

PAPER DETAILS

TITLE: 2018 YILINA KADAR AB DENİZYOLU TASIMACILIGININ STRATEJİK HEDEFLERİ VE
ÖNERİLERİNİN TÜRKİYE`YE YANSIMASI

AUTHORS: Emin Serkan ERDÖNMEZ,Serap INCAZ

PAGES: 111-125

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/430157>

2018 YILINA KADAR AB DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ STRATEJİK HEDEFLERİ VE ÖNERİLERİNİN TÜRKİYE'YE YANSIMASI¹¹

Emin Serkan ERDÖNMEZ

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi

Denizcilik Fakültesi

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü

serkanerdönmez@yahoo.com

Doç. Dr. Serap İNCAZ

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi

Denizcilik Fakültesi

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü

sincaz@bandirma.edu.tr

ÖZET: Denizyolu taşımacılığı dünya ticaretinin yaklaşık % 86 sını oluşturmaktadır. Bunun en büyük nedeni diğer taşımacılık modellerine göre denizyolu taşımacılığı hem kitle taşımacılığına uygundur, hemde maliyet ve tonaj açısından en avantajlı taşıma türüdür.

Bu durum dolayısıyla deniz taşımacılığı konusunda uluslararası alanda ülkeler ve kuruluşlar çeşitli bölgesel organizasyonlar oluşturarak düzenlemeleri ve antlaşmaları yürürlüğe koymaktadırlar. Bu kuruluşlara örnek olarak, Avrupa Birliğini ve Avrupa Birliğinin denizcilik konusunda getirdiği düzenlemeleri örnek verebiliriz. Avrupa Birliği'nin fikir olarak ortaya çıkışı 2. Dünya Savaşından sonrası döneme rast gelmektedir.

Avrupa ülkeleri arasındaki barışın sağlanması ve ekonomik bir işbirliğinin kurulması amacıyla hareketle, 1957 yılında Avrupa Ekonomi Topluluğu kurulmuştur. 1992'de Maastricht Antlaşması ile Avrupa Birliği ismini alan ve günümüzde yirmi dört üyeye ulaşan bu topluluk siyasi ve ekonomik yönden büyük bir güçtür. Mazisi 1957'ye dayanan bu birliğin denizcilik politikalarında ortak politika oluşturması ise 1986 yılında Avrupa Komisyonunun 1977'den itibaren alınan önlemleri kapsayan paketi kabul etmesiyle başlamıştır. Bu paketin getirdiği dört düzenleme; denizcilikte hizmet sunumu serbestisi, rekabet kuralları, adil olmayan fiyatlar ve eşgüdümlü eylem planıdır. AB'nin dünya ticaretindeki önemli konumunu devam ettirmesi ve küresel pazarlara ulaşması büyük ölçüde deniz taşımacılığı yoluyla olmaktadır. AB dünyanın çeşitli yerlerindeki büyük limanları ile büyük bir deniz gücü olmaya devam etmektedir. AB deniz taşımacılığı politikasını sektörde gerçekleştireceği kapsamlı modernizasyonlar ile güçlendirmeyi hedeflemektedir.

Türkiye, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun (AET) 1957 yılında kurulmasından kısa bir süre sonra, 1959'da Ankara Anlaşması ortaklık başvurusunda bulunmuştur. 1999'da ise Helsinki'de gerçekleştirilen zirvede Türkiye'nin statüsü Avrupa Birliği'ne aday ülke durumuna alınmıştır. Türkiye, ticareti taşımacılığını büyük oranda denizyolu taşımacılığı ile gerçekleştiren, filosu ile 2015 yılı itibarıyla dünyada 23. sırada yer alan bir ülkedir. 8400 km'den fazla doğal kıyı uzunluğu ile Avrupa ve Asya ortasındaki jeopolitik konumuyla, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney ulaştırma koridorları arasında büyük bir ticaret güzergâhının kalbi durumundadır. Türkiye bu avantajlı konumu itibarıyla denizyolu bağlantılı aktarma/transit yükleri limanlarına çekebilecek potansiyele sahiptir

¹¹ Bu makale 26-27 Kasım 2016 tarihlerinde İstanbul'da düzenlenmiş olan International Congress of Management, Economy and Policy adlı kongrede bildiri olarak sunulmuştur.

Avrupa Birliği; uluslararası siyasi ve ekonomik gelişmeler, rekabet koşulları, yasal yükümlülükler ve benzeri değişiklikleri göz önünde bulundurarak deniz ulaştırmasının kurallarını ve kısıtlamalarını çeşitlendirmektedir. 23 Nisan 2009 tarihinde Denizyolu Emniyeti Paketi kabul edilerek, bayrak devleti ve liman devleti kuralları, klas kuruluşları, kaza inceleme, taşıyıcının sorumlulukları, sigorta ve trafik izleme konuları düzenlenmiştir. Bu paket “2018 yılına kadar AB Denizyolu Taşımacılığının Stratejik Hedefleri ve Önerileri” kapsamaktadır. Bu paketten hareketle, bu çalışmada, 2018 yılına kadar AB denizyolu taşımacılığının stratejik hedefleri ve önerilerinin Türkiye’nin denizcilik politika ve uygulamalarının üzerine yansımaları incelenecek, stratejik hedefler bağlamında da öneriler sunulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Avrupa Birliği, Denizyolu Taşımacılığı, Stratejik Hedefler, Türkiye

ABSTRACT: Maritime transportation accounts for about 86 % of world trade. The most important reason for that both maritime transportation is suitable for mass transportation and it is the most advantageous transportation type in terms of cost and tonnage.

As a result, internationally recognized countries and organizations in the field of maritime transport have set up various regional organizations to enact regulations and treaties. We can give an example for that kind organizations, the regulations that the European Union and the European Union bring about maritime. The emergence of the idea of the European Union comes after World War II.

Maritime transportation constitutes a large part of the freight transport in the world. The most important reason for this is the most convenient method in terms of cost and tonnage for maritime transportation compared to other transportation models.

The European Economic Community was established in 1957 with the aim of founding a peace and economic co-operation between the European countries. With the Maastricht Treaty in 1992, the European Union become a major force in the political and economic issues and reached twenty-four members. This association, which dates back to 1957, established a common policy in maritime policies, beginning in 1986 with the European Commission adopting a package covering measures taken since 1977. This package brought four arrangements: Freedom of service provision in maritime, competition rules, unfair prices and coordinated action plan. The continuation of the EU's important position in world trade and its access to global markets is largely through maritime transport. The EU continues to be a major naval force with its large ports in various parts of the world. The EU seeks to strengthen its maritime transport policy with comprehensive modernization in the sector.

Shortly after the establishment of the European Economic Community (EEC) in 1957, Turkey was applied in the 1959 Ankara Agreement partnership application. In 1999, the status of the summit in Helsinki was taken as the candidate country of the European Union. Turkey is a country ranked 23rd in the world by 2015 with its fleet, which carries its trade transportation with great marine transportation. With a natural coastal length of more than 8,400 km and a geopolitical location between Europe and Asia, it is the heart of a major trade route between East-West and North-South transport corridors. Turkey has the potential to attract sea-bounded transfer / transit cargo ports due to its advantageous position

European union diversifies the rules and restrictions of sea transportation considering international rules and regulations, international political and economic developments, competition conditions and legal obligations. The maritime safety package was accepted on April 23, 2009 and the flag state and port state rules, class organizations, accident investigation, carrier's responsibilities, insurance and traffic monitoring issues were arranged. This package covers "Strategic Targets and Recommendations of EU Shipping by 2018". Starting from this package, in this study, the strategic objectives and

proposals of EU maritime transport by 2018 will be examined and the proposals will be presented in the context of strategic targets.

Key Words: Maritime transportation, European Union, Strategic Targets, Turkey

GİRİŞ

2. Dünya Savaşından sonra, savaşın getirdiği yıkım ve acıyı atlatmak ve kalıcı barışı tesis etmek için Avrupalı liderler bir takım arayışlara girdiler. Barışın sürdürülebilmesinin tek yolunun, ülkelerinin ekonomik ve siyasi yönlerden birleşmesi olduğu fikrine vardılar. Bu doğrultuda Avrupa'da ulusal uzlaşmazlıkları aşabilecek bir örgütlenmenin temeli 1958 yılında Avrupa Ekonomik Topluluğu kurularak atıldı.

Altı bağımsız devlet ile kurulan Avrupa Ekonomik Topluluğu, günümüze kadar geçen süreçte zamanla genişledi ve üye devletlerin çeşitli alanlarda ortak politikalar benimsemesi sonucu hızlı bir şekilde ekonomik ve siyasi anlamda büyüdü. Fakat denizcilik alanında ortak bir politika izleme ve gelişme güdüsü ülkelerin milli denizcilik politikalarının ve çıkarlarının farklılık göstermesi nedeniyle 1980'lerin ortalarına kadar ikinci planda kalmıştır. Bir diğer neden olarak AB üyesi ülkeler denizcilik konusundaki ulusal egemenlik haklarını uluslar üstü bir kurum olan AB'ye devretmektense uluslararası bir kurum olan IMO (International Maritime Organization - Uluslararası Denizcilik Örgütü) nezdinde sonuna kadar kullanmak istemeleri, birlik çapında ortak bir denizcilik politikasının oluşturulmasını engellemiştir (Türkiye Cumhuriyeti Avrupa Birliği Bakanlığı, Ekim 2016).

1973 yılında gerçekleştirilen ilk genişlemede İngiltere ve İrlanda gibi iki ada ülkesinin ve Danimarka gibi denizcilikte ileri bir ülkenin, 1981 yılında ise kalabalık bir deniz ticaret filosuna sahip Yunanistan'ın birliğe üyelikleri, denizciliği AB'nin ortak politika gündemine sokan başlıca faktörlerden biri olmuştur. 1986 yılında İspanya ve Portekiz'in üyelikleri ise birliğin denizcilik boyutunu daha da güçlendirmiştir.

Ortak bir pazar kurmadan Atlantik'ten Doğu Avrupa'ya, Kuzey Buz Denizi'nden Akdeniz'e uzanan çok geniş bir alanda ticaret yapamaması sonucunda denizcilik sektörünün sürekli güç kaybetmesi ve üye olmayan ülkelerin sürekli fiyat kırması Avrupa Birliği'ni ortak bir denizcilik politikası oluşturmaya sevk etmiştir. Avrupa Komisyonu'nun 1986'da kabul ettiği ve 1977'den itibaren alınan önlemleri kapsayan paketi, Avrupa Birliği'nin denizcilik politikasının temelini oluşturmuştur. Bu paketin getirdiği dört düzenleme; denizcilikte hizmet sunumu serbestisi, rekabet kuralları, adil olmayan fiyatlar ve eşgüdümlü eylem planıdır.

Çağdaşlaşma ve münhasır medeniyetler seviyesine çıkmayı kendisine ülkü olarak benimseyen Türkiye Cumhuriyeti, insanlık tarihinin en büyük barış projesi olarak nitelendirilen Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun (AET) 1957 yılında kurulmasından kısa bir süre sonra, 31 Temmuz 1959'da Topluluğa ortaklık başvurusunda bulunmuştur. 1999'da ise Helsinki'de

gerçekleştirilen zirvede Türkiye'nin statüsü Avrupa Birliği'ne aday ülke durumuna alınmıştır (Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı, 2016).

Bu tarihten sonra açılan çeşitli fasıllarla da hemen hemen her alanda hızlı bir değişime girmiştir. Bu kapsamda IMO sözleşmeleri gözden geçirilmiş, ayrıca gemi güvenlik veri tabanı, ulusal liman devleti kontrolü veritabanı oluşturulmuş, Marmara Denizi deniz trafiği takip sistemi kurulmuştur. Ayrıca balıkçı gemilerinin güvenliği, deniz kazalarının araştırılması, gemiadamlarının eğitim kalitesinin arttırılması, dökme yük gemilerinde yükleme-boşaltma güvenliği, deniz ekipmanı ve liman devleti denetimleri konularında mevzuat oluşturulmuştur (Türkiye Cumhuriyeti Avrupa Birliği Bakanlığı, Kasım 2016).

2000'li yıllarda Denizyolu taşımacılığı gerçekleştirilirken, meydana gelen ERIKA ve PRESTIGE kazalarının da etkisi ile deniz emniyeti Avrupa Birliği'nde öncelikli gündem maddesi haline gelmiş ve güvenlikle ilgili mevzuat bu yıllardan itibaren kabul edilmiştir. 2018 yılına kadar AB denizyolu taşımacılığının stratejik hedefleri ve önerilerini kapsayan en güncel Denizyolu Emniyeti Paketi 23 Nisan 2009 tarihinde kabul edilmiştir.

1. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZCİLİK POLİTİKALARINA GENEL BAKIŞ

1.1. Denizcilik Politikalarının Tarihi Gelişimi

Avrupa kıtası uzun yıllar birbirine düşman Avrupalı devletlerin birbirleri ile savaşmasına neden olmuştur. Bu durum 2. Dünya Savaşı ile doruk noktasına ulaşmış yaşanan felaketler ve yıkım bireyden başlayarak tüm devletleri derinden etkilemiştir. Bu felaketler üzerine bazı Avrupa devletleri barışın sürdürülebilmesinin tek yolunun ekonomik, kültürel ve siyasi yönden birleşmesinde olduğu fikrine vardılar.

Bu düşünce içinde Avrupa'da birleşme hareketleri ivme kazanmış olup 1957 yılında Roma Antlaşması ile Avrupa Ekonomi Topluluğu kurulmuştur. Roma Antlaşması'nın 74. ile 84. maddeleri arasında AB'de sosyal uyumun sağlanması ve ekonomik açıdan kalkınma için büyük önem taşıyan ortak bir taşımacılık politikasına dair genel esasları içermektedir (European Commission (January, 2016)).

Avrupa Komisyonu, 1985 yılında ortak denizcilik politikaları oluşturmak maksadıyla Beyaz Kitabı yayınlamıştır. Bu kitap ile birlikte deniz taşımacılığına ait pek çok yeni uygulama getirilmiştir. Bu uygulamalar çerçevesinde Avrupa Birliği'nde ortak denizcilik politikalarının temelini oluşturan dört kural 1986 yılında kabul edilmiştir (Özen C., 2007).

Avrupa Birliği devletlerinin ortaklaşa hareket ederek kabul ettiği bu dört ayrı karar:

- * Deniz taşımacılığında adil ve açık bir rekabet ortamı oluşturmak
- * Deniz taşımacılığında uygulanacak kurallar

- * Deniz taşımacılığında serbestlik
- * Serbestlik ilkesinin uygulanabilmesi için yaptırımların belirlenmesi

Ayrıca söz konusu beyaz kitapta 1992 yılına kadar tek pazarın tam anlamıyla oluşabilmesi için üye ülkeler arasında teknik ve mali engellerin kaldırılması öngörülmüştür. Kitaba ayrıca tek pazarın tamamlanması amacıyla önemli gelişmelerin kaydedildiği bir zaman çizelgesi de konmuştur.

Avrupa Komisyonun 1992 yılında yayınladığı bir diğer beyaz kitap ile Avrupa Birliği'nin ortak taşımacılık politikası, sürdürülebilir hareketliliğe dayalı bütünleştirilmiş bir politika ele almaya başlamıştır. 1992'deki beyaz kitapta göze çarpan en önemli ilke ulaştırma ve taşımacılık sektörünün rekabete açılmasıdır. Bununla birlikte bu kitap ile birlikte çevresel faktörler ve korunma, dış ilişkiler, fiyatlandırma politikaları, ulaşım güvenliği gibi yeni konularında ele alındığı görülmektedir.

1995 yılında yayınlanan "Taşımacılıkta Adil ve Etkin Fiyatlandırma" adlı yeşil kitap ile taşımacılığın mali boyutuna değinilmiştir. Bunların yanı sıra 1995 yılında Avrupa Birliği'nin yayınladığı bir bildiri ile 1995-2000 yılları arasında ortak ulaştırma politikaları için eylem planı kabul edilmiştir. Bu bildiride yeni teknolojiler kullanılarak ulaşım kalitesinin ve güvenliğinin yükseltilmesi, çevreye saygının dikkate alınması, tek pazarın işleyişinin güçlendirilmesi ve ulaştırma politikasının dış boyutunun geliştirilmesi konuları üzerine durulmuştur. Aynı zamanda, çoklu taşımacılık modeli de desteklenerek, iki veya daha fazla ulaşım türünün kullanılarak, malların “kapıdan kapıya” etkin ulaştırılması sağlanmak istenmiştir.

Yine 2001 yılında Avrupa Komisyonunun yayınladığı "2010 yılı için Ortak Taşımacılık Politikası; Karar Verme Zamanı" adlı beyaz kitap ile bu alanda başka bir çalışma yapılmıştır. Bu beyaz kitabın amacı 2010 yılına kadar modern sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulabilmesi için ekonomik kalkınma ile toplumun kalite ve güvenlik talepleri arasında bir denge kurulmasıdır.

1.2. Avrupa Birliği Denizyolu Taşımacılığı Ve 2018 Hedefleri

Avrupa Birliği üyelerinin coğrafi konumu itibariyle varlığını sürdürmesi ve ekonomik refahını devam ettirebilmesi için deniz taşımacılığı önemlidir. Avrupa kıtası Atlantik Okyanusu ve Kuzey Buz Denizi, Akdeniz, gibi önemli denizler ile içinden geçen Tuna ve Ren gibi önemli nehirlerle çevrilidir. Avrupa ticaretinin yüzde 75'i ağırlıklı olarak denizlerden taşınır (Karahan C.B., 2011).

Avrupa, geçmişte dünya deniz ticaretine egemen olduktan sonra, özellikle yakın dönemde uzak doğuda gelişen Çin ve G. Kore gibi devletlerin ortaya çıkmasıyla bu ticarettten aldığı paylar hızla azaldı. Avrupalıların uzun yıllar ticaret ve ulaşım için kullandığı Pire/Yunanistan,

Rotterdam/Hollanda ve Hamburg /Almanya gibi önemli limanların ticaret hacmi son dönemlerde azalmıştır. Nitekim Avrupalı Birliği üyeleri son zamanlarda daha esnek kurallar, devlet yardımı ve ucuz işgücü ile desteklenen yabancı rakipleri ile karşı karşıya kaldılar. Aynı zamanda Avrupa 2008'den bu yana Avrupa ticaretini güçsüzleştiren çeşitli ekonomik krizler yaşamadı ve bunun neticesi olarak da açık denizde taşımacılık faaliyetlerindeki ivme yavaşladı. Örneğin Rotterdam 20'inci yüzyılın ikinci yarısında en geniş deniz limanı iken, şu an uzak doğu limanlarının gerisinde kalmıştır. 2013'te dünyanın en iyi 20 konteyner limanının sadece üçü Anvers/Belçika, Rotterdam/Hollanda ve Hamburg /Almanya Avrupa Birliği'nde yer almaktadır (Kuşçu S., 2012).

Taşımacılığın verim ve kalitesi; Avrupa ekonomisinin küresel düzeyde rekabetine, çevreye duyarlı yeşil liman ve yeşil gemi konseptinin geliştirilmesine, çok modellenli Avrupa taşımacılık sisteminin gelişmesine, kalabalık alanların ve rotaların yoğunluğunun azaltılmasına bağlıdır.

Bu kapsamda, Avrupa Komisyonu, 2009 Ocak'ta "2018'e kadar Avrupa Birliği'nin Deniz Politikası İçin Stratejik Amaçlar ve Öneriler" başlıklı bir bildiri sunmuştur. Bildiride Avrupa deniz taşımacılığı ile ilgili iki temel konuya değinilmektedir (European Commission (September, 2016),

* Uzun dönemli rekabet ortamında, denizcilik endüstrisindeki istihdamı ve sektörün değerini artırarak doğrudan veya dolaylı yoldan denizcilik endüstrisine katma değer sağlamak.

* Sürdürülebilir ekonomik kalkınma için uygun maliyetli deniz taşımacılığı hizmeti ile sürdürülebilirliği artırmak.

Avrupa Birliği'nin 2018 deniz taşımacılığı stratejisi yakın vadede planlanan denizcilik politikalarının önemli bir parçasını oluşturur. Altı farklı bölüme ayrılmıştır:

- *Taşımacılık Eğilimleri ve İş Şartları
- * İnsan Kaynağı
- * Kaliteli Taşımacılık
- * Uluslararası Sahne
- * Kısa Mesafeli Deniz Yolu Taşımacılığı
- * Araştırma ve İnovasyon

1.2.1. Taşımacılık Eğilimleri Ve İş Şartları

Avrupa deniz sektörü, ulaştırma sisteminde, petrole bağımlılığı azaltan, modern altyapılar yaratan ve akıllı bilgi ve yönetim sistemleri ile desteklenen çok modellenli, büyük bir dönüşümün peşinde koşmaktadır. Bu maksatla Avrupa Birliği çevre ve inovasyon

yatırımlarına izin veren, deniz taşımacılığı politikası ve uluslararası deniz ticareti konularında rekabet kurallarını birbirine uyumlu hale getiren bir politika izlemektedir (Akpınar Ö.M., 2014).

1.2.2 İnsan Kaynağı

Avrupa Birliği denizcilik alanında nitelikli ve kaliteli insan kaynağı açığını kapatmak için; IMO ve ILO'nun kabul ettiği normlar çerçevesinde denizcilik mesleğinin değerini arttırıp denizciliği özendirerek, eğitim merkezlerinden yetişen personel sayısını artırarak ve çalışma koşullarını iyileştirerek sektörün itibarını geliştirmeyi hedeflemektedir (İncaz S. ve İncaz Ş.A., 2000).

1.2.3 Kaliteli Taşımacılık

Deniz Taşımacılığında güvenlik unsuru Avrupa Birliği'nin birinci önceliği durumundadır. Taşımacılığın kalitesinin artırılması için hızlı güvenilir ve ekonomik ve rekabete açık bir ortamın sağlanması gerekir. Avrupa Birliği bunun için emisyonların azaltılması, teknolojik gelişmelerin yakından takip edilmesi, alternatif yakıtların ve çevreci taşımacılığın teşvikini sağlamaktadır Güler N. (2004).

Güvenlik yönünden ise 11 Mart 2009 yılında kabul edilen 3. Deniz Paketi, güvenlik standardı altında kalan gemiler üzerindeki baskıyı arttırmayı amaçlamaktadır. Bu pakette aynı zamanda 2003'te kurulan EMSA'nın (European Maritime Safety Agency-Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı) yetkisini güçlendirme hedefi de vardır.

1.2.4 Uluslararası Sahne

Avrupa Birliği her ne kadar kendi bünyesinde denizcilik politika ve mevzuat çalışmalarını yoğun bir şekilde yürütmekte olsa da IMO (International Maritime Organization - Uluslararası Denizcilik Örgütü), ILO (International Labor Organization - Uluslararası Çalışma Örgütü) ve WTO(World Trade Organization-Dünya Ticaret Örgütü) ile olan ilişkilerini de geliştirmeyi ihmal etmemektedir.

1.2.5. Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı

Kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı; Avrupa Birliği'ne üye ülkeler ile Akdeniz, Karadeniz ve Baltık Denizi'ne kıyısı olan devletler ve Avrupa Ekonomik Alanı'na üye olan Norveç ve İzlanda arasında yapılan denizyolu taşımacılığını kapsamaktadır.

Avrupa Birliği ülkelerinin dış ticaretinin %90'ının denizyolu ile gerçekleştirilmesine ek olarak, AB ülkeleri arasında ton-mil bazında taşımaların %45'i denizyolu ile yapılmaktadır. Avrupa Birliği'nin idari sınırların kaldırılması, liman hizmetlerinin geliştirilmesi ve çevreci

yaklaşımlar, TEN (Trans-European Networks - Trans Avrupa Ağları) ağları gibi yaklaşımlar vasıtası ile Kısa Mesafeli Denizyolu taşımacılığına olan ilginin artması beklenmektedir.

1.2.6. Araştırma Ve İnovasyon

Gelişmekte olan ülkelerin güçlü uluslararası rekabeti Avrupa'nın küresel pazardaki payını ciddi oranda etkilemiştir. Bu nedenle Avrupa Birliği, yeni gemi tasarımı ve donanımları ile denizyolu taşımacılığının güvenlik ve ekolojik çerçevesini, taşımacılık zincirinin lojistik sistemini ve izleme araçları ile telekomünikasyon sistemini geliştirmek için arge politikasını geliştirmeyi hedeflemektedir.

2. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI POLİTİKALARININ TÜRKİYE'YE YANSIMALARI

2.1. Türk Denizyolu Taşımacılığına Genel Bakış

Türkiye Avrupa ve Asya'nın kesiştiği noktada yer almaktadır. Ülkemiz, coğrafi konumu itibarıyla doğal bir kavşak noktası olup yolcu ve yük taşımacılığında çok çeşitlilik gösteren bir ulaştırma potansiyeline sahiptir. Türkiye Doğu-Batı arasındaki 600 Milyar dolarlık mal hareketinin geçiş noktasında yer almakta olup bu durum önemli derecede kargo taşımacılığı yapmasına imkân sağlamaktadır. Türk boğazları Karadeniz'den Akdeniz'e ulaşımın sağlanabileceği tek su yoludur. Türkiye bu avantajlı konumu itibarıyla denizyolu bağlantılı aktarma/transit yükleri limanlarına çekebilecek potansiyele sahiptir (İncaz S. ve Alkan A.D. 2005).

Kıyı şeridinin uzunluğu 8 bin 400 km olan Türkiye, dış ticaret taşımacılığının %87,6'sını denizyolu ile yapılmış olması limanlarımızın önemini giderek artırmaktadır. Mevcut durumda kıyılarımız boyunca hizmet veren 182 adet liman tesisi bulunmakta olup 2018 yılı hedefleri kapsamında yeni limanlarda yapım aşamasındadır. Türkiye'deki limanlar genellikle belirli sanayi tesislerine hizmet veren parmak iskele formunda olup belli yük türünde uzmanlaşmış münhasır liman ve terminal işletmeciliği gelişim sürecindedir.

Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'de de uluslararası ticaretin çok büyük bir bölümü ton-km maliyeti en ucuz taşıma türü olan denizyolu ile gerçekleşmektedir. Günümüzde dış ticaret taşımacılığının %87,6'sı en ucuz ve ekonomik taşıma sistemi deniz yolu ile yapılmasına karşın, kabotaj taşımacılığın % 92'si karayolu ile yapılmaktadır. Bu dengesiz ve pahalı oluşum sık sık gündeme getirilmesine ve düzeltilmesi konusunda olumlu izlenimler verilmesine karşın, durum değişmemekte, hatta daha kötüye gitmektedir. Nitekim son on yıllık dönemde ulaştırma yatırımları içinde denizyolu payının ortalama % 3,6 oranında olması bu durumu çok açık bir şekilde göstermektedir (Deniz Ticaret Odası, 2015).

Türkiye 1960 yılından başlayan ve günümüzde devam eden denizcilik alanında geliştirdiği çeşitli politikalarla deniz yolu taşımacılığında önemli gelişmeler kaydetmiştir (Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, 2016).

1963-1967 yılları arasında kabul edilen birinci beş yıllık kalkınma planı hizmetlerin geliştirilmesi, fiyatların azaltılması gibi yöntemlerle uzak taşımaları deniz yolu ile yapmayı hedeflemiştir. Plan aynı zamanda uluslararası sularda yabancı bandıralı gemilerle rekabet edebilir bir deniz ticaret filosu yaratmayı hedeflenmiştir. Bu maksatla Türk ticaret filosunun yurtiçi kaynaklarla modernize edilmesi ve inşa edilmesi gibi hedefleri de benimsemiştir (İncaz S.,Kadioğlu M. ve Çoban S.,1997).

1968-1972 yılları arasını kapsayan ikinci beş yıllık kalkınma planı bütün taşımacılık alanlarını tek elden koordine etmeyi ve genel taşımacılık politikasını sergilemeyi amaçlamaktadır. Ayrıca gemi taleplerinin yurt içi üretimle karşılanması esas alınmıştır. Ancak, Türk ticaret filosunun genişletilmesi ve gençleştirilmesi amacıyla ve gemi inşa sanayimizin gelişmesini engellemek şartıyla kuru yük gemisi, büyük tanker ve özel tipteki deniz araçlarının ithalatı serbest bırakılmıştır.

1973-1977 yılları arasını kapsayan üçüncü beş yıllık kalkınma planı amacı Denizyollarında yük taşıma kapasitesinin ve dış yük taşımalarında Türk gemilerinin paylarının artırılması öngörülmüştür. Aynı zaman diliminde yakıt fiyatlarında dünya çapında sürekli bir artış yaşanmakta olduğu için plan ayrıca taşımacılıkta vergilendirme, tarife ve sübvansiyonlarda değişikliğe gitmeyi de hedeflemiştir.

1979-1983 yılları arasındaki dördüncü beş yıllık kalkınma planı yakıt fiyatlarındaki ani artış konusu üzerine odaklanmıştır. Yakıt tüketimini azaltmaya yönelik en elverişli taşımacılık sistemini kullanmak amaçlanmıştır. Bu amaçla Türk sanayisinin yük taşımalarının demiryolu ve denizyoluna kaydırılması hedeflenmiş ve denizyolu ulaşımının ulusal ulaşımındaki payını artırmayı amaçlayan politikalar benimsemiştir.

1985-1989 yılları arasındaki beşinci beş yıllık kalkınma planı hizmet yeterliliğinin, güvenlik ve verimlilik ile liman ve gemilerin kapasitesinin öneminin altını çizmiştir. Türkiye denizyolu taşımacılığından sağlanan döviz kazancının artmasını sağlamak için karayolu ulaşımının payında bir azalmayı da göze almıştır. Bu maksatla, Türk ticari filosunun dünya deniz ticaretinin gelişen yapısı ile uyumlu gemilerle donatılmasına özen gösterilmesi sağlanmıştır.

1989-1994 yıllarını kapsayan altıncı beş yıllık kalkınma planı amaçları arasında ülkenin artan dış borcu da dikkate alınarak ulaşımı geliştirmek, uluslararası ticareti kolaylaştırmak ve Avrupa Birliği ile entegrasyon kapsamında ulaştırma politikalarını uyumlaştırma öne çıkmıştır. Bu kapsamda ilk çalışmalarından biri olan özelleştirme başarı ile sonuçlandırılmıştır. Ayrıca deniz ticaret filosunun uluslararası teknolojik gelişmelere uygun gemilerin inşası ve ithali yoluyla genişletilmesi öngörülmüştür.

1996-2000 yılları arasındaki yedinci beş yıllık kalkınma planının amacı verimliliği artırmak için çevre dostu ulaşım altyapısını geliştirmek ve otonom bir yapı altında limanların özelleştirilmesi fikrini geliştirmektir. Bunun yanında Dünya deniz taşımacılığından alınan payı daha yüksek seviyelere taşımak hedeflenmiştir.

2001-2005 yılları arasındaki sekizinci beş yıllık kalkınma planı 21. yüzyılın başlarında taşımacılığın tanımında çeşitlilik ve bu çeşitliliğin birleştirilmesi eğilimi gözlemlenmeye başlanmıştır. Plan ile 2000’de tamamlanan “Ulusal Limanlar Master Planı” çerçevesinde Türkiye’yi deniz ulaşımında transit merkez haline dönüştürmek için Türk limanlarının geliştirilmesi, modernize edilmesi ve kapasitesinin artırılması hedeflenmiştir. Bu maksatla kabotaj taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerine liman hizmetleri ve yakıt konusunda destek verilmesi için gerekli önlemlerin alınması, olası AB rekabetine hazırlıklı olmak üzere koster filosunun güçlendirilmesi hedeflenmiştir.

2007-2013 yılları arasındaki dokuzuncu beş yıllık kalkınma planı Türkiye’nin komşularına, öncelikli olarak da Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan gibi eski Sovyet Cumhuriyetlerine odaklanmıştır. Bu ülkeler ile artan ticaret sebebi ile Türkiye bu devletlerle ilişkilerinde denizcilik boyutuna ağırlık vererek ilişkilerini sürdürmeye çalışmıştır. Bu maksatla bu ülkelerin ürünlerini Hazar Denizi vasıtası ile Bakü/Azerbaycan’a oradan da RORO hattı ile Karadeniz ve Akdeniz’e taşımayı hedeflemiştir. Amaç Karadeniz’deki Türk limanlarının geliştirilmek, limanlara yatırımın sağlamak ve denizyolu taşımacılığını daha güvenli hale getirmektir.

Ayrıca demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınmasını özendirmek için çeşitli politikalar yürütülmüştür (Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı, 2011).

2014 – 2018 yıllarını kapsayan onuncu beş yıllık kalkınma planı ise yabancı bayraktaki Türk gemilerinin Türk Bayrağı çekmesi için teşvik edilmesi hedeflenmiştir. Paris Memorandumunda beyaz bayrağa geçilmiş, bayrak, liman ve kıyı devleti denetiminde önemli gelişmeler sağlanmış, Otomatik Tanımlama Sistemi uygulamaya konulmuştur. Böylece deniz emniyeti konusunda önemli bir gelişme sağlanmıştır. Gemi inşa sanayi teşvik edilerek Türk Koster Filosunun yenilenmesi ve son teknolojinin kullanılması sağlanmıştır. Gerekli tedbirler alınarak yeni liman inşa projeleri, kapasite arttırıcı genişleme projeleri ve yatırım süreci devlet tarafından sürdürülen Mersin, Çandarlı ve Filyos limanlarının tamamlanarak hizmete girmesi hedeflenmektedir (Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, 2012).

2.2. Avrupa Birliğinin Stratejik Hedefleri Doğrultusunda Türk Deniz Taşımacılığındaki Son Gelişmeler

Avrupa Birliği'nin taşımacılık politikası temel olarak; emniyetli, güvenli, verimli ve çevre dostu taşıma hizmetlerini teşvik ederek iç pazarın işleyişinin geliştirilmesini amaçlamaktadır. Denizyolu taşımacılığında 2000'li yıllardan itibaren özellikle ERIKA ve PRESTIGE kazalarının da etkisi ile deniz emniyeti konusu öncelikli gündem maddesi haline gelmiştir. Bu nedenle denizyolu emniyetine ilişkin mevzuat paketleri gözden geçirilerek kabul edilmiştir. Bu emniyet paketleri; Bayrak devleti ve liman devleti kuralları, klas kuruluşları, kaza inceleme, taşıyıcının sorumlulukları, sigorta ve trafik izleme konularını düzenlemektedir (Çalık S.,2008).

AB uyum sürecinde Türkiye deniz taşımacılığı alanında pek çok uluslararası sözleşmeye taraf olmuştur. Avrupa Birliği'ne uyum sürecinde denizyolu taşımacılığı mevzuatı kapsamında, piyasanın düzenlenmesi ve haksız rekabetin önlenmesi, devlet destekleri, denizyolu emniyeti ve güvenliği, çalışma şartları ve deniz çevresinin korunması konularında düzenlenmeye gidilmiştir (Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, 2016).

Denizyolu taşımacılığında ülkemiz filosunun iyileştirilmesi çalışmaları yürütülmekte olup, bunun sonucu olarak önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Türk bayraklı gemilerin, liman devleti kontrolüne ilişkin Paris Mutabakat Zaptı kapsamında yüksek riskli Kara Liste'den düşük riskli Beyaz Liste'ye çıkması deniz emniyetine ilişkin gelişmelerin önemli bir göstergesidir (Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı, 2013).

Yapılan bir diğer yenilik 2005 yılında Kısa Mesafe Denizyolu Tanıtım Merkezi (KMDYTM), Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) çatısı altında kurulmuştur. KMDYT Merkezi Avrupa Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı Ağı'nın üyesidir. KMDYTM'nin ana amacı, çevre dostu ve ekonomik bir taşıma metodu olan Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı kanalı ile Türk Denizciliğine ve ülke ekonomisine katkı sağlamaktır (Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı, 2014).

Deniz gözetimi, deniz güvenliği ve emniyetinin ayrılmaz bir parçasıdır. Ülkemiz AB'nin deniz gözetimine ilişkin çalışmalarına katılmak için 2005 yılından beri AB'nin Uzun Mesafeli Tanıma Sistemi Veri Merkezi (Long-Range Identification and Tracking Data Center), Otomatik Tanıma Sistemi (Association for Information Systems) ve Akdeniz Gemi Trafikini İzleme Sistemlerine (Vessel Traffic Management Information System) dahil olma niyetini beyan etmiştir. Bu kapsamda Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü uzun mesafeden gemilerin tanımlaması ve izlenmesi sistemini (LRIT) kurmuş ve Türkiye Ulusal LRIT Veri Merkezi, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Mobil Uydu Örgütü (International Mobile Satellite Organization) ile entegre olmuştur. Türkiye, kıyılarında tüm gemi trafiğinin izlenmesini sağlayacak sistem ve yazılımın yerli imkânlarla geliştirilip kullanılmaya başlanması için çalışmalarına devam etmektedir (İktisadi Kalkınma Vakfı, 2015) .

Taşımacılık ve iletişim sektörlerinde, çevreye daha fazla duyarlı yeşil bilişim uygulamalarının yaygınlaştırılması ve deniz limanlarının çevre hassasiyeti dikkate alınarak çevreci bir taşımacılık sistemine katkı sağlayacak ağaç dikim kampanyalarının hızlandırılması planlanmıştır (Özer D. ve Kişi H.,2011).

Ayrıca Avrupa Birliği ile açılan 14. fasıl kapsamında Türkiye'nin kurumsal kapasite ve denizyolu taşımacılığı güvenliği alanında uyumun artırılmasının gerektiğini vurgulamaktadır. Bu çerçevede, GKRY (Güney Kıbrıs Rum Yönetimi) bandıralı gemilere uygulanan kısıtlamalar devam ettiği müddetçe açılması planlanan yeni ulaştırma faslına devam edilmesinin güç olduğunu dile getirilmektedir. Türkiye tarafında ise, Avrupa Birliği Bakanlığı tarafından yayımlanan son ulusal Eylem Planı'nda, açık bir dille önümüzdeki yıllarda uyum sağlanması öngörülen Avrupa Birliği mevzuatından bahsedilmektedir. Söz konusu mevzuatın amacı, sözleşme ile her gemi adamına, emniyet standartları ile uyumlu ve korunaklı işyeri, adil çalışma şartları ile gemide yaşam ve çalışma koşullarını sağlamak olarak ön plana çıkıyor (Türkiye Cumhuriyeti Avrupa Birliği Bakanlığı, Eylül 2016).

İkinci mevzuatın kapsamında ise, Türkiye'nin karasuları, münhasır ekonomik bölge gibi deniz yetki alanlarında ve kıyılarımızı etkileyecek şekilde açık denizlerde olabilecek olası deniz kazalarından kaynaklanacak kirliliğe karşı müdahale kapasitesinin artırılmasını öngörülmektedir. Söz konusu mevzuatın 2017 yılında yürürlüğe konulması hedeflenmektedir (Onur E., 2006).

SONUÇ

Denizyolu taşımacılığı hem Avrupa Birliği hem de Türkiye için taşımacılık sektörünün vazgeçilmez hayati bir parçası olarak görülmektedir. Devletlerin yaptığı ticaretin büyük bölümünün deniz ticaret rotaları vasıtasıyla yapıldığı göz önünde bulundurulursa, deniz taşımacılığının güçlendirilmesinin stratejik öneme sahip olduğu görülmektedir. Avrupa Birliği 2018 hedefleri kapsamında denizyolu taşımacılığına ağırlık vermeye başlamış ve altyapı başta olmak üzere denizcilik sektöründeki etkisini artırmak için çalışmalara başlamıştır.

Türkiye 1962 yılından başlamak üzere beş yıllık kalkınma planlarını hayata geçirmiş, pek çok yenilik ve gelişme ile limanlarının konteyner kapasitesini artırmayı ve yenilerini de yerli kaynaklara öncelik vermek üzere inşa etmeyi planlamaktadır. Sahillerimiz ve karasularımız güvenlik sistemleriyle izlemeye alınmıştır. Hemen her alanda Avrupa Birliği müktesebatına uyum çalışmaları devam etmektedir.

Hâlihazırda Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üyelik başvurusu devam etmekte olup, yeni fasılların açılması beklenmektedir. Üyeliğe kabulün ne zaman olacağına dair kesin bir tarih yoktur. Fakat Türkiye, 1996 yılında AB ile Gümrük Birliği'ni gerçekleştirmiş, tek pazar uygulamasına katılmıştır (Kaya M.O. ve Kadioğlu M. 2007).

Türkiye Avrupa Birliği'ne tam üye olursa, "Brüksel Paketi" hükümlerince, Avrupa Birliği gemileri Türk sularında istediği gibi ticaret yapabilecektir. Böylece Türk bayraklı gemilerle yabancı bayraklı gemiler arasında hiç bir ayırım olmayacaktır. Türkiye bu durumda "Dış ticaret yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınması" gibi, teşvik edici ya da zorlayıcı yasaları kaldırmak durumunda kalacaktır. Böylece rekabete açılan dış ticaret taşımacılığında, Türk gemileri yeteri kadar hazır olmazsa pastadan aldığı pay düşecektir.

Ayrıca Türkiye Avrupa Birliği'ne kabul edilirse AB'nin kabul ettiği bütün uluslararası antlaşmaları kabul etmiş sayılacaktır. Bu da denizcilik ve istihdam alanında Türkiye'ye fazladan bir yük getirecektir.

Türkiye şu anki mevcut şartlar altında AB içinde yer alırsa zor rekabet şartları altında güç kaybedecektir. Bu nedenle, Türkiye'nin AB'ne tam katılımı sağlanmadan, denizcilik sektörünün dünya ülkeleriyle tam rekabetini engelleyen faktörleri ortadan kaldırılmalıdır. Bu tedbirlerin başında da insan gücü kaynaklarının geliştirilmesi, Türk deniz ticaret filosunun gençleştirilmesi ve deniz mevzuatının serbest rekabet şartlarında, Türkiye'nin çıkarlarını gözetleyici tarzda gözden geçirilmesi gelmektedir.

KAYNAKÇA

AKPINAR Ö.M. (2014) Avrupa Birliği Uzmanlık Tezi Türkiye Cumhuriyeti Denizcilik Müsteşarlığı (2009) Denizcilik Müsteşarlığı 2009-2013 Stratejik Plânı

ÇALIK S. (2008) Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye'nin Uyumu, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

DENİZ TİCARET ODASI (2015) 2014 Deniz Sektörü Raporu.

EUROPEAN COMMISSION (2016), European Strategies, Maritime Transport Strategies 2018, http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2018_maritime_transport_strategy_en, (Access date: September 12, 2016).

EUROPEAN COMMISSION (2016) European Commission Missions https://ec.europa.eu/info/index_en (Access date: January 21, 2016)

GÜLER N. (2004) Avrupa Birliği Deniz Ulaştırma Politikaları İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi.

İKTİSADİ KALKINMA VAKFI (2015) AB ve Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı Politikasının Karşılaştırmalı Analizi.

KARAHAN C.B. (2011) Avrupa Birliği Denizcilik Politikaları ve Tarihsel Olarak Denizcilik ile İlgili Geliştirilmiş Olan Hukuksal Mevzuat İstanbul Teknik Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü.

KAYA M.O. ve KADIOĞLU M. (2007) Avrupa Birliği'nin Denizcilik Politikaları. [http://www.marmaracografya.com/pdf/1.7-\(s.123-134\)doc.dr.metino.kaya-ars.gor.muhsinkadioglu-avrupabirliginindenizcilikpolitikolari.pdf](http://www.marmaracografya.com/pdf/1.7-(s.123-134)doc.dr.metino.kaya-ars.gor.muhsinkadioglu-avrupabirliginindenizcilikpolitikolari.pdf) (Erişim Tarihi: Kasım 5, 2016)

KUŞCU S. (2012) Avrupa Birliği, Avrasya Ulaştırma Politikaları ve Bölge Ekonomilerine Muhtemel Yansımaları, International Conference On Eurasian Economies. <http://avekon.org/papers/504.pdf> (Erişim Tarihi: Kasım 5, 2016)

ÖZEN C. (2007) Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Avrupa Denizcilik Politikaları Ve Türkiye'nin Uyum, (Yüksek Lisans Tezi) İstanbul Teknik Üniversitesi/Fen Bilimleri Enstitüsü.

ONUR E. (2006) Avrupa Topluluğu'nun Ortak Ulaştırma Politikası Ve Türkiye İçin Ulaştırma Faslında Katılım Müzakereleri Süreci, (Yüksek Lisans Tezi) Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

ÖZER D. ve KİŞİ H. (2011) Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye, *Denizcilik Fakültesi Dergisi*(Sayı 2)

İNCAZ S. ve ALKAN A.D. (2005) The Situation of the European Union in the Developing Perspective of the Turkish Maritime Transportation, 7th International Conference on Mediterranean Coastal Environment, Kuşadası.

İNCAZ S.,KADIOĞLU M. ve ÇOBAN S. (1997) Turkey's Maritime Policy During The Planned Economy Istanbul Technical University/Maritime Faculty, 8th International Congress on Maritime Technology, İstanbul

İNCAZ S. ve İNCAZ Ş.A. (2000) Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Türk Deniz Ticaretinin Durumu, Uluslar arası Ekonomi Kongresi, Ankara.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ AVRUPA BİRLİĞİ BAKANLIĞI (Eylül 2016), Fası 14 Taşımacılık Politikası, Avrupa Birliği'nin Taşımacılık Politikası, <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=79&l=1> (Erişim Tarihi: Eylül 25, 2016)

TÜRKİYE CUMHURİYETİ AVRUPA BİRLİĞİ BAKANLIĞI (Ekim 2016), Avrupa Birliğinin Kronolojisi, <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=105&l=1> (Erişim Tarihi: Ekim 12, 2016)

TÜRKİYE CUMHURİYETİ AVRUPA BİRLİĞİ BAKANLIĞI (Kasım 2016), Türkiye-AB İlişkilerinin Tarihçesi <http://www.ab.gov.tr/index.php?p=111&l=1> (Erişim Tarihi: Ekim 14, 2016).

TÜRKİYE CUMHURİYETİ DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI, Türkiye-AB İlişkileri (2016), Türkiye AB İlişkilerinde Temel Tarihler, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-ab-iliskilerine-genel-bakis.tr.mfa>, (Erişim tarihi: Ekim 12, 2016)

TÜRKİYE CUMHURİYETİ EKONOMİ BAKANLIĞI (2016) Türkiye-AB Ortaklık İlişkisinin Kurulması, Ankara Anlaşması ve Katma Protokol, http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disiliskiler/ab?_afLoop=168134810288760#!%40%40%3F_afLoop%3D168134810288760%26_adf.ctrl-state%3Dth0wimzlt_33 (Erişim Tarihi:Kasım 2, 2016)

TÜRKİYE CUMHURİYETİ KALKINMA BAKANLIĞI (2014) Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu 2023, (Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018), Ankara)

TÜRKİYE CUMHURİYETİ KALKINMA BAKANLIĞI (2016), Kalkınma Planları, <http://www.kalkinma.gov.tr/Pages/KalkinmaPlanlari.aspx>, (Erişim tarihi: May 12, 2016).

TÜRKİYE CUMHURİYETİ ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI (2011) Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Ankara.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI (2013) Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Şurası Sonuç Bildirgesi, Ankara.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ KALKINMA BAKANLIĞI (2012), Ulaştırma ve Trafik Güvenliği Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara.