



Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu

2014

ISBN : 978-605-137-485-7

TOBB Yayın Sıra No: 2015/260

TOBB yayınları için ayrıntılı bilgi
Yayın Müdürlüğünden alınabilir.

Tel : +90 (312) 218 20 00

Faks : +90 (312) 219 20 64

İnternet: www.tobb.org.tr

TOBB yayınlarına tam metin ve ücretsiz olarak internetten ulaşabilirsiniz.

Sayfa Düzeni ve Baskı:

Mattek Matbaacılık Bas. Yay. Tan. San. Tic. Ltd. Şti.

Ağaçşleri Sanayi Sitesi 1354 Cad. 1362 Sokak No: 35 İvedik - ANKARA

Tel: 0.312 433 23 10 • Faks: 0.312.434 03 56

www.mattekmatbaa.com • info@mattekmatbaa.com

İçindekiler

ÖNSÖZ	5
1. Giriş	7
2. Sektörün Dış Piyasalardaki Durumu	9
2.1. Dünyada Mevcut Durum.....	9
2.2. Avrupa Birliği (AB)'de Mevcut Durum.....	12
3. Sektörün Türkiye Ekonomisindeki Yeri	15
4. Sektörün SWOT Analizi	37
4.1. Sektörün Güçlü Yanları.....	37
4.2. Sektörün Zayıf Yönleri.....	39
4.3. Fırsatlar.....	41
4.4. Tehditler.....	44
5. Yatırım Ortamının İyileştirilmesi ile Bölgesel Teşvik ve Yardımlar	47
5.1. IPA Bileşenleri.....	48
5.1.1. AB Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (IPA II) ve Ulaştırma Sektörü.....	49
5.2. Bölgesel Kalkınma Ajansları.....	53
6. Sektördeki Yeni Gelişmeler	63
6.1. Marmaray Projesi.....	63
6.2. Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun.....	63
6.3. Ticaretin Serbestleştirilmesinin Anayasası ("Bali Paketi").....	63
7. Sektörün Yapısal Sorunları ve Çözüm Yolları	65
7.1. Sektöre Yönelik Genel Beklentiler.....	65
7.2. Karayolu Taşımacılığı Sektörünün Sorunları.....	65
7.2.1. Türkiye Karayolu Taşımacılığı Sektörünün Performansı.....	66
7.2.2. Uluslararası Taşımalarda Karşılaşılan Ayrımcı Kısıtlamalar.....	68
7.2.4. Dünya Bankası "Türkiye-AB Gümrük Birliği Değerlendirmesi" Raporu....	75

7.2.5. Sektöre Giriş Kriterlerinin Yeniden Düzenlenmesi	78
7.2.6. Kontrol Noktalarında Özel Sektör ile İşbirliği	79
7.2.7. Sınır ve İç Gümrüklerde İthalat ve İhracatta Yaşanan Bekleme Süreleri ..	80
7.2.8. Ortak Transit ve E-TIR Sistemlerine Türkiye'nin Tam Entegrasyonun Sağlanması.....	80
7.2.9. Gümrüklerdeki İyi Uygulamaların Yaygınlaştırılması	81
7.2.10. Özel Yük Taşımalarında Karşılaşılan Sorunlar	81
7.2.11. Ortak Taşıma İmkanının Yeniden Sağlanması.....	81
7.2.12. Yabancı Araçlara Kesilen Cezaların Anında Tahsili	82
7.2.13. Sektör Firmalarının Finansman Sorunu	82
7.2.14. Sektör ile İlgili Mevzuat Çalışmalarında Bakanlıklar Arası Eşgüdüm.....	86
7.2.15. Mevzuatın Güncel İhtiyaçları Karşılar Hale Getirilmesi.....	86
7.3. Demiryolu ile İlgili Beklentiler	86
7.4. Kargo-Kurye-Dağıtım ile İlgili Beklentiler	87
7.4.1. Ortak Taşıma Yapılmasında Süre Kısıtının Bulunması	87
7.4.2. Finansal Kiralama ile Alınan Araçların Öz Mal Sayılmaması	88
7.4.3. Hasarlı-Kayıp Kargolar ile İlgili Alınan Cezalar	88
7.4.4. G3 Belge Sahibi Acentelere Birden Fazla Şube İşletme Hakkı	89
7.4.5. G3 Yetki Belgelerine Öz Mal ve Kiralık Araç Kaydedilebilmesi	90
7.4.6. Öz Mal ve Sözleşmeli Taşıt Oranları	90
7.4.7. 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu ve İkincil Mevzuat Düzenlemeleri ..	90
7.5. Yurtiçi Nakliye Sektörü ile ilgili Beklentiler	91
7.6. Lojistik ile İlgili Beklentiler	92
7.6.1. Strateji Belgeleri Kapsamında Lojistik	95
7.6.2. 10. Beş Yıllık Kalkınma Planında Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı	97
7.6.2.1. Programın Amacı ve Kapsamı	97
7.6.2.2. Program Hedefleri	98
7.6.2.3. Performans Göstergeleri	98
7.6.2.4. Program Bileşenleri	99
7.6.2.5. Koordinatör ve Sorumlu Kurum/Kuruluşlar	101
8. Sektörün AB Uyum Sürecinde Geldiği Nokta, Karşılaştığı Uyum Sorunları	103
8.1. AB'ye Tam Üyelik (Katılım) Müzakereleri	103
8.2. Ulaştırma Politikası Faslı Kapsamındaki Müzakerelerde Son Durum	103
9. Sektörün Rekabet Gücünün Artırılması ve Verimlilik	107
KAYNAKLAR	111

ÖNSÖZ

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

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

Türkiye Sektör Meclisleri Temmuz 2006 tarihinden bu yana faaliyetlerine devam etmektedir. Bu süreçte varolan ihtiyaç ve sektörden gelen talep üzerine meclis sayısı 60 olmuştur.

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

Meclisler, firmaların, sektörel kuruluşların ve ilgili kamu kurumlarının üst düzey yöneticileri ile temsilcilerini bünyesine katan önemli bir buluşma noktasıdır. Türkiye Sektör Meclisleri, yelpazesi içine aldığı tüm ekonomik sektörler için radikal bir adımı temsil etmektedir. Meclis içerisinde sağlanan birlik ve beraberlik ortamı, ortak görüşlerin oluşturulmasına ve ortak kararların alınmasına imkan sağlamıştır. Ortak kararlar doğrultusunda başlatılan girişimlerden ilgili merciler nezdinde daha olumlu sonuçlar alınmaktadır. Bu sektörel yapılanma ile kamu-özel sektör ortaklığının etkin biçimde hayata geçirilebileceği sağlam bir zemin oluşturulmuştur.

Meclis faaliyetleri çerçevesinde, Meclis çalışmalarından daha fazla verimin alınabilmesi, farklı görüş ve düşüncelerin uyumlaştırılması, tutarlılık sağlanması, sektörün mevcut durumu ve geleceğe yönelik beklentileri konusunda kamuoyunun bilgilendirilmesi amacıyla Meclislerimiz tarafından sektör raporları hazırlanmıştır.

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

M. Rifat HİSARCIKLIOĞLU

Başkan

1. Giriş

Bu raporun amacı, Türkiye ekonomisi için çok büyük bir önem taşıyan Ulaştırma ve Lojistik sektörünün, mevcut durumunu ayrıntılı olarak inceleyerek ileriye yönelik çözüm önerilerini ortaya koymaktır.

Raporda öncelikle sektörün dış piyasalardaki durumu dünya genelinde ve AB’de olmak üzere incelenmiştir. Sonrasında, sektörün Türkiye ekonomisindeki yeri analiz edilmiş ve 4.bölümde sektörün güçlü, zayıf yönleri, fırsatları ve sektörü bekleyen tehditleri SWOT analizi ile ortaya konmuştur. Ayrıca, Ulaştırma ve Lojistik sektörüne yönelik yatırım ortamının iyileştirilmesi, bölgesel teşvik ve yatırımlar konularındaki gelişmeler aktarılmıştır. Bu konuda özellikle, AB Ulaştırma altyapısı desteği ve Bölgesel Kalkınma Ajansları ile ilgili gelişmeler sunulmuştur. 6. Bölümde sektördeki yeni yönelimlerden bahsedilmiş ve 7. bölümde sektörün yapısal sorunları sunularak bazı çözüm önerileri getirilmiştir. Burada karayolu taşımacılığı, demiryolu, kargo-kurye-dağıtım alanı ve lojistik ile ilgili beklentiler de sunulmuştur. 8. Bölümde sektörün AB uyum sürecinde geldiği nokta tespit edilmiş, karşılaşılan uyum sorunları saptanmıştır. Son olarak da, sektörün rekabet gücünün artırılmasına yönelik başlıklar, kısa, orta ve uzun vadeli olarak sunulmuştur.

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

Çetin NUHOĞLU

Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Başkanı

2. Sektörün Dış Piyasalardaki Durumu

2.1. Dünyada Mevcut Durum

Günümüzde lojistik, rekabet üstünlüğü sağlamada giderek artan bir öneme sahiptir. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) verilerine göre ulaştırma hizmetleri'nin toplam hizmetler içindeki değeri son on yılda %20 dolaylarında gerçekleşmiştir. Diğer hizmet kalemleri incelendiğinde ulaştırma ve lojistik sektörünün hizmet sektörü içinde önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir.

Ulaştırma 2012 yılında ticari hizmetler ihracatında gelişen bir unsur olmuş ve %1 artışla, 890 milyar ABD dolarına erişmiştir.

Tablo 2.1. Dünya Eşya ve Ticari Hizmetler İhracatı 2005-12 (milyar ABD\$ ve yıllık değişim) (DTÖ, 2013)

	Değer 2012	Yıllık Değişim (%)			
		2010	2011	2012	2005-12
Eşya Ticareti	1793.0	22	20	0	8
Ticari hizmetler	435.0	8	11	2	
Ulaştırma	890.0	14	9	1	7
Turizm/seyahat	111.0	8	12	4	7
Diğer ticari hizmetler	234.5	6	12	2	9

DTÖ'nün Dünya ve Bölgesel İhracat Raporu (2013) irdelendiğinde 2000'li yıllardan bu yana dünya genelinde ithalat artış hızının, ihracata göre daha yavaş bir seyir izlediği ve bunun da dış ticaret açıklarına yol açtığı gözlenmektedir. 2009 yılında yaşanan küresel kriz dünya ekonomisinde önemli bir daralmaya yol açmış, 2. Dünya Savaşı'ndan bu yana küresel daralma ilk kez %2'yi geçmiş, dünya mal ticaret hacmi %22,6, hizmet ticaret hacmi ise %12,9 oranında azalmıştır (Türkiye Lojistik Kataloğu, 2011). Kriz sebebi ile dünya piyasalarında meydana gelen düşüşler, beraberinde dünya lojistik sektöründe de daralmalara neden olmuştur. Ayrıca lojistik sektörü açısından inceleme yapıldığında ticari mal ihracatının ağırlıklı olarak Asya ve gelişmekte olan ülkelere kaydığı gözlenmektedir. Dünya genelinde lojistik sektör potansiyeli 2004 yılında 4 trilyon ABD doları seviyesindeyken 7 trilyon ABD doları kadar bir pazar hacmine ulaşmıştır (MÜSİAD Lojistik Sektör Raporu, 2013). Bu bağlamda, güvenilir lojistik, küresel değer zinciri oluşturabilmek, büyüme için ticaret fırsatlarından faydalanma ve yoksulluğu azaltmak için, olmazsa olmaz bir unsurdur.

Küresel lojistik ağı kurabilme, bir ülkenin altyapısına, hizmet piyasasına ve ticari işlemlerine doğrudan bağlıdır. Pek çok ülkede hükümet ve özel sektör bu alanlarda kendilerini geliştirmek zorundadır. Aksi takdirde çok büyük maliyetlerle karşı karşıya kalacaklardır.

Küresel Lojistik Performansın iyileştirilmesi, ekonomik büyüme ve rekabetin özünü oluşturmaktadır. Politikacılar küresel anlamda lojistik sektörünü, gelişimin en önemli kilometre taşlarından biri olduğunu kabul etmişlerdir. Avrupa'da, Hollanda gibi ticarete başı çeken ülkeler veya Vietnam ya da Endonezya gibi gelişmekte olan ülkeler, kesintisiz ve süreklilik arz eden lojistiği, büyümenin önemli bir parçası olarak görmektedir.

Lojistikte küreselleşme konusunun önemini dikkate alan Dünya Bankası, bir ülke içindeki lojistik tedarik zinciri boyunca performans ölçmek amacıyla, küresel yük sevkiyatçıları ve taşımacılarının müdahil olduğu ankete ile her iki yılda bir Küresel Performans Endeksi yayınlanmaktadır. Söz konusu anket 160 ülkenin kıyaslanmasına imkân vermekte olup, ülkelerin sıkıntılı alanlarını ve fırsatlarını belirlemesine ve lojistik performanslarını arttırmasına olanak sağlamaktadır. Altı ölçüte dayanarak hazırlanan Küresel Lojistik Performans Endeksi; gümrük ve sınır kapısı işlemleri, lojistik altyapı, uluslararası taşıma olanakları, lojistik operasyonların kalitesi, ürünlerin izlenebilirliği ve zamanında teslimat ölçütlerine göre ülkelerin performanslarını değerlendirmektedir.

Önceki 3 Endeks'te olduğu gibi, 2014 Küresel Lojistik Performans Endeksinin oluşturulma aşamasında, çok uluslu yük sevkiyatçıları ve taşımacılarını temel alan online bir anket düzenlenmiştir. Anket, Ekim ve Aralık 2013 tarihlerinde 143 ülkede uluslararası lojistik şirketlerinde çalışan 1.000'den fazla profesyonelin katkılarıyla yanıtlanmıştır.

2014 Küresel Lojistik Performans Endeksinde katılımcıların yeri, gelişen dünyada ticaretin kolaylaştırılması konusunda önemini yansıtmaktadır. Küresel Lojistik Performans Endeksi, büyük, orta ve küçük ölçekli şirketleri değerlendirmeye almakla beraber, 250 veya daha fazla çalışanı olan şirketlerin değerlendirilme oranı %23 olarak öngörülmüştür ki bu oran 2012 tarihinde yayınlanan versiyonundan biraz daha fazladır. Buradan da anlaşıldığı üzere yanıtların çoğu küçük ve orta ölçekli şirketlerden elde edilmiştir.

2014 Küresel Lojistik Performans Endeksi raporunun genel bulguları aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Altyapı ve sınır gümrüklerindeki iyileştirmeler sayesinde, en iyi ve en kötü performansı gösteren ülkeler arasındaki fark gitgide azalmaktadır.
- Lojistik hizmet piyasası, yüksek performans gösteren ülkeler için ayırt edici bir unsur olmuştur.
- Sınır gümrüğünde daha fazla etki sağlayabilmek adına, gümrük ve diğer kontrol mercilerinde iyileştirmeler yapılmalıdır.
- Önemli reformlar yapan ülkeler, gelişme seviyesinde rakiplerini geride bırakma eğilimi göstermektedirler.

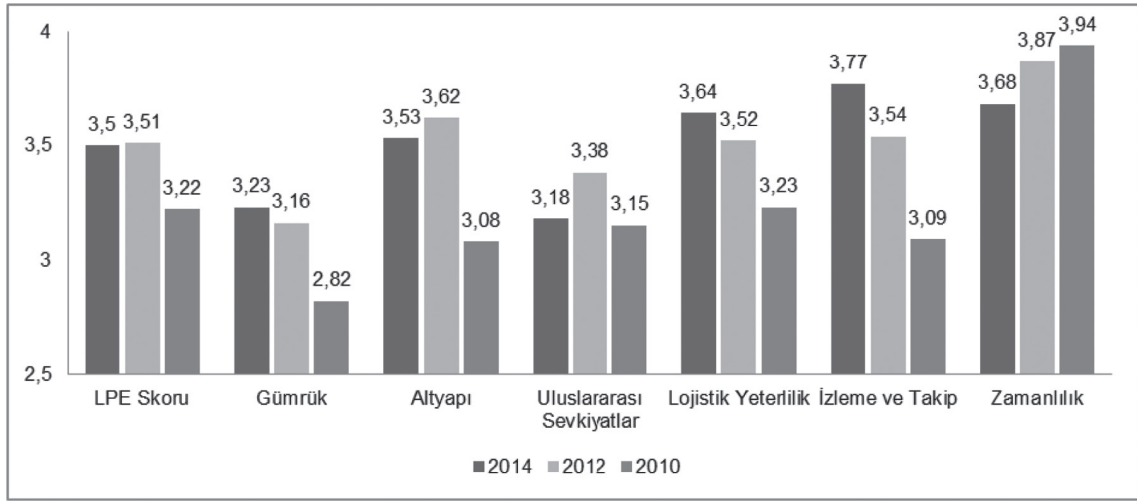
- Yeşil lojistiğe karşı ilgi artmakla birlikte, mevcut durumda bu konuya halen gelir düzeyi yüksek ülkelerde yoğunlaşmaktadır.
- 2014 Endeksi sonuçlarında Almanya 4.12 lojistik performans skoru ile en iyi performans gösteren ülke olarak, Somali ise 1.77 skoru ile en kötü performans gösteren ülke olarak yer almıştır.
- 2007, 2010, 2012 yılında yayınlanan Küresel Lojistik Performans Endekslerinde ortaya çıkan eğilim 2014 yılında yayınlanan Endekste de devam etmiş, düşük performans gösteren ülkeler endeks puanlarını yüksek performans gösteren ülkelere daha fazla arttırmışlardır.
- 2012 yılında yayınlanan endekste 3.51'lik genel lojistik puanı ile 27. sırada yer alan Türkiye, 2014 yılında 160 ülke arasında 3.50 genel lojistik puanı ile 30. sırada yer almıştır. Gümrükler alanında 2012 yılında 3.16 olan derecesini, 2014 yılında 3.23'e yükseltebilmiştir.

Dış kaynak kullanımı (outsourcing), güçlü lojistik performansını ve gelişmiş lojistik piyasasının derinliğini göstermektedir. Gelişmiş lojistik piyasalarında, nakliyeciler ve 3 Taraflı Lojistik Hizmet Sağlayıcılarının müşterileri genellikle yüklerinin %60'ını, depolamanın %70'ini, taşımacılık hizmetlerinin ise %80'ini taşıyonlara vermekte, geriye kalanları ise kendileri yürütmektedir. Dış kaynak kullanımı ve 3 Taraflı Lojistik Hizmet Sağlayıcıların (3PL) yaygınlığı, henüz lojistik pazarı olgunlaşmamış olan üst gelir ülkelerinde bile fazla değildir. Avrupa'nın AB dışında kalan ya da AB'ye dahil yeni gelişen ekonomilerinde, dış kaynak kullanımı %30 civarındadır (World Bank, 2014).

Afrika'daki düşük gelirli ülkelerde dış kaynak kullanımı son derece azdır. Gelişmiş lojistik hizmetlere yönelik talep bu ülkelerde düşük iken, bu hizmetler ayrıca idari, bürokratik vb. kısıtlamalardan da olumsuz etkilenmektedir. 2012 yılında küresel 3PL pazarının 677 milyar ABD doları civarında olduğu tahmin edilmektedir. Bu pazarın gelişimi özellikle Asya-Pasifik bölgesinde hızlı seyretmektedir. Bu bölgede 3PL pazarı 236 milyar ABD doları iken, ABD'de pazar 170 milyar ABD doları ve Avrupa'da ise 156 milyar ABD dolarıdır (World Bank, 2014).

Dünya Bankasının ticaretin kolaylaştırılması konusunda 2013 yılında projelere harcadığı rakam 5.8 milyar ABD doları olup, lojistik engellerin, uluslararası ticaret sistemine katılıma ve gelişimine engel olduğu ortaya çıkmıştır.

Raporda, 2013 Aralık ayında Bali'de gerçekleştirilen Bakanlar Konferansında 159 Dünya Ticaret Örgütü üye ülkeleri tarafından imzalanan Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması'nın dünya çapında ticaret ve taşımacılıkta serbestleşme eğilimini hızlandırdığına değinilmiştir.



Şekil 2.1. Türkiye'nin son üç dönemde küresel lojistik performansı

2.2. Avrupa Birliği (AB)'de Mevcut Durum

Petrol ambargosu dünya ekonomisi açısından önemli bir dönüm noktası olmuş, ülkelerin enerji politikalarını ve dolayısıyla petrole dayalı bir sektör olan ulaştırma sektörüne yönelik politikaların gerek ulusal gerekse uluslararası düzeyde yeniden şekillenmesine yol açmıştır. Uluslararası düzeyde işbirliklerinin meydana geldiği bu dönem, ileride ulaştırma sektörünü yakından ilgilendirecek olan karbon emisyonu, verimlik, kaynakların etkin kullanımı ve temiz enerji gibi yeni kavramların da ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Bu bağlamda; ortak bir ulaştırma politikası oluşturma temellerini 1957 tarihli Roma Anlaşması ile atan Avrupa Birliği (AB), 1985 yılında yayınladığı Beyaz Kitap ile ulaştırma alanında uyumlaştırma ve serbestleşme çalışmalarına hız vermiş, 1992 yılında yayınladığı Beyaz Kitap ile AB ulaştırma politikası bütünleşmiş bir politika olarak ele almıştır (<http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>). Ulaştırma pazarının serbestleşmesiyle ortaya çıkan sorunların değerlendirildiği ve sürdürülebilir kalkınma için ulaştırma modlarının entegrasyonundan ve buna yönelik politikalardan bahsedilen Beyaz Kitap 2001 yılında yayınlanmıştır. 2011 yılı ise Birlik eylemlerine yönelik somut önerileri içeren, ulaştırmayı ekonomik gelişimin ve toplumun temeli olarak ele alan "**Tek Avrupa Taşımacılık Sahası İçin Yol Haritası –Rekabetçi ve Kaynak Etkin Bir Taşımacılık Sistemine Doğru**" isimli Beyaz Kitap yayınlanmıştır. Avrupa Bölgesi'nin tamamıyla rekabetçi olacak şekilde dünya ekonomisi ile bağlantısını sağlamayı ve bu doğrultuda Avrupa ulaştırma ağını geleceğe hazırlamayı amaçlayan yol haritası, önümüzdeki dönemde ulaştırma alanındaki hedeflerini daha az tıkanıklık, daha az emisyon, daha çok istihdam ve daha fazla bir büyüme, daha çok gelir, daha kaliteli hizmet, daha güvenli yolculuk ve petrole daha az bağımlı bir ulaştırma sistemi olarak ortaya koymaktadır (<http://www.transport.com.tr/yaz134-220005-21,103@2200.html>).

Beyaz Kitap'ın 2050 hedeflerinden bazıları şunlardır:

- Şehirlerde, geleneksel yakıt ile çalışan arabaların kalmaması,
- Havacılıkta, sürdürülebilir düşük karbonlu yakıtın %40 oranında kullanımı, en azından nakliyeden doğan emisyonlarda %40 oranında bir azalma sağlanması,
- Orta mesafe şehir içi yolcu ve yük taşımacılığının yarısının karayolundan demiryolu ve deniz yoluna kaydırılması,
- Büyüyen ulaştırma sistemini ve hareket hacmini artırmak için bütün ulaştırma modlarının, ulaştırmadan kaynaklanan emisyonun %60 oranında azaltılmasına katkıda bulunması.

Yeni Beyaz Kitap'ta belirtilen ana ilkeler arasında:

- Ulaşım sisteminin petrole bağımlılığı kırılırken, verimliliğinden ve dolaşım rahatlığından taviz verilmemesi,
- Bunun için daha büyük hacimli yüklerin ve daha fazla sayıda yolcunun beraberce, etkin taşıma türleri (kombinasyonu) ile taşınabileceği yeni ulaşım modellerinin ortaya çıkması,
- Bireysel ulaşımın tercihen seyahatin son ayağında ve çevre dostu araçlarla gerçekleştirilmesi,
- AB'deki yük ve yolcu taşımalarının daha ziyade demiryolu ve denizyoluyla gerçekleştirilmesi, karayolu taşımalarının daha kısa mesafelere yoğunlaştırılması (300 km'den uzun mesafelerde mal taşıtanlar için çok modlu ulaşımın ekonomik açıdan cazip hale getirilmesi),
- Enerji kullanımını en uygun düzeye getiren özel yük koridorlarının oluşturulması,
- Ulaşımdaki engellerin kaldırılması,
- Ulaşım altyapıları için yeni finansman yöntemlerinin bulunması,
- Kirleten öder ilkesinin daha geniş ölçekte uygulanmasının sağlanması,

bulunmaktadır.

Bu bağlamda, AB'nin 30 yıllık hedeflerinde demiryolunun %50'lere varan bir modal dağılım payına ulaşması öngörülmektedir (<http://www.ekonomiyontem.com.tr/yazarlar/ibrahim-oz-demiryolu-tasimaciligi-dernegi-yonetim-kurulu-baskani/dunya-ile-rekabet-etmenin-ve-cevreyi-korumanin-yolu-kombine-tasimacilik/8/>).

3. Sektörün Türkiye Ekonomisindeki Yeri

Türkiye ekonomisi, 2008 yılında ortaya çıkan ve etkisi dünya genelinde süren ekonomik ve finans krizin etkilerini hissetmeye devam etmektedir. Uluslararası Para Fonu (IMF) “Dünya Ekonomik Görünümü” raporuna göre 2012 yılında %3,4 olan dünya ekonomisindeki büyüme 2013 yılında %3,3’e gerilemiştir (TOBB Ekonomik Rapor 2014). Aynı dönemde Türkiye’nin büyüme oranı %2,1 ve %4,1 olarak gerçekleşmiş, 2014 yılı büyüme tahmini ise %3,0 olarak verilmiş, gerçekleşme ise %2,9 olmuştur (TOBB Ekonomik Rapor 2014). Avro Bölgesi’nde ekonomik durgunluğun devam etmesi diğer yandan gelişmekte olan ülke ekonomilerin büyümesindeki yavaşlamanın ülkemiz ekonomisinde yaşanan dalgalı seyir ile birleşmesi ulaştırma sektörünü de olumsuz yönde etkilemiştir. TÜİK verilerine göre büyüme rakamı iktisadi faaliyet kollarına göre incelendiğinde; 2013 yılında %3,9 oranında büyüyen ulaştırma ve depolama sektörünün 2014 yılında büyüme oranını %2,6’ya düşüğü, GSYİH değeri içindeki payının ise 2013 yılına göre ufak bir düşüşle %12,3 olarak gerçekleştiği görülmektedir. Buna karşın, GSYİH Sektör Katkısı 0,33 puan katkı payı ile imalat sanayi (0,88 puan) ve finans ve sigorta faaliyetleri (0,88 puan) ve toptan ve dolaylı ölçülen mali aracılık hizmetleri (0,65 puan) sektörlerinin ardından 4. sırada yer almıştır (TÜİK, 2014).

Tablo 3.1’de verilen yolcu ve yük taşıma değerlerinin ulaşım modlarına göre dağılımına bakıldığında; yurt içinde; yolcu ve yük taşımacılığında karayolunun hakim olduğu, yurt dışı taşımalarda yolcu taşımacılığında havayolunun, yük taşımacılığında ise deniz yolunun hakim olduğu görülmektedir.

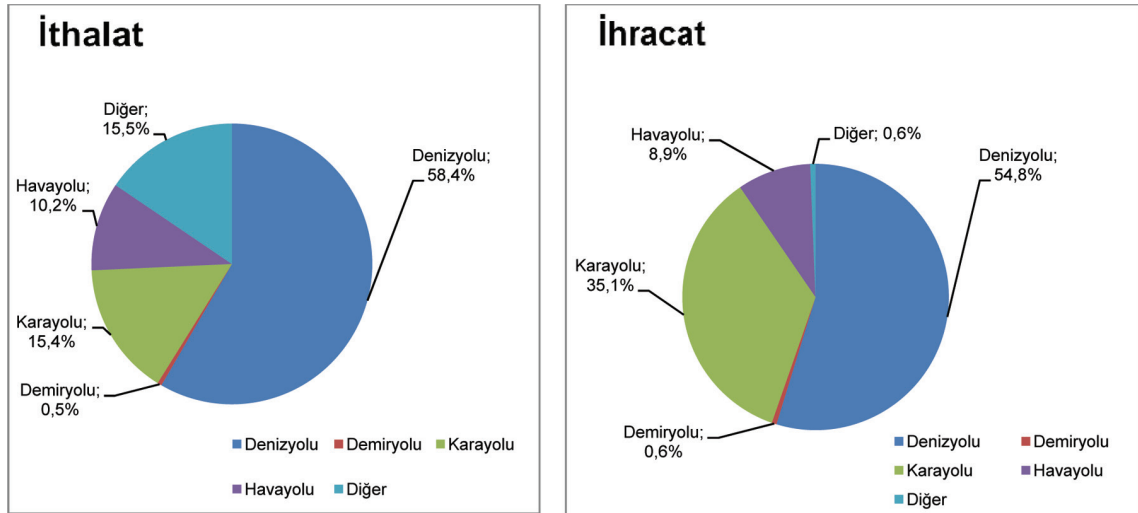
Tablo 3.1. Yolcu ve Yük Taşıma Değerlerinin Ulaşım Modlarına Göre Dağılımı (TÜİK, 2015)

Ulaşım yolu	Yolcu/Yük	Yurtiçi/Yurt dışı	Birim	2012	2013	2014*
Karayolu	Yolcu	Yurt içi	Milyon yolcu-km	258.874	268.179	284.256
	Yük	Yurt içi	Milyon ton-km	216.123	224.048	237.831
Demiryolu	Yolcu	Yurt içi	Milyon yolcu-km	2.949	2.976	3.075
	Yük	Yurt içi	Milyon ton-km	10.473	10.241	11.079
		Yurt dışı	Milyon ton-km	750	509	470
Havayolu	Yolcu	Yurt içi	Milyon yolcu-km	19.731	23.357	26.416
		Yurt dışı	Milyon yolcu-km	64.945	79.696	93.005
Denizyolu	Yük	Yurt içi	Milyon ton-km	15.753	17.332	18.247
		Yurt dışı	Milyon ton-km	1.030.000	1.050.000	1.060.000

*Gerçekleşme tahimini

Türkiye'nin dış ticaret açığı 2014 yılında ihracatta yaşanan %3,8'lik artışa karşın ithalatta yaşanan %3,8'lik düşüşle birlikte %15,3 oranında daralma göstermiştir. Bu dönemde geçmiş senelerin tersine AB ülkelerine yapılan ihracatta artış yaşanmış ve %41,5 olan ihracat payı %43,5'e yükselmiştir. Buna karşın AB ülkelerinden gerçekleştirilen ithalat oranı değişmemiş ve %36,7 olarak gerçekleşmiştir.

Ülkemizde dış ticaret taşımalarının büyük bir kısmı deniz taşımacılığı odaklıdır ve 2010 yılından bu yana payı giderek artış göstermektedir. TÜİK verilerine göre 2013 ve 2014 yıllarında sırasıyla ihracatın %54,6'sı ve %54,8'i deniz yolu ile taşınmıştır. Deniz yolu taşıması ithalat taşımalarında ilk sırada yer almış 2013 yılına göre payını artırarak %55,6'dan %58,4'e çıkarmıştır. Buna karşın demiryolunun payında özellikle ithalat taşımalarında olmak üzere azalış gözlemlenmektedir. 2010 yılında demiryolunun ithal taşımalardaki payı %1,3 iken 2014 yılında bu oran %0,5'e düşmüştür. Karayolunun dış ticaret taşımalarındaki payı incelendiğinde ithalat taşımalarında ve ihracat taşımalarındaki payında belirgin bir düşüş gözlemlenmektedir. Kara yolunun ithalat taşımalarındaki payı 2010 yılında %22,8 olan payı 2013 yılında %15,9, 2014 yılında ise %15,4'e düşmüştür. Aynı dönemde ihracat taşımalarındaki payı sırasıyla %40,3, %35,4 ve %35,1 olarak gerçekleşmiştir.



Şekil 3.1. Toplam ihracat ve ithalatımızın, gerçekleştirildiği taşıma modlarına göre dağılımı (2014, değer olarak)

Tablo 3.2. Türkiye'nin Dış Ticaretinin Modlara Göre Dağılımı (TÜİK, 2014)

Ulaşım Modu	İthalat		İhracat	
	(milyar \$)	%	(milyar \$)	%
Denizyolu	141,38	58,4%	86,31	54,8%
Demiryolu	1,21	0,5%	0,92	0,6%
Karayolu	37,30	15,4%	55,28	35,1%
Havayolu	24,70	10,2%	14,10	8,9%
Diğer	37,59	15,5%	1,01	0,6%
Toplam	242,18		157,62	

Ülkemizde TEU ya da ton bazında gerek iç gerekse dış ticaret verisi bulunmadığından, ağırlıklı karşılaştırmalar dolar bazında yapılmaktadır. Finansal açıdan bir veri oluşmakla birlikte, nakliye ve lojistik sektöründe kapasitenin genelde ton ve m³ olarak ölçülmesi nedeniyle sektörde veriler sağlıklı değildir. Havayollarının payının demiryolu payından yüksek çıkmasının temelinde de bu sorun yatmaktadır.

Ülkemizde halen 10'u ro-ro limanı (12 ro-ro hattı) olma üzere toplam 21 karayolu sınır kapısı ve Gümrük İdaresi bulunmaktadır (Suriye'deki savaş sebebiyle Akçakale Sınır Kapısı'ndan TIR giriş-çıkışları gerçekleştirilememektedir. Haydarpaşa'dan Trieste'ye gerçekleşen ro-ro seferleri 2013 yılında bir lojistik firması tarafından hizmete konmuştur). Söz konusu gümrük kapıları arasında en yoğun ihracat çıkışı yapılanlar kapılar; batıda "Kapıkule" doğuda "Sarp ve Gürbulak", güneyde "Hapur" ve kuzeyde "Zonguldak Limanı"dır.

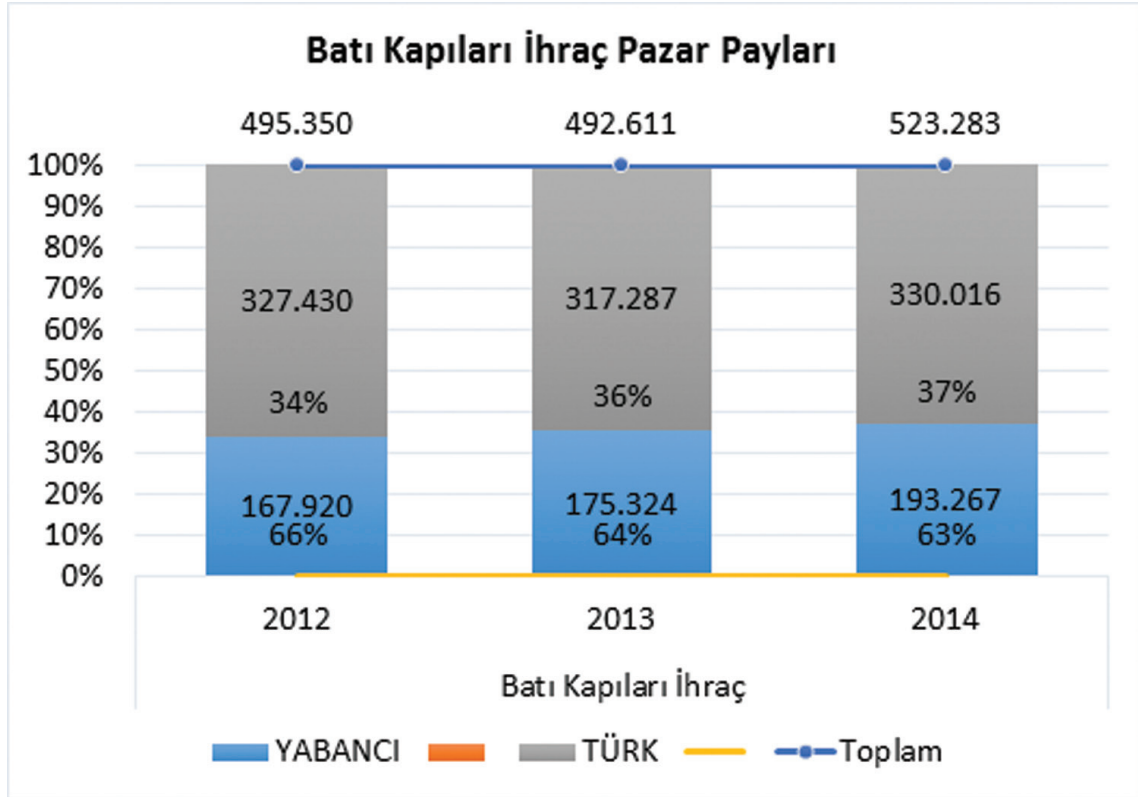
Karayoluyla, ülkemizden 3 kıtada toplam 100'ün üzerinde ülkeye, her yıl ortalama olarak toplam 1.5 milyon ihracat seferi ve 500.000 ithalat seferi gerçekleştirilmektedir. İhraç taşımalarda Türk plakalı araçların payı %80, yabancı plakalı araçlarınsa %20 iken, ithalat taşımalarında %68 Türk aracı payına karşılık %32'lik yabancı araç payı söz konusudur. 2014 yılında Türk araçlarıyla toplam 1,25 milyon ihraç seferi, 431.263 ithalat seferi gerçekleştirilmiştir.

Türkiye üzerinden 75 ülkeye transit taşıma yapılmakta olup transit amaçlı olarak ülkemizden yılda ortalama 100.000 taşıma yapılmakta, bunların %74'ü yabancı ülke araçlarıyla gerçekleştirilmektedir (UND, 2014).

İhracatta öne çıkan ülkeler; Avrupa'da; Almanya, İtalya, Fransa ve Romanya, Ortadoğu'da; Irak, İran, Suriye, Ürdün ve Suudi Arabistan ve BDT bölgesinde; Azerbaycan, Gürcistan ve Türkmenistan'dır. Suriye'ye yönelik ihraç taşımaları, 2013 yılında, 2012'ye kıyasla %290 oranındaki önemli artışla 56 bin sefere yaklaşmıştır ancak bu taşımaların güvenlik sorunları nedeniyle sınıra kadar Türk araçlarıyla gerçekleştiği ve sınırdan Suriye araçlarıyla taşındığı bilinmektedir. Irak taşımaları, tüm ihracat taşımalarımızın yaklaşık %50'sini oluşturmaktadır.

Tablo 3.3. Türk Araçlarının Varış Ülkelerine Göre İhraç Taşımaları (UND, 2014)

Gittiği Ülke	2010	2011	2012	2013	2014	Değişim
Irak	481.652	530.053	580.613	605.538	558.979	-8%
Suriye	106.750	83.519	14.449	56.434	122.544	117%
Almanya	80.684	90.104	87.889	85.577	87.532	2%
Azerbaycan-Nahçıvan	74.328	86.018	62.880	97.614	77.409	-21%
İtalya	34.628	36.004	37.776	40.620	41.842	3%
İran	23.872	38.080	31.035	22.596	33.585	49%
Gürcistan	34.983	38.170	78.573	60.782	45.192	-26%
Türkmenistan	24.963	27.995	25.415	28.231	34.094	21%
Fransa	27.869	28.633	28.204	27.884	27.237	-2%
Romanya	35.585	31.263	28.136	23.830	23.849	0%
Yunanistan	20.406	18.846	16.977	16.204	17.744	10%
Birleşik Krallık	16.208	15.742	17.088	17.059	16.802	-2%
İspanya	7.574	7.135	8.165	10.514	11.582	10%
Bulgaristan	14.972	10.898	12.355	11.973	13.399	12%
Hollanda	10.750	10.967	12.012	10.632	11.639	9%
Rusya Federasyonu	7.583	9.135	11.586	12.360	13.733	11%



Şekil 3.3 Batı Sınır Kapılarımızdan İhraç Taşıma Yapan Türk ve Yabancı Araçların Pazar Payı

Kara sınır kapılarımızdan gerçekleşen ihracat taşımalarında ülkemiz nakliyecilerinin payının, son 5 yıl içinde genel taşımalardaki oranın da altına düşerek %62'lerden %52'ye gerilediği ayrıca, Ro-Ro ile gerçekleşen ihracat taşımalarında Türk araçlarının payının, genel ortalamanın üzerinde olmasına rağmen %95'lerden %91'e düştüğü görülmektedir.

Buna karşın yabancı nakliyecilerin kara sınır kapılarındaki payı %38 seviyesinden %48'e, uluslararası ro-ro taşımalarındaki payı ise %5'ten %9'a çıkmıştır. Karayolu güzergahlarında önemli sorunlarla karşılaşan ülkemiz nakliyecilerinin alternatif ve kombine ulaşım seçeneklerine yöneldikleri görülmektedir.

Tablo 3.4. Avrupa'ya İhracat Taşımalarımızda Karayolu - RoRo Ayrımı (Pazar Paylaşımı)

	2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	Türk	Yab.	Türk	Yab.	Türk	Yab.	Türk	Yab.	Türk	Yab.	Türk	Yab.
Batı Kapıları Toplam	%71	%29	%69	%31	%67	%33	%66	%34	%64	%36	%63	%37
Kara Kapıları	%62	%38	%61	%39	%58	%42	%58	%42	%54	%46	%52	%48
RO-RO Kapıları	%95	%5	%95	%5	%93	%7	%92	%8	%92	%8	%91	%9
Tüm Kapılar (Toplam)	%84	%16	%84	%16	%82	%18	%80	%20	%81	%19	%80	%20

Tablo 3.5. Liman Başkanlığı Bazında Yükleme-Boşaltma Bilgileri (ton) (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2012)

	Yıllar	Türk Bayraklı	Yab. Bayraklı	Toplam	Kabotaj	Transit	Toplam
İhracat / Yükleme	2006	9.821.582	53.490.396	63.311.978	15.470.667	-	78.782.645
	2007	9.804.237	58.856.033	68.660.270	17.723.114	-	86.383.384
	2008	10.654.742	62.590.435	73.245.177	18.923.148		92.168.325
	2009	9.578.520	64.191.743	73.770.263	18.305.867	57.735.381	149.811.511
	2010	11.615.686	72.329.476	83.945.162	18.561.807	58.767.061	161.274.030
	2011	12.273.945	69.505.583	81.779.528	21.257.193	58.603.055	161.639.776
İthalat / Boşaltma	Yıllar	Türk Bayraklı	Yab. Bayraklı	Toplam	Kabotaj	Transit	Toplam
	2006	32.794.143	106.612.163	139.406.306	15.133.337	-	154.539.643
	2007	27.187.904	126.211.445	153.399.349	18.005.809	-	171.405.158
	2008	21.151.227	130.402.523	151.553.750	20.136.037		171.689.787
	2009	20.387.046	119.475.045	139.862.090	19.485.900	277.205	159.625.195
	2010	28.878.432	133.747.337	162.625.769	19.434.485	5.355.657	187.415.911
2011	30.122.065	143.433.119	173.555.184	22.387.290	5.776.206	201.718.680	

Tablo 3.6. Ülkeler Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme Miktarları 2011 (ton) (Yükleme) (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2012)

Yükün gittiği/ geldiği ülke	İhracat			Transit Yükleme	Toplam Yükleme
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam		
A.B.D.	85.94	3.559.498	3.645.438	7.400.287	11.045.725
Almanya	68.136	457.315	525.451	0	525.451
Angola	32.4	108.675	141.075	0	141.075
Arjantin	0	74.35	74.35	0	74.35
Arnavutluk	24.776	124.135	148.911	0	148.911
Azerbaycan	0	13.276	13.276	0	13.276
B.A.E.	79.6	2.664.441	2.744.041	171.737	2.915.778
Bahamalar	0	0	0	101.1	101.1
Bahreyn	0	5.947	5.947	0	5.947
Bangladeş	0	49.5	49.5	0	49.5
Belçika	67.149	3.846.907	3.914.056	306.881	4.220.937
Benin	3.3	218.658	221.958	0	221.958
Brezilya	41.485	941.992	983.477	2.035	985.512
Brunei Adl.	0	9.275	9.275	0	9.275
Bulgaristan	87.228	226.668	313.896	300.036	613.932
Cabo Verde	0	1.5	1.5	0	1.5
Cebelitarık	0	321.228	321.228	200.95	522.178
Cezayir	184.222	276.405	460.627	29.713	490.34
Şili	0	67.938	67.938	0	67.938
Comoros	0	5.365	5.365	0	5.365
Fildişi Sahili	8.7	126.044	134.744	0	134.744
Çin	55	1.768.358	1.823.358	579.947	2.403.305
Danimarka	26	95.476	121.476	0	121.476
Diğer	0	65.004	65.004	0	65.004
Cibuti	0	224.424	224.424	0	224.424
Dominik	0	300	300	0	300
Dominik Cum.	0	34.63	34.63	0	34.63
Ekvator	5.608	31.555	37.163	0	37.163
Ekvator Ginesi	4.17	316.096	320.266	0	320.266
Endonezya	0	3.8	3.8	1.620.000	1.623.800
Eritre	0	4.937	4.937	0	4.937
Estonya	0	726	726	0	726
Etopya	0	10	10	0	10
Fas	110.153	523.537	633.69	1.394.596	2.028.286
Filipinler	0	4.195	4.195	0	4.195
Finlandiya	0	67.885	67.885	0	67.885
Fransa	157.207	1.255.957	1.413.164	4.818.513	6.231.677
Gabon	0	29.642	29.642	0	29.642

Yükün gittiği/ geldiği ülke	İhracat			Transit Yükleme	Toplam Yükleme
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam		
Gana	43.28	382.665	425.945	0	425.945
Gine	0	149.493	149.493	0	149.493
Guatemala	0	256	256	0	256
Güney Afrika	0	191.6	191.6	2.651	194.251
Güney Kıbrıs	0	0	0	0	0
Güney Kore	0	518.723	518.723	566.876	1.085.599
Gürcistan	712.475	581.077	1.293.552	592.806	1.886.358
Haiti	0	1.47	1.47	0	1.47
Hırvatistan	23.127	65.798	88.925	421	509.925
Hindistan	0	203.678	203.678	832.625	1.036.303
Hollanda	71.76	807.324	879.084	2.204.629	3.083.713
Hollanda Antill.	0	68.247	68.247	0	68.247
Hong Kong	0	123.036	123.036	23	123.059
Irak	0	9.028	9.028	0	9.028
İngiltere	43.879	1.103.946	1.147.825	180.412	1.328.237
İran	0	458.812	458.812	8.358	467.17
İrlanda	6.2	34.819	41.019	0	41.019
İspanya	1.018.184	2.923.936	3.942.120	2.745.177	6.687.297
İsrail	484.384	2.863.866	3.348.250	322.061	3.670.311
İsveç	0	423.779	423.779	0	423.779
İtalya	4.452.104	7.201.249	11.653.353	25.564.526	37.217.879
İzlanda	0	25.495	25.495	0	25.495
Jamaika	0	6	6	0	6
Japonya	0	21.398	21.398	30.988	52.386
Kamerun	0	244.303	244.303	0	244.303
Kanada	5.75	149.742	155.492	1.480.730	1.636.222
Katar	0	13.819	13.819	0	13.819
Kazakistan	0	4.731	4.731	0	4.731
Kenya	0	53.518	53.518	0	53.518
Kıbrıs(KKTC)	273.848	902.482	1.176.330	1.105	1.177.435
Kolombiya	0	10.216	10.216	0	10.216
Kongo	2.7	168.038	170.738	0	170.738
Kostarika	0	0	0	0	0
Kuveyt	40	102.52	142.52	0	142.52
Küba	0	4.55	4.55	0	4.55
Letonya	0	15.297	15.297	0	15.297
Liberya	0	204.682	204.682	0	204.682
Libya	311.348	516.368	827.716	16.216	843.932
Litvanya	0	5.181	5.181	0	5.181
Lübnan	104.935	2.110.476	2.215.411	28.883	2.244.294
Macaristan	0	140	140	0	140

Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2014

Yükün gittiği/ geldiği ülke	İhracat			Transit Yükleme	Toplam Yükleme
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam		
Malezya	0	80.283	80.283	752.654	832.937
Malta	17.849	2.549.559	2.567.408	131.348	2.698.756
Meksika	0	5.167	5.167	0	5.167
Mısır	680.111	8.546.415	9.226.526	237.905	9.464.431
Moldovya	100	1.705	1.805	0	1.805
Moritanya	5.793	27.859	33.652	0	33.652
Mozambik	0	92	92	0	92
Myanmar	0	15.554	15.554	0	15.554
Yeni Kaledonya	0	82	82	0	82
Nijerya	3.045	902.188	905.233	0	905.233
Norveç	0	34.796	34.796	0	34.796
Oman	0	70.295	70.295	0	70.295
Pakistan	0	5.273	5.273	5.721	10.994
Panama	35.128	105.736	140.864	0	140.864
Peru	27.839	272.935	300.774	0	300.774
Polonya	0	223.475	223.475	0	223.475
Portekiz	23.45	128.457	151.907	388.513	540.42
Porto Riko	0	39.21	39.21	0	39.21
Romanya	441.839	1.043.896	1.485.735	319.148	1.804.883
Rusya Fed.	633.671	3.814.194	4.447.865	688.856	5.136.721
Senegal	16.8	130.849	147.649	0	147.649
Sierra Leone	0	77.894	77.894	0	77.894
Singapur	194.95	1.629.184	1.824.134	552.994	2.377.128
Slovenya	77.321	165.466	242.787	0	242.787
Somali	4.5	14.896	19.396	0	19.396
Sri Lanka	0	93.035	93.035	16.237	109.272
Sudan	9.7	96.299	105.999	0	105.999
Suriye	196.602	2.418.775	2.615.377	6.315	2.621.692
Suudi Arabistan	183.551	1.170.297	1.353.848	86.283	1.440.131
Tanzanya	0	35	35	0	35
Tayland	0	0	0	85	85
Tayvan	0	26	26	0	26
Togo	4.15	122.515	126.665	0	126.665
Tunus	257.273	555.619	812.892	107.244	920.136
Türkmenistan	1.683	236.82	238.503	106	238.609
Uganda	0	322	322	0	322
Ukrayna	293.018	1.398.450	1.691.468	1.303.642	2.995.110
Uruguay	0	2.6	2.6	0	2.6
Ürdün	0	43.617	43.617	0	43.617
Venezuela	0	38.179	38.179	0	38.179
Vietnam	0	12.075	12.075	200	12.275

Yükün gittiği/ geldiği ülke	İhracat			Transit Yükleme	Toplam Yükleme
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam		
Virgin Adl (U.S.)	0	0	0	408	408
Yemen	0	223.3	223.3	0	223.3
Yugoslavya	8	6.878	14.878	0	14.878
Yunanistan	522.524	2.841.037	3.363.561	1.588.028	4.951.589
Toplam	12.273.945	69.505.583	81.779.528	58.603.055	140.382.583

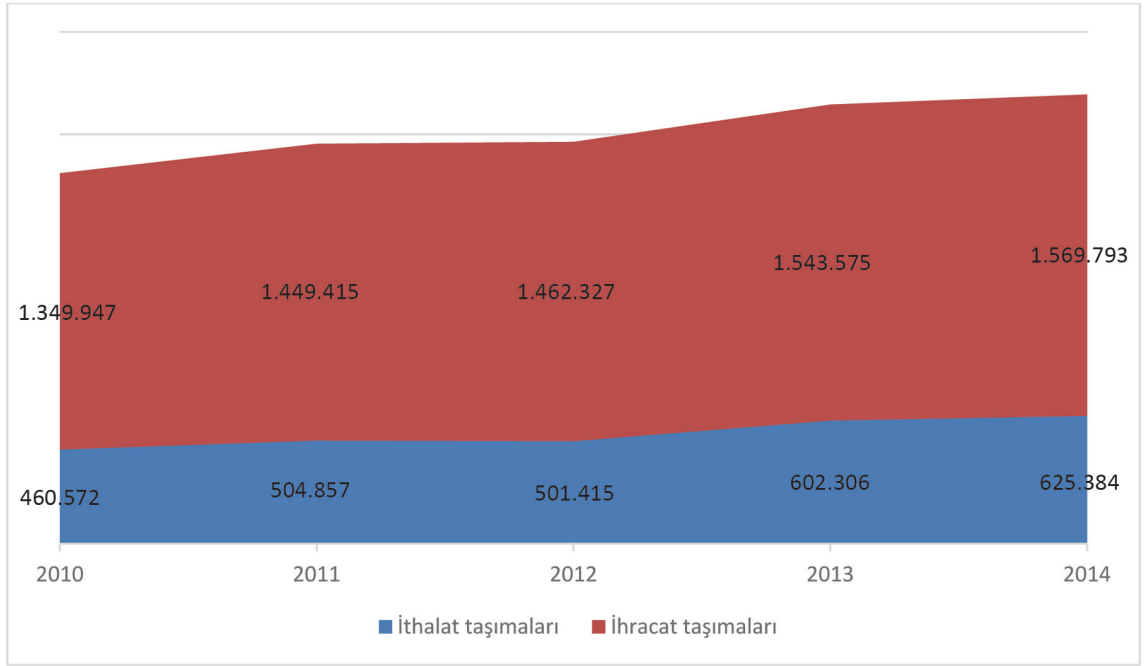
Tablo 3.7. Ülkeler Bazında Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme Miktarları 2011 (ton) (Boşaltma) (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2012)

Yükün gittiği/ geldiği ülke	İthalat			Transit Boşaltma	Toplam Boşaltma
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam		
A.B.D.	756.99	13.300.314	14.057.304	17.779	14.075.083
Almanya	76.147	1.345.136	1.421.283	2.217	1.423.500
Arjantin	0	983.336	983.336	0	983.336
Arnavutluk	52.9	130.962	183.862	0	183.862
Aruba	0	107.686	107.686	0	107.686
Avustralya	0	1.003.929	1.003.929	0	1.003.929
B.A.E.	0	182.449	182.449	3.154	185.603
Bangladeş	0	230	230	0	230
Belçika	98.285	5.624.204	5.722.489	379.288	6.101.777
Brezilya	40.273	4.336.110	4.376.383	1.37	4.377.753
Bulgaristan	534.031	1.893.424	2.427.455	282.572	2.710.027
Cebelitarık	0	35.14	35.14	0	35.14
Cezayir	59.633	4.181.534	4.241.167	2.333	4.243.500
Şili	0	0	0	2.443	2.443
Fildişi Sahili	4.047	7.72	11.767	0	11.767
Çin	374	2.390.420	2.390.794	1.308.428	3.699.222
Danimarka	3.574	430.073	433.647	7	433.654
Diğer	0	20.032	20.032	0	20.032
Cibuti	0	348	348	0	348
Ekvator	0	221.425	221.425	0	221.425
Ekvator Ginesi	0	105	105	0	105
Endonezya	0	434.634	434.634	246	434.88
Estonya	45.073	552.786	597.859	0	597.859
Fas	24.481	618.149	642.63	1.861	644.491
Finlandiya	0	577.345	577.345	0	577.345
Fransa	375.346	1.358.818	1.734.164	47.111	1.781.275
Gabon	0	96.18	96.18	105.041	201.221
Gana	0	7.112	7.112	0	7.112
Guatemala	0	38.471	38.471	0	38.471
Guyana	0	9.335	9.335	0	9.335

Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu 2014

Yükün gittiği/ geldiği ülke	İthalat			Transit Boşaltma	Toplam Boşaltma
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam		
Güney Afrika	108.237	2.503.802	2.612.039	6.301	2.618.340
Güney Kore	33.316	300.4	333.716	293	334.009
Gürcistan	941.696	996.616	1.938.312	140.283	2.078.595
Hırvatistan	242.776	569.813	812.589	0	812.589
Hindistan	18.048	1.332.784	1.350.832	97.952	1.448.784
Hollanda	122.533	2.341.691	2.464.224	36.708	2.500.932
Hong Kong	0	9.824	9.824	4	9.828
İngiltere	166.496	2.391.229	2.557.725	21.847	2.579.572
İran	7.723	666.349	674.072	0	674.072
İrlanda	0	270	270	0	270
İspanya	365.526	2.361.588	2.727.114	329.47	3.056.584
İsrail	294.154	3.989.438	4.283.592	15.797	4.299.389
İsveç	2.306	455.529	457.835	173	458.008
İtalya	4.075.222	6.121.366	10.196.588	149.065	10.345.653
Japonya	31.832	651.974	683.806	1.511	685.317
Kamerun	3.214	53.561	56.775	0	56.775
Kanada	0	2.094.676	2.094.676	0	2.094.676
Katar	42.48	499.12	541.6	0	541.6
Kazakistan	0	99.908	99.908	0	99.908
Kıbrıs (KKTC)	56.525	287.364	343.889	0	343.889
Kolombiya	0	5.185.227	5.185.227	0	5.185.227
Kostarika	0	27.106	27.106	0	27.106
Kuveyt	4.101	158.853	162.954	0	162.954
Kuzey Kore	0	28.099	28.099	0	28.099
Letonya	11.038	223.626	234.664	0	234.664
Letonya	0	34.697	34.697	0	34.697
Liberya	0	0	0	0	0
Libya	66.658	126.767	193.425	18.766	212.191
Litvanya	26.857	434.717	461.574	0	461.574
Lübnan	59.398	1.348.127	1.407.525	281	1.407.806
Malezya	0	1.291.842	1.291.842	862	1.292.704
Malta	28.534	2.781.048	2.809.582	5.318	2.814.900
Meksika	0	37.696	37.696	2.779	40.475
Mısır	10.359.313	9.937.932	20.297.245	385.564	20.682.809
Moldovya	2.749	55.979	58.728	0	58.728
Moritanya	7.317	6.859	14.176	0	14.176
Mozambik	155.945	657.351	813.296	0	813.296
Nijerya	0	1.146.576	1.146.576	0	1.146.576
Norveç	0	2.179.902	2.179.902	22	2.179.924
Oman	0	56.831	56.831	4.38	61.211
Pakistan	0	49.45	49.45	21.575	71.025

Yükün gittiği/ geldiği ülke	İthalat			Transit Boşaltma	Toplam Boşaltma
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam		
Panama	0	1.183	1.183	0	1.183
Peru	0	7.8	7.8	780	8.58
Polonya	4.605	60.365	64.97	1.005	65.975
Portekiz	15.101	140.73	155.831	22.792	178.623
Porto Riko	0	40.793	40.793	0	40.793
Romanya	2.639.261	3.817.609	6.456.870	461.393	6.918.263
Rusya Fed.	3.087.036	24.525.315	27.612.351	1.120.476	28.732.827
Seyşeller	0	2.425	2.425	220	2.645
Singapur	0	430.004	430.004	276.555	706.559
Slovenya	12.293	90.859	103.152	735	103.887
Sri Lanka	0	62.086	62.086	32.943	95.029
Sudan	0	22.761	22.761	0	22.761
Suriye	207.277	1.073.473	1.280.750	2.827	1.283.577
Suudi Arabistan	29.739	588.006	617.745	0	617.745
Tanzanya	0	229	229	0	229
Tayland	0	1.613	1.613	0	1.613
Tayvan	0	9.683	9.683	0	9.683
Trinidad ve Tobago	0	11.682	11.682	0	11.682
Tunus	32.905	285.54	318.445	10.387	328.832
Türkmenistan	0	22.318	22.318	0	22.318
Ukrayna	4.292.016	13.179.915	17.471.931	338.064	17.809.995
Uruguay	26.676	246.207	272.883	0	272.883
Ürdün	0	309.26	309.26	0	309.26
Venezuela	50.6	876.022	926.622	27	926.649
Vietnam	0	242	242	6	248
Virgin Adl (U.S.)	0	247.112	247.112	0	247.112
Yugoslavya	1.673	37.089	38.762	0	38.762
Yunanistan	417.735	3.959.404	4.377.139	115.195	4.492.334
Toplam	30.122.065	143.433.119	173.555.184	5.776.206	179.331.390



Şekil 3.5 Türkiye üzerinden karayolu ve ro-ro gemileriyle gerçekleştirilen ihracat ve ithalat taşımaları (sefer adedi) (TÜİK, 2014)

2010-2014 döneminde ülkemiz üzerinden gerçekleştirilen ihracat taşımalarımız yıllık toplam 1.349.947 seferden, %16 artışla 1.569.793 sefere çıkmış ve bu taşımaların %80'i ülkemiz nakliyecileri tarafından gerçekleştirilmiştir. Ülkemize yönelik karayolu ithalat taşımaları 625.384 sefer olup ülkemiz üzerinden gerçekleştirilen transit taşımalarında son 3 yılda % 25'e yakın bir artışın gerçekleşmiş olması bölgesel lojistik üs haline gelme hedefi yönünde olumlu bir gelişme olarak değerlendirilmelidir.

Son dönemde Türkiye'de ülkemiz ulaştırma sektörünün geleceğe hazırlanması yönünde politika tasarımlarında önemli adımlar atıldığı görülmektedir. 10. ve 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şuraları ve 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı ulaştırmanın, ekonomik ve sosyal alanın gelişimi için önemini vurgulamakla birlikte özel sektör tarafından konuya yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Bu çalışmalardan biri de 2013 yılında İzmir'de gerçekleştirilen "2023 ortak Akıllı Gelecek Tasarımı" Kamu-UND Arama Konferansı' olup söz konusu Arama Konferansı kapsamında 40 proje ortaya konulmuştur.

500 Milyar Dolar İhracat Hedefinin Lojistiğinin "Ortak Akıllı" Tasarımı Projeleri:

1. Lojistik master planı ve mevzuatının hazırlanması
2. Mevzuat konusunda bakanlıklar arası eşgüdümün artırılması
3. Mevzuatın güncel ihtiyaçları karşılar hale getirilmesi
4. İntermodal taşımacılığın geliştirilmesi

5. Sınır ve iç gümrüklerdeki bekleme sürelerinin azaltılması
6. Ortak transit, E-TIR sistemlerine tam entegrasyon
7. Gümrüklerdeki en iyi uygulamaların yaygınlaştırılması
8. Lojistikte kümeleşme yapılması
9. Sektörde Ar-Ge'ye ve inovasyona yatırım yapılmasının kolaylaştırılması
10. Taşımacılık şirketlerinin lojistik hizmet sağlayıcısı haline gelmesi
11. BM Konvansiyonlarına taraf olma, olunanlara uyum
12. İhraç malı taşıyan araçların, malların serbest dolaşım kapsamına alınması
13. Sorun yaşanan ülkelerle ilgili Kamu-STK Koordinasyon Grubu kurulması, lobi
14. Kara ve deniz bağlantılarını sağlayan yeni liman inşaatlarının tamamlanması
15. Irak ve diğer ülkeler üzerinden Suudi Arabistan güzergâhının oluşturulması
16. Kontrol noktalarında özel sektörle işbirliği
17. İslamabad-Tahran-İstanbul ulaşım koridorunun hayata geçirilmesi
18. Ülke/ güzergah el kitapları oluşturulması
19. Mesleki yeterliliklerin tanımlanması, geliştirilmesi
20. Sektöre özel maddi teşvik ve destek mekanizmaları oluşturmak ve aktif kullanım
21. Sektörel mevzuatın eşitsizlik yaratmayacak şekilde düzenlenmesi
22. Sektördeki profesyonel sürücü sayısının artırılması
23. Gümrük Kanunu revizyonu
24. Hazar Denizi geçişi için tarife ve kapasite artırımı
25. Türk taşımacı şirketlerin küresel sisteme entegre olması
26. Karayolu Taşıma Anlaşması olmayan ülkeler ile anlaşma
27. Ro-La taşımacılığının zorunluluk olmaktan çıkarılması
28. Filonun çevreci dönüşümü ve yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı
29. Yurtdışındaki haksız uygulamalar için resmi şikayet mekanizması
30. Standart taşıma sözleşmelerinin oluşturulması
31. Profesyonel sürücü vizesi işlemlerinde kolaylık

32. Maliyet altı taşımanın engellenmesi
33. UBAK belgelerinin verimli kullanılması
34. Sektörel İş Kanunu'nun hazırlanması
35. Tonaj farklarında karşılaşılan mükerrer cezaların kaldırılması
36. Sorun yaşanan ülkeler başta olmak üzere ulaştırma müşavirliklerinin kurulması
37. ÖTV ve KDV'den muaf akaryakıt miktarının serbest bölgeyi de kapsayarak 900 lt'ye çıkarılması
38. Ödeme vadelerinin kısaltılması
39. Yurtdışından KDV iadelerinin alınmasının sağlanması
40. Sigortalarda sektör operasyonları için haksız prim uygulamalarının giderilmesi

2009 yılında gerçekleştirilen ve ana teması "Hedef 2023" olan 10. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası'nda ortaya konulan hedeflere ilişkin hayata geçen projelere bakıldığında, bazı sektörlerde hedeflerin üzerinde bir gerçekleşme olduğu, bazı hedeflerin ise halen gerçekleştirilmediği tespit edilmiştir. Bahse konu Şura'da belirlenen 80 hedef arasından sadece 3'ü tamamlanmıştır. Bu hedeflerden, 2009 yılından bu yana devam eden 52 proje henüz tamamlanmamıştır. Ana Trafik Yönetim Merkezlerinin Kurulması projesi ve bununla bağlantılı olan KY-61 "Karayolları Trafik Bilgi Toplama ve Analizi Çalışmaları" önem arz etmektedir. (UND, Eylül 2013). 500 milyar ABD doları ihracat hedefinin gerçekleşmesi için bugünkünün yaklaşık 3,5 katı trafikle karşı karşıya kalınacaktır. Bu trafiğin iyi yönetilmesi gerekmektedir. Benzer şekilde nakliyecilerin faaliyetlerini kolaylaştırıp hızlandırmak için dingil yükünün on-line kontrol edilmesi, diğer bir deyişle ağırlık kontrollerinin uzaktan yapılabilmesi ve hızlı tamamlanması önemli bir uygulamadır.

Yukarıda belirtilen "sektör gereksinimleri"nin karşılanması konusunda 2013 yılında, 2014-2018 dönemini kapsayan 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı açıklanmıştır.

2014-2018 Dönemini Kapsayan 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı:

10. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda "Türkiye'nin lojistikte bölgesel bir üs olması" ve bu sayede lojistik maliyetin düşürülmesi, ticaretin geliştirilmesi ve rekabet gücünün artırılması temel amaç olarak belirlenmiştir.

a. Politikalar

1. Ulaştırma türleri ve koridorları, lojistik merkezler ve diğer lojistik faaliyetleriyle bütünleşik Lojistik Master Planı hazırlanarak hayata geçirilecektir. Bu çerçevede, lojistik merkezler için yer seçiminde rehber niteliği taşıyacak şekilde ülkemizin ulaştırma alternatiflerini gösteren ulaştırma koridor haritalarının çıkarılması sağlanacaktır.

2. Lojistik merkezlerin ülke genelinde planlanması ve yatırımlarında, bölgesel potansiyel ve ihtiyaçlar dikkate alınacak, kombine taşımacılık bağlantılarının yapılmasına özen gösterilecek, kullanıcıların gereksinimleri gözetilerek, tüm lojistik hizmet sağlayıcılarının eşit şartlarda yararlanacağı kamu-özel işletim modelinin etkin bir şekilde kullanılması sağlanacaktır.
3. Lojistik pazarında faaliyet gösteren firmaların yeterli ölçek büyüklüğüne ulaşması desteklenecektir.
4. Lojistik alanında kamu kurum ve kuruluşları arasında etkin bir koordinasyon ve işbirliği mekanizması oluşturulacaktır.
5. Ulaştırma koridorlarında uygun hacim ve mesafelerde en avantajlı ulaşım türü belirlenerek, bu kapsamda denizyolu ve demiryolu taşımacılığı özendirilecek ve kombine taşımacılık imkânları geliştirilecektir. Enerji verimliliğini, temiz yakıt ve çevre dostu araç kullanımını sağlayan ulaşım sistemlerine öncelik verilecektir.
6. Önemli ticaret merkezlerinden olmaya devam edecek AB'nin ulaşım ağlarına (TEN-T) bağlantı sağlayacak projeler başta olmak üzere tüm komşu ülkelere ve yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak güzergâhlara önem verilecektir.
7. Karayollarında kuzey-güney hattında koridor yaklaşımı da dikkate alınarak Ovit ve Cankurtaran tünellerinin de üzerinde yer aldığı öncelikli güzergâhların ve komşu ülkelerle ticareti geliştirecek koridorların yapımına devam edilecektir.
8. Karayollarında, önleyici bakım kavramının esas alındığı ve bakım-onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmasını temin edecek etkin bir üstyapı yönetim sistemi tesis edilecektir. Bakım ve onarım hizmetlerinin ağırlıklı olarak özel kesim marifetiyle yürütülmesi için gerekli hukuki ve kurumsal düzenlemeler hayata geçirilecektir.
9. Karayolu taşımacılığında kayıt dışılık önlenecek, mali ve mesleki yeterliliğe sahip verimli işletmelerin kurulması ve piyasadaki atıl kapasitenin azaltılması teşvik edilecektir.
10. Trafik güvenliğinin en üst seviyede tesis edilebilmesi için denetim hizmetleri; araç tescil ve sürücü belgelendirme gibi idari faaliyetlerden ayrıştırılacak ve söz konusu faaliyetler için müstakil birimler kurulacaktır.
11. Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı'nda yer alan trafik kazası nedeniyle meydana gelen ölümlerin %50 oranında azaltılması hedefi doğrultusunda Trafik Elektronik Denetim Sistemlerinin kullanımı Akıllı Ulaşım Sistemleriyle entegre bir şekilde yaygınlaştırılacaktır.
12. Hızlı tren ağı, Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya ve İstanbul-Eskişehir-Antalya koridorlarından oluşmaktadır. Plan dönemi sonuna kadar 393 km uzunluğundaki Ankara-Sivas ve

167 km uzunluğundaki Ankara (Polatlı)-Afyonkarahisar hızlı tren hatları işletmeye açılacaktır.

13. Trafik yoğunluğuna bağlı olarak belirlenen öncelik sırasına göre mevcut tek hatlı demiryolları çift hatlı hale getirilecektir. Ayrıca şebekenin ihtiyaç duyduğu sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımları hızlandırılacaktır.
14. Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun çerçevesinde TCDD'nin yeniden yapılandırılması tamamlanacak, demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı özel demiryolu işletmelerine açılacaktır. TCDD şebekesi yenileme ve bakım-onarım hizmetlerinin özel kesim eliyle yürütülmesi esas olacaktır. TCDD'nin kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir.
15. Avrupa ile kesintisiz ve uyumlu demiryolu ulaşımının sağlanmasına yönelik teknik ve idari karşılıklı işletilebilirlik düzenlemelerine uyum sağlanacaktır.
16. İstanbul Yeni Havalimanının ilk etabı Plan dönemi sonuna kadar tamamlanacaktır. Havayolu sektöründe İstanbul'un uluslararası bir aktarma ve bakım-onarım merkezi olması desteklenecektir.
17. Rekabet ortamını tesis edebilmek için slot tahsisinde şeffaflık sağlanacak ve özel havayolu şirketlerinin pazara girişlerindeki engeller azaltılacaktır.
18. Artan dış ticaret taşımalarının Türk bayraklı gemilerle yapılabilmesini teminen filonun geliştirilmesi ve Türk bayrağının tercih edilmesi sağlanacaktır.
19. Türkiye'nin ihracat hedefine ulaşabilmesini teminen, yapılan planlamalar doğrultusunda doğru yer, zaman ve ölçekte liman kapasiteleri hayata geçirilecek, limanların demiryolu ve karayolu bağlantıları tamamlanacaktır. Çandarlı Konteyner Limanı tamamlanacak, Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanı'nın yapımına başlanacaktır.
20. Deniz emniyetine azami önem verilecek, Acil Müdahale Merkezleri ve yoğun limanlardaki Gemi Trafik Yönetim Sistemleri tamamlanacak, güvenli deniz izleme koridorları oluşturulacaktır.
21. Liman yönetiminde dağınıklığın giderilmesini ve kamu tarafından belirlenecek politikaların her bir limanın ihtiyaçları da göz önüne alınarak uygulanmasını sağlayacak, Türkiye'ye uygun bir liman yönetim modeli hayata geçirilecektir.
22. Dış ticaretteki gelişmelere paralel olarak gümrüklerin fiziki altyapısı iyileştirilecek, bilgi teknolojilerinin kullanımı ve tek pencere uygulaması yaygınlaştırılacak, gümrük işlemleri hızlandırılacak ve etkinleştirilecektir. İkili gümrük anlaşmaları ile gümrük işlemleri azaltılacak, tek durakta kontrol-ortak kapı kullanımı projeleri tamamlanacaktır.
23. Posta piyasasının serbestleştirilmesi sürecinde etkin düzenleme ve denetim yoluyla posta sektöründe rekabetçi bir piyasa oluşturulacaktır.

“Ülkemizi uluslararası lojistik merkezi haline getirmek” hedefi ise, uzun yıllardan beri gündemde olmakla birlikte henüz büyük ölçüde gerçekleştirilmemiştir. Güvenli bir tehlikeli madde taşıma sisteminin kurulması konusunda mevzuat açısından ilk adımlar atılmış olmakla birlikte bu kapsamlı sistemin bir an önce kurulması gerekmektedir. Konuyla ilgili Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürlüğü kurulmuş ve bahse konu Genel Müdürlük Tehlikeli Madde taşımalarına ilişkin düzenlemeleri yürürlüğe koymaya başlanmıştır. Karayolu taşıma pazarının cazip hale getirilmesi hedefi kapsamında mesleki saygınlık ilkeleri doğrultusunda kaliteli ve güvenli taşımacılık hizmeti veren, mali ve mesleki yeterlilik şartlarını Avrupa standartları düzeyinde yakalamış, taşımacılık şirketlerinden oluşan çağdaş bir karayolu taşımacılık pazarı oluşturulması hedeflenmektedir.

Bu nedenle, gerek geleceğe yönelik ortaya konulan hedeflerin gözden geçirilmesi, gerekse hızla gelişen ve değişen dünyamıza paralel olarak geleceğe yönelik çözüm önerileri geliştirmek üzere 5-7 Eylül 2013 tarihleri arasında gerçekleştirilen 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası'nın ana teması “Herkes için Ulaşım ve Hızlı Erişim” olarak belirlenmiş ve Şura'da sosyo-ekonomik verilere uygun olarak 2035 vizyonunun belirlenmesine de çalışılmıştır. 2023 hedeflerinin gerçekleşme düzeyi ele alınarak hedefler yenilenmiş ve 2035 vizyonu ortaya konulmuştur.

11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Sonuç Bildirgesi aşağıdaki temel konuların altını çizmektedir:

Dünya nüfusunun 7 milyar kişiye, ekonomik büyüklüğünün yıllık 70 trilyon ABD dolarına, ticaret hacminin 18 trilyon ABD dolarına ulaştığı günümüzde, her türlü ekonomik ve sosyal bağlantı ve ilişki, ulaşım ve iletişim imkanlarıyla sağlanmaktadır. Yolcu ve yük taşımacılığının uygun modlar veya inter-modal olarak gerçekleştirilmesi, ekonomik kalkınma ve refah düzeyini yükseltmede önemli işlev görmektedir.

Bunun yanısıra bilginin en hızlı şekilde iletilmesi açısından teknolojik atılımların en üst seviyelerde gerçekleştirilmesi zorunluluğu vardır.

Dünyada gelişmenin itici gücü ulaştırma ve haberleşme yatırımları olmuştur. Bu alanlarda altyapı ve üstyapı yatırımlarına önem veren ülkeler gelişme sürecini hızla tamamlamıştır. Nitekim, bu ülkelerde gerek kamu, gerekse özel kesim imkanlarıyla yapılan yatırımlar milli gelire kıyasla ciddi büyüklüklere ulaşmıştır. Örneğin; OECD ülkelerinde sadece karayolu ve demiryolu yatırımları, GSYİH'nin ortalama %1'i düzeyindedir. Ülkemizde 10 yıl öncesine kadar çok düşük seviyede, yani OECD ortalamasının yarısının altında olan karayolu ve demiryolları yatırımlarının GSYİH'ya oranı 2013 yılına geldiğimizde OECD ortalamasının üstüne çıkmıştır (Uluslararası Ulaştırma Forumu ITF, 2012).

Son dönemde gerçekleştirilen başlıca projeler aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Marmaray projesinin açılışı 29/10/ 2013 tarihinde yapılmıştır. Bu proje ile İstanbul'un toplu taşıma sorununa büyük ölçüde çözüm getirilmesi hedeflenmektedir. Projenin, raylı sistemin omurgasını oluşturup, böylece İstanbul'daki raylı sistem ile toplu taşıma

oranını %30'un üzerine çıkarması beklenmektedir. Ancak mevcut durumda Marmaray sadece yolcu taşımaya yöneliktir ve yük taşımalarında kullanılamamaktadır.

Tarihi ipek yolunu deniz altından birleştirecek Avrasya Karayolu Tüp Geçişi Projesinin inşaatı devam etmektedir. Projenin, eski İstanbul'un Avrupa ve Asya kıtası arasındaki yerleşim yerlerini en kısa mesafede birleştirmesi beklenmektedir ve dünyada denizaltında en derinden geçen karayolu projesi olarak, 2015 yılında tamamlanması hedeflenmektedir.

- Demiryollarında Yüksek Hızlı Tren (YHT) ağının ülke bütününde yaygınlaşması hedeflenmektedir. Tamamlanmış olan Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya ve Eskişehir-Konya YHT projelerinden sonra Ankara-İstanbul YHT Projesi tamamlanmak üzeredir. Ankara-İzmir, Ankara-Bursa ve Ankara-Sivas hatlarında inşaat çalışmaları devam etmektedir.
- Ekonomik katma değer oluşturmada Organize Sanayi Bölgelerine ve üretim merkezlerine ulaşım ve bağlantı konusuna önem verilmiştir. Bu çerçevede son on yılda, 282 olan merkez sayısı 334'e, 383 km olan iltisak hattı uzunluğu ise 469 km'ye çıkarılmıştır.
- Son 10 yıl içerisinde 16 bin km'nin üzerinde bölünmüş yol yapılmıştır. Böylece bölünmüş yollar ile bağlı il sayısı 6'dan 74'e ulaşmıştır. Bölünmüş yolların, kazalardaki can kayıplarını, yollardaki zaman kayıplarını, çevreye verilen zararı azaltmasının yanı sıra yakıt ve iş gücü tasarrufu suretiyle ekonomiye yıllık 15 milyar TL katkı sağlaması beklenmektedir.
- Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün yapımına 29/05/2013 tarihinde başlanmıştır. Bu köprü üzerinde 8 şerit karayolu, 2 şerit demiryolu bulunmaktadır. Üzerinden demiryolu geçecek dünyanın en geniş köprüsü ve en yüksek kulelerine sahip olma özelliğini taşımaktadır. Köprü'nün en önemli özellikleri; ticari karayolu trafiğini üzerine alması, demiryolu ile Asya-Avrupa transit taşımacılığını sağlayacak olması, büyüyen İstanbul'un dış çevre yolu ihtiyacını karşılamasıdır.
- Gebze-İzmir Otoyolu projesi kapsamında yapımı devam eden dünyanın en büyük 2. Asma Köprüsü İzmit-Gebze Köprü inşaatı 2015 yılı sonunda tamamlanacaktır.

11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası 2023 Hedefleri aşağıdaki gibi özetlenebilir:

2023 yılı için Karayolu Hedefleri

- 8000 km'si otoyol olmak üzere bölünmüş yol uzunluğunun 37.000 km'ye çıkarılması,
- 57.000 km ilave Bitümlü Sıcak Karışım Asfaltı (BSK) yapılarak karayolu ağının tamamının BSK Asfalta dönüştürülmesi,
- Karadeniz Bölgesi'nin Güneydoğu ve Akdeniz Bölgelerine yüksek standartlı karayolları ile bağlanması,

- Standartların yetersizliğinden kaynaklanan yol kusurlarına bağlı kaza sayılarının asgari %50 azaltılması ve trafik kazalarında 100 milyon taşıt-km'ye düşen ölümlerin 1'in altına düşürülmesi,
- Trafik güvenliğine yönelik önlemler kapsamında kendini ifade eden yollar, affeden yollar uygulamaları ile hız yönetimi ve denetiminin geliştirilmesi,
- Trafik güvenliğini, altyapı ve üstyapı standartlarının kalitesini artırmaya ve insan kapasitesini geliştirmeye yönelik olarak karayolu sektörü ihtiyaçlarına cevap verecek bir karayolu akademisinin kurulması,
- Uluslararası yük ve yolcu taşımacılığında, serbestleşme sürecine hız verilmesi ve serbest geçilen ülke sayısının 24'den 40'a çıkarılması,
- Karayolu ile uluslararası eşya taşımacılığı alanında sefer sayısının 3 kat artırılarak 5 milyona çıkarılması,
- Atık maddeler, endüstriyel yan ürünler ve geri dönüşümlü malzemelerin yol yapımında kullanımının yaygınlaştırılmasının sağlanmasıdır.

2023 yılı için Demiryolu Hedefleri

- 3.500 km yüksek hızlı demiryolu, 8.500 km hızlı demiryolu ve 1.000 km konvansiyonel demiryolu olmak üzere 13.000 km demiryolu yaparak 2023 yılında toplam 25.000 km demiryolu uzunluğuna ulaşılması,
- 4400 km'lik hat yenilemesi yapılarak tüm hatların yenilenmesinin tamamlanması,
- Demiryolu taşımacılık payının yolcuda %10'a, yükte %15'e çıkarılması,
- Demiryolu sektörünün serbestleşme sürecinin tamamlanması,
- Milli demiryolu standartlarının oluşturulması,
- Emniyet Yönetim Sistemi'nin altyapı ve işletmeciliğin her kademesinde etkin ve sürekli uygulanmasının sağlanması ve bunun sektörel kültür haline getirilmesi,
- Geliştirilen "Milli Sinyal Sisteminin" yaygınlaştırılarak marka haline getirilmesi,
- Mevcut araçların hızlı tren hatlarına uygun hale getirilmesi, her türlü demiryolu aracının ülkemizde üretilmesi,
- Yük potansiyeli bulunan lojistik merkezleri, fabrika, sanayi, OSB ile limanlara iltisak hattı bağlantılarının artırılarak kombine ve yük taşımacılığının geliştirilmesinin sağlanması,
- Demiryolu Ulaşım Enstitüsü'nün kurularak faaliyete geçirilmesi,
- Milli demiryolu sanayisi ile Ar-Ge'sinin desteklenmesi ve her türlü demiryolu teknolojisinin geliştirilmesi,

- Uluslararası demiryolu koridorlarının geliştirilmesinin sağlanması.

2023 yılı için Lojistik, Kargo-Kurye Hedefleri

- Türk Posta İdaresi olarak dünyada ilk 5'e girilmesi,
- Serbest rekabet ortamında gelişen bir posta pazarında istihdam kapasitesinin 500 bin düzeylerine getirilmesi,
- Standartlarını en üst düzeylere taşıyacak dünya markaları yaratılması, 3. dünyaya ihraç edilecek posta hizmet-teknoloji kalitesi elde edilmesi,
- Posta sektöründe TR'nin bölgesel bir güç olarak dünyaya kabul ettirilmesi,
- Dünyada artan sınırsız ticaret hacmi ile posta sektörünün büyütülmesinin gelecek 10 yılın hedefi yapılması,
- Posta sektöründe yapılan regülasyon sonrası sağlanan serbest rekabet ile kamu-özel sektörünün yeni arayışlara girerek yeni pazarlar arayışında olması,
- Serbest rekabet ortamında devletin, gözetim-denetim alanında odaklanması,
- Operatörler arasındaki rekabetin regüle edilmesi, çapraz sübvansiyonun sıkı denetlenerek engellenmesi,
- Regülasyon çalışmalarında haksız rekabetin ayrıca düzenlenmesi,
- Operatörlerin Ar-Ge kullanmalarının teşvik edilmesi, maliyet azaltıcı yöntemlerin araştırılmasıdır.

11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası'nda ulaştırma sektörüne ilişkin 2035 yılı ana hedefleri aşağıdaki gibi özetlenmiştir:

- 2035 yılında 90 milyon nüfusa ulaşacak ülkemizde 5 trilyon ton-km yük, 500 milyar yolcu-km taşımacılık hacmine ulaşma öngörüsü doğrultusunda ulaştırma alt yapı yatırımlarının ne kadar elzem olduğu tesbit edilmiştir.
- Türkiye, "Sürdürülebilir Ulaştırma" temasının yanında, coğrafyasında ve diğer ülkeler ile bağlantısında en etkin ulaşım ve en hızlı iletişimi "istisnasız herkes için her an sağlamaya" yönelik bir vizyon belirlemiştir.
- Herkes için "Ulaşım ve Hızlı Erişim" temasından hareketle dünyada ön plana çıkan güvenli, dakik, daha kısa sürede ve daha konforlu, her alanda engelsiz, çevreye duyarlı ve yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanan ulaşım sistemlerinin ve ulaştırma türlerinin bütünleşmiş bir şekilde işletiminin sağlanması ve yaygınlaştırılması benimsenmiştir.
- Ulaştırma türlerinin bütünleşmiş ve dengeli bir şekilde işletiminin sağlanması, verimli ve etkili bir ulaştırma altyapısı oluşturması ve ulaştırma türlerinde güvenlik

ve sürdürülebilirlik kavramlarını da göz önünde bulundurarak, insan faktörünü öne çıkaran çevreye duyarlı politikaların uygulanması esas olmalıdır.

2035 yılı için Karayolu Hedefleri

- 2035 yılına kadar kamu-özel sektör ortaklığı ile 4 bin km otoyol projesi ile karayolu otoyol ağının 12 bin km'ye çıkarılması,
- Karayolu ile 500 km mesafenin üzerindeki taşımaların, 2035 yılına kadar diğer taşımacılık modlarına aktarılması,
- 2035 yılına kadar TEN-T çekirdek ağının tamamını konforlu, yüksek kaliteli ve kapasiteli bir yapıya kavuşturulması,
- Transit trafiği yüksek olan şehirlerde tam erişim kontrollü çevre yollarının tüm ülke sathında yaygınlaştırılması,
- Artan karayolu yolcu ve yük talebinin etkin yönetiminin sağlanması için sıkışıklık yönetimi, yüksek doluluklu taşıt şeritleri, kamyon tahsisli şeritler, ücretli yönlendirilebilir şerit gibi uygulamaların hayata geçirilmesi,
- Akıllı ulaşım sistemleri kapsamında karayolu işletmesinde taşıt-taşıt ve taşıt-altyapı arasında iletişimi sağlayan sistemlerinin uygulanması,
- Otoyol ve devlet yolu aydınlatma, elektrikli taşıtların enerji ihtiyaçlarını karşılama, trafik denetleme, düzenleme ve tanzim ve yol bakım faaliyetlerinde taşıtların ürettiği enerjiyi de dikkate alan yenilenebilir enerji kaynaklarından faydalanılması,
- 2035 yılına kadar geleneksel fosil yakıt kullanan taşıtlar yerine yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanan taşıt kullanımının teşvik edilmesine yönelik tedbirlerin alınması,
- Karayollarında eğitimlerin artırılması ile kazaların üçte iki oranında azaltılmasının sağlanması,
- Karayolu sektöründe yerli üretimi de artıracak her türlü Ar-Ge çalışmasının artırılmasıdır.

2035 yılı için Demiryolu Hedefleri

- 2023-2035 yılları arasında 6.000 km ilave hızlı demiryolu yaparak demiryolu ağının 31.000 km'ye çıkartılması,
- Yüksek teknoloji altyapısına sahip demiryolu sanayisinin tamamlanması ve demiryolu ürünlerinin dünyaya pazarlanması,
- Demiryolu ağının diğer ulaşım sistemleri ile entegrasyonunu sağlayacak şekilde akıllı ulaşım altyapıları ve sistemlerinin geliştirilmesi,
- Uluslararası kombine taşımacılık ve hızlı tedarik zinciri yönetiminin kurulması ve yaygınlaştırılması,

- Demiryolu araştırması, eğitimi ve sertifikasyonu konusunda dünyada söz sahibi olunması,
- Boğazlar ve körfez geçişlerinde demiryolu hat ve bağlantılarının tamamlanarak Asya-Avrupa-Afrika kıtaları arasında önemli bir demiryolu koridoru haline gelmesi,
- Demiryolu yük taşımacılığında %20'ye, yolcu taşımacılığında ise %15'e ulaşılmasıdır.

2035 yılı için Denizcilik Hedefleri

- İntermodal taşımacılığa uygun limanların, master planlar çerçevesinde öngörülen yatırımlarının gerçekleştirilerek diğer ulaşım modlarıyla entegrasyonunun sağlanması,
- İntermodal taşımacılığa uygun liman bölgelerinde ve hinterlandında lojistik merkezlerin yaygınlaştırılması,
- Küreselleşmenin ve teknolojik gelişmelerin değerlendirilerek, ülke menfaatine uygun ulaştırma politikalarının uygulanması,
- Taşıma modları arasındaki dengeli dağılımın gerçekleşmesi,
- Kullanıcı dostu ve daha güvenli taşımacılığın; TINA sürecinden gelen ve özellikle batıda AB üye ülkeleri ile demiryolu bağlantısını, birlikte işlerliği ve çok modlu ulaşımı dikkate alan sınır ötesi ve ulusal bağlantı projeler vasıtasıyla Deniz Ulaşım Yolları (Motorways of the Sea-MOS) (ekonomik gelişime bağlantı olabilecek bölgelere liman tesislerinin yapılması), akıllı ulaşım sistemleri ve bu konulara ilişkin çalışmalar ve destek servisleri ile artırılması. (Kaynak: Katılım Öncesi Yardım Aracı (IPA) Çok-yıllı Endikatif Planlama Belgesi (MIPD) 2011-2013 Türkiye).

4. Sektörün SWOT Analizi

Swot analizi yapılırken; Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi üyelerinden gelen görüşlerden ve 2013 yılında İzmir’de gerçekleştirilen “2023 ortak Akıllı Gelecek Tasarımı” konulu Kamu-UND Arama Konferansı’nda ortaya konulan swot analizinden faydalanılmıştır.

4.1. Sektörün Güçlü Yanları

- Türkiye ekonomisinin dünyanın 17., AB’nin 5. büyük ekonomisini oluşturması,
- Ekonominin büyüme hızının AB ortalamasının üzerinde olması,
- AB’ye uyum doğrultusunda yapısal dönüşüm süreci içerisine girilmiş olması,
- Yüksek büyüme ve teknoloji yoğunluğuna sahip olması,
- 2014-2018 yıllarını kapsayan 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda “Lojistik” hedeflerin önemli yer tutmuş olması,
- Ülkemizin, toplam 68 bin çekiciden oluşan modern karayolu taşımacılığı araç filosuna sahip olması,
- Avrupa hattında hizmet veren toplam 21 bin araçlık karayolu taşımacılık filosunun AB’nin Euro çevre dostu motor standartlarına %100 oranında uyum sağlamış olması,
- Avrupa’dan Asya’ya kadar birçok noktaya taşımaya imkan sağlayabilecek acente ve hizmet ağına sahip olması,
- AB’ye uyum gelişmeleri doğrultusunda demiryolu sektörünün, etkin hizmet sunmasını sağlayacak biçimde, yapısal dönüşüm süreci içine girmiş olması, yatırım ve işletme konularında iyileştirmelerin başlatılmış olması,
- Avrupa-Asya ve Avrupa-Ortadoğu eksenlerinde, iyileştirilme ve yeni hatlarla tamamlanmak suretiyle etkin hizmet sunabilecek demiryolu hatlarına sahip olunması,
- Demiryoluna gerekli yatırımların yapılması ile Türkiye’nin bölgesel konumunu güçlendirecek bir sektör olması ve ülkemizdeki en önemli yedi liman ile bağlantıya sahip bulunması,
- Demiryolu sektöründe yerli üretim ve sanayinin yaygın olarak kullanılması,
- Uluslararası kuruluşlara üye posta sektörünün, yaklaşık 30 yıl gibi kısa bir sürede, kurduğu alt yapı ile, kalifiye insan gücüyle ve sağladığı hizmet kalitesi ile dünya

ile rekabet edebilecek seviyeye ulaşma yönünde gelişim göstermesi ve firmaların ulaştırma noktaları üzerinde konumlanma rahatlıkları,

- Firmaların tedarik zinciri oluşturma kabiliyetlerinin bulunması,
- İşgücüne bağlı maliyetin düşük olması,
- Firmaların lojistik eğitimi almış eleman çalıştırmaları,
- Fakülte ve yüksekokullarda lojistik eğitimi veren bölümlerin artması ve bu bölümlerin sektörün ihtiyacı olan kalifiye elemanı sağlayacak olması,
- Firmaların kriz yönetiminde ve pazar ekonomisinde deneyim sahibi olması,
- Son beş yılda filomuza yeni ham petrol ve petrol ürün gemilerinin (Suezmax) katılması,
- Konteyner gemilerindeki sayı ve tonaj artışı, yaş ortalamasının oldukça genç olması,
- Ro-Ro filosunun yaş itibariyle durumunun yeterli düzeyde olması ve filoya katılan yeni gemilerle güçlenmesi,
- Limanlarımızın bölgesel konumu itibariyle önemi ve transit taşımacılığa uygun olması,
- Uluslararası taşıma koridorları arasında yer alan coğrafi konumumuz nedeniyle talebin büyüklüğü,
- Liman sahaları içinde evvelce kurulmuş olan serbest bölgelerin getirdiği ekonomik avantajların bulunması,
- Deniz emniyetinin sağlanması kapsamında VTS, AIS gibi teknoloji destekli sistemlerin oluşturulmuş olması,
- Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'un yürürlüğe girmesi,
- Demiryolu yerli sanayinin güçlendirilmesi doğrultusunda TCDD ve yabancı katılımcı iştirak şirketlerinin varlığı,
- Hızlı tren işletmeciliğinde akıllı ulaşım sistemlerinin uygulanıyor olması,
- Uluslararası yük ve yolcu taşımacılığı istatistiklerinin çıkış-varış bazında alınabiliyor olması,
- Türkiye'de bir çok ülkeye nazaran demiryollarına uygun taşıma uzaklıklarının olması,
- Ülkemizin en önemli limanları ile demiryolu bağlantısının mevcut olması,
- Ülkedeki ağır sanayi merkezlerinin çoğunu içine alan bir demiryolu ağının olması,

- Demiryolunun uzun bir sürece sahip, tecrübeli, köklü ve güçlü bir kuruluş olması,
- Yapılacak yeni yüksek hızlı ve konvansiyonel demiryolu hatları ile geniş bir alana ulaşım kolaylığı sağlayacak olması,
- Gümrüklerimizdeki modernizasyon süreci ve Yetkilendirilmiş Yükümlü Uygulaması gibi kolaylaştırıcı sistemlerin devreye girmiş olması,
- Türkiye'nin AB'nin Ortak Transit Sistemi'ne katılmış olması.

4.2. Sektörün Zayıf Yönleri

- Ulaştırma sisteminin bir bütün olarak ele alınmasını, ülke ekonomisinin ve sosyal yaşamın gereksinimlerinin yerinde, zamanında, en ekonomik ve güvenli bir şekilde karşılanabilmesini, taşıma türlerinin birbirlerini tamamlayıcı, dengeli bir yapı içinde gerçekleşmesini sağlayacak ve arazi kullanımı kararlarıyla eşzamanlı ve uyumlu güncel bir Ulusal Ulaştırma Ana Planı ve kentsel ulaşım planlarının bulunmaması,
- 2003 yılında yayınlanmış olan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği'nin sektördeki güncel gelişmeler ve mevcut ihtiyaçlar ile paralel şekilde güncellenmemiş olması,
- Türkiye'nin ikinci en büyük pazarı olan AB'ye yönelik taşımalarda gümrük (sınır) geçişlerinde uygulanan formalitelerin karmaşık, zaman alıcı ve maliyetli olması,
- Başta Avusturya, İtalya, Romanya, Macaristan, Bulgaristan ve Yunanistan olmak üzere, karayolu araçlarımıza transit geçişlerinde kısıtlamaların ve ayrımcı ek ücretlerin uygulanması,
- GAP bölgesinde gelişmelere cevap verebilecek demiryolu altyapısının mevcut olmaması,
- Demiryolu sektörünün serbestleşmesi yönünde hazırlanan mevzuatın yasallaşmaması ve buna bağlı olarak rekabetçi bir piyasa yapısının oluşturulamamış olması,
- Posta sektöründe serbestleşmeyi ve rekabet ortamında hizmet sunumunu sağlayacak bir yasal düzenlemede özel sektörün taleplerine yer verilmemiş olması,
- Posta sektöründe kamu-özel sektör ortak çalışması ile ikincil düzenlemenin tamamlanmaması,
- Fiyat odaklı rekabetin, kargo-kurye dağıtım sektörü firmalarını olumsuz etkilemesi,
- Bilgi teknolojilerinin kullanımının yetersiz olması,
- Çevre dostu taşımacılık sistemlerinin kullanımının az olması,
- Firmaların yasal düzenlemelere ilişkin ilgi ve bilgi eksikliği bulunması,

- Kredi temininde güçlük yaşanması,
- Firmaların limanlardaki altyapının iyileştirmesine yönelik yatırım yapmaması,
- Lojistik üs oluşturmak için firmalar arası işbirliği olmaması,
- Lojistik sektörünün geneline yönelik planlama ve politika eksiklerinin bulunması,
- Lojistik sektöründe yasal düzenleme ve uygulama eksikliklerinin olması ve bu durumun sektörde haksız rekabet yaratması,
- Sınır geçişlerinde gümrük işlemlerinin uzun süre alması nedeniyle taşımada gecikmelerin yaşanması,
- Taşımacılık modlarında ve ayrıca kombine taşımacılıkta altyapının yetersiz olması,
- Demiryollarında mevcut altyapı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon yetersizliğinin bulunması,
- Ülke içi bölgesel ticaret hacimleri ve yük/yolcu yoğunluk akım yönlerini belirten haritalara bağlı olarak elektrikli, sinyalli, çift hatlı altyapının yetersiz olması,
- Filonun büyük bölümünü teşkil eden dökme yük gemilerinin yaş ortalamasının yüksek ve birçoğunun standart altında olması,
- Koster filomuzun yok denecek kadar azalması ve mevcutların yaş itibarıyla standart altı olması,
- İthalat/ihracat yüklerimizin yaklaşık %75'inin yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,
- Türk bankalarının uzun vadeli kredilendirme ve gemi alımına yönelik finansman modellerindeki eksiklik,
- Bankaların kontratlara kredi vermemesi, mali ve şahsi teminat istemesi,
- Filomuzda yeterli sayıda ve tonajda LPG gemisi olmaması ve LPG ithalatımızın %80'den fazlasının yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,
- Denizyoluyla ithal edilen doğalgazı taşıyabilecek LNG gemimizin olmaması,
- Uzun yıllar demiryollarına yeterli düzeyde yatırım yapılmaması,
- Mevcut ana hatların büyük bir oranının tek hat olması,
- Ulaştırma sektöründeki demiryolu payının, yolcu ve yük taşımacılığında, çok düşük olması,
- Sinyalli ve elektrikli hat oranının azlığı,
- Yatırım ve işletme maliyetlerinin yüksek olması,

- Tren taşıma kapasitesindeki yetersizlik,
- İltisak (bağlantı) hattı bağlantılarındaki eksiklikler,
- Bakım Yönetimi Sistemi'nin yeteri kadar gelişmiş olmaması,
- Demiryolu sektöründe pazardaki taleplere uygun üretim, satış ve pazarlama yapılamaması,
- Ülkemizdeki demiryolu taşıtları imalat sanayi, Ar-Ge faaliyetlerinin yetersizliği,
- Akıllı ulaşım sistemlerinin konvansiyonel hatlarda kullanılmıyor olması.

4.3. Fırsatlar

- BRIC ülkelerinin (Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin) dünya GSYH'daki payının 2010 yılında %18'den (Worldbank, 2011) 2020'lerde %30'a çıkma beklentisi,
- G-7 ekonomilerinin toplam ticaretimizdeki payının %69'dan %54'e inmesi,
- Dünya ticaretinin %40'ının Asya içi, Ortadoğu-Afrika-Asya ve Latin Amerika-Asya üçgeni gibi bölgelerde gerçekleşmesi,
- Türkiye dış ticaretinin her yıl bir önceki yıla göre %20 oranında artması (önümüzdeki birkaç yıl içinde, 250 milyar ABD dolarlık dış ticaret hedefinin 1 trilyon ABD dolarına çıkacağı öngörülmektedir.),
- 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı kapsamındaki "Taşımacılıktan Lojistiğe Öncelikli Dönüşüm Programı"nın hayata geçirilmeye başlanmış olması,
- Yeniden canlanan İpek Yolu,
- Çin, Pakistan, Suudi Arabistan gibi ülkelerin TIR Sistemi'ne taraf olmaya ve/veya sistemi uygulamaya hazırlanması,
- Türkiye'nin AB'ye tam üyeliğine ilişkin müzakerelerin devam etmesi ve AB ile ulaştırma alanında bir diyalog sürecinin başlamış olması,
- AB'nin, Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarını (TEN-T) Akdeniz, Ortadoğu ve Orta Asya'ya açılmak için yeniden kurgulaması,
- AB'ye uyum gelişmeleri doğrultusunda demiryolu sektörünün, etkin hizmet sunmasını sağlayacak biçimde, yapısal dönüşüm süreci içine girmiş olması ve yatırım, işletme konularında iyileştirmelerin başlatılmış olması,
- Irak'taki yeniden yapılanma süreci kapsamında bu ülkeden yoğun taşıma talebinin sürmesi ve Irak'tan karayoluyla petrol taşınmasına ilişkin mevzuatın yayınlanmış olması,

- Dünya ticaret hacminin gelişmekte olan doğu ülkelere kayması,
- Türkiye'nin Orta Doğu-Asya-Avrupa-Afrika arasında önemli bir transfer merkezi haline gelmesi,
- Türkiye'nin dış ticaretinin Afrika'dan Amerika'ya tüm bölgelerde artması,
- 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu çerçevesinde denetimlere başlanması,
- Serbestleşme ve posta tekelinin kaldırılması halinde, posta sektöründe özel sektörün önünün açılabilmesi, yatırım ve istihdamın istenen seviyelere çıkartılması,
- Türkiye'de mevcut kargo pazarının henüz %30'luk kısmının kargo firmaları tarafından kullanılıyor olması,
- Hızla büyüyen e-ticaret potansiyeli,
- Marmaray projesi ile İstanbul kentsel ulaşım ve Avrupa-Asya ulaştırmasında kesintisiz demiryolu bağlantılarının sağlanacak olması,
- Ülkemizde, içinde demiryolu sektörünün de yer aldığı lojistik sektörünün gelişmesiyle birlikte kombine taşımacılığın öneminin artması,
- Devletin, ulaşım türleri arasında dengenin oluşması için denizyolu, demiryolu ve havayoluna destek verme yönünde somut uygulamaların başlaması,
- Avrupa Bakanlar Konseyi tarafından planlanmış olan yüksek hızlı demiryolu ağının iki Pan-Avrupa koridoru üzerinden Türkiye'ye bağlanmasının planlanması ve bu hattın, Türkiye, Avrupa-Asya transit geçişi sağlayarak önem kazanacak olması,
- Demiryolu altyapısının verimli, yüksek kapasiteli, çağdaş teknolojilerle donatılmış, evrensel özelliğe kavuşturulması halinde, uluslararası transit taşımacılık için cazip hale gelebilecek olması,
- Demiryolu sektöründe işletmecilik alanının yanı sıra demiryolu araçlarının tamir bakım onarım ve imalatını yapabilecek kapasiteye ulaşan hızlı dinamik bir özel sektör girişiminin oluşmaya başlaması,
- Ulaştırma ve lojistik alanında yüksek lisans eğitimi veren üniversitelerin hızla artması ve bu alanda bir eğitimci potansiyelinin gelişiyor olması,
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın bir Ar-Ge projeleri destek fonu oluşturmuş olması,
- Lojistik teknolojilerindeki hızlı gelişim,
- Bilgi teknolojilerinin, lojistik faaliyetlere entegrasyonu,
- Lojistik üs ve bu bağlamda farklı taşımacılık modlarının kullanımını sağlayan coğrafi konum,

- Çevre dostu taşımacılığı teşvik edecek yasal düzenlemelerin yapılması,
- Ülkemizde Ortadoğu’da olmayan politik ve ekonomik bir istikrarın mevcut olması ve yeni liman yatırımları için yabancı sermayenin hızla çekilebilir olması,
- Emek ve hammaddeye ulaşımın kolaylaşması ve maliyetin düşmesi,
- Kaliteli ulaşım altyapısının üreticileri rekabete zorlaması ve devamında ürün fiyatlarının düşmesi, alım gücünün artması,
- Üretim alanlarının birbirlerine erişiminin artması, dolayısıyla verimliliğin artması,
- İşletmelerin ulaşabildiğinin emek arzı havuzunu genişleterek istihdamın artması,
- Trafik tıkanıklığı ve gürültü azaltımı,
- Diğer ulaşım türleri ile entegrasyonu ile yolcu taşımacılığındaki öneminin artacak olması,
- Türkiye’nin 2023 ve 2035 yılı hedeflerinin AB ile uyumu,
- Yüksek hızlı demiryolu hatlarının yapılmasına başlanması,
- Türkiye’nin konumunu güçlendiren ve mevcut darboğazları gidermeye yönelik Marmaray ve Kars-Tiflis gibi projelerin varlığı,
- Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun kapsamındaki ikincil düzenlemelerin hazırlanıyor olması,
- TCDD hatlarının ve demiryolu araçlarının yenileme çalışmalarının devam ediyor olması,
- Yük vagonu üretimine başlanması ve özel firmaların üretim çalışmalarına devam etmesi,
- Ülkemizde meslek standartları ve yeterliliklerine dayalı eğitim ve belgelendirme sistemi çalışmalarına başlanmış olması,
- Kurumsal Kaynak Yönetim Sistemi ile yurt içi yolcu taşımacılığı istatistiklerinin çıkış-variş bazında alınabilecek olması,
- Demiryolu altyapısının yüksek kapasiteli ve yüksek teknolojiler ile donatılması halinde uluslararası taşımalar için cazip konuma gelebilecek olması,
- Diğer taşıma türleri ile rekabet gücünü artıracak yeni yüksek hızlı ve konvansiyonel demiryolu hatlarının yapımına başlanmış olması,
- Demiryolu taşımacılığının çevreye verdiği olumsuzluklar itibari ile diğer taşıma türlerinden avantajlı olması.

4.4. Tehditler

- Önemli politika değişikliği olmadığı takdirde mevcut ulaşım paylarının korunacak olması,
- Gelecek yıllarda uzman personel ihtiyacının karşılanamayacak olması,
- Yurtiçi taşımacılıkta karayolu taşımacılığının ağırlıkta olması ve diğer modların birer alternatif sunamıyor olması,
- Küresel ekonomik krizlerin taşımacılık sektörünü olumsuz etkilemesi,
- Demiryolu yerli sanayinin yeterince gelişmemiş olması,
- Modlar arası geçişlerin sağlanabileceği altyapıya sahip lojistik merkezlerin bulunmaması,
- Personel ve üretimde standartlara uygun sertifikasyon sisteminin olmaması,
- Küresel ekonomik krizlerin taşımacılık sektörünü olumsuz yönde etkilemesi,
- Küresel ve bölgesel krizler ve siyasi kargaşalar sonucu bölge ülkeleriyle olan uluslararası taşımaların kesintiye uğraması,
- AB'ye üyelik sürecinin uzaması sonucu olarak elde edilebilecek fırsatların, yapısal fonların ve uzun dönemli politikaların devreye sokulamaması,
- AB'den alınan sürücü vizeleri temininde sorunlar yaşanması,
- Uluslararası rekabet ortamında küresel firmaların Türk pazarına girme çabaları, buna karşılık sektörün küçük ve orta ölçekli işletme ağırlıklı yapısı olması,
- Dünyada, Türk ticaretine ve taşımalarına yönelik korumacı politikalar (Örneğin Türk nakliyecilerine uygulanan geçiş belgesi kotaları),
- Ülkemizdeki yük pazarından daha fazla pay elde etmek amacıyla yabancı ülke ulaştırma bakanlıklarının kota vb. kısıtlayıcı-korumacı tedbirleri "koz" olarak kullanılmaya başlaması,
- Rusya-İran-Hindistan'ın ortak girişimi ile başlatılan Kuzey-Güney ulaştırma koridoru ve Çin'den Kuzey Avrupa'ya-Kuzey Avrupa'dan Akdeniz'e doğrudan uzanarak Türkiye'yi by-pass eden uluslararası rakip ulaşım koridorlarının gelişimi ve ülkemizin bunun dışında kalması halinde Avrupa-Asya arasındaki transit taşımacılıkta avantajımızın zayıflayacak olması,
- AB'nin Rusya ile birlikte AB-Rusya arasındaki ulaşım ağını güçlendirecek ve tüm taşıma modlarını kapsayacak ortak bir çalışma yürütme kararı bulunması,
- Demiryolu yerli yan sanayinin yeterince gelişmemiş olması,

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

5. Yatırım Ortamının İyileştirilmesi ile Bölgesel Teşvik ve Yardımlar

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

Tablo 5.1. 2007 – 2013 yılları arasında Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (IPA) çerçevesinde Türkiye'nin kullanımına sunulan fonların alt bileşenlere ve yıllara göre dağılımı (İKV, 2011a)

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

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

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

Tablo 5.2. Mali Yardımın Sektörel Dağılımı (milyon €) (İKV, 2011c)

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

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

5.1. IPA Bileşenleri

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

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

IPA 2. Bileşen (Bölgesel ve Sınır Ötesi İşbirliği) altında tahsis edilen fonlar Türkiye-Bulgaristan Sınır Ötesi İşbirliği Programı ile Avrupa Komşuluk Politikası Aracı –Karadeniz Havzası Sınır Ötesi İşbirliği Programı kapsamında kullanılmaktadır. İlgili yürütme otoriteleri Bulgaristan programı için Bulgaristan, Karadeniz programı için ise Romanya'daki ilgili kurumlar olup 2. bileşenin ülkemizdeki ulusal otoritesi Avrupa Birliği Bakanlığıdır.

IPA 3. Bileşeni (Bölgesel Kalkınma) altında ilgili uygulayıcı kurumlarımız tarafından hazırlanan 3 Operasyonel Program çerçevesindeki projeler finanse edilmektedir. Bu bileşen, ülkemizin üye ülkelerin kullandığı yapısal fonlar benzeri bir sistem çerçevesinde,

AB mali yardımlarını kullandığı bir bileşendir. 3 ayrı uygulayıcı kurum seçilmiş, fonların programlaması/uygulaması/izlenmesine ilişkin gerekli yapılanmalarını oluşturmuşlardır.

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

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

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

5.1.1. AB Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (IPA II) ve Ulaştırma Sektörü

Avrupa Komisyonu tarafından 2014-2020 dönemini kapsayan regülasyon önerileri çerçevesinde, AB’nin birinci önceliği yine genişleme politikaları olmuştur. Bu kapsamda, aday ve potansiyel ülkelerin AB üyeliğine hazırlanması ve ayrıca kurumsal yapılarının ve ekonomilerinin Avrupa standart ve politikalarına uyumlu bir şekilde gelişiminin sağlanması ön plana çıkmıştır. IPA II kapsamında değerlendirmeye alınan ülkeler Arnavutluk, Bosna Hersek, İzlanda, Kosova, Karadağ, Sırbistan, Türkiye, Eski Yugoslav Makedonya Cumhuriyeti olup, Avrupa Komisyonu tarafından Haziran 2011 tarihinde 14,1 milyar Avro bütçe ayrıldığı duyurulmuştur (http://ec.europa.eu/europeaid/how/finance/documents/prop_reg_instrument_pre-accession_assistance_en.pdf).

2007-2013 döneminde Cezayir, Bosna Hersek, Hırvatistan, Makedonya, İzlanda, Kosova, Karadağ, Sırbistan ve Türkiye’nin dahil olduğu programın bütçesinin 11,5 milyar Avro civarında gerçekleşeceği öngörülmektedir (<http://ec.europa.eu/enlargement/instruments/overview/>).

IPA II’ye yönelik Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan Katılım Öncesi Yardım Aracı üzerine Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü Öneri Dokümanı 6. fıkrasında, düzenleme kapsamında sağlanacak yardımların ülke veya çoklu ülke göstergelerini içeren Ülke Strateji Belgesi çerçevesinde sağlanacağı belirtilmektedir. Bu çerçevede, 2014-2020 yılları arasında fondan yararlanacak olan sektörler ve sektörlerin kendi içindeki finansman önceliklerini içeren “Ülke Strateji Belgesi”, AB ve Türkiye tarafından ortaklaşa

hazırlanmıştır. Söz konusu belge henüz taslak halindedir ve AB ile Türkiye arasında müzakere süreci devam etmektedir.

Ülke Strateji Belgesinde, AB yardımlarının dokuz sektörde yoğunlaşacağı bildirilmekte, Türkiye'nin enerji merkezi olma potansiyeli ve AB ile paylaşılan ortak zorluklar nedeniyle enerji ön planda olmaya devam etmekte, ulaştırma sektörü, çevre ve iklim değişikliği başlıkları ise mutlak suretle AB müktesebatı ve ortak çıkarlar çerçevesinde ilerleme kaydetmesi gereken sektörler olarak tanımlanmaktadır.

Strateji belgesinin "IPA Fonları Yönetim Şartları" başlığı altında, 2014-2020 dönemi için belirlenen çok yıllık sektör programlarının, daha verimli ve etkin bir şekilde değerlendirilmesi için daha fazla sahiplenilmesi ve paydaşlar arasında daha fazla işbirliği gerektirdiği belirtilmektedir. Bu çerçevede, yardımların kullanılmasında, Türkiye tarafından daha önce, ulusal otoriteler, uluslararası organizasyon ve kurumlar aracılığıyla uygulanan Dolaylı Yönetime paralel olarak Doğrudan Yönetim tarzının yürütülebileceği belirtilmektedir.

Ülke Strateji Belgesi Taslağına göre belirlenen öncelikli sektörler; Yönetişim ve Kamu İdaresi Reformu, Yargı, İçişleri ve Temel Haklar, Çevre, Ulaştırma, Enerji Rekabet ve İnovasyon, Eğitim, İstihdam ve Sosyal Politikalar, Tarım ve Kırsal Kalkınma ve Sınır Ötesi İşbirliği (CBC) ve Bölgesel İşbirliği'dir. Kaynak dağılımının yıllık temelde sektörel dağılımı aşağıdaki gibidir (Strateji Belgesi Taslağı 2014-2020, Türkiye).

Tablo 5.3. Kaynak Dağılımının Sektörel Dağılımı (Strateji Belgesi Taslağı 2014-2020)

Sektörler	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Toplam (2014-2020)	(%)	Çevre ile ilgili pay (%)
Ulaştırma	100	100	99	91	25	25	25	465	10,3	75
Yönetişim ve Kamu İdaresi Reformu	247	34	180	43	156	70	126	856	18,9	
Yargı, İçişleri ve Temel Haklar	75	180	74	0	71	121	114	636	14,1	
Çevre	29	61	80	168	114	114	114	681	15,1	90
Enerji	14	30	0	20	15	10	10	100	2,2	75
Rekabet ve İnovasyon	52	73	71	67	35	35	35	366	8,1	20
Eğitim, İstihdam ve Sosyal Politikalar	42	75	74	77	73	73	73	488	10,8	
Tarım ve Kırsal Kalkınma	70	83	62	179	178	178	178	929	20,5	30
TOPLAM	630	635	641	646	667	627	675	4522	100	

Ulaştırma sektörü için; sürdürülebilir ve güvenli ulaşım, akıllı ulaşım, erişilebilir ulaşım ve AB ile tek ulaşım alanı olmak üzere dört öncelik alanı belirleyen Ülke Strateji Belgesi'nde, Türk ulaştırma sektörünün kanuni düzenlemeler ve alt yapı açısından gerek boyut gerekse kalite olarak büyüdüğü ve ekonominin lokomotifi olduğu, ilerleyen dönemde büyümeye devam edeceği belirtilmekte ve önümüzdeki dönemde kaynak verimliliği ve ulaşım ağının

optimizasyonunun Türk ekonomisinin rekabeti açısından büyük önem kazanacağından bahsedilmektedir.

Ülkemiz ulaştırma sektörünün sorunlarının da değerlendirildiği Belgede, Türkiye'nin ulaştırma sektöründe yaşadığı en büyük zorluğun, bütünleşik bir plan, erişebilirlik, kaynak verimliliği ve ulusal ve kentsel alanda akıllı altyapıyı destekleyecek sürdürülebilir bir büyüme stratejisinin tasarlanarak uygulanamaması olduğu ifade edilmektedir.

Strateji Belgesinde, AB ulaştırma stratejisinin rekabetçi ve kaynak verimli bir sistemi amaçladığı ve bu stratejinin Avrupa 2020 ve 2050'de düşük karbon ekonomisini desteklediği belirtilmekte ve AB finansal yardımlarının, ülkemiz ulaştırma sektörü politikaları ve mevzuatının AB stratejileri ve müktesebatı ile uyum çerçevesinde destekleneceği ifade edilmektedir. Bu açıdan sektörde uzun dönemli sürdürülebilir politikalar ve karbon azaltıcı önlemlerin alınması programın temelini oluşturmaktadır.

Stratejilerin uygulanmasında anahtar kuruluş Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak tanımlanmış; Kalkınma Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Belediyeler, Sivil Toplum Kuruluşları, Ticaret Odaları, profesyonel dernekler ve üniversiteler diğer paydaşlar olarak yer almıştır.

Strateji belgesi, tüm bu değerlendirmeler çerçevesinde planlanabilecek girişimleri ve ilerlemeyi ölçecek göstergeleri belirlemiş ve sektörün aşağıda yer alan eylem alanlarında yol alabileceğini belirtmiştir.

Eylem 1: Sürdürülebilir ve Güvenli Ulaşım

- 1) Ulaştırmada daha az karbon
 - a) Demiryolunun pazar payının artırılması
 - b) Ulaştırma sektörü kaynaklı emisyonun azaltılması
 - c) Teknik yardım çalışmaları: denizcilik filosunun yenilenmesi ve kara ulaştırmasında emisyon azaltımı ve verimliliği artırmaya yönelik finansal plan
 - d) Teknik yardım çalışmaları: Gerek kentsel gerekse ulusal düzeyde "kullanan öder" ve "kırleten öder" akıllı fiyatlandırma sisteminin tanıştırılması
- 2) Türkiye'de trafik güvenliği eyleminin on yılının desteklenmesi (2023 yılına kadar trafik kazalarında meydana gelen ölüm oranının %50 oranında azaltılması)
 - a) Türkiye'nin on yıllık karayolu güvenli trafik stratejisi ve eylem planının desteklenmesi
 - b) Eğitimin her kademesinde yol güvenliği eğitimlerinin desteklenmesi
 - c) Uygulama çabalarının akıllı teknolojilerle desteklenmesi
 - d) Ülke düzeyinde trafik güvenliği bilincinin artırılması

- 3) Modlar arası geçiş ve intermodelitenin desteklenmesi
- 4) Sürdürülebilir kentsel hareketliliğin AB kentsel hareketlilik eylem planı doğrultusunda desteklenmesi
 - a) Entegre kentsel ulaşım politikalarının düzenlenmesi
 - b) Sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlarının tanıtımının desteklenmesi
 - c) Yerel idareler ve ulaşım alanındaki eğitim kurumları arasında bilgi paylaşımının geliştirilmesi
 - d) Alternatif hareket modlarının (bisiklet, yürüme, dolmuş) tanıtımının sağlanması
 - e) Sürdürülebilir kamusal ulaşım ve kitle ulaşım sistemlerini geliştirecek projelerin hazırlanması
- 5) Havacılık, denizcilik ve demiryolunda güvenliğin geliştirilmesi
 - a) Mürettebat ve ulaşım ekipmanı için güvenlik düzenlemelerini onaylama ve uygulama
 - b) Tek Avrupa Hava Sahası ve etkili hava trafiği yönetiminin desteklenmesi

Eylem 2: Etkin Ulaşım

- 1) Ulaşım yönetim sisteminde global seyrüsefer uydu sistemi için akıllı ulaşım sistemlerinin oluşturulması ve Galileo ile entegrasyonun desteklenmesi
- 2) Aşağıda yer alan hususlar için ulaşım araştırmalarının kolaylaştırılması ve desteklenmesi
 - a) Araştırma bursu, değişim programları ve kentler için eşleştirilmesi yöntemiyle ulaşım profesyonelleri ve akademisyenler için bir ağ kurulması
 - b) Bilinçli politikalar oluşturmak amacıyla, veri toplama, depolama ve yayınlama
 - c) Tüm modlarda daha sürdürülebilir ve kaynak verimli ulaşım

Eylem 3: Erişilebilir Ulaşım

- 1) Erişilebilirlik ve sürdürülebilirliğe ilişkin orta vadeli kentsel ulaşım projelerinin desteklenmesi ve alternatif ulaşım modlarının tanıtılması
- 2) Ulaşım bilgi sisteminin erişilebilirliği
- 3) Ulaşım alanındaki paydaşlarla hükümet arasındaki politika diyalogunun geliştirilmesi ve bu alandaki politikaların katılımcı biçimde belirlenmesi

Eylem 4: AB ile Tek Ulaşım Alanı

- 1) Ulaşım ile ilgili tüm alanlarda müktesebat uyumunun tamamlanması

- 2) Aşağıda yer alan işleri kolaylaştıracak ve yardımcı olacak etkinlikler ve araştırmalarla AB ile Türkiye'nin ulaştırma alanında birbirine bağlanması:
 - a) Ulaşım ve havacılık alanında üst düzey politika diyalogu
 - b) Avrupa ve Türkiye arasında işletilebilir ve kesintisiz bir demiryolu alanı
 - c) Türkiye'de gelecekteki TEN-T'nin geliştirilmesi için daha ileri düzeyde işbirliği
- 3) Ulaştırma sektöründe insan kaynağının ve profesyonel yetkinlik boyutunun desteklenmesi
- 4) AB ulaştırma politikaları ile uyumlu ulaştırma politikaları doğrultusunda, ulaştırma alanında uluslararası kuruluşlarla bölgesel işbirliğinin geliştirilmesi

Strateji belgesinde, programın çeşitli öncelik eksenleri dikkate alınarak çok-yıllı sektör destek programı olarak yapılandırılacağı ve fonların farklı öncelik eksenleri arasında dağıtılacağı belirtilmektedir.

Belgede, bu sektörde faaliyet gösteren organizasyonların (Embarq, Dünya Bankası, UNDP gibi) teknik uzmanlıkları dikkate alındığında direk hibe anlaşmaları veya uluslararası organizasyonlar ile dolaylı yönetimin mümkün olabileceği ifade edilmektedir. Belgede ayrıca demiryolu alt yapı müdahaleleri söz konusu olduğunda Uluslararası Finans Kurumları (IFIs) ile işbirliği ve farklı modların harmanlanmasının düşünülebileceği belirtilmekte, özellikle özel sektör yatırımcısının hareketliliğinin sağlanması için, Türk Yatırım Programı doğrultusunda IFIs finansal enstrümanların kullanımı ve işbirliğinin kullanılması imkanın araştırılacağı ifade edilmektedir.

5.2. Bölgesel Kalkınma Ajansları

2008 yılının son çeyreğinde hissedilen ve hızla tüm dünyaya yayılan "küresel mali kriz" sonrasında tüm sektörler gibi lojistik sektörü de ciddi mali sıkıntıya girmiştir. Sektör, hizmetlerini yerine getirebilmek için peşin harcamada bulunmak zorunda kalmış ancak ödemesi 3-4 ay, hatta kimi zaman daha uzun süre geciktirilen alacaklar nedeniyle faaliyetlerini sürdürmekte zorluklar yaşamıştır. Sektörün %90'ından fazlasını oluşturan KOBİ niteliğindeki yerli lojistik firmaları; bankaların kredi vermeyi zorlaştırdığı bu süreçte, hizmetlerinin finansmanını peşin sağlamak zorunda olan diğer sektörler gibi ciddi finansman açıklarıyla karşı karşıya kalarak, yabancı ortak ya da yurtdışından fon kaynağı arayışına dahi girmek zorunda kalmıştır.

Küresel krizin mali açıdan yarattığı sıkıntılar, 2010 yılından itibaren yavaş yavaş azalır gibi gözükse de, dolar-avro değer artışları, başlıca pazarlardan olan Avrupa pazarındaki talebin yeterince canlanmaması, ayrıca taşıma kotaları, vizeler ve yeni ücretlerin talep edilmesi nedeniyle uluslararası taşımacılar önemli sorunlar yaşamışlardır. Bu ortamda, sektörün, yeni ve daha fazla finansman kaynağı sağlama gereksinimi bulunmaktadır.

Uygun kredi ya da tercihen “geri ödeme gerektirmeyen” fon kaynakları arayışı içindeki sektör için “Bölge Kalkınma Ajansları” önem arz etmektedir.

2006 yılında Resmi Gazete’de yayınlanan 5449 sayılı Kalkınma Ajanslarının Kuruluşu, Koordinasyonu ve Görevleri Hakkında Kanun ile Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) koordinasyonunda ilk Kalkınma Ajansları, Adana ve Mersin illerini kapsayan Çukurova ve İzmir bölgelerinde “pilot uygulama” olarak kurulmuştur. Mevzuat ile ilgili sorunların çözülmesinin ardından 23 ilde daha kurulmuş ve asıl faaliyete 2008 yılında başlamıştır. Bölgeler arası eşitsizliklerin azaltılması ve bölgesel kalkınmanın sağlanması amaçlayan Kalkınma Ajansları, bölge için öncelikli sektör tespiti yapmakta, destek sağlamakta ve bölgedeki paydaşlar arasında koordinasyonu sağlayarak kaynakların yerinde ve etkin kullanımını ve yerel potansiyeli harekete geçirmeyi temin etmektedir.

Ulaştırma ve lojistik sektörünün Kalkınma Ajans programlarında öncelikli sektörler arasında yer aldığı tespit edilmiş ve Ajanslardan konuya ilişkin bilgi talep edilmiştir. Gelen bilgiler doğrultusunda Ajansların ulaştırma ve lojistik sektörüne sağladığı teşviklere aşağıda yer verilmiştir.

1. Ahiler Kalkınma Ajansı

Aksaray, Kırıkkale, Kırşehir, Niğde, Nevşehir illerini kapsayan Ahiler Kalkınma Ajansı’nın, bölgede ulaştırma ya da lojistik projelerine ilişkin bir çalışması bulunmamaktadır.

2. Ankara Kalkınma Ajansı Ankara

Ankara Kalkınma Ajansı, 2010 yılında “Ankara Uluslararası Lojistik Sektörünün Yapısal Analizi, Potansiyelinin Ortaya Konulması” başlıklı projeyi Doğrudan Faaliyet Desteği kapsamında desteklemiş ve fizibilite çalışması için yaklaşık 38.000 TL değerinde finansman sağlamıştır.

3. Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı

Antalya, Burdur, Isparta illerini kapsayan Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı, Süleyman Demirel Havalimanında Havacılık İhtisas Bölgesi veya Özel Ekonomi Bölgesi kurulmasına yönelik girişimler yürütmekte olup söz konusu çalışma için henüz kaynak ayırmamıştır.

4. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı

Bartın, Karabük, Zonguldak illerini kapsayan Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA), TR81 Bölgesinde ulusal ve yerel düzeyli ulaştırma ve lojistik projelerinde koordinasyon desteği sağlamaktadır. BAKKA, 2011 yılında Bartın Konteynır Limanı Projesi Fizibilite Etüdü çalışmasına finansman sağlamıştır. Ajans tarafından ayrıca, TR81 Bölgesi Ulaşım ve Lojistik Master Planı hazırlanmıştır.

5. Bursa, Eskişehir, Bilecik Kalkınma Ajansı

Bursa, Eskişehir, Bilecik Kalkınma Ajansı tarafından 2011 ve 2012 yıllarında Doğrudan Faaliyet Desteği Programı kapsamında destek verilen ulaşım ve lojistik projelerine ilişkin bilgiler aşağıda yer almaktadır.

Tablo 5.4. Doğrudan Faaliyet Desteği Verilen Ulaşım ve Lojistik Projeleri

Proje Adı	İl	Proje Süresi	Destek Tutarı (TL)
Eskişehir Bilecik Kütahya Seramik İş Kümesi Lojistik Projesi	Eskişehir	3 ay	69.892
Bursa ili Lojistik Merkez Fizibilitesi	Bursa	3 ay	70.000
Eskişehir’de Yaya Geçitlerinin Trafik Kazalarına Etkisinin Belirlenmesi	Eskişehir	3 ay	20.408
Eskişehir’deki Lojistik İhtiyaç ve Faaliyetlerinin Belirlenmesine İlişkin Fizibilite Çalışması	Eskişehir	3 ay	42.531
Raylı Sistemler Yan Sanayi için Yetenek Matrisi Araştırması	Eskişehir	3 ay	42.777

TR41 Bölgesi’nde, bölgenin rekabet gücünü artırmaya yönelik birden fazla il ile bağlantılı olan çeşitli kamu yatırımları bulunmaktadır. Miktar olarak büyük olan ve genel olarak altyapı ve ulaştırma sektörünün oluşturduğu yatırımlardan bazıları; Eskişehir ilinde Hasanbey, Bilecik ilinde Bozüyük Lojistik Merkezi kurulması, Eskişehir ve Bilecik illerini de içine alan Ankara-İstanbul Hızlı Tren projesi ve Bandırma-Bursa-Bilecik illerini içine alan yüksek standartlı demiryolu yapımı projeleridir.

6. Çukurova Kalkınma Ajansı

Adana, Mersin illerini kapsayan Çukurova Kalkınma Ajansı tarafından gerçekleştirilen/planlanan veya kaynak ayrılan ulaştırma ve lojistik projesi bulunmamaktadır.

7. Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı

Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı Hatay, Kahramanmaraş, Osmaniye illerini kapsamaktadır. Ajans, Hatay ve Osmaniye İlleri Lojistik Master Planı hazırlamış ve bu çerçevede;

- İskenderun’da; büyük ölçekli, depolama fonksiyonlarının ağırlıklı olarak yer aldığı, demiryolu bağlantılı, liman havzası içinde bir Lojistik Köy (İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi) kurulması,
- Antakya’da; yük aktarma operasyonuna yönelik, demiryolu bağlantısı olmayan, intermodal taşımanın yer almadığı bir lojistik destek merkez (İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi) oluşturulması,
- Osmaniye’de; depolama kapasitesi sınırlı, liman hinterlandı içinde olmayan buna karşın demiryolu bağlantısı olan ikinci bir lojistik destek merkezi (İhtisas Lojistik Organize Sanayi Bölgesi) oluşturulması,
- İskenderun Lojistik Merkezinin, TCDD yatırım programında bulunan Türkoğlu Lojistik Merkezi ile entegrasyonun tamamlanması planlanmıştır.

Ajans, ilk iki proje için yer belirleme çalışmalarını tamamlamış ilgili kurumlar ile yazışmalarını sürdürmektedir. Üçüncü proje için yer belirleme çalışmaları devam etmektedir.

8. Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı

Bitlis, Hakkâri, Muş, Van illerini kapsayan Doğu Anadolu Kalkınma Ajansı tarafından bugüne kadar ulaştırma ve lojistik alanında desteklenen bir proje olmamıştır.

9. Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı

Artvin, Giresun, Gümüşhane, Ordu, Rize, Trabzon illerini kapsayan Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı, TR90 Doğu Karadeniz Bölgesi'nde planlama koordinasyon ve destekleme faaliyetlerini yürütmektedir. Söz konusu faaliyetler kapsamında, "Lojistik", Bölge için öncelikli alan olarak belirlenmiş, Bölge genelinde lojistik sektörünün mevcut durumu ve gelişme dinamiklerine yönelik araştırma, raporlama ve teknik ziyaretler gerçekleştirilmiş ve TR90 Doğu Karadeniz Bölgesi düzeyinde bir Lojistik Master Plan hazırlanmasına karar verilmiş ve çalışmalar başlanmıştır. Söz konusu çalışmanın finansmanı Ajans tarafından karşılanmaktadır. Ayrıca, Ajans koordinasyonunda, tüm paydaşların katılımıyla Lojistik Merkez Kurulması Projesi yürütülmektedir.

Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı, araştırma, analiz, kümeleme ve projelendirme faaliyetlerinin finansmanı için uygun destek mekanizmaları sunmuş ve sunmaya devam etmekte, çalışmaların ve projelerin ilerleme durumuna göre bütçe ayırabilmektedir.

10. Doğu Marmara Kalkınma Ajansı

Bolu, Düzce, Kocaeli, Sakarya, Yalova illerini kapsayan Doğu Marmara Kalkınma Ajansı Bölgesi (MARKA)'da sanayi yığılması ve transit bölge olmanın getirdiği yüksek lojistik talebi ve baskısı mevcuttur ve bu çerçevede lojistik üzerine pek çok plan kararı, program ve yatırım yönlendirme çalışması yapılmaktadır. Ajans tarafından koordinasyon çalışması yürütülen projeler olduğu gibi finansmanı sağlanan ve sağlanacak olan projeler mevcuttur ve aşağıdaki gibidir.

Koordinasyonu Sağlanan Projeler

- **Doğu Marmara Taşımacılık Kümelenmesi (TRaceM):** Avrupa Komisyonu 7.ÇP Bilgi Bölgeleri Programı kapsamında finanse edilen InTraRegio projesi kapsamında MARKA, UND, İTÜ ve KOÇ Üniversitesi tarafından oluşturulan kümelenme yapısı denizyolu ve karayolu öncelikli olarak faaliyetlerde bulunmaktadır.
- **Karasu Lojistik Odağı:** Deniz, demir ve karayolu bağlantılarına sahip olacak olan Karasu Lojistik Odağı'nın, Karadeniz havzası ve bu bölgedeki hatlar üzerinden Doğu Avrupa'ya yönelik geçiş noktası olması planlanmaktadır.
- **Bolu Havalimanı:** Turizm ve yolcu taşımacılığı için charter ve sivil uçuşlara açılması önerilmektedir. Medikal ve sağlık turizmi ile spor turizmi ağırlıklı kullanımı önemsenmektedir.
- **Dilovası Lojistik Dönüşümü:** Dilovası OSB ve yakın çevresindeki sanayi yapısının orta ve uzun vadede lojistik merkezi halini alması için yeni yatırımların lojistik üzerine kurgulanması önerilmektedir. Körfez geçişi projesi ve Kuzey Marmara Otoyolu'nun

ve yeni demiryolu projelerinin tamamlanmasının ardından lojistik sektörü için konumsal avantajını arttıracak olan bölgede lojistiğe yönelik depolama tesisi ve çok modlu taşımacılık için aktarma noktalarının oluşturulması teşvik edilecektir.

- **Taşımacılık Merkezi Yeniçağa:** Römork, yarı römork ve diğer ulaşım araçları imalatında önemli bir merkez olan Bolu Yeniçağa ilçesinde taşımacılığın yeniden temel sektör haline gelmesi amaçlanmaktadır.
- **Liman Tesislerinin Birleştirilmesi / İhtisaslaşması:** İzmit Körfezi Liman Bölgesi'nde yer alan liman tesislerinin farklı alt bölgeler özelinde birleştirilmeleri ve her birinin ihtisas terminal olmaları hedeflenmektedir.
- **Demiryolu Entegrasyonları:** OSB'lere ve liman tesislerine demiryolu bağlantılarının ve iltisak hatlarının ulaşması ve bunların aktif kullanılmaları politika olarak yer almaktadır.
- **Ulusal Projelere Eklemlenme ve Etki Analizleri:** Marmaray, YHT, Gebze-Orhangazi Otoyol ve Körfez Geçiş, Belde, Dubai Port ve Derince Limanı Yatırımları, BALO Projesi, Viking Projesi Köseköy, Muallimköy ve Tavşancıl Lojistik Köyleri projeleri takip edilmekte, bölgeye sosyo-ekonomik etkileri irdelenmekte ve bölgesel planlamada girdi olarak değerlendirilmektedir.

Finansman Sağlanmış Projeler

Doğu Marmara Kalkınma Ajansı tarafından, toplam bütçe değeri 182.835,03 TL olan dört proje finanse edilmiştir. Söz konusu projeler ve bütçeleri aşağıdaki gibidir.

Tablo 5.5. Doğu Marmara Kalkınma Ajansı Projeleri

Proje Adı	İl	Toplam Hibe (TL)	Proje Büyüklüğü (TL)
Doğu Marmara Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Sektörünün Analizi	Bolu	21.160,81	21.160,81
Kocaeli Deniz Taşımacılığı Fizibilite Çalışması	Kocaeli	40.927,80	59.144,22
Lojistik Merkez Kocaeli	Kocaeli	55.150,00	55.150,00
Kocaeli'nden Dünya'ya Derince Limanı ve Hinterlandı	Kocaeli	47.380,00	47.380,00

İlerleyen dönemde benzer teklif çağruları ile başvurusu yapılacak projelerin finanse edilmesi öngörülmektedir.

11. Dicle Kalkınma Ajansı

Batman, Mardin, Şırnak, Siirt illerini kapsayan Dicle Kalkınma Ajansı'nın ulaştırma ve lojistik alanında oluşturulmuş mali destek programı bulunmamaktadır. Ajans 2014-2023 TRC3 Bölge Planı kapsamında çalışma hazırlamıştır.

12. Fırat Kalkınma Ajansı

Bingöl, Elazığ, Malatya, Tunceli illerini kapsayan Fırat Kalkınma Ajansı tarafından “2011 Yılı Turizm ve Sanayi Altyapısının Geliştirilmesi Mali Destek Programı” kapsamında sunulan “Elazığ Organize Sanayi Bölgesi’nde Lojistik Merkez Kurulması” adlı proje desteklenmiştir. Proje gerçekleşmesi 875.422 TL olan projeye Fırat Kalkınma Ajansı’nın destek gerçekleşmesi 526.163,43 TL olmuştur. Ajans tarafından ayrıca 2014 yılında uygulanması öngörülen 8,5 milyon TL bütçeli “Güçlü Altyapı Güçlü Ekonomi” mali destek programı kapsamında, lojistik altyapısının geliştirilmesine yönelik projelerin destek kapsamında yer aldığı bildirilmiştir.

Fırat Kalkınma Ajansı tarafından yapılan çalışmalar neticesinde Malatya lojistik köy için uygun lokasyon olarak ön plana çıkmış olup Ajans tarafından söz konusu potansiyelin değerlendirilmesine yönelik koordinasyon çalışmaları yürütülmektedir.

13. Güney Ege Kalkınma Ajansı

Aydın, Denizli, Muğla illerini kapsayan Güney Ege Kalkınma Ajansı tarafından iki projeye destek sağlanmıştır. Söz konusu projelere ilişkin bilgi aşağıda yer almaktadır.

Tablo 5.6. Güney Ege Kalkınma Ajansı Projeleri

Proje Adı	Gerçekleşen Bütçe (TL)	Gerçekleşen Destek (TL)
Lojistik Büyüyor Dünya Küçülüyor Projesi	146.852,18	67.536,43
Milas OSB-Güllük Limanı Demiryolu Hattı Fizibilitesi	52.003,60	52.003,60

14. Güney Marmara Kalkınma Ajansı

Balıkesir, Çanakkale illerini kapsayan Güney Marmara Kalkınma Ajansı tarafından ulaştırma ve lojistik alanına yönelik verilen doğrudan mali destek bulunmamaktadır. Ajans, bölgede yer alan ulaştırma ve lojistik faaliyetlerini yakından takip etmekte ve koordinasyonu sağlamaktadır.

15. İpekyolu Kalkınma Ajansı

Adıyaman, Gaziantep, Kilis illerini kapsayan İpekyolu Kalkınma Ajansı, doğrudan destek faaliyeti kapsamında 2011 yılında TRC1 Bölgesi Lojistik Sektör Analizi isimli projeye destek sağlamıştır. Projeye aktarılan kaynak 49.556 TL’dir.

16. İstanbul Kalkınma Ajansı

İstanbul Kalkınma Ajansı, 2010-2013 İstanbul Bölge Planı kapsamında çalışmalarını yürütmüştür. Bölge Planı’nın 5 gelişme ekseninden birini “Ulaşım ve Erişebilirlik” bir ikincisini ise “Küresel Rekabet Edilebilirlik” olmuş bu kapsamda lojistik sektörünün rekabet

gücünün artırılmasına yönelik hedefler belirlenmiştir. Ajans, 2010-2013 döneminde yayınladığı mali destek programları kapsamında yukarıda bahsi geçen alanlara ilişkin bazı projeleri desteklemiş, 2014-2023 İstanbul Bölge Planı çerçevesinde ulaşım ve lojistik alt yapısına ilişkin strateji ve hedeflere yer vermiştir. Önceki dönemde olduğu gibi bu dönemde de Mali Destek Programları kapsamında ulaşım ve lojistik projelerinin desteklenmesini öngörmektedir.

17. İzmir Kalkınma Ajansı

İzmir Kalkınma Ajansı tarafından planlanan veya kaynak ayrılan ulaştırma ve lojistik projesi bulunmamaktadır. Ancak Ajansın koordinatörlüğünde hazırlanan 2014-2023 İzmir Bölge Planı'nda, "Erişilebilir İzmir" stratejik önceliği altında önümüzdeki 10 yıllık dönemi kapsayan ulaştırma ve lojistik alanına ilişkin hedefler bulunmaktadır.

18. Karacadağ Kalkınma Ajansı

Diyarbakır, Şanlıurfa illerini kapsayan Karacadağ Kalkınma Ajansı tarafından Diyarbakır ve Şanlıurfa illeri için oldukça kapsamlı Lojistik Merkezi Fizibilite raporları hazırlanmış olup henüz söz konusu projelere yönelik bir kaynak ayrılmamıştır.

19. Kuzey Anadolu Kalkınma Ajansı

Çankırı, Kastamonu, Sinop illerini kapsayan Kuzey Anadolu Kalkınma Ajansı, 2014-2023 TR82 Bölge Planı Stratejileriyle ilişkili olmak kaydıyla çalışma programında analiz ve fizibilite çalışmalarına yer vermektedir. Ajans 2014 yılında, tahmini maliyeti 41.640 TL olan ve Bölgenin lojistik kapasitesini belirlemeyi amaçlayan "İnebolu Lojistik Merkez Fizibilite Etüdünün Hazırlanması" projesini gerçekleştirmeyi planlamaktadır.

20. Kuzeydoğu Anadolu Kalkınma Ajansı

Bayburt, Erzincan, Erzurum illerini içine alan Kuzeydoğu Anadolu Kalkınma Ajansı tarafından finanse edilmiş ya da finanse edilmesi planlanan herhangi proje bulunmamaktadır. Ancak Ajansın görev sahasında olan TRA I Düzey 2 bölgesi içerisinde, Erzurum, Erzincan ve Bayburt illerinde Ovit Tüneli, Araklı Tüneli, Erzurum, Kars, Tiflis, Bakü hızlı tren projesi gibi ulusal ölçekli ulaştırma projeleri ile Erzurum Palandöken Lojistik Merkezi Projesi gibi yerel düzeyli projeler mevcuttur.

21. Zafer Kalkınma Ajansı

Afyonkarahisar, Kütahya, Manisa, Uşak illerini kapsayan Zafer Kalkınma Ajansı tarafından ulaştırma ve lojistik sektörüne yönelik yürütülen bir proje bulunmamaktadır. Ajans, TR33 Bölge 2014-2023 Bölge Planında, önümüzdeki on yıllık süreçte izlenecek politikaları ortaya koymuştur. Söz konusu planda, bölgede erişilebilirliğin artırılması ve lojistik alt yapısının iyileştirilmesi olmak üzere iki temel öncelik belirlenmiştir. Bölgede erişilebilirliğin artırılması başlığı altında alınacak tedbirler; mevcut karayolu ağının iyileştirilmesi, ulaşım türleri arasında entegrasyonun sağlanması ve havaalanlarının etkinliğinin artırılması

olarak belirlenmiştir. Lojistik alt yapısının iyileştirilmesi önceliği kapsamında belirlenen tedbirler; lojistik merkezlerinin kurulması ve yeni demiryolu hatlarının yapılmasıdır.

22. Mevlana Kalkınma Ajansı

Karaman ilini içine alan Mevlana Kalkınma Ajansı tarafından 2011 yılından bu yana çeşitli ulaştırma ve lojistik projesine finansman sağlanmıştır. Söz konusu projelere ilişkin bilgiler aşağıdaki gibidir.

Tablo 5.7. Mevlana Kalkınma Ajansı Projeleri

Yıl	Proje Adı	Sözleşme Bütçe (TL)	Sözleşme Destek (TL)
2011	TR52 Bölgesi Lojistik Strateji Planı Önhazırlık Raporu Projesi	72.309	72.309
2011	Yüksek Hızlı Trenin Bölgesel Kalkınmaya Etkileri	13.500	13.500
2011	Turizmde Ulaşım Güvenliği	259.406	127.109
2013	Karaman Lojistik Merkez Projesi ve Fizibilite Etüdü	64.165	64.165
2013	Organik Hüyük Çileği Üretiminin Geliştirilmesinde İhracat Kanalları ve Lojistik Çalışmayı	73.000	73.000
2013	Bölgesel Erişilebilirlik Analizi ve Stratejisi	59.000	59.000

Ajans ayrıca, Antalya-Konya-Aksaray-Nevşehir- Kayseri Yüksek Hızlı Tren Projesi, Konya-Mersin Arası Çift Hat Yapılması, Lojistik Köy Kurulması Çalışmalarının Hızlandırılması, BALO Projesinin Konya Lojistik Köy ile entegrasyonu, Konya-Karaman-Taşucu Liman Projesi Lojistik Köy ile entegrasyonu ve Konya'ya Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'nün kurulmasına yönelik plan projelerde koordinasyon ve işbirliği sağlamaktadır.

23. Orta Anadolu Kalkınma Ajansı

Kayseri, Sivas, Yozgat illerini kapsayan Orta Anadolu Kalkınma Ajansı tarafından bölge için doğrudan yürütülen ya da planlanan bir proje bulunmamaktadır.

24. Orta Karadeniz Kalkınma Ajansı

Amasya, Çorum, Samsun, Tokat illerinin yer aldığı TR83 Bölgesinde, lojistik sektörüne yönelik faaliyetler 2010 yılında başlatılmıştır. Tüm sektör paydaşlarını içine alan TR83 Bölgesi Lojistik Platformu faaliyetleri neticesinde, TR83 Lojistik Master Plan çalışmaları ve Lojistik Merkez Fizibilite çalışmaları hazırlanmış ve Samsun'da dağınık durumda bulunan lojistik odaklarının bir araya getirilerek bir lojistik merkez kurulması yönünde karar alınmıştır.

Tahmini bütçesi 45 milyon Avro olan "Samsun Lojistik Merkezi Projesi"nin finansmanı için Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın program otoritesi olarak yürüttüğü "Bölgesel Rekabet Edebilirlik Operasyonel Programı 4. Proje Paketine" başvurulmuş ve başvuru dosyasının tamamlanması beklenmektedir.

25. Serhat Kalkınma Ajansı

Ağrı, Ardahan, Iğdır ve Kars illerini kapsayan Serhat Kalkınma Ajansı tarafından ulaştırma ve lojistik sektörüne yönelik maddi destek sağlanmamıştır. Ancak Ajans, TRA2 2014-2023 Bölge Planı kapsamında, rekabet edilebilirlik gelişme eksenine bağlı olarak bölgenin dış ticaret ve lojistik merkezi olmasına yönelik hedefler koymuştur. Söz konusu hedefler çerçevesinde, lojistik altyapısının geliştirilmesi, ihracata dayalı üretimin teşvik edilmesi, bölgeye komşu bölge ve ülkeler ile ticari ilişkilerin geliştirilmesi ve sınır kapılarının ve gümrük tesislerinin modernizasyon ve yetkinliğinin sağlanması planlanmaktadır.

26. Trakya Kalkınma Ajansı

Edirne, Kırklareli, Tekirdağ illerini kapsayan Trakya Kalkınma Ajansı tarafından oldukça kapsamlı Trakya Bölgesi Lojistik Master Planı hazırlanmıştır.

6. Sektördeki Yeni Gelişmeler

6.1. Marmaray Projesi

Marmaray Asya ve Avrupa'yı birleştirecek olan çok önemli bir projedir ve Cumhuriyetin 90. yılında hizmete açılmıştır. Bu çalışma ile, Bakü-Tiflis-Kars demiryolu projesinin de tamamlanmasıyla, Türkiye üzerinden Çin ile Avrupa arasında kesintisiz yolcu ve yük tren taşımacılığı yapılabilecektir. Bunun yanısıra Marmaray, İstanbul'un kentiçi toplu taşımacılığına da önemli katkı sağlayacaktır.

6.2. Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının kuruluş, görev, yetki ve sorumluluklarını düzenleyen ve 01/11/2011 tarihinde yürürlüğe giren 655 Sayılı Kanun Hükmündeki Kararname ile tüm ulaştırma (karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu) ve haberleşme birimleri bir bakanlık altında toplanmıştır. Bu kararname ile bütünlük taşımacılık ve demiryolu ulaşımının serbestleştirilmesi konularının önü açılmıştır.

Diğer yandan 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun 01/05/2013 tarihinde yürürlüğe girmiş, Kanun kapsamında Demiryolu Altyapı Erişim ve Kapasite Tahsis Yönetmeliği 02/05/2015 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. Bundan sonraki aşamada, Kanun kapsamında çıkartılması gereken diğer yönetmeliklerin yürürlüğe konulması beklenmektedir. Bu şekilde, kanunun uygulanmasının önü açılacak, Türkiye'de tekel olarak işletilmekte olan demiryolu taşımacılığı özel sektöre açılacak, özel sektör, kendi lokomotif, vagon ve personeli ile altyapı ve tren işletmeciliği yapabilir duruma gelecektir.

6.3. Ticaretin Serbestleştirilmesinin Anayasası ("Bali Paketi")

9. Bakanlar Konferansı'nda toplanan 159 Dünya Ticaret Örgütü Üyesi, ortak gümrük standartlarının belirlenmesi ve dünya genelinde eşya akışının hızlandırılması amacıyla tasarlanan Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması'nı oybirliğiyle onaylamıştır. Söz konusu anlaşma, küresel ticaretteki idari engeller ve sınırlardaki gecikmelerin azaltılması ve dünyanın en geri kalmış ülkelerinin ekonomik kalkınmasının desteklenmesi planlanmaktadır. Bunun yanısıra, Anlaşma ile tüm dünyada gümrük işlemlerinin hızlandırılması, ticaretin daha hızlı-kolay ve ucuz hale getirilmesi, daha fazla şeffaflık

ve netlik sağlanması, bürokrasi ve rüşvetin önlenmesi ve teknolojideki gelişmelerin gümrüklerde daha etkin kullanılmasını amaçlayan bir dizi tedbirin alınması ve bu şekilde uluslararası taşımacılık ve lojistik sektörü için yeni açılımlar sağlanması beklenmektedir (<http://tasimacilar.com/haber.asp?wtc=haber&id=15648>).

Yeni anlaşma gereği DTÖ üyesi ülkelerde:

- Uygulanmalarını gerektiren şartlar veya amaçlar değişmişse, transit taşımalara yönelik düzenlemeler ve formaliteleri kaldırılacaktır.
- Şartlar değiştirilmemişse de, bu formalite ve düzenlemeler ticareti daha az kısıtlayıcı hale getirecektir.
- Transit formaliteleri ve düzenlemeleri gizli ayrımcılık aracı olarak kullanılamayacaktır.
- Transit taşımalar, verilen hizmetlerle bağlantılı olmadıkça veya zorunlu idari maliyetlerle eşdeğer olmadıkça ücrete veya vergiye bağlanmayacaktır.
- Transit taşımalara gönüllü olarak herhangi bir kısıtlama veya benzer tedbir getirilmeyecektir.
- Transit taşımaya getirilen formalite ve dokümantasyon zorunlulukları, malların belirlenmesi ve transit zorunluluklarının yerine getirilmesinden daha fazla yük getirici olmayacaktır.
- Mallar transit işlemine alındıktan sonra varış noktasına kadar gümrük vergisi veya gereksiz gecikmelere tabi olmayacaktır.

Ayrıca yeni anlaşmada transit taşıma ile ilgili diğer hükümler aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Ülkeler, belirli kriterleri yerine getirenlere yetkili operatör statüsü verilmesi gibi, transit formalitelerini kolaylaştırıcı ek tedbir alacaklardır.
- Transit taşımalarla ilgili tüm ulusal/uluslararası düzenlemeler ve ücretler şeffaf olarak internet üzerinden paylaşılacak, ayrıca yeni kısıtlamalar önceden diğer ülkelere bildirilecektir.
- Transit taşımalardaki belgelendirmeler üye ülkelerce sürekli gözden geçirilecek ve uygulanabilir basitleştirmeler hızlıca uygulamaya alınacaktır.
- Belgelerin mümkün olduğunca çoğunluğunun “elektronik kopyaları veya fotokopileri” kabul edilecektir.
- Sınır kuruluşları arasında daha fazla işbirlikleri yapılacaktır.

7. Sektörün Yapısal Sorunları ve Çözüm Yolları

Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde gerçekleştirilmesi beklenen konular ulaşım türlerine göre farklılık göstermektedir. Ancak sektörün tümüne ait genel beklentiler aşağıdaki gibi özetlenebilir.

7.1. Sektöre Yönelik Genel Beklentiler

- “Master Plan” hazırlanması ve “Lojistik Kanunu”nun çıkartılması,
- Lojistik merkezlerin geliştirilmesi ve uluslararası koridorlar ile bağlantılarının kurulması,
- Intermodal ve kombine taşımacılığın geliştirilmesi,
- Gümrük uygulamalarındaki modernizasyonun tamamlanması ve gümrüklerin 7 gün 24 saat çalışması (özellikle yoğun çalışan Atatürk Hava Limanı benzeri gümrükler için -sınır kapılarında uygulandığı gibi- vardiyalı sistemle çalışma düzenlenmesi),
- Rekabet gücünün ve verimliliğin yükseltilmesine yönelik teşviklerin artırılması,
- Lojistik sektörüne yönelik çağdaş standartlara uygun bir eğitim-öğretim müfredatı oluşturulması,
- Lojistik sektöründe sürdürülebilir büyümenin sağlanması.

7.2. Karayolu Taşımacılığı Sektörünün Sorunları

Türkiye uluslararası alandaki karayolu taşımacılığını ülkelerle imzaladığı ikili Karayolu Taşıma Anlaşmaları ile yürütmektedir. Bu ülkelerin 43'ü ile teati edilmiş ikili, transit, 3. ülke vb. operasyonlar için geçiş belgesi kotaları bulunmaktadır.

Ülkemiz, bu kotalara bağlı olarak ihracatının değer cinsinden %35'ini, ton cinsinden %30'unu karayolu ile taşımaktadır. Ancak, ticarete sınırların kalktığı 2000'li yıllardan bu yana karayolu ile uluslararası eşya taşımacılığı alanında ciddi kısıtlamalar ve mod zorlamaları gibi haksız rekabet uygulamaları ile karşı karşıya kalmakta ve faaliyetlerine bu ortamda devam etmektedir.

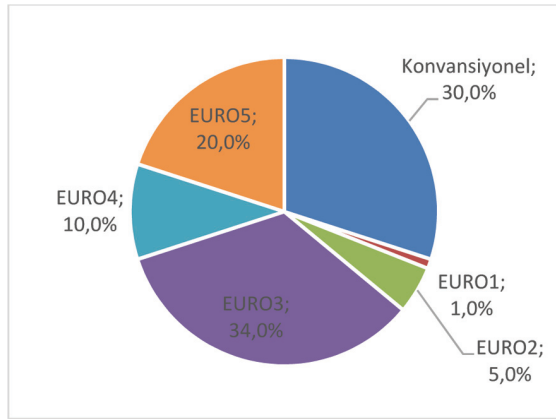
7.2.1. Türkiye Karayolu Taşımacılığı Sektörünün Performansı

Türkiye uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektöründe, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan alınan yetki belgeleri ile faaliyet gösteren 3 bin'e yakın firma C türü yetki belgeleri ile kendi filosunu işletmektedir.

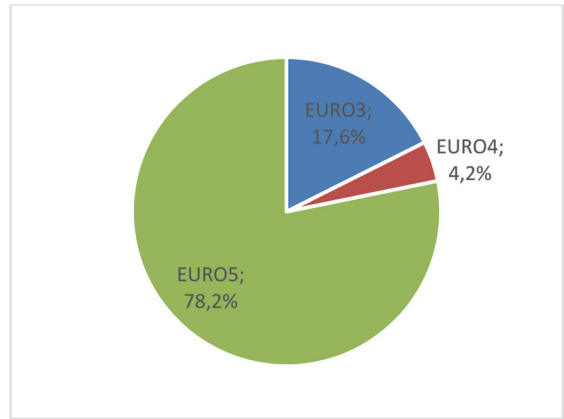
Tablo 7.1. Mevcut Filo Yapısı – C ve L2 Belgeli firma sayısı (KDGM, 2014)

Firma	Çekici	Kamyon	Yarı Römork	Kamyonet	Römork
2.817	68.495	15.138	82.468	3.527	2.573

Genel filonun %70'nin, Avrupa'ya çalışan filonun ise tamamının AB'nin öngördüğü Euro tipi çevre dostu taşıtlardan oluştuğu görülmektedir.



Şekil 7.1. Genel Karayolu Taşıma Filosunun Motor Tipine Göre Dağılımı (2012)



Şekil 7.2. Avrupa Ülkelerine Taşıma Yapılan Uluslararası Filonun Motor Tipine Göre Dağılımı (2014)

2023 yılı için Türkiye'de tüm kamu politikalarına yön veren ortak vizyon çerçevesinde, 500 milyar ABD doları ihracat hedefinin, mevcut payı ile, yaklaşık 150-200 milyar ABD dolarlık bölümünün, karayoluyla taşınacağı tahmin edilmektedir.

TIR Sistemi ile İlgili Çalışmalar

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi (TIR Sözleşmesi) çerçevesinde ülkemizde kefil kuruluş olmak ve TIR karneleri vermek konusunda yetkilidir. Bu kapsamda TOBB tarafından, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Taşımacılığı Etkileyen Gümrük Sorunlarına Dair Çalışma Grubu (UN/ECE-WP.30)'nun periyodik toplantılarına ülkemiz ve üyelerin menfaatleri esas alınarak, gerekli katkı ve katılım sağlanmakta ve TIR Sisteminin

bilgisayarlaştırılmasına yönelik yapılan çalışmalar başta olmak üzere, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu nezdinde yürütülen müzakereler yakından takip edilerek Gümrük ve Ticaret Bakanlığı koordinasyonunda belirlenen pozisyonlar savunulmaktadır.

Bu çerçevede,

- Başta Gümrük ve Ticaret Bakanlığı olmak üzere ilgili kamu kuruluşları ile yapılan ortak çalışmalar sonucunda; TIR Karnesi kapsamı taşımalarda dört (4) ile sınırlı olan yükleme boşaltma yeri sayısının yetersiz kalmasından doğan ihtiyaç tespit edilmiş ve TIR Karnesi kapsamı taşımalarda yükleme ve boşaltma yeri sayısının sekize (8) çıkarılmasına ilişkin değişiklik önergesi Gümrük ve Ticaret Bakanlığı kanalıyla Birleşmiş Milletler'in ilgili organlarına sunulmuştur. Söz konusu öneri TIR Sözleşmesine taraf ülkelerin değerlendirme ve müzakere süreçleri devam etmekte olup, kararın 2015 yılı içerisinde alınması beklenmektedir.
- Nisan ve Kasım 2014 tarihinde gerçekleştirilen IRU Eşya Taşımacılık Konsey toplantıları ve IRU Genel Kurul Oturumlarına katılım sağlanarak uluslararası taşımacılık sektörünün sorunları dile getirilmiştir.
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ve Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) işbirliğiyle TIR sisteminin alternatif transit sistemleri ile rekabet edebilirliğini sağlamak ve sistemde iyileştirme yapılabilecek alanları tespit etmeye yönelik çalışmalar yürütülmeye başlanmıştır.

Yeniden Canlanan İpek Yolu Perspektifinde TIR Sisteminin yaygınlaştırılması çalışmaları kapsamında;

- Ekim 2014 tarihinde ülkemize ziyarette bulunan Çin Halk Cumhuriyeti gümrük yetkilerine Birliğimizin karayolu taşımacılığı ve TIR Sistemi konusunda tecrübeleri aktarılmış,
- B20 bünyesinde oluşturulan Altyapılar ve Yatırım Görev Gücü toplantılarında modern İpek Yolu'nun tekrar canlandırılması vizyonu altında "sınır ötesi taşımacılık bağlantılarının" ve taşımacılığı kolaylaştıran anlaşmaların önemi de işlenecek olup konunun Eylül 2015 tarihinde gerçekleştirilecek G20 Bakanlar Zirvesi'ne sunulması planlanmaktadır.

Diğer yandan TIR Elektronik Ön Beyan ve Ortak Transit Sistemi ile ilgili çalışmalar bulunmaktadır. Bu kapsamda;

- Avrupa Birliği Güvenlik Uygulamaları kapsamında 01/01/2009 tarihinden itibaren zorunlu hale gelen, TIR Karnesi bilgilerinin elektronik ortamda ön beyan olarak sunulması işleminin ücretsiz olarak gerçekleştirilebilmesi amacıyla, IRU (Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği) tarafından IRU TIR EPD geliştirilmiştir.
- 01/01/2011 tarihi itibarıyla uygulanmaya başlamak üzere, Elektronik Giriş/Çıkış Özet Beyan (ENS/EXS) gerekliliklerini yerine getirmeye yönelik, "İnternet Tabanlı IRU TIR

EPD” uygulamasının yeni sürümü Nisan 2013 tarihi itibarıyla kullanıma açılmıştır. Söz konusu uygulama ücretsiz olup, IRU tarafından oluşturulan şifre ve kullanıcı adı aracılığıyla ön beyan yapılmasına imkân sağlamaktadır. Bahse konu sistem 32 ülkede kullanılabilir olup, ilerleyen zamanlarda diğer Avrupa Birliği ülkelerinin ve TIR sisteminde yer alan tüm ülkelerin de dâhil olması beklenmektedir.

- TOBB UND Lojistik Yatırım A.Ş. ile TOBB arasında Ağustos 2014 tarihinde imzalanan protokol ile, TOBB UND Kapıkule ofisi ile başlamak üzere, isteyen nakliye firmaları adına elektronik ön beyan işlemlerinin gerçekleştirilmesine imkân sağlanmıştır. Bu konudaki altyapı çalışmaları devam etmektedir.

TIR İşlemlerinin Bilgisayarlaştırılması (eTIR) Çalışmaları ile TIR işlemlerinin elektronik ortama aktarılarak kağıt temelli sistemin elektronik ortamda uygulanmasını sağlamaktır. Bu alanda çalışmaları yürütmek üzere gümrük idareleri ve kefil kuruluş temsilcilerinden oluşan bir Uzmanlar Grubu kurulmuş ve bu grup tarafından yürütülen çalışmalar neticesinde eTIR projesi referans modeli kağıt üzerinde hazır hale gelmiştir. Proje, sistemin hayata geçirilmesini teminen yazılımın hazırlanması, elektronik ortamda veri alışverişinin sağlanacağı bir uluslararası veritabanı merkezi oluşturulması, akabinde aşamalı olarak TIR Sözleşmesine taraf olan ülkelerin sisteme entegrasyonunun sağlanması aşamasındadır. Bu kapsamda, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği öncülüğünde Türkiye ile İran arasında oluşturulan BMAEK-IRU eTIR Pilot Projesi çalışmalarına başlanmıştır.

Türkiye’de Pazara Giriş Koşulları

Türkiye’de pazara giriş koşulları 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmelikleri ile Avrupa ülkelerinden biraz daha sert koşullara bağlanmıştır.

Türkiye’de uluslararası taşımacı olabilmek için C2 yetki belgesi alınması gerekmektedir. C2 yetki belgesi almak isteyenlerin eşya taşımaya mahsus en az 11 adet özmal birim taşıta sahip olması, taşıtlarının azami yüklü ağırlıkları toplamının 440 tondan az olmaması ve 100 bin TL sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır. Yetki belgesi ücreti 2015 yılı için 5 yıl süre geçerli olmak üzere 77.504 bin TL’dir. Birçok mesleki saygınlık kriteri yanında şirket sahibi, üst düzey çalışan ve bazı çalışanların Bakanlıkça yapılan sınav sonucu Mesleki Yeterlilik Belgesi alması şartı bulunmaktadır. Sürücülerin tümünün Mesleki Yeterlilik Belgesi bulunması gerekmektedir.

Diğer yandan firmalar R2 yetki belgesi ile “Taşıma İşleri Organizatörü” ünvanıyla taşıma faaliyet gerçekleştirmekte ve 5 yıl süre ile geçerli yetki belgesi ücreti 2015 yeniden değerlendirilme oranlarına göre 387.548 TL’dir. Ayrıca L2 yetki belgesi sahibi “Uluslararası Lojistik İşletmeciliği” yapan firmalar da bulunmaktadır.

7.2.2. Uluslararası Taşımalarda Karşılaşılan Ayrımcı Kısıtlamalar

Türkiye’ye uygulanan yetersiz ikili ve transit kota uygulaması nedeniyle Türk taşımacısı başta AB’ye üye ülkeler olmak üzere faaliyet gösterdikleri 43 ülkede, güzergah, mod,

karşı ülke taşımacısına taşıma ve pazar paylaşımı zorlamaları ile karşı karşıya kalmıştır. Taşımacıların karşı karşıya kaldığı kısıtlamalara aşağıda yer verilmiştir.

Tutarsız Kota Kısıtlamaları

Ülkemiz taşımacıları tarafından gerçekleştirilen transit taşımalar için tahsis edilen “Transit Geçiş Belge” sayıları arasında, ülkeden ülkeye büyük farklar bulunmakta ve bu durum transit taşımaların engellenmesine ve ülkemiz ihraç yüklerinin nihai tüketicisine ulaşımında büyük zorluklar ile karşılaşılmasına sebebiyet vermektedir. Örneğin; en büyük ticaret ortaklarımızdan Almanya’nın ülkemize tahsis ettiği 170 bin adet transit geçiş belgesi bulunmasına rağmen, Avusturya’nın Türk taşımacılarına tahsis etmiş olduğu 21 bin adet transit geçiş belgesi, Türkiye’den Almanya’ya erişimde önemli bir darboğaz yaratmaktadır. Aynı şekilde, Türkiye ile İngiltere arasındaki ikili ve transit taşımalar “serbestleştirilmiş” olsa da, güzergah üzerindeki ülkelerin farklı düzeylerdeki kota kısıtlamaları, bu serbestiden faydalanılmasını engellemektedir.

Çevre Gerekeçeli Kısıtlamalar

Avrupa Birliği’nin çevreci teknolojileri destekleyici uygulamalarına ve EURO 5 ve EURO 6 standardına sahip araç üretimine verdiği teşviklere rağmen, ülkemiz filosunun %100’ünün EURO normuna sahip araçlardan oluşuyor olmasının ve bu araçların %78’inin EURO 5 normuna sahip araçlardan oluşmasının, sektörümüze karşı olumlu bir tutumun önünü açmadığı, AB standartları doğrultusunda yenilenen ve modernize olan filonun halen çevreci politika bahaneleri ile mağdur edildiği görülmektedir.

Türkiye’de kayıtlı taşımacılar için Macaristan’ın tahsis ettiği geçiş belgelerinde EURO normu gözetilmez iken, Avusturya tarafının EURO normu gözetmesi yeknesak uygulamalarının olmadığına göstergesidir.

Aynı Ülkede Farklı Güzergah Farklı Kotalar

İtalya tarafından ülkemize verilen transit geçiş belgesi sayısının (6 bin adet) yetersiz kalması nedeniyle İtalya’nın batısına yapılan taşımalarda ülkemiz taşımacısı ya Ro-Ro hatlarını kullanmak zorunda bırakılmakta ya da 1.000 km’lik ek karayolu güzergahı kat edilmesi suretiyle Avusturya ve Almanya üzerinden Fransa ve ardı ülkelere taşıma yapmaya seçeneği ile karşı karşıya kalmaktadır. Her iki durum da firmalara ek maliyet getirmektedir.

Transit Geçiş Hakkının Kısıtlanması

Kara Ulaştırma Karma Komisyon toplantılarında ülkemiz ile ilgili ülkeler arasında imzalanan protokollerde, yabancı plakalı araçlara tahsis edilen 3. ülke geçiş belgeleri konusu öne çıkmaya başlamıştır. Birçok ülke söz konusu toplantılarda transit belgelere karşılık, artan bir oranda, ilave 3. ülke geçiş belgesi talep etmekte ve bunu, halihazırda “kazanılmış hakkımız olan transit geçiş” hakkını taşımacılara “sınırlı şekilde” sunmak karşılığında masaya getirmektedir.

Mod Dayatmaları

2012 yılının Aralık ayı içinde Szeged (Macaristan)–Wels (Avusturya) Ro-La hattının kaldırılması ile birlikte yaklaşık 25 bin taşımalkapasitenin Slovenya (Maribor)-Avusturya (Wels) hattına yönlendirilmiş olması, halihazırda Türk taşımacıların “doğrudan karayolu transit geçişlerine” Avusturya tarafından kota konması, ancak alternatif olarak sunulan “tren (Ro-La) hatlarının sefer sayısı ve araç kontenjani olarak yeterli hizmet düzeyini sağlayamaması sonucunda yaşanan zaman kayıpları ve artan maddi külfeti daha da artırmıştır.

Ayrıca, Avusturya Federal Bakanlığı, Türk taşımacıların trene bindirilecekleri terminallerde 12 saatin üzerinde bekleme olması halinde, Avusturya’dan karayolu üzerinden izine tabi olmaksızın geçiş imkanı tanınabileceğinin ve bu bağlamda da taşıyıcı firmanın, Federal Bakanlığın talimatı ile ilgili sürücüye “yedek belge” düzenlenmesi imkanı olduğunun önerildiğini teyit etmektedir. Ancak, Federal Bakanlık, bu önerinin, çığ düşmesi, kar yığılması gibi doğal hadiselerde geçerli olabileceğini belirterek, taşımacı için büyük önem arz eden transit süre faktörünü hiçe sayarak, bekleyen araçlar için hiçbir limit olmayacağını dile getirmektedir.

Transit Araçlardan Alınan Ayrımcı ve Keyfi Ücretler

Avrupa’da Türk araçlarından alınan geçiş ücretlerinin belirli bir standarı olmadığı gibi, ücretler verilen hizmetle orantılı değildir. Ücretli geçiş belgeleri adı altında tahsil edilen bu ücretler, yol kullanım ücretlerinden tamamen bağımsızdır. Türk taşımacıları hali hazırda AB araçları tarafından ödenen tüm ücretleri ödemekte ayrıca ücretli geçiş belgeleri kullandıkları ülkelerde haksız ayrımcı bir muameleye maruz kalmaktadır.

Ülkeler tarafından Türk araçlarından tahsil edilen transit geçiş belge ücretleri Tablo 7.3.’deki gibidir;

Tablo 7.2. Türk Araçlarından Tahsil Edilen Transit Geçiş Belge Ücretleri

Ülke	Transit Geçiş Belgesi Ücreti (Gidiş-Dönüş)
Yunanistan	100 €
Bulgaristan	86 €
Romanya	236 €
Macaristan	436 €

Örneğin; Türk taşımacıları Macaristan’ı transit geçmek için ücretli ve ücretsiz olmak üzere iki tip geçiş belgesi kullanmaktadır. Kısıtlı sayıdaki ücretsiz belge tükendiğinde, ülkeye taşıma yapmak için ödenen miktar ikili taşımalarda 218 Euro (60 bin HUF), transit taşımalarda ise 436 Euro’dur (120 bin HUF). Bahse konu ücretlere ek olarak ödenen 15 Euro yol kullanım ücreti Macaristan’da yeni yol geçiş sistemi yürürlüğe

girmesiyle 01/07/2013 tarihi itibari ile, ortalama 160 Euro'ya yükselmiştir. Böylece Türk taşımacılarının Macaristan üzere transit taşımalarda ödediği ücret ortalama 596 Euro'ya yükselirken, ikili taşımalar ise ortalama 393 Euro'ya çıkmıştır.

Vize Engeli ile Ticaret ve Taşımanın Engellenmesi

Ülkemizin dış ticaret yüklerini taşıyan TIR sürücüleri "hizmet sağlayıcıları"dır ve bu tanım, 2009 yılında yayınlanan "Schengen El Kitabı"nda açıkça belirtilmiştir. Almanya, Hollanda ve Danimarka, Türk TIR sürücülerini "hizmet sağlayıcı" olarak kabul etmiştir. Ancak, sürücülerin ülkelerinden vizesiz transit geçişine izin vermeyen diğer AB üyesi ülkeler, sürücülerin uçak ile seyahat etmeleri halinde hizmet sağlayabileceklerini belirtmektedir. AB ile dış ticaretin sürdürülebilmesi için karayoluyla yapılan taşımalar ancak TIR araçları ve sürücüleri ile sağlanabilecekken, TIR sürücüleri için talep edilen "Vize", "TIR Aracı" ve "Taşınan Yükler" için tarife dışı engeldir.

Türk Sürücüleri, 6 ayda 90 gün kalış hakkı veren vizeyi temin edebilmek için yurtdışından alınmış davetiye ve 22 farklı evrak düzenlemek zorundadır. Buna ek olarak, 18/10/2013 tarihinden itibaren Schengen Bölgesinde uygulamaya konan "Kalış Süresi Hesaplamaları" ile, Türk sürücüleri, "hizmet sağlayıcı" statülerine rağmen, yeni bir engelle karşı karşıya kalmıştır.

18/10/2013 tarihinden önce, sürücüye verilen vize tarih aralığı dikkate alınarak "ilk giriş tarihinden itibaren 6 ay süresince 3 ay" kalış hakkı tanıyan Schengen, yeni uygulamada vize tarih aralığını (yeni vize dahi olsa) dikkate almaksızın, AB sınır kapısında vize kontrolü yapılan sürücünün, son 180 günlük süre içerisinde her kalma gününden geriye doğru hesaplama yaparak "hareketli" 180 gün referansı uygulamaktadır. Yeni uygulama sonucunda bugüne dek Schengen sınırlarından Türkiye'ye geri gönderilen Türk şoförlerinin sayısı 500'ü geçmiş; ayrıca firmalar önemli meblağda para cezalarına çarptırılmaya başlamıştır.

Sektörün sadece Schengen vizelerinden dolayı üstlenmek zorunda kaldığı maliyetler yıllık ortalama 4 milyon Avro'yu; sektörün vize temini için aracı kurumlara ödediği ek maliyetler ise 1,5 milyon Avro'yu aşmaktadır. Ülkemiz dış ticaret yüklerini taşıyan toplam 60 bin civarında sürücünden, ortalama 20-25 bin sürücünün Avrupa'ya yapılan taşımaları gerçekleştirdiği göz önünde bulundurulduğunda, söz konusu sürücülerin Türkiye-AB arasında "Vize Muafiyeti Süreci ve Geri Kabul Anlaşması" çerçevesinde öncelikli meslek grupları içerisinde yer almalarının sağlanması aciliyet arz etmektedir.

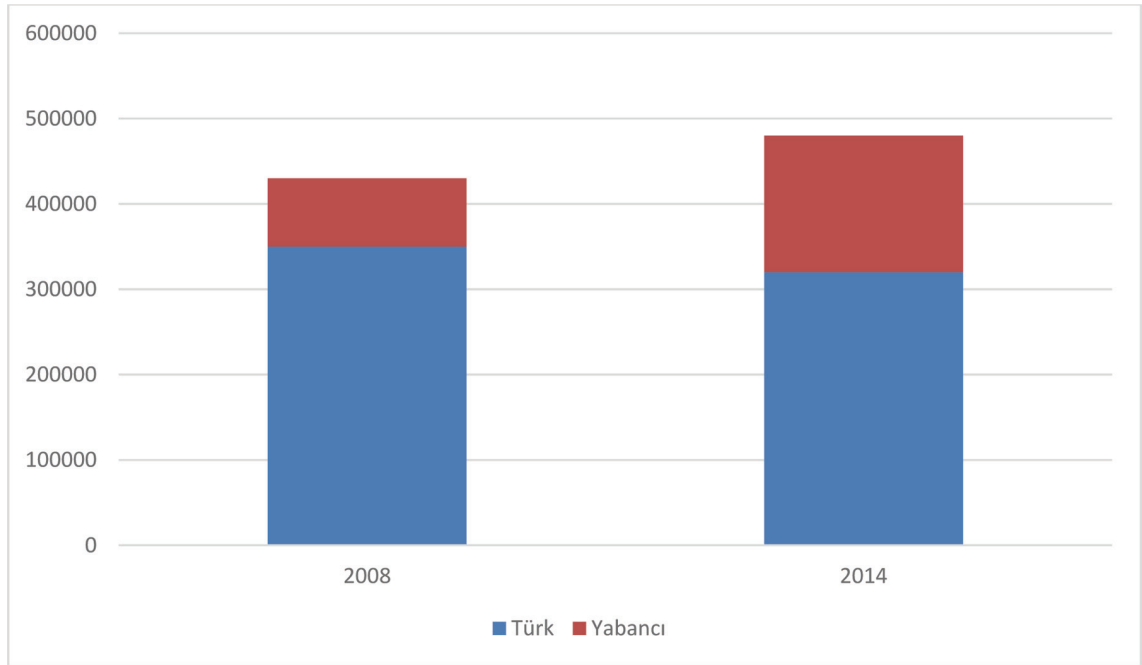
İkili Anlaşmalarda Tutarsızlıklar

Transit rejimlerinin ikili anlaşmalarla düzenlenmesi, standardı olmayan, keyfi uygulamalara yol açmaktadır. Konu çok taraflı uluslararası platformlarda ele alınmalıdır. AB ile EFTA ülkeleri arasında gerçekleşen anlaşmalarda olduğu gibi, Türkiye ile AB arasında tek bir "transit anlaşması" yapılabilir.

İstihdam Kaybı

Kısıtlamalar sebebiyle AB'ye gerçekleştirilen sefer sayısı ayda 2'den 1,5'a düşmüştür. Bu durum sadece ticaret kaybına değil aynı zamanda sürücüler açısından %35'lik bir oranda istihdam kaybına neden olmaktadır.

Batı sınır kapılarımızdan gerçekleştirilen taşımalarda 28 AB ülkesinden 24'ü tarafından Türk taşımacılara uygulanmakta olan "ikili ve transit geçiş belgesi kotaları, ayrımcı ücretler, profesyonel sürücü vizeleri" gibi tarife dışı kısıtlamalar, Türkiye'de kayıtlı olarak faaliyet gösteren uluslararası eşya taşımacılarının pazar payının (özellikle ihracat yükü taşımalarında), yabancı taşımacılar lehine, kayda değer oranda azalmasına yol açmıştır. 2008 yılında Türkiye'den Avrupa'ya toplam 430 bin ihracat seferi gerçekleşirken; bu seferlerin 350 bini, ülkemizde kayıtlı taşımacılar tarafından gerçekleştirilmekteydi. 2014 yılına gelindiğinde ise, Avrupa'ya karayoluyla ihracat hacmi neredeyse aynı miktarda gerçekleşirken; Türk taşımacılarının payının 320 bine indiği, buna karşılık yabancı taşımacıların payını 2 kat artırdıkları görülmüştür.



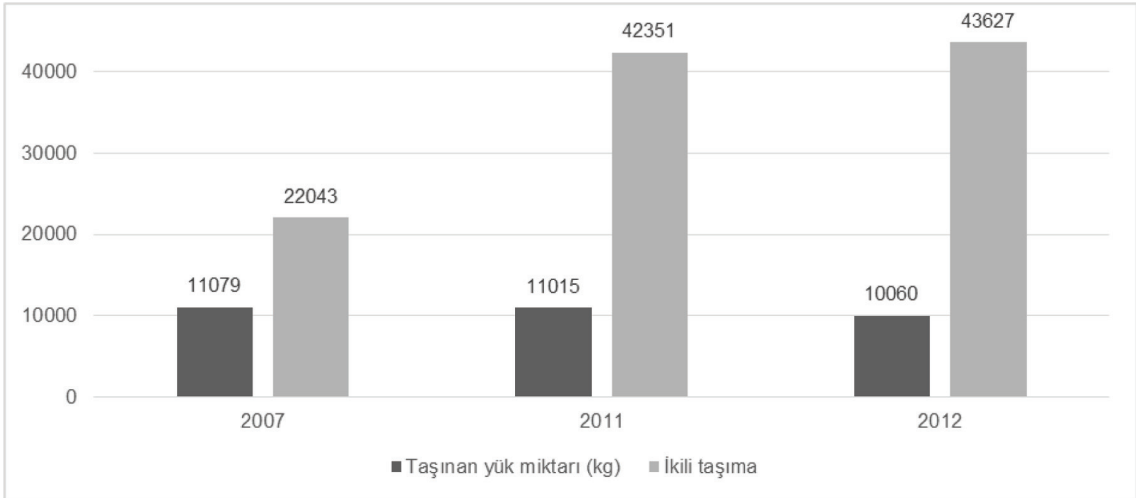
Şekil 7.3. Batı sınır kapılarından gerçekleştirilen taşımalarda Türk-yabancı payındaki değişim.

Başta Bulgar, Romen taşımacılar olmak üzere Türkiye'den ihracat taşımaları gerçekleştiren bazı ülke taşımacılarının, Türkiye ile kendi ülkeleri arasında ikili taşıma yapmaları amacıyla kendilerine tahsis edilmiş olan belgeler ile ülkemizden 3. ülkelere taşıma yaptıkları tespit edilmiştir.

Türkiye-Romanya ikili taşımalarında yaşanan “pazar paylaşımı” değişimine bakıldığında; 2012 ve 2014 yılları arasında bu pazarda Türk araçlarının payının %14 azaldığı; buna karşın Romanya araçlarının payının %13 arttığı görülmektedir. Romen plakalı araçların Türkiye’den gerçekleştirdikleri ihraç taşımalarının %70’i Romanya’ya ikili taşıma olurken, geriye kalan %30’u Türkiye’den Romanya dışı 3. ülkelere gerçekleştirilmiştir. Romanya taşımacılarına Türkiye tarafından tahsis edilmiş olan kota 3 bin belge olmasına karşın, 2013 yılı sonunda Romanya kayıtlı araçların yaklaşık 9 bin adet 3. ülke taşımasını ülkemizden gerçekleştirdikleri görülmüş ve ilgili resmî denetimlerde tespit edilen usulsüzlükler kayıt altına alınmıştır.

2014 yılında Bulgar araçlarının ülkemize boş giriş sayısı 18.813 iken, ülkemizden gerçekleştirdikleri ihracat seferi sayısı 61.989’dur. Türkiye-Bulgaristan arasındaki ikili taşıma pazarının %75’i Bulgar taşımacıların hakimiyetinde olup; sadece %21’i Türkiye’de kayıtlı taşımacılarca gerçekleştirilmektedir. Bulgar taşımacılar ise, bu avantaja ek olarak, diğer bazı ülke taşımacıları gibi, ülkemizin yük pazarından daha fazla pay elde etme girişimlerinde bulunmaktadır. Bulgar taşımacılar yıllık 1.100 adet üçüncü ülke taşıması belgesine sahip olmalarına karşın (bir kısmını UBAK belgeleriyle gerçekleştirerek), Türkiye’den yük olarak 2014 yılında 18.591 adet 3. ülke taşıması gerçekleştirmiştir.

2007-2012 dönemi incelendiğinde, Türkiye ile Bulgaristan arasındaki ticarete fazla bir artış olmadan, Bulgar taşımacıların yük taşımalarında büyük artışlar kaydediliyor olması, mevcut kotalar düşünüldüğünde, oldukça dikkat çekicidir.



Şekil 7.4 Batı sınır kapılarından gerçekleştirilen taşımalarda Türk-yabancı payındaki değişim.

Tüm bu avantajlara rağmen, Bulgar tarafının “pazar payını Türkiye’de yerleşik taşımacılar aleyhine daha fazla arttırma” ısrarı, 2014 yılının başlarında 15 gün süresince sınırın iki tarafında geçişlerin durmasına yol açan bir “belge krizi”ne ortam hazırlamış, bu kriz, Türk tarafının kararlı tutumu neticesinde sonlandırılmıştır.

Bulgaristan Ulaştırma Bakanlığının Türkiye ile geçerli son anlaşma ile Türk taşımacılarına 2014 yılı için tahsis etmiş olduğu 125.000 adet transit geçiş belgesinden sadece 5000 adedini iletmesi; geri kalan belgelerin teslimini, Türkiye tarafı ile, 3. Ülke belgeleri konusunda Bulgar taşımacıları lehine daha avantajlı şartlar içeren bir anlaşmayı müzakere etmek üzere bir “pazarlık kozu” olarak geciktirmesi sonucunda sadece Türkiye-Bulgaristan taşımaları ve ticareti değil, Türkiye-AB arasında her iki yönde ticaret ciddi ölçüde aksamıştır. Şubat ayının ilk yarısında yaşanan “sınır blokajı” sonucunda sınırın her 2 tarafında uzayan kuyruklar, araçlar üzerinde bozulan mallar, beklemelerden doğan ceza yükümlükleri, hem Türkiye’deki, hem de AB’deki ticaret erbabının teslim gecikmeleriyle yitirdikleri siparişler gibi büyük kayıplara yol açmıştır.

Yabancı plakalı araçlar tarafından gerçekleştirilen usulsüz taşımalarda taşıma evraklarının bir çoğunda tahrifat yapıldığı, 3. ülke taşımalarının ikili taşıma olarak gösterildiği ve sektörümüzün bu usulsüz yöntemler ile haksızlığa uğratıldığı, ilgili denetim otoriteleri tarafından tespit edilmiş; bunu önlemek üzere sektör paydaşları harekete geçmiştir. 2013 yılına göre 2014 yılında, ülkemiz ihraç ürünlerinin yurtdışı pazarlara taşınmasında Türk nakliyecilerinin pazar payının %1 oranında azaldığı göze çarpmaktadır. Bu artış, 2013 yılında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayınlanan “68 No.lu Tebliğ” ile uygulanmaya başlayan geçiş belgesi ve diğer uluslararası taşıma belgesi denetimleriyle beraber, yabancı araçların uygunsuzluklarının daha etkin bir mekanizma ile denetlenmesi ihtiyacını ortaya koymaktadır.

Ancak, Türkiye-AB Gümrük Birliği çerçevesinde, AB gümrük alanı içerisinde Türkiye’de kayıtlı araçların ve taşımacıların gerçekleştirdikleri taşımalara uygulanan ayrımcı kısıtlamaların tamamen kaldırılması ile sağlanacak açılımlar gerçekleşmedikçe, sektörün kan kaybı artarak sürecektir.

Türkiye-AB arasındaki Gümrük Birliğini kuran 1/95 sayılı Türkiye-AB Ortaklık Konseyi Kararı’nın 5 ve 6. maddesinde “malların karşılıklı olarak serbest dolaşımı”nın miktar kısıtlamaları veya bunlarla eş etkili tedbirler ile kısıtlanamayacağı belirtilmektedir.

Oysa, bu malları taşıyan karayolu araçlarına getirilen kotalar ve diğer ayrımcı kısıtlamalar ile geçiş ücretleri, aslında malların “serbest” dolaşımına getirilen “gümrük vergileri ile eş etkili vergi” ve “miktar kısıtlamalarına eş etkili tedbir” oluşturmakta, böylelikle Gümrük Birliği kurallarının ihlali anlamına gelmektedir. Dolayısıyla, Türkiye’den bazı AB ülkelerine yönelik taşımalarda yaşanan sorunlar, Türkiye-AB ticaretini de kesintiye uğratmakta olup; bu durum Türkiye-AB Gümrük Birliği’nin düzgün işleyişini engellemektedir.

Bugün, Türkiye ekonomisi ile Avrupa Birliği ekonomisi, bütünleşmiş iki ekonomiyi temsil etmektedir. Türkiye’deki yabancı yatırımın %70’i AB ülkelerinden gelmekte; Türkiye’den AB’ye gerçekleştirilen ihracatın %50’si AB sermayeli firmalar tarafından gerçekleştirilmekte; bu ihracatın girdisini sağlayan ithalatın %74’ü ise AB ülkelerinden Türkiye’ye gerçekleştirilmektedir. AB ülkelerinin Türkiye’ye gerçekleştirdikleri ihracat, Türkiye’nin AB’ye gerçekleştirdiği ihracatın 1,5 katıdır (89 milyar USD). Bu durum, Türkiye’de kayıtlı karayolu araçlarının AB ülkeleri üzerinden gerçekleştirdikleri taşımaların

engellenmesinin yarattığı ek maliyetler ve kayıplar Türkiye'deki AB'li yatırımcılar ve AB'deki üreticiler, tüketiciler ve ticaret erbabı için de aynen geçerlidir.

7.2.4. Dünya Bankası “Türkiye-AB Gümrük Birliği Değerlendirmesi” Raporu

Dünya Bankası, 08/04/2014 tarihinde yayınlanan “Türkiye-AB Gümrük Birliği'nin Değerlendirilmesi” başlıklı raporunda, “haksız kısıtlamalar” konusunu tarafsız bir göz ile değerlendirmiş ve Türkiye-AB Gümrük Birliği'nin, küresel ekonominin güncel gerçekleri ışığında güncellenmesi gerektiğinin altını çizmiştir. Raporun konuya ilişkin maddelerine aşağıda yer verilmiştir.

“Madde 102.

Karayolu kotaları ve özellikle de transit izinleri malların serbest dolaşımı önünde engeller oluşturmakta ve transit trafiğini aksatarak Gümrük Birliğinin tam anlamıyla işleyişini sekteye uğratmaktadır.

AB'de, kota müzakeresi içeren ikili karayolu taşımacılığı anlaşmaları bireysel AB üye devletlerinin bağımsız yetkisi altındadır (Ek 14). AB üye devletleri kendi topraklarında mal taşıyabilecek Türk plakalı araçların geçişini sınırlandırarak AB'ye Türk karayolu taşımacılığı işletmecileri tarafından taşınan Türk mallarını sınırlamaktadırlar (her ne kadar AB'li karayolu taşımacılık işletmecileri tarafından taşınabilseler de). Bu durum eğer en verimli taşımacılık şirketi artık kullanılamıyorsa maliyetleri yükseltmektedir.”

“Madde 103.

Uluslararası karayolu taşımacılığını engelleyen diğer önemli unsurlar arasında bazı AB üye devletleri tarafından uygulanan ulusal lisanslandırma sistemi ile vize kısıtlamaları (profesyonel sürücüler için) yer almaktadır.

Karayolu taşımacılık şirketlerinin karşı karşıya olduğu ve taşımacılık maliyetlerinin %10'unu oluşturduğu tahmin edilen diğer maliyetler arasında sürücüler için alınan vizeler ile ilgili maliyetler, gümrük transit belgeleri (örneğin TIR Karneleri) ve taşımacılık izinleri yer almaktadır.

Şirketler genellikle sürücüler için Schengen vizesi almaktadır. Schengen vizesi çoklu girişe izin vermektedir, genellikle bir yıllığına geçerlidir ve 130-150 Euro arasında bir maliyeti bulunmaktadır. Ancak tek seferde en fazla 90 gün kalınmasına izin verdiğinden sürücüler için bu durum bir kısıt oluşturmaktadır. Bununla birlikte, Schengen bölgesine kamyonla gidiş veya geçiş için başvuruda yedi ayrı belgenin sunulması gerekmektedir. Bunların arasında alıcı şirketin davet mektubu da yer almaktadır ve bunu temin etmek bazen güç olabilmektedir. Referans mektupları da istenmektedir ve sürücü değişikliği durumunda vizeler devredilememektedir.”

“Madde 103.

Özellikle transit için olmak üzere taşımacılık izinleri hem sektör hem de kamu kesimi tarafından Türkiye'nin AB ile olan ticareti önündeki önemli bir engel olarak görülmektedir.”

“Madde 105.

İki ülke tarafından birbirlerinin taşımacılarına verilebilecek dört çeşit izin bulunmaktadır. Bir ülkeye boş giren bir kamyonun izin istenmesi yaygın bir uluslararası uygulama değildir; ancak Türkiye bazı ikili taşımacılık anlaşmalarında bu hükmü kullanmaktadır.”

“Madde 106.

AB'de, karayolu taşımacılığı sektörünün serbestleştirilmesi Roma Antlaşması ile başlamıştır, ancak bazı kısıtlamalar halen mevcuttur. Avrupa Tek Pazarı kuruluncaya kadar fiili bir serbestleşme tam olarak sağlanamamasına rağmen, Roma Antlaşması Madde 71 altındaki Başlık V, açık bir şekilde uluslararası karayolu taşımacılık hizmetlerinin serbestçe yürütülebileceğini belirtmektedir.”

“Madde 108.

İkili kotalar da girişleri kontrol etmektedir. Avrupa Komisyonu, üçüncü ülkelerle havayolu veya karayolu görüşmelerinde bulunacak ülkeleri yetkilendirmelidir.

Karayolu taşımacılığında, AB ülkeleri ile AB dışı ülkeler arasındaki anlaşmalar münhasıran ulusal yetki alanı içerisindedir ve iki ülke arasında karşılıklı olarak ele alınır. Türkiye'nin yaklaşımı her AB üyesi ülke ile karayolu eşya taşımacılığını serbestleştirmeye yolunda çaba göstermektir. Örneğin, Polonya, Slovenya ve Romanya ile ikili taşımalarda, Birleşik Krallık ile ikili ve transit taşımada bu sağlanmıştır. Yıllık ikili karayolu kotalarının belirlenmesine yönelik en yaygın uygulama karşılıklılık olmakla birlikte, değişimi yapılan izinlerin sayısının eşit olmadığı veya tarafların birbirlerine aynı tür izinleri vermediği birçok durum mevcuttur. Örneğin, Türkiye Romanyalı karayolu taşımacılık işletmelerine üçüncü ülkelere taşıma yapmalarına imkan sağlayan geçiş belgelerini verirken Türk taşımacılar Romanya'dan bu tip izinleri alamamaktadır.”

“Madde 109.

İkili kotaların kısıtlayıcılığı ve ticaret üzerindeki maliyetleri değişkenlik göstermektedir. Karayolu taşımacılık izinleri ile ilişkili sınırlamaların arttırılmasında üç yöntem kullanılabilir. İlk olarak, bazı ülkeler transit izinleri vermemektedir; bu durum karayolu taşımacılık işletmecilerinin maliyetleri arttıran alternatif taşımacılık türlerini (kamyonların demiryolu veya gemi ile taşınması) kullanmalarını gerektirmektedir.

İkinci olarak, bazı ülkeler transit izinleri için ücret uygulamaktadır.

Üçüncü olarak, geçmiş yirmi yılda ticaretleri artmasına rağmen transit kotalarını arttırmayan bazı ülkeler mevcuttur.”

“Madde 110.

Serbest dolaşımı engellediği, Türkiye'nin ticaretine yük getirdiği ve Türk taşıma şirketlerinin kamyonlarını verimli bir şekilde kullanmalarını engellediğinden dolayı, en azından Gümrük Birliği kapsamındaki mallar için hem ikili hem de transit taşımacılıkta karayolu taşımacılığı kotalarının kaldırılması gerekmektedir.”

AB bağlamında, Avrupa Adalet Divanı, devlet tarafından sebep olunmayanlar da dahil olmak üzere karayolu taşımacılığının önündeki engellerin, malların serbest dolaşımını engelleyebileceği kararını vermiştir.”

“Madde 111.

AB aday ülkelerinin neredeyse tamamı karayolu kota sınırlamaları ile karşılaşmıştır.”

“Madde 113.

Çok taraflı anlaşma yararlı olabilir, ancak AB ile ilgili olarak Avrupa Komisyonu'nun öncü bir rol oynadığı daha esnek düzenlemeler düşünülmelidir.

Bir başka seçenek, Avrupa Komisyonu'nun Macaristan ve Romanya ile imzaladığı anlaşmalara benzer bir karayolu transit anlaşmasının müzakere edilmesi olabilir. Alternatif olarak, AB ile Türkiye arasında Gümrük Birliği kapsamındaki malların taşınmasını serbestleştiren bir karayolu taşımacılığı anlaşması müzakere edilebilir.”

“Madde 193.

“İyi tasarlanmış bir İhtilaf Çözüm Mekanizmasının (İÇM) kurulması. Bu tavsiye, GB içerisinde ikili ticareti etkileyen çeşitli “ticareti caydırıcı etkenlerden” kaynaklanmaktadır. Gümrük Birliğindeki mevcut İÇM, halihazırda sadece koruma önlemlerinin süresi ile ilgili anlaşmazlıklarla sınırlı olduğundan dolayı etkili değildir. Tek bir tarafın çok daha çeşitli konularda dava açabileceği bir İÇM'ye geçiş ticaretin önündeki caydırıcı etkenlerin ortadan kaldırılmasında daha etkili olacaktır.”

Genel Değerlendirme

Türkiye'de üretilmiş olan tüm mallar, ortak gümrük alanında yer alan “AB iç pazarına ait” mallar olarak kabul edilmelidir. Şöyle ki; Avrupa'ya yapılan ihracatın kg değeri 1,5 dolarken, AB'den gerçekleştirilen ithalatımızın kg değeri 4,5 dolardır. Bu rakamın 0,75 doları Türk firmaların üretimi olup, geri kalan 5,25 cent Türkiye'de yerleşik AB sermayeli şirketlerin üretimidir. Türkiye'nin ihracatının %50'si AB sermayeli ihracatçılar tarafından gerçekleştirildiğinden, Türk plakalı araçların AB ülkelerine yönelik taşımalarının konusu yine AB ülkelerine ait yükler olmaktadır. Sadece Türkiye'de kayıtlı oldukları için, en üst EURO çevre dostu araç normlarına uygun nitelikteki Türkiye uluslararası karayolu eşya taşımacılığı filosunun, AB ülkelerinden transit geçişini kotalarla engelleyerek, serbest dolaşımdaki Türkiye menşeli ürünlerin rekabet gücünü azaltmaya yönelik AB ülkeleri, bu hatalı politikalarıyla, aynı zamanda AB mallarının, Türkiye'ye ihracatını da

engellemektedir. Ülkemizin, taşıma kotası sorunu yaşanmayan İngiltere, Hollanda gibi ülkelere yönelik ticareti son 5 yılda %80 artarken, taşıma kotası sorununun yoğun olarak yaşandığı ülkelerle ticaretimizin gelişimi sınırlı kalmıştır.

Taşıma kotaları ve sürücü vizeleri gibi Türkiye-AB Gümrük Birliği ve malların serbest dolaşımı kurallarına aykırı, “miktar kısıtlaması ile eş etkili tedbir” ve “gümrük vergisi ile eş etkili vergi” niteliğindeki kısıtlamaların kaldırılması için, anlaşmaların koruyucusu olan AB Komisyonunun gerekli düzenlemeleri yapması gerekmektedir.

Türkiye uluslararası karayolu eşya taşımacılığı sektörünün yaşadığı sıkıntıların boyutu ve meselenin hem Türkiye ekonomisi, hem AB ekonomisi için yarattığı kayıplar bakımından, acil çözüm için halihazırda Ekonomi Bakanlığının liderliğinde yürütülmekte olan “Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi” (hizmetlerin de Gümrük Birliği kapsamına alınması) amaçlı girişimlerin en kısa sürede sonuçlandırılması önem taşımaktadır.

7.2.5. Sektöre Giriş Kriterlerinin Yeniden Düzenlenmesi

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının 2023 hedefleri arasında da yer alan “en az 10 küresel lojistik markasının yaratılması” hedefi, sektör firmalarının kurumsal kapasitelerinin ve hizmet sunma kalitesinin çağdaş ve küresel standartlarda gelişmesini, mevcut hizmet yelpazesinin genişletilmesini, uluslararası network yapılanmalarının geliştirilip zenginleştirilmesini gerektirmektedir. Öte yandan, Dünya Bankası Küresel Lojistik Performans Endeksi çerçevesinde ülkelerin lojistik performansının ölçüldüğü temel kriterlerden biri lojistik hizmetlerde yetkinlik ve kalitedir.

Türkiye'nin kalkınma hedeflerini kapsayan 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı, “Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm” başlıklı “Öncelikli Program” ile, sektörde kapsamlı bir dönüşüm sürecinin de temellerini atmaktadır.

Lojistik alanında etkin ve verimli planlama yapabilmek amacıyla mevzuat, eğitim, gümrük, altyapı ve sektörde faaliyet gösteren firmaların rekabet gücünün artırılması konuları üzerine yoğunlaşan programın temel bileşenlerinden “Sektörde Faaliyet Gösteren Firmaların Rekabet Güçlerinin Artırılması” bileşeni kapsamında sektörde faaliyet gösteren firmaların kurumsallaşması için hayata geçirilebilecek tedbirler plan kapsamına alınmıştır.

2004 yılında yürürlüğe giren 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda, sektöre giriş için; “Mali Yeterlilik, Mesleki Yeterlilik ve Mesleki Saygınlık” olmak üzere, ilgili AB Direktifinde (98/76/EC) öngörülen 3 temel şart, ilk kez sektörde uygulanmaya başlamıştır. Ancak zaman içerisinde, bu şartlardan ikisi geri planda kalırken; “Mali Yeterlilik” şartı, diğer iki şarta kıyasla daha fazla öne çıkmıştır.

Mali yeterlilik kriteri, sadece maddi beklentileri karşılayacak buna karşın, kurumsallaşma ve küresel markalar yaratma hedefleri açısından incelendiğinde, filo ve fiziksel kapasite yatırımlarının bu hedeflerin sağlanması için yeterli olmayacağı görülecektir.

Bu çok boyutlu, küresel dinamikleri olan sektörde faaliyet göstermek için gerek duyulan asgari yönetim, operasyonel ve teknik bilgi birikimi ve tecrübe, mesleki bilinç ve etik anlayışı, güvenilir ticaret erbabı olma vb. vasıflara sahip olmayan birtakım girişimcilerin sektörün genel hizmet kalitesinin yükseltilmesine olumlu etkileri olmadığı; ayrıca gerek Dünya Bankası Küresel Lojistik Performans Endeksi, gerekse küresel ticaret erbabının genel izlenimlerini yaratan etkileşimler bağlamında, sektörün küresel değer zincirindeki konumuna ilişkin gereğince pozitif bir algının yaratılmamasına yol açtığı ifade edilebilir.

Küresel değer zincirinin, “güvenilirlik” boyutunda, her halkası için geçerli olduğu gibi, Türkiye’den küresel networklere lojistik hizmet sunan sektör kuruluşlarının, kendilerinden beklenen hizmeti zamanında, eksiksiz ve istenen kalitede sunabilmeleri için belirli asgari kurumsal kapasite ve yetkinliğe sahip olmaları için sektöre girişlerin bugünkünden daha etkin şekilde kontrol altına alınması faydalı olacaktır.

Sektöre giriş yapmak isteyen girişimcilerin, yurtdışında yetkilendirilme süreçleri incelendiğinde, örneğin Fransa’da akademik yetkinliklerin takdir gördüğü, Danimarka’da sektörel deneyimin, Finlandiya’da ise sektör tecrübesinin yanı sıra işletme yönetimine ilişkin deneyim sahibi olunmasının ön şartlar arasında yer aldığı, İrlanda, Lüksemburg, İsveç, Yunanistan gibi ülkelerde mesleğe girişte uygulanan sınavlardan muafiyete müsaade edilmezken; Almanya, Belçika, Avusturya’da mesleğe giriş için yetkilendirilmesi sürecinde yazılı sınava ek olarak sözlü sınav da uygulandığı görülmektedir. Yetki belgesi İspanya’da 2 yılda bir, İtalya’da 3 yılda bir denetlenirken Litvanya’da her 5 yılda bir sınavdan geçme zorunluluğu bulunmaktadır.

Bahse konu örneklerden de görüleceği üzere, “Mesleki Saygınlık ve Mesleki Yeterlilik” kriterlerinin güçlendirilmesi amacıyla bu sektöre giriş sürecinde, sektör firmalarına gereksiz maddi külfetler yüklemekten sadece “niteliksel değerler” üzerinden işletilecek, fakat plansız ve zarara dönüşebilecek yatırımların önünü tıkayacak şekilde bir “Yatırım Ön İzni” değerlendirmesinin, sektör girişimcilerine yönelik olarak uygulamaya konması, sektörde gereksiz ve etkin olmayan bir atıl kapasitenin oluşmasına, ayrıca genel hizmet kalitesinin düşmesine yol açan etmenleri ortadan kaldıracağına yönelik genel bir mutabakat söz konusudur.

7.2.6. Kontrol Noktalarında Özel Sektör ile İşbirliği

Almanya, Bulgaristan gibi ülkelerde ulaştırma alanında uzmanlaşmış BAG vb. kuruluşlar bulunmakta ve bu kuruluşlar, yol kontrollerini yetkin uzmanlar ile gerçekleştirmektedir. Ülkemizde de benzer bir “ulaştırma polisi” oluşumunun ihdas edilmesi ve özel sektör ile denetimler konusunda işbirliği yapılmasının, özellikle yabancı araçların haksız rekabeti karşısında önemli bir kolaylık sağlayacaktır.

7.2.7. Sınır ve İç Gümrüklerde İthalat ve İhracatta Yaşanan Bekleme Süreleri

AB'ye açılan ve önemli sınır kapılarımızdan biri olan Kapıkule'deki bekleme süreleri, özellikle Bulgaristan gümrüklerinde yaşanan aksaklıklar sebebiyle 2-3 güne kadar uzayabilmektedir. Bir aracın 24 saatlik bekleme maliyetinin 300 Avro olduğu göz önüne alındığında bekleme sürelerinin artırdığı maliyetin dış ticaretimiz üzerindeki etkisi de göz ardı edilemez. Sınır ve iç gümrük işlemlerin kolaylaştırılması ve hızlandırılmasına yönelik olarak önerilen temel adımlar şunlardır:

- Tüm sınır kapılarında süreç analizleri yaptırılmalı,
- İhracat malı yüklü araçların kırmızı hatta düşmemeleri halinde gümrüklere uğramadan sınır kapısına gitmesi yönünde bir düzenleme yapılmalı,
- Araçlarda bulundurulması zorunlu evrakların sayısı azaltılmalı ve elektronik hale dönüştürülmeli,
- Uluslararası araç ağırlık sertifikasının uygulamaya girmesi için ortak irade ortaya konulmalı,
- Yeni sınır kapısı ihtiyaçları gözden geçirilmeli, Habur başta olmak üzere alternatif sınır kapıları oluşturulmalı,
- Sarp sınır kapısında başlaması öngörülen "Ortak Kapı Modeli" farklı sınır kapılarında da uygulamaya konulmalı,
- Sınır gümrük idarelerindeki gümrük süreçlerini hızlandırabilmek için "tek durak" uygulaması başlatılmalı ve uygulama yaygınlaştırılmalı,
- Her sınır kapısında bitki sağlık ve veteriner kontrollerinin, gümrük idareleri ile uyumlu şekilde 24 saat yapılabilmesi sağlanmalıdır.

7.2.8. Ortak Transit ve E-TIR Sistemlerine Türkiye'nin Tam Entegrasyonun Sağlanması

Türkiye'nin Ortak Transit Sistemi'nde elde ettiği başarı ve bu kolaylaştırılmış gümrük sisteminin, TIR Karnesi işlemlerine de taşınması, TIR Karnesi işlemlerinin tamamen elektronik ortamda gerçekleştirilmesi öngörülen e-TIR sisteminin etkin şekilde çalışması karayoluyla AB'ye yönelik taşımalarımızda, özellikle de Ortadoğu ve Orta Asya gibi, AB'nin Ortak Transit Sistemi gibi sistemlerinin dışında bulunan bölgelerden veya bu bölgelere uzanan taşıma operasyonları düşünüldüğünde, tüm zinciri daha da hızlandırıp etkinleştirecektir.

7.2.9. Gümrüklerdeki İyi Uygulamaların Yaygınlaştırılması

Sadece İstanbul'daki gümrük idarelerinde geçerli olan parsiyel araçların 48 saatlik süre içinde antrepo beyannamesi verilmeden taşıdıkları yükü antrepoya boşaltabilmesine dair kolaylığın tüm ülke çapında faaliyete alınması hem taşımalarımıza hem de ticaret erbaplarımızın operasyonlarına hız katacak, 2023 hedeflerine ulaşılabilmesine katkı sağlayacaktır.

7.2.10. Özel Yük Taşımalarında Karşılaşılan Sorunlar

Son yıllarda ülkemiz üzerinden yapılan ağır ve gabari dışı taşımaların sayısındaki artışın Türkiye ekonomisinin ihtiyaçları doğrultusunda geliştirilmesi ve kolaylaştırılması gerekirken mevcut mevzuat ve uygulamalar ağır ve gabari dışı taşımaların etkin şekilde yapılmasını engellemekte ve sektördeki ağır nakliye yapan firmaların rekabet gücünü kısıtlamaktadır. Bunun nedenleri şu şekilde sıralanabilir:

- Gabari dışı ölçülere sahip araçlarca gerçekleştirilen taşımalarda özel yük izin belgelerinin Avrupa Birliği'nde olduğu gibi uzun dönemli tahsis edilememesi,
- Özel yüklerin taşımalarında otoyolu kullanılamaması sebebiyle gabari dışı yük taşıyan araçların şehir içi trafiğe girmesi ve tehlike yaratması,
- Özel yüklerin taşınması esnasında uyulması gereken hız sınırlamalarının düşüklüğünün yarattığı gecikmeler,
- Özel yüklerin taşınması esnasında karşılaşılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden geçişlerdeki 54 tonluk sınırın yarattığı sıkıntılar,
- Özel yük taşımalarında gece saatlerinde taşıma yapılamamasının yarattığı kaza riskleri ve gündüz saatlerindeki trafik yoğunluğu sebebiyle zaman kayıpları,
- Yüksek tonajlı (150 Ton üzeri) taşımalarda güzergâh üzerindeki köprü ve viyadüklerin durumlarının mühendis firması tarafından kontrolü amacıyla ödenen ücretlerin yarattığı maliyetler,
- Eskort araçlarına ilişkin standartların belirsizliği sebebiyle yaşanan sorunlar,
- AB ülkelerindeki mevzuat ve uygulamaların ülkemiz mevzuat ve uygulamaları ile karşılaştırıldığında ortaya çıkan büyük farklılıklar ve ülkemiz mevzuatının güncelliğini yitirmesi.

7.2.11. Ortak Taşıma İmkanının Yeniden Sağlanması

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin Geçici 6. maddesi, 30/06/2010 tarihine kadar "Ortak Taşıma"nın belirtilen şartlarda yapılmasına izin verilmişti. Ulaştırma Denizcilik ve

Haberleşme Bakanlığı tarafından 2008 yılında yayımlanan 2008/KUGM-09/EŞYA Genelgesi ile de Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin hükümleri doğrultusunda;

- Aynı yetki belgesine sahip olanlar kendi alanlarında,
- C2, L2 ve M3 yetki belgesine sahip olanlar birbirleriyle,
- K1, L1, M1, M2, N1 ve N2 yetki belgesine sahip olanların birbirleriyle,

ortak taşıma imkanı tanınmasına rağmen, söz konusu hükümler yürürlükten kaldırılmıştır.

Bu imkanın daha önce olduğu gibi uluslararası taşıma yapan firmalar için yeniden verilmesi ve mevcut Yönetmeliğin Geçici 6. maddesinde yer alan yetki belgeleri arasında “ortak taşıma” şeklinde yapılabilmesi ve söz konusu taşımaların ulusal ve uluslararası taşımaları da kapsamının sağlanması atıl kapasiteyi önleyecektir.

7.2.12. Yabancı Araçlara Kesilen Cezaların Anında Tahsili

Yabancı plakalı araçlara yol üzerindeki denetim istasyonları, trafik ekipleri ya da EDS sistemi tarafından kesilen cezaların tahsilinin sağlanabilmesi adına geçiş ve trafik ihlallerinin gümrük sistemine aynı anda işlenebilmesi ve iç ve sınır gümrük idarelerinde araca kesilen cezaların tahsilinin yapılabilmesinin sağlanması sektör ve ülkemiz menfaatleri açısından biran evvel sağlanmalıdır.

7.2.13. Sektör Firmalarının Finansman Sorunu

Türkiye karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı sektörü incelendiğinde sektörün genel olarak KOBİ yapısında olduğu görülmektedir.

a. Sektöre özel “ön-finansman modeli”

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

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

b. Sektöre özel maddi teşvik ve destek mekanizmalarının oluşturulması ya da aktif kullanıma açılması

Türkiye’de KOBİ’lerin genel olarak üretim konusunda faaliyet gösteren firmalar olması nedeniyle taşımacılığa özgü teşvik ve özel maddi destekler gerekmektedir.

Uluslararası nakliye sektörü 2009 yılında “döviz kazandırıcı hizmet” kategorisine alınmış ve sektör Türk Eximbank kredilerinden faydalanmaya başlamış olmasına karşın kredi olanaklarından yararlanabilen sektör firmalarının sayısı son derece sınırlı kalmıştır (Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığı Sektörünün Analizi Projesi, UND, 2012). Diğer yandan, uluslararası eşya taşımacılığı sektörüne sınırlı kapsamda yer veren teşvik sistemi de sektörün finansman sıkıntılarını çözmekte başarılı olamamıştır. Oysa ki; taşımacılık hizmetleri ihracatı, ülkemizin toplam 50 milyar ABD doları değerindeki ticari hizmetler ihracatı listesinde % 29 pay ve 14,4 milyar ABD doları ihracat tutarı ile turizmin ardından ikinci sırada gelmektedir. 500 milyar ABD doları ihracat hedefimizin, en az yarısının gerçekleşmesini sağlayacak olan karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı hizmeti, aynı zamanda 2023 yılı için bir diğer kalkınma hedefimiz olan 150 milyar ABD doları hizmet geliri hedefinin de 60 milyar dolarlık bölümünü ülkemize kazandıracaktır.

2023 hedefi çerçevesinde, 150 milyar ABD Doları hizmet ihracatı hedefine ulaşılabilmesi için toplam hizmet ihracatımızda en büyük iki unsurdan biri olan taşımacılık sektörünün ihracat/ithalat taşımalarımızdaki payının artırılması ve gerekse 3. ülke taşıması olarak adlandırılan Türkiye harici ülkeler arasında yapılan taşımacılık pazarında payının artırılması gerekliliği ortadadır. Bu artışın sağlanması sürecinde firmalarımızın kurumsallaşması, yurtdışında kendilerini tanıtmaları, yeni pazarlara girebilmeleri, uluslararası fuarlara ve ticari görüşmelere daha fazla katılmaları gerekliliği göz önünde bulundurulması gereken önemli bir husustur.

Bu alanda sektör firmalarımız için gerekli açılımları sağlayacak mekanizmaların acilen devreye sokulması, örneğin; halen ihracatçılarımıza yönelik uygulanan “yurtdışı pazar araştırması desteği” gibi desteklerin sektör firmaları tarafından da faydalanılır hale getirilmesi; uluslararası network oluşturmak, kıyaslama (benchmarking) ve firma eşleştirme çalışmalarının desteklenmesi, yurtdışında ortak şirket kurulumuna yönelik destekler ya da yurtdışında yapılanmaya yönelik kredi veya fon imkanları beklenmektedir.

Faiz indirimi, sigorta primi indirimi, vergi indirimi gibi destekler ağırlıklı olarak Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerindeki illere sağlanmıştır ve ağırlıklı demiryolu ve denizyolu taşımacılığına yöneliktir.

Teşvik sistemi kapsamında “Uluslararası rekabet gücünü artırma potansiyeline sahip Ar-Ge içeriği yüksek, yüksek teknoloji ve yüksek katma değerli stratejik önemi haiz yatırımların teşvik edilmesi” amaçlanmaktadır. Bu bağlamda stratejik yatırımlar kapsamına lojistik firmalarının rekabet gücünü arttırmaya yönelik yatırımlar alınmamıştır. Buna bağlı olarak uluslararası eşya taşımacılığı sektörünün teknolojiden yararlanma oranı düşük seviyede olup, daha çok araç takip teknolojileri ile sınırlıdır ve ülke ekonomisine yılda ortalama

6 milyar ABD doları katkı sağlayan karayolu eşya taşımacılığı, motorlu taşıt sanayisine destek haricinde destek alamaz hale gelmiştir (Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığı Sektörünün Analizi Projesi, UND, 2012). Sektör firmalarının, küresel ölçekli rakipleriyle başa çıkabilmek için teknolojiden de destek alarak hizmet kapasitelerini, çeşitlerini, verimliliğini ve kalitelerini arttırmak üzere çeşitli iyileştirme çalışmaları ve yatırımları yapmaları gereklidir. Yatırımların desteklenmesi ile söz konusu firmalar uluslararası lojistik hizmet sağlayıcı yapısına dönüşecek ve hizmet verdikleri üretim sektörüne sundukları hizmet de olumlu yönde etkilenecektir.

Öte yandan, 2023 yılına kadar “en az 10 küresel lojistik marka” yaratılmasının hedeflendiği Türkiye Lojistik Sektörünün uluslararasılaşma oranının düşüklüğü, firmaların küresel sisteme entegre olmak için daha fazla yurtdışı bağlantısı kurması ve uluslararası network’lerini geliştirmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

Taşımacılık sektörünün yapacağı yeni pazarlara giriş, yeni ve alternatif güzergâhlar oluşturma çalışmalarının bir sonucu da bu bölgelere Türk mallarının ihraç edilmesi süreçlerine sağlanacak ilave katkı olarak ekonomimizin karşısına çıkacaktır. Taşımacılık alanında atılacak her ilave adım, o pazarda veya güzergâhta Türk mallarının da pazara giriş veya rekabetçilik avantajlarına sahip olmasına büyük katkı sağlayacaktır. Nitekim, Ekonomi Bakanlığı Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğüne yapılan bir araştırmada, 116 ülkede hizmet ihracatı açısından verilen destek uygulamaları incelendiğinde, “taşımacılık” sektörünün ikinci sırada yer alması da sektörün bu “kaldıraç” etkisi potansiyelinin ispatı niteliğindedir.

Uluslararası taşımalarda (özellikle Avrupa ayağında) giderek artan “çevrenin korunması” baskıları (geçiş belgelerinin, giderek daha üst Euro motor türü araçlara tahsis edilmesi), aynı zamanda ülkemizin iklim değişikliği ve çevre konularındaki uluslararası taahhütlere uyma zorunluluğu (Kyoto Anlaşması, AB ile yürütülmekte olan çevre müzakereleri vb.) karşısında sektörü bekleyen yapısal dönüşüm (çevreci filo) gereksinimleri de, sektörümüzün maddi destek beklentileri arasında öne çıkmaktadır.

Sektörün mevcut performansını olumsuz etkileyen unsurların ortadan kaldırılması ve performansın artırılması için yürütülen çalışmaların maddi olarak desteklenmesinin ülke ekonomisine sağlayabileceği somut faydalar, 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı kapsamında yürütülen “Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı”nın 5. Bileşeni “Sektörde Faaliyet Gösteren Firmaların Rekabet Güçlerinin Artırılması” ve 6. Bileşen “Yurtiçi Lojistik Yapılanmasının Yurtdışı Yapılanmalarla Desteklenmesi” kapsamında ulusal kalkınma hedefi eylemi yapılarak teyit edilmiştir. Bu başlık altında Ekonomi Bakanlığı tarafından 2018 yılına kadar hayata geçirilmesi öngörülen eylemler ile 2023 hedeflerine de yaklaşmış olacaktır.

c. Yurtdışından KDV iadelerinin alınmasının sağlanması

Karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı yapmakta olan Türk taşımacılık sektörünün, yurtdışında yapılan KDV’ye konu harcamalarının KDV iadelerinin temini sektör için

büyük öneme sahiptir. Türk taşımacıları yapılmış olan anlaşmalar kapsamında 13 Avrupa ülkesinde, mazot alımları, otoyol geçişleri ve tamir-bakım masrafları için ödemiş oldukları KDV'yi ilgili ülke Maliye Bakanlıkları ve bu hizmeti veren şirketler aracılığı ile temin edebilmektedir. Bu ülkeler Avusturya, Fransa, Belçika, Hollanda, Lüksemburg, İngiltere, İrlanda, Danimarka, İsveç, Norveç, Finlandiya, Slovenya ve Romanya'dır. İtalya'da ise kurulu bir şirket ve vergi numarası olması halinde KDV iadeleri temin edilebilmektedir.

Türk taşımacıları, transit geçişlerde ve ikili taşımalarda yoğunlukla kullanılan Macaristan, Almanya, Bulgaristan, Polonya, Slovakya, Çek Cumhuriyeti gibi ülkelerden KDV'ye konu harcamalarının iadelerini temin edememektedir. Sektörün sürekli olarak hareket halinde olan araçlarının söz konusu harcama kalemleri için yurtdışında ödediği milyonlarca liranın ülkemize iadelerinin yapılması ülke ekonomisine ve Türk taşımacılık sektörüne büyük kazanımlar sağlayacaktır.

Bu çerçevede, sektör için öncelikli öneme sahip ve Avrupa ülkeleri arasında yer alan; Çek Cumhuriyeti, Macaristan, Slovakya, Polonya, İtalya, Almanya, İspanya, Portekiz ve Balkan ülkeleri arasında yer alan; Bulgaristan, Sırbistan, Hırvatistan, Yunanistan'a ve BDT ülkelerine yaptıkları taşımalarda harcamalara konu KDV iadelerinin temin edilebilmesi amacıyla ilgili ülkeler ile KDV iade anlaşma müzakerelerinin yapılması ve temini, hem ülke ekonomisi hem de Türk taşımacılık sektörü açısından büyük önem arz etmektedir.

d. Sigortalarda sektör operasyonları için haksız prim uygulamalarının giderilmesi

Sektörde faaliyet gösteren firmalar, faaliyetlerini sağlıklı bir şekilde yürütebilmek için motorlu araçlar zorunlu mali sorumluluk sigortasının (trafik sigortasının) yanı sıra Yeşilkart Sigortası, CMR Sigortası, Emtia Sigortası, Kasko Sigortası, Seyahat Sağlık Sigortası gibi birçok sigorta poliçesini de yaptırmak durumundadır. Sigorta maliyetleri sektörün önemli maliyet kalemleri arasında ilk sıraları almaktadır.

Taşımacılık yetki belgesi almış olan ve karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı faaliyetinde bulunan Türk firmaları, yurtiçinde zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırmak zorunda olup yurtdışında buldukları süreler için de yeşilkart sigortası kullanmaktadırlar. Türk taşımacılık sektörü, uluslararası taşımalarda kullanılan araçları için Türkiye'de bulunmadıkları günler için de, yurtdışında bulunmadığı günler için de mükerrer sigorta primi ödemek zorunda kalmaktadır.

Yeşilkart ve trafik sigortalarının birleştirilmek suretiyle "kombine poliçe" oluşturulması ve bu doğrultuda sigorta şirketleri tarafından araçların yurtiçinde/yurtdışında olduğu günler göz önünde bulundurularak; risk oluşturmayan günler için prim indirimi yapılması ve söz konusu günler için ödenen primin hesaplanarak bu miktarın iadesi veya yeni yıl sigorta poliçesine yansıtılması (mahsup edilmesi) amaçlanmaktadır.

7.2.14. Sektör ile İlgili Mevzuat Çalışmalarında Bakanlıklar Arası Eşgüdüm

Ulaştırma sektörünün farklı boyutları olan, disiplinler arası niteliği nedeniyle, bu alanda uygulamaya konulan yasal düzenlemeler birbirini etkilemektedir. Ülkemizin Avrupa Birliği'ne tam üyelikte aday ülke olması açısından yakından ilgili olduğu düzenleyici etki analizleri, AB'ye uyum sürecinde yaygın olarak kullanılan ve

- Müzakere sürecinin getireceği değişimin etkilerinin,
- Ortaya çıkabilecek tehdit ve fırsatların,
- Uyum maliyetinin,
- İdeal uyum takviminin

önceden belirlenerek, ileriye dönük stratejilerin şekillendirilmesi için çok önemli bir araçtır.

Bu alanda eşgüdümün sağlanması için farklı bakanlık temsilcilerinin ve STK'ların ortak çalışma grupları vb. platformlarda bir araya gelerek, tasarlanan mevzuat ve sistemleri ortak görüş alışverişiyle gözden geçirerek oluşturmaları sorunları önleyecektir.

7.2.15. Mevzuatın Güncel İhtiyaçları Karşılar Hale Getirilmesi

Son derece dinamik bir sektör olan ulaştırma ve lojistik sektörü, hızla gelişen teknolojiler ve siyasi/ekonomik şartların da katkılarıyla, her gün değişmekte; sektör firmalarının yeni bir konjonktür/durum ile karşı karşıya kalmasına sahne olabilmektedir. Firmaların, bu hızlı değişime adapte olmaları, bu değişime paralel yasal düzenlemelerle mümkün olabilecektir.

7.3. Demiryolu ile İlgili Beklentiler

01/05/2013 tarihinde yürürlüğe giren "6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun" ile ülkemiz ulaştırma sistemi önemli bir değişim süreci girmiştir.

Adı geçen Kanun'un gerekçesine göre;

Ülkemizin kalkınmasında ve bağımsızlığında belirleyici olan demiryollarının yeniden canlandırılması ve taşımacılıktaki rolünün güçlendirilmesi için; serbest, rekabetçi, ekonomik ve sosyal açılarından sürdürülebilir ve Avrupa Birliği mevzuatı ile de uyumlu bir demiryolu sektörünün oluşturulmasına ihtiyaç vardır.

Ülkemizde 1950'li yıllarda demiryollarının yolcu taşımacılığındaki payı %42, yük taşımacılığındaki payı ise %68 düzeyindeyken 2014 yılına gelindiğinde bu oranlar yolcu taşımacılığında %1, yük taşımacılığında %4,1 seviyesine düşmüştür.

TCDD'nin yeniden yapılandırılması ile zamanla karayolu lehine oluşan bu dengesiz değişimin, demiryolları lehine değiştirilmesi sağlanabilecektir.

Son on yıl içinde ulaştırma sektörü ve özellikle demiryolu ulaştırması yapısal ve işlevsel bir değişim süreci içine girmiştir. Bu değişimin altyapısını oluşturan ve yönlendiren mevzuata bakıldığında bunların hepsinin ortak hedefi, Türkiye'de taşıma türleri arasındaki dengesiz dağılımın giderilmesi, ulaştırma sektörünün yeşil ve temiz bir çevrenin yaratılmasına katkısının sağlanması, ulaştırma sektöründe petrol kullanımının azaltılması, dünya ile rekabet edebilirliğin önünü açacak bir kombine taşımacılık sistemini oluşturulmasıdır.

6461 sayılı Kanun kapsamında çıkarılacak yönetmelikler demiryolu sektöründe "serbestleşme" sürecini başlatacak ve devamında taşıma türleri arasında işbirliği imkanları oluşacak, böylece kombine taşımacılık Türkiye'nin gündemine girecek ve kapıdan kapıya taşımacılık bütünlük bir sistem içinde yapılacaktır.

Demiryolu ile diğer taşıma türleri arasındaki işbirliği, Kombine Taşımacılık Sistemini kurumsal bir duruma getirecek olan "Kombine Yük Taşımacılığı Yönetmeliği" nin çıkartılmasını da hızlandıracaktır.

Demiryolu ulaştırmasının serbestleştirilmesi ile diğer tüm ulaştırma türlerini ve diğer sektörleri yakından ilgilendirecek olan AB'nin 28/03/2011 tarihinde yürürlüğe koyduğu "Beyaz Kitap (White Paper)" ulaştırma sisteminin gündeme gelecektir.

Diğer yandan, demiryolu ulaştırması beraberinde teknoloji ve çalışanlar içinde sertifikasyon konusunu da gündeme getirecek, demiryolu ulaştırmasının "karşılıklı işletilebilirliği" için, önceden belirlenmiş standartlara uygun araçlar ve insan kaynaklarının belgelendirilmesinin yapılması zorunluluk haline gelecektir.

10. Beş Yıllık Kalkınma Planında ve 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurasında belirlenen 2023 ve 2035 yılı demiryolu hedefleri, demiryoluna yapılması belirlenen yatırımların ve demiryolu sektöründeki yapısal değişimlerin hayata geçirilmesi ile olacaktır.

7.4. Kargo-Kurye-Dağıtım ile İlgili Beklentiler

7.4.1. Ortak Taşıma Yapılmasında Süre Kısıtının Bulunması

M2 yetki belgesi sahibi kargo işletmeleri, öz mal taşıtlarına ilave olarak, taşıt listelerine kayıtlı araçlarla da süreklilik arz edecek şekilde sözleşme ile kargo sevkiyatı yapmaktadırlar.

Ancak bazı dönemlerde bu taşıtların kapasitesini aşan kargo yoğunluğu olabilmekte ve K1 yetki belgesi sahibi kamyon kiralaması yapılarak günlük taşıma gerçekleştirilmektedir. Bu hususta Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin "Ortak Taşıma" bölümü ile ilgili yayınlanmış ek genelge ile verilen ortak taşıma yetkisi 31/12/2014 tarihinde dolmuştur.

Kargo işletmeleri şehirlerarasında gün içerisinde artan kargo potansiyelini karşılamak için yetki belgesi sahibi (genellikle K1 yetki belgesi) araçları kullanmaktadırlar. Bu güne kadar uygulanan ve herhangi bir sorunla karşılaşılmayan bu çalışmada gereksiz kapasite yaratılarak yeni kamyon yatırımı yapılmasının önüne geçildiği gibi, K1 yetki belgeli kamyonlara da artı potansiyel yaratılarak kazanç sağlanmaktadır.

Ülke ekonomisine olumlu katkıları mutlak olan bu yöntemin yapılacak düzenleme ile bir süre tahdidi olmaksızın sürdürülmesi sağlanmalıdır.

7.4.2. Finansal Kiralama ile Alınan Araçların Öz Mal Sayılmaması

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin ilgili maddesi finansal kiralama ile alınmış araçlar hakkında şöyle bir düzenleme yapmaktadır.

“10/06/1985 tarihli ve 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu kapsamında sağlanan taşıtlar, bu Yönetmelikte belirtilen esaslar çerçevesinde sözleşmeli ticari taşıt olarak değerlendirilir. Bu yolla temin edilen taşıtların, finansal kiralama sözleşmesinin bitim tarihinden itibaren yetki belgesi sahibinin adına kayıt ve tescil edilmesi şarttır. Bunun sağlanamaması veya finansal kiralama sözleşmesinin bitim tarihinin uzatılmaması halinde bu taşıt veya taşıtlar yetki belgesi sahibinin taşıt belgesinden re’sen düşülür.”

Son yıllarda kargo işletmeleri haricinde bir çok sektör de finansal kiralamaı çok yaygın bir şekilde kullanmaktadır. Mevcut piyasa şartlarında değerlendirildiğinde yönetmeliğinin ilgili maddesi uygulamada firmaların yapılarını zor durumda bırakacaktır. Bu nedenle, piyasa şartları gözönüne alınarak değişiklik yapılmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

7.4.3. Hasarlı-Kayıp Kargolar ile İlgili Alınan Cezalar

Karayolu Taşıma Yönetmeliği 76. maddesi (m) ve (n) fıkraları ile yine aynı yönetmeliğinin 42. maddesi 10. bendi ve 43. maddesi 11. bendi uyarınca, uyarı ve para cezaları verilmektedir. Uyarı cezaları da idari para cezası niteliğindedir. Uyarılar paraya çevrilmediği ve paraya çevrilmeyen uyarı adedi 50’ye ulaştığı takdirde yetki belgesi iptal edilmektedir.

1) Söz konusu cezaların konusu “geç teslim” ve “hasar ve ziya” olup (hasar ve ziya halinde 10 uyarı, geç teslim halinde 5 uyarı), bu hükümlere göre her firmaya şikayet bile aranmaksızın her standarda uymayan taşımada bu cezalar kesilebilecektir. Bu durum sektörde faaliyet gösteren firmaların iflasına neden olabilecek bir durumdur.

Gerek ülkemizde gerekse dünyada sorunsuz teslimat oranları ideal seviyesi %95, henüz yakalanamayan mükemmeliyet seviyesi ise %97’dir. Bir kargo firmasının günlük kargo taşımasının 200 bin olduğu düşünüldüğünde mükemmeliyet seviyesinde dahi sorunlu teslimatı 6 bin olacaktır. Eğer 6 bin taşıma için uyarı cezası verildiği düşünülür ise, toplam verilen uyarı 60 bin ve paraya çevirme bedeli ise 4.740 bin TL (60 bin x 79 TL) olacaktır.

Söz konusu tutar 1 günlük taşımaya ilişkin kesilebilecek cezayı ifade etmektedir. Net olarak görülmektedir ki, söz konusu ceza hükmü sektörde faaliyet gösteren her firmanın iflasına neden olabilecek niteliktedir. Hasar, ziyan ve geç teslim halinde zaten firmaların müşterilerinin zararlarını gidermesi ile ibralaşmaktadır. Bu cezalar kesilirken ibralaşma dahi cezayı düşüren bir hal olarak değerlendirilmemektedir. Bu nedenlerle öncelikle bu cezai hükümlerin kaldırılması önem arz etmektedir.

2) Yukarıdaki yönetmelik hükümlerinde yer alan cezalar yasada ifade bulmamaktadır. Yani Yönetmelik ile ceza ihdası söz konusudur. Oysa evrensel hukuk kaideleri ve anayasa gereği, yönetmelik ile ceza ihdası mümkün değildir. Zira cezai hüküm içeren her düzenleme yasa ile yapılmak zorundadır.

3) 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu 26. maddesi (c), (d), (e) fıkralarına aykırılık gerekçesi ile de cezai tahakkuklar yapılmakta, söz konusu hükümler yoruma istinaden ceza gerekçesi yapılmaktadır. Kargo zayii nedeniyle yapılan bir şikayette 26. maddesi (c) fıkrası, bir şikayette 26. maddesi (d) fıkrası, bir diğer şikayette ise 26. maddesi (e) fıkrası gerekçe gösterilerek cezai müeyyide uygulanmıştır. Aslında 26. maddesinin hiçbir hükmü söz konusu durumu karşılamamaktadır.

4) Tek bir eylem nedeniyle yapılan bir şikayette hem yukarıda bahsedilen Yönetmelik hükümleri hem de Karayolu Taşıma Kanunu 26. maddesi gereği ceza tahakkuku yapılmaktadır. Yani tek bir eylem nedeniyle iki ceza kesilmektedir. Bir eylem nedeniyle iki idari para cezası uygulanması da evrensel hukuk kaideleri ile bağdaşmamaktadır.

5) Kesilen cezalarda firmaların konu ile ilgili savunmaları dikkate alınmamakta, şikayetten feragat veya şikayet edenle uzlaşmış ve ibralaşmış olması hallerinde dahi cezai müeyyide uygulanmaktadır.

7.4.4. G3 Belge Sahibi Acentelere Birden Fazla Şube İşletme Hakkı

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği düzenlemesinde taşımacılık faaliyetinde bulunan G3 Yetki Belgesi sahibi acentelerin yetki belgeleri, sadece bir il içinde, bir acentelik yapmasına hak tanımaktadır. Yetki belge sınırları il bazında belirlenmiş olarak yapılan uygulamada, M2 belge sahibi kargo firması ile yapılacak sözleşme ile aynı kişi ve/veya firmaya birden fazla acentelik yapma hakkı verilmemektedir. Diğer bir deyişle G3 yetki belgesi sahibi bir kişi ve/veya şirkete Acentelik Yetki Belgesi bir kere verilmekte, ikinci bir acentelik yapma hakkı verilmemektedir.

Ticari mal ve hizmet akışı ile serbest piyasa ekonomi şartlarından hareket ederek, yukarıda belirtildiği şekilde yetki belgesi sahibi kargo firması ve acentelik yapacak G3 sahibi aynı acentelik firması ile birden çok sözleşme yapılmasının sağlanmasında işletmelerimiz açısından yarar görülmektedir.

7.4.5. G3 Yetki Belgelerine Öz Mal ve Kiralık Araç Kaydedilebilmesi

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve bu Kanuna bağlı olarak yürürlükte bulunan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin düzenlemesinde taşımacılık faaliyetinde bulunan G Yetki Belgesi sahibi acenteler için taşıt tanımı yapılmamıştır. Taşımacılık faaliyetinde bulunan acenteler bu faaliyetlerini icra ederken bir bütünün parçası olarak kendi faaliyet alanı ile sınırlı olmak üzere mutlaka araç kullanmaktadır. Özellikle eşya ve kargo taşımacılığı yapan acentelerde araç, faaliyetin sürdürülmesi için kaçınılmaz ve vazgeçilmez bir girdidir. Araç olmadan acentenin o bölgede hizmet vermesi mümkün değildir.

Özellikle eşya ve kargo taşımacılığı alanında G yetki belgesi almış acentelerin adresten alma ve adrese teslim toplama ve dağıtım hizmetlerini sunabilmesi için kullandığı aracını kendi taşıt listesine kaydettirerek Taşıt Kartı alabilmesi imkanı verilmesi gerekmektedir. Ancak bu konu aşağıdaki madde ile çakışmaktadır. Taşıma acenteliği yapacak firmalara araç alma yetkisi verilmesine gerek yoktur. Kendi nam ve hesabına taşıma yapmayacak bir başka taşıyıcıya acente olacak firmalar bu belgeyi almaktadır. Araç sahibi olmak isteyen veya kendi nam ve hesabına uluslararası eşya taşımacılık faaliyeti göstermek isteyen firmaların karayolu taşıma yönetmeliğine göre alması gereken belgeler: C2, L2 ve R2'dir. Bunun haricinde firmaların araç alınması atıl kapasiteyi artırma sorununa neden olabilir.

7.4.6. Öz Mal ve Sözleşmeli Taşıt Oranları

Öz mal ve sözleşmeli taşıt oranları M2 yetki belgesi sahibi firmalar için 1'e 10 iken, 1'e 4'e düşürülmüş ve akabinde yapılan değişiklik ile bu oranların araç cinsi bazında gözetileceği belirtilmiştir. Leasingli araçların sözleşmeli taşıt sayılması uygulamasından sonra, bir de bu oranların düşürülmesi sektörde yer alan firmaları çok zor durumda bırakmaktadır.

Zira sektörde kullanılan araçların kullanım ömrü 3-5 yıl olup bu sürelerin hitamında araçların yenilenmesi zarureti ortaya çıkmaktadır. Bu yenilemenin leasing yoluyla yapılamamasına sebep olan leasingli araçların sözleşmeli taşıt sayılması ve sözleşmeli taşıt oranının düşürülmesi yolundaki uygulamalar sektör gerçekleri ile bağdaşmamaktadır.

Diğer yandan uygulama, piyasadaki temin edilen sözleşmeli araçların da iş imkanının kısıtlanmasına neden olmaktadır. Piyasada atıl duran araçların kiralanamaması, bu araçlar var iken sektörde yer alan firmaların gereksiz yere nakit yatırım yapılması ve bu nedenden dolayı ithal edilen araçların artması sonucu ülke ekonomisi büyük zarar görecektir.

7.4.7. 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu ve İkincil Mevzuat Düzenlemeleri

Türk kargo ve kurye sektörünü yakından ilgilendiren ve uzun süredir sektörün gündeminde yer alan " 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu" büyük önem arz etmektedir. Söz konusu

Kanun, Mayıs 2013 tarihinde TBMM’de kabul edilerek yürürlüğe girmiştir. İkincil mevzuat düzenlemeleri ise Bilgi Teknolojileri Kurumu tarafından hazırlanarak 03/06/2014 tarihli Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Ancak sektörün beklentisi olan serbest rekabet ortamının sağlanması (sıfır tekel) konusunda ise henüz bir gelişme yaşanmamıştır. İkincil düzenlemelerde Haberleşme Genel Müdürlüğü sorumluluğunda yapılması gereken Evrensel Hizmeti yönetmeliği konusunda yapılan bir çalışma bulunmamaktadır. İkincil düzenlemeler ülke şartlarını göz önüne alarak ve AB ve Dünya ile entegrasyonunu yansıtabilecek şekilde yapılması önem arz etmektedir.

7.5. Yurtiçi Nakliye Sektörü ile ilgili Beklentiler

- 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nun yeterince uygulanmamasından doğan problemler
 - o Yetki belgesiz taşımacılık yapılması
 - o Yetki belgelerinin çok çeşitli ve karmaşık bir yapısının olması
- Zeytinburnu Ambarlar Sitesinin fiziksel koşullarının yetersiz olmasına karşın İstanbul’da oluşturulacak lojistik köyde ambarların yerinin bulunmaması,
- Sektörde atıl kapasite sorunu olmasına rağmen belirli yetki belgeleri sahipleriyle bu araçların ortak taşıma sözleşmesi yapamıyor olması (her dönemde tarih uzatılmaktadır),
- Kargo şirketlerinin kanunda 100 kg üzerinde taşıma yapmaması gerektiği, fakat 100 kg üzerinde taşımaları yapıyor olmaları,
- Gabari uygulamasının ülkeye zarar vermesi ve adil olmaması (Ör: Konteyner taşımacılığında gabari yüksekliği 4,30 metre iken diğer nakliyecilerde üst limitin 4,10 metre olması),
- Gabari uygulamasıyla kaybedilen 6 m³ kayıptan dolayı sadece ambarlardan çıkan fazla araç sayısının günlük 27 araç olması ve bunun çevreye, ekonomiye vb. zarar vermesi,
- Lojistiğin halen tek yönlü olması ve atıl kapasitenin çok fazla oluşu. İstanbul’dan Anadolu’ya çıkan araç sayısının fazla, dönüş yükünün az olmasının ekonomiye ve çevreye zarar vermesi,
- Akaryakıt fiyatlarının yüksek olması.

7.6. Lojistik ile İlgili Beklentiler

Avrupa Komisyonu, 2007 yılında “Yük Lojistiği Eylem Planı” yayınlamıştır. 2001 Beyaz Kitabı’nda ulaştırmaya dar bir bakış açısıyla yaklaşmış olan Komisyon, küresel ekonominin gerçeklerini dikkate alarak, lojistik hizmetleri tüm boyutlarıyla düzenleme gereğinin bilincine vardığını, bu raporla ortaya koymuştur. Söz konusu Eylem Planı’nda “Lojistiğin, AB’nin ekonomi makinesinin yağdı olduğunu” açıkça ifaden eden AB Komisyonu, lojistik hizmetlerin etkinliğinin, küresel krizden toparlanma mücadelesini sürdüren Avrupa Birliği’nin yeniden büyüyen bir ekonomi haline dönüşmesi için 2020 yılına yönelik büyüme stratejilerinin en önemli ve belirleyici faktörlerinden biri olduğunun altını çizmektedir.

AB Komisyonu, 2011 yılında, gelecek 10 yılın ulaştırma politikalarını belirleyecek olan temel politika belgelerinden sonuncusu olan “Ulaştırma Beyaz Kitabı”nı yayınlamıştır. Söz konusu Beyaz Kitap’ta, AB’nin, lojistik hizmetler alanında süregelen küresel rekabette özellikle Asya’nın gerisinde kaldığı görüşü yer almakta olup bu alanda AB ülkelerinin eski lider konumunu geri kazanabilmesi için güçlü ve etkin bir lojistik sektörünün temin edilmesinin gereği, somut rakamlarla ortaya konmuştur.

AB’nin 2020 yılına yönelik stratejik hedeflerinin alt kırılımları incelendiğinde; ulaştırma ve lojistik alanında “akıllı uzmanlaşma” kavramının “kümelenme” olgusu ile desteklendiği görülmektedir.

Kümelenme: Avrupa Birliği’nin 2020 yılına yönelik “Ufuklar 2020” stratejisinin en önemli unsurları arasında akıllı uzmanlaşma ve kaynakların etkin kullanımı kavramları yer almaktadır. Günümüzde giderek daha fazla benimsenen bir olgu olan kümelenme (clustering) işte bu iki kavramı birleştirmektedir. Avrupa çapında gerçekleştirilen bazı araştırmalar ortaya koymaktadır ki, geleceğin ekonomik talepleri, bugünün kaynaklarının %75’i kullanılarak karşılanabilecektir (ten Hompel M., 2012), yani 20-30 yıl sonra bugünkü kaynakların %75’i mevcut olmayacaktır.

Kaynaklarını en etkin biçimde kullanma arayışında olan Avrupa Birliği, sosyo-ekonomik gelişim için tüm paydaşların kendine özgü uzmanlık ve yetkinliklerine yoğunlaştıkları bir iş bölümü modeli geliştirmektedir.

Bir çeşit rekabet öncesi işbirliği-güçbirliği olarak ifade edilebilecek bu modelde, farklı sektörler için kümelenme projeleri çok önemli yer tutacaktır, zira genellikle “Üçlü Sarmal-Triple Helix” olarak anılmakta olan ve devlet, sanayi ve üniversite arasında oluşturulan özel bir sinerji sayesinde karar alıcılar, araştırmacılar ve uygulayıcılar ortak projeleri birlikte hayata geçirmekte, tüm paydaşlar kendi uzmanlık ve imkanları çerçevesinde yaptıkları işbölümü ile, oluşan kümelere aktif katkılar sağlamaktadır.

Lojistikle alakalı tüm faaliyetlerin ve aktörlerin coğrafi alanlarda bir araya getirilmesi temel amacı etrafında şekillenen lojistik merkez projeleri de bir çeşit kümelenme faaliyetidir. Bu merkezlerde lojistiğin araştırma boyutu üniversiteler, araştırma kurumları ve danışmanlar tarafından takip edilirken, sektör firmaları talep sunan tarafı, kamu

kurumları bu taleplerin gerçekleşmesi için gerekli düzenlemeleri yapan (yasaları çıkaran) tarafı temsil etmektedir.

Avrupa'nın, özellikle lojistik sektörünü kalkınma stratejileri kapsamında ele alan Valonya, Kuzey Ren Vestfalya vb. bölgelerinde, lojistik paydaşları ilgili bölgenin rekabet gücünü arttırıcı projeler etrafında bir araya getiren yaklaşımlar hızla yaygınlaşmaktadır.

Oluşturulan bölgesel lojistik kümeleri aşağıdaki temel adımlar üzerine inşa edilmektedir:

- Bölgesel ihtisaslaşma alanlarının belirlenmesi,
- Belirlenen alanlara ilişkin bölgeye özgü ve fazla işlenmemiş konuların belirlenmesi,
- Bağlantı sektörler ile ilişki ağlarının oluşturulması,
- Üniversitelerin ve araştırma kuruluşlarının bu alanlara göre yeniden yapılanması,
- Kamu kurumlarının ilgili alanlara yönelik destek mekanizmaları oluşturması,
- Belirlenen ihtisas alanlarında bölgenin küresel rekabet üstünlüğünün elde edilmesi.

Almanya'da "Lojistik Köyler", Japonya'da "Dağıtım Parkları", İspanya'da "Lojistik Platformlar", Fransa'da "Rekabetçilik Kutupları" ya da "Yetkinlik Merkezleri" olarak adlandırılan yapılar da, bahse konu kümelenme anlayışı doğrultusunda kurulmuştur ve benzer amaçlar üzerine inşa edildikleri söylenebilir.

Almanya'da Federal Eğitim ve Araştırma Bakanlığı'nın desteklediği kümelerden biri olan EffizienzCluster Lojistik Kümesi, 200 üyeye (lojistik şirketleri, üniversiteler ve araştırma enstitüleri ile laboratuvarları, ilgili kamu kuruluşları ve meslek örgütleri) sahiptir ve bu üyelerin ortaklaşa geliştirdikleri projelerle bugüne kadar yaklaşık 100 inovasyon, ürün ve patent geliştirmiş, bölgenin kaliteli lojistik çözümler üreterek lojistik performansını arttırmasına, bu sayede istihdam ve gelir yaratılmasına katkı sağlamıştır. Küme için, 30'dan fazla lojistik projesi için toplam 40 milyon Avro'luk bir fon oluşturulmuştur.

Ülkemizde de benzer kümelenme çalışmalarının, lojistik sektörüne, özellikle de Bölgesel Kalkınma Ajansları'nın destekleriyle daha yaygınlaştırılması öncelikli hedeflerden biri olmalıdır.

AB'den 2 Uluslararası Kümelenme Projesi :

LOG4GREEN Projesi :

Avrupa'daki 6 bölgenin [Carinthia (Avusturya), Ruhr (Almanya), Valonya (Belçika), Normandiya (Fransa), İstanbul (Türkiye), Odessa (Ukrayna)] rekabet gücünü "sürdürülebilir ulaşım ve lojistiğin geliştirilmesiyle artırma amacını güden proje kapsamında, Ortak Bir Lojistik Eylem Planı oluşturularak "sürdürülebilir" (çevreci) lojistik sistemlerinin geliştirilmesi için bölgesel güç birliği ve sinerji oluşturduğu 2.5 milyon Avro bütçeli bu projede Türkiye'den UND, Koç Üniversitesi ve BİMTAŞ (İstanbul Büyükşehir Belediyesi) görev almıştır. Avrupa'daki ortaklar arasında Avusturya Kalkınma Ajansı EAK, Klagenfurt

Üniversitesi, Carinthia Logistik Network, Duisburg-Essen Üniversitesi, EffizienzKluster Ruhr (Kuzey Ren Vestfalya Lojistik Kümesi), Valonya Lojistik Kümesi, Normandiya Lojistik Kümesi, Odessa Ulusal Denizcilik Üniversitesi yer almaktadır.

2014 yılı sonunda tamamlanan proje, proje ortakları arasında ve proje ortakları ile AB içi ve dışındaki diğer benzer kümeler arasında aşağıdaki konularda etkileşimler ve işbirliklerinin kurulması hedeflemiştir;

- Kentlerde akıllı arz,
- Etkin intermodal ulaşım,
- Lojistik sistemlerin dayanıklılığı,
- Çevreci ve sosyal yatırımların ekonomik avantajları,
- Yasal ve ekonomik koşullar,
- Küme geliştirme faaliyetleri.

6 ülkede sürdürülebilir lojistik kümelenmesi için bir eylem planı ve bir yaz okulu projesi ile sonuçlanmıştır.

INTRAREGIO Projesi:

AB 7.Çerçeve Programı Bilgi Bölgeleri Programı kapsamında finanse edilen InTraRegio Projesi (www.intraregio.eu) kapsamında Türkiye adına; Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, Koç Üniversitesi, İTÜ Denizcilik Fakültesi ve UND ortak olarak yer almıştır.

Proje 2012-2014 döneminde tamam proje, Ar-Ge ve yenilikçilik odaklı intermodal taşımacılığın geliştirilmesini hedeflemiştir.

Proje kapsamında;

- 5 ülkeyi kapsayan intermodal lojistik kümelenmesi eylem planı hazırlanmış,
- 5 ülkedeki kuruluşlar arasında ortak intermodal projeler için işbirliği anlaşmaları imzalanmış,
- Odessa Denizcilik Kümesi ve UND arasında, Odessa Denizcilik Kümesi ile Doğu Marmara Kalkınma Ajansı arasında işbirliği anlaşması imzalanmıştır.

TRaceM (Doğu Marmara Taşımacılık Kümesi) :

IntraRegio Projesi'nin Türkiye ayağında bir araya gelen ortaklar Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, İstanbul Teknik Üniversitesi, Koç Üniversitesi ve UND, bundan böyle bölgede ve tüm Marmara Bölgesi'nde "intermodal taşımacılığın geliştirilmesi" amaçlı projeleri üniversite-lojistik sektörü-kamu işbirliğiyle geliştirecek ve uygulamaya koyacaktır.

7.6.1. Strateji Belgeleri Kapsamında Lojistik

Son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistik, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de Türkiye'nin bir çok ekonomik hedefe ulaşmasında oynayacağı temel rol itibariyle büyük öneme sahiptir.

Tablo 7.4. Lojistik ve Ulaştırmada Gelişmeler ve Hedefler

	2006	2012	2013	2018	2014-2018 ¹
Lojistik					
Lojistik Performans Endeksi Sıralaması	342	27	27	<15	---
Karayolu					
Bölünmüş Yol (km)	8.735	20.017	21.067	25.272	3,7
Otoyol (km)	2.025	2.236	2.256	4.000	12,1
BSK (km)	8.855	15.386	18.486	39.552	16,4
Trafik (Milyar Taşıt-km)	65	94	98	119	4,0
Yolcu Taşıma (Milyar Yolcu-km)	188	259	276	321	3,1
Yük Taşıma (Milyar Ton-km)	177	216	232	294	4,9
Karayolu Ağı Yoğunluğu (km/1000 km ²)	82	83	84	87	0,7
Otoyol Ağı Yoğunluğu (km/1000 km ²)	2,60	2,85	2,88	5,11	12,1
Demiryolu²					
Konvansiyonel Ana Hat Uzunluğu (km)	8.697	8.770	8.961	10.556	3,3
Hızlı Tren Hat Uzunluğu (km)	0	888	1.376	2.496	14,6
Elektrikli Hat Yüzdesi	21	26	29	70	19,3
Sinyalli Hat Yüzdesi	28	33	35	80	18,0
Yük Taşıma (Milyar Net Ton-km)	9,6	10,9	12,4	22,5	12,7
Karasal Yük Taşımacılığında Demiryolunun Payı (%)	5,1	4,8	5,1	7,1	6,8
Denizyolu					
Konteyner (Milyon TEU)	3,9	7,2	8,1	13,8	11,2
Yükleme-Boşaltma (Milyon Ton)	248	388	418	615	8,0
Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosu (Milyon DWT)	7,3	10,3	11,0	14,0	4,9
Havayolu					
Havayolu Yolcu Sayısı (MilyonYolcu)	62	131	151	232	9,0

Kaynak: 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018)

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı 2010-2014 Strateji Planı kapsamında özellikle “yasal ticaretin basitleştirilmesi” bağlamında sektöre yönelik birtakım tedbirler sıralanmaktadır.

Belirlenen bu stratejiler arasında;

- Ticaret erbabı ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığı arasındaki ilişkileri, ticareti kolaylaştırma esası temelinde düzenlemek,

- Gümrük iş ve işlemlerini basitleştirmek ve kolaylaştırmak (2010'dan 2014'e her sene %2 oranında kısaltılmasını ve her sene uygulamaların %20'sinin bilgi teknolojileri kullanılarak gerçekleştirilir hale getirilmesi),
- Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirliği Sistemini geliştirmek,
- Gümrük laboratuvarlarının modernizasyonunu ve akreditasyonunu sağlamak,
- İlgili kurum ve kuruluşlar ile ticaret erbabını bilgilendirmek ve eğitmek, üniversitelerle işbirliği yapmak,
- Yasal kapasiteyi güçlendirmek,
- Paydaşlarla karşılıklı ve etkin bilgi paylaşımını sağlamak,
- Yurtdışı teşkilatını faaliyete geçirmek,
- AB, DTÖ, DGÖ, BM-AEK ve diğer uluslararası kuruluşlar bünyesinde oluşturulan mevzuatın takibi ve ilgili mevzuata uyum sağlamak,
- Uluslararası kuruluşlarla daha etkin işbirliği yapmak, ikili ve bölgesel işbirliğini geliştirmek,
- Ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik olarak Basitleştirilmiş Gümrük Hattı (BGH) ve benzeri uygulamaları geliştirmek ve yaygınlaştırmak,
- Gümrük alanında bölgesel işbirliğini (KEİ, İpek Yolu Ülkeleri, D-8, İslam Konferansı Teşkilatı, ECO vb.) geliştirmek.

Ekonomi Bakanlığı, 2023 İhracat Stratejisi'nde yer alan "Uluslararası rekabetçiliğin artırılmasına yönelik lojistik altyapısının güçlendirilmesi" başlığı altında, ulaştırma ve lojistik sektörünün paydaşlarına aşağıda yer alan hedefleri öngörmekte ve söz konusu hedefler kapsamında yine aşağıda yer alan beş projeyi 2023 yılına kadar hayata geçirmeyi planlamaktadır.

Hedefler

- Türkiye'nin Dünya Bankası lojistik performans Endeksinde ilk 15 ülke arasına girmesi,
- Demiryolu bağlantısı olan liman sayısının 11'e çıkarılması,
- Toplam liman kapasitesinin 30 Milyon TEU'a çıkarılması.

Projeler

- Marmara'da liman altyapısının geliştirilmesi,
- Mersin'de konteyner altyapısının geliştirilmesi,
- Çandarlı Limanı konteyner altyapısının geliştirilmesi,

- Limanlara demiryolu bağlantıları ve kara konteyner aktarma terminalleri,
- Organize Sanayi Bölgelerine, büyük fabrikalara özel sektör desteğiyle

bağlantı hatları kurulması.

Aynı paralelde, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı 2010-2014 Strateji Planı'nda temel sanayi politikası öncelikleri ile yatay ve sektörel olmak üzere çeşitli politika alanlar tespit edilmiş ve bu alanlara yönelik toplam 72 adet eylem belirlemiştir. Lojistik sektörü;

- Tüm firmaların rekabet gücünü etkileyen ve farklı kurumlar arasında koordinasyon gereğini ön plana çıkartan,
- İşgücünün niteliğini yükseltecek,
- Finansmana erişimi kolaylaştıracak,
- Yenilikçilik kapasitesini geliştirecek,
- Girdi maliyetlerini düşürecek,
- Çevreye duyarlılığı arttıracak

yatay politikalar kapsamında ele alınmaktadır.

7.6.2. 10. Beş Yıllık Kalkınma Planında Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı

7.6.2.1. Programın Amacı ve Kapsamı

Sanayi sektöründe ürün veya hammaddenin navlun fiyatı, firmaların yatırım kararını ve rekabet gücünü etkilemektedir. İmalat sanayii yatırımları için potansiyelin artırılması ancak lojistik imkânların artırılması ve lojistik maliyetlerinin dünya ile rekabet edebilecek seviyeye gelmesi ile mümkündür.

Bu programla, Türkiye'nin ihracat, büyüme ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşılmasında, son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistiğin büyüme potansiyelimize katkısının artırılması ve Lojistik Performans Endeksinde ilk 15 ülke arasına girilmesi amaçlanmaktadır.

Program, lojistik alanında etkin ve verimli planlama yapabilmek amacıyla mevzuat, eğitim, gümrük, altyapı ve sektörde faaliyet gösteren firmaların rekabet gücünün artırılması konuları üzerine yoğunlaşmıştır.

7.6.2.2. Program Hedefleri

- Türkiye'nin lojistikteki uluslararası konumunun güçlendirilmesi
- Sanayi ürünlerinin toplam maliyeti içindeki lojistik maliyetinin yükünün azaltılması
- Nihai ürünlerin tüketim pazarlarına ulaşım süresinin kısaltılması

7.6.2.3. Performans Göstergeleri

- Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi sıralaması,
- Taşımacılıkta intermodalite tercih oranı ve transit yük oranı,
- Sektördeki yerli firma sayısının yabancı firma sayısına oranı,
- Lojistikte Ar-Ge çalışması yürüten firma sayısı ve yapılan yıllık yenilik sayısı,
- Lojistik döngü içerisinde gümrük işlemlerinde harcanan ortalama süre,
- Belirlenen sanayi ürünlerinin toplam maliyeti içinde lojistik maliyetinin oranı,
- Limanlarda konteynerizasyon oranı ve konteyner elleçleme kapasitesi,
- Limanlarda elleçlenen yükün demiryolu ile taşınma oranı,
- Demiryolu yük taşımacılığında özel sektörün payı,
- Toplam dış ticaret hacminde hava kargonun payı,

Ülkemizin başarılı bir lojistik sektörüne sahip olması için Dünya Bankası'nın 155 ülkenin lojistik performansını değerlendirdiği 6 temel kriter, Kamunun oluşturduğu tüm strateji belgelerinin Temel girdilerinden biri haline gelmiştir. Bu 6 kriter;

- Gümrükler dahil sınır denetim kuruluşlarının gerçekleştirdiği gümrükleme işlemlerinin verimliliği (formalitelerin hızı, basitliği ve öngörülebilirliği),
- Ticaret ve taşımacılık ile bağlantılı altyapının kalitesi (limanlar, demiryolları, karayolları, bilgi teknolojileri),
- Rekabetçi fiyatlarla sevkiyat düzenlenmesindeki kolaylık,
- Lojistik hizmetlerde yetkinlik ve kalite,
- Sevkiyatların izlenebilirliği,
- Sevkiyatların planlanan zamanda ya da beklenen teslim saatinde varış yerine ulaşmasındaki zamanlama,

olup özellikle "Lojistik hizmetlerde yetkinlik ve kalite" başlığı, sektör firmalarının kurumsal kapasitelerinin çağdaş ve küresel standartlarda gelişmesi ile ilgili faktörleri kapsamaktadır.

7.6.2.4. Program Bileşenleri

1. Bileşen: Lojistikte Strateji ve Kurumsal Yapılanmanın Oluşturulması

- Kamu kurumlarının lojistikte üstlenecekleri rollerin tanımlanması,
- Kurumlar arası koordinasyon için yeni bir yapı oluşturulması,
- Ulaştırma türleri ve koridorları, lojistik merkezleri ve diğer lojistik faaliyetleri ile asgari ve azami gereklilikleri kapsayan mevzuat niteliğinde Lojistik Master Planının hazırlanarak hayata geçirilmesi,
- Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun kapsamında, ikincil mevzuat çalışmalarının tamamlanarak TCDD şebekesinin özel taşıyıcılara açılması ve demiryolu taşımacılığında serbestleşmenin sağlanması.

2. Bileşen: Şehirlerde Lojistik Altyapının İyileştirilmesi

- Şehirlerin gelişmesine paralel olarak lojistik altyapının iyileştirilmesi
- Şehirlerde belirli alanların lojistik faaliyetler için ayrılarak lojistik merkezlerin oluşturulması

3. Bileşen: Gümrük İşlemlerinde Etkinliğin Sağlanması

Komşu ülkeler ve dış ticaretimizin bulunduğu diğer ülkelerle gümrük işlemlerinin hızlandırılması, gümrüklerin fiziki ve beşeri kapasitesinin artırılması, gümrüklerde bilgi teknolojisinin kullanımının yaygınlaştırılması

Lojistikle ilgili gümrük işlemlerinde sektörün mevcut sorunlara çözüm önerileri:

- Gümrüklerde tek durakta kontrol uygulamasına geçilmesi
- Tek pencere uygulamasına geçilmesi
- İhracat işlemlerinin ve kontrol uygulamalarının sınır kapılarında tamamlanması
- İşlem hacmi yoğun gümrük idarelerimizdeki mesai saatinden kaynaklanan sorunlar
- Gümrük idarelerindeki mesai ücretlerine dair uygulama ve tutar farklılıkları
- Ardiye ücretlerinin yarattığı sorunlar
- Havalimanları vb. gümrük sahalarında uygulanan yüksek kira bedelleri
- Gümrük idareleri arasındaki uygulama farklarının giderilmesi ve süreçlerde iyileştirilmelerin sağlanması
- Yurt içi ve yurt dışı transit yüklerin özel antrepolara boşaltılabilmesi
- Aynı il sınırları içerisinde farklı gümrüklere bağlı a tipi genel antrepo uygulamasına son verilmesi

- Mühürleme işlemlerinin belirlenmiş antrepo veya noktalarda yapılması
- Kapanmayan ihracat beyannameleri
- Gümrük mevzuatı revizyon önerileri
- Yetkilendirilmiş yükümlü şartlarının ağırlığı
- Kantar uygulamalarından kaynaklanan sorunlar
- Uluslararası araç ağırlık sertifikasının yürürlüğe girmesi konusunda girişim yapılması
- Antrepolarda 48 saat süre ile “Geçici Depo” uygulamasının istanbul dışındaki tüm gümrüklerde yaygınlaştırılması
- Ulusal transitte beyan sahibinin netleştirilmesi için asıl sorumlu hanesi yanına beyan sahibi hanesinin açılması
- İzinli gönderici konusunda Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile ortak bilgilendirme seminerleri düzenlemek
- İhracatta gümrük beyanname bilgilerinin asıl sorumlularla paylaşılması

4. Bileşen: Büyük Ulaştırma Altyapı Yatırımlarının Tamamlanması

- Çandarlı Konteyner Limanının tamamlanması, Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanının yapımına başlanması
- Aliağa, Çandarlı, Karasu vb. limanların tüm modları destekleyecek şekilde inşa edilmesi/iyileştirilmesi
- Ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları ve sınır kapılarına bağlantı yapan koridorlarda karayolu yatırımlarının tamamlanması
- Karayolu ağında ağır taşıt trafiğinin yoğun olduğu kesimlerde bölünmüş yol ve BSK yatırımlarının yapılması
- Yüksek katma değerli malların ticareti yoğun olan bölgelerde yeni hava kargo terminali yatırımlarının yapılması
- Demiryollarında yapımı devam eden 19 lojistik merkezin tamamlanması ve trafiğin yoğun olduğu kesimlerde çift hat demiryolu yapımlarının gerçekleştirilmesi
- Mevcut konvansiyonel hatlarda eksik olan elektrifikasyon ve sinyalizasyon sistemlerinin tamamlanması
- OSB, Serbest Bölge ve büyük fabrikalara iltisak hatlarının yapılması

5. Bileşen: Sektörde Faaliyet Gösteren Firmaların Rekabet Güçlerinin Artırılması:

- Lojistik firmalarının taşımacılık yanında modern depoculuk anlayışıyla tedarik zincirini yönetecek şekilde yapılanması

- Lojistikte yerli küçük firmaların birleşmesinin desteklenmesi
- Lojistik firmalarının teknoloji kullanımı ile Ar-Ge ve yenilik faaliyetlerinin desteklenmesi

6. Bileşen: Yurtiçi Lojistik Yapılanmasının Yurtdışı Yapılanmalarla Desteklenmesi

- İhracatta hedef ve öncelikli ülkelerde lojistik merkezler kurulması
- Yeni ihracat güzergâhları oluşturulması

7.6.2.5. Koordinatör ve Sorumlu Kurum/Kuruluşlar

Genel Koordinatörler: Kalkınma Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Bileşenlerden Sorumlu Kurum/Kuruluş:

1. Bileşen: Kalkınma Bakanlığı,
2. Bileşen: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı,
3. Bileşen: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı,
4. Bileşen: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı,
5. Bileşen: Ekonomi Bakanlığı,
6. Bileşen: Ekonomi Bakanlığı.

8. Sektörün AB Uyum Sürecinde Geldiği Nokta, Karşılaştıkları Uyum Sorunları

8.1. AB'ye Tam Üyelik (Katılım) Müzakereleri

Türkiye katılım müzakereleri 03/10/2005 tarihinde başlamıştır. Müzakere sürecinde önemli aşamaya gelmiş olmasına karşın, AB, Avrupa Birliği 1963 Ankara Anlaşması'nın Katma Protokolü'nü ve bu kapsamda "Kıbrıs bandıralı gemiler ve uçaklara Türk limanlarının açılması" konularını gerekçe göstererek aşağıda yer alan 8 başlıkta müzakereleri askıya aldığı bildirilmiştir ve o tarihten bu yana bu başlıklara ilişkin herhangi bir gelişme olmamıştır: 1. Başlık: Malların Serbest Dolaşımı, 3. Başlık: İş Kurma Hakkı ve Hizmet Sunumu Serbestisi, 9. Başlık: Mali Hizmetler, 11. Başlık: Tarım ve Kırsal Kalkınma, 13. Başlık: Balıkçılık, 14. Başlık: Taşımacılık Politikası, 29. Başlık: Gümrük Birliği, 30. Başlık: Dış İlişkiler.

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

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

8.2. Ulaştırma Politikası Faslı Kapsamındaki Müzakerelerde Son Durum

Ulaştırma alanındaki müteahhüt, AB'ye tam üyelik yolundaki ülkelerin güvenli, etkin, çevresel açıdan sağlıklı ve kullanıcı dostu taşıma hizmetlerinin desteklenmesiyle AB iç pazarının işleyişini iyileştirmeyi amaçlamaktadır. Bu başlıkta, karayolu, demiryolu, iç su yolları, kombine taşımacılık, hava ve deniz taşımacılığı kapsama alınmıştır

Tablo 8.1. Ulaştırma Politikası Faslı Kapsamındaki Müzakerelerde Alt Komiteler ve Diğer Çalışmalar

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

Kaynak : İKV (www.ikv.org.tr)

Türkiye 2013 yılı İlerleme Raporunda Ulaştırma Sektörü

Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanmış olan 2013 İlerleme Raporunda Türkiye'nin, "karayolu taşımacılığı alanında uluslararası anlaşmalara taraf olması (ATP, 1968 Karayolu Trafiği Konvansiyonu ve 1982 Uyumlaştırma Konvansiyonu) olumlu karşılarken, Tehlikeli Madde Taşımacılığı başta olmak üzere, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde uzman personel yetersizliğine vurgu yapılmaktadır. Demiryolu taşımacılığı alanında ise, yeni "çerçeve kanunun" yayınlanması önemli bir gelişme olarak kabul edilirken, sektörün AB müktesebatına uyum konusunda geri kaldığına dikkat çekilmektedir.

AB Bakanlığı AB Eğitim ve Gençlik Programı Merkezi Başkanlığı tarafından sunulan Türkçe AB İlerleme Raporu'nda Taşımacılık Politikasına ilişkin yapılan değerlendirmeler aşağıda yer almaktadır ([http://www.ua.gov.tr/docs/default-source/kurumsal/2013-t%C3%BCrkiye-ilerleme-raporu-\(t%C3%BCrk%C3%A7e\).pdf?sfvrsn=0](http://www.ua.gov.tr/docs/default-source/kurumsal/2013-t%C3%BCrkiye-ilerleme-raporu-(t%C3%BCrk%C3%A7e).pdf?sfvrsn=0)).

Fasıl 14: Taşımacılık Politikası

Karayolu taşımacılığı konusunda, Türkiye çok sayıda uluslararası anlaşmaya taraf olmuştur: BM Karayolu Trafiği Sözleşmesi (sürücü belgelerinin AB standartlarıyla uyumlaştırılması yönünde büyük bir adım), Bozulabilir Gıda Maddelerinin Uluslararası Taşımacılığı hakkında Anlaşma ve Sınır Kontrollerinin Uyumlaştırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme. Tehlikeli madde emniyet danışmanlığı konusunda yeni bir yönetmeliğin kabul edilmesi gerekmektedir. Buna paralel olarak, paydaşları kapsayacak şekilde, tabana yönelik faaliyetler yürütmek amacıyla karayolu emniyetine ilişkin yeni bir girişim başlatılmıştır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, ulaşıma erişebilirlik ve intermodal taşımacılığının geliştirilmesine ilişkin iki ek girişim başlatmıştır. Yol denetimlerinde kayda değer bir artış olmakla birlikte, yeni kurulan Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürlüğü bünyesindeki uzman personel sayısındaki eksiklikten dolayı, tehlikeli maddelerin taşınması endişe konusu olmaya devam etmektedir.

Demiryolu taşımacılığında, Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun 01/05/2013 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu Kanun, önemli bir adım olmakla birlikte, bazı AB müktesebatı gerekliliklerine uyum sağlanması açısından yeterli olmamıştır. Bu Kanun, kapsamlı bir eylem çerçevesi içermemektedir ve temel işlevlerin bağımsızlığının sağlanması gerekmektedir. Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü’nün (DDGM) mali ve kurumsal özerkliği ile ilgili hala soru işaretleri mevcuttur. Demiryolu sektörünün başarılı bir şekilde serbestleşmesi için, yeni altyapı “yöneticisinin” ulusal emniyet sistemlerini ve etkin trafik yönetimi kapasitesini oluşturması gerekmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının (TCDD) operasyonel zararları ve sübvans edilme yöntemi hala bir endişe kaynağıdır.

Hava taşımacılığı konusunda, Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansının (EASA) çalışmalarına katılım dâhil olmak üzere, Türkiye’nin AB havacılık sistemine tamamen entegre olmasına yönelik teknik hazırlıklar devam etmiştir. Türkiye, bu hedef doğrultusunda büyük bir sıçrama taşı teşkil edecek yatay havacılık anlaşmasını henüz imzalamamıştır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SGHM), hava operasyonları ve sürekli uçuşa elverişlilik konularında AB müktesebatına uyum sağlamak amacıyla yönetmelikler çıkarmıştır. SGHM ayrıca, Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcılarının Sertifikalandırılmalarına İlişkin Yönetmeliği, Onaylı Hava Aracı Bakım Kuruluşları Yönetmeliğini ve Genel Havacılık Yönetmeliğini çıkarmıştır. Hava trafik yönetiminde, hala bölgesel işbirliği eksikliği görülmektedir. Türkiye’deki ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’ndeki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği, Lefkoşa uçuş bilgi bölgesinde hava emniyeti bakımından ciddi tehlike oluşturmaya devam etmektedir. Hâlihazırda, hava trafik kontrol üniteleri arasında uçuş verilerinin değişimine ve uçuş mesajı transfer protokolünün uygulanması gerekliliklerine ilişkin bir gelişme kaydedilmemiştir. Emniyet meselelerini çözmek üzere, operasyonel bir çözüm bulunmasına ivedilikle ihtiyaç bulunmaktadır.

Deniz taşımacılığı konusunda, Türkiye, birçok Uluslararası Denizcilik Örgütü anlaşmasına taraf olmak için çalışmalarını devam ettirmiştir. AB mevzuatıyla en ilgili olanı, Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi EK III, IV ve VI’nın kabul edilmesidir. Türkiye, 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi’ne İlişkin 1988 Protokolü’ne ve 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesine taraf olmuştur. Türkiye ayrıca, Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme ile 2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme’ye taraf olmuştur. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’nde kayıtlı olan ya da son uğradığı liman Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’nde olan gemiler ve uçaklara yönelik kısıtlamalar yürürlükte kaldığı sürece, Türkiye bu fasla ilişkin AB müktesebatını tam olarak uygulama konumunda olmayacaktır.

Sonuç: Mevzuat uyumu başta olmak üzere, taşımacılık politikası konusunda bazı ilerlemeler kaydedilmiştir. AB müktesebatına uyum sağlamak ve özellikle tehlikeli maddeler ve demiryolları alanlarında olmak üzere, AB müktesebatını uygulamak için kurumsal kapasitenin güçlendirilmesi konusunda ilave çabalara ihtiyaç bulunmaktadır. Genel olarak, Türkiye taşımacılık konusunda nispeten ileri düzeydedir.

9. Sektörün Rekabet Gücünün Artırılması ve Verimlilik

21/04/2015 tarihinde gerçekleştirilen VIII. Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası'nda sektörün gelişimi amacıyla sektör tarafından sunulan sorun ve çözüm önerileri aşağıdaki gibi olmuştur.

Sorun 1: Yoğun kara gümrükleri, sınır ve iç tren gar gümrüklerindeki uygulamalar

Açıklama: Bahse konu gümrüklerin 7/24 esasına göre çalışmaması, fazla mesai, yolluk ücretinin hizmet alandan tahsili, sınır garlarında komşu ülkelerle ortak ve tek gümrük kontrolü oluşturulmamış olması maliyetleri önemli ölçüde artırmaktadır.

Çözüm Önerisi:

- 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 35., 220. ve 221. maddeleri, Türkiye Gümrük Bölgesine giriş/çıkış ile iç gümrük idarelerindeki her türlü gümrük işlemlerinin 7/24 esasına göre, fazla mesai ve yollukları ise Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ve bağlı kuruluşlarınca karşılanıp hizmet alana rücu edilmeyecek şekilde düzenlenmeli,
- Sınır garlarındaki gümrük işlemlerinin mübadele/değişim garında, komşu ülkelerdeki gümrük işlemlerini de kapsayacak şekilde, ortak ve tek noktadan yapılması sağlanmalıdır.

İlgili Kurumlar: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Sorun 2: 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu'nun rekabete aykırı hükümler içermesi

Açıklama: Anılan Kanun ile 30 senedir serbest piyasa koşullarında çalışan bir piyasada, posta tekeli oluşturulmakta, evrensel hizmet yükümlülüğü tekel imtiyazı ile birlikte PTT'ye verilmektedir.

Ayrıca hizmet sağlayıcılarından karşılanmak üzere Bakanlar Kurulunun iki katına kadar artırmaya yetkili olduğu %2 fon kesintisi mevcuttur. Diğer yandan firmalara, net satışlarının %3'ü gibi astronomik düzeyde para cezası kesilebilecek ve bu cezalar, firmaları kapanma noktasına getirebilecektir.

Çözüm Önerisi:

- Posta hizmetlerinde tekel sınırlaması kaldırılarak rekabet ortamı sağlanmalı,
- Evrensel hizmet yükümlülüğü ihale ile belirlenmeli, rekabete aykırı olan tekel hakkı ile fon kesintisi hakkı bir işletmeye verilmemeli, %2 olan Evrensel Hizmet Fonu kesintisi yarıya indirilerek %1 olarak uygulanmalı,

- Firmaların net satışlarının %3'üne endekslenen cezaların miktarı makul seviyeye indirilmeli ve maktu olarak belirlenmelidir.

İlgili Kurumlar: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, BTK

Sorun 3: Gümrük Mevzuatı değişiklikleri nedeniyle karşılaşılan sorunlar

Açıklama:

- 02/12/2014 tarihli Gümrük Yönetmeliği'nde yapılan değişiklikle, Türkiye Gümrük Bölgesine denizyoluyla getirilen dolu konteynerlerin, denize iskele bağlantısı olmayan geçici depolama yerlerine alınmasına, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından belirlenecek zorunlu haller dışında izin verilmemesi; özellikle İstanbul Ambarlı Liman Bölgesi içinde kalan terminallerde sıkışıklıklar, beklemler yaşanmasına, ihracat tesliminde gecikmelere ve ek ardiye maliyetlerine neden olmaktadır.
- 02/12/2014 tarihinde Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirliği Tebliği'nde yapılan değişikliklerle, Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirleri (YGM)'lerin yaptığı işlerin büyük kısmı iptal edilerek gümrük memurlarına devredilmiştir. Değişikle, antrepo açılış ve kapanışları gümrük memuru tarafından yapılmakta ancak yetersiz memur sayısı sebebiyle işlemler gecikmektedir. Ayrıca, YGM ve gümrük memurlarının giderlerini karşılayan antrepo işletmecilerinin maliyetleri artmıştır.

Çözüm Önerisi:

- Konteynerlerin, iskele bağlantısı olmayan geçici depolara alınmasına, şarta bağlanmadan izin verilmeli,
- YGM sisteminin değişiklik öncesi yetkilerle devam etmesi sağlanmalıdır.

İlgili Kurumlar: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

Sorun 4: Profesyonel TIR şoförlerinin, "Türkiye-Avrupa Birliği (AB) Vize Serbestisi Diyaloğu" kapsamında öncelikli muafiyet kategorisine alınmamış olması

Açıklama: Türkiye'de kayıtlı profesyonel TIR şoförlerinin ve çalıştıkları firmaların, Türkiye-AB vize serbestisi kapsamına alınmamış olması, şoförlerin, Schengen Bölgesi ülkelerinde vize işlemlerinde sıkıntılara ve taşıma yaptıkları bu ülkelerde olması gerekenden fazla zaman geçirmesine neden olmaktadır. Bu durum, Türkiye-AB Gümrük Birliğinin işleyişi ve ticaretinin gelişimi açısından ciddi engel teşkil etmekte ve ek maliyete sebep olmaktadır.

Çözüm Önerisi:

- TIR şoförlerine yönelik uygulanan kısa süreli Schengen vizelerinde, kalış süresi kısıtlamasının kaldırılması sağlanmalı,
- AB tarafından kabul gören "güvenilirlik ve izlenebilirlik" kriterlerini karşılayan şoförlerin listesinin, AB Komisyonu'nun Schengen Bölgesi Vize Sistemi'nin yönetiminden

sorumlu üst düzey yetkililerine, Dışişleri Bakanlığı yetkilileri tarafından, Türkiye-AB Vize Diyalogu II. Gözden Geçirme Toplantısı kapsamında sunulmalıdır.

İlgili Kurumlar: Dışişleri Bakanlığı, AB Bakanlığı

Sorun 5: 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı kapsamında hedeflenen “Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm” programı kapsamındaki bazı eylemlerin henüz başlatılmamış olması

Açıklama: 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı kapsamında uygulamaya konan “Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı” ile lojistik devlet politikalarına dahil olmuş ancak hedeflenen eylemlere ilişkin çalışmalara başlanmamıştır.

Çözüm Önerisi:

- Plan kapsamında hedeflenen sektörel dönüşüm süreci başlatılmalı,
- Sektöre ilişkin tüm politikaların ve kurumların eşgüdümü sağlanmalı,
- Lojistik Koordinasyon Kurulu ivedilikle kurulmalı,
- Ulaştırma ve Lojistik Master Planı'nın tamamlanması beklenmeden, sektördeki mevcut istatistikleri derleyecek ve paylaşımına açacak olan Lojistik İstatistik Portalı oluşturulmalıdır.

İlgili Kurumlar: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı

KAYNAKLAR

10. Kalkınma Planı, Resmi Gazete

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

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

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

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

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

DTÖ (2013), World Trade Organization, International Trade Statistics, Erişim Tarihi: 24.02.2014, <http://www.wto.org/statistics>

DTÖ resmi web sitesi, “Ninth WTO Ministerial Conference”, <https://mc9.wto.org/>

ETP, (2001) European Commission White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide.

ETP, (2011) European Commission White Paper(2011) Roadmap to a Single European Transport Area-Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System.

<http://www.internationaltransportforum.org/statistics/StatBrief/2012-06.pdf>

Clausen U. & ten Hompel M. & Klumpp M. (2012). Efficiency and Logistics (Lecture Notes in Logistics). Springer; 2013 edition.

ITF, (2012) International Transport Forum Statistics Brief, June 2012

İKV (2011a), İktisadi Kalkınma Vakfı, “2007 – 2013 yılları arasında Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (IPA) çerçevesinde Türkiye’nin kullanımına sunulan fonların alt bileşenlere ve yıllara göre dağılımı”, Erişim tarihi: 12/12/2011, <http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/tablo-1.pdf>.

İKV (2011b), İktisadi Kalkınma Vakfı, “Türkiye-Avrupa Birliği Mali İşbirliği”, Erişim tarihi: 09/12/2011, <http://www.ikv.org.tr/icerik.asp?konu=maliisbirligi&baslik=Mali%20%DD%FEbirli%F0i>

İKV (2011c), İktisadi Kalkınma Vakfı, “Mali Yardımın Sektörel Dağılımı”, Erişim tarihi: 12/12/2011, http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/tablo-2__2_.pdf

İKV (2014), İktisadi Kalkınma Vakfı, “Katılım Müzakereleri”, <http://www.ikv.org.tr/icerik.asp?konu=abmuktesebati&baslik=AB Müktesebati>

Lojistik Sektör Raporu 2013, MÜSİAD Sektör Raporları.

Porter M. (1998), “Clusters and the New Economics of Competition”, Harvard Business Review, November–December 1998.

TOBB Ekonomik Rapor, (2012) “68. Genel Kurul raporu”, Ankara. <http://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/68GK/ekonomikRapor2013%20-%20Kopya.pdf>

TOBB Ekonomik Rapor, (2014)

TÜİK, (2014) Türkiye İstatistik Kurumu Web Sayfası, Erişim Tarihi: 3 Mart 2014, <http://www.tuik.gov.tr/>

Türkiye Lojistik Kataloğu (2011), UTİKAD 25. Yıl sayısı.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2012), Deniz Ticareti İstatistikleri, Erişim Tarihi: 03.03.2014, www.denizticareti.gov.tr

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

UND 2013 Yılı Sektörel Değerlendirme Raporu, 24.01.2014 tarihinde yayınlandı

UND, (2013) Kamu-UND Arama Konferansı Raporu, “Ortak Akıllı Gelecek Tasarımı Konferansı Sonuç Raporu”.

UND, (2014) 2012-2013 İstatistikler, Erişim Tarihi: 3 Mart 2014, <http://www.und.org.tr/tr/76/istatistikler>

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

Worldbank (2014), ‘Connecting to Compete, Trade Logistics in the Global Economy. Logistics Performance Index and its indicators’, <http://lpi.worldbank.org/>