

TOBB Ulaştırma ve Lojistik Sektörü Meclis Üyesi MNG Kargo Yurtiçi ve Yurtdışı Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürü Aslan KUT:

"Taşımacılık Sektörünün Geleceği Çok Parlak"

TOBB Ulaştırma ve Lojistik Sektörü Meclis Üyesi MNG Kargo Yurtiçi ve Yurtdışı Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürü Aslan Kut, yetki belgelerinin alınmasında büyük mali yükümlülükler getirilmesinin sektörde faaliyet gösteren şirketlerin yetki belgesini almak için yeni yatırımdan vazgeçmek durumunda kaldıklarına dikkat çekti

TOBB Ulaştırma ve Lojistik Sektörü Meclis Üyesi MNG Kargo Yurtiçi ve Yurtdışı Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürü Aslan Kut, karayolu taşımacılığının 80'li yılların başlarında geçilen serbest piyasa ekonomisiyle hızla geliştiğini vurguladı. 80'li yılların öncesinde mal stoklamanın kârlılık getirdiğini, ancak serbest piyasa ekonomisine geçildikten sonra stok maliyetlerini artırır hale geldiğini ifade ederek Türkiye'de kargo taşımacılığındaki gelişimi şöyle açıkladı: "Rekabet ortamında satış noktaları raflarındaki sirkülasyon ne kadar fazla ise o kadar kâr etmektedirler. Böyle bir ortamda en çok ihtiyaç duyulan şey üretim ile son kullanıcı ya da tüketici arasındaki ulaşım bağını en hızlı, en güvenli şekilde sağlayabilecek kargo şirketleri oldu. Kargo sektörünün geçmişi 25-30 yıl öncesine dayanır. İlk yıllarda sektörün sağlıklı yürümesini ve geleneksel taşıma yöntemlerine göre farklılık yaratabilmesini sağlamak için Avrupa'daki örneklerini inceledik. Gördük ki Türkiye'de gerek yasal olarak gerekse sektörel kültür oluşturma açısından yapılacak çok iş var. O dönemde KARİD adıyla bir dernek kurduk. Üç dönem başkanlığını yürüttüğüm bu dernekte sektörün tüm oyuncuları el ele verip önemli ilerlemeler kaydettik."

Avrupa Birliği'nin kapısının aralanmasıyla birlikte kargo sektörünü uluslararası rekabete hazırlamak amacıyla sektörün önde gelen kargo şirketlerinin sahipleri ve üst düzey yöneticileriyle birleşerek Kargo İşletmecileri ve İşadamları Derneği'ni (KİAD) kurduklarını belirten Kut, 2007 yılı itibarıyla, Türkiye KARİD ve KİAD "Türkiye Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmecileri Derneği" çatısı altında birleştiğini ifade ederek "Şimdi mücadelemiz sektöre hitap eden diğer sivil toplum örgütleriyle birlikte uluslara-

rası rekabeti sağlayacak yasal düzenlemelerin desteğinde Avrupa ile Doğu ve Ortadoğu ülkeleri arasında kargo köprüsünü kurmak" dedi.

● Türkiye'nin sektörde geldiği noktayı nasıl değerlendiriyorsunuz?

Kargo sektörü henüz genç olmasına rağmen hızlı ve dinamik olarak büyüdü, gelişimi tüm sektörleri olumlu yönde etkiledi. Üretici pazara daha çabuk ve daha az maliyetle ürünlerini sunma imkânı buldu. Ticari faaliyet gösteren tüm kuruluşlar, kargo firmalarının yaptığı yatırımlar sayesinde uluslararası rekabet edebilmek için çok önemli bir fırsat yakalamışlardır. Kargo sektörü sosyal yapıda da olumlu etkiler yarattı Özellikle hava kargo taşımacılığının devreye girişiyle doğu ile batı arasında ticari mal sirkülâsyonu için zaman çok kısaldı. Kargo şirketleri sayesinde daha güvenli taşımacılık gündeme geldi ve hata payı çok azaldı.

Kargo sektörü en dinamik gelişen sektörler arasında yer alıyor. Bu çok doğal çünkü tüm sektörlere hizmet verdiğimiz için bu sektörler gelişirken ortaya çıkan ihtiyaçlar bizim sektörü tetikliyor. Avrupalı kargo şirketleri Türkiye'de kendilerine partner arıyor, bu alanda çok ciddi işbirlikleri gerçekleşiyor. Türk kargo şirketleri çok yakında uluslararası pazara hizmet verecek. Rakipleri ise köklü bir geçmişi olan deneyimli, büyük sermayeli şirketler olacak. Ülkemizdeki kargo şirketlerinin, sektör kültürünün ve en önemlisi yasal düzenlemelerin bu yarışa hazır olması gerekmektedir. KARİD bu hedefe odaklanmıştır. Kargo sektöründe bulunan derneklerle ve ulaştırma alanındaki diğer derneklerle işbirliği geliştirecek platform yaratmayı amaçlıyoruz.

● Avrupa ile Türkiye'yi karşılaştırdığınızda, ülkemizde sektörün gelişimi için sizce neler yapılmalı?

Alman ve Fransız posta organizasyonları en iyi örnekler arasında. Deutsche Post bugün tüm dünyada ulaştırma sektörünün etkin oyuncuları arasındadır. Türkiye'de de posta hizmetleri çerçevesinde kargo ve dağıtım alanında devlet ve özel sektörün benzeri bir ortaklığıyla dünya platformunda yer almak. Avrupa'da on ayrı karayolu ticari hattı bulunuyor. Bunlardan dört numaralı hat Sofya'ya kadar gelir. Sofya'dan sonra ise İstanbul'a bağlanır ancak bu hattın devamı yok. Avrupa'yı Ortadoğu ve Doğu pazarıyla kavuşturacak karayolu bağını oluşturmalıyız. Türk kargo sektörü böyle bir gelişme ile dünya taşımacılığında söz sahibi konuma gelecektir. Burada en hassas nokta ulaştırma sektöründe yer alan tüm oyuncuların rollerini iyi ezberleyip uyumlu bir şekilde sahneye koymasıdır. Yani Türkiye Kargo, Kurye ve Lojistik İşletmecileri Derneği (KARİD), UTİKAD, Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND), RO RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği (RODER) gibi tüm dernekler yüzlerini dış dünyaya çevirip birlikte bir sinerji oluşturarak pozisyon almalıdır. Tüm derneklerin kendi alanlarında başarılı ve yararlı çalışmalar yaptıkları gerçek. Bu dernekler ve dernek üyeleri operasyonlarını birbiriyle entegre bir şekilde gerçekleştirirse dünya devlerine rakip olarak ortaya çıkabiliriz. Yabancı sermaye ülkemizde rahatça yatırım yapabilir. Türk üreticisine dış pazarlarda daha uygun koşullarla rekabet etme fırsatı verebiliriz.

● Lojistik sektörünün sorunları ve bunların çözümü için Ulaştırma Bakanlığından beklentileriniz nedir?

Ulaştırma Bakanlığı uzun yıllar önce çıkmış ancak günün şartlarına yanıt veremeyen birçok yasayı güncelleştirdi. Fakat halen yapılacak çok şey var. Örneğin Posta Kanunu'ndaki tanımlamanın kesin çizgilerle belirlenmemiş oluşu bir handikaptır. Dünya pazarına hizmet vereceksek buradaki düzenlemeyi onların standartlarına çıkartmamız gerekmektedir.

Posta Kanunu'na göre posta tekelinde olan gönderiler "Kişiler arası haberleşme" ile sınırlıdır. Kişiler arası haberleşmeyi sağlayan yegâne posta gönderisi ise tebrik kartı ile mektuptan başka ne olabilir? PTT tüm kargo gönderilerini bu kapsamda değerlendirdi. Değerlendirmenin temelinde kargo sektörünün gelişmesini ve PTT'nin bu alanda oluşan pazardan pay almak istemesinin bulunduğunu düşünüyoruz. 80'li yıllarla birlikte serbest piyasa ekonomisi stoktan para kazanma devrini bitirdi. Satış noktaları raflarını yeniledikleri, mal sirkülâsyonunu yoğunlaştırdıkları ölçüde kâr eder hale geldiler. Üreticinin malının satış noktasına en erken, en güvenli ve en ekonomik şekilde ulaşması zorunlu oldu. İhtiyaç kargo şirketlerini doğurdu ve geliştirdi. Kargo sektörü hızla büyüdü. PTT, bu gelişmede kendini doğru konumlandıramayınca devre dışı kaldı. Ancak şimdi kargo gönderilerinin posta tekeline girmediği konusunda herkes hemfikir. Zaten ülkemizde faaliyet gösteren uluslararası şirketlerin posta tekeline uymaları teorik olarak da pratik olarak da mümkün değil. Ulusal şirketlerin ise zarar görmemesi için düzenlemenin bir an önce yapılması gerekmektedir.

Şimdi yasal düzenleme ile Avrupa'da 50 grama kadar olan posta tekeli Türkiye'de 100 gram olarak sabitlenmeye çalışılıyor. Ayrıca kargo şirketlerinin tüm gönderileri de





Avrupa'daki örneklere bakıldığında posta hizmetlerini kargo ve dağıtım ile birlikte bir bütün olarak ele alıp özel sektörle sinerji yaratan ülkelerin dünya çapında hizmet veren dev organizasyonlar oluşturduğu açıkça görülmekte.

posta gönderisi kapsamında değerlendiriliyor. Avrupa 2009'da posta tekelini kaldırmayı karara bağlamışken bizim 100 gram olarak sabitlememiz ciddi sıkıntıları beraberinde getirir. Madem çağdaş bir yasa oluşturuyoruz bunun AB yasalarıyla uyumlu olması gerekmektedir. Ulaştırma Bakanlığı bu konuda önemli adımlar attı. Yasal düzenlemelerdeki bir başka açmaz da temelde doğru ve güzel bir düşünceyle yola çıkılan ancak yükümlülüklerin ağır olması nedeniyle yanlış sonuçlar doğurabilecek yetki belgelerinin alınması konusunda. Yetki belgelerinin alınmasında öyle büyük mali yükümlülükler getirildi ki yatırıma engel teşkil ediyor. Sektörde faaliyet gösteren mevcut şirketler de yetki belgesini almak için yeni yatırımdan vazgeçmek durumunda. Bu arada bazıları ise işletmelerini kapatıyor ya da kapatacak. Çok yakın bir zamanda alt yapısını tamamladığımız yeni bir hizmetimiz devreye giriyor. Bu hizmetimizle kargo teslim edildiğinde kredi kartıyla hem kargo ücretini tahsil edebileceğiz, hem de gönderi bedelini yollayan ticari kuruluş adına tahsil edebileceğiz.

● MNG olarak sektördeki rekabet konusunda görüşünüzü alabilir miyiz?

Globalleşen pazarda artık rekabet toplulukları tarif etmek yerine bireyleri ve bireylerin ihtiyaçlarını göz önünde bulundurmaya başlamaları noktasında oluşuyor. Bir başka deyişle, kargo firmalarının gelişmesi için sadece temel kargoculuk hizmetleri vermesi yeterli olmayıp, müşterinin profesyonel iletişim beklentilerini karşılaması gerekmektedir. MNG Kargo olarak biz de bu görüşü benimsiyoruz. Pazarlama faaliyetlerimizde iletişimin merkezinde bireyi görüyoruz.

Kargo sektörü, MNG Kargo'nun oyuncular arasına katılışı nedeniyle 2004 yılından itibaren canlanmıştır. Ciddi bir rakip olarak ortaya çıkan MNG Kargo, sektörde hizmet kalitesinin yükselmesine ve fiyat rekabetinin müşteri lehine oluşmasına katkı sağlamıştır. Piyasalardaki canlanma ticari sirkülâsyonu artırınca kargo sektöründe de hareketlenme olmuştur. MNG Kargo bu hareketlenme ile yetinmemiş maliyet hesabına bakmadan Türkiye'de ilk kez hava kargo taşımacılığını başlatarak mal ve hizmet üreten kurum ve kuruluşlarla tüketici arasındaki ulaşım süresini kısaltmıştır. Bu nedenle ekonomideki büyümede MNG Kargo'nun da payı olduğunu bizzat müşterilerimizden teyit ettik. MNG Kargo olarak 2008 yılı içinde ciddi atılımlar yapacağımızı şimdiden söyleyebilirim.

Uluslar arası Taşımacılık v Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTİKAD) Başkanı Kosta SANDALCI

"Lojistik Gelişen Ekonomiye Bağlı Büyüme Gösteriyor"

Uluslar arası Taşımacılık v Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTİKAD) Başkanı Kosta Sandalcı, lojistiğin Türkiye'deki ekonomik gelişime paralel bir trend izlediğini söylüyor.

● 2006 yılını ve 2007 yılının son on ayını değerlendirdiğimizde rakamlar neyi söylüyor, yatırım havası nasıl?

Lojistik sektörü tamamıyla ekonomik gelişmelere bağlı gelişim gösteriyor. Türkiye'deki ekonomik büyüme aşağı yukarı yüzde yedi seviyelerinde olduğunu düşünürsek, Türkiye'deki lojistik sektörünün de asgari bu civarda büyüdüğünü söyleyebiliriz. Yabancıların durumu da iyi bir gösterge. Türkiye'deki lojistik sektörüne kedinin ciğere baktığı gibi bakıyorlar. Biran önce Türkiye'de yatırıma gelip lojistik faaliyetlerini artırmak istiyorlar. Yatırım ayağında ise kamunun yaptığı alt yapı yatırımları dikkat çekici. Aynı şekilde denek üyelerimizden bazılarının bilgi işlem konularında da çok boyutlu yatırımları var.

● Lojistik köyler projesiyle ne amaçlanıyor?

Lojistik köyler terimi artık terminolojiye girdi. Fransa, Almanya, İsviçre ve İtalya'da bu tür benzer örnekler var. Bunu çok iyi planlayıp iyi bir şekilde oturttuğumuz takdirde lojistik sektörü gelişecek. Türkiye'nin jeopolitik konumu tam bir köprü vazifesi görecek. Hedefimiz tamamıyla etrafımızdan olan ülkelerle ilgili lojistik hareketinde bulunmaktır. Tabii Lojistik Köy olmazsa bunları yapmak mümkün değil.





KAPAK ←

ALTAŞ Ambarlı Liman Tesisleri Tic. A.Ş. Genel Müdürü Gürdal KARADENİZ:

"Limanlarımızın Rekabet İmkânı Sınırlanmakta"

Ambarlı Limanı, kısa ve orta vadede bölgenin ve İstanbul'un ihtiyaçlarını karşılayan, gerek yakın çevresi, gerekse Avrupa yakasında planlanan lojistik bölgeler ile entegrasyonu sağlayan bir konumda olması, özellikle bu lojistik alanlara efektif ulaşımın sağlanması ve ekonomik, hızlı ve kaliteli çalışma ortamının oluşturulması hedeflenmekte

Ambarlı Limanı, taşımacılığın liman ayağında, terminal yapısı ile her geçen yıl artan talebe cevap vermekte. Ambarlı Limanı'nın artan talebi karşılayabilmesi; mevcut altyapısı, kullandığı teknoloji, tecrübe ve özel sektörün planlı çalışması ile gerçekleştiğini belirten ALTAŞ Ambarlı Liman Tesisleri Ticaret A.Ş. Genel Müdürü Gürdal Karadeniz, limanda planlanan revize projeler, yapılmakta olan üst yapı yatırımları ve teknolojinin dünya standartlarında kullanılıyor olması ile taşımacılıkta kendinden beklenen en büyük katkıyı sağladığını vurguluyor. Türkiye'nin üç tarafı denizlerle çevrili olmasına rağmen denizlerimizden yeterince faydalanmadığımız bir gerçek, bu bakımdan deniz yoluyla yapılan taşımacılık ve faaliyetleri konusunda konuştuğumuz Karadeniz, dikkat edilmesi gereken noktanın, yapılan faaliyetin ekonomik olup olmadığı ve fayda maliyet analizi olduğunun altını çiziyor.

● Ambarlı limanının kapasitesi nedir?

Ambarlı Limanı; 2006 yılında 1,4 milyon TEU konteyner elleçleyerek Türkiye'nin toplam konteyner hareketinin yüzde 38'ini gerçekleştirmiştir, 2007 yılında ise bu rakamın 1,8 -1,9 milyon TEU aralığında olmasını bekliyoruz. 2006 yılına göre konteyner elleçlemesinin yüzde 35'in üzerinde artacağı görülmektedir. 2006 yılında dört milyon ton

genel yük elleçleme rakamına 2007 yılında da yaklaşacağı beklenen Ambarlı Limanı'nda, Ro-Ro araç hareketi ise 2006 yılında gerçekleşen 153 bin araç hareketine yakın olacaktır. Ambarlı Limanı'nda bu faaliyetleri gösteren yedi ayrı terminal bulunmaktadır, bunların dördü sırasıyla; KUMPORT Liman Hizmetleri ve Lojistik San. Ve Tic. A.Ş., MARDAŞ Marmara Deniz İşletmeciliği Ticaret Anonim Şirketi, MARPORT Liman İşletmeleri San. Ve Tic. A.Ş., Ana Terminal ve Batı Terminali konteyner terminallerimizdir. Genel kargo ve Ro-Ro hareketlerini gerçekleştiren terminallerimiz ise; AKÇANSA Çimento Sanayi ve Tic. A.Ş., SET Çimento Sanayi ve Tic. A.Ş.'dir. Ambarlı Limanı'nda sıvı yük, akaryakıt terminali olarak ise TOTAL Oil Türkiye A.Ş. faaliyet göstermektedir.

● Türkiye'nin lojistikte deniz taşımacılığında (RO-RO) geldiği noktayı değerlendirir misiniz?

Ro-Ro taşımacılığı, Ambarlı Limanı'ndan Bandırma'ya ve İtalya'ya yapılmaktadır. 2006 yılı rakamları ile 153 bin araç olarak gerçekleşen Ro-Ro taşımasının yaklaşık 110 bin araç taşıması Ambarlı-Bandırma arasında gerçekleşmiştir. Bu durum İstanbul trafiğini olumlu etkileyen bir faaliyettir. İstanbul Çevre Düzeni Planlamasında da görüleceği üzere, özellikle Ambarlı Limanından ve Tekirdağ'dan Bandırma ve Derince'ye Ro-Ro taşımacılığı planlanmaktadır. Kanımca, son zamanlarda yolu gemiye bindirip götürme anlayışı hakim olmakta, Ro-Ro gemileriyle kamyonlar Bandırma gibi kısa mesafeden taşınabilir, ama Tekirdağ ya da daha uzağa taşımak çok efektif değil. Kamyonu taşımak yerine sadece yükü taşımak daha mantıklı. Konteyneri burada doldurup, gemiye yükleyip karşı tarafta kamyona yüklemek daha doğru bir yaklaşım olacaktır. Böylece 100 TIR yerine 200 konteyner taşınabilir. Yolu taşımak yerine yükü taşımamız lazım. Halbuki yükü konteynere koyup shuttle servis hattında konteyneri denizden nakletme yolu tercih edilse maliyetler de düşecektir. Hem iç taşımacılıkta hem uluslararası taşımacılıkta konteyner en avantajlı taşıma şeklidir. Bu taşıma şeklinde dökülme, bozulma, ezilme gibi ya da yükün devrilmesi, fazla yükleme gibi olasılıklar ortadan kalkmaktadır.

● Ambarlı Limanı'nın lojistik sektörü içindeki payı nedir? Altaş Ambarlı Limanı Tesisleri Ticaret A.Ş.'nin kısa ve uzun vadeli hedeflerinizi öğrenebilir miyiz?

Ambarlı Limanı 1995-2000 yılları arasında genel kargo ve dökme yüklerin elleçlendiği bir liman iken, özellikle 2000'den sonra hızla büyüyerek ağırlıklı konteyner elleçleyen bir liman olarak faaliyet göstermektedir. Ambarlı Limanı'nın konteyner limanına dönüşmesindeki en önemli etken, son yıllarda ekonominin gelişimine bağlı olarak tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de taşımacılığın konteynerize olmasıdır. Dünya da konteyner limanları arasındaki hareket özellikle 1990-2005 arasında üç kat artarak 389m TEU'ya gelmiş, glkemiz limanları konteyner hareketleri ise 2002-2006 yılları arasında iki kat artarak 3,8 m TEU ulaşmıştır. Ülkemizin dış ticaretinin büyük kısmının gerçekleştiği Marmara Bölgesi'nin ana limanı olan Ambarlı Limanı, konteyner hareketi bakımından Türkiye'nin en fazla konteyner elleçlemesini gerçekleştirmektedir. Ambarlı Limanı 2006'da toplam 1,4m TEU ile Türkiye konteyner hareketinin yüzde 38'ini Marmara Bölgesi'nin ise yüzde 63'ünü gerçekleştirmiştir. Ambarlı Limanındaki konteyner hareketinin yüzde 48'i İstanbul şehri içine, yüzde 30'u Anadolu'ya, kalan yüzde 22 ise Trakya Bölgesine gitmektedir. 2007 yılında transit yük oranının arttığı görülen Ambarlı Limanı, halen kapasitesinin yüzde 70'ini kullanmaktadır.



TEU	2003	2004	2005
Doğu Akdeniz – Karadeniz	9,270,463	11,758,454	11,813,767
Karadeniz Bölgesi	758,686	1,103,827	1,484,513
Türkiye	1,720,357	3,080,351	3,300,023
Ambarlı Limanı	772,873	1,078,406	1,185,475
Doğu Akdeniz - Karadeniz Ambarlı	%8,3	%9,1	%10

İmar Planları ile yapılan yeni düzenlemeler, ilave teknolojik yatırımlar ile kapasite kullanımında, kısa ve orta vadede ortalama yüzde 25'in üzerinde bir artış öngörülmektedir. Ambarlı Limanı bu hedeflerini gerçekleştirebildiği takdirde, İstanbul'un ihtiyaçlarını karşılayabilen ve ülkemizin en büyük limanı olma sıfatını koruyacaktır. İstanbul Büyükşehir Belediyesince hazırlatılan ve taslak halindeki İstanbul'un 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Plan açıklama notlarında da belirtildiği üzere; Ambarlı Limanı'nın, kısa ve orta vadede Avrupa yakasının tek yük limanı olarak hizmet vermesi ve liman çevresinin ise lojistik bölge olarak planlanması öngörülmektedir. Ambarlı Limanı olarak kısa ve orta vadede bölgenin ve İstanbul'un ihtiyaçlarını karşılayan, gerek yakın çevresi, gerekse Avrupa yakasında planlanan lojistik bölgeler ile entegrasyonu sağlayan bir konumda olmayı, özellikle bu lojistik alanlara efektif ulaşımın sağlanması ve ekonomik, hızlı ve kaliteli çalışma ortamının oluşturulması hedeflenmektedir. Ayrıca, bu yöndeki hedeflerimize Altaş Ambarlı Limanı'nda hızlı araç sirkülasyonunu sağlayacak ilave yol projesi ve ihtiyaç duyulan kamyon TIR araç park alanlarının bölgede oluşturulmasını ekleyebiliriz.

● Ambarlı Limanı, taşımacılık için yeterli mi?

Ambarlı Limanı'nın taşımacılıkta yeterliliğini değerlendirirken ülkemizin hızla artan dış ticaret hacmini ve ülkemizin büyüklüğünü göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Hiç şüphesiz Ambarlı Limanı'nın bir kapasitesi bulunmakta. Ambarlı Limanı 24 saat çalışan bir liman. Limanda kamu kurum ve kuruluşları sekiz saat çalışmakta, özellikle gümrük çalışma saatlerinin ikiye katlanması limanda kapasiteyi önemli ölçüde artıracaktır. Kamunun sınırlı saatlerde hizmet veriyor olması nedeniyle, 24



Gürdal Karadeniz: "Ambarlı Limanı'nın artan talebi karşılayabilmesi; mevcut altyapısı, kullandığı teknoloji, tecrübe ve özel sektörün planlı çalışması ile gerçekleşmiştir."

saat olan günün sekiz saati yoğun olarak kullanılmaktadır. İşlerin sınırlı saatlerde yoğunlaşması limanın E5 karayolu ve D 100 otoyoluna bağlantısında yoğun trafik oluşmasına neden olmaktadır. Ambarlı Limanı'nın daha yüksek bir verimlilikte çalışması için E5 liman bağlantı yolunda oluşan trafiği düzenlemek amacıyla, kamyon ve TIR bekleme alan oluşturmak üzere çalışma yapılmaktadır. İstanbul'un 1/25.000 Nazım İmar Plan taslağında da Ambarlı Limanı'na lojistik destek vermesi planlanan E5 liman arasındaki lojistik bölgenin devreye girmesi ile Ambarlı Limanı ekonomiye ve taşımacılığa orta ve uzun vadede beklenen katkıyı sağlayacaktır. Bu noktada vurgulanması gereken diğer bir husus ise Marmara Bölgesi'ndeki mevcut küçük terminalleri birbirine bağlayan, limanlar arası aktarmalarda shuttle servis kurulması Ambarlı Limanı'nda da kapasite artışına neden olacaktır. Ambarlı Limanı'na gelen yüklerin yaklaşık yüzde 30'u Anadolu yakasına özellikle İzmir bölgesine gittiği göz önüne alınır ise bu yüklerin de shuttle servisler ile taşınması hem trafik yükünü azaltacak, hem de önemli ekonomik kazanç sağlayacaktır.

● **Dünya taşımacılığında limanların konumunu göz önüne aldığımızda, Türkiye'de limanlarda karşınıza çıkan sorunlar nedir?**

Nispi bedel uygulaması ile devlet, kamu limanlarının özelleşmesine, özel limanların ise kamulaştırılmasına neden olmaktadır. Kamu limanları ve özelleştirilen limanlardan talep edilmeyen bu bedellerin tamamen özel sektör yatırımı ile kurulan gerek Sanayi İskelesi gerekse üçüncü şahıslara münhasıran limancılık hizmeti veren/verecek limanlardan talep edilmesi, özelleşen limanlar ile rekabet kapsamında tarife savaşına girmesi mümkün özel limanları bu rekabet ortamında tamamen mağdur bırakmaktadır.

Diğer önemli bir konu ise, limanlar arası konteyner aktarmalarının, limanların sorumluluğunda olacak şekilde shuttle servis bağlantıları ile yapılması halinde karayolu trafiğini, karayolunun bakım, onarım masraflarını azaltılabileceği gibi aynı zamanda çevre dostu bir taşıma modeli de benimsenmiş olacaktır. Bu taşıma modeli ile taşımanın karayolu taşımacılığından daha ucuz maliyetli olan denizyolu taşımacılığına kaydırılması ülkemiz iç taşımacılık maliyetini önemli ölçüde azaltacaktır. Dolayısı ile mal ve hizmetlerde azalan maliyete bağlı olarak fiyatların düşmesi mümkün olabilir. Ayrıca, shuttle servis taşımacılığı, liman faaliyetlerinin daha etkin ve efektif olmasına katkı sağlayacaktır.

Liman yatırımları; maliyeti yüksek geri dönüşü, diğer yatırım araçlarına göre daha uzun zaman alması ve ülkenin kalkınmasında ana motor olan temel altyapı yatırımlarından olması nedeniyle, dünyada birçok ülkede devlet tarafından yapılmakta ve işletmesi özel sektör tarafından gerçekleştirmektedir. Devlet uygulamaya ilişkin düzenlemeleri yapmalı ve denetleme fonksiyonunu gerçekleştirmelidir. Ülkemizde son 15 -20 yıla kadar tamamen devletin yaptığı limanlar yine devlet kurumları ile yönetilmiştir. Dolayısı ile konuya ilişkin mevzuatlar devletin işleyişi ve yapısına uygun olduğu için özel sektörün dinamik yapısına paralel bir işleyiş gerçekleştirememiştir. Özellikle ilk aşamada planlama ve yatırım sürecinde yaşanan zor ve yavaş bürokratik yapı, işletme aşamasında ise yine özel sektörün enerjisine cevap verememiştir. Her ne kadar son dönemde Avrupa Birliği uyum yasaları kapsamında ardı ardına çıkarılan uygulamaların ve yönetmeliklerin birçoğu aceleye getirilmiş, bu düzenlemelerin bazıları uygulamadan ve gerçeklerle örtüşmeyen yapısı ile beraberinde yeni sorunlar getirmekteyse de limancılık, tüm kurumları ile uyumlu ve koordineli hatta çoğu zaman eş zamanlı çalışma gerektiren bir faaliyettir. Yalnızca yönetmelik ve genelgelerle yapılan düzenlemelerin boyutu, kurumları koordine edecek ve uygulamada bağlayacak. Tüzük düzenlemelerinin zamanında yapılmaması liman faaliyetlerini bir süre daha olumsuz etkileyecektir.