

Doc.: GA33/EC32/REP/09/tr

RAPOR*

“KEİ Üye Devletlerinde Deniz Taşımacılığının Gelişimi: Sorunlar ve Perspektifler”

Raportör: Sn. Reşat DOĞRU (Türkiye)

* *Ekonomi, Ticaret, Teknoloji ve Çevre İşleri Komisyonu'nun 18 Mart 2009'da Belgrad'da gerçekleştirilen Otuz İkinci Toplantısı'nda müzakere edilen, onaylanan ve 12 Haziran 2009'da Bükreş'te gerçekleştirilen Otuz Üçüncü Genel Kurul'da kabul edilen Metin.*

I. GİRİŞ

1. KEİ Bölgesi'nin Karadeniz, Azak Denizi, Hazar Denizi, Akdeniz, Ege Denizi, Adriyatik Denizi ve Marmara Denizi havzaları gibi geniş denizcilik alanlarını içinde barındıran coğrafi konumundan dolayı bu bölgede deniz taşımacılığının geliştirilmesi hayati önem taşımaktadır. Deniz taşımacılığındaki bağlantılar, öteden beri bölgenin ekonomisinde önemli bir rol oynamanın yanı sıra bölgede sosyal uyumun sağlanmasına da katkıda bulunmuştur. Karadeniz bölgesindeki taşımacılık altyapısının geliştirilmeye devam edilmesi, Asya ile Avrupa arasında doğal taşımacılık koridoru olan bölgenin gelecekteki rolü için stratejik açıdan önemli birtakım etkenlerin varlığını gerektirmektedir.
2. Türkiye Delegasyonu'nun teklifi üzerine, KEİPA Ekonomi, Ticaret, Teknoloji ve Çevre İşleri Komisyonu "*KEİ Üye Devletlerinde Deniz Taşımacılığının Gelişimi: Sorunlar ve Perspektifler*" konusunu ele almaya karar vermiştir.
3. Deniz taşımacılığı ve altyapısı konusu daha önce KEİPA tarafından ele alınmıştır. Asamble, 1996'da 13/1996 sayılı "KEİ Üye Devletleri Arasında Taşımacılıkta İşbirliği" başlıklı ve "özellikle denizyolu taşımacılığı alanında özel projelerin uygulanması için özel sektörün ilgisini harekete geçirme" çağrısında bulunan Tavsiye Kararı'nı kabul etmiştir. 29/1998 sayılı "Avrupa'da Taşımacılık Teknolojisi ve Entegrasyonu" başlıklı Tavsiye Kararında Asamble, "birden çok taşımacılık türünün kullanılması ilkesine uygun olarak KEİ üye devletlerinin şebekeleri arasında modern bir taşımacılık şebekesinin kuruluşunun hızlandırılması için" çağrıda bulunmaktadır. 84/2005 sayılı "Karadeniz Bölgesinde Ulaşım Altyapısının Geliştirilmesi" başlıklı Tavsiye Kararında ise KEİPA, "enerji kaynaklarının güvenli şekilde taşınması dahil olmak üzere, bölgedeki ulusal güvenlik kapsamında, çeşitli ulaşım yöntemlerinin emniyeti konusundaki koordinasyon faaliyetlerine destek vermek" çağrıda bulunmaktadır.
4. Raportör, Azerbaycan, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya ve Türkiye'ye Rapordaki katkıları adına minnettardır ve taslak raporun hazırlanmasındaki yardımları ve sağladığı doğru ve kapsamlı bilgilerden dolayı Karadeniz ve Azak Denizi Limanları Derneği'ne (BASPA) özellikle teşekkür etmektedir. Ayrıca, Rapor, bu konuyla ilgili olarak gerçekleştirilen çeşitli konferansların bildirimlerine, analitik rapora ve çalışmalara, KEİ ve ilgili organlarının resmi belgelerine ve diğer uluslararası örgütlerin belgelerine dayanarak hazırlanmıştır.

II. KARADENİZ BÖLGESİNDE DENİZ TAŞIMACILIĞI: EĞİLİMLER VE GELİŞMELER

5. Başta Asya-Pasifik ülkeleri olmak üzere, dünyanın birçok ülkesinde meydana gelen hızlı ekonomik gelişmeler kıtalar arası ticaretin büyümesini ve ticari bağlantıların gelişmesini hızlandırmıştır. Bu eğilim, okyanuslarda nispeten yeni taşımacılık yöntemlerinin ortaya çıkması dahil, deniz taşımacılığının son derece dinamik bir şekilde gelişmesine neden olmuştur. Bu süreçler sayesinde, Karadeniz bölgesi dünya ticaretindeki ağırlığını artırmış ve bölgede deniz taşımacılığı sisteminde ciddi değişiklikler meydana gelmiştir. Pratikte, Karadeniz bölgesi, bölge ülkelerini diğer kıtalardaki gelişmiş ülkelerle bağlayarak, uzak mesafe okyanus taşımacılığında başlangıç ve bitiş noktası olarak işlev görmektedir.

6. Mevcut finansal ve ekonomik kriz başlamadan önce, Avrupa ve Asya arasındaki ticaret hacmi yılda %25-30 oranında artış kaydetmekteydi. Karadeniz ülkelerindeki ekonomilerin yeniden yapılandırılması ve dış ticaretin gelişmesi Karadeniz’de bölgesel bir taşımacılık sisteminin düzenlenmesi ve gelişmesine büyük ivme kazandırmıştır. 1990’lı yıllarda yaşanan durgunluğun ardından bölgesel trafik hızla gelişmeye başlamış ve yeni öncelikler ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla, Bulgaristan, Gürcistan, Rusya, Romanya ve Ukrayna’nın toplam kargo hacmi son yedi yılda (2000 ile 2007 kıyaslandığında) iki katına çıkmıştır. Kargo hacmi Rusya limanlarında %94, Ukrayna limanlarında %76 ve Romanya limanlarında %74 oranında artmıştır.
7. Bununla beraber, Karadeniz hatlarında çeşitli taşımacılık türlerinin kullanılması bölgede giderek önem kazanmaktadır. Bu süreçte, deniz limanları karasal taşımacılık hatlarını deniz hatlarıyla birleştirmede temel bir rol oynamaktadır. Günümüzün küreselleşmiş dünyasında, Karadeniz bölgesindeki limanların rolü bölge ülkelerini birleştiren rotalar için taşımacılık kapısı olmakla sınırlı değildir. Karadeniz bölgesindeki limanlar Asya-Pasifik bölgesi ile Avrupa arasındaki ticaret hacmine de hizmet etmektedir. Bunun sonucunda, ticari akış hacmindeki artışın arka planında olan kargo dolaşımı ve sevkiyatı bölgedeki bütün ülkeler için öncelik haline gelmektedir. Denizcilik altyapısı, filoların yenilenmesi, deniz limanlarındaki hizmetlerin kalitesi, liman hizmetlerine piyasaların erişimi, uluslararası çevre standartlarına uyum ve deniz limanlarına ilişkin mevzuat ve yönetmeliklerin iyileştirilmesi gibi çeşitli konu ve gereksinimler ön plana çıkmaktadır.
8. Aynı zamanda, finansal ve ekonomik kriz halihazırda ticaret hacmini, dolayısıyla da kargo trafiği hacmini etkilemektedir ve etkilemeye de devam edecektir. Buna rağmen, krizin geçici bir olgu olduğu gerçeğinden hareketle, öncelikli olarak deniz taşımacılığını küresel taşımacılık ağının bir parçası haline getirmek ve Karadeniz bölgesindeki taşımacılık sisteminin entegrasyonunu başarıyla sürdürmek için şart olan ortak eğilimleri tespit etmek, nitelikli tahminlerde bulunmak, düzenlemeler yapmak ve bunları hayata geçirmekle beraber Karadeniz hattında ve kıtalar arası trafiği en üst düzeyde ve en hızlı şekilde geliştirmeye yardımcı olan ülkelerin çıkarlarını gözetmeye yönelik tedbirler almak büyük önem taşımaktadır.
9. Denize kıyısı olmayan ülkeler dahil olmak üzere, KEİ ülkelerinin çoğunda deniz taşımacılığı Akdenize ve okyanus taşımacılığına, yani kıtalar arası ticaret bağlantılarına ulaşabilmektedir.
10. Kuzey Denizini Avrupa’nın geri kalanıyla birleştiren Tuna Nehri’nin Karadeniz bölgesinde stratejik bir rol oynadığının vurgulanması gereklidir. Bulgaristan, Moldova, Romanya, Sırbistan ve Ukrayna olmak üzere, KEİ üye devletlerinin bazıları için Tuna Nehri ana arter olarak işlev görmektedir. Bu işlevin boyutu, nehir üzerindeki limanların kapasiteleri ve Karadenizle olan mevcut bağlantıların gelişmişliği ile orantılıdır. Bu bağlantıların bir kısmı, Balkanlarda çıkan çatışmaların sonucunda kaybedilmiştir.
11. Taşımacılık sistemi ve deniz taşımacılığının gelişmesi bölgedeki çevre sorunlarının çözülmesine de bağlıdır. Bölge ülkelerinde sanayinin gelişmesi, şehirlerin büyümesi ve dinlence alanlarının genişlemesiyle birlikte, taşımacılık alanının geliştirilmesi ve

Karadeniz deniz taşımacılığı şebekesinin düzenlenmesine yönelik faaliyetlerdeki ekolojik hususlar, temel konular arasındaki yerini almıştır.

12. Azak Denizinden Kerç boğazı aracılığıyla gelen akıntı dahil, bütün nehirlerdeki toplanma alanları ve su toplama alanlarındaki mevcut kirlilik kaynakları dikkate alındığında, KEİ bölgesinin su kaynakları uluslar ötesi, hatta, kıtalar ötesi özellik taşıdığından Karadeniz'in çevresel durumu öncelikli bir konudur. Bu yöndeki kilit çözüm mekanizmaları arasında 1992 yılında kabul edilen, Karadeniz'de kirliliğe ilişkin tahminler içeren Bükreş Sözleşmesi sayılabilir.

III. KARADENİZ BÖLGESİNDEKİ DENİZ LİMANLARI: GELİŞİM VE POTANSİYEL.

13. Karadeniz bölgesindeki deniz limanları karasal taşımacılık koridorlarını deniz hatlarıyla birleştirerek kilit bir rol oynamaktadır. Pratikte, Karadeniz bölgesindeki bütün limanlar çeşitli taşımacılık türlerinin kullanılmaya devam etmesinde rol oynamaktadır. Bu bağlamda, Birleşmiş Milletler'in Avrupa ve Avrupa Birliği Ekonomi Komisyonu tarafından başarıyla geliştirilen deniz otoyolları kavramına hayati bir rol düşmektedir.
14. Genel olarak, son yirmi yıldır, Karadeniz bölgesindeki deniz limanları, artan kargo trafiğiyle başa çıkabilmenin yanı sıra tesislerini ciddi anlamda geliştirmiş, yeni tesisler inşa etmiş, mevcut tesisleri yeniden yapılandırmış ve, belli bir ölçüye kadar, teknolojilerini yükseltmiş ve kargo işlemlerinde kullanılan teknikleri iyileştirmiştir.
15. Liman tesislerinin geliştirilmesi ve taşımacılığa yönelik nispi talep bağlamında, Karadeniz bölgesindeki limanların temel sorunları konteyner terminallerin kargo yükleme ve boşaltma kapasitesini arttırmak, Ro-Ro gemilerine hizmet veren tesisler oluşturmak, dökme yük için yüksek verimli terminaller oluşturmak ve çevreyi ve insan sağlığını gerekli düzeyde korumaktır. Bu sorunlar genelde liman ve terminal yetkilileri ile taşımacılık ve deniz taşımacılığında sorumlu devlet kurumlarının kontrolindedir. Bu sorunların çözümü için kamu ve özel sektör kaynakları ile uzun vadeli düşük faizli krediler kullanılmaktadır.
16. Bölgedeki limanların büyük çoğunluğunda altyapının geliştirilmesi ve kargo yükleme boşaltma hizmetlerindeki teknik düzeyin artırılması için acilen yatırıma ihtiyaç duyulduğu dikkate alındığında, en dinamik şekilde gelişmiş olan kargo akışlarının (başta konteynerler olmak üzere) ıslah edilmesi ve limanlardaki Kamu-Özel Sektör Ortaklığı ilkelerinin iyileştirilmesi bu dönemde özellikle önem taşımaktadır. Malum koşullar yüzünden, Karadeniz bölgesi ülkelerinin çoğunda taşımacılık sektörünün bu alanda yeterli tecrübesi bulunmamaktadır. Bazı ülkelerde mevzuat arasındaki uyumsuzluklar dünyadaki en iyi uygulamaların ve Birleşmiş Milletlerin tavsiye kararlarının benimsenmesi önünde engel oluşturmaktadır. Öte yandan, limanların önündeki gelecek fırsatlar ve bölgesel taşımacılık şebekesinin artan ihtiyaçları karşılayabilme oranları bu konunun ivedilikle ve optimum şekilde çözülmesine bağlıdır.
17. Liman faaliyetleri açısından bir diğer önemli etken, gümrükten malların çekildiği ve insanların sınırdan giriş yaptığı, devlet tarafından işletilen limanlardaki organizasyon yapısı ve işletmedir. Bu konunun önemi, dolu konteynerlerin Amerika, Japonya veya

Avrupa'daki modern limanlara kıyasla 8-10 kat daha fazla bekletildiği gerçeğiyle teyit edilmektedir. Gecikme süresi genelde bir ayı, kimi zaman ise iki ayı aşmaktadır. Kargo taşıyan uluslararası kamyonlar limanda birkaç saat beklemek yerine günlerce, hatta bazen bir haftadan uzun süreyle limanda kalmaktadır. Bu bekleme, başta kargo sahipleri, satıcılar ve alıcılar olmak üzere, taşımacılık sürecinde yer alan bütün taraflar için ek masraflar ve yüzlerce milyon doların heba olması anlamına gelmektedir.

KARADENİZ VE AZAK DENİZİ

18. Bulgaristan'da 2, Gürcistan'da 2, Rusya'da 5, Türkiye'de 10 ve Ukrayna'da 17 tane liman olmak üzere Karadeniz ve Azak Denizinde 32'den fazla liman işletilmektedir. Bu limanlara, Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan'da nehir tipi gemilere hizmet veren 10 tane daha liman eşlik etmektedir. Karadeniz hattındaki farklı taşımacılık türleri için kullanılan başlıca limanlar Ukrayna'daki İlyiçevsk, Odesa, İzmail, Nikolayev, Kerson, Mariupol, Berdiansk ve Kerç, Romanya'da Köstence, Bulgaristan'da Varna ve Burgaz, Rusya Federasyonu'nda Novorosisk ve Kafkaslar, Gürcistan'da Poti ve Batum ve Türkiye'de İstanbul, Derince, Zonguldak ve Samsun limanlarıdır. Hem konteynerler hem de feribot hatlarına hizmet veren kilit limanlar İlyiçevsk, Odessa, Köstence, Varna, İstanbul, Derince, Poti ve Batum limanlarıdır. 2007'de, en büyük 25 liman ve terminalin toplam kargo hacmi %9.2 oranında artarak 392 milyon tonu aşmıştır.
19. Karadeniz'deki en büyük limanlar Novorosisk (kargo hacmi: 81,633 milyon ton), Köstence (61,837 milyon ton), Odesa (34,562 milyon ton), Yuzni (21,698 milyon ton), İliçevsk (18,904 milyon ton) ve Mariupol'dur (12,620 milyon ton). (*Bakınız Ek I*)
20. Öncelikle, konteyner taşımacılığındaki aşırı dinamik gelişmeden söz etmek gereklidir. Dünya konteyner taşımacılığındaki %9-10'luk artış dikkate alındığında, Karadeniz'de son yedi yıldaki konteyner taşımacılığı hızla büyüyerek yılda %35-40 oranında bir artış yakalamıştır. 2006'da, Karadeniz limanlarındaki (Türkiye'deki limanlar hariç) konteyner hacmi 2,2 milyon TEU* üzerine çıkmış, 2007'de ise 3,1 milyon TEU sınırını aşmıştır. Konteyner taşımacılığında en yoğun artış Rusya (%51), Ukrayna (%46) ve Gürcistan'daki (%45) terminallerde görülmüştür.
21. Halihazırda, Romanya'daki Köstence limanı konteyner hacmi açısından liderliği elinde bulundurmaktadır. Köstence limanı, yılda 100 milyon ton kargo yükleme ve boşaltma kapasitesi ve 156 palamar yeriyle (140'ı faaliyette) hem bir deniz limanı hem de nehir limanıdır. Her gün, kargo yüklemek veya boşaltmak veya işlemler için bekleyen 220'den fazla nehir gemisi limanda bulunmaktadır. Limanın Tuna Nehri ile bağlantısı Tuna-Karadeniz kanalıyla sağlanmaktadır. Bu bağlantı, Köstence limanının en güçlü yanlarından bir tanesini oluşturmaktadır. Tuna Nehri, en avantajlı taşımacılık hatlarından bir tanesidir ve Avrupa'daki yoğun demiryolu ve karayolu taşımacılığına etkin bir alternatiftir. 2007'de, Köstence limanı toplam 57,784 milyon tonluk kargo trafiği ve 1 milyondan fazla TEU ile Avrupa'daki en işlek dokuzuncu liman olmuştur. Liman, 18,5 metreye ulaşan

* *Twenty-foot Equivalent Unit* (20 kademlik bir konteynere eşdeğer hacim), konteyner gemileri ve konteyner terminallerinin kapasitesini tanımlamak için kesin olmayan bir kargo kapasite birimidir.

derin suları ve Tuna Nehri'ne bağlanan doğal konumundan dolayı Karadeniz'deki ve Asya ile Karadeniz arasındaki bütün doğrudan hatlardaki başlıca konteyner merkezidir.

22. Günümüzdeki en önemli sorunlardan bir tanesi, hızlı bir artış gösteren konteyner kargo trafiğine karşılık limanların konteyner kapasitelerinin yetersiz olmasıdır. Bu bağlamda, liman kapasiteleri yoğun biçimde arttırılmaktadır. Odesa ve Yuzni limanlarında yeni terminaller inşa edilmekte ve İliçevsk limanında hem mevcut terminaller yeniden yapılandırılmakta hem de iki yeni tesis kurulmaktadır. Poti limanında da konteyner trafiği hızla artmaktadır. Batum limanındaki terminal iyileştirilerek faaliyete geçmiştir. Novorosisk'teki konteyner terminaleri genişletilmiş ve yeni tesislerle donatılmıştır. Burgaz ve Varna limanlarında iki güçlü terminalin inşaat hazırlıklarına başlanmıştır. Köstence limanında ise yeni bir konteyner terminalinin inşa edilmesi planlanmaktadır. Trans-Karadeniz hatlarına besleyici ulaşımın sağlanmasından başka, trans-okyanus hatlarına hizmet sağlayan planlanmış projelerin gerçekleştirilmesi dünya çapındaki konteyner operatörlerinin ilgisini çekmeyi başarmıştır.
23. Ukrayna, ihracat-ithalat ve transit kargo akışları açısından çok önemli olan ve "Büyük Odeasa" olarak adlandırılan üç tane limana (İliçevsk, Odesa ve Yuzni) sahiptir. Geçen yılki kargo hacmi 75 milyon tonu aşmıştır. Genelde, Karadeniz hattından geçen kargoların %40'ından fazlasına Ukrayna'daki 17 liman hizmet ederken, "Büyük Odeasa" dahilindeki limanlar Ukrayna'daki limanların kargo hacminin yarısından fazlasına hizmet vermektedir. Bu kompleks Ukrayna'nın ana kapısı olmanın yanı sıra Baltık Denizi ile Karadeniz arasındaki taşımacılık koridorunu oluşturması açısından önem taşımaktadır. İliçevsk limanı (Ukrayna), genel yük aktarmada Karadeniz'deki en büyük limanlardan bir tanesidir. 2007'de, İliçevsk'teki konteyner hacmi 532 bin TEU'ya ulaşmıştır. Limanda, yılda 1,1 milyon TEU'luk kapasiteye sahip konteyner terminali ile demiryolları ve arabalı vapurlara, tren vagonları, konteyner, kamyon, araba ve yolculara hizmet veren multimodal terminal başarıyla işlemektedir. Limanın gelişimi ve faaliyetlerini etkileyen temel etkenlerden bir tanesi limanın ana taşımacılık hatların birleştiği noktadaki kilit konumudur.
24. Azak Denizi sahilinde bulunan Mariupol limanı (2008'in ilk 9 ayında 12,620 milyon ton), Donbas gibi çok gelişmiş bir sanayi bölgesi için dış ticaret açısından ana kapı görevini gördüğü için çok önemli bir limandır. Azak Denizi'nin sığ suları ve kış aylarındaki seyir zorlukları dikkate alındığında, Mariupol limanı Donbas'ın dış ticareti ihtiyaçlarını karşılamanın yanı sıra, Kırım limanları, Odesa bölgesinin limanları, Nikolayev ve Kerson limanları ile birlikte Rusya'dan gelen kargo trafiğinin bir kısmına da hizmet edebilmektedir.
25. Dolayısıyla, Tuna Nehri'nin Karadeniz tarafındaki başlıca limanlarından bir tanesi İzmail limanıdır. İzmail limanının geçen yılki hacmi yaklaşık 7 milyon tona ulaşmıştır. Liman, hem konteyner gemilerine hem de düşük tonajlı feribotlara hizmet verebilmektedir.
26. Varna limanı, yılda 8 milyondan fazla kargo miktarıyla Bulgaristan'daki en büyük ve kapsamlı limandır. Modern teçhizatı, mükemmel taşımacılık bağlantıları, tren feribotu hizmetleri ve kavşak konumuyla liman kargo akışları için çok uygun bir limandır. Limanın modernize edilmesi, teknolojilerin geliştirilmesi ve çalışma koşullarının iyileştirilmesine yönelik sürekli yatırım politikası sayesinde liman, ard arda 6 yıldır hacmini yılda %10

oranında arttırmayı başarmıştır. Varna limanının 2020 için güncellenmiş genel planı 1999 yılında kabul edilmiştir. Başlıca inşaat, yeniden yapılandırma ve modernleştirme projeleri arasında Asparuhov köprüsü altındaki adada derin bir su konteyner terminali ve Ro-Ro terminali, Varna Gölü'nün kuzey sahilinde bir hububat terminali, iç liman depolama alanının güneyinde bir sıvı kimyasallar terminali, Batı Varna'da bir çimento ve klinker terminali kurulması ve Doğu Varna'daki yolcu ve Ro-Ro terminallerinin modernize edilmesi bulunmaktadır.

27. Türkiye'nin Karadeniz'de hızla gelişen limanlarının yanı sıra Marmara Denizi'ndeki limanları, Avrupa ile Batı ve Orta Asya ülkeleri arasındaki ticaret ve taşımacılığın gelişmesinde giderek daha önemli bir rol oynamaktadır. Erdemir limanı iki ana limandan oluşmaktadır ve liman operasyonlarının yanı sıra kılavuzluk ve çekme hizmetleri sunmaktadır. Farklı kapasitelerde 405 metrelik ve 350 metrelik iki tane boşaltma rıhtımı 200.000 DWT'ye kadar gemilere hizmet verebilmektedir. Ayrıca, farklı kapasitelerde 295, 300, 170 ve 150 metrelik genel kargo rıhtımları 60.000 DWT'ye kadar gemilere hizmet verebilmektedir. Bunun yanı sıra, uluslararası standartlara uygun Ro-Ro ve tren feribotu terminalleri, 110 tonluk çekme gücü, 2500/1500 ton/saat boşaltma kapasiteli boşaltma vinçleri, 30 metreden 40 ton kaldırma kapasiteli konteyner vinçleri ve toplam 16.000.000 ton kapasiteli farklı tonajlarda makine ve ekipmanla Türkiye'nin Karadeniz'den dünyaya açılan kapısı olan Erdemir limanı, özellikle kömür ve cevher gibi dökme yükler için Türkiye'deki en hızlı ve büyük boşaltma tesislerine sahiptir.

28. Haydarpaşa limanı genel kargolara hizmet veren bir deniz limanıdır. Ro-Ro ve konteyner terminali bulunan liman, İstanbul Boğazı'nın güney girişinde yer alan aynı isimdeki semtte bulunmaktadır. Haydarpaşa limanı, ülkenin en sanayileşmiş bölgelerini de kapsayan bir hinterlanda hizmet etmektedir. Yıllık altı milyon metrik tonu (MT) aşan kargo hacmiyle Marmara bölgesindeki en büyük konteyner limanı, Türkiye genelinde ise en büyük üçüncü limandır. Beş konteyner terminalinin toplam konteyner yükleme boşaltma kapasitesi yılda 1.200 gemidir. Yaklaşık 100.000 m²'lik alana sahip konteyner terminalinin taşıma kapasitesi 6.000 TEU'dur. Limanın yıllık yükleme boşaltma kapasitesi 144.000 TEU'dur. Konteyner rıhtımının arkasında 3.600 m²'lik bir konteyner yükleme istasyonu bulunmaktadır. Toplam 313.000 m²'lik açık depolama alanı ve 21.000 m²'lik kapalı alanın yanı sıra Göztepe'de boş konteynerlerin depolanması için bir karasal konteyner terminali mevcuttur. Göztepe'deki terminalin toplam alanı 55.000 m² ve taşıma kapasitesi 52.800 TEU'dur. Konteynerlerin yüklenmesi ve boşaltılması işlemleri ve malların gümrükten çekilme işlemleri limandaki terminalde gerçekleştirilmektedir. Yeni inşa edilen Ro-Ro terminal yılda 360 gemiye, 410.000 ton kargoya, 65.000 kamyonu ve 60.000 araca hizmet verebilmektedir. Haydarpaşa limanı ile Trieste (İtalya) ve Köstence (Romanya) limanları arasında günlük Ro-Ro hizmetleri mevcuttur. Tren feribotu terminali ile feribotlar Boğazın her iki yakası (Sirkeci ve Haydarpaşa) arasında işletilmektedir. Her biri 480 ton kapasiteye sahip üç tren feribotu 14 tren vagonu taşıyabilmektedir. Marmaray Projesi tamamlandıktan ve Haydarpaşa limanı İstanbul'un en büyük ikinci limanı olan Ambarlı limanına taşındıktan sonra Haydarpaşa limanı devre dışı kalacaktır.

29. Deniz taşımacılığında karasal taşımacılığa aktarılan kargoların büyük bir kısmı, başta en büyük iki liman olan Novorosisk ve Tuapse olmak üzere, Karadeniz'deki Rus limanlarında aktarılmaktadır. Bu limanlar tarafından sağlanan aktarma hizmetlerinin yoğunluğu, bu

limanları Karadeniz Bölgesindeki önemli sıradaki limanlardan biri haline getirmiştir. Piyasa değeri 1.110.000.000 USD'yi bulan Novorosisk ticari limanı Rusya'nın Asya, Orta Doğu, Afrika, Akdeniz ve Güney Amerika'yla olan deniz ticaretinde hizmet etmektedir. Karadeniz'deki en işlek petrol limanı olan Novorosisk limanı Kazakistan'daki Tengiz petrol sahasından gelen boru hattının da bitiş noktasıdır. Günümüzde, Novorosisk limanı, geniş depolama alanı, kargo yükleme boşaltma alanı ve mükemmel liman destek hizmetleriyle Güney Rusya'daki en büyük ticari limandır. Limanda, konteynerlere ve ağaç ürünlerinin sevkıyatına öncelik verilmektedir. Limanın stratejik gelişim planı sonucunda yükleme boşaltma kapasitesi konteynerler için yılda 350 bin TEU'ya, ağaç ürünleri içinse 3 milyon metreküpe çıkartılacaktır. Tuapse, Rusya'nın Karadeniz'deki en büyük ikinci limanıdır. Tıpkı Novorosisk gibi, ham petrol ihracatı açısından hayati bir rota teşkil etmektedir. Tuapse'deki tipik trafik arasında metaller, gübre, kömür, yapı malzemeleri ve gıda maddeleri yer almaktadır.

30. Gürcistan'daki Batum limanı deniz, nehir, demiryolu, araba, havayolu ve boru hattı taşımacılığını birbirine bağlayan noktadır. Liman, Azerbaycan'dan gelen petrol maddelerini dünyanın dört bir tarafına sevk etmek için 80.000 tonluk tankerlere hizmet verme kapasitesine sahiptir. Kazakistan ve Türkmenistan tarafından daha küçük ölçekte petrol ihracatı yapılmaktadır. Ayrıca, bu liman tarım ürünleri ihracatı açısından kilit noktalardan bir tanesidir. 1995'ten beri, limanın navlun hacmi sürekli artış kaydederek 2000'li yılların başında yaklaşık 8 milyon tona ulaşmıştır. Amacına uygun olarak, Batum deniz limanı, başta palamar yeri emniyet cihazları, palamar yerleri, yükleme mekanizmaları, depolar, yardımcı hizmet gemileri, demir yolları ve araba yolları, araçlar, tamirhaneler, su borusu ve iletişim sistemleri ve deniz istasyonu olmak üzere uygun ve özel ekipmanlarla donatılmış karasal ve deniz alanlarına sahiptir. Yakın gelecekteki planlar arasında tren feribotu inşaatı yer almaktadır. Bu terminal sayesinde geniş ve dar hatlı (Avrupa tipi) demiryollarına uyum sağlanacaktır. Batum limanının hacmi son on yıldır artmaktadır. Bu eğilim halen devam etmektedir ve toplam hacmin %80-90'unu ham petrol ve petrol ürünleri oluşturmaktadır. Toplam kuru yük hacminin %70'sini ise genel kargo oluşturmaktadır.

31. Coğrafi konumundan dolayı, Poti limanı Kafkaslar koridoru için kavşak noktasıdır. Günümüzde, Poti limanı modern ve Avrupa standartlarına uygun kargo yükleme ve boşaltma tesisleriyle donatılmıştır. Limanda sekiz tane açık ve kapalı depo, destek inşaatlar, kuzey limanında ve iç havzadaki palamar yerlerinde bulunan 8 tane yükleme ve boşaltma kompleksi, yolcu istasyonu ve balıkçılık filosu için palamar yerleri bulunmaktadır. Poti'yi Ukrayna ve Bulgaristan limanları ile birleştirecek ve yüksek bir kargo hacmi yaratacak olan Poti-İliçevsk-Varna tren feribotu kompleksi önemli bir proje olmaya devam etmektedir.

HAZAR DENİZİ

32. Uzakdoğu bölgesi ile Avrupa arasında İpek Yolu olarak bilinen ticari rotanın geçmişten beri önemli bir noktasını oluşturan Hazar Denizi, günümüzde petrol ve doğal enerji kaynaklarının dünya piyasalarına sevk edilmesinde merkezi bir nokta haline gelmiştir. Yeni boru hattı inşaatlarının yanı sıra, Hazar bölgesindeki enerji kaynaklarının Batı ve Kuzey bölgelerine artan ihracatı dünyanın en büyük deniz limanlarının birinin istikrarlı bir

şekilde büyümesini sağlamıştır. Hazar Denizi hem Doğu-Batı hem de Kuzey-Güney koridorlarının gelişiminde stratejik bir rol oynama kapasitesine sahiptir. Hazar Denizindeki başlıca limanlar büyük bir petrol merkezi olan Bakü limanı ve Rusya'daki Astrahan limanıdır.

33. Bakü Uluslararası Deniz Ticaret Limanı Azerbaycan'ın ana deniz kapısıdır ve Avrupa-Asya arasındaki ticarete önemli bir transit noktasıdır. Hazar hattındaki petrol ticareti hacminin artması ve offshore petrol faaliyetleri için çeşitli ekipmanların Azerbaycan'a muazzam miktarlarda ithal edilmesiyle liman önemli konumunu daha da güçlendirmiştir. Limanda sunulan hizmetler arasında kuru yük ve sıvı yük işlemleri, genel ve proje yükleri, konteyner işlemleri, ardiye ve depolama hizmetleri bulunmaktadır. Bakü limanı ana kargo terminali, petrol terminali (Dubendi), feribot terminali ve yolcu terminalinden oluşmaktadır. Limanın yükleme ve boşaltma kapasitesi sürekli artarak sıvı dökme yük için 15 milyon tona, kuru yük içinse 10 milyon tona ulaşmıştır. Modern tesisleri ve yıl boyunca açık ulaşılabilir olması sayesinde liman, rekabet avantajını sürdürmektedir ve uluslararası tüccarlar tarafından yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Bakü limanı ile Türkmenbaşı (Türkmenistan) ve Aktau (Kazakistan) arasında feribot hatları mevcuttur.
34. Coğrafi konumundan dolayı Astrahan limanı Kuzey-Güney koridorunda Rusya'daki temel taşımacılık merkezidir. Akdeniz ve Süveyş Kanalından geçen geleneksel deniz rotasına kıyasla, bu liman Güneydoğu Asya ile Avrupa arasındaki malların sevk süresini kısaltmaktadır. Liman, ağırlıklı olarak İran ve Asya ülkelerine giden genel kargolar için bir aktarma merkezi olarak işlev görmektedir. "Kuzey-Doğu" uluslararası taşımacılık koridoruna ilişkin anlaşmasının yürürlüğe girmesinden beri Rus hükümeti Astrahan limanının modernize edilme çalışmalarına hız vererek limanın kapasitesini arttırmış ve lojistik hizmetlerini iyileştirmiştir.
35. Hazar Denizi'nde hızla gelişen bir başka Rus limanı Mohaçkale limanıdır. Batı Hazar sahilinde stratejik bir konumda bulunan Mohaçkale Rusya'nın Dağıstan bölgesinin başkentidir. Bu liman, Rusya'nın Orta Asya cumhuriyetlerine bağlanmasında hayati bir rol oynamaktadır. Ağır yük de taşıyabilen düzenli feribot hizmeti Mohaçkale ile Türkmenistan'ın Hazar Denizi'ndeki Türkmenbaşı limanını birleştirmektedir. Bu noktada başlayan demiryolu Türkmenistan'ın Karakum çölünden geçerek daha doğudaki Tacikistan'ın başkenti Duşanbe'ye kadar uzanmaktadır. Ayrıca, Mohaçkale'dan Kazakistan'ın Hazar Denizindeki Aktau limanı ve petrol terminaline de düzenli feribot seferleri düzenlenmektedir. Bununla birlikte, Mohaçkale limanı, Hazar petrolünün Novorosisk'e taşınmasında önemli bir terminal haline gelmiştir.

EGE DENİZİ

36. Ege Denizindeki liman faaliyetleri bölgede denizcilik alanındaki iki güç olan Yunanistan ile Türkiye'nin hakimiyetindedir. Geleneksel olarak Ege Denizi'ndeki deniz taşımacılığı başta turizm ve deniz sporları açısından öne çıkmıştır. Mantıklı olarak, hem Yunanistan hem de Türkiye mavi yolculuk rotalarının geliştirilmesine, deniz yolculuğunun modernize edilmesine ve limanlardaki yolcu hizmetlerinin iyileştirilmesine özel önem vermiştir. Son yıllarda, Ege Denizi'nin oynadığı rol artmıştır. Bunun başlıca sebebi, bu rotayı kullanan enerji projelerinin hayata geçirilmesi ve enerji ürünlerinin bu rota üzerinden taşınmasıdır.

37. Burgaz-Aleksandrapolis petrol boru hattı anlaşmasının imzalanmasıyla Aleksandrapolis limanı giderek stratejik önem kazanmıştır. Bu projenin hayata geçirilmesiyle Aleksandrapolis limanının tesisleri iyileştirilerek liman petrol sevkiyatı konusunda önemli bir merkez haline gelecektir. Projeye göre, Aleksandrapolis limanında 650.000 metrik ton kapasiteli özel bir depolama tesisi boru hattına hizmet edecektir. Ayrıca, toplam 300.000 ton taşıma suyu kapasitesiyle, yükleme tankerleri için özel bir yüzer platform altyapısı bulunacaktır.
38. İzmir limanı Batı Avrupa ile Kuzey Afrika arasında önemli bir noktada bulunmaktadır ve geniş bir tarım ve sanayi hinterlandına hizmet etmektedir. Sadece sanayi ve ticaret merkezi olarak değil, Türkiye'nin başlıca ihracat limanlarından bir tanesi olarak çok önemli bir rol oynamaktadır. Kargo miktarı açısından İzmir limanı halen Türkiye'nin en büyük limanı olmaya devam etmektedir. Limanın demiryolu, karayolu ve havayolu (27 km) bağlantıları mevcuttur. Liman, 559.661 TEU ve 9.652.714 ton kargo yükleme ve boşaltma kapasitesine sahiptir. Ayrıca, 2.950 metre uzunluğundaki palamar yeri/rıhtımı ve 13 metrelik derinliğiyle yılda 3.640 gemiye hizmet verme kapasitesine sahiptir.
39. Pire limanı, yılda 20 milyon yolcuya hizmet veren Avrupa'nın en büyük, dünyanın ise en büyük üçüncü yolcu limanıdır. Limandaki tesisler yakın bir süre önce modernize edilerek sunulan hizmetlerin kalitesi önemli ölçüde artmıştır. Pire, başlıca bir denizcilik ve finans merkezidir ve Atina'yı başlıca Yunan adaları ve Adriyatik'teki diğer ülkelerle birleştirmektedir. Pire, Atina'nın yaklaşık 11 km güneybatısında yer almaktadır. Pire'den Yunanistan'ın doğusundaki Girit adasına ve Kuzey ile Doğu Akdeniz'in büyük bir bölümüne feribotlar sefer yapmaktadır. Çeşitli firmalar ve yatlar hızlı hizmet aldıkları Pire limanından faaliyetlerini yürütmektedir. Kargo trafiği bakımından Pire limanı doğu Akdeniz limanları arasında başı çekmektedir.
40. Selanik, bölgenin ortasında yer alan önemli bir liman şehri ve sanayi ve ticaret merkezidir. Selanik limanı Balkan hinterlandına açılan kapı görevini görmekle birlikte aynı zamanda güneydoğu Avrupa'nın tamamı için önemli bir taşımacılık merkezidir. Hammaddeler, tüketici ürünleri ve sermaye teçhizatı ithal ve ihraç eden ülkelerin artan ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Liman, ülke ekonomisi için hayati bir unsur olmanın yanı sıra Kuzey Yunanistan ve merkez şehrinin Doğu Akdeniz'in ekonomik merkezi haline gelme çabasında da önemli bir rol oynamaktadır. Liman, karayolu taşımacılığı şebekelerinin kavşak noktasında bulunmak gibi ayrıcalıklı bir konuma sahiptir. Selanik limanı yılda 16 milyon tondan fazla kargo (bunun 7 milyonu kuru yük, 9 milyonu ise sıvı yakıt yüküdür), 370.000 TEU konteyner, 3.000 gemi ve 220.000 yolcuya hizmet etmektedir.

AKDENİZ, İYON DENİZİ VE ADRIYATİK DENİZİ

41. Karadeniz bölgesinin bir parçası olarak, Doğu Akdeniz'deki deniz taşımacılığı, AB ve Kuzey Afrika ile ticaret alanında işbirliği açısından bölge ekonomisinin hayati ve ayrılmaz bir faktörüdür. Dünya konteyner trafiğinde Akdeniz'in payı %5-7 civarındadır ve her yıl %8 oranında artış kaydetmektedir. Şüphesiz, bu trafik ağırlıklı olarak enerji geçişi ve ilgili projelerin hayata geçirilmesiyle artmaktadır. Yeni inşa edilen enerji boru hatlarının rotaları Avrupa'ya enerji sevkiyatı için Akdeniz üzerinden geçtikçe, boru hatlarının haritalarına dahil edilen bu bölgedeki limanlar altyapısal değişiklikler geçirmektedir. Özellikle

Yunanistan ve Türkiye’de Akdeniz sahillerindeki tatil yörelerinde turizm altyapısının gelişmesiyle yolcu trafiği de istikrarlı bir şekilde artmaktadır.

42. Doğu Akdeniz’deki önemli limanlar Türkiye’deki Ambarlı, İskenderun, Mersin ve Ceyhan limanları ve Yunanistan’daki Patras limanıdır. Mersin limanı Türkiye’nin Akdeniz’deki en büyük limanıdır. Toplam 786.000 m²’lik alana sahip limanın yılda 3.800 gemiye hizmet verme kapasitesi bulunmaktadır. Limanın bitişiğinde 1986 yılında kurulan ve Türkiye’nin ilk serbest bölgesi olan Mersin Serbest Bölgesi bulunmaktadır. Bu bölge, yabancı yatırımcıların Türkiye’ye çekilmesini kolaylaştırmaktadır. Doğu Akdeniz bölgesinde sanayi ve tarım için başlıca merkez olan Mersin limanı komşu iller olan Gaziantep ve Adana’nın yanı sıra Irak ve İran için de ana çıkış kapısıdır. Limanın demiryolu bağlantısı, uluslararası karayoluna kolay erişimi, modern altyapısı ve ekipmanı, etkin kargo işlemleri, geniş depolama alanları ve serbest ticaret bölgesine yakınlığıyla Orta Doğu’ya yapılacak ticaret için ideal bir transit limanıdır.
43. Pan-Avrupa Taşımacılık Koridorunun batı ucunda Arnavutluk’taki Durres limanı ülkenin ve Batı Balkanlar bölgesinin ekonomik kalkınmasında hayati bir rol oynamaktadır. Durres limanı, diğer Avrupa ülkelerine yolcu ve malların taşınması açısından önemli bir transit rol oynayabileceğinden Adriyatik Denizindeki önemli limanlardan bir tanesi olarak kabul edilmektedir. Resmi verilere göre, 2005’te limanın yolcu taşıma hacmi 704.000’e ulaşmıştır. Bu hacme her yıl 21.000 yolcu eklenmektedir. Arnavutluk’ta uluslararası taşımacılığa hizmet veren beş liman bulunmaktadır. Bunlar, Durres, Vlora, Saranda, Şingin ve Himara limanlarıdır. Bu limanları yıllık toplam ortalama kargo hacmi 5 milyon tondur. Arnavutluk’un uluslararası ticaret tonajının %90’ı ve ülkenin toplam ihracat ve ithalatının %65’i Durres limanı üzerinden gerçekleştirilmektedir. Hükümet, limanın kapasitesi ve verimliliğini arttırmaya yönelik bir ana planı uygulamaktadır.

İSTANBUL VE ÇANAKKALE BOĞAZLARI

44. İstanbul ve Çanakkale Boğazları bölgedeki ve Avrasya kıtasındaki en stratejik deniz yolları arasında kabul edilmektedir. Boğazlardan toplam geçiş mesafesi 200 mil civarındadır. Ortalama bir geminin boğazları aşması 16 saat sürmektedir. Büyük tankerlerin bu bölgelerde seyretmesinin tehlikeleri bütün denizcilik topluluğunun malumudur. Orta ölçekli gemiler dahi İstanbul Boğazı’nın tehlikeli bölgelerinde seyrederken zorluklarla karşılaşmaktadır. İstanbul Boğazı yaklaşık 31 km uzunluğundadır ve genişliği 700 metre ile 1500 metre arasında değişmektedir. İstanbul Boğazı birçok keskin dönüşüyle bilinmektedir. Bu keskin dönüşler, gemilerin 80 dereceye kadar rotalarını en az 12 kere değiştirmelerini zorunlu kılmaktadır.
45. İstanbul Boğazı, 15 milyondan fazla insanın yaşadığı İstanbul şehrinin içinden geçmektedir. Boğaz kıyılarında yoğun bir nüfus yaşamaktadır. Tehlikeli madde taşıyan gemiler, insanların yaşadığı bu bölgelere kimi zaman 50 metre kadar yaklaşmaktadır. Aynı zamanda, İstanbul Boğazı Karadeniz ve Akdeniz arasında genetik bir köprü görevi görerek dünyanın en nadir biyolojik koridorlarından birine de evsahipliği yapmaktadır.
46. Çanakkale Boğazı yaklaşık 70 km uzunluğundadır ve genişliği 1300 metre ile 2000 metre arasında değişmektedir. İstanbul Boğazı’na benzer coğrafi özellikler taşımaktadır.

47. Boğazlardan geçişi düzenleyen Montrö Antlaşması'nın 1936'da imzalanmasından beri Boğazlardan geçen gemi sayısı 10 kat artarken toplam tonajları 25 kattan fazla artmıştır. 1945'te Boğazlardan geçen gemi sayısı yılda 4.500 iken, günümüzde bu rakam 50.000'in üzerindedir.
48. Son yıllarda, sadece gemi trafiği artmakla kalmamış, gemilerin büyüklüğü, yüklerin türleri gibi niteliksel özellikler de dramatik bir şekilde değişmiştir. Büyük gemilerce taşınan petrol, petrol ürünleri ve diğer tehlikeli maddelerin oranı hızla artmaktadır. İstanbul Boğazı'ndan 1996'da geçen petrol tankeri ve diğer tehlikeli yük taşıyan gemilerin sayısı 4.248 iken, bu rakam son yıllarda %90 oranında artarak 2006'da 10.153'e ulaşmıştır. Benzer şekilde, tehlikeli yük miktarı 1996'da 60,1 milyon ton iken, 2006'da 143,4 milyon tona yükselmiştir. Çanakkale Boğazı için de benzer rakamlar söz konusudur.
49. Yukarıdaki rakamlara İstanbul'daki yoğun günlük deniz trafiği (karşılıklı sefer yapan yaklaşık 250 tekne), şehir içi feribotları, özel yatlar ve balıkçı tekneleri dahil değildir. Sadece İstanbul'da her gün 2,5 milyonu aşkın insan ulaşım veya başka amaçlarla deniz trafiğini kullanmaktadır. (*Bakınız Ek II*)
50. Boğazlarda artan deniz trafiği, özellikle de 1990'lı yıllardan sonra petrol tankeri sayısı ve taşıdıkları petrol miktarındaki keskin artış, devasa ölçekte çevresel zarar ve yıkıma yol açabilecek büyük ölçekli bir kazanın meydana gelme riski ve tehlikesinin artmasını da beraberinde getirmektedir. Geçmişte yaşanan örnekler, Boğazlarda güvenli seyir için gerekli tedbirler alınmadıkça, bu risk ve tehlikenin her an felaket boyutlara ulaşabileceğini ortaya koymuştur.
51. Artan trafiğin neticesinde denizlerde meydana gelen kirlilik şimdiden çevreyi ciddi şekilde etkilemiştir. Boğazlarda yüzey ve yüzey altındaki balık sayısı ve çeşidinde önemli azalmalar meydana gelmiştir. Halbuki, 1970'li yılların başına kadar Boğazlar zengin ve üretken bir deniz alanı olarak bilinmekteydi. Yukarıda bahsedildiği gibi, Boğazlar Akdeniz ile Karadeniz arasında biyolojik koridor olarak önemli bir rol oynamaktaydı. Ayrıca, Akdeniz'deki balık türlerinin farklı iklim şartlarına uyum sağlamaları için bir alışma bölgesi işlevi görmekteydi. Ancak, ağırlıklı olarak deniz trafiğinden kaynaklanan kirlilik yüzünden bu hassas ekosistem artık dengesini kaybetme riskiyle karşı karşıyadır. Sadece deniz kazaları değil, çöplerin atılması, kullanılmış yağların boşaltılması ve balast suyu ve atık suların boşaltılması denizlerin kirlenmesine negatif olarak büyük katkıda bulunmaktadır.
52. Bu gerçeğe yüzleşen Türkiye, 1994'te öncelikli olarak Boğazlarda birtakım güvenlik tedbirleri almak zorunda kalmıştır. Türk Boğazları Yönetmeliği'nde öngörülen tedbirler, geçen dört senedeki uygulama ve deneyimleri dikkate alarak 1998'de gözden geçirilmiştir.
53. Öte yandan, Boğazlarda trafik ayırım düzeni, "Denizde Çatışmaları Önlemeye İlişkin Uluslararası Yönetmelik" (COLREG) hükümlerine uygun olarak 1994'te hayata geçirilmiştir. Trafik ayırım düzeni (TAD) Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Kurulu tarafından Kasım 1995'te onaylanmıştır. Türk Boğazları Yönetmeliği ve TAD, Boğazlarda seyir güvenliğini arttırmayı hedeflemektedir ve uluslararası hukuk kuralları ve teamüllere uygundur. IMO'nun Denizcilik Güvenlik Komisyonu, 19-28 Mayıs 1999'da

Londra’da gerçekleşen 71. toplantısında güvenlik tedbirleri ve ilgili IMO Kuralları ve Tavsiyeleri arasında hangilerinin gerçekten “etkili ve başarılı olduğunu” beyan etmiştir. Kaza ve çatışma sayısındaki keskin düşüş varılan bu sonucun doğruluğunu kanıtlamaktadır. Bununla beraber, Türk Hükümeti Boğazlarda modern bir gemi trafik hizmetleri sistemi kurmuştur. Geçişlerin güvenlik düzeyini arttırmayı hedefleyen bu sistem Aralık 2003’ten beri kullanılmaktadır.

54. Alınan güvenlik tedbirlerine rağmen, İstanbul ve Çanakkale Boğazları sürekli artan petrol tankeri ve tehlikeli yük taşıyan gemi sayısı yüzünden tehdit altındadır. Son yedi yıla ait rakamlara göz atmak risk ve tehlikenin boyutu ve kapsamını anlamak için yeterlidir.

KEİ ÖRGÜTÜ’NÜN FAALİYETLERİ

55. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü’nün Ekonomi Gündemi, Karadeniz hattında bölgesel ticaret akışının kolaylaştırılması amacıyla taşımacılık alanında bölgesel işbirliğinin güçlendirilmesi ve etkin bir bölgesel taşımacılık sisteminin yaratılması için altyapısal şebekelerinin oluşturulmasının şiddetle tavsiye edildiğini doğrudan teyit etmektedir. Ekonomi Gündemine göre, taşımacılık alanında üye devletler arasında işbirliği için KEİ bölgesinde uluslararası taşımacılık altyapısının geliştirilmesine yönelik öncelikli projelerin uygulanması için somut tedbirlerin alınması, modern bir taşımacılık altyapısının inşa edilmesi ve işletilmesinde özel sektörün katılımının kolaylaştıracak uygun yatırım koşullarının oluşturulması ve farklı taşımacılık türlerinin işletilmesi ve birlikte kullanılmasına yönelik tedbirlerin koordine edilmesi gereklidir.
56. KEİ’nin Taşımacılık Eylem Planı, ulusal taşımacılık programlarını Pan-Avrupa taşımacılık koridorlarına ilişkin kalkınma planları ile birleştiren etkili bir bölgesel taşımacılık sistemi oluşturmak amacıyla, KEİ üye devletleri arasında taşımacılık alanındaki işbirliğinin temel rotasını ortaya koymaktadır. Eylem Planı’na göre, deniz taşımacılığı alanında atılacak en önemli adımlar KEİ üye devletlerinde KEİ bölgesiyle bağlantılı bütün limanlarda uluslararası standartlara uygun bir Gemi Trafiği Yönetim Sisteminin kurulması, denizde arama ve kurtarma faaliyetleri için koordinasyon merkezlerinin kurulması/modernize edilmesi, KEİ üye devletlerinde KEİ bölgesiyle bağlantılı bütün limanlar arasında ferbiot hatlarının çalıştırılması, taraflar arasındaki işbirliğini arttırarak Pan-Avrupa taşımacılık sisteminin etkin, farklı taşıma türlerine entegre ve çevre dostu bir şekilde kullanılmasını sağlayacak çerçeve ve koşulları oluşturmak için intermodalitenin geliştirilmesi ve KEİ bölgesindeki deniz taşımacılığı alanındaki araç ve hizmetlerin iyileştirilmesidir.
57. KEİ’nin taşımacılık alanındaki faaliyetleri Trans-Avrupa Şebekelerinin genişletilmesini desteklemeye ve Avrasya taşımacılık bağlantılarını oluşturmaya odaklanmaktadır. Bu çerçevede, KEİ Bölgesinde Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi konulu Mutabakat Muhtırası’nın 2007’de Belgrad’da imzalanmasıyla KEİ’nin denizcilik altyapısı ve bağlantılarını geliştirmeye yönelik politikası somutlaştırılmıştır. Mutabakat Muhtırası’nın uygulanmasına ilişkin çalışmalar Özel Çalışma Grubu tarafından koordine edilmektedir. Özel Çalışma Grubunun (Yunanistan ülke koordinatörüdür) yaptığı toplantılar sonucunda, Mutabakat Muhtırası’nın uygulanmasını kolaylaştırmaya yönelik aşağıdaki öneriler iletilmiştir: Deniz Otoyollarının geliştirilmesi için Ortak Daimi Teknik Sekreteryanın oluşturulması; KEİ bölgesindeki Deniz Otoyolları için bir Ana Plan oluşturulması; ve

Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası'nın önerdiği "Karadeniz Deniz Otoyolları Destek Fonu" nun oluşturulması.

58. Bakanlar düzeyinde kabul edilen bildiri ve tebliğler de Karadeniz bölgesinde deniz taşımacılığının oynadığı rolü vurgulamaktadır. Dolayısıyla, 27 Eylül 2006'da Soçi'de kabul edilen KEİ Bölgesinde Taşımacılık Alanında İşbirliğine İlişkin Ortak Bildiri, "Karadeniz limanları arasında düzenli yolcu feribot seferleri ve yolcu-kargo hizmetlerinin yeniden hayata geçirilmesi ve geliştirilmesinin hızlandırılması ve Karadeniz bölgesindeki deniz taşımacılığı altyapı noktalarının geliştirilmesi ve liman formalitelerinin uyumlaştırılmasına özellikle önem verme" konusunda üye devletlere çağrıda bulunmaktadır. Soçi Bildirisi'nin hükümlerine uygun olarak, Karadeniz limanları arasında düzenli kargo ve yolcu feribotu seferlerinin yeniden hayata geçirilmesi ve geliştirilmesinin öngören "Karadeniz Demiryolu ve Feribot Hattı Ring Koridoru" nun oluşturulmasına ilişkin Girişim daha sonra gündeme getirilmiştir. KEİ üye devletleri, Avrupa ve Asya arasındaki mevcut ve gelecek ticaret akışına ek taşımacılık alternatifleri getirmek amacıyla bölgedeki deniz limanlarının geliştirilmesinin öne çıkarılması hususu 10 Nisan 2008'de Odesa'da kabul edilen KEİ Bölgesinde Taşımacılık Alanında İşbirliğine İlişkin Ortak Bildiri'de yansıtılmıştır. Ayrıca, Odesa Bildirisi'nde işbirliğinin bu yönüyle ilgili olarak, KEİ bölgesindeki deniz limanları dahil, kilit taşımacılık kavşakları ve aktarma noktalarında fiziksel ve fiziksel olmayan engellerin ortadan kaldırılmasına yönelik uygun tedbirlerin alınması öngörülmüştür.

59. Deniz taşımacılığının geliştirilmesi alanında KEİ'nin gerçekleştirdiği çalışmaların yanı sıra dikkate alınmaya değer bazı öneriler sunulmuştur. Bu öneriler arasında, Karadeniz ve Akdeniz havzalarında hızlı gemiler (deniz uçağı ve hoverkraft) kullanarak deniz yoluyla yolcu taşımacılığının gelişmesi için çok taraflı bir program yürütülmesi ve, Otomatik Tespit Sisteminin oluşturulması dahil, KEİ bölgesi dahilinde seyir güvenliğini sağlamak ve, özellikle Karadeniz boğazlarında, ilgili bilgilerin paylaşımı için işbirliği yapılması bulunmaktadır (bu öneriler Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanlığı tarafından getirilmiştir).

V. KARADENİZ BÖLGESİNDEKİ DENİZ TAŞIMACILIĞINDA ULUSLARARASI NORNMLARIN UYGULANMASI. AVRUPA BİRLİĞİNİN POLİTİKASI.

59-60. KEİ bölgesindeki denizcilik altyapısının geliştirilmesi, hem bölgenin stratejik konumundan dolayı Hazar Denizi, Karadeniz, Ege Denizi ve Akdeniz arasındaki denizcilik sistemlerini güçlendirme potansiyeli hem de dünya ticaret sistemindeki artan rolünden dolayı uluslararası oyuncuların özel ilgisini çekmektedir. KEİ üye devletlerinin tamamı bu alandaki mevcut altyapının geliştirilmesi ve yeni projelerin oluşturulması konusunda isteklidir ve halihazırda, KEİ çerçevesi dışında, çeşitli bölgesel projelerde yer almaktadırlar. Avrupa Birliği'nin 2002 Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi'nin amaçları, BM Deniz Hukukuna Dair Sözleşme'nin hükümleri ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün standartlarına uygun kapsamlı bir denizcilik politikasına sahip olduğunu dikkate alarak, Avrupa Birliği'nin deneyimleri ve normlarının Karadeniz bölgesi en uygun olduğu düşünülmektedir.

~~60-61.~~_____Deniz taşımacılığı, AB’de ekonomik kalkınma ve refah için katalizör görevi yaparak bütün Avrupa devletleri arasında ticari takaslara ve temaslara olanak sağlamaktadır. Enerji, gıda ve ticari mal arzının güvenliğini sağlarken Avrupa’ya yapılan ihracat ve Avrupa’dan dünyaya yapılan ithalat için temel araç olarak kullanılmaktadır. Günümüzde, AB’deki harici yük ticaretinin %90 deniz yoluyla yapılmaktadır. Kısa mesafe taşımacılık, ton-kilometre olarak AB içindeki ticaretin %40’ına karşılık gelmektedir. Adalarda ve periferideki deniz bölgelerindeki yaşam kalitesi iyi deniz taşımacılığı hizmetleriyle yakından bağlantılıdır. Her yıl, 400 milyondan fazla yolcu Avrupa’daki limanlara giriş veya çıkış yapmaktadır. Denizcilik sektörleri Avrupa ekonomisi hem istihdam hem de gelir açısından önemli bir kaynaktır.

~~61-62.~~_____Avrupa Komisyonu’nun Taşımacılık Politikası, bir bütün olarak Avrupa’nın taşımacılık sisteminin uyumlu bir şekilde işlenmesini amaçlamaktadır. Komisyon, yıllar içinde, diğer ekonomik sektörlerle ve nihai tüketicilere yararlı olacak şekilde limanların ve deniz taşımacılığı sistemlerinin verimliliğini arttırmayı teşvik etmiştir. Komisyon, Avrupa’da ve dünyanın dört bir tarafında kaliteli taşımacılık hizmetleri sunan ticari bir Avrupa filosunun oluşturulması konusunda AB üyesi devletlerin çabalarına aktif olarak destek vermektedir. Ayrıca, Komisyon, Avrupa kıtasının bütün deniz bölgeleri arasında kısa mesafe bağlantılar kurulmasını da teşvik etmektedir. Bu taşımacılık yöntemi, karayollarındaki trafik sıkışlığını çözmeye olanakını yaratırken genel taşımacılık zincirinin çevresel etkisini de ciddi anlamda azaltmaktadır.

~~62-63.~~_____Komisyonun kararlı ve etkili eylemleri sonucunda, günümüzde Avrupa standart altı taşımacılığa karşı katı güvenlik kurallarıyla korunmakta, çevresel felaket risklerini azaltmakta ve korsan ve terör tehditlerine karşı aktif olarak tedbirler almaktadır. Komisyonun bir diğer önemli faaliyet alanı işin sosyal boyutuyla ilgilidir. Komisyon, denizcilerin çalışma koşulları, sağlık ve güvenlik sorunları ve mesleki nitelikleriyle de ilgilenmektedir. Son olarak, Komisyon, deniz taşımacılığı hizmetlerinden faydalanan vatandaşların korunması için, güvenli ve emniyetli koşulların sağlanması, yolcu haklarının gözetilmesi ve üye devletlerce önerilen kamusal deniz taşımacılığı hizmetlerinin yeterliliğini incelemeye yönelik çalışmalar yürütmektedir.

~~63-64.~~_____KEİ ile Avrupa Birliği arasında yasal çerçeveye oluşturan mevcut işbirliğinin artırılması, KEİ üyesi üç devletin AB üyesi olması ve KEİ üyesi tüm devletler ile AB arasında özel ikili ilişkiler bulunması, AB’nin denizcilik politikasını Karadeniz Bölgesi için de uygun kılmaktadır. Deniz Otoyolları kavramının yaygınlaştırılması konusunda bölgedeki oyuncular arasında işbirliğini arttırarak ve Karadeniz, Hazar Denizi ve Akdeniz aracılığıyla Asya ve Avrupa’yı birbirine bağlayan rotalar üzerinde suyolları ve deniz taşımacılığını geliştirerek, taşımacılık AB’nin büyük Karadeniz alanındaki bölgesel perspektifi açısından öncelikli alanlardan bir tanesidir. AB’nin KEİ bölgesindeki deniz taşımacılığına yönelik faaliyetleri aşağıdaki başlıklara göre verilmiştir:

a) *Güvenlik ve çevre*

Karadeniz Bölgesi, Rusya ve Hazar Havzası’ndan hidrokarbon kaynaklarının kendisi de önemli bir enerji piyasası olan Avrupa Birliği’ne taşınmasında önemli bir geçiş rotasıdır. Bunun sonucunda, (özellikle mevcut ve gelecek boru hatlarının arzlarıyla ilgili olarak)

petrol taşımacılığının güvenliği ve emniyeti için koordineli adımlar atılması ve AB ile uluslararası normların uygulanması gerekmektedir. Buradaki temel etken, boru hatları, terminaller, petrol, LNG ve LPG (sıvılaştırılmış doğal gaz) tankerleri gibi altyapının bütün unsurlarını kapsayan Trans-Avrupa Şebekesidir. Ayrıca, standart altı taşımacılığın ortadan kaldırılması, mürettebat ve yolculara sağlanan korumanın artırılması ve çevresel kirlilik riskinin azaltılmasına özel önem verilmektedir. AB denizlerde güvenlik ve çevrenin korunması alanındaki faaliyetleri uluslararası çerçeveye (IMO belgeleri) önemli ölçüde katma değer sağlamaktadır. IMO kurallarının AB hukuk sistemine aktarılması tüm Avrupa Birliği çapında bu kuralların uygulanmasını sağlamaktadır. Ayrıca, AB uluslararası standartların uluslararası düzeyde kabulünü başlatarak ve katkıda bulunarak bu standartların geliştirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. AB'nin bu alanındaki kilit kurumu Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı'dır.

b) *Emniyet*

AB'nin deniz emniyeti politikasının genel amacı vatandaşları ve ekonomileri terör saldırılarının sonuçlarından korumaktır. Denizcilik ve liman tesislerinin emniyetine ilişkin Yönetmelik, Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi (SOLAS) ve Gemi ve Liman Tesisi Emniyetine İlişkin Uluslararası Kanun'da (ISPS) yer alan deniz emniyetinin artırılmasına yönelik özel tedbirleri içermektedir. Böylelikle, zorunlu olmayan unsurlar zorunlu hale getirilerek, bunların AB içindeki deniz trafiği için geçerli olması sağlanmıştır. Liman Emniyeti Direktifi, emniyet tedbirlerini bütün liman alanına yayarken Yönetmeliğin kapsamı gemi/liman tesis ara yüzüyle sınırlıdır.

c) *İnsan kaynakları*

Deniz taşımacılığı alanındaki mesleklerde standartlar, beceriler ve yetkinliklerin belirli bir ölçüde standartlaşmasını sağlamak için insan kaynakları özel bir önem taşımaktadır. Denizcilik öğrenimi ve eğitimi konusunda Avrupa Komisyonu'nun gerçekleştirdiği faaliyetler, "denizcilik kümeleri" kavramı dahil, birden çok istihdam fırsatı yaratmayı amaçlamaktadır ve KEİ üye devletlerinin çoğu için çok uygundur.

d) *Yasal çerçeve*

AB'nin Karadeniz bölgesine açılımı, kabul edilmiş olan IMO kurallarının titizlikle uygulanması ve ulusal kanun ve mevzuatın kademeli olarak AB standartlarıyla uyumlu hale getirilmesini gerektirmektedir. Yasal rejimlerin birbirlerine daha da yaklaştırılması ve uygulayıcı kurumlar arasında daha yakın işbirliği yapılması giderek önem kazanmaktadır. Gelecekte, bu alanda gerçekleştirilecek ortak eylemler, bayrak ve liman devletlerinin deniz taşımacılığına uygunluk, denizde güvenlik ve çevre kurallarının uygulanması konularında daha fazla sorumluluk üstlenmelerini sağlayacaktır.

64-65.____Avrupa Birliği'nin Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı teşvik etmeye yönelik aktif bir politikası bulunmaktadır. Bu tür taşımacılık, çevre performansı ve enerji verimliliği açısından çok etkin bir yöntemdir. Avrupa kıtasının birçok bölgesini etkileyen karayollarındaki trafik sıkışıklığını çözüme potansiyeline sahiptir. Yapılan araştırmaların tümü, Avrupa'nın sürdürülebilir taşımacılık politikasının hedeflerine ulaşılabilmesi için kısa mesafe deniz taşımacılığının teşvik edilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır.

Komisyunun, denize kıyısı olan bütün AB üye devletlerinde kısa mesafe deniz taşımacılığı için koordinasyon merkezlerini destekleyen güçlü bir teşvik politikası bulunmaktadır. “Sınırsız Avrupa Deniz Taşımacılığı Alanı”nın oluşturulması bütün deniz bölgelerinde kısa mesafe deniz hizmetlerine ivme kazandırmaya yardımcı olması beklenmektedir. Bu kavram, AB içinde deniz yoluyla yapılan ticarete geçerli olan ama benzer karayolu taşımacılığında geçerli olmayan idari gereksinim ve kontrollerin azaltılmasını sağlayacaktır. Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının Arttırılmasına yönelik kapsamlı program ilgili eylem ve tedbirleri, her tedbirin sorumlularını (program süresi 2003-2010 arasındadır) ve AB, ülke, bölge ve sektör düzeyinde Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığını geliştirmeyi amaçlayan yasal, teknik ve operasyonel girişimleri tanımlamaktadır.

65-66. “Deniz otoyolları” kavramı, gelecekte taşımacılık organizasyonunda yapısal değişiklikler yaratacak yeni intermodal deniz bazlı lojistik zincirlerinin oluşturulmasını amaçlamaktadır. Bu kavramın temelinde, deniz bağlantılarının başta demiryolları olmak üzere karasal taşımacılık türleriyle birleştirilmesi ve intermodalitenin genişletilmesini sağlayan etkili bir entegrasyonun sağlanması yatmaktadır. AB’nin bu alandaki politikasının amacı, deniz bazlı lojistik zincirlerini salt karayolu taşımacılığından daha sürdürülebilir ve ticari açıdan daha etkin hale getirerek Avrupa’daki bütün piyasaları erişimi arttırmak ve aşırı yoğun olan Avrupa’daki karayolu sistemi üzerindeki yükü hafifletmektir.

66-67. Bu bağlamda, AB, ikisi Karadeniz Bölgesini kapsayan dört tane koridor tespit etmiştir. Bunlardan bir tanesi, Adriyatik Denizi’ni İyon Denizi ve Doğu Akdeniz’e bağlayan Güneydoğu Avrupa Deniz Otoyoludur. İkincisi ise, Batı Akdeniz’i İspanya, Fransa, İtalya, Malta ile birleştiren ve Güneydoğu Avrupa Deniz Otoyolu ve Karadeniz’le birleşen Güneybatı Avrupa Deniz Otoyoludur. AB hedeflerine göre, bu koridorlar üzerinde deniz otoyolları arasında tam kapsamlı bir şebekenin 2010 yılına kadar oluşturulması gerekmektedir. KEİ Bölgesinde Deniz Otoyollarının Geliştirilmesine İlişkin Anlayış Muhtırası’nın esas olarak AB kavramına dayandığı belirtilmelidir.

67-68. AB’nin taşımacılık politikasının temeli, son yıllarda geliştirilen Trans-Avrupa taşımacılık altyapısının bir parçası olan Pan-Avrupa Taşımacılık Koridorları kavramına dayanmaktadır. 1994’te Girit’te ve 1997’de Helsinki’de Ulaştırma Bakanları on adet Pan-Avrupa Taşımacılık Koridorunu onaylamıştır. Pan-Avrupa Taşımacılık Koridorlarına paralel olarak, Akdeniz, Karadeniz, Adriyatik/İyon Denizlerinin Deniz Havzaları ve Barents Denizi Bölgesi kapsayan dört taşımacılık alanından oluşan Pan-Avrupa Taşımacılık Alanları (PETRA) kavramı Girit ve Helsinki’de gerçekleştirilen Taşımacılık Konferanslarında şekil almıştır. Söz konusu on Pan-Avrupa Taşımacılık Koridoru arasında deniz taşımacılığıyla ilgili olan koridorlar aşağıda sunulmuştur:

- Koridor VII: Tuna Nehri, KEİ üyesi dört devlet olan Bulgaristan, Moldova, Romanya, Sırbistan ve Ukrayna ve KEİ gözlemci ülkeleri olan Avusturya, Almanya, Macaristan ve Slovakya dahil toplam 11 ülkeden geçmekte ve bu rotanın yenilenmiş Karadeniz limanları ile birlikte kullanılması bir sinerji etkisi oluşturmaktadır. Bu Koridorun geliştirilmesinin amacı, Tuna üzerindeki trafiğin geliştirilmesine yönelik politikaları ortak bir zemine taşımaktır. Bu taşımacılık rotasının taşıdığı büyük önem, Köstence (Romanya) limanının çok hızlı bir şekilde Karadeniz’in en büyük limanı haline gelmesi

ve Avrupa'daki en büyük ve en işlek 15 liman arasında yerini almasından anlaşılabilir.

- Koridor VIII, Karadeniz ile Adriyatik Denizi arasında önemli bir bağlantıdır. Bu bağlantının geliştirilmesi, ilgili ülkelerin ekonomik kalkınmasında önemli bir faktör olacaktır ve önemli sosyal ve siyasi yararlar getirebilir. Bu Koridorun geliştirilmesi, Karadeniz'in iki ana limanı olan Burgaz ve Varna limanlarının gelişimi ile yakından bağlantılıdır. Koridorun ve limanların paralel olarak gelişmesi uluslararası Doğu-Batı trafiği üzerinde önemli etkiler oluşturabilir.
- Koridor IX: Finlandiya'dan (Helsinki) Bulgaristan ve Yunanistan'a, bir kolu da Odesa'ya (Ukrayna) uzanan bu en uzun Pan-Avrupa Taşımacılık Koridoru, kuzey-güney yönünde hem Akdeniz hem de Karadeniz havzalarına ve geleneksel olarak yoğun miktarda yükün taşındığı tarihi bir Avrupa Koridorudur. Bu rotanın amaçlarından bir tanesi, Rusya ve Ukrayna'daki kargo akışlarını çekmek ve Karadeniz Havzasındaki limanlar ve besleyici sefer sektörleri arasındaki rekabeti arttırarak taşımacılık yapanların masraflarını azaltmaktır.

68-69. AB'deki bir başka temel taşımacılık programı TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus / Avrupa-Kafkaslar Taşımacılık Koridoru) programıdır. Programın amacı, taşımacılık koridorunun Avrupa'dan Karadeniz'e geçerek, oradan da Kafkaslar'a, Hazar Denizi'ne ve Orta Asya'ya uzanmasını sağlamaktır. 1997'deki Helsinki konferansında, TRACECA'nın Karadeniz Havzaları'ndaki PETRA'larla entegre edilmesine karar verilmiştir. TRACECA çerçevesinde, deniz taşımacılığına ilişkin başlıca projeler şöyledir: Kafkaslardan geçen merkezi bir bağlantı olarak Bakü'yle Karadeniz limanlarının birbirine bağlanması; Koridor XI için Poti'den İliçevsk'e Ro-Ro bağlantısı kurulması; Koridor IV'e bağlı, İliçevsk'ten Köstence'ye giden bir feribot hattı oluşturulması; ve Koridor IV'e bağlı, Poti'den Varna'ya giden bir feribot hattı oluşturulması. Lojistiğin gelişmesi açısından, TRACECA programında, tren feribotu rampalarının inşa/rehabilite edilmesi ve Poti ve İliçevsk limanları için bilgisayar ve iletişim cihazlarının tedarik edilmesi öngörülmektedir.

69-70. AB'nin bu alandaki araştırma ve geliştirme programları KEİ Bölgesinin ilgisini çekebilir ve KEİ bölgesinden başvurular çıkabilir. Avrupa Komisyonu, kargoların izlenmesi, elektronik harita gösterim ve bilgi sistemleri dahil denizcilik ve liman projelerine destek vermektedir. AB politikaları yük aktarma, standartlaştırılmış yükleme birimleri ve nakliye entegratörlerinin araştırılması ve geliştirilmesine yöneliktir. Bu bağlamda, AB, liman projelerinden kullanılabilecek programlar için kaynak sağlamaktadır.

70-71. Karadeniz ülkelerinin Avrupa Birliği (AB üyeleri, katılım müzakereleri sürecinde olan ülkeler, katılmak isteyen adaylar ve katılmak istemeyen ortaklar) ile resmi ilişkilerinin farklı konumlarda bulunmasından ötürü, hem siyasi hem finansal olmak üzere, mevcut AB araçlarının kullanımında ayrıma gidilmesi gerekmektedir. Maliyet etkinliği yakalamak ve ekonomik açıdan etkin olabilmek için AB'nin yapısal ve uyum fonlarını, Avrupa Komşuluk Politikası ve Rusya'yla stratejik ortaklık altında tahsis edilen kaynakları birleştirmesi gerekecektir. Avrupa Yatırım Bankası'nın (EIB) sağladığı fonların artık

denizcilik alanı dahil olmak üzere Karadeniz'deki başlıca bölgesel projeler için kullanılabileceğini bilmek teşvik edicidir.

VI. SONUÇLAR

71-72. Karadeniz bölgesinin küreselleşen dünyada ekonomik büyüme ve rekabetteki hayati rolü bu denli açıkken, deniz taşımacılığı Karadeniz Bölgesi'nin gelecekteki ekonomik ve sosyal başarısının temelini oluşturmaktadır. Ayrıca, ekonomik eğilimlere ilişkin analiz ve tahminler, Karadeniz Bölgesi üzerinden Avrupa-Asya ekseninde giden transit trafiğin önümüzdeki yıllarda artacağına işaret etmektedir. Bu sürede, deniz taşımacılığı hacminin yanı sıra yolcu trafiği ve kargo akışı da artacaktır. Elbette, bu süreçler üye devletlerin çabalarını denizcilik altyapısının geliştirilmesine yönlendirmektedir. Ancak, bu alanda önemli başarıların yanı sıra ciddi sorunlar da halen mevcuttur.

72-73. Ticaretin küreselleşmesi, sanayide büyüme, yerel düzenler ve yeni piyasaların şekillenmesi Karadeniz Bölgesi'nde deniz taşımacılığının gelişmesi açısından olağanüstü fırsatlar sunmaktadır. Bu bağlamda, deniz taşımacılığının gelişimine yönelik sürdürülebilir ve uzun vadeli bir strateji için kurumsal ve altyapısal sorunların mutlaka tespit edilmesi gereklidir. Kurumsal ve yasal çerçevenin yeterli olması deniz kavşaklarının dinamizmi açısından kilit bir rol oynayacaktır. Lojistik sektörünün liberalleşmesine yönelik politika reformları ise mevcut fiziksel altyapının kapasite kullanım oranını arttırabilir. Verimliliğin arttırılması ve kullanıcı ihtiyaçlarının daha iyi karşılanması için özel sektörün katılımına önem verilmelidir.

73-74. KEİ ülkelerinin çıkarları doğrultusunda tespit edilen bölgedeki deniz bağlantıları ve iletişimler dikkate alındığında, bölgesel deniz bağlantıları ve iletişimlerinin etkin bir şekilde işleme ve daha fazla gelişmesi alanında karşılaşılan sorunlar aşağıda verilmiştir:

- Hazar Bölgesi'ne Karadeniz'den giden kargolar dahil, Karadeniz ülkelerinin hacim ve yoğunluk ihtiyaçlarını da karşılayacak şekilde İstanbul Boğazı'nda güvenli ve verimli seyir sağlamak;
- Seyir için güvenli koşullar oluşturmanın yanı sıra sevkıyatların yönetilmesi ve kargo yükleme boşaltma işlemleri sırasında acil durumlara yol açabilen tehlikeli durumların ortadan kaldırılmasına yönelik düzgün bir sistem oluşturmak;
- Tuna Nehri'ne girişte ve Tuna Nehri'nden Karadeniz'e çıkışta seyir için standart (normal) koşullar oluşturmak ve sağlamak.

74-75. İstanbul Boğazı, Karadeniz ülkelerini dünyanın okyanusları ve kıtalarına bağlayan kanal olması dolayısıyla Karadeniz ülkeleri için en önemli deniz bağlantısıdır. Doğal olarak, kanalın hem Türkiye'nin çıkarları doğrultusunda hem de Karadeniz ülkelerinin ihtiyaç ve gereksinimlerine uygun olarak kullanılması dengeli, etraflıca düşünülmüş ve karmaşık kararlar alınmasını gerektirmektedir.

75-76. Son yıllarda deniz trafiğinde meydana gelen trajik olaylar, bölgede henüz çözüme kavuşturulmamış bir dizi güvenlik sorununu su yüzüne çıkartmıştır. Kargo trafiğinde,

deniz trafiğinin güvenliğini sağlamada sorumluluk dağılımında ve karasal yükleme ve boşaltma işlemleri için deniz alanlarının kullanılmasına ilişkin yöntemlerde çözülmemiş sorunlar mevcuttur.

76-77. _____ Deniz taşımacılığının gelişiminde deniz limanlarının oynadığı kritik rol kadar teknik ve idari standartların uyumlaştırılması da büyük önem taşımaktadır. Uyumlaştırma sayesinde bilgi sistemleri birlikte işleyebilmeli ve birbirine bağlı olmalı, idari prosedürler azaltılmalı ve yükleme birimleri standartlaştırılmalıdır. Bu sayede, limanlar birbirlerine etkin bir şekilde entegre edilerek etkili bir intermodal tedarik zinciri oluşacaktır. Acil tedbirlerin alınması gereken alanlardan bir tanesi ticaret prosedürlerinin kolaylaştırılmasıdır. Halihazırda, mevcut gümrük uygulamaları limanların hızlı işlem yapmaları önündeki en kötü şöhretli engeldir.

77-78. _____ Deniz taşımacılığında işbirliği alanında KEİ çok değerli çalışmalar gerçekleştirmiştir. Bu yönde atılan önemli adımlardan bir tanesi 2007'de Belgrad'da imzlanan KEİ Bölgesinde Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi konulu Mutabakat Muhtırası'nın imzalanmasıdır. Ancak, ekonomik açıdan en fazla zorluk deniz taşımacılığında yaşandığından bu alanda işbirliğini arttırmaya yönelik güçlü bir ihtiyaç bulunmaktadır. Arttırılan koordinasyon faaliyetleri gemi inşaatı, filoların yenilenmesi, uluslararası çevre standartlarının gözetilmesi ve hizmet, güvenlik ve emniyetin arttırılması gibi denizcilik sektörünün unsurlarına odaklanmalıdır.

78-79. _____ Taşımacılıktaki modern eğilimler, bölgedeki bütün limanlarda bilgi ve iletişim teknolojileri ve elektronik veri paylaşımı sistemlerinin kurulmasını gerektirmektedir. Bu sistemlerin kurulması sayesinde, kargo işlemleri ve gemi kontrollerinin verimliliği ve etkinliği artacaktır. Bilgi ve iletişim teknolojileri ile elektronik veri paylaşımı sistemlerinin hayata geçirilmesi ticareti kolaylaştırmanın yanı sıra liman kullanıcılarına sunulan hizmetlerin de artmasını sağlayacaktır.

79-80. _____ AB'nin denizcilik politikası KEİ bölgesi için yararlı ve kapsamlı bir deneyim olarak görülmektedir. Hizmet, güvenlik ve emniyet konularının yanı sıra, AB'nin deniz taşımacılığı alanındaki araştırma ve geliştirme programları Karadeniz Bölgesi'ndeki deniz taşımacılığının daha da gelişmesine olumlu katkıda bulunabilir. Hiç şüphesiz, TRACECA gibi AB programları deniz taşımacılığının gelişimine büyük ivme kazandırmıştır.

80-81. _____ Deniz taşımacılığının gelecekte başarılı bir şekilde gelişmesi Karadeniz Bölgesi'nin hem Avrupa'da hem de dünya piyasalarındaki rekabet edebilirliğine katkıda bulunacaktır. Bu alanın gelişmesi, bölgedeki her ulusun istikrar, refah ve zenginlik düzeyi ile doğrudan bağlantılıdır.