

İK V DEĞERLENDİRME NOTU

AB VE TÜRKİYE'NİN DENİZ TAŞIMACILIĞI
POLİTİKASININ KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

Deniz SERVANTIE
İK V Uzman Yardımcısı

İKTİSADİ KALKINMA VAKFI



AB VE TÜRKİYE’NİN DENİZ TAŞIMACILIĞI POLİTİKASININ KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

Deniz SERVANTIE, İKV Uzman Yardımcısı



Giriş

Deniz taşımacılığı küresel taşımacılığın oldukça büyük bir bölümünü teşkil etmektedir.. Öyle ki, malların büyük çoğunluğu dünyaya, okyanuslardan taşınır. Antikçağlardan beri Akdeniz’de olduğu gibi deniz her zaman ticaretin artırılması için önemli bir alan olmuştur. Büyük güçler için deniz taşımacılığı ekonomik, kültürel ve jeopolitik açıdan yayılmaya hizmet eden bir anlam taşımıştır. Avrupalı ve diğer büyük güçler deniz vasıtası ile dünyanın büyük bölümlerini koloni haline getirmişlerdir. Günümüzde deniz, ticaretin genişleyen sınırlarını temsil eder. AB de, bir ekonomik ve siyasi aktör olarak, kurulduğundan beri deniz taşımacılığına büyük önem atfetmiştir. AB’nin dünya ticaretindeki önemli konumunu devam ettirmesi, 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. AB adayı olan Türkiye için de AB deniz taşımacılığı politikasını takip



etmek ve uyum sağlamak büyük önem arz etmektedir. Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olan Türkiye için deniz taşımacılığı önemini korumaktadır.

AB Denizyolu Taşımacılığı

Deniz taşımacılığı coğrafi konumu itibari ile Avrupa kıtasının varlığını sürdürmesi ve ekonomik refaha sahip olması için önemlidir. Öyle ki kıta, iki okyanus (Atlantik Okyanusu ve Kuzey Buz Denizi), çeşitli denizler (Akdeniz, Kuzey Denizi) ve içinden geçen pek çok nehir (Tuna, Ren) ile çevrilidir. Antik çağlardan beri Avrupalılar ticaret ve ulaşım için Pire (Piraeus, Yunanistan), Rotterdam (Hollanda) ve Hamburg (Almanya) gibi önemli limanları kullanmışlardır. Avrupa ticaretinin yüzde 75'i (ağırlık olarak) denizlerden taşınır.

Avrupa Kıtası, geçmişte dünya deniz ticaretine egemen olduktan sonra, bu ticarettten aldığı paydaki hızlı azalışın farkına vardı. Nitekim Avrupalı devletler son zamanlarda daha esnek kurallar, devlet yardımı ve ucuz işgücü ile desteklenen yabancı rakipleri ile karşı karşıya kalmaktalar. Aynı zamanda Avrupa 2008'den bu yana Avrupa ticaretini güçsüzleştiren çeşitli ekonomik krizler yaşamakta ve bunun neticesi olarak da açık denizde taşımacılık faaliyetlerini hızlandırmaktadır. 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 limanlarının sadece 3'ü (Hollanda'da Rotterdam, Almanya'da Hamburg ve Belçika'da Anvers) AB'de yer almaktadır¹.

Taşımacılığın verim ve kalitesi Avrupa ekonomisinin küresel düzeyde rekabeti, çok modelli Avrupa taşımacılık sisteminin gelişmesi, kalabalık alanların ve rotaların yoğunluğunun azaltılması ve ekolojik ayak izinin düşürülmesi için hayati önem arz etmektedir.

Bu kapsamda, Avrupa Komisyonu, 29 Ocak 2009'da "2018'e kadar AB'nin deniz politikası için stratejik amaçlar ve öneriler"² başlıklı bir bildiri sundu. Bildiri Avrupa deniz taşımacılığı ile ilgili iki temel konuya değinir:

- ✓ AB denizcilik endüstrisinde istihdamı ve sektörün değerini artırarak rekabeti artırmak;
- ✓ Sürdürülebilir ekonomik kalkınma için uygun maliyetli deniz taşımacılığı hizmeti ile sürdürülebilirliği artırmak.

2018 Deniz Taşımacılığı Stratejisi daha geniş AB politikalarının bir parçasıdır³: AB Entegre Deniz Politikası⁴ ve Sürdürülebilir hareketlilik için ulaştırma politikası: *Keep Europe Moving* olarak da bilinir⁵. Aşağıda da anlatıldığı gibi, altı farklı bölüme ayrılmıştır.

¹ World Shipping Council, <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

² Eur-Lex, Europa, COM (2009) 8 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:52009DC0008>

³ European Commission, *Maritime Transport Strategy 2018, 2012*, http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2018_maritime_transport_strategy_en.htm

⁴ COM(2007) 575, 10.10.2007.



Denizyolu Taşımacılığı Stratejisi 2018

✓ Taşımacılık eğilimleri & iş şartları

Daha önce de belirtildiği üzere Avrupa deniz sektörü, gelişmekte olan ülkelerin güçlü uluslararası rekabeti ve sürmekte olan krizden zarar görmektedir. Avrupa'nın küresel pazardaki payı ciddi bir düşüşe geçmiştir. AB rekabetçi ve istikrarlı bir çerçeve geliştirmeli (çevre ve inovasyon yatırımlarına izin vermek), deniz taşımacılığı politikası ve uluslararası deniz ticareti konularında rekabet kurallarını uyumlaştırmalı ve uluslararası deniz ticareti için eylem planı geliştirmeli.

✓ İnsan kaynağı

AB denizcilik alanında uzman açığına karşı savaşmayı hedeflemektedir. Bu; denizcilik mesleğinin değerini artırarak, eğitim merkezleri geliştirerek, işçi hareketliliğini teşvik ederek ve çalışma koşullarını iyileştirerek sektörün itibarını geliştirmeyi gerektirmektedir.

✓ Kaliteli Taşımacılık

Nakliyatın kalitesinin artırılması daha geniş ve kapsamlı bir güvenlik gerektirmektedir. AP tarafından 11 Mart 2009'da kabul edilen 3. Deniz paketi; güvenlik standardı altında kalan gemiler için sahipleri üzerindeki baskıyı artırmayı amaçlamaktadır⁶. Bu pakette aynı zamanda 2003'te kurulan EMSA'nın (Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı) yetkisini güçlendirme hedefi de vardır. AB, deniz taşıtlarının gözetimi için sınır ötesi bir sistem ve bilgi yönetim sistemi oluşturmayı amaçlamaktadır. Kaliteli denizyolu taşımacılığı, emisyonların azaltılması ve alternatif yakıtların ve ekolojik taşımacılığın teşvikisi açısından aynı zamanda çevreyi de kapsayan bir meseledir.

✓ Uluslararası sahne

AB; IMO⁷ (Uluslararası Denizcilik Örgütü), ILO (Uluslararası Çalışma Örgütü) ve WTO (Dünya Ticaret Örgütü) ile olan münasebetini artırmayı hedeflemektedir. AB ayrıca ortakları ile nakliyat güvenliğini geliştirmek için işbirliğini güçlendirme hedefi de taşımaktadır.

✓ Kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı

2009 Avrupa içi taşımacılığın %40'ına tekabül eden kısa mesafeli deniz taşımacılığının ileride artması beklenmektedir. AB; idari sınırların kaldırılması ("sınırsız Avrupa deniz taşımacılığı alanı"⁸), liman hizmetlerinin geliştirilmesi (adil rekabet, maliyet verimliliği vb.) ve ekolojik ayak izleri, TEN ağları (Trans Avrupa Ağları) gibi AB programlarının güçlendirilmesi vb. vasıtası ile Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığına⁹ olan ilgiyi artırmaya odaklanmaktadır.

⁵ COM (2006) 314, 22.6.2006.

⁶ European Commission, Third Maritime Safety Package, 2014,

http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/third_maritime_safety_package_en.htm

⁷ IMO website <http://www.imo.org/pages/home.aspx>

⁸ European Commission, Towards a European maritime transport space without barriers, 2011,

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/tr0014_en.htm

⁹ European Shortsea Network website <http://www.shortsea.info/>



✓ Araştırma ve inovasyon

Yeni gemi tasarımı ve donanımları ile denizyolu taşımacılığının güvenlik ve ekolojik çerçevesini, taşımacılık zincirinin lojistik sistemini ve izleme araçları ile telekomünikasyon sistemini geliştirmek için AB, AR&GE politikasını geliştirmeyi hedefliyor.

Lüksemburg'da Ulaştırma, Telekomünikasyon ve Enerji Konseyi gerçekleştirilirken 5 ve 6 Haziran 2015'te Konsey AB'nin 2018 Denizyolu Taşımacılığı Politikasının Orta vadeli İncelenmesi ve 2020¹⁰ Taslağı için vardığı sonuçları düzenledi. Bu kapsamda, AB'nin denizyolu taşımacılığını intermodellik prensibi ekseninde ve ticareti kolaylaştırma, AB'nin deniz teknolojilerindeki küresel liderliğini pekiştirmek hedefleri doğrultusunda geliştirmeyi planlamaktadır.

Türk Denizyolu Taşımacılığı

Türkiye Avrupa ve Asya'nın kesiştiği noktada yer almaktadır. Türkiye Avrupa, Orta Asya ve Orta Doğu ülkelerinin arasında yer alan coğrafi konumu sayesinde çok çeşitlilik gösteren bir ulaşım potansiyeline sahiptir. Türkiye'nin bu coğrafi konumu limanlarının Doğu ve Batı arasında önemli derecede kargo taşımacılığı yapmasına imkân sağlamaktadır. Avrupa ve Amerika'dan gelen kargolar transit olarak Karadeniz, Balkanlar, Orta Doğu ülkelere veya tersi istikametinde taşınmaktadır. Türk Boğazları Karadeniz'den Akdeniz'e ulaşımın sağlanabileceği tek suyoludur. Bu durum da kabotaj, transit ve uluslararası taşımacılık bakımından Türkiye'nin sahip olduğu büyük önemi gözler önüne sermektedir. Kıyı şeridinin uzunluğu 8 bin 400 km olan Türkiye, tarihi boyunca deniz sektörünün önemi ile dikkatleri üzerine çekmiştir.

Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye'de de uluslararası ticaretin çok büyük bir bölümü ton-km maliyeti en ucuz taşıma türü olan denizyolu ile gerçekleşmektedir. Dış ticaret taşımalarımızın son on yıllık ortalamasının yüzde 88,1 oranında denizyolu ile yapılmış olması limanlarımızın önemini giderek artırmaktadır. Günümüzde yurtiçi taşımacılık; yükte yüzde 92, yolcуда ise yüzde 95 karayolu payı ile dengesiz, pahalı ve sağlıksız bir yapıya dönüştüğü görülmektedir¹¹. Bu olumsuz gelişme 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 yüzde 2,4 oranında olması bu durumu çok açık bir şekilde göstermektedir. Diğer taraftan ise dış ticaret taşımalarımızın yüzde 87,6'sının en ucuz ve ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu ile yapılmasına karşın, kabotaj taşımaları yüzde 3,6 gibi çok düşük değerdedir¹².

¹⁰ Council of the European Union, Council conclusions on the Mid-Term Review of the EU's Maritime Transport Policy until 2018 and Outlook to 2020, 5 and 6 June 2014, <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/consultations/doc/2015-mts-review/council-conclusions-on-mid-term-review-of-eu-maritime-policy.pdf>

¹¹ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, *Ulaştırma Ana Plan Stratejisi*, 2010, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/Ana_Plan_Stratejisi/3-Rapor/20100518_171220_204_1_64.pdf

¹² A.g.e.



Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın denizcilik politikası aşağıda da sıralandığı üzere çeşitli amaçlar gütmektedir:

- ✓ Denizcilik sektörünü geliştirmek;
- ✓ Türkiye'nin denizcilik sektörü ve deniz ticaretinin payını artırmak;
- ✓ Uluslararası alanda Türkiye'nin hak ettiği yere gelmesini sağlamak;
- ✓ Gemi seyahati taşımacılığını geliştirmek;
- ✓ Yat limanlarının sayısını artırmak için yat turizmini geliştirmek;
- ✓ Türkiye'nin gemi yapımını geliştirmek;
- ✓ Türk denizlerinde ve boğazlarında güvenliği artırmak;
- ✓ Denizcilik sektörünü geliştirmek amacı ile AR&GE faaliyetlerini sürdürmek.

1960'dan bu yana Türkiye denizcilik sektörünün gelişmesi ve iyileşmesi için 5 yıllık kalkınma planları hazırlamıştır.

Birinci beş yıllık kalkınma planı (1963 -1967): Birinci plan hizmetlerin geliştirilmesi, fiyatların azaltılması gibi yöntemlerle denizcilik sektörünün kapasitesini güçlendirmeyi hedeflemiştir. Plan aynı zamanda transit ticaret için serbest bölgeler oluşturmayı ve Türk ticaret filosunun modernize edilmesi gibi hedefleri de benimsemiştir.

İkinci beş yıllık kalkınma planı (1968-1972): Plan bütün taşımacılık alanlarını tek elden koordine etmeyi ve genel taşımacılık politikasını sergilemeyi amaçlamaktadır. Ayrıca hükümet denizyolu taşımacılığı sektörünü yönetim, idare, teşkilat, planlama ve teknik açıdan modernize etmeyi amaçlamaktadır.

Üçüncü beş yıllık kalkınma planı (1973-1977): Hedefleri; plan ve proje çalışmaları yapmak, bazı Türk limanları ve filolarını genişletmekti. Aynı zaman diliminde yakıt fiyatlarında dünya çapında sürekli bir artış yaşanmakta olduğu için plan ayrıca taşımacılıkta vergilendirme, tarife ve sübvansiyonlarda (teşvikte) değişikliğe gitmeyi de hedeflemiştir.

Dördüncü beş yıllık kalkınma planı (1979-1983): Yakıt artışındaki ani artış Dördüncü Planın öncelikle yakıt sorununa odaklanmasına sebep olmuştur. Plan; dış kaynaklara olan bağımlılığı azaltmak için yakıt tüketimini azaltmaya yönelik en elverişli taşımacılık sistemini kullanmayı hedeflemiştir. Bu amaçla hükümet deniz ve demiryolu sektörlerinin önemini özellikle vurgulamış ve denizyolu ulaşımının ulusal ulaşımdaki payını artırmayı amaçlayan politikalar benimsemiştir.

Beşinci beş yıllık kalkınma planı (1985-1989): Plan hizmet yeterliliğinin, güvenlik ve verimlilik ile liman ve gemilerin kapasitesinin öneminin altını çizmiştir. Plan ayrıca turistik ve yerel ulaşım amacındaki yolcu gemilerinin geliştirilmesini de amaçlamıştır. Ve son olarak hükümet denizyolu ulaşımını desteklemek için karayolu ulaşımının payında bir azalmayı da göze almıştır.

Altıncı beş yıllık plan (1989-1994): Planın amaçları arasında; ülkenin artan dış borcunu da dikkate alarak ulaşımı geliştirmek, uluslararası ticareti kolaylaştırmak ve AB



ile entegrasyon kapsamında ulaştırma politikalarını uyumlaştırma öne çıkmıştır. Bu kapsamda ilk çalışmalardan biri olan özelleştirmede başarı ile sonuca ulaşılmıştır.

Yedinci beş yıllık plan (1996-2000): Planın amaçları; verimliliği artırmak için çevre dostu ulaşım altyapısını geliştirmek ve otonom bir yapı altında limanların özelleştirilmesi fikrini geliştirmektir.

Sekizinci beş yıllık plan (2001-2005): 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.

Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planı (2007-2013): Plan Türkiye'nin komşularına; öncelikli olarak da Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan gibi eski Sovyet Cumhuriyetlerine odaklanmıştır. Bu ölkeler ile artan ticaret sebebi ile Türkiye ilişkilerinde denizcilik boyutuna ağırlık vererek ilişkilerini sürdürmeye çalışmıştır. Kapsayıcı amaçların bir tanesi de bu ölkelerin ürünlerini Hazar Denizi vasıtası ile Bakü'ye (Azerbaycan) oradan da RO-RO hattı ile Karadeniz ve Akdeniz'e taşımasıdır. Ayrıca Trans-Asya yolu projesi de tasarlanmıştı. AB ve denize kıyısı olmayan Orta Asya Cumhuriyetleri arasında ticaret Ren-Main-Tuna ve Karadeniz, Marmara Denizi ve Boğazlar istikameti şeklinde yürütölmüştür. Amaç Karadeniz'deki Türk limanlarının geliştirilmek, limanlara yatırımın sağlamak ve denizyolu taşımacılığını daha güvenli hale getirmektir.

Onuncu beş yıllık kalkınma planı (2014 - 2018): Paris Memorandumu vasıtası ile liman ve kıyı devleti kontrolü alanlarında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Bu gelişmeler vesilesi beyaz bayrak Türkiye'ye verilmiştir. Ayrıca bu zaman diliminde deniz taşımacılığı kapsamında Türkiye Otomatik Tanımlama Sistemini uygulamaya koydu. Ek olarak Mersin'de Filyos Konteyner Limanı projesi tamamlandı ve Çandarlı limanı inşasına başlandı.

Türk Deniz Taşımacılığındaki Son Gelişmeler ve AB

2014 yılında yayımlanan son Türkiye İlerleme Raporu'nda Türkiye'nin fasılla ilgili son dönemlerde gerçekleştirdiği düzenlemelere ilişkin değerlendirmeler yer alıyor. Rapor, deniz taşımacılığına ilişkin, Türkiye'nin Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi'ne, Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi'ne ve Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmesi'ne taraf olduğu belirtilirken, 2014 yılında Türkiye'nin Uluslararası Denizcilik Teşkilatı'nın gönüllü denetiminin tamamlanmasından memnuniyet duyduğunun altı çizildi¹³. Ayrıca rapor, Türkiye'nin söz konusu sektör ile ilgili kısmen uyum sağladığını belirtirken, kurumsal

¹³ Avrupa Komisyonu, 2014 Türkiye İlerleme Raporu, 2014, http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/key_documents/2014/20141008-turkey-progress-report_en.pdf



kapasite ve denizyolu taşımacılığı güvenliği alanında uyumun artırılmasının gerektiğini vurgulamaktadır. Bu çerçevede rapor, GKRY bandıralı gemilere uygulanan kısıtlamalar devam ettiği müddetçe söz konusu Ulaştırma faslının açılmasının güç olduğunu dile getirmektedir¹⁴. Türkiye tarafında ise, AB Bakanlığı tarafından yayımlanan son Ulusal Eylem Planı'nda, açık bir dille önümüzdeki yıllarda uyum sağlanması öngörülen AB mevzuatından bahsedilmektedir. Bu çerçevede Eylem Planı, yeni çıkarılacak iki mevzuata dikkatleri çekmektedir: Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun ve Denizde Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğe Karşı Acil Mücadele Merkezlerinin Kurulması. Birinci mevzuatın kapsamında, Avrupa Armatörler Birliği ve Avrupa Ulaştırma Çalışanları Federasyonu'nun 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesine ilişkin 2009/13/AT sayılı AB Yönergenin uygulanması hedeflenmektedir¹⁵. Söz konusu mevzuatın amacı, sözleşme ile her gemi adamına, emniyet standartları ile uyumlu ve korunaklı işyeri, adil çalışma şartları ile gemide sayın yaşam ve çalışma koşullarını sağlamak olarak ön plana çıkıyor. Söz konusu mevzuatın 2015 yılının ikinci yarısında yürürlüğe konulması öngörülmektedir. 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 hedeflenmektedir¹⁶.

Sonuç

Sonuç olarak denizyolu taşımacılığı hem AB hem de Türkiye için taşımacılık politikalarının temel bir parçası olarak görülebilir. Devletlerin yaptığı ticaretin büyük bölümünün deniz rotasını izleyerek yapıldığı gerçeğine bakarak, deniz taşımacılığının güçlendirilmesi ve modernizasyonunun stratejik öneme sahip olduğu görülmektedir. AB 2018 Denizyolu Stratejisi'nin uygulanması ile de deniz taşımacılığının önemini göstermiş ve altyapısı ile denizcilik sektöründeki etkisini artırmak için çalışmalara başlamıştır. Türkiye'de beş yıllık kalkınma planları ile hayata geçirdiği pek çok yenilik ve gelişme ile limanlarının konteyner kapasitesini artırmayı ve yenilerini de inşa etmeyi planlamaktadır. Ayrıca ülkemiz denizciliğimizi işlevsel hale getirmek için; ulaştırma limanı, yat limanı, balıkçı barınakları inşa edilmiş, tek bölgeye sıkışan gemi inşa sektörü, kıyı şeritlerimize planlı bir şekilde yaygınlaştırılmıştır. Sahillerimiz ve karasularımız güvenlik sistemleriyle izlemeye alınmıştır. Hemen her alanda AB standartları yakalanmaya çalışılmaktadır.

Buna rağmen, hâlihazırda Türkiye'nin AB ile yürüttüğü üyelik müzakereleri çerçevesinde ulaştırma faslının açılmadığı görülmektedir. 2006 yılında tarama süreci sona eren Ulaştırma faslı, siyasi blokajlardan ötürü bir türlü açılmayan fasıllarda yerini almaktadır. Buna karşın Türkiye, güçlü bir kararlılık ve azimle ulaştırmaya ilişkin mevzuatını değiştirmekte, deniz taşımacılığında da yeni mevzuatı yürürlüğe

¹⁴ A.g.e.

¹⁵ T.C. AB Bakanlığı, *Avrupa Birliği'ne Katılım İçin Ulusal Eylem Planı: II. Aşama Haziran 2015 – Haziran 2019*, 2014.

¹⁶ A.g.e.



geçirmektedir. 2014 ikinci yarısında yürürlüğe giren Türkiye Kombine Taşımacılık Strateji Belgesi bu alanda oldukça önemli bir adım olarak görülmektedir.

Orta Asya ve Orta Doğu arasında yer alan coğrafi konumu sebebi ile de Türkiye lojistik ve enerji politikasında Türkiye'yi transit geçişin merkezi haline getirmeyi amaç olarak yerleştirmiştir. Ülkemiz konumunu etkin bir şekilde kullanırsa deniz yolu taşımacılığında gelecek 10 yılda çok önemli bir konuma gelebilecek potansiyele sahiptir.

