YERİNDE SAYAN KABOTAJ TAŞIMACILIĞIMIZ ve FİLOMUZ

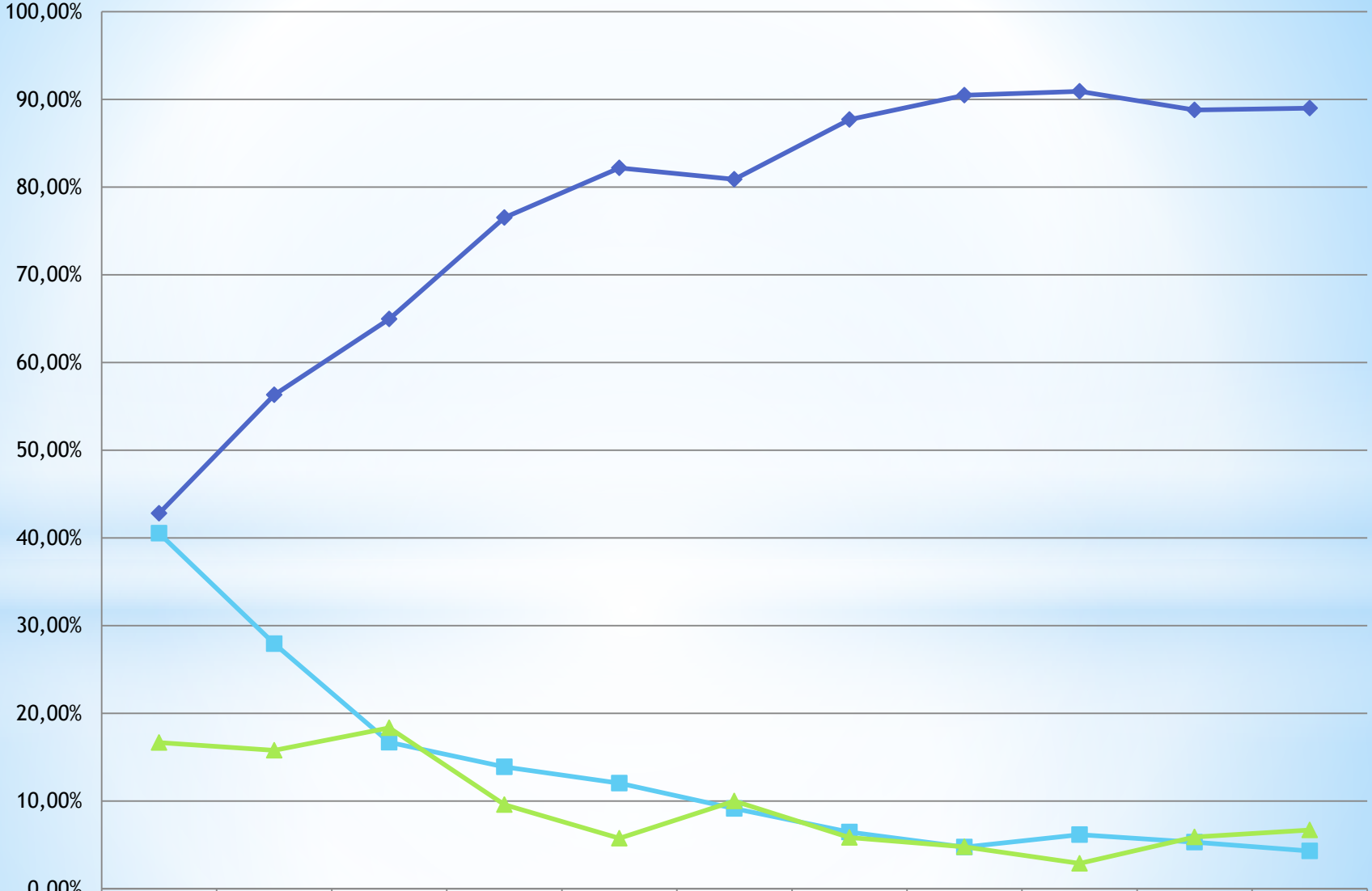
Yalçın AKIN
AREL DENİZCİLİK

YURTİÇİ YÜK NAKLİYELERİNDE DENİZYOLUNUN DURUMU

- YÜKLERİMİZİ YAKLAŞIK %90 ORANINDA KARAYOLU İLE NAKLEDİYORUZ.
- YÜK NAKLİYESİNDE DENİZLERİMİZDEN SADECE %6 ORANINDA FAYDALANABİLİYORUZ.
- KARAYOLUNUN YAKIT SARFİYATI ÇOK YÜKSEK DOLAYISIYLA CARİ AÇIK İÇİN OLUMSUZ.
- KARAYOLU İLE YÜK NAKLİYESİ YÜKSEK KAZA RİSKİNE NEDEN OLUYOR.
- KARAYOLUNUN HEM YATIRIM HEM DE BAKIM MALİYETİ ÇOK YÜKSEK.

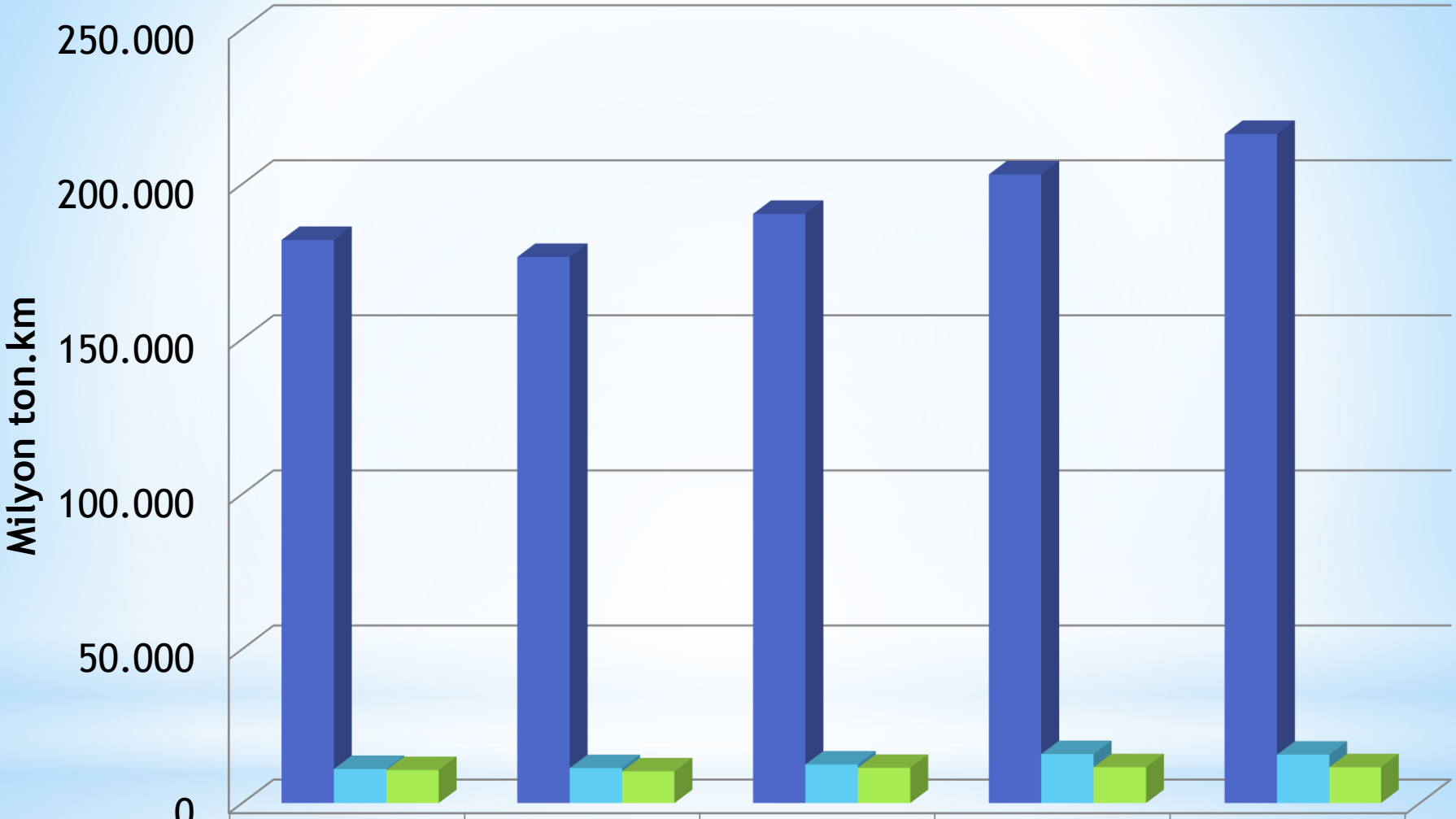
1 KİLOMETRE YOL = 1 KOSTER

ULAŞIM TÜRLERİNE GÖRE DAĞILIM



	1962	1967	1972	1977	1983	1989	1995	1999	2006	2010	2012
KARAYOLU	42,80%	56,30%	64,96%	76,53%	82,20%	80,89%	87,69%	90,47%	90,93%	88,80%	89,00%
DEMİRYOLU	40,55%	27,93%	16,68%	13,88%	12,04%	9,13%	6,46%	4,75%	6,17%	5,30%	4,31%
DENİZYOLU	16,65%	15,77%	18,35%	9,59%	5,76%	9,98%	5,85%	4,78%	2,90%	5,90%	6,68%

ULAŞIM TÜRLERİNE GÖRE YURTİÇİ YÜK NAKLİYESİ



	2008	2009	2010	2011	2012
KARAYOLU	181.935	176.455	190.365	203.072	216.123
DENİZYOLU	11.114	11.397	12.570	15.959	15.768
DEMİRYOLU	10.736	10.326	11.462	11.677	11.670

2005 YILI ULAŞTIRMA ANA PLANI

- Günümüzde yurtiçi taşımacılık; yükte %92, yolcuda %95 karayolu payı ile dengesiz, pahalı ve sağlıksız bir yapıya dönüştü.
- Bu olumsuz gelişme sık sık gündeme getirilmesine ve düzeltilmesi konusunda olumlu izlenimler verilmesine karşın, durum daha kötüye gitmektedir. Nitekim son on yılda ulaştırma yatırımları içinde denizyolunun payı ortalama %2,4.
- Dış ticaret taşımalarımızın %87,6'sı en ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu ile yapılmasına karşın, kabotaj taşımaları %3,6.
- Ulaştırma sistemindeki dengesizliğin giderilmesi, büyük ölçüde karayoluna geçmiş olan talebin demiryoluna ve denizyoluna çekilebilmesine bağlıdır.
- Türk deniz ticaret filosunu ülkemizin dış ticaret, kabotaj hattı ve üçüncü ülkelerarası taşımalarına uygun, günümüzün teknik ve uluslararası kuralları doğrultusunda yapılmış yeni ve genç gemilerle güçlendirilip, rekabet gücünü ve kapasitesini artırarak Türk Bayrağı'na itibar kazandırmak.

ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI STRATEJİK PLANI (2014-2018)

ORTAK AKIL PLATFORMUNUN TESPİT ETTİĞİ OLUMSUZLUKLAR

* Kombine taşımacılık anlayışının yeterince gelişmemesi nedeniyle deniz taşımacılığının hak ettiği büyüklüğe ulaşamaması,
* Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olmamıza rağmen şehirlerarası deniz ulaşım ağının bulunmaması,
* Kabotaj taşımacılığının yetersiz olması,
* Denizyolu ve demiryolu entegrasyonunun yeterli düzeyde olmaması,
* Deniz ticaret filomuzun yaşlı gemilerden oluşması,
* Deniz taşımacılığının geliştirilmesi için devlet desteğinin yetersiz olması.

ONUNCU BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI

- **Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı Madde 830:**

Yük ve yolcu ulaştırma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli bir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolunun paylarının artırılması, kalitenin ve güvenliğin yükseltilmesi ve ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi esastır.

- **Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı Madde 835:**

Ulaştırma koridorlarında uygun hacim ve mesafelerde en avantajlı ulaşım türü belirlenerek, bu kapsamda denizyolu ve demiryolu taşımacılığı özendirilecek ve kombine taşımacılık imkanları geliştirilecektir. Enerji verimliliğini, temiz yakıt ve çevre dostu araç kullanımını sağlayan ulaşım sistemlerine öncelik verilecektir.

KABOTAJ KOSTERLERİNİN SORUNLARI

- ✓ **Karayolu İle Rekabet**

Kabotaj kosterlerinin yük potansiyeli ve navlun gelirleri açısından rakibi karadaki araçlardır. Kabotaj kosterleri, alternatifleri olan kamyonlara göre maliyetlerini düşük seviyede tutmak zorundadır.

- ✓ **Limanların Kapasite ve Ara Nakliye Bağlantı Sorunları**

Ara nakliyelerde demiryolunun etkin bir şekilde kullanılamaması kabotaj nakliyeleri için çok önemli olan maliyet faktörünü etkilemektedir. Maliyet faktörü ile beraber, kapıdan kapıya teslimde karayolunun eşsiz avantajı yük nakliyelerinde karayolunun seçilmesi sonucunu doğurmaktadır.

KABOTAJ KOSTERLERİNİN SORUNLARI

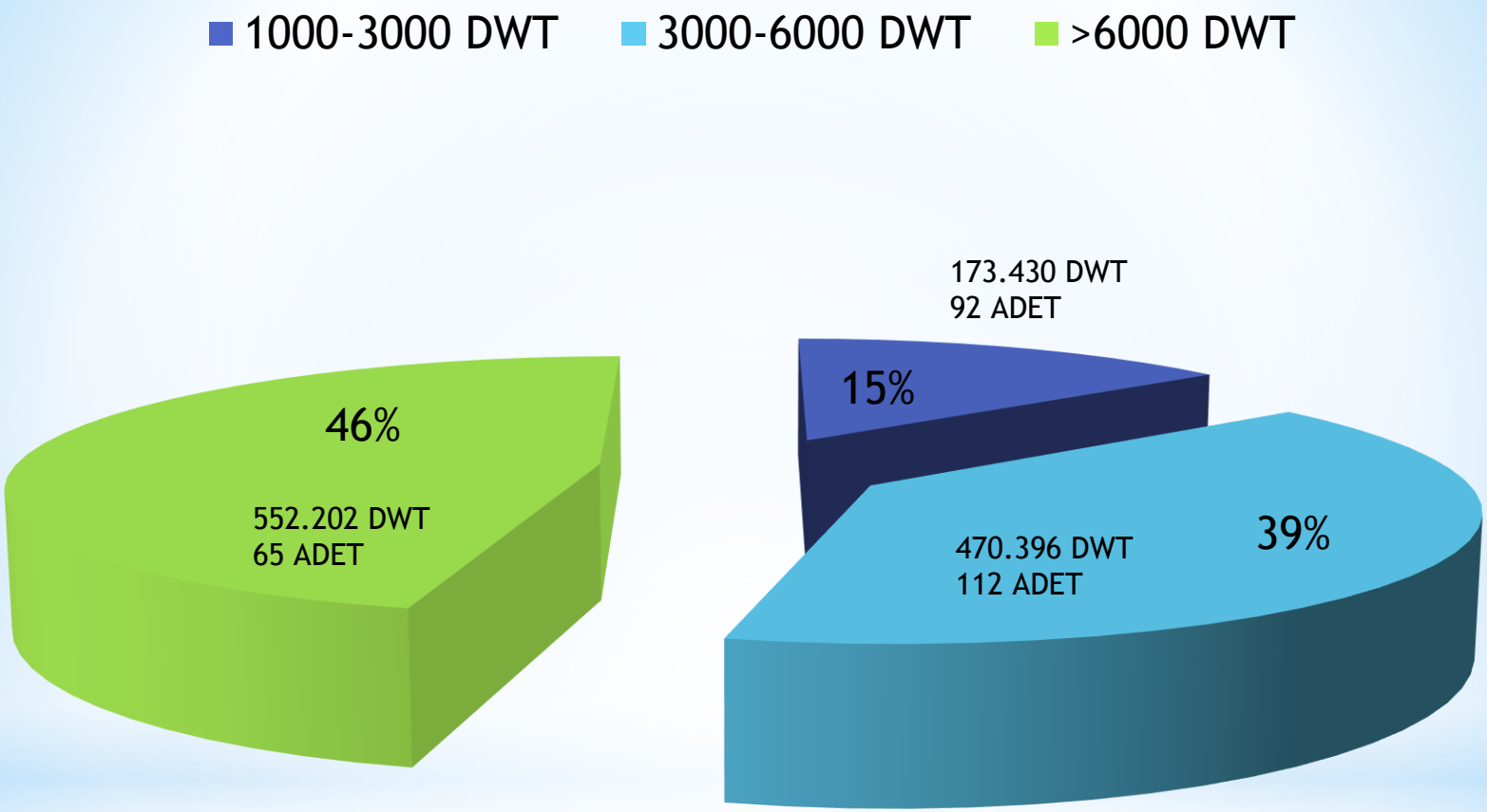
- ✓ **Liman Masraflarının Kosterler Üzerindeki Olumsuz Etkisi**

Kabotaj kosterleri, kısa mesafelerde çalıştıkları için fazla sayıda sefer yapmaktadır. Bu nedenle sefer bazında alınan harçlar ve diğer liman masrafları ağır bir yük oluşturmaktadır. Bu masraflar tek başına makul gibi görünse de, yılda ortalama seksen sefer yapan bir gemi için çok büyük tutarlar oluşturmaktadır.

- ✓ **Yaşlı ve Verimsiz Kabotaj Koster Filosu**

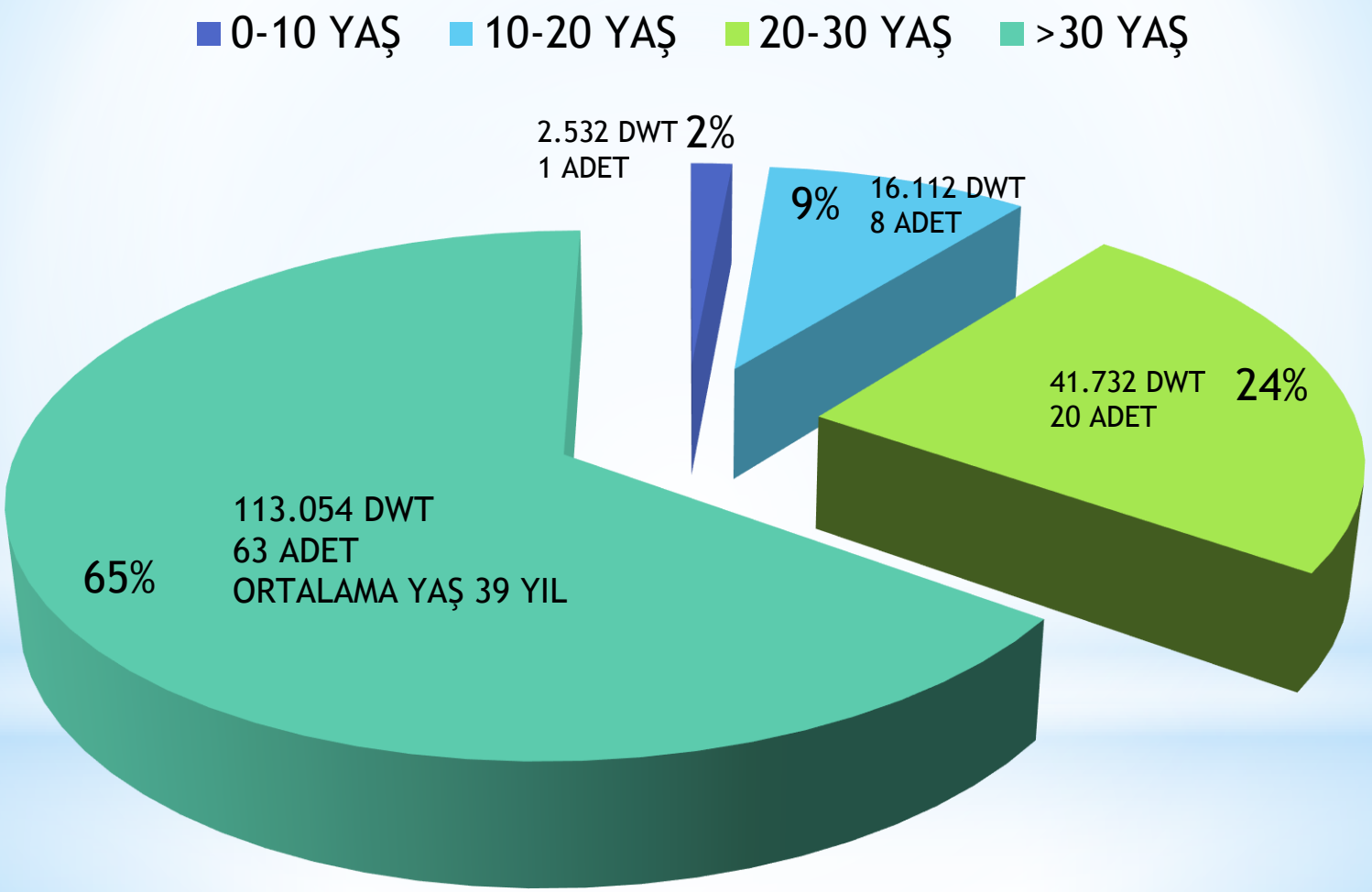
Kabotajın ağırlıklı yükünü, 1000-3000 DWT aralığındaki oldukça yaşlı, yüksek bakım masrafları nedeniyle bakımsız kalmış, yakıt sarfiyatları uygun olmayan, sigorta masrafları yüksek, standartları düşük gemiler çekmektedir.

TÜRK BAYRAKLI KOSTER FİLOSU

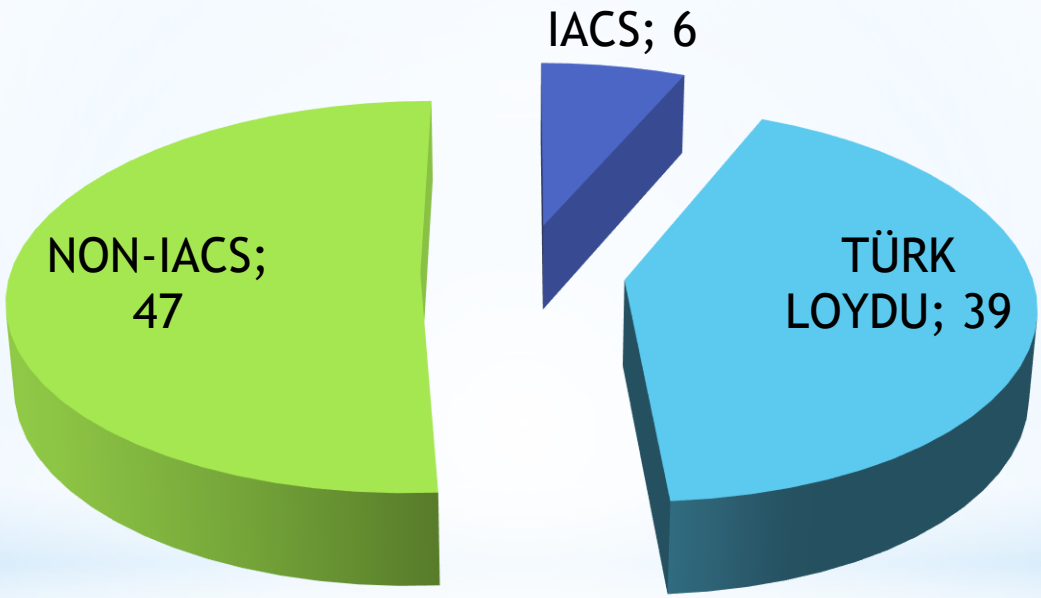


269 ADET GEMİ, TOPLAM 1.196.028 DWT, ORTALAMA YAŞ 24,5

KABOTAJ AĞIRLIKLI ÇALIŞAN KOSTERLER (1000-3000 DWT)

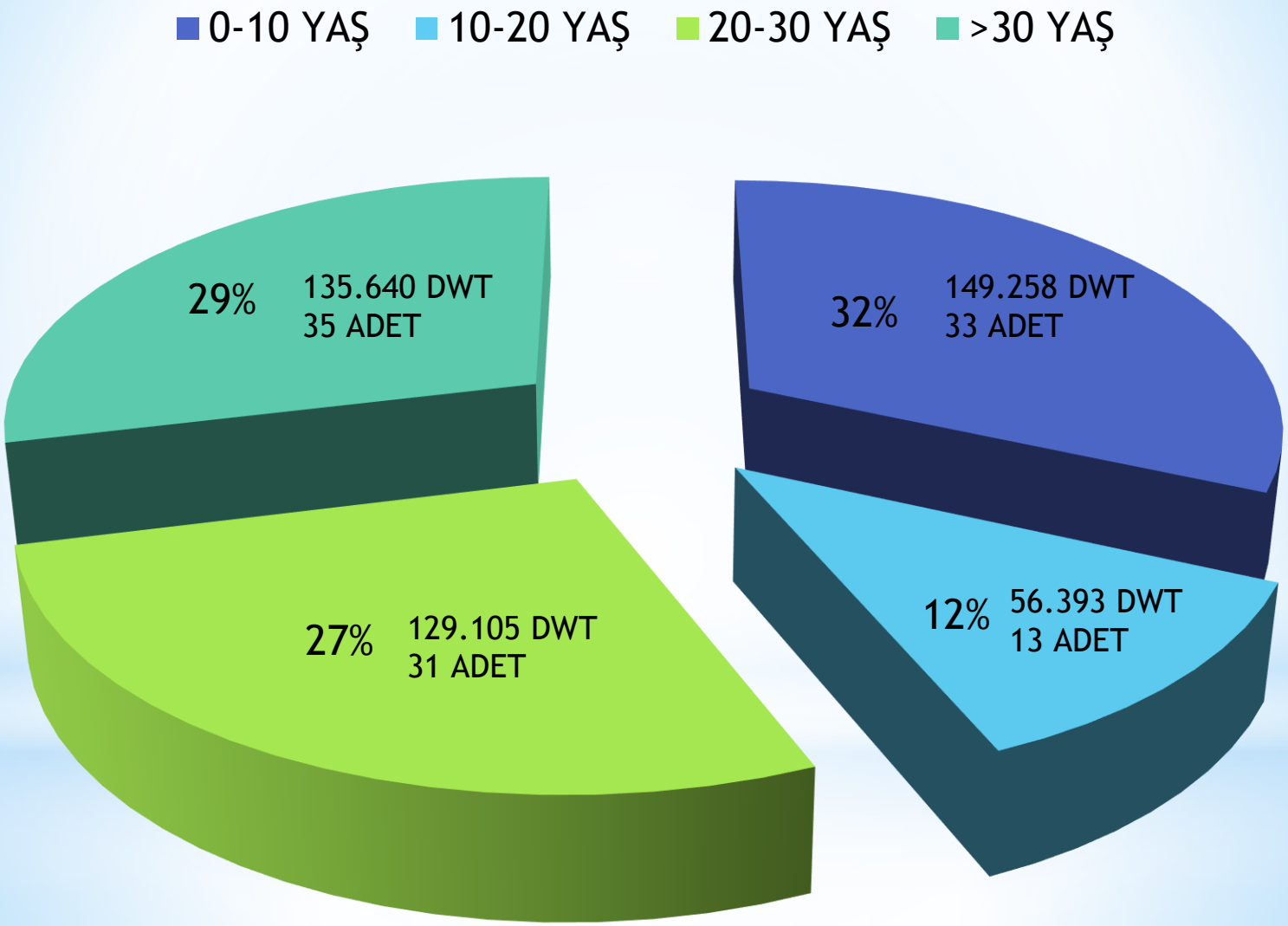


KABOTAJ AĞIRLIKLI ÇALIŞAN KOSTERLER (1000-3000 DWT)

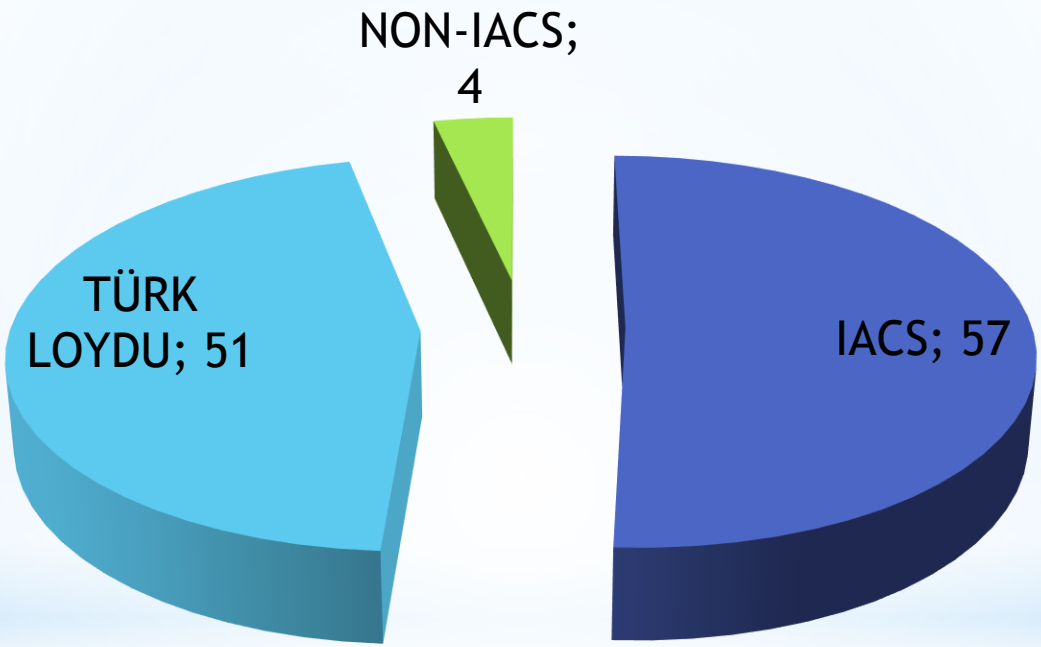


TOPLAM 92 ADET GEMİNİN KLASLARINA GÖRE DAĞILIMI

3000-6000 DWT TÜRK BAYRAKLI KOSTERLER



3000-6000 DWT TÜRK BAYRAKLI KOSTERLER



TOPLAM 112 ADET GEMİNİN KLASLARINA GÖRE DAĞILIMI

KABOTAJ TAŞIMACILIĞINI CANLANDIRMAK İÇİN NELER YAPILABİLİR?

- ✓ Avrupa Birliğinde olduğu gibi, yüklerin karayolundan denize kaydırılması için yapılan çalışmaları destekleyen fonlar oluşturulmalı ve kabotaj taşımacılığı teşvik edilmeli.
- ✓ Yurtiçinde taşınan yüklere uygun yeni kosterler inşa edilerek filo gençleştirilmeli ve genişletilmeli.
- ✓ Yeni gemileri inşa edebilmek için uygun şartlarda finansman sağlanmalı.
- ✓ Maliyetleri düşürmek için, düzenli hat izni ile çalışan ro-ro ve feribotların yararlandığı avantajlar kosterlere de sağlanmalı.