlantısını sağlayabilmek ve de AB’nin bu proje dâhilinde geliştirdiği “Motorways of the Sea” kavramına dahil olabilmek amacıyla İzmir, Mersin, İstanbul ve Samsun limanlarının önerilmesi konusunda karar alınmıştır (DPT, 2006a).

Çizelge 2.15 : Üst düzeyli grup kısa dönem ilgi projeleri (HLG, 2005).

Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülkeler ve Bölgelere Uzatılması-Üst Düzeyli Grubu Kısa Dönem İlgi Projeleri		
1.	Rusya	St. Petersburg Limanı (Ust-Luga + demiryolu terminali) Novorossyisk Limanı (geliştirme + lojistik merkez)
2.	Ukrayna	Illyiehevsk Limanı (konteynır terminali)
3.	Türkiye	Mersin Limanı (kapasite geliştirme, faz 1)
4.	Azerbaycan	Bakü Limanı (demiryolu elleçleme etc.)
5.	Gürcistan	Poti Limanı
6.	Suriye	Tartus Limanı
7.	Ürdün	Aqaba Limanı (master planı, kapasite gelişim, faz 1)
8.	Mısır	Port Said Limanı çok amaçlı platform
9.	Tunus	Enfidha derin su limanı
10.	Cezayir	Djen-Djen Limanı
11.	Fas	Mohamedia Limanı konteynır terminali

Çizelge 2.16 : Üst düzeyli grup uzun dönem ilgi projeleri (HLG, 2005).

Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülkeler ve Bölgelere Uzatılması-Üst Düzeyli Grubu Uzun Dönem İlgi Projeleri		
1.	Türkiye	Mersin Limanı (kapasite geliştirme faz 2)
2.	Ürdün	Aqaba Limanı (kapasite geliştirme, faz 2)
3.	Gürcistan	Batum Limanı
4.	Mısır	El Dekhela Limanı mevcut dalgakıranın uzatılması ve yeni platform inşası

2.4.10 Avrupa ve komşu bölgelerde ulaştırma için rehber ilkeler

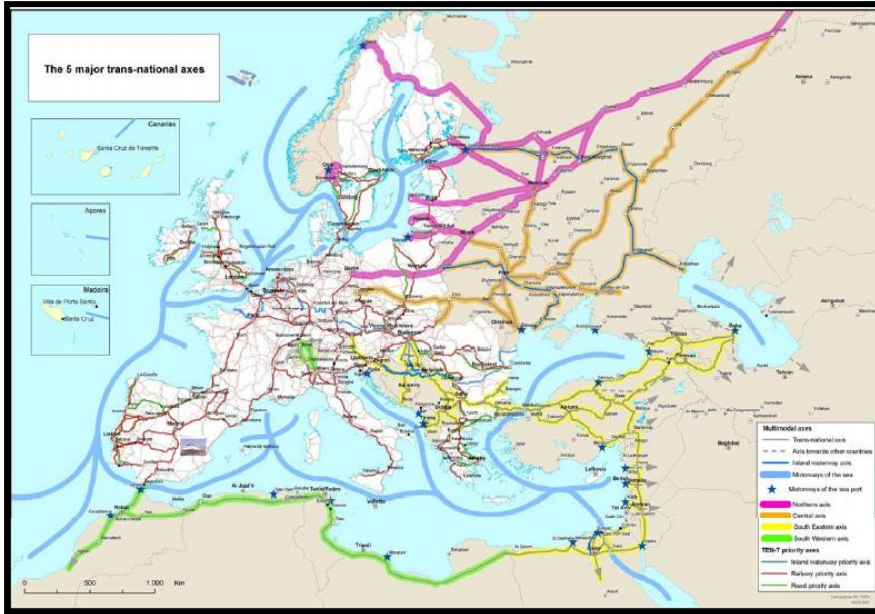
Önceki bölümlerde incelenen çalışmalar sonrasında; AB Komisyonu tarafından 31 Ocak 2007 tarihinde; “Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülkelere Uzatılması-Avrupa ve Komşu Bölgelerde Ulaştırma İçin Rehber İlkeler (Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries-Guidelines for transport in Europe and neighbouring regions)” isimli Bildiri yayımlanmıştır (EC, 2007a).

Komisyon anılan doküman ile Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülkeler ve Bölgelere Uzatılması-Üst Düzeyli Grubu teklifleri ile uyumlu olarak beş uluslararası aksın kabul edilmesini önermiştir. Komisyon Pan-Avrupa Koridorları-Alanları konseptinin; AB’nin genişleme süreci sonrasındaki yeni coğrafi durumu yansıtmayı, Trans Avrupa Ulaştırma Akslarını komşu ülkelerle daha iyi bir şekilde eklemlenmesini sağlamak amacıyla güncellenmesi gerektiğini belirtmiştir. Komisyonun önerdiği beş uluslararası ulaştırma aksına Çizelge 2.17’de; aksları gösterir haritaya Şekil 2.11’de yer verilmiştir.

Çizelge 2.17 : Teklif edilen beş uluslararası ana aks (EC, 2007a).

	AKSLAR	AÇIKLAMA
1.	Deniz Otoyolları Aksı	Baltık, Barents, Atlantik (Kanarya Adaları, Azor Adaları ve Maderia dahil), Akdeniz, Karadeniz ve Hazar Denizini ve bu denizlerdeki kıyı ülkelerini birbirine bağlayan, Süveyş Kanalı yolu ile Kızıldeniz'e uzanan akslar.
2.	Kuzey Aksı	Kuzey Avrupa'yı kuzeyde Norveç, doğuda Beyaz Rusya ve Rusya ile bağlayan aks.
3.	Merkez Aks	AB merkez bölgelerini Ukrayna ve Karadeniz'e ve iç su yolları bağlantısı ile Hazar Denizine bağlayan aks.
4.	Güney Doğu Aksı	AB'yi Balkanlar ve Türkiye ile devamında Güney Kafkasya, Hazar Denizi ve Mısır ve Kızıl Deniz'e kadar Orta Doğu ile bağlayan aks.
5.	Güney Batı Aksı	Trans Mağrip hattı ile Fas, Cezayir, Tunus ile bağlayan ve Mısır'a uzantısına da kapsayacak şekilde Güney Batı Avrupa'yı İsviçre ve Fas ile bağlayan aksı

Komisyon Bildiri ile önceki dönemde kabul edilmiş olan I, IV, V, VI ve VII numaralı Pan-Avrupa Koridorlarının AB sınırları içerisinde kaldığını ve TEN-T öncelikli projeleri arasında yer aldığını, diğer koridorların ise tanımlanan yeni akslar kapsamında yer aldığını belirtmiştir. Dört Pan-Avrupa Ulaştırma Alanı (Pan European Transport Areas (PETrAs)nın (Karadeniz, Akdeniz, Adriyatik/İyonya (Ege) Denizi ve Barents/AB Arctic) denizyolu bağlantıları kapsamında Deniz Otoyolları aksına dâhil edildiği belirtilmiştir. Güney Doğu Aksının IV ve X numaralı Pan-Avrupa Koridorlarını birleştiren ve uzatan aynı zamanda Türkiye'de TRACECA Koridoru ile birleşerek Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan'a uzandığı belirtilmektedir.



Şekil 2.11 : Beş uluslararası ana aksı gösterir harita (EC, 2007a).

Komisyon Bildiride bu aşamada; komşu ülkelerin diğer ülkelerle bağlantılarının değil, sadece AB'nin komşu ülkeleri ile olan bağlantılarının dikkate alınmasını istemiştir. Bildiri kapsamında Deniz Otoyolları Avrupa'yı komşu ülkelere bağlayacak ana aks olarak tanımlanmıştır. Bildiride yer verilen haritada Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülkelere Uzatılması Üst Düzeyli Grubu tarafından belirlenen Deniz Otoyolları limanlarına da yer verilmiştir. Türkiye'nin Samsun ve Mersin Limanları da Deniz Otoyolları Limanları olarak gösterilmiştir.

2.4.11 Deniz otoyolları projelerinin desteklenmesi

2.4.11.1 TEN-T fonları

Yapısal Fonlar, Uyum Fonlarının bileşiminden oluşturulan TEN-T fonları AB üye ülkeleri için açık erişime tabi olan ulaştırma alt yapı projelerinin desteklenmesi için kullanılmıştır. 2004 yılında TEN-T Rehber İlkelerinde yapılan değişiklikler sonrası Deniz Otoyolları projesinin müktesabat kapsamına alınması ve belirlenen 30 öncelikli proje içerisinde yer alması projenin TEN-T fonları kapsamında desteklenmesinin önünü açmıştır. İlk TEN-T Deniz Otoyolları proje başvuru çağrısı, 2007 yılı sonunda yapılmıştır. 2007-2013 döneminde TEN-T fonlarından Deniz Otoyolları için 310 milyon avroluk bir bütçe ayrılmıştır (EC, 2007b).

TEN-T çerçevesinde gerçekleştirilen Deniz Otoyolları projeleri iki aşamada seçilmiştir. İlk olarak; AB Üyesi Ülkeler, Deniz Otoyolları projeleri için endüstriye

ve kamu sektörüne ortak bir teklif çağrısında bulunmuş, ülkeler tarafından başarılı bulunan projeler Avrupa Komisyonu'na finansman sağlanması amacıyla gönderilmiş, Rehber İlkelerde belirtilen kriterler dikkate alınarak desteklenmesi kabul/red edilmiştir. Deniz Otoyolları özelinde TEN-T Fonlarından sağlanan destek ilgili kaynaklardan derlenerek Çizelge 2.18'de gösterilmiştir.

Çizelge 2.18 : TEN-T fonlarından sağlanan destek. (EC, 2007b), (INEA, 2013a) ve (INEA, 2014a)'dan uyarlanmıştır.

DENİZ OTOYOLLARI ÖZELİNDE TEN-T FONLARINDAN SAĞLANAN DESTEK
• Liman ve/veya geri saha bağlantıları kapsamında altyapı ve tesis inşa çalışmaları (liman giriş/çıkış düzenlemeleri, Deniz Otoyolları odaklı terminallerin tesisi, lojistik sistemlerin geliştirilmesi vb.) destekleme alabilmektedir. • Destekleme uygulanabilir maliyet üzerinden yapılan değerlendirmeye istinaden yapılabilmektedir. Başlangıç yardımları azami iki yıl desteklenmektedir. • Deniz Otoyolları projeleri başlangıç yardımı kapsamında; yatırım harcaması baz alınarak iki yıla kadar %30 oranında desteklenebilir. Alt yapı ve tesis ile ilgili harcamalara %20 oranında destek verilebilir. • Bölgesel ve Avrupa bazında yapılabilecek araştırmalar ve inceleme çalışmaları ve pilot uygulamalar %50 oranında desteklenebilmektedir. Öncelikli alanlar yıllık program ile yayımlanmaktadır. • Seçilen projelerde; diğer kullanıcılara ayrımcılık yapılmayacak şekilde açık ve ekonomik ömrü boyunca Deniz Otoyolları çerçevesinde hizmet verecek ekipmanlara ilişkin maliyet %20 oranında başlangıç yardımları kapsamında destek alabilmektedir. • Sınır geçiş projeleri kapsamında değerlendirilen projeler için destekleme %30 oranına çıkabilmektedir. • Tüm projelerin en az iki AB üyesi ülke tarafından teklif edilmesi gerekmektedir. • AB üyesi olmayan bir ülke TEN-T fonlarından destek alamaz ancak diğer en az iki AB üyesi ülke ile birlikte projede yer alabilir. • Tüm projelerin seçiminde; ilgi, uygunluk, etki ve nitelik incelemesi yapılmaktadır. • Pilot Uygulamalar kapsamında; Deniz Otoyolları zincirinde; entegre takip sistemleri kurulumu, bilgi değişimi, raporlama sistemleri kurulumu, yenilikçi yaratıcı çevre dostu gemi sevk sistemleri kullanımı, yenilikçi lojistik konseptlerin kullanımı ile terminallerde operasyon süresinin kısaltımı vb. çalışmalar destek bulabilmektedir. • AB çevre bölgelerini de içerecek şekilde proje teklifi yapılabilmekle birlikte destekleme projenin coğrafi olarak AB sınırları içerisinde kalan kısmına verilmektedir. • Mevcut KMDT hatlarının geliştirilmesine yönelik projeler destek alabilmektedir. • Ticari girişimler; en az iki AB liman ilgili otoritesi ve deniz ulaşım servisini sağlayacak şirketin bir araya gelmesi ve ilgili ülkelerden onay alınması suretiyle, yine ülkeleri üzerinden projelerine destek isteyebilirler.

2.4.11.2 Marco Polo programı

Komisyon tarafından “Beyaz Kitap-Avrupa Ulaştırma Politikası 2010-Karar Zamanı” ile Aralık 2001 yılında sona eren PACT⁴¹ programı yerine Marco Polo Programının hayata geçirilmesi teklif edilmiştir.

Marco Polo Programının 2003 yılında yayımlanan ilk tüzüğünde programın; karayollarındaki trafik sıkışıklığını azaltmak, ulaştırma sisteminin çevresel performansını artırmak, intermodal ulaştırma sistemlerini geliştirmek suretiye verimli ve sürdürülebilir ulaştırma sistemine katkı yapmak amacını taşıdığı, 1 Ocak 2003-31 Aralık 2010 tarihleri arasında yürürlükte olacağı belirtilmiştir. Programın sonunda uluslararası karayollarından ton/km bazında KMDT’ye, demiryollarına, iç suyollarına veya mümkün olan en kısa karayolu geçişi kullanılarak bu ulaştırma modlarının kombinasyonuna aktarılan yük trafiğinin artırılmasının beklendiği ifade edilmektedir (EC, 2003b).

Marco Polo Programı; Ulaştırma Çeşidinin Değiştirilmesi (Modal Shift Actions), Değişim/Uyum Programları (Catalyst Actions), Ortak Eğitim Uygulamaları (Common Learning Actions) uygulama alanlarını tanımlamış ve bu uygulama alanlarında destek sağlamak üzere usul ve esasları ortaya koymuştur. Uygulamaları genel anlamda; ticari müesseseler tarafından üye ülke sınırları içerisinde karayolundaki trafik yoğunluğunu/sıkışıklığını azaltmaya ve/veya ulaştırma sisteminin çevresel performansına katkı sağlayacak lojistik pazar ile ilgili projeler olarak çerçevelemiştir.

Ulaştırma Çeşidinin Değiştirilmesi Uygulamaları; Değişim/Uyum Programlarından farklı olarak; karayollarındaki yük taşımacılığının KMDT’ye, demiryollarına, iç suyollarına veya mümkün olan en kısa karayolu geçişi kullanılarak bu ulaştırma modlarının kombinasyonuna aktarılmasına yönelik doğrudan uygulamalar olarak belirlenmiştir.

⁴¹ AB tarafından Intermodal servislerin yaygınlaştırılması amacıyla 1992 yılında “Pilot Action for Combined Transport- PACT” isimli bir program başlatılmıştır. 1992-2000 yılları arasında toplam 167 proje bu program altında Topluluk kaynaklarından finanse edilmiştir. PACT programı kapsamında başarıyla uygulanan projeler arasında;

- İsviçre ve İtalya arasında Almanya ve Avusturya üzerinde denizyolu demiryolu hattının geliştirilmesi bu sayede yılda 500.000 ton yükün karayolları yerine yeni sistem ile taşınması, taşıma süresinde 48 saate kadar tasarruf sağlanması,
- La Rochelle-Le Havre ve Rotterdam arasında denizyolu bağlantısı kurulması ile 3 yılda 643.000 ton yükün karayolları yerine denizyolu ile taşınmasına imkân sağlanması,
- Demiryolu-denizyolu bağlantısı ile İspanya-Almanya arasında yılda 6500 kamyonun sıkışık karayolu güzergâhından çekilebilmesi örnek olarak verilebilir (EC, 2001a).

Değişim/Uyum Programları; yük taşımacılığı pazarının verimli çalışmasını engelleyen ve KMDT'nin, demiryolu ve iç su yolu taşımacılığının rekabet gücünü ve/veya bu ulaştırma modlarını kullanan ulaştırma zincirinin efektif kullanımını sınırlayan AB yapısal pazar engellerinin aşılmasını sağlayabilecek yenilikçi uygulamalar olarak belirlenmiştir. Tanımda; yapısal pazar engelleri; ulaştırma zincirinin düzgün çalışmasına olumsuz etkileri olan, uygulama zorunluluğu olmayan, geçici olmayan ve tespit edilebilir engeller olarak açıklanmıştır.

Ortak Eğitim Uygulamaları; lojistik gereksinimleri dikkate alarak, taşımacılık sisteminde çalışma usul ve yöntemleri için işbirliğini/birlikte çalışılabilirliği geliştirmeyi amaçlayan uygulamalar olarak tanımlanmıştır.

Yardımcı Uygulamalar; hâlihazırda devam eden ve gelecekte yapılacak uygulamaları desteklemeyi ve bu uygulamalar için hazırlık yapılması amacıyla gerçekleştirilebilecek çalışmalar (proje izlemesi, istatistiki veri toplanması ve analiz edilmesi) olarak tanımlanmıştır.

Marco Polo programının kapsamı; en az iki üye ülke sınırları içerisinde veya en az bir üye ülke ile yakın üçüncü ülke sınırları içerisindeki Ulaştırma Çeşidinin Değiştirilmesi, Değişim/Uyum Programları, Ortak Eğitim Uygulamaları olarak belirlenmiştir. Ancak; programın/uygulamaların 3'üncü ülke sınırları içindeki maliyetinin desteklenmesi sınırlandırılmıştır. Programın Ortaklık anlaşmaları kapsamında Aday Ülkelerin ve EFTA ve Avrupa Ekonomik Alanı (European Economic Area-EEA) üye ülkelerinin katılımına açık olduğu kayıt altına alınmıştır (EC, 2003b). Üçüncü Ülkelerde yerleşik ticari müesseselerin Marco Polo Programı kapsamındaki projelerde yer alabileceği ancak mali destek alamayacağı belirtilmiştir. Programın mali çerçevesi 1 Ocak 2003 – 31 Aralık 2006 tarihleri arası için 75 milyon avro olarak belirlenmiştir.

2.4.11.3 Marco Polo-II programı

Marco Polo Programı 24 Ekim 2006 tarihinde yayımlanan 1692/2006 sayılı Tüzük ile değiştirilmiş/geliştirilmiştir (EC, 2006b). Tüzük giriş bölümünde; Marco Polo Programının uluslararası karayolu taşımacılığının da azaltılmasına katkı sağlaması gereğine vurgu yapılmış, bu çerçevede Komisyonun daha güçlü bir program uygulamaya konulması yönünde teklif verdiği dile getirilmiştir. Tüzük ile Marco Polo Programının adı Marco Polo-II olarak değiştirilmiş, programın yürürlük süresi

01 Ocak 2007-31 Aralık 2013 olarak belirlenmiştir. Marco Polo-II Programı ile Marco Polo Programına ilave yeni uygulamalar tanımlanmış ve uygulamaların kapsamı coğrafi olarak uluslararası düzeye genişletilmiştir (EC, 2006b). “Uygulamalar”ın genel tanımı değiştirilmemiş ancak; Marco Polo Programında “üye ülke sınırları içerisinde” içinde olarak çizilen çerçeve “üye ülke ve katılımcı ülke sınırları içerisinde” şekline değiştirilmiştir.

Ulaştırma Çeşidinin Değiştirilmesi, Değişim/Uyum Programları, Ortak Eğitim Uygulamaları tanımlarında genel olarak değişikliğe gidilmemiş, ancak Ulaştırma Çeşidinin Değiştirilmesi kapsamında “mevcut servislerin/hatların iyileştirilmesi” ifadesi tanıma eklenmiş ve destek kapsamında alınmıştır.

Marco Polo-II Programı ile yukarıda ifade edilen uygulama alanlarına ilave olarak; Deniz Otoyolları Uygulamaları (Motorways of the Sea Actions) ve Trafik Azaltma Uygulamaları (Traffic Avoidance Actions) gibi yeni uygulama alanları da tanımlanmıştır. Bu çerçevede; Deniz Otoyolları Marco Polo-II Programı ile destek kapsamına alınmıştır.

Deniz Otoyolları: karayolundaki yüklerin KMDT’ye veya KMDT’nin kullanıldığı ve karayolu ulaştırmasının mümkün olduğu kadar kısa tutulduğu kombine ulaştırma zincirine aktarılmasına doğrudan katkı sağlayan yenilikçi uygulamalar olarak tanımlanmıştır. Bu alandaki uygulamaların; yüksek kapasiteli, yüksek sıklıkta hizmet veren deniz ulaştırma servislerinin ilk defa gerçekleştirilmesi veya var olan bu tür servislerin geliştirilmesi, tercihen yüklerin geri saha bağlantıları kapsamında çevre dostu iç su yolu ve deniz yolu sistemlerinin kullanılması ve entegre kapıdan kapıya lojistik sistemlerin geliştirilmesi amacıyla gerekli yardımcı altyapı sistemlerini de kapsayabileceği ifade edilmiştir (EC, 2006b). Marco Polo-II Programının 2006 yılında yayımlanan Tüzüğünde; mali destek kapsamında Deniz Otoyollarının TEN-T Rehber İlkelerinde belirtilen ulaştırma ağları üzerinde olması halinde desteleneceği belirtilmiş, ancak bu husus 2009 yılında yapılan değişiklik (EC, 2009a) ile TEN-T Rehber İlkelerinde “belirlenen önceliklerle uyumlu” projelerin destekleneceği şeklinde değiştirilmiştir. Marco Polo-II Programında; Değişim/Uyum Programları altında da Deniz Otoyolları Projelerinin desteklenebileceği ifade edilmiştir.

01 Ocak 2003-31 Aralık 2006 tarihleri arasında yürürlükte olan Marco Polo Programına 201 milyon avro kaynak aktarılmış iken 01 Ocak 2007-31 Aralık 2013

yılları arasında yürürlükte olan Marco Polo-II programına 450 milyon avro luk bir bütçe ayrılmıştır (EC, 2013a).

Marco Polo Programında; Ulaştırma Çeşidinin Değiştirilmesi başlığı altında teklif edilen projelerde karayolundan alıkonan 500 tkm başına 2 avro bütçe yardımı yapılmakta, proje başına yıllık ortalama 60 milyon tkm nin denizyolu/iç su yolu/demir yoluna aktarımının sağlanması beklenmiştir. Bu kapsamda bir projenin kabul edilmesi halinde mali yardım projenin desteklenen kısmı için %35'e kadar çıkabilmiştir.

Deniz Otoyolları başlığı altında desteklenecek projelerin değerlendirilmesinde ise; karayolundan proje kapsamında öngörülen ulaştırma moduna (denizyolu, iç su yolu veya demir yolu) aktarılan ton/km esas alınmıştır. Bu kapsamdaki projelere karayolundan alıkonan 500 tkm başına 2 avro bütçe yardımı⁴² yapılmış, proje başına yıllık ortalama 200 milyon tkm nin denizyoluna aktarımının sağlanması beklenmiştir. Projelere 36-60 ay arasında finansal kaynak sağlanmakta projenin %35'ine kadar finansal destek sağlanabilmiştir (EC, 2013a).

Marco Polo-II Programı; Marco Polo Programında da olduğu gibi Yakın Üçüncü Ülkelerin (Close Third Countries) kaynak yardımı yapılmaksızın projeler içerisinde yer almasına olanak sağlamıştır. Yakın Üçüncü Ülkeler tanımı içerisinde AB aday ülkeleri, AB ile ortak sınırı olan ve/veya kapalı/yarı kapalı deniz kıyılarını paylaşan 3'üncü ülkeler yer almaktadır. Ancak bu ülkeler sadece AB ile konu ile ilgili ek anlaşma (Mutabakat Muhtırası-Memorandum of Understanding-MoU)⁴³ yapmış olmaları halinde fon/kaynak yardımından yararlanabilmektedirler. AB ile konu hakkında ek anlaşma yapmış üçüncü ülkeler arasında (çalışmanın yapıldığı sırada) EFTA/EEA ülkelerine ek olarak Hırvatistan yer almaktadır. Türkiye; Marco Polo-II programına katılmamıştır.

⁴² 2009 yılında Marco Polo – II programında yapılan değişikliklerle proje seçiminde dikkate alınan ton/km aktarım kıstasları da düşürülmüştür.

⁴³ AB politikalarına destek sağlayacak önemli alanlarda ve belirli süreler için uygulanan çeşitli Birlik Programları bulunmaktadır. Üye ülkelerin hepsi için zorunlu olan bu Birlik Programlarının önemli bir bölümü aday ülkeler ve Balkan Ülkeleri gibi AB'nin yakın olduğu ülkelere de açık bulunmaktadır. Türkiye'de aday ülke sıfatı ile bu Birlik Programlarına katılım sağlamaktadır. Türkiye'nin aday ülkelere açık olan Birlik Programlarına katılım prosedürü şu şekilde gerçekleşmektedir: Avrupa Komisyonu ya da ilgili Kurum/Kuruluşumuz Birlik Programına katılım için niyet beyan eder, Programın konusu ile ilgili Kurum/Kuruluş ile söz konusu Birlik Programı'na katılım AB Bakanlığı tarafından koordine edilir, Programa katılıma ilişkin gereken altyapı oluşturulur, Katılımın resmi belgesi olan Mutabakat Zaptı (MoU), Türkiye ve Avrupa Birliği arasında imzalanır, Katılım Bakanlar Kurulu Kararınca onaylanır ve Resmi Gazete'de yayımlanmasıyla süreç başlar. (AB Bakanlığı, 2014a)

AB içerisinde yerleşik ticari müesseseler ve/veya en az bir AB üye ülkesinde yerleşik müessese bulundurması şartıyla “Yakın Üçüncü Ülkeler Ticari Müesseseleri ile Kurulan Ticari Ortaklıklar” Marco Polo-II programına⁴⁴ başvurabilmektedir. Ancak başvuru yapan Yakın Üçüncü Ülkeler Ticari Müesseseleri proje lideri olmamaktadır. Deniz Otoyolları özelinde Marco Polo sağlanan destek ilgili kaynaklardan derlenerek Çizelge 2.19’da özetlenmiştir.

Çizelge 2.19 : Marco Polo II’den sağlanan destek. (EC, 2013a)’dan uyarlanmıştır.

DENİZ OTOYOLLARI KONSEPTİ ÖZELİNDE MARCO POLO II FONLARINDAN SAĞLANAN DESTEK
• Proje tekliflerine karayolundan denizyoluna aktarılan miktar ve uygulanabilir maliyet çerçevesinde katkı sağlanmaktadır. • Karayolundan denizyoluna aktarılan oran baz alınarak, aktarılan 500 tkm başına 2 avro olmak üzere %35 oranında destekleme sağlanabilmektedir. • Proje ile ortaya konan amaçlara ulaşmak için kullanılmak şartıyla yardımcı alt yapı hizmetleri %20 oranında destek alabilmektedir. • Araştırma ve inceleme çalışmalarına destek verilmemektedir. • Proje teklifleri ticari girişimler tarafından verilmektedir. Tek bir ticari girişim proje teklifi verebilmektedir. • Marco Polo kapsamında desteklenen projeler için başka bir AB fonu ile de destek sağlama imkânı bulunmamaktadır. • Projeler kapıdan-kapıya servis uygulaması kapsamında bir bütün olarak da desteklenebilmektedir. • AB çevre bölgelerini de içerecek şekilde proje teklifi yapılabilmeyle birlikte; destekleme, projenin coğrafi olarak AB sınırları içerisinde kalan kısmına verilmektedir. • Mevcut KMDT hatlarının geliştirilmesine yönelik projeler destek alabilmektedir. • Alt yapı inşa projeleri ile proje sahibine doğrudan kazanç sağlayan projeler desteklenmemektedir. • Projelerin AB finans yardımı kesildikten sonra da ekonomik olarak uygulanabilir olması proje kabulünde gözetilen önemli şartların başında gelmektedir.

⁴⁴ Birlik Programları Listesi: 1. Hayatboyu Öğrenme Programı, 2. Gençlik Programı, 3. Araştırma ve Teknolojik Gelişme Alanında Yedinci Çerçeve Programı, 4. Rekabet Edebilirlik ve Yenilik Programı 5. Progress Programı, 6. Kültür Programı, 7. 2007 - 2019 Yılları İçin Avrupa Kültür Başkentleri Eylemi, 8. Fiscalis 2013 Programı, 9. Gümrük 2013 Programı, 10. EURATOM Yedinci Çerçeve Programı, 11. Güvenli İnternet Programı, 12. ISA (Birlikte Çalışabilirlik) Programı, 13. Tüketici Politikası Alanında Topluluk Eylemi, 14. Marco Polo II Programı, 15. Pericles Programı, 16. Vatandaşlar için Avrupa Programı, 17. Medya 2007 Programı, 18. Medya Mundus, 19. Güvenlik ve Özgürlüklerin Korunması (Çerçeve Program), 20. Temel Haklar ve Adalet (Çerçeve Program), 21. Dayanışma ve Göç Hareketleri Yönetimi (Çerçeve Program), 22. Sivil Koruma Mali Aracı, 23. LIFE + (Çevre Mali Aracı), 24. Kamu Sağlığı Programı, 25. Erasmus Mundus Programı, 26. Hercule II Programı. (AB Bakanlığı, 2014a)

1 Mart 2008 tarihine kadar Ulaştırma ve Enerji Genel Müdürlüğü (Directorate General Energy&Transport) tarafından koordine edilen Marco Polo programı anılan tarihten itibaren Rekabet Edebilirlik ve Yenilik Yürütme Ajansı (Executive Agency for Competitiveness and Innovation –EACI)⁴⁵ tarafından yürütülmeye başlanmıştır. 01 Ocak 2014 tarihinde program, ileriki bölümlerde incelenecek olan Bütünleşik Avrupa Birlik Programı (Connecting Europe Facility-CEF)nı da yönetecek olan Yenilik ve Ağlar Yönetim Ajansı (The Innovation and Networks Executive Agency (INEA))na devredilmiştir. Ajansın açıkladığı bilgiler kapsamında Deniz Otoyolları destek alanlarının karşılaştırılması Çizelge 2.20’de sunulmuştur.

Çizelge 2.20 : Deniz otoyolları destek alanlarının karşılaştırılması (INEA, 2013a)

DENİZ OTOYOLLARI PROJELERİ İÇİN MARCO POLO II ve TEN-T FONLARI KAPSAMINDA DESTEK ALANLARININ KARŞILAŞTIRILMASI		
	Marco Polo II	TEN-T Fonları
Genel Amaç	Karayolu ulaştırmasının deniz/demir yoluna aktarılması	Trans Avrupa Ağlarının entegrasyonu
Kullanım Amacı	Deniz ulaştırma hizmetinin başlaması	Limanlar ve geri saha bağlantılarında tesisleri ve altyapıyı geliştirme
Destekleme Çerçevesi	Ulaştırma hizmetleri, yardımcı alt yapı ve sistemler	Limanlar için alt yapı inşası ve Deniz Otoyolları servisleri için başlangıç faaliyetlerini destekleme
Kimler Başvurabilir	Özel sektör, ticari teşebbüsler	Üye ülkeler
Başvuru Uygulamaları	Tekliflere doğrudan başvuru	Üye ülkeler tarafından yapılan ön seçimler sonrasında üye ülkelerin müracaatı
Başvuru Kısıtı	Projenin en az iki üye ülke limanları arasında deniz ulaştırma bağlantısı ile ilgili olması gerekmektedir.	Proje teklifinin en az iki üye ülke tarafından verilmesi gerekmektedir.

2.4.11.4 MEDA mali aracı

MEDA mali aracının yasal temelini 1996 yılında yürürlüğe giren ve 2000 yılında revize edilen MEDA Tüzüğü oluşturmaktadır. MEDA Tüzüğü’nün revizesinden sonra söz konusu mali yardım aracı MEDA II olarak adlandırılmıştır. MEDA-II Programı

⁴⁵ Rekabet Edebilirlik ve Yenilik Yürütme Ajansı (Executive Agency for Competitiveness and Innovation –EACI); 01 Ocak 2014 tarihinden itibaren Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler İçin Yönetim Ajansı (Executive Agency for Small and Medium Size Enterprises (EASME)) olarak adlandırılmaya başlamıştır.

kapsamında, 2000–2006 döneminde kullanılmak üzere Türkiye için ayrılan miktar 890 milyon avrodur. Türkiye adaylık statüsünü aldıktan sonra 2002 yılından itibaren MEDA kapsamı dışında bırakılmıştır (AB Bakanlığı, 2014b).

MEDA II kapsamında; 2007-2012 dönemi için beş yıllık bir süreyi kapsayan bir program hazırlanmıştır. Plan çerçevesinde ”MEDA-Deniz Otoyolları Pilot Projesi” altında AB Komisyonu tarafından sağlanan fonlarla 2010 yılı sonuna kadar bir seri rapor ve çalışma dokümanı hazırlanmıştır. Yararlanıcı ülkeler, proje kapsamında MEDA-Deniz Otoyolları güzergâh tekliflerini hazırlamışlardır.

2.4.11.5 TRACECA kapsamında desteklemeler

TRACECA koridoru boyunca öngörülen önemli demiryolu, karayolu ve liman projelerine AB mali destek sağlamıştır. 2010 yılına kadar TRACECA Programı kapsamında 39 Teknik Yardım Projesi (57.4 milyon avro) ve altyapının rehabilitasyonu için 13 yatırım projesi (52 milyon avro) finanse edilmiştir. TRACECA kurumlarının, 2004 yılından itibaren aşamalı olarak üye ülkelere finanse edilmesi kararı alınmıştır. 2006 yılında üye ülkelerin %75’i bulan proje finansman katılımının 2007 yılından sonra tamamıyla üye ülkelere üstlenilmesi kabul edilmiştir (Özen, 2007).

2.4.12 Deniz otoyolları projesine koordinatör atanması

AB TEN-T öncelikli projelerine koordinatör atanması hususu TEN-T Rehber İlkelerinde 2004 yılında yapılan değişiklikle kabul edilmiştir. 2007 yılında yapılan atama ile göreve başlayan Deniz Otoyolları Projesi Koordinatörü tarafından iki yılda bir yayımlanan gelişim raporunda konsept ile ilgili olarak yer alan ifade aşağıda özetlenmiştir.

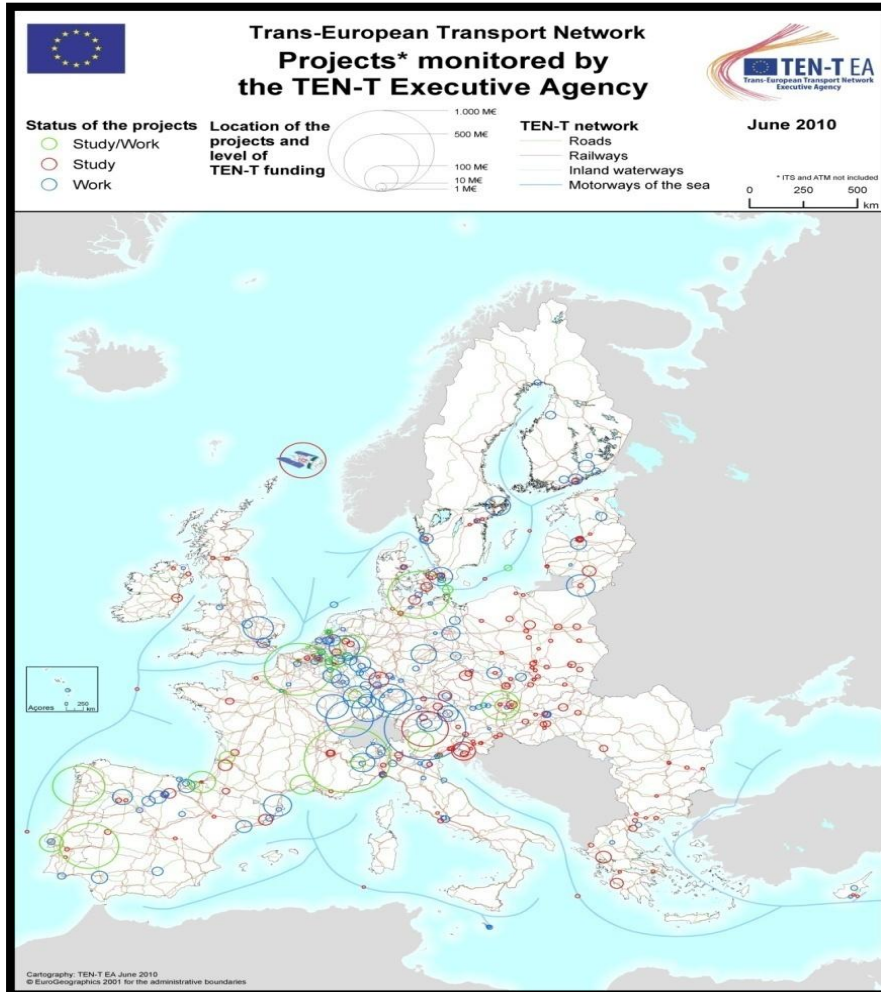
Deniz Otoyolları başarılı KMDT rotalarına ve okyanus taşımacılığı aktarma operasyonlarına odaklanarak yüklerin yüksek sıkışıklık oranına sahip karayolu ağlarından daha fazla kapasiteye sahip çevre dostu denizyollarına aktarılmasını amaçlamaktadır. Bu amaca ulaşmak için ülkeler arasında daha sık daha verimli yüksek kaliteli deniz ulaştırma servislerinin kurulması planlanmaktadır. Basit bir anlatımla Deniz Otoyolları projeleri asgari iki AB üyesi ülke arasında, asgari iki limanı içine alan ulaştırma bağlantıları, alt yapı ve tesislerin geliştirilmesi ile ilgilidir (Oliverira, 2009).

Proje Koordinatörü tarafından limanların verimliliği ile ilgili beş temel ilke ön plana çıkarılmıştır (Oliverira, 2009). Bu ilkeler; iyi liman altyapısı, verimli geri bölge/saha bağlantıları, mükemmel uygulamalar, iyi seviyede bilgi sistemleri entegrasyonu, iyi eğitilmiş liman çalışanları olarak sıralanmıştır. Avrupa Koordinatörü Raporunda yer verilen A Kategori Limanlar ve Ortak Menfaat Projeleri Ağı Şekil 2.12’de gösterilmiştir.

Şekil 2.12: A kategori limanlar ve ortak menfaat projeleri ağı (Oliverira, 2009).

Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Yönetim Ajansı (The Trans-European Transport Network Executive Agency-TEN-T EA) TEN-T programının başarıyla uygulanması ve AB Komisyonu ile proje yöneticilerini teknik ve finansal yönetim açısından

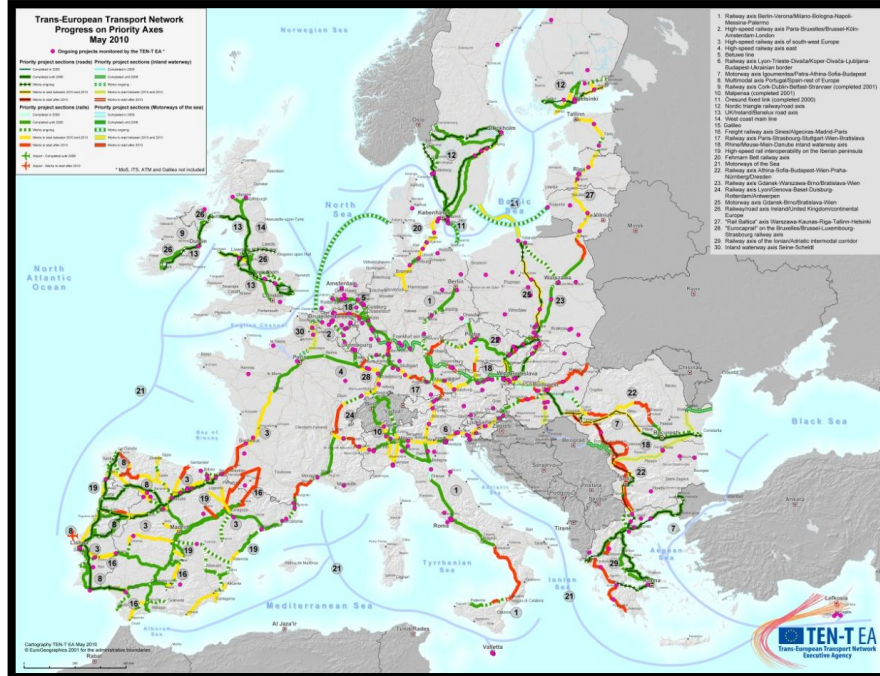
desteklemek amacıyla AB Komisyonu tarafından 2006 yılında Brüksel’de konuşlu olarak kurulmuştur. Ajans; 2000-2006 ve 2007-2013 TEN-T fon programları altında tüm açık projeler ile programları (hava yolu, demir yolu, denizyolu ve iç su yolu taşımacılığı, lojistik, ve akıllı ulaştırma sistemleri) ve Rehber İlkelerde tanımlanan öncelikli projeleri yürütmüştür. Ajans tarafından TEN-T fonları altında destek sağlanan projeleri gösterir harita Şekil 2.13’te, 30 öncelikli projenin 2010 yılı itibariyle durumu Şekil 2.14’te gösterilmiştir.



Şekil 2.13 : TEN-T EA tarafından takip edilen projeler (TEN-T EA, 2012).

Ajans; çalışmalarını bağımsız bir yapıda ancak Ulaştırma ve Hareket Genel Müdürlüğü (Directorate-General Mobility and Transport (DG MOVE)) ile yakın işbirliği içerisinde yürütmüştür. DG MOVE TEN-T programı ve politika araçları ile ilgilenirken TEN-T EA; programda öngörülen hedefleri yerine getirmek amacıyla

görev yapmıştır⁴⁶. TEN-T EA görevlerini 01 Ocak 2014 tarihinde INEA'ya devretmiştir. INEA; değişen mali destek programları (CEF ve Horizon-2020) ile TEN-T fonları ve Marco Polo-II Programı kapsamında, desteklenmesi devam eden projelerin yürütülmesi görevini de üstlenmiştir.



Şekil 2.14 : 30 öncelikli proje gelişim durumu (TEN-T EA, 2012).

2.4.14 Türkiye için ulaştırma altyapı ihtiyaçları değerlendirmesi çalışması

Adaylık süreci kapsamında Türkiye'nin müktesebat başlıkları altında durumunun görülmesi ve değerlendirilmesi amacıyla "Tarama" ve "Ayrıntılı Tarama" süreçleri yürütülmüştür. Bu süreçlerle birlikte devam eden diğer bir süreç ise "Ortaklık Komitesi"⁴⁷ ve "Alt Komite" Toplantılarıdır. AB Bakanlığı koordinesinde ilgili kurum temsilcilerinin de yer aldığı Ulaştırma ve Trans Avrupa Ağları Alt Komite Toplantıları senede iki defa Türkiye'de ve Brüksel/Belçika'da yapılmıştır.

⁴⁶ Ajans; AB Komisyonu Genel Müdürlükleri (Ulaştırma, Bölgesel Politikalar, Çevre ve İnsan Kaynakları) temsilcileri ile Avrupa Yatırım Bankası temsilcisinden oluşan ve yılda dört defa bir araya gelen beş kişilik bir Yönlendirme Komitesi tarafından yönetilmiştir.

⁴⁷ Ortaklık Komitesi; Ortaklık ilişkisiyle ilgili teknik konuları incelemek ve Ortaklık Konseyi'nin gündemini hazırlamak üzere, gerek AB'den gerek Türkiye'den uzmanların bir araya gelmesini sağlamaktadır ve müzakere başlıklarına göre düzenlenen 8 alt komiteden oluşmaktadır. Tarım ve Balıkçılık Komitesi İç Pazar ve Rekabet Komitesi; Ticaret, Sanayi ve AKÇT Ürünleri Komitesi; Ekonomik ve Parasal Konular Komitesi; Yenilik (Innovation) Komitesi; Ulaştırma, Çevre ve Enerji Komitesi; Bölgesel Kalkınma, İstihdam ve Sosyal Politika Komitesi; Gümrükler, Vergilendirme, Uyuşturucu Kaçakçılığı ve Kara Para Aklama Komitesi (AB Türkiye Delegasyonu, 2011).

AB'ye katılım süreci çerçevesinde, Türkiye'nin TEN-T'ye eklemelenmesi amacıyla "Türkiye için Ulaştırma Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi Teknik Yardım Çalışması (Transport Infrastructure Needs Assessment-TINA)" 2 Aralık 2005 tarihinde fiilen başlatılmış, 02 Mayıs 2007 tarihinde tamamlanmış ve sonuç raporu 10 Temmuz 2008 tarihinde Yüksek Planlama Kurulu Kararı ile onaylanmıştır.

Çalışma AB tarafından finanse edilmiştir. Çalışma sonuç raporunun taraflardan hiçbirini bağlamayacağı ancak Türk Hükümeti ile Avrupa Komisyonu arasında AB Müktesebatı Bölüm 21 – Trans Avrupa Ağları konusunda yapılacak görüşmeler için temel oluşturacağı kayıt altına alınmıştır. Çalışma; Türkiye'nin AB'ye katılım sürecinde, TEN-T'nin Türkiye'deki bileşenlerinin tanımlanması kapsamında yapılan çalışmaların sonucunu oluşturmuştur.

TINA Çalışması⁴⁸, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde ve AB TEN-T'nin Türkiye'ye uzantısı niteliğinde çok modlu bir ulaşım ağı (Çekirdek Ağ) geliştirmeyi amaçlamıştır. Çalışma, Türkiye'de karayollarını, demiryollarını, limanları ve havaalanlarını kapsayan çok-modlu bir ulaşım ağının tanımlanması ve değerlendirilmesinden oluşmuştur (TINA, 2007). Bu çerçevede, TEN-T Rehber İlkelerinde (2004 yılı değişiklikleri de dahil) ortaya konan kriterler göz önünde bulundurularak, 2020 yılı öngörüsü ile karayolları, demiryolları, limanlar ve havaalanlarından oluşan ve Şekil 2.15'te gösterilen bir Çekirdek Ağ⁴⁹ tanımlanmıştır.

Çekirdek Ağın tamamlanması için hedef yıl 2020 olarak belirlenmiştir. Çekirdek Ağ 2020; 10,912 km demiryolu hattını (3,508 km hızlı hat dahil), 12,005 km karayolunu, 20 havaalanını ve 39 limanı kapsamaktadır. Ağı gerçekleştirmenin tahmini maliyeti 20,14 milyar avro (8.878 milyar avro demiryolu ağı, 8.595 milyar avro karayolu ağı, 1.185 milyar avro havaalanları ve 1.4 milyar avro limanlar için) olarak hesaplanmıştır (TINA, 2007).

⁴⁸ Proje üç ana faaliyeti kapsamıştır. Birincisi, trafik tahmin modelinin oluşturulması ve 2020 trafik akımları tahminlerinin yapılmasıdır. İkincisi, çok-modlu ağın tanımlanarak Çok-Kriterli Analiz yöntemini uygulayarak potansiyel ağ iyileştirme projelerinin öncelik sırasının belirlenmesidir. Üçüncüsü, GIS teknolojileri kullanılarak ortak bir veritabanının oluşturulmasıdır.

⁴⁹ Türkiye için bir Çekirdek Ağ tanımlama süreci, TEN-T 'nin Türkiye'ye uzatılması için gerekli ulaşım altyapı ağı bileşenlerinin belirlenmesinden ibarettir. Bu süreç, Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinde uygulanan Ulaştırma Altyapısı İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi (TINA) sürecine benzer niteliktedir (TINA, 2007).



Şekil 2.15 : TINA’da belirlenen çekirdek ağ (TINA, 2007).

TINA Projesi kapsamında Çok Kriterli Analiz uygulanan 43 ulaştırma projesi arasından 33 tanesi (13 demiryolları, 15 karayolları, 5 liman projesi) yüksek öncelikli proje olarak belirlenmiştir. TINA çalışmasında Limanlar Kapsamında Belirlenen Yüksek Öncelikli Projeler Çizelge 2.21’de belirtilmiştir.

Çizelge 2.21 : Yüksek öncelikli liman projeleri (TINA, 2007)

TINA’da Belirlenen 5 Yüksek Öncelikli Liman Projesi	
1.	İzmir limanı kanalı, 2. aşama konteynır terminali
2.	Derince Konteynır Terminali, yeni inşaat
3.	Çandarlı Limanı, yeni inşaat
4.	Mersin Konteynır Limanı, yeni inşaat
5.	Filyos limanı, yeni inşaat

TINA Sonuç Raporunda; öncelikli 5 liman projesinin, Avrupa Komisyonu tarafından geliştirilen Deniz Otoyolları kavramının bir parçasını oluşturacak şekilde uyumlandırıldığı, Deniz Otoyolları kavramının, uluslararası denizyolları koridorlarını yansıtmakta olduğu ve önemli Türk limanlarına bağlantı olanağını sağladığı ifade edilmiştir.

TINA Sonuç Raporunun 12. sayfasında Deniz Otoyolları ile ilgili olarak “Hâlihazırda mevcut (İzmir, Derince) ve yapılması planlanan (Çandarlı, Filyos ve Mersin Konteynır) limanlarımız, Avrupa Komisyonu tarafından geliştirilen Deniz Otoyollarının bir parçası olmaya uygun limanlardır” ifadesi yer almıştır. Mersin ve Samsun limanlarının (şimdiden) Deniz Otoyolları limanları olarak belirlendiği belirtilmiştir.

TINA Sonuç Raporunda, Limanların TEN-T Rehber İlkeleri ve Rehber İlkeler 2001 yılı Değişiklikleri (Karar 1692/96 ve Karar 1346/2001 olarak ifade edilmiştir)ne göre deniz ulaşımının gelişimine olanak sağlaması ve adalar için deniz hatlarından oluşması ve deniz ulaşımıyla diğer ulaşım modları arasında ara bağlantıya olanak vermesi gerektiği ifade edilmiştir. Çekirdek Ağda bulunan limanların Rehber İlkelerde tanımlanan A, B veya C kategori kriterlerinin karşılaması gerektiği belirtilmiştir. TINA çalışmasında Çekirdek Ağ bileşeni olarak belirlenen limanlar Çizelge 2.22’de gösterilmiştir.

Çizelge 2.22 : Çekirdek ağ bileşeni olarak belirlenen limanlarımız (TINA, 2007).

TINA ÇALIŞMASINDA ÇEKİRDEK AĞ BİLEŞENİ OLARAK BELİRLENEN LİMANLAR				
Kategori A			Kategori B	Kategori C
Ana Limanlar	Kamu Limanları	Özel Limanlar		
Mersin	Trabzon	Erdemir	Rize	Hopa
Çandarlı (Planlanan)	Samsun	Ambarlı	Ünye	Giresun
	Filyos (Planlanan)	Gemport	Bartın	İnebolu
	Derince	İzmit Körfezi	Zonguldak	Gökçeada
	Tekirdağ	Ceyhan	Mudanya	Bozcaada
	Çanakkale	İsdemir Petrol Terminali	Dikili	
	Bandırma	İskenderun Körfezi	Çeşme (Y&Ro-Ro)	
	İzmir	Karabiga		
	Kuşadası (Y-Yolcu)	Aliağa-Nemrut Körfezi		
	Güllük			
	Bodrum (Y)			
	Marmaris (Y)			
	Antalya			
	Alanya (Y)			
	Taşucu (Y)			
	İskenderun			

2.4.15 Deniz ulaştırma politikası için stratejik hedefler ve tavsiyeler bildirisi

AB Komisyonu tarafından 21 Ocak 2009 tarihinde “2018 Yılına Kadar AB Deniz Ulaştırma Politikası İçin Stratejik Hedefler ve Tavsiyeler Bildirisi (Strategic Goals and Recommendations for the EU’s Maritime Transport Policy Until 2018)” başlıklı bir Bildiri yayımlamıştır. Bildirinin amacı; 2018 yılına kadar deniz ulaştırması alanında uygulanmasında fayda görülen stratejik amaçları belirlemek, AB’nin bu alandaki rekabet gücünü kuvvetlendirmek, çevresel performansını artırmak olarak tanımlanabilir.

Bildirir; ayrıca AB Ulaştırma Politikası (EU Transport Policy – Keep Europe Moving – A transport Policy for Sustainable Mobility) ve AB Entegre Denizcilik Politikası (Blue Paper) ile uygulamaya konulan politikaların daha da geliştirilmesini amaçlamıştır (EC, 2009b).

Bildiride; 2018 yılında 27 AB ülkesi için deniz ulaştırmasının 2006'daki 3,8 milyar ton seviyesinden 5,3 milyar ton seviyesine çıkmasının beklendiği, limanların alınacak doğru tedbirlerle bu yüksek orandaki talebi karşılaması gerektiği ifade edilmiştir. Yeni limanların yapılması, mevcut limanların verimliliğinin geliştirilmesi ve geri alan bağlantılarının artırılması, yük ve nakliye koridorlarının yüksek orandaki taşıma ihtiyaçları ile baş edebilecek seviyelere getirilmesi gereğine de vurgu yapılmıştır. Bildiride yer verilen öneriler Çizelge 2.23'de gösterilmiştir.

Çizelge 2.23: Deniz ulaştırması stratejik amaçlar ve öneriler bildirisi (EC, 2009b)

Deniz Ulaştırma Alanında Stratejik Amaçlar ve Öneriler Bildirisi-Öneriler	
1.	KMDT'nin büyüme potansiyelini engelleyebilecek faktörlerin ortadan kaldırılması, bu anlamda gerçek “AB Engelsiz Deniz Alanı (European Maritime Space Without Barriers)”nın tesis edilmesi, sınır kontrollerinde duplikasyonların önlenmesi, gereksiz bürokrasinin kaldırılması, dokümanların harmonize edilmesi,
2.	AB Liman Politikası dokümanında yer alan önlemlerin uygulanması, emniyet, güvenlik ve sürdürülebilir büyüme gereksinimlerinin sağlanması,
3.	Limancılık sektörüne yatırım çekebilecek koşulların oluşmasını sağlamak, trafik yoğunluğunun yaşandığı limanlarda modernizasyon ve liman sahalarının geliştirilmesini amaçlayan geri saha bağlantı ve alt yapı projelerinin önceliklendirilmesi,
4.	Deniz Otoyolları projelerinin hayata geçirilmesi, yaratıcı, yenilikçi, entegre ve intermodal taşıma çözümlerinin başlatılması, idari gereksinimlerin kolaylaştırılması.
5.	AB fonlarının TEN-T projelerinin, Marco Polo ve diğer bölgesel politika enstrümanlarının bu değişimi desteklemek için kullanılması.
6.	Kullanıcıların KMDT'yi konusunda desteklenmesi, bu amaçla kullanılan ekonomik enstrümanların gözden geçirilmesi.

2.4.16 Beyaz kitap-tek avrupa ulaştırma alanı yol haritası

Komisyon; Beyaz Kitap Tek Avrupa Ulaştırma Alanı Yol Haritası (White Paper Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient system) hazırlanmasına ilişkin çalışma sürecini 2009 yılında yayımladığı Yeşil Kitap ile başlatmıştır. Kurulan 6 uzman grubunun çalışmaları yanında kamu

danışma süreci ile şekillendirilen Beyaz Kitap⁵⁰ 7/8 Şubat 2011 tarihlerinde AB Ulaştırma Bakanları toplantısında görüşülerek son şeklini almıştır (EC, 2011b).

Avrupa Ulaştırma Politikasının ana amacı; Avrupa ekonomik gelişiminin temelini oluşturacak sistemin kurulmasını sağlamak, rekabeti geliştirmek ve kaynakları daha verimli kullanırken yüksek kaliteli ulaşım sistemlerini hayata geçirmek olarak özetlenmiştir. Beyaz Kitapta; Avrupa ulaştırma alanını gelecek için hazırlamak, rekabetçi ve sürdürülebilir ulaştırma sistemi vizyonu oluşturmak, %60 gaz salınım azaltımı amacına ulaşırken ulaştırmayı büyütmek ve hareketliliği sağlamak, multimodal şehir içi ulaşımı için etkili bir temel ağ oluşturmak, uzun mesafeli ulaşım ve kıtalararası yük taşımasında küresel bir oyuncu olmak, akıcı ve temiz şehir içi taşımacılığını sağlamak, rekabetçi ve verimli kaynak kullanan bir sistem hedefini yakalamak için Çizelge 2.24’te belirtilen 10 adet öneri gündeme getirilmiştir.

Beyaz Kitapta;

- AB ülkelerinin kendi arasında ve komşu ülkelerle olan sınır geçiş bölümlerindeki yetersiz bağlantıların mal ve yolcuların serbest dolaşımı önündeki engellerden biri olduğuna,
- Yeni ulaştırma alt yapısının geliştirilmesi ve mevcut alt yapının rehabilite edilmesi/geliştirilmesi ile özellikle doğu-batı bağlantılarının geliştirilmesine ihtiyaç olduğuna,
- Mevcut ulaştırma çeşitlerinin parçalı yapısı ile birçok noktada multi-modal bağlantı gereksinimlerini karşılayamadığına,
- 2050 yılına kadar ulaştırma kaynaklı gaz salınımlarının (1990 değerlerine göre) %60 oranında azaltılmasının amaçlandığına,
- Üye ülkelerin ulaştırma alanındaki farklı uygulamalarının ve gereksinimlerinin birlikte çalışılabilirlik açısından ulaştırma alanındaki engelleri arttırdığına vurgu yapılmıştır.

⁵⁰ Beyaz Kitapta; batı ve doğu Avrupa ulaştırma sistemlerinin, tüm kıtanın ve 500 milyon AB vatandaşının ulaştırma gereksinimlerini karşılayacak şekilde birleştirilmesi tavsiye edilmiş, yeterli alt yapı ve alt yapının verimli olarak kullanılmasını sağlayabilecek akıllı sistemler olmadıkça ulaştırmada büyük değişimin neredeyse imkânsız olduğu vurgulanmıştır. Beyaz Kitapta; 2011 yılında ortaya konulan “Resource Efficient Europe” inisiyatifine ve “Energy Efficiency Plan 2011” planına atıfta bulunularak ulaştırma alanında yapılan çalışmaların anılan plan ve inisiyatifler uyumlu olması gereğinin altı çizilmiştir.

Çizelge 2.24 : Beyaz kitapta yer verilen öneriler (EC, 2011b).

Tek Avrupa Ulaştırma Alanı İçin Yol Haritası-Beyaz Kitapta Yer Alan Öneriler	
1.	Daha fazla enerji efektif taşıma çeşidi kullanmak da dâhil olmak üzere multimodal lojistik zincir performansının optimize edilmesi
2.	2030 yılına kadar 300 km'den daha öteye taşınan karayolu yüklerinin %30 oranında denizyolu ve demiryoluna aktarılması bu oranın 2050'de %50'nin üzerine çıkarılması
3.	2050 yılına kadar Avrupa Yüksek Hızlı Tren ağının tamamlanması 2030 yılına kadar mevcut Yüksek Hızlı Demiryolu ağının 3 katına çıkarılması
4.	2030 yılına kadar tam fonksiyonel çok modlu Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Çekirdek Ağının (Core Network) hayata geçirilmesi, yüksek kaliteli ve kapasiteli ağın 2050 yılına kadar tamamlanması
5.	2050 yılına kadar Çekirdek Ağ hava alanlarının demiryolu ile tercihan yüksek hızlı demiryolu bağlantısı ile donatılması, tüm Çekirdek ağ deniz limanlarının yeterli demiryolu bağlantısı ve mümkün olduğu takdirde iç su yolu sistemi ile donatılması
6.	2020 yılına kadar Avrupa multimodal taşıma bilgi sistemi çerçevesinin oluşturulması
7.	Bir sonraki 10 yıl için çok uluslu ve çok modlu operatörlerin ortaya çıkmasına yardımcı olunması, entegrasyonun kolaylaştırılması, taşıma çeşitleri ve ulusal sistemler arasındaki bariyerlerin kaldırılması
8.	Tek Avrupa Hava Sahası yaklaşımının planlandığı şekilde sürdürülmesi, Tek Avrupa Demiryolu Alanı (Single European Railway Area) için hâlihazırda hala çok göze çarpar tıkanıklıkların bulunduğu iç pazar demiryolu servislerinin tamamlanması
9.	Deniz taşıması alanında Avrupa çevre denizlerinde bir "Blue Belt (Mavi Kemer)" yaklaşımı ile AB içi limanlarda sefer yapan gemiler için formalitelerin basitleştirilmesi/azaltılması
10.	İç su yolları ile ilgili AB çalışmalarının bir çerçeveye kavuşturulması, limanlara pazar erişiminin daha da geliştirilmesi

Beyaz Kitap; limanlar ve deniz ulaştırması açısından incelendiğinde gündeme getirilen öneriler ve değerlendirmeler izelge 2.25’te özetlenmiştir.

Çizelge 2.25 : Beyaz Kitap deniz ulaştırması ve limanlar (EC, 2011b).

Tek Avrupa Ulaştırma Alanı Yol Haritası-Beyaz Kitapta Deniz Ulaştırması ve Limanlar İle İlgili neriler	
1.	Gemi Trafik ve Bilgi Sistemi (The Vessel Traffic Monitoring and Information System), SafeSeaNet, deniz ulaştırmasının güvenliğini ve emniyetini sağlayan sistemler ile denizlerin gemi kaynaklı kirlenmesini önleyen sistemler ve geçerli tüm deniz bilgi sistemlerinin temelini oluşturan bir yapıda olacaktır. Bu sayede; ortak deniz alanının yaratılmasına destek sağlanacak, bu alanın izlenmesi için ortak bilgi paylaşım ortamı oluşturulmuş olacaktır.
2.	Engelsiz Avrupa Deniz Ulaştırma Sahası (The European Maritime Transport Space Without Barriers) yaklaşımı; Avrupa içinde ve çevresinde serbest deniz taşımacılığı yapılmasına imkân verecek şekilde geliştirilmeli deniz ulaştırması tüm potansiyeli ile kullanılmalıdır.
3.	AB limanları içerisinde Kılavuz Muafiyet Belgesi (Pilot Exemption Certificates) verilmesine yönelik bir ereve çalışma oluşturulmalıdır.
4.	Liman hizmetlerinin sağlanması yönelik kısıtlamalar gözden geçirilmelidir.
5.	Limanların finansmanı üzerindeki şeffaflığın artırılması, kamu yardımlarının hangi farklı liman aktivitelerinde kullanıldığı rekabeti bozmayacak şekilde açıklığa kavuşturulmalıdır.
6.	2018 Yılına Kadar AB Deniz Ulaştırma Politikası İçin Stratejik Hedefler ve Tavsiyeler (Strategic Goals and Recommendations for the EU’s Maritime Transport Policy until 2018) isimli dokümanda yer alan önlemler uygulanmalıdır.
7.	Liman işçilerinin farklı alanlardaki liman faaliyetlerinde eğitimini sağlamak için karşılıklı tanınabilir eğitim erevesi belirlenmelidir.
8.	Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency (EMSA)) ile birlikte çalışarak yolcu gemileri emniyet düzenlemeleri yenilenmelidir.
9.	Denizyolu ve i suyolunda AB gemi sicili ve/veya AB bayrağı yaratılmasının uygulanabilirliği araştırılmalıdır. Özünde AB işaretinin yüksek kaliteli profesyoneller tarafından işletilen güvenli emniyetli evre dostu gemiler için bir kalite etiketi olabileceği dşnlmelidir.
10.	Multimodal ulaştırmada “Single Window” ve/veya “one-stop administrative shops” konseptlerinin uygulamaya konulması, elektronik ortamda tek bir ulaştırma dokümanı kullanılması sağlanmalıdır.
11.	Avrupa içerisindeki gereksiz trafiğin önlenmesi için kıyılarda daha fazla sayıda yeterli pazar giriş noktalarına gereksinim duyulmaktadır. Bu çerçevede limanlar lojistik merkezler olarak çok önemli bir rol yüklenmektedirler ve yeterli geri saha bağlantılarına ihtiyaç duymaktadırlar. Limanların AB içerisindeki KMDT’ye ilave olarak AB’nin dünyanın geri kalanı ile yaptığı denizyolu taşıması ile artan yük hacmi ile baş edebilecek şekilde geliştirilmesi sağlanmalıdır.

Beyaz Kitapta; TEN-T ile ilgili olarak yer verilen öneriler ise Çizelge 2.26’da özetlenmiştir.

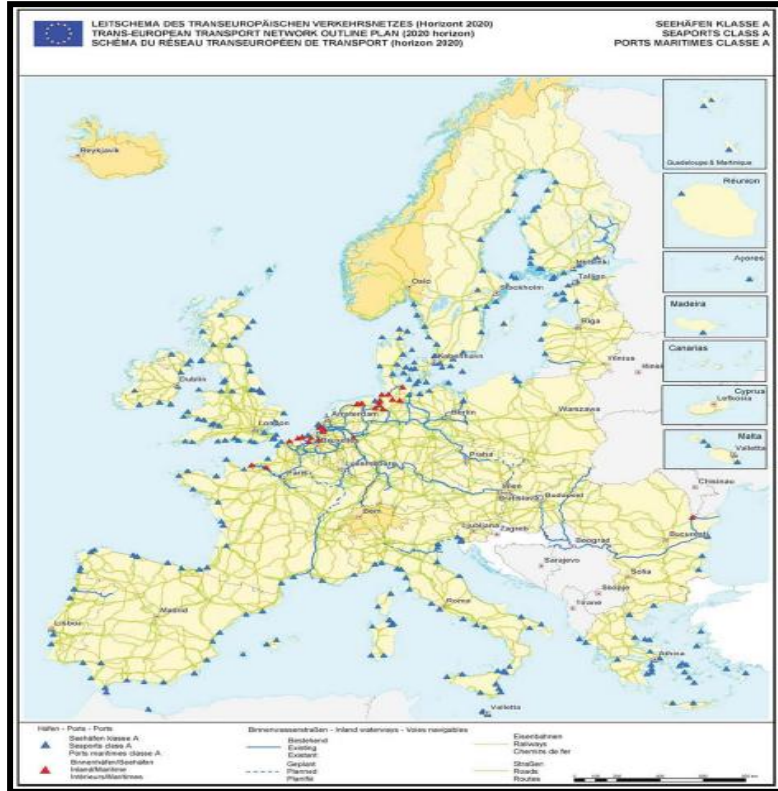
Çizelge 2.26 : Beyaz kitap TEN-T ile ilgili öneriler (EC, 2011b).

Tek Avrupa Ulaştırma Alanı Yol Haritası-Beyaz Kitapta TEN-T İle İlgili Öneriler	
1.	Tek Avrupa Ulaştırma Alanını şekillendirecek, AB’nin doğu ve batı bölümlerini entegre edecek stratejik “Çekirdek Ağ”ın yeni TEN-T Rehber İlkelerinde tanımlanması.
2.	Çekirdek ağ yaklaşımı içerisinde çok modlu nakliye koridorlarının yaratılması suretiyle yatırımlar ve alt yapı çalışmalarının senkronize edilmesi, verimli yaratıcı multimodal taşıma hizmetlerinin desteklenmesi.
3.	TEN-T Çekirdek Ağının ve diğer alt yapı programlarının tamamlanabilmesi amacıyla Yapısal ve Uyum fonları ile TEN-T programlarını kapsayacak yeni bir alt yapı bütçe programının geliştirilmesi.

Beyaz Kitapta; Çekirdek Ağ’ın AB başkentleri, diğer büyük şehirler, limanlar, havaalanları, ana kara sınır geçişleri ile büyük ekonomik merkezler arasında yeterli multimodal bağlantıyı sağlaması gerektiği, Deniz Otoyollarının Çekirdek Ağın deniz bileşeni olacağı ifade edilmiştir; AB’nin büyük ve birleştirilmiş miktarda yük ve yolcu trafiği için yapılacak faaliyetlerin koordinasyonu kapsamında “Çekirdek Ağ Koridorları”na da ihtiyacı olduğu dile getirmiştir.

2.4.17 TEN-T rehber ilkelerinin yeniden yayımlanması.

1996 yılında yayımlanan TEN-T Rehber İlkelerinin; 2001 ve 2004 yılında değişikliklere uğradığı önceki bölümlerde belirtilmiştir. Rehber İlkeler 2010 yılında değişikliklerin daha iyi takip edilebilmesi açısından Avrupa Parlamentosu ve Konsey tarafından kabul edilen No 661/2010/EU sayılı kararla yeniden yayımlanmıştır (EU, 2010). Kararın 1 no.lu ekinde kısım 5’te yer verilen A kategori limanların harita gösterimine Şekil 2.16’da yer verilmiştir.



Şekil 2.16: A kategori limanlar (EU, 2010).

2.4.18 Yeni TEN-T politikası-ilk teklif.

Tek Avrupa Ulaştırması Yol Haritası Beyaz Kitapta 2030 yılına kadar tam fonksiyonel çok modlu TEN-T Çekirdek Ağının hayata geçirilmesi de teklif edilmiştir.

Beyaz Kitabın hazırlık süreci ile aynı dönemde, paralel girişim olarak Komisyon tarafından 19 Ocak 2011 tarihinde; “Yeni Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Politikası-Planlama ve Uygulama Sorunları Çalışma Dokümanı (Staff Working Document The new Trans-European Transport Network Policy-Planning and Implementation Issues)” isimli Bildiri yayımlamıştır⁵¹(EC, 2011c).

Bildirinin 2 numaralı ekinde yeni TEN-T’nin belirlenmesinde uygulanması mümkün görülen metodoloji anlatılmıştır. Bildiride; TEN-T’nin belirlenmesine ilişkin olarak Komisyon tarafından gündeme getirilen iki katmanlı (Kapsamlı Ağ (Comprehensive Network) ve Çekirdek Ağ (Core Network)) uygulama yaklaşımının; gerçekleştirilen

⁵¹ Trans Avrupa Ağları Rehber İlkeleri Değişiklik Teklifi (COM (2011/650 Final-2)) 2.4 numaralı maddesinde Çekirdek Ağın belirlenmesine ilişkin metodoloji genel hatları ile açıklanmıştır. Detaylı metodolojinin; 7/8 Şubat 2011 tarihinde icra edilen Ulaştırma Bakanları toplantısında küçük değişikliklere uğramakla birlikte Komisyon tarafından Ocak 2011 ayında yayımlanan “The new Trans-European Transport Network Policy-Planning and Implementation Issues Staff Working Document” başlıklı Komisyon Bildirisinde (COM (SEC(2011)0101) yer aldığına atıf yapılmıştır.

iki danışma sürecinde⁵², uzman gruplarının çalışmalarında ve özellikle “TEN-T Planning Methodolgy” ve “Port and Their Connections within TEN-T” isimli çalışma sonuçları (Bölüm 4’de incelenmiştir) ile desteklendiği belirtilmiştir.

Bildiride Kapsamlı Ağın; Avrupa Parlamentosu ve Konsey Kararı (661/2010/EU) TEN-T Rehber İlkeleri kapsamında belirlenen mevcut TEN-T (proje uygulamalarında geline durum çerçevesinde güncellenmesi veya özellikle 2004 yılından sonra Birliğe üye olan ülkeler de dikkate alınarak düzeltilmesi sonrasında) olarak tanımlanması, buna mukabil limanların seçiminde Rehber İlkelerde yer alan kriterlerin değiştirilmesi önerilmiştir. Kapsamlı Ağ Limanlarının belirlenmesi için gündeme getirilen kriter önerileri Çizelge 2.27’de gösterilmiştir.

Çizelge 2.27 : Kapsamlı ağ limanları kriter önerileri (EC, 2011c).

Yeni Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Politikası-Planlama ve Uygulama Sorunları Çalışma Dokümanı Kapsamlı Ağ Limanı Belirleme Kriter Önerileri	
1.	EUROSTAT tarafından yayımlanan verilere göre son üç yılda yıllık bazda AB’nin tüm limanlarından yapılan yolcu taşımalarında taşınan yolcu sayısının %1’inin üzerinde yolcuya hizmet veren limanlar.
2.	EUROSTAT tarafından yayımlanan verilere göre yıllık bazda AB’nin tüm limanlarından yapılan yük taşımalarında; (dökme yük ve diğer yükler için ayrı ayrı olmak üzere) elleçlenen toplam yükün %1’inden daha fazla yük elleçleyen limanlar.
3.	Adalarda yer alması ve ticari trafiğe açık olması kaydıyla NUTS-3 ⁵³ düzeyinde bölgelere veya takımadalara erişim sağlayan limanlar.
4.	Ticari yük trafiğine açık olmak kaydıyla; dış ve geri bölgelerde yer alan ve en yakın limandan 200 km’lik mesafede yer alan limanlar.

Bildiride Çekirdek Ağ’ın; alt kümesi olarak, Kapsamlı Ağ üzerinde yer alan TEN-T’nin stratejik olarak en önemli düğüm noktaları ve bağlantılarını temsil edebileceği, multimodal bir yaklaşımla tüm ulaştırma çeşitlerini ve ilgili trafik yönetim sistemlerini kapsayacağı, Çekirdek Ağ ulaştırma altyapısının Kapsamlı Ağ altyapısının alt kümesi olabileceği gündeme getirilmiştir. Taslak planlama aşamaları (Çizelge 2.28’de detaylandırılmıştır.); Birincil Düğüm Noktalarının belirlenmesi, Birincil Düğüm Noktaları arasındaki multimodal bağlantıların tanımlanması ve

⁵² Rehber İlkeler Değişiklik Teklifinde Komisyon Yeşil Kitabın kabulü ile birlikte bir danışma süreci başlatıldığı belirtilmektedir. Kasım 2009 ve Nisan 2010 ayları arasında “Gelecek Trans Avrupa Ulaştırma Ağlarının Trans Avrupa Kapsamlı ve Çekirdek Ağ yapısını”, “Trans Avrupa Ulaştırma Ağları planlama metodolojisi”, “Ulaştırma Politikasının Trans Avrupa Ulaştırma Ağlarına entegre edilmesi”, “Akıllı Ulaştırma Sistemleri ve Trans Avrupa Ulaştırma Ağları çerçevesinde yenilikçi teknolojiler”, “Trans Avrupa Ulaştırma Ağları ve AB dışı bağlantıları”, “Trans Avrupa Ulaştırma Ağlarının finansmanı” ile “Trans Avrupa Ağlarının hukuki yönleri” başlıklarında altı adet uzman grubunun çalışma yürüttüğü ifade edilmektedir (EC, 2011d).

⁵³ İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması- Nomenclature of Territorial Units for Statistics.

İkincil Düzüm Noktalarının belirlenmesi, bağlantıların izlenmesi ve Üçüncü Düzüm noktalarının belirlenmesi, yolcu ve yük için ağ kısımlarının Çekirdek Ağ ile bağlanması olarak ifade edilmiştir.

Çizelge 2.28 : Çekirdek ağ planlama önerisi. (EC, 2011c)’den uyarlanmıştır.

Yeni Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Politikası-Planlama ve Uygulama Sorunları Çalışma Dokümanı Çekirdek Ağ Planlama Önerisi		
Aşama	İşlem	Açıklama
1.	Birincil Düzüm Noktalarının Belirlenmesi	Bu Düzüm Noktaları (şehirler, bileşik şehirler, limanlar, havaalanları vb.) yol ve/veya yük ulaştırması kapsamında AB içerisinde en yüksek öneme sahip Düzüm Noktaları olacaklar ve Çekirdek Ağ yapılandırılmasının en başında tanımlanacaktır.
2.	Birincil Düzüm Noktaları arasındaki multimodal bağlantıların tanımlanması ve İkincil Düzüm Noktalarının belirlenmesi	Birincil Düzüm Noktaları multimodal bağlantılar üzerinden birbirleri ile bağlanacaklar, anılan bağlantılar kapsamında ortaya çıkan ayrışma noktaları ile geçiş noktaları İkincil Düzüm Noktaları olarak tanımlanacaktır.
3.	Bağlantıların izlenmesi ve Üçüncül Düzüm Noktalarının tanımlanması	Çekirdek Ağın efektif ve verimliliğinin optimize edilmesi amacıyla multimodal bağlantıların gerektiğinde küçük şehirleri de bağlantı kapsamına alması gerekebilecektir. Anılan tip şehirler Üçüncül Düzüm Noktası olarak tanımlanacaktır.
4.	Çekirdek Ağ parçalarının bir araya getirilmesi	Ara aşama olarak yolcu ve yük ulaştırması açısından üst üste binen bağlantıların aşırı yükleme açısından detaylı olarak incelenmesi. Bağlantıların hangi tip ulaştırma türüne (veya ikisine birden) hizmet vereceğinin belirlenmesi.

Bildiride; TEN-T’nin deniz ulaştırması boyutu olan Deniz Otoyollarının Çekirdek Ağ Birincil Düzüm Noktaları olarak seçilen limanları birbirine bağlaması gerektiği belirtilmiştir.

Bildiride iki katmanlı yaklaşım çerçevesinde; Kentsel Düzüm Noktalarının ekonomik, sosyal ve kültürel rolleri yanında yolcu ve yük ulaştırma altyapısı kapsamında Çekirdek Ağ’da önemli bir rol oynayacağı, Çekirdek Ağ ve Kapsamlı Ağ’ı aynı anda barındıracağı, ulaştırma çeşitleri arasında bağlantıyı sağlayacağı, multimodal ulaştırmayı geliştireceği, uzun mesafeli veya uluslararası ulaştırmayı yerel ve bölgesel ulaştırma ile bağlayacağı belirtilmiştir. Düzüm Noktalarının

belirlenmesine ilişkin olarak teklif edilen metodoloji limanlar özelinde incelenerek Çizelge 2.29’da belirtilmiştir.

Çizelge 2.29 : Çekirdek ağ limanları belirleme metodolojisi önerisi.
(EC, 2011c)’den uyarlanmıştır.

Yeni Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Politikası-Planlama ve Uygulama Sorunları Çalışma Dokümanı Çekirdek Ağ Limanları Belirleme Metodolojisi		
Çekirdek Ağ Limanları	Birincil Düğüm Noktaları	Dökme yük veya dökme olmayan yük çeşitleri kapsamında yıl bazında AB içerisinde (dökme yük ve diğer yükler için ayrı ayrı olmak üzere) aktarılan toplam yükün %1’inden daha fazla yük aktaran limanlar.
		Ada devletlerinde veya denize çıkışı olan NUTS 1 seviyesinde bölgelerde diğer kriterler kapsamında belirlenmiş liman olmaması durumunda, devam eden kıyı şeridinde bir liman, liman hinterlandında denize çıkışı olmayan NUTS 1 seviyesinde bir bölge olması halinde (iki limanın toplam yıllık yük aktarma miktarının %1 eşik değerini geçmesi durumunda) ikinci bir liman.
	İkincil Düğüm Noktaları	AB üye ülkeleri başkentleri limanları
		ESPON ⁵⁴ ATLAS 2006 çalışması kapsamında “Metropolitan Growth Area (MEGA)” olarak nitelendirilen şehirler (zayıf MEGA’lar ve nüfusu 0.5 milyondan az olan şehirler Birincil Düğüm Noktası olarak değerlendirilmeyecek)in limanları
		Nüfusu bir milyondan fazla Şehir kümeleri veya Birleşik Şehirlerin limanları
		Yeni bir anlaşma olmadığı takdirde “Trans Avrupa Ulaştırma Akıslarının Komşu Ükelere Uzatılması” başlıklı Komisyon Bildirisinde yer alan ve AB dış sınırlarını geçen noktalar

“Yeni Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Politikası-Planlama ve Uygulama Sorunları Çalışma Dokümanı” başlıklı Bildiri ile ortaya konan metodoloji teklifi; TEN-T Rehber İlkelerinin değiştirilmesi amacıyla Avrupa Parlamentosu ve Konsey onayına sunulan teklif öncesinde AB Ulaştırma Bakanları (EC, 2011d), nihai kabul öncesinde Avrupa Parlamentosu ve Konsey tarafından kısmi olarak değiştirilmiştir (EC, 2013b). Onaylanan TEN-T Rehber İlkelerinde yukarıda açıklanan metodolojiden kısmi farklılıklar içeren metodoloji (Bölüm 5’te detaylı olarak açıklanmıştır.) kullanılmıştır.

⁵⁴ Avrupa Kurumsal Planlama İzleme Ağı (European Spatial Planning Observation Network-ESPON) ATLAS (ESPON Project 3.1-ESPON Atlas) 2006’da “Metropolitan Regions, Urban Areas and Diversity of Rural Areas” başlığı altında; ESPON’un 29 ülkede çekirdek yerleşim birimleri ve etrafındaki ekonomik olarak anılan yerleşim birimine entegre çevre alanlardan oluşan, nüfusu 20.000’den fazla 1595 adet “Functional Urban Areas (FUA)” tanımladığı, detaylı analizler sonrasında FUA’ların “Metropolitan European Growth Areas (MEGAs)”, uluslararası/ulusal öneme sahip FUA’lar ve bölgesel/yerel FUA’lar olmak üzere 3 grup altında gruplaştırıldığı belirtilmektedir. MEGA’lar ise daha detaylı bir şekilde ekonomik performanslarına bağlı olarak; Global Needs, European Engines, Strong MEGA (Kuvvetli MEGA), Potential MEGA (Potansiyel MEGA) ve Weak MEGA (Zayıf MEGA) olarak sınıflandırıldığı ifade edilmektedir.

2.4.19 TEN-T rehber ilkelerinin değiştirilmesi teklifi

2011 yılında Avrupa Komisyonu tarafından TEN-T Rehber İlkelerin değiştirilmesi teklif edilmiştir (EC, 2011d). Teklifte Tek Avrupa Ulaştırma Alanı İçin Yol Haritası-Beyaz Kitap ile ortaya konan önerilerin müktesebata aktarılması planlanmıştır. Bu çerçevede Çekirdek Ağ ve Kapsamlı Ağ yaklaşımları ile yine Beyaz Kitap ile gündeme getirilen Çekirdek Ağ Koridorları ile ilgili düzenleme önerileri Parlamento ve Konsey görüşüne sunulmuştur.

Teklifin 2.4 numaralı maddesinde Çekirdek Ağın belirlenmesine ilişkin metodolojisine genel hatları ile yer verilmiş; detaylı metodolojinin; 7/8 Şubat 2011 tarihinde icra edilen Ulaştırma Bakanları toplantısında küçük değişikliklere uğramakla birlikte Komisyon tarafından başlıklı Ocak 2011 ayında yayımlanan bölüm 2.4.18’de incelediğimiz Yeni Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Politikası-Planlama ve Uygulama Sorunları Çalışma Dokümanında yer aldığına atıf yapılmıştır.

Rehber İlkeler Değişiklik Teklifinde;

Kapsamlı Ağın TEN-T’nin temel katmanını oluşturacak ve Rehber İlkeler gereksinimi karşılayan mevcut ve planlanan alt yapıdan oluştuğu,

Çekirdek Ağın belirlenmesinde ise iki aşamalı bir yaklaşım kullanıldığı;

- İlk aşamada;

- Ana Düğüm noktalarının tanımlandığı, Ana Düğüm Noktaları olarak üye ülkelerin başkentlerinin ve Avrupa Kurumsal Planlama İzleme Ağı (ESPON)’a göre “MEGA” şehirlerin, diğer Büyük Kentsel Alanların (Large Urban Areas) ve Bileşik Şehir Ağlarının (Conurbations) Kapsamlı Ağın bir parçası olan multimodal altyapısı ile birlikte Kentsel Ana Düğüm Noktaları olarak belirlendiği⁵⁵

- Kentsel Ana Düğüm Noktaları dışında belirli bir yük elleçleme eşiğini aşan veya coğrafi kriterleri karşılayan limanların ve en uygun sınır geçiş noktalarının (her üye ülke ve komşu ülke arasında her ulaştırma çeşidi bir nokta) da Ana Düğüm noktası olarak tanımlandığı,

⁵⁵ Değişiklik Teklifinde 83 adet Ana Düğüm Noktası tanımlanmıştır. 2013 yılında kabul edilen/onaylanan Rehber İlkeler de ise 88 Ana Düğüm Noktası belirlenmiştir.

- İkinci Aşamada; Ana Düğüm Noktalarının etkinlik ve verimlilik dikkate alınarak ve tercihan mevcut altyapı kullanılarak multimodal bağlantılar (karayolu, demiryolu ve iç su yolları) ile birleştirildiği belirtilmektedir (EC, 2011d).

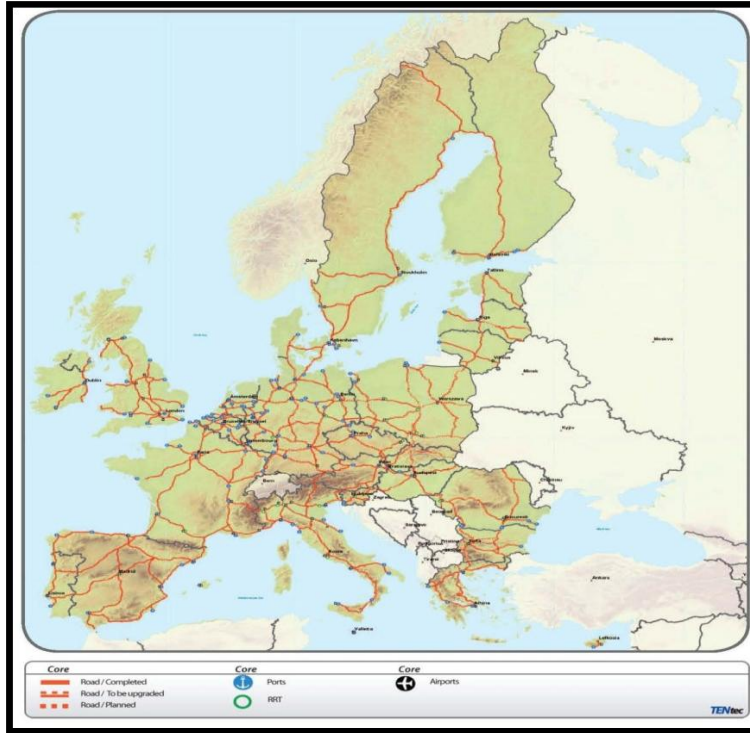
Teklifte Çekirdek Ağ Koridorlarının ise prensipte 3 ana ulaştırma modunu kapsayacak ve en az 3 ülkeden geçecek şekilde yapılandırılması mümkün olduğu takdirde bir deniz limanı ile bağlantılı olması önerilmiştir. Bu koridorlar için yıllara sari bir yatırım ve uygulama planının hazırlanması Komisyonun Koridorlara ilişkin uygulama düzenlemelerini kabul etmesi istenmiştir.

Kapsamlı Ağ üzerinde bulunan ve karayolu/demiryolu ulaştırma alt yapısına giriş ve çıkış amacıyla kullanılacak limanların (Kapsamlı Ağ Limanlarının) aşağıda belirtilen kriterlerden birine uygun olması istenmektedir. Teklifte yer alan Kapsamlı Ağ limanı belirleme kriterlerine Çizelge 2.30'da yer verilmiştir.

Çizelge 2.30 :Değişiklik teklifi kapsamlı ağ belirleme kriterleri (EC, 2011d).

Rehber İlkeler Değişiklik Teklifi Kapsamlı Ağ Limanı Belirleme Kriterleri	
1.	EUROSTAT tarafından yayımlanan istatistiklere göre AB'nin tüm limanlarından yapılan yolcu taşımalarında son üç yılın ortalaması referans alınarak; yıllık taşınan yolcu sayısının referans oranın %0.1'inden fazla yolcu taşınması yapılan limanlar.
2.	EUROSTAT tarafından yayımlanan istatistiklere göre AB'nin tüm limanlarından yapılan dökme yük veya diğer yük elleçlemeleri son üç yılın ortalaması referans alındığında; karşılık gelen yıllık elleçlenen yük miktarının referans oranın %0.1'inden fazla elleçleme yapılan limanlar.
3.	Kapsamlı Ağ içerisindeki NUTS3 bölgesine tek giriş/çıkış noktası olan ada limanları.
4.	Merkezden en uzakta olan bölgede veya periferi (dış kuşak) alanlarda yer alan en yakın Kapsamlı Ağ limanından 200 km'lik bir yarıçap dışında yer alan limanlar

Teklifte Kapsamlı Ağ Limanlarından; Kentsel Ana Düğüm noktalarında yer limanlar, eşik değerin üzerinde yük ve yolcu elleçlenen limanlar ile coğrafi kriterleri karşılayabilen limanlar Çekirdek Ağ içerisinde konumlandırılmıştır. Değişiklik Teklifinde yer alan Çekirdek Ağ Karayolu ve Limanların harita gösterimine Şekil 2.17'de yer verilmiştir.



Şekil 2.17 : Değişiklik teklifi çekirdek ağ karayolu ve limanlar (EC, 2012a).

Çekirdek Ağ'da yer alması teklif edilen limanlar Çizelge 2.31 'de belirtilmiştir.

Çizelge 2.31 : Çekirdek Ağ'da yer alması teklif edilen limanlar (EC, 2012b).

Ülke	Liman Adı
Belçika	Antwerpen, Gent, Oostende, Zeebrugge
Bulgaristan	Burgas
Danimarka	Århus, Københavns Havn
Almanya	Bremerhaven, Bremen, Hamburg, Lübeck, Rostock, Wilhelmshaven
Estonya	Tallinn
İrlanda	Cork, Dublin, Limerick
Yunanistan	Igoumenitsa, Patras, Pireus, Thessaloniki
İspanya	Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Gijón, A Coruña, Las Palmas, Palma de Mallorca, Sevilla, Tarragona, Valencia
Fransa	Bordeaux, Calais, Dunkerque, Le Havre, Marseille Nantes Saint-Nazaire, Rouen
İtalya	Ancona, Bari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste, Venezia
Güney Kıbrıs	Lemesos
Letonya	Rīga, Ventspils
Litvanya	Klaipėda
Malta	Valletta, Marsaxlokk
Hollanda	Amsterdam, Rotterdam, Terneuzen, Vlissingen
Polonya	Gdansk, Gdynia, Świnoujście, Szczecin
Portekiz	Leixões (Porto), Lisboa, Sines
Romanya	Constanța
Slovenya	Koper
Finlandiya	Helsinki, Kotka, Hamina, Turku
İsveç	Göteborg, Luleå, Malmö, Stockholm, Trelleborg
Birleşik Krallık	Belfast, Bristol, Cardiff, Newport, Dover, Felixstowe, Forth (Edinburgh), Glasgow, Grimsby, Immingham, Liverpool, London, Southampton, Portsmouth, Tees and Hartlepool

Teklifte üçüncü ve komşu ülkelerle olan bağlantılar kapsamında AB'nin ikili çıkar projelerinin gerçekleştirebileceği belirtilmiştir. Hazırlanan teklifin 3 numaralı Türkiye, Norveç, İsviçre ve Batı Balkan Ülkeleri (Bosna-Hersek, Sırbistan, Karadağ, Arnavutluk, Makedonya) için TEN-T'nin Anılan Ükelere Uzatılmış Şekliyle Yol Gösterici (Indicative Maps of the Trans European Transport Network Extended to Specific Third Countries) Haritalara yer verilmiş, komşu ve üçüncü ülkelere ilişkin bağlantıların TRACECA ve Avrupa-Akdeniz Ulaştırma Forumu altında tanımlandığına vurgu yapılmıştır. Yol gösterici haritalar kapsamında; Kapsamlı Ağ-Türkiye Limanları Şekil 2.18'de gösterilmiştir.



Şekil 2.18 : Değişiklik teklifi-Türkiye kapsamlı ağ limanları (EC, 2012c).

Bu çerçevede; 14 adet limanımızın Kapsamlı Ağ Limanı olarak gösterildiği görülmektedir. İsimleri verilmemekle birlikte anılan limanların; Hopa, Trabzon, Samsun, İnebolu, Ereğli, Kocaeli, Ambarlı, Karabiga, Çanakkale, Aliaga, Marmaris, Antalya, Mersin, Botaş (Ceyhan) Limanları olduğu görülmektedir.

TEN-T Rehber İlkeler değişiklik teklifi; önceki dönem Rehber İlkeler içinde yer verilen 30 öncelikli projenin geleceği kapsamında detaylı bir saptama yapmamış Çekirdek Ağ içinde yer alan projeler ile Ortak Menfaat (Common Interest) projelerinin öncelikli olarak 2030 yılına kadar tamamlanması gereğine vurgu yapmıştır. Değişiklik teklifinde Ortak Menfaat Projeleri (Project of Common Interest) ve İkili Menfaat Projeleri (Project of Mutual Interest) tanımlarının yanı sıra

lojistik platform (logistics platform) ve yük terminali (freight terminal) tanımları yer almıştır.

Teklifte; deniz alanı (maritime space), deniz kanalları (sea canals), limanlar ve limanlara ait operasyonel maksatlarla kullanılan alanlar, seyir yardımcıları, liman yaklaşma sistemleri, Deniz Otoyolları ile ilgili ekipmanlar ve ITS sistemleri Kapsamlı Ağ Deniz Ulaştırma Altyapısı Bileşenleri olarak gösterilmiştir.

Teklifte Deniz Otoyolları TEN-T'nin deniz bileşeni olarak gösterilmektedir. Deniz Otoyollarının KMDT rotaları ile en az iki farklı üye ülke arasında bulunan en az iki farklı liman arasında taşımacılık yapılmasına yardımcı limanlarla ilgili alt yapı ve ekipmanları kapsadığı belirtilmektedir. Deniz otoyollarının Kapsamlı Ağ içerisinde yer alan deniz limanları arasındaki denizyolu bağlantısı olduğu, ilave olarak anılan limanlara doğrudan deniz ve kara erişimini kapsadığı ifade edilmektedir. Teklifte Deniz Otoyolları kapsamında Ortak İlgi Projelerinin en az iki üye ülke tarafından teklif edilebilmesine ilişkin kritere değişiklik getirilmemiştir.

2.5 Deniz Otoyolları Projelerinin İncelenmesi

Deniz Otoyolları projelerinin desteklenmesi ile ilgili genel çerçeve, usul ve esaslar TEN-T ve Marco Polo fonları özelinde detaylı olarak incelenmiş ve Bölüm 2.4.11'de açıklanmıştır. Bu bölümde ise; Deniz Otoyolları hakkında daha detaylı bilgi edinilmesi, AB tarafından mali destek kapsamında kabul edilmiş projeler olması sebebi ile daha güvenilir değerlendirmelere ulaşılabilmesi amacıyla önceki dönem projeleri de incelenmiştir.

2.5.1 TEN-T fonları- deniz otoyolları projeleri

Çalışma kapsamında TEN-T fonları kapsamında mali destek alan Deniz Otoyolları projelerinin tamamı incelenmiştir. Müteakip dönemde yapılabilecek çalışmalar ve Türkiye'de uygulanabilecek projeler kapsamında fikir vermesi açısından bazı projeler örnekleme bazında Çizelge 2.32'de gösterilmiştir.

Çizelge 2.32 : TEN-T fonları-deniz otoyolları projelerinden örnekler (INEA, 2013b).

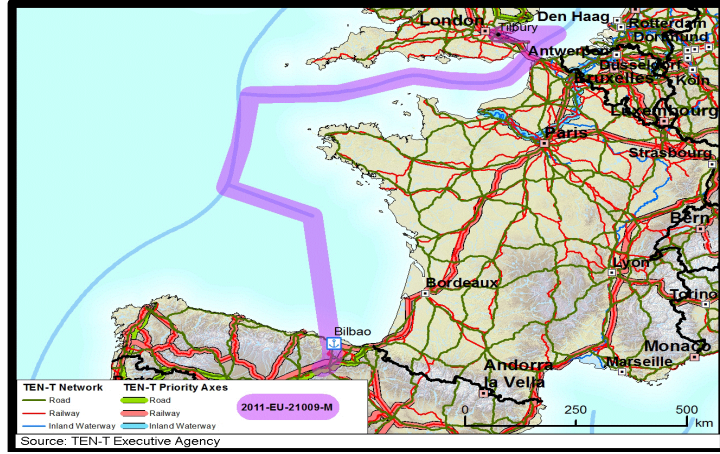
TEN-T FONLARI KAPSAMINDA DESTEKLENEN DENİZ OTOYOLLARI PROJELERİNDEN ÖRNEKLER			
Proje No./Adı	Proje Maliyeti ve Destek Miktarı	İlgili Ülkeler	Kısa Açıklama
2012-EU-21023-S Sustainable Traffic Machines - On the way to greener shipping	€12,916,000 €6,458,000 Araştırma Projesi %50	Almanya Danimarka	Pilot proje kapsamında Rødby-Puttgarden deniz ulaştırma güzergâhında çalışan 2 adet Ro-Pax gemisine hybrid sevk sistemi ve egzoz temizleme sistemi ile teçhiz edilmesi.
2012-EU-21021-S WiderMoS	€5,940,000 €2,970,000 Araştırma Projesi %50	Almanya İspanya İtalya Portekiz	Yeni liman/gemi/tren etkileşim noktaları yaratmak suretiyle uzun dönemli verimli ve sürdürülebilir denizyolu-diğer ulaştırma çeşitleri (demir yolu ağırlıklı) bağlantılarını geliştirmek.
2012-EU-21020-S Business to Motorways of the Sea	€11,394,000 €5,697,000 Araştırma Projesi %50	Almanya Yunanistan İspanya İtalya Slovenya Birleşik Krallık	İş çevrelerini ve liman otoritelerini 2010/65/EU sayılı direktif çerçevesinde elektronik dokümantasyon ve mesaj sistemlerine (Örn: elektronik irsaliye uygulamaları) hazırlamak ve adaptasyonunu sağlamak suretiyle kapıdan kapıya Deniz Otoyolları Sistemlerinin verimliliğini artırmak. (Aralarında Valencia, Barselona, Koper, Rivorno, Pire limanları ve İtalya Ulaştırma Bakanlığının da olduğu 22 organizasyon projede yer almaktadır.
2012-EU-21019-S ANNA - Advanced National Networks for Administrations	€37,076,000 €18,538,000 Araştırma Projesi %50	Hollanda Birleşik Krallık Belçika Bulgaristan İsveç Yunanistan İspanya Portekiz Letonya Fransa İtalya Slovenya Romanya GKRY	Avrupa Komisyonunun 2010/65/EU sayılı Direktifi çerçevesinde AB limanlarına giriş yapan ve AB limanlarından ayrılan gemilerin raporlanması amacıyla Ulusal Denizcilik Tek Giriş Platformu (Maritime Single Window) ve elektronik veri iletişim uygulamalarının hayata geçirilmesi.
2012-EU-21013-M Kvarken Multimodal Link - Midway Alignment of the Bothnian Corridor	€20,574,000 €6,129,000 Araştırma Projesi %50 Başlangıç Yardımı %30 Alt yapı %20	Finlandiya İsveç	Finlandiya ve İsveç arasındaki ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi, liman alt yapı sistemlerinin, demir yolu bağlantılarının geliştirilmesi, yeni deniz ulaştırma hattı feribot bağlantısının tesisi.
2012-EU-21011-P TWIN-PORT	€56,300,000 €11,260,000 Araştırma Projesi ve Alt yapı %20	Estonya Finlandiya	Talinn ve Helsinki limanları arasındaki mevcut fakat etkin olmayan deniz ulaştırma bağlantısının geliştirilmesi. Helsinki Limanının geliştirilmesi, otomasyon sistemlerinin geliştirilmesi, Ro-Ro trafik talep senaryolarının araştırılması.

Çizelge 2.32 (devam) : TEN-T fonları-deniz otoyolları projelerinden örnekler (INEA, 2013b).

TEN-T FONLARI KAPSAMINDA DESTEKLENEN DENİZ OTOYOLLARI PROJELERİNDEN ÖRNEKLER (DEVAM)			
Proje No./Adı	Proje Maliyeti ve Destek Miktarı	İlgili Ülkeler	Kısa Açıklama
2011-EU-21009-M IBUK – intermodal corridor	€31,989,000 €7,299,307 Araştırma Projesi %50 Alt yapı %20	Birleşik Krallık İspanya	Karayolundan demiryoluna yük aktarımı ve koridor kapsamında multimodal ulaştırma sistemini geliştirmek. Bilbao ve Tilbury limanları arasında gelecek dönem yük akış tahminleri çerçevesinde altyapı, üstyapı ve bilgi teknolojilerini geliştirmek. El Prado lojistik terminali ile liman demiryolu bağlantısı altyapısını kurmak, Tilbury limanı altyapısını etkin yük elleçlemesi için düzenlemek, koridor yaklaşımı çerçevesinde etkin bilgi sistemlerini uygulamaya koymak.
2011-EU-21007-S COSTA	€3,042,582 €1,521,291 Araştırma Projesi %50	İspanya Birleşik Krallık Portekiz Almanya İtalya Yunanistan	Akdeniz, Atlas Okyanusu ve Karadeniz’de gemilerin LNG kullanımı konusunda çerçeve koşulların geliştirilmesi.
2011-EU-21004-S TrainMoS	€2,509,108 €1,254,554 Araştırma Projesi %50	İtalya Yunanistan İspanya Portekiz Belçika Almanya İsveç Birleşik Krallık	Deniz Otoyolları Konseptinin insan elementinin desteklenmesi ve eğitiminin sağlanması. Sanal Deniz Otoyolları Üniversitesinin temellerinin tanımlanması
2011-EU-21001-M Adriatic Motorways of the Sea (ADRIAMOS)	€56,700,000 €12,210,000 Araştırma Projesi %50 Alt yapı %20	İtalya Yunanistan	Venedik Limanı ile Adriyatik Denizi/Batı Yunanistan liman kümeleri (Igoumenitsa ve Patras) arasında lojistik taşıma sistemine entegre, düzenli, güvenilir denizyolu temelli ulaşım sistemi kurulması.

2.5.1.1 Örnek proje incelemesi-IBUK

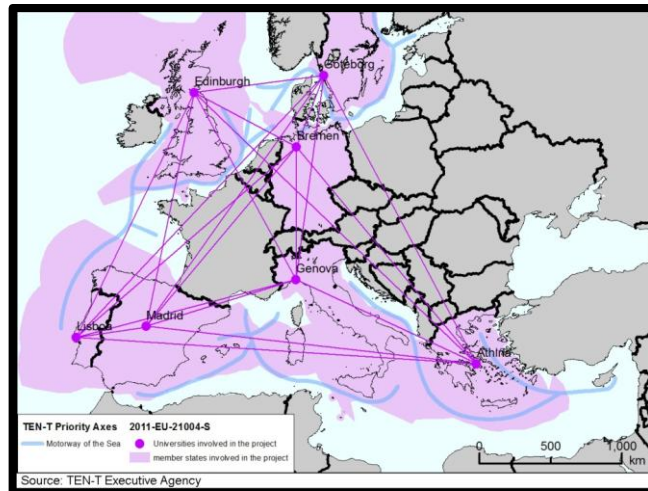
IBUK – Intermodal Corridor projesinin amacı “Karayolundan demir yoluna yük aktarımı ve koridor kapsamında multimodal ulaştırma sistemini geliştirmek; Bilbao ve Tilbury limanları arasında gelecek dönem yük akış tahminleri çerçevesinde altyapı, üstyapı ve bilgi teknolojilerini geliştirmek; El Prado lojistik terminali ile liman demiryolu bağlantısı altyapısını kurmak; Tilbury limanı altyapısını etkin yük elleçlemesi için düzenlemek, koridor yaklaşımı çerçevesinde etkin bilgi sistemlerini uygulamaya koymak” olarak belirtilmiştir. Proje kapsamında fonlarda 7,299,307 avro tutarında mali destek sağlanmıştır (INEA, 2014b). Proje harita gösterimine Şekil 2.19’da yer verilmiştir.



Şekil 2.19: IBUK–Intermodal corridor tanıtıcı resmi (INEA, 2014b).

2.5.1.2 Örnek proje incelemesi-TrainMoS

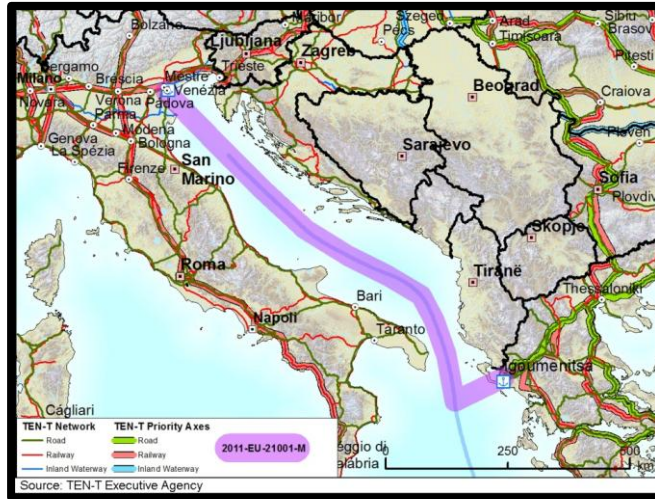
AB TEN-T fonları kapsamında INEA tarafından desteklenen 2011-EU-21004-S nolu TrainMoS isimli araştırma projesi çerçevesinde; 7 üniversitenin bir araya gelmesi ile endüstri ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde akademik eğitim verilebilecek bir modül geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Bu amaçla; “Port terminals and hinterland links”; “Smart cities and intelligent ports”; “Green ports and efficient ICZM”; “Multimodality and sustainable logistics”; “Multimodal transport economics”; “Safety and security” ve “Logistic Chains and Modal Integration” alanlarında 7 adet pilot uygulama ile üniversitelerde bu alanlarda eğitim/kurs verilmesi planlanmaktadır. Proje kapsamında; “www.onthemosway.eu” linki ile ulaşılabilir bir web sitesi geliştirilmiştir. İtalya, Yunanistan, İspanya, Portekiz, Belçika, Almanya, İsveç ve Birleşik Krallık üniversiteleri proje içerisinde yer almaktadır (INEA, 2013c). Proje temsili gösterimine Şekil 2.20’de yer verilmiştir.



Şekil 2.20 : TrainMoS projesi tanıtıcı resmi (INEA, 2013c).

2.5.1.3 Örnek proje incelemesi-ADRIAMOS

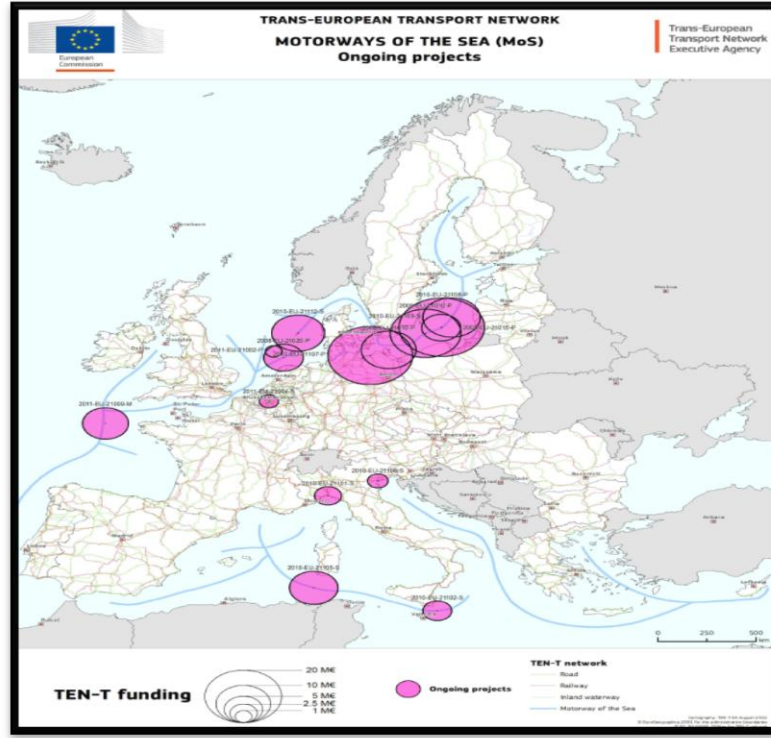
2011-EU-21001-M no.lu Adriatic Motorways of the Sea (ADRIAMOS) isimli proje kapsamında Adriyatik-İyonya koridorunda lojistik taşıma zincirinin verimliliğinin artırılması, darboğazların kaldırılması amacıyla altyapı ve tesis yatırımları yapılması amaçlanmaktadır. Proje kapsamında; kamyonların, treylerlerin ve araçların Ro-Ro ve Ro-Pax tipi gemiler ile İtalya'nın Kuzey Adriyatik limanları ile Yunanistan'ın Igoumenitsa ve Patras liman kümeleri arasında taşınması öngörülmektedir (INEA, 2014c). Proje harita gösterimi Şekil 2.21'de verilmiştir.



Şekil 2.21 : ADRIAMOS projesi tanıtıcı resmi (INEA, 2014c).

Bu proje ile trafik/yük karyolundan denizyoluna aktarılmış olacaktır. Proje kapsamında; Venedik Limanında Ro-Ro terminal alanının şehir dışındaki bir bölgeye taşınması, yeni terminal alanında doğrudan demiryolu bağlantısı ile yüklerin dağıtılacağı bir merkez noktası teşkil edilmesi öngörülmektedir. Igoumenitsa'da ise Thesprotia bölgesinde lojistik köy inşası ile ilgili ön çalışmaların/araştırmaların yapılması planlanmaktadır. Venedik Limanı web sitesinde Limanın Avrupa Ulaştırma Koridorları ve Deniz Otoyolları kesişme noktasında yer aldığı ve Avrupa'nın Giriş Limanlarından (Gateway Ports) olduğu ifade edilmektedir (Port of Venice, 2014).

İnceleme kapsamında TEN-T fonlarından desteklenen projelerin toplu harita gösterimine Şekil 2.22'de yer verilmiştir.



Şekil 2.22 : TEN-T fonları-deniz otoyolları projeleri (TEN-T EA, 2012).

2.5.2 Marco polo-deniz otoyolları projeleri

Deniz Otoyolları projelerinin Marco Polo Fonları özelinde desteklenmesi ile ilgili genel çerçeve, usul ve esaslar detaylı olarak incelenmiş; Bölüm 2.4.11’de açıklanmıştır. Bununla birlikte; çalışmamız içerisinde Marco Polo kapsamında mali destek alan projelerinin tamamı ayrı bir incelemeye tabi tutulmuş, müteakip dönemde yapılabilecek çalışmalar ve Türkiye’de uygulanabilecek projeler kapsamında fikir vermesi açısından bazı projeler örnekleme bazında Çizelge 2.33’te listelenmiştir.

Çizelge 2.33 : Marco Polo-desteklenen proje örnekleri. (EC, 2011e), (EC, 2013c) ve (INEA, 2014d)’den oluşturulmuştur.

MARCO POLO KAPSAMINDA DESTEKLENEN PROJE ÖRNEKLERİ			
Kabul Yılı ve Uygulama Alanı	Proje Adı	Proje Maliyeti ve Destek Miktarı	Kısa Açıklama
Deniz Otoyolları 2010	GULFSTREAM .MOS	Proje kapsamında 5,570,957 avro destek sağlanmıştır.	İspanya’nın kuzey batı bölgesi (Santander Limanı) ile İngiltere’nin güneyi (Portsmouth Limanı) arasında Brittany Ferries tarafından yapılan Ro-Ro hizmetlerinin geliştirilmesi. (Proje kapsamında Santander ve Bilbao Limanlarının İngiltere Portsmouth Limanı ile bağlanması öngörülmektedir. Proje ile 2.115.312.147 tkm yükün denizyoluna aktarılabilmesi tahmin edilmektedir.)
Ulaştırma Çeşidinin Değiştirilmesi 2013	AIT MARE	Proje maliyeti 13,826,765 avro, sağlanan destek 1,495,948 avro.	Otomotiv endüstrisi ile ilgili malzemelerin karayolundan yeni KMDT’ye aktarılması, İtalya Savona limanı ile İspanya Barcelona ve Valencia limanları arasında intermodal deniz taşımacılığı hizmeti başlatılması.
Ulaştırma Çeşidinin Değiştirilmesi 2013	ALBA.İT	Proje maliyeti 24,741,903 avro sağlanan destek 2,238,606 avro.	Arnavutluk (Dures) limanı ile İtalya (Trieste) Limanı arasında yeni KMDT Ro-Ro fery servisi başlatılması. (İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Karadağ ve Arnavutluk kıyılarından karayolu taşımasının kaldırılması).
Deniz Otoyolları 2013	ATLANTICA	Proje maliyeti 77,008,066 avro sağlanan destek 3,000,000 avro	İspanya’nın Vigo, Fransa’nın Nantes-St.Nazaire limanları arasında Deniz Otoyolları servisinin geliştirilmesi.
Deniz Otoyolları 2013	FLİPPER	Proje maliyeti 14,949,021 avro sağlanan destek 1,493,657 avro.	Almanya-Yunanistan ve Almanya-Türkiye arasında intermodal taşıma servisi tesis edilmesi. Trieste Limanında Patras ve İstanbul limanlarına yapılan ferry servisleri ile bağlantılı olarak Frankfurt (Almanya) - Trieste (İtalya) arasında yeni tren seferleri başlatılması.
Ulaştırma Çeşidinin Değiştirilmesi 2012	M.I.S.TRA.L.	Sağlanan destek 1,967,100 avro	Sırbistan Kragujevac şehrinde üretilen yeni (500L) model araçların taşınması için; Bar (Karadağ) limanı ile İtalya’nın batı limanları (Catania, Salerno ve Genoa) arasında yeni tarifeli denizyolu taşımasının başlatılması.
Ulaştırma Çeşidinin Değiştirilmesi 2012	RORO-TO-RUSSIA	Sağlanan destek 1,800,000 avro	Antwerp ve St. Petersburg arasında yeni tarifeli Ro-Ro servisi başlatılması. Projede hizmetin 194 treyler taşıma kapasiteli, 20 kat hızında Ro-Ro ile verilmesi, haftada iki gemi ile karşılıklı iki sefer düzenlenmesi, seferin manevra dahil 88,5 saat sürmesi öngörülmektedir.

2.5.2.1 Örnek proje incelemesi - Ro-Ro past france

Ro-Ro Past France isimli proje; Marco Polo programı tarafından Eylül 2007-Aralık 2011 ayları arasında, 6.800.000 avro destek sağlanan, belirtilen süre kapsamında tahmini 8.4 milyar ton-km yükün karayolundan deniz yollarına aktarılmasını/çekilmesini sağlayan, aynı zamanda çevreye tahmini 211 milyon avro tutarında katkı veren bir projedir (EC, 2014a).

Proje kapsamında Fransa’da uluslararası karayolu transit karayolu koridorundaki taşımacılığa alternatif olarak Bilbao (İspanya)-Belçika (Zeebrugge) limanları arasında

Deniz Otoyolu geliştirilmiştir, hizmet haftada üç sefer ile başlatılmış, müteakiben haftada beş sefere çıkarılmıştır. Hatta kullanılan gemiler 200'e kadar treyler taşıma kapasitesine sahiptir (EC, 2014a). Projenin harita gösterimine Şekil 2.23'te yer verilmiştir.



Şekil 2.23 : Ro-Ro past France projesi harita gösterimi (EC, 2014a).

2.5.2.2 Örnek proje incelemesi - marocco seaways

Marocco Seaways isimli proje; Marco Polo programı tarafından Aralık 2006-Aralık 2009 ayları arasında, 1.830.418 avro destek sağlanan, belirtilen süre kapsamında tahmini 921 milyon ton-km yükün karayolundan deniz yollarına aktarılmasını/çekilmesini sağlayan, aynı zamanda çevreye tahmini 28.8 milyon avro tutarında katkı veren bir projedir. Proje lideri Grandi Navi Veloci s.p.a. isimli firma olup, projede ayrıca Agencia Maritima Condeminas isimli İspanyol firması ile F.A.I. Service S.C. isimli bir İtalyan firması da yer almaktadır (EC, 2014b).

Proje kapsamında Genoa-Tangiers limanları arasında Ro-Pax seferleri başlatılmış, Akdeniz geçişi öncesinde İspanya güney kıyısı üzerinden yapılan karayolu taşımacılığı denizyoluna aktarılmıştır. Proje harita gösterimine Şekil 2.24'ta yer verilmiştir.



Şekil 2.24 : Marocco seaways projesi harita gösterimi (EC, 2014b).

2.5.2.3 Örnek proje incelemesi - reefer express

Reefer Express isimli proje; Marco Polo programı tarafından Temmuz 2007-Temmuz 2010 ayları arasında, 1.714.711 avro destek sağlanan, belirtilen süre kapsamında tahmini 857 milyon ton-km yükün karayolundan deniz yollarına aktarılmasını/çekilmesini sağlayan, aynı zamanda çevreye tahmini 22 milyon avro tutarında katkı veren bir projedir. Proje lideri MacAndrews &Company, London isimli İngiltere firması olup, projenin diğer ortağı ABRA Terminals Maritima SA isimli İspanyol firmasıdır (EC, 2014c).

Proje kapsamında Bilbao (İspanya)-Sheerness (İngiltere) ve Rotterdam (Hollanda) limanları arasında KMDT konteyner taşıma hizmeti verilmeye başlanmış, önceki dönemde (denizyolu taşıması öncesi) Fransa ve Fransa-Belçika üzerinden kamyonlarla taşınan yükün denizyoluna aktarılması sağlanmıştır. Hizmete haftalık bir seferle başlanmış, oniki ay sonra sefer haftada ikiye çıkarılmıştır. Proje harita gösterimine Şekil 2.25'te yer verilmiştir.



Şekil 2.25 : Reefer express projesi harita gösterimi (EC, 2014c).

2.5.2.4 Örnek proje incelemesi - CGTK

CGTK-Consolidation of Goods isimli proje; Marco Polo programı tarafından Ocak 2004-Aralık 2006 ayları arasında, 600.000 avro destek sağlanan, belirtilen süre kapsamında tahmini 330 milyon ton-km yükün karayolundan deniz yollarına aktarılmasını/çekilmesini sağlayan, aynı zamanda çevreye tahmini 7.3 milyon avro tutarında katkı veren bir projedir. Proje lideri RG Lİne, Vaasa isimli Finlandiya firması olup, projenin diğer ortağı İsveçli Umea Hamn Ab isimli firmadır (EC, 2014d).

Proje kapsamında; Finlandiya-İsveç arasında en kısa denizyolu geçişi bağlamında Vaasa-Umea arasında denizyolu taşımacılık hizmeti verilmektedir. Proje kapsamında büyük kamyonların taşınmasına olanak sağlayacak gemilerin hizmete alınmasına olanak sağlanmış, bu çerçevede 820 kmlik güzergâhın karayolu ile geçilmesi ihtiyacı ortadan kaldırılmıştır. Proje harita gösterimine Şekil 2.26’da yer verilmiştir.



Şekil 2.26 : CGTK projesi harita gösterimi (EC, 2014d).

2.6 TEN-T Rehber İlkeleri-2013

TEN-T Rehber İlkeleri 11 Aralık 2013 tarihli ve 1315/2013 sayılı (Union Guidelines for the development of trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU) Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü ile nihai halini almıştır. 2010 yılında 661/2010/EU sayılı Karar ile yeniden yayımlanan Rehber İlkeler yürürlükten kaldırmıştır.

Rehber İlkeler giriş bölümünde; TEN-T'nin geliştirilmesinin Birliğin ekonomik, sosyal ve bölgesel uyumuna katkı sağlayacak ana amaçlara, iç pazarın geliştirilmesine ve Tek Avrupa Alanı İçin Yol Haritası, Avrupa 2020 Strateji Belgesi vb. ile ortaya konan topluluğun ana amaçlarının gerçekleştirilmesine katkı sağlayacağına vurgu yapılmıştır (EU, 2013b).

Rehber İlkeler ile TEN-T'nin geliştirilmesi için öncelikler belirlenmiş, Ortak Menfaat Projeleri tanımlanmış, TEN-T'nin bileşeni olan altyapının yönetimi için uyulması gereken kurallar belirlenmiştir.

TEN-T; ulaştırma altyapısı ile altyapının yönetimi ve uygun kullanımı ile verimli ve sürdürülebilir ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesine ve operasyonel hale

getirilmesine katkı sağlayacak telematik uygulamalardan⁵⁶ (telematic applications) meydana gelmiştir.

Rehber İlkelerle ortaya konan TEN-T'nin geliştirilmesine yönelik amaçlar Çizelge 2.34'te belirtilmiştir.

Çizelge 2.34 : TEN-T rehber ilkeleri amaçları (EU, 2013b).

Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Rehber İlkeleri (2013) Amaçları	
Uyum	- Tüm Avrupa genelinde ulaşım/erişime imkân sağlanması - Üye ülkeler arasındaki altyapı kalite farklılıklarının azaltılması - Yük ve yolcu trafiği için; uzun mesafeli ve bölgesel/yerel trafik bağlamında ulaştırma alt yapıları arasında bağlantının sağlanması - Farklı bölgelerdeki özel durumları dikkate alan ulaştırma altyapısı ile tüm Avrupa bölgelerini dengeli olarak kapsayan bir sistemin uygulanması
Verimlilik	- AB ülkeleri arasında ve anılan ülkeleri sınırları içerisinde ulaştırma altyapısı ve bağlantı noktaları arasında darboğazların kaldırılması, eksik bağlantıların kurulması - Ulusal ulaştırma hatlarının bağlantılarının sağlanması, birlikte çalışabilirliğinin sağlanması - Tüm ulaştırma çeşitleri arasında optimal entegrasyonun ve bağlantının sağlanması - Ekonomik gelişmeye ve rekabet edebilirliğe katkı sağlayacak; ekonomik olarak etkin, yüksek kaliteli ulaşımın teşvik edilmesi - Mevcut ve gelecek ulaştırma alt yapısının verimli kullanımının sağlanması - Maliyet etkin yenilikçi teknolojik uygulamaların ve işletme konseptlerinin kullanılması
Sürdürülebilirlik	- Ulaştırma modlarının; sürdürülebilir ve uzun dönemde ekonomik olarak etkin olabilmesi yaklaşımı ile desteklenmesi - Çevrenin korunması, yakıt tüketiminin düşürülmesi, gaz emisyonlarının azaltılması - Düşük karbon emisyonuna yönelik ulaştırmanın teşvik edilmesi, - Topluluk 2050 CO₂ emisyon hedeflerinin desteklenmesi
Kullanıcı Yararı	- Kullanıcıların AB içerisindeki ve üçüncü ülkelere yönelik ulaştırma ihtiyaçlarının karşılanması - Yolcu ve yük trafiği için güvenliği, emniyeti ve yüksek standardı sağlanması - Doğal ve yapay felaketlerde dahi ulaştırmanın desteklenmesi ve acil hizmetlerin erişebilirliğinin sağlanması - Ulaştırma hizmetlerinin kaliteli, etkin ve sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla güvenlik, emniyet ve birlikte çalışılabilirlik alanlarında alt yapı gereksinimlerinin karşılanması - Yaşlı, özürlü ve kısıtlı yolcuların hizmetlere erişiminin sağlanması

TEN-T'nin ortak ve şeffaf bir yaklaşımla ortaya konan metodolojiler ışığında, Çekirdek Ağ ve Kapsamlı Ağ yaklaşımları ile iki aşamalı bir yapıyla gerçekleştirilebileceği belirtilmektedir. Kapsamlı Ağ'ın; adalar ve en dıştaki bölgeler

⁵⁶ Rehber İlkelerde; Telematik Uygulamalar; ulaştırma ağlarında etkin bir şekilde alt yapı ve trafik yönetimi için kullanılabilecek; vatandaşlara ve operatörlere emniyetli, güvenli ve kapasite etkin hizmetler sunan, bilgi, haberleşme, konum belirleme sistemleri olarak tanımlanmaktadır.

de dâhil olmak üzere tüm Avrupa genelinde ulaşım/erişime imkân sağlayacak, Entegre Denizcilik Politikası (1255/2011 sayılı Tüzük) ile ortaya konan yaklaşımları da sürdürebilecek şekilde geliştirilmesi gereği ifade edilmiştir. Rehber İlkeler Giriş Bölümünde (41) no.lu maddede ise; Çekirdek Ağın ise; objektif planlanma metodolojisi temel alınarak planlandığı, metodoloji kapsamında en önemli kentsel düğüm noktalarının (urban nodes), limanların ve havaalanları ile sınır geçiş noktalarının tanımlandığı belirtilmektedir.

Rehber İlkeler madde 6'da TEN-T yapısındaki iki seviyeli yaklaşım açıklanmıştır. Kapsamlı Ağın; TEN-T'nin mevcut ve planlı altyapısı ile bu altyapının verimli, sosyal ve çevresel olarak sürdürülebilir olmasını sağlayacak teşvik uygulamalarından meydana geleceği belirtilmektedir. Çekirdek ağın ise; TEN-T'nin geliştirilmesi amacıyla ulaşım için en yüksek stratejik öneme sahip Kapsamlı Ağ kısımlarından oluşacağı ifade edilmiştir.

Rehber İlkeler Bölüm-2'de Kapsamlı Ağ ve Bölüm-3'te Çekirdek Ağ başlıkları altında ayrı ayrı tüm ulaştırma çeşitlerine yönelik altyapı tanımı, alt yapı gereksinimleri ve öncelikler belirlenmiştir. Ek-I'de Kapsamlı Ağ ve Çekirdek Ağ altyapısı harita gösterimine, EK-II'de listeler şeklinde düğüm noktalarına (nodes) yer verilmiştir.

Rehber İlkeler V no.lu Bölümde yer verilen “Güncelleme ve Raporlama” başlıklı madde 49 ile Komisyona Rehber İlkeler ile ortaya konan kriterler kapsamında Ek-I'de yer verilen haritalar ile Ek-II'de yer verilen listelerde olabilecek değişikliklerin (Örneğin; yeni bir limanın Kapsamlı Ağ limanı kriterlerini karşılaması veya bu kriteri karşılama yetisini kaybetmesi) anılan liste ve haritalara yansıtılması kapsamında yetki verilmiştir. Madde 49 ile ayrıca; üye ülkelerin Komisyonu Rehber İlkelerle belirlenen amaçlara ulaşılması konusunda gerçekleştirdikleri projeler ve yaptıkları yatırım ile ilgili bilgilendirmeleri; bunun yanında, Birlik mali yardımı alan Ortak Menfaat Projeleri de dahil olmak üzere yıllık dataların TEN-T ile ilgili olarak kurulan interaktif coğrafi bilgilendirme sistemi “TEN-T Teknik Bilgi Sistemi (Technical Information System for the Trans-European Transport Network (TENtec))” ile yayımlanması gerektiği kayıt altına alınmıştır.

TEN-T'nin; AB finansal destek uygulamaları arasında uygulama bütünlüğünün sağlanması amacıyla Bütünleşik Avrupa Birlik Progamı (Connecting Eruope

Facility-CEF) Tüzüğü⁵⁷ ve TEN-T Rehber İlkeleri kapsamında finansal açıdan destekleneceği belirtilmiş, Ortak Menfaat Projelerinin TEN-T ile ilgili mali yardımlardan yararlandırılması esası benimsenmiştir (EU, 2013b). Ortak Menfaat Projelerinin; yeni ulaştırma altyapısının geliştirilmesine, yeni altyapı yaratılmasına, mevcut altyapının geliştirilmesine ve rehabilitasyonuna ile ulaştırma ağının verimli kullanımını teşvik eden projeler olması gerektiği ifade edilmiştir. Ortak Menfaat Projelerinin; dört ana başlıkta özetlenen TEN-T amaçlarından (Çizelge 2.34’te belirtilmiştir.) en az ikisine ulaşılmasına katkı veren, Rehber İlkelerde Çekirdek Ağ ve Kapsamlı Ağ ile ilgili bölümlerde ortaya konan şartlara uygun, sosyo ekonomik maliyet fayda analizinde ekonomik olarak geçerli projeler olması gerektiği de ayrıca belirtilmiştir.

2.6.1 TEN-T rehber ilkeleri-kapsamlı ağ-deniz ulaştırma altyapısı

Rehber İlkeler Bölüm-2 Kısım-4; “Deniz Ulaştırma Altyapısı ve Deniz Otoyolları” başlığını taşımaktadır. Bu başlık altında ifade edilen deniz ulaştırma alt yapısı bileşenleri Çizelge 2.35’te belirtilmiştir.

Çizelge 2.35 : Kapsamlı ağ deniz ulaştırma altyapı bileşenleri (EU, 2013b).

Kapsamlı Ağ Deniz Ulaştırma Altyapı Bileşenleri
1. Deniz alanları (maritime space)
2. Deniz kanalları
3. Deniz limanları ve liman sahasında ulaştırma operasyonu ile ilgili gerekli altyapı
4. TEN-T’de yer alan limanların diğer ulaştırma modları ile bağlantıları
5. Kanal içinde gemileri bir yüzeyden diğerine yükseltmek veya alçaltmak için kullanılan havuzlar, rıhtımlar
6. Seyir yardımcıları
7. Liman yaklaşımları, liman giriş/çıkışları, geçitleri
8. Dalgakıranlar
9. Deniz Otoyolları
10. İlgili ekipmanlar
11. E-denizcilik hizmetleri ⁵⁸ ve VTMS sistemlerinin de dâhil olduğu Telematik Uygulamalar ⁵⁹

⁵⁷ İleriki bölümlerde incelenecektir.

⁵⁸ E-denizcilik servisleri; deniz ulaştırması sektöründe idari usulleri basitleştirecek ve denizde ve liman alanlarında yük verilerinin izlenmesini kolaylaştıracak gelişmiş ve birlikte çalışabilir servisleri (Örneğin; Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi No.2010/65 (EU, 2010) ile uygulamaya konulan denizcilik tek pencere (maritime single window) uygulaması) olarak tanımlanmaktadır.

⁵⁹ Rehber İlkelerde; Telematik Uygulamalar; ulaştırma ağlarında etkin bir şekilde alt yapı ve trafik yönetimi için kullanılabilir; vatandaşlara ve operatörlere emniyetli, güvenli ve kapasite etkin hizmetler sunan, bilgi, haberleşme, konum belirleme sistemleri olarak tanımlanmaktadır.

Rehber İlkelerde Kapsamlı Ağ üzerinde yer alan limanların Kapsamlı Ağ kara/demiryolu ağ bileşeni için giriş/çıkış noktaları olacakları belirtilmektedir. Limanların Kapsamlı Ağ Limanları olarak nitelendirilmesine ilişkin kriterler Çizelge 2.36’da sunulmuştur.

Çizelge 2.36 : Kapsamlı ağ liman kriterleri (EU, 2013b).

Rehber İlkeler Kapsamlı Ağ Limanı Belirleme Kriterleri	
1.	EUROSTAT tarafından yayımlanan istatistiklere göre AB’nin tüm limanlarından yapılan yolcu taşımalarında son üç yılın ortalaması referans alındığında; yıllık taşınan yolcu sayısının referans oranın %0.1’inden fazla olduğu limanlar.
2.	EUROSTAT tarafından yayımlanan istatistiklere göre AB’nin tüm limanlarından yapılan dökme yük veya diğer yük elleçlemeleri son üç yılın ortalaması referans alındığında; yıllık olarak karşılık gelen referans oranın %0.1’inden fazla yük elleçleyen limanlar.
3.	Kapsamlı Ağ içerisindeki NUTS3 bölgesine tek giriş/çıkış noktası olan ada limanları.
4.	Merkezden en uzakta olan bölgede veya periferi (dış kuşak) alanlarda yer alan en yakın Kapsamlı Ağ limanından 200 km’lik bir yarıçap dışında yer alan limanlar

Rehber İlkelerin 2 no.lu ekinde Kapsamlı Ağ limanlarının listesine yer verilmiştir. Kapsamlı Ağ limanları yine Rehber İlkelerin 1 no.lu ekinde yer verilen AB genelinde ve ülkeler düzeyinde hazırlanan haritalarda da gösterilmiştir. Rehber İlkelerde toplam 225 liman Kapsamlı Ağ Limanı, 104 liman ise Çekirdek Ağ Limanı olarak tanımlanmıştır. Rehber İlkeler 49 nolu maddesi ile Komisyona; son altı yıl yük/yolcu elleçleme ortalaması, belirlenen kriterlerin (Çizelge 2.36’da belirtilmiştir) altında olan limanların Kapsamlı Ağ’dan çıkarılması, son iki yıl yük/yolcu elleçleme ortalaması belirlenen kriterleri karşılayan limanların Kapsamlı Ağ Limanı olarak haritalarda/listelerde gösterilmesi konusunda yetki verilmiştir. Ülkelere göre liman sayıları Çizelge 2.37’de belirtilmiştir.

Çizelge 2.37 : Ülkelere göre liman sayıları. (EU, 2013b)’den uyarlanmıştır.

Ülke Adı	Kapsamlı Ağ Liman Sayısı	Çekirdek Ağ Liman Sayısı
Belçika (BE)	0	4
Bulgaristan (BG)	1	1
Danimarka (DK)	20	2
Almanya (DE)	15	6
Estonya (EE)	7	1
İrlanda (IE)	2	3
Yunanistan (EL)	20	5
İspanya (ES)	24	13
Fransa (FR)	19	8
Hırvatistan (HR)	6	1
İtalya (IT)	25	14
GKRY (CY)	1	1
Letonya (LV)	1	2
Litvanya (LT)	0	1
Malta (MT)	2	2
Hollanda (NL)	8	5
Polonya (PL)	1	4
Portekiz (PT)	10	3
Romanya (RO)	3	2
Slovenya (SI)	0	1
Finlandiya (FI)	12	5
İsveç (SE)	20	4
Birleşik Krallık (UK)	28	15
Toplam	225	104

Rehber İlkelerde yer verilen; Kapsamlı Deniz Ulaştırma Alt Yapı Gereksinimleri Çizelge 2.38’de belirtilmiştir.

Çizelge 2.38 : Kapsamlı ağ deniz ulaşırma alt yapı gereksinimleri (EU, 2013b).

TEN-T Kapsamlı Ağ Deniz Ulaştırma Alt Yapı Gereksinimleri
1. Deniz limanlarının Kapsamlı Ağ demir yolu ve karayolu hatları ile bağlantısının sağlanması.
2. Yük elleçlemesi yapan limanlarda en az bir terminalin şeffaf ücretler üzerinden ayrımcı olmayacak şekilde kullanıcılara açılması.
3. Limanlarda gemilerin çevresel performansının artırılmasına yardımcı olunması maksadıyla 2000/59/EC sayılı Tüzük ile uyumlu olarak gerekli ekipmanların ve kabul tesislerinin bulunmasının sağlanması.
4. Limanlarda 2002/59/EC sayılı Direktif kapsamında VTMS ve SafeSeaNet uygulamalarının kullanılması, 2010/65/EU Direktifi gereğince e-denizcilik hizmetlerinin verilmesi.

Rehber İlkelerde Kapsamlı Ağın geliştirilmesi amacıyla ortaya konan genel önceliklere ek olarak ve deniz ulaşırması alt yapı Ortak Menfaat Projelerinin

geliştirilmesinin teşvik edilmesi amacıyla Deniz Ulaştırma Altyapı Gelişimi Öncelikleri belirlenmiştir. Öncelikler Çizelge 2.39’da özetlenmiştir.

Çizelge 2.39 : Deniz ulaştırma altyapı gelişim öncelikleri (EU, 2013b).

TEN-T Kapsamlı Ağ Deniz Ulaştırma Altyapı Gelişim Öncelikleri
1. KMDT de dâhil olmak üzere Deniz Otoyolları uygulamalarının teşvik edilmesi.
2. Geri saha bağlantılarının geliştirilmesinin kolaylaştırılması.
3. Deniz ulaştırmasının çevresel performansı artıracak önlemlerin alınması.
4. Limanlar ile iç su yolu limanları arasındaki bağlantılar.
5. VTMS ve e-denizcilik hizmetlerinin uygulanması.
6. LNG de dahil olmak üzere alternatif yakıt sistemlerinin ve enerji etkin deniz ulaştırmasının teşvik edilmesi için yeni teknolojilerin ve buluşların tanıtılması.
7. Liman alanları içerisinde ulaştırma operasyonları için kullanılan alt yapı ve sistemlerin modernizasyonu ve kapasitesinin geliştirilmesi.

Üye ülkeler; Rehber İlkelerle uyumlu olarak Kapsamlı Ağ gelişiminin 31 Aralık 2050 tarihine kadar tamamlanabilmesi amacıyla mümkün olan tüm çabaları göstermekle yükümlü kılınmıştır.

2.6.2 TEN-T rehber ilkeleri-2013-çekirdek ağ-deniz ulaştırma altyapısı

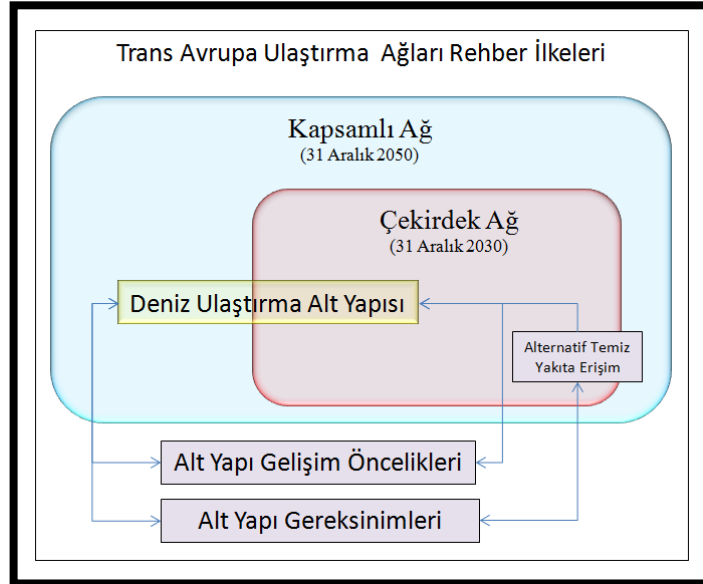
Rehber İlkeler Bölüm 3 madde 38’de yer verilen Çekirdek Ağ tanımı incelendiğinde, Çekirdek Ağın Kapsamlı Ağ üzerinde yer alan, ulaştırma altyapısının politika amaçlarına ulaşılmasını sağlayacak yüksek stratejik öneme sahip, gelişen trafik talebini ve multimodal ulaştırmaya duyulan ihtiyacı yansıtan bölümlerinden oluştuğu belirtilmektedir. Çekirdek Ağın; özellikle artan ulaştırma ihtiyacı ile başa çıkabilecek, yüksek güvenlik standartlarını sağlayan ve düşük karbon salımlı ulaştırma sisteminin gelişimine katkı yapan bir yapıda olacağı belirtilmiştir. Çekirdek Ağın; düğüm noktalarında birbirine bağlanması suretiyle üye ülkeler ve komşu ülke ulaştırma alt yapı ağları arasında bağlantıyı sağlayacağı ifade edilmektedir.

Rehber İlkeler Ek-I’inde üye ülkeler için Çekirdek Ağ altyapısı harita gösterimine ve EK-II’inde yine üye ülkeler için düğüm noktaları listelerine yer verilmiştir. Rehber İlkeler madde 41’de Çekirdek Ağ düğüm noktalarının; limanları ve havaalanları da dahil olmak üzere kentsel düğüm noktaları⁶⁰ olduğu, ilave olarak deniz ve iç su yolları limanlarını, komşu ülkeler sınır geçiş noktaları, demiryolu/karayolu terminalleri, yolcu ve yük havalimanları olduğu ifade edilmektedir. Kentsel düğüm

⁶⁰ "Urban Node" means an urban area where the transport infrastructure of the trans-European transport network, such as ports including passenger terminals, airports, railway stations, logistic platforms and freight terminals located in and around an urban area, is connected with other parts of that infrastructure and with the infrastructure for regional and local traffic (EU, 2013b).

noktaları; limanlar, yolcu terminalleri, havaalanları, demiryolu istasyonları, yük terminalleri⁶¹ ve lojistik platformlar⁶² gibi TEN-T altyapısının içinde ve etrafında yer aldığı, bu altyapının diğer kısımları ile bölgesel ve yerel trafik altyapısına bağlı kentsel alanlar olarak tanımlanmaktadır.

Çekirdek Ağ'ın Rehber İlkelerde yer bulan Kapsamlı Ağ gereksinimleri karşılaması gerektiği belirtilmektedir. İlave olarak her ulaştırma çeşidinde ek gereksinimler tanımlanmıştır. Deniz Ulaştırması alanında ise; Kapsamlı Ağ gereksinimlerine (Çizelge 2.38'de belirtilmiştir.) ilave olarak “deniz ulaştırma altyapısında alternatif temiz yakıta erişim”, gereksinim olarak belirtilmiş, temsili şemaya Şekil 2.27'de yer verilmiştir.



Şekil 2.27 : Çekirdek ağ alt yapı gereksinimleri. (EU, 2013b)'den uyarlanmıştır.

Rehber İlkeler; Çekirdek Ağ limanlarına yer vermiş, ancak bu limanların nasıl belirlendiği veya hangi kriterlere dayandığı ifade edilmemiştir. Rehber İlkeler giriş bölümünde; Çekirdek Ağın objektif bir planlama metodolojisi ile belirlenen en önemli limanları kapsamına aldığı ifade edilmiştir. Çekirdek Ağ Limanlarına ve koridor bağlantılarına Çizelge 2.40'ta yer verilmiştir.

⁶¹ Rehber İlkelerde; Yük Terminalleri (Freight Terminal) en az iki ulaştırma sistemi veya iki farklı demiryolu sistemi arasında yük aktarması yapabilecek gerekli ekipmanlarla donatılmış yapı ile liman, iç liman havaalanları ve demiryolu-karayolu terminallerinde yükün geçici olarak depolanabildiği alanlar olarak tanımlanmıştır.

⁶² Rehber İlkelerde “Lojistik Platform (Logistic Platform)”; TEN-T ile direkt bağlantısı bulunan ve en az bir Yük Terminali (Freight Terminal)ne sahip lojistik faaliyetlerin sürdürülebildiği alanlar olarak tanımlanmaktadır.

Çizelge 2.40 : Çekirdek ağ limanları (EU, 2013b).

TEN-T Çekirdek Ağ Limanları		
Ülke	Liman Adı	Koridor Bağlantısı
BE	Antwerpen, Gent Zeebrugge	North Sea-Mediterranean / Rhine-Alpine
	Oostende	
BG	Burgas	Orient/East-Med
DK	Aarhus, København	Scandinavian-Mediterranean
DE	Bremen, Bremerhaven	North Sea-Baltic / Scandinavian-Mediterranean
	Hamburg	North Sea-Baltic / Scandinavian-Mediterranean / Orient/East-Med
	Lübeck	Scandinavian-Mediterranean
	Rostock	Scandinavian-Mediterranean / Orient/East-Med
	Wilhelmshaven	North Sea-Baltic / Scandinavian-Mediterranean
EE	Tallinn	North Sea-Baltic
IRL	Cork, Dublin	North Sea-Mediterranean
	Limerick / Shannon	
GR	Athens, Igoumenitsa Patras, Thessaloniki	Orient/East-Med
	Iraklion	
ESP	A Coruña, Gijón, Huelva, Las Palmas, Palma de Mallorca, Tenerife	
	Algeciras	Mediterranean / Atlantic
	Barcelona, Cartagena Sevilla Tarragona Valencia	Mediterranean
	Bilbao	Atlantic
	Bordeaux	Atlantic
FRA	Calais, Dunkerque Marseille, Fos-sur-Mer	North Sea-Mediterranean
	Le Havre, Rouen	Atlantic
	Nantes Saint-Nazaire	
	Rijeka	Mediterranean
CRO	Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Taranto	Scandinavian-Mediterranean
	Genova	Rhine-Alpine
	Ravenna	Baltic-Adriatic
	Trieste, Venezia	Baltic-Adriatic / Mediterranean
CY	Lemesos	Orient/East-Med
LAT	Rīga, Ventspils	North Sea-Baltic
LIT	Klaipėda	North Sea-Baltic
MT	Marsaxlokk	
	Valletta	Scandinavian-Mediterranean
NL	Amsterdam, Rotterdam Terneuzen Vlissingen	North Sea-Baltic / North Sea-Mediterranean / Rhine-Alpine
	Moerdijk	North Sea-Baltic / North Sea-Mediterranean
PL	Gdańsk, Gdynia Szczecin, Świnoujście	Baltic-Adriatic
PT	Lisboa, Porto, Sines	Atlantic
RO	Constanța, Galați	Rhine-Danube
SLO	Koper	Baltic-Adriatic / Mediterranean
SF	Helsinki	North Sea-Baltic / Scandinavian-Mediterranean
	Hamina, Kotka, Turku Naantali	Scandinavian-Mediterranean
SW	Göteborg, Malmö, Stockholm, Trelleborg	Scandinavian-Mediterranean
	Luleå	
UK	Belfast, Edinburgh, Felixstowe, Harwich, Glasgow, Liverpool, Southampton	North Sea-Mediterranean
	Bristol, Cardiff, Newport, Dover/Folkestone, Grimsby/Immingham, London, Milford Haven Teesport	

Çekirdek Ağ'da yer alan limanların (fiziki durumun imkân vermediği koşullar hariç) 31 Aralık 2030 tarihine kadar demiryolu, karayolu ve uygulanabilir olduğu takdirde iç su yolu ulaştırma alt yapısı ile bağlantılarının tamamlanmış olması gerektiği

belirtilmiştir. Rehber İlkeler madde 54 ile TEN-T Çekirdek Ağ ile ilgili uygulamaların 31 Aralık 2023 tarihine kadar Komisyon tarafından gözden geçirileceği karar altına alınmıştır.

2.7 TEN-T Rehber İlkeleri-2013-Çekirdek Ağ Koridorları

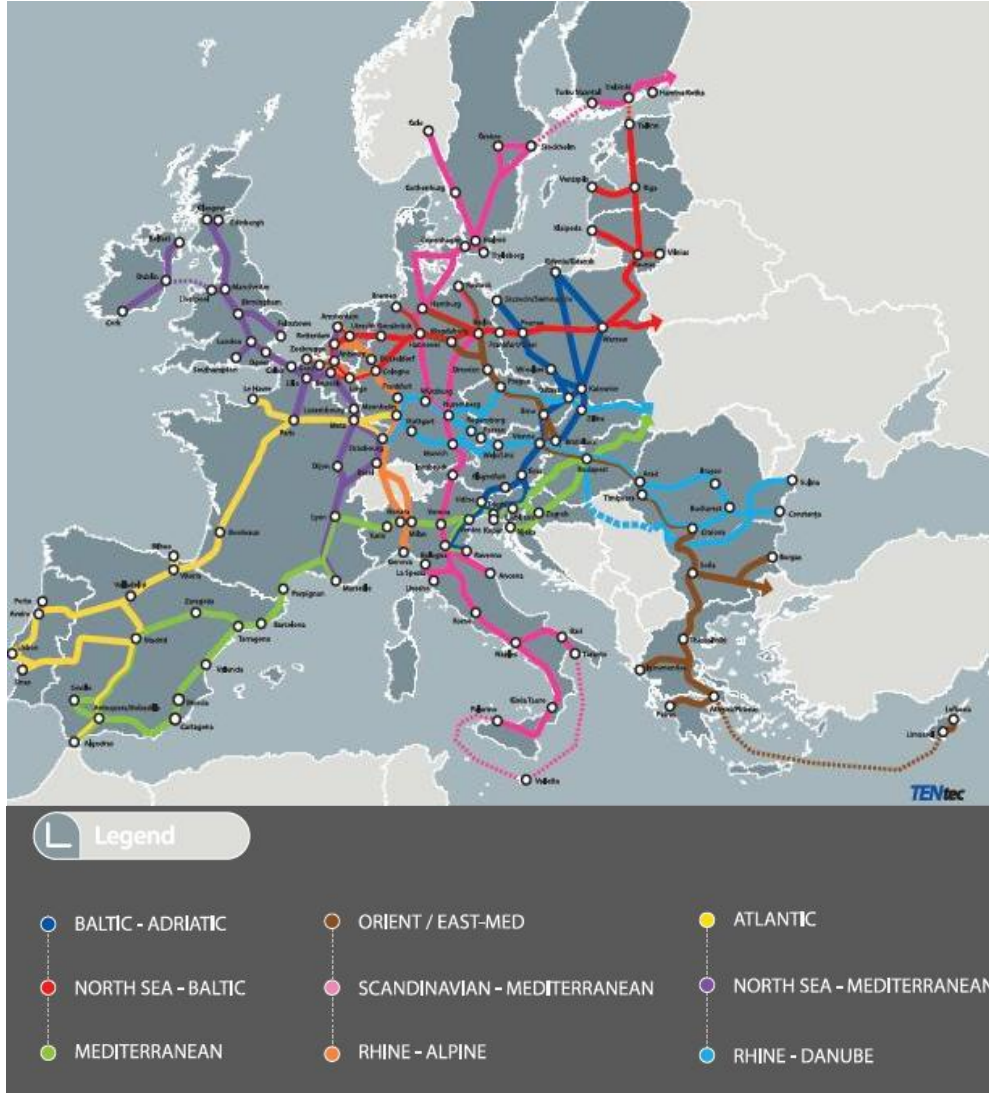
Rehber İlkelerle Çekirdek Ağ yaklaşımının uygulanmasının kolaylaştırılması amacıyla Çekirdek Ağ Koridorları uygulamasına geçilmiştir. Koridor yaklaşımı ile bölgesel/ülkesel iş birliğinin artırılması, üye ülkelerin alt yapı yatırımlarının senkronize ve koordineli bir yaklaşımla gerçekleştirilmesi amaçlanmıştır.

Rehber İlkelerde; Çekirdek Ağ Koridorlarının Tanımı başlığı altında; Koridorların Çekirdek Ağ üzerinde yer alan en önemli uzun mesafeli yük akış güzergâhlarını kapsadığı ve özellikle Birlik içinde sınır geçiş bağlantılarını geliştirmesi amacıyla tasarlandığı, multimodal olması ve Rehber İlkelerde belirtilen tüm ulaştırma çeşitlerinin kullanımına açık olması gerektiği, Koridorların en az iki sınırdan geçtiği, ve uygun olduğu sürece Deniz Otoyolları da dahil olmak üzere en az üç ulaştırma çeşidi ile ilgili olması gerektiği belirtilmiştir. Rehber İlkelerde Çekirdek Ağ Koridorlarına ilişkin bir güzergâh tanım yapılmamış, harita yayımlanmamış, Koridorların TEN-T mali destek uygulamalarını belirleyecek olan Bütünleşik Avrupa Birlik Programı (Connecting Europe Facility-CEF) Tüzüğü'nün 1 no.lu ekinde belirleneceğine atıf yapmıştır. CEF Tüzüğü'nde 9 adet Çekirdek Ağ Koridoru (Core Network Corridor)'na yer verilmiştir. Koridorlar isimleri ve güzergahları bazında Çizelge 2.41'de belirtilmiştir.

Çizelge 2.41 : Çekirdek ağ koridorları (EC, 2013a).

1.	Baltic – Adriatic
2.	North Sea – Baltic
3.	Mediterranean
4.	Orient/East-Med
5.	Scandinavian – Mediterranean
6.	Rhine – Alpine
7.	Atlantic
8.	North Sea – Mediterranean
9.	Rhine – Danube

Çizelge 2.40'ta ülkeler ve koridorlar özelinde listelenen Çekirdek Ağ limanlarını ve Çekirdek Ağ Koridorlarını gösterir haritaya Şekil 2.28'de yer verilmiştir.



Şekil 2.28 : Çekirdek ağ koridorları ve çekirdek ağ limanları (TENtec, 2014).

Rehber İlkelerde; Çekirdek Ağ Koridorlarının, ERTMS'nin ve Deniz Otoyollarının koordineli olarak uygulanmasını kolaylaştırmak maksadıyla Avrupa Koordinatörü atanmasını da öngörmüştür. Avrupa Koordinatörü Komisyon adına hareket edecek ve 22 Aralık 2014 tarihine kadar Koridorun gelişimi amacıyla bir çalışma planını Koridorla ilgili üye ülkelere sunacaktır. Plan; Koridor'da yer alan üye ülkeler tarafından onaylanması sonrasında Avrupa Parlamentosu, Konsey ve Komisyona gönderilecektir.

2.8 TEN-T Rehber İlkeleri-2013-Deniz Otoyolları

Rehber İlkelerde; Deniz Otoyollarına, Madde 21'de, ayrı bir başlık altında yer verilmiştir. Deniz Otoyolları; TEN-T'nin deniz boyutunu ortaya çıkaran ve “Engelsiz Avrupa Deniz Alanı (European Maritime Space Without Barriers)” stratejisi ile

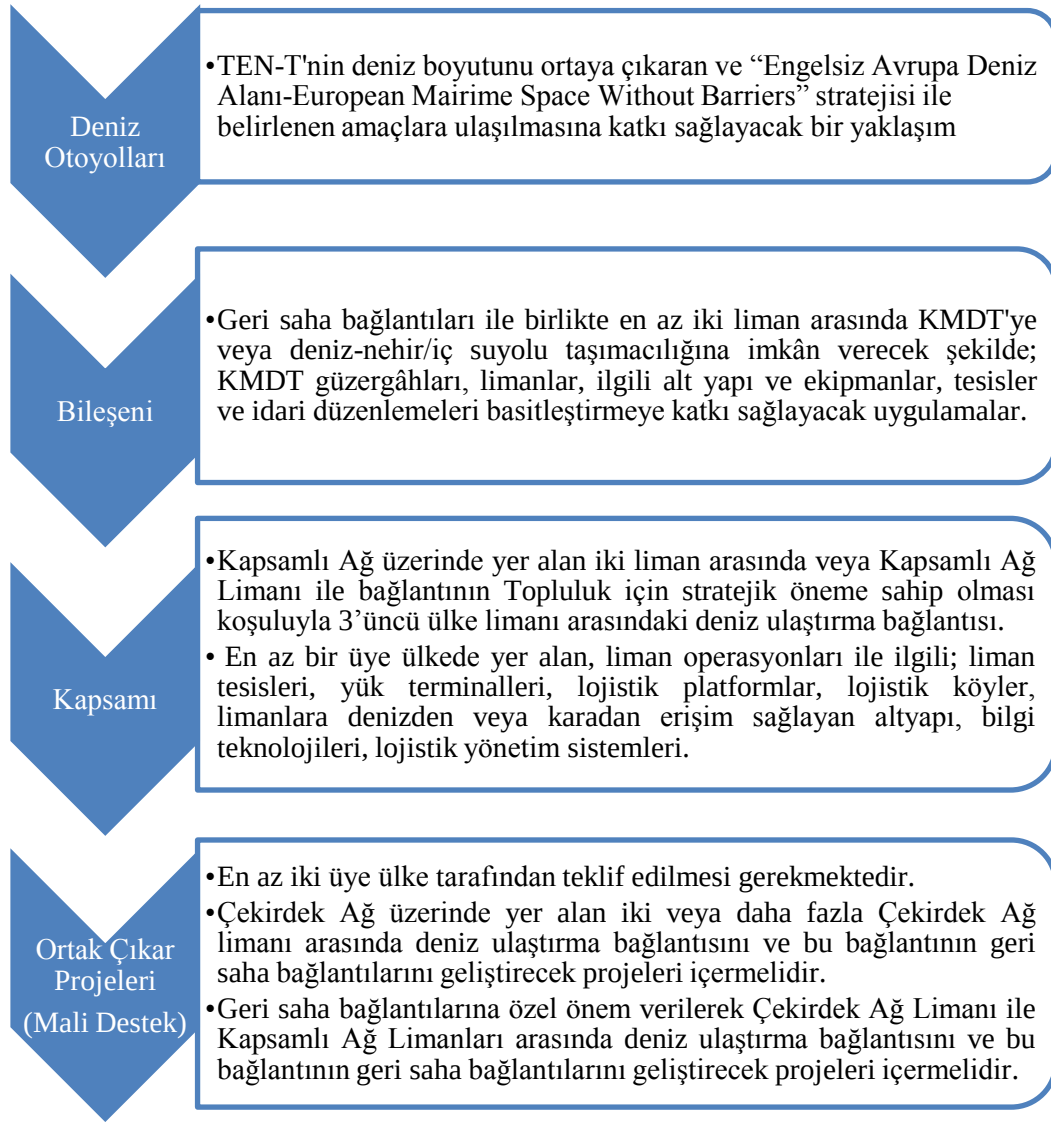
belirlenen amaçlara ulaşılmasına katkı sağlayacak bir yaklaşım olarak tanımlanmıştır.

Geri saha bağlantıları ile birlikte en az iki liman arasında KMDT'ye veya deniz-nehir/iç su yolu taşımacılığına imkân verecek şekilde; KMDT güzergâhları, limanlar, ilgili alt yapı ve ekipmanlar, tesisler ve idari düzenlemeleri basitleştirmeye katkı sağlayacak uygulamalar Deniz Otoyolları bileşeni olarak adlandırılmıştır.

Deniz Otoyollarının kapsamı; Kapsamlı Ağ üzerinde yer alan iki liman arasında veya Kapsamlı Ağ üzerinde yer alan bir liman ile Topluluk için stratejik öneme sahip 3'üncü ülke limanı arasındaki deniz ulaştırma bağlantısı, (en az bir üye ülkede yer alan) liman tesisleri, yük terminalleri, lojistik platformlar ve liman alanı dışında konuşlu ancak liman operasyonları ile ilgili lojistik köyler, bilgi ve haberleşme teknolojileri, elektronik lojistik yönetim sistemleri, emniyet, güvenlik, idari ve gümrük uygulamaları ile limanlara denizden veya karadan erişim sağlayan altyapı olarak belirtilmiştir.

TEN-T Rehber İlkeleri kapsamında hazırlanan Deniz Otoyolları kavramsal anlatım şeması Şekil 2.29'da gösterilmiştir.

Rehber İlkelerde Deniz Otoyolları kapsamında Ortak Menfaat Projeleri tanımı altında; daha geniş bir yaklaşımla doğrudan bir liman ile ilgili olmayan ve daha geniş bir platformda fayda sağlayabilecek; yük ve yolu taşımacılığının geliştirilmesine katkı sağlayacak hizmet ve uygulamaların geliştirilmesi, gemilerin gaz salınımını azaltabilecek çevresel performansı artıracak çalışmaların yapılması, liman tarama çalışmalarının, alternatif yakıt uygulamalarının, elektronik raporlama sistemlerini de içeren bilgi sistem hizmetlerinin uygulamaya konulması gibi projelerin de yer alabileceği ifade edilmiştir.



Şekil 2.29 : Deniz otoyolları. (EU, 2013b)'den uyarlanmıştır.

2.9 TEN-T Rehber İlkeleri-2013-Üçüncü Ülkelerle İşbirliği

Rehber İlkeler 8 numaralı maddesinde 3'üncü Ülkelerle İşbirliği başlığı altında; Birliğin TEN-T'nin komşu ülke ulaştırma altyapı ağına bağlanması amacıyla Ortak Menfaat Projelerini destekleyebileceği, bu projelere bir veya daha fazla üye devlette TEN-T kapasitesini geliştirecek olması kaydıyla finansal olarak da destek sağlayabileceği de kayıt altına alınmıştır. 3'üncü ülkelerle işbirliği çerçevesinde desteklenebilecek Ortak Menfaat Proje alanları Çizelge 2.42'de özetlenmiştir. Rehber İlkelerde ayrıca; finansal açıdan desteklenmemek kaydıyla deniz ulaştırmasını kolaylaştırabilecek, Deniz Otoyolları konseptini teşvik edecek projelerin geliştirilmesi amacıyla 3'üncü ülkelerle beraber çalışabileceği de ifade edilmektedir.

Çizelge 2.42 : 3'üncü ülkelerle ortak menfaat proje alanları (EU, 2013b).

3'üncü Ülkelerle Finansal Açıdan Desteklenebilecek Ortak Menfaat Projeleri Alanları
1. Trafik akışının, sınır kontrollerinin, sınır gözetleme ve sınır kontrol usullerinin kesintisiz sağlanmasına yönelik Çekirdek Ağ'ı sınır geçiş noktalarında ilgili ülke alt yapısına bağlayacak projeler
2. Ekonomik büyüme ve rekabet edebilirliğin artırılması açısından Çekirdek Ağ'ı 3'üncü ülke altyapısı ile bağlanmasını sağlayacak projeler
3. Çekirdek Ağ arasındaki bağlantıyı sağlayacak 3'üncü ülke alt yapı projelerinin tamamlanması
4. 3'üncü ülkelerde trafik yönetim sistemi uygulamaları
5. Deniz Otoyollarının teşvik edilmesi (3'üncü ülke limanlarının finansal açıdan desteklenmesi hariç)
6. 3'üncü ülkelerle iç su yolu ulaştırmasını kolaylaştıracak projeler

Rehber İlkeler Ek-III'te Türkiye, Norveç, İsviçre ve Batı Balkan Ülkeleri (Bosna-Hersek, Sırbistan, Karadağ, Arnavutluk, Makedonya) için TEN-T'nin anılan ülkelere uzatılmış şekliyle yol gösterici⁶³ haritalara yer verilmiştir. Anılan haritalar kapsamında Türkiye için Kapsamlı Ağ limanlarını, karayollarını, demiryollarını ve havaalanlarını gösteren haritalar Şekil 2.30, Şekil 2.31 ve Şekil 2.32'de gösterilmiştir.



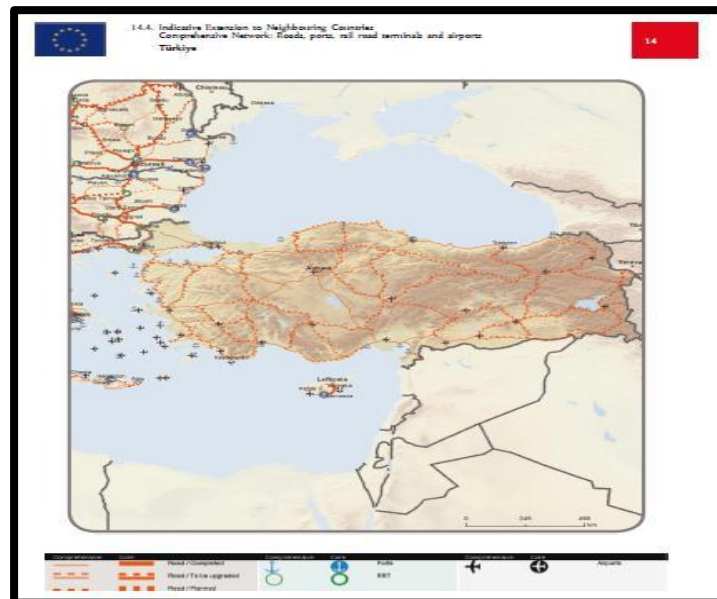
Şekil 2.30 : Rehber ilkeler Türkiye kapsamlı ağ limanları (EU, 2013b).

⁶³ Indicative Maps of the Trans European Transport Network Extended to Specific Third Countries.

Rehber İlkeler de yer verilen harita incelendiğinde toplam 18 adet limanımızın Kapsamlı Ağ limanı olarak gösterildiği anlaşılmaktadır. (Rehber İlkeler Değişiklik Teklifi ekinde yer verilen haritalarda 14 limanımızın Kapsamlı Ağ limanı olarak gösterilmektedir.) Haritalarda limanların ismi belirtilmemektedir. Ancak; coğrafi olarak bu limanların Hopa, Trabzon, Samsun, İnebolu, Ereğli, Kocaeli, Ambarlı, Bandırma, Karabiga, Çanakkale, Gökçeada, Bozcaada, Aliaga, Marmaris, Antalya, Mersin, Botaş (Ceyhan) ve İskenderun Limanları olduğu görülmektedir.



Şekil 2.31 : Rehber ilkeler Türkiye kapsamlı ağ limanları-demiryolları (EU, 2013b).



Şekil 2.32 : Rehber ilkeler Türkiye kapsamlı ağ limanları-karayolları (EU, 2013b).

Rehber İlkeler V no.lu Bölümde yer verilen “Güncelleme ve Raporlama” başlıklı Madde 49 ile Komisyona komşu ülkelerle AB arasında ulaştırma altyapı ağıları kapsamında yapılan üst düzey anlaşmalara bağlı olarak anılan ülkelere ilişkin Rehber İlkeler Ek-III’te yer verilen yol gösterici haritaların uyarlanması veya Ek-III’e haritaların dâhil edilmesi konusunda da yetki devri yapılmıştır.

Rehber İlkeler Ek-III’te yer verilen Norveç ile ilgili haritada iki Norveç Limanının (Haritada liman isimlerine yer verilmemiştir ancak coğrafi açıdan bakıldığında Oslo ve Bodo limanları olduğu görülmektedir.) Çekirdek Ağ limanı olarak belirlendiği görülmektedir.

2.10 Bütünleşik Avrupa Birlik Programı

TEN-T Rehber İlkelerinin kabul edildiği tarihte, yani 11 Aralık 2013 tarihinde (EU) No 1316/2013 sayılı Tüzük ile “Bütünleşik Avrupa Birlik Programı (Connecting Europe Facility-CEF)⁶⁴ da teşkil edilmiştir (EU, 2013a). Gelişme sırasında 01 Ocak 2014 tarihinde TEN-T EA görevlerini; CEF, akıllı, çevre dostu ve entegre ulaştırma sistemleri özelinde Horizon-2020 Programını ve TEN-T ve Marco Polo II programları kapsamında devam eden projeleri yönetmek üzere INEA’ya devretmiştir.

CEF’in teşkil edilmesi ile birlikte; Beyaz Kitap-Tek Avrupa Ulaştırma Alanı İçin Yol Haritası ile teklif edilen “Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Çekirdek Ağının ve diğer alt yapı programlarının tamamlanabilmesi amacıyla Yapısal ve Uyum Fonları ile TEN-T programlarını kapsayacak bir alt yapı bütçe programının geliştirilmesi” önerisi de uygulama alanına kavuşmuştur. CEF; Trans Avrupa Ağları genelinde; TEN-T, Trans Avrupa Haberleşme Ağları ve Trans Avrupa Enerji Ağlarının desteklenmesi ile ilgili mali hususları da kapsamaktadır (EU, 2013a).

CEF; TEN-T Rehber İlkelerinde tanımı yapılan ve çerçevesi çizilen Ortak Menfaat Projelerinin, Birlik mali programları kapsamında desteklenmesine yönelik koşulları, usul ve yöntemleri de ortaya koymaktadır. Programın uygulamaya konulması ile TEN-T alanında yatırımlara hız kazandırılması da amaçlanmıştır. Topluluğun son dönemde uygulamaya koyduğu Horizon-2020 Araştırma ve Yenilik Çerçeve Programı (the Framework Programme for Research and Innovation) kapsamında

⁶⁴ Program Trans-Avrupa Ağları Finansman Aracı (AB Bakanlığı, 2015a) ve Bütünleşik Avrupa Programı (AB Bakanlığı, 2014d) olarak iki ayrı şekilde adlandırılmaktadır.

ulaştırma alanında; akıllı, çevre dostu, erişilebilir ve entegre ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesi amacıyla daha ziyade “Pazar” odaklı yenilikçi uygulamaların desteklenmesinin önü açılmıştır. Bu kapsamda; CEF’in Horizon-2020 Çerçeve Programı ile uyumlu/koordineli olarak yürütülmesi esası benimsenmiştir.

CEF Tüzüğü’nün giriş bölümünde “Tek Avrupa Ulaştırma Alanı İçin Yol Haritası” isimli Beyaz Kitaba atıfta bulunularak TEN-T politikasının “2030 yılına kadar 300 km’den daha öteye taşınan karayolu yüklerinin %30 oranında denizyolu ve demir yoluna aktarılması bu oranın 2050’de %50’nin üzerine çıkarılması” hedefini ortaya koyduğuna vurgu yapılmıştır.

CEF Tüzüğü’nün “Özel Sektörel Amaçlar” başlıklı 4 no.lu maddesinde ise CEF’in belirli sektörel amaçlara ulaşılmasını sağlanmasına katkı yapacağı belirtilmiştir. Bu madde kapsamında; gelecek dönemde beklenen ulaştırma akışlarına hazırlanılması bakış açısıyla, tüm ulaştırma çeşitlerinde yenilikçi düşük karbon salınımı ve enerji-efektif ulaştırma sistemlerinin kullanılmasına imkân sağlayacak geçiş ile sürdürülebilir ulaştırma sistemlerinin uygulamaya konulması da amaçlar arasında sayılmıştır. Bu amaca ulaşıp ulaşılmadığı hakkında yapılacak değerlendirmede göz önünde bulundurulacak kriterlerden birisi; TEN-T’de alternatif yakıt sistemleri ile tesis edilen Çekirdek Ağ liman sayısı olacaktır.

Diğer bir sektörel amaç; ulaştırma altyapısına erişimi sağlarken, ulaştırma modlarının bağlantılarının ve entegrasyonunun optimize edilmesi, ulaştırma servislerinin birlikte çalışabilirliğini artırmak olarak belirlenmiştir. Bu amaca ulaşıp ulaşılmadığı hakkında yapılacak değerlendirmede göz önünde bulundurulacak kriterlerden birisi Deniz Otoyolları yoluyla limanlar arasında yeni kurulan veya geliştirilen deniz ulaştırma bağlantıları olacaktır.

CEF Tüzüğü’nde; bazı Ortak Menfaat Projelerinin üçüncü ülkeler⁶⁵ ile bağlantıları olması gerektiği veya üçüncü ülkelere geçmesi gerektiği de belirtilerek; Program

⁶⁵ CEF Tüzüğü’nün tanımlar bölümünde “Komşu Ülkeler (Neighbouring Countries)” tanımı yer almaktadır. Komşu Ülkeler; Avrupa Komşuluk Politikası (European Neighbouring Policy) kapsamında; Stratejik Ortak (Strategic Partnership), Genişleme Politikası (Enlargement Policy), Avrupa Ekonomik Alanı (European Economic Area) ve Avrupa Serbest Ticaret Birliği (European Free Trade Association) ülkelerini kapsamaktadır. “Üçüncü Ülkeler (Third Country)” tanımı ise Komşu Ülkeler tanımı ile belirlenen ülkeler ve Tüzük kapsamında belirlenen amaçlara ulaşılmasına Avrupa Birliği’nin işbirliği yapabileceği ülkeler olarak tanımlanmaktadır. Anılan tanımlar kapsamında; Türkiye’nin Tüzük içerisinde öncelikle Komşu Ülkeler arasında yer aldığı, daha geniş ifade ile tanımlanan Üçüncü Ülkeler içerisinde değerlendirildiği anlaşılmaktadır.

kapsamında AB'nin iç ve dış finansman araçları ile bahse konu projelerle ilgili işlemleri basitleştirmesi ve katkı sağlaması gereğine vurgu yapılmıştır.

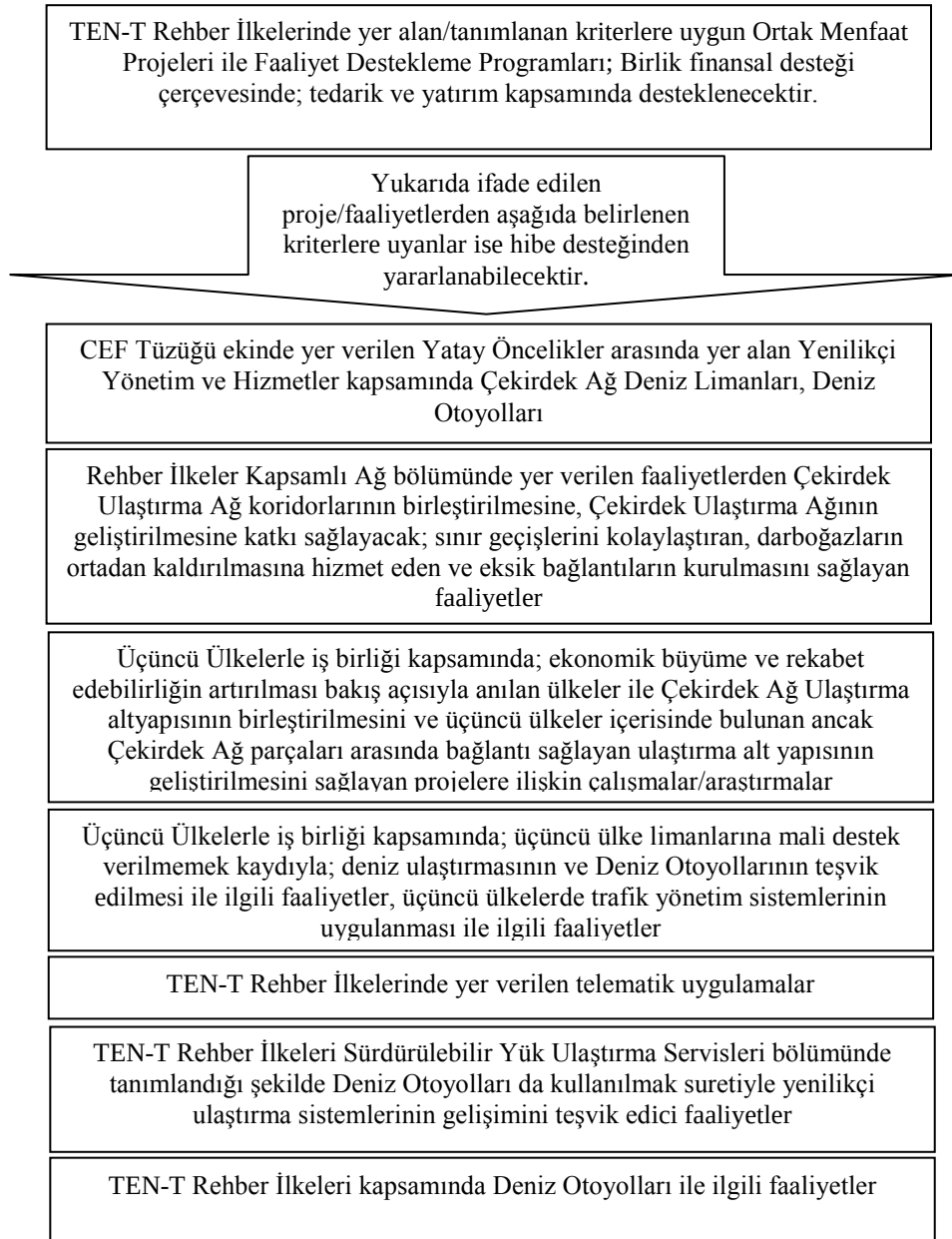
Tüzük ile Üçüncü Ülkeler ve/veya Üçüncü Ülkelerde yerleşik ticari müesseselere; Ortak Menfaat Projelerinin gerçekleştirilmesine katkı sağlayacak faaliyetler içerisinde yer aldıkları takdirde mali destek verilebileceği karara bağlanmıştır. Ancak bu destek anılan faaliyete başka AB fonları/programları veya CEF'in diğer bileşenleri kapsamında mali destek sağlanmamış olması şartı ile kısıtlanmıştır (EU, 2013a).

CEF Tüzüğü ile; program kapsamında üçüncü ülkelerin yer aldığı veya üçüncü bir ülkede gerçekleştirilecek Ortak Menfaat Projelerinin mali destek açısından değerlendirilmesi TEN-T Rehber İlkeleri ekinde yer verilen üçüncü ülkelere ilişkin yön gösterici haritaların dikkate alınacağı belirtilmiştir. Bu kapsamda; TEN-T Rehber İlkeleri ekinde yer alan ve Şekil 2.30, Şekil 2.31 ve Şekil 2.32'te yer verilen Türkiye'ye ilişkin haritalar önem kazanmaktadır.

CEF kapsamında; TEN-T Rehber İlkelerinde yer alan/tanımlanan kriterlere uygun Ortak Menfaat Projeleri ile Faaliyet Destekleme Programları; Birlik finansal desteği çerçevesinde; tedarik ve yatırım kapsamında desteklenecektir. Destekleme; kredi verilmesi, kredi kapsamında garanti verilmesi veya öz kaynak kullanımı şeklinde olabilecektir. Ulaştırma alanında sağlanacak destekleme metodolojisi (deniz ulaştırması ve Deniz Otoyolları özelinde incelenerek) Şekil 2.33'te gösterilmiştir.

Komisyon 14 Mayıs 2013 tarihinde yayımladığı Bildirge (EC, 2013d) kapsamında; Marco Polo Programının CEF'e entegre edilmesini ve TEN-T Rehber İlkeleri çerçevesinde Deniz Otoyolları da dahil olmak üzere projelerin CEF altında desteklenmesini teklif etmiştir.

CEF Tüzüğü eklerinde; TEN-T Rehber İlkeleri ile belirlenen yaklaşım çerçevesinde TEN-T Çekirdek Ağ Koridor güzergâhlarına yer verildiğini önceki bölümlerde belirtilmiştir. CEF eklerinde ayrıca; her koridor ile ilgili olarak ayrıca "Önceden Tanımlanmış Projelere" de yer verilmiştir. Anılan projelerin hibe şeklindeki finansal destek kapsamında destekleneceği karara bağlanmıştır.



Şekil 2.33 : CEF destekleme metodolojisi. (EU, 2013a)’dan uyarlanmıştır.

TEN-T Rehber İlkeleri-2013; TEN-T Rehber İlkeleri (2004) yılı değişiklikleri kapsamında belirlenen 30 adet öncelikli projenin Çekirdek Ağ tanımı altında yorumlanması gerektiğini kayıt altına almıştır. Bu çerçevede; “Önceden Tanımlanmış Projelerin” 30 öncelikli proje kapsamında başlatılmış/devam eden projeler olduğu şeklinde yorumlanabilir. “Önceden Tanımlanmış Projeler” arasında yer alan Liman ve Deniz Otoyolları projelerinden bir kısmına çalışmamız kapsamında değerlendirilmesi amacıyla Çizelge 2.43’te yer verilmiştir.

Çizelge 2.43 : CEF kapsamında hibe şeklinde desteklenecek önceden belirlenmiş liman ve deniz otoyolları projeleri⁶⁶ (EU, 2013a).

Liman/Liman Kümesi	Destekleme alt Başlığı	Projeler
Trieste, Venenezia, Ravenna, Koper	Limanlar	Liman bağlantılarının, multimodal platformların geliştirilmesi.
Helsinki - Tallinn	Limanlar, Deniz Otoyolları	Liman bağlantıları, multimodal platformların geliştirilmesi, buz kırma kapasitesi geliştirme, Deniz Otoyolları
Barcelona	Limanlar	Demiryolu ağının, liman ve havaalanı ile bağlantısının sağlanması
Rijeka	Limanlar	Liman altyapı kapasitesinin yükseltilmesi, multimodal platformların geliştirilmesi, liman bağlantılarının geliştirilmesi
Thessaloniki, Igoumenitsa	Limanlar	Liman altyapı kapasitesinin yükseltilmesi, multimodal bağlantılarının geliştirilmesi
Athina/Piraeus/Heraklion – Lemesos	Limanlar, Deniz Otoyolları	Liman kapasitesi ve multimodal ara bağlantılar
Lemesos – Lefkosia	Limanlar, Multimodal Platformlar	Trafik yönetim sistemi, modal ara bağlantılarının iyileştirilmesi, araştırma ve iş (works)
Patras	Limanlar	Liman ara bağlantıları, multimodal platformların geliştirilmesi
Hamina/Kotka – Helsinki	Limanlar	Liman ara bağlantıları, demiryolu iyileştirilmesi, buz kırma kapasitesi
Turku/Naantali – Stockholm	Limanlar, Deniz Otoyolları	Liman ara bağlantıları, buz kırma kapasitesi
Rostock	Limanlar, Deniz Otoyolları	Liman demiryolu bağlantısı, düşük emisyonlu ferri ulaştırması, buz kırma kapasitesi
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Limanlar	Liman ara bağlantıları, multimodal platformların geliştirilmesi
Palermo/Taranto - Valletta/Marsaxlokk	Limanlar, Deniz Otoyolları	Liman ara bağlantıları
Genova	Limanlar	Liman ara bağlantıları
Le Havre	Limanlar	Liman kapasitesi üzerine araştırma ve işler, Deniz Otoyolları ve ara bağlantılar
Port of Marseille-Fos	Limanlar	Liman ara bağlantıları ve multimodal terminaller
Constanța	Limanlar, Deniz Otoyolları	Liman ara bağlantıları, Deniz Otoyolları

CEF kapsamında 2014-2020 periyodu için tahsis edilen bütçe 33.242.259.000 avro'dur. Bu miktarın 26.250.582.000 avroluk kısmı ulaştırma alanına ayrılmıştır. Ulaştırma alanına ayrılan bütçenin 11.305.500.000 avroluk kısmı ise Uyum Fonlarından yararlanma hakkı olan ülkeler⁶⁷ tarafından kullanılacaktır.

CEF Tüzüğü ile Komisyonun 2014-2020 dönemi için Çok Yıllı Çalışma Programını kabul etmesi öngörülmüştür. Komisyon 26 Mart 2014 tarihinde bu programı (Multi-Annual Work Programme 2014 for financial assistance in the field of Connecting

⁶⁶ Çizelgede projelerin bir kısmına yer verilmiştir.

⁶⁷ Hâlihazırda Bulgaristan, Hırvatistan, GKRY, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Yunanistan, Macaristan, Letonya, Litvanya, Malta, Polonya, Portekiz, Slovakya ve Slovenya Uyum Fonlarından yararlanma hakkına sahip ülkelerdir.

Europe Facility (CEF)-Transport sector for the period 2014-2020) kabul etmiştir (EC, 2014e). Programın 4 nolu eki Deniz Otoyolları projesi kapsamında yapılacak işler ve çalışmalara ilişkin teklifleri kapsamaktadır.

Çalışma Programı 2014 yılı Eylül ayından geçerli olmak üzere; Deniz Otoyolları projelerinin desteklemesine 100 milyon avrosu Uyum Fonları kapsamında kullanılmak üzere toplam 350 milyon avro hibe kapsamlı mali destek uygulanması öngörülmüştür (EC, 2014e). CEF kapsamında TEN-T'ye ilişkin ilk proje teklif çağrısı Eylül 2014 ayında yayımlanmış, 26 Şubat 2015 tarihine kadar proje tekliflerinin alınmasına başlanmıştır.

2014 yılı Teklif Çağrısı kapsamında yapılan incelemede; yeni Deniz Otoyolları bağlantılarının tesis edilmesi amacıyla yapılacak proje tekliflerinin, iki ayrı AB üyesi ülkede konuşlu iki farklı liman (Çekirdek Ağ Limanı-Çekirdek Ağ Limanı veya Çekirdek Ağ Limanı-Kapsamlı Ağ Limanı) ve ilgili denizcilik şirketini kapsaması, proje teklifinin ilgili iki AB üyesi ülkeden de resmi destek aldığının gösterilmesi gerekmektedir. Deniz Otoyolları konseptinin multimodal yapısı çerçevesinde; denizyolu bağlantısı ile ilgili lojistik şirketlerinin, geri saha bağlantılarını sağlayan şirketlerin vb. paydaşların proje tekliflerinde yer alması tavsiye edilmektedir (INEA, 2014e).

3. TÜRKİYE’NİN ÇALIŞMALARI KAPSAMINDA İNCELEME

Türkiye; gerek deniz ulaştırması ve liman gelişimi gerekse de AB müktesebatına uyum da dâhil olmak üzere Ulaştırma ve TEN-T alanında bir çok çalışma içinde yer almış, ikili eşleştirme projeleri yanında milli ve AB destekli projeler yürütmüştür. Liman gelişim kararlarının sağlıklı bilgi ve verilere dayandırılmasını sağlamak üzere 1999 yılında başlatılan, 2001 yılında tamamlanan “Limanlar Ana Planı” çalışması bu çalışmalardan bir tanesidir.

”Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Projesi” çalışması ise Ulaştırma Bakanlığı ile İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörlüğü arasında 18 Aralık 2003 tarihinde imzalanan sözleşme çerçevesinde yapılmış olup bu çalışma ile ulaştırma alanında ülkemizin mevcut durumu, ülkemizi etkileyen iç ve dış koşullar ve uzun vadede alınması gereken tedbirler ve hedefler ortaya konulmuştur.

Ulaştırma Bakanlığı demiryolu, deniz ve karayolu ulaştırma sektörlerinde dört tane AB destekli proje yürütmüştür. Bu projeler; “Türk Demiryolu Sektörünün Güçlendirilmesi ve Yeniden Yapılandırılması”, “Türk Karayolu Tasımacılık Sektörüne Yardım”, “Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığının Emniyetinin Artırılmasına Destek”, “Türkiye Limanlarında ve Liman Alanlarında Deniz Güvenliğinin Geliştirilmesi Projesi”dir. Ayrıca; çalışmamız kapsamında incelenen “Türkiye için Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Degerlendirmesi (TINA) Çalışması” da önemli bir “Teknik Destek” projesidir (Ulaştırma Bakanlığı, 2007).

3.1 IV Numaralı Pan Avrupa Koridoru İle İlgili Çalışmalar

Koridor ülkeleri Almanya, Çek Cumhuriyeti, Avusturya, Slovakya, Macaristan, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan ve Türkiye’dir. Almanya’dan başlayan kordior, güney-doğu yönünde Çek Cumhuriyeti ve Macaristan üzerinden geçerek, ikiye ayrılarak Romanya ve Bulgaristan, müteakiben Yunanistan ve Türkiye yönünde erişim sağlamaktadır. Koridor Karadeniz’de Köstence, Ege Denizinde Selanik ve Marmara Denizinde İstanbul Avrupa Yakasında sona ermektedir. Koridor haritasına Şekil 3.1’de yer verilmiştir.



Şekil 3.1 : IV numaralı pan Avrupa koridoru haritası (EC, 2005).

Koridor AB'nin birçok (o dönemde) yeni üye olmuş/adaylığı kabul edilmiş ülkesini kapsadığı için TEN-T'nin temel güzergâhı olarak da görülmüştür (EC, 2005). Koridor, TEN-T'nin 22 numaralı öncelikli demiryolu projesinin bir çok bölümünü, 7 numaralı öncelikli karayolu aksını (Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest) içerisinde barındırmaktadır. Koridor 1994 yılında icra edilen 2'nci Trans Avrupa Ulaştırma Konferansında teşkil edilmiş, Mutabakat Muhtırası 1999 yılında Varşova'da imzalanmıştır.

Türkiye'nin koridor kapsamındaki projeleri; Halkalı-Kapıkule demiryolu bağlantısı ve MARMARAY projesidir. AB tarafından hazırlanan ve koridor çalışmalarının değerlendirildiği raporda Haydarpaşa limanına da atıf yapılmıştır. Türkiye'nin konteyner limanlarının kapasite artırımı için Avrupa Yatırım Bankasından 36 milyon avro kredi kullandığı bunun önemli bir kısmının Haydarpaşa Limanı için harcandığı ifade edilmektedir (EC, 2005).

3.2 Karadeniz Pan Avrupa Ulaştırma Alanı Kapsamındaki Çalışmalar

Karadeniz Pan Avrupa Ulaştırma Alanı⁶⁸ ile ilgili çalışmalarda yer alan ülkeler Türkiye, Gürcistan, Rusya, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan ve Moldova'dır. Çalışmalara; Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) ülkeleri Ermenistan ve Azerbaycan ile Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü

⁶⁸ Karadeniz Pan Avrupa Ulaştırma Alanı ile ilgili ilk toplantı 23-24 Kasım 1998 tarihinde Gürcistan'ın Tiflis kentinde yapılmıştır. Toplantıda; katılımcı ülkeler (Moldova hariç) tarafından Mutabakat Muhtırası imzalanmıştır. Mutabakat Muhtırasında Karadeniz Ulaştırma Alanında mevcut uluslararası işbirliğinin daha da geliştirilmesinin amaçlandığı ifade edilmiştir.

gözetimci statüsünde iştirak etmiştir. 1999 yılında İstanbul/Türkiye’de yapılan ikinci Yönlendirme Komitesi Toplantısında çalışmalar kapsamında izlenecek program kabul edilmiştir. Limanlar alt yapı hizmetleri ve geri saha bağlantıları ile ilgili Çalışma Grubu Türkiye’nin Başkanlığında çalışmalarını sürdürmüştür. Karadeniz Pan Avrupa Ulaştırma Alanı kapsamında dokümanlarda yer verilen limanlar Çizelge 3.1’de belirtilmiştir.

Çizelge 3.1 : Karadeniz pan Avrupa ulaştırma alanı-limanlar (EC, 2005).

Karadeniz Pan Avrupa Ulaştırma Alanı İçinde Yer Verilen Limanlar	
Ülke	Limanlar
Bulgaristan	Burgas, Lom, Nesebur, Ruse, Varna, Vidin
Gürcistan	Batumi, Poti, Sokhumi
Romanya	Braila, Constanta, Galati, Mangalia, Sulina, Tulcea
Türkiye	Antalya, Gemlik, Hopa, İstanbul, İzmir, Kocaeli (İzmit), Samsun, Trabzon
Rusya	Novorossiysk, Rostov, Tuapse
Ukrayna	Berdyansk, Feodosiya, Illichivsk, Izmayil, Kerch, Kherson, Kiev, Kiliya, Mariupoli, Mykolayiv, Odesa, Reni, Sevastopol, Yalta, Yuzhnyy
Yunanistan	Alexandroupolis, Kavala, Thessaloniki

Karadeniz Pan Avrupa Ulaştırma Alanı ile ilgili olarak; gündeme alınan projeler arasında 1999 yılında Romanya Köstence Limanı ile Gürcistan Poti Limanı arasında tren-feribot seferlerinin başlatılması, Romanya Köstence Limanı ile ilgili geliştirme (konteynır limanı genişletme, yeni mavna terminali inşası) projeleri, Selanik Limanına yeni rıhtım inşası, Kavala limanının genişletilmesi projesi ve Türkiye Kumport Limanının finansman olanaklarının araştırılması projeleri yer almıştır (EC, 2005).

3.3 TRACECA Kapsamındaki Çalışmalar

TRACECA ekseni Batı - Doğu yönünde Karadeniz kesimini denizden ve karadan kat etmektedir. Bulgaristan ve Romanya limanları ile Türkiye ve Gürcistan limanları (Poti ve Batumi) arasında denizyolu olanaklarına ek olarak, Türkiye’de Karadeniz sahil yolu olarak anılan eksene karayolu olanakları sağlamaktadır. Koridor, Azerbaycan’da Baku - Aktau ve Baku - Türkmenbaşy Hazar denizi feribotları ile Merkezi Asya Ülkeleri Kazakistan ve Türkmenistan demiryollarına erişmekte ve buradan da Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan’a ulaşmakta ve Çin ve Afganistan sınırlarına dayanmaktadır (DLH, 2010).

“TRACECA 2015 Stratejisi” 2006 yılında Sofya’da yapılan AB TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu (IGC-TRACECA) Bakanlar Konferansında kabul edilmiştir. Doküman ile üye ülkelerin TRACECA programı çerçevesinde 2015 yılına kadar tüm ulaştırma modlarının geliştirilmesinde ele alacakları temel öncelikler belirlenmeye çalışılmıştır. TRACECA stratejisi kısa, orta ve uzun vadeli 6 temel dayanak üzerinde oluşturulmuştur. Bunlar;

- Ulaştırmanın kurumsal boyutunun geliştirilmesi,
- Alt yapı şebekelerinin uyumlaştırılması/bütünleştirilmesi,
- Kesintisiz çok modlu taşımacılık zincirinin oluşturulması (limanların modernizasyonu, Deniz Otoyollarının geliştirilmesi),
- Bölgede adil ve açık bir hava taşımacılık pazarının oluşturulması, AB ile TRACECA bölgesi arasında hava trafik yönetiminin entegrasyonu,
- TRACECA bölgesinde taşımacılığın daha güvenli, emniyetli ve sürdürülebilir hale getirilmesi,
- Ulusal finans programlarının geliştirilmesi, bölgesel ve uluslararası kaynakların öncelikli projelere yönlendirilmesi, kamu-özel sektör ortaklıklarının teşvik edilmesi olarak belirtilebilir.

TRACECA ulaştırma koridorunda kilit amaçlardan bir tanesi deniz ulaştırmasının rekabet kapasitesini ve de özellikle denizcilik alanında kesintisiz yük akışındaki önemini arttırmaktır. TRACECA koridoru boyunca önemli limanlar şunlardır: Ilichevsk (Ukrayna), Constantza (Romanya), Varna, Burgaz (Bulgaristan), İzmir, Derince, Haydarpaşa, Samsun, Bandırma, Mersin, İskenderun (Türkiye), Poti ve Batum (Gürcistan), Bakü Uluslararası Deniz Ticaret limanı (Azerbaycan), Aktau Deniz Ticaret limanı (Kazakistan), Türkmenbaşı (Türkmenistan) (UDHB, 2014).

Türkiye’nin TRACECA’da entegre olduğu projelere örnek olarak, Van gölündeki feribot seferleri, Karadeniz Sahilyolu Projesi ve yolcu taşımacılığı açısından Boğaz Tüp Geçiş Projesi gösterilebilir. (Bakanoğlu, 2008).

TRACECA⁶⁹ kapsamında Türkiye'nin dâhil olduğu projeler arasında çalışmamız konusu kapsamında irdelenmesinde fayda olduğu değerlendirilenler aşağıda detaylandırılmıştır:

Karadeniz Bölgesinde deniz ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesini amaçlayan, “Trans Avrupa Ağları ile TRACECA Koridorları Arasındaki Denizcilik Bağlantılarının İyileştirilmesi Projesi”, 16 Nisan 2007 tarihinde başlamış, 16 Nisan 2009 tarihinde tamamlanmıştır. Toplam maliyeti 2.5 milyon avro olan proje Proje AB tarafından finanse edilmiştir. Projenin paydaşları; Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Ukrayna ve Türkiye’dir. Proje çerçevesinde; Karadeniz Bölgesindeki deniz ulaştırmasının durumu hakkında pazar analizi, IMO ve ISPS Code kapsamında güvenlik yönetimi sistemlerinin geliştirilmesi işlemleri tamamlanmış, liman bilgi ve iletişim sistemleri için pilot çalışmalar yapılmıştır.

Proje kapsamında ayrıca; Samsun limanı ile diğer Karadeniz’e kıyısı olan TRACECA ülkeleri limanları arasında daha iyi bir karayolu-denizyolu kombine taşımacılığı sunulması amacıyla (Ro-Ro Fery) bir fizibilite raporu hazırlanması, Karadeniz’de potansiyel Ro-Ro fery taşıma hatlarının belirlenmesi amaçlanmıştır, Filyos Limanı ön fizibilite çalışması yapılması hedeflenmiştir. Projenin; orjinal İş Tanım Dokümanında Samsun limanı için rail-fery terminali için taslak fizibilite çalışması öngörüldüyse de çalışma dönemi içerisinde rail-ferry terminali geliştirme çalışmalarına başlanmış olması sebebiyle proje yürütme kurulu ve TRACECA Türkiye Sekreterliği proje sonuçlarını Samsun Limanı Ro-Ro fizibilite çalışması olarak değiştirilmesine karar vermişlerdir (TRACECA, 2009).

2009-2011 yılları arasında gerçekleştirilen projelerden biri ise “Karadeniz ve Hazar Denizi için Deniz Otoyolları Projesi”dir. Projeye taraf olan ülkeler Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Türkmenistan, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya ve Türkiye’dir. Türkiye proje kapsamında Derince ve Samsun limanlarını önermiştir. 2.5 milyon avro bütçeli projenin amacı; TRACECA koridoru boyunca ticaret ve ulaştırmayı geliştirmek, Karadeniz ve Hazar Denizini birbirine bağlayan intermodal yük taşımacılığını geliştirmek ve desteklemek amacıyla “Deniz Otoyolları” kavramını geliştirmek ve deniz-kara bağlantıları hakkında ayrıntılı bir çalışma

⁶⁹ 2004 yılında Bakü’de toplanan Karadeniz-Hazar Bölgesi ulaştırma Bakanları Toplantısı sonrasında Hazar-Karadeniz İşbirliği geliştirilmiştir. Bakü Toplantısına TRACECA ülkeleri yanında Rusya ve Beyaz Rusya’da katılmıştır. Bakü süreci sonrasında 4 uzman grubu Havacılık, Güvenlik, Kara ve Demir Yolu Ulaştırması ve Alt Yapı alanlarında çalışmaya başlamıştır (EC, 2007a).

yapmak olarak özetlenebilir. Proje sonucunda; 2011 yılında başlayacak “Lojistik Merkezleri ve Deniz Otoyolları” projesinde; Türkiye, Kafkasya ve Orta Asya arası Karayolu taşımacılığının Karadeniz ve Hazardeniz üzerinden yeni Ro-Ro hatlarına kaydırılması, yeni Karadeniz Ro-Ro/Demiryolu Feri Projeleri ve Ukrayna/Samsun/Gürcistan Limanları konularının incelenmesine karar verilmiştir (TRACECA, 2011).

TRACECA kapsamında Ocak 2009 ayında başlatılan diğer bir proje ise “Lojistik Merkezleri Projesi”dir. Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Moldova, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya ve Türkiye’nin taraf olduğu projenin bütçesi 3.5 milyon avro olarak belirlenmiştir. Projeden hedeflenen çıktılar; lojistik şebekeleri ile ilgili alt yapı analizleri, lojistik merkez projelerinin belirlenmesi, seçilmiş projeler için fizibilite çalışmalarının hazırlanması olarak özetlenebilir. Proje kapsamında; İzmir, İstanbul, Hopa, Samsun, Trabzon limanlarında incelemeler de bulunulmuştur.

TRACECA kapsamında çalışma konumuz ile ilgili diğer önemli gelişme üye ülkeler tarafından “Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesinde Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi Hakkında Mutabakat Muhtırası”nın 19 Nisan 2007 tarihinde Arnavutluk, Azerbaycan, Bulgaristan, Gürcistan, Yunanistan, Moldova, Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan, Ukrayna ve Ermenistan tarafından Belgrad’da imzalanmasıdır. Mutabakat Muhtırasının; imzalayan devletlerden sekizinin anlaşmayı onaylaması veya onay sürecinin tamamladığını KEİ Uluslararası Daimi Sekreteryasına bildirmesini takip eden ayın ilk günü yürürlüğe girmesi öngörülmüştür. Bu çerçevede; Mutabakat Muhtırası 1 Aralık 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir (BSEC, 2014).

Türkiye; Mutabakat Muhtırasının uygun bulunduğu dair Kanun Tasarısını 24 Aralık 2008 tarihinde TBMM’ye sunmuştur (TBMM, 2014). Tasarı gerekçesinde (özetle); Mutabakat Muhtırasının Karadeniz ve Hazar Denizi ülkeleri arasında bütünleşik bir ulaştırma sisteminin geliştirilmesi, Trans Avrupa Ulaşım Ağının Karadeniz ulaşım ağına bağlanması, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesinde Deniz Otoyollarının belirlenmesi konularını ve çalışmalar yapılmasını içerdiği ifade edilmektedir.

“Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesinde Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi Hakkında Mutabakat Muhtırası” giriş bölümünde;

Avrupa-Asya ulaştırma bağlantıları çerçevesinde Karadeniz Ulaştırma şebekesinin Trans Avrupa Ulaştırma şebekesi ile bağlanması konusunda 28 Ocak 2005 tarihinde Selanik’te kabul edilen KEİ üye Devletleri Ulaştırma Bakanları Ortak Deklarasyonuna,

Avrupa Komisyonunun TEN-T şebekelerinin Balkanlar, Doğu Avrupa, Karadeniz ve Güney Akdeniz havzasındaki AB ölkelerinin komşularına aktarılması amacıyla AB Üye Devletleri, Avrupa Komisyonu ve üçüncü ölkelerden oluşan bir Yüksek Düzeyli Grup oluşturduğuna,

Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 29 Nisan 2004 tarihli ve 884/2004/EC sayılı Kararı ile tanımlanan “Deniz Otoyolları” kavramının, yüksek profilini ve karayollarındaki sıkışıklığın azaltılmasını teşvik etmek ve/veya çevre ve ada bölgelerine ve Devletlerine erişimi iyileştirmek için yararlı pazarlama aracı haline gelme kapasitesine,

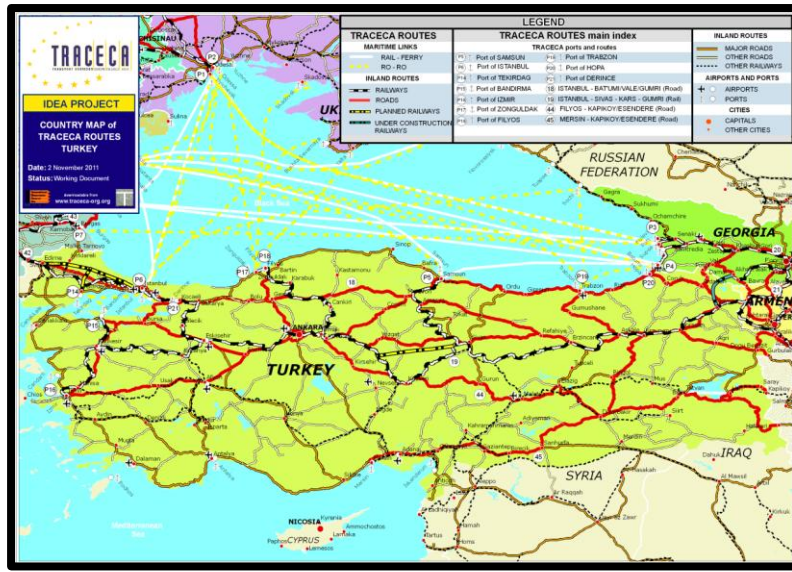
Deniz Otoyollarının KEİ üye Devletleri arasında ve/veya KEİ Üye Devletleri ile AB üye devletleri arasında; kişilerin ve malların taşınması için mevcut denizyolu bağlantılarının iyileştirilmesi ya da yeni uygun, düzenli ve sık denizyolu bağlantılarının oluşturulması suretiyle mümkünse karayolu ulaştırmasına gerçek rekabetçi alternatif yaratılarak, deniz tabanlı lojistik güzergâhlardaki yük akışlarını yoğunlaştırmayı amaçladığına vurgu yapılmıştır. Mutabakat Muhtırası ile imzacı tarafların Deniz Otoyollarının geliştirilmesi ve/veya AB’de önceden oluşturulan Deniz Otoyollarının KEİ Bölgesine doğru genişletilmesine ilişkin politik konularda işbirliğini kolaylaştırması ve artırmaları, karşılıklı menfaatler temelinde ticari girişimleri desteklemesi ve bu kapsamda “Deniz Otoyolları Geçici Çalışma Grubu” oluşturulması kararına varılmıřtır⁷⁰. TRACECA limanları olarak belirlenen limanlarımız Çizelge 3.2’de listelenmiştir.

⁷⁰ “Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesinde Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi Hakkında Mutabakat Muhtırasının Onaylanması ve Uygun Bulunduğuna Dair Kanun” (6146 nolu Kanun) 23 şubat 2011 tarihinde TBMM’de kabul edilmiş 12 Mart 2011 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (Resmi Gazete, 2011).

Çizelge 3.2 : TRACECA’da yer alan limanlarımız (TRACECA, 2014).

	Liman Adı		Liman Adı
1.	Samsun	6.	Zonguldak
2.	İstanbul	7.	Filyos
3.	Tekirdağ	8.	Trabzon
4.	Bandırma	9.	Hopa
5.	İzmir	10.	Derince

Mutabakat Muhtırası kapsamında teşkil edilen Deniz Otoyolları Geçici Çalışma Grubu 1 Mayıs 2013-1 Mayıs 2015 yılları arasında faaliyetlerini Türkiye ev sahipliğinde yürütmektedir (BSEC, 2014a). TRACECA Türkiye haritasına Şekil 3.2’de yer verilmiştir.



Şekil 3.2 : TRACECA Türkiye haritası (TRACECA, 2014).

3.4 Kalkınma Planları

Türkiye'nin Kalkınma Planları kapsamında çalışmamız açısından önem taşıyan; AB'nin TEN-T ile ilgili müktesebatına ve çalışmalarına atıf yapan birçok görüş ve değerlendirme mevcuttur.

Dokuzuncu Kalkınma Planının (2007-2013) vizyonu, “istikrar içinde büyüyen, gelirini daha adil paylaşan, küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşen ve AB’ye üyelik için uyum sürecini tamamlamış bir Türkiye” olarak belirlenmiştir (DPT, 2006b). Planda Türkiye’nin AB’ye uyum sürecini tamamlaması, komşularıyla iktisadi ve ticari ilişkilerini güçlendirerek bölgesinde cazibe merkezi haline gelmesi öngörülmüştür. Planda; dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısı ile yük taşımalarının demiryollarına kaydırılması, önemli limanların lojistik

merkezler olarak geliştirilmesinin amaçlandığı ifade edilmektedir. Plan ile; ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımına geçileceği, demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınmasının özendirileceği vurgulanmaktadır. Bununla birlikte “Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya koridorlarından oluşan “çekirdek ağ” üzerinde hızlı tren ile yolcu taşımacılığına başlanacaktır.” ifadesi ile koridor yaklaşımının yanında bir de “çekirdek ağ” tanımlamasının yapılmış olduğu sonucuna varılabilir.

Dokuzuncu Kalkınma Planında; başta TEN-T’nin Türkiye ile bütünleşmesini sağlayacak projelerin desteklenmesi olmak üzere; Kafkas ülkeleri, Orta Asya ve Ortadoğu ile bağlantıları güçlendiren projelerin gerçekleştirilmesi, denizyolunun geliştirilmesi kapsamında ise KMDT’yi artıracak gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verilmesi öngörülmüştür.

Limanların geri saha bağlantıları konusunda Dokuzuncu Kalkınma Planı ile limanların kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri hedeflenmiş, tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantılarının tamamlanması hususu planlamaya dâhil edilmiştir. İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi olmak üzere liman kapasitelerinin artırılacağı ifade edilmiştir.

Dokuzuncu Kalkınma Planı çalışmalarında Türkiye için KMDT’de üç hat öngörüsü gündeme getirilmiştir. Birinci hat; Doğu Akdeniz Hattı: İskenderun ve Mersin limanlarının ana limanlar olacağı, Port Said, İskenderiye ve Beyrut limanlarıyla bağlantıyı sağlayacak olan hattır. İkinci hat; Batı Akdeniz Hattı: İzmir limanının ana liman olarak kullanılacağı, Akdeniz’in batısında Lizbon ve Kazablanka’yı da içine alan bir sınırla, bütün Akdeniz’i kapsayan hattır. Üçüncü hat ise; Karadeniz Hattı: İstanbul limanının ana liman olacağı, Odesa, Novorossiysk, Batum ve Köstence limanları ile bağlantının sağlanacağı hat olarak öngörülmüştür.

Dokuzuncu Kalkınma Planı hazırlıkları kapsamında görev yapan Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporunda; KMDT, Deniz Otoyolları, Marco Polo Projesi, Limanlar Otoritesi gibi kavramların 2007–2013 yılları arasında büyük öneme sahip olacağına ayrıca vurgu yapılmıştır (DPT, 2006a). Türkiye’nin jeopolitik konumunun getirdiği avantajları iyi değerlendirmedeği takdirde; Avrupa, Asya, Orta, Doğu

üçgenindeki ticaret hareketinde, tali koridorlar üreten komşu ülkeler tarafından bypass edilebileceği, Lazkiye-Pire hattı ile güneyden, TRACECA ile kuzeyden, Tecer-Sarakhs-Mashhad-Bander Abbas hattı ile doğudan ticaret yollarında devre dışı kalma tehlikesi altında bulunduğu belirtilmiştir. Transit trafik açısından ise; çağdaş modern liman⁷¹ tesislerinin İskenderun, Mersin, Kuzey Ege, Kuzey Marmara, Derince noktalarında planlanan süreç içinde gerçekleştirilmesi ve en az ikisinin ana liman olarak hizmet vermesi halinde Türkiye vazgeçilmez bir koridor oluşturabileceği ifade edilmiştir.

2 Temmuz 2013 tarihinde kabul edilen 10’uncu Kalkınma Planında; politikalar kapsamında; yük ve yolcu ulaştırma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli bir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolunun paylarının artırılması, kalitenin ve güvenliğin yükseltilmesi ile ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi önerilmektedir.

Ulaştırma koridorlarında uygun hacim ve mesafelerde en avantajlı ulaşım türünün belirlenmesi, bu kapsamda denizyolu ve demiryolu taşımacılığının özendirilmesi ve kombine taşımacılık imkânlarının geliştirilmesi amaç ve hedefler kapsamında sıralanmıştır. TEN-T ile ilgili olarak; “önemli ticaret merkezlerinden olmaya devam edecek AB’nin ulaştırma ağlarına (TEN-T) bağlantı sağlayacak projeler başta olmak üzere tüm komşu ülkelere ve yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak güzergâhlara önem verilecektir” vurgusu yapılmıştır (Kalkınma Bakanlığı, 2013a).

3.5 Ulaştırma Şurası Çalışmaları

Türkiye Ulaştırma Bakanlığınca, “Hedef 2023” sloganıyla düzenlenen “10. Ulaştırma Şurası” sonunda, ulaştırma sektörüne ilişkin yaklaşık 100 karar alınmıştır. Bunlardan denizcilikle ilgili olan ve çalışma konumuz kapsamında önemli olarak görülen maddeler Çizelge 3.3’te listelenmiştir:

⁷¹ Dokuzuncu Kalkınma Planı hazırlıkları kapsamında Denizyolu Özel İhtisas Komisyonu tarafından; limanlarımızdaki zayıf yönler olarak; tehlikeli ve benzeri yükler için uluslararası standartlara uygun depo antrepo ve muhafaza alanlarını yetersizliği, liman kapasitelerinin artan ihtiyaca cevap veremeyecek şekilde yavaş gelişmesi, yeni limanlara olan acil gereksinim, limanlarda yürütülen bürokratik işlemlerle ilgili mevzuat yetersizliği ve birçok limanımızda mevcut olan hinterland sorunu ön plana çıkarılmıştır. Tehditler kapsamında ise gündeme getirilen önemli hususlarda bir tanesi Akdeniz Bölgesi’nde mevcut diğer modern konteyner limanlarının rekabeti gündeme taşınmıştır.

Çizelge 3.3 : Önemli görülen ulaştırma şurası kararları (Özer, 2010).

Önemli Görülen Ulaştırma Şurası Kararları	
1.	Liman ve deniz tesislerinin ulusal ulaşım ve Trans Avrupa Ağlarına entegre edilmesi.
2.	Yeni liman projeleri ile transit ülke konumuna gelinmesi
3.	Elleçleme kapasitesinin 2023 yılına kadar 32 milyon TEU, 500 milyon ton kuru yük, 350 milyon ton sıvı yük ve 15 milyon yolcuya ulaştırılması
4.	Yurt içi taşımacılıkta denizyolu payının yüzde 15'e (Ton/km) ve konteynerleşme oranının yüzde 15'e (TEU) yükseltilmesi
5.	Marmara Denizi'nde kuzey-güney, doğu-batı ulaşimleri için modern, fonksiyonel ve intermodal taşımacılığa uygun 2 veya 3 katlı araç yükleme boşaltma imkânları olan Ro-Ro terminalleri inşa edilmesi
6.	KMDT'ye yönelik, Karadeniz ve Akdeniz limanlarına sefer yapan Ro-Ro, Ro-Pax filosu kapasitesinin artırılarak hatların çeşitlendirilmesi

3.6 Ulusal Program-Orta Vadeli Program

“AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Ulusal Program-2008”de Fasıl 21 Trans Avrupa Ağları başlığı altında; bu alandaki önceliğin TINA çalışması kapsamında belirlenen projelere verileceği belirtilmektedir. Program’da (o dönem için) “bu öncelik altında bu aşamada herhangi bir mevzuat uyumu çalışması öngörülmediği de ifade edilmektedir (AB Bakanlığı, 2013b).

Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığınca hazırlanan ve Bakanlar Kurulu’nca 30/5/2006 tarihinde kabul edilen “Orta Vadeli Program (2007-2009)’da AB kaynaklarından en üst düzeyde yararlanılarak, AB ülkelerinin, Kafkas ülkeleri, Orta Asya, Güney Asya ve Ortadoğu ülkeleriyle ulaşımını sağlayan ulusal ulaşım ağlarımızın Trans-Avrupa ulaştırma ağları ile bütünleşmesi yönündeki çalışmalara devam edilecektir. Limanların kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri sağlanacak, liman kapasiteleri artırılacaktır.” ifadesi de yer almaktadır (Ulaştırma Bakanlığı, 2007).

Program ulaştırma önceliklerini; Türkiye’nin ulaştırma ağının TEN-T ile bağlantısı, yük taşımacılığında hızlı demiryolu ulaştırması da dâhil olmak üzere demiryolu ve denizyolu ulaştırmasına odaklanılması, kombine taşımacılığa yönelik olarak limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesi, otoyol standartlarının geliştirilmesi, trafik emniyetinin tüm ulaştırma modlarında, özellikle karayolunda, artırılması olarak ortaya koymaktadır (Ulaştırma Bakanlığı, 2007).

Ulaştırma Operasyonel Programı-2007; Orta-vadeli Programın ulaştırma politikalarında benimsenmesini öngördüğü ulaştırma önceliklerini; “Türkiye’nin

ulaştırma ağının TEN-T ile bağlantısı, yük taşımacılığında hızlı demiryolu ulaştırması da dâhil olmak üzere demiryolu ve denizyolu ulaştırmasına odaklanması, kombine taşımacılığa yönelik olarak limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesi” olarak göstermiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2007).

3.7 Stratejik Çerçeve Belgesi

Stratejik Çerçeve Belgesi⁷²; ulaştırma sektöründeki sorunlarla ilgili üç öncelik eksenine ortaya koymuştur. Gelecek TEN-T demiryolu ağının üzerinde yeni inşa ve/veya rehabilitasyon ile TEN-T ağında limanların nodal(düğüm) ve transit noktalar olarak inşası/iyileştirilmesi, TEN-T ile uyumlu otoyol şebekesinin inşası ve iyileştirilmesi, Operasyonel Programın etkin hazırlık, uygulama, izleme ve değerlendirilmesi ile tanıtımının artırılması ve faaliyetlerin görünürlüğü aktiviteleri için Teknik Destek sağlanması (Ulaştırma Bakanlığı, 2007).

Stratejik Çerçeve Belgesi kapsamında öncelikler; gelecek TEN-T üzerindeki demiryollarının rehabilitasyonu ve/veya yeni inşası ve TEN-T üzerinde kavşak ve transit noktası olarak limanların geliştirilmesi, TEN-T ile uyumlu olarak karayolu ağının inşası ve geliştirilmesi ve Teknik Yardım olarak belirlenmiştir.

AB ve Türkiye stratejik belgeleri ve analizleri doğrultusundaki temel öncelikler ve katılım öncesi bağlamda koyan Çok Yıllı İndikatif Planlama Dokümanı (MIPD)nda; AB ile bağlantılar üzerinde bulunan temel akslar, demiryolları altyapısı Deniz Otoyolları (ekonomik kalkınmayla bağlantısı olan liman olanakları), uygun anahtar çalışmalar ve gerekli ilgili hizmetler desteklenebilecek müdahale alanları ve temel öncelikler olarak belirlenmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2007).

3.8 Ulaştırma Operasyonel Programı

AB 2007-2013 bütçe periyodunda aday ve potansiyel adaylara sağlanan tüm katılım öncesi yardımların çerçevesini çizmek ve önceki dönemde kullanılmakta olan tüm mekanizmaları (PHARE, ISPA, CARDS, SAPARD vb.) bir başlıkta toplamak üzere Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (Instrument for Pre-Accession Assistance-IPA)’nı uygulamaya koymuştur. IPA Tüzüğü aday ve potansiyel aday ülkelere

⁷² Stratejik Çerçeve Belgesi, Komisyonun yol gösterici belgeleri ve önerileri doğrultusunda bütün ilgili Türk yetkililerin katkıları ile Stratejik Koordinatör DPT’nin koordinasyonu altında hazırlanan bir belge olup, Bölgesel Kalkınma ve İnsan Kaynakları Gelişimi bileşenleri Operasyonel Programları için temel çerçeve belgedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2007).

yönelik mali yardımları tek bir hukuki çerçevede bir araya getirmiştir. IPA 5 bölüm halinde yapılandırılmıştır: Çevre, Ulaştırma, Bölgesel Rekabet, İnsan Kaynakları Kalkınması ve Kırsal Kalkınma (AB Türkiye Delegasyonu, 2014b). 718/2007 sayılı Komisyon Tüzüğü çerçevesinde; IPA'nın Bölgesel Kalkınma bileşeni altındaki yardım için uygun alanlar; ulaştırma altyapısı ve özellikle ulusal ağlar; ulusal ve TEN-T arasındaki karşılıklı bağlantı ve karşılıklı işletilebilirliktir.

Türkiye'ye ayrılan mali yardımlardan faydalanabilmek için ulaştırma, çevre ve bölgesel rekabet edebilirlik için üç yıllık dönemleri kapsayan Operasyonel Programlar⁷³ hazırlanması gerekmektedir.

2007-2009 dönemi için sağlanan fonların kullanılacağı öncelik alanları, projeler ve uygulama yapısını ortaya koyan Ulaştırma Operasyonel Programı 7 Aralık 2007 tarihi itibarıyla Avrupa Komisyonu tarafından onaylanmıştır. Ulaştırma Operasyonel Programının, genel amacı “Etkin ve dengeli bir ulaşım sistemi kurarken, gelecek TEN-T Ağı üzerinde emniyet ve karşılıklı işletilebilirliği sağlayan ulaşım altyapısının geliştirilmesi” olarak tanımlanmıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 2007).

Programda; Türkiye'nin AB katılım süreci ve TEN-T ile entegrasyonunun; ana liman (hubport) olma potansiyelleriyle Türkiye'nin limanlarına avantajlardan faydalanılması için önemli fırsat sunacağı belirtilmiştir.

Program kapsamında; “Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu” ve “Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterland bağlantıları ile birlikte yapımı” olmak üzere iki öncelik ve önlem belirlenmiştir.

Daha geniş bir ifade ile; Ulaştırma Operasyonel Programı (2007-2009); demiryolu altyapısının geliştirilmesi, liman altyapısının geliştirilmesi ve bu öncelikler için teknik destek sağlanması konularını öncelikli alanlar olarak belirlemiştir. Bu önceliklerle gerçekleştirilmek üzere alınması gereken önlemler belirlenmiş ve yeni demiryollarının gelecek TEN-T gözetilerek yapılması veya mevcut hatların TEN-T gözetilerek geliştirilmesi, yeni limanların gelecek TEN-T gözetilerek ve gerekli geri alan bağlantıları hesaba katılarak yapılması esasları benimsenmiştir (DLH , 2010).

⁷³ Operasyonel Programlar Beş IPA bileşeni çerçevesinde yararlanıcı ülke tarafından oluşturulan ve ölçütlerin tanımlanması ile MIPD'de tespit edilen hedefler ve önceliklere ulaşılması için gereken faaliyetleri kapsar (AB Türkiye Delegasyonu, 2011).

IPA⁷⁴ çerçevesinde, Komisyon tarafından 2007-2013 dönemi için ulaştırma sektörüne toplam fon tahsisatı 584.7 milyon Avro olmuştur. Operasyon Planı indikatif proje listesinde yedi adet ulaştırma altyapı projesi yer almıştır. Bunlardan limanlarla ilgili olanlar: Filyos Limanı (Zonguldak) Yapım Projesi-1.Aşama (Altyapı) ve Mersin Limanı Yapımı Projesidir (Ulaştırma Bakanlığı, 2007). Ulaştırma Operasyonel Programında doğrudan Deniz Otoyollarına veya Deniz Otoyollarının geliştirilmesine yönelik bir teklif/öneri veya vurgu yapılmamıştır.

3.9 Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması

Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı⁷⁵; Deniz Otoyolları projesinin karadaki trafik yükünü azaltmak ve sera gazı salınımlarını düşürmek amacıyla daha çevreci bir taşımacılık şekli olan deniz ulaştırmasının desteklenmesini öngörerek geliştirildiğini belirtmiştir. Deniz Otoyolları faaliyetlerinin; lojistik, teknolojik metotlar, teçhizat, ürünler, altyapı ya da yapılan servisler bakımından Avrupa seviyesinde yenilik öngören faaliyetleri kapsadığı ifade edilmektedir. Deniz Otoyolları faaliyeti kapsamında; sunulan hizmetlerin kalitesi, kolaylaştırılmış işlemler ve kontroller, asayiş ve güvenlik standartlarının karşılanması, liman altyapı ve hinterlandı, liman bağlantıları, esnek ve yeterli liman hizmetleri konularına özel önem verildiği belirtilmektedir.

Master Plan çalışmasında; Deniz Otoyolları faaliyeti ile; düzenli ve sık kısa mesafe denizyolu taşımacılığı ağırlıklı intermodal taşımacılığın geliştirilmesinin, liman hinterlandının demiryolu ve içsuyollarıyla bağlantılarının teşvik edilmesinin, karayolu yük taşımacılığının KMDT, içsuyolu ve demiryoluna sürdürülebilir şekilde kaydırılmasının, tüm bunların somut gerçekçi bir plan dahilinde ve Komisyonun ihtiyaçları doğrultusunda gerçekleştirilmesinin beklendiği ifade edilmiştir.

⁷⁴ Ulaştırma Bakanlığı, ulaştırma sektörüne tahsis edilen katılım öncesi AB mali yardımlarının yönetiminde sorumlu Program Otoritesi olarak tayin edilmiş, Avrupa Birliği Koordinasyon Dairesi IPA Yönetim Birimi olarak görevlendirilmiştir.

⁷⁵ Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı'nın stratejik amaçları arasında; (çalışmamız açısından önemli görülen) "Türkiye ve AB ulaştırma ve denizcilik politikalarına uygun olarak yük trafiğinin denizyolu ve demiryoluna kaydırılmasını sağlamak" ve "Türkiye'nin, üzerinden ve yakınından geçen AB ve uluslararası ulaştırma koridorlarına entegrasyonunu sağlamak" maddesi başlıkları bulunmaktadır. Planın Ek 5.2 "Yurt Dışı Gelişmelerin Değerlendirilmesi" ana başlıklı bölümünde; "Avrupa Birliği İnisiyatifi ile Başlatılan Projelerin Ortak Yanları" ve "AB Boyutu Trans Avrupa Ağları Ulaşım Koridorları, AB Tarafından Yürütülen Ulaşım Amaçlı Çalışmalar" alt başlıkları altında; TRACECA ve "Akdeniz Ekonomik Kalkınma Alanı ve Deniz Otoyolları" ile ilgili bilgi verilmiştir.

Planda MEDA Deniz Otoyolları (MEDAMoS (Motorways of Seas)) ile ilgili olarak da kısa bir bilgi verilmiş; MEDAMoS'un bir Akdeniz Ekonomik Kalkınma Alanı projesi olduğu ve AB-Akdeniz Bölgesel Ulaşım Eylem Planı (Regional Transport Action Plan Euro-Mediterranean (RTAP) çerçevesinde 2007-2013 dönemi itibari ile katılımcı ülkelere katkı sağladığı ifade edilmiştir. Planda; MEDAMoS dokümanları kapsamında Türkiye ile ilgili rapordan alıntılara da yer verilmiştir.

Stratejik Planda yer verilen ve çalışmamız açısından önemli diğer bir konu liman ziyaretleri ve yetkilileri ile görüşme, liman ve liman ile ilişkili sektörlerle bölge toplantıları ve kamu ve özel sektörün katılımı ile düzenlenen bir çalıştay sonucunda oluşturulan; limancılık için “Güçlü ve Zayıf Yanlar” ile “Fırsat ve Tehditler (GZFT)” tablosudur (DLH, 2010). Tabloda yer verilen ve çalışmamız kapsamında önemli olduğu düşünülen önemli başlıklar Çizelge 3.4.'te belirtilmiştir.

Çizelge 3.4 : Master plan-GZFT tablosu önemli başlıklar (DLH, 2010).

Güçlü	Zayıf
- Coğrafi konumun ana limana imkân vermesi - Batı Avrupa'dan Akdeniz'e gelen yük trafiği için Türkiye'nin coğrafi konumunun uygun olması - Limanlarımıza yakın yerlerdeki serbest bölgeler - Hinterlant'a coğrafi ulaşım kolaylığı	- Sapma mesafesinin fazla olması - Değişik taşıma modları arasında entegrasyon olmaması - Mevcut limanlarımızın tanıtımının yapılmaması
Fırsat	Tehdit/Risk
- AB'ye giriş süreci - Türkiye'nin coğrafi konumu - TRACECA Projesi - Doğu Akdeniz'de ana liman olma imkânı - Üniversitelerimizin yüksek lisans ve doktora çalışmaları - AB'nin karadan denize geçiş projeleri - Kısa yol deniz taşımacılığı	- Türkiye'nin ana limana sahip olmaması - Pire limanı ve komşu ülke limanları - Liman bağlantılarının iyi olmaması - Yurt dışındaki limanlara kıyasla maliyetlerin yüksek olması - Türkiye limanlarının uluslararası rekabette zayıf kalması - Limanlarla demiryolu bağlantılarının göz ardı edilmesi, - Yük limanlarının kentlerin içinde kalmış olması - Taşımacılık için güçlü rakiplerin olması - AB'nin deniz otoyolları taşımacılığı planlarının dışında tutulmaması - AB'ye girme süreci

3.10 Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı (2009-2013)

Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı (2009-2013)’nında; “Ro-Ro gemileri ile yapılan TIR taşımacılığında 2013 yılına kadar 450.000 adete, araba taşıyıcı gemilerle (Car Carrier) yapılan araba ve araç taşımacılığında ise, 1.850.000 adete ulaşılmasını sağlamak” hedefi yer almıştır (Denizcilik Müsteşarlığı, 2009).

Stratejik Planda; Türkiye-İtalya Ro-Ro hatlarının, ülkemiz Ro-Ro taşımacılığının temelini oluşturduğu ifade edilmiştir. Anılan hatların; batı Avrupa’ya yönelik ihraç malı taşımalarında izlenen güzergâhın, Yugoslavya’daki iç savaş nedeniyle daha uzun olan Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya-Almanya güzergâhına kayması ve bu güzergâhta Avusturya tarafından ülkemiz karayolu taşımacılarına tahsis edilen geçiş belgesi kotasının yılın ilk yarısında tükenmesi, kotalarda artışa gidilememesi ve gümrüklerde çıkan sorunlar gibi nedenlerle ortaya çıktığı belirtilmiştir.

Planda; (o dönemde) Karadeniz Bölgesinde, Rize, Trabzon, Samsun ve Zonguldak’tan Ukrayna, Rusya ve Gürcistan’a, Ege Bölgesinde İzmir, Çeşme, Dikili’den Yunanistan ve İtalya’ya, Akdeniz Bölgesinde Mersin’den Kuzey Kıbrıs’a ve Marmara Denizi’nde dâhili Ro-Ro hatlarının bulunduğu, 2008 yılında bu hatlarda yapılan taşımacılık miktarının toplamda 330 bine (tır+kamyon) ulaştığı belirtilmiştir. Stratejik Planda; Ro-Ro taşımacılığının alt sektörü olan bir “araba taşıyıcı gemi filosu”na da atıf yapıldığı, “hem otomotiv sektöründeki gelişmeler hem de Avrupa’nın en büyük TIR taşımacılık filosuna sahip olmamız nedeniyle, Ro-Ro sektörünün hem limancılık hem de gemi işletmesi bakımından çok büyük bir potansiyel olduğu düşünüldüğü” dile getirilmiştir.

Stratejik Planda; “AB tarafından da Marco Polo gibi projelerle desteklenen ve karayolu trafiğinin denize kaydırılmasını amaçlayan KMDT’ye en çok destek verecek sektör olan Ro-Ro taşımacılığının önündeki engellerin kaldırılması ve sektöre özel, gemi liman işleticilerinin sorunlarının anında tespiti, çözümü ve sektörün gelişmesine yönelik çalışmaları bir an önce gerçekleştirmek gerektiği” vurgulanmıştır (Denizcilik Müsteşarlığı, 2009).

Denizcilik Müsteşarlığı 2009-2013 Stratejik Planında çalışmamız kapsamında ele alınan ve yukarıda ifade edilen hedef; “Denizcilik Müsteşarlığı 2009-2013 Stratejik Planı 2011-2013 Güncellenmiş Hedefleri” başlıklı doküman ile “Ro-Ro gemileri ile

yapılan TIR taşımacılığında 2013 yılına kadar 370.000 adete, araba taşıyıcı gemilerle (Car Carrier) yapılan araba ve araç taşımacılığında ise, 1.350.000 adete ulaşılmasını sağlamak.” olarak değiştirilmiştir.

3.11 Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Stratejik Planı

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Stratejik Planı (2014-2018)’nda “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” Stratejik Amacı altında; Hedef 1.6 olarak “*Ulaştırma, denizcilik ve haberleşme alanında uluslararası çok taraflı ve ikili işbirliğini geliştirmek*” başlığı altında; *Avrupa Birliği (AB) Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı kapsamında ve Türkiye-AB Mali İşbirliği çerçevesinde, ülkemiz ulaştırma şebekesinin Trans-Avrupa Ulaştırma Şebekesi (TEN-T)’ne entegrasyonuna katkı sağlayacak ve sektörde AB mevzuatına uyum oranını arttıracak projeler ile başta komşu ülkeler olmak üzere, K.Afrika, Ortadoğu ve Karadeniz ülkeleri ile en az 8 kombine /intermodal taşımacılık anlaşması imzalanmasına yönelik çalışmalar yapılması*” öngörülmektedir (UDHB, 2013).

3.12 MEDA Çalışmaları

AB Komşuluk Politikası kapsamında Türkiye’nin de içinde yer aldığı çeşitli projeler yürütülmüştür. Bunlardan bir tanesi; Akdeniz Deniz Otoyolları-Deniz Ulaştırma Bağlantıları (Mediterranean Motorways of the Sea – Maritime transport connections) isimli projedir. Projenin amacı; Akdenizde Deniz Otoyolları Konseptinin geliştirilmesini/desteklenmesini sağlamak ve daha iyi deniz ulaştırma bağlantılarının hayata geçirilmesini sağlamak olarak belirtilmiştir. Projeye 2007-2013 yılları arasında 9 milyon avro bütçe tahsis edilmiştir. Projede yer alan paydaş ülkeler; Cezayir, Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Libya, Fas, Filistin, Suriye, Tunus ve Türkiye’dir (ENPI, 2014).

Diğer bir proje; 2003-2009 yılları arasında MEDA kapsamında 9.7 milyon avro bütçe ile hayata geçirilen ve AB-Akdeniz Bölgesindeki ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesini amaçlayan Avrupa-Akdeniz Ulaştırma Programı (Euro-Med Transport Program)’dır. Projede yer alan paydaş ülkeler; Cezayir, Mısır, İsrail,

Ürdün, Lübnan, Fas, Filistin, Suriye, Tunus ve Türkiye’dir (EuroMed, 2014a) Yapılan çalışma sonucunda; Akdeniz Ulaştırma Altyapı Ağları (Mediterranean Transport Infrastructure Network) teklif edilmiştir. Teklif edilen altyapı ağında yer alan limanlarımız; Hopa, Trabzon, Giresun, Samsun, Zonguldak, Ereğli/Erdemir, Derince, Ambarlı, İzmit, Haydarpaşa, Tekirdağ, Gemlik, Bandırma, Aliağa, Nemrut, İzmir, Çeşme, Antalya, Taşucu, Mersin, Botaş, İsdemir, İskenderun limanlarıdır. İlgili haritaya Şekil 3.3’te yer verilmiştir.

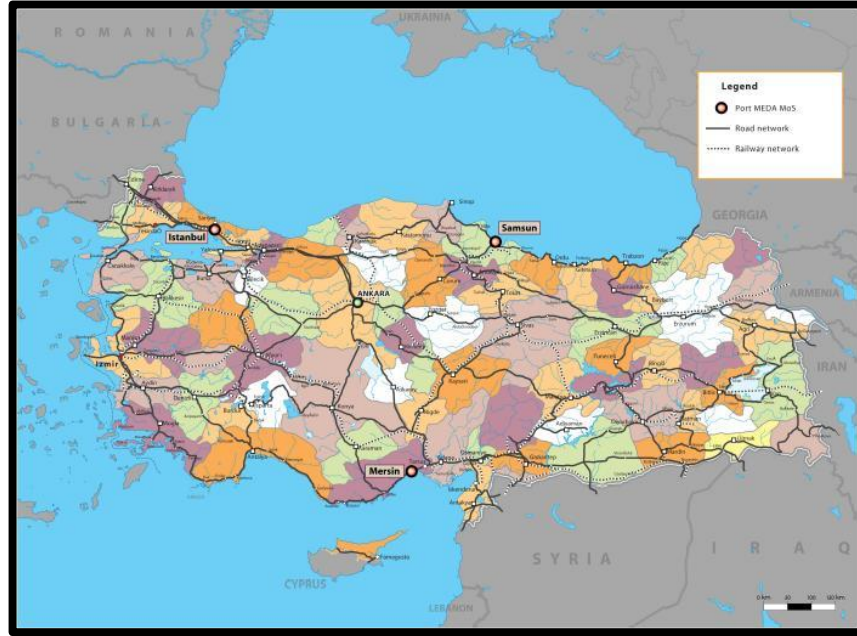


Şekil 3.3: Akdeniz ulaştırma altyapı ağı-Türkiye (EuroMed , 2007a).

Yukarıda ifade edilen projelerle bağlantılı olarak hazırlanan diğer bir doküman “Türkiye ve Deniz Otoyolları-MEDAMoS Projesi Türkiye Raporu (Turkey and Motorways of the Sea-MEDAMoS Project Turkey Report (EuropeAid/121468/C/SV/Multi))” dur.

Raporun giriş bölümünde; çalışmanın Türkiye’nin uluslararası ulaştırma kapsamındaki durumunu detaylı olarak tanımlanması ve Deniz Otoyolları projesinin bir parçası olma imkân ve kabiliyetinin yansıtılması amacıyla yapıldığı ifade edilmiştir. Analizler; Ro-Ro ve konteynır taşımaları özelinde Ulaştırma Talebi, Altyapı ve Ekipman, Operasyon ve Hizmetler, Organizasyonel Yapı, Bilgi ve Haberleşme Teknolojileri ve Pazarlama alt başlıkları altında yapılmıştır. Liman hizmetleri ile ilgili inceleme; Ambarlı, Pendik, Derince (TCDD), Gemlik-Gempport, Borusan Pier-Gemlik, Bandırma (TCDD), Çanakkale, Haydarpaşa (TCDD), İzmir

(TCDD), Dikili-İzmir, Çeşme, Nemrut, Güllük, Antalya, Mersin (TCDD), Mersin Seka Paper Pier, İskenderun (TCDD), Ekinciler Pier İskenderun limanları/liman tesisleri için yapılmıştır. Raporun sonuç bölümünde; GZFT (SWOT) analizine yer verilmiş, Adriyatik güzergâhına yapılan karşılıklı Ro-Ro taşımalarının bir çok yönü ile en iyi uygulamalar arasında yer alması, liman/demiryolu bağlantıları, bu alandaki tecrübeli operatörler Güçlü Yönler, istatistikî bilgilerin olmaması Zayıf Yönler, karayolundan denizyoluna aktarılabilecek yük potansiyeli Fırsatlar arasında, ortak proje geliştirmede karşılaşılan güçlükler Tehditler arasında ifade edilmiştir. Çalışma kapsamında doğrudan atıf yapılmamakla birlikte Samsun, İstanbul ve Mersin Limanlarını MEDAMoS limanları olarak gösteren haritaya yer verilmiştir. Anılan harita Şekil 3.4’te sunulmuştur.



Şekil 3.4 : Türkiye-MEDAMoS limanları (EuroMed, 2007b).

AB Komşuluk Politikası (European Neighborhood Policy (ENPI)) kapsamında; Akdeniz Bölgesi için Bölgesel Ulaştırma Eylem Planı (Regional Transport Action Plan (RTAP)) 2007-2012 dönemi çerçevesinde MEDA alanında Deniz Otoyolları pilot projelerinin geliştirilmesi amacıyla AB tarafından finanse edilen diğer bir çalışma “MEDA MoS Project (EuropeAid/121468/C/SV/Multi – Ports)” isimli (MEDA MoS Project, 2010) çalışmadır. Çalışmada; MARPORT ve Mersin Limanı Akdeniz alanında Deniz Otoyollarının geliştirilmesi amacıyla incelenen limanlar arasında yer almıştır.

Türkiye Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan İstanbul/Türkiye – İskenderiye/Mısır arası Deniz Otoyolu Projesi Avrupa-Akdeniz Ulaştırma Forumuna MEDA Deniz Otoyolları-I (MEDAMoS-I) kapsamında teklif edilmiştir. Projede; MARPORT, güzergâhın İstanbul çıkış limanı olarak gösterilmiştir. MEDA MoS-I Pilot Projelerini gösterir haritaya Şekil 3.5’te yer verilmiştir.



Şekil 3.5 : MEDAMoS-I pilot projeleri (Declercq, 2012).

4. BİLİMSEL/İSTATİSTİKİ VERİLER KAPSAMINDA İNCELEME

4.1 Bilimsel Çalışmalar Kapsamında İnceleme

KMDT geniş anlamda okyanus geçişi ile bağlı olmayan deniz ulaştırma servislerini/bağlantılarını içermektedir. Dar anlamda ise AB içerisinde kıyı taşımacılığı, ana kıta ve adalar arasındaki taşımacılığı, diğer bir bakışla AB içerisindeki kabotaj taşımacılığını, iç su yolu taşıma servislerini kapsamaktadır. Coğrafi anlamda düşünüldüğünde ise AB üye ülkeleri, Norveç ve İzlanda ile Karadeniz, Baltık Denizi ve Akdeniz’de kıyısı olan ülkeler arasındaki taşımacılık KMDT olarak gösterilmektedir. AB’de KMDT büyük oranda farklı ülkeler arasında yapıldığı için uluslararası bir nitelik de taşımaktadır.

Deniz ulaştırması uluslararası hukuk alanında da devletler arasında önemli konu başlıklarından biridir (İlgın, 2008). Uluslararası ticaret ve uluslararası ulaştırmanın gelişmesinde, dünya genelindeki büyümenin ve ticari engellerin azaltılmasının büyük etkisi bulunmaktadır. Bununla birlikte artan haberleşme imkânları ile ulaştırma operasyonlarının verimliliğinin artırılması ve uygulamaların standartlaştırılması dünya genelinde entegre tedarik zinciri uygulamasını mümkün kılmıştır. Sonuç olarak lojistik gelişmişlik bölgeler arasındaki ekonomik rekabette öne çıkan faktör olmuştur (Capineri ve Randelli, 2007).

Paixao ve Marlow (2005) yaptıkları çalışmada; KMDT’yi 3 alanda Şehirlerarası Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı, Bölgesel Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı ve Uluslararası Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı olarak tanımlamışlardır. Bölgesel ve Uluslararası Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığının gerçekleştirilebilmesi için KMDT’nin multimodal lojistik tedarik zincirine entegre edilmiş olması gerektiğine vurgu yapmışlardır. Paixao ve Marlow (2005) KMDT pazarını konteynır gemileri (box-shaped ships), konteynır aktarma gemileri, feribotlar, kuru yük gemileri ile tankerler ve nehir gemileri olmak üzere beş bölümde tanımlamıştır.

Lowe (2005); KMDT’nin potansiyeline vurgu yaparak, karayolu şebekelerine olan bağlantıların geliştirilmesi, önemli limanlar arasında “Deniz Otoyolları”nın tesis edilmesi gerektiğini belirtmiştir. AB Ulaştırma Politikası; giderek artan bir şekilde

denizyolu ulaştırmasının yeni lojistik çözümlerin geliştirilmesinde önemli bir rol oynayabileceğini kabul etmiş ve göstermiştir. Deniz Otoyollarının TEN-T programına alınması, Marco Polo gibi yenilikçi ve ulaştırma çeşidinin değiştirilmesi uygulamalar ile Komisyon Avrupa içerisinde KMDT'nin geliştirilmesi ile ilgili mekanizmaları uygulamaya koymuştur (Baird, 2007).

Mesa ve Diğ. (2010) KMDT ile Deniz Otoyolları konseptinin bir açıdan birbirleriyle ilintili olduğunu kabul etmiş, ancak Deniz Otoyolları konseptinin daha geniş bir vizyona sahip olduğunu ifade etmişlerdir. Paixao ve Marlow (2005) ise AB Komisyonu tarafından 2001 yılı Beyaz Kitap ile ortaya konan önlemlerin karayolundan denizyoluna istenilen oranda yükü çekemeyeceğini belirtmiştir.

2001 yılında yapılan çalışmalar kapsamında 2010 yılı için KMDT'nin⁷⁶ toplam Topluluk içi taşımadan alacağı pay %40 olarak hesaplanmıştır (EC, 2001a). Komisyonun 2009 yılında yaptığı yayımlarda ise; dünya ticaretinin %80'inin denizyolu ile yapıldığı, AB içi taşımacılığın %40'ının KMDT ile yapıldığı ifade edilmektedir (EC, 2009b).

Psaraftis (2005); AB'nin deniz trafiğini belli hatlarda yoğunlaştırarak üye devletler arası taşımacılık bağlarını güçlendirmek, karayolu taşımacılığındaki yükü azaltmak amacıyla başlattığı Deniz Otoyolları projesi içinde limanların kritik bir rolü olacağına vurgu yapmıştır. Baird (2007); karayolu veya demiryolu ulaştırma altyapısının denizyolu uyarlamasındaki karşılığının limanlar olmadığını, geminin güvertesi ve çok belirgin bir şekilde Ro-Ro fery tipi geminin yükleme güvertesi olduğunu ifade etmiş, bu açıdan bakıldığında gemilerin, limanlar gibi deniz ulaştırma altyapısının ayrılmaz bir parçası olduğunu belirtmiştir.

Güler ve Sağ (2004) yaptıkları çalışmada; limanların AB'nin TEN-T projesinde önemli role sahip olmasının kaçınılmaz olacağını, Avrupa taşımacılık sisteminde verimliliğin artırılması, AB ile diğer dünya ülkeleri arasındaki ticaretin gelişmesi, kara taşımacılığındaki aşırı yükün azaltılması, adalar ve diğer çevresel bağlantıların sağlanması, Trans Avrupa Ağlarının modlar arası taşımacılık karakterini güçlendirmesi ile limanların üzerine önemli görevler düşeceğini ifade etmişlerdir.

⁷⁶ Avrupa Birliği'nde kısa mesafeli deniz taşımacılığını geliştirmek, yaygınlaştırmak ve işlerlik sağlamak amacıyla "Kısa Mesafeli Denizyolu Tanıtım Merkezleri" (SPC - Short Sea Promotion Center) kurulmuştur. Bu merkezler Avrupa Birliği'ne üye ve denize kıyısı olan 16 ülkede kurulmuştur. Bu tesisler KMDT'de teşvik ve iletişim olgularının temel merkezi olarak hizmet vermekte olup, bünyesinde barındırdıkları elektronik ağ sistemi ile eş zamanlı görüşmelerin gerçekleşmesine ve oluşturdukları veri tabanı ile bilgi alışverişine yardımcı olmaktadır (DPT, 2006a).

Yaşanan değişim ve gelişim paralellinde limanlar ticari ve endüstriyel merkezler haline gelmiş, lojistik ve dağıtım platformu olarak çalışmaya başlamış, ticari rekabeti etkileyen ana unsur olan uluslararası tedarik zincirinde intermodal aktarım noktası olarak görev yapmaya başlamıştır (Capineri ve Randelli, 2007). Türkiye’de Marmara, Akdeniz, Ege ve Karadeniz bölgeleri olmak üzere dört bölgeye dağılan limanlar, öncelikle bulundukları bölgelere hizmet etmektedirler. Bahsedilen öncelikli bölgeler limanların birincil hinterlandını oluştururken, limanların ikincil hinterlandları çoğu zaman komşu coğrafi bölge sınırlarına uzanmaktadır (DLH, 2010).

Deniz Otoyolları Proje Koordinatörü olarak görev yapmış Oliverira (2009); AB’nin özellikle uzak doğu ile bağlantılar için daha fazla aktarma limanlarına ve daha iyi seviyede aktarma ve iç bölge liman akışına ihtiyacı olduğunu, AB’de liman hizmetlerinin (yükleme-boşaltma, pilotaj ve römorkaj hizmetleri) geliştirilmesi, bu üç liman hizmetinin de lojistik zincirin bir parçası haline getirilmesi gerektiğine atıf yapmıştır.

Çetin (2007); Türkiye’deki limanların ve deniz ticaretinin gelişmemesinin en önemli nedenlerinden bir tanesi olarak; limanları arka sahasındaki şehirlere ve çevre ülkelerle bağlayacak demiryolu, karayolu ve havayolu bağlantılarının miktar, kalite ve işletme etkinliği bakımından yetersiz olmasını göstermiştir. Bununla birlikte; mevcut limanlarda ise gerek alt yapı, gerekse üstyapı ve yönetim yaklaşımı açılarından büyük sıkıntılar olduğu tespit etmiş, bu sıkıntıları; limanlarda verimliliğin düşüklüğü, draft yetersizliği, liman tarifelerinin yüksekliği, liman ekipmanlarının yetersizliği, liman yük elleçleme kapasitesinin yetersizliği, liman saha ve depo yetersizliği, liman servis düzeyinin düşüklüğü, devlet limanlarında ticari yönlü bir işletmecilik anlayışının olmaması, katma değerli hizmetlerden yoksunluk, limanlarda sıkışıklık durumu şeklinde belirtmiştir.

Çetinoğlu (2007); transit geçiş ülkesi durumundaki Türkiye’nin, limanlarını ve limanlara bağlı diğer ulaştırma altyapılarını AB ulaştırma politikaları doğrultusunda uyarlamak zorunda olduğunu, AB’nin ortak ulaştırma politikaları, gümrük birliği, transit rejimine bağlı olarak Türkiye limanlarının rekabet açısından hazırlıklı olması ve uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi ve kapasitelerinin artırılması gerektiğini ifade etmiştir. Zeybek (2007); ülkemizin özellikle karayolu taşımasına alternatif olarak entegre bir sistem olan intermodal taşıma sistemini geliştirmesi gerektiği ortaya koymuş, Avrupa’ya

yönelik taşımalarda talebin karayolu ile karşılanmasının uzun vadede sürdürülebilir bir politika olmadığını belirtmiş, Avrupa ülkelerinin geçiş belgeleri yoluyla ülkemiz karayolu araçlarının taşıma yapmasını engellediğine ve bu engellemelerin ulaşım maliyetlerini artırdığına vurgu yapmıştır. Saygılı (2012); karayolu lojistik işletmelerinin uluslararası alandaki rekabetçi yapılarını yakıt maliyetlerini düşürerek sürdürmek istediklerini, karayolu araçlarının uluslararası taşımalarda diğer ülkelerin koyduğu geçiş kotaları, araç yürüme yasakları, uzun süreli gümrük kontrolleri vb. sınırlamalarla karşılaştıklarını; bu çerçevede kısa mesafeli hatlarda yapılan Ro-Ro taşımacılığının, kombine taşımacılık kapsamında Türkiye açısından büyük önem taşıdığını belirtmiştir. Ro-Ro taşımacılığının Türkiye'den Avrupa, Karadeniz, Ortadoğu ve Kuzey Afrika ülkelerine karayolu yük taşımacılığında alternatif güzergâhlar sunduğunu ve operasyonların kesintiye uğramasını önlediğine vurgu yapmıştır.

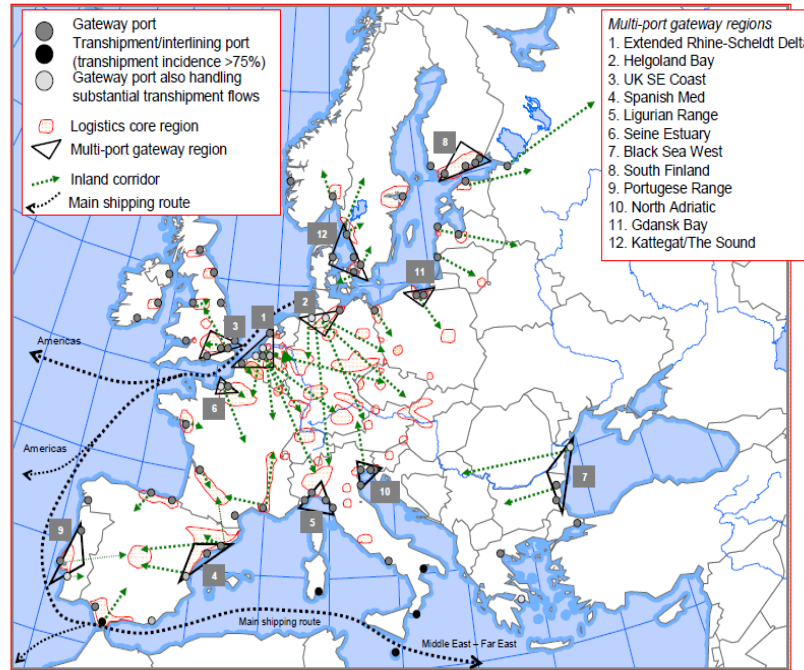
Deniz ulaştırması altyapısına erişim ulaştırma modelinin seçiminde önemli bir belirleyici faktördür, karayolu ile yapılan ulaşım bölümü KMDT'nin rekabet edebilirliğini önemli ölçüde etkilemektedir (Menéndez ve Valero, 2009). Küresel olarak yurtiçi (inland) erişim maliyeti, toplam lojistik maliyetlerin %18'ini oluşturmaktadır. Konteyner taşıma maliyetinde ise, yurtiçi taşıma maliyeti % 40 ila % 80 arasında değişmektedir (Notteboom ve Rodrigue, 2009). Bu nedenle, yurtiçi lojistik, toplam maliyetlerin azaltılmasında önemli bir unsur olarak ele alınmaya başlanmıştır. Denizyolu ulaşımı/bağlantısının; gelen/giden yüklerin varış/çıkış noktalarının liman bağlantısının 150 km'den daha az olduğu durumlarda (150 km'den daha uzakta bir mesafede olması durumuna nazaran) daha fazla tercih edildiği görülmektedir. Bununla birlikte denizyolunun kullanıldığı intermodal taşımacılık tüm ulaşım mesafesinin 1500 km'den fazla olduğu durumlarda göreceli olarak daha avantajlıdır (Menéndez ve Valero, 2009). Paixao ve Marlow (2005) AB'de endüstri bölgelerinin deniz kıyısından 200-400 km'lik uzaklıkta yer aldığını, AB endüstriyel faaliyetlerinin yaklaşık ¾'ü kuzey Avrupa ülkelerinde gerçekleştiğini ifade etmişler; bunun bölgedeki KMDT faaliyetleri yoğunluğunu açıkladığını belirtmişlerdir.

Casaca (2008) yaptığı çalışmada; KMDT alanında hizmet veren limanların %56.7'sinin aynı zamanda okyanus taşımacılığı hizmeti de verdiği, her iki alanda hizmet veren limanların rekabette daha ön plana çıktığını, Deniz Otoyolları

kapsamında en başarılı olacak limanların Ro-Ro ve konteyner elleçleyebilen limanlar olacağını belirtmiştir.

Mesa ve Diğ. (2010) “İspanya-Fransa Arasında Kolay Bozulan Kargolar İçin Deniz Otoyolları Fizibilite Çalışması” başlıklı makalelerinde Ro-Ro ve Ro-Pax gemilerinin kullanıldığı bir hizmeti incelemişler; Ro-Ro tipi gemilerin kullandığı bir sistemin yüklerin intermodal taşımaya aktarılmasını kolaylaştıracağı sonucuna ulaşmışlardır.

Notteboom (2010) çalışmasında; konteyner trafiği üzerinden yaptığı inceleme ile AB için çok limanlı giriş bölgeleri (multi-port gateway region)ni belirlemiştir. Notteboom çalışmasında 1994 yılından bu yana liman yapılarındaki değişimi özetlerken AB’nin KMDT politikasının Deniz Otoyolları konseptinin yaratılması ve Marco Polo gibi mali destek programları ile desteklendiğini belirtmiştir. Notteboom tarafından hazırlanan; AB ana liman giriş bölgeleri ile aktarma limanları ve giriş limanlarını gösterir haritaya Şekil 4.1’de yer verilmiştir.

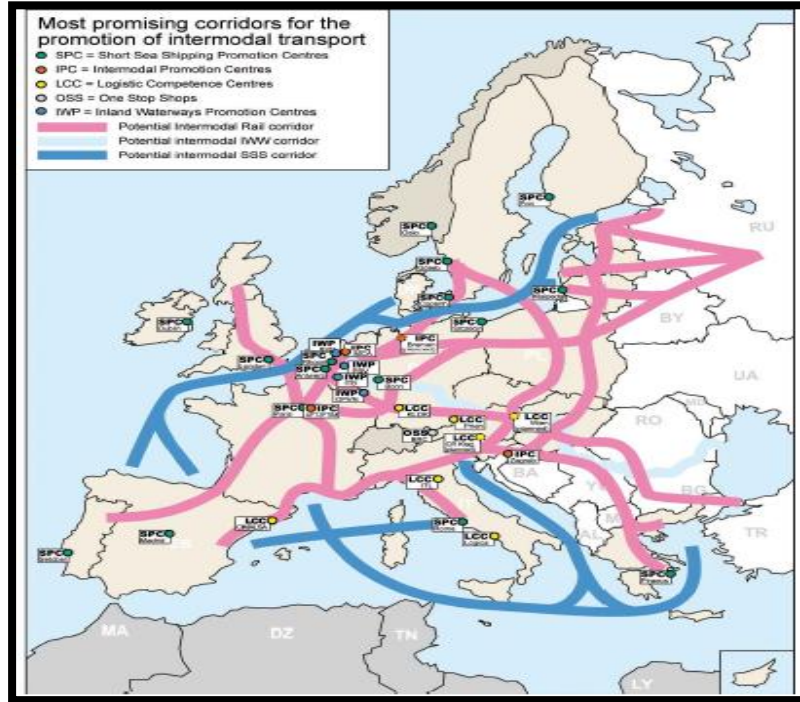


Şekil 4.1 : AB çok limanlı giriş bölgeleri ve giriş limanları (Notteboom, 2010).

Konteyner trafik akışı üzerinden yapılan çalışmada; limanların geri saha bağlantıları ve hizmet verdiği sanayii bölgelerine ilişkin değerlendirmelerde de bulunulmuştur. Bu değerlendirmelerde; kuzey batı İtalya limanları olarak nitelendirebileceğimiz yazar tarafından “Ligurian Range” olarak ifade edilen çoklu liman giriş bölgesinin Alpler bölgesi, güney doğu Fransa ve güney Almanya bölgelerine yönelik iş potansiyelini artırma amacını taşıdığı, Gioia Tauro ve Algeciras gibi limanların uzak

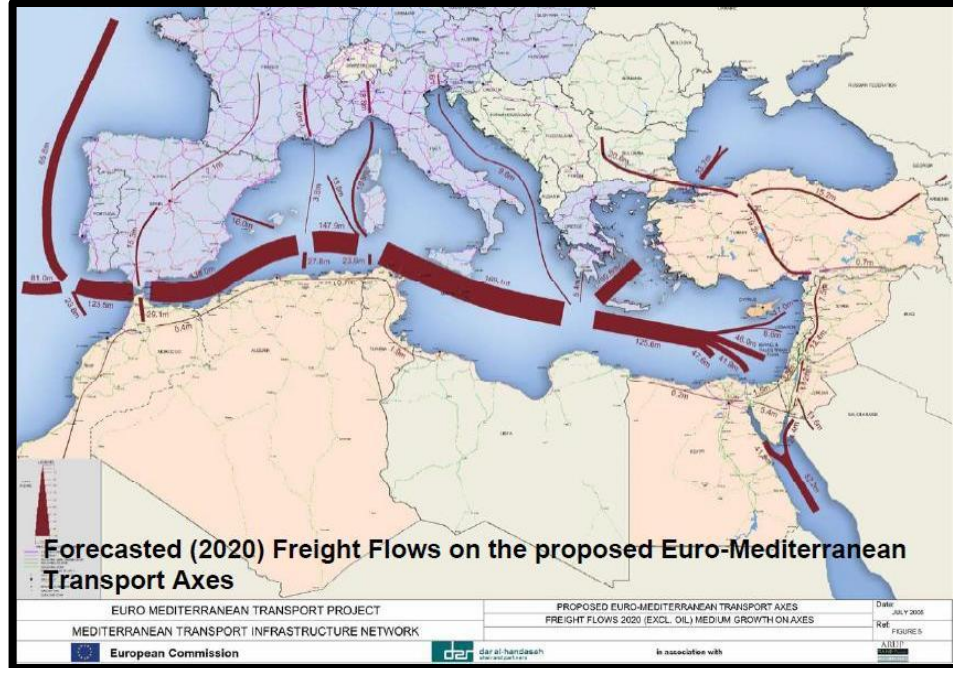
mesafe geri bölgelerine hizmet verebilmek amacıyla demiryolu servislerin geliştirdikleri ifade edilmektedir.

AB Komisyonu tarafından finanse edilen “İntermodal Ulaştırma Zincirinde Entegre Hizmetler (Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC))” adlı çalışma kapsamında intermodal yük taşımacılığı için en fazla potansiyel taşıyan KMDT koridorları belirlenmiştir. Bu koridorlar Şekil 4.2’de belirtilmiştir.



Şekil 4.2 : En fazla potansiyel taşıyan KMDT koridorları (ISIC, 2005).

AB Komisyonu tarafından yaptırılan diğer bir çalışma olan “Euro Mediterranean Transport Project Mediterranean Transport Infrastructure Network” isimli projede 2020 yılında Avrupa-Akdeniz Ulaştırma Akslarında deniz ulaştırması yük trafik tahmini gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede hazırlanan haritaya Şekil 4.3’te yer verilmiştir.



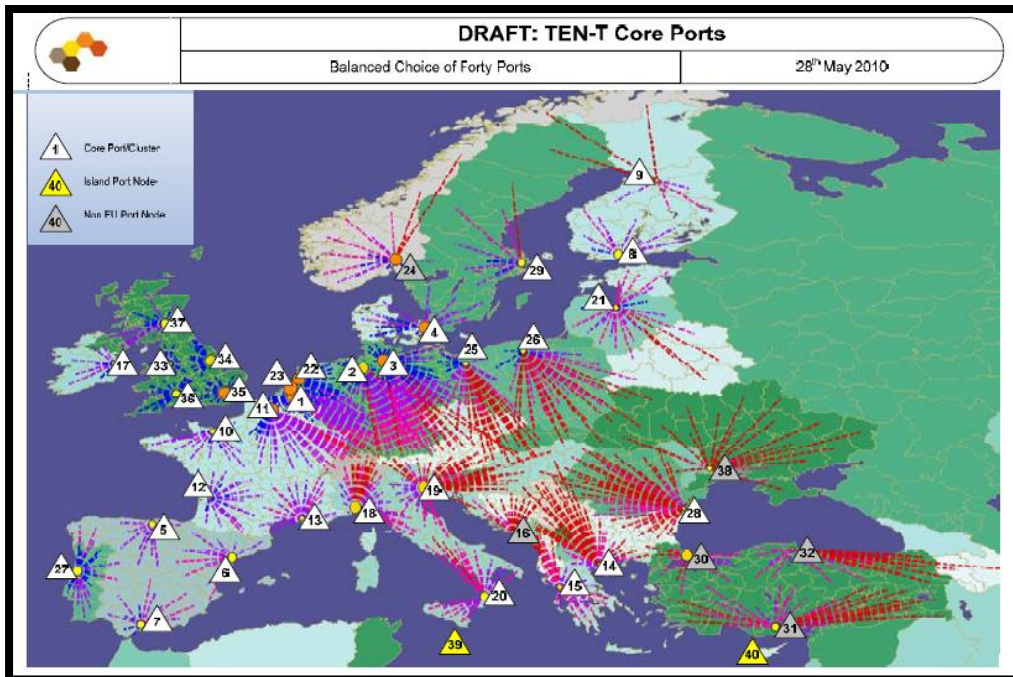
Şekil 4.3 : Avrupa-Akdeniz ulaştırma alanı yük trafik tahmini (EC, 2006c).

TEN-T Rehber İlkelerinin 2013 yılı revizyonu öncesinde; Komisyon tarafından yayımlanan Yeşil Kitap sonrasında, Çekirdek Ağ'ın tanımlanmasına ilişkin metodolojinin belirlenmesi amacıyla bir Uzman Grubu teşkil edilmiştir. Uzman Grubu Çekirdek Ağın belirlenmesi amacıyla bazı kriterler gündeme getirmiştir.

Bu kriterler, Çekirdek Ağın multimodal bir yapıda olması, Çekirdek Ağın tüm AB'yi kapsayacak şekilde ve ulaştırmanın devamlılığını sağlayacak bir yapıda akslardan meydana gelmesi, AB içerisindeki önemli ulaştırma bileşenlerini birbirine ve aynı zamanda AB'yi sınırları dışındaki pazarlarla bağlaması olarak özetlenebilir. Ortaya konan kriterler kapsamında; AB yük ve yolcu trafiği kapsamında; ulaştırma ağlarına ana giriş ve çıkış noktaları olarak Giriş Limanları (Gateway Ports) veya Liman Kümelerinin (Port Clusters) de Çekirdek Ağın (Core Network) bir parçası olması gerektiği ifade edilmiştir. Anılan kriterler baz alınarak Çekirdek Ağ limanlarının belirlenmesine yönelik olarak AB tarafından finanse edilen bir proje çalışması, "Port and Their Connections Within the TEN-T" yapılmıştır (Newton ve Diğ.,2010).

Çalışmada; 3 aşamalı bir yaklaşım ile aday Çekirdek Ağ limanlarının belirlenmesine çalışılmıştır. Öncelikle aralarında Ambarlı, Mersin ve Samsun'un da bulunduğu 40 adet liman/liman kümesi belirlenmiş, müteakiben belirlenen limanlar üzerinden bir danışma süreci başlatılmıştır. Danışma sürecinde aday liman/liman kümeleri sayısı artmış, yapılan son eleme ile aday Çekirdek Ağ liman sayısı 57'ye düşürülmüştür

(Newton ve Diğ.,2010). Çalışma sonucunda Çekirdek Ağ aday limanları olarak belirlenen limanlar arasında Ambarlı, Mersin ve İzmir limanlarının yer aldığı görülmektedir. İlk aşamada aday olarak belirlenen Çekirdek Ağ limanlarını gösterir haritaya Şekil 4.4'te yer verilmiştir. Çalışmada Karadeniz'de Türkiye için Çekirdek Ağ aday limanı belirlenmediği, Kuzey Anadolu'da yer alan limanların birçoğunun bölge özel yüklerini elleçleyen ihtisas liman tesisleri olduğunu, Zonguldak/Filyos, Samsun ve Trabzon Limanlarının aday limanlar olabileceği ancak kullanılan metodoloji çerçevesinde aday olmaya en yakın limanın Samsun Limanı olabileceği ifade edilmiştir.



Şekil 4.4 : Çekirdek ağ aday limanları. (Newton ve Diğ.,2010).

MEDA Deniz Otoyolları çalışmaları kapsamında gündeme alınan MEDA alanı Deniz Otoyolları güzergâhları ile ilgili harita gösterimine Şekil 4.5'te yer verilmiştir. MEDA-MoS-II Pilot Projeleri üzerinde yapılan incelemede, Avrupa giriş/çıkış limanlarının; İspanya'da Valencia, Castilion, Barcelona, Fransa'da Vendres, Marsilya, İtalya'da Genova, Trieste, Slovenya'da Koper limanları olarak belirlendiği görülmektedir.

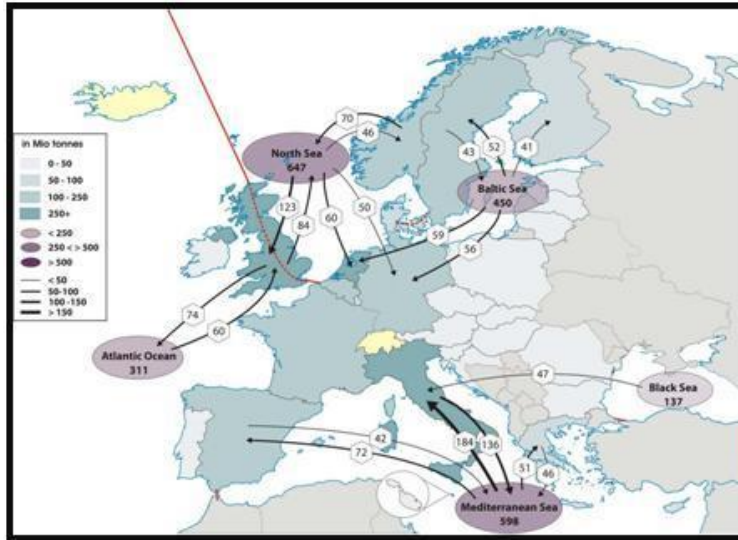


Şekil 4.5 : MEDA MoS-II pilot projeleri (Declercq, 2012).

4.2 İstatistikî Veriler Kapsamında İnceleme

EUROSTAT (2009) verileri üzerinde yapılan incelemede; 2007 yılında KMDT ile toplam 1,9 milyar ton yük taşındığı, bu rakamın AB’de denizyolu ile taşınan yük miktarının %61’ini oluşturduğu, bu taşımacılık çeşidi ile İngiltere limanlarında 366 milyon ton, İtalya limanlarında ise 325 milyon ton yük elleçlendiği, bu iki ülkenin limanlarında KMDT ile en çok yük elleçlenen iki ülke olduğu anlaşılmaktadır.

KMDT ile elleçlenen yükün %28’i Akdeniz limanlarında, %27’si ise Kuzey Denizi limanlarında elleçlenmiştir. 2007 yılında AB’de KMDT ile taşınan yük miktarı 1863 milyon tona yükselmiş 2006 yılı rakamlarına göre büyüme %1.3 olarak gerçekleşmiştir. KMDT’de 2007 yılı rakamlarına göre en yüksek 20 yük akış güzergâhını gösterir harita Şekil 4.6’da yer almaktadır.



Şekil 4.6 : KMDT 2007 yılı en yüksek 20 yük akış güzergâhı (EUROSTAT, 2009).

2012 yılında AB içerisindeki KMDT ile yaklaşık 1.8 milyar ton yük taşınmıştır. İngiltere limanları bu rakam içerisinde 311 milyon ton kargo elleçlemesi ile ilk sırada gelmektedir ve AB-28 ülkesi içerisindeki toplam taşımacılık içindeki payı %14 olmuştur. Bu anlamda; İngiltere’yi, İtalya ve Hollanda; %13 ve %12’lik oranlarla izlemiştir (EUROSTAT, 2014a).

EUROSTAT (2014a) verilerine göre; KMDT 2012 yılında AB-28 ülkeleri tarafından denizyolu ulaştırması ile yapılan toplam taşımacılığın %60’ını oluşturmaktadır. 2011 yılında da bu alanda benzer oranın gerçekleştiği görülmektedir. Ancak; ülkeler özelinde bakıldığında KMDT’nin toplam denizyolu taşımacılığında aldığı pay değişiklik göstermektedir. Bulgaristan, Danimarka, İrlanda, Hırvatistan, Güney Kıbrıs Rum Kesimi, Letonya, Malta, Polonya, Finlandiya ve İsveç ile Avrupa Ekonomik Alanı ülkesi Norveç bu açıdan bakıldığında KMDT’nin toplam denizyolu taşımasında %80’den fazla pay aldığı ülkeler olarak ön plana çıkmaktadır. Diğer taraftan; Belçika, Almanya, İspanya, Hollanda, Portekiz ve Slovenya gibi uluslararası yüklerin elleçlendiği ülkelerde Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığının toplam denizyolu taşımacılığı içerisindeki payı %60’dan daha azdır.

2012 yılında AB-28 limanları ile Akdeniz limanları arasında KMDT ile aktarılan yük miktarı 577 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bu rakam AB-28 limanlarında yapılan toplam KMDT’de elleçlenen yükün %29’una tekabül etmektedir. Aynı şekilde 2012 yılında; AB-28 limanları ile Kuzey Denizi Limanları arasında 506 milyon ton yük, Baltık Denizi Limanları arasında 421 milyon ton yük elleçlenmiş, toplam KMDT’de alınan pay sırasıyla %25 ve %21 olmuştur.

2012 yılında EUROSTAT verileri kapsamında AB ülkeleri, İzlanda, Norveç ve Türkiye tarafından KMDT kapsamında elleçlenen yük miktarı bölgeler bazında Çizelge 4.1’de gösterilmiştir.

Çizelge 4.1 : 2012 yılı KMDT bölgeler bazında elleçlenen yük miktarı (milyon ton) (EUROSTAT, 2014b).

	Atlantic Ocean	Baltic Sea	Black Sea	Mediterranean Sea	North Sea	Others ⁽¹⁾	Total
EU-28	240.8	421.1	127.5	577.0	506.3	118.5	1 775.8
BELGIUM (BE)	17.0	23.8	2.8	37.4	40.2	2.8	123.9
BULGARIA (BG)	1.2	0.0	12.7	7.8	0.4	0.0	22.1
DENMARK (DK)	3.5	33.2	0.3	1.4	25.1	3.4	66.1
GERMANY (DE)	8.7	90.3	1.0	13.0	55.6	2.3	170.4
ESTONIA (EE)	1.4	14.9	0.0	0.8	7.8	0.5	25.5
IRELAND (IE)	20.4	1.2	0.1	2.1	13.0	0.2	37.0
GREECE (EL)	0.7	0.5	15.1	65.3	5.4	3.0	90.0
SPAIN (ES)	33.9	12.7	17.5	98.0	25.3	11.7	191.4
FRANCE (FR) ⁽²⁾	38.8	9.2	14.2	52.2	29.8	27.0	171.0
CROATIA (HR)	0.1	0.0	3.5	7.5	0.3	0.7	12.1
ITALY (IT)	5.2	3.7	33.5	213.3	7.5	22.3	285.5
CYPRUS (CY)	0.2	0.0	0.4	4.1	0.9	0.0	5.7
LATVIA (LV)	6.1	17.8	0.1	9.5	27.4	0.1	61.0
LITHUANIA (LT)	2.6	18.2	0.0	0.9	10.7	0.0	32.4
MALTA (MT)	0.1	0.0	0.2	2.5	0.2	0.0	3.0
NETHERLANDS (NL)	27.5	77.4	9.9	36.6	67.1	34.9	253.5
POLAND (PL)	3.7	23.6	0.1	2.2	18.3	0.8	48.7
PORTUGAL (PT)	11.5	1.8	3.1	10.4	7.8	0.1	34.7
ROMANIA (RO)	0.7	0.1	9.8	11.9	1.4	0.0	23.9
SLOVENIA (SI)	0.0	0.4	0.5	7.9	0.1	0.0	8.8
FINLAND (FI)	3.5	51.6	0.5	2.7	29.6	0.1	88.0
SWEDEN (SE)	4.4	82.0	0.3	3.3	48.0	6.5	142.1
UNITED KINGDOM (UK)	94.6	38.1	2.3	23.2	162.2	2.2	311.0
ICELAND (IS)	0.0	0.3	0.0	0.1	1.7	0.0	2.1
NORWAY (NO)	12.5	17.0	1.5	5.0	108.0	3.3	147.4
TURKEY (TR)	10.0	5.3	83.3	131.4	21.0	10.3	254.6

See methodological notes on the elimination of double counting (Data sources and availability).
⁽¹⁾ See definition of "sea regions" in "Data sources and availability".
⁽²⁾ Please note that the 2012 figures for France are Eurostat estimates based on partial data for French ports.

Veriler kapsamında; Türkiye’nin 2012 yılında KMDT kapsamında limanlarında elleçlediği toplam yük miktarı 254.6 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Türkiye limanlarından yapılan taşımaların 131.4 milyon tonla en çok Akdeniz limanlarına yapılmış olduğu görülmektedir.

EUROSTAT KMDT 2012 yılı verileri kapsamında; AB-28 ülkeleri tarafından elleçlenen toplam yaklaşık 1.8 milyar ton yükün, kargo tipi bazında yapılan incelemesinde 238 milyon tonunun konteyner, 233 milyon tonunun Ro-Ro unit⁷⁷ ile gerçekleştirildiği görülmektedir. Veriler kapsamında; Türkiye’nin 2012 yılında KMDT kapsamında limanlarında elleçlediği toplam 254.6 milyon ton yükün, 55.8 milyon tonunun konteyner, 8.4 milyon tonunun Ro-Ro unit taşımaları ile yapıldığı

⁷⁷ EUROSTAT Ro-Ro unit terimini; kamyon, treyler, semi-treyler gibi tekerlekli yük taşıma ekipmanı olarak tanımlamıştır.

anlaşılmaktadır. 2012 yılı KMDT kapsamında kargo/yük tipleri bazında elleçlenen yük miktarı Çizelge 4.2’de verilmiştir.

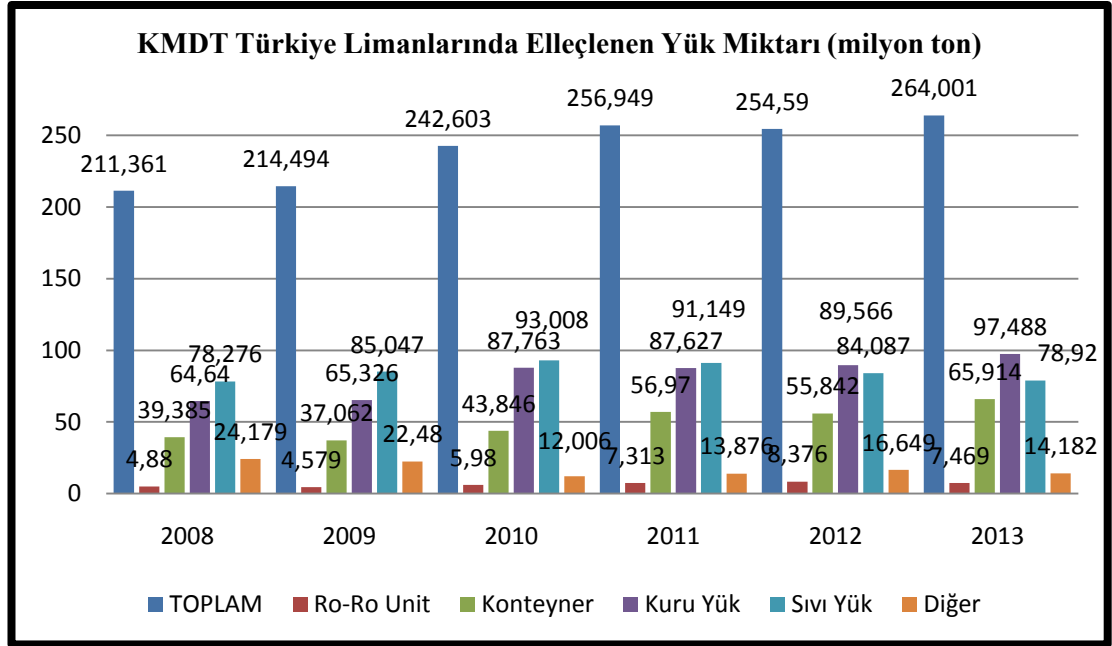
Çizelge 4.2 : 2012 yılı KMDT kargo tipi bazında elleçlenen yük miktarı (milyon ton) (EUROSTAT, 2014c).

	Liquid Bulk	Dry bulk	Containers	Ro-Ro units	Other cargo	Total
EU-28	816.4	358.2	238.0	233.1	130.0	1 775.8
BELGIUM (BE)	35.5	22.3	41.3	17.7	7.2	123.9
BULGARIA (BG)	10.6	7.4	1.8	0.2	2.1	22.1
DENMARK (DK)	19.4	18.2	4.4	20.2	4.0	66.1
GERMANY (DE)	43.7	37.3	47.9	31.8	9.6	170.4
ESTONIA (EE)	13.5	3.3	1.6	3.8	3.2	25.5
IRELAND (IE)	10.3	8.2	6.5	11.6	0.4	37.0
GREECE (EL)	39.9	13.8	20.1	12.3	4.0	90.0
SPAIN (ES)	82.1	37.6	42.8	12.2	16.8	191.4
FRANCE (FR) ⁽¹⁾	95.2	33.6	9.1	22.2	10.9	171.0
CROATIA (HR)	6.1	3.1	0.8	0.8	1.4	12.1
ITALY (IT)	141.9	32.2	37.3	53.0	21.1	285.5
CYPRUS (CY)	2.3	1.2	1.8	0.1	0.2	5.7
LATVIA (LV)	19.1	30.6	3.7	2.7	4.9	61.0
LITHUANIA (LT)	17.5	6.7	3.6	2.9	1.7	32.4
MALTA (MT)	1.5	0.5	0.6	0.5	0.1	3.0
NETHERLANDS (NL)	155.3	41.0	26.1	11.5	19.6	253.5
POLAND (PL)	13.4	17.9	8.4	6.2	2.8	48.7
PORTUGAL (PT)	14.5	7.8	8.7	0.2	3.5	34.7
ROMANIA (RO)	8.1	10.0	1.8	0.4	3.6	23.9
SLOVENIA (SI)	2.5	2.2	2.7	0.5	0.9	8.8
FINLAND (FI)	29.1	21.8	10.0	16.4	10.7	88.0
SWEDEN (SE)	54.0	21.2	11.3	42.2	13.3	142.1
UNITED KINGDOM (UK)	129.9	61.7	22.7	82.9	13.8	311.0
ICELAND (IS)	0.3	0.1	0.3	0.0	1.4	2.1
NORWAY (NO)	70.0	53.5	5.0	5.9	12.9	147.4
TURKEY (TR)	84.1	89.6	55.8	8.4	16.6	254.6

(1) Please note that the 2012 figures for France are Eurostat estimates based on partial data for French ports.

Çizelge 4.2 kapsamında yapılan incelemede; 2012 yılında KMDT’de elleçlenen yük miktarı bazında Türkiye’nin AB-28 ülkeleri içerisinde İtalya, İngiltere ve Hollanda’dan sonra 4’üncü sırada, buna mukabil kuru yük gemileri ile yapılan taşımalarda ise ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Ro-Ro taşımaları açısından bakıldığında ise (elleçlenen yük miktarı bazında) Türkiye’nin 13’üncü sırada yer aldığı anlaşılmaktadır.

Diğer taraftan; KMDT kapsamında 2008-2013 yılları arasında Türkiye limanlarında elleçlenen yük miktarı ve kargo tipi bazında dağılımı incelendiğinde; taşınan toplam yük miktarının yıllar içinde yükseldiği, Ro-Ro ile yapılan taşımaların 2011 yılında 2010 yılına göre yaklaşık %20 oranında artış gösterdiği ve 2012 yılında da artış eğilimini koruduğu gözlemlenmektedir. KMDT kapsamında Türkiye limanlarında elleçlenen toplam yükü miktar ve kargo tipi bazında gösterir tabloya Şekil 4.7’de yer verilmiştir.

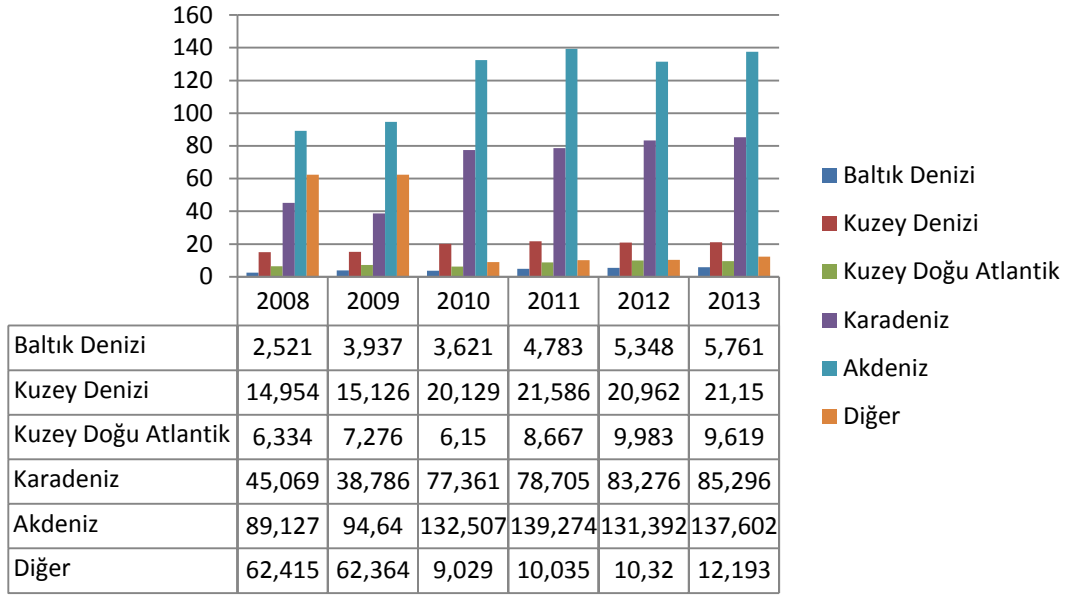


Şekil 4.7 : KMDT Türkiye limanlarında elleçlenen yük.
(EUROSTAT, 2014d)'den⁷⁸ oluşturulmuştur.

Yukarıda detaylandırılan verilerle birlikte değerlendirilmesi açısından Türkiye'nin KMDT kapsamında limanlarında elleçlenen toplam yük miktarının bölgeler bazında dağılımı Şekil 4.8'de gösterilmiştir. Veriler incelendiğinde Türkiye'nin en çok Akdeniz, ikinci olarak Karadeniz'de yer alan limanlarla KMDT kapsamında yük alışverişi yaptığı görülmektedir.

⁷⁸ EUROSTAT "Short Sea Shipping - Country level - Gross weight of goods transported to/from main ports, by type of cargo [mar_sg_am_cwk]" veri seti kullanılmıştır. Veriler "main ports"lara ilişkin verilerdir. "Main Ports" tanımı altında; "Directive 2009/42/EC of The European Parliament and of The Council of 6 May 2009 on statistical returns in respect of carriage of goods and passengers by sea" gereğince yılda bir milyon tondan fazla yük elleçleyen, 200.000'den daha fazla yolcuya hizmet veren limanlar ile ilgili veriler rapor edilmektedir.

**KMDT Kapsamında Türkiye Limanlarında Elleçlenen Toplam Yük
Miktarının Bölgeler Bazında Dağılımı (milyon ton)**



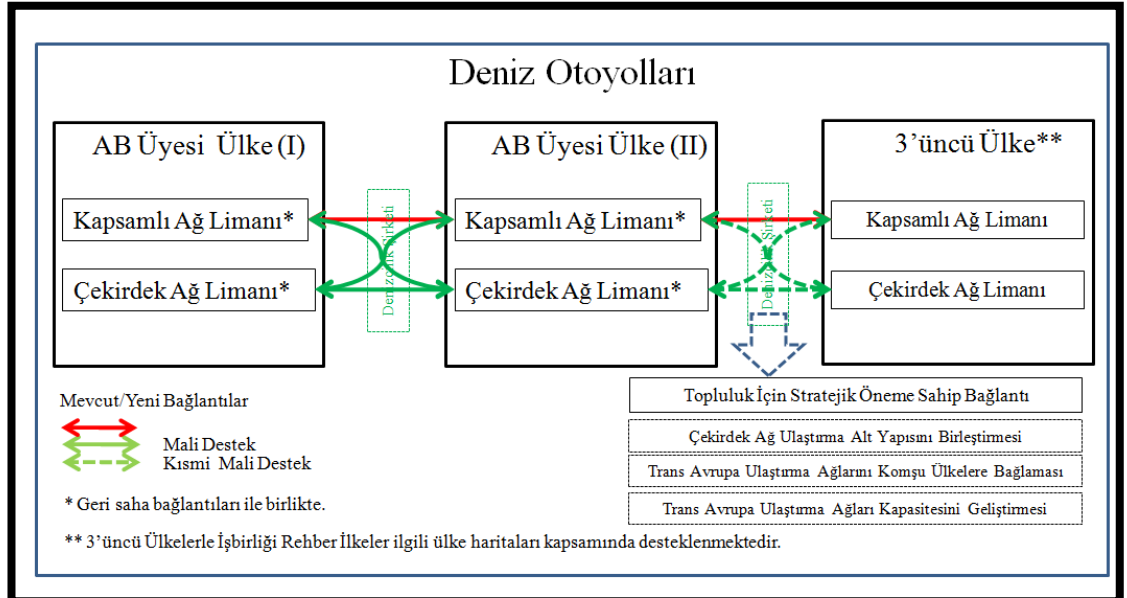
Şekil 4.8 : Türkiye limanları elleçlenen yük miktarı bölgeler bazında dağılım.
(EUROSTAT, 2014e)'den uyarlanmıştır.

5. DEĞERLENDİRME

Değerlendirme bölümünde yapılacak çalışmanın temelinde Deniz Otoyolları konseptinin uygulaması yer almaktadır. Çalışmamızın bu bölümünde önceki bölümlerde yapılan incelemeler ile ulaşılan sonuçlar kapsamında; Türkiye'nin olası Deniz Otoyollarının belirlenmesine çalışılacaktır.

Bu çerçevede; öncelikle yürürlükte olan TEN-T Rehber İlkeleri kapsamında Kapsamlı Ağ ve Çekirdek Ağ Limanları belirlenecek, Türkiye çıkışlı Deniz Otoyolları tanımlanacak, müteakiben bu Deniz Otoyolları üzerinden AB mevcut uygulamaları temelinde Ortak Menfaat Proje kriterlerine uygun Ro-Ro taşımaları özelinde yeni güzergâhlar teklif edilecek ve son olarak bu güzergâhlar üzerinden bir maliyet/gelir analizi uygulaması gerçekleştirilecektir.

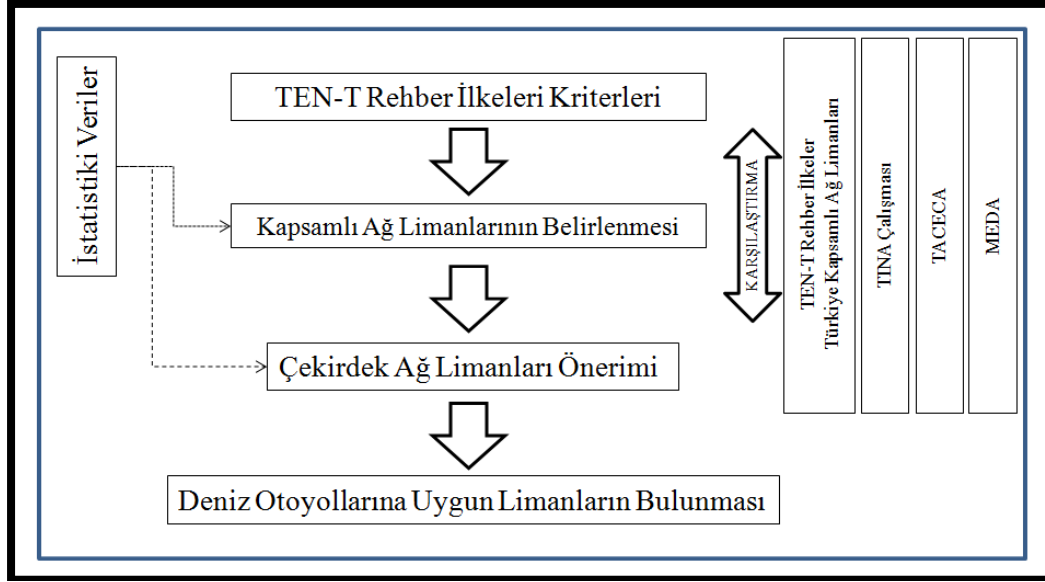
Bu çerçevede; önceki bölümlerde yaptığımız çalışmalar kapsamında Deniz Otoyollarına ilişkin uygulamanın genel olarak gösterimine Şekil 5.1'de yer verilmiştir.



Şekil 5.1 : Deniz otoyolları genel uygulaması.

Deniz Otoyollarının belirlenmesine ilişkin olarak yapılacak çalışmaların temelinde Deniz Otoyollarına uygun limanların tanımlanması yer almaktadır. İlk aşamada

TEN-T Rehber İlkelerinde belirtilen kriterler ile TEN-T Planlama Metodolojisinde izlenen yöntem kapsamında Kapsamlı Ağ Limanları ile Çekirdek Ağ Limanlarının tanımlanmasına çalışılmıştır. Limanların belirlenmesi aşamasında uygulanacak çalışma akış şemasına Şekil 5.2’de yer verilmiştir.



Şekil 5.2 : Limanların belirlenmesi çalışması akış şeması.

Önceki bölümlerde yaptığımız çalışmalardan elde edilen sonuçlar kapsamında limanların sınıflandırılmasına uygulanan kriterlerde EUROSTAT istatistiki verilerinin baz alındığı görülmektedir. Türkiye deniz ulaştırması alanında; 2008 yılından bu yana, aday ülke statüsünde gönüllülük esasına göre EUROSTAT ile veri paylaşımında bulunmaktadır (EUROSTAT, 2015a). Temelinde deniz ulaştırması alanında EUROSTAT’ta yer alan Türkiye ile ilgili istatistikler Türkiye tarafından sağlanan verilerdir.

Bu çerçevede limanlarla ilgili çalışmada; öncelikli olarak EUROSTAT verileri değerlendirmeye alınacak, veriler gerektiği hallerde Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı Deniz Ticareti İstatistiki verileri ile karşılaştırılacak/desteklenecektir. EUROSTAT ve Deniz Ticareti İstatistiki verilerinin de Liman Başkanlıkları düzeyinde sunulduğu göz önünde bulundurularak; ilkesel bütünlüğün sağlanması açısından incelemeler/değerlendirmeler Liman Başkanlıkları düzeyinde gerçekleştirilmiş, gerektiğinde Liman Tesisleri ve Terminallere ilişkin veriler de dikkate alınmıştır.

Doğru verilerin kullanıldığına kontrol edilmesi amacıyla, gereken durumlarda; TEN-T Planlama Metodolojisi Dokümanında atıf yapılan eşik değerler gerçekleşmiş, EUROSTAT ve Türkiye Deniz Ticareti İstatistikî verileri karşılaştırılmıştır.

TEN-T Planlama Metodolojisi Dokümanında atıf yapılan eşik değerler AB-27 ülkesi üzerinden yapılmıştır. Çalışmada eşik değerler Hırvatistan'ın AB üyesi olması nedeni ile AB-28 verileri üzerinden gerçekleştirilmiştir.

Yapılacak değerlendirmelerde atıf yapılacak olması nedeni ile EUROSTAT Deniz Ulaştırma İstatistikleri ve Deniz Ticareti İstatistikî-2013 verilerinde yer verilen Türkiye Limanları karşılaştırması Çizelge 5.1'de gösterilmiştir.

Çizelge 5.1 : İstatistikî verilerde yer verilen limanlar.

	Liman Adı	EUROSTAT	DZ. TİC.İST.		Liman Adı	EUROSTAT	DZ. TİC.İST.		Liman Adı	EUROSTAT	DZ. TİC.İST.
1.	Alanya	+	+	25.	Göcek	+	+	49.	Sürmene	+	+
2.	Aliğa	+	+	26.	Gökçeada	+	+	50.	Taşucu	+	+
3.	Amasra	+	+	27.	Güllük	+	+	51.	Tekirdağ	+	+
4.	Ambarlı	+	+	28.	Hopa	+	+	52.	Tirebolu	+	+
5.	Antalya	+	+	29.	İğneada	+	+	53.	Trabzon	+	+
6.	Ayvalık	+	+	30.	İnebolu	+	+	54.	Ünye	+	+
7.	Bandırma	+	+	31.	İskenderun Hatay	+	+	55.	Vakfikebir	+	+
8.	Bartın	+	+	32.	İstanbul	+	+	56.	Yalova	+	+
9.	Bodrum	+	+	33.	İzmir	+	+	57.	Zonguldak	+	+
10.	Botaş	+	+	34.	İzmit Kocaeli	+	+	58.	Anamur	-	+
11.	Bozcaada	+	+	35.	Karabiga	+	+	59.	Cide	-	+
12.	Çanakkale	+	+	36.	Kaş	+	+	60.	Datça	-	+
13.	Çeşme	+	+	37.	Kuşadası	+	+	61.	Tuzla	-	+
14.	Dikili	+	+	38.	Marmara Adası	+	+	62.	Enez	-	+
15.	Edremit	+	+	39.	Marmaris	+	+	63.	Ayancık	-	+
16.	Erdek	+	+	40.	Mersin	+	+	64.	Finike	-	+
17.	(Karadeniz) Ereğli	+	+	41.	Mudanya, Bursa	+	+	65.	Görece	-	+
18.	Fatsa	+	+	42.	Ordu	+	+	66.	Kefken	-	+
19.	Fethiye	+	+	43.	Pazar	+	+	67.	Kaş	-	+
20.	Foça	+	+	44.	Rize	+	+	68.	Karasu	-	+
21.	Gelibolu	+	-	45.	Samsun	+	+	69.	Kemer	-	+
22.	Gemlik	+	+	46.	Şile	+	+				
23.	Gerze	+	+	47.	Silivri	+	+				
24.	Giresun	+	+	48.	Sinop	+	+				

EUROSTAT istatistikî verilerinde yer verilen limanların, 2013 yılı Deniz Ticaret İstatistiklerinde yer verilen limanlar ile farklılıklar arz ettiği görülmektedir. EUROSTAT istatistiklerinde; 57 limanın doğrudan verilerine yer verilmekte, anılan

limanlar dışındaki veriler “Belirtilen Limanların Dışında” başlığıyla ayrıca gösterilmektedir. 2013 yılı Deniz Ticaret İstatistiklerinde yer verilen Anamur, Ayancık, Bodrum Turgut Reis, Cide, Datça, Tuzla, Enez, Finike, Görele, Kefken, Kaş, Karasu ve Kemer Limanlarının EUROSTAT istatistiki verilerinde ayrı limanlar olarak yer almadığı, bu çerçevede anılan limanlarda elleçlenen yük miktarının “Belirtilen Limanların Dışında” başlığı altında gösterildiği anlaşılmaktadır.

Diğer taraftan; 2013 yılı Deniz Ticaret İstatistikleri verileri kapsamında; Anamur, Ayancık, Cide, Datça, Enez, Finike, Görele, Karasu, Kaş, Kefken, Kemer limanlarında 2013 yılında yük elleçlenmediği görülmektedir. Veriler kapsamında en önemli fark Tuzla ve (Karadeniz) Ereğli Limanlarıdır. Tuzla Limanı EUROSTAT liman listelerinde yer almamaktadır. (Karadeniz) Ereğli Limanı ise; 2013 yılı Deniz Ticaret İstatistikleri kapsamında Karadeniz Ereğli, EUROSTAT liman listelerinde Ereğli olarak gösterilmektedir. Bununla birlikte EUROSTAT verilerinde Ereğli Limanı için 2012 ve 2013’te veri girilmemiştir.

Limanlara ilişkin yolcu taşıma istatistikleri kapsamında yapılan incelemede; EUROSTAT veri tabanında Türkiye için yer alan listelerde yer verilen rakamlarla Deniz Ticaret İstatistikleri-2013 verileri arasında önemli ölçüde tutarsızlıklar olduğu; Deniz Ticaret İstatistikleri-2013 verileri çerçevesinde sadece kurvaziyer yolu taşımacılığı verilerinin dahi EUROSAT veri bankasında Türkiye için verilen toplam yolcu değerinden fazla olduğu görülmektedir.

5.1 Limanların Belirlenmesinde Uygulanan Metodoloji

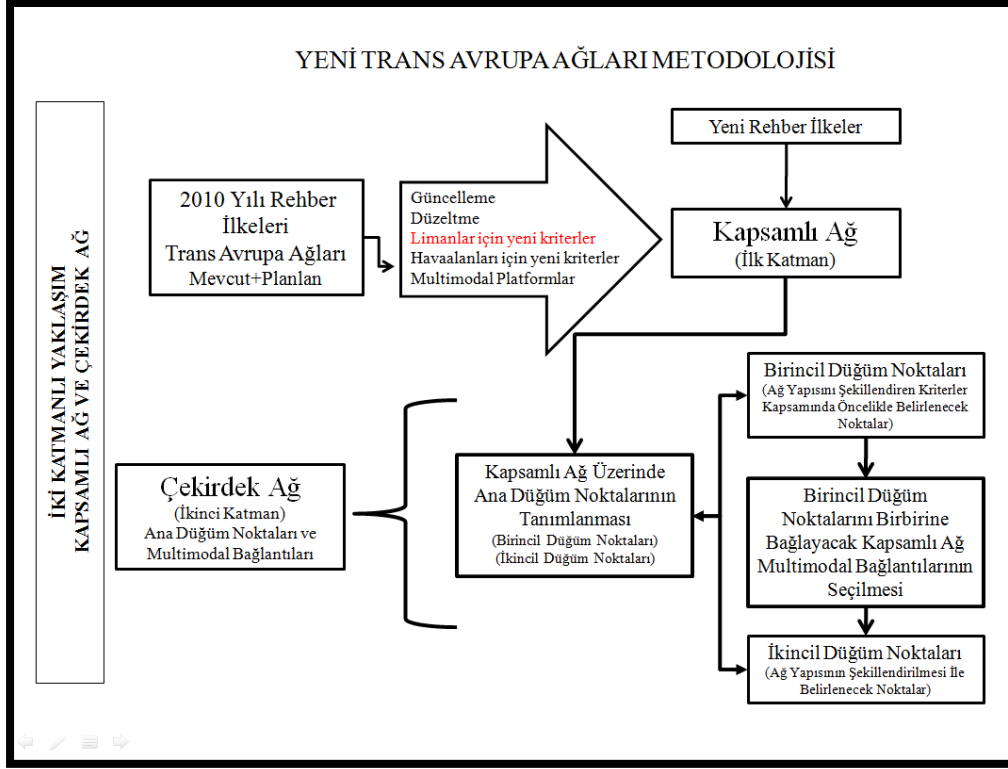
TEN-T Rehber İlkelerinin (2013) yayınlanması öncesinde; TEN-T’nin belirlenmesinde uygulanacak metodoloji üzerinde çalışmalar yapıldığı önceki bölümlerde belirtilmiştir. İlk olarak “Yeni TEN-T Politikası-Planlama ve Uygulama Sorunları Çalışma Dokümanı” isimli Bildiri (EC, 2011c) ile ortaya konan metodoloji teklifi (Bölüm 2.4.18’de detaylı incelenmiştir.) TEN-T Rehber İlkelerinin değiştirilmesi teklifi (Bölüm 2.4.19’da detaylı olarak incelenmiştir.) öncesinde Ulaştırma Bakanları (EC, 2011d) toplantısında kısmi değişikliklere uğramıştır.

Müteakiben; metodoloji TEN-T Rehber İlkelerinin nihai kabulü öncesinde Avrupa Parlamentosu ve Konsey tarafından da değiştirilmiştir (EC, 2013b). Dolayısı ile nihai olarak onaylanan TEN-T Rehber İlkelerinde TEN-T’nin belirlenmesi için Bölüm 2.4.18’de açıklanan metodolojiden kısmi farklılıklar içeren metodoloji kullanılmıştır.

Uygulanan nihai metodoloji; “TEN-T Planlama Metodolojisi (The Planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T))” başlıklı Komisyon Çalışma Dokümanı ile 10 Ocak 2014 tarihinde yayımlanmıştır (EC, 2013b). Çalışma dokümanında belirtilen ve çalışmada da uygulayacağımız metodoloji Şekil 5.3’te gösterilmiştir.

İlk aşamada; Kapsamlı Ağ Limanlarımız belirlenecektir. Bu çerçevede; 2010 yılı TEN-T Rehber İlkeleri (1996 yılında yayımlanan ilk Rehber İlkelerin, 2001 ve 2004 yıllarındaki değişiklikler sonrasında yeniden yayımlanması) çerçevesinde mevcut ve planlı ulaştırma alt yapısını da kapsayacak şekilde belirlenen ulaştırma alt yapısı Kapsamlı Ağ ulaştırma altyapısı olarak temel alınacak, Kapsamlı Ağ üzerinde uygulama metodolojisinde ve Rehber İlkeler-2013’te yer alan kriterler kapsamında EUROSTAT verileri (Deniz Ticaret İstatistikleri ile desteklenerek) baz alınarak Kapsamlı Ağ limanları (yük ve yolcu) belirlenecektir.

TEN-T Rehber İlkeleri 49 nolu maddesi ile Komisyona; son iki yıl yük/yolcu elleçleme ortalamasının belirlenen kriterleri karşılayan limanların Kapsamlı Ağ Limanı olarak haritalarda/listelerde gösterilmesi konusunda yetki verilmiştir. Bu çerçevede; incelemede son iki yıl verileri esas alınacak, değerlendirme son iki yıl verileri üzerinden yapılacaktır.



Şekil 5.3: Yeni TEN-T metodolojisi. (EC, 2013b)’den uyarlanmıştır.

İkinci aşamada; Çekirdek Ağ limanlarımızın belirlenmesine çalışılacaktır. Çekirdek Ağın Kapsamlı Ağ altyapısı üzerinde yer aldığı, dolayısı ile Çekirdek Ağ Limanlarının Kapsamlı Ağ Limanlarından daha spesifik kriterler çerçevesinde yapılan eleme ile belirlendiği göz önünde tutularak ilave bir değerlendirme yapılacaktır. Bu aşamada; öncelikle Ana Düğüm Noktalarında yer alan Kapsamlı Ağ Limanları belirlenecek, bu limanlara ilave olarak belirlenen yük eşik değeri üzerinde yük elleçleyen ve diğer coğrafi kriterleri karşılayan limanların belirlenmesine çalışılacaktır. Belirlenen limanlar Çekirdek Ağ limanı olarak önerilecektir.

5.2 Kapsamlı Ağ Limanlarının Belirlenmesi

5.2.1 Referans alınan kapsamlı ağ

Bölüm 2.4.17’de; 1996 yılında yayımlanan TEN-T Rehber İlkelerinin; 2001 ve 2004 yılı değişiklikleri sonrasında, değişikliklerin daha iyi takip edilebilmesi açısından Avrupa Parlamentosu ve Konsey tarafından kabul edilen No 661/2010/EU sayılı kararla (EU, 2010) yeniden yayımlandığı belirtilmiştir.

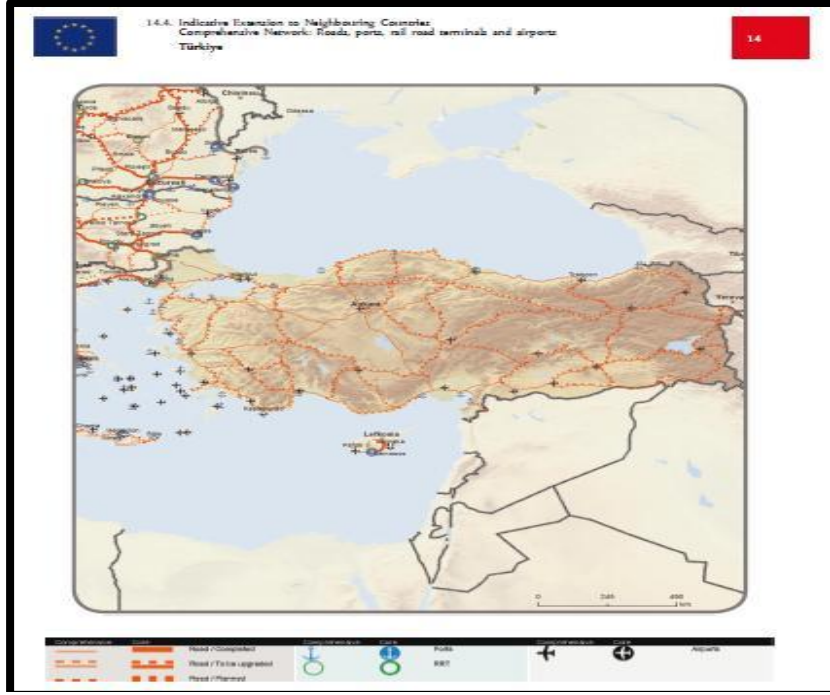
TEN-T Rehber İlkeleri çerçevesinde Türkiye Ulaşım Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi (TINA) Teknik Yardım Çalışması ise detaylı olarak Bölüm

2.4.14’de anlatılmıştır. TINA çalışmasında 2020 yılı öngörüsü ile Türkiye’deki TEN-T’nin mevcut ve planlanan altyapı projeleri çerçevesinde TEN-T Rehber İlkelerinin 2001 ve 2004 yılı değişiklikleri sonrasında tanımlandığı dikkate alındığında yeni TEN-T metodolojisi kapsamında başlangıç olarak ele alınacak Kapsamlı Ağın Türkiye için TINA çalışmasında belirlendiği ortaya çıkmaktadır.

Gerçektende; TINA çerçevesinde ve TEN-T Rehber İlkeleri-2013 Ek-III’te yer verilen haritalar karşılaştırıldığında Türkiye Kapsamlı Ağının TINA çalışması ile belirlenen (o dönemdeki uygulama kapsamında Çekirdek Ağ olarak adlandırılan) alt yapı ile ağı ile örtüştüğü görülmektedir. İlgili haritalara Şekil 5.4, Şekil 5.5 ve Şekil 5.6’da yer verilmiştir.



Şekil 5.4 : Rehber ilkeler Türkiye kapsamlı ağ limanlar-demiryolları (EU, 2013b).



Şekil 5.5 : Rehber ilkeler Türkiye kapsamlı ağ limanlar-karayolları (EU, 2013b).



Şekil 5.6 : TINA’da belirlenen çekirdek ağ (TINA, 2007).

5.2.2 Rehber ilkeler kapsamlı ağ liman kriterleri

TEN-T Planlama Metodolojisi (The Planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T))” başlıklı Komisyon Çalışma Dokümanı ve TEN-T Ağları Rehber İlkelerinde yer verilen Kapsamlı Ağ Liman kriterleri Çizelge 5.2’de belirtilmiştir.

Çizelge 5.2 : Kapsamlı ağ liman kriterleri (EU, 2013b).

TEN-T Rehber İlkeler Kapsamlı Ağ Limanı Belirleme Kriterleri	
1.	EUROSTAT tarafından yayımlanan istatistiklere göre AB'nin tüm limanlarından yapılan yolcu taşımalarında son üç yılın ortalaması referans alındığında; yılda referans oranının %0.1'inden fazla yolcu taşınması yapılan limanlar.
2.	EUROSTAT tarafından yayımlanan istatistiklere göre AB'nin tüm limanlarından yapılan dökme yük veya diğer yük elleçlemeleri son üç yılın ortalaması referans alındığında; karşılık gelen referans oranının %0.1'inden fazla yıllık yük elleçleyen limanlar.
3.	Kapsamlı Ağ içerisindeki NUTS3 bölgesine tek giriş/çıkış noktası olan ada limanları.
4.	Merkezden en uzakta olan bölgede veya periferi (dış kuşak) alanlarda yer alan en yakın Kapsamlı Ağ limanından 200 km'lik bir yarıçap dışında yer alan limanlar

5.2.3 Kapsamlı ağ yolcu limanlarının belirlenmesi

TEN-T Planlama Metodolojisi başlıklı Komisyon Çalışma Dokümanı⁷⁹ ve TEN-T Rehber İlkelerinde yer verilen Kapsamlı Ağ Liman kriterleri yolcu taşımaları açısından incelendiğinde Çizelge 5.3'te de belirtilen eşik değerlere ulaşılmıştır.

Çizelge 5.3 : Kapsamlı ağ liman kriterleri yolcu kriteri eşik değeri. (EUROSTAT, 2015b)'den uyarlanmıştır.

AB Tüm Limanlar Yapılan Yolcu Taşımaları Miktarları						
		2009	2010	2011	2012	2013
AB 27		403.749.000	399.465.000	385.426.000	370.892.000	372.253.000
AB 28		429.786.000	424.588.000	412.373.000	397.598.000	399.608.000
Türkiye		1.386.000	1.577.000	1.842.000	1.828.000	690.000
(2009-2011) Ortalaması (%1)	AB 27	396.213				
	AB 28	422.249				
(2010-2012) Ortalaması (%1)	AB 27	385.261				
	AB 28	411.520				
(2011-2013) Ortalaması (%1)	AB 27	376.220				
	AB 28	403.193				

Eşik değerler kapsamında;

2009, 2010 ve 2011 yıllarının ortalaması yaklaşık 422.249.000 kişi, bu miktarın %0.1'i ise 422.249 kişi olarak hesaplanmaktadır. 2009-2011 yılları baz alındığında;

⁷⁹ TEN-T Planlama Metodolojisi başlıklı dokümanda yolcu limanlarının belirlenmesinde 2009-2011 yılları için AB-27 referans eşik değeri 396.210 yolcu olarak verilmiştir. Bu çerçevede çalışmamız kapsamında ele aldığımız eşik değerlerin doğruluğu gerçekleşmektedir.

hizmet verdiği kişi sayısı 422.249'dan fazla olan limanlar Kapsamlı Ağ limanı olabilmektedir.

2010, 2011 ve 2012 yıllarının ortalaması yaklaşık 411.519.000 kişi, bu miktarın %0.1'i ise 411.519 kişi olarak hesaplanmaktadır. 2010-2012 yılları baz alındığında; hizmet verdiği kişi sayısı 411.519'dan fazla olan limanlar Kapsamlı Ağ limanı olabilmektedir.

2011, 2012 ve 2013 yıllarının ortalaması yaklaşık 403.193.000 kişi, bu miktarın %0.1'i ise 403.193 kişi olarak hesaplanmaktadır. 2011-2013 yılları baz alındığında; hizmet verdiği kişi sayısı 403.193'ten fazla olan limanlar Kapsamlı Ağ limanı olabilmektedir.

Bu kapsamda, çalışmamız içerisinde yapacağımız TEN-T Kapsamlı Ağ yolcu limanları değerlendirmesinde AB 28 ülkesi hizmet verilen yolcu miktarı üzerinden hesaplanarak; 2010-2012 için 411.520, 2011-2013 için 403.193 eşik değer olarak alınmıştır.

EUROSTAT verileri üzerinde yapılan detaylı incelemede; AB toplam yolcu taşımacılığı verilerinde (TEN-T Planlama Metodolojisi başlıklı dokümanda da eşik değer olarak hesaplandığı şekliyle) kruvaziyer taşımaları da dahil olmak üzere tüm yolcu sayılarının⁸⁰ hesaplama sistemine dahil edildiği görülmektedir.

Ancak Bölüm 5 giriş kısmında da ifade edildiği üzere; EUROSTAT veri tabanında yolcu taşımacılığı kapsamında Türkiye için yer alan listelerde yer verilen rakamlarla Deniz Ticaret İstatistikleri verileri arasında önemli ölçüde tutarsızlıklar olduğu⁸¹ görülmektedir. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan 2013 yılı Deniz Ticareti istatistikleri dokümanında; Türkiye'de 2012 yılında toplam 2.095.673, 2013 yılında ise toplam 2.240.776 kruvaziyer yolcuya hizmet verildiği ifade edilmektedir. Bu çerçevede; sadece kruvaziyer yolu taşımacılığı verilerinin dahi EUROSTAT veri setinde Türkiye için verilen toplam yolcu değerinden fazla olduğu görülmektedir.

Bu kapsamda; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından 2013 Yılı Deniz Ticaret İstatistikleri dokümanında yer verilen "Limanlarımıza Uğrayan

⁸⁰ Passenger (excluding cruise passengers), Cruise passengers (starting and ending cruise) ve Cruise passengers (on excursion).

⁸¹ Örneğin; EUROSTAT veri tabanında; 2012 Kuşadası kruvaziyer yolcu sayısı 19.000, İzmir kruvaziyer yolcu sayısı 57.000, İstanbul kruvaziyer yolcu sayısı ise 97.000 olarak görülmektedir.

Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayılarının Yıllık Gelişimi” veri seti de incelenmiştir. İnceleme sonucunda Kapsamlı Ağ Limanı yolcu alt eşik değerinin üzerinde yolcu taşımaya yapan limanlara Çizelge 5.4’te yer verilmiştir.

Çizelge 5.4: Kapsamlı ağ yolcu kriterine uygun limanlar (DTGM, 2014).

Hizmet Verilen Yolcu sayısı				
	Liman Adı	2011	2012	2013
1.	İstanbul	627.897	596.027	698.417
2.	İzmir	493.533	552.764	486.493
3.	Kuşadası	662.456	564.317	577.685

Sonuç olarak; İstanbul, İzmir ve Kuşadası Limanlarımızın Rehber İlkeler kapsamlı Ağ Liman kriterleri çerçevesinde tanımlanan eşik değerin üzerinde yolcu taşımaya hizmet vermesi, Bölüm 5.2.1’de açıklanan Türkiye Kapsamlı Ağı üzerinde yer almaları nedeni ile Kapsamlı Ağ Limanı olarak değerlendirilebileceği sonucuna ulaşılmıştır. Anılan limanların iki sene üst üste anılan eşik değerin üzerinde yolcu taşımaya yaptığı göz önünde bulundurulduğunda TEN-T Rehber İlkeleri EK-III’ünde yer verilen haritalarda gösterilebileceği değerlendirilmektedir.

5.2.4 Kapsamlı ağ yük limanlarının belirlenmesi

Kapsamlı Ağ Liman kriterleri kapsamında yük elleçlemesi açısından eşik değerin hesaplanabilmesi için tüm AB limanlarında elleçlenen yük miktarları incelenmiştir. İncelemede EUROSTAT Deniz Ulaştırması Yıllık Verileri (Maritime transport - Goods - Annual data - Main ports) başlığı altında tüm ülkeler için ayrı ayrı verilen yük taşıma miktarları kullanılmıştır. İnceleme sonucunda oluşturulan veri tablosuna Çizelge 5.5’te yer verilmiştir. Hesaplamaya ilişkin detaylı tablo Ek-A’da sunulmuştur.

Çizelge 5.5 : AB Tüm limanlar yük elleçleme miktarı.
(EUROSTAT, 2015c)'den uyarlanmıştır.

AB Tüm Limanlar Yapılan Yük Elleçleme (x1000 ton)							
			2009	2010	2011	2012	2013
AB 27 (Toplam)			3.160.556	3.348.064	3.436.011	3.430.807	3.444.360
AB 28(Toplam)			3.179.658	3.367.097	3.452.496	3.445.646	3.458.951
AB-27 (Dökme Yük)			2.065.610	2.132.335	2.144.018	2.100.543	2.089.733
AB-28 (Dökme Yük)			2.081.795	2.148.337	2.157.242	2.111.880	2.100.508
AB-27 (Diğer Yükler)			1.094.946	1.215.729	1.291.993	1.330.264	1.354.627
AB-28 (Diğer Yükler)			1.097.863	1.218.760	1.295.254	1.333.766	1.358.443
(2009-2011) Ortalaması	Dökme Yük	AB 27	2.113.988				
		AB 28	2.129.125				
	Diğer Yükler	AB 27	1.094.946				
		AB 28	1.203.959				
(2010-2012) Ortalaması	Dökme Yük	AB 27	2.125.632				
		AB 28	2.139.153				
	Diğer Yükler	AB 27	1.279.329				
		AB 28	1.282.593				
(2011-2013) Ortalaması	Dökme Yük	AB 27	2.111.431				
		AB 28	2.123.210				
	Diğer Yükler	AB 27	1.325.628				
		AB 28	1.329.154				

Veri tablosu baz alınarak yapılan hesaplamada;

2009, 2010 ve 2011 yılları için; AB Limanlarından (AB-28) yapılan toplam Dökme Yük elleçleme miktarının ortalaması 2.129.125.000 ton, (%0.1) eşik değeri oluşturacak miktar 2.129.000 ton, Diğer Yükler için elleçleme miktarının ortalaması 1.203.959.000 ton, (%0.1) eşik değeri oluşturacak miktar 1.203.959 ton olarak hesaplanmıştır.

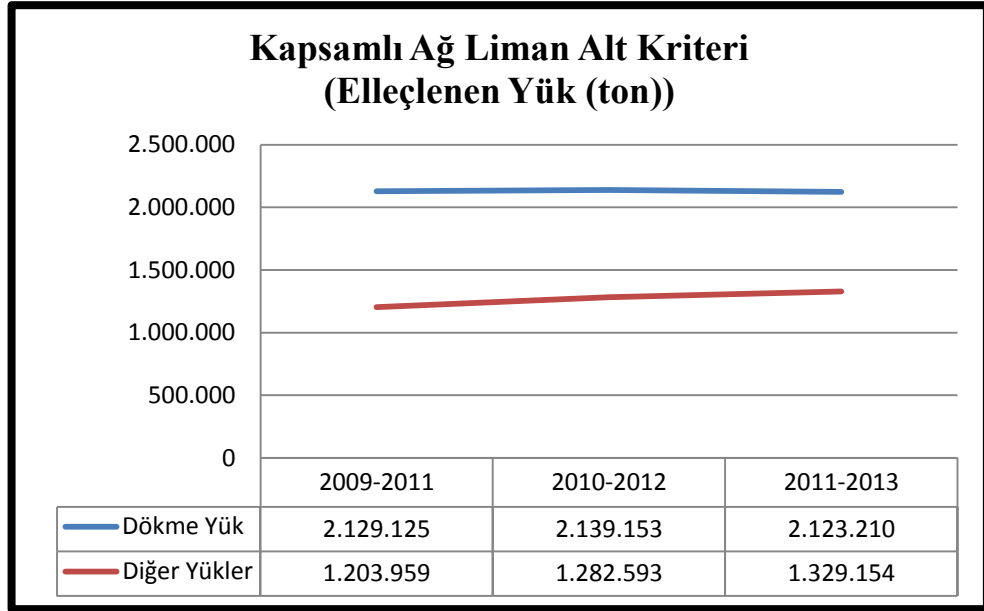
2010, 2011 ve 2012 yılları için; AB Limanlarından (AB-28) yapılan toplam Dökme Yük elleçleme miktarının ortalaması 2.139.153.000 ton, (%0.1) eşik değeri oluşturacak miktar 2.139.153 ton, Diğer Yükler için elleçleme miktarının ortalaması 1.282.593.000 ton, (%0.1) eşik değeri oluşturacak miktar 1.282.593 ton olarak hesaplanmıştır.

2011, 2012 ve 2013 yılları için; AB Limanlarından (AB-28) yapılan toplam Dökme Yük elleçleme miktarının ortalaması 2.123.210.000 ton, (%0.1) eşik değeri oluşturacak miktar 2.123.210 ton, Diğer Yükler için elleçleme miktarının ortalaması 1.329.154.000 ton, (%0.1) eşik değeri oluşturacak miktar 1.329.154 ton olarak hesaplanmıştır.

Trans Avrupa Ağları İçin Planlama Metodolojisi isimli dokümanda yük limanlarının belirlenmesinde 2009, 2010 ve 2011 yılları verilerinin kullanıldığı ve Dökme Yük

referans eşik değerinin 2.2 milyon ton, Diğer Yükler referans eşik değerinin 1.27 milyon ton olarak hesaplandığı belirtilmiştir. Karşılaştırma yapılabilmesi açısından çalışmada da anılan değerler hesaplanmış, sırasıyla Dökme Yük (AB-27) 2.113.998 ve Diğer Yükler (AB-27) 1.094.946 olarak hesaplanmıştır⁸². Aradaki farkın genel olarak ihmal edilebilir olduğu, istatistiki verilerin güncellenmesinden kaynaklanmış olabileceği, bu çerçevede çalışmamız kapsamında yaptığımız eşik değerler hesaplamasının AB uygulamaları ile paralel olduğu değerlendirilmektedir.

3 Yıllık dönemler bazında 2009-2013 yılları arasında Dökme Yük ve Diğer Yükler bazında Kapsamlı Ağ Liman belirleme alt kriterini gösterir tabloya Şekil 5.7’de yer verilmiştir.



Şekil 5.7 : Kapsamlı ağ liman alt kriter grafik gösterimi.

EUROSTAT Deniz Ulaştırması Yıllık Verileri (Maritime transport - Goods - Annual data - Main ports- Detailed data for Turkey [mar_go_am_tr]) başlığı altında yer verilen Türkiye limanları yıllık elleçleme verileri incelendiğinde Çizelge 5.6’da yer verilen limanların Dökme ve Diğer Yük elleçleme eşik değerleri kapsamında Kapsamlı Ağ Limanı kriterlerini sağladığı görülmektedir. Detaylı hesaplama tablosuna Ek-B’de yer verilmiştir.

⁸² AB-27 ve Norveç Limanları dikkate alınarak yapılan ayrı bir hesaplamada 2009, 2010, 2011 yılları için eşik değer olarak Dökme Yük elleçlemesinde 2.248.800, Diğer Yükler için 1.223.229 rakamına ulaşılmıştır.

Çizelge 5.6: Eşik değer üzerinde yük elleçleyen Türkiye limanları.
(EUROSTAT, 2014f)'den uyarlanmıştır.

	Limana Adı	Yük Tipi	2012 (X1000) (Ton)	2013 (X1000) (Ton)	2009-2011 Eşik Değer (Dökme/Diğer)	2010-2012 Eşik Değer (Dökme/Diğer)
1.	Aliağa	Dökme Yük	36.273	32.898	+/-	+/-
		Diğer Yükler	6.312	6.614		
2.	Ambarlı	Dökme Yük	5.887	6.069	+/-	+/-
		Diğer Yükler	29.754	33.088		
3.	Antalya	Dökme Yük	4.425	4.289	+/-	+/-
		Diğer Yükler	2.474	2.961		
4.	Bandırma	Dökme Yük	3.247	3.194	+/-	+/-
		Diğer Yükler	2.238	1.908		
5.	Bartın	Dökme Yük	1.241	3.511	-/-	+/-
		Diğer Yükler	68	47		
6.	Botaş (Ceyhan)	Dökme Yük	60.716	55.336	+/-	+/-
		Diğer Yükler	510	750		
7.	Çanakkale	Dökme Yük	5.173	4.431	-/+	-/+
		Diğer Yükler	21	28		
8.	Gemlik	Dökme Yük	6.092	5.370	+/-	+/-
		Diğer Yükler	6.632	6.648		
9.	Güllük	Dökme Yük	4.436	4.522	+/-	+/-
		Diğer Yükler	20	4		
10.	İskenderun, Hatay	Dökme Yük	26.380	27.392	+/-	+/-
		Diğer Yükler	2.216	3.734		
11.	İstanbul	Dökme Yük	1.541	2.657	-/+	+/-
		Diğer Yükler	2.216	1.802		
12.	İzmir	Dökme Yük	1.726	2.209	-/+	+/-
		Diğer Yükler	6.761	8.222		
13.	İzmit	Dökme Yük	45.025	45.057	+/-	+/-
		Diğer Yükler	15.534	15.603		
14.	Karabiga	Dökme Yük	8.868	9.933	+/-	+/-
		Diğer Yükler	40	21		
15.	Marmara Adası	Dökme Yük	1.471	2.288	-/-	+/-
		Diğer Yükler	0	5		
16.	Mersin	Dökme Yük	9.036	11.456	+/-	+/-
		Diğer Yükler	17.584	20.056		
17.	Samsun	Dökme Yük	7.763	7.725	+/-	+/-
		Diğer Yükler	958	1.378		
18.	Tekirdağ	Dökme Yük	18.547	15.100	+/-	+/-
		Diğer Yükler	1.209	1.023		
19.	Trabzon	Dökme Yük	2.692	2.840	+/-	+/-
		Diğer Yükler	535	276		
20.	Zonguldak	Dökme Yük	5.902	5.785	+/-	+/-
		Diğer Yükler	599	757		

İnceleme çevresinde Bartın ve Marmara Adasının sadece 2013 yılında eşik değeri üzerinde yük elleçlediği görülmektedir. Bu çerçevede; Kapsamlı Ağ Limanı olarak nitelendirilmemiştir.

Yukarıda ifade edilen inceleme kapsamında EUROSTAT verilerinde yer alan ve Çizelge 5.1'de belirtilen limanlar dışında Türkiye'de elleçlenen yük miktarının Dökme Yükler için (gross weight olarak) 2012 yılında 10.912.000 ton, 2013 yılında

12.634.000 ton, Diğer Yükler için 2012 yılında 3.387.000, 2013 3.510.000 ton olarak gerçekleştiği görülmüştür.

Bölüm 5 giriş kısmında da ifade edildiği üzere EUROSTAT veri tabanında yer verilen limanlarla Deniz Ticaret İstatistikleri dokümanında yer verilen limanlar arasında farklılıklar mevcuttur. Farklılık arz eden limanlar Çizelge 5.1’de gösterilmiştir. Yük taşıması açısından bakıldığında en önemli fark Tuzla ve Karadeniz Ereğli Limanlarıdır.

Bu çerçevede; çalışmamız kapsamında Deniz Ticaret İstatistikleri-2012 ve 2013 kapsamında Tuzla ve Karadeniz Ereğli Limanları da incelenmiştir.

Tuzla Limanının; 2012 yılında 5.230.686 ton (DTGM, 2012), 2013 yılında 5.758.454 ton (DTGM, 2014) yük elleçlediği, bünyesinde Pendik UN Ro-Ro Terminalini (2012 yılında 3.160.477 ton yük elleçleyen) bulundurduğu ve 2012/2013 yıllarında Diğer Yükler eşik değerinin üzerinde yük elleçlediği görülmüştür.

Karadeniz Ereğli Limanının; 2012 yılında 9.068.8892 ton (DTGM, 2012), 2013 yılında 10.386.586 ton (DTGM, 2014) yük elleçlediği bünyesinde Erdemir Limanını da bulundurduğu ve 2012/2013 yıllarında Dökme Yükler eşik değerinin üzerinde yük elleçlediği görülmüştür.

Yukarıda ifade edilen hususlar kapsamında; Kapsamlı Ağ Liman yük elleçleme kriterini karşılayan ve Bölüm 5.2.1’de açıklanan Türkiye Kapsamlı Ağı üzerinde yer alan Limanlara Çizelge 5.7’de yer verilmiştir.

Çizelge 5.7: Yük elleçleme kriterini karşılayan limanlar.

Kapsamlı Ağ Yük Elleçleme Kriterini Karşılayan Limanlarımız			
	Liman Adı		Liman Adı
1.	Aliğa	11.	İzmir
2.	Ambarlı	12.	İzmit
3.	Antalya	13.	Karabiga
4.	Bandırma	14.	Mersin
5.	Botaş (Ceyhan)	15.	Samsun
6.	Çanakkale	16.	Tekirdağ
7.	Gemlik	17.	Trabzon
8.	Güllük	18.	Zonguldak
9.	İskenderun, Hatay	19.	Karadeniz Ereğli
10.	İstanbul	20.	Tuzla

5.2.5 Kapsamlı ağ coğrafi kriterlerinin değerlendirilmesi

Kapsamlı Ağ Liman kriterleri coğrafi kriterler açısından incelendiğinde; iki kriter karşımıza çıkmaktadır.

1'nci Kriter: Kapsamlı Ağ içerisindeki NUTS-3 (İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırması-3 (Nomenclature of Territorial Units for Statistics-3)) bölgesine tek giriş/çıkış noktası olan ada limanlarının,

2'nci Kriter: Merkezden en uzakta olan bölgede veya periferi (dış kuşak) alanlarda yer alan en yakın Kapsamlı Ağ limanından 200 km lik bir yarıçap dışında yer alan limanların Kapsamlı Ağ limanı olarak belirlenebileceği ifade edilmektedir.

Türkiye AB'nin hem bölgesel politikalarına uyumu sağlamak hem de bölgesel kalkınma alanında sağladığı katılım öncesi finansman imkanlarından faydalanmak için AB Bölgesel İstatistik Sistemiyle uyumlu İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflandırmasını (İBBS) oluşturmuştur. Bunlar Düzey I (12 bölge), Düzey II (26 bölge), Düzey III (81 il) bölgeleridir. Söz konusu bölgelere ilişkin detaylar 28.08.2008 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı'nda yer almaktadır. (AB Bakanlığı, 2014c) Türkiye'nin adaları il düzeyinde Düzey-III kapsamında tanımlanmadığından 1'nci kritere uygun Kapsamlı Ağ Limanı bulunmamaktadır.

2'nci kriter kapsamında Karayolları İlçeler Arası Mesafe Sorgulama programı üzerinden yapılan incelemede; Artvin/Hopa ile Trabzon/Merkez arasındaki mesafe 166 km, İnebolu Limanı-Bartın Limanı arasındaki mesafenin 170 km olduğu görülmüştür. Bartın Limanı (iki yıl üstüste) Kapsamlı Ağ Liman kriterinin karşılayamadığından bu kriteri karşılayan en yakın iki liman olan Zonguldak ve Samsun Limanları ile mesafesi değerlendirmeye alınmıştır. Kastamonu/İnebolu ile Samsun/Merkez arasındaki mesafe 297 km, Kastamonu/İnebolu ile Zonguldak/Merkez arasındaki mesafe 283 km olduğundan İnebolu Limanının 2'nci kriter kapsamında Kapsamlı Ağ Liman kriterini karşıladığı sonucuna ulaşılmıştır.

5.2.6 Kapsamlı ağ limanları

Kapsamlı Ağ Limanlarımızın belirlenmesine ilişkin önceki bölümler de yapılan çalışma sonucunda 2012 ve 2013 yılı yük/yolcu elleçleme gerçekleştirmeleri ile coğrafi kriterler kapsamında 22 Limanımızın TEN-T Rehber İlkeleri Kapsamlı Ağ kriterlerini karşıladığı sonucuna ulaşılmıştır. 2013 yük elleçleme değerleri

kapsamında belirlenen eşik değeri sağlayan Bartın ve Marmara Adası limanlarının 2014 yılında da son üç yılın verileri üzerinden yapılacak hesaplama ile bulunacak yeni eşik değer kriterinin üzerinde yük elleçlemeleri durumunda Kapsamlı Ağ Limanı olarak değerlendirilebileceği, Bartın Limanının Kapsamlı Ağ Limanı olması halinde İnebolu Limanının Kapsamlı Ağ Limanı coğrafi kriterini karşılayamayacağı ve Kapsamlı Ağ Limanı olarak değerlendirmeyeceği sonucuna ulaşılmıştır.

Çizelge 5.8 : Türkiye kapsamlı ağ limanları.

Türkiye Kapsamlı Limanları			
	Liman Adı		Liman Adı
1.	Aliağa	12.	İzmit
2.	Ambarlı	13.	Karabiga
3.	Antalya	14.	Mersin
4.	Bandırma	15.	Samsun
5.	Botaş (Ceyhan)	16.	Tekirdağ
6.	Çanakkale	17.	Trabzon
7.	Gemlik	18.	Zonguldak
8.	Güllük	19.	Karadeniz Ereğli
9.	İskenderun, Hatay	20.	Tuzla
10.	İstanbul (Yük/Yolcu)	21.	Kuşadası (Yolcu)
11.	İzmir (Yük/Yolcu)	22.	İnebolu (Coğrafi)

5.2.7 Kapsamlı ağ limanları öneriminin karşılaştırılması

2011 yılında AB Komisyonu tarafından; TEN-T Rehber İlkelerin değiştirilmesi teklifinin 3 numaralı ekinde; Türkiye için TEN-T'nin anılan ülkelere uzatılmış şekliyle yol gösterici haritalara yer verilmiştir. Türkiye ile ilgili haritada 14 adet limanımızın Kapsamlı Ağ Limanı olarak gösterildiği görülmektedir (EC, 2011d). Haritaya Şekil 2.18'de yer verilmiştir. İsimleri verilmemekle birlikte haritada yer verilen limanların; Hopa, Trabzon, Samsun, İnebolu, Ereğli, Kocaeli, Ambarlı, Karabiga, Çanakkale, Aliağa, Marmaris, Antalya, Mersin, Botaş (Ceyhan) Limanları olduğu anlaşılmaktadır.

11 Aralık 2013 tarihli Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü ile nihai halini alan TEN-T Rehber İlkeleri 3 numaralı ekinde de Türkiye için TEN-T'nin Komşu Ülkelere uzatılmış şekliyle yol gösterici haritalara⁸³ yer verilmiştir. Türkiye ile ilgili haritada 18 adet limanımızın Kapsamlı Ağ Limanı olarak gösterildiği görülmektedir (EU, 2013b). Haritaya Şekil 2.30'da yer verilmiştir. İsimleri verilmemekle birlikte

⁸³ Indicative Maps of the Trans European Transport Network extended to Specific Third Countries

haritada yer verilen limanların; Hopa, Trabzon, Samsun, İnebolu, Ereğli, Kocaeli, Ambarlı, Bandırma, Karabiga, Çanakkale, Gökçeada, Bozcaada, Aliğa, Marmaris, Antalya, Mersin, Botaş (Ceyhan) ve İskenderun Limanları olduğu görülmektedir.

2011 yılında yayımlanan Rehber İlkeler Değişiklik Teklifi ve 2013 yılında kabul edilen Rehber İlkeler⁸⁴ Kapsamlı Ağ Limanların belirlenmesinde uygulanması öngörülen kriterlerin Çizelge 2.30 ve Çizelge 2.36’da da belirtildiği şekilde aynı olduğu görülmektedir. Bununla birlikte; Türkiye için haritalarda yer verilen Kapsamlı Ağ Limanları sayısının farklılık arz ettiği görülmektedir.

Çalışmada belirlenen Kapsamlı Ağ Limanları ile TEN-T Rehber İlkeleri Değişiklik Teklifi ve TEN-T Rehber İlkelerinde Türkiye ilgili haritalarda gösterilen kapsamlı Ağ Limanlarımıza ilişkin karşılaştırma tablosu Çizelge 5.9’da sunulmuştur.

⁸⁴ Çalışmamızın 2’nci bölümünde incelendiği üzere Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Rehber İlkeleri ile AB içerisinde toplam 329 liman Kapsamlı Ağ limanı olarak belirlenmiştir. Bu limanların 104’ü ise Çekirdek Ağ limanı olarak nitelendirilmiştir.

Çizelge 5.9: Kapsamlı ağ limanları karşılaştırma tablosu.

Kapsamlı Ağ Limanları Karşılaştırma Tablosu				
		Çalışmada Önerilen Limanlar	Rehber İlkelerin Değiştirilmesi Teklifi Haritasında Yer Verilen Limanlar (2011 Yılı)	Onaylanan Rehber İlkeler Haritasında Yer Verilen Limanlar (2013 Yılı)
1.	Aliağa	+	+	+
2.	Ambarlı	+	+	+
3.	Antalya	+	+	+
4.	Bandırma	+	-	+
5.	Botaş (Ceyhan)	+	+	+
6.	Çanakkale	+	+	+
7.	Gemlik	+	-	-
8.	Güllük	+	-	-
9.	İskenderun, Hatay	+	-	+
10.	İstanbul (Yük/Yolcu)	+	-	-
11.	İzmir (Yük/Yolcu)	+	-	-
12.	İzmit (Kocaeli)	+	+	+
13.	Karabiga	+	+	+
14.	Mersin	+	+	+
15.	Samsun	+	+	+
16.	Tekirdağ	+	-	-
17.	Trabzon	+	+	+
18.	Zonguldak	+	-	-
19.	Karadeniz Ereğli	+	+	+
20.	Tuzla	+	-	-
21.	Kuşadası	+	-	-
22.	İnebolu	+	+	+
23.	Hopa	-	+	+
24.	Marmaris	-	+	+
25.	Gökçeada	-	-	+
26.	Bozcada	-	-	+

Karşılaştırma tablosu incelendiğinde Trans Avrupa Ağları Rehber İlkelerinde belirlenen kriterleri karşılayan; Kuşadası (yolcu), Tuzla (yük), Zonguldak (yük), Tekirdağ (yük), İzmir (yük ve yolcu), İstanbul (yük ve yolcu), Güllük (yük), Gemlik (yük) limanlarının Rehber İlkeler ekinde yer verilen Türkiye yol gösterici haritalarında Kapsamlı Ağ limanları arasında gösterilmediği anlaşılmaktadır.

5.3 Çekirdek ağ limanları üzerine değerlendirme

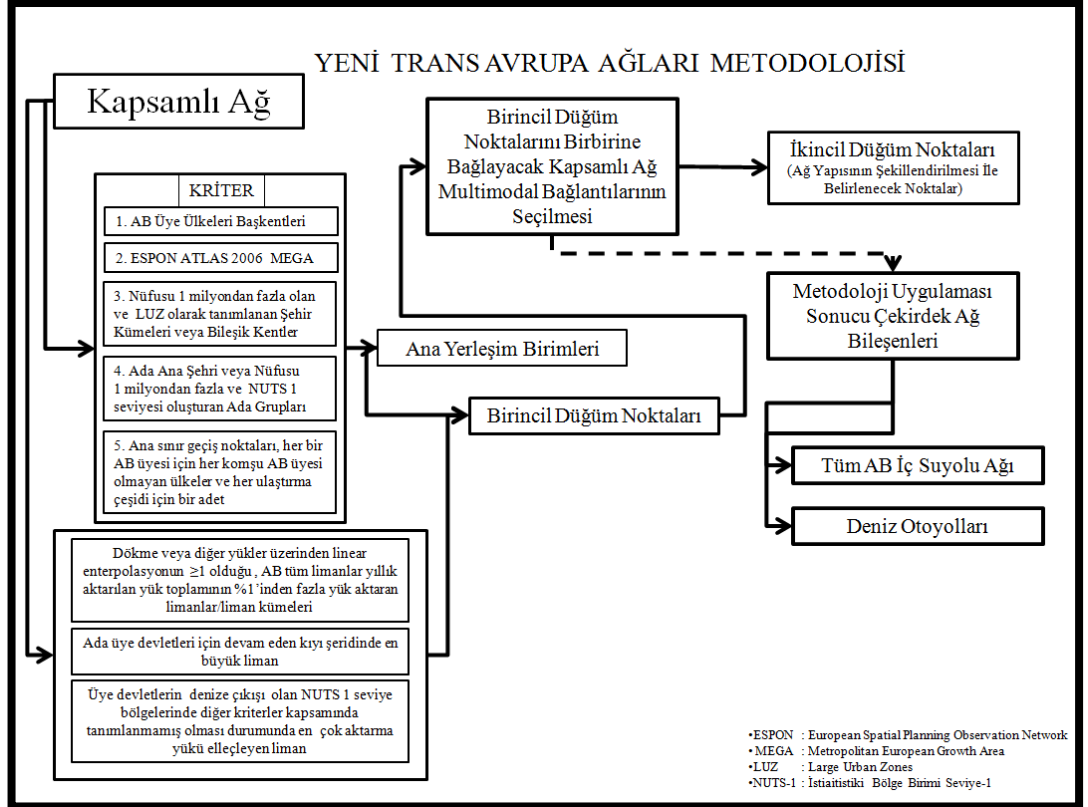
TEN-T Rehber İlkelerinde Kapsamlı Ağ Limanları için rakamsal kriterler ortaya konmuşsa da Çekirdek Ağ Limanları için doğrudan bu yönde bir uygulamaya gidilmemiştir.

Rehber İlkeler Giriş Bölümünde (41) no.lu maddede Çekirdek Ağın objektif planlanma metodolojisi temel alınarak planlandığı, metodoloji kapsamında en önemli Kentsel Düğüm Noktalarının, limanların ve havaalanları ile sınır geçiş noktalarının tanımlandığı belirtilmiştir. Rehber İlkeler madde 6'da ise TEN-T yapısındaki iki seviyeli yaklaşım açıklanmıştır. Kapsamlı Ağın; TEN-T'nin mevcut ve planlı altyapısı ile bu altyapının verimli, sosyal ve çevresel olarak sürdürülebilir olmasını sağlayacak teşvik uygulamalarından meydana geleceği; Çekirdek ağın ise; TEN-T'nin geliştirilmesi amacına ulaşım için en yüksek stratejik öneme sahip Kapsamlı Ağ kısımlarından oluşacağı ifade edilmiştir.

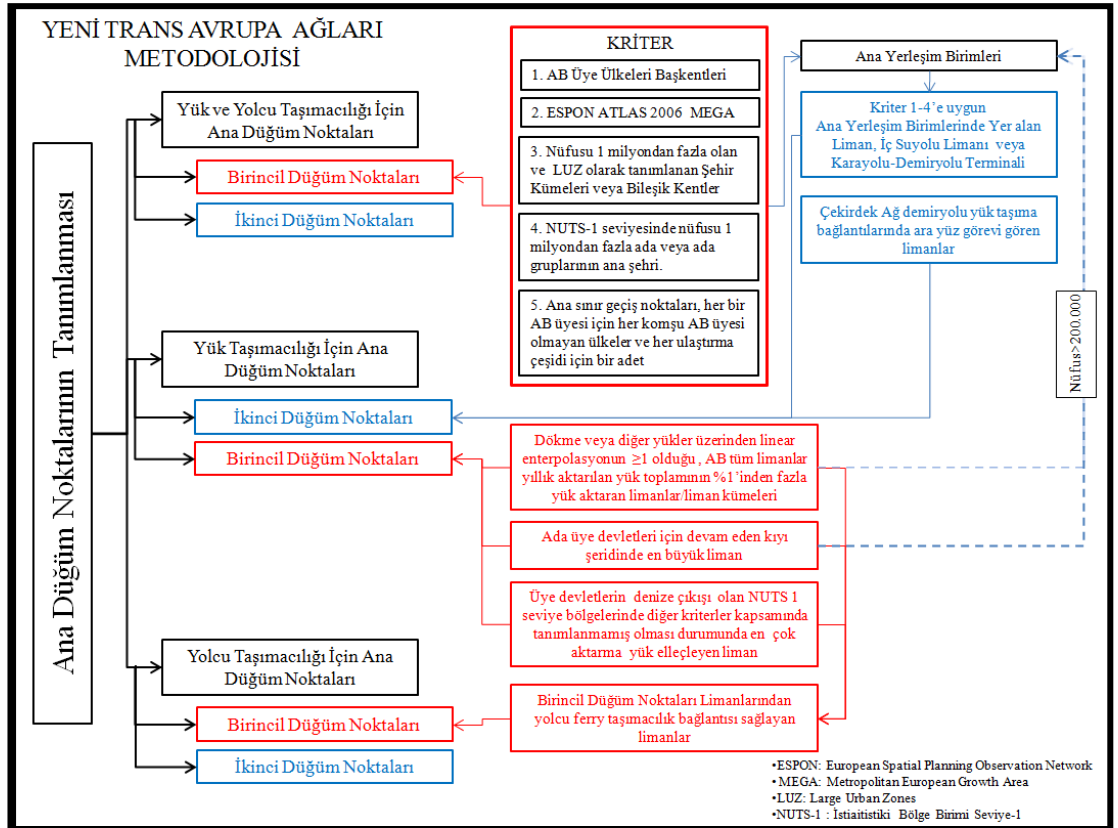
Rehber İlkeler madde 41'de Çekirdek Ağ Düğüm Noktalarının; limanları ve havaalanları da dahil olmak üzere Kentsel Düğüm Noktaları (urban node)⁸⁵ olduğu, ilave olarak deniz ve iç su yolları limanlarını, komşu ülkeler sınır geçiş noktalarını, demiryolu/karayolu terminallerini, yolcu ve yük havalimanlarını kapsadığı ifade edilmektedir. Rehber İlkelerde; Kentsel Düğüm Noktaları; limanlar, yolcu terminalleri, havaalanları, demiryolu istasyonları, yük terminalleri ve lojistik platformlar gibi TEN-T ulaştırma altyapısının içinde ve etrafında yer aldığı, bu altyapının diğer kısımları ile bölgesel ve yerel trafik altyapısına bağlı Kentsel Alanlar olarak tanımlanmaktadır.

TEN-T Planlama Metodolojisi başlıklı Komisyon Çalışma Dokümanında ise; Çekirdek Ağ planlama metodolojisi daha detaylı olarak anlatılmıştır. Çalışma Dokümanında yer verilen metodoloji incelendiğinde Çekirdek Ağ Limanlarının; öncelikli olarak Kapsamlı Ağ üzerinde Birincil Düğüm Noktaları içinde yer alan Kentsel Ana Düğüm Noktalarının (Ana Yerleşim Birimlerinin) Limanları olduğu görülmektedir. Çekirdek Ağ Limanlarının belirlenmesine ilişkin metodoloji detaylı olarak Çizelge 5.10'da anlatılmış ve Şekil 5.8 ile Şekil 5.9'da gösterilmiştir.

⁸⁵ "Urban Node" means an urban area where the transport infrastructure of the trans-European transport network, such as ports including passenger terminals, airports, railway stations, logistic platforms and freight terminals located in and around an urban area, is connected with other parts of that infrastructure and with the infrastructure for regional and local traffic (EU, 2013b).



Şekil 5.8: Çekirdek ağ metodolojisi. (EC, 2013b)'den uyarlanmıştır.



Şekil 5.9: Çekirdek ağ metodolojisi-2. (EC, 2013b)'den uyarlanmıştır.

Çizelge 5.10: Çekirdek ağ limanlarının tanımlanması.
(EC, 2013b)’den uyarlanmıştır.

Kapsamlı Ağ Üzerinde Çekirdek Ağ Limanlarının Tanımlanması					
Ana Düğüm Noktaları	Birincil Düğüm Noktaları			Kentsel Ana Düğüm Noktaları Limanları	Çekirdek Ağ Limanı
	1.a	AB üye ülke Başkentleri veya Başkent görevi gören şehirler			
	1.b	ESPON Atlas 2006 çalışmasında yer alan Metropolitan Avrupa Gelişim Alanları (Metropolitan Europe Growth Area-MEGA)			
	1.c	AB Kentsel Denetim Programı (Urban Audit) ve EUROSTAT’a göre Genişletilmiş Kentsel Alanlar (Larger Urban Zones-LUZ) olarak nitelendirilen nüfusu 1 milyondan fazla olan Şehir Kümeleri veya Birleşik Kentler ⁸⁶ .			
	1.ç	NUTS-1 seviyesinde nüfusu 1 milyondan fazla ada veya ada gruplarının ana şehri.			
	1.d	Dış sınırı olan her bir AB üye ülkesi için AB üyesi olmayan her bir komşu ülkesiyle en uzun trafik akışını içeren her ulaştırma çeşidi ayrı ayrı sınır geçiş noktaları.		-	
	1.e	(1.a ve 1.ç ile tanımlanmayan) AB limanlarında aktarılan yıllık Dökme ve Diğer Yük miktarının %1’inin eşik değeri olarak alındığı, aktardığı Dökme Yük ve Diğer Yük miktarı üzerinden eşik değeri baz alınarak yapılacak doğrusal enterpolasyon değerinin 1’den fazla olduğu limanlar ⁸⁷		Çekirdek Ağ Limanı	
	1.f	(1.a ve 1.ç ile tanımlanmayan) Ada üye devletleri için devam eden kıyı şeridinde en büyük liman, üye devletlerin denize çıkışı olan NUTS-1 bölgelerinde aktarılan yük değeri bakımından en büyük liman.			
İkincil Düğüm Noktası		2.a	1a-1f aşamalarında tanımlanan Birincil Düğüm Noktalarının multimodal altyapı ağı üzerinden birleştirilmesi ve eksik geçişlerin tamamlanması suretiyle Çekirdek Ağın tanımlanması sonrasında; Çekirdek Ağ demiryolu yük taşıma güzergâhları üzerinde ara yüz/bağlantı görevi görev limanlar		Çekirdek Ağ Limanı

Yukarıda belirtilen kriterler kapsamında yapılan incelemede;

Metropolitan Avrupa Gelişim Alanları (Metropolitan Europe Growth Area-MEGA)’nın Avrupa Kurumsal Planlama Gözlem Ağı (ESPON⁸⁸) tarafından 29 ülkede çekirdek yerleşim birimleri ve etrafındaki ekonomik olarak anılan yerleşim birimine entegre çevre alanlardan oluşan, nüfusu 20.000’den fazla 1595 adet “Fonksiyonel Kentsel Alanlar (Functional Urban Areas (FUA))” üzerinden yapılan

⁸⁶ Conurbation terimi kullanılmıştır. Terim; bazı çalışmalarda Yığılma olarak da tercüme edilmiştir.

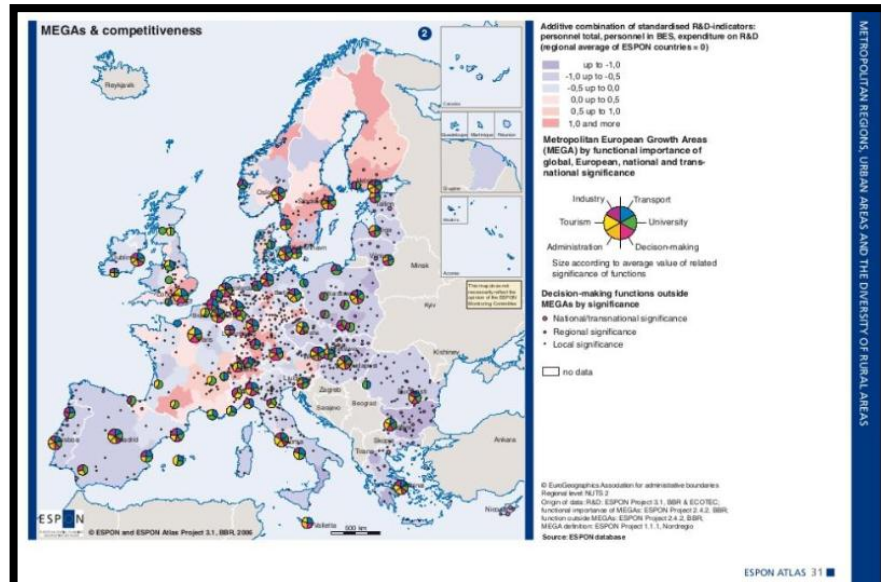
⁸⁷ (Limanın Aktardığı Dökme Yük Miktarı/Aktarılan Dökme Yük Eşik Değeri) + (Limanın Aktardığı Diğer Yük Miktarı/Aktarılan Diğer Yük Eşik Değeri) ≥ 1

⁸⁸ ESPON Avrupa çapında bölgesel gelişim politikalarının desteklenmesi amacıyla geliştirilen bir araştırma programıdır. ESPON 2006 programı 2013 yılında yerini ESPON 2013 programına bırakmıştır. Program kapsamında; şehirlerin ve daha geniş sınırların potansiyelinin tanınması ve karşılaştıkları ekonomik zorlukların görülmesi amacıyla; ekonomik, sosyal ve çevresel konularla ilgili bölgesel trendlerle üzerinde geniş bir alanda veri üretimi yapılmaktadır (EC, 2014f).

detaylı analizler sonrasında “Metropol Bölgeler, Şehir Alanları ve Kırsal Alanların Çeşitliliği (Metropolitan Regions, Urban Areas and Diversity of Rural Areas)” başlığı altında tanımlandığı (ESPON, 2006), Genişletilmiş Kentsel Alanlar (Larger Urban Zone (LUZ)) teriminin Avrupa Komisyonu Bölgesel Politikalar Genel Müdürlüğü Kentsel Denetim (Urban Audit⁸⁹) projesi altında Fonksiyonel Kentsel Alanların tanımlanması amacıyla geliştirildiği ve Fonksiyonel Kentsel Bölgeler (Funtional Urban Region-FUR) tanımı yerine kullanıldığı (ESPON, 2011) öğrenilmiştir.

EUROSTAT kapsamında yapılan incelemede; Avrupa Şehirlerine ilişkin verilerin Kentsel Denetim (Urban Audit) ve Büyükşehir Denetim (Larger Cities) projeleri altında toplandığı, projelerin amacının kentsel yaşam kalitesinin geliştirilmesi olduğu, Şehir bazında Kentsel Denetim Başlığı altında 817 değişkenin var olduğu, verilerin yasal sınırları dahilinde Kentler (Şehirler), şehir ve çevresinde yer alan fonksiyonel alan kapsamında Genişletilmiş Kentsel Alanlar (LUZ), bazı durumlarda tüm kent merkezinin daha iyi kapsanması amacıyla Büyük Şehirler (Greater City) seviyesinde toplandığı belirtilmektedir (EUROSTAT, 2015d).

Türkiye ESPON çalışması içerisinde yer almadığından bu anlamda Türkiye için MEGA tanımlanmamıştır. Benzer şekilde LUZ’da belirlenmemiştir. ESPON ATLAS çalışması ile tanımlanan MEGA’ları gösterir harita Şekil 5.10’da sunulmuştur.



Şekil 5.10: ESPON MEGA (ESPON, 2006)

⁸⁹ Urban Audit: Avrupa Şehirlerindeki yaşam kalitesi ile ilgili olarak nicel verilerin toplanması çalışmasıdır.

Bununla birlikte; EROSTAT; Büyük Şehirler (Greater Cities) ve LUZ ile ilgili istatistiki veri setlerinde 2004 yılında yapılan sörvey sonuçları dahilinde Türkiye’den 26 ilin verilerine de yer vermektedir. Anılan iller; Ankara, Adana, Antalya, Balıkesir, Bursa, Denizli, Diyarbakır, Edirne, Erzurum, Gaziantep, Hatay, İstanbul, İzmir, Kars, Kastamonu, Kayseri, Kocaeli, Konya, Malatya, Manisa, Nevşehir, Samsun, Siirt, Trabzon, Van ve Zonguldak’tır⁹⁰. 2013 yılında AB tarafından yapılan Şehirlerde Yaşam Kalitesine ilişkin diğer bir sörvey çalışmasında da Türkiye’de Ankara, İstanbul, Antalya ve Diyarbakır verileri dikkate alınmıştır.

Türkiye’den hangi illerin/bölgelerin AB tanımlamaları çerçevesinde MEGA ve hangi alanların LUZ olarak tanımlanabileceği kurumsal bazda yapılacak ayrı bir çalışma konusunu oluşturmaktadır.

Bununla birlikte; AB şehirleri için Avrupa Komisyonu Bölgesel Politikalar Genel Müdürlüğü Kentsel Denetim (Urban Audit) ve ESPON projeleri altında yapılan çalışmalara benzer şekilde; Kalkınma Bakanlığı Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü Türkiye’deki İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması yapmıştır. Araştırma sonuçları kapsamında; iller demografik göstergeler, istihdam göstergeleri, eğitim göstergeleri, sağlık göstergeleri, rekabetçi ve yenilikçi kapasite göstergeleri, mali göstergeler, erişilebilirlik göstergeleri, yaşam kalitesi göstergeleri başlıkları altında toplam 61 değişken üzerinden incelenmiştir. İller sosyo-ekonomik gelişmişlik endeks değerlerine göre gelişmişlik seviyeleri bakımından altı kademedeki sınıflandırılmıştır. Birinci kademedeki İstanbul, Ankara, İzmir, Kocaeli, Antalya, Bursa, Eskişehir ve Muğla; İkinci kademedeki Tekirdağ, Denizli, Bolu, Edirne, Yalova, Çanakkale, Kırklareli, Adana, Kayseri, Sakarya, Aydın, Konya ve Isparta bulunmaktadır⁹¹. Üçüncü kademedeki 12 il bulunmaktadır.

⁹⁰ Avrupa Komisyonu Bölgesel Politikalar Genel Müdürlüğünce Kentsel Denetim (Urban Audit) kuruluşuna 75 Avrupa kentini kapsayan yaşam kalitesi araştırması yaptırılmıştır. Sonuçlarına Kasım 2006’da ulaşılmaya başlayan araştırma, Haziran 2007’de tamamlanarak yayınlanmıştır. “75 Avrupa Kenti Yaşam Kalitesi Algılama Anketi” ismiyle yayınlanan rapor, Gallup Hungary, Flash/Eurobarometer araştırma şirketleri ve ülkelerde yapılan lokal araştırmalarda ortaya çıkan veriler esas alınarak hazırlanmıştır. Kentsel Denetim (Urban Audit) kuruluşu, 27 Avrupa Birliği üyesi ülkenin 258 şehri, aday ülke konumundaki Türkiye’nin 26 şehri, Hırvatistan, İsviçre ve Norveç gibi ülkelerin ana şehirleri olmak üzere 335 şehir üzerinde araştırma yapmış ve şehirlerdeki yaşam kalitesinin tespitine yönelik 250’nin üzerinde gösterge bulmuştur (AREM, 2014).

⁹¹ Araştırmada; “İstanbul metropoliten alanının etki alanı içerisinde yer alan, bu nedenle İstanbul ve Kocaeli illerinden de çevreye yayılmaya başlayan sanayilerin çekim noktaları olan Tekirdağ, Edirne, Yalova, Kırklareli ve Sakarya illeri nüfus akımları için de yeni çekim merkezleri olmuştur” ifadesi de yer almaktadır.

Bu illerden Balıkesir, Manisa, Mersin, Gaziantep ve Samsun lkemizde nüfusu bir milyonun üzerinde olan 19 il arasında yer almaktadır (Kalkınma Bakanlığı, 2013b).

TEN-T Planlama Metodolojisi başlıklı Komisyon alışma Dokümanında; Başkentler, Metropolitan İller ile nüfusu 1 milyondan fazla olan Genişletilmiş Kentsel Alanlar içerisinde yer alan yerleşim birimlerinin Birincil Düğüm Noktaları/Kentsel Ana Düğüm Noktaları olarak belirlendiği sonucuna ulaşılmaktadır.

Türkiye’de Kentsel Ana Düğüm Noktalarının belirlenmesinin konunun uzmanları tarafından yapılacak ayrı bir çalışmada ele alınması gerektiği görülmekle birlikte; “bir milyonun üzerinde” nüfusu olan Kentlerin Kentsel Ana Düğüm Noktaları arasında yer alabileceği kabul edildiğinde 2013 yılı TÜİK Nüfus Sayımı verileri kapsamında nüfusu 1 milyondan fazla denize kıyısı olan 17 ilimizin Kentsel Ana Düğüm/Birincil Düğüm Noktaları arasında tanımlanabileceği, bu tanımlama ile anılan illerimizde bulunan limanların Kapsamlı Ağ’da da yer almaları durumunda ekirdek Ağ Limanı olarak sınıflandırılabilenėi düşünülmektedir. Referans olarak fikir vermesi amacıyla; TÜİK verileri kapsamında nüfusu 1 milyondan fazla olan denize kıyısı olan illerimizin sosyo-ekonomik gelişmişlik endeksleri, yasal yönetim yapısı ve 2004 yılında yapılan AB Kentsel Denetim srvey çalışmasında yer alma durumu izelge 5.11’de belirtilmiştir.

Çizelge 5.11: Denize kıyısı olan iller referans tablosu.

Denize Kıyısı Olan İller						
	İl	2013 Nüfusu (TÜİK,2014)	Sosyo- Ekonomik Gelişmişlik Endeksi (Kalkınma Bakanlığı, 2013b)	Yönetim Yapısı	Metropolitan İlçe sayısı	AB Kentsel Denetim 2004 Yılı Çalışması
1.	İstanbul	14.160.467	1	Büyükşehir	39	+
2.	İzmir	4.061.074	1	Büyükşehir	22	+
3.	Bursa	2.740.970	1	Büyükşehir	7	+
4.	Antalya	2.158.265	1	Büyükşehir	5	+
5.	Adana	2.149.260	2	Büyükşehir	5	+
6.	Mersin	1.705.774	3	Büyükşehir	4	-
7.	Kocaeli	1.676.202	1	Büyükşehir	12	+
8.	Hatay	1.503.066	4	Büyükşehir	-	+
9.	Samsun	1.261.810	3	Büyükşehir	4	+
10.	Balıkesir	1.162.761	3	Büyükşehir	-	+
11.	Aydın	1.020.957	2	Büyükşehir	-	-
12.	Tekirdağ	874.475	2	Büyükşehir	-	-
13.	Trabzon	758.237	3	Büyükşehir	-	+
14.	Muğla	866.665	1	Büyükşehir	-	-
15.	Zonguldak	601.567	3	-	-	+
16.	Çanakkale	502.328	2	-	-	-
17.	Kastamonu	368.093	4	-	-	+

Anılan kabul ile hareket edildiği takdirde; İstanbul, İzmir, Bursa, Antalya, Adana, Mersin, Kocaeli, Hatay, Samsun, Balıkesir ve Aydın illerimizde yer alan Kapsamlı Ağ Limanlarının Çekirdek Ağ Limanı olarak değerlendirilebileceği düşünülmektedir.

Çekirdek Ağ limanlarının belirlenmesine yönelik diğer kriterlerden (Şekil 5.10);

- “AB limanlarında aktarılan yıllık Dökme ve Diğer Yük miktarının %1’inin eşik değer olarak alındığı, aktardığı Dökme Yük ve Diğer Yük miktarı üzerinden eşik değer baz alınarak yapılacak doğrusal enterpolasyon değerinin 1’den fazla olduğu limanlar⁹²” kriteri için TEN-T Planlama Metodolojisi başlıklı Komisyon Çalışma Dokümanında herhangi bir istatistiki kurum (EUROSTAT vb.) verilerine atıf yapılmamış, eşik değer rakamsal olarak ifade edilmemiştir. EUROSTAT verileri üzerinden yapılan incelemede limanlar için “aktardığı yük” miktarına yer veren bir istatistiki bilgi olmadığı, AB limanlarının istatistiki verilerinin toplanmasına ilişkin 2009/42/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğünde de aktarma yükün rapor edilmesine ilişkin bir ifade yer almadığı görülmüştür.

- “Üye devletlerin denize çıkışı olan NUTS-1 bölgelerinde aktarılan yük değeri bakımından en büyük liman” kriterinin İstanbul, İzmir, Bursa, Antalya, Adana,

⁹² (Limanın Aktardığı Dökme Yük Miktarı/Aktarılan Dökme Yük Eşik Değeri) + (Limanın Aktardığı Diğer Yük Miktarı/Aktarılan Diğer Yük Eşik Değeri) ≥1

Mersin, Kocaeli, Hatay, Samsun, Balıkesir ve Aydın illerimizde yer alan Kapsamlı Ağ Limanlarının Çekirdek Ağ Limanı olarak değerlendirilmesi durumunda her NUTS-1 bölgesinde bir limanın tanımlanmış olması nedeniyle dikkate alınmayacağı,

- “Çekirdek Ağın tanımlanması sonrasında; Çekirdek Ağ demiyolu yük taşıma güzergâhları üzerinde ara yüz/bağlantı görevi görev limanlar” kriterinin ise; Çekirdek Ağ Demiryolu bağlantılarının tanımlanması sonrasında değerlendirmeye alınabilecek bir kriter olduğu görülmektedir. Bu çerçevede; Kapsamlı Ağ-Çekirdek Ağ Limanları önerimi Çizelge 5.12’de yer almaktadır.

Çizelge 5.12: Kapsamlı ağ-çekirdek ağ limanları önerimi.

TEN-T Rehber İlkeleri Çerçevesinde Kapsamlı Ağ – Çekirdek Ağ Limanları Önerimi			
1.	Aliğa	-	Çekirdek Ağ Limanı
2.	Ambarlı	-	Çekirdek Ağ Limanı
3.	Antalya	-	Çekirdek Ağ Limanı
4.	Bandırma	-	Çekirdek Ağ Limanı
5.	Botaş (Ceyhan)	-	Çekirdek Ağ Limanı
6.	Çanakkale	Kapsamlı Ağ Limanı	-
7.	Gemlik	-	Çekirdek Ağ Limanı
8.	Güllük	-	Çekirdek Ağ Limanı
9.	İskenderun, Hatay	-	Çekirdek Ağ Limanı
10.	İstanbul (Yük/Yolcu)	-	Çekirdek Ağ Limanı
11.	İzmir (Yük/Yolcu)	-	Çekirdek Ağ Limanı
12.	İzmit (Kocaeli)	-	Çekirdek Ağ Limanı
13.	Karabiga	Kapsamlı Ağ Limanı	-
14.	Mersin	-	Çekirdek Ağ Limanı
15.	Samsun	-	Çekirdek Ağ Limanı
16.	Tekirdağ	Kapsamlı Ağ Limanı	-
17.	Trabzon	Kapsamlı Ağ Limanı	-
18.	Zonguldak	Kapsamlı Ağ Limanı	-
19.	Karadeniz Ereğli	Kapsamlı Ağ Limanı	-
20.	Tuzla	-	Çekirdek Ağ Limanı
21.	Kuşadası	-	Çekirdek Ağ Limanı
22.	İnebolu	Kapsamlı Ağ Limanı	-

Çalışmada incelenen tüm dokümanlarda limanlarımızla ilgili olarak yer alan sınıflandırmalar ve değerlendirmelerin, çalışmamız kapsamında ulaştığımız sonuçlar ile karşılaştırılması amacıyla hazırlanan detaylı karşılaştırma tablosuna Çizelge 5.13’te yer verilmiştir.

Çizelge 5.13: Karşılaştırma tablosu.

	Liman Adı ⁹³	Önerilen Kapsamlı Ağ Limanı	Rehber İlkeler Kapsamlı Ağ Limanı	TINA Çekirdek Ağ Bileşeni Limanları ⁹⁴	Akdeniz Ulaştırma Alt Yapı Ağı ⁹⁵	TRACECA ⁹⁶	Üst Düzeyli Grup Raporu ve Rehber İlkeler ⁹⁷	TINA Değerlendirme	Uzman Grubu Çalışması ⁹⁸	MEDAMoS Türkiye Raporu ⁹⁹
1.	Aliğa (Ç)	✓	✓	A	✓	-	-	-	✓	-
2.	Ambarlı (Ç)	✓	✓	A	✓	-	-	-	✓	-
3.	Antalya (Ç)	✓	✓	A	✓	-	-	-	-	-
4.	Bandırma (Ç)	✓	✓	A	✓	✓	-	-	-	-
5.	Botaş(Ceyhan) (Ç)	✓	✓	A	✓	-	-	-	-	-
6.	Çanakkale	✓	✓	A	-	-	-	-	-	-
7.	Gemlik (Ç)	✓	-	A	✓	-	-	-	-	-
8.	Güllük (Ç)	✓	-	A	-	-	-	-	-	-
9.	İskenderun (Ç)	✓	✓	A	✓	-	-	-	-	-
10.	İstanbul (Ç)	✓	-	-	✓	✓	-	-	-	MEDAMoS
11.	İzmir (Ç)	✓	-	A	✓	✓	-	MoS	✓	-
12.	Karabiga	✓	✓	A	-	-	-	-	-	-
13.	Karadeniz Ereğlisi	✓	✓	A	✓	-	-	-	-	-
14.	Kocaeli (Ç)	✓	✓	A	✓	✓	-	MoS	-	-
15.	Mersin (Ç)	✓	✓	Ana Liman	✓	-	MoS	MoS	✓	MEDAMoS
16.	Samsun (Ç)	✓	✓	A	✓	✓	MoS	MoS	-	MEDAMoS
17.	Tekirdağ	✓	-	A	✓	✓	-	-	-	-
18.	Trabzon	✓	✓	A	✓	✓	-	-	-	-
19.	Tuzla (Ç)	✓	-	-	-	-	-	-	-	-
20.	Zonguldak	✓	-	B	✓	✓	-	-	-	-
21.	Bozcaada	-	✓	C	-	-	-	-	-	-
22.	Gökçeada	-	✓	C	-	-	-	-	-	-
23.	Kuşadası (Ç)	✓	-	A	-	-	-	-	-	-
24.	Hopa	-	✓	C	✓	✓	-	-	-	-
25.	İnebolu	✓	✓	C	-	-	-	-	-	-
26.	Marmaris	-	✓	A	-	-	-	-	-	-
27.	Çandarlı (Planlanan)	-	-	Ana Liman	-	-	-	MoS	-	-
28.	Filyos (Planlanan)	-	-	A	-	✓	-	MoS	-	-
29.	Bodrum	-	-	A	-	-	-	-	-	-
30.	Alanya (Yolcu)	-	-	A	-	-	-	-	-	-
31.	Taşucu (Yolcu)	-	-	A	✓	-	-	-	-	-
32.	Rize	-	-	B	-	-	-	-	-	-
33.	Ünye	-	-	B	-	-	-	-	-	-
34.	Bartın	-	-	B	-	-	-	-	-	-
35.	Mudanya	-	-	B	-	-	-	-	-	-
36.	Dikili	-	-	B	-	-	-	-	-	-
37.	Çeşme	-	-	B	✓	-	-	-	-	-
38.	Giresun	-	-	C	✓	-	-	-	-	-

⁹³ Ç: Çekirdek Ağ Limanı

⁹⁴ Liman Başkanlıkları kapsamında; Aliğa ve Nemrut Körfezi, Aliğa Limanı; Gempot, Gemlik Limanı, İsdemir Petrol Tesisi ve İskenderun Körfezi, İskenderun Limanı; Erdemir Limanı, Karadeniz Limanı; Derince ve İzmit Körfezi, Kocaeli Limanı içerisinde değerlendirilmiştir.

⁹⁵ Liman Başkanlıkları bazında Nemrut, Aliğa Limanı; İsdemir, İskenderun Limanı; Haydarpaşa, İstanbul Limanı; Derince, Kocaeli Limanı içerisinde değerlendirilmiştir.

⁹⁶ Liman Başkanlıkları bazında Derince, Kocaeli Limanı içinde değerlendirilmiştir.

⁹⁷ Trans Avrupa Ulaştırma Akıslarının Komşu Ülkeler ve Bölgelere Uzatılması Üst Düzeyli Grubu tarafından hazırlanan haritalarda Deniz Otoyolları olarak gösterilen limanlar. “Trans Avrupa Ulaştırma Akıslarının Komşu Ülkelere Uzatılması-Avrupa ve Komşu Ülkeler İçin Rehber İlkeler” isimli Bildiri (EC, 2007)’de yer verilen haritada yer alan Deniz Otoyolları Limanları.

⁹⁸ “Ports and Their Connections Within the TEN-T Final Report” kapsamında Çekirdek Ağ aday limanı olarak belirlenen limanlar. Çalışmada Karadeniz’de Türkiye için Çekirdek Ağ aday limanı belirlenmediği, Kuzey Anadolu’da yer alan limanların birçoğunun bölge özel yüklerini elleçleyen ihtisas liman tesisleri olduğunu, Zonguldak/Filyos, Samsun ve Trabzon Limanlarının aday limanlar olabileceği ancak kullanılan metodoloji çerçevesinde aday olmaya en yakın limanın Samsun Limanı olabileceği ifade edilmiştir.

⁹⁹ Çalışmada Karadeniz Limanları incelenmemiştir.

Çalışmada; 7 adet liman Kapsamlı Ağ Limanı, 15 adet Liman Çekirdek Ağ Limanı olarak önerilmiştir. TEN-T Rehber İlkeleri kapsamında belirlenen Kapsamlı Ağ Limanları ve Çekirdek Ağ Limanlarının ülkelere göre sayısal olarak dağılımı Çizelge 2.37’de gösterilmiştir. Fransa’nın 19 adet Kapsamlı, 8 adet Çekirdek Ağ, İtalya’nın 25 adet Kapsamlı, 14 adet Çekirdek Ağ, Yunanistan’ın 20 adet Kapsamlı Ağ, 8 adet Çekirdek Ağ limanına sahip olduğu bilinmektedir. Türkiye’nin bir yarımada devleti olduğu, Marmara Denizi gibi bir iç denize sahip olduğu, yüksek ticaret hacmi ve kıyı bölgelerinde yoğunlaşan nüfusu göz önüne alındığında ulaştırma ağında anılan miktarda liman tanımlanmış olmasının normal olduğu düşünülmektedir.

5.4 Deniz otoyolları kapsamında güzergâh önerimi

Çalışmamızın önceki bölümlerinde; KMDT, Deniz Otoyollarının ortaya çıkışı, desteklenmesi, TEN-T Rehber İlkeleri içinde yer bulması, örnek projeler ve bu alanda yapılan çalışmalar incelenmiştir. Rehber İlkeler ve limanlara ilişkin istatistikler ışığında Türkiye’nin Kapsamlı Ağ ve Çekirdek Ağ limanlarına ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Bu bölümde; TEN-T Rehber İlkeleri Deniz Otoyolları özelinde Türkiye için yeni bir Ro-Ro taşıması bazında Deniz Otoyolu güzergâhı önerimi yapılacaktır.

Bu kapsamda; öncelikle mevcut hatlar üzerinden AB ülkelerine yapılan Ro-Ro taşımaları incelenecek Deniz Otoyolları kriterlerine uygun mevcut hatların bulunmasına çalışılacak, müteakiben AB ülkelerine yapılan ihracat ve ithalat taşımalarımız ülkeler düzeyinde ve çıkış kapıları özelinde incelenerek karayolundan denizyoluna aktarılabilen yük potansiyeli anlaşılmaya çalışılacaktır. Son olarak Deniz Otoyolları kriterleri çerçevesinde Ortak Menfaat Projesi olarak değerlendirilebilecek şekilde Akdeniz havzasında Kapsamlı Ağ-Çekirdek Ağ limanları arasında geliştirilebilecek yeni bir güzergâh teklif edilecektir.

5.4.1 Mevcut Ro-Ro hatlarının değerlendirilmesi

Çalışmamız amaçları doğrultusunda Türkiye Limanlarından yapılan Ro-Ro taşımaları kapsamında detaylı bir inceleme yapılmıştır. Bu çerçevede; ilk olarak Türkiye Limanlarından yurtdışı bağlantılı düzenli hatlarda taşınan araç adedini gösterir tabloya Çizelge 5.14’te yer verilmiştir.

Veriler üzerinde yapılan incelemede; 2013 yılı itibariyle Türkiye'nin toplam 22 hatta düzenli Ro-Ro taşıması gerçekleştirdiği, bu hatlardan; (yine 2013 yılı için) Pendik/Haydarpaşa-Trieste, Ambarlı-Trieste, Çeşme-Trieste, Mersin-Trieste, Tekirdağ-Trieste ve Ambarlı-Toulon hatları olmak üzere toplam 6 hattın AB'ye yapılan taşımalar için kullanıldığı görülmektedir.

Diğer taraftan; Tekirdağ-Trieste hattından yapılan taşımaların 2010 yılında sonra 2011 ve 2012 yıllarında durdurulduğu, hatta taşımaların 2013 yılında yeniden başladığı, 2009-2010 yıllarında işletilen Tekirdağ-Toulon hattının 2011 yılından itibaren kapatıldığı, buna mukabil 2011 yılından itibaren Ambarlı-Toulon hattının işletmeye açıldığı, Tuzla-Constanta hattında ise; 2011-2012 yıllarında taşıma yapıldığı ancak 2013 yılında taşıma yapılmadığı, Pendik/Haydarpaşa-Marsilya hattının ise 2010-2011 yıllarında kullanıldığı, müteakiben hatta taşıma yapılmadığı anlaşılmaktadır.

İstatistikî veriler üzerinden yapılan değerlendirmede; Türkiye'den AB'ye yapılan ve KMDT kapsamında da değerlendirilen Ro-Ro taşımalarında varış limanı olarak; Trieste'nin kullanıldığı, 2009 yılından itibaren Toulon limanının da kullanılmaya başladığı, buna mukabil Marsilya Limanına 2010-2011, Constanta limanına ise 2011-2012 yıllarında taşımalar gerçekleştirildiği görülmektedir.

Çizelge 5.14 : Yurtdışı bağlantılı düzenli hatlarda taşınan araç adedi (DTGM, 2014).

TÜRKİYE LİMANLARINDAN YURTDIŞI BAĞLANTILI DÜZENLİ HATLARDA TAŞINAN ARAÇ ADEDİ						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Pendik/Haydarpaşa Trieste	149.062	111.401	116.815	139.270	121.742	167.201
Ambarlı Trieste	39.998	30.372	27.179	18.017	15.618	7.595
Çeşme-Trieste	30.039	24.808	37.627	43.058	44.106	45.764
Mersin-Trieste	23.766	19.966	28.571	37.093	39.748	34.848
Tekirdağ-Trieste	-	-	1.039	-	-	1.466
Tekirdağ-Toulon	-	12.019	9.269	-	-	-
Ambarlı-Toulon	-	-	-	25.063	37.505	14.893 ¹⁰⁰
Pendik/Haydarpaşa-Marsilya	-	--	7.480	2.130	-	-
Tuzla-Constanta	-	-	-	467	10.883	-
Samsun-Novorossiysk	21.148	9.280	15.145	10.742	7.670	14.682
Zonguldak-Skodovsk	23.632	20.467	9.036	8.772	4.447	8.001
Trabzon-Sochi	-	-	5.078	637	533	269
Taşucu Girne	10.150	7.066	36.071	36.316	34.596	34.170
Mersin-Magusa	32.305	31.032	19.107	18.275	18.126	21.871
Mersin-İskenderiye	-	-	889	253	791	644
Samsun-Gelincik	-	-	-	5.675	7.789	3.634
Samsun-Tuapse	-	-	2.143	995	2.901	2.964
Taşucu-Tripoli	-	-	-	433	4.060	8.450
Haydarpaşa-Ilyichevsky	-	-	-	6.899	11.528	18.343
Zonguldak-Sevastapol	-	-	-	351	5.323	4.477
Taşucu-Tartus	-	-	-	-	8.868	5.437
Zonguldak-Evpator	-	-	10.537	14.818	20.679	27.007
Mersin-Damietta	-	-	-	-	-	7.071
İskenderun-Hayfa	-	-	-	-	-	3.194
Derince-Poti	-	-	-	-	-	647
Toplam	330.100	266.420	325.992	370.597	403.822	439.671

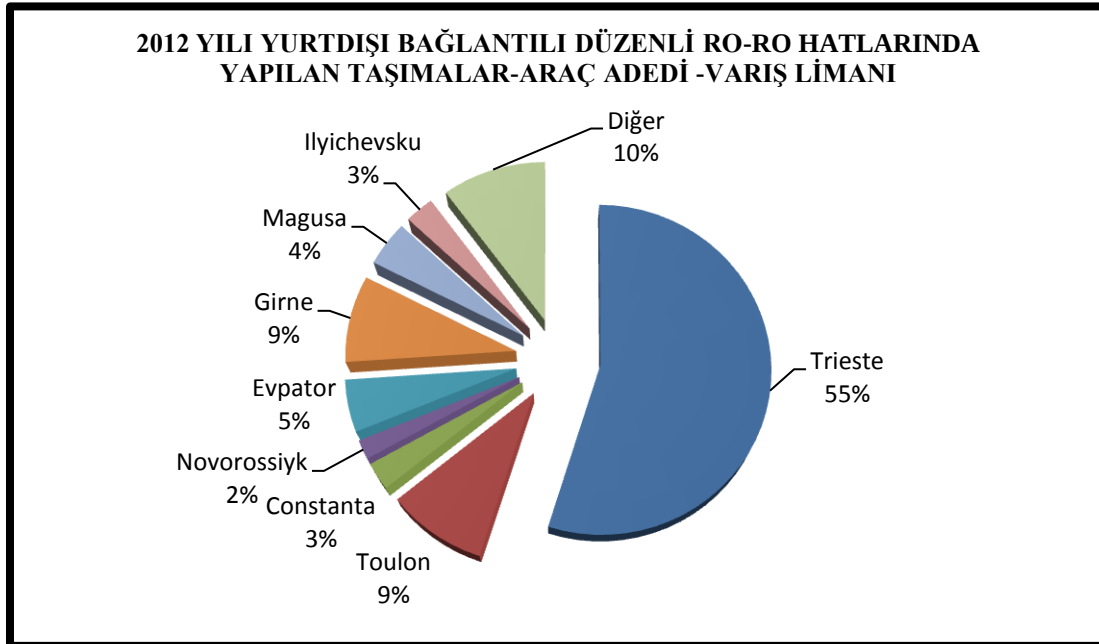
Yukarıda ifade edilen veriler ışığında; 2013 yılı içerisinde Pendik/Haydarpaşa-Trieste, Ambarlı-Trieste, Çeşme-Trieste, Mersin-Trieste, Tekirdağ-Trieste ve Ambarlı-Toulon hatları olmak üzere toplam 6 hattın AB'ye yapılan taşımalar için kullanıldığı görülmektedir. Anılan hatlardan; çalışmamız kapsamında belirlenen Kapsamlı Ağ/Çekirdek Ağ limanları [(Tuzla (Pendik), İstanbul (Haydarpaşa), Mersin, Tekirdağ ve Ambarlı] ile TEN-T Rehber İlkeleri ile belirlenen Kapsamlı Ağ Limanı (Toulon) ve Çekirdek Ağ Limanı (Trieste) limanları arasında yapılan Ro-Ro taşımaları mevcut Deniz Otoyolları kapsamında değerlendirilebilecektir¹⁰¹. 2013 yılında TEN-T Rehber İlkeleri Deniz Otoyolları tanımına uyan hatlarda taşınan araç adedi Türkiye'nin yurtdışı bağlantılı tüm Ro-Ro hatlarında taşınan araç miktarının %43'ünü oluşturmaktadır.

¹⁰⁰ Ambarlı-Toulon hattında veriler Ocak-Mayıs 2013 tarihleri arasını kapsamaktadır.

¹⁰¹ Çeşme-Trieste hattı ise Çeşme Limanının Kapsamlı Ağ eşik değer kriterini sağlayamaması nedeniyle Deniz Otoyolları olarak değerlendirilememektedir.

2012 yılında toplam 19 Ro-Ro hattında 16 farklı limana Ro-Ro taşımaları gerçekleştirilmiştir. Anılan limanlardan Köstence, Trieste ve Toulon taşıma yapılan AB limanları arasında yer almaktadır. 2013 yılında ise toplam 22 Ro-Ro hattında 18 farklı limana Ro-Ro taşımaları gerçekleştirilmiştir. Anılan limanlardan sadece Trieste ve Toulon taşıma yapılan AB limanları arasında yer almaktadır.

2012 yılı Türkiye Limanlarından yurtdışı bağlantılı düzenli Ro-Ro hatlarında taşınan araç adedi üzerinden varış limanlarına göre bir inceleme yapıldığında (ilgili grafik Şekil 5.11’de verilmiştir.) Trieste limanının 2012 yılında Türkiye-Diğer Ülkeler arasında yapılan Ro-Ro taşımalarının ortalama %55’ine hizmet verdiği, anılan limanı AB Limanlarından ortalama %9’luk payla Toulon ve %3’lük payla Constanta (Köstence) limanlarının izlediği görülmektedir.

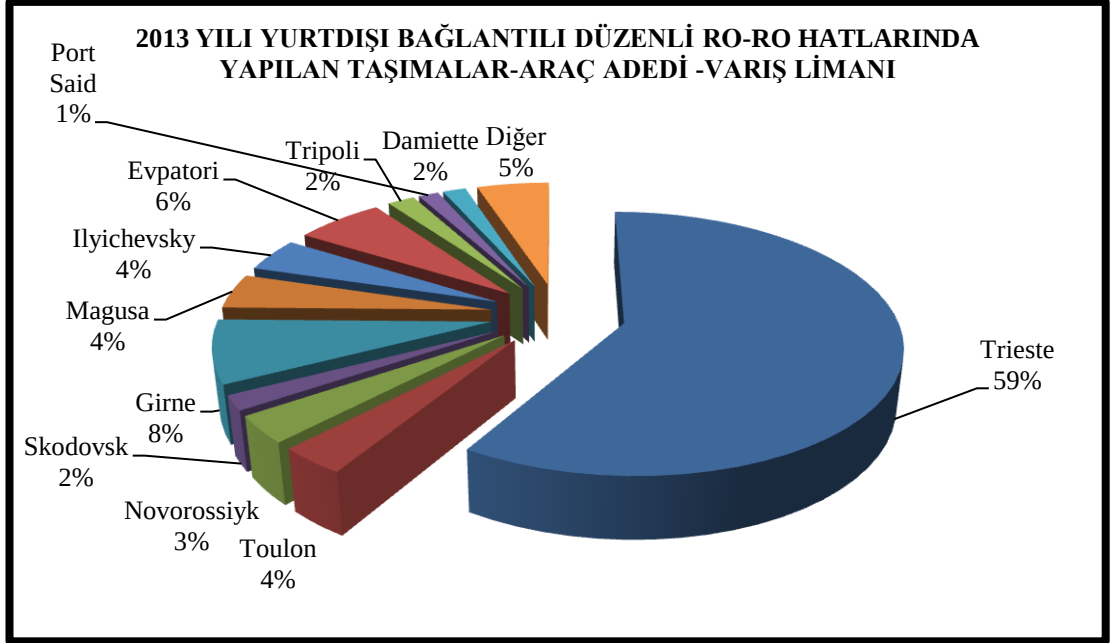


Şekil 5.11 : 2012 yılı varış limanları. (DTGM, 2014)’den uyarlanmıştır.

2013 yılı Türkiye Limanlarından yurtdışı bağlantılı düzenli Ro-Ro hatlarında taşınan araç adedi üzerinden varış limanlarına göre bir inceleme yapıldığında (ilgili grafik Şekil 5.12’de verilmiştir.) Trieste limanının 2013 yılında Türkiye-Diğer Ülkeler arasında yapılan Ro-Ro taşımalarının ortalama %59’una hizmet verdiği, anılan limanı AB Limanlarından ortalama %4’lük payla Toulon¹⁰² limanının izlediği görülmektedir.

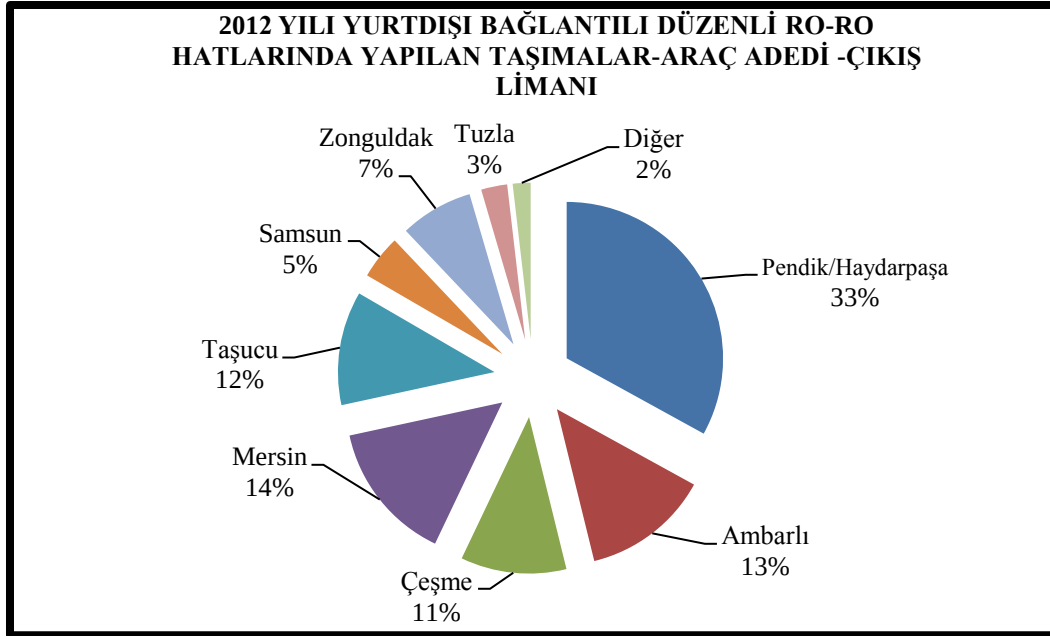
¹⁰² Ambarlı-Toulon hattında veriler Ocak-Mayıs 2013 tarihleri arasını kapsamaktadır.

TEN-T Rehber İlkeleri ile belirlenen Kapsamlı Ağ Limanı (Toulon) ve Çekirdek Ağ Limanı (Trieste ve Köstence) limanlarına/limanlarından yapılan Ro-Ro taşımalarda taşınan araç adedi Türkiye'nin Ro-Ro hatlarında taşınan toplam araç miktarının 2012 yılı için yaklaşık %67'sini, 2013 yılı için ise yaklaşık %63'ünü oluşturmaktadır.



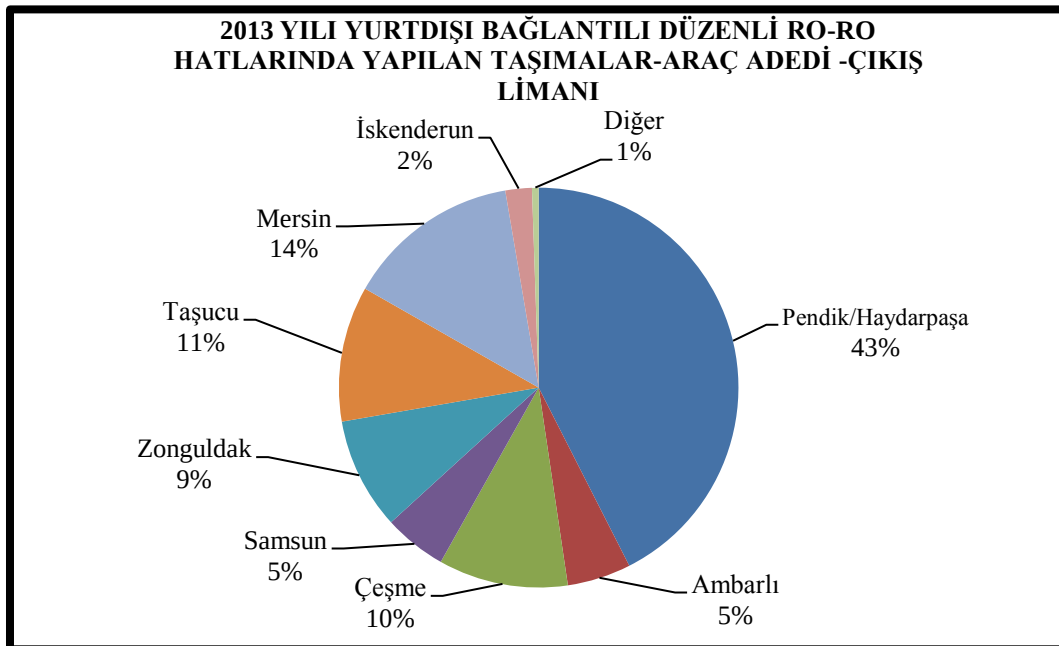
Şekil 5.12 : 2013 yılı varış limanları. (DTGM, 2014)'den uyarlanmıştır.

2012 yılında Türkiye Limanlarından yurtdışı bağlantılı düzenli Ro-Ro hatlarında taşınan araç adedi üzerinden çıkış limanlarına göre bir inceleme yapıldığında (ilgili grafik Şekil 5.13'te verilmiştir.) Pendik/Haydarpaşa limanının 2012 yılında Türkiye-Diğer Ülkeler arasında yapılan Ro-Ro taşımalarının %33'üne hizmet verdiği, anılan limanı ortalama %14'lük payla Mersin, %13'lük payla Ambarlı, %12'lik payla Taşucu ve %11'lik payla Çeşme Limanlarının izlediği görülmektedir.



Şekil 5.13 : 2012 yılı çıkış limanları. (DTGM, 2014)’den uyarlanmıştır.

2013 yılında Türkiye Limanlarından yurtdışı bağlantılı düzenli Ro-Ro hatlarında taşınan araç adedi üzerinden çıkış limanlarına göre bir inceleme yapıldığında (ilgili grafik şekil 5.14’te verilmiştir.) Pendik/Haydarpaşa limanının 2013 yılında Türkiye-Diğer lkeler arasında yapılan Ro-Ro taşımalarının %43’ne hizmet verdiği, anılan limanı ortalama %14’lk payla Mersin, %11’lik payla Taşucu ve %10’luk payla Çeşme, %5’lik payla Ambarlı Limanlarının izlediği görülmektedir.



Şekil 5.14 : 2013 yılı çıkış limanları. (DTGM, 2014)’den uyarlanmıştır.

Çalışmamız kapsamında önerilen Çekirdek Ağ Limanlarından (Ambarlı, İskenderun, İstanbul, Mersin, Samsun, Tuzla) çıkış yapılan Ro-Ro taşımalarında taşınan araç adedinin Türkiye'nin Ro-Ro hatlarında taşınan toplam araç miktarının; 2012 yılı için yaklaşık %68'ine tekabül ettiği, 2013 yılı için bu değerin %65 olduğu görülmektedir.

Çalışmamız kapsamında belirlenen Kapsamlı Ağ Limanlarından (Tekirdağ, Trabzon, Zonguldak) çıkış yapılan Ro-Ro taşımalarında taşınan araç adedinin Türkiye'nin Ro-Ro hatlarında taşınan toplam araç miktarının 2012 yılı için yaklaşık %7'sine tekabül ettiği, 2013 yılı için ise bu oranın %9 olduğu görülmektedir.

5.4.2 Yük potansiyelinin değerlendirilmesi

Bu bölümde Türkiye-AB ülkeleri arasında; karayolundan, denizyoluna yani KMDT'ye ve özelinde Ro-Ro taşımalarına aktarılacak yük potansiyelinin geçmiş dönem verileri kapsamında değerlendirilmesine çalışılacaktır.

Öncelikle; AB ülkelerine karayolu ile yapılan ihracat ve ithalat taşımalarımız ülkeler düzeyinde incelenecektir. Müteakiben; karayolu taşıma mesafesinin azaltılması amacıyla; TEN-T Koridorları da dikkate alınarak Batı ve Kuzey Avrupa ülkelerine; Portekiz, İspanya, Fransa, İtalya, Almanya, Bileşik Krallık, Belçika, Hollanda, Danimarka, Norveç (TEN-T koridorlarının Norveç'e de uzanması nedeniyle), İsveç ve Lüksemburg özelinde daha detaylı olarak ele alınacaktır.

Anılan ülkelere; karayolu ile araç adedi bazında yapılan taşımalar, Ro-Ro kullanım durumları da dikkate alınarak incelenecek, Ro-Ro taşımaları ile elleçlenen araçlarda taşınan yük ortalaması bulunacak, Türkiye-AB Ülkeleri+Norveç arasında yapılan ithal ve ihraç yönlü taşımalarda karayolundan denizyoluna aktarılacak yük potansiyeli anlaşılmaya çalışılacaktır.

EUROSTAT verileri baz alınarak AB tarafından Türkiye'den karayolu ile yapılan ithalat miktarı Çizelge 5.15'te, Türkiye'ye yapılan ihracat miktarı Çizelge 5.16'da gösterilmiştir.

Son beş yıl verileri üzerinden yapılan incelemede; AB'ye karayolu ile yapılan yıllık ihracatın ortalama 5.100.000 ton, ithalatın ise 5.090.000 ton olarak olarak gerçekleştiği, toplamda yıllık yaklaşık 10.000.000 ton yükün karayolu ile taşındığı görülmektedir.

Çizelge 5.15 : Türkiye’den karayolu ile yapılan ithalat (EUROSTAT, 2013)

AB TARAFINDAN TÜRKİYE’DEN KARAYOLU İLE YAPILAN İTHALAT MİKTARI (TON)					
REPORTER/PERIOD	2008	2009	2010	2011	2012
EU27	5.145.919	4.734.098	5.099.495	5.247.945	5.265.411
Almanya	1.146.968	916.185	1.157.838	1.295.444	1.218.101
Bulgaristan	709.081	1.061.666	926.226	894.745	904.800
Romanya	881.060	637.262	731.278	723.799	658.745
Fransa	319.124	257.123	282.792	325.941	335.844
Avusturya	340.410	325.483	334.842	332.583	296.467
Yunanistan	482.188	455.415	328.171	302.999	284.630
Polonya	269.750	248.832	276.853	280.343	283.500
Hollanda	132.885	112.679	166.762	166.261	181.192
Belçika	160.871	143.132	175.299	168.468	175.342
Birleşik Krallık	2.857	1.239	2.312	2.483	152.148
Çek Cumhuriyeti	107.771	86.694	113.851	135.902	137.677
İtalya	133.406	109.211	127.032	124.956	134.516
Macaristan	124.494	98.406	112.597	109.266	109.426
İspanya	90.607	78.047	93.444	105.923	94.149
Slovakya	51.506	46.729	64.835	73.733	84.518
İsveç	33.631	32.361	53.081	52.807	71.060
Danimarka	59.458	52.450	51.384	55.235	55.829
Slovenya	27.786	28.274	38.282	33.020	28.645
Finlandiya	8.964	10.873	16.787	24.929	20.028
Litvanya	12.983	10.629	10.042	11.948	13.747
Letonya	6.894	7.408	10.099	10.073	8.880
Lüksemburg	12.454	2.780	4.070	7.275	8.249
Portekiz	7.772	7.127	17.510	5.580	4.079
Estonya	3.238	2.545	3.349	3.403	3.325
İrlanda	19.761	1.548	759	829	514

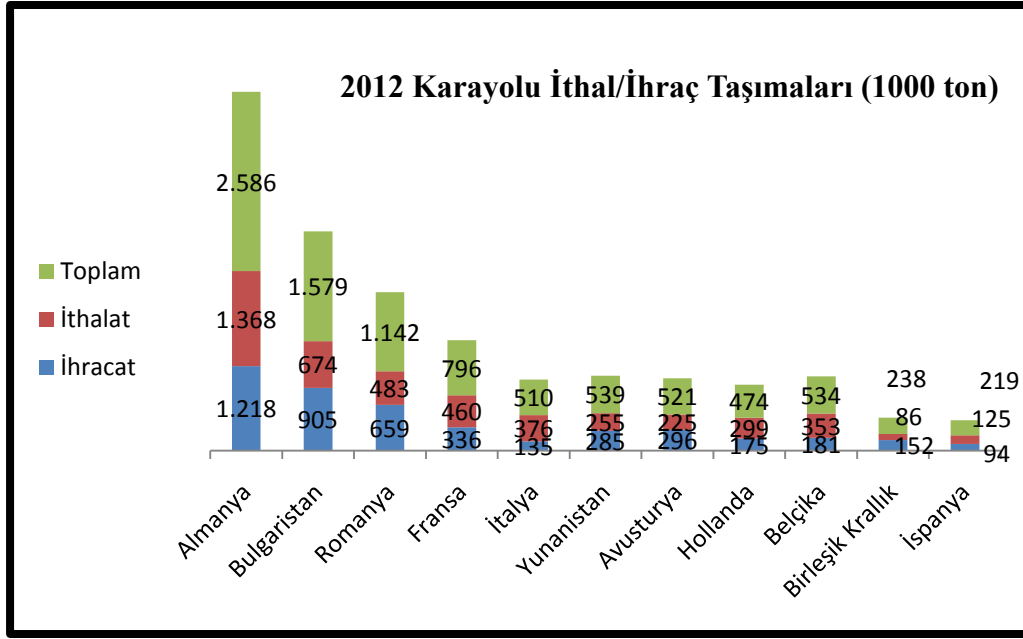
Veriler ışığında; Türkiye’nin 2012 yılında AB ülkelerine/ülkelerinden karayolu ile 5.265.411 ton ihracat taşıması, 5.614.110 ton ithalat taşıması gerçekleştirdiği görülmektedir.

2012 yılı verileri kapsamında ton bazında karayolu ile en yüksek ithalat/ihracat gerçekleştirdiğimiz ülkeler olarak Almanya (2.586.000 ton), Bulgaristan (1.579.00 ton), Romanya (1.142.000 ton), Fransa (796.000 ton), İtalya (510.000 ton), Yunanistan (539.000 ton), Avusturya (521.000 ton), Hollanda (474.000 ton), Belçika (534.000 ton), Birleşik Krallık (238.000 ton), İspanya (219.000 ton) ön plana çıkmaktadır.

Çizelge 5.16 : Türkiye'ye karayolu ile yapılan ihracat (EUROSTAT, 2013).

AB TARAFINDAN TÜRKİYE'YE KARAYOLU İLE YAPILAN İHRACAT MİKTARI (TON)					
REPORTER/PERIOD	2008	2009	2010	2011	2012
EU27	4.873.460	4.260.619	5.189.759	5.616.959	5.614.110
Almanya	1.468.776	1.064.690	1.319.270	1.408.529	1.368.058
Bulgaristan	458.664	488.453	627.416	709.627	674.343
Romanya	414.069	330.489	369.624	447.432	483.051
Fransa	511.412	441.376	508.952	546.537	459.993
Avusturya	145.215	136.581	157.344	181.919	225.016
Yunanistan	281.362	309.429	265.361	219.072	254.735
Polonya	157.700	178.286	259.900	362.268	320.474
Hollanda	262.935	254.463	334.708	303.075	298.795
Belçika	335.340	299.222	355.177	379.015	352.815
Birleşik Krallık	15.475	9.270	3.033	2.908	85.767
Çek Cumhuriyeti	81.153	69.293	100.333	126.407	134.359
İtalya	326.702	285.151	349.245	368.114	375.897
Macaristan	108.424	104.112	141.642	171.404	161.695
İspanya	109.986	90.200	109.394	117.928	125.270
Slovakya	48.119	54.168	81.008	75.922	93.034
İsveç	53.926	36.194	51.436	47.345	61.951
Danimarka	20.793	17.657	21.651	24.145	21.507
Slovenya	41.261	46.230	63.435	56.945	50.552
Finlandiya	14.267	11.596	25.513	17.141	19.857
Litvanya	1.343	1.321	4.419	4.607	2.231
Letonya	513	14.728	2.397	4.092	3.659
Lüksemburg	7.741	10.393	28.897	29.790	28.553
Portekiz	4.625	3.139	3.458	4.529	5.420
Estonya	419	1.373	2.644	4.051	2.196
İrlanda	3.240	2.805	3.502	4.157	4.882

Karayolu ile yapılan ithalat/ihracat taşımalarımızda AB ülkeleri arasında; Almanya, Bulgaristan, Romanya, Fransa, İtalya, Yunanistan, Avusturya, Hollanda, Belçika, Birleşik Krallık, İspanya'nın ön plana çıktığı görülmektedir. Bu ülkelerden; Yunanistan, Romanya ve Bulgaristan karayolu ulaşım mesafesi diğer ülkelere nispeten yakın ülkeler; Almanya, Fransa, İtalya, Avusturya, Hollanda, Belçika, Birleşik Krallık ve İspanya karayolu ulaşım mesafesi daha yüksek Batı Avrupa ülkeleri olarak değerlendirilebilir. Anılan ülkelere yapılan karayolu taşıma miktarları ton bazında Şekil 5.15'te gösterilmiştir.



Şekil 5.15 : 2012 yılı karayolu ithal/ihraç taşımaları.
(EUROSTAT, 2013)'den uyarlanmıştır.

Yukarıdaki verilerle birlikte değerlendirilmesi amacıyla; AB ülkeleri ve Norveç'e 2012 ve 2013 yılında karayolu ile yapılan yüklü araç taşımaları ve Ro-Ro kullanım durumları incelenmiştir. AB ülkeleri ve Norveç'e yönelik olarak 2012 ve 2013 yılları için Yüklü Türk/Yabancı Araçlar ile yapılan ithalat/ihracat taşımaları adet bazında detaylı olarak Ek-C'de yer verilen çizelgelerde, özetle Çizelge 5.17'de gösterilmiştir.

Veriler kapsamında; AB ülkeleri ve Norveç'e; 2012 yılında karayolu ile toplam 795.107 araç ile ithalat/ihracat taşıması gerçekleştirildiği, bu araçlardan 628.778'inin sadece karayolu, 166.329'unun ise Ro-Ro hatlarını kullandığı görülmektedir. 2013 yılında ise AB ülkeleri ve Norveç'e; karayolu ile toplam 802.881 araç ile ithalat/ihracat taşıması gerçekleştirildiği, bu araçlardan 555.865'inin sadece karayolu, 247.013'ünün ise Ro-Ro hatlarını kullandığı görülmektedir.

Çizelge 5.17 : Türkiye’den AB ve Norveç’e yüklü araç taşımaları.
(UND, 2014a)’dan uyarlanmıştır.

TÜRKİYE’DEN AB ÜLKELERİ VE NORVEÇ’E YÜKLÜ ARAÇLAR İLE YAPILAN TAŞIMALARI (ADET)						
	2012	2013	Ro-Ro Kullanan Araç 2012	Ro-Ro Kullanan Araç 2013	Karayolu Kullanan Araç 2012	Karayolu Kullanan Araç 2013
İTHALAT TAŞIMALARI	377.862	386.137	56.054	125.691	321.808	260.446
İHRACAT TAŞIMALARI	417.245	416.744	110.275	121.322	306.970	295.422
TOPLAM	795.107	802.881	166.329	247.013	628.778	555.865

Güzergâh önerimi kapsamında; Beyaz Kitap ile ortaya konan karayolu ile taşınan yük miktarının azaltılması, karayolu ile taşınan yükün denizyoluna aktarılması, KMDT ve Deniz Otoyollarının teşvik edilmesi, yeni deniz ulaştırma bağlantılarının tesis edilmesi amaçlarına uygun olarak; TEN-T Koridorları ve mevcut Ro-Ro taşıma hatları da göz önünde bulundurularak; Türkiye karayolu ithal/ihrac taşımaları Batı ve Kuzey Avrupa ülkeleri; Portekiz, İspanya, Fransa, İtalya, Almanya, Bileşik Krallık, Belçika, Hollanda, Danimarka, Norveç, İsveç ve Lüksemburg özelinde daha detaylı olarak incelenmiştir.

Batı ve Kuzey AB ülkeleri ve Norveç’e yönelik olarak Türkiye’den 2012 ve 2013 yıllarında yapılan İhrac Taşımaları, taşıma yapan araç ve Ro-Ro kullanımı bazında yapılan ayrımla birlikte, araç adedi bazında Çizelge 5.18’de gösterilmiştir.

Portekiz, İspanya, Fransa, İtalya, Almanya, Bileşik Krallık, Belçika, Hollanda, Danimarka, Norveç, İsveç ve Lüksemburg’a yönelik olarak; 2012 yılında toplam 236.736 aracın, 2013 yılında ise 239.282 aracın ihrac yönlü taşıma yaptığı, 2012 yılında Ro-Ro kullanım oranının %44, 2013 yılında ise Ro-Ro kullanım oranının %48 olduğu, yıl bazında Ro-Ro kullanım oranında %4 artış olduğu görülmektedir. Türk araçlarının Ro-Ro kullanımı oranının yabancı araçların Ro-Ro kullanım oranına göre çok daha yüksek olduğu anlaşılmaktadır.

Karayolu ile ton bazında yapılan ihrac/ithal taşımalarında ön planda yer alan; Almanya’ya yönelik olarak yapılan ihrac yönlü taşımalarda 2013 yılında %38’lik bir Ro-Ro kullanım oranının yakalandığı, Türk araçları için bu oranının %44 seviyesinde gerçekleşmesine rağmen, yabancı araçlarda bu oranın %3 olduğu görülmektedir.

Çizelge 5.18 : Yüklü ihraç taşımaları araç adedi.
(UND, 2014a)’dan uyarlanmıştır.

BATI VE KUZAY AB ÜLKELERİ İLE NORVEÇ'E YÜKLÜ İHRAÇ TAŞIMALARI (adet)							
VARIŞ ÜLKESİ	TAŞIMA YAPAN ARAÇ	2012	2013	Ro-Ro Kullanan Araç 2012	Ro-Ro Kullanan Araç 2013	Ro-Ro Kullanan Araç %si 2012	Ro-Ro Kullanan Araç %si 2013
ALMANYA	TÜRK	87.845	85.313	34.283	37.458	39	44
	YABANCI	10.589	13.131	366	412	3	3
	TOPLAM	98.434	98.444	34.649	37.870	35	38
BELÇİKA	TÜRK	8.085	7.895	3.937	4.337	49	55
	YABANCI	1.771	1.493	15	16	1	1
	TOPLAM	9.856	9.388	3.952	4.353	40	46
BİRLEŞİK KRALLIK	TÜRK	17.060	16.981	7.350	8.497	43	50
	YABANCI	1.634	1.631	41	36	3	2
	TOPLAM	18.694	18.612	7.391	8.533	40	46
DANİMARKA	TÜRK	2.272	2.064	326	299	14	14
	YABANCI	874	976	3	1	0	0
	TOPLAM	3.146	3.040	329	300	10	10
FRANSA	TÜRK	28.079	27.753	18.079	18.991	64	68
	YABANCI	6.450	6.106	2.045	810	32	13
	TOPLAM	34.529	33.859	20.124	19.801	58	58
HOLLANDA	TÜRK	12.006	10.610	3.238	2.917	27	27
	YABANCI	1.861	1.948	30	8	2	0
	TOPLAM	13.867	12.558	3.268	2.925	24	23
İSPANYA	TÜRK	8.143	10.485	4.805	7.120	59	68
	YABANCI	2.730	2.068	321	61	12	3
	TOPLAM	10.873	12.553	5.126	7.181	47	57
İSVEÇ	TÜRK	4.644	4.721	461	1.310	10	28
	YABANCI	315	473	0	25	0	5
	TOPLAM	4.959	5.194	461	1.335	9	26
İTALYA	TÜRK	37.699	40.473	28.791	32.294	76	80
	YABANCI	2.982	3.349	290	466	10	14
	TOPLAM	40.681	43.822	29.081	32.760	71	75
LÜKSEMBURG	TÜRK	370	319	83	201	22	63
	YABANCI	6	22	0	0	0	0
	TOPLAM	376	341	83	201	22	59
NORVEÇ	TÜRK	789	855	91	178	12	21
	YABANCI	80	96	1	1	1	1
	TOPLAM	869	951	92	179	11	19
PORTEKİZ	TÜRK	183	275	165	182	90	66
	YABANCI	269	245	62	13	23	5
	TOPLAM	452	520	227	195	50	38
	TOPLAM	236.736	239.282	104.783	115.633	44	48

İncelememiz kapsamına indirgenen ülkelerde; 2013 yılı için Türkiye ihraç taşımalarında Ro-Ro kullanım oranının; Almanya için %38, Belçika için %46, Birleşik Krallık için %46, Danimarka için %10, Fransa için %58, Hollanda için %23, İspanya için %57, İsveç için %26, İtalya için %75, Lüksemburg için %59, Norveç için %19, Portekiz için %38 olduğu anlaşılmaktadır.

UND 2013 yılı sektör değerlendirmesinde¹⁰³; son 5 yıldır genel ihracatımızdaki payı % 20'ye varan AB ülkelerine yönelik taşıma pazarına baktığımızda; son 1 yılda % 2 oranında bir pazar kaybı yaşadığımız, 2013 yılında karayolu ile AB ülkelerinin tamamına gerçekleştirdiğimiz 292.875 ihraç taşımasında ilk 3 sırayı Almanya (% 27,5), İtalya (% 13,6), Fransa (% 8,9)nın aldığı belirtilmektedir (UND, 2014b).

Batı ve Kuzey AB ülkeleri ve Norveç'den Türkiye'ye 2012 ve 2013 yıllarında yapılan İthal Taşımaları, taşıma yapan araç ve Ro-Ro kullanımı bazında yapılan ayrımla birlikte, araç adedi bazında Çizelge 5.19'da gösterilmiştir.

Batı ve Kuzey AB ülkeleri ve Norveç'ten; 2012 yılında toplam 216.592 aracın, 2013 yılında ise 232.138 aracın ithal yönlü taşıma yaptığı, 2012 yılında Ro-Ro kullanım oranının %25, 2013 yılında ise Ro-Ro kullanım oranının %53 olduğu, yıl bazında Ro-Ro kullanım oranında %28 artış olduğu görülmektedir.

Karayolu ile ton bazında yapılan ihraç/ithal taşımalarında ön planda yer alan; Almanya'dan yapılan ithal taşımalarında 2013 yılında %38'lik bir Ro-Ro kullanım oranının yakalandığı, Türk araçları için bu oranının %43 seviyesinde gerçekleşmesine rağmen, yabancı araçlarda bu oranın %5 olduğu görülmektedir.

İncelememiz kapsamına indirgenen ülkelere 2013 yılında yapılan ithal taşımalarında Ro-Ro kullanım oranının; Almanya için %38, Belçika için %45, Birleşik Krallık için %45, Danimarka için %7, Fransa için %70, Hollanda için %20, İspanya için %63, İsveç için %5, İtalya için %82, Lüksemburg için %73, Norveç için %2, Portekiz için %56 olduğu anlaşılmaktadır.

¹⁰³ Sektör Değerlendirilmesinde; 2013 yılının Türk nakliyecileri açısından en “aşılmaz engellerinden birini yaratan” muhatabı “Avusturya”ya yönelik taşımalarımızın, Ro-La dayatmasının ortaya koyduğu sıkıntıların Almanya'ya ve Avusturya üzerinden transit taşımalarımızda azalma yarattığı belirtilmektedir. Yine aynı şekilde; kara sınır kapılarımızdan gerçekleşen ihracat taşımalarında ülkemiz nakliyecilerinin payının 2013 yılında % 65'ten, % 61'e indiğini; buna karşılık, ülkemiz taşımacılarının Ro-Ro kullanımının, Batı sınır kapılarımızda % 10 arttığı, Ro-Ro hatlarının, haksız tarife dışı kısıtlamalarla bloke edilen kara güzergahlarına önemli bir alternatif sunduğunu ve yeni alternatif güzergahlarla desteklenmesi gerektiği belirtilmiştir. Değerlendirmede; yeni planlanan 9 koridorun, Avrupa karayollarındaki “geçit vermezlik” ve nakliyecilerimiz karşısında giderek artan korumacılık duvarlarına karşı hızla, kullanılabilir “alternatif güzergahlar” geliştirmemizi zorunlu kıldığı belirtilmiştir.

Çizelge 5.19 : Yüklü ithal taşımaları araç adedi.
(UND, 2014a)’dan uyarlanmıştır.

BATI VE KUZEY AB ÜLKELERİ İLE NORVEÇ’TEN YÜKLÜ İTHAL TAŞIMALARI (ADET)							
ÇIKIŞ ÜLKESİ	TAŞIMA YAPAN ARAÇ	2012	2013	Ro-Ro Kullanan Araç 2012	Ro-Ro Kullanan Araç 2013	Ro-Ro Kullanan Araç %si 2012	Ro-Ro Kullanan Araç %si 2013
ALMANYA	TÜRK	95.256	99.062	16.354	42.573	17	43
	YABANCI	10.294	14.495	275	768	3	5
	TOPLAM	105.550	113.557	16.629	43.341	16	38
BELÇİKA	TÜRK	3.981	4.561	1.135	2.506	29	55
	YABANCI	936	1.069	13	30	1	3
	TOPLAM	4.917	5.630	1.148	2.536	23	45
BİRLEŞİK KRALLIK	TÜRK	6.023	5.405	1.718	2.683	29	50
	YABANCI	518	651	40	23	8	4
	TOPLAM	6.541	6.056	1.758	2.706	27	45
DANİMARKA	TÜRK	939	886	33	85	4	10
	YABANCI	247	355	0	0	0	0
	TOPLAM	1186	1241	33	85	3	7
FRANSA	TÜRK	20.317	18.351	12.157	13.927	60	76
	YABANCI	3.811	4.161	1.916	1.761	50	42
	TOPLAM	24.128	22.512	14.073	15.688	58	70
HOLLANDA	TÜRK	4.215	5.546	584	1.540	14	28
	YABANCI	1.912	2.567	16	70	1	3
	TOPLAM	6.127	8.113	600	1.610	10	20
İSPANYA	TÜRK	5.345	6.673	3.080	4.678	58	70
	YABANCI	1.711	1.171	335	273	20	23
	TOPLAM	7.056	7.844	3.415	4.951	48	63
İSVEÇ	TÜRK	2.506	2.308	93	128	4	6
	YABANCI	327	514	2	7	1	1
	TOPLAM	2.833	2.822	95	135	3	5
İTALYA	TÜRK	52.709	57.980	16.463	49.119	31	85
	YABANCI	4.716	5.046	417	2.523	9	50
	TOPLAM	57.425	63.026	16.880	51.642	29	82
LÜKSEMBURG	TÜRK	177	417	31	377	18	90
	YABANCI	24	103	2	5	8	5
	TOPLAM	201	520	33	382	16	73
NORVEÇ	TÜRK	439	522	4	11	1	2
	YABANCI	38	33	1	1	3	3
	TOPLAM	477	555	5	12	1	2
PORTEKİZ	TÜRK	95	227	45	140	47	62
	YABANCI	56	35	5	7	9	20
	TOPLAM	151	262	50	147	33	56
	TOPLAM	216.592	232.138	54.719	123.235	25	53

İncelememiz kapsamına alınan Batı ve Kuzey AB ülkeleri ile Norveç’e yapılan yüklü ihraç taşımalarında karayolu kullanan araç adedi Çizelge 5.20’de, anılan ülkelere yapılan ithal yönlü taşımalarda karayolu kullanan araç adedi Çizelge 5.21’de gösterilmiştir.

Çizelge 5.20 : Yüklü ihraç taşımaları karayolu kullanan araç adedi.
(UND, 2014a)’dan uyarlanmıştır.

BATI VE KUZEY AB ÜLKELERİ İLE NORVEÇ'E YÜKLÜ İHRAÇ TAŞIMALARI KARAYOLU KULLANAN ARAÇ (ADET)					
VARIŞ ÜLKESİ	TAŞIMA YAPAN ARAÇ	2012 TOPLAM ARAÇ	2013 TOPLAM ARAÇ	Karayolu Kullanan Araç 2012	Karayolu Kullanan Araç 2013
ALMANYA	TÜRK	87.845	85.313	53.562	47.855
	YABANCI	10.589	13.131	10.223	12.719
	TOPLAM	98.434	98.444	63.785	60.574
BELÇİKA	TÜRK	8.085	7.895	4.148	3.558
	YABANCI	1.771	1.493	1.756	1.477
	TOPLAM	9.856	9.388	5.904	5.035
BİRLEŞİK KRALLIK	TÜRK	17.060	16.981	9.710	8.484
	YABANCI	1.634	1.631	1.593	1.595
	TOPLAM	18.694	18.612	11.303	10.079
DANİMARKA	TÜRK	2.272	2.064	1.946	1.765
	YABANCI	874	976	871	975
	TOPLAM	3.146	3.040	2.817	2.740
FRANSA	TÜRK	28.079	27.753	10.000	8.762
	YABANCI	6.450	6.106	4.405	5.296
	TOPLAM	34.529	33.859	14.405	14.058
HOLLANDA	TÜRK	12.006	10.610	8.768	7.693
	YABANCI	1.861	1.948	1.831	1.940
	TOPLAM	13.867	12.558	10.599	9.633
İSPANYA	TÜRK	8.143	10.485	3.338	3.365
	YABANCI	2.730	2.068	2.409	2.007
	TOPLAM	10.873	12.553	5.747	5.372
İSVEÇ	TÜRK	4.644	4.721	4.183	3.411
	YABANCI	315	473	315	448
	TOPLAM	4.959	5.194	4.498	3.859
İTALYA	TÜRK	37.699	40.473	8.908	8.179
	YABANCI	2.982	3.349	2.692	2.883
	TOPLAM	40.681	43.822	11.600	11.062
LÜKSEMBURG	TÜRK	370	319	287	118
	YABANCI	6	22	6	22
	TOPLAM	376	341	293	140
NORVEÇ	TÜRK	789	855	698	677
	YABANCI	80	96	79	95
	TOPLAM	869	951	777	772
PORTEKİZ	TÜRK	183	275	18	93
	YABANCI	269	245	207	232
	TOPLAM	452	520	225	325
	TOPLAM	236.736	239.282	131.953	123.649

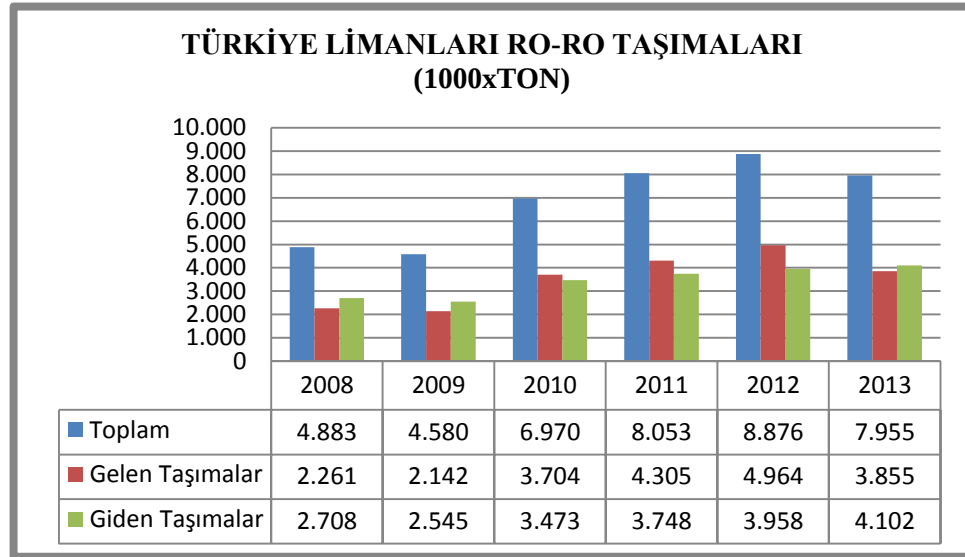
Çizelge 5.20’deki veriler kapsamında; Batı ve Kuzey AB Ülkeleri ile Norveç’e yönelik ihraç taşımalarında; 2012 yılında 131.953, 2013 yılında ise 123.649 yüklü aracın karayolunu kullandığı görülmektedir. 2013 yılı karayolu ihraç taşımalarında; 60.574 araç ile taşıma gerçekleştirilen Almanya’yı, 14.058 araçla Fransa’nın, 11.062 araçla İtalya’nın, 10.079 araçla Birleşik Krallığın, 9.633 araçla Hollanda’nın, 5.372 araçla İspanya’nın, 5.035 araçla ise Belçika’nın izlediği görülmektedir.

Çizelge 5.21 : Yüklü ithal taşımaları karayolu kullanan araç adedi.
(UND, 2014a)’dan uyarlanmıştır.

BATI VE KUZEY AB ÜLKELERİ İLE NORVEÇ’TEN İTHAL TAŞIMALARI KARAYOLU KULLANAN ARAÇ (ADET)					
ÇIKIŞ ÜLKESİ	TAŞIMA YAPAN ARAÇ	2012	2013	Karayolu Kullanan Araç 2012	Karayolu Kullanan Araç 2013
ALMANYA	TÜRK	95.256	99.062	78.902	56.489
	YABANCI	10.294	14.495	10.019	13.727
	TOPLAM	105.550	113.557	88.921	70.216
BELÇİKA	TÜRK	3.981	4.561	2.846	2.055
	YABANCI	936	1.069	923	1.039
	TOPLAM	4.917	5.630	3.769	3.094
BİRLEŞİK KRALLIK	TÜRK	6.023	5.405	4.305	2.722
	YABANCI	518	651	478	628
	TOPLAM	6.541	6.056	4.783	3.350
DANİMARKA	TÜRK	939	886	906	801
	YABANCI	247	355	247	355
	TOPLAM	1186	1241	1.153	1.156
FRANSA	TÜRK	20.317	18.351	8.160	4.424
	YABANCI	3.811	4.161	1.895	2.400
	TOPLAM	24.128	22.512	10.055	6.824
HOLLANDA	TÜRK	4.215	5.546	3.631	4.006
	YABANCI	1.912	2.567	1.896	2.497
	TOPLAM	6.127	8.113	5.527	6.503
İSPANYA	TÜRK	5.345	6.673	2.265	1.995
	YABANCI	1.711	1.171	1.376	898
	TOPLAM	7.056	7.844	3.641	2.893
İSVEÇ	TÜRK	2.506	2.308	2.413	2.180
	YABANCI	327	514	325	507
	TOPLAM	2.833	2.822	2.738	2.687
İTALYA	TÜRK	52.709	57.980	36.246	8.861
	YABANCI	4.716	5.046	4.299	2.523
	TOPLAM	57.425	63.026	40.545	11.384
LÜKSEMBURG	TÜRK	177	417	146	40
	YABANCI	24	103	22	98
	TOPLAM	201	520	168	138
NORVEÇ	TÜRK	439	522	435	511
	YABANCI	38	33	37	32
	TOPLAM	477	555	472	543
PORTEKİZ	TÜRK	95	227	50	87
	YABANCI	56	35	51	28
	TOPLAM	151	262	101	115
	TOPLAM	216.592	232.138	161.873	108.903

Çizelge 5.21’deki veriler kapsamında; Batı ve Kuzey AB Ülkeleri ile Norveç’ten ithal taşımalarında; 2012 yılında 216.592, 2013 yılında ise 232.138 yüklü aracın karayolunu kullandığı görülmektedir. 2013 yılı karayolu ithal taşımalarında; 70.216 araç ile taşıma gerçekleştirilen Almanya’yı, 11.384 araçla İtalya’nın, 6.824 araçla Fransa’nın, 6.503 araçla Hollanda’nın, 3.350 araçla Birleşik Krallığın, 3.094 araçla ise Belçika’nın, 2.893 araçla İspanya’nın izlediği görülmektedir.

Çalışmamız kapsamında; Ro-Ro hatlarını kullanan bir araç ile taşınan ortalama yük miktarının belirlenmesine de çalışılmıştır. Ro-Ro hatlarında taşınan araç adedine ilişkin olarak yayımlanan istatistiki verilerde gösterilen taşınan araç adetlerinin yüklü/boş araçları da kapsadığı göz önünde bulundurulduğunda; bir araçla taşınan ortalama yük miktarının belirlenmesinin gerekli olduğu değerlendirilmektedir. Bu çerçevede; öncelikle; Türkiye'nin tüm Ro-Ro hatlarından yapılan ton bazında yapılan taşımalar Şekil 5.17'de gösterilmiştir.



Şekil 5.17 : Türkiye limanlarında yapılan Ro-Ro elleçlemesi.
(EUROSTAT, 2014f)'den uyarlanmıştır.

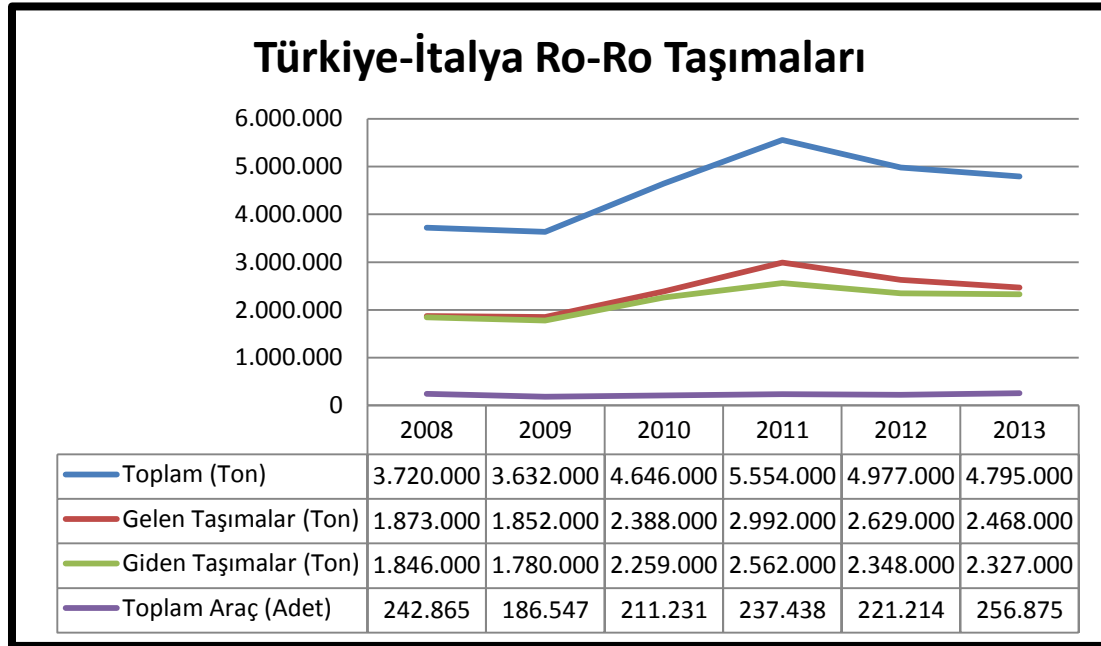
Bir araçla taşınan ortalama yük miktarı taşınan araç miktarı da dikkate alınarak son altı yıl üzerinden Çizelge 5.22'de incelenmiştir.

Çizelge 5.22 : Ro-Ro hatları bir araçla taşınan yük hesaplaması.
(EUROSTAT,2014f) ve (DTGM, 2014)'den uyarlanmıştır.

Yıl	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Taşınan Yük (Ton)	4.883.000	4.580.000	6.970.000	8.053.000	8.876.000	7.955.000
Taşınan Araç Adet	330.100	266.420	325.992	370.597	403.822	439.671
Araç Başı Taşınan Yük (Ton)	14,79	17,19	21,3	21,72	21,9	18,09
Ortalama	19,165 ton					

Hesaplama kapsamında; Türkiye bağlantılı yurtdışı Ro-Ro hatlarında taşınan bir adet aracın ortalama 19,165 ton yük taşıdığı sonucuna ulaşılmıştır. Bununla birlikte; hesaplama en çok taşıma yapılan Türkiye-İtalya hattında yapılan ayrı bir incelemeyle

gerçeklenmeye de çalışılmıştır. Türkiye-İtalya Ro-Ro taşımaları kapsamında; yük miktarı ve taşınan araç adedini gösterir grafik Şekil 5.18’de sunulmuştur.



Şekil 5.18 : Türkiye-İtalya Ro-Ro taşımaları (EUROSTAT, 2014f) ve (DTGM, 2014)’den uyarlanmıştır.

Şekil 5.18’de verilen grafik/tablo incelendiğinde; 2008 yılı için $(4.883.000/330.100=14,7)$, 2009 yılı için $(4.580.000/266.420=17,19)$, 2010 yılı için $(6.970.000/325.992=21,38)$, 2011 yılı için $(8.053.000/370.597=21,72)$, 2012 yılı için $(8.876.000/403.822=21,97)$, 2013 yılı için $(7.955.000/439.671=18,09)$ araç başı ortalama yük taşıma referans değeri elde edilmiştir. İtalya’ya üzerinden alınan beş yıllık veri çerçevesinde Ro-Ro taşımalarında elleçlenen bir araç için ortalama yük miktarı 19.175 ton olarak gerçekleştiği belirlenmiştir. Türkiye bağlantılı tüm Ro-Ro hatları üzerinden ve özelde Türkiye-İtalya Ro-Ro hattı üzerinden yapılan inceleme sonucunda Ro-Ro aracı ile taşınan bir adet aracın ortalama 19,17 ton yük taşıdığı sonucuna ulaşılmıştır.

Nihai değerlendirmede; Türkiye-AB ülkeleri arasında yıllık yaklaşık 10.000.000 ton ithal/ihracat yük karayolu ile taşınmaktadır. AB ülkeleri ve Norveç’e; 2012 yılında karayolu ile toplam 795.107 araç ile ithalat/ihracat taşıması gerçekleştirildiği, bu araçlardan 628.778’inin sadece karayolu, 166.329’unun ise Ro-Ro hatlarını kullandığı görülmektedir. 2013 yılında ise AB ülkeleri ve Norveç’e; karayolu ile toplam 802.881 araç ile ithalat/ihracat taşıması gerçekleştirildiği, bu araçlardan

555.865'inin sadece karayolu, 247.013'ünün ise Ro-Ro hatlarını kullandığı görülmektedir.

Portekiz, İspanya, Fransa, İtalya, Almanya, Bileşik Krallık, Belçika, Hollanda, Danimarka, Norveç, İsveç ve Lüksemburg'a yönelik olarak;

- 2013 yılında 239.282 aracın ihraç yönlü taşıma yaptığı, Ro-Ro kullanım oranının %48 olduğu; %52'lik bir potansiyelin, karayolunu kullanan 123.649 adet aracın Ro-Ro hatlarını kullanma potansiyeli olduğu,

- 2013 yılında ise 232.138 aracın ithal yönlü taşıma yaptığı, Ro-Ro kullanım oranının %53 olduğu; %47'lik bir potansiyelin, karayolunu kullanan 108.903 adet aracın Ro-Ro hatlarını kullanma potansiyeli olduğu,

- 2013 yılı karayolu ihraç taşımalarında; 60.574 araç ile taşıma gerçekleştirilen Almanya'yı, 14.058 araçla Fransa'nın, 11.062 araçla İtalya'nın, 10.079 araçla Birleşik Krallığın, 9.633 araçla Hollanda'nın, 5.372 araçla İspanya'nın, 5.035 araçla ise Belçika'nın izlediği; anılan ülkelerin nihai varış noktaları kapsamında ön plana çıktığı,

- 2013 yılı karayolu ithal taşımalarında; 70.216 araç ile taşıma gerçekleştirilen Almanya'yı, 11.384 araçla İtalya'nın, 6.824 araçla Fransa'nın, 6.503 araçla Hollanda'nın, 3.350 araçla Birleşik Krallığın, 3.094 araçla ise Belçika'nın, 2.893 araçla İspanya'nın izlediği; anılan ülkelerin taşıma başlangıç noktaları kapsamında ön plana çıktığı,

- Türk araçlarının Ro-Ro kullanım yüzdesinin yabancı araçlara oranla çok daha yüksek olduğu,

- 2013 yılı içerisinde; AB'ye yönelik hizmet veren; Pendik/Haydarpaşa-Trieste, Ambarlı-Trieste, Çeşme-Trieste, Mersin-Trieste, Tekirdağ-Trieste ve Ambarlı-Toulon hatları olmak üzere toplam 6 hattın ihraç yönlü karayolu taşımalarının %48'ine, ithal yönlü karayolu taşımalarının %53'üne; Birleşik Krallık'ta dahil olmak üzere aralarında Norveç, İsveç ve Danimarka gibi Kuzey Avrupa ülkelerin yapılan karayolu taşımalarına da hizmet verdiği, en yüksek Ro-Ro kullanım yüzdesinin İtalya'ya (%75 ihraç, %82 ithal)) yapılan taşımalarda görüldüğü,

- Ton bazında ihraç yönlü (123.649x19,17) 2.370.351 ton, ithal yönlü (108.903x19,17) 2.087.670 yükün denizyoluna ve Ro-Ro hatlarında taşıma potansiyeli bulunduğu,
- Boş araç taşımalarının da dikkate alınması durumunda yukarıda ifade edilen taşınabilecek araç adedi miktarlarının daha da yüksek olabileceği değerlendirilmektedir.

Geri bölge hizmet sahası kapsamında anılan ülkelere yapılan taşımalara hizmet verebilecek limanlar ile Türkiye'deki limanlar arasında yeni Ro-Ro hattı/hatları tesis edilmesi durumunda; anılan hattın/hatların tüm lojistik bileşenlerin uygun olmasına ve taşıma şirketlerine maliyet açısından uygun alternatif sunulmasına bağlı olarak talep göreceği değerlendirilmektedir. Bununla birlikte; Tek Avrupa Ulaştırma Alanı İçin Yol Haritası Beyaz Kitap ile ortaya konan; AB içerisinde 2030 yılına kadar 300 km'den daha uzağa taşınan yüklerin %30 oranında denizyoluna ve demiryoluna aktarılması, bu oranın 2050 yılında %50'nin üzerine çıkarılması hedefi çerçevesinde; yeni Ro-Ro hatlarının demiryolu bağlantısı olan veya 2030 yılına kadar demiryolu bağlantılarının sağlanması öngörülen Çekirdek Ağ limanları ile tesis edilmesinin anılan hatlara talebi artıracak değerlendirilmektedir.

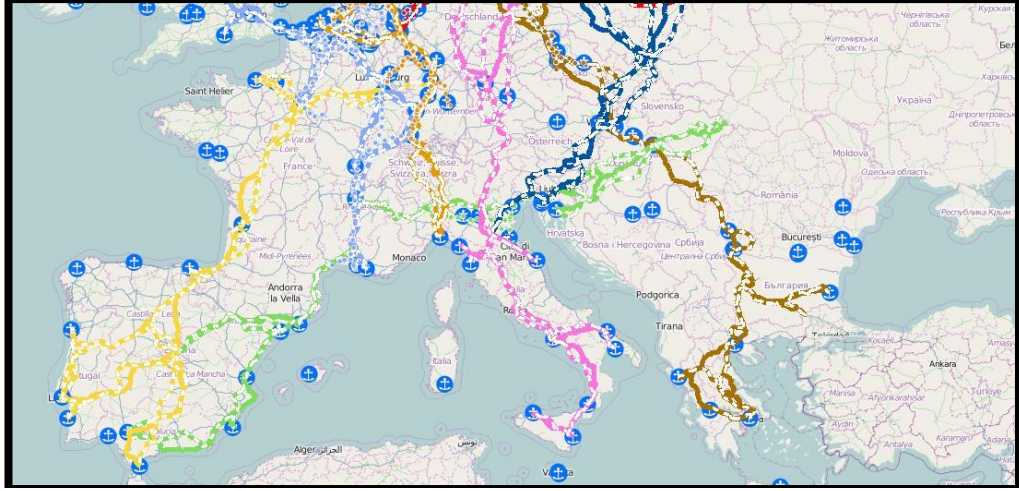
5.4.3 Yeni deniz otoyolları önerimi ve maliyet analizi

Deniz Otoyollarının Ortak Menfaat Projesi olarak değerlendirilmesine ilişkin kriterler kapsamında öne çıkan husus; yeni hatların iki üye ülkenin Çekirdek Ağ Limanları veya bir Çekirdek Ağ Limanı ile bir Kapsamlı Ağ Limanı arasında tesis edilmesidir.

Bu çerçevede; Türkiye-AB önceki bölümlerde yaptığımız çalışmalarla bağlantılı bir uygulama olarak Türkiye'nin Kapsamlı Ağ Limanları olarak belirlediğimiz ve Çekirdek Ağ Limanı olarak önerdiğimiz (Ambarlı, Mersin, Tuzla, İzmir, İstanbul, Antalya, Bandırma ve Gemlik) limanlar çıkışlı yeni tesis edilebilecek Ro-Ro hatları kapsamında bir analiz çalışması yapılmıştır.

Türkiye Çekirdek Ağının TEN-T Çekirdek Ağına eklemlenmesine, doğu-batı taşıma hatlarının geliştirilmesine/çeşitlendirilmesine, karayolundan denizyoluna yük aktarımına, CO₂ gaz salınımının azaltılmasına imkân sağlayacağı değerlendirilen Ro-Ro taşımacılığına hizmet verebilecek Türkiye Çekirdek Ağ Limanları ile TEN-T

Çekirdek Ağ Koridorları üzerinde yer alan, demiryolu bağlantısı olan, geri saha bağlantıları kapsamında önceki bölümde incelediğimiz Batı ve Kuzey Avrupa ülkelerine ulaşım imkân sağlayabilecek, Şekil 5.19’da gösterilen AB Çekirdek Limanları (Marseille, Barcelona, Genova, Valencia ve Cartegena) arasındaki toplam 40 hat analiz çalışmasına konu edilmiştir.



Şekil 5.19 : Çekirdek ağ koridor ve limanları (TENtec, 2015).

Analiz çalışmasına konu edilen limanlar arası mesafelere Çizelge 5.23’te yer verilmiştir.

Çizelge 5.23: Limanlar arası mesafe (Marinevesseltraffic , 2014).

Limanlar Arası Mesafeler (Deniz Mili)					
	Marseille	Barcelona	Genova	Valencia	Cartegena
Ambarlı	1.360	1.460	1.273	1.538	1.566
Mersin	1.541	1.642	1.455	1.719	1.748
İstanbul	1.374	1.474	1.287	1.552	1.580
Tuzla	1.378	1.479	1.292	1.556	1.585
Bandırma	1.334	1.435	1.248	1.512	1.540
Antalya	1.363	1.464	1.277	1.541	1.570
İzmir	1.212	1.312	1.125	1.390	1.418
Gemlik	1.373	1.474	1.287	1.551	1.579

Analiz çalışması öncesinde Ro-Ro taşımacılığı konusunda uzman kişilerle görüşmeler gerçekleştirilmiş, değerlendirme aşamasında dikkate alınacak hususlar ve genel kabuller, geçmiş dönem gerçekleştirmeleri kapsamında maliyet analizine temel teşkil edecek referans değerler belirlenmiştir.

Bu kapsamda; analiz çalışmasında Türkiye çıkışlı mevcut hatlarda kullanılan Ro-Ro gemileri özellikleri de göz önünde bulundurularak referans alınan gemi özellikleri ve

kabuller Çizelge 5.24'te, sabit maliyet hesaplamalarına temel teşkil edecek referans değerler Çizelge 5.25'de belirtilmiştir.

Önemli gider kalemini oluşturan yakıt fiyatlarında çalışmanın yapıldığı 2014 yılı itibarıyla yaşanan büyük değişim (IFO 180 CST 2014 1'nci hafta ortalama fiyatı 648 ABD doları-52'nci hafta ortalama fiyatı 365 ABD doları, MGO 1'nci hafta ortalama fiyatı 986 ABD doları-52'nci hafta ortalama fiyatı 618 ABD doları (İstfix, 2015)) nedeni 2014 yılı ortalama değerleri referans alınmıştır.

Analiz çalışmasında navlun ile ilgili kabul referans değerinin bulunması amacıyla; Pazar araştırması ile Türkiye'den Avrupa Limanlarına çıkışlı Ro-Ro taşımalarında 2014 yılında bir adet Treyler'den talep edilen gidiş/geliş (sefer) ücretleri alınmış, bu ücretler üzerinden mil başına taşınan lanemeter navlun ortalaması hesaplanmıştır. Avro üzerinden belirlenen navlun ücretlerini ABD dolarına çevirmek için çapraz kur 1,2 Avro/ABD doları olarak alınmıştır. Hesaplama tablosuna Ek D'de yer verilmiştir.

Çizelge 5.24: Referans alınan gemi özellikleri ve diğer kabuller.

Referans Alınan Gemi Özellikleri ve Kabuller		
1.	Gemi Tipi	Ro-Ro
2.	Gemi Yükleme Alanı	2760 lanemeter
3.	Gemi Servis Hızı	15 kts
4.	Treyler Yükleme Alanı	14,8 lanemeter
5.	Gemiye Yüklenebilecek Treyler Sayısı	186 adet
6.	Jeneratör Yakıt Tüketimi (MGO ¹⁰⁴)	Limanda 2ton/gün Yükleme/Tahliye Operasyonunda 3 ton/gün
7.	IFO 180-CST Yakıt Fiyatı	500 \$/ton
8.	MGO Yakıt Fiyatı	800 \$/ton
9.	Yağ Tüketimi	200 lt/gün
10.	Navlun Ortalaması	0.06 \$ (lanemeter/mil)
11.	Acente Giderleri	10.000 \$/liman
12.	Yükleme/Boşaltma Operasyonu	8 saat/liman
13.	Çapraz Kur	1,2 Avro/USD

¹⁰⁴ Marine Gas Oil, distile gas oil.

Çizelge 5.25 : Sabit maliyet kalemleri referans kabuller.

Sabit Maliyet Kalemleri Referans Kabuller		
1.	Personel Giderleri (Haftalık)	12.000 \$
2.	Malzeme Giderleri (Haftalık)	1.900 \$
3.	Yedek Parça Giderleri (Haftalık)	1.600 \$
4.	Haberleşme Giderleri (Haftalık)	500 \$
5.	Sigorta Giderleri (Haftalık)	2.800 \$
6.	Bakım Onarım Giderleri (Haftalık)	2.100 \$
7.	Diğer Giderler (Haftalık) (Yağlama Yağı/Su/Sörvey vb.)	2.500 \$
8.	Merkez Ofis Giderleri (Haftalık)	5.000 \$
9.	Öngörülemeyen Giderler (Haftalık)	Diğer Sabit Maliyet Giderleri Toplamının %10'u

Yapılan analizlere ilişkin tablolar Ek-D'de yer verilen Çizelgelerde gösterilmiştir. Örnek olarak gösterilmesi maksadıyla; Ambarlı-Marseille hattı Analiz Tablosuna ise Çizelge 5.26'da yer verilmiştir. Kabuller çerçevesinde 15 kts servis hızı ile Ambarlı-Marseille hattında çalışacak 2760 lanemeter yükleme alanına sahip bir Ro-Ro gemisinin hâlihazırda Türkiye-AB arasında yapılan Ro-Ro taşımacılığı navlun ücretleri ortalamasında bir fiyatla Treyler taşınması durumunda; sefer maliyet/gelir başabaş noktasının 62 araç ve %16,67 doluluk oranı ile gerçekleşeceği, hatta yıllık bazda en az 2729 treylerin taşınması gerektiği, öngörülen navlunla belirtilen miktardan fazla treyler taşınması durumunda hattın kara geçeceği değerlendirilmektedir.

Çizelge 5.26 : Ambarlı-Marseille hattı tahmini maliyet-gelir analiz tablosu.

AMBARLI-MARSEİLLE HATTI MALİYET-GELİR ANALİZ TABLOSU		
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1
	MESAFE (MİL)	1.360
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	2.720
	SEFER SÜRATİ (KTS)	15
	SEFER SÜRESİ (SAAT)	181
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA (SAAT)	16
	YILLIK SEFER SAYISI	44
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	92.900
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	112.900
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.967.600
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		149.820
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.592.080
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.415
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	898.514
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.534.612
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	62,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,67
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.729

Analiz çalışması kapsamında hazırlanan özet tablo ise Çizelge 5.27’de verilmiştir. Ambarlı, Mersin, Tuzla, İzmir, İstanbul, Antalya, Bandırma ve Gemlik limanları ile

Marseille, Barcelona, Genova, Valencia ve Cartagena limanları arasında diğ er mali harcama kalemlerinden (gemi satın alınması/kiralanması, amortisman giderleri) bağımsız olarak yapılan kabuller çerçevesinde Ro-Ro hattı tesis edilmesi durumunda;

- 1.998 dolar ile 3.104 dolar arasında belirlenecek treyler taşıma ücretleri ile yıllık bazda ise 2.089-3.347 adet treylerin taşınması durumunda maliyet/gelir dengesinin sağlanabileceğı sonucuna ulaşılmıştır.

- 40 hat için ortalama yıllık maliyet 6.559.078 dolar, sefer bazında taşınması gereken treyler miktarı 61 adet, yıllık bazda taşınması gereken treyler miktarı ortalama 2.579 adet olarak hesaplanmıştır.

Yukarıda ifade edilen Deniz Otoyolları konseptine uygun, TEN-T Rehber İlkeleri ile belirlenen amaçlara hizmet edebilecek denizyolu ulaştırma güzergâhlarından bir veya birkaçında yapılabilecek yeni Ro-Ro taşımalarının; önceki bölümde incelediğimiz Portekiz, İspanya, Fransa, İtalya, Almanya, Bileşik Krallık, Belçika, Hollanda, Danimarka, Norveç, İsveç ve Lüksemburg’a yönelik olarak; 2013 yılı verileri kapsamında karayolu kullanan ihraç yönlü 123.649 adet araca, ithal yönlü 108.903 araca hizmet verebileceğı bu çerçevede taşınması gerekli en az treyler miktarını yakalayabileceğı değerlendirilmektedir.

Çizelge 5.27 : Tüm hatlar maliyet-gelir analiz özet tablosu.

Hat	Yıllık Maliyet (ABD Doları)	Treyler Taşıma Ücreti (ABD Doları)	Sefer Maliyet/Gelir Başa baş Noktası Taşınması Gerekli Treyler Sayısı	Sefer Maliyet/ Gelir Başa baş kapasite Kullanım Yüzdesi	Yıllık Taşınması Gerekli Treyler Adedi
AMBARLI-MARSEİLLE	6.592.080	2.415	62,00	16,67	2.729
AMBARLI-BARCELONA	6.519.880	2.593	61,00	16,40	2.514
AMBARLI-GENOVA	6.648.780	2.261	62,00	16,67	2.940
AMBARLI-VALENCIA	6.495.580	2.731	60,00	16,13	2.378
AMBARLI-CARTEGENA	6.554.080	2.781	60,00	16,13	2.356
MERSİN-MARSEİLLE	6.495.580	2.737	60,00	16,13	2.373
MERSİN-BARCELONA	6.486.280	2.916	60,00	16,13	2.224
MERSİN-GENOVA	6.519.880	2.584	61,00	16,40	2.523
MERSİN-VALENCIA	6.415.980	3.053	60,00	16,13	2.101
MERSİN-CARTEGENA	6.485.980	3.104	59,00	15,86	2.089
İSTANBUL-MARSEİLLE	6.636.080	2.440	61,00	16,40	2.719
İSTANBUL-BARCELONA	6.560.880	2.618	61,00	16,40	2.506
İSTANBUL-GENOVA	6.587.880	2.286	62,00	16,67	2.882
İSTANBUL-VALENCIA	6.515.080	2.756	60,00	16,13	2.363
İSTANBUL-CARTEGENA	6.465.680	2.806	60,00	16,13	2.304
TUZLA-MARSEİLLE	6.636.080	2.447	61,00	16,40	2.711
TUZLA-BARCELONA	6.581.380	2.627	61,00	16,40	2.505
TUZLA-GENOVA	6.610.880	2.295	62,00	16,67	2.881
TUZLA-VALENCIA	6.534.580	2.763	60,00	16,13	2.364
TUZLA-CARTEGENA	6.484.680	2.815	60,00	16,13	2.303
İZMİR-MARSEİLLE	6.666.580	2.153	63,00	16,94	3.097
İZMİR-BARCELONA	6.656.880	2.330	62,00	16,67	2.856
İZMİR-GENOVA	6.689.280	1.998	64,00	17,20	3.347
İZMİR-VALENCIA	6.565.180	2.469	61,00	16,40	2.659
İZMİR-CARTEGENA	6.534.280	2.518	61,00	16,40	2.594
GEMLİK-MARSEİLLE	6.636.080	2.438	61,00	16,40	2.721
GEMLİK-BARCELONA	6.560.880	2.618	61,00	16,40	2.506
GEMLİK-GENOVA	6.587.880	2.286	62,00	16,67	2.882
GEMLİK-VALENCIA	6.515.080	2.755	60,00	16,13	2.365
GEMLİK-CARTEGENA	6.465.680	2.804	60,00	16,13	2.305
BANDIRMA-MARSEİLLE	6.614.980	2.369	62,00	16,67	2.792
BANDIRMA-BARCELONA	6.576.280	2.549	61,00	16,40	2.580
BANDIRMA-GENOVA	6.683.680	2.216	62,00	16,67	3.015
BANDIRMA-VALENCIA	6.540.480	2.685	60,00	16,13	2.435
BANDIRMA-CARTEGENA	6.495.580	2.735	60,00	16,13	2.374
ANTALYA-MARSEİLLE	6.592.080	2.421	61,00	16,40	2.723
ANTALYA-BARCELONA	6.540.380	2.600	61,00	16,40	2.515
ANTALYA-GENOVA	6.672.280	2.268	62,00	16,67	2.941
ANTALYA-VALENCIA	6.495.580	2.737	60,00	16,13	2.373
ANTALYA-CARTEGENA	6.446.680	2.788	60,00	16,13	2.312

6. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Çalışmada; Deniz Otoyollarının ortaya çıkış ve uygulama sürecinin analiz edilmesi, bu alanda Türkiye'nin mevcut durumunun belirlenmesi, gelecek dönem çalışmaları için önerilerde bulunulması amaçlanmıştır.

Bu çerçevede; AB Trans Avrupa Ulaştırma Ağları müktesebatı, önemli politika dokümanları; deniz ulaştırması, limanlar ve Deniz Otoyolları özelinde incelenmiş; Deniz Otoyolları kavramının tarihsel gelişimi, müktesebata aktarılma süreci ile mali programları/destekleme uygulamaları ve örnek projeler analiz edilmiştir. Türkiye limanlarına; AB kurumsal dokümanları ve AB tarafından yaptırılan çalışmalarda yapılan atıflar da nihai aşamada limanlarımızla ilgili değerlendirmelerde dikkate alınmak üzere ayrıca ele alınmıştır.

Çalışmada konu Türkiye-AB ilişkileri, uluslararası ilişkiler, stratejik, savunma vb. diğer boyutlarından bağımsız olarak, sadece deniz ulaştırması, deniz ticareti ve ulaştırma altyapısı gelişimi açısından ele alınmıştır. Konunun diğer boyutlarının ayrı birer çalışma konusunu oluşturacağı ve ayrıca değerlendirilmesi gerektiği düşünülmektedir.

Bu bakış açısıyla; Trans Avrupa Ulaştırma Ağları, Deniz Otoyolları, deniz ulaştırması ve uygulama bölümünde üzerinde çalışacağımız Ro-Ro taşımaları özelinde Türkiye'nin önemli kurumsal politika ve planlama dokümanları da incelenmiş, istatistikî veriler ışığında Türkiye'nin durumu belirlenmeye çalışılmıştır. Uygulama bölümünde; Deniz Otoyolları esasları ve kriterleri kapsamında; Türkiye'nin Deniz Otoyollarına uygun Kapsamlı Ağ Limanları belirlenmiş, Çekirdek Ağ Limanları için öneriler getirilmiş, istatistikî veriler ışığında AB'ye yapılan ithal/ihraç taşımalarında denizyoluna/Ro-Ro taşımacılığına aktarılacak yük potansiyeli irdelenmiş; Deniz Otoyolları kriterlerine uygun, yeni tesis edilebilecek 40 adet Ro-Ro hattı için güzergâh maliyet analizi yapılmıştır.

Deniz Otoyolları ile ilgili çalışmalar; AB üye ülkelerinin kendi aralarında ve çevre ülkeleri ile yaptığı ticarete denizyolu payının artırılması, karayolu ile taşınan yüklerin denizyolu taşınmasına kaydırılması amacı ile KMDT'nin ön plana

ıkarılmasına yönelik uygulamalar ile başlatılmış, zaman içerisinde Ortak Ulaştırma Alt Yapı Politikasına entegre edilerek kurumsal bir nitelik kazanmış, kapsamı, bileşenleri, mali destek programları ile sürekli olarak gelişim göstererek bugünkü halini almıştır.

Gerek gelişim sürecinde gerekse hâlihazırda uygulanan şekliyle Deniz Otoyollarını AB TEN-T politikası ve müktesebatından ayrı değerlendirmek mümkün görülmemektedir. Bununla birlikte; Deniz Otoyolları; sonuçları itibariyle de TEN-T politikasının yanında Ortak Ulaştırma Politikasına, evre politikalarına, AB denizcilik stratejileri ile ticari gelişimine de destek verir önemli bir araç haline gelmiştir.

Çalışmada elde edilen bulgular aşağıdaki şekilde özetlenebilir.

AB Ulaştırma Altyapı Politikasının temeli 1992 yılında Maastricht Anlaşması ile Trans Avrupa Ağlarının (Ulaştırma, Haberleşme ve Enerji) hayata geçirilmesi ile atılmıştır. 1 Ocak 1993 tarihinde Avrupa Tek Pazarının uygulamaya geçmesi ile birlikte TEN-T olarak adlandırılan Trans Avrupa Ağlarının Ulaştırma bileşeninin geliştirilmesi daha da önem kazanmıştır. AB kendi politikalarını belirlemeye başladığı bu dönemde; o dönemde birliğe ye olmayan Orta Avrupa, Doğu Avrupa, Akdeniz ve Kafkasya lkeleri ile beraber ‘‘Pan Avrupa’’ kavramını geliştirmiş, Akdeniz Ekonomik Gelişim Alanı (MEDA) sürecini başlatmış, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridorunu (TRACECA) hayata geçirmiştir.

TEN-T’nin geliştirilmesi amacıyla yapılan çalışmalar içerisinde limanların ve denizyolu bağlantılarının geliştirilmesi önemli yer tutmuştur. Hâlihazırda TEN-T’nin bir parçasını oluşturan Deniz Otoyollarının temeli de genelde denizyolu bağlantılarının özelde KMDT’nin geliştirilmesi ile ilgili çalışmalarla atılmış, AB Komisyonu daha 1995 yılında ‘‘Avrupa’da Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı (KMDT)nın Geliştirilmesi’’ başlıklı bildiri ile karayolu taşımalarının KMDT’ye kaydırılması ihtiyaını vurgulamış, bu alanda yatırımlar yapılmasını önermiştir.

AB’de ortak ulaştırma altyapı politikasının hayata geçirilmesine; TEN-T alanında amaçları, öncelikleri ve alınması öngörülen tedbirleri ortaya koyan ve ulaştırma ağlarının gelişimine katkı sağlayacak projeleri belirleyen ilk TEN-T Rehber İlkelerinin 1996 yılında yayımlanmasıyla başlanmıştır. İlk Rehber İlkeler; karayolu ulaştırmasında yaşanan yoğunlukları azaltmak suretiyle sürdürülebilir ulaştırmayı

destekleyecek, AB ticaretinin gelişimini kolaylaştıracak olan; limanlara denizden erişim projeleri, liman alanı içerisindeki liman alt yapısı ile ilgili projeleri ve limanları TEN-T'nin diğer bileşenleri ile bağlayacak projeleri Ortak Menfaat Projeleri arasında sınıflandırarak limanların desteklenmesine ilişkin çalışmaları da başlatmıştır.

AB Komisyonu 2001 yılında yayımladığı “Avrupa Ulaştırma Politikası 2010-Karar Zamanı” isimli Beyaz Kitap ile Ulaştırma alanında 2010 yılına kadar uygulanması amacıyla bir eylem planı ortaya koymuş ve 60 adet öneri gündeme getirmiştir. Komisyon Beyaz Kitapta; karayolu ulaştırmasına alternatif yeni intermodal girişimlerin desteklenmesini önermiş, denizyolu ulaştırmasını karayolu ulaştırmasına alternatif olarak tanımlamış, denizyolu ulaştırma bağlantılarının TEN-T'nin bir parçası olmasını teklif etmiştir. Beyaz Kitapta; Deniz Otoyollarına ilk vurgu yapılmış, karayolu ulaştırmasına alternatif olabilecek yeni intermodal girişimlerin desteklenmesi amacıyla Marco Polo mali destek programının başlatılması ve bu programın Deniz Otoyollarının geliştirilmesi amacıyla da kullanılması önerilmiştir. Bu çerçevede; Deniz Otoyolları denizyolu ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi amacıyla üzerinde çalışılacak bir proje olarak ön plana çıkmaya başlamıştır.

TEN-T Rehber İlkelerinde 2001 yılında yapılan değişiklikler ile limanların istatistikî veriler ve matematiksel kriterler kapsamında sınıflandırılması yoluna gidilmiş, limanlar; A Kategori limanlar “Uluslararası Limanlar”, B kategori limanlar “Topluluk Limanları”, C kategori limanlar “Bölgesel Limanlar” olarak sınıflandırılarak TEN-T'nin parçası olarak tanımlanmıştır. Bu değişiklikler ile TEN-T üzerinde yer alacak limanların hangi limanlar olacağı belirlenmiş, Ortak Menfaat projeleri altında limanların desteklenmesi ile hususlar kategoriler bazında belirli bir çerçeveye oturtulmuştur. A Kategori limanlarda; KMDT'nin geliştirilmesi için gerekli alt yapı projeleri, anılan limanları TEN-T'nin diğer ögelerine karayolu, demiryolu veya iç su yolu ile bağlayan geri saha projeleri Ortak Menfaat projeleri olarak tanımlanmıştır. Böylelikle; TEN-T politikasında KMDT'nin desteklenmesine yönelik ilk adım atılmış, bu alanda destek sağlanan A kategori limanlar da resmi doküman eklerinde yer alan haritalarda gösterilmeye başlanmıştır.

AB Komisyonu tarafından teşkil edilen TEN-T Üst Düzeyli Çalışma Grubu 2003 yılında yayımladığı rapor ile KMDT'nin geliştirilmesi amacıyla; üye ülkelerin Ortak

Menfaat Projelerini geliştirebileceği, dört adet “Deniz Otoyolu” güzergâhı belirlemiş, KDMT’nin geliştirilmesi amacıyla kullanılabilecek gemi tipi olarak Ro-Ro ve Lo-Lo tipi gemilere atıf yapmıştır. Grup; Deniz Otoyollarının AB Öncelikli Projeleri içerisinde yer almasını teklif etmiş, Deniz Otoyolları projelerinin en az iki üye ülke tarafından Komisyona sunulması, tercihan limanların ana TEN-T güzergâhları üzerinde olması veya bu TEN-T aksları üzerindeki karayolu trafiğini azaltması gereği vurgulanmıştır.

AB; TEN-T Rehber İlkelerinde 2004 yılında yaptığı değişikliklerle; eksik ulaştırma bağlantılarının ve ana güzergâhların tamamlanmasını; modların birlikte çalışabilirliğinin geliştirilmesini; okyanus taşımacılığının ve KMDT’nin teşvik edilmesi TEN-T politikasında öncelikler arasına alınmıştır. Deniz Otoyolları kavramı da bu değişikliklerle müktesebata taşınmıştır.

Deniz Otoyolları; AB üyesi ülkeler arasındaki mevcut denizyolu bağlantılarını geliştirmek veya yeni, güvenilir, düzenli ve hızlı denizyolu bağlantıları kurmak suretiyle; anılan ülkeler arasındaki yük akışını, bileşeni denizyolu olan lojistik güzergâhlarda yoğunlaştırmayı, bu sayede karayollarındaki tıkanıklıkları azaltmayı ve/veya dış kuşak bölgeler ile adalarda yer alan bölge ve ülkelere erişimi geliştirmeyi amaçlayan, yolcu taşıma konseptini dışlamayan ancak yük taşımacılığına daha fazla önem veren, farklı AB üyesi ülkede konuşlu en az iki limanın alt yapı ve kolaylık tesislerinden oluşan bir proje olarak ortaya çıkmıştır.

TEN-T Rehber İlkeleri 2004 yılı değişiklikleri ile Deniz Otoyolları AB ulaştırma alt yapısının bir parçası olarak tanımlanmıştır. Bu çerçevede Deniz Otoyolları kapsamında gerçekleştirilen Ortak Menfaat Projelerinin AB fonlarından desteklenebilmesine de imkân sağlanmıştır. Ortak Menfaat Projelerinin; TEN-T Üst Düzeyli Çalışma Grubu tarafından tanımlanan ve Rehber İlkelere aktarılan dört Deniz Otoyolu güzergâhında, A Kategori limanlar çıkışlı yeni deniz ulaştırma bağlantılarının tesis edilmesi/mevcut deniz ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi amacını taşıyan projeler olabileceği belirtilmiştir.

Bu şekilde Deniz Otoyolları farklı AB üyesi ülke konuşlu TEN-T üzerinde yer alan en az iki liman (A,B,C kategori limanlar) ve altyapı tesisleri arasında mevcut deniz ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesini ve yeni deniz ulaştırma bağlantılarının tesis edilmesi ile yük akışının karayolundan denizyolu temelli lojistik güzergâhlara taşımayı amaçlayan bir inisiyatif olarak müktesebata taşınmış, Ortak Menfaat

Projeleri kapsamında A Kategori limanlar çıkışlı denizyolu bağlantılarına mali destek sağlanması uygulanmasına başlanmıştır. AB Deniz Otoyolları projesini 30 Öncelikli Proje arasına alarak ve koordinasyon için “Avrupa Koordinatörü” atayarak projeye verdiği önemi göstermiştir.

TEN-T Rehber İlkelerinde tanımlanması sonrasında, Deniz Otoyolları Projesi; Avrupa-Akdeniz Entegre Ulaştırma Sistemine Doğru-Mavi Kitap ile AB-MEDA ülkeleri arasında ve MEDA-MEDA ülkeleri arasındaki mevcut deniz ticaret bağlantılarının güçlendirilmesi veya yeni deniz ulaştırma bağlantıları tesis edilmesi amacıyla MEDA kapsamına da alınmıştır. Bu çerçevede; Deniz Otoyolları bölgesel bir proje olma yolunda da ilk adımını atmıştır.

MEDA Bölgesinde teklif edilecek Deniz Otoyolları Projelerinin seçiminde ise; (aynı dönemde devam eden) referans olarak alınan “Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülkeler ve Bölgelere Uzatılması-Üst Düzeyli Grubu” ise Deniz Otoyolları kapsamında; yük trafiğinin yeterli düzeyde kaliteli alt yapıya sahip limanlara yönetilmesini, haftada birden fazla sefer yapılmasını güzergâh değişiklik teklifleri içinde Deniz Otoyollarının Karadeniz’e uzatılmasını da gündeme getirmiştir.

Grup, çalışması sonucunda; TEN-T’nin komşu ülkeler ve bölgelere uzatılması bağlamında aralarında Türkiye’nin de olduğu ülkeler üzerinden geçen akslar ve koridorlar önermiş, AB komşu ülkeleri için Deniz Otoyolları limanlarını belirlemiştir. Çalışmada; Türkiye’nin Deniz Otoyolları limanları olarak Samsun ve Mersin Limanları belirlenmiş, bu çerçevede anılan limanlar Türkiye’nin limanlarına Deniz Otoyolları kapsamında yapılan ilk atıf olarak dokümanlarda yer almıştır. Bununla birlikte; Türkiye Üst Düzeyli Grup Çalışması kapsamında ortaya konan akslar, koridorlar ve bağlantıların Türkiye ile ilgili bölümüne ilişkin görüş farklılıklarını AB adaylık sürecinde Trans Avrupa Ağları Müktesebatı uyum çalışmaları kapsamında yapılan; “Türkiye için Ulaştırma Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi Teknik Yardım Çalışması (TINA)”nda gündeme getirmiş, Trans Avrupa Ağlarının revizyonunu desteklediğini belirtmiştir.

Bununla birlikte; AB Komisyonu 31 Ocak 2007 tarihinde; “Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülkelere Uzatılması-Avrupa ve Komşu Bölgelerde Ulaştırma İçin Rehber İlkeler” isimli Bildiri ile Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülkeler ve Bölgelere Uzatılması-Üst Düzeyli Grubu tekliflerini ve önerilen beş uluslararası aksı resmi belgelerine taşımıştır. Komisyon Bildiri ile Deniz Otoyollarını Avrupa’yı

komşu ülkelere bağlayacak ana aks olarak tanımlanmış, dört Pan-Avrupa Ulaştırma Alanı (PETrAs)nın denizyolu bağlantıları kapsamında Deniz Otoyolları aksına dâhil edildiğini açıklamıştır. Bildiride yer verilen haritada Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ükelere Uzatılması Üst Düzeyli Grubu tarafından hazırlanan haritaya da yer verilmiş, böylece haritada Deniz Otoyolları olarak gösterilen Samsun ve Mersin Limanları AB resmi dokümanlarında Türkiye'nin Deniz Otoyolları Limanları olarak ifade edilmeye başlanmıştır.

Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ükelere Uzatılması Üst Düzeyli Grubu tarafından gündeme getirilen Deniz Otoyollarının Karadeniz'e uzatılması yönündeki teklif ile uyumlu olarak; TRACECA kapsamında da Deniz Otoyolların geliştirilmesi ile ilgili çalışmalar hız kazanmış, bu alanda projeler hazırlanmaya, geliştirilmeye başlanmıştır. "Karadeniz Ekonomik İşbirliği Bölgesinde 12 Mart 2011 tarihinde Türkiye'nin de taraf olduğu "Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi Hakkında Mutabakat Muhtırası" 19 Nisan 2007 tarihinde imzalanmıştır.

AB bir yandan limanlarla ilgili projeleri desteklerken diğer taraftan Deniz Otoyolları projelerine de Rehber İlkelerde belirtilen kriterler kapsamında TEN-T fonlarından ve Marco Polo-II mali programından destek sağlamıştır.

2007-2013 döneminde TEN-T fonlarından Deniz Otoyolları projeleri için 310 milyon avroluk bir bütçe ayrılmış, ilk TEN-T Deniz Otoyolları proje başvuru çağrısı 2007 yılı sonunda yapılmıştır. En az iki AB üyesi ülke tarafından teklif edilen, liman ve/veya geri saha bağlantıları kapsamında altyapı ve tesis inşaa çalışmaları (liman giriş/çıkış düzenlemeleri, Deniz Otoyolları odaklı terminallerin tesisi, lojistik sistemlerin geliştirilmesi vb.), bölgesel ve Avrupa bazında araştırma ve inceleme çalışmaları ve pilot uygulamalar, diğer kullanıcılara ayrımcılık yapılmayacak şekilde açık ve ekonomik ömrü boyunca Deniz Otoyolları çerçevesinde hizmet verecek ekipmanlara ilişkin maliyetler yatırım harcaması baz alınarak %20 ile %50 arasında değişen oranda desteklenmiş, projelere iki yıla kadar başlangıç yardımı sağlanmıştır. Pilot Uygulamalar kapsamında ise; Deniz Otoyolları zincirinde; entegre takip sistemleri kurulumu, bilgi değişimi, raporlama sistemleri kurulumu, yenilikçi yaratıcı çevre dostu gemi sevk sistemleri kullanımı, yenilikçi lojistik konseptlerin kullanımı ile terminallerde operasyon süresinin kısaltımı vb. çalışmalara da destek sağlanmıştır.

Marco Polo-II olarak adlandırılan ve 01 Ocak 2007-31 Aralık 2013 tarihleri arasında uygulanan Birlik Mali Programında ise; "Ulaştırma Çeşidinin Değiştirilmesi" ve

“Deniz Otoyolları” alt program başlıkları altında deniz ulaştırması ve limanlar ile ilgili projelere destek sağlanmıştır. Deniz Otoyolları; karayolundaki yüklerin KMDT’ye veya KMDT’nin kullanıldığı ve karayolu ulaştırmasının mümkün olduğu kadar kısa tutulduğu kombine ulaştırma zincirine aktarılmasına doğrudan katkı sağlayan yenilikçi uygulamalar olarak tanımlanmıştır. Bu alandaki uygulamaların; yüksek kapasiteli, yüksek sıklıkta hizmet veren deniz ulaştırma servislerinin ilk defa gerçekleştirilmesi veya mevcut servislerin geliştirilmesi, tercihen yüklerin geri saha bağlantıları kapsamında çevre dostu iç su yolu ve deniz yolu sistemlerinin kullanılması ve entegre kapıdan kapıya lojistik sistemlerin geliştirilmesi amacıyla gerekli yardımcı altyapı sistemlerini de kapsayabileceği ifade edilmiştir. Deniz Otoyollarına karayolundan deniz yoluna aktarılan oran baz alınarak, aktarılan 500 tkm başına 2 avro olmak üzere %35 oranına kadar, proje ile ortaya konan amaçlara ulaşmak için kullanılmak şartıyla yardımcı alt yapı hizmetlerine de maliyetinin %20’si oranına kadar destek sağlanmıştır. Mevcut KMDT hatlarının geliştirilmesine yönelik projeler destek de belirtilen kriterler çerçevesinde desteklenmiştir.

TEN-T fonları kapsamında desteklenen Deniz Otoyolları projeleri iki aşamada seçilmiştir. İlk olarak; AB Üyesi Ülkeler, Deniz Otoyolları projeleri için kendi özel ve kamu sektörüne teklif çağrısında bulunmuş, ülkeler tarafından başarılı bulunan proje teklifleri AB Komisyonuna finansman sağlanması amacıyla gönderilmiştir. Komisyon Rehber İlkelerde belirtilen kriterleri dikkate alınarak projelerin desteklenmesini kabul veya red etmiştir. Marco Polo-II’de ise proje teklifleri yayımlanan teklif çağrıları kapsamında; ticari girişim/girişimler tarafından doğrudan AB Komisyonunun ilgili ajansına yapılmıştır.

Marco Polo-II Programı; AB aday ülkeleri, AB ile ortak sınırı olan ve/veya kapalı/yarı kapalı deniz kıyılarını paylaşan 3’üncü ülkeler ticari işletmelerinin de projeler içerisinde yer almasına imkân tanımıştır. Program kapsamında AB ile Mutabakat Muhtırası imzalayan ülkelerin ticari işletmelerinin de fon/kaynak yardımından yararlanmasına olanak sağlanmıştır. Türkiye; 2007-2013 döneminde yürürlükte olan Marco Polo-II programına katılmamıştır.

AB müktesebatı, Katılım Müzakereleri Fasılları çerçevesinde 35 başlık altında sınıflandırılmıştır. Müktesebat çerçevesinde 21 no.lu fasıl “Trans Avrupa Ağları (Şebekeleri)” olarak adlandırılmaktadır. Trans Avrupa Ulaştırma Ağları faslının amacı, gerek AB içerisinde ve gerek AB ile komşu ülkeler arasında kişilerin,

malların ve hizmetlerin serbest dolaşımını kolaylaştırmak amacıyla iyi bir ulaştırma altyapısı oluşturmak, bunun TEN-T'ye eklenmesini sağlamaktır. TEN-T'nin müktesebata dâhil edilmesi sonrasında AB'ye üye olan tüm ülkelere adaylık sürecinde uygulanan bir sürece benzer bir süreç Türkiye için de uygulanmıştır. Bu çerçevede; Türkiye'nin TEN-T'ye eklenmesi amacıyla “Türkiye için Ulaştırma Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi Teknik Yardım Çalışması (TINA)” yapılmıştır. 2 Aralık 2005 tarihinde başlatılan TINA; 02 Mayıs 2007 tarihinde tamamlanmış ve sonuç raporu 10 Temmuz 2008 tarihinde Yüksek Planlama Kurulu Kararı ile Türkiye tarafından onaylanmıştır. Fasil 19 Aralık 2007 tarihinde Brüksel’de yapılan Hükümetlerarası Konferans’ta müzakerelere açılmıştır. Fasla ilişkin bir adet Teknik Kapanış Kriteri Türkiye ve AB Komisyonunun, TEN-T ağı çerçevesinde Avrupa Menfaati öncelikli bir proje üzerinde anlaşmış olmasını öngördüğünden, Kapıkule-Halkalı-Ankara-Sivas-Kars Demiryolu Hattı Projesi üzerinde mutabık kalması ile faslin Kapanış Teknik Kriteri karşılanmıştır.

TINA ile TEN-T Rehber İlkelerinde (2004 yılı değişiklikleri de dahil) ortaya konan kriterler göz önünde bulundurularak, 2020 yılı öngörüsü ile karayolları, demiryolları, limanlar ve havaalanlarından oluşan bir Çekirdek Ağ tanımlanmıştır. TINA’da; İzmir limanı kanalı ve 2. aşama konteynır terminali; Derince Konteynır Terminali (yeni inşaat); Çandarlı Limanı (yeni inşaat); Mersin Konteyner Limanı (yeni inşaat) ve Filyos limanı (yeni inşaat) Yüksek Öncelikli Liman projeleri arasında tanımlanmıştır.

TINA Sonuç Raporunda; öncelikli 5 liman projesinin, Avrupa Komisyonu tarafından geliştirilen Deniz Otoyolları kavramının bir parçasını oluşturacak şekilde uyumlandırıldığı, Deniz Otoyolları kavramının, uluslararası deniz yolları koridorlarını yansıtmakta olduğu ve önemli Türk limanlarına bağlantı olanağını sağladığı ifade edilmiştir. Hâlihazırda mevcut (İzmir, Derince) ve yapılması planlanan (Çandarlı, Filyos ve Mersin Konteynır) limanlarının Deniz Otoyollarının bir parçası olmaya uygun limanlar olduğu, Mersin ve Samsun limanlarının ise Deniz Otoyolları limanları olarak belirlendiği belirtilmiştir.

TINA Sonuç Raporunda; Rehber İlkeler 2004 yılı değişiklikleri ile ortaya konulan kriterler kapsamında toplam 39 limanımız Türkiye Çekirdek Ağında yer bulmuştur. Mersin, Çandarlı (Planlanan), Trabzon, Samsun, Filyos (Planlanan), Derince, Tekirdağ, Çanakkale, Bandırma, İzmir, Kuşadası (Yolcu), Güllük, Bodrum (Yolcu), Marmaris (Yolcu), Antalya, Alanya (Yolcu), Taşucu (Yolcu), İskenderun, Erdemir,

Ambarlı, Gempport, İzmit Körfezi, Ceyhan, İsdemir Petrol Terminali, İskenderun Körfezi, Karabiga, Aliğa-Nemrut Körfezi A ketgori Limanlar; Rize, Ünye, Bartın, Zonguldak, Mudanya, Dikili, Çeşme (Y&Ro-Ro) limanları B Kategori Limanlar; Hopa, Giresun, İnebolu, Gökçeada, Bozcaada limanları ise C kategori limanlar olarak sınıflandırılmıştır.

MEDA kapsamında hazırlanan Türkiye ve Deniz Otoyolları-MEDAMoS Projesi Türkiye Raporunda ise; doğrudan atıf yapılmamakla birlikte Samsun, İstanbul ve Mersin Limanlarını MEDAMoS limanları olarak gösteren haritaya yer verilmiştir.

AB Komisyonu 2009 yılında yayımladığı AB Deniz Ulaştırma Politikası için Stratejik Hedefler ve Tavsiyeler Bildirisi ile yeni limanların yapılmasını, mevcut limanların verimliliğinin geliştirilmesini ve geri alan bağlantılarının artırılmasını, yük ve nakliye koridorlarının yüksek orandaki taşıma ihtiyaçları ile baş edebilecek seviyelere getirilmesini öncelikli politikaları arasına almıştır. Bu kapsamda; KMDT'nin büyüme potansiyelini engelleyebilecek faktörlerin ortadan kaldırılması, kullanıcıların KMDT konusunda desteklenmesi, Deniz Otoyolları projelerinin hayata geçirilmesi, yaratıcı, yenilikçi, entegre ve intermodal taşıma çözümlerinin başlatılması stratejik amaçlar olarak belirlenmiştir.

7/8 Şubat 2011 tarihlerinde AB Ulaştırma Bakanları toplantısında görüşülerek son şeklini alan “Beyaz Kitap-Tek Avrupa Ulaştırma Alanı Yol Haritası” ile ulaştırma ve ulaştırma altyapı politikalarında büyük çaplı bir revizyon gerçekleştirilmiştir.

Beyaz Kitap ile Avrupa Ulaştırma Politikasının ana amacı; Avrupa ekonomik gelişiminin temelini oluşturacak sistemin kurulmasını sağlamak, rekabeti geliştirmek ve kaynakları daha verimli kullanırken yüksek kaliteli ulaşım sistemlerini hayata geçirmek olarak tanımlanmıştır. Beyaz Kitap Tek Avrupa Ulaştırma Alanını hayata geçirme hedefiyle bir çok öneri gündeme getirmiştir. 2030 yılına kadar 300 km'den daha öteye taşınan karayolu yüklerinin %30 oranında denizyolu ve demiryoluna aktarılması bu oranın 2050'de %50'nin üzerine çıkarılması, 2030 yılına kadar TEN-T Çekirdek Ağının hayata geçirilmesi, Kapsamlı Ağın 2050 yılına kadar tamamlanması, tüm Çekirdek ağ deniz limanlarının yeterli demiryolu bağlantısı ve mümkün olduğu takdirde iç su yolu sistemi ile donatılması, AB üye ülke limanları arasında da sefer yapan gemiler için formalitelerin basitleştirilmesi/azaltılması, özellikle doğu-batı bağlantıları kapsamında yeni ulaştırma alt yapısının geliştirilmesi ve mevcut alt yapının rehabilite edilmesi bu öneriler arasında yer almıştır.

Beyaz Kitapta; TEN-T’de iki aşamalı Kapsamlı Ağ ve Çekirdek Ağ planlaması gündeme getirilmiştir. Stratejik önem atfedilen “Çekirdek Ağ”ın yeni TEN-T Rehber İlkelerinde tanımlanması; Çekirdek Ağ üzerinde çok modlu nakliye koridorlarının yaratılması suretiyle yatırımlar ve alt yapı çalışmalarının senkronize edilmesi, verimli yaratıcı multimodal ulaştırma hizmetlerinin desteklenmesi; TEN-T Çekirdek Ağının ve diğer alt yapı programlarının tamamlanabilmesi amacıyla ilgili mali programların yerini alacak yeni bir bütçe programının geliştirilmesi; Deniz Otoyollarının Çekirdek Ağın deniz bileşeni olması TEN-T ile ilgili öneriler olarak yer bulmuştur.

Komisyon Beyaz Kitap ile aynı dönemde, 19 Ocak 2011 tarihinde; “Yeni Trans Avrupa Ulaştırma Ağları Politikası-Planlama ve Uygulama Sorunları Çalışma Dokümanını yayımlayarak TEN-T politikasını da Beyaz Kitap hedefleri ve önerileri çerçevesinde yeniden planlamaya başlamış, 19 Aralık 2011 tarihinde de TEN-T Rehber İlkelerinin değiştirilmesine yönelik ilk teklifini Parlamento ve Konsey görüşlerine sunmuştur. Süreç kapsamında; TEN-T Rehber İlkeleri 11 Aralık 2013 tarihli ve 1315/2013 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü ile bugünkü halini almıştır. Yeni TEN-T Rehber İlkeleri ile Kapsamlı Ağ, Çekirdek Ağ ve Çekirdek Ağ Koridorları yaklaşımları uygulamaya koyulmuştur. Yeni TEN-T’yi oluşturan Kapsamlı Ağ ve Çekirdek Ağın belirlenmesinde uygulanan nihai metodoloji ise Rehber İlkelerin kabulünden sonra “TEN-T Planlama Metodolojisi” başlıklı Komisyon Çalışma Dokümanı ile 10 Ocak 2014 tarihinde yayımlanmıştır.

Yeni TEN-T Rehber İlkeleri; Kapsamlı Ağ’ı TEN-T’nin mevcut ve planlı altyapısı ile bu altyapının verimli, sosyal ve çevresel olarak sürdürülebilir olmasını sağlayacak teşvik uygulamaları; Çekirdek Ağ’ı ise TEN-T’nin geliştirilmesi amacına ulaşım için en yüksek stratejik öneme sahip Kapsamlı Ağ kısımları olarak belirlenmiştir. Bununla birlikte; yeni Rehber İlkeler Kapsamlı Ağ Limanlarının belirlenmesine ilişkin istatistiki verilere dayanan yeni kriterler getirmiş, önceki Rehber İlkelerde yer alan A,B ve C kategori liman sınıflandırılmasını değiştirmiştir. Yeni Rehber İlkeler ile limanlar Kapsamlı Ağ Limanları ve Çekirdek Ağ limanları olarak sınıflandırılmıştır.

Yeni TEN-T Rehber İlkeleri ile deniz alanları, deniz kanalları, deniz limanları ve liman sahasında ulaştırma operasyonu ile ilgili gerekli altyapı, TEN-T’de yer alan limanların diğer ulaştırma modları ile bağlantıları, kanal içinde gemileri bir yüzeyden

diğerine yükseltmek veya alçaltmak için kullanılan havuzlar, rıhtımlar, seyir yardımcıları, liman yaklaşımları, liman giriş/çıkışları, geçitleri, dalgakıranlar, ilgili ekipmanlar, e-denizcilik hizmetleri ve VTMS sistemlerinin de dâhil olduğu Telematik Uygulamalar ile Deniz Otoyolları Kapsamlı Ağ Deniz Ulaştırma Altyapı bileşenleri arasında tanımlanmıştır. KMDT de dâhil olmak üzere Deniz Otoyolları uygulamalarının teşvik edilmesi Kapsamlı Ağ Deniz Ulaştırma Altyapı Gelişim Öncelikleri arasında zikredilmiştir.

Kapsamlı Ağ limanları; Rehber İlkelerin 1 no.lu ekinde yer verilen haritalarda gösterilmiş, 2 no.lu ekinde listelenmiştir. Rehber İlkelerde AB ülkeleri ve düzeyinde toplam 225 liman Kapsamlı Ağ Limanı, 104 liman ise Çekirdek Ağ Limanı olarak tanımlanmıştır.

19 Aralık 2011 tarihinde yayımlanan TEN-T Rehber İlkelerin değiştirilmesi teklifinde; 14 adet limanımız Kapsamlı Ağ Limanı olarak gösterilmiştir. İsimleri verilmemekle birlikte haritada yer verilen limanların; Hopa, Trabzon, Samsun, İnebolu, Ereğli, Kocaeli, Ambarlı, Karabiga, Çanakkale, Aliğa, Marmaris, Antalya, Mersin, Botaş (Ceyhan) Limanları olduğu değerlendirilmektedir.

11 Aralık 2013 tarihli TEN-T Rehber İlkelerinde ise 18 adet limanımız Kapsamlı Ağ Limanı olarak gösterilmiştir. İsimleri verilmemekle birlikte haritada yer verilen limanların; Hopa, Trabzon, Samsun, İnebolu, Ereğli, Kocaeli, Ambarlı, Bandırma, Karabiga, Çanakkale, Gökçeada, Bozcaada, Aliğa, Marmaris, Antalya, Mersin, Botaş (Ceyhan) ve İskenderun Limanları olduğu değerlendirilmektedir.

TEN-T Rehber İlkelerinin kabul edildiği tarihte, 11 Aralık 2013 tarihinde “Bütünleşik Avrupa” Birlik Programı da teşkil edilmiştir. Program; TEN-T Rehber İlkelerinde tanımı yapılan ve çerçevesi çizilen Ortak Menfaat Projelerinin desteklenmesine yönelik koşulları, usul ve yöntemleri de ortaya koymaktadır. Program kapsamında belirlenen özel sektörel amaçlar arasında; ulaşırma altyapısına erişimi sağlanırken, ulaşırma modlarının bağlantılarının ve entegrasyonunun optimize edilmesi, ulaşırma servislerinin birlikte çalışabilirliğini artırmak olarak belirlenmiştir. Bu amaca ulaşılıp ulaşılmadığı hakkında yapılacak değerlendirmede göz önünde bulundurulacak kriterlerden birisi Deniz Otoyolları yoluyla limanlar arasında yeni kurulan veya geliştirilen deniz ulaşırma bağlantıları olacaktır.

Program kapsamında; Üçüncü Ülkeler ve/veya Üçüncü Ülkelerde yerleşik ticari müesseselere; anılan faaliyete başka AB fonları/programları veya Programın diğer bileşenleri kapsamında mali destek sağlanmamış olması şartı ile Ortak Menfaat Projelerinin gerçekleştirilmesine katkı sağlayacak faaliyetler içerisinde yer aldıkları takdirde mali destek verilebileceği karara bağlanmıştır. Program; üçüncü ülkelerin yer aldığı veya üçüncü bir ülkede gerçekleştirilecek Ortak Menfaat Projelerinin mali destek açısından değerlendirilmesinde TEN-T Rehber İlkeleri ekinde yer verilen üçüncü ülkelere ilişkin yön gösterici haritaları dikkate almaktadır.

Program kapsamında;

- Rehber İlkeler Kapsamlı Ağ bölümünde yer verilen faaliyetlerden Çekirdek Ulaştırma Ağ koridorlarının birleştirilmesine, Çekirdek Ulaştırma Ağının geliştirilmesine katkı sağlayacak; sınır geçişlerini kolaylaştıran, darboğazların ortadan kaldırılmasına hizmet eden ve eksik bağlantıların kurulmasını sağlayan faaliyetler,

- Üçüncü Ülkelerle iş birliği kapsamında; ekonomik büyüme ve rekabet edebilirliğin artırılması bakış açısıyla anılan ülkeler ile Çekirdek Ağ Ulaştırma altyapısının birleştirilmesini ve üçüncü ülkeler içerisinde bulunan ancak Çekirdek Ağ parçaları arasında bağlantı sağlayan ulaştırma alt yapısının geliştirilmesini sağlayan projelere ilişkin çalışmalar/araştırmalar,

- Üçüncü ülke limanlarına mali destek verilmemek kaydıyla; deniz ulaştırmasının ve Deniz Otoyollarının teşvik edilmesi ile ilgili faaliyetler, üçüncü ülkelerde trafik yönetim sistemlerinin uygulanması ile ilgili faaliyetler ve Deniz Otoyolları ile ilgili projeler desteklenmektedir.

6.1. Sonuçlar

Yeni TEN-T politikası kapsamında; Deniz Otoyolları; TEN-T Kapsamlı Ağı üzerinde yer alan iki liman arasında veya Kapsamlı Ağ üzerinde yer alan bir liman ile Topluluk için stratejik öneme sahip 3'üncü ülke limanı arasındaki deniz ulaştırma bağlantısı, liman tesisleri, yük terminalleri, lojistik platformlar ve liman alanı dışında konuşlu ancak liman operasyonları ile ilgili lojistik köyler, bilgi ve haberleşme teknolojileri, elektronik lojistik yönetim sistemleri, emniyet, güvenlik, idari ve

gümrük uygulamaları ile limanlara denizden veya karadan erişim sağlayan altyapı olarak tanımlanmıştır.

Geri saha bağlantıları ile birlikte en az iki liman arasında KMDT'ye veya deniz-nehir/iç su yolu taşımacılığına imkân verecek şekilde; KMDT güzergâhları, limanlar, ilgili alt yapı ve ekipmanlar, tesisler ve idari düzenlemeleri basitleştirmeye katkı sağlayacak uygulamalar Deniz Otoyolları bileşenlerini oluşturmaktadır.

İki veya daha fazla Çekirdek Ağ limanı arasında deniz ulaştırma bağlantısını ve bu bağlantının geri saha bağlantılarını geliştirecek projeler ile geri saha bağlantılarına özel önem verilerek Çekirdek Ağ Limanı ile Kapsamlı Ağ Limanları arasında deniz ulaştırma bağlantısını ve bu bağlantının geri saha bağlantılarını geliştirecek projeler en az iki üye ülke tarafından teklif edilmesi durumunda AB tarafından mali açıdan destekleme sağlanabilecek Deniz Otoyolları Ortak Menfaat projeleri olarak sınıflandırılmıştır. Bununla birlikte; daha geniş bir yaklaşımla doğrudan bir liman ile ilgili olmayan ve daha geniş bir platformda fayda sağlayabilecek; yük ve yolu taşımacılığının geliştirilmesine katkı sağlayacak hizmet ve uygulamaların geliştirilmesi, gemilerin gaz salınımını azaltabilecek çevresel performansı artırabilecek çalışmaların yapılması, liman tarama çalışmalarının, alternatif yakıt uygulamalarının, elektronik raporlama sistemlerini de içeren bilgi sistem hizmetlerinin uygulamaya konulması gibi projelerin de Ortak Menfaat Projeleri arasında yer alabileceği ifade edilmiştir.

2013 yılında yayımlanan yeni TEN-T Rehber İlkeleri; Deniz Otoyolları kavramını 2004 yılında müktesebata giren tanımın ötesine taşımış, kavramın kapsamını ve bileşenleri daha geniş bir çerçeveye oturtmuştur.

Rehber İlkelerin TEN-T Kapsamlı Ağı üzerinde yer alan iki liman arasında veya Kapsamlı Ağ üzerinde yer alan bir liman ile Topluluk için stratejik öneme sahip 3'üncü ülke limanı arasındaki bağlantıları ve geri saha bağlantılarını Deniz Otoyolları olarak tanımlaması, Kapsamlı Ağ ve Çekirdek Ağ Limanlarının belirlenmesine ilişkin kriterleri değiştirmesi, bu yeni tanımlama kapsamında limanlarımızın durumunun yeniden belirlenmesi ihtiyacını doğurmuştur.

Trans Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülke ve Bölgelere Uzatılması Üst Düzeyli Grup çalışması, MEDA kapsamındaki çalışmalar ile TINA raporunda Deniz

Otoyolları Limanları olarak Türkiye'nin farklı limanlarına yapılan atıfların da bu yeni tanım kapsamında geçerliliğini yitirdiği değerlendirilmektedir.

Deniz Otoyollarının yeni tanımı çerçevesinde; AB'ye üye olmamız durumunda Kapsamlı Ağ Limanlarımızın, hâlihazırdaki 3'üncü ülke kategorisinde kalmamız durumunda ise Topluluk için stratejik öneme sahip limanlarımızın Deniz Otoyolları Limanları olarak değerlendirilebileceği görülmektedir. Bu çerçevede Kapsamlı Ağ Limanlarımızın ve Topluluk için stratejik öneme sahip limanlarımızın belirlenmesi ihtiyacı ön plana çıkmıştır.

Yeni TEN-T Rehber İlkeleri hazırlık ve onay süreci üzerinde yapılan incelemede; gerek ilk değişiklik teklifinde ve gerekse nihai TEN-T Rehber İlkelerinde TEN-T'nin Türkiye'ye uzatılmış şekliyle yol gösterici haritaya yer verildiği ve haritada Türkiye'nin Kapsamlı Ağ Limanlarının da gösterildiği görülmüştür.

Türkiye'nin TEN-T ağı; mevcut alt yapı ve planlı gelişimi dikkate alınarak, 2020 yılı öngörüsü ile Türk Hükümeti ile Avrupa Komisyonu arasında AB Müktesebatı – Trans Avrupa Ağları faslında yapılacak görüşmeler için temel oluşturacak TINA çalışmasıyla o dönem yürürlükte olan Rehber İlkeler çerçevesinde belirlenmiştir. 2013 yılı sonunda yayınlanan yeni Rehber İlkelerde yer alan tanımlar ve Türkiye ile ilgili haritalar kapsamında; TINA ile belirlenen ulaştırma alt yapı ağının Türkiye'nin Kapsamlı Ağ ulaştırma altyapısı olarak değerlendirildiği anlaşılmaktadır. Bununla birlikte; AB'ye üye olması durumunda; Türkiye'nin Kapsamlı Ağ ve Çekirdek Ağ ile AB Çekirdek Ağ koridorlarının Türkiye'deki bölümlerinin nihai olarak Türkiye'nin de muvafakatıyla belirlenecektir.

Türkiye'nin Kapsamlı Ağının; TINA çalışması ile belirlendiği kabulüyle, Yeni TEN-T Planlama Metodolojisi kapsamında getirilen kriterler çerçevesinde Türkiye Kapsamlı Ağ limanların belirlenmesinin mümkün olduğu değerlendirilmektedir. Ancak Çekirdek Ağ ile ilgili olarak izlenen metodolojide dikkate alınan kriterlerde AB'ye özel, Türkiye'nin içinde yer almadığı bazı çalışmalara/istatistiki verilere atıf yapılması Türkiye'nin yeni TEN-T Çekirdek Ağının daha özel ve kurumsal bir çalışma ile belirlenmesi ihtiyacını ön plana çıkarmaktadır.

Çalışmada; Kapsamlı Ağ Limanları TEN-T Rehber İlkelerinde yer verilen istatistiki ve coğrafi kriterler çerçevesinde belirlenmiştir. Kapsamlı Ağ Limanı yük/yolcu elleçleme eşik değerleri; EUROSTAT verileri üzerinden AB-28 ülkeleri tüm

limanlarında son 3 yılda elleçlenen dökme yük/diğer yükler/yolcu miktarları ortalamaları üzerinden yıllar bazında ayrı ayrı hesaplanmıştır. Hesaplamalar Hırvatistan'ın da AB üyesi olması nedeni ile TEN-T Planlama Metodolojisi dokümanından farklı olarak AB-27 ülkeleri yerine AB-28 ülkeleri üzerinden yapılmıştır.

Müteakiben; EUROSTAT ve Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü istatistik verileri gözönünde bulundurularak Türkiye limanlarında liman başkanlıkları bazında 2012 ve 2013 yılı dökme yük/diğer yükler/yolcu elleçleme gerçekleştirmeleri hesaplanmıştır. Hesaplama; TEN-T Rehber İlkeleri çerçevesinde; iki yıl üst üste eşik değer üzerinde yük elleçleyen limanların Komisyon tarafından Kapsamlı Ağ Limanları arasında gösterilebileceği yönündeki madde de dikkate alınmış, Kapsamlı Ağ Limanı olarak kabul edilmeden önce limanlarımızın iki yıl üstüste eşik değer üzerinde yük elleçlediği gerçekleşmiştir.

Yapılan hesaplamalar sonrasında; 22 limanımızın TEN-T Rehber İlkeleri Kapsamlı Ağ kriterlerini karşıladığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu limanlar; Aliğa, Ambarlı, Antalya, Bandırma, Botaş (Ceyhan), Çanakkale, Gemlik, Güllük, İskenderun, İstanbul, İzmir, İzmit, Karabiga, Mersin, Samsun, Tekirdağ, Trabzon, Zonguldak, Karadeniz Ereğli, Tuzla, Kuşadası ve İnebolu Limanlarıdır. 2013 yük elleçleme gerçekleştirmeleri kapsamında belirlenen eşik değer üzerinde yük elleçleyen Bartın ve Marmara Adası limanlarının 2014 yılında da son üç yılın verileri üzerinden yapılacak hesaplama ile bulunacak yeni eşik değer kriterinin üzerinde yük elleçlemeleri durumunda Kapsamlı Ağ Limanı olarak değerlendirilebileceği, Bartın Limanının Kapsamlı Ağ Limanı olması halinde İnebolu Limanının Kapsamlı Ağ Limanı coğrafi kriterini karşılayamayacağı ve Kapsamlı Ağ Limanı olarak değerlendirilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır.

Bu kapsamda; Trans Avrupa Ağları Rehber İlkelerinde belirlenen kriterleri karşılayan; Kuşadası (yolcu), Tuzla (yük), Zonguldak (yük), Tekirdağ (yük), İzmir (yük ve yolcu), İstanbul (yük ve yolcu), Güllük (yük), Gemlik (yük) limanlarının Rehber İlkeler ekinde yer verilen Türkiye yol gösterici haritalarında Kapsamlı Ağ limanları arasında gösterilmediği anlaşılmaktadır.

Çalışmada; TEN-T Planlama Metodolojisi kapsamında Çekirdek Ağ Limanlarına ilişkin kriterler üzerinden Türkiye'ye ilişkin olarak geliştirilen kabuller kapsamında; nüfusu 1 milyondan fazla denize kıyısı olan büyükşehir statüsündeki illerimizin

sınırları içerisinde yer alan ve aynı zamanda Kapsamlı Ağ liman kriterlerini karşılayan; Aliağa, Ambarlı, Antalya, Bandırma, Botaş (Ceyhan), Gemlik, Güllük, İskenderun, İstanbul (Yük/Yolcu), İzmir (Yük/Yolcu), İzmit (Kocaeli), Mersin, Samsun, Tuzla ve Kuşadası limanlarının Çekirdek Ağ Limanları olarak önerilebileceği sonucuna ulaşılmıştır.

Bununla birlikte; TEN-T Planlama Metodolojisi çerçevesinde; anılan Çekirdek Ağ limanlarına; Çekirdek Ağ demiryolu yük taşıma güzergâhları arasında arayüz görevi gören Kapsamlı Ağ Limanlarımız da ilave edilebilecektir. Ancak bu limanlar; ayrı bir çalışma konusu olan Türkiye Çekirdek Ağ demiryolu güzergâhlarının tanımlanması sonrasında belirlenebilecektir. Diğer taraftan; Çekirdek Ağ limanların belirlenmesi amacıyla ortaya konan diğer bir kriter olan; AB limanlarında aktarılan yıllık Dökme ve Diğer Yük miktarının %1'inin eşik değeri olarak alındığı kriter kapsamında; TEN-T Planlama Metodolojisi dokümanında herhangi bir istatistik kurum (EUROSTAT vb.) verilerine atıf yapılmamış olması ve/veya rakamsal bir değeri belirlenmemiş olması nedeniyle ayrı bir değerlendirme yapılamamıştır.

Çalışma kapsamında 7 adet limanımız Kapsamlı Ağ Limanı (Çanakkale, Karabiga, Tekirdağ, Trabzon, Zonguldak, Karadeniz Ereğli ve İnebolu), 15 adet limanımız Çekirdek Ağ Limanı (Aliağa, Ambarlı, Antalya, Bandırma, Botaş (Ceyhan), Gemlik, Güllük, İskenderun, İstanbul, İzmir, İzmit (Kocaeli), Mersin, Samsun, Tuzla ve Kuşadası) olarak önerilmiştir. İlave olarak yapım aşamasında olan Filyos ve Çandarlı Limanlarının da hedeflenen kapasiteleri dikkate alındığında, faaliyete geçmelerini müteakip gerçekleştirmelere göre Kapsamlı Ağ/Çekirdek Ağ limanları kapsamında değerlendirilebileceği öngörülmektedir.

Bu çerçevede; Türkiye'nin AB üyesi olması durumunda; çalışma kapsamında; istatistik verilerle gerçekleştirildiği şekilde yukarıda isimleri zikredilen 22 adet Kapsamlı Ağ Limanı ile TEN-T Rehber İlkeleri ile belirlenmiş ve listelenmiş olan AB üye ülkeleri Kapsamlı Ağ Limanları (225 adet) ve Çekirdek Ağ Limanları (104 adet) arasındaki deniz ulaştırma bağlantısı Deniz Otoyolları olarak değerlendirilebilecektir. Kapsamlı Ağ Limanları, bu limanlardaki yük terminalleri, lojistik platformlar ve liman alanı dışında konuşlu ancak liman operasyonları ile ilgili lojistik köyler, bilgi ve haberleşme teknolojileri, elektronik lojistik yönetim sistemleri, emniyet, güvenlik, idari ve gümrük uygulamaları ile limanlara denizden

veya karadan erişim sağlayan altyapı da Deniz Otoyolları bileşenleri olarak nitelendirilebilecektir.

Yine benzer şekilde; Türkiye'nin AB üyesi olması durumunda;

- Türkiye Çekirdek Ağ Limanları ile AB'nin diğer ülkelerinin Çekirdek Ağ limanları arasındaki,

- Geri saha bağlantılarına özel önem verilerek Türkiye/Diğer bir AB üye ülkesi Çekirdek Ağ limanları ile Türkiye/Diğer bir AB üye ülkesi Kapsamlı Ağ limanları arasındaki, deniz ulaştırma bağlantısını ve/veya bu bağlantının geri saha bağlantılarını geliştirecek projelerin, Türkiye ve diğer bir AB üye ülkesi tarafından teklif edilmesi, TEN-T Rehber İlkeleri ile dört ana başlıkta özetlenen TEN-T amaçlarından en az ikisine ulaşılmasına katkı vermesi, sosyo ekonomik maliyet fayda analizinde ekonomik olarak geçerli olması durumunda Deniz Otoyolları Ortak Menfaat Projeleri olarak nitelendirilebileceği ve Bütünleşik Avrupa Birlik Programı kapsamında destek alabileceği değerlendirilmektedir.

Deniz Otoyolları; taşınan yükler (dökme veya diğer) ve yolcu taşınması açısından limanlar ve/veya deniz ulaştırma bağlantısı özelinde herhangi bir ayırım getirmemiştir. Bununla birlikte; Deniz Otoyollarında ön plana çıkan taşımaların; karayolundan denizyoluna trafik çekilebilmesine de imkân sağlayacak şekilde konteynır ve Ro-Ro taşımaları olduğu görülmektedir. Bu husus çalışmamız kapsamında incelenen proje örneklerinde de kendini göstermektedir. Literatürde de Deniz Otoyolları kapsamında en başarılı olacak limanların Ro-Ro ve konteyner elleçleyebilen limanlar olacağına yönelik değerlendirmeler bulunmaktadır.

TEN-T Rehber İlkeleri ile KMDT de dâhil olmak üzere Deniz Otoyolları uygulamalarının teşvik edilmesi Kapsamlı Ağ Deniz Ulaştırma Altyapı Gelişim Öncelikleri arasında gösterilmiştir. 2012 yılı verilerine göre KMDT AB-28 ülkeleri tarafından yapılan toplam denizyolu taşımacılığın %60'ını oluşturmaktadır. KMDT'de elleçlenen yükün %29'u AB-28 limanları ile Akdeniz limanları arasında taşınmıştır. KMDT kapsamında Türkiye limanlarından yapılan taşımalar 131.4 milyon tonla en çok Akdeniz limanlarına yapılmıştır. 2012 yılı verileri kapsamında Türkiye, AB-28 ülkeleri ile birlikte değerlendirildiğinde KMDT'de elleçlenen toplam yük miktarı bazında İtalya, İngiltere ve Hollanda'dan sonra 4'üncü sırada, kuru yük gemileri ile yapılan taşımalarda ilk sırada, Ro-Ro taşımaları açısından bakıldığında

ise 13'üncü sırada yer almaktadır. Gerek AB, gerek Türkiye açısından KMDT bazında en önemli güzergâhın Akdeniz Limanları arasındaki güzergâhlar olduğu, Türkiye'nin KMDT'deki Ro-Ro taşımacılığı payının AB ülkelerine göre çok düşük seviyede kaldığı ve geliştirilmeye açık bir alan olduğu görülmektedir.

Denizcilik Müsteşarlığı 2009-2013 Stratejik Planında AB tarafından da Marco Polo gibi projelerle desteklenen ve karayolu trafiğinin denize kaydırılmasını amaçlayan KMDT'ye en çok destek verecek sektör olan Ro-Ro taşımacılığının önündeki engellerin kaldırılması ve sektöre özel, gemi liman işleticilerinin sorunlarının anında tespiti, çözümü ve sektörün gelişmesine yönelik çalışmaları bir an önce gerçekleştirmek gerektiği ifade edilmiştir. Deniz Otoyollarının bu hedefe yönelik olarak uygulanabilir bir proje olduğu değerlendirilmektedir.

Deniz Otoyolları projesi; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Stratejik Planı (2014-2018)'nda "ülkemiz ulaştırma şebekesinin Trans-Avrupa Ulaştırma Şebekesi (TEN-T)'ne entegrasyonuna katkı sağlayacak ve sektörde AB mevzuatına uyum oranını arttıracak projeler ile başta komşu ülkeler olmak üzere, K.Afrika, Ortadoğu ve Karadeniz ülkeleri ile en az 8 kombine/intermodal taşımacılık anlaşması imzalanmasına yönelik çalışmalar yapılması" hedefine de uygun bir proje olarak da ön plana çıkmaktadır.

2010 yılında yayımlanan Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planında; Türkiye ve AB ulaştırma ve denizcilik politikalarına uygun olarak yük trafiğinin denizyolu ve demiryoluna kaydırılmasını sağlamak ve Türkiye'nin üzerinden ve yakınından geçen AB ve uluslararası ulaştırma koridorlarına entegrasyonunu sağlamak stratejik amaçlar arasında gösterilmiştir. Deniz Otoyolları bu stratejik amaçlara ulaşılması amacıyla kullanılabilecek bir olgudur. Diğer taraftan; Master Plan kapsamında yapılan çalıştayda hazırlanan GZFT Tablosunda liman bağlantılarının iyi olmaması, limanlarla demiryolu bağlantılarının göz ardı edilmesi, AB'nin deniz otoyolları taşımacılığı planlarının dışında tutulmamız risk/tehditler, AB'nin karadan denize geçiş projeleri ve KMDT fırsatlar arasında gösterilmiştir. Çalışmamız kapsamında yapılan inceleme sonunda; Deniz Otoyollarının limanların demiryolu bağlantılarının tesisi, karayolundan denizyoluna yük aktarımı maksadıyla kullanılabileceği, yeni Deniz Otoyolları konseptinin Türkiye'yi dışarıda bırakmadığı, bu anlamda üretilecek projelerle AB üye ülkeleri ile işbirliği yapılabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

Deniz Otoyollarının Ulaştırma bakanlığınca düzenlenen 10'uncu Ulaştırma Şurası kapsamında alınan; KMDT'ye yönelik, Karadeniz ve Akdeniz limanlarına sefer yapan Ro-Ro, Ro-Pax filosu kapasitesinin artırılarak hatların çeşitlendirilmesi, liman ve deniz tesislerinin ulusal ulaşım ve Trans Avrupa Ağlarına entegre edilmesi hedeflerine ulaşmak amacıyla da yararlanılabilecek bir proje olduğu görülmektedir.

Türkiye'de kurumsal planlama dokümanları üzerinden yapılan incelemede; müktesebata uyum kapsamında; Türkiye ulaştırma altyapısının TEN-T ile eklemlendirilmesi hususunun gündeme alındığı görülmekle birlikte; özelde deniz ulaştırmasının ve Deniz Otoyollarının, Türkiye ile AB TEN-T ulaştırma altyapısını birleştirebilecek bir unsur olarak dikkate alınmadığı görülmektedir.

Türkiye 2013 yılında toplam 22 hatta düzenli Ro-Ro taşıması gerçekleştirmiştir. Bu hatlardan; Pendik/Haydarpaşa-Trieste, Ambarlı-Trieste, Çeşme-Trieste, Mersin-Trieste, Tekirdağ-Trieste ve Ambarlı-Toulon hatları (toplam 6 hat) AB'ye yapılan taşımalar için kullanılmıştır. Anılan hatlardan; çalışmamız kapsamında belirlenen Kapsamlı Ağ/Çekirdek Ağ limanları [(Tuzla (Pendik), İstanbul (Haydarpaşa), Mersin, Tekirdağ ve Ambarlı] ile TEN-T Rehber İlkeleri ile belirlenen Kapsamlı Ağ Limanı (Toulon) ve Çekirdek Ağ Limanı (Trieste) limanları arasında yapılan Ro-Ro taşımaları Türkiye'nin AB üyesi olduğu kabulüyle mevcut Deniz Otoyolları tanımına girmektedir. Bu çerçevede; anılan deniz ulaştırma bağlantıları, yine Türkiye'nin AB üyesi olduğu kabulüyle var olan Deniz Otoyollarının geliştirilmesi hedefi ile üzerinde proje geliştirilebilecek güzergâhlar olarak değerlendirilebilecektir.

Diğer taraftan; Kapsamlı Ağ Limanı (Toulon) ve Çekirdek Ağ Limanlarına (Trieste ve Köstence) ve anılan limanlardan Türkiye limanlarına yapılan Ro-Ro taşımalarında taşınan araç adedi Türkiye'nin Ro-Ro hatlarında taşınan toplam araç miktarının 2012 yılı için yaklaşık %67'sini (%55'i Trieste, %9'u Toulon, %3'ü Köstence); 2013 yılı için ise yaklaşık %63'ünü (%59'u Trieste, %4'ü Toulon) oluşturmaktadır. Bu itibarla; Türkiye'nin 3'üncü ülke olarak değerlendirilmesi durumunda; Trieste ve Toulon Limanına yönelik deniz ulaştırma bağlantıları; stratejik öneme sahip deniz ulaştırma bağlantısı olarak Ro-Ro taşımaları özelinde Deniz Otoyolları kapsamında değerlendirilebilecek güzergâhlar olarak görülmektedir.

Çalışmada; 2030 yılına kadar 300 km'den daha öteye taşınan karayolu yüklerinin %30 oranında denizyolu ve demiryoluna aktarılması bu oranın 2050'de %50'nin üzerine çıkarılması, doğu-batı arasındaki ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi hedefi

ile KMDT'nin ve Deniz Otoyollarının teşvik edilmesi yönündeki uygulamalarla paralel olarak Türkiye'den AB'ye yapılan karayolu taşımaları üzerinde yapılan incelemede ulaşılan sonuçlar ise alt başlıklarda belirtilmiştir.

- 2008-2012 yılları arası dönem için AB'ye karayolu ile yapılan yıllık ihracatımız ortalama 5.100.000 ton, ithalatımız ise 5.090.000 ton olarak gerçekleşmiştir. Toplamda yıllık ortalama 10.000.000 ton yük Türkiye-AB arasında karşılıklı olarak karayolu ile taşınmaktadır.

- AB ülkeleri ve Norveç'e; 2012 yılında karayolu ile toplam 795.107 araç ile ithalat/ihracat taşıması gerçekleştirmiş, bu araçlardan 628.778'i sadece karayolu, 166.329'u ise Ro-Ro hatları bağlantılı güzergâhları kullanmıştır. 2013 yılında ise; karayolu ile toplam 802.881 araç ile ithalat/ihracat taşıması gerçekleştirilmiş, bu araçlardan 555.865'i sadece karayolu, 247.013'ü ise Ro-Ro hatlarını kullanmıştır.

Batı ve Kuzey Avrupa ülkeleri; Portekiz, İspanya, Fransa, İtalya, Almanya, Bileşik Krallık, Belçika, Hollanda, Danimarka, Norveç, İsveç ve Lüksemburg'a yönelik olarak;

- 2013 yılında 239.282 aracın ihraç yönlü taşıma yaptığı, Ro-Ro kullanım oranının %48 olduğu; %52'lik bir potansiyelin, karayolunu kullanan 123.649 adet aracın Ro-Ro hatlarını kullanma potansiyeli olduğu,

- 2013 yılında ise 232.138 aracın ithal yönlü taşıma yaptığı, Ro-Ro kullanım oranının %53 olduğu; %47'lik bir potansiyelin, karayolunu kullanan 108.903 adet aracın Ro-Ro hatlarını kullanma potansiyeli olduğu,

- 2013 yılı karayolu ihraç taşımalarında; 60.574 araç ile taşıma gerçekleştirilen Almanya'yı, 14.058 araçla Fransa'nın, 11.062 araçla İtalya'nın, 10.079 araçla Birleşik Krallığın, 9.633 araçla Hollanda'nın, 5.372 araçla İspanya'nın, 5.035 araçla ise Belçika'nın izlediği; anılan ülkelerin nihai varış noktaları kapsamında ön plana çıktığı,

- 2013 yılı karayolu ithal taşımalarında; 70.216 araç ile taşıma gerçekleştirilen Almanya'yı, 11.384 araçla İtalya'nın, 6.824 araçla Fransa'nın, 6.503 araçla Hollanda'nın, 3.350 araçla Birleşik Krallığın, 3.094 araçla ise Belçika'nın, 2.893 araçla İspanya'nın izlediği; anılan ülkelerin taşıma başlangıç noktaları kapsamında ön plana çıktığı,

- Türk araçlarının Ro-Ro kullanım yüzdesinin yabancı araçlara oranla çok daha yüksek olduğu,

- 2013 yılı içerisinde; AB'ye yönelik hizmet veren; Pendik/Haydarpaşa-Trieste, Ambarlı-Trieste, Çeşme-Trieste, Mersin-Trieste, Tekirdağ-Trieste ve Ambarlı-Toulon hatları olmak üzere toplam 6 hattın ihraç yönlü karayolu taşımalarının %48'ine, ithal yönlü karayolu taşımalarının %53'üne; Birleşik Krallık'ta dahil olmak üzere aralarında Norveç, İsveç ve Danimarka gibi Kuzey Avrupa ülkelerin yapılan karayolu taşımalarına da hizmet verdiği, en yüksek Ro-Ro kullanım yüzdesinin İtalya'ya (%75 ihraç, %82 ithal)) yapılan taşımalarda görüldüğü,

- Ton bazında ihraç yönlü (123.649x19,17) 2.370.351 ton, ithal yönlü (108.903x19,17) 2.087.670 yükün denizyoluna aktarım ve Ro-Ro hatlarında taşınma potansiyeli bulunduğu,

- Boş araç taşımalarının da dikkate alınması durumunda yukarıda ifade edilen taşınabilecek araç adedi miktarlarının daha da yüksek olabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

Çalışmanın uygulama bölümünde ayrıca; Türkiye Çekirdek Ağının TEN-T Çekirdek Ağına eklemelenmesine, doğu-batı taşıma hatlarının geliştirilmesine ve/veya çeşitlendirilmesine, karayolundan denizyoluna yük aktarımına, CO₂ gaz salınımının azaltılmasına imkân sağlayacağı değerlendirilen Ro-Ro taşımacılığına hizmet verebilecek Türkiye Çekirdek Ağ Limanları ile TEN-T Çekirdek Ağ Koridorları üzerinde yer alan, demiryolu bağlantısı olan, geri saha bağlantıları kapsamında Batı ve Kuzey Avrupa ülkelerine ulaşım imkân sağlayabilecek AB Çekirdek Limanları arasındaki hatlar belirlenmiştir.

Bu çerçevede; Deniz Otoyolları konseptine uygun olarak, çalışmada önerilen Türkiye Çekirdek Ağ Limanları (Ambarlı, Mersin, Tuzla, İzmir, İstanbul, Antalya, Bandırma ve Gemlik) ile TEN-T Çekirdek Ağ Koridorları üzerinde yer alan AB Çekirdek Ağ Limanları (Marseille, Barcelona, Genova, Valencia ve Cartagena) arasında yeni Ro-Ro hatları tesis edilebileceği öngörülmüştür. Diğer mali harcama kalemlerinden (gemi satın alınması/kiralanması, amortisman giderleri) bağımsız olarak yapılan kabuller çerçevesinde; toplam 40 hat üzerinden yapılan maliyet/gelir analiz çalışmasında; 15 kts servis hızı ile çalışacak 2760 lanemeter yükleme alanına sahip

bir Ro-Ro gemisinin hâlihazırda Türkiye-AB arasında yapılan Ro-Ro taşımacılığı navlun ücretleri ortalamasında bir fiyatla Treyler taşınması durumunda;

- 1.998 dolar ile 3.104 dolar arasında belirlenecek treyler taşıma ücretleri ile yıllık bazda ise 2.089 adet ile 3.347 adet arasında treylerin taşınması durumunda maliyet/gelir dengesinin sağlanabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

- 40 hat için ortalama yıllık maliyet 6.559.078 dolar, sefer bazında taşınması gereken treyler miktarı 61 adet, yıllık bazda taşınması gereken treyler miktarı ortalama 2.579 adet, treyler başına ortalama gidiş/dönüş ücreti ise 2.569 dolar olarak hesaplanmıştır.

Deniz Otoyolları konseptine uygun, TEN-T Rehber İlkeleri ile belirlenen amaçlara hizmet edebilecek anılan 40 hattan bir veya birkaçında yapılabilecek yeni Ro-Ro taşımalarının; hattın/hatların tüm lojistik bileşenlerin uygun olmasına ve taşıma şirketlerine maliyet açısından uygun alternatif sunulmasına bağlı olarak talep göreceği bilinmektedir. Bununla birlikte; hatların Portekiz, İspanya, Fransa, İtalya, Almanya, Bileşik Krallık, Belçika, Hollanda, Danimarka, Norveç, İsveç ve Lüksemburg'a yönelik olarak; 2013 yılı verileri kapsamında karayolu kullanan ihracat yönlü 123.649 adet araca, ithal yönlü 108.903 araca hizmet verebileceği bu çerçevede taşınması gerekli en az treyler miktarını yakalayabileceği öngörüsü geliştirilmiştir.

Tez çalışmasının; AB içerisinde deniz ulaştırması ile ilgili çalışmaların takip edilmesi, Deniz Otoyolları uygulamasının usul ve esaslarının anlaşılması, Türkiye'nin deniz ulaştırması ile ilgili politikaları ve alt yapı yatırımları kapsamında strateji geliştirmesi, özel sektörün yakın gelecek planlaması açısından fayda sağlayacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca çalışmanın; önümüzdeki dönemde Trans Avrupa Ulaştırma Ağları müktesebatı kapsamında yapılacak değerlendirmelere katkı sağlaması, AB müktesebatı ve destekleyici politika araçları ile uyumlu yeni deniz ulaştırma bağlantılarının, Deniz Otoyollarının geliştirilmesi ve geliştirilmesini teşvik edecek uygulamaların hayata geçirilmesi açısından yararlı olabileceği düşünülmektedir.

6.2. Öneriler

Türkiye AB üyesi olması durumunda Trans Avrupa Ağları müktesebatı kapsamında yer alan uygulamaları kendi ulaştırma altyapısı için de yürürlüğe koymak zorunda kalacaktır. Diğer taraftan; AB'ye üye olmasa dahi ihracat/ithalatının büyük bir bölümünü AB ülkeleri ile yapan Türkiye dış ticaretinin ve ulaştırma sektörünün bu alandaki uygulamalardan etkilenmesi kaçınılmaz olacaktır. Bu çerçevede; AB'nin ulaştırma ve ulaştırma alt yapı politikaları ve gelecek dönem planlamalarının yakından takip edilmesi, bu alanda kamu ve özel sektörde farkındalık yaratılmasına önem atfedilmelidir

AB ulaştırma alanında politika dokümanları ile ilgili ön hazırlık çalışmaları kapsamında sektör paydaşları, kamuoyu, ilgili kurum ve kuruluşlar yanında ilgili sivil toplum örgütleri ile danışma süreci gerçekleştirmektedir. Bazı durumlarda karar alma süreçlerini teşkil ettiği uzman grupları çalışmaları ile şekillendirmektedir. Bu çerçevede; sektörün ve ilgili kurumlarımızın danışma süreçlerine ve uzman grubu çalışmalarına mümkün olduğu takdirde katılım ve katkı sağlaması, yönlendirmeye çalışmasının gerekli olduğu düşünülmektedir.

Önümüzdeki dönemde; alınan tedbirler ve uygulamaya konulan programlar çerçevesinde; AB içerisinde ve AB ile yapılan dış ticarete karayolu ulaştırmasının payının azalması/alatılması gerekmektedir. AB ülkelere ve AB ülkeleri üzerinden erişim sağlanan kıta Avrupasında yer alan ülkelere ilişkin ithalat/ihracat taşımalarının karayolu ile yapılması uzun vadede sürdürülebilir olmayacaktır. Türkiye'nin AB uygulamaları kapsamında; özellikle karayolu taşımaya alternatif olarak intermodal ve kombine taşıma sistemlerini geliştirmesi gerekmektedir. Taşımalarda; denizyolu bağlantıları ile karayolu kullanım mesafesinin azaltılması ve/veya daha çok tercih edilebilir şekilde denizyolu-demiryolu taşımalarının kullanılmasına ilişkin planlamalar yapılmalı, gerekli tedbirler alınmalıdır.

AB'ye karayolu ile yapılan ithal/ihraç taşımalarının Ro-Ro ve konteynır hatlarına kaydırılması özendirilmelidir. KMDT taşımalarımızda çok düşük bir orana sahip olan Ro-Ro taşımacılığı ise gerek AB, gerek Türkiye açısından KMDT bazında en önemli güzergâhın Akdeniz Limanları arasındaki güzergâhlar olduğu gözönünde bulundurularak geliştirilmelidir.

Türkiye'nin önümüzdeki dönemde AB üyesi olacağı öngörüsü ile düşünüldüğünde; denizyolu ulaştırması ve limanlar özelinde; Türkiye ulaştırma altyapısının geliştirilmesi amacıyla alınacak tedbirlerde/planlamalarda (Örneğin; 2030 yılında kadar Çekirdek Ağ limanlarının demiryolu bağlantılarının sağlanması, Çekirdek Ağ limanlarının alternatif yakıt sistemleri ile donatılması), hangi Türkiye limanlarının ilgili mali destek programlarından yararlanabileceğinin belirlenmesinde veya Deniz Otoyolları kapsamında hangi AB-Türkiye limanları arasında yeni deniz ulaştırma güzergâhlarının tesis edilebileceğinin, hangi AB-Türkiye limanları arasındaki mevcut hatların geliştirilebileceğinin öngörülmesi açısından benzeri çalışmalar yapılmalı, çalıştaylar düzenlenmeli, bu alanda farkındalık yaratılmalıdır.

Türkiye liman ve deniz ulaştırma politikalarının Trans Avrupa Ağları Rehber İlkeleri de dikkate alınarak şekillendirilmesi, limanların ve geri saha bağlantılarının TEN-T Rehber İlkeleri Kapsamlı Ağ ve Çekirdek Ağ Deniz Ulaştırması öncelikleri paralelinde geliştirilmesinin gerek AB üyeliğine hazırlık, gerekse diğer AB limanları ile rekabet kapsamında fayda sağlayacağı düşünülmektedir.

TEN-T Rehber İlkeleri; Kapsamlı Ağ Limanlarının belirlenmesine ilişkin kriterlerde EUROSTAT istatistiki verilerine atıf yapmakta, anılan verileri dikkate almaktadır. Türkiye limanları yük/yolcu taşıma istatistiklerinin EUROSTAT veri setine doğru şekilde yansıtılması; AB tarafından yapılacak değerlendirmeler için de önem taşımaktadır. Türkiye hâlihazırda gönüllülük esasına göre limanlara ilişkin istatistiki verilerini EUROSTAT ile paylaşmaktadır. Bununla birlikte veriler; paylaşılması sonrasında da kontrol edilmeli/gerektiğinde güncellenmeli, isim benzerliği, yeni tesis edilen liman başkanlıklarının gösterilmesi ve/veya sehven yapılan girişlerin düzeltilmesi yoluna gidilmelidir. İstatistiki verilerin limanların sınıflandırılmasına ilişkin değerlendirmelerin temelini oluşturduğu göz önünde bulundurduğunda; özel sektör/kamu limanlarımıza da istatistiki verilerin doğru ve detaylı olarak bildirilmesinde gerekli hassasiyetin gösterilmesi açısından önemli bir görev düştüğü düşünülmektedir.

Limanlarımız ile ilgili istatistiklerin AB normları ile uyumlu olarak tutulması yanında, bu bilgilerin EUROSTAT ile paylaşılmaya devam edilmesinin, AB tarafından yapılan/yaptırılan proje çalışmalarında anılan bilgilere ulaşılabilir olmasının ülkemiz potansiyelinin doğru atıflarla doğru değerlendirilmesine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

TEN-T Rehber İlkeleri kapsamında; AB Komisyonunun Kapsamlı Ağ ve Çekirdek Ağ listelerinde değişiklik yapma, iki yıl üst üste yük/yolcu elleçleme kriter eşik değerlerini karşılayan limanları Kapsamlı Ağ/Çekirdek Ağ Limanları listesine alma ve son altı yıl yük/yolcu elleçleme ortalamasının kriter eşik değerlerinin altında kalması durumunda limanları Kapsamlı Ağ/Çekirdek Ağ Limanları listesinden çıkarma yetkisi bulunmaktadır. Bu kapsamda; ilk aşamada EUROSTAT veri bankasında yer alan liman istatistiklerimizin güncellenmesinin, müteakiben AB Komisyonuna kurumsal bazda müracaat ile çalışma çerçevesinde ulaşılan sonuçlarda göz önünde bulundurularak, TEN-T Rehber İlkeleri 3 no.lu ekinde yer verilen Türkiye Yol Gösterici Haritalarının Kapsamlı Ağ Limanları özelinde güncellenmesinin teklif edilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. Benzer şekilde; her yıl önceki yıl gerçekleştirmeleri kapsamında yapılacak yeni hesaplamalarla Türkiye limanlarının güncel durumlarının takip edilmesinin gerektiği düşünülmektedir.

Türkiye'nin ilgili kurumlarının; yeni TEN-T Rehber İlkeleri çerçevesinde; Türkiye Çekirdek Ağının belirlenmesi amacıyla yeni bir çalışma yapmasının gerekli olduğu kıymetlendirilmektedir.

Türkiye'de Deniz Otoyollarının gelişiminin teşvik edilmesinin AB müktesebatı ile uyumlu bir hedef olarak ele alınmasının, AB'nin Deniz Otoyolları Proje koordinatörü ile işbirliği yapılarak bu alanda Türkiye'nin imkân ve kabiliyetlerinin tanıtılmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Türkiye'de Deniz Otoyolları ile ilgili olarak yeterli bilinç oluşturulması, özel sektörün deniz ulaştırması için önemli fırsatlar sunan/sunacak uygulama konusunda bilgilendirilmesi önem taşımaktadır. Örnek proje incelemeleri kapsamında AB'de üniversitelerin Deniz Otoyolları kapsamında endüstri ihtiyaçlarına cevap verebilecek bir eğitim programı geliştirmeye çalıştıkları görülmüştür. Üniversitelerimizin de benzer bir program üzerinde çalışması veya var olan proje içerisinde yer almasının özel sektörün eğitimi ve Deniz Otoyollarının tanıtımı kapsamında fayda sağlayacağı düşünülmektedir.

Deniz Otoyolları Ortak Menfaat projelerinin nihai aşamada Komisyona AB üye ülkeleri tarafından kurumsal bazda teklif edilmesi nedeniyle; Türkiye'de de kurumsal yapıda bu alandaki çalışmaları (proje teklif usul ve esaslarının açıklanması, proje teklif çağrıları için yönlendirme yapılması, alınan proje tekliflerinin kriterlere ve

planlamalara uygunluğunun incelenmesi vb.) yapacak bir birim oluşturulması veya bu görevin mevcut kurumlarımızdan birine tevdi edilmesinin faydalı olacağı kıymetlendirilmektedir.

Türkiye'nin gerek AB aday ülke statüsünde (mali destek almasa dahi) Deniz Otoyolları projeleri içinde yer alabilmek, diğer AB ülkeleri ile birlikte geliştirebileceği projeler için avantaj sağlamak, AB üyesi olduğunda da yeterli tecrübe ve bilgi birikimine erişmiş olarak program desteklerinden yararlanması amacıyla Bütünleşik Avrupa Birlik Programına üye olması gerektiği değerlendirilmektedir.

Deniz Otoyollarının Türkiye'nin AB'ye üye olması sonrasında Türkiye ile AB üyesi olmayan 3'üncü ülkeler ile denizyolu bağlantılarının geliştirilmesi için de kullanılabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Bu çerçevede; Türkiye'nin Karadeniz Ekonomik İşbirliği çerçevesinde Deniz Otoyolları tesis edilmesine ilişkin Mutabakat Muhtırasının tarafı olduğu dikkate alınarak Karadeniz Deniz Otoyollarının geliştirilmesi çalışmalarında AB uygulamalarına paralel olarak Kapsamlı Ağ ve Çekirdek Ağ kriterlerine uygun limanlarımızın projelerde yer almasının sağlanması, bu sayede anılan limanların Karadeniz ülkeleri ile AB arasındaki taşımalardan aktarma limanları olarak da pay almasına çalışılmalıdır.

AB'ye üyesi olması durumunda; Türkiye'nin Kapsamlı Ağ ve Çekirdek Ağ Limanlarının geri saha bağlantılarının geliştirilmesi, denizyolu ulaştırmasına hizmet sağlayan lojistik köyler, lojistik platformlar, bilgi teknolojileri ve lojistik yönetim sistemleri ile ilgili projelerin de Deniz Otoyolları kapsamında mali destek alması yönünde çalışmalar yapılmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

AB TEN-T politikası ve gelişim öncelikleri kapsamında; devam eden liman ve Deniz Otoyolları projeleri de gözönünde bulundurulduğunda; gelecek dönemde AB ithal ve ihraç yüklerinin elleçlenmesinde AB Çekirdek Ağ giriş çıkış limanlarının ön plana çıkacağı değerlendirilmektedir. Bu anlamda; Akdeniz Çekirdek Ağ limanlarının (Köstence, Pire, Kıbrıs, Adriyatik Limanları, İtalya Batı limanları vb.) desteklenmesinin anılan limanlara Türkiye limanları ile rekabette avantaj sağlayacağı göz önünde bulundurulmalı, planlamalarda dikkate alınmalıdır.

Önümüzdeki dönemde Engelsiz Avrupa Deniz Alanı hedefinin hayata geçirilebilmesi durumunda; AB ülkeleri arasında yapılan deniz ulaştırmasında formalitelerin ve

bürokratik engellerin ortadan kaldırılmasının nihai varış noktası bir AB ülkesi olan transit taşımalarda AB limanlarının daha fazla kullanılmasını da beraberinde getireceği düşünülmektedir. Bu anlamda; AB çevre denizlerinde yer alan Türkiye limanlarının nihai varış noktası bir AB Limanı olan taşımalar için aktarma yük elleçleme potansiyelinin azalabileceği planlamalarda göz önünde bulundurulmalıdır.

Trieste limanı AB'ye yapılan Ro-Ro taşımalarının %59'una hizmet vermektedir. 2013 yılı itibariyle sadece iki AB limanına (Trieste ve Toulon) Ro-Ro taşıması yapılmaktadır. Ro-Ro taşımalarında nihai varış noktalarının batı ve kuzey Avrupa ülkeleri ile var olan karayolu taşımalarımızın denizyoluna aktarımını sağlayarak, karayolundaki tıkanıklıkların giderilmesinin ve kıta Avrupası içerisindeki CO₂ salınımının azaltacak yeni varış noktalarıyla çeşitlendirilmesinin önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Tek Avrupa Ulaştırma Alanı İçin Yol Haritası Beyaz Kitap ile ortaya konan; AB içerisinde 2030 yılına kadar 300 km'den daha uzağa taşınan yüklerin %30 oranında denizyoluna ve demiryoluna aktarılması, bu oranın 2050 yılında %50'nin üzerine çıkarılması hedefi çerçevesinde; yeni Ro-Ro hatlarının demiryolu bağlantısı olan veya 2030 yılına kadar demiryolu bağlantılarının sağlanması öngörülen Çekirdek Ağ limanları ile tesis edilmesinin anılan hatlara talebi artıracığı düşünülmektedir.

Türkiye ile AB ülkeleri arasında tesis edilecek yeni Ro-Ro hatlarında; Deniz Otoyolları uygulamaları göz önünde bulundurulmalı, Çekirdek Ağ limanlarına yönelik hat tesis edilmesi imkânı araştırılmalı, ilgili AB üyesi ülke ve kurumları nezdinde girişimde bulunularak hattın Deniz Otoyolları kapsamında AB ilgili kurumları ve mali destek programları çerçevesinde desteklenmesi imkânı aranmalıdır.

Yeni hat tesisinde; Karadeniz Ekonomik İşbirliği Deniz Otoyollarının, Türkiye-AB limanları arasındaki Deniz Otoyolları ile AB-MEDA Deniz Otoyollarına ortak limanlar kullanılarak bağlanması hususu üzerinde durulmalı, bu kapsamda; Türkiye ve bölge ülkelerinden Afrika Ülkelerine yapılan taşımalarda anılan hatların kullanılması imkânı artırılmalıdır.

KAYNAKLAR

- AB Bakanlığı** (t.y.). *Temel AB Terimleri No:10*. T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı. Erişim 20 Ocak 2015, http://www.ab.gov.tr/files/rehber/10_rehber.pdf
- AB Bakanlığı** (2013a). *Avrupa Birliği Bakanlığı Katılım Müzakereleri*. Erişim 22 Kasım 2013, <http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=37>
- AB Bakanlığı** (2013b). *Katılım Politikası Başkanlığı 2008 yılı Ulusal Programı*. Erişim 15 Eylül 2013, http://ab.gov.tr/files/UlusalProgram/UlusalProgram_2008/Tr/pdf/iv_21_transavrupaaglari.pdf
- AB Bakanlığı** (2014a). *AB Programları Hibeleri*. Erişim 12 Şubat 2014, <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=101&l=1>
- AB Bakanlığı** (2014b). *Türkiye – AB Mali İşbirliği*. Erişim 17 Şubat 2014, <http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=5>
- AB Bakanlığı** (2014c). *Fasıl 22 Bölgesel Politika ve Yapısal Araçların Koordinasyonu*. Erişim 05 Mart 2014, <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=87&l=1>
- AB Bakanlığı** (2014d). *Avrupa Birliği Bakanlığı, Fasıl 22 Bölgesel Politika ve Yapısal Araçların Koordinasyonu*. Erişim 05 Mart 2014, <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=87&l=1>
- AB Bakanlığı** (2015a). *Avrupa Birliği Bakanlığı, Fasıl 21 Trans Avrupa Ağları*. Erişim 05 Mart 2015, <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=86&l=1>
- AB Türkiye Delegasyonu** (2011). *Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu*. Erişim 11 Aralık 2011, <http://www.avrupainfo.tr/DelegasyonPortal.html>
- AB Türkiye Delegasyonu** (2014a). *Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu Avrupa-Bilgi Kaynakları-Terimler Sözlüğü*. Erişim 14 Eylül 2014, http://avrupa.info.tr/tr/bilgi-kaynaklari/terimler-soezluegue.html?tx_ttnews%5Bglossaryindex%5D=Y&cHash=653b8595068f124bb145b2bbad3fc265
- AB Türkiye Delegasyonu** (2014b). *Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu AB Mali Desteği Öncelikler Nelerdir?*. Erişim 04 Mayıs 2014, <http://www.avrupa.info.tr/tr/ab-mali-destegi.html>
- AREM** (2014). T.C. İçişleri Bakanlığı Araştırma ve Etütler Merkezi. 75 Avrupa Kenti Yaşam Kalitesi Algılama Anketi. Erişim 15 Aralık 2014, <http://www.arem.gov.tr/Arem/defaultarem.aspx?icerik=52>
- Baird, A. J.** (2007). The economics of Motorways of the Sea. *Marit. Pol. Mgmt*, 34 (4), 287-310
- Bakanoğlu, S.** (2008). *TRACECA Projesinin Değerlendirilmesi ve Karadeniz-Hazar Taşıma Hatları* (Yüksek Lisans Tezi) İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul

- BOZKURT E., ÖZCAN M. KÖKTAŞ A.** (2008). *Avrupa Birliği Hukuku*. Asil Yayın Dağıtım Ltd.Şti.
- BSEC** (2014). *Organization of the Black Sea Economic Cooperation Documents Legal Documents Agreement & MoUs*. Erişim 14 Kasım 2014, <http://www.bsec-organization.org/documents/Legal Documents/agreementmous/m4/Pages/m4.aspx>
- BSEC** (2014a). *Organization of the Black Sea Economic Cooperation. Areas of Cooperation Transport*. Erişim 14 Kasım 2014, <http://www.bsec-organization.org/aoc /Transport/Pages /Information .aspx>
- Capineri, C. ve Randelli, F.** (2007). Freight transportation flows: New trade regions and trade routes. *European Journal of Transport and Infrastructure Research* (2), s. 93-112.
- Casaca, A. C.** (2008). Motorway of the sea port requirements: the viewpoint of port authorities. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 11 (4), 279-294.
- Çetin, İ. B.** (2007). *Deniz Ticaretinin Gelişmesinde Ulaştırma Ağları İçin İlgi Analizleri Türkiye-Almanya-Çin Uygulaması*, (Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Ana Bilim Dalı, İzmir
- Çetinoğlu, H.** (2007). *Türkiye'nin Lojistik Kara Köprüsü Olarak Yapılandırılmasında Denizyolu Ulaştırmasının Rolü: Senaryo Yaklaşımı* (Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Ana Bilim Dalı, İzmir
- Declercq, E.** (2012) *9.th Motorways of the Sea Sub-Group Meeting presentations* [PowerPoint slides]. Erişim 12 Aralık 2012, <http://www.euromedtransport.eu>
- Denizcilik Müsteşarlığı.** (2009). *Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı (2009-2013)*. Erişim 10 Aralık 2013, <http://www.sp.gov.tr/tr/ stratejik-plan/s/255/Denizcilik+Mustesarligi+2009-2013>
- Dışişleri Bakanlığı** (2015). *T.C. Dışişleri Bakanlığı, Türkiye-AB İlişkileri*. Erişim 20 Şubat 2015, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-ab-iliskilerine-genel-bakis.tr.mfa>.
- DLH.** (2010). *Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu*. T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Yüksel Proje Uluslararası A.Ş. ve Belde Proje Danışmanlığı Tic.Ltd.Şti. Ortak Girişim, Eylül 2010,
- Doğan, T.** (2005). *An Analysis of the Pan-European Transport Network*, (A Thesis Submitted to the Graduate School of Sciences), Middle Technical University
- DPT.** (2006a). *IX. Kalkınma Planı Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu*. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı
- DPT.** (2006b). *Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013)*. Ankara. Devlet Planlama Teşkilatı

- DTGM.** (2012). *Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü 2012 Deniz Ticaret İstatistikleri Deniz Taşıtları Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri*. Ankara: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
- DTGM.** (2014). *Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Deniz Ticareti 2013 İstatistikleri Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri*. Ankara: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
- EC.** (1995). *COM (95) 317 Development of the Short Sea Shipping in Europe Prospects and Challenges*, Commission of the European Communities
- EC.** (1996). *Decision no 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport*, Official Journal L 228 , 09/09/1996 P. 0001 - 0104
- EC.** (1999). *COM(1999) 317 final, The Development of Short Sea Shipping in Europe: A Dynamic Alternative in a Sustainable Transport Chain Second Two-yearly Progress Report*, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Brussels. Erişim 21 Eylül 2013, http://ec.europa.eu/transport/maritime/ssss/doc/com_99_317_en_final.pdf
- EC.** (2001a). *COM (2001) 370 Final White Paper, European Transport Policy for 2010 Time to Decide*, Commission of the European Communities. Erişim 20 Kasım 2014, http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf
- EC.** (2001b). *Decision No 1346/2001/EC of the European Parliament and of the Council of 22 May 2001 amending Decision No 1692/96/EC as regards seaports, inland ports and intermodal terminals as well as project No 8 in Annex III*. Official Journal L 185 , 06/07/2001 P. 0001 - 0036
- EC.** (2003a). *Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on the development of a Euro Mediterranean transport network in agreement with Mr Patten, COM/2003/0376 final*, European Commission. Erişim <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52003DC0376&qid=1435579042906>
- EC.** (2003b). *Regulation (EC) No 1382/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 on the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system (Marco Polo Programme)*. Official Journal L 196 , 02/08/2003 P. 0001 - 0006
- EC.** (2004). *Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network*, Official Journal OJ L 167, 30.4.2004, p. 1–38
- EC.** (2005). *Pan-European Transport Corridors and Areas Status Report, Final Report Developments and Activities between 1994 and 2003, Forecast until 2010, Project No TREN/B2/26/2004*, European Commission DG Energy and Transport

- EC. (2006a). *COM(2006) 620 final, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament on the preparation of the Tampere Euro-Mediterranean Foreign Affairs Ministers Conference*, Commission of the European Communities. Erişim <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2006:0620:FIN>
EUR-Lex - 52006DC0620 - EN
- EC. (2006b). *Regulation (EC) No 1692/2006 establishing the second 'Marco Polo' programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system (Marco Polo II) repealing Regulation (EC) No 1382/2003*, Official Journal of the European Union, OJ L 328, 24.11.2006, p. 1–13
- EC. (2006c). *European Commission Euro Mediterranean Transport Project Mediterranean Transport Infrastructure Network Technical Note 24 - MEDA Traffic Flow Model*, Europe Aid/ME8/AIDCO/2001/10195-02 Dar Al Handasah Consultants, January 2006.
- EC. (2007a). *COM (2007) 32 Communication from the Commission to the Council and the European Parliament Extension of the Major Trans European Transport Axes to the Neighbouring Countries Guidelines for Transport in Europe and Neighbouring Countries*. Eurolex Document 52007DC0032. Erişim 10 Ekim 2013, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2007:0032:FIN>
- EC. (2007b). *Regulation (EC) No 680/2007 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2007 laying down general rules for the granting of Community financial aid in the field of the trans-European transport and energy networks*, the European Parliament and the Council. Official Journal of the European Union OJ L 162, 22.6.2007, p. 1–10
- EC. (2009a). *Regulation (EC) No 923/2009 of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 amending Regulation (EC) No 1692/2006 establishing the second 'Marco Polo' programme for the granting of Community financial assistance*, Official Journal of the European Union OJ L 266, 9.10.2009, p. 1–10
- EC. (2009b). *COM/2009/008 Strategic Goals and Recommendations for the EU's Maritime Transport Policy Until 2018, Communication From the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions*, European Commission. Eurolex Document 52009DC0008. Erişim 15 Kasım 2013, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52009DC0008>
- EC. (2009c). *Directive 2009/42/EC the European Parliament and the Council of 6 May 2009 on statistical returns in respect of carriage of goods and passengers by sea*, the European Parliament and the Council. Official Journal of the European Union OJ L 141, 6.6.2009, p. 29–47
- EC. (2011a). *COM(2011) 650 final/2 vol 24/33 annex to the proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union Guidelines for the development of the trans-European transport network*, 19 December 2011, European Commission

- EC. (2011b). *COM (2011)144 final, White Paper Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient system*, European Commission, Brussels. Eurolex Document 52011DC0144. Erişim 12 Ocak 2014, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1435581097595&uri=CELEX:52011DC0144>.
- EC. (2011c). *Commission Staff Working Document The New Trans-European Transport Network Policy Planning and Implementation Issues, SEC(2011) 101 final*, Commission of the European Communities, Brussels. Erişim 14 Aralık 2013, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/sec/2011/0101/COM_SEC\(2011\)0101_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/sec/2011/0101/COM_SEC(2011)0101_EN.pdf)
- EC. (2011d). *COM (2011) 650 final/2 Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union Guidelines for the development of the trans-European transport network*, 19 December 2011, European Commission, Brussels. Erişim 17 Mart 2013, http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:c1b41ba4-899b-441b-88a8-5ea3d30e87b5.0003.03/DOC_2&format=PDF
- EC. (2011e). *C(2011) 2529 final Commission Decision of 5.4.2011 on the financial assistance for proposals for actions submitted in the 2010 selection procedure in the Union programme, "improving the environmental performance of the freight transport system"*, European Commission. Erişim 28 Ekim 2013, http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/files/about/in-law/call10_projects_en.pdf
- EC. (2012a). *Council of The European Union Draft Regulation on Guidelines for the development of the trans-European transport network - maps of the comprehensive and the core networks*, erişim 10 Nisan 2012, http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/en/trans/129080.pdf
- EC. (2012b). *Council of the European Union, Interinstitutional File:2011/0294 (COD), 28 March 2012 8047/12 ADD 24 Addendum to outcome of proceedings*, Council of the European Union, Brussels
- EC. (2012c). *Council of the European Union, Interinstitutional File:2011/0294 (COD) 28 March 2012 8047/12 ADD 32 Addendum to outcome of proceedings*, Council of the European Union, Brussels.
- EC. (2013a). *Marco Polo II Programme - Frequently Asked Questions (FAQ)*. Erişim 18 Kasım 2013, http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/files/calls/docs/faq/faq_mp_programme_updated_for_call2013_july2013.pdf
- EC. (2013b). *SWD(2013) 542 final Commission Staff Working Document The Planning methodology for the trans-European transport network (TEN-T) Accompanying the document Communication from the Commission Building the Transport Core Network: Core Network Corridors and Connecting Europe Facility*, European Commission. 7.1.2014. Brussels. Erişim 25 Mart 2014, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SWD:2013:0542:FIN:EN:PDF>

- EC.** (2013c). *European Commission Transport Marco Polo Marco Polo in action: Projects selected for funding as a result of the 2012 selection procedure under the "Marco Polo II" Regulation 1692/2006 as amended by Regulation 923/2009.* Erişim 22 Kasım 2013, http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/files/calls/docs/2012/26_successful_applications.pdf
- EC.** (2013d). *COM (2013) 278 final Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions the Marco Polo Programme - Results and Outlook,* European Commission, 14 Mayıs 2013, Brussels. Eurolex Document 52013DC0278. Erişim 27 Haziran 2014, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2013:0278:FIN>
- EC.** (2014a). *European Commission Transport, Marco Polo Motorways of the Sea Actions Motorways of the Sea Success Stories.* Erişim 15 Ağustos 2014, http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/files/success-stories/motorways_of_the_sea_ro_ro_past_france_en.pdf
- EC.** (2014b). *European Commission Transport, Marco Polo in Action Modal Shift Success Stories.* Erişim 25 Ağustos 2014, http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/files/success-stories/modal_shift_marocco_seaways_en.pdf
- EC.** (2014c). *European Commission Transport, Marco Polo in Action Modal Shift Success Stories.* Erişim 29 Ağustos 2014, http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/files/success-stories/modal_shift_refeer_express_en.pdf
- EC.** (2014d). *European Commission Transport, Marco Polo in Action Modal Shift Success Stories.* Erişim 01 Eylül 2014, http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/files/success-stories/modal_shift_cgk_en.pdf
- EC.** (2014e). *C(2014) 1921 final Commission Implementing Decision of 26.03.2014 establishing a Multi-Annual Work Programme 2014 for financial assistance in the field of Connecting Europe Facility (CEF)-Transport sector for the period 2014-2020,* 26 Mart 2013, European Commission. Erişim 17 Eylül 2014, http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/project-funding/doc/c_2014_1921_f1_commission_implementing_decision_en_v5_p1_762738.pdf
- EC.** (2014f). *European Commission Regional Policy Information Sources. Regional Policy Info regio.* Erişim 17 Kasım 2014, http://ec.europa.eu/regional_policy/glossary/espon_en.cfm
- ENPI.** (2014). *EU Neighbourhood Info Centre, an ENPI Project.* Erişim 14 Haziran 2014, http://www.enpi-info.eu/mainmed.php?id=41&id_type=10
- ESPON.** (2006). *European Spatial Planning Observation Network, Mapping the Structure of European Territory,* Seminar Espoo, 14/15 November 2006.

- ESPON.** (2011). *ESPON 2013 Database LUZ specifications (Urban Audit 2004) Technical Report March 2011*. Erişim 10 Kasım 2014, http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_ScientificPlatform/espondatabase2013.html
- EU.** (2010). *Decision No 661/2010/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on Union Guidelines for the development of the trans-European transport network (recast)*, 5.8.2010, Official Journal of the European Union, OJ L 204, 5.8.2010, p. 1–129
- EU.** (2013a). *Regulation (EU) No 1316/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 establishing the Connecting Europe Facility, amending Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulations (EC) No 680/2007 and (EC) No 67/2010*, Official Journal of the European Union, OJ L 348, 20.12.2013, p. 129–171
- EU.** (2013b). *Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU*, European Parliament and The Council of the European Union, OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128
- EuroMed.** (2005). *Blue Paper Towards an Integrated Euro-Mediterranean Transport System, Transport Policies and Priorities Commonly Agreed by MEDA Partners*, November 2005, EuroMed Transport Project – Main Contract
- EuroMed.** (2007a). *EuroMed Transport Project, Library & Archive Publications : Studies, Reports, Infrastructure Network*. Erişim 05 Ocak 2015, http://www.euromedtransport.eu/En/corridors-detailed-infrastructure-figures_128_13_11#?
- EuroMed.** (2007b). *Turkey and Motorways of the Sea MEDAMoS Project Turkey Report April 2007*, EuropeAid/121468/C/SV/Multi. April 2007, BCEOM, Cope Trans, TLS Europe, IDOM, Ernst&Young, ACE
- EuroMed.** (2013). *EuroMed Transport Project, Towards a Mediterranean Transport Network*. Erişim 15 Ekim 2013, <http://www.euromedtransport.eu/Fr/image.php?id=460>
- EUROSTAT.** (2009). *European Commission Eurostat Transport Statistics in Focus 58/2009, In 2007, EU-27 Short Sea Shipping continued growing but at a slower rate*. Erişim 09 Eylül 2013, <http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistics-in-focus/-/KS-SF-09-058>
- EUROSTAT.** (2013). *European Commission Eurostat, Extra EU27 Trade Since 2000 By Mode of Transport (HS2-HS4) [DS-043327]*. Erişim 02 aralık 2013, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
- EUROSTAT.** (2014a). *European Commission Eurostat, Maritime transport statistics - short sea shipping of goods*. Erişim 12 Aralık 2014, http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods

- EUROSTAT.** (2014b). *European Commission Eurostat, SSS of goods by reporting country and sea region of partner ports in 2012 (gross weight of goods in Mio tonnes)*. Erişim 13 Aralık 2014, [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:SSS_of_goods_by_reporting_country_and_sea_region_of_partner_ports_in_2012_\(gross_weight_of_goods_in_Mio_tonnes\).png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:SSS_of_goods_by_reporting_country_and_sea_region_of_partner_ports_in_2012_(gross_weight_of_goods_in_Mio_tonnes).png)
- EUROSTAT.** (2014c). *European Commission Eurostat, SSS of goods by reporting country and type of cargo in 2012 (gross weight of goods in Mio tonnes)*. Erişim 18 Aralık 2014, [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:SSS_of_goods_by_reporting_country_and_type_of_cargo_in_2012_\(gross_weight_of_goods_in_Mio_tonnes\).PNG#filehistory](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:SSS_of_goods_by_reporting_country_and_type_of_cargo_in_2012_(gross_weight_of_goods_in_Mio_tonnes).PNG#filehistory)
- EUROSTAT.** (2014d). *European Commission Eurostat, Short Sea Shipping - Country level - Gross weight of goods transported to/from main ports, by type of cargo [mar_sg_am_cwk]*. Erişim 25 Aralık 2014, adres http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_sg_am_cwk&lang=en
- EUROSTAT.** (2014e). *European Commission Eurostat Short Sea Shipping - Country level - Gross weight of goods transported to/from main ports, by sea region of partner ports [mar_sg_am_cws]*. Erişim 13 Aralık 2014, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_sg_am_cws&lang=en
- EUROSTAT.** (2014f). *European Commission Eurostat Maritime transport - Goods - Annual data - Main ports - Detailed data for Turkey [mar_go_am_tr]*. Erişim 19 Aralık 2014, <http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do>
- EUROSTAT.** (2015a). *European Commission Eurostat Maritime transport (mar) Reference Metadata in Euro SDMX Metadata Structure (ESMS)*. Erişim 13 Ocak 2015, http://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/mar_esms.htm
- EUROSTAT.** (2015b). *European Commission Eurostat Maritime transport - Passengers - Annual data - All ports - by direction [mar_pa_aa]*. Erişim 06 Ocak 2015, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_pa_aa&lang=en
- EUROSTAT.** (2015c). *European Commission Eurostat Database. Maritime transport-Goods-gross weight-annual data main ports-one detail table for each reporting country-by direction, partner entity, type of cargo and nationality of registration of vessels.mar_go_am_detl*. Erişim 14 Ocak 2015, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
- EUROSTAT.** (2015d). *Eurostat, the Statistical Office of the European Union: Urban audit (urb) Reference Metadata in Euro SDMX Metadata Structure (ESMS)*. Erişim 17 Ocak 2015, http://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/urb_esms.htm
- GÜLER, N. ve SAĞ, O. K.** (2004). The impact of European Union's port policies on maritime transport. *5th IAMU Conference, Australian Maritime College*. 2004, Tasmania, Australia

- HLG.** (2003). *European Commission Mobility and Transport, High Level Group on the Trans-European Transport Network Report*, 27 June 2003. Erişim 17 Kasım 2012, http://ec.europa.eu/ten/transport/revision/hlg/2003_report_kvm_en.pdf
- HLG.** (2005). *European Commission Networks for Peace and Development Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions*. Report from the High Level Group chaired by Loyola de Palacio. November 2005.
- ILGIN, S.** (2008) *Deniz Hukuku-I, Deniz Kamu Hukuku*. Deniz Harp Okulu Yayını, 2008, İstanbul
- INEA.** (2013a). *European Commission The Innovation and Networks Executive Agency, Motorways of the Sea One Stop Help Desk*. Erişim 21 Eylül 2013, <http://inea.ec.europa.eu/en/mos/faq/faq.htm>
- INEA.** (2013b). *European Commission The Innovation&Networks Executive Agency, Priority Project 21 Motorways of the Sea*. Erişim 14 Aralık 2013, http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_21/priority_project_21.htm
- INEA.** (2013c). *European Commission The Innovation&Networks Executive Agency, 2011-EU-21004-S*. Erişim 11 Aralık 2013, http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/multi_country/2011-eu-21004-s.htm
- INEA.** (2014a). *European Commission The Innovation&Networks Executive Agency, Motorways of the Sea One Stop Help Desk, TEN-T funding*. Erişim 11 Ocak 2014, http://inea.ec.europa.eu/en/mos/mos_financial_support/ten-t_funding/ten-t_funding_01.htm
- INEA.** (2014b). *European Commission Innovation&Networks Executive Agency, 2011-EU-21009-M IBUK – intermodal corridor*. Erişim 01 Haziran 2014, http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/multi_country/2011-eu-21009-m.htm
- INEA.** (2014c). *European Commission Innovation&Networks Executive Agency, 2011-EU-21001-M Adriatic Motorways of the Sea (ADRIAMOS)*. Erişim 10 Mayıs 2014, http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/multi_country/2011-eu-21001-m.htm
- INEA.** (2014d). *European Commission Innovation and Networks Executive Agency Last Marco Polo II Call finances 27 projects*. Erişim 25 Eylül 2014, http://inea.ec.europa.eu/download/marco_polo/marco_polo_award_decision_2013_smaller.pdf
- INEA.** (2014e). *European Commission Innovation and Networks Executive Agency 2014 CEF Transport Call FAQ*. Erişim 06 Ocak 2015, http://inea.ec.europa.eu/en/cef/cef_transport/apply_for_funding/2014-cef-transport-call-faq.htm
- ISIC.** (2005). *European Commission Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC) Final Report Promotion of intermodal transport*, 21 November 2005. (D. F. Ralf Fiedler, C. R. (Nestear), C. V. Giuseppe Siciliano,

- M. L. Walter Vassallo, & K. E. Peter Wolters, Dü). Erişim 21 Kasım 2012, http://ec.europa.eu/transport/logistics/consultations/doc/2006_03_31_logistics_consultation_task_f_en.pdf
- İSTFIX.** (2015). *Istanbul Freight Index*. Erişim 06 Ocak 2015, <http://www.istfix.com/Content.php?ContentID=1232>
- İTÜ.** (2005). *Ulaştırma Ana Planı Stratejisi*. Ulaştırma ve Ulaşım Araçları UYG-AR Merkezi, İstanbul Teknik Üniversitesi
- Johnson, D. ve Turner, C.** (1997). *Trans-European Networks: The Political Economy of Integrating Europe's Infrastructure*, 46-47, London: Macmillan Press
- Kalkınma Bakanlığı** (2013a). *T.C. Kalkınma Bakanlığı Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018*. Erişim 10 Aralık 2013, <http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/content.aspx?list=8661bcf7%2D9da5%2D4ecb%2Da190%2Dfd4aadbacc02&ID=12&ContentTypeId=0x0100B6043AD55C311E41A48571E65B9E1AD1>
- Kalkınma Bakanlığı** (2013b). *T.C. Kalkınma Bakanlığı, Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması* (SEGE-2011), Ankara
- Kırval, Levent** (2009) Free Movement of Services (and the liberalisation of maritime service sector) in the European Union (EU): Limits of institutional steps from above, *Constanta Maritime University Anals*, Year X, Vol.12, 69-82
- Lowe, D.** (2005). *Intermodal Freight Transport*, Elsevier Butterworth-Heinemann
- MEDA MoS Project.** (2010). *MEDAMoS Motorways of the Sea Ports*, Egis Bceom International in association with IDOM, Copetrans, ACE
- Marinevesseltraffic** (2014). *Sea Distance Calculator, Ships & Cargo Tracking*. Retrived December 12, 2014, from <http://www.marinevesseltraffic.com/2013/07/distance-calculator.html>
- Menéndez, L. G. ve Valero, M. F.** (2009). European Common Transport Policy and Short-Sea Shipping: Empirical Evidence Based on Modal Choice Models. *Transport Reviews*, 29 (2), 239-259
- Mesa, J.C.P., Lorente, J.J.C. ve Andujar, J.A.S.**(2010). Feasibility Study for a Motorway of the Sea (MoS) between Spain and France: Application to the Transportation of Perishable Cargo. *Transport Reviews* , 30 (4), 451–471
- Nestear** (2006). *Mediterranean and Trans European Networks for Transport*, NESTEAR, 2006.
- Newton, S., Kawabata, Y., Maurer, H., Pearman, A., van Meijeren, J., ve de Jong, G.** (2010). *Ports and Their Connections Within the TEN-T Final Report*, December 2010, EC DG TREN Reference R20100255/31126000/HMA/RLO, Zoetermeer, NEA
- Notteboom T. ve Rodrigue J.P.** (2009). The future of containerization: perspectives from maritime and inland freight distribution, *GeoJournal*, 74, 7–22

- Notteboom, T. E.** (2010). Concentration and formation of multi-port gateway regions in the European container port system: an update. *Journal of Transport Geography* 18, 567-583
- Oliverira, L. V.** (2009). *European Coordinator Priority Project 21 Motorways of the Sea, Annual Activity Report, September 2008-June 2009*, Brussels
- Özen, C.** (2007). *Avrupa Birliğine Giriş Sürecinde Avrupa Denizcilik Politikaları ve Türkiye'nin Uyumunu* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Özer, D.** (2010). *Türkiye'de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler*, Dokuz Eylül Üniversitesi yayınları, İzmir.
- PAIXAO, A. ve MARLOW, P.** (2005). The competitiveness of short sea shipping in multimodal logistics supply chains: service attributes, *Marit.Pol.Mgmt.*, 32 (4), 363-382
- Port of Venice** (2014). *Port of Venice*. Retrived April 4, 2014, from <https://www.port.venice.it/en/new-motorways-of-the-seas-terminal.html-9>
- Psaraftis, H.** (2005). EU port policy: where do we go from here? *Maritime Economics & Logistics*, 7, 73-82
- Rees, J. H.** (2005). Procurement and Financing of Motorways in Europe-Trans-European Networks: EU Infrastructure Proposals, *Research in Transportation Economics*, volume 15,67-73
- Resmi Gazete** (2011). *Resmî Gazete*, 27872, 12 Mart 2011.
- Saygılı, M. S.** (2012). *Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığının Deniz Ekonomisindeki Yeri Dünya ve Türkiye Uygulamaları* (Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı
- Sicheschmidt, H.** (1999). The EU programme "trans-European networks"-a critical assessment, *Transport Policy* 6, 169-181
- TBMM.** (2014). *Türkiye Büyük Millet Meclisi, Geçmiş Dönem Kanun Tasarıları Sonuç Formu*. Erişim 14 Aralık 2014, http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tasari_teklif_gd.sorgu_yonlendirme
- TEN-T EA.** (2012). *Trans-European Transport Networks Executive Agency*. Retrived January 20, 2012, from http://tentea.ec.europa.eu/images/maps/progress_report_may2010ongoing_projects_20100527_big.jpg
- TENtec.** (2014). *European Commission, DGMOVE Mobility and Transport, Trans European Transport Network TENtec*. Retrived April, 15 2014, from http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentecportal/-site/maps_upload/09_01_2014SchematicA0_EUcorridor_map_outline.d.pdf
- TENtec.** (2015). *European Commission, DGMOVE Mobility and Transport, Trans European Transport Network TENtec, GIS Dynamic Maps*. Retrived January 15, 2015, from <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/main.jsp>

- TINA.** (2007). *The National Pre-accession Financial Assistance Programme for Turkey 2003 Technical Assistance to Transportation Infrastructure Needs Assessment for Turkey Final Report*, Contract Number:TR 0306.01/01, TINA Turkey Joint Venture led by TINA Vienna Transport Strategies Ges.m.b.H. Vienna, 2 May 2007 (final submission)
- Tina Vienna (2011).** *TINA VIENNA*. Retrieved November 11, 2011, from www.tinavienna.at
- TRACECA.** (2009). *Improvement of Maritime Links between TRACECA and TENs Corridors Bulgaria, Georgia, Romania, Turkey, Ukraine. Maritime Links TRACECA-TEN Final Report*. Consortium Project Team: Royal Haskoning (NL), NEA (NL) and BCEOM (F)
- TRACECA.** (2011). *TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği 2011 Yılı Faaliyet Raporu*. Ankara: Ulaştırma Bakanlığı
- TRACECA.** (2014). *Routes GIS Database Maps Downloads*. Erişim 17 Ekim 2014, adres http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/58jh/expert_group_model_gis/turkey_07_11_2011_300dpi.png
- TÜİK.** (2014). *Türkiye İstatistik Kurumu İstatistiksel Tablolar ve Dinamik Sorgulama Nüfus Büyüklüğü Yaş ve Cinsiyet Yapısı Yıllara Göre İl Nüfusları*. Erişim 25 Aralık 2014, http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1059
- UDHB.** (2013). *T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Stratejik Plan*. Erişim 10 Aralık 2014, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/stratejikplan/20090612_170301_204_1_64.pdf
- UDHB.** (2014). *T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği Deniz Ulaştırması*. Erişim 05 Aralık 2014, <http://www.traceca.org.tr/>
- UNECE.** (2001). *Terminology on Combined Transport*. United Nations, New York and Geneva: the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and the European Commission (EC).
- Ulaştırma Bakanlığı** (2007). *T.C. Ulaştırma Bakanlığı Ulaştırma Operasyonel Programı* (CCI No: 2007 TR 16 I PO 002), Eylül 2007, Ankara: Ulaştırma Bakanlığı. Erişim 5 Aralık 2011, <http://op.ubak.gov.tr>
- UND** (2014a). *Uluslararası Nakliyeciler Derneği İstatistikler*. Erişim 01 Haziran 2014, <http://www.und.org.tr/tr/76/istatistikler>
- UND** (2014b). *Uluslararası Nakliyeciler Derneği 2013 Yılı Sektör Değerlendirmeleri Konulu Basın Toplantısı*. Erişim 24 Ocak 2014, <http://www.und.org.tr/tr/14610/2014-und-icin-hedef-ve-stratejilerin-eylemlere-gecirilecegi-bir-yil-olacak->,
- U.N.** (2015) *U.N. Ro-Ro İşletmeleri*. Erişim 18 Ocak 2015, <http://www.unroro.com.tr/TR/LINES/fiyat.asp>

- Yaman, S.** (2008). Trans-Avrupa Ulaşım Şebekelerinin (TEN-T) Gelişimi Kapsamında Türkiye'de Yürütülen Çalışmalar. *Dış İşleri Bakanlığı, Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi*, Sayı XXXIV, s. 34-48
- Yıldırım A. ve Şimşek H.** (2008). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Seçkin Yayıncılık, Ankara
- Yiğit, D.** (2008). *Avrupa Birliği'nin Akdeniz politikasının gelişimi*. (Doktora tezi). Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrupa Birliği ve Uluslararası Ekonomik İlişkiler Ana Bilim Dalı, Ankara
- Zeybek, H.** (2007). *Ulaşım Sektöründe Intermodalite ve Lojistik Alanındaki Gelişmeler ve Türkiye'ye Yansımaları*. (Doktora tezi) Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Ankara

EKLER

- EK A:** AB limanları yük elleçleme hesapları/eşik değer hesaplamaları.
EK B: Türkiye limanları yük elleçleme hesaplamaları.
EK C: AB ülkeleri ve Norveç'e yapılan yüklü araç ithal/ihraç taşımaları.
EK D: Sefer maliyet/gelir analiz tabloları.

EK A : AB limanları yük elleçleme hesapları/eşik değer hesaplamaları.

Çizelge A.1 : AB Tüm limanlar yük elleçleme miktarı hesaplamaları.
(EUROSTAT, 2015c) verilerinden oluşturulmuştur.

		2009	2010	2011	2012	2013
BELÇİKA	Toplam	201.658	226.329	230.894	222.436	226.624
	Liquid Bulk	48.794	50.575	56.042	53.847	67.116
	Dry Bulk	32.162	39.812	38.505	37.955	32.631
	Large	83.460	96.172	95.834	92.554	90.843
	Ro-Ro Self	6.835	7.657	7.537	7.330	5.671
	Ro-Ro	16.313	16.004	15.169	15.156	15.163
	Bulk Toplam	80.956	90.387	94.547	91.802	99.747
	Non Bulk Toplam	106.608	119.833	118.540	115.040	111.677
BULGARİSTAN		2009	2010	2011	2012	2013
	Toplam	21.893	22.946	25.130	25.877	28.841
	Liquid Bulk	10.398	10.141	10.439	11.472	12.253
	Dry Bulk	8.305	9.149	10.440	9.686	11.616
	Large	1.345	1.513	1.718	1.886	1.947
	Ro-Ro Self	17	23	11	12	14
	Ro-Ro	74	124	108	175	178
	Bulk Toplam	18.703	19.290	20.879	21.158	23.869
	Non Bulk Toplam	1.436	1.660	1.837	2.073	2.139
DANİMARKA		2009	2010	2011	2012	2013
	Toplam	75.735	73.648	77.048	73.062	74.500
	Liquid Bulk	25.374	22.818	21.965	20.834	20.807
	Dry Bulk	23.479	21.497	24.872	22.568	23.876
	Large	4.592	5.174	5.296	5.108	5.228
	Ro-Ro Self	15.710	16.718	16.914	16.595	16.863
	Ro-Ro	3.542	3.686	3.831	3.621	3.481
	Bulk Toplam	48.853	44.315	46.837	43.402	44.683
	Non Bulk Toplam	23.844	25.578	26.041	25.324	25.572
ALMANYA		2009	2010	2011	2012	2013
	Toplam	255.038	267.174	287.535	290.360	294.498
	Liquid Bulk	57.549	50.900	47.909	44.955	46.800
	Dry Bulk	54.347	59.905	62.003	62.660	67.543
	Large	97.584	106.537	125.439	127.372	128.991
	Ro-Ro Self	19.277	21.122	23.547	23.999	24.644
	Ro-Ro	11.776	13.138	14.009	12.800	12.159
	Bulk Toplam	111.896	110.805	109.912	107.615	114.343
	Non Bulk Toplam	128.637	140.797	162.995	164.171	165.794

Çizelge A.1 (Devam) : AB Tüm limanlar yük elleçleme miktarı hesaplamaları.
(EUROSTAT, 2015c) verilerinden oluşturulmuştur.

		2009	2010	2011	2012	2013
ESTONYA	Toplam	34.410	43.599	45.624	40.342	39.298
	Liquid Bulk	23.182	29.068	31.302	26.284	25.549
	Dry Bulk	4.699	6.468	5.139	5.309	4.540
	Large	1.187	1.297	1.527	1.642	1.777
	Ro-Ro Self	6	2.849	3.017	3.210	3.139
	Ro-Ro	0	688	674	632	604
	Bulk Toplam	27.881	35.536	36.441	31.593	30.089
	Non Bulk Toplam	1.193	4.834	5.218	5.484	5.520
İRLANDA		2009	2010	2011	2012	2013
	Toplam	39.956	43.187	43.540	44.681	44.745
	Liquid Bulk	11.046	11.405	11.349	11.511	10.438
	Dry Bulk	10.673	12.630	13.364	1.450	15.494
	Large	6.606	6.323	6.117	6.507	6.159
	Ro-Ro Self	6.770	5.992	5.843	5.502	5.406
	Ro-Ro	4.161	6.264	6.223	6.103	6.739
	Bulk Toplam	21.719	24.035	24.713	12.961	25.932
	Non Bulk Toplam	17.537	18.579	18.183	18.112	18.304
YUNANİSTAN		2009	2010	2011	2012	2013
	Toplam	93.517	91.222	95.165	114.327	119.758
	Liquid Bulk	44.671	42.455	39.724	46.065	46.871
	Dry Bulk	22.353	21.161	17.653	18.857	19.366
	Large	7.699	10.196	20.611	32.272	36.998
	Ro-Ro Self	11.605	11.114	10.611	10.456	9.795
	Ro-Ro	2.889	2.183	2.413	2.391	3.010
	Bulk Toplam	67.024	63.616	57.377	64.922	66.237
	Non Bulk Toplam	22.193	23.493	33.635	45.119	49.803
İSPANYA		2009	2010	2011	2012	2013
	Toplam	334.772	345.689	372.333	392.670	377.549
	Liquid Bulk	133.780	135.325	137.840	142.313	141.040
	Dry Bulk	75.603	74.156	79.377	89.181	81.157
	Large	96.532	104.825	121.505	126.521	119.415
	Ro-Ro Self	6.608	7.295	8.238	7.648	8.048
	Ro-Ro	4.871	4.700	4.633	5.726	6.105
	Bulk Toplam	209.383	209.481	217.217	231.494	222.197
	Non Bulk Toplam	108.011	116.820	134.376	139.895	133.568

Çizelge A.1 (Devam) : AB Tüm limanlar yük elleçleme miktarı hesaplamaları.
(EUROSTAT, 2015c) verilerinden oluşturulmuştur.

		2009	2010	2011	2012	2013
FRANSA	Toplam	301.696	304.422	307.900	291.921	297.553
	Liquid Bulk	159.267	149.970	154.277	137.070	128.363
	Dry Bulk	63.506	76.869	72.518	68.669	56.064
	Large	32.838	34.160	34.242	32.860	16.724
	Ro-Ro Self	27.710	22.462	24.907	26.479	27.791
	Ro-Ro	3.080	3.324	2.006	1.726	1.657
	Bulk Toplam	222.773	226.839	226.795	205.739	184.427
	Non Bulk Toplam	63.628	59.946	61.155	61.065	46.172
		2009	2010	2011	2012	2013
İTALYA	Toplam	395.368	403.995	402.058	388.491	371.417
	Liquid Bulk	177.342	185.345	176.850	168.936	164.382
	Dry Bulk	97.619	62.716	71.354	69.543	58.161
	Large	70.809	73.913	69.059	70.453	71.915
	Ro-Ro Self	14.456	34.954	34.085	31.726	34.638
	Ro-Ro	15.564	17.353	21.801	21.722	17.890
	Bulk Toplam	274.961	248.061	248.204	238.479	222.543
	Non Bulk Toplam	100.829	126.220	124.945	123.901	124.443
		2009	2010	2011	2012	2013
GÜNEY KIBRIS	Toplam	6.770	6.954	6.564	6.236	7.172
	Liquid Bulk	2.653	2.875	2.616	2.561	2.840
	Dry Bulk	1.473	1.370	1.340	1.398	2.270
	Large	1.968	1.932	1.992	1.876	1.747
	Ro-Ro Self	88	87	75	42	36
	Ro-Ro	122	200	128	94	87
	Bulk Toplam	4.126	4.245	3.956	3.959	5.110
	Non Bulk Toplam	2.178	2.219	2.195	2.012	1.870
		2009	2010	2011	2012	2013
LETONYA	Toplam	58.569	57.060	65.394	70.990	65.513
	Liquid Bulk	23.903	20.727	23.206	24.205	22.138
	Dry Bulk	27.283	26.494	31.602	35.226	33.129
	Large	1.826	2.599	3.123	3.656	3.957
	Ro-Ro Self	1.504	1.595	2.109	2.369	2.407
	Ro-Ro	144	122	294	305	304
	Bulk Toplam	51.186	47.221	54.808	59.431	55.267
	Non Bulk Toplam	3.474	4.316	5.526	6.330	6.668
		2009	2010	2011	2012	2013

Çizelge A.1 (Devam) : AB Tüm limanlar yük elleçleme miktarı hesaplamaları.
(EUROSTAT, 2015c) verilerinden oluşturulmuştur.

		2009	2010	2011	2012	2013
PORTEKİZ	Toplam	56.339	58.198	61.587	61.297	71.239
	Liquid Bulk	24.149	25.033	24.907	23.940	27.718
	Dry Bulk	17.725	16.177	16.394	16.458	16.632
	Large	11.123	12.061	14.677	15.093	19.717
	Ro-Ro Self	296	309	302	255	239
	Ro-Ro	50	16	5	5	49
	Bulk Toplam	41.874	41.210	41.301	40.398	44.350
	Non Bulk Toplam	11.469	12.386	14.984	15.353	20.005
ROMANYA		2009	2010	2011	2012	2013
	Toplam	35.160	36.528	37.489	38.427	42.512
	Liquid Bulk	11.258	9.804	10.167	9.334	9.964
	Dry Bulk	14.659	17.748	17.599	18.932	21.265
	Large	5.149	4.749	5.223	5.318	5.255
	Ro-Ro Self	83	156	138	379	231
	Ro-Ro	4	1	0	1	0
	Bulk Toplam	25.917	27.552	27.766	28.266	31.229
	Non Bulk Toplam	5.236	4.906	5.361	5.698	5.486
SLOVENYA		2009	2010	2011	2012	2013
	Toplam	13.322	14.591	16.198	16.907	17.184
	Liquid Bulk	2.676	2.763	2.784	3.078	2.907
	Dry Bulk	6.385	6.219	6.506	7.200	6.868
	Large	2.685	3.650	4.578	4.428	5.041
	Ro-Ro Self	10	412	647	677	684
	Ro-Ro	10	10	13	4	3
	Bulk Toplam	9.061	8.982	9.290	10.278	9.775
	Non Bulk Toplam	2.705	4.072	5.238	5.109	5.728
FİNLANDİYA		2009	2010	2011	2012	2013
	Toplam	85.537	98.587	103.910	96.412	98.169
	Liquid Bulk	29.110	29.911	31.224	31.414	32.249
	Dry Bulk	23.241	29.170	31.692	26.741	27.551
	Large	9.454	10.462	9.708	9.959	10.200
	Ro-Ro Self	6.080	7.362	7.359	7.354	7.534
	Ro-Ro	6.917	7.487	10.092	8.995	8.815
	Bulk Toplam	52.351	59.081	62.916	58.155	59.800
	Non Bulk Toplam	22.451	25.311	27.159	26.308	26.549

Çizelge A.1 (Devam) : AB Tüm limanlar yük elleçleme miktarı hesaplamaları.
(EUROSTAT, 2015c) verilerinden oluşturulmuştur.

		2009	2010	2011	2012	2013
LİTVANYA	Toplam	34.344	37.869	42.661	41.033	39.757
	Liquid Bulk	18.903	18.827	19.981	18.746	17.743
	Dry Bulk	9.677	11.773	14.511	14.064	14.034
	Large	2.310	2.889	3.460	3.557	3.712
	Ro-Ro Self	991	1.320	1.517	1.419	1.303
	Ro-Ro	868	1.216	1.341	1.500	1.525
	Bulk Toplam	28.580	30.600	34.492	32.810	31.777
	Non Bulk Toplam	4.169	5.425	6.318	6.476	6.540
MALTA		2009	2010	2011	2012	2013
	Toplam	3.369	3.796	3.345	3.326	3.101
	Liquid Bulk	1.660	2.098	1.661	1.511	1.255
	Dry Bulk	580	507	333	476	450
	Large	764	755	828	807	858
	Ro-Ro Self	11	10	138	151	149
	Ro-Ro	293	291	291	309	304
	Bulk Toplam	2.240	2.605	1.994	1.987	1.705
	Non Bulk Toplam	1.068	1.056	1.257	1.267	1.311
HOLLANDA		2009	2010	2011	2012	2013
	Toplam	482.061	537.722	532.662	549.563	548.299
	Liquid Bulk	245.418	264.810	250.314	272.808	261.990
	Dry Bulk	118.864	144.910	149.933	127.557	138.591
	Large	81.884	87.331	94.655	97.215	92.346
	Ro-Ro Self	13.304	14.075	5.641	8.192	7.065
	Ro-Ro	0	6	16.068	10.040	9.909
	Bulk Toplam	364.282	409.720	400.247	400.365	400.581
	Non Bulk Toplam	95.188	101.412	116.364	115.447	109.320
POLONYA		2009	2010	2011	2012	2013
	Toplam	44.631	58.878	57.081	57.902	63.202
	Liquid Bulk	12.594	17.896	14.432	13.890	14.396
	Dry Bulk	19.020	23.980	23.806	23.526	26.171
	Large	5.093	7.824	9.420	10.781	13.041
	Ro-Ro Self	3.883	4.862	5.141	5.238	5.487
	Ro-Ro	926	990	1.060	995	886
	Bulk Toplam	31.614	41.876	38.238	37.416	40.567
	Non Bulk Toplam	9.902	13.676	15.621	17.014	19.414

Çizelge A.1 (Devam) : AB Tüm limanlar yük elleçleme miktarı hesaplamaları.
(EUROSTAT, 2015c) verilerinden oluşturulmuştur.

		2009	2010	2011	2012	2013
İSVEÇ	Toplam	144.252	160.927	158.918	153.154	157.056
	Liquid Bulk	59.176	64.544	59.371	59.623	56.325
	Dry Bulk	21.711	26.142	25.622	23.647	24.908
	Large	10.302	12.540	13.675	13.520	12.668
	Ro-Ro Self	23.851	26.651	28.234	27.857	29.066
	Ro-Ro	14.482	16.198	16.068	14.504	13.620
	Bulk Toplam	80.887	90.686	84.993	83.270	81.233
	Non Bulk Toplam	48.635	55.389	57.977	55.881	55.354
BİRLEŞİK KRALLIK		2009	2010	2011	2012	2013
	Toplam	442.159	454.743	462.975	451.393	456.373
	Liquid Bulk	194.294	204.275	202.947	189.258	178.378
	Dry Bulk	95.049	91.917	98.148	105.785	115.894
	Large	50.957	55.136	56.197	53.559	55.300
	Ro-Ro Self	44.574	43.772	44.026	42.702	44.342
	Ro-Ro	40.420	42.741	43.562	41.734	41.300
	Bulk Toplam	289.343	296.192	301.095	295.043	294.272
	Non Bulk Toplam	135.951	141.649	143.785	137.995	140.942
HIRVATİSTAN		2009	2010	2011	2012	2013
	Toplam	19.102	19.033	16.485	14.839	14.591
	Liquid Bulk	8.343	7.946	6.648	6.363	6.464
	Dry Bulk	7.842	8.056	6.576	4.974	4.311
	Large	1.108	1.105	1.209	1.150	1.216
	Ro-Ro Self	593	612	556	767	595
	Ro-Ro	0	1	0	1	5
	Bulk Toplam	16.185	16.002	13.224	11.337	10.775
	Non Bulk Toplam	1.701	1.718	1.765	1.918	1.816

Çizelge A.2 : AB-28 yük elleçleme miktarı üzerinden eşik değer hesaplamaları.

AB-28	2009	2010	2011	2012	2013
Toplam	3.179.658	3.367.097	3.452.496	3.445.646	3.458.951
Bulk Toplam	2.081.795	2.148.337	2.157.242	2.111.880	2.100.508
Non Bulk Toplam	918.043	1.011.295	1.090.475	1.096.992	1.083.995
2009-2010-2011 Bulk Ortalama	2.129.125				
2010-2011-2012 Bulk Ortalama	2.139.153				
2011-2012-2013 Bulk Ortalama	2.123.210				
2009-2010-2011 Non-Bulk Ortalama	1.203.959				
2010-2011-2012 Non-Bulk Ortalama	1.282.593				
2011-2012-2013 Non-Bulk-Ortalama	1.329.154				

Çizelge A.3 : AB-27 yük elleçleme miktarı üzerinden eşik değer hesaplamaları.

AB-27	2009	2010	2011	2012	2013
Toplam	3.160.556	3.348.064	3.436.011	3.430.807	3.444.360
Bulk Toplam	2.065.610	2.132.335	2.144.018	2.100.543	2.089.733
Non Bulk Toplam	1.094.946	1.215.729	1.291.993	1.330.264	1.354.627
2009-2010-2011 Bulk Ortalama	2.113.988				
2010-2011-2012 Bulk Ortalama	2.125.632				
2011-2012-2013 Bulk Ortalama	2.111.431				
2009-2010-2011 Non-Bulk Ortalama	1.094.946				
2010-2011-2012 Non-Bulk Ortalama	1.279.329				
2011-2012-2013 Non-Bulk Ortalama	1.325.628				

EK B : Türkiye limanları yük elleçleme hesaplamaları.

Çizelge B.1 : Türkiye limanları eşik değer hesaplamaları. EUROSTAT (2014f) verilerinden oluşturulmuştur.

		2012 (x1000 ton)	2013 (x1000 ton)
TÜRKİYE	Toplam	355.486	357.093
	Sıvı Dökme Yük Toplam	117.143	105.962
	Kuru Dökme Yük Toplam	139.700	143.535
	Dökme Yük Toplam	256.843	249.497
	Diğer Yükler Toplam	98.643	107.596
ALİAĞA	Toplam	42.585	39.512
	Sıvı Dökme Yük Toplam	20.941	18.943
	Kuru Dökme Yük Toplam	15.332	13.955
	Dökme Yük Toplam	36.273	32.898
	Diğer Yükler Toplam	6.312	6.614
AMBARLI	Toplam	35.641	39.157
	Sıvı Dökme Yük Toplam	2.750	2.663
	Kuru Dökme Yük Toplam	3.137	3.406
	Dökme Yük Toplam	5.887	6.069
	Diğer Yükler Toplam	29.754	33.088
ANTALYA	Toplam	6.899	7.250
	Sıvı Dökme Yük Toplam	1.591	1.715
	Kuru Dökme Yük Toplam	2.834	2.574
	Dökme Yük Toplam	4.425	4.289
	Diğer Yükler Toplam	2.474	2.961
BANDIRMA	Toplam	5.485	5.102
	Sıvı Dökme Yük Toplam	0	0
	Kuru Dökme Yük Toplam	3.247	3.194
	Dökme Yük Toplam	3.247	3.194
	Diğer Yükler Toplam	2.238	1.908
BARTIN	Toplam	1.309	1.779
	Sıvı Dökme Yük Toplam	22	9
	Kuru Dökme Yük Toplam	1.219	1.723
	Dökme Yük Toplam	1.241	3.511
	Diğer Yükler Toplam	68	47

Çizelge B.1 (Devam) : Türkiye limanları eşik değer hesaplamaları.
EUROSTAT (2014f) verilerinden oluşturulmuştur.

BOTAŞ	Toplam	61.226	56.086
	Sıvı Dökme Yük Toplam	52.363	47.677
	Kuru Dökme Yük Toplam	8.353	7.659
	Dökme Yük Toplam	60.716	55.336
	Diğer Yükler Toplam	510	750
ÇANAKKALE	Toplam	5.194	4.459
	Sıvı Dökme Yük Toplam	457	302
	Kuru Dökme Yük Toplam	4.716	4.129
	Dökme Yük Toplam	5.173	4.431
	Diğer Yükler Toplam	21	28
ÇEŞME	Toplam	827	970
	Sıvı Dökme Yük Toplam	24	25
	Kuru Dökme Yük Toplam	0	0
	Dökme Yük Toplam	24	25
	Diğer Yükler Toplam	803	945
GEMLİK	Toplam	12.724	12.018
	Sıvı Dökme Yük Toplam	212	182
	Kuru Dökme Yük Toplam	5.880	5.188
	Dökme Yük Toplam	6.092	5.370
	Diğer Yükler Toplam	6.632	6.648
GÜLLÜK	Toplam	4.456	4.526
	Sıvı Dökme Yük Toplam	0	0
	Kuru Dökme Yük Toplam	4.436	4.522
	Dökme Yük Toplam	4.436	4.522
	Diğer Yükler Toplam	20	4
İSKENDERUN HATAY	Toplam	28.596	31.126
	Sıvı Dökme Yük Toplam	909	824
	Kuru Dökme Yük Toplam	25.471	26.568
	Dökme Yük Toplam	26.380	27.392
	Diğer Yükler Toplam	2.216	3.734
İSTANBUL	Toplam	3.757	4.459
	Sıvı Dökme Yük Toplam	1.494	1.704
	Kuru Dökme Yük Toplam	47	953
	Dökme Yük Toplam	1.541	2.657
	Diğer Yükler Toplam	2.216	1.802

Çizelge B.1 (Devam) : Türkiye limanları eşik değer hesaplamaları.
EUROSTAT (2014f) verilerinden oluşturulmuştur.

İZMİR	Toplam	8.487	10.431
	Sıvı Dökme Yük Toplam	14	17
	Kuru Dökme Yük Toplam	1.712	2.192
	Dökme Yük Toplam	1.726	2.209
	Diğer Yükler Toplam	6.761	8.222
İZMİT	Toplam	60.559	60.660
	Sıvı Dökme Yük Toplam	24.142	21.988
	Kuru Dökme Yük Toplam	20.883	23.069
	Dökme Yük Toplam	45.025	45.057
	Diğer Yükler Toplam	15.534	15.603
KARA BİGA	Toplam	8.908	9.954
	Sıvı Dökme Yük Toplam	0	0
	Kuru Dökme Yük Toplam	8.868	9.933
	Dökme Yük Toplam	8.868	9.933
	Diğer Yükler Toplam	40	21
MARMARA ADASI	Toplam	1.471	2.293
	Sıvı Dökme Yük Toplam	1	1
	Kuru Dökme Yük Toplam	1.470	2.287
	Dökme Yük Toplam	1.471	2.288
	Diğer Yükler Toplam	0	5
MERSİN	Toplam	26.620	31.512
	Sıvı Dökme Yük Toplam	3.892	5.767
	Kuru Dökme Yük Toplam	5.144	5.689
	Dökme Yük Toplam	9.036	11.456
	Diğer Yükler Toplam	17.584	20.056
RİZE	Toplam	1.138	1.139
	Sıvı Dökme Yük Toplam	0	0
	Kuru Dökme Yük Toplam	1.128	1.139
	Dökme Yük Toplam	1.128	1.139
	Diğer Yükler Toplam	10	0
SAMSUN	Toplam	8.721	9.103
	Sıvı Dökme Yük Toplam	1.064	966
	Kuru Dökme Yük Toplam	6.699	6.759
	Dökme Yük Toplam	7.763	7.725
	Diğer Yükler Toplam	958	1.378
TEKİRDAĞ	Toplam	19.756	16.123
	Sıvı Dökme Yük Toplam	15.037	11.542
	Kuru Dökme Yük Toplam	3.510	3.558
	Dökme Yük Toplam	18.547	15.100
	Diğer Yükler Toplam	1.209	1.023

Çizelge B.1 (Devam) : Türkiye limanları eşik değer hesaplamaları.
EUROSTAT (2014f) verilerinden oluşturulmuştur.

TRABZON	Toplam	3.227	3.116
	Sıvı Dökme Yük Toplam	382	439
	Kuru Dökme Yük Toplam	2.310	2.401
	Dökme Yük Toplam	2.692	2.840
	Diğer Yükler Toplam	535	276
ÜNYE	Toplam	1.501	1.275
	Sıvı Dökme Yük Toplam	5	0
	Kuru Dökme Yük Toplam	1.485	1.264
	Dökme Yük Toplam	1.490	1.264
	Diğer Yükler Toplam	11	11
ZONGULDAK	Toplam	6.501	6.542
	Sıvı Dökme Yük Toplam	8	9
	Kuru Dökme Yük Toplam	5.894	5.776
	Dökme Yük Toplam	5.902	5.785
	Diğer Yükler Toplam	599	757
TÜRKİYE DİĞER LİMANLAR	Toplam	14.299	16.144
	Sıvı Dökme Yük Toplam	10	4
	Kuru Dökme Yük Toplam	10.902	12.630
	Dökme Yük Toplam	10.912	12.634
	Diğer Yükler Toplam	3.387	3.510

EK C : AB ülkeleri ve Norveç'e yapılan yüklü araç ithal/ihraç taşımaları.

Çizelge C.1 : AB ve Norveç'e yüklü Türk ihraç taşımaları.
(UND, 2014a)'dan uyarlanmıştır.

AB ÜLKELERİ VE NORVEÇ'E YÜKLÜ TÜRK ARAÇLARI İLE YAPILAN İHRAÇ TAŞIMALARI (ADET)					
	VARIŞ ÜLKESİ	2012	2013	Ro-Ro Kullanan Araç 2012	Ro-Ro Kullanan Araç 2013
1	ALMANYA	87.845	85.313	34.283	37.458
2	AVUSTURYA	6.901	6.668	1.868	2.039
3	BELÇİKA	8.085	7.895	3.937	4.337
4	BİRLEŞİK KRALLIK	17.060	16.981	7.350	8.497
5	BULGARİSTAN	12.317	11.926	15	3
6	ÇEK CUMHURİYETİ	3.688	3.305	266	496
7	DANİMARKA	2.272	2.064	326	299
8	ESTONYA	69	109	3	8
9	FİNLANDİYA	578	551	46	91
10	FRANSA	28.079	27.753	18.079	18.991
11	HIRVATİSTAN	1.686	1.391	41	40
12	HOLLANDA	12.006	10.610	3.238	2.917
13	İRLANDA	153	163	59	46
14	İSPANYA	8.143	10.485	4.805	7.120
15	İSVEÇ	4.644	4.721	461	1.310
16	İTALYA	37.699	40.473	28.791	32.294
17	LETONYA	168	173	17	2
18	LİTVANYA	456	553	25	25
19	LÜKSEMBURG	370	319	83	201
20	MACARİSTAN	3.209	3.589	121	263
21	NORVEÇ	789	855	91	178
22	POLONYA	9.804	9.180	1.041	1.743
23	PORTEKİZ	183	275	165	182
24	ROMANYA	28.116	23.792	1.412	8
25	SLOVAKYA	1.985	2.186	95	320
26	SLOVENYA	1.598	1.331	258	337
27	YUNANİSTAN	16.976	16.184	25	31
	TOPLAM	294.879	288.845	106.901	119.236

Çizelge C.2 : AB ve Norveç'ten yüklü Türk ithal taşımaları.
(UND, 2014a)'dan uyarlanmıştır.

AB ÜLKELERİ VE NORVEÇ'TEN YÜKLÜ TÜRK ARAÇLARI İLE YAPILAN İTHAL TAŞIMALARI (ADET)					
	YÜK ALINAN ÜLKE	2012	2013	Ro-Ro Kullanan Araç 2012	Ro-Ro Kullanan Araç 2013
1	ALMANYA	95.256	99.062	16.354	42.573
2	AVUSTURYA	6.301	4.361	838	904
3	BELÇİKA	3.981	4.561	1.135	2.506
4	BULGARİSTAN	6.823	6.469	0	0
5	ÇEK CUMHURİYETİ	1.789	2.151	56	75
6	DANİMARKA	939	886	33	85
7	ESTONYA	27	47	2	18
8	FİNLANDİYA	471	489	17	38
9	FRANSA	20.317	18.351	12.157	13.927
10	HIRVATİSTAN	382	483	16	7
11	HOLLANDA	4.215	5.546	584	1.540
12	BİRLEŞİK KRALLIK	6.023	5.405	1.718	2.683
13	İRLANDA	21	52	2	8
14	İSPANYA	5.345	6.673	3.080	4678
15	İSVEÇ	2.506	2.308	93	128
16	İTALYA	52.709	57.980	16.463	49.119
17	LETONYA	22	26	1	0
18	LİTVANYA	120	180	2	8
19	LÜKSEMBURG	177	417	31	377
20	MACARİSTAN	4.656	4.545	6	44
21	NORVEÇ	439	522	4	11
22	POLONYA	11.400	9.021	103	362
23	PORTEKİZ	95	227	45	140
24	ROMANYA	22.870	18.884	0	2
25	SLOVAKYA	3.483	3.714	2	12
26	SLOVENYA	4.746	3.754	19	19
27	YUNANİSTAN	11.985	11.164	23	30
	TOPLAM	267.098	267.278	52.784	119.294

Çizelge C.3 : AB ve Norveç’e yüklü yabancı ihraç taşımaları.
(UND, 2014a)’dan uyarlanmıştır.

AB ÜLKELERİ VE NORVEÇ’E YÜKLÜ YABANCI ARAÇLARI İLE YAPILAN İHRAÇ TAŞIMALARI (ADET)					
	VARIŞ ÜLKESİ	2012	2013	Ro-Ro Kullanan Araç 2012	Ro-Ro Kullanan Araç 2013
1	ALMANYA	10.589	13.131	366	412
2	AVUSTURYA	2.507	2.478	133	110
3	BELÇİKA	1.771	1.493	15	16
4	BULGARİSTAN	46.003	44.915	3	0
5	ÇEK CUMHURİYETİ	5.178	5.423	1	2
6	DANİMARKA	874	976	3	1
7	ESTONYA	542	785	2	6
8	FİNLANDİYA	383	375	0	1
9	FRANSA	6.450	6.106	2045	810
10	HIRVATİSTAN	1.099	1.074	2	2
11	HOLLANDA	1.861	1.948	30	8
12	BİRLEŞİK KRALLIK	1.634	1.631	41	36
13	İRLANDA	118	42	0	0
14	İSPANYA	2.730	2.068	321	61
15	İSVEÇ	315	473	0	25
16	İTALYA	2.982	3.349	290	466
17	LETONYA	393	512	0	2
18	LİTVANYA	1.535	1.426	5	12
19	LÜKSEMBURG	6	22	0	0
20	MACARİSTAN	4.305	4.718	0	3
21	NORVEÇ	80	96	1	1
22	POLONYA	9.742	10.167	3	24
23	PORTEKİZ	269	245	62	13
24	ROMANYA	16.422	19.903	4	4
25	SLOVAKYA	3.121	3.075	3	7
26	SLOVENYA	302	375	2	17
27	YUNANİSTAN	1.155	1.093	42	47
	TOPLAM	122.366	127.899	3.374	2.086

Çizelge C.4 : AB ve Norveç’e yüklü yabancı ithal taşımaları.
(UND, 2014a)’dan uyarlanmıştır.

AB ÜLKELERİ VE NORVEÇ’TEN YÜKLÜ YABANCI ARAÇLARI İLE YAPILAN İTHAL TAŞIMALARI (ADET)					
	YÜK ALINAN ÜLKE	2012	2013	Ro-Ro Kullanan Araç 2012	Ro-Ro Kullanan Araç 2013
1	ALMANYA	10.294	14.495	275	768
2	AVUSTURYA	3.410	3.350	205	766
3	BELÇİKA	936	1.069	13	30
4	BULGARİSTAN	36.098	35.598	1	1
5	ÇEK CUMHURİYETİ	3.915	4.867	0	4
6	DANİMARKA	247	355	0	0
7	ESTONYA	99	31	1	0
8	FİNLANDİYA	467	418	9	4
9	FRANSA	3.811	4.161	1.916	1.761
10	HIRVATİSTAN	229	340	0	0
11	HOLLANDA	1.912	2.567	16	70
12	BİRLEŞİK KRALLIK	518	651	40	23
13	İRLANDA	12	49	0	0
14	İSPANYA	1.711	1.171	335	273
15	İSVEÇ	327	514	2	7
16	İTALYA	4.716	5.046	417	2.523
17	LETONYA	73	85	0	0
18	LİTVANYA	181	184	0	2
19	LÜKSEMBURG	24	103	2	5
20	MACARİSTAN	9.084	8.655	0	10
21	NORVEÇ	38	33	1	1
22	POLONYA	10.523	9.679	22	57
23	PORTEKİZ	56	35	5	7
24	ROMANYA	15.226	18.747	0	0
25	SLOVAKYA	4.781	4.082	0	2
26	SLOVENYA	1.422	1.904	1	56
27	YUNANİSTAN	654	670	9	27
	TOPLAM	110.764	118.859	3.270	6.397

EK D : Sefer maliyet/gelir analiz tabloları.

Çizelge D.1 : Ortalama navlun hesaplaması.

MEVCUT RO-RO HATLARI	MESAFE (DZ. MİL)	MESAFE GİDİŞ DÖNÜŞ	TREYLER NAVLUN ÜCRETİ GİDİŞ/DÖNÜŞ (AVRO) (U.N.,2015)	TREYLER LANEMETER	MİL BASINA ÖDENEN NAVLUN AVRO	MİL BASINA ÖDENEN NAVLUN DOLAR	ÖDENEN NAVLUN MİL/LANEMETER (DOLAR)
PENDİK- TOULON	1.346,00	2.692,00	2.000,00	14,80	0,74	0,89	0,06
MERSİN- TRİESTE	1.323,00	2.646,00	1.750,00	14,80	0,66	0,79	0,05
TEKİRDAĞ- TRİESTE	1.095,00	2.190,00	1.750,00	14,80	0,79	0,95	0,06
PENDİK- TRİESTE	1.152,00	2.304,00	1.750,00	14,80	0,75	0,90	0,06
ÇEŞME- TRİESTE	937,00	1.874,00	1.500	14,80	0,80	0,96	0,06

Çizelge D.2 : Sefer maliyet analiz tabloları.

		AMBARLI MARSEILLE	AMBARLI BARCELONA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.360	1.460
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	2.720	2.920
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	181	194
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	44,00	41,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	92.900	99.400
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	112.900	119.400
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.967.600	4.895.400
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		149.820	159.021
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.592.080	6.519.880
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.415	2.593
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	898.514	964.581
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.534.612	39.547.826
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	62,00	61,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,67	16,40
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.729	2.514

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		AMBARLI GENOVA	AMBARLI VALENCIA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.273	1.538
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	2.546	3.076
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	169	205
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	47,00	39,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	86.900	104.900
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	106.900	124.900
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	5.024.300	4.871.100
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		141.463	166.553
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.648.780	6.495.580
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.261	2.731
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	841.035	1.016.114
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.528.666	39.628.428
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	62,00	60,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,67	16,13
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.940	2.378

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		AMBARLI CARTEGENA	MERSİN MARSEİLLE
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.566	1.541
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	3.132	3.082
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	208	205
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	39,00	39,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	106.400	104.900
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	126.400	124.900
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.929.600	4.871.100
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMEYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		168.053	166.553
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.554.080	6.495.580
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.781	2.737
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	1.034.612	1.018.096
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	40.349.882	39.705.727
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	60,00	60,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,13	16,13
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.356	2.373

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		MERSİN BARCELONA	MERSİN GENOVA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.642	1.455
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	3.284	2.910
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	218	194
	SEFER YÜKLEME BOŞALTIMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	37,00	41,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	111.400	99.400
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	131.400	119.400
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.861.800	4.895.400
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		175.304	159.021
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.486.280	6.519.880
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.916	2.584
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	1.084.823	961.278
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	40.138.467	39.412.388
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	60,00	61,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,13	16,40
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.224	2.523

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		MERSİN VALENCIA	MERSİN CARTEGENA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.719	1.748
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	3.438	3.496
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	229	233
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	35,00	35,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	116.900	118.900
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	136.900	138.900
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.791.500	4.861.500
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		183.313	185.313
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.415.980	6.485.980
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	3.053	3.104
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	1.135.695	1.154.855
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.749.331	40.419.913
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	60,00	59,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,13	15,86
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.101	2.089

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		İSTANBUL MARSEİLLE	İSTANBUL BARCELONA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.374	1.474
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	2.748	2.948
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	183	196
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	44,00	41,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	93.900	100.400
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	113.900	120.400
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	5.011.600	4.936.400
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		150.820	160.021
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.636.080	6.560.880
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.440	2.618
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	907.763	973.831
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.941.586	39.927.052
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	61,00	61,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,40	16,40
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.719	2.506

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		İSTANBUL GENOVA	İSTANBUL VALENCIA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.287	1.552
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	2.574	3.104
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	171	206
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	46,00	39,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	87.900	105.400
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	107.900	125.400
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.963.400	4.890.600
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		143.214	167.053
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.587.880	6.515.080
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.286	2.756
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	850.285	1.025.363
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.113.104	39.989.155
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	62,00	60,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,67	16,13
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.882	2.363

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		İSTANBUL CARTEGENA	TUZLA MARSEİLLE
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.580	1.378
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	3.160	2.756
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	210	183
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	38,00	44,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	107.400	93.900
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	127.400	113.900
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.841.200	5.011.600
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMEYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		170.149	150.820
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.465.680	6.636.080
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.806	2.447
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	1.043.862	910.406
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.666.747	40.057.865
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	60,00	61,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,13	16,40
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.304	2.711

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		TUZLA BARCELONA	TUZLA GENOVA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.479	1.292
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	2.958	2.584
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	197	172
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	41,00	46,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	100.900	88.400
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	120.900	108.400
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.956.900	4.986.400
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMEYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		160.521	143.714
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.581.380	6.610.880
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.627	2.295
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	977.134	853.588
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	40.062.489	39.265.058
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	61,00	62,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,40	16,67
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.505	2.881

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		TUZLA VALENCIA	TUZLA CARTEGENA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.556	1.585
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	3.112	3.170
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	207	211
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	39,00	38,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	105.900	107.900
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	125.900	127.900
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.910.100	4.860.200
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		167.553	170.649
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.534.580	6.484.680
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.763	2.815
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	1.028.006	1.047.165
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	40.092.220	39.792.275
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	60,00	60,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,13	16,13
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.364	2.303

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		BANDIRMA MARSEİLLE	BANDIRMA BARCELONA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.334	1.435
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	2.668	2.870
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	177	191
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	45,00	42,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	90.900	97.900
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	110.900	117.900
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.990.500	4.951.800
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		146.999	156.578
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.614.980	6.576.280
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.369	2.549
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	881.336	948.064
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.660.140	39.818.701
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	62,00	61,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,67	16,40
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.792	2.580

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		BANDIRMA GENOVA	BANDIRMA VALENCIA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.248	1.512
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	2.496	3.024
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	166	201
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	48,00	40,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	85.400	102.900
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	105.400	122.900
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	5.059.200	4.916.000
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		139.243	163.512
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.683.680	6.540.480
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.216	2.685
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	824.519	998.936
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.576.895	39.957.443
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	62,00	60,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,67	16,13
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	3.015	2.435

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		BANDIRMA CARTEGENA	ANTALYA MARSEİLLE
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.540	1.363
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	3.080	2.726
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	205	181
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	39,00	44,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	104.900	92.900
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	124.900	112.900
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.871.100	4.967.600
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		166.553	149.820
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.495.580	6.592.080
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.735	2.421
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	1.017.435	900.496
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.679.960	39.621.821
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	60,00	61,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,13	16,40
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.374	2.723

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		ANTALYA BARCELONA	ANTALYA GENOVA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.464	1.277
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	2.928	2.554
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	195	170
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	41,00	47,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	99.900	87.400
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	119.900	107.400
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.915.900	5.047.800
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		159.521	141.963
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.540.380	6.672.280
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.600	2.268
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	967.224	843.678
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.656.176	39.652.873
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞBAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	61,00	62,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞBAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,40	16,67
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.515	2.941

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		ANTALYA VALENCIA	ANTALYA CARTEGENA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.541	1.570
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	3.082	3.140
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	205	209
	SEFER YÜKLEME BOŞALTIMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	39,00	38,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	104.900	106.900
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	124.900	126.900
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.871.100	4.822.200
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		166.553	169.649
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.495.580	6.446.680
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.737	2.788
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	1.018.096	1.037.255
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.705.727	39.415.692
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	60,00	60,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,13	16,13
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.373	2.312

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		İZMİR MARSEİLLE	İZMİR BARCELONA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.212	1.312
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	2.424	2.624
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	161	174
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	49,00	46,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	82.900	89.400
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	102.900	109.400
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	5.042.100	5.032.400
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMEYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		136.052	144.714
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.666.580	6.656.880
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.153	2.330
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	800.734	866.802
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.235.989	39.872.877
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	63,00	62,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,94	16,67
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	3.097	2.856

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		İZMİR GENOVA	İZMİR VALENCIA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.125	1.390
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	2.250	2.780
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	150	185
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	52,00	43,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	77.400	94.900
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	97.400	114.900
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	5.064.800	4.940.700
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		128.640	152.678
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.689.280	6.565.180
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	1.998	2.469
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	743.256	918.334
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	38.649.312	39.488.365
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	64,00	61,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	17,20	16,40
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	3.347	2.659

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		İZMİR CARTEGENA	GEMLİK MARSEİLLE
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.418	1.373
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	2.836	2.746
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	189	183
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	42,00	44,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	96.900	93.900
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	116.900	113.900
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.909.800	5.011.600
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		155.578	150.820
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.534.280	6.636.080
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.518	2.438
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	936.833	907.103
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.346.982	39.912.517
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	61,00	61,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,40	16,40
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.594	2.721

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		GEMLİK BARCELONA	GEMLİK GENOVA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.474	1.287
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	2.948	2.574
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	196	171
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	41,00	46,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	100.400	87.900
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	120.400	107.900
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.936.400	4.963.400
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		160.021	143.214
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.560.880	6.587.880
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.618	2.286
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	973.831	850.285
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.927.052	39.113.104
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	61,00	62,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,40	16,67
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.506	2.882

Çizelge D.2 (Devam) : Sefer maliyet analiz tabloları.

		GEMLİK VALENCIA	GEMLİK CARTEGENA
SEFER BİLGİLERİ	GEMİ SAYISI	1	1
	MESAFE (MİL)	1.551	1.579
	SEFER MESAFESİ (MİL-GİDİŞ DÖNÜŞ)	3.102	3.158
	SEFER SÜRATİ	15	15
	SEFER SÜRESİ SAAT	206	210
	SEFER YÜKLEME BOŞALTMA	16	16
	YILLIK SEFER SAYISI	39,00	38,00
DEĞİŞKEN MALİYETLER	ANA MAKİNA YAKIT TÜKETİM (IFO 180-CST SAAT/TON)	1	1
	IFO 180-CST YAKIT FİYATI (TON/USD)	500	500
	JENERATÖR YAKIT TÜKETİM (MGO-SEFER/TON)	3	3
	MGO YAKIT FİYATI (TON/USD)	800	800
	SEFER YAKIT MALİYETİ (USD)	105.400	107.400
	SEFER ACENTE MASRAFLARI	20.000	20.000
	SEFER DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	125.400	127.400
	YILLIK DEĞİŞKEN MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	4.890.600	4.841.200
SABİT MALİYETLER	PERSONEL GİDERLERİ (Haftalık)	12.000	12.000
	MATERYAL GİDERLERİ (Haftalık)	1.900	1.900
	YEDEK PARÇA (Haftalık)	1.600	1.600
	HABERLEŞME GİDERLERİ (Haftalık)	500	500
	SİGORTA (Haftalık)	2.800	2.800
	BAKIM ONARIM GİDERLERİ (Haftalık)	2.100	2.100
	DİĞER (Yağ/Su) (Haftalık)	2.500	2.500
	OFİS GİDERLERİ (Haftalık)	5.000	5.000
	ÖNGÖRÜLEMİYEN (+%10)	2.840	2.840
	HAFTALIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	31.240	31.240
	YILLIK SABİT MALİYETLER TOPLAMI (DOLAR)	1.624.480	1.624.480
SEFER TOPLAM MALİYET (DOLAR)		167.053	170.149
YILLIK TOPLAM MALİYET (DOLAR)		6.515.080	6.465.680
GELİR ANALİZİ	GEMİ KAPASİTESİ (LANEMETER)	2.760	2.760
	TREYLER (LANEMETER)	14,80	14,80
	GEMİYE YÜKLENEBİLECEK TREYLER SAYISI	186	186
	SEFERDE TAŞINABİLECEK TREYLER SAYISI	372	372
	NAVLUN ORTALAMASI (LANEMETER/MİL/DOLAR)	0,06000	0,06000
	BİR TREYLER İÇİN NAVLUN (SEFER/DOLAR)	2.755	2.804
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA SEFER GELİRİ (DOLAR)	1.024.702	1.043.201
	%100 KAPASİTE KULLANIMINDA YILLIK GELİR (DOLAR)	39.963.389	39.641.641
GELİR/MALİYET DENGESİ	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI TREYLER SAYISI (ADET)	60,00	60,00
	SEFER MALİYET/GELİR BAŞABAŞ NOKTASI KAPASİTE KULLANIM YÜZDESİ (%)	16,13	16,13
	YILLIK TAŞINMASI GEREKLİ TREYLER SAYISI (ADET)	2.365	2.305

ÖZGEÇMİŞ

Ad-Soyad : Barış KARAMAN

Doğum Tarihi ve Yeri: 05.10.1975 / İzmir

E-posta : brskrmn@gmail.com

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 1996, Deniz Harp Okulu, Endüstri Mühendisliği
- **Yüksek lisans** : 2004, İTÜ, Deniz Ulaştırma Mühendisliği, Deniz Ulaştırma Mühendisliği