

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ VE YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ VE YÖNETİMİ PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**TÜRKİYE İLE ÇİN ARASINDAKİ DIŞ TİCARET
HACMİNDEKİ GELİŞMELER VE ULAŞTIRMA
OLANAKLARININ KAPASİTESİNİN İNCELENMESİ**

Özlem ERCAN

Danışman

Yrd. Doç. Dr. Durmuş Ali DEVECİ

2008

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum ” **Türkiye ile Çin Arasındaki Dış Ticaret Hacmindeki Gelişmeler ve Ulaştırma Olanaklarının Kapasitesinin İncelenmesi**” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

.../.../.....

Adı SOYADI

İmza

YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

Öğrencinin

Adı ve Soyadı :
Anabilim Dalı :
Programı :
Tez Konusu :
Sınav Tarihi ve Saati :

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü'nün tarih ve sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliği'nin 18. maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI OLDUĞUNA O OY BİRLİĞİ O
DÜZELTİLMESİNE O* OY ÇOKLUĞU O
REDDİNE O**

ile karar verilmiştir.

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır. O***
Öğrenci sınava gelmemiştir. O**

* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.
** Bu halde adayın kaydı silinir.
*** Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

Tez burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fulbright vb.) aday olabilir. Evet
Tez mevcut hali ile basılabilir. O
Tez gözden geçirildikten sonra basılabilir. O
Tezin basımı gerekliliği yoktur. O

JÜRİ ÜYELERİ

İMZA

..... Başarılı Düzeltme Red

..... Başarılı Düzeltme Red

..... Başarılı Düzeltme Red

ÖZET

TÜRKİYE İLE ÇİN ARASINDAKİ DIŞ TİCARET HACMİNDEKİ GELİŞMELER VE ULAŞTIRMA OLANAKLARININ KAPASİTESİNİN İNCELENMESİ

ÖZLEM ERCAN

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Ana Bilim Dalı
Denizcilik İşletmeleri ve Yönetimi Programı

Çağımızın süratle birbirlerine eklenen, her gün artan bir şekilde daha bilgi yoğun hale gelen ve birbirleri ile düzenli bir etkileşim içinde bulunan ya da bir şekilde bulunmak zorunda kalan ekonomileri arasında, ulaştırma ve ulaştırma kapasitesi kavramları; hem bu entegrasyona ivme kazandıran bir ayak hem de bu entegrasyon sürecinin beraberinde getirdiği şartlardan etkilenen bir araç olarak dikkate alınması gereken bir öneme sahiptir.

“Türkiye ile Çin Arasındaki Dış Ticaret Hacmindeki Gelişmeler ve Ulaştırma Olanaklarının Kapasitesinin İncelenmesi“ konulu bu çalışmada Türkiye ile Çin arasındaki dış ticarete ait gelişmeler ve varolan dış ticaret hacmi incelenerek, iki ülke arasındaki ulaştırma olanaklarının kapasitesi değerlendirilmiştir.

Her iki ülkenin artan dış ticaret hacimlerinin yanısıra, bunun karşılıklı dış ticaret hacmi üzerine etkisi ve buna bağlı olarak ulaştırma olanaklarının kapasitesinin yeterliliği değerlendirilirken, iki ülkenin varolan ulaştırma olanakları üzerinde durulmuş, iki ülke arasında ulaştırmaya konu olan yükler değerlendirilerek, ulaştırma olanakları kapasitesi üzerindeki etkilerine değinilmiştir.

İki ÷lke arasındaki ticaretin geliştiği, Asya ÷lkelerinin özellikle Çin' in T÷rkiye' nin dış ticareti içindeki payının arttığı g÷r÷lmektedir. Bu gelişim ulaştırma olanaklarının kapasitesini etkilemektedir.

Bu alışmada, rakamsal veriler kullanılarak varolan kapasite ve ulaştırma olanakları sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Ulaştırma, Ulaştırma Kapasitesi, Uluslararası Ticaret,

ABSTRACT

DEVELOPMENT ON TRADE VOLUME BETWEEN TURKEY AND CHINA AND ANALYSIS OF TRANSPORT CAPACITY

ÖZLEM ERCAN

**Dokuz Eylül University
Institute of Social Sciences
Department of Marine Business And Administration
Maritime Business and Administration Program**

The concept of transport and transportation capacity has an importance as both having an effect on integration process and being an instrument effected by circumstances of integration in economies of our era that articulating each other, becoming more information oriented and being more interacted with each other

In this study subjected “Development On Trade Volume Between Turkey and China and Analysis of Transport Capacity” , developments on trade volume between two country and transportation capacity is searched.

The increase rate on the trade volumes of Turkey and China and the increase of trade volume between Turkey and China and its effects on trade volume and sufficiency of transportation capacity is evaluated by analysing existing transportation facilities, commodities subjected to transport and their effect on transportation capacity

It is seen that Asian countries especially China’s ration in Turkey's foreign trade volume has been increased and this increase has an effect on the transportation capacity

In this study existing capacity and transportation facilities are represented by using numerical datas.

Key Words: Transportation, Transportation Capacity, International Trade

TÜRKİYE İLE ÇİN ARASINDAKİ DIŞ TİCARET HACMİNDEKİ GELİŞMELER VE ULAŞTIRMA OLANAKLARININ KAPASİTESİNİN İNCELENMESİ

YEMİN METNİ	ii
TUTANAK	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiii
TABLolar LİSTESİ	xiv
GİRİŞ	xvii

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE İLE ÇİN ARASINDA DIŞ TİCARET HACMI

1.1 TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETİ	1
1.1.1 Türkiye’nin İhracat Hacmi	3
1.1.2 Türkiye’nin İthalat Hacmi	6
1.2 ÇİN’İN DIŞ TİCARETİ	9
1.2.1 Çin’in İhracat Hacmi	12
1.2.2 Çin’in İthalat Hacmi	14
1.3 TÜRKİYE – ÇİN DIŞ TİCARET HACMİNİN İNCELENMESİ	17
1.3.1 Türkiye ile Çin Arasında Yatırım	18
1.3.2 Türkiye ile Çin Arasında Dış Ticaret	19

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE VE ÇİN’İN ULAŞTIRMA OLANAKLARI

2.1 ULAŞTIRMA KAVRAMI	25
2.1.1 Ulaştırma Sistemi	27

2.1.2 Ulaştırma Ağları	28
2.1.3 Ulaştırma Modları	29
2.1.4 Multimodal Taşımacılık	29
2.1.5 Ulaştırma Koridoru	30
2.2 TÜRKİYE’NİN ULAŞTIRMA OLANAKLARI VE	30
KAPASİTESİNİN İNCELENMESİ	
2.2.1 Boru Hattı Ulaştırması	30
2.2.1.1 Irak Türkiye Ham Petrol Boru Hattı	31
2.2.1.2 Bakü – Tiflis – Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı	31
2.2.1.3 Hazar Geçişli Türkmenistan – Türkiye – Avrupa Doğalgaz Boru Projesi	33
2.2.1.4 Türkiye – Bulgaristan – Romanya – Macaristan Doğalgaz Boru Hattı Projesi (Nabucco Projesi)	33
2.2.1.5 Türkiye – Yunanistan Doğalgaz Boru Hattı Projesi	34
2.2.1.6 Azerbaycan – Türkiye (Şahdeniz) Doğalgaz Boru Hattı Projesi	35
2.2.1.7 Mısır – Türkiye Doğalgaz Boru Hattı Projesi	35
2.2.2 Demiryolu Ulaştırması	36
2.2.2.1 Uluslararası Demiryolu Ulaştırması	37
2.2.3 Karayolu Ulaştırması	40
2.2.3.1 Uluslararası Karayolu Ulaştırması	40
2.2.4 Denizyolu Ulaştırması	42
2.2.4.1 Dünya Deniz Ticareti ve Denizyolu Yük Trafığı	42
2.2.4.2 Dünya Denizyolu Konteynerize Yük Trafığı	43
2.2.4.3 Türkiye Deniz Ticareti	44
2.2.4.4 Türk Deniz Ticaret Filosu	46
2.2.5 Türkiye’nin İçinde Bulunduğu Başlıca Uluslararası Ulaştırma Ağları	48
2.2.5.1 Trans Avrupa Ağları	48
2.2.5.2 Avrupa – Kafkasya – Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)	49
2.2.5.3 Asya – Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP)	51
2.2.5.4 Uluslar arası E Yolları Ağı	52

2.2.5.5 Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı	52
2.2.5.6 Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyol Projesi (TEM)	54
2.3 ÇİN' İN ULAŞTIRMA OLANAKLARININ İNCELENMESİ	54
2.3.1 Demiryolu ve Karayolu Ulaştırması	54
2.3.2 Denizyolu Ulaştırması	57
2.3.3 Çin'in İçinde Bulunduğu Başlıca Uluslar arası Ulaştırma Ağları	59
2.3.3.1 Trans Sibiryա Demiryolu Koridoru	59
2.3.3.2 Trans Asya Demiryolu Kuzey Koridoru	60
2.3.3.3 Trans Asya Çin Hindi ve Asya Alt Bölgeleri Demiryolu Koridoru	60
2.3.3.4 Trans Asya Demiryolu Güney Koridoru	61

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE İLE ÇİN ARASINDAKİ ULAŞTIRMA OLANAKLARI VE KAPASİTESİNİN İNCELENMESİ

3.1 GENEL OLARAK TÜRKİYE İLE ÇİN ARASINDA ULAŞTIRMA OLANAKLARI	63
3.2 TÜRKİYE İLE ÇİN ARASINDA DENİZ TİCARETİ	65
3.2.1 Türkiye ile Çin Arasında Yer Alan Düzenli Hat Taşıyıcıları	67
3.2.2 Türkiye Limanları	78
3.2.2.1 İzmir Limanı	83
3.2.2.2 Haydarpaşa Limanı	84
3.2.2.3 Mersin Limanı	85
3.2.2.4 Ambarlı Limanı	86
3.2.2.5 Antalya Limanı	87
3.2.3 Çin Limanları	88
3.2.3.1 Şangay Limanı	91
3.2.3.2 Ningbo Limanı	93
3.2.3.3 Shenzen Limanı	94
3.2.3.4 Guangzou Limanı	94

3.3 TÜRKİYE İLE ÇİN ARASINDA YER ALAN ALTERNATİF ULAŞTIRMA OLANAKLARI	95
3.3.1 Avrupa – Kafkasya – Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)	95
3.3.1.1 Karayolu Ulaştırması	96
3.3.1.2 Demiryolu Ulaştırması	99
3.3.1.3 Denizyolu Ulaştırması	100
3.3.2 Birleşmiş Milletler Asya – Pasifik Ekonomik Ve Sosyal Komisyonu Asya Otoyolu Projesi (UNESCAP ASIAN HIGHWAY, AH)	104
3.3.3 Birleşmiş Milletler Asya – Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Trans – Asya Demiryolu Ağı (UNESCAP TAR Trans – AsiaN Railway)	105
SONUÇ	107
KAYNAKLAR	112

KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
BM	Birleşmiş Milletler
DTÖ	Deniz Ticaret Odası
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
DTM	Dış Ticaret Müsteşarlığı
INLOC	Batlık Denizi Bölgesinde Lojistik Merkezlerin Entegrasyonu
NAFTA	North American Free Trade Area
MISC	Malesian International Shippin Corporation
MOC	Ministry Of Communication
MSC	Mediterranean Shipping Company
MOL	Mitsui Osaka Lines
NYK	Nippon Yuehen Kaisha Lines
OOCL	Oriental Overseas Container Lines
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEU	Yirmi Fit Uzunluğunda Konteyner Twenty Equivelant Unit
TRACECA	Avrupa – Kafkasya - Asya Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor Asia – Caucasus - Europe)
TSR	Trans-Sibirya Demiryolu (Trans Siberian Railways)
UNECE	Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Trans-Avrupa (Economic Commission for Europe)
UNESCAP	Birleşmiş Milletler Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific)

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Dış Ticaret Büyüklüklerinin Toplam Gshm İçindeki Payları	2
Şekil 2: Türkiye'nin Ülke Gruplarına Göre İhracatı	3
Şekil 3: Çin'in Ekonomik Göstergeleri	11
Şekil 4: Çin' in İhracat yaptığı Başlıca Ülkeler	12
Şekil 5: Çin'in İhracatındaki Başlıca Maddeler	13
Şekil 6: Çin'in İthalat Yaptığı Başlıca Ülkeler	15
Şekil 7: Çin'in İthalatındaki Başlıca Maddeler	16
Şekil 8 : Türkiye – Çin İkili Dış Ticaret Değerleri	20
Şekil 9: Türkiye'nin Dış Ticareti İçinde Çin'in Payı	20
Şekil 10: Çin' in Dış Ticaretinde Türkiye'nin Yeri	21
Şekil 11: Türkiye' nin Çin İhracatının Sektörel Dağılımı	24
Şekil 12: Türkiye' nin Çin' den İthalatının Sektörel Dağılımı	24
Şekil 13: TCDD Demiryolu Şebekesi	36
Şekil 14: 2002-2006 Yılları Arası Vagon Bazında Üretim Değerleri	39
Şekil 15: Ro Ro Güzergahları	42
Şekil 16: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi	47
Şekil 17: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı	47
Şekil 18: Çin'de Ulaşımında Demiryolunun Payı	55
Şekil 19: Çin' de Demiryolunun Yük Taşımacılığındaki Payı	55
Şekil 20: Çin' de Demiryolu Ağının Gelişimi	56
Şekil 21: Trans Sibirya Demiryolu Haritası	59
Şekil 22: Trans Asya Demiryolu Kuzey Koridoru Haritası	60
Şekil 23: Trans Asya Çin Hindi ve Asya Altbölgesi Demiryolu Koridoru	61
Şekil 24: Trans Asya Demiryolu Güney Koridoru Haritası	62
Şekil 25: Ambarlı Limanı Elleçleme Verileri	86
Şekil 26: Antalya Limanı Aylık Gemi Adetleri (2006 – 2007)	87
Şekil 27: TRACECA Haritası	96
Şekil 28: TRACECA Kapsamında Türkiye Üzerinden Geçen Karayolu Ağı	98
Şekil 29: Asya Otoyol Ağı Projesi Haritası	104
Şekil 30: Trans Asya Demiryolu Ağı Haritası	106

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: 1980- 2005 Dönemi Türkiye'nin Dış Ticareti (Milyon Dolar)	1
Tablo 2: Türkiye'nin Ülke Gruplarına Göre İhracatı (Değer 1000 Dolar)	3
Tablo 3: Türkiye'nin ihracatındaki ilk 10 Ülke (Değer: 1000 Dolar)	5
Tablo 4: Türkiye'nin Sektörler İtibariyle İhracatı (Milyon Dolar)	6
Tablo 5: Türkiye'nin Ülke Gruplarına Göre İthalatı (Değer 1000 Dolar)	7
Tablo 6: Türkiye'nin İthalatındaki ilk 10 Ülke (Değer 1000 Dolar)	7
Tablo 7: Türkiye'nin Sektörler itibariyle İthalatı (Milyon Dolar)	8
Tablo 8: Çin'in Temel Ekonomik Göstergeleri	10
Tablo 9: Çin'in İhracatındaki ilk 10 Ülke (Değer: 1000 Dolar)	13
Tablo 10: Çin'in İthalatındaki ilk 10 Ülke (Değer 1000 Dolar)	15
Tablo 11: İkili Ticaret Verileri (1.000 USD)	19
Tablo 12 : Türkiye'nin Çin' e İhracatındaki Başlıca Maddeler	22
Tablo 13: Türkiye'nin Çin' den İthalatındaki Başlıca Maddeler	22
Tablo 14 : 2007 Yılı Mart Ayı Üretim Değerleri	37
Tablo 15 : 2002-2006 Yılları Arası Ton Bazında Üretim Değerleri	37
Tablo 16: 2007 Yılı İtibariyle Satış Cinsine Göre Yol Ağı	40
Tablo 17: Uluslararası Deniz Ticaretinin Gelişimi, (Seçilmiş Yıllara Göre Yükleme Limanı Verileri)	43
Tablo 18: Dünya Deniz Ticareti (Değer: Milyar Ton-mil)	43
Tablo 19: Dünya Konteyner Trafiğinin Bölgesel Dağılımı (TEU)	44
Tablo 20: Deniz Ticaretinde En Büyük Konteyner Hacmine Sahip Ülkeler (2005)	44
Tablo 21: Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımalarının Modlar İtibariyle Dağılımı	45
Tablo 22: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi	46
Tablo 23: Türkiye'nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları	48
Tablo 24: Türkiye'nin Çin' e Ulaştırma Modları Temelinde Yaptığı İhracat	63
Tablo 25: Türkiye'nin Çin' den Ulaştırma Modları Temelinde Yaptığı İthalat	64

Tablo 26: Türkiye'nin Çin' e İhracatı (TEU)	66
Tablo 27: Türkiye'nin Çin' den İthalatı (TEU)	66
Tablo 28: İstanbul - Çin Limanları Arasında Servis Veren Hatlar ve Servis Detayları	67
Tablo 29: İstanbul Çin Limanları Transit Süreleri	69
Tablo 30: İzmir Çin Limanları Arasında Servis Veren Hatlar ve Servis Detayları	70
Tablo 31: İzmir Çin Limanları Transit Süreleri	72
Tablo 32: Gemlik Çin Limanları Arasında Servis Veren Hatlar ve Servis Detayları	73
Tablo 33: Gemlik Çin Limanları Transit Süreleri	74
Tablo 34: Mersin Çin Limanları arasında Servis Veren Hatlar ve Servis Detayları	74
Tablo 35: Mersin Çin Limanları Transit Süreleri	76
Tablo 36: Antalya Çin Limanları arasında Servis Veren Hatlar ve Servis Detayları	76
Tablo 37: Antalya Çin Limanları Transit Süreleri	77
Tablo 38: Türkiye Limanlarında Rejimlere Göre Elleçleme Miktarları ve Oranları	79
Tablo 39: Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yüklerin Bölgesel Dağılımı	79
Tablo 40: 2005 Yılında Yük Cinslerine Göre En Çok Yükleme-Boşaltma Yapılan Limanlar	80
Tablo 41: Türkiye'nin 2006 İtibariyle İlk Beş Konteyner Limanı Özellikleri	82
Tablo 42: İzmir Limanının Yıllara Göre Yükleme ve Boşaltma Verileri	84
Tablo 43: Haydarpaşa Limanının Yıllara Göre Yükleme ve Boşaltma Verileri	85
Tablo 44: Mersin Limanının Yıllara Göre Yükleme ve Boşaltma Verileri	86
Tablo 45: Dünyada En Fazla Yük Elleçlemesi Yapılan Limanlar	88
Tablo 46: Dünyada En Çok Konteyner Elleçlenen 20 Liman	89
Tablo 47: Çin Limanlarındaki Konteyner Trafiği	90

GİRİŞ

Günümüzde ülkeler birbirlerine eskisinden çok daha bağılı hale gelmişlerdir. Ülkelerin ekonomik olarak birbirine bağlayan unsur ise mal ve hizmet ticaretinin yaygınlaşmasıdır.

“Türkiye ile Çin Arasındaki Dış Ticaret Hacmi ve Ulaştırma Olanaklarının Kapasitesinin İncelenmesi” konulu bu çalışmada, Türkiye ile Çin arasında varolan dış ticaret hacminin yanısıra, iki ülke arasında varolan ulaştırma kapasitesi incelenmiştir.

Bu amaçla çalışmanın birinci bölümünde , Türkiye’ nin Dış Ticareti ve Çin’in Dış Ticareti ayrı ayrı ele alınmış, daha sonra iki ülkenin karşılıklı dış ticaret hacmi rakamsal verilere dayanarak incelenmiştir.

İkinci bölümde ulaştırma kapasiteleri incelenmeden önce Ulaştırma kavramı üzerinde durularak , iki ülkenin ayrı ayrı ulaştırma olanakları incelenmiş , Türkiye ve Çin’ in içerisinde yer aldıkları ulaştırma projelerine değerlendirilmiştir.

Üçüncü bölümde Türkiye ile Çin arasındaki ulaştırma olanakları incelenmiştir. Mevcut ulaştırmanın ağırlıklı olarak denizyolu ile sağlanmasına ve ticarete konu yüklerin konteyner taşımacılığına uygun olmasına dayanılarak deniz taşımacılığı ve bağılı olarak konteyner taşımacılığı üzerinde durulmuştur.

Sonuç bölümünde tüm elde edilen veriler değerlendirilerek , dış ticaret hacmindeki gelişmelere bağılı olarak, varolan ulaştırma olanaklarının kapasitesi yorumlanmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE İLE ÇİN ARASINDA DIŞ TİCARET HACMİ

1.1 TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARETİ

1980 yılı Türk dış ticaretinde önemli bir dönüm noktasıdır. 24 Ocak 1980 yılında alınan kararlar ve temel amacı ülke ekonomisinin serbest piyasa mekanizması kurallarına göre işlemlerini sağlamak ve dünya ekonomisi ile bütünleşmesini sağlamak olarak tanımlanabilecek ekonomik program ile birlikte, Türkiye, ithal ikameci sanayileşme modelinden ayrılarak “ihracata dayalı sanayileşme” stratejisini benimsemiştir. 1980-2005 yılları arasında dış ticaret hacmindeki değişim tabloda gösterilmiştir.

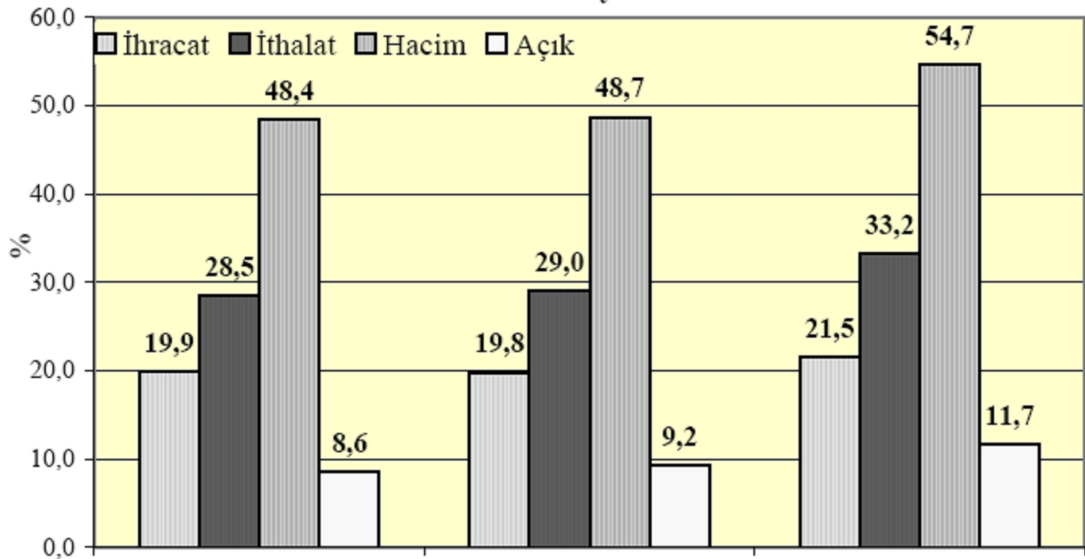
Tablo 1: 1980- 2005 Dönemi Türkiye’nin Dış Ticareti (Milyon Dolar)

YILLAR	İHRACAT	İTHALAT	DENGE	HACİM
1980	2.910	7.909	-4.999	10.819
1981	4.703	8.933	-4.230	13.636
1982	5.746	9.235	-3.489	14.981
1983	5.728	9.235	-3.507	14.963
1984	7.134	10.757	-3.623	17.891
1985	7.958	11.343	-3.385	19.301
1986	7.457	11.105	-3.648	18.562
1987	10.190	14.158	-3.968	24.348
1988	11.662	14.335	-2.673	25.997
1989	11.625	15.792	-4.167	27.417
1990	12.959	22.302	-9.343	35.261
1991	13.594	21.047	-7.453	34.641
1992	14.715	22.871	-8.156	37.586
1993	15.345	29.428	-14.083	44.773
1994	18.106	23.270	-5.164	41.376
1995	21.637	35.709	-14.072	57.346
1996	23.224	43.627	-20.403	66.851
1997	26.261	48.559	-22.298	74.820
1998	26.974	45.921	-18.947	72.895
1999	26.588	40.671	-14.083	67.259
2000	27.774	54.503	-26.729	82.277
2001	31.334	41.399	-10.065	72.733
2002	36.059	51.554	-15.495	87.613
2003	47.253	69.340	-22.087	116.593
2004	63.167	97.540	-34.372	160.706
2005	73.476	116.773	-43.297	190.249
2006	85.534	139.576	-54.041	225.110

(Kaynak: <http://www.dtm.gov.tr/IHR/genel/genel.htm> ;
http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=622 ;
http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=623)

Türkiye' nin dış ticaret hacminin arttığı görülmekle birlikte, ithalat oranının ihracat oranına kıyasla daha yüksek oranda arttığı görülmektedir. Buna bağlı olarak dış ticaret açığı büyümektedir.

Şekil 1: Dış Ticaret Büyüklüklerinin Toplam Gshm İçindeki Payları



(Kaynak: 9. Kalkınma Dış Ticaret Özel İhtisas Komisyonu , 2006 ;17)

Dış ticaretin ülke GSHM içindeki yüzde payının yıl bazında arttığı görülmektedir. Dış ticaret hacminin artışına paralel olarak , dış ticaret açığıda büyümektedir.

1.1.1 Türkiye'nin İhracat Hacmi

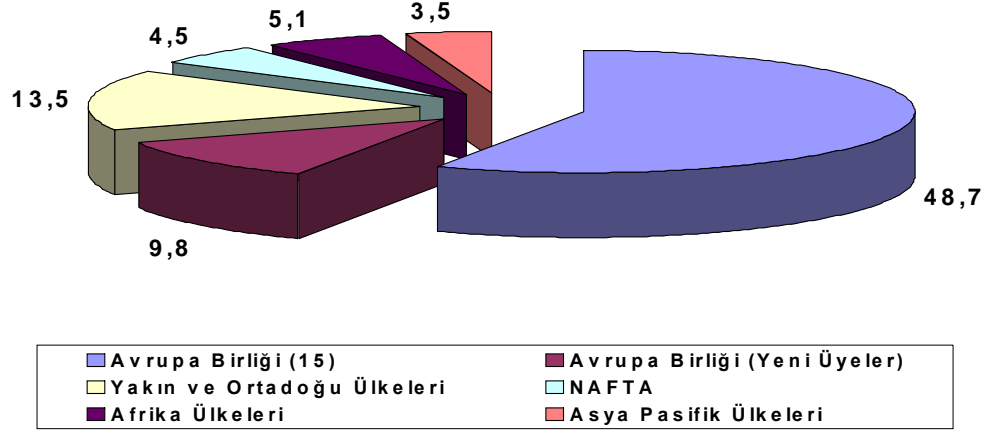
2006 yılında Türkiye' nin ülke gruplarına göre ihracatı incelendiğinde, en büyük ortağının AB ülkeleri olduğu görülmektedir.

Tablo 2: Türkiye'nin Ülke Gruplarına Göre İhracatı (Değer 1000 Dolar)

ÜLKE GRUPLARI	2003	2004	2005	2006
A-AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ (AB 27 ÜLKE)	27 393 762	36 580 859	41 364 962	47 934 746
B-TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ	1 928 266	2 563 637	2 973 224	2 967 219
C-DİĞER ÜLKELER	17 930 808	24 022 657	29 138 222	34 632 711
1-Diğer Avrupa (A.B Hariç)	3 361 997	4 507 410	5 855 304	7 961 672
2-Kuzey Afrika	1 576 974	2 203 356	2 544 398	3 096 665
3-Diğer Afrika	554 243	764 791	1 086 849	1 469 127
4-Kuzey Amerika	3 972 875	5 206 705	5 275 698	5 439 399
5-Orta Amerika ve Karayipler	166 016	333 715	410 753	548 451
6-Güney Amerika	130 540	192 754	273 783	340 598
7-Yakın ve Orta Doğu	5 464 810	7 921 284	10 184 230	11 315 751
8-Diğer Asya	2 347 927	2 544 121	3 028 878	3 941 556
9-Avustralya ve Yeni Zelanda	158 098	264 495	270 794	327 020
10-Diğer Ülke ve Bölgeler	197 329	84 026	207 536	192 474
TOPLAM	47 252 836	63 167 153	73 476 408	85 534 676

(Kaynak: http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=626)

Şekil 2: Türkiye'nin Ülke Gruplarına Göre İhracatı



(Kaynak: DTM , 2007 ; 60)

Ülke grupları açısından değerlendirme yapıldığında; Türkiye'nin ihracat rakamlarında %58,4 paya sahip olan Avrupa Birliği (27) ülkelerine ihracat rakamları açısından 2007 yılı ilk üç ayında bir önceki yılın eş dönemine göre %25,5 artışla 13,5 milyar dolar, ihracatta %13,5 pay alan Yakın ve Ortadoğu ülkelerine yönelik ihracatın ise %38,3 artışla 3,1 milyar dolar düzeyinde olduğu görülmektedir. NAFTA

grubuna yönelik ihracatın %23,1 azalışla 1 milyar dolar, Afrika ülkelerine yönelik ihracatın %5,1 artışla 1,2 milyar dolar; ihracatta %3,5 paya sahip olan Asya Pasifik ülkelerine yönelik ihracatın ise %31,9 artışla 801,7 milyon dolar olduğu görülebilir. Bunun yanı sıra; Türkiye' nin ihracatında %2,4 paya sahip olan Türk Cumhuriyetleri'nde (%60,8) ve %0,7 paya sahip olan Latin Amerika Ülkelerinde (%56,1) görülen yüksek artış oranları dikkat çekmektedir (DTM, 2007; 60).

Ülke gruplarının toplam ihracatın içindeki paylarına bakıldığında Avrupa Birliği'nin (15) payı %50,7'den %48,7'ye ve NAFTA ülkelerinin payının %7,3'ten %4,5'e gerilediği görülürken, Avrupa Birliği'nin (27) payı %58,3'ten %58,4'e, Yakın ve Ortadoğu ülkelerinin payı %12,2'den %13,5'e, Afrika ülkelerine ihracatın toplam ihracatın içindeki payının bir önceki yıla göre %4,8'den %5,1'e, Asya Pasifik ülkelerinin payının %3,3'ten %3,5'e, Türk Cumhuriyetlerinin payının %1,9'dan %2,4'e ve Latin Amerika ülkelerinin payının %0,6'dan %0,7'ye yükseldiği görülmektedir (DTM,2007; 61).

Avrupa Birliği ülkelerine yapılan ihracat artışının temel nedeni, Avrupa Birliği (15) ülkelerine yapılan %20,1'lik artışın yanında, yeni üye olan 12 ülkeye yönelik ihracat artışının da %61,1 seviyesinde gerçekleşmesidir.

Asya Pasifik ülkelerine yapılan ihracattaki artışın nedeni özellikle Singapur (%232,7), Çin Halk Cumhuriyeti (%68,5) ve Endonezya'ya (%77,5) gerçekleştirilen ihracat artışları olarak gösterilmektedir. Latin Amerika ülkelerine gerçekleştirilen ihracat artışının temelinde ise, Panama (%738,3), Kolombiya (%58,3) ve Küba'ya (%272,7) yönelik ihracatta sağlanan dolar bazındaki yüksek artışlar bulunmaktadır. (DTM,2007; 62).

Asya ülkelerinin Türkiye'nin ihracatında büyük artış kaydettiği görülmektedir. Buna bağlı olarak Asya ülkelerinin Türkiye için önemli ticaret ortakları haline geldiği söylenebilir.

Tablo 3: Türkiye'nin ihracatındaki ilk 10 Ülke (Değer 1000 Dolar)

	ÜLKE LER	YILLAR						
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006 *
1-	Almanya	5.179.844	5.366.945	5.868.813	7.484.931	8.745.282	9.455.050	9 686 235
2-	İngiltere	2.036.826	2.174.892	3.024.942	3.670.093	5.544.303	5.917.163	6 814 301
3-	İtalya	1.789.307	2.342.186	2.375.692	3.193.242	4.648.475	5.616.755	6 752 346
4-	A.B.D.	3.135.163	3.125.771	3.356.126	3.751.552	4.860.041	4.910.715	5 060 854
5-	Fransa	1.656.968	1.895.290	2.134.575	2.826.141	3.668.418	3.805.760	4 604 349
6-	İspanya	712.889	950.362	1.125.072	1.789.497	2.619.784	3.010.857	3 720 458
7-	Rusya Federasyonu	643.903	924.107	1.172.039	1.367.591	1.859.187	2.377.050	3 237 611
8-	Irak	0	0	0	829.058	1.820.802	2.750.080	2 589 352
9-	Hollanda	874.182	892.416	1.055.637	1.525.929	2.138.004	2.469.582	2 539 246
10-	Romanya	325.818	392.028	566.497	873.347	1.235.485	1.785.409	2 350 474
29-	Çin Halk Cumhuriyeti	96.010	199.373	268.229	504.626	391.585	549.764	693. 038

*Sıralama 2006 yılı verileri esas alınarak yapılmıştır.
(Kaynak : Çetin, 2008; 105)

Avrupa ülkeleri içerisinde Türkiye'nin en büyük ihracat ortağının Almanya olduğu görülebilmektedir. Almanya'ya Türkiye'den yapılan ihracat yıllık bazda artış göstermektedir. Çin Halk Cumhuriyeti, Türkiye'nin en fazla ihracat yaptığı ülkeler arasında 29. sıradadır.

2006 yılında Türkiye'nin ihracatının en fazla arttığı ilk 10 ülke sırasıyla; Singapur (%232,7), Malta (%226,3), Hırvatistan (%208,6), Birleşik Arap Emirlikleri (%99,2), Norveç (%98,4), Romanya (%89,8), Güney Afrika Cumhuriyeti (%88,7), Macaristan (%73,4), Sırbistan (%72,5) ve Gürcistan (%72,4) olmuştur (DTM,2007; 62).

2007 yılı Ocak-Mart döneminde komşu ve çevre ülkelere göre ihracat değerlendirmesi yapıldığında, 7 komşu ülke ve 45 çevre ülke olmak üzere toplam 52 ülkeye yönelik ihracatın bu dönemde %44,5 artış göstererek 8,4 milyar dolar seviyesine ulaştığı görülmektedir. Komşu ve çevre ülkelerin ihracatındaki toplam payı ise %36,1 olarak gerçekleşmiştir (DTM , 2007 ; 57).

Toplam 7 ülkeden oluşan komşu ülkelere ihracat 2007 yılı ilk üç ayında %33,6 artış göstererek 1,8 milyar dolardan 2,4 milyar dolara yükselmiştir. Bu grup içerisinde ilk sıraları %2,8'lik payla Irak, %2,1'lik pay ile Yunanistan, %1,9'luk payla Bulgaristan ve %1,2 ile İran almaktadır (DTM, 2007; 58).

Komşu ve çevre ülkeler arasında en yüksek ihracat artışı sağlanan ülkeler sırasıyla; Eritre (%617,9), Karadağ (%286,9), Kosova (%220,1), Hırvatistan (%208,6), Bosna Hersek (%177,6), Filistin (%173,4), Cibuti (%154,6), Umman (%121,1), Türkmenistan (%103,4) ve Bahreyn (%100,3)'dir. Eski Sovyetler Birliği sınırları içinde yer alan ve özellikle Türk Dünyası ülkelerini kapsayan alan içinde yer alan ülkelerden Gürcistan'a gerçekleştirilen %72,4'lük ihracat artışı dışında Azerbaycan-Nahcivan ile %60,1, Yunanistan ile %54,8 , Bulgaristan ile %45,4 oranında artış yaşanmıştır (DTM, 2007 ; 60)

Tablo 4: Türkiye'nin Sektörler İtibariyle İhracatı (Milyon Dolar)

SEKTÖRLER	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1- Tarımsal Ürünler	3.855	4.349	4.052	5.257	6.501	8.309
2- Madencilik Ürünleri	1.157	1.236	1.497	2.011	2.895	4.564
3- Sanayi	22.699	25.661	30.288	39.594	53.487	60.116
4- Diğer	63	89	222	391	285	488
TOPLAM	27.775	31.334	36.059	47.253	63.167	73.476

(Kaynak : Çetin, 2008; 105)

Türkiye'nin ihracat kalemleri incelendiğinde ilk sırayı Sanayi ürünlerin aldığı görülebilmektedir. Bunu tarımsal ürünler ve madencilik ürünleri takip etmektedir.

1.1.2 Türkiye'nin İthalat Hacmi

Bölgelere göre ithalat dağılımları incelendiğinde en fazla ithalatın Avrupa'dan (Avrupa Birliği ve Diğer Avrupa ülkeleri) yapıldığı görülmektedir. Avrupa Birliği ülkelerini Asya Bölgesi izlemektedir.

Tablo 5: Türkiye'nin Ülke Gruplarına Göre İthalatı (Değer 1000 Dolar)

ÜLKE GRUPLARI	2003	2004	2005	2006
A-AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ (AB 27 ÜLKE)	35 140 139	48 102 744	52 695 793	59 400 922
B-TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ	588 912	811 460	760 060	944 142
C-DİĞER ÜLKELER	33 610 642	48 625 562	63 318 298	79 231 111
1-Diğer Avrupa (A.B Hariç)	10 341 499	15 756 926	20 385 906	25 695 361
2-Kuzey Afrika	2 518 707	3 231 235	4 212 112	4 878 401
3-Diğer Afrika	819 763	1 589 145	1 835 122	2 526 126
4-Kuzey Amerika	3 740 706	5 114 159	5 822 698	6 935 690
5-Orta Amerika ve Karayipler	169 378	209 040	287 280	334 966
6-Güney Amerika	1 012 373	1 271 462	1 747 404	2 130 616
7-Yakın ve Orta Doğu	4 455 199	5 584 836	7 966 854	10 568 063
8-Diğer Asya	9 643 755	15 500 398	20 581 162	25 657 979
9-Avustralya ve Yeni Zelanda	246 974	301 553	321 399	398 688
10-Diğer Ülke ve Bölgeler	662 288	66 810	158 360	105 221
TOPLAM	69 339 692	97 539 766	116 774 151	139 576 174

(Kaynak: http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=627)

Tablo 6: Türkiye'nin İthalatındaki ilk 10 Ülke (Değer 1000 Dolar)

	ÜLKE LER	YILLAR						
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
1-	Rusya Federasyonu	3.886.583	3.435.673	3.891.721	5.451.315	9.033.138	12.905.620	17.806.239
2-	Almanya	7.198.209	5.335.443	7.041.532	9.452.964	12.515.655	13.633.888	14.768. 220
3-	Çin Halk Cumhuriyeti	1.344.731	925.620	1.368.317	2.610.298	4.476.077	6.885.400	9 669 110
4-	İtalya	4.332.788	3.484.129	4.096.968	5.471.537	6.865.811	7.566.262	8 663 469
5-	Fransa	3.531.818	2.283.939	3.052.706	4.164.120	6.201.348	5.887.817	7 239 953
6-	A.B.D.	3.911.022	3.261.298	3.099.099	3.495.770	4.745.195	5.375.548	6 260 873
7-	İran	815.730	839.800	920.972	1.860.683	1.962.059	3.469.706	5 626 610
8-	İngiltere	2.747.746	1.913.846	2.438.296	3.500.015	4.317.140	4.695.645	5 137 553
9-	İsviçre	890.977	1.227.422	2.142.747	2.968.187	3.404.540	4.053.977	4 014 793
10-	İspanya	1.678.156	1.066.141	1.419.212	2.003.745	3.253.675	3.555.106	3 832 589

*Sıralama 2006 yılı verileri esas alınarak yapılmıştır.

(Kaynak: Çetin, 2008; 106)

2006 yılında Türkiye'nin en fazla ithalat yaptığı ülke Rusya Federasyonu'dur. Çin, Türkiye'nin en fazla ithalat yaptığı ülkeler arasında 3. sırada yer almaktadır. 2005 ve 2006 yılları karşılaştırıldığında, ithalat hacminin en fazla büyüdüğü iki ülke Rusya Federasyonu ve Çin Halk Cumhuriyeti olmuştur.

Tablo 7: Türkiye'nin Sektörler itibariyle İthalatı (Milyon Dolar)

SEKTÖRLER	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1- TARIMSAL ÜRÜNLER	4.156	3.079	3.995	5.265	6.059	6.480
2- MADENCİLİK ÜRÜNLERİ	11.682	9.859	11.656	15.248	20.177	28.100
3- SANAYİ	38.482	27.153	34.023	45.831	67.417	78.045
4- DİĞER	182	1.308	1.880	2.997	3.888	4.148
TOPLAM	54.503	41.399	51.554	69.340	97.540	116.774

(Kaynak: Çetin, 2008; 106)

2005 yılında Türkiye'nin ithalatında ilk sırayı sanayi ürünleri almış, bunu madencilik ürünleri izlemiştir. 2004-2005 yılları arasında tüm sektörlerde artış söz konusudur.

AB'den yapılan ithalatın yarısı "makinelere ve ulaşım araçları"ndan oluşmakta , bunun yaklaşık % 20'si "otomotiv sanayi ürünleri"nden ve % 15'i "diğer elektriksiz makinelerden meydana gelmektedir. "Kimyasallar" ise ithalatın bir diğer % 20' sini oluşturmaktadır. 2007 yılı Ocak-Ekim ayı döneminde ithalatın en çok arttığı sektörler, "kimyasallar" ile "diğer elektriksiz makineler" olmuştur (DTM, 2007; 63).

AB dışındaki Avrupa ülkelerinden yapılan ithalat Ocak-Ekim döneminde % 35,4 oranında artarak 19,6 milyar dolar olmuştur. Bölgeden yapılan ithalatın yaklaşık olarak, yarısı "madencilik ürünleri", % 16'sı demir –çelik, % 13'ü "altın" ve % 10' u "kimyasallar" dır. (DTM, 2007 ; 63)

Rusya Federasyonundan yapılan "mineral yakıtlar ve yağlar" ithalatı ilk on aylık dönemde yüzde 48 oranında artarak 10,3 milyar dolara ulaşmıştır. "Petrol ve Ürünleri", "doğalgaz", "madencilik ürünleri" ve "demir – çelik" en fazla ithal edilen kalemleri oluşturmuştur.

Amerika kıtasından yapılan ithalat Ocak-Ekim döneminde % 18,5 oranında artarak 6,5 milyar dolara yükselmiştir. Amerika kıtasından yapılan ithalatın büyük bölümü ABD 'ye aittir.

Yakın ve Orta Doğu'dan yapılan ithalat Ocak-Ekim döneminde % 47,1 oranında artarak 6,6 milyar dolar olmuştur. Bu ülke grubu, ithalat artışında büyük paya sahiptir. Bu ülkelerden yapılan “petrol ve ürünleri “ ithalatının Türkiye'nin toplam ithalatı içerisindeki payı % 55-60 arasındadır. İthalatın diğer kısmını da büyük ölçüde “doğal gaz “, “kimyasallar” ve “maden cevheri” meydana getirmektedir. Ham petrol fiyatlarındaki artışın etkisi ile, bölgeden yapılan “petrol ve ürünleri” ithalatı Ocak-Ekim döneminde yüzde 57,1 oranında artarak 4 milyar dolara yükselmiştir (DTM, 2007 ; 63).

Diğer Asya ülkelerinden yapılan ithalat Ocak-Ekim döneminde yüzde 33,5 oranında artarak 16,5 milyar dolara yükselmiştir. Ocak-Ekim döneminde bölgenin toplam ithalat içindeki payı artarak % 17,3' e çıkmıştır Bu ülkelerden yapılan ithalatın yarısını “makinelere ve ulaşım araçları”, % 12-13' ünü “dokümanlık ürünleri” ve % 10' unu “çeşitli tüketim malları” oluşturmaktadır.(9. Kalkınma Planı Dış Ticaret Özel İhtisas Komisyonu Raporu , 2006, 24).

Afrika kıtasından yapılan ithalat, Ocak-Ekim döneminde % 25,2 oranında artarak yaklaşık 4,7 milyar dolara yükselmiştir. Kuzey Afrika'dan yapılan ithalat içinde “madencilik ürünleri” nin oranı % 88 olmuştur. Diğer Afrika ülkelerinden ithalatı “altın” , “tarımsal ürünler” ve “madencilik ürünleri” meydana getirmiştir. (9. Kalkınma Planı Dış Ticaret Özel İhtisas Komisyonu Raporu , 2006 , 25,26) .

İhracat ve ithalat dağılımlarına bakıldığında Türkiye'nin en büyük ticari ortaklarının Avrupa ülkeleri olduğu görülebilmektedir. Asya ülkelerinin, özellikle Çin' in, ihracat ve ithalat içerisindeki payının arttığı görülebilmektedir.

1.2 ÇİN'İN DIŞ TİCARETİ

1970'li yıllar Çin ekonomisi ve dış ticaretinin gelişimi açısından önemlidir. 1978 yılında başlatılan reformlarla dışa açılma ve planlı ekonomiden piyasa ekonomisine kademeli geçiş başlamıştır.

Çin 1997 yılında Hong Kong ile bütünleşmiş, 2004 yılında Dünya Ticaret Örgütü' ne üye olmuştur.

Tablo 8: Çin'in Temel Ekonomik Göstergeleri

Yıl	GSYİH (Milyar \$)	Kişi Başına Gelir (\$)	Büyüme Oranı (%)	Enflasyon Oranı (%)	İhracat (Milyar \$)	İthalat (Milyar \$)
2000	1.080,7	860	8,0	0,4	249,1	214,7
2001	1.324,8	1.038	8,3	0,7	266,1	232,1
2002	1.453,8	1.132	9,1	-0,7	325,7	281,5
2003	1.641,0	1.270	10,0	1,1	438,3	393,6
2004	1.936,5	1.489	10,1	3,8	593,4	534,4
2005	2.278,3	1.731	10,2	1,8	762,5	660,1
2006	2.676,3	2.035	10,5	1,3	969,1	791,6

(Kaynak:<http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ANL/AsyaDb/chc.doc>)

Çin' in son yıllarda istikrarlı bir oranda büyüdüğü görülmektedir.İhracat ve ithalat oranları da artış göstermektedir buna bağlı olarak ihracat ve ithalat hacimleri artmaktadır ve dış ticaret fazlası vermektedir.

Şekil 3: Çin'in Ekonomik Göstergeleri



(Kaynak: <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ANL/AsyaDb/chc.doc>)

2003 yılı verilerine göre tarım sektörü Çin ekonomisine % 14,6 oranında katkıda bulunmuş, iş gücünün yüzde 42,6 sına denk gelen 313 milyon çalışanı istihdam etmiştir (DEİK ,2005;8).

2002 yılında sanayinin payı % 51,1 iken, 2003 yılında % 17 büyüyen sanayi üretimi 2004 yılında % 11,5 büyüyerek 758 milyar dolar olarak kaydedilmiş ve ulusal gelirin %46' sını oluşturmuştur. Hafif sanayi ve ağır sanayinin toplam sanayi üretimindeki payları 2003 verilerine göre sırayla % 36 ve %64' tür (DEİK, 2006;7).

İthal ikameci bir politikayla ticaret engellerini yüksek tutan böylece yerel sektörünü korumayı amaçlayan bir pozisyondan ihracata dayalı ekonomiye geçiş yapan Çin için DTÖ üyeliğinin önemli bir kilometre taşı olduğu görülebilir.

DTÖ üyeliğinin ardından Çin' de "Ticari Konularda Yabancı Yatırımın Yönetimi Üzerine Kurallar" adlı düzenleme 2004 yılında yürürlüğe girmiş bununla

birlikte ticarete büyük ölçüde serbestlik getirilmeye çalışılmıştır. İthalatta kotaya tabi malların sayısı azaltılmış ve DTÖ koşulları uyarınca şeffaflık ilkesi öne çıkarılarak lisans prosedürleri netleştirilmiştir.

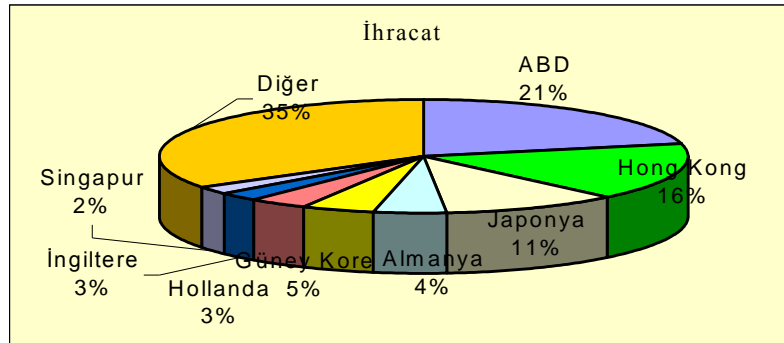
Çin gümrük tarifesi, genel oranlar, en çok kayırılan ülke oranları, anlaşma oranları, tercihli oranlar, tarife oranları kotası (TRQ) ve provizyonel oranlar olara kategorilendirilmiştir. DTÖ üyeliği uyarınca Türkiye’den gelen mallar “En çok kayırılan Ülke” oranında vergilendirilmektedir. (DEİK, 2004; 11)

1.2.1 Çin’in İhracat Hacmi

Çin’in 2004 yılı ihracatı bir önceki yıla göre yüzde 35,4 artışla 593,4 milyar dolar olarak kaydedilmiştir (DEİK 2005, 9).

İhraç edilen ürünlerin % 50’ si diğer Asya ülkelerine, % 22’ si Kuzey Amerika’ya, % 20’ si Avrupa’ya gönderilmiştir. Çin ticaretinin üçte birine yakın bölümü Hong Kong üzerinden gerçekleşmiştir.

Şekil 4: Çin’ in İhracat yaptığı Başlıca Ülkeler



(Kaynak:<http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ANL/AsyaDb/chc.doc>)

Tablo 9: Çin'in İhracatındaki ilk 10 Ülke (Değer: 1000 Dolar)

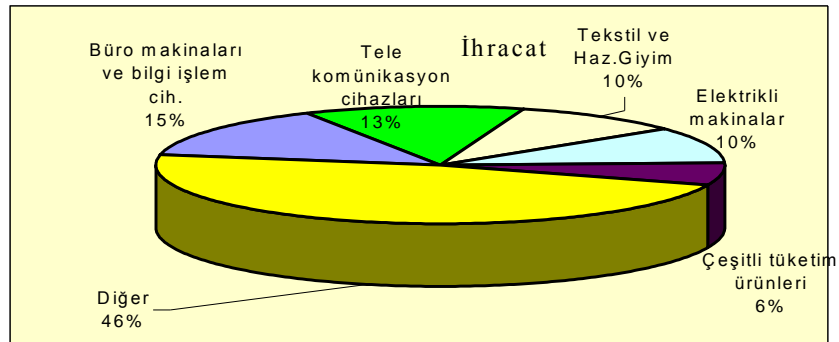
	ÜLKELER	YILLAR	
		2005	2006
1-	ABD	211,625.9	184.8
2-	Hong Kong	136,708.1	139.5
3-	Japonya	184,443.8	83.2
4-	G.Kore	111,931.2	40.3
5-	Almanya	63,252.0	36.5
6-	Hollanda	28,802.7	27.7
7-	İngiltere	8,528.5	22.0
8 -	Singapur	33,149.1	20.7
9-	Tayvan	7,753.4	18.9
10-	İtalya	5,808.4	14.4

(Kaynak :<http://www.uschina.org/statistics/tradetable.html>)

Çin' in ihracat sıralamasında yer alan ilk 10 ülkeye bakıldığında, en önemli ticaret ortağının ABD olduğu görülmektedir. Hong Kong, Japonya, Güney Kore, Malezya ve Singapur birlikte yüksek hacim oluşturmaktadır.

İhracat kompozisyonunda işlenmemiş hammadde ve tarım, hayvancılık ürünlerinin payı % 6, makine ve ulaştırma ekipmanları % 45, imalat sanayi ürünleri ise % 43 yer tutmuştur.

Şekil 5: Çin'in İhracatındaki Başlıca Maddeler



(Kaynak: <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ANL/AsyaDb/chc.doc>)

Çin' in ihracatı, önemli maddeler bazında incelendiğinde ilk sırayı 172 milyar dolar ile elektrikli makina ve cihazlar ve bunların aksam ve parçaları almaktadır. Bunu 149 milyar dolar ile Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler, mekanik aletler ve cihazlar, 35 milyar dolar ile örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı, 31 milyar dolar ile örme giyim eşyası ve aksesuarı, 25 milyar dolar ile optik alet ve cihazlar, 22 milyar dolar ile mobilyalar, tıpta cerrahide kullanılan mobilyalar ve 19 milyar dolar ile oyuncaklar, oyun ve spor malzemeleri takip etmektedir (Ministry of Commerce of the People's Republic of China ,2007).

Serbestleşme, teşvikler ve reformların sonucunda Çin'in ihracatı 1970' li yılların sonundaki yıllık 10 milyar dolar seviyesinden, 2003 yılında yıllık 438 milyar dolara, 2006 yılında 961,5 milyar dolar seviyesine ulaşmıştır. Bu seviye ile Çin dünya ihracatının % 5 ini yapmaktadır ve bu rakam Çin'i dünyanın en büyük altıncı ihracatçısı yapmaktadır. Ülke ihracatının yapısının da birincil mallardan emek yoğun sanayi ürünlerine (tekstil , giyim , oyuncak ve elektronik) doğru değişmekte olduğu görülmektedir. 1990' lı yıllarda Çin'in ihracatında tekstil ve hafif sanayi ürünlerinin payı oldukça yüksek düzeyde olmuştur. Başlıca ihraç ürünleri arasında ayakkabı, oyuncak, giyim eşyası basit imalat sanayi ürünleri yer almıştır. Son yıllarda ise daha karmaşık elektronik ürünlerin (büro makineleri , elektro iletişim ve ses cihazlar, elektrikli makine), mobilya, seyahat malzemeleri ve imalat sanayinin gereksinimi olan diğer ürünlerin ihraç edilmeye başlandığı görülmektedir. Makine ve ulaşım ekipmanlarının toplam ihracat içindeki payının 1993 yılında % 17 iken, 2006 yılında bu % 41'e yükseldiği görülmektedir.

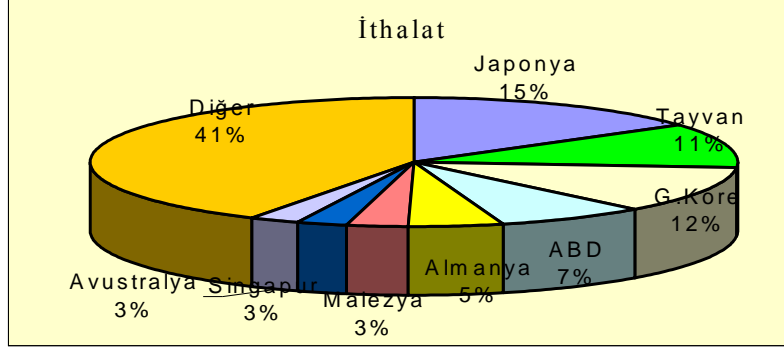
Çin'in dünya ile olan ticari ilişkileri arttıkça ticaretin bölgesel ve sektörel yapısı da değişime uğramıştır. Çin'in özellikle gelişmiş ülkelere gerçekleştirdiği ihracatta son yıllarda büyük artış gözükmektedir.

1.2.2 Çin'in İthalat Hacmi

Çin'in ithalatı 2005 yılında 561,4 milyar dolar olarak kaydedilmiştir. Bir önceki yıla göre %36 artış göstermiştir (DEİK 2005, 9). İthalat girdisinin yüzde 66

sı Asya ülkelerinden , yüzde 16'sı Avrupa'dan , yüzde 9'u Kuzey Amerika'dan gelmiştir.

Şekil 6: Çin'in İthalat Yaptığı Başlıca Ülkeler



(Kaynak:<http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ANL/AsyaDb/chc.doc>)

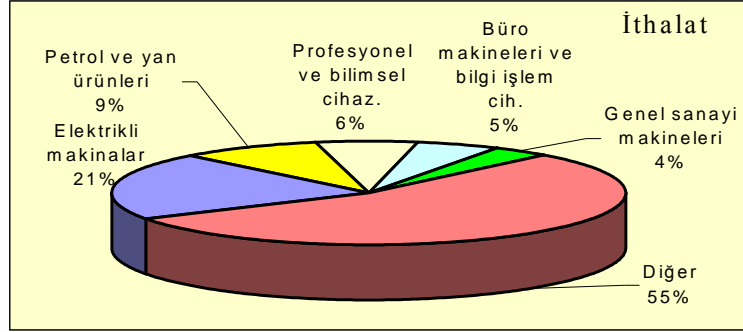
Tablo 10: Çin'in İthalatındaki ilk 10 Ülke (Değer 1000 Dolar)

	ÜLKELER	YILLAR	
		2005	2006
1-	Japonya	100,451.6	104.4
2-	G. Kore	76,822.0	81.6
3-	Taiwan	74,684.4	79,2
4-	A.B.D	48,726.3	53.9
5-	Almanya	30,724.4	34.5
6-	Malezya	20,096.2	21.2
7-	Avustralya	16,186.5	17.4
8 -	Tayland	6,346.8	16.2
9-	Rusya	15,890.9	16.2
10-	Singapur	7,734.8	16.1

(Kaynak: China Customs Statistics <http://www.tdctrade.com/chinastat/img/10IC.xls>;
<http://www.uschina.org/statistics/tradetable.html>)

Çin'in ithalat sıralamasında Asya ülkelerinin önemli konumda oldukları görülmektedir. Bununla birlikte Singapur büyük artış kaydetmiştir.

Şekil 7: Çin'in İthalatındaki Başlıca Maddeler



(Kaynak: <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ANL/AsyaDb/chc.doc>)

Çin'in ithalatı, önemli maddeler bazında incelendiğinde ilk sırayı 175 milyar dolar ile elektrikli makina ve cihazlar ve bunların aksam ve parçaları almaktadır. Bunu 96 milyar dolar ile Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler, mekanik aletler ve cihazlar, 64 milyar dolar ile mineral aykıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, 50 milyar dolar ile optik alet ve cihazlar ve 33 milyar dolar ile plastikler ve mamülleri takip etmektedir .

Çin'in 2003 yılında Asya' dan ithalatı % 43 artarken, ABD ve Avrupa kaynaklı ithalat sırasıyla % 31 ve % 24 oranlarında artmıştır. 2003 yılında Çin'in ABD ye ihracatı % 32, Avrupa' ya ihracatı % 49 oranında artmış, Asya'ya ihracatı % 31 oranında artabilmiştir (Ministry of Commerce of the People's Republic of China; 2007).

Bu dönemde Çin' in dünyanın diğer bölgelerinden gerçekleştirdiği ithalatta da önemli artışlar yaşanmıştır. 2003 yılında Çin' in Latin Amerika' dan gerçekleştirdiği ithalat % 81 oranında artarken, Afrika'dan gerçekleştirdiği ithalat % 54 oranında artmıştır (Ministry of Commerce of the People's Republic of China ,2007). Çin bu gelişmeler paralelinde gelişmekte olan ülkeler için en büyük ithalatçı ülke konumundadır.

Aynı zamanda Çin Asya ekonomileri içerisinde önemli bir yere sahiptir. Asya bölgesel üretiminde dikey uzmanlaşmaya gidilmesi, Çin' nin bölgeden gerçekleştirdiği ithalatı önemli ölçüde arttırmış ve bölge ülkeleri için önemli bir ihracat pazarı haline gelmiştir. Ülkenin ithalatı artan sermaye, hammadde ve ara mal talebine bağlı olarak önemli ölçüde artmıştır

1.3 TÜRKİYE – ÇİN DIŞ TİCARET HACMİNİN İNCELENMESİ

Çin 1970 sonrasında başlattığı ve sıkı bir şekilde takipçisi olduğu reformlar sayesinde, önemli bir ekonomik kalkınma sağlamış, ağır sanayiden hafif sanayiye geçiş yapmaya başlamış, bu kalkınma sürecinde özellikle ulaşım olanakları daha fazla olan doğu sahillerinin kalkınmasını sağlamıştır.

Çin ekonomisinin, yıllık ortalama yüzde 8-9 oranında büyüme kaydetmekte olduğu, dünya ticaret hacminde ilk sıralarda yer aldığı bilinmektedir. Çin geniş enerji kaynaklarına sahip olmakla birlikte, büyümesini sürdürebilmek için dış kaynaklara bağımlı durumdadır. Aynı zamanda dünya ülkeleri için önemli ve büyük bir pazar olmakta, Asya üretim zincirinde kıtanın öncüsü sayılmaktadır.

Türkiye ile Çin arasında bugüne kadar ekonomik olarak çok büyük ve dengeli bir hacmin yakalanamadığı görülmektedir. Çin, Türkiye' nin ithalatını gerçekleştirdiği ilk 10 ülke arasında yer almaktadır. Türkiye'nin Çin'den ithalatı yıllar bazında artmasına rağmen, Türkiye Çin'in ihracat yaptığı ilk 10 ülke arasında yer almamaktadır. Türkiye' nin Çin' e ihracat oranının ithalat oranının altında kalması dengeli bir hacmin oluşmamasındaki önemli sorunlardan biri sayılabilir.

Türkiye ile Çin arasında 4 Ağustos 1971 tarihinde tahsis edilen ikili diplomatik ilişkiler iki ülke arasındaki diyalogun temelini teşkil etmektedir (Çiviler , 2003; 5). Türkiye bu tarihte Çin Halk Cumhuriyeti' ni resmen tanımış ve bu tarihten itibaren “Tek Çin” politikası izlemiştir.

Türkiye ile Çin arasındaki ekonomik ve ticari ilişkiler son dönemlerde ele alınan ve üzerinde durulan konulardan bir tanesidir. Ancak 1971 yılında başlayan ikili ilişkiler, 1978 yılında Çin'in dışa açılım projesiyle birlikte hareketlilik kazanmasına rağmen, günümüzde beklenen hacmin henüz yakalanamadığı görülmektedir.

Son dönemlerde en çok gündeme gelen konular, Çin' in giderek büyüyen ekonomisi ve artan ihracat kapasitesi, buna bağlı olarak başta tekstil olmak üzere pek çok sektörde rekabet avantajına sahip olması ve bunun iç pazarı tehdit etmesi ve Türkiye'nin Çin ile olan dış ticaretinde , dış ticaret açığının büyümesi olmuştur.

1.3.1 Türkiye ile Çin Arasında Yatırım

Son yıllarda izlediği reform ve politikalar ile Çin en fazla doğrudan yatırımı sınırlarına çeken ülkedir. Aynı şekilde Çin' in de öncelikle Asya arkasından Afrika kıtasında önemli yatırımları bulunmaktadır. Çin'in yatırım yaptığı bölgelerin sadece gelişmekte olan ülkeler ile sınırlı kalmayıp, AB ülkeleri gibi gelişmiş ülkelere de yatırımları görülebilmektedir.

Türkiye ile Çin arasındaki yabancı yatırımların henüz kısıtlı aşamada olduğu görülebilir. Türk firmalarının Çin' de plastik, inşaat, gıda ve tekstil alanında az sayıda girişimleri bulunmaktadır ve bu girişimlerin toplam değeri 25 milyon dolardır (DEİK, 2006; 28). Pek çok Türk firması, inşaat, tekstil, elektronik sektörlerinde işgücü maliyetinin avantajını kullanabilmek için üretimlerini Çin' de gerçekleştirmektedir.

T.C. Pekin Büyükelçiliği kayıtlarına göre ülkede 26 Türk firmasının ofisi veya temsilciliği bulunmaktadır (DEİK, 2006,28).

2003 yılı kayıtlarına göre Türkiye'de faaliyet gösteren 107 Çin' li şirket bulunmaktadır. Türkiye' ye yapılan dış yatırımın %0,7 oluşturan bu şirketlerin toplam sermayesi yaklaşık 6 trilyon TL'ye tekabül etmektedir (Çiviler, 2003; 5).

1.3.2 Türkiye ile Çin Arasında Dış Ticaret

2005 yılında Türkiye Çin' e 549 milyon dolar değerinde ihracat gerçekleştirmiştir. Buna karşılık Çin' den yaptığı ithalat 6,83 milyar dolar değerindedir. Bu değerler göz önüne alındığında Türkiye' nin dış ticaret açığının giderek büyüdüğü görülebilir.

İki ülke arasında dış ticaretin artış gösterdiği görülmektedir. Türkiye açısından ithalat oranlarının her sene giderek arttığı, buna karşılık ihracat oranlarının aynı istikrarı gösteremediği ve ithalat oranlarının çok altında kaldığı görülebilir. Buna bağlı olarak, ikili ticarete bu oranlar Türkiye aleyhine dış ticaret açığı getirmektedir.

Tablo 11: İkili Ticaret Verileri (1.000 USD)

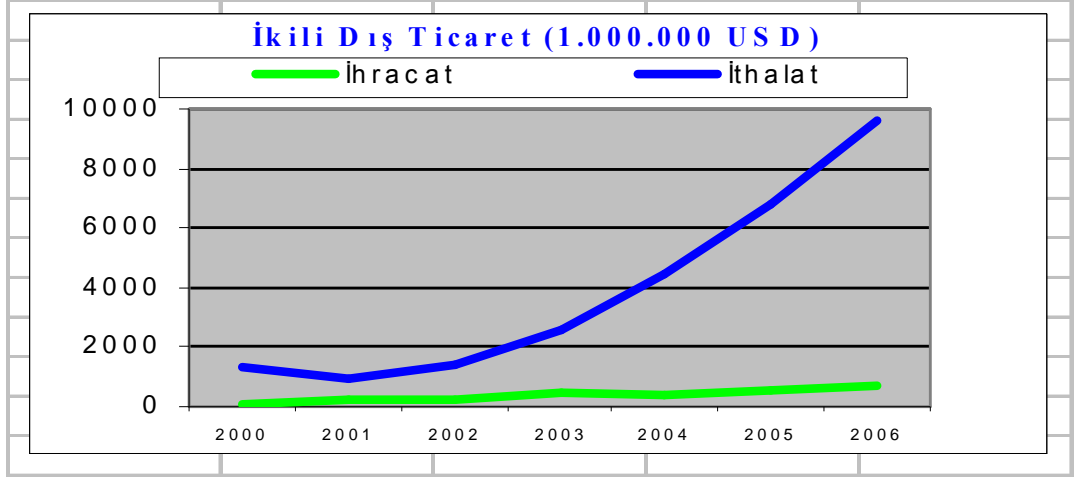
Yıllar	İhracat	Genel İhracat İçindeki Pay (%)	ÇHC'nin İthalatı İçindeki Pay (%)	İthalat	Genel İthalat İçindeki Pay (%)	ÇHC'nin İhracatı İçindeki Pay (%)	Hacim	Denge
2000	96.010	0,35	0,04	1.344.731	2,48	0,54	1.440.741	-1.248.721
2001	199.373	0,64	0,09	925.620	2,24	0,35	1.124.993	-726.247
2002	268.229	0,74	0,10	1.368.317	2,65	0,42	1.636.546	-1.100.088
2003	504.626	1,07	0,12	2.610.298	3,77	0,60	3.114.924	-2.105.672
2004	391.585	0,62	0,07	4.476.077	4,58	0,75	4.867.662	-4.084.492
2005	549.764	0,75	0,08	6.885.400	5,89	0,89	7.435.164	-6.335.636
2006	693.038	0,81	0,09	9.588.249	6,98	0,99	10.281.287	-8.895.211

(Kaynak: <http://www.dtm.gov.tr>)

Türkiye'nin Çin' e ihracatının, Çin' in genel ihracatı içerisindeki payının oldukça düşük olduğu görülmektedir. Bu oranlar içerisindeki en yüksek pay 2003 yılında yakalanmıştır. Bu oran aynı zamanda Çin'in Türkiye' den ithalatı içerisindeki en yüksek pay olmuştur.

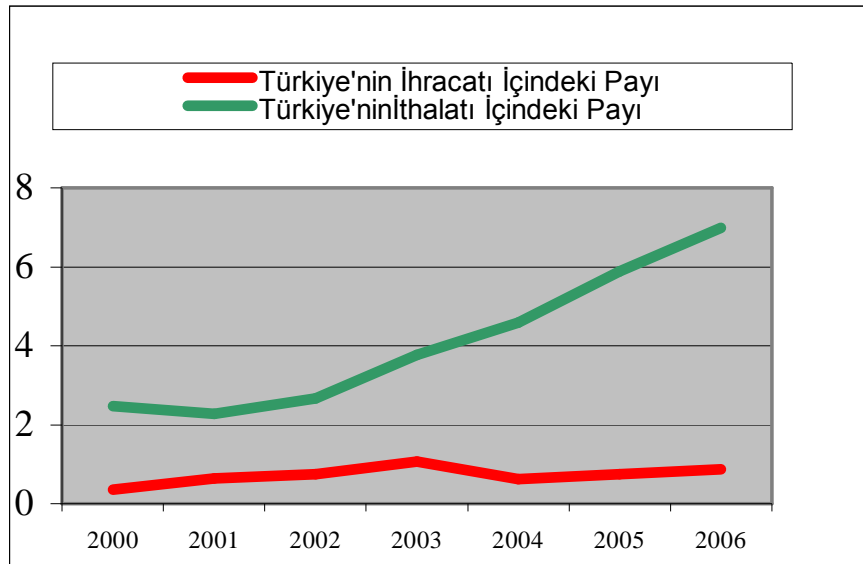
İthalat olarak incelendiğinde, Çin’ den yapılan ithalatın Türkiye’ nin toplam ithalatına oranlandığında giderek arttığı görülebilmektedir. Buna rağmen Türkiye’ nin yaptığı ithalatın oranının Çin’ in toplam ihracatı içindeki payı Çin için oldukça düşük seviyededir.

Şekil 8 : Türkiye – Çin İkili Dış Ticaret Değerleri



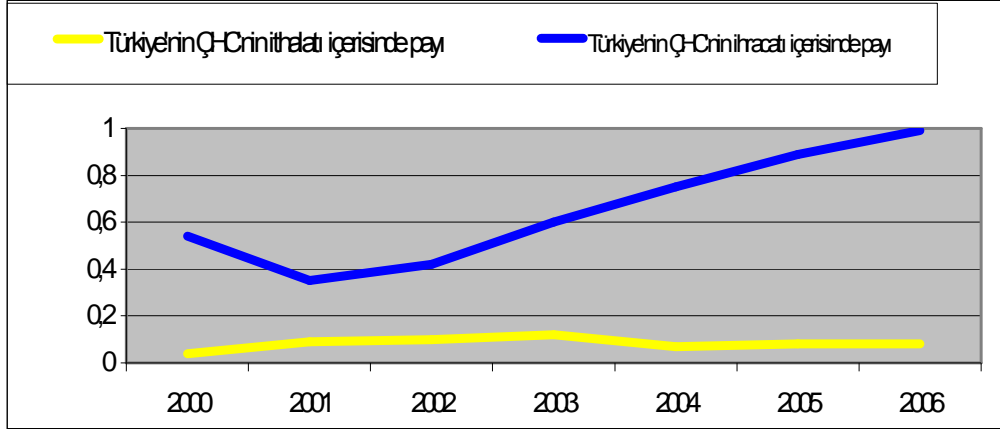
(Kaynak: <http://www.dtm.gov.tr>)

Şekil 9: Türkiye’nin Dış Ticareti İçerisinde Çin’ in Payı



(Kaynak: <http://www.dtm.gov.tr>)

Şekil 10: Çin' in Dış Ticaretinde Türkiye'nin Yeri



(Kaynak : <http://www.dtm.gov.tr>)

Şekil 10' a göre Çin'in ithalatı içerisinde Türkiye' nin payının 2004 yılından itibaren neredeyse sabit bir şekilde ve oldukça düşük bir performansta seyrettiğini görülebilir. Çin' in toplam ihracatı içerisindeki Türkiye'nin payı 2001 yılından itibaren artış göstermektedir.

Türkiye Çin'den gelen ürünlerin ithalatı için sıkı tedbirler uygulamaktadır. Anti dumping, kota, gözetim, referans fiyat ve minimum fiyat gibi önlemlerle standart dışı ürünlerin ithalatı önlenmeye çalışılsa bile yetersiz kalmaktadır. Dünyada gümrüklerde kontrol %5 dolayındayken Türkiye' de Çin' den ithal edilen ürünlerin kontrolü %30 civarındadır.

Çin ithal ürünlerinde sıkça karşılaşılan bir sorun olan düşük faturalandırma sorununda ilerleyen dönemlerde azaltılabilmesi için çeşitli önlemler alınmaya çalışılmaktadır.

Türkiye' den Çin' e yapılan ihracatın ürün dağılımlarına bakıldığında, ürün bazında dar bir yelpaze görülmektedir.

Tablo 12 :Türkiye'nin Çin'e İhracatındaki Başlıca Maddeler

GTİP	Madde Adı	2004	2005	2006
251511	Mermer ve traverten (ham/kabaca yontulmuş)	46.323.205	67.384.926	102.790.901
261000	Krom cevherleri ve konsantreleri	25.823.615	71.441.045	83.242.217
284019	Diğer disodyum tetraborat	23.100.051	36.611.250	64.257.687
252890	Tabii diğer boratlar vb. Konsantreleri	19.432.430	31.985.472	39.624.410
740400	Bakır hurda ve döküntüleri	2.418.070	29.414.666	38.323.025
251512	Mermer ve traverten (blok, kalın dilimler şeklinde kesilmiş)	6.302.386	8.664.456	34.446.081
870323	Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli (1500cm ³ <silindir=<3000 cm ³)	5.819.343	20.226.639	34.418.323
550130	Sentetik filament demetleri; akrilik/modakrilikten	15.145.267	22.667.230	18.788.887
260800	Çinko cevherleri ve konsantreleri	199.289	1.143.554	15.912.918
260300	Bakır cevherleri ve konsantreleri	0	0	15.901.109
281000	Bor oksitleri; borik asitler	6.392.094	10.977.872	13.644.932
320290	Debagatte kullanılan anorganik maddeler müstahzarlar	6.512.290	7.835.011	12.475.775
740200	Rafine edilmemiş bakır; elektrolitik rafine için bakır anotları	0	1.591.000	8.605.962
710812	Altın (diğer işlenmemiş şekillerde olanlar, para yerine kullanılmayan)	0	0	8.253.269
251520	Ekosin ve yontulmaya/İNŞAATA elverişli diğer kireçli taşlar	3.046.149	4.920.551	8.034.589
290243	P; ksilen	0	0	7.318.155
550330	Sentetik devamsız lifler; akrilik/modakrilikten	1.801.619	1.125.516	5.347.293
281820	Aluminyum oksit (suni korendon hariç)	0	22.200	5.085.893
840999	Dizel motorlar için aksam; parçalar	2.806.361	5.716.503	4.881.982
848049	Metaller/metal karbürler için diğer döküm kalıplar	0	50.150	4.585.430
870829	Kara taşıtlarının diğer aksam-parçaları	6.366.445	2.220.298	4.550.346
842531	Elektrik motorlu diğer buçurgatlar ve ırgatlar	1.489.778	2.131.950	4.502.682
281910	Krom trioksit	1.447.842	0	4.006.526
200819	Diğer sert kabuklu meyve ve karışımlarının konserveleri	2.666.285	5.749.758	3.782.059
140420	Pamuk linteri	4.825.722	4.257.011	3.702.362
520512	Pamuk ipliği (tekkat, penyesiz, pam=>%85, 232.56=<d<tex<714.29; toptan)	0	124.046	3.555.838
410411	Sığır ve at cinsi hayvanların dabaklanmış, yaş, sırcalı, parçalanmamış, yarma der	593.649	991.137	3.218.752
391722	Tüpler, borular, hortumlar (sert) propilen polimerlerinden	2.153.428	1.913.645	3.140.055
520100	Pamuk (kardesiz, taranmamış)	1.256.668	1.476.846	3.067.104
720917	Demir/çelik soğuk, yassı mamul (rulo; 600mm.<genişlik (0, 5..1mm.])	24.275.475	86.212.201	0
720711	Demir/alaşimsız çelik (cu<%0, 25; genişlik<2xkalınlık)	52.035.156	0	0
720720	Demir/alaşimsız çelikler (c=>%25)	13.432.500	0	0
	Diğer	115.920.277	122.908.700	133.572.952
	Toplam	391.585.394	549.763.633	693.037.514

(Kaynak: <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ANL/AsyaDb/chc.doc>)

Tablo 13: Türkiye' nin Çin' den İthalatındaki Başlıca Maddeler

GTİP	Madde Adı	2004	2005	2006
847130	Portatif nümerik otomatik bilgi işlem makineleri; ağırlık<10 kg.	130.558.326	342.365.153	474.001.308
871120	Motosiklet; içten yanmalı pistonlu (50cm ³ <silindir hacmi<250cm ³)	45.141.450	152.809.294	278.249.871
847160	Giriş/çıkış birimleri	148.444.697	206.917.348	269.629.194
844399	Baskı makinalarının diğer maddelerden aksam, parçası	104.071.241	175.853.061	212.629.512
851712	Hücresele ağlar için veya diğer kablolu ağlar için telefonlar	138.512.174	127.111.952	207.860.693
853120	Gösterge tabloları-sıvı kristal, diyot tertibatlı	4.389.987	64.634.867	185.229.282
270112	Bitümenli taşkömürü	143.670.469	142.282.394	175.760.498
950300	Diğer oyuncaklar, küçültülmüş modeller, bulmacalar	91.946.974	110.007.238	165.627.491
844332	Diğerleri, otomatik bilgi işlem makinalarına/networke bağlanabilen makinalar	64.117.726	102.952.007	126.965.440
841510	Pencere/duvar tipi klimalar (tek bir gövde halinde)	72.293.860	122.260.947	115.105.363
390410	Polivinil klorür (başka maddeyle karıştırılmamış)	983.950	5.879.410	111.550.129

	(PVC) (ilk şekilde)			
852580	Televizyon kameraları, dijital kameralar, görüntü kaydedici kaydedici kameralar	45.450.644	62.629.958	103.272.843
640299	Ayakkabı; dış taban yüzü kauçuk, diğer	17.043.733	67.642.960	94.377.401
847180	Otomatik bilgi işlem makinelerinin diğer birimleri	49.279.365	68.324.225	88.867.068
420212	Dış yüzleri plastik/dokumalıklardan valiz, çanta, sandık vb.	36.209.602	69.135.725	82.170.455
420222	Dış yüzleri plastikten, dokumalık mensucattan çantaları	24.719.300	58.914.199	74.991.906
847170	Bellek birimleri	44.030.848	59.460.765	71.486.051
580122	Dokunmuş mensucat (pamuklu, kesilmiş atkı iplikli (fitilli) kadife ve pelüş)	65.241.241	69.137.308	70.626.515
691110	Porselen ve çiniden sofa ve mutfak eşyası	212.789	21.161.135	70.399.930
854231	Elektronik entegre devreler; işlemci ve kontrolör	18.314.959	60.174.873	64.955.246
848180	Diğer muslukçu eşyası	15.262.821	22.872.375	62.163.714
680293	Granit	7.197.846	27.239.159	60.985.002
841430	Soğutma cihazlarında kullanılan kompresörler	13.570.649	37.729.948	59.826.802
850440	Statik konvertörler	29.758.503	51.950.912	58.803.536
850431	Diğer transformatörler; gücü < 1 kva	25.709.604	44.243.439	58.531.307
420292	Yüzleri plastik, mensucattan diğer muhafaza eşyaları	22.995.268	37.453.331	56.157.217
441192	Lif levha (yoğunluğu > 0,8 gr/cm ³ .)	2.017.781	19.632.446	50.624.620
640419	Tabanı kauçuk/plastik, yüzü dokuma maddesi diğer ayakkabı	16.881.638	42.086.048	50.542.790
854442	Bağlantı parçaları takılmış olan (gerilimi: < 1000 v.) Diğer elektrik iletkenleri	23.486.376	42.318.402	48.915.984

(Kaynak: <http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/ANL/AsyaDb/chc.doc>)

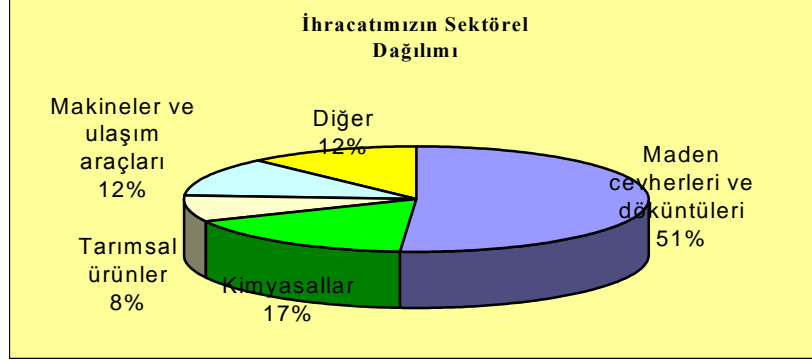
Listeden görülebileceği üzere, Türkiye' nin Çin' e başlıca ihracat ürünlerini mermer ve çeşitli cevherler ve demir-çelik oluşturmaktadır. Mermer ihracatında da , Çin firmalarının ağırlıklı olarak ham ve blok mermer ithal ederek, kendi ülkelerinde işledikleri bilinmektedir. Bu açıdan bakıldığında Türkiye' nin ihracat ağırlığı işlenmemiş hammaddeler olarak değerlendirilebilir.

Çin, demir çelik sanayinde en büyük ithalatçı olmak ile birlikte aynı zamanda üreticidir. Bu nedenle bu sektörde kendi kaynaklarını kullanım kapasitesi arttırabilmekte buna bağlı olarak bu kalemde dalgalanmalar görülebilmektedir.

Çin' den ithal edilen ürünlerin açılımına bakıldığında daha geniş bir yelpaze görülmektedir. Elektrikli makineler, kazan ve makinalar ağırlığı oluşturmaktadır.

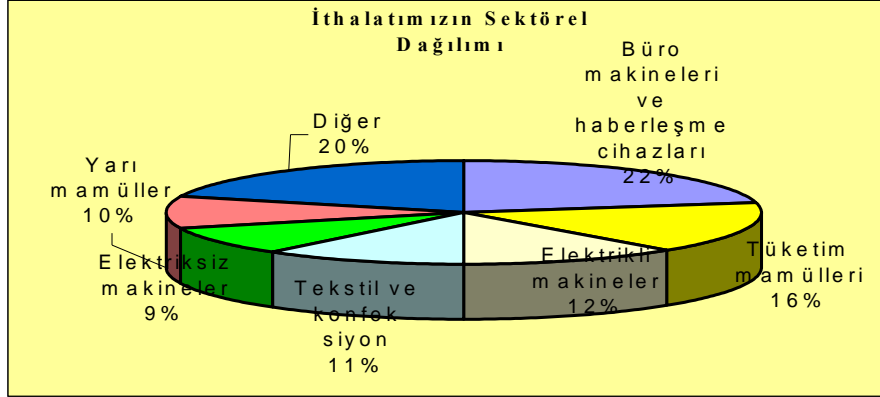
Şekil 11'de görüldüğü gibi ihracatın %51' ini maden cevherleri ve döküntüleri oluşturmaktadır. Bunu %17' lik bir oran ile kimyasallar takip etmektedir.

Şekil 11: Türkiye' nin Çin İhracatının Sektörel Dağılımı



(Kaynak: : <http://www.dtm.gov.tr>)

Şekil 12: Türkiye' nin Çin' den İthalatının Sektörel Dağılımı



(Kaynak: : <http://www.dtm.gov.tr>)

Türkiye' nin Çin' den ithalatının sektörel olarak dağılımına bakıldığında, daha fazla çeşitlilik içerdiği görülebilir. İthalat kalemlerinde en büyük payı büro makineleri ve haberleşme cihazları oluşturmaktadır.

İthalat kalemleri incelendiğinde yarı mamüller ve tekstil sanayine yönelik hammaddelerin yer aldığı görülmektedir. Bu kalemler Türkiye de imalat sektörü açısından düşük girdi yaratmak anlamında avantaj sağlamaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE VE ÇİN'İN ULAŞTIRMA OLANAKLARI

2.1 ULAŞTIRMA KAVRAMI

Genel anlamıyla ulaştırma, bir yarar sağlamak üzere kişi ve eşyanın, ekonomik, hızlı ve güvenli olarak yerlerinin değişmesini ifade etmektedir (4. Türkiye İzmir İktisat Kongresi Ulaştırma Sektörü Çalışma Grubu Raporu , 2004) . Barda'ya göre (1982; 1) ulaştırma, insan veya eşyanın bir yerden diğer bir yere hareket etmesini ifade eder

Ulaştırma yada taşıma, insan ve eşyanın, gereksinimleri tatmin etmek amacıyla zaman ve mekan faydası sağlayacak biçimde yer değiştirmesini sağlayan bir hizmettir (Tek, 1999; 667).

Günümüz dünyasında ulaştırma önemli bir etkinlik alanı olarak bir sektör durumuna gelmiş bulunmaktadır. Dünya çapında ticaretin artması, ülkeler arasındaki engellerin kalkmasıyla dünyada büyük ölçekli insan ve mal taşıması yapılabilmektedir. Ulaştırma, ulusal ve uluslararası ölçeklerde ekonomik kaynaklardan faydalanılması ve bu kaynakların geliştirilmesinde temel bir kolaylık olup, hammadde ve mamul maddelerin düşük kullanım alanlarından daha yüksek kullanım alanlarına ulaştırılmasını sağlar (Branch, 1988; 19).

Ulaştırma kargonun çıkış noktasında varış noktasına müşterinin ödemeyi kabul ettiği fiyat ve talepte bulunduğu hız, güvenlik unsurları dikkate alınarak fiziksel olarak naklini içeririr (Stopford, 1988; 6).

Ulaştırma coğrafi olarak birbirinden ayrı konumlarda olan üretim tesisleri ve pazarları birleştirerek lojistik sistemde mekansal ayrılıkların kapanmasını sağlar (Bowersox, 1974; 137). Ulaştırma sadece kendi başına milyonlarca insana iş olanağı sağlayan bir endüstridir (Button, Gillingwater, 1986; 26).

Ulaştırmada talepler, gereklilikler sürekli dış etkenlerle şekillenebildiği için değişim gösterebilme eğilimindedir. Ulaştırma, tüm etkenler ve bölgenin içinde bulunduğu değişkenlerle iletişim halindedir. Tasarlamalar ve projeler tüm bu talep ve değişkenler göz önünde bulundurularak yapılmaktadır. Ulaştırma, sürekli değişen bir dünyada sürekli değişen bir sektördür (Manheim, 1979; 7).

Ulaştırmanın amacı mesafe, zaman, idari birimler, topografya gibi fiziki ve insan kaynaklı bir takım kısıtlarda oluşan dirençleri açarak çıkış ve varma noktalarını birleştirmektir. Ulaştırmanın zel amacı, taşımaya olan talebin karşılanmasıdır. Ulaştırmadan söz edebilmek için insan, yk ve bilginin bir yerden bir yere ulaştırılması gerekmektedir. Aksi taktirde ulaştırmadan söz edilemez. Bu durum ulaştırmanın türetilmiş talep olmasında kaynaklanır (Rodrigue, 2005;1).

Uluslararası pazarlamanın bir unsuru olarak ulaştırma hizmetinin fonksiyonel yanı, denizyolu, karayolu, havayolu, demiryolu, veya boru hattı taşımacılığı gibi ulaştırma modunun özelliklerine göre operasyonel faaliyetleri kapsamasıdır (Wood, Johnson, 1996 ;26).

Geçmiş ağlarda da insanlar yaşamak için, ticaret için belirli mesafeler katederek varmak istedikleri noktalara onları taşıyacak güzergahlar çizmişlerdir. Günümüzde gelişen teknoloji ve büyüyen dünya ile birlikte sınırlar ve mesafeler birbirlerine yakınlamış, insanlar çeşitli sebepler nedeniyle daha fazla yolculuk yapmaya başlamışlar, ticaret uluslararası boyut kazanmıştır. Buna paralellik gösterecek bir çizgi ile ulaştırma da belirli bölgelerde kalmaktan ıkımiş, daha fazla yolla uluslararası boyutlara taşınmıştır. Uluslararası ulaştırmanın gelişmesi pek çok bölgede, ülkeler ve şirketler için yeni pazarlara ulaşabilmek açısında önemli fırsatlara yaratmıştır.

Ulaştırma bir mal olarak görülürse, her ürünün olduğu gibi arz ve talep tarafları olduğu görülecektir. Ancak ulaştırma sadece, ulaştırma endüstrilerini kapsamamaktadır, aynı zamanda diğer sektörlerin ulaştırma aktivitelerini ve tüketicilerini de içine alan bir manaya sahiptir. Ulaştırma aynı zamanda kendi

ekipmanlarını, altyapısını ve diğer ulaştırma mallarını ve servislerini yaratabilen bir sektördür (Han, Fang, 2000; 2).

Bu anlamda incelendiğinde ulaştırmanın türevsel bir sektör olduğu görülebilir. Bir ülkenin ulaştırmaya talebi doğrultusunda ulaştırma modları kullanılarak, gerekli arz-talep dengesi oluşmaktadır. Pek çok sanayi ve sektör ulaştırma talebini yaratmaktadır.

Ulaştırma kapasitesi, sektör olarak ulaştırmanın karşılayabildiği-karşılayabileceği talebi ve yaratabileceği arzı sunmaktadır. Ulaştırma tanımından yola çıkarak ulaştırma kapasitesinin alt değerleri, yüklerin ulaştırmasında kullanılan modlara göre yüklerin üzerinde taşındığı araçlar, taşıma, yükleme ve boşaltma için kullanılan ekipmanlar ve çıkış noktasında varış noktasına kadar geçen süre (transit süre) olarak ele alınabilir.

2.1.1 Ulaştırma Sistemi

Ulaştırma sistemi erişim noktaları (nodes), ağlar (network) ve ulaştırmaya olan talep (demand) arasındaki ilişkilerin bir bütünü olarak tanımlanabilir.

İnsan, yük ve bilginin taşınması ihtiyacından kaynaklanan ulaştırma talebi çok değişik sosyo-ekonomik faaliyetlerin türetilmiş bir fonksiyonudur. Erişim noktaları (nodes) taşımanın başladığı, sonlandığı ve üzerinden transferinin gerçekleştiği yerleşim noktaları olarak tanımlanmaktadır.

Ağ sistemi içerisindeki elemanlar aşağıdaki şekilde tanımlanabilir (Rodrigue, 2005; 4);

Ulaştırma ağları (Networks): Ulaştırma altyapılarının birbirlerine bağlanmasıyla oluşturulmuş yapılardır. Ağlar, erişim noktaları ve talep arasındaki ilişkiler, yerleşim merkezleri, ağ üzerindeki trafik ve terminallerle ilişkilidir.

Yerleşim merkezleri (Location): Sosyo-ekonomik faaliyetler sonucunda ulaşılan talep ve bu talebin oluştuğu yerleri tanımlar.

Trafik Akışı (Flows): Taşımaya olan talep ve kendisini oluşturan bağlantıların ortak fonksiyonu olan ulaştırma ağlarındaki trafik miktarıdır.

Terminaller (Terminals): Ağlara giriş imkanı sağlayan terminaller hem modal özellikler gösterirler hem de bağlantı özelliği gösterirler.

2.1.2 Ulaştırma Ağları

Ulaştırma Ağı, erişim noktaları olarak tanımlanan yerleşim noktaları arasındaki yolların oluşturduğu yapı olarak tanımlanmaktadır. Büyük bir ağın parçası olan iki erişim noktası arasındaki bağı yol (route) denilmektedir (Rodrigue , 2005; 12).

Ulaştırma Ağı içerisindeki elemanlar aşağıdaki şekilde tanımlanabilir (Rodrigue, 2006; 12);

Erişim noktası (node): Bir ulaştırma ağına erişimi bulunan her yerleşim birimi erişim noktasıdır.

Bağlantı (link): İki erişim noktasını birbirine bağlayan fiziksel ulaştırma altyapısıdır.

Trafik akışı (Flow): İki erişim noktasındaki birleştirici fiziksel ulaşım altyapısında dolaşan ve bir erişim noktası üzerinden geçen trafik miktarıdır.

Ana erişim noktası (Hub/Interface): Yüksek oranda bir trafiği elleçleyebilen ve bir çok trafik akışı için zorunlu geçiş noktası görevini üstlenen erişim noktasıdır.

Besleme noktası (feeder): Ana erişim noktasına bağlanan bir erişim noktasıdır. Bir koridor boyunca akan trafiğin yönünü tayin eder ve birleştirme (consolidation) ve dağıtım (distribution) noktası olarak kabul edilir.

Koridor: Yük, insan ve bilginin akışına yardımcı olan erişim ve bağlantı noktaları dizisidir.

2.1.3 Ulaştırma Modları

Ulaştırma modları, yükün bir yerden başka bir yere transfer işlemi sırasında geçilen yerlerdir. Her biri ayrı ayrı analiz edilen ve değişik ekonomik yapılara sahip olan ulaştırma modlarının temelini oluşturan beş mod şöyledir. (Hayuth, 1987; 8)

- *Karayolu Ulaştırması
- *Denizyolu Ulaştırması
- *Demir yolu Ulaştırması
- *Havayolu Ulaştırması
- *Boru Hattı Ulaştırması

2.1.4 Multimodal Taşımacılık

Her bir ulaştırma türünün kendine ait avantajı bulunmakla birlikte günümüzde artan uluslararası ticaretin etkisiyle her bir ulaştırma türünün avantajının en verimli şekilde kullanılmasını sağlayan çok modlu ulaştırma sistemleri yaygın olarak kullanılmaktadır. Multimodal (çok modlu) taşımacılıkta tüm yolculuk ayrı ayrı aşamalardan oluşan bir süreçten ziyade, entegre bir sistem olarak görülmektedir. Multimodal (çok modlu taşımacılık), Intermodal (modlarsı taşımacılık) ve kombine taşımacılığı (combined transport) da kapsayan daha genel bir kavramdır. UNECE (2001) 'e göre belirlenen tanımlamalar aşağıdaki gibidir;

Çok Modlu (Multimodal) Taşımacılık: Yüklerin iki veya daha fazla ulaştırma türü ile taşınmasıdır.

Modlararası (Intermodal) Taşımacılık: Yüklerin (malların) bir taşıma birimi veya kara taşıtı içerisinde iki veya daha fazla ulaştırma türü ile taşınarak, türler arasındaki geçişlerde malların kendisinin değil taşıma (yükleme) biriminin elleçlendiği taşıma şeklidir.

Kombine (Combined) Taşımacılık: Intermodal taşımacılıkta taşıma zincirinin büyük bölümünün demiryolu veya içsuyolu ya da denizyolu ile başlangıç ve bitiş ayaklarının ise mümkün olduğunca kısa olarak karayolu ile yapılmasıdır.

2.1.5 Ulaştırma Koridoru

Ulaştırma koridorları , ulaştırma ağlarının fonksiyonlarını etkin bir şekilde yerine getirmesini sağlayan bağlantı kanallarıdır (Nestler, 2004; 25). Koridorlar ulaştırma modlarının kesişim noktası olan yollar arasında uzanan yapılardır.

Ulaştırma koridoru ulaştırma hattı ve ulaştırma altyapısını içerisine alan , üzerinde sürekli bir yük akışı olan ve bu yükün en az iki ulaştırma modu tarafından taşındığı bir hattı ifade etmektedir. (INLOC, 2004; 5)

2.2 TÜRKİYE’NİN ULAŞTIRMA OLANAKLARI VE KAPASİTESİNİN İNCELENMESİ

2.2.1 Boru Hattı Ulaştırması

Petrol boru işletmeciliği ile başlayan boru hattı taşımacılığı daha sonra petrol ürünleri ve doğal gaz taşımacılığının da başlamasıyla ulaştırma sektöründe kazandığı ağırlıkla birlikte yerini almıştır.

Türkiye’nin şu anda transit ulaştırma kapsamında sahip olduğu tek hat Irak-Türkiye boru hattıdır. Rusya Federasyonu’ndan Türkiye’ye ulaşan doğal gaz hattı sadece Türkiye’nin taleplerine cevap vermektedir.

Türkiye’de boru hatları ile taşımacılık işlemlerinin hepsi BOTAŞ tarafından yapılmaktadır. Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş., Türkiye Cumhuriyeti ile Irak Cumhuriyeti Hükümetleri arasında imzalanan Ham Petrol Boru Hattı Anlaşmasının amacı olan Irak ham petrolünün, İskenderun Körfezine taşınmasını gerçekleştirmek üzere 15 Ağustos 1974 tarihinde Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) tarafından kurulmuş ve petrol ameliyeleri ile petrol ürünlerinin her türlü ticari işlemlerini Petrol Yasasına göre kamu adına ve özel hukuk hükümlerine göre yapmakla görevlendirilmiştir.

2.2.1.1 Irak Türkiye Ham Petrol Boru Hattı

Irak - Türkiye Ham Petrol Boru Hattı Sistemi, Irak'ın Kerkük ve diğer üretim sahalarından elde edilen ham petrolü Ceyhan (Yumurtalık) Deniz Terminali'ne ulaştırmaktadır. 35 Milyon ton yıllık taşıma kapasitesine sahip bulunan söz konusu boru hattı, 1976 yılında işletmeye alınmış ve ilk tanker yüklemesi 25 Mayıs 1977'de gerçekleştirilmiştir. (www.botas.gov.tr).

Körfez Krizi sırasında Birleşmiş Milletler'in (BM) Irak' a uyguladığı ambargo nedeniyle Ağustos 1990'da işletmeye kapatılan Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı, BM'nin 14 Nisan 1995 tarih ve 986 sayılı kararına istinaden, 16 Aralık 1996 tarihinde, sınırlı petrol sevkiyatı için tekrar işletmeye alınmış olup, altışar aylık dönemler itibariyle petrol sevkiyatına devam edilmektedir.

Birleşmiş Milletler tarafından Irak'a verilen izinler doğrultusunda 2006 yılında Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı ile taşınan ham petrol miktarı 12,930 Bin Varildir (www.botas.gov.tr).

2.2.1.2 Bakü – Tiflis – Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı

Hazar denizinin altında yatan rezervlerin dünya piyasasına rahatlıkla ulaştırılabilmesi konusu uzun yıllardır dünya ülkelerinin merakla takip ettiği bir konu olmuştur. Bu projedeki amaç Bakü’ den başlayan ve Ceyhan’ da son bulan bir boru hattı ile başta Azeri petrolü olmak üzere bölgede üretilecek ham petrolün boru hattı ile Ceyhan’a taşınması ve buradan tankerlerle dünya pazarına sunulmasıdır.

Projenin resmiyet kazanmasına yönelik anlaşma 1999 yılında AGİT Zirvesinde bir araya gelen Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye Cumhurbaşkanları tarafından imzalanmıştır
4 Haziran 2006 tarihinde, Ceyhan İhraç Terminali'nden yüklenen ilk petrol tankeri iskeleden ayrılarak, Azeri petrolünün uluslararası pazarlara taşınmasına başlanılmıştır.

Türkiye'nin bu proje ile "geçiş vergisi ve işletmecilik hizmetleri" karşılığında taşınacak kapasiteye bağlı olarak, 1-16. yıllar arasında 140 ile başlayıp 200 Milyon dolara ulaşan, 17-40. yıllar arasında ise 200 ile başlayıp 300 Milyon dolar civarına çıkan bir yıllık gelir elde etmesi beklenmektedir (www.botas.gov.tr).

Bu proje ile Gürcistan ve Azeri petrolü ile birlikte, ileriki aşamalarda Kazakistan ve Türkmenistan içinde alternatif pazara bir çıkış yolu sağlanmış olacaktır. Bununla birlikte, Hazar petrolünün ve BTC hattına paralel doğal gaz boru hatları ile birlikte bölge doğal gazı yalnızca Rusya üzerinde geçmek zorunda kalmayarak, alternatif şekilde pazarlara ulaşabilecektir. Bu hem üretici hem de alıcı konumunda olan Avrupa ülkelerinin tedarik çeşitlendirmesi ve enerji güvenliği açısından önem taşımaktadır.

Türkiye petrol gereksiniminin yaklaşık %92' sini ithal eden bir ülkedir. Bu gereksinimini, çoğu Ortadoğu' dan olmak üzere 8 ülkeden gerçekleştirmektedir. BTC Hattı ile taşınacak petrolün üretildiği alanda TPAO'nun hissedar olması gerek güvenlik gerekse ekonomik çıkarlar açısından önem taşımaktadır. Hat ile taşınacak petrolden , yüklenecek her petrol başına ilk 16 yıl için varil başına 55 cent , devamını izleyen 24 yıl için ise varil başına 80 cent ücret alacaktır. Hat mevcut petrol kaynaklarına bir alternatif yaratmakla birlikte, yılda 50 milyon tonluk petrolün Ceyhan terminalinden dünyaya çıkış yapacak olması, boru hattı inşası ve işletimi esnasında istihdam sağlıyor olması, bakım-onarım ve sarf malzemeleri ile boru hattında kullanılacak bir kısım malzemenin Türkiye'den temin edilecek olması ile ekonomik açıdan önemlidir. İlerleyen yıllarda Ceyhan' ın önemli bir terminal olacağı düşünülmektedir.

2.2.1.3 Hazar Geçişli Türkmenistan – Türkiye – Avrupa Doğalgaz Boru Projesi

Türkmen doğal gazının elverişli bir güzergahtan ve herhangi bir kısıtlamaya tabi olmaksızın Türkiye'ye ve Avrupa pazarlarına ihracı konusundaki çalışmalar 1991 yılı sonu itibarıyla başlatılmıştır. 1991'den bu yana iki ülke arasında, Proje'nin gerçekleştirilmesine yönelik Mutabakat Zaptı, Protokol ve Anlaşma olmak üzere çeşitli akitler imzalanmıştır.

Türkmenistan' da üretilecek doğal gazın Hazar geçişli bir boru hattı ile Türkiye' ye ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınmasını amaçlayan Türkmenistan-Türkiye-Avrupa Doğal Gaz Boru Hattı Projesi'nin hayata geçirilmesi kapsamındaki ilk önemli anlaşma, 29 Ekim 1998 tarihinde Türkiye ve Türkmenistan Devlet Başkanları arasında Ankara'da imzalanan anlaşmadır. Türkmenistan' dan Türkiye' ye 16 BCM/Yıl ve Türkiye üzerinden Avrupa'ya 14 BCM/Yıl olmak üzere toplam 30 BCM/Yıl Türkmen doğal gazını taşıyacak "Hazar-Geçişli Türkmenistan-Türkiye-Avrupa Doğal Gaz Boru Hattı Projesi'nin İfası ve Türkmenistan'dan Türkiye Cumhuriyeti'ne Doğal Gaz Satışı"na ilişkin olarak imzalanan Anlaşma ile taraflar; 30 Mayıs 1999 tarihine kadar 16 BCM/Yıl'lık Alım-Satım Anlaşması, Gaz Boru Hattı Anlaşması'nın imzalanması; boru hattının geçtiği güzergah üzerindeki hükümetlerle ve boru hattı işletmecisi şirketlerle Ev Sahibi Ülke Anlaşmaları'nın hazırlanması hususlarında anlaşmaya varmışlardır (www.botas.gov.tr).

2.2.1.4 Türkiye – Bulgaristan – Romanya – Macaristan Doğalgaz Boru Hattı Projesi (Nabucco Projesi)

Proje kapsamında Bulgaristan' ın Bulgargaz, Romanya'nın Transgaz, Macaristan' ın MOL ve Avusturya'nın OMV Gas firmaları ile ortaklaşa çalışmalar yürütülmektedir. AB TEN programı fonundan fizibilite için hibe kredi almak amacıyla OMV Gas tarafından başvuru yapılmış ve 15 Temmuz 2003 tarihinde fizibilite çalışmasının yarısının TEN fonundan karşılanması şeklinde karar alınmıştır.

Avusturya' ya ulaşacak güzergah ile ilk etapta Bulgaristan, Romanya, Macaristan, Slovakya, Çek Cumhuriyeti gibi yeniden yapılanan ekonomilerin gaz

ihtiyacı karşılanıp, diğer ülkelerin gaz talep gelişimlerine göre takip eden yıllarda Avusturya'nın Avrupa'da önemli bir doğal gaz dağıtım noktası olma özelliğinden faydalanılarak batı Avrupa'ya ulaşılması planlanmaktadır. Projenin pazar ve modelleme çalışmalarının tamamlanmasının ardından, Teknik Fizibilite çalışmaları başlatılmıştır. Proje ortaklarınca Haziran 2004 tarihinde, projenin finansman ve boru hattı taşıma kapasitesinin pazarlanması işlerini yürütmek üzere Nabucco Company Pipeline Study GmGH (Nabucco Boru Hattı İş Geliştirme Şirketi) kurulmuştur. Şirketin merkezi Viyana' da bulunmaktadır.

2.2.1.5 Türkiye – Yunanistan Doğalgaz Boru Hattı Projesi

Türkiye ve Yunanistan arasında doğal gaz şebekelerinin enterkonneksiyonu ve Güney Avrupa Gaz Ringi' nin gerçekleştirilmesi kapsamında başlatılan Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Boru Hattı projesinin fizibilite çalışması 25 Mart 2002 tarihinde tamamlanmıştır(www.botas.gov.tr).

28 Mart 2002 tarihinde Ankara' da, T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı ile Yunanistan Kalkınma Bakanının huzurlarında BOTAŞ ve DEPA Genel Müdürleri tarafından bir Mutabakat Zaptı imzalanmıştır. Aynı tarihte iki ülke Bakanları doğal gaz ve elektrik konularında işbirliğini içeren bir de Ortak Bildiri imzalamışlardır.

Proje ilgili olarak Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı ve Yunanistan Kalkınma Bakanı tarafından 23 Şubat 2003 tarihinde Hükümetlerarası Anlaşma imzalanmıştır. Proje AB TEN programının öncelikli projeleri arasında yer almaktadır.

Projenin fizibilite ile mühendislik çalışmalarının tamamlanmasının ardından, 23 Aralık 2003 tarihinde Ankara'da düzenlenen bir törenle doğal gaz alım-satım anlaşması imzalanmıştır. Buna göre 750 milyon metreküp ile başlayacak taşıma miktarı 2012 yılında 11 milyar metreküp'e ulaşacaktır. Bu miktarın 3 milyar metreküpünün Yunanistan' a, 8 milyar metreküpünün İtalya' ya taşınması öngörülmektedir. 209 km'si Türkiye sınırlarında olmak üzere, toplam 300 km uzunluğundaki hattın, 2006 yılında tamamlanması planlanmaktadır. (www.botas.gov.tr)

2.2.1.6 Azerbaycan – Türkiye (Şahdeniz) Doğalgaz Boru Hattı Projesi

Bu proje ile Azerbaycan gazının Gürcistan üzerinden Türkiye' ye taşınması amaçlanmaktadır. Ekim 2000' de başlayan Azerbaycan' dan doğal gaz teminine yönelik müzakereler sonucunda, 12 Mart 2001 tarihinde Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı ile Azerbaycan Başbakan Yardımcısı tarafından Azerbaycan doğal gazının Türkiye' ye sevkine ilişkin Hükümetlerarası Anlaşma ve bu anlaşmaya istinaden aynı tarihte BOTAŞ ve SOCAR arasında Doğal Gaz Alım Satım Sözleşmesi imzalanmıştır. 15 yıl süreli Doğal Gaz Alım Anlaşması, alımların 2 Milyar m³ ile başlamasını ve plato periyotta 6.6 Milyar m³/yıl'a ulaşmasını öngörmektedir (www.botas.gov.tr).

Azerbaycan-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı Projesi'nin Türkiye kısmı ile ilgili olarak, Azerbaycan' dan alınacak olan doğal gazın Gürcistan-Türkiye sınırından Doğu Anadolu İletim Hattı'na 225 km.'lik bir hat yapılarak bağlantı noktası olan Erzurum-Horasan'a kadar taşınması planlanmaktadır.

2.2.1.7 Mısır – Türkiye Doğalgaz Boru Hattı Projesi

2 Şubat 2000 tarihinde Ankara' da iki ülkenin ilgili Bakanları arasında imzalanan petrol ve gaz işbirliğine ilişkin bir Protokol' de, taraflar Mısır' dan Türkiye' ye Akdeniz geçişli bir hatla, yılda 4 Milyar m³ doğal gaz ihracı konusunda niyet beyanında bulunmuşlardır. Türkiye' ye taşınacak olan doğal gazın yetkili satıcısı Eastern Mediterranean Gas Company (EMG) olup, BOTAŞ ile EMG arasında 31 Mart 2001 tarihinde Doğal Gaz Alım-Satım Anlaşması paraflanmıştır (www.botas.gov.tr).

2 Mayıs 2001 tarihinde yürürlüğe giren 4646 sayılı yeni Doğal Gaz Piyasası Kanunu'nun Geçici 4. Maddesi'ne göre; kanunun yürürlük tarihinden sonra Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu tarafından yapılacak arz-talep dengesi çalışmaları sonucunda bir arz açığı saptanması durumunda, bu Proje ile ilgili anlaşma sonuçlandırılacaktır.

2.2.2 Demiryolu Ulaştırması

Cumhuriyetin kurulmasından sonra özellikle 1930-40' lı yıllarda demir-çelik, kömür ve makine gibi kitlesel yükleri en ucuz şekilde taşınabilmesi için talep yaratan ve özellikle sanayi sektörünün gelişimine katkıda bulunabilmesi için demiryolu taşımacılığı yatırımlarında atılım yapılmışsa da sonraki dönemlerde kapıdan kapıya ulaştırmaya olanak sağlayan karayolu ön plana çıkarak, karayolu ulaştırmasının gelişimine öncelik verilmiştir.

1960 sonrası kalkınma planlarında, ulaştırma sistemleri arasında koordinasyonun sağlanması hedeflenmiştir. Bununla birlikte planlı dönemlerde ulaştırma sektörünün gelişiminin, büyük oranda plan öncesi dönemin özelliklerini sürdürdüğü görülmektedir. Karayollarına yapılan yatırımların, bütün planlama dönemlerinde en fazla paya sahip olduğu görülebilir. Özellikle sanayinin artan ulaştırma taleplerinin karşılanabilmesi için mevcut demiryolu ağlarının desteklenmesi ve geliştirilmesinin planlarda yer almasına rağmen hedeflenen paya ulaşamadığı söylenebilir.

Şekil 13: TCDD Demiryolu Şebekesi



(Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr>)

Tablo 14 :2007 Yılı Mart Ayı Üretim Değerleri

3. AY	TON	TON-KM	VAGON	Ortalama Taşıma Mesafesi
YURTIÇİ	1.577.137	740.664.379	41.138	470
ULUSLARARASI	301.292	112.391.637	9.417	373
İthalat	160.227	36.309.896	4.071	227
İhracat	136.493	72.482.749	5.084	531
Transit	4.572	3.598.992	262	787
YURTIÇİ+ULUSLARARASI	1.878.429	853.056.016	50.555	454

(Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr>)

Tablo 15 : 2002-2006 Yılları Arası Ton Bazında Üretim Değerleri

	2002	2003	2004	2005	2006
YURTIÇİ	13.125.023	14.040.113	15.408.261	16.039.202	16.742.374
ULUSLARARASI	1.300.703	1.714.823	2.299.893	2.906.496	3.002.951
İthalat	787.793	1.006.268	1.303.349	1.698.796	1.577.186
İhracat	497.261	692.033	922.912	1.159.383	1.396.485
Transit	15.649	16.522	73.632	48.317	29.280
YURTIÇİ+ULUSLARARASI	14.425.726	15.754.936	17.708.154	18.945.698	19.745.325

(Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr>)

2.2.2.1 Uluslararası Demiryolu Ulaştırması

Demiryolu ağıyla aşağıda yer alan sınır geçişleri ile doğrudan uluslararası yük taşımacılığı yapılması mümkündür (<http://www.tcdd.gov.tr>).

*Kapıkule sınır bağlantılı Bulgaristan'a ve Bulgaristan üzerinden diğer Avrupa ülkelerine

*Uzunköprü üzerinden Yunanistan'a ve Yunanistan ilerisindeki ülkelere

*Kapıköy sınır bağlantılı İran'a ve İran içerisindeki Orta Asya Ülkelerine

*İslahiye bağlantısı ile Suriye'ye ve Suriye üzerinden Irak' a

*Nusaybin sınır bağlantısı ile yine Suriye'ye ve Suriye üzerinden Irak'a

Türkiye ile Avrupa arasında konteyner kullanılarak ve blok tren işletmeciliği ile ulaştırma yapılmakta, bu sayede ulaştırma süresi ve navlun rekabeti yaratılarak demiryoluyla kapıdan kapıya taşıma yapılması gerçekleştirilmektedir.

Söz konusu blok konteyner taşımacılarının Avrupa trafiğindeki organizasyonu TCDD' nin de ortağı bulunduğu ICF (Intercontainer –Interfrigo) işletmesi tarafından yapılmakta olup, trenin Türkiye deki çıkış/varış garı Halkalı (İstanbul) dur.

Türkiye' den İran, Suriye ve Irak' a yük taşımacılığı yapılmaktadır. Türkiye' den BDT ülkelerine ve BDT Ülkelerinden Türkiye' ye demiryolu ile yük taşımacılığının gerçekleştirilmesinde tarife birliği bulunmadığından Romanya, Bulgaristan ve İran' da göndericiler tarafından bir forwarder kullanılması gerekmektedir.

Türkiye ile BDT ülkeleri demiryolu hat açıklıklarının farklı olması nedeniyle İran ile Türkmenistan sınırında bulunan Sraks Garı'nda vagonların dingillerinin değiştirilmesi yada vagonların aktarma edilmesi gerekmektedir.

BDT vagonlarının yapılış özellikleri bakımından ebatlarının büyük olması nedeniyle BDT ülkelerinden Türkiye ye yapılacak taşımalarda kullanılan BDT vagonları ancak Van Garı'na kadar gelebilmektedir. Van Garı'nın ilerisinde BDT ülkelerinden yapılacak taşımalar İran veya Van Gar'ında TCDD' nin yada İran demiryollarına ait vagonlara aktarma edilmek zorundadır.

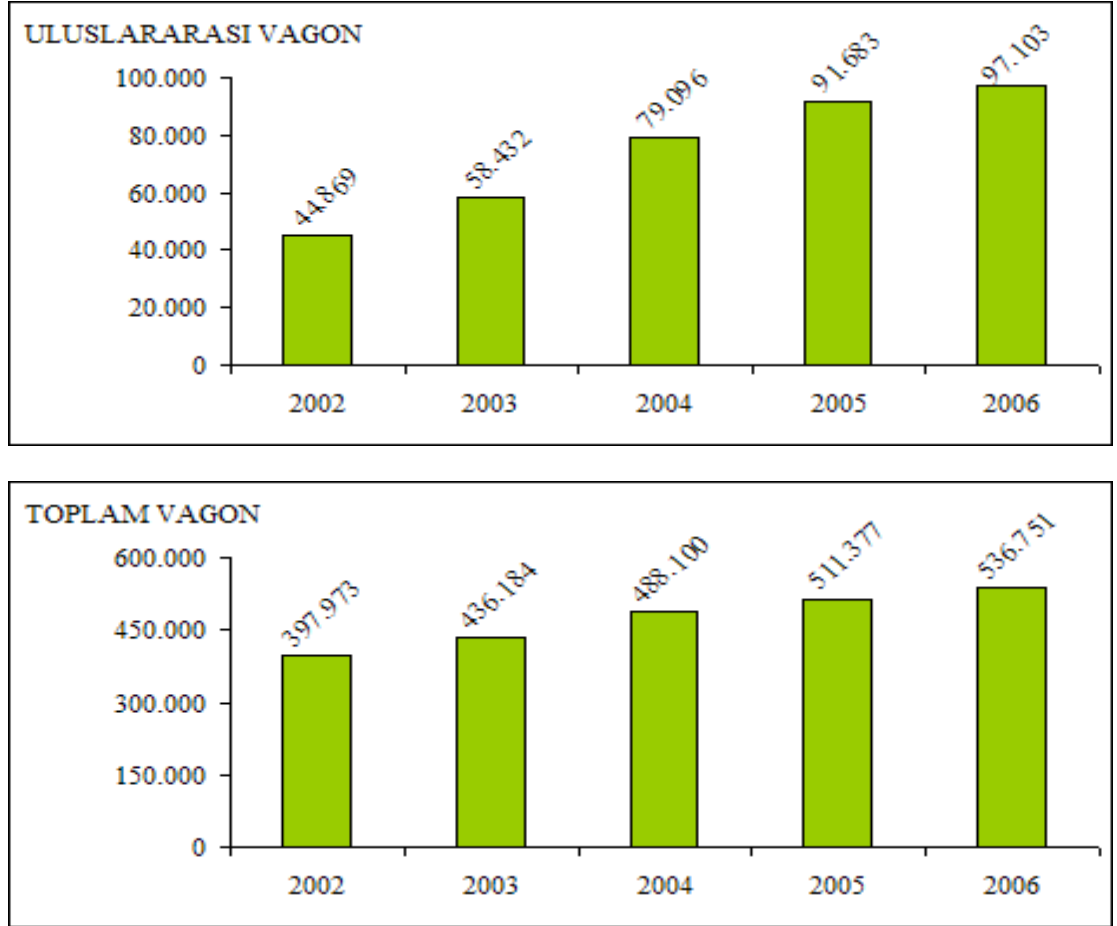
TCDD ile Bulgaristan Demiryolları arasında imzalanan anlaşma ile Varna feribot hattı ile Bulgaristan üzerinden Ukrayna Demiryollarına ait vagonların Edirne Garına kadar gelmesi sağlanmıştır (<http://www.tcdd.gov.tr>).

BDT ülkelerinden veya BDT ülkelerine yapılacak taşımalarda kullanılan Ukrayna vagonlarının yapılış özellikleri bakımından ebatlarının büyük olması

nedeniyle bu vagonlar Edirne' ye kadar gelebilmektedir. Edirne Garının ilerisine yapılacak yüklemeler için eşyaların Edirne Garında aktarılması gerekmektedir.

Demir yoluyla yapılan uluslararası taşımacılığa dair veriler Şekil 14' de verilmiştir.

Şekil 14: 2002-2006 Yılları Arası Vagon Bazında Üretim Değerleri



(Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr>)

Orta Asya ile Türkiye arasında Avrupa bağlantısını sağlayacak olan blok konteyner tren işletmeciliğine başlanmıştır. Hat 2002 yılından itibaren ulaştırmaya açıktır. Blok konteyner treni, belli bir programa bağlı olarak işletilmekte, ulaştırma süresi ve ücreti yönünden diğer ulaştırma modlarıyla rekabet yaratmayı hedeflemektedir.

2.2.3 Karayolu Ulaştırması

Karayolu Ulaştırmasının, başlangıç noktasından varış noktasına aktarmasız ve hızlı taşıma yapılabilmesine imkan sağlayabilmesinden ötürü diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edildiği görülmektedir. Kendi bünyesinde, bir ekonomik faaliyet olmasının yanında, diğer sektörlerle yakın ilişki içerisinde olması dolayısıyla, bu sektörleri de etkileyebilmektedir.

1950' li yılların ardından uygulanan politikalar sonucunda, karayolu taşımaya diğer ulaştırma modlarından daha fazla önem verildiği ve kaynakların çoğunun karayolu taşımaya yönlendirilmiş olduğu buna bağlı olarak ulaştırma modları arasındaki dengenin bozularak, karayolunun ön plana çıktığı söylenebilir Türkiye' nin karayolu ağı durumu ve dağılımı Tablo 16 'da gösterilmiştir.

Tablo 16: 2007 Yılı İtibariyle Sath Cinsine Göre Yol Ağı

YOL SINIFI	ASFALT BETONU	SATHİ KAPLAMA	PARKE	STABİLİZE	TOPRAK	GEÇİT VERMEZ	TOPLAM UZUNLUK
OTOYOLLAR	1 987	--	--	--	--	--	1 987
DEVLET YOLLARI	6 538	24 205	49	213	106	222	31 333
İL YOLLARI	868	26 414	109	1 583	841	764	30 579
TOPLAM	9 393	50 619	158	1 796	947	986	63 899

(Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr/>)

2.2.3.1 Uluslararası Karayolu Ulaştırması

Türkiye'nin dış ticaretinde en büyük paya sahip olan Avrupa Birliği ülkelerine yapılmakta olan ulaştırma için iki önemli güzergah bulunmaktadır. Türkiye' nin doğu ve güneyinde Kafkaslar, Orta Asya ve Asya' yı birleştirmesi planlanan projeler hedeflenenden yavaş ilerlediği ve seyirlerindeki belirsizlikler nedeniyle henüz istenilen sonuçların yakalanamadığı söylenebilir. Bu nedenle uluslararası karayolu

ulaştırmada Türkiye için iki güzergahın uluslararası standartları yakalamış altyapısı nedeniyle öneme sahip olduğu görülmektedir.

- Kapıkule Sınır Gümrük Kapısı'ndan yapılan karayolu ulaştırması
- Ro-Ro gemileriyle karayolu araç gereçleriyle İtalya üzerinden yapılan ulaştırma

Kapıkule üzerinden yapılan ulaştırma önemli bir paya ve yere sahip olmasına rağmen bazı problemler bulunmaktadır. Yapılan ıkışlarda Avrupa transit güzergahında bulunan ülkelerin gümrüklerinde formalitelerin uzun sürmesi, geçiş belgelerinin sınırlandırılması , geçiş ücretleri ve geçiş süreleri nedeniyle sorunlar yaşanmaktadır.

Her ne kadar transit süre bu sorunlar yaşanmadığı zaman alternatifine göre daha kısa olsada, araçların İtalya zerinde Ro-Ro ile sevk edilmesi daha fazla tercih edilen bir yöntem olarak görülmektedir. Transit süresi daha uzun olmasına rağmen daha az problem yaşanmakta ve maliyet olarak daha düşük olmaktadır.

Türkiye İtalya başta olmak üzere Ukrayna ve Rusya' ya düzenli Ro-Ro seferleri düzenlemektedir. Ro-Ro hatlarının bulunduğu ülke ve hatlar aşağıdaki gibidir;

Türkiye-İtalya Hattı: Haydarpaşa- Trieste /Ambarlı –Trieste / eşme –Trieste

Türkiye –Ukrayna Hattı: Zonguldak –Evpatoria / Zonguldak –Skadovsk /Zonguldak-Odessa

Türkiye –Rusya Hattı: Samsun –Navorosisky / Trabzon –Sochi /Rize –Poti

Şekil 15: Ro Ro Güzergahları



(Kaynak: www.roder.org.tr,2007)

Türkiye Avrupa, Asya ve Afrika kıtaları arasında ulaştırma bağlantısı sağlayabilmek için çaba göstermektedir. Türkiye karayolları ağının gelişmesi, kendi gelişiminin yanında, bölgedeki bütünlüğün sağlanabilmesi açısından da önem taşımaktadır.

2.2.4 Denizyolu Ulaştırması

2.2.4.1 Dünya Deniz Ticareti ve Denizyolu Yük Trafığı

Dünya Deniz Ticaretinin 2002 -2005 yılları arasındaki gelişimi Tablo 17’de verilmiştir. Tüm yük çeşitlerinde belirgin bir artış görülebilmektedir.

Dünya deniz ticaretine konu mallar 2005 yılı itibariyle 29.045 milyar ton-millik bir değere ulaşmıştır. Taşınan mallardaki % 3,8’lik artış, ortalama taşıma mesafesinde bir artış doğurmuştur. Petrol ve ürünlerin taşınmasındaki talep % 4,2 oranında artarken tüm kuru yüklerdeki talep artışı % 6,8 olmuştur (UNCTAD, 2006; 30). Dünya denizyolu yük trafiği Tablo 18 ‘ de verilmiştir.

**Tablo 17: Uluslararası Deniz Ticaretinin Gelişimi, (Seçilmiş Yıllara Göre)
(Yükleme Limanı Verileri)**

Yıl	Sıvı Yükler		Kuru Yükler				Toplam (Tüm Yükler)	
			Toplam		Ana Dökme Yükler b			
	Milyon Ton	Değişim %	Milyon Ton	Değişim %	Milyon Ton	Değişim %	Milyon Ton	Değişim %
2002	2.139		3.981		1.352		6.120	
2003	2.226	4,1	4.274	7,4	1.475	9,1	6.500	6,2
2004	2.318	4,1	4.528	5,9	1.587	7,6	6.846	5,3
2005	2.422	4,5	4.687	3,5	1.701	7,2	7.109	3,8

(Kaynak: UNCTAD, 2006; 17)

Tablo 18: Dünya Deniz Ticareti (Değer: Milyar Ton-mil)

Yıl	Petrol			Demir Cevheri	Kömür	Tahıl	Beş Ana Dökme Yük	Diğer Kuruyük	Dünya Toplam
	Ham petrol	Ürün	Ham+Ürün						
2002	7.848	2.050	9.898	2.731	2.549	1.241	6.849	7.395	24.172
2003	8.390	2.190	10.580	3.025	2.810	1.273	7.454	7.810	25.844
2004	8.910	2.325	11.235	3.415	2.965	1.325	8.065	8.335	27.635
2005	9.270	2.435	11.705	3.720	3.140	1.380	8.610	8.730	29.045

(Kaynak: UNCTAD, 2006; 30)

2.2.4.2 Dünya Denizyolu Konteynerize Yük Trafığı

Dünya konteyner trafiği 2005 yılı itibariyle 383.731.103 TEU' ya ulaşmıştır. Bölgesel bazda deniz ticaretine konu konteyner hareketlerinin en yoğun yaşandığı bölge 195.256.690 TEU hacimle Asya olmuş, onu sırasıyla 81.710.712 TEU ile Avrupa, 42.450.457 TEU ile Kuzey Amerika izlemiştir (<http://www.iaphworldports.org>). Tablo 19' da Dünya konteyner trafiğinin bölgesel dağılımı verilmiştir.

Tablo 19: Dünya Konteyner Trafikinin Bölgesel Dağılımı (TEU)

Bölge	2002	2003	2004	2005
Okyanusya	6.084.410	6.406.195	6.947.807	6.686.045
Asya	130.134.788	150.830.088	174.613.165	195.256.690
Afrika	5.899.690	8.072.606	8.888.997	10.462.335
Avrupa	56.645.389	63.121.639	70.901.265	81.710.712
Kuzey Amerika	32.768.536	36.206.730	39.407.265	42.450.457
Kayıplar, Orta ve Güney Amerika	17.423.357	19.621.003	23.030.316	26.051.491
Orta Doğu	15.178.910	17.570.162	21.320.252	21.113.373
Dünya Toplamı	264.135.080	301.828.423	345.109.067	383.731.103

(Kaynak: [http://www.iaphworldports.org/world_port_info/RegionalShare\(2002-2005\).pdf](http://www.iaphworldports.org/world_port_info/RegionalShare(2002-2005).pdf))

2005 yılı verilerine göre deniz ticaretinde en büyük konteyner hacmine sahip ülkeler incelendiğinde ilk üç sırayı; Çin, ABD ve Singapur paylaşmaktadır. Bu kategoride Türkiye 24. sırada yer almıştır. Deniz ticaretinde en büyük konteyner hacmine sahip 26 ülke Tablo 20 ' de verilmiştir.

Tablo 20: Deniz Ticaretinde En Büyük Konteyner Hacmine Sahip Ülkeler (2005)

1	Çin	88,548,473	14	Belçika	7,889,994
2	ABD	38,519,037	15	Brezilya	5,598,110
3	Singapur	23,192,200	16	Endonezya	5,503,176
4	Japonya	16,777,407	17	Tayland	5,115,213
5	G. Kore	15,113,275	18	Hindistan	4,938,226
6	Almanya	13,507,039	19	Avustralya	4,830,254
7	Tayvan	12,791,429	20	Kanada	4,163,424
8	Malezya	12,027,045	21	Fransa	3,839,739
9	İtalya	9,855,451	22	Mısır	3,690,691
10	BAE	9,845,930	23	Filipinler	3,633,559
11	Hollanda	9,520,844	24	Türkiye	3,170,357
12	İspanya	9,170,109	25	Panama	3,067,637
13	İngiltere	8,598,891	26	G. Afrika	2,867,909

(Kaynak: [http://www.iaphworldports.org/world_port_info/ContainerCountryLeague\(2005\).pdf](http://www.iaphworldports.org/world_port_info/ContainerCountryLeague(2005).pdf))

2.2.4.3 Türkiye Deniz Ticareti

Türkiye' nin dış ticaretinde ağırlıklı olarak deniz yolunun kullanıldığı görülmektedir. 2005 yılında bu oran %86' ya kadar yükselmiştir. Bununla birlikte

demiryolu ve karayolu taşımalarının arttığı görülmekle birlikte, deniz yoluna oranla geride kaldıkları görülmektedir.

Tablo 21: Türkiye' nin Dış Ticaret Taşımalarının Modlar İtibariyle Dağılımı

YIL	DENİZYOLU	DEMİRYOLU	KARAYOLU	HAVAYOLU	DİĞER
1995	91.1	0.8	7.7	0.2	0.2
1996	84.8	0.3	11.4	0.8	2.7
1997	85.5	0.3	12.5	0.4	1.3
1998	88.1	0.6	9.1	0.3	2.0
1999	88.9	0.5	8.7	0.2	1.8
2000	88.6	0.5	8.6	0.2	2.1
2001	87.0	0.6	10.6	0.2	1.6
2002	87.3	0.7	9.7	0.2	2.1
2003	87.6	0.8	10.5	0.1	1.0
2004	87.4	1.2	10.3	0.1	1.0
2005	86.0	1.2	11.9	0.2	0.7

(KAYNAK:DTO, 2005; 101)

2005 yılı denizyolu ihracatı toplam 54,5 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. En büyük kalemi %17,7 ile Demir Çelik ürünleri almıştır. Demir-çelik ürünlerini %11,0 ile petrol ürünleri ve %8,2 ile çimento izlemektedir.

2005 yılı ithalatı toplam 127 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. İthalattaki en büyük kalemi %25 ile ham petrol ve ürünleri oluşturmuştur. Bunu %14,9 ile kömür %14 ile hurda demir /Demir cevheri takip etmiştir (DTO, 2005; 103).

Türkiye düzenli hat taşımacılığında varolan koridorların üzerinde yer almaktadır. Türkiye' nin yer aldığı koridorlar, Türkiye' de hizmet veren düzenli hat taşıyıcılarının kullandığı seferlere göre aşağıdaki şekilde özetlenebilir;

- Avrupa – Kuzey Amerika Hattı
- Avrupa – Asya Hattı
- Avrupa – Güney Amerika'nın Doğu Sahilleri Hattı
- Avrupa – Güney Amerika Batı Kıyısı Hattı
- Akdeniz Hattı
- Avrupa – Güney Afrika Hattı
- Avrupa – Hint Okyanusu / Doğu Afrika Hattı

2.2.4.4 Türk Deniz Ticaret Filosu

Türk ticaret filosu 2005 yılında 7,6 DWT 'na ulaşmış olduğu görülmektedir. 1996 yılında Türk Deniz Ticaret filosu dünya sıralamasında 16. sıraya kadar yükselmiştir. 2005 yılında 24. sırada yer almıştır.

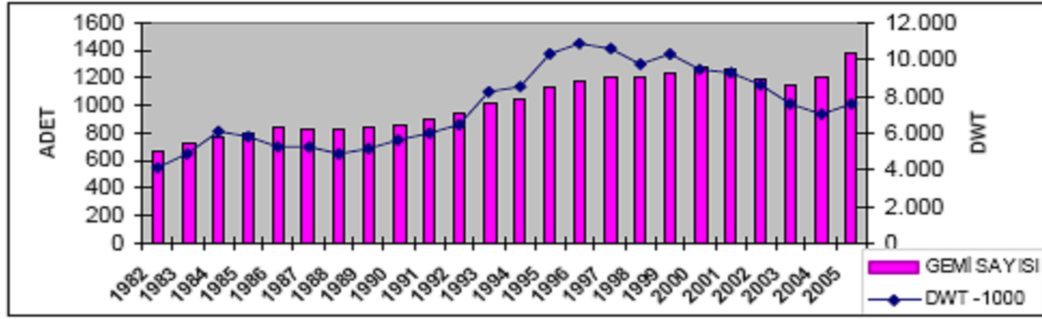
Tablo 22:Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi

YILLAR	GEMİ SAYISI	DWT (1000)	DEĞİŞİM (%)	GRT (1000)	DEĞİŞİM (%)	DÜNYA SIRA
1980	-	2.032	-	-	-	35
1981	-	2.696	17,5	-	-	34
1982	675	4.105	74,7	2.440	-	32
1983	726	4.855	18,3	2.890	18,4	27
1984	780	6.051	24,6	3.509	21,4	25
1985	802	5.802	-4,1	3.445	-1,8	24
1986	835	5.234	-9,8	3.182	-7,6	24
1987	821	5.240	0,1	3.172	-0,3	25
1988	830	4.911	-6,3	2.943	-7,2	24
1989	839	5.123	4,3	3.048	3,6	28
1990	868	5.639	10,1	3.356	10,1	28
1991	899	5.968	5,8	3.575	6,5	23
1992	954	6.503	9,0	3.887	8,7	22
1993	1.012	8.255	26,9	4.843	24,6	23
1994	1.050	8.545	3,5	5.093	5,2	19
1995	1.143	10.310	20,7	6.239	22,5	17
1996	1.179	10.893	5,6	6.622	6,1	16
1997	1.197	10.563	-3,0	6.525	-1,5	17
1998	1.204	9.760	-7,6	6.463	-1,0	17
1999	1.242	10.322	5,8	6.778	4,9	18
2000	1.270	9.489	-8,1	6.044	-10,8	18
2001	1.261	9.307	-1,9	6.002	-0,7	20
2002	1.185	8.666	-6,9	5.736	-4,4	19
2003	1.152	7.627	-12	5.113	-10,9	20
2004	1.209	7.055	-7,5	4.772	-7,1	23
2005	1.379	7.603	7,20	5.229	-9,6	24

(Kaynak: Deniz Ticaret Odası; 2005; 26)

Türk Deniz Ticaret Filosu 2004 yılı itibariyle toplam 1152 adet gemiden oluşmaktadır. Filonun %61' i (703 gemi) ulusal sicile %39' u (449 gemi) uluslararası sicile kayıtlıdır. 1152 geminin adet bazında dağılımı kuru yük %34,4, dökme yük %10,9, petrol tankerleri %9,8, diğer %34' dür. Filonun toplam kapasitesi 7,626,847 dwt olup bu kapasitenin %32.5' i ulusal sicile , %67,5' i uluslararası sicile kayıtlıdır. 7,626,847 dwt kapasitesinin dwt dağılımı %57.7 dökme yük , %15.6 kuru yük ve %10.6' ı petrol tankeridir. Türk ticaret filosunun yaş ortalaması 21,13 tür. Konteyner gemileri filonun en genç gemileri olup yaş ortalamaları 9'dur. Dökme yük gemilerinin yaş ortalamaları 28' dir. (DTO, 2005; 32)

Şekil 16: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi

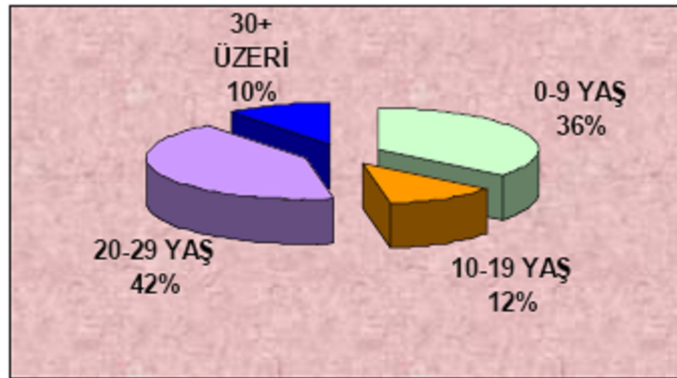


(Kaynak: DTO, 2005 ; 28)

Türk Ticaret Filosunun 1996-2000 yılları arasında artış gösterdiği görülmektedir. 1996-1997 yılları arasında % 1,5 , 1997-1998 arasında %0,6 , 1998 - 1999 arasında %3,1 , 1999-2000 arasında %2,2 , 2003-2004 arasında %4,9 oranında artmıştır.

2000-2001 arasında %0,7 , 2001-2002 arasında %6 ,2002-2003 arasında %2,8 oranında azalmıştır.2004-2005 yılları arasında filonun sayısal artış oranı %14 tür (DTO ,2005; 88) .

Şekil 16: Türk Deniz Ticaret Filosunun Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı



(Kaynak: DTO, 2005; 88)

Türkiye'nin komşularına bakıldığında Yunanistan dünya deniz ticaret filosu sıralamasında 3. sırada yer almaktadır.Güney Kıbrıs ticaret filosu 10. sırada bulunmaktadır. İran dünya deniz ticaret sıralamasında 21. sıradadır.

Tablo 23 : Türkiye' nin ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları

DÜNYA SIRA	ÜLKE	GEMİ SAYISI	1000 DWT	DÜNYA %	DEĞİŞİM %
3	YUNANİSTAN	1110	52474	5,6	-5,2
10	G.KIBRIS R.Y.	892	30134	3,2	-11,8
21	İRAN	196	8950	0,9	-0,5
24	TÜRKİYE	840	7572	0,8	5,6
30	RUSYA	1385	6602	0,7	-6,6
46	MISIR	110	1494	0,2	-3,4
52	BULGARİSTAN	77	1288	0,1	13,4
57	UKRAYNA	234	931	0,1	1,1
70	SURİYE	146	595	0,1	-8,3
84	ROMANYA	44	277	0,0	-32,0
95	İRAK	16	105	0,0	-25,2

(Kaynak: DTO, 2005; 36)

2.2.5 Türkiye'nin İçinde Bulunduğu Başlıca Uluslararası Ulaştırma Ağları

2.2.5.1 Trans Avrupa Ağları

Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikası genel hatları ile ulaşım sektöründe Avrupa Birliği standartlarını yansıtmaktadır. Bu standartlar Avrupa Birliği içerisinde ekonomik rekabetin korunması ve dengeli gelişmenin sürdürülebilmesini amaçlamaktadır. Bu sayede tek pazarın düzenli işlemesi ve gelişmesi bununla birlikte ekonomik ve sosyal bütünleşmenin kuvvetlendirilmesi amacıyla oluşturulmuştur.

Sınırların kaldırılması ve denizyolu ulaştırmasının serbestleşmesi gibi Topluluk ekonomisinin liberalleşmesi yönünde atılan önemli adımlar bir Ortak Ulaştırma Politikası oluşturma ihtiyacını kaçınılmaz kılmıştır. Bu adımlar talep edilen büyümenin devamı açısından, ayrıca tıkanıklık ve Pazar doyma payı gibi problemlerin aşılması bakımından önem teşkil etmektedir. (<http://europa.eu.int>)

Zaman içinde gittikçe artan trafik sıkışıklığı, hizmetlerin kalitesindeki bozulma, çevreye verilen zarar, güvenliğin tehlikeye atılması ve bazı bölgelerin izole edilmesi ulaşım konusunda yeni faaliyetleri gerekli kılmıştır. Avrupa Birliği'nin Aralık 1992'de yayımladığı ulaşım üzerine Beyaz Kitabın amaçları arasında; ulaşım türleri arasındaki dengenin değiştirilmesi, yasalardaki tıkanıkların giderilmesi,

kullanıcıların ulaşım politikasının merkezine yerleştirilmesi ve ulaşımın giderek küresel bir nitelik kazanması yer almıştır. 2001 yılında yayımlanan ikinci Beyaz Kitap ile ise, Ulaştırma pazarının serbestleştirilmesi sonrası oluşan ek sorunlar ele alınmış ve genişleme sonrası için yeni öneriler getirilmiştir.

Ulaşım politikasının amaçlarından bir diğeri, ulaşımı sürdürülebilir kalkınma içine entegre edebilmektir. Bu yönde atılacak adımlar, hava kirliliğinin ve karbondioksit emisyonunun sonucu iklim değişikliğinin önlenmesi, kaynakların güvenliği ve gürültü kirliliğiyle basa çıkabilmek için gereklidir. Söz konusu hedef doğrultusunda Göteborg Avrupa Konseyi ekonomik büyüme ile ulaşımındaki büyüme arasında bağlantı kurulmasını sürdürülebilir kalkınma stratejisinin merkezine yerleştirmiştir. Kabul gören yaklaşım ise ücretlendirme, karayollarına alternatif ulaşım türlerinin canlandırılması ve Trans-Avrupa ağlarına yatırımı kapsayan 60 tedbirden oluşmaktadır.

Bunlar; karayollarındaki yeniden yapılanma ihtiyacı, demiryollarının ulaşım sektöründeki yerinin güçlendirilmesi, hava ulaşımındaki sıkışıklığın, gecikmelerin ve kirliliğin önlenmesi, deniz ulaşımının geliştirilmesi, iç su yollarının daha etkili kullanılması, deniz, iç su yolları ve demiryolları bağlantısının sağlanması, çoklu ulaşımın özendirilmesi, yasal tıkanıklıkların ortadan kaldırılması, Trans-Avrupa Ağlarının gelişimine hız kazandırılması, yol güvenliğinin sağlanması, altyapı kullanımlarında ücretlendirmeye geçilmesi, şehir içi ulaşımın rasyonelleştirilmesi ve ulaşım politikasının genişlemeye ayak uydurmasının sağlanması olarak sıralanabilir.

2.2.5.2 Avrupa – Kafkasya – Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)

Açılımı Avrupa-Kafkasya –Asya Ulaştırma Koridoru olan Traceca Mayıs 1993 tarihinde Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın katılımıyla TACIS programının bir parçası olarak hayata geçirilmiştir.

Azerbaycan Hükümeti'nin girişimiyle gerçekleştirilen temel anlaşma Eylül 1998 yılında Bakü'de yapılan konferansla 12 ülke tarafından imzalanmıştır.

Azerbaycan, Kırgızistan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, ve Özbekistan 8 kurucu ülkedir. Programa 1996 yılında Ukrayna, 1998 yılında Moldova, 2002 yılında Türkiye ,Romanya ve Bulgaristan dahil olmuştur.İran ve Afganistan'ın programa dahil olmak için talepte bulunmuştur.

13 devlet Avrupa-Kafkasya-Asya Koridorunda ticarete ve ulaşırmada gelişimi aşağıdakileri esas alarak amaçlamaktadır (<http://www.traceca.org.tr;2007>);

- Bölgedeki ticareti geliştirmek için üye ülkeler arasındaki işbirliğinin teşvik edilmesi
- Uluslararası ulaşırm koridoru Avrupa-Kafkasya-Asya “TRACECA” ‘nın Trans-Avrupa Networks (TENS)’e dönüştürülmesinde ki en uygun entegrasyonu teşvik etmek
- Ticaret ve ulaşırm sistemlerinin gelişimini sağlayan faktörleri tanımlamak,
- TRACECA projelerini, IFIs ve özel yatırımcıların kredilerini etkilemek için teşvik etmek
- Avrupa, Karadeniz, Kafkasya, Hazar Denizi ve Asya bölgelerinde ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaşırm bağlantılarının gelişimi
- Uluslararası yol, hava ve demiryolu ve de ticari denizcilik konularını içeren ulaşırm pazarına girişleri kolaylaştırmak
- Malların, yolcuların ve Hidrokarbon'un uluslararası ulaşırmasını teşvik etmek
- Trafik ehemmiyetinin, malların güvenliğinin ve çevresel korumanın garanti edilmesi
- Değişik ulaşırm modları arasında eşit rekabet oluşturma.

Ermenistan, Azerbaycan, Bulgaristan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Romanya, Türkiye, Ukrayna, Özbekistan, Tacikistan EU Tacis TRACECA Hükümetlerarası-Programına ve MLA'ya üyedirler.

Türkmenistan Tacis TRACECA Programına katılımcı olmakla birlikte, MLA'ya taraf değildir.

İran ve Afganistan'ın değerlendirilen talepleri sonucunda, Nisan 2005 tarihinden bu yana bütün ülkelerin kararı ile , bu iki ülkenin MLA 'ya taraf olmasına karar verilmiştir. Ülkeler halen uyum sürecindedirler. İran ve Afganistan EU TACİS TRACECA Programında katılımcı değildirler.

2.2.5.3 Asya – Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP)

Asya Karayolu çalışmalarının amacı Asya ve Pasifik bölgesinde güvenli ve etkili ulaşım bağlantılarının kurulmasıyla bölgesel ve uluslar arası ticaretin hızlandırılmasını sağlamaktır.1992 yılında ESCAP (Economic, Social Comission Asia and Pasific) tarafından Asya Kara Taşımacılığı Altyapı Geliştirme (ALTID) Projesi kapsamında Asya Karayolu ve Asya Demiryolu ve Trans–Asya Demiryolu'nu kapsayacak şekilde ulaşım Ağları oluşturulmuştur.Türkiye'nin ESCAP'a üyeliği 18 Temmuz 1996 da hukuken başlamıştır.

ESCAP uzmanlarınca hazırlanan Türkiye Raporu taslağında belirlenen A-yolu güzergahı yaklaşık 3200km olarak tespit edilmiştir.Belirlenen A-Yolu batıda Kapıkule'den başlayarak Gürbulak Sınır Kapısında son bulmaktadır. Gerede'de ikiye ayrılan yolun diğer kolu Sarp'a uzanmaktadır.

Bileşmiş Milletler ESCAP Sekrataryası tarafından ESCAP 'a yeni üye olan ülkelere de bağlantı sağlanması (Gürcistan ve Azerbaycan) talep edildiğinden A-Yolu bağlantısı Karadeniz Sahil Yolu güzergahı ve Ankara –İstanbul Otoyolu Asya Karayolu Ağına ilave edilmiştir. Bu durumda A yolları 5247 km olacaktır. (<http://www.escap-net.org>)

2.2.5.4 Uluslararası E Yolları Ağı

II. Dünya Savaşından sonra 16 Eylül 1950 de Cenevre’de “Uluslar arası Ana Yolların Yapımı Deklarasyonu “ (AGR) Avrupa Birleşmiş Milletler Ekonomik Komisyonu UN/ECE tarafından hazırlanmıştır.

AGR Hükümlerine göre Avrupa’ dan Türkiye’ ye iki arter girmektedir. Bunlar Bulgaristan sınırından (Kapıkule) giren E-80 ile Yunanistan sınırından (İpsala) giren E-90’ dır. Bu iki ana güzergah Anadolu üzerinden Türkiye’ nin güney ve doğu sınırlarındaki Ortadoğu ve Asya Uluslararası Yol Ağları’ na ulaşmaktadır.

Birleşmiş Milletler AEK ‘da Türkiye tarafından yapılan öneri doğrultusunda Dilucu-İğdir- Doğubeyazıt Devlet Yolu(134 km) , Doğu Beyazıt –Bitlis- Şanlıurfa Devlet Yolu (665 km) ve Türkgözü- Posof- Kars- Horasan Devlet Yolu (276 km) E yolu statüsü kazanmıştır.Böylece E yolu uzunluğu 5927 km’ den 7022 km’ ye ulaşmıştır.

2.2.5.5 Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı

Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ), Türkiye’nin girişimleri ile 25 Haziran 1992 tarihinde İstanbul Zirvesi sırasında yayımlanan Deklarasyonla kurulmuştur. Üyeleri Arnavutluk, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan ve Karadağ, Türkiye, Ukrayna ve Yunanistan’dır.

18 Nisan 2003 tarihinde Erivan’da gerçekleştirilen KEİ Dışişleri Bakanları Konseyi 8 inci Toplantısı’nda alınan kararla, Makedonya ile Sırbistan-Karadağ da örgüte davet edilmiştir. Bu çerçevede, Sırbistan- Karadağ KEİ’ye katılım konusundaki iç onay sürecini tamamlayarak KEİ’nin tam üyesi haline gelmiştir. Sırbistan-Karadağ’ın ayrılmasından sonra Sırbistan KEİ üyeliğini korurken, Karadağ gözlemcilik başvurusunda bulunmuştur.

İşbirliğinin hedefi Bölgede ulaşım ağı ve gelişimi için gerekli zemini oluşturmak ve yeni stratejiler benimsemektir. Bu stratejiler içinde bölgenin mukayeseli üstünlüklerini belirlemek, yatırım için öncelikli sektörleri ve bölgesel

işbirliğinin maliyet ve yararlarını saptamak ve küresel düzeyde bölgenin oynaması gereken ekonomik rolü belirlemek gibi unsurlar yer almaktadır.

KEİ, “Gelecek için Ekonomik Gündem “adlı belgeyi kabul ederek , kendine yeni bir vizyon belirlemiştir. Bu belgenin amacı , işbirliğinin başarılı olabilmesi için gerekli stratejileri, tüm sektörlerde atılması gereken adımları belirlemeye yöneliktir. Bu belgenin en önemli adımlarından biri olarak bir Proje Geliştirme Fonu oluşturulmuş, Fonun yasal temelleri hazırlanmış, böylece KEİ’yi proje üreten bir örgüte dönüştürecek süreç halihazırda başlamıştır.

Ulaştırma KEİ’nin önemli bir işbirliği başlığını oluşturmaktadır. Bu bağlamda geliştirilen ve KEİ ülkeleri arasında etkin bir ulaşım ağı oluşturmak suretiyle ekonomik işbirliğinin gelişimine katkıda bulunmayı amaçlayan “Karadeniz Çevre Ulaştırma Koridoru/ Black Sea Ring Corridor” projesi önem taşımaktadır. Proje, üye ülkeleri birbirine bağlayan ulaşırma altyapısının geliştirilmesi, bu konudaki ulusal düzenlemelerin uyumlaştırılması, çevrenin korunması, uluslararası projelerin izlenmesi için bir veri tabanı oluşturularak bir harita hazırlanmasını amaçlamaktadır. Bu çalışma, KEİ ülkelerini birbirine bağlayan ana bir yol güzergahı belirleme ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. 19 Nisan 2007 tarihinde Belgrad’da yapılan KEİ Dışişleri Bakanları Konseyi 16. Toplantısı’nda “Karadeniz Çevre Otoyolu Geliştirilmesine İlişkin Anlayış Muhtırası” imzalanmıştır. Toplantı’nın bitiminde, Karadeniz Çevre Otoyolu Projesi'nin tanıtımına yönelik olarak KEİ ile Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği'nin (IRU) işbirliği halinde düzenledikleri bir törenle, üye ülkelerden birer kamyonun iştirakiyle oluşturulan "Karadeniz Konvoyu” (Black Sea Caravan), Karadeniz Çevre Otoyolu güzergahında seyahat ederek ilk gözlem ve tespitleri yapmak üzere yolcu edilmiştir.

Bu koridor, Türkiye’nin ana yol ağını Karadeniz Ülkelerine , Kafkasya’ ya , ferî yoluyla da Hazar Denizinden , Orta Asya ve Uzak Doğu’ ya bağlayacaktır. Aynı güzergah, Karadeniz Ülkelerini Avrupa’ya bağlayacaktır.

AB’nin deniz ulaşımından gereğince istifadeyle karayolu ve demiryolu üzerindeki yükün hafifletilmesi ve daha etkin ve hesaplı bir ulaşırma modeline yönelinmesi anlayışına dayalı olarak geliştirdiği Deniz Otoyolları (Motorways of the

Sea) kavramının Karadeniz'e teşmili amacıyla Yunanistan tarafından önerilen "KEİ Bölgesinde Deniz Otoyollarının Geliştirilmesi (Development of the Motorways of the Sea in the BSEC Region) Anlayış Muhtırası" da 19 Nisan 2007 tarihinde Belgrad'da yapılan KEİ Dışışleri Bakanları Konseyi 16. Toplantısı'nda imzalanmıştır.

2.2.5.6 Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyol Projesi (TEM)

Trans –Avrupa Kuzey-Güney Otoyol (TEM) Projesi, Avrupa ulaştırma sisteminin bölgesel altyapı projelerinden biridir.

13 üye ülkesi vardır; Avusturya, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Slovakia, Macaristan, İtalya, Polonya, Romanya, Türkiye, Hırvatistan, Litvanya, Gürcistan, Bosna Hersek) . Üç gözlemci ülke bulunmaktadır; İsveç, Ukrayna, Yugoslavya. Projenin amacı, Baltık, Adriyatik, Ege ve Karadenizi bağlayan modern bir otoyol ve express yol sisteminin inşası ve yönetimidir.

2.3 ÇİN'İN ULAŞTIRMA OLANAKLARININ İNCELENMESİ

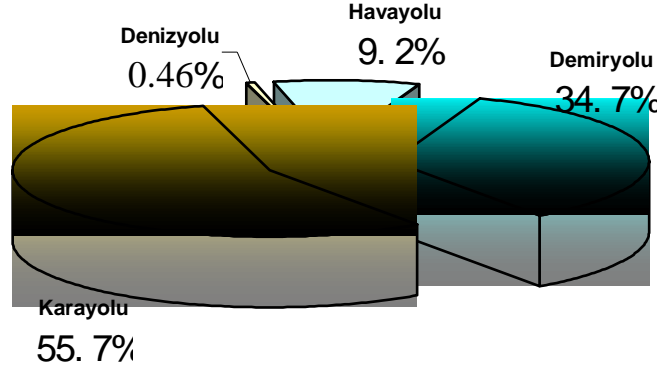
Çin' in büyüyen ekonomisi daha çok limanlarının yoğunlaştığı ve ulaştırma altyapısının görece olarak daha gelişmiş olduğu sahil kesimlerinin gelişmesine neden olmuştur. Çin Halk Cumhuriyeti'nin ihracata dayalı ekonomisinin başarısı ile , ülkenin doğu kesiminde yer alan limanlarının ve bunların planlı olarak geliştirilmesinin paralel olarak ilerlediği görülebilir.Ülkede, batı ve kırsal kesimlerde ulaştırma yapısı henüz yeteri kadar tamamlanamamıştır ancak büyük ölçekli yatırımlar sürmektedir.

2.3.1 Demiryolu ve Karayolu Ulaştırması

Ülke içerisinde toplam yolcu ve yük taşımacılığının üçte biri raylı sistemler ile sağlanmaktadır ancak ülkenin artan yolcu ve yük trafiği karşısında mevcut Raylı sistemler yetersiz kaldığı için, bu ulaşım yolunun geliştirilmesi için çeşitli projeler üzerinde çalışılmaktadır. Demir yolları ile en fazla taşınan yük cinsi kömürdür.

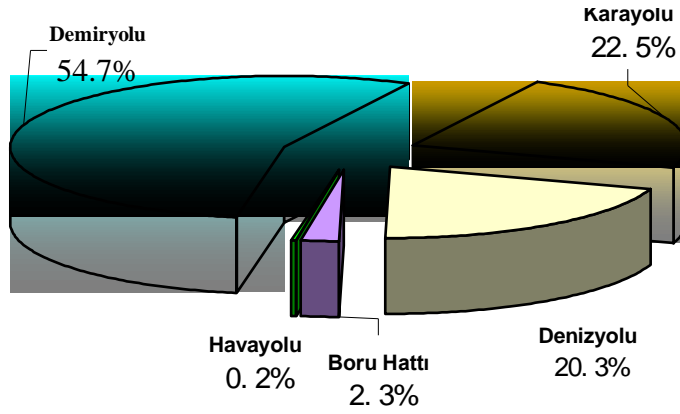
Şekil 20' de de görülebileceği üzere 1990-2005 yılı arasında mevcut demir yolu ağı yılda 1100km büyümüştür.

Şekil 18: Çin'de Ulaşımda Demiryolunun Payı



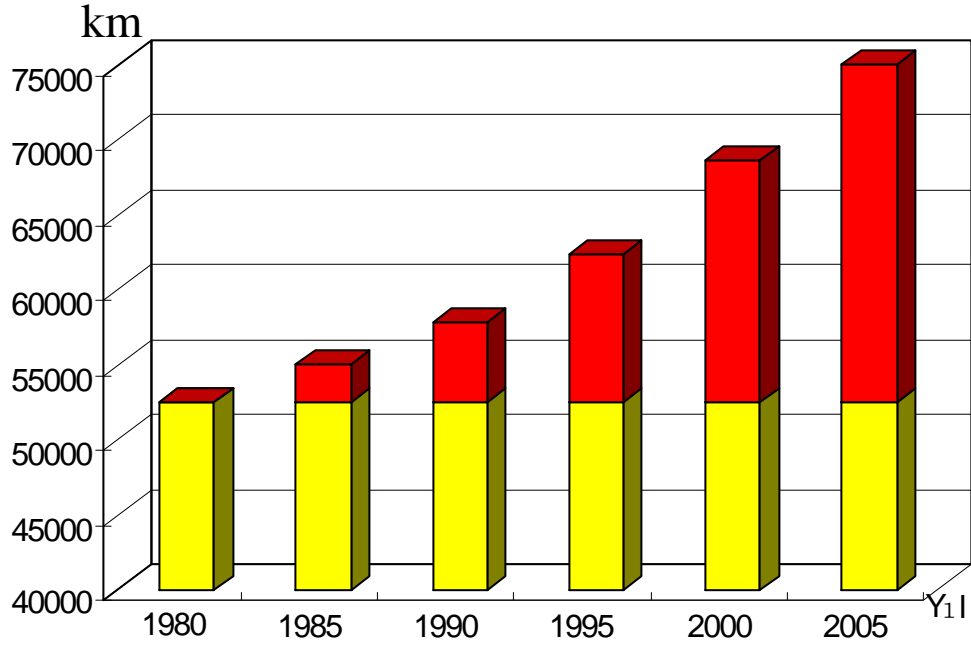
(Kaynak: Jianping , 2006; 3)

Şekil 19: Çin' de Demiryolunun Yük Taşımacılığındaki Payı



(Kaynak: Jianping, 2006; 5)

Şekil 20: Çin’ de Demiryolu Ağının Gelişimi



(Kaynak: Zhang, 2006;20)

Pekin –Hong Kong arasındaki ikinci bir hat çalışması sürmektedir. Tibet’in ulusal demiryolu ağı ile birleştirilmesi için sürdürülen 3,3 milyar dolarlık projenin 2007 yılının sonunda tamamlanması beklenmektedir. 2004 yılında Hubei ve Chongqing eyaletleri arasında demiryolu bağlantısı oluşturmak için başlatılan 2 milyar dolar değerinde çalışma için 183 köprü ve 114 tünel inşa edilmesi gerekecektir. (DEİK, 2005; 28)

Orta ve Batı Çin de ki mevcut demir yolu sisteminin geliştirilmesi böylece, batı bölgesine ulaşımın kolaylaştırılması planlanmaktadır.Hızlı yolcu taşımacılığının adımları atılarak, 2020 yılına kadar hızlı tren taşımacılık ağını bitirilmesi hedeflenmektedir.10 önemli kömür koridorunun ulaştırma ağı, kapasiteyi karşılayan demir yolu ağıyla sağlanacaktır. Konteyner trafiğinin kurulması için gerekli alt yapı çalışmaları tamamlanacak, bu süre içerisinde 18 adet ana konteyner istasyonu ve 40 adet elleçleme merkezi inşa edilecektir.16,000 km uzunluğunda çift hatlı konteyner

taşımacılığına uygun demiryolu ağı oluşturulması öngörülmektedir (Jianping, 2006; 11).

Çin karayollarında da büyük bir atılım yaparak, 2000 yılında 1,4 milyon km olan karayolu uzunluğunu 2003 yılında 1,8 milyon km' ye çıkarmıştır (DEİK, 2005; 6).

2.3.2 Denizyolu Ulaştırması

Ulaştırma modlarında en büyük gelişmeyi gösteren deniz yolu taşımacılığı olmuştur. Ningbo ülkenin en büyük derin su limanıdır. Dalian, Tianjin, Xiamen, Guangzhou ve Shenzen büyük ve işlek limanları Çin' in diğer önemli limanlarıdır.

Projesine başlanan Shangan limanı projesi, dünyanın en büyük liman projesidir ve bitiğinde -20 yılda tamamlanması beklenmektedir- Hong Kong limanını geçmesi planlanmaktadır.

Çin' in artan dış ticaret hacminin deniz taşımacılığına yansıdığı görülmektedir. Bu ekonomik gelişimin denizcilik sektörüne yansması deniz taşımacılığı ve liman gelişimi olarak kendini göstermektedir. Çin 1994 yılından itibaren konteyner gemilerinin, terminaller oluşturmaya başlamışken, şu anda dünyada sıralamaya giren konteyner hattına (COSCO) sahiptir. Shanghai ve Shenzen limanları dünyanın en işlek konteyner limanları arasına girmiştir.

Çin' de görülen konteyner hatlarının ve limanların gelişmesi üç nedene bağlanabilir ; serbestleşmeye başlayan ekonomi ile dışa açılımın sağlanması ve buna bağlı olarak dış ticaret hacminin artması, dünya ticaretinde standarditasyona gösterilen talep artışı ve buna bağlı olarak konteyner taşımacılığının artması, denizcilik sektöründe düzenleyici ve koruyucu yönetmeliklerin artması buna bağlı olarak rekabetin oluşması ve çok uluslu şirketlerin hizmete girmesi.

Çin' in ekonomik gelişimi ve buna bağlı olarak ticaret hacmi son on yılda büyük bir artış göstermiştir. Bununla birlikte taşınan mal cinsi de hammadeden yarı işlenmiş mallara dönüşmüştür. Ticaret ağırlıklı olarak Çin ve gelişmiş ülkeler ve bölgeler arasında olsa da, konteyner sayısı büyük artış göstermiştir, buna bağlı olarak Çin limanları dünyanın en işlek konteyner limanları arasında girmiştir.

Bu gelişmelerin yaşanmasında denizcilik sektörü ve liman işletmeciliği alanlarında uygulamaya konulan reformlarında etkisi göz önüne alınmalıdır.1984 yılında Çin 34 limanını kapsayan Liman Yönetmeliğini değiştirmiştir. Ministry of Communication' a (MOC) bağlı olan 34 limanı için ikili bir yönetmelik hazırlamış , bu yönetmeliğe göre bu limanlar MOC'un altında yerel yönetimlere bağlanmıştır. Bu şekilde yerel yönetimler, günlük operasyonların işlenmesi ve altyapının kuvvetlendirilmesi adına kendilerini finanse etmek durumunda kalmışken, MOC yine ülke genelinde stratejik planlama ve işgücünün dağıtımından sorumlu olmuştur. 1 Nisan 2002 yılında tüm yetkiler ve sorumluluk yerel yönetimlere tamamen devredilmiştir. Bu uygulamaya sadece, Japonya' ya kömür ihraç edilen en büyük liman olan Qinghuangdao Limanı tabi tutulmamıştır. Böylece yerel idareler tamamen limanlardan sorumlu tek otoriteye dönüşmüş, limanlarla ne yapılacağı kararı tamamen onlara bırakılmıştır. Bu uygulamanın iki önemli faydası olduğu görülebilir. Yerel yönetimler, yerel ekonomiyi iyi tanıdıkları ve liman işleyişini yakından takip edebildikleri için, limanın gereksinimlerini daha iyi bilebilmekte ve bununla beraber limanları tamamen yerel ekonomiye adapte edecek şekilde çalışabilmektedirler. Bir diğer noktada Çin limanları arasında yaşanan rekabet bu sektöre pozitif olarak yansımıştır.

Düzenli hat taşıyıcıları tarafından bakıldığında , son on yılda yaşanan gelişmeler oldukça hızlıdır. Uluslararası Denizcilikte Çin kökenli olmayan pek çok firma Çin limanlarına uğramakta ve birbirleriyle rekabet etmektedir.

2.3.3 Çin'in İçinde Bulunduğu Başlıca Uluslararası Ulaştırma Ağları

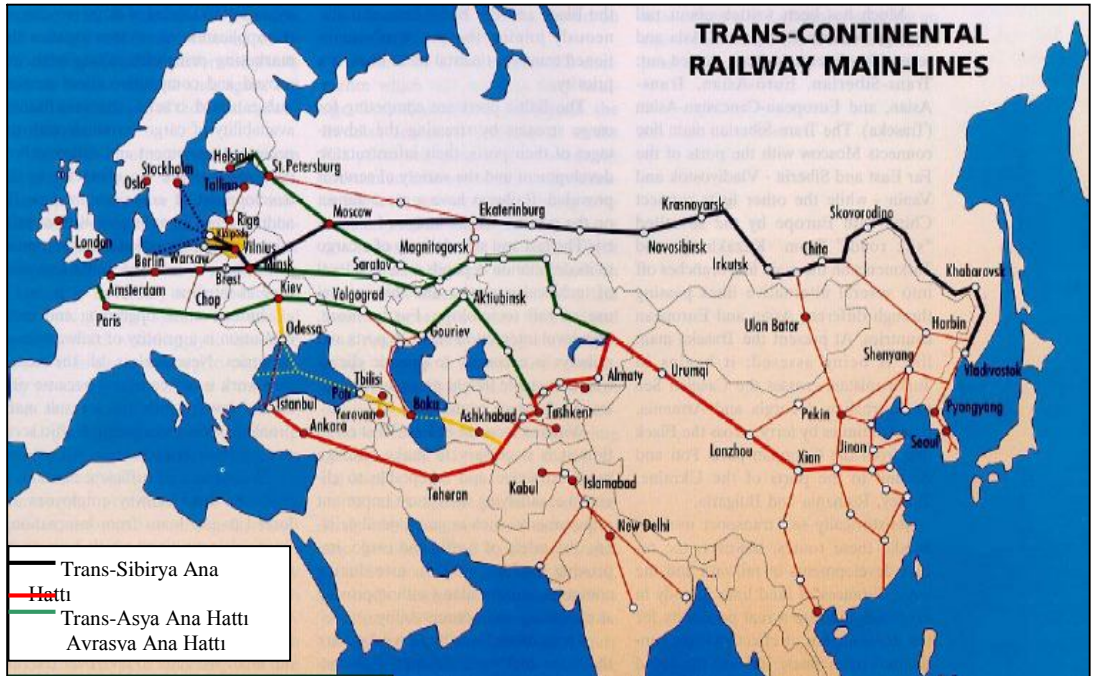
2.3.3.1 Trans Sibirya Demiryolu Koridoru

TSD, Moskovo' dan başlayarak Chelyabinsk, Novosibirsk ve Baykal Gölü üzerinden Vladivostok'a uzanmaktadır. Bu hat ülkeyi baştan başa geçen tek kara ulaştırma sistemi olup, ülke ekonomisi ve güvenliğinde önemli bir yere sahiptir (<http://www.waytorussia.net/TransSiberian/Intro.html>).

Doğu ayağında ise TSD, üç farklı yola ayrılmaktadır (<http://www.waytorussia.net/TransSiberian/Intro.html> (24/01)).

- **Trans Sibirya Hattı: Moskova – Vladivostok** – Orjinal Trans Sibirya hattı, Sibirya'dan geçerek Uzak Doğu'da Pasifik Okyanusuna ulaşmaktadır.
- **Trans Moğolistan Hattı: Moskova- Ulan Batur- Pekin** – Sibirya'dan Moğolistan'a oradan Çin'e geçmektedir.
- **Trans Mançurya hattı: Moskova-Pekin** – Moğolistan'a uğramadan, Moğolistan'ın doğu sınırından Rusya'dan Çin'e olan bir direkt hattır.

Şekil 21: Trans Sibirya Demiryolu Haritası



(Kaynak: <http://www.waytorussia.net/TransSiberian/Intro.html> (24/01))

2.3.3.2 Trans Asya Demiryolu Kuzey Koridoru

UNESCAP tarafından 1995 yılında yapılan Çin, Kazakistan , Moğolistan, Rusya Federasyonu ve Kore Yarımadası' nı birbirine bağlayacak demiryolu ağı fizibilitesi yapmasının ardından, 1999 yılında Trans-Asya Demiryolu Kuzey Koridoru üzerinde Asya-Avrupa blok tren demiryolu konteyner taşımacılığının geliştirilmesi konusunda çalışmalar yapılmıştır. 2000 yılında yapılan Uzmanlar toplantısında, Trans-Asya Kuzey Koridorunda blok trenlerin çalışmasına destek kararı çıkmıştır (http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/n_corridor.asp).

Şekil 22: Trans Asya Demiryolu Kuzey Koridoru Haritası



(Kaynak: http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/n_corridor.asp)

2.3.3.3 Trans Asya Çin Hindi ve Asya Alt Bölgeleri Demiryolu Koridoru

Koridor ASEAN ve Greater Mekong bölgesindeki şu ülkeleri içermektedir (<http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/asean.asp>);

Kamboçya, Çin (Yunnan Eyaleti) Endonezya, Lao PDR, Malezya, Myanmar, Singapur Tayland, ve Vietnam.

Şekil 23: Trans Asya Çin Hindi ve Asya Albölgesi Demiryolu Koridoru



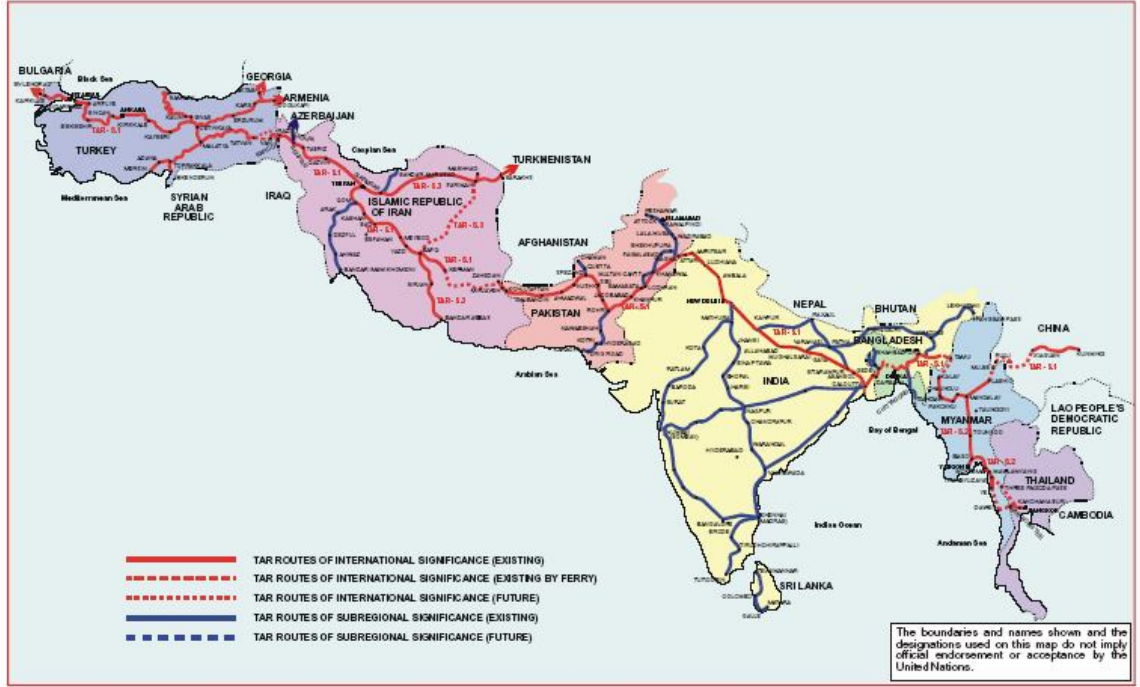
(Kaynak: <http://www.unescap.org/TTDW/common/TIS/TAR/aseanCorridorMap.asp>)

2.3.3.4 Trans Asya Demiryolu Güney Koridoru

1995 yılında UNESCAP Bangladeş, Hindistan, İran; Pakistan ve Sri Lanka arasındaki uluslararası ticaretin iyi bir şekilde gerçekleşmesi için temel demiryolu ağlarını belirlemiştir. Üç yıl sonra ticaretteki gelişmeler doğrultusunda başlangıçtaki ağa Çin (Yunnan Eyaleti), Myanmar, Nepal, Tayland ve Türkiye’de dahil olmuştur (http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/s_corridor.asp). Trans Asya Demiryolu Güney koridoru iki kola sahiptir. Bu kollar aşağıdaki gibidir (UNESCAP,1999; 2):

- Avrupa – Türkiye – İran - Güney Asya - Güney Asya/ Güney Çin,
- Avrupa – Türkiye – İran – Orta Asya – Çin

Şekil 24: Trans Asya Demiryolu Güney Koridoru Haritası



(Kaynak: UNESCAP, 1999; 4)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE İLE ÇİN ARASINDAKİ ULAŞTIRMA OLANAKLARI VE KAPASİTESİNİN İNCELENMESİ

3.1 GENEL OLARAK TÜRKİYE İLE ÇİN ARASINDA ULAŞTIRMA OLANAKLARI

Türkiye' nin Çin' e yapmış olduğu ihracatın sektörel dağılımına bakıldığında Türkiye' nin ihracatının % 51' ini Maden cevheri ve döküntüleri, % 17' sini Kimyasallar, %12' sini Tarımsal ürünler ve %12'sini diğer ürünlerin oluşturduğu görülebilmektedir.

Türkiye' nin Çin' e ihracatında kullanılan ulaştırma modlarının dağılımı Tablo 24' de görülebilmektedir.

Tablo 24: Türkiye' nin Çin' e Ulaştırma Modları Temelinde Yaptığı İhracat

	2004		2005		2006	
	DOLAR	Kg	DOLAR	Kg	DOLAR	Kg
Belirsiz			339.285	29		
Deniz Yoluyla Taşıma	369.745.880	1.311.975.216	523.594.828	1.822.655.301	583.016.098	2.198.635.833
Deniz Aracında Treyler Veya Yarı Treyler	9.200	1.200				
Demiryolu Ulaşımı						
Karayolu Ulaşımı	6.561.609	7.040.638	2.315.126	989.651	8.017.038	4.873.809
Havayolu Ulaşımı	15.268.705	916.131	23.514.394	1.387.654	33.300.445	1.200.751
	391.585.394	1.319.933.185	549.763.633	1.825.032.635	624.333.581	2.204.710.393

(Kaynak: Yazar tarafından Türkiye İstatistik Kurumu verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur, 2007)

Taşınan malların değerine bakıldığında denizyoluyla taşınan malların değerinin birinci sırada olduğu görülebilmektedir. Denizyolunu , kara ve havayolu taşımacılığı izlemektedir.

İthalat dağılımına bakıldığında , %22'sini Büro Makineleri ve Haberleşme Cihazları , %16'sını Tüketim Mamülleri , %12' sini Elektrikli Makineler, %10'unu

Yarı Mamullerinin oluşturduğu görülmektedir. Bu dağılım göz önüne alındığında Çin’ den Katma Değeri yüksek ürünlerin ithal edildiği söylenebilir.

Türkiye’ nin Çin’ den ithalatındaki dağılım incelendiğinde, ağırlık (kg) bazında ilk sırayı deniz yolunun aldığı görülmektedir. Bunu karayolu ve hava yolu izlemiştir. Türkiye’ nin Çin’ den ithalatı değer bazında incelendiğinde denizyolunun ilk sırada yer aldığı görülmektedir.

Tablo 25: Türkiye’ nin Çin’ den Ulaştırma Modları Temelinde Yaptığı İthalat

	2004		2005		2006*	
	DOLAR	KG	DOLAR	KG	DOLAR	KG
Belirsiz	4.024.206	662.593	10.177.042	1.408.936	8.813.951	1.894.464
Denizyoluyla Taşıma	2.801.658.804	2.773.442.107	4.196.277.830	3.244.376.535	5.644.836.655	4.615.845.833
Deniz Aracında Demiryolu Vagonu			10.512	5.000	1.551.913	16.232.471
Deniz Aracında Motorlu Karayolu Taşıtı	10.611.780	2.513.789	23.469.318	4.659.457	28.716.835	5.639.647
Deniz Aracında Treyler Veya Yarı Treyler	102.732.415	12.530.053	108.860.730	17.147.427	131.619.800	35.893.511
Deniz Aracında, İç Sularda Taşımacılığa Mahsus Araç					302.708	26.742
Demiryolu Ulaşımı	1.056.804	169.184	3.217.144	293.825	3.969.934	615.887
Demiryolu Vagonunda Karayolu Aracı					27.954	1.950
Karayolu Ulaşımı	1.039.695.477	106.861.198	1.691.468.451	167.478.760	1.889.323.831	237.378.516
Havayolu Ulaşımı	516.000.580	9.401.311	833.524.554	15.038.996	961.018.714	17.011.090
Postayla Gönderme	258.451	9.692	90.930	1.009	196.125	2.718
Sabit Ulaşım Tesisatı					209.870	874
Kendinden Hareketli Araçlar	38.907	9.703	18.303.015	544.930	19.048.661	3.089.597
TOPLAM	4.476.077.424	2.905.599.630	6.885.399.526	3.450.954.875	8.689.636.951	4.933.633.300

(Kaynak: Yazar tarafından Türkiye İstatistik Kurumu verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur, 2007)

Türkiye ile Çin arasında demiryolu ile ulaşım Özbekistan üzerinden sağlanmaktadır. Trans-Asya koridorunun parçası olan Tedgen - Serahs – Meshhed üzerinden taşımalar gerçekleştirilmektedir (<http://www.investuzbekistan.uz>). Aynı zamanda Türkiye bağlantılı taşımalar Gürcistan- Poti limanı üzerinden

sağlanabilmektedir (Akdeniz İhracatçı Birlikleri, 2006; 5). İstanbul-Almaata blok konteyner seferleri, 2002 yılı itibariyle devam etmektedir (Zeybek, 2004; 18). Türkiye ile Çin arasında hava yolu taşımacılığı, İstanbul ile Şangay ve Hong Kong arasında çift aktarmalı olarak yapılmaktadır.

Türkiye ile Çin arasında yapılan ticaretin ağırlıklı olarak deniz yolu ile gerçekleştirildiği görülmektedir.

3.2 TÜRKİYE İLE ÇİN ARASINDA DENİZ TİCARETİ

2006 yılı verilerine göre Çin' in Türkiye' den yapmış olduğu başlıca ithalat kalemlerini 102.790.901 Dolar ile Mermer ve traverten (ham/kabaca yontulmuş), 83.242.217 Dolar ile Krom cevherleri ve konsantreleri, 64.257.687 Dolar ile Diğer disodyum tetraborat, 39.624.410 Dolar ile Tabii diğer boratlar vb. Konsantreleri, 38.323.025 Dolar ile Bakır hurda ve döküntüler, 34.446.081 Dolar ile Mermer ve traverten (blok, kalın dilimler şeklinde kesilmiş), 34.418.323 Dolar ile Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli (1500cm³<silindir=<3000 cm³) oluşturmaktadır

2006 yılında Türkiye' nin Çin'den ithalat kalemlerinin 474.001.308 Dolar'la Portatif nümerik otomatik bilgi işlem makineleri; ağırlık<10 kg., 278.249.871 Dolar'la Motosiklet; içten yanmalı pistonlu (50cm³<silindir hacmi<250cm³), 269.629.194 Dolar'la Giriş/çıkış birimleri, 212.629.512 Baskı makinalarının diğer maddelerden aksam, parçası, 207.860.693 Hücresel ağlar için veya diğer kablosuz ağlar için telefonlardan oluştuğu görülebilmektedir.

Dış ticarete konu olan yüklerin dağılımı incelendiğinde, ulaştırmaya konu yüklerin konteyner taşımacılığına uygun olduğu görülmektedir. İhracatın en önemli kalemlerinden biri olan demir-çelik ve ürünleri, dökme yük kapsamına alınmaktadır. Demir-Çelik ürünleri Türkiye' nin Çin' e ihracatının yarısından fazlasını oluşturmaktadır ve ürünler dökme yük kapsamında değerlendirilmektedir. Aynı zamanda Çin' in demir – çelik üreticisi olduğu göz önünde bulundurulursa demir – çelik ürünlerine talebinin değişken olacağı ve buna bağlı olarak taşıma ve

ulařtırmada dalgalanma yaratacađı dűřűnűlebilir. Diđer yandan ithalatı yapılan őrűnlerin iewiczikleri ve sekt2rel dađılımları g2z 2nűnde tutulduđunda ve ithalatın, ihracata oranı g2z 2nűne alındıđında, deniz yolu ile tařımacılıđın ađırlıklı olarak konteyner yoluyla yapıldıđı g2rűlmektedir.

Tűrkiye' nin 2in ile yaptıđı ticarete konteynerize yűk miktarı incelendiđinde, ihracat ve ithalat olarak artıř kaydedildiđi g2rűlebilmektedir.

Tablo 26: Tűrkiye' nin 2in' e İhracatı (TEU)

YILLAR	TOPLAM İHRACAT	TűRK BAYRAKLI GEMİLERLE	YABANCI BAYRAKLI GEMİLERLE
2004	2.890	0	2.890
2005	6.944	0	6.944
2006**	18.065	0	18.065

* 2006 yılı verileri Ocak - Kasım d2nemini kapsamaktadır.

(Kaynak: 2etin, 2008 ;118)

Tablo 27: Tűrkiye' nin 2in' den İthalatı (TEU)

YILLAR	TOPLAM İTHALAT	TűRK BAYRAKLI GEMİLERLE	YABANCI BAYRAKLI GEMİLERLE
2004	694	396	298
2005	8.065,5	0	8.066
2006**	27.016,5	0	27.017

* 2006 yılı verileri Ocak - Kasım d2nemini kapsamaktadır.

(Kaynak: 2etin, 2008 , 118)

TEU bazında ihracat ve ithalat oranları karşılaştırıldığında ithalatın, ihracatın yaklaşık iki katı olduğu g2rűlebilmektedir.

3.2.1 Türkiye ile Çin Arasında Yer Alan Düzenli Hat Taşıyıcıları

Türkiye’deki düzenli hat konteyner taşıyıcıları ile yapılan görüşmeler ve hatların gemi programlarından elde edilen bilgilere göre, Türkiye ile Çin arasında servis veren hatlar ve boşaltma limanları , çıkış limanlarına göre verilmiştir.

İstanbul limanlarından 14 düzenli hat konteyner taşıyıcısı, Çin limanlarına servis vermektedir. Düzenli hat konteyner taşıyıcıları ile yapılan görüşmeler ve hat programlarından elde edilen verilere göre, servislerin aylık gemi sayıları, aktarma limanları ve TEU kapasiteleri Tablo 28’de verilmiştir.

Tablo 28: İstanbul - Çin Limanları Arasında Servis Veren Hatlar ve Servis Detayları

Hat	Gemi Sayısı (Aylık)	Gemi Adı	TEU	Aktarma Limanı	Çin Limanları									
					HONG KONG	XIAMEN	QINGDAO	XINGANG	SHANGAI	NINGBO	FUZHOU	SHEKOU	YANTIAN	DALIAN
MSC	4	MSC STELLA MSC MARANNA MSC LAURA MSC VANESSA	6724 6730 6750 6750	G. TAURO	X	X	X	X	X	X	X			
HAPAG LLOYD	4	NYK COSMOS G. EXPRESS C. JUPITER HANSA AFRICA	4130 3322 2841 2411	SINGAPUR					X	X		X		
NYK	4	NYK COSMOS G. EXPRESS C. JUPITER HANSA AFRICA	4130 3322 2841 2411	SINGAPUR					X	X		X		
OOCL	4	NYK COSMOS G. EXPRESS C. JUPITER HANSA AFRICA	4130 3322 2841 2411	SINGAPUR					X	X		X		
MISC	4	NYK COSMOS G. EXPRESS C. JUPITER HANSA AFRICA	4130 3322 2841 2411	SINGAPUR					X	X		X		

				Çin Limanları										
MAERSK	4	MAERSK TOYOMA MAERSK IPANEMA MAERSK DEVA MAERSK ITEA MAERSK DERBY MAERSK DIEPPE	3584 2556 4253 3274 4253 5047	PORT SAID	X	X			X			X	X	
UASC	3	APL SEATTLE LONDON SENATOR MOL FORTUNE	3398 3017 2830	SINGAPUR	X				X				X	
YANG MING	4	HUA YUN HE YM GALAXY YM COMFORT SKY RIVER	1072 2054 2054 2728	SINGAPUR	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
COSCO	4	HUA YUN HE YM GALAXY YM COMFORT SKY RIVER	1072 2054 2054 2728	SINGAPUR	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
CHINA SHIPPING	3	XIN NAN TONG CSCL FELIXSTOWE CSCL ROTTERDAM CSCL NINGBO	4051 2805 4051 4051	HONG KONG		X	X	X	X	X	X	X	X	X
EVERGREEN	3	ITAL VERDE LT BIANCA	1028 1152	TARANTO	X				X	X			X	
NORASIA	4	NORASIA BELLATRIX NORASIA VALPARAISO LOA MARE PHOENICIUM	4367 4444 3426 4038	PORT SAID		X	X	X	X	X				
ZIM	3	XIN NAN TONG CSCL FELIXSTOWE CSCL ROTTERDAM CSCL NINGBO	4051 2805 4051 4051	HONG KONG					X	X		X		
CMA	3	CMA CGM CAPELLA CMA CGM CHATEU	3538 3500	DAMIETTA					X	X		X	X	

(Kaynak <http://www.msccva.ch/>, <http://www.hapag-lloyd.com.>, <http://www2.nykline.com/>, <http://www.oocl.com/>, <http://www.misc.com.>, <http://www.maerskline.com>, <http://www.uasc.com.>, <http://www.yml.com.>, <http://www.cosco.com>, <http://www.cnshipping.com>, <http://www.bsaturkey.com/r/>, <http://www.csavnorasia.com/>, <http://www.zim.co.> , <http://www.cma-cgm.com/>)

Görüldüğü üzere Hapag Lloyd, Nyk, OOCL, Misc, ABX (Asian Black Sea Express) servisini ortak kullanmaktadır. Cosco ve Yang Ming ASE (Agean Sea Direct Express) Servisini birlikte kullanmaktadır. China Shipping ve Zim AX1 (Asian Express) servisini birlikte kullanmaktadır. Bu güzergahlar İstanbul ihracat hem de İstanbul ithalat yüklemeleri için kullanılmaktadır.

Düzenli hat konteyner taşıyıcıları ile yapılan görüşmeler ve hatların gemi programlarından düzenlenen transit süreler Tablo 29' da verilmiştir.

Tablo 29: İstanbul Çin Limanları Transit Süreleri

HAT	HONG KONG	XIAMEN	QUINDOU	XINGANG	SHANGHAI	NINGBO	FUZHOU	SHEKOU	YANTIAN	DALIAN
MSC	23	26	27	28	25	29	32			
HAPAG OOCL NYK MISC					22	24	26			
MAERSK	24	28			26			30	25	
UASC	26				26				29	
YANG MING COSCO	26	32	34	35	29	30	32	36	37	35
CHINA SHIPPING ZIM	23	25	26	27	24	28	30	32	34	29
EVERGREEN	34				32	31			35	
NORASIA		38	34	35	33	37				
CMA				29	20	18		25		22

(Kaynak <http://www.mscev.com/>, <http://www.hapagloyd.com/>, <http://www2.nykline.com/>, <http://www.oocl.com/>, <http://www.misc.com/>, <http://www.maerskline.com/>, <http://www.uasc.com/>, <http://www.yml.com/>, <http://www.cosco.com/>, <http://www.cnshipping.com/>, <http://www.bsaturkey.com/tr/>, <http://www.csavnorasia.com/>, <http://www.zim.co.>, <http://www.cma-cgm.com/>)

İzmir limanından Çin limanlarına 14 düzenli hat konteyner taşıyıcısı servis vermektedir. Düzenli hat konteyner taşıyıcıları ile yapılan görüşmeler ve hat programlarından elde edilen verilere göre, servislerin aylık gemi sayıları, aktarma limanları ve TEU kapasiteleri Tablo 30 ' da verilmiştir.

Tablo 30: İzmir Çin Limanları Arasında Servis Veren Hatlar ve Servis Detayları

Hat	Gemi Sayısı (Aylık)	Gemi Adı	TEU	Aktarma Limanı	Çin Limanları									
					HONG KONG	XIAMEN	QINGDAO	XINGANG	SHANGHAI	NINGBO	FUZHOU	SHEKOU	YANTIAN	DALIAN
MSC	4	MSC ADELE MSC AUGUSTA MSC ANNAMARIA	1879 1789 1911	G.TAURO	X	X	X	X	X	X	X			
HAPAG LLOYD	5	NYK COSMOS G. EXPRESS C. JUPITER HANSA AFRICA C. EXPRESS	4130 3322 2841 2411 2841	SINGAPUR					X	X		X		
NYK	5	NYK COSMOS G. EXPRESS C. JUPITER HANSA AFRICA C. EXPRESS	4130 3322 2841 2411 2841	SINGAPUR					X	X		X		
OOCL	5	NYK COSMOS G. EXPRESS C. JUPITER HANSA AFRICA C. EXPRESS	4130 3322 2841 2411 2841	SINGAPUR					X	X		X		
MISC	5	NYK COSMOS G. EXPRESS C. JUPITER HANSA AFRICA C. EXPRESS	4130 3322 2841 2411 2841	SINGAPUR					X	X		X		
MAERSK	4	CONDOR MERKUR	1354 1016	PORT SAID	X	X			X			X	X	
UASC	4	IBN KHALLIKAN MOL LIBERTY GRAND VIEW LONDON SENATOR	2732 2846 2986 3017	DAMIETTA	X				X				X	
YANG MING	4	HUA YUN HE YM GALAXY YM COMFORT SKY RIVER	1072 2054 2054 2728	SINGAPUR	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

					Çin Limanları											
COSCO	4	HUA YUN HE YM GALAXY YM COMFORT SKY RIVER	1072 2054 2054 2728	SINGAPUR	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
CHINA SHIPPING	4	HUA YUN HE YM GALAXY YM COMFORT SKY RIVER	1072 2054 2054 2728	HONG KONG		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
EVERGREEN	2	ITAL VERDE LT BIANCA	1028 1152	TARANTO	X				X	X				X		
NORASIA	2	MARCOMMANDER YİĞİTCAN A	1033 1208	PORT SAID		X	X	X	X	X						
ZIM	2	NOVOROSIYSK STAR ODESSA STAR	1465 1702	HAIFA					X	X			X			
CMA	4	NEPTUN	4389	MALTA				X	X	X						

(Kaynak <http://www.mscgva.ch/>, <http://www.hapagloyd.com.>, <http://www2.nykline.com/>, <http://www.oocl.com/>, <http://www.misc.com.>, <http://www.maerskline.com>, <http://www.uasc.com.>, <http://www.yml.com.>, <http://www.cosco.com>, <http://www.cnshipping.com>, <http://www.bsaturkey.com/tr/>, <http://www.csavnorasia.com/>, <http://www.zim.co.> , <http://www.cma-cgm.com/>)

İzmir üzerinden yapılan ihracat ve ithalat yüklemelerinde Hapag Lloyd, Nyk, OOCL ve Misc ABX servisini (Asian Black Sea Express) ortak kullanmaktadır. China Shipping, Cosco ve Yang Ming ADS (Aegean Sea Direct Express) servisini ortak kullanmaktadır. Bu güzergahlar İzmir üzerinden yapılan ihracat ve ithalat yüklemeleri için kullanılmaktadır.

Düzenli hat konteyner taşıyıcıları ile yapılan görüşmeler ve hatların gemi programlarından düzenlenen transit süreleri içeren Tablo 31' deki gibidir.

Tablo 31: İzmir Çin Limanları Transit Süreleri

HAT	HONG KONG	XIAMEN	QUINDOU	XINGANG	SHANGHAI	NINGBO	FUZHOU	SHEKOU	YANTIAN	DALIAN
MSC	23	26	27	28	25	29	32			
HAPAG OOCL NYK MISC					32	35	37			
MAERSK	24	28			26			30	25	
UASC	26				26				30	
YANG MING COSCO CHINA SHIPPING	26	32	34	35	29	30	32	36	37	35
ZIM	25	27	26	29	30	31	35	32	34	29
EVERGREEN	34				32	31			35	
NORASIA		38	34	35	33	37				
CMA				29	20	18		25		22

(Kaynak <http://www.mscev.com/>, <http://www.hapagloyd.com/>, <http://www2.nykline.com/>, <http://www.oocl.com/>, <http://www.misc.com/>, <http://www.maerskline.com/>, <http://www.uasc.com/>, <http://www.yml.com/>, <http://www.cosco.com/>, <http://www.cnshipping.com/>, <http://www.bsaturkey.com/tr/>, <http://www.csavnorasia.com/>, <http://www.zim.co.>, <http://www.cma-cgm.com/>)

Gemlik limanından Çin limanlarına 5 düzenli hat konteyner taşıyıcısı hizmet vermektedir. Düzenli hat konteyner taşıyıcıları ile yapılan görüşmeler ve hat programlarından elde edilen verilere göre, servislerin aylık gemi sayıları, aktarma limanları ve TEU kapasiteleri 32’de verilmiştir.

Tablo 32: Gemlik Çin Limanları arasında Servis Veren Hatlar ve Servis Detayları

Hat	Gemi Sayısı (Aylık)	Gemi Adı	TEU	Aktarma	Çin Limanları									
					HONG KONG	XIAMEN	QINGDAO	XINGANG	SHANGHAI	NINGBO	FUZHOU	SHEKOU	YANTIAN	DALIAN
MSC	4	MSC STELLA MSC MARANNA MSC LAURA MSC VANESSA	6724 6730 6750 6750	G. TAURO	X	X	X	X	X	X	X			
HAPAG LLOYD	3	IBN KHALDOUN HANJIN VANCOUVER APL BANGKOK	2708 2900 2353	G. TAURO					X				X	
MAERSK	4	CONDOR MERKUR	1354 1016	PORT SAID	X	X			X			X	X	
EVERGREEN	2	ITAL VERDE LT BIANCA	1028 1152	TARANTO	X				X	X			X	
ZIM	2	NOVOROSSIYK STAR ODESSA STAR	1465 1702	HAIFA					X	X		X		

(Kaynak:<http://www.mscgva.ch/>,<http://www.hapag-lloyd.com>

<http://www.maerskline.com>, <http://www.bsaturkey.com>, <http://www.zim.co.>)

Düzenli hat konteyner taşıyıcıları ile yapılan görüşmeler ve hatların gemi programlarından düzenlenen transit süreleri içeren Tablo 33' de verilmiştir.

Tablo 33: Gemlik Çin Limanları Transit Süreleri

HAT	HONG KONG	XIAMEN	QUINDOU	XINGANG	SHANGHAI	NINGBO	FUZHOU	SHEKOU	YANTIAN	DALIAN
MSC	23	36	37	28	25	29	32			
HAPAG					30				32	
MAERSK	24	28			26			30	25	
ZIM		27	26	29	30	31	35	32	34	29
EVERGREEN	34				32	31			35	
NORASIA		38	34	35	33	37				

(Kaynak:<http://www.mscgva.ch/>,<http://www.hapag-lloyd.com>

<http://www.maerskline.com>, <http://www.bsaturkey.com>, <http://www.zim.co.>)

Mersin limanından Çin limanlarına 8 düzenli hat konteyner taşıyıcısı servis vermektedir. Düzenli hat konteyner taşıyıcıları ile yapılan görüşmeler ve hat programlarından elde edilen verilere göre, servislerin aylık gemi sayıları, aktarma limanları ve TEU kapasiteleri Tablo 34’de verilmiştir

Tablo 34: Mersin Çin Limanları arasında Servis Veren Hatlar ve Servis Detayları

Hat	Gemi Sayısı (Aylık)	Gemi Adı	TEU	Aktarma Limanı	Çin Limanları									
					HONG KONG	XIAMEN	QINGDAO	XINGANG	SHANGHAI	NINGBO	FUZHOU	SHEKOU	YANTIAN	DALIAN
MSC	3	MSC GIORGIA MSC ANTONIA MSC MIRELLA	1802 1802 1915	G. TAURO	X	X	X	X	X	X	X			
HAPAG LLOYD	2	PLOVDIV IRENE	992 900	PORT SAID	X			X	X				X	
MAERSK	2	DEIKE RICKMERS DOROTHEA RICKMERS	1700 1728	PORT SAID	X	X			X			X	X	

				Çin Limanları									
EVERGREEN	2	EURUS STOCKHOLM EURUS SINGAPORE	1555 1730	TARANTO	X				X	X			X
UASC	2	GLENMOOR ICE SUN	577 698	DAMIETTA	X				X				X
NYK	1	CATANIA	508	DAMIETTA					X	X		X	
NORASIA	2	PLOVDIV IRENE	992 900	PORT SAID	X			X	X	X		X	
ZIM	1	RIALTO	574	HAIFA	X				X	X		X	

(Kaynak:<http://www.mscgva.ch/>,<http://www.hapaglloyd.com>,<http://www2.nykline.com>,<http://www.maerskline.com>,<http://www.uasc.com>,<http://www.bsaturkey.com>,<http://www.csavnorasia.com>, <http://www.zim.co.il/>)

Mersin Limanı için Norasia ve Hapag Lloyd aynı gemileri kullanmaktadır. Mersin çıkışlı ihracat ve ithalat yükleri için aynı güzergahlar kullanılmaktadır.

Düzenli hat konteyner taşıyıcıları ile yapılan görüşmeler ve hatların gemi programlarından düzenlenen transit süreleri Tablo 35 'de verilmiştir.

Tablo 35: Mersin Çin Limanları Transit Süreleri

HAT	HONG KONG	XIAMEN	QUINDOU	XINGANG	SHANGHAI	NINGBO	FUZHOU	SHEKOU	YANTIAN	DALIAN
MSC	25	36	37	28	27	29	32			
HAPAG	25			32	30				34	
MAERSK	24	28			26			30	25	
ZIM		27	26	29	30	31	35	32	34	29
EVERGREEN	34				32	31			35	
NORASIA	24		34	35	33	37				
CMA				29	20	18		25		22
NYK					30	32		35		
UASC	29				32				36	
ZIM	28				30	32		34		

(Kaynak:<http://www.msgva.ch/>,<http://www.hapagloyd.com>,<http://www2.nykline.com/>,<http://www.maerskline.com>,<http://www.uasc.com>,<http://www.bsaturkey.com>,<http://www.csavnorasia.com>, <http://www.zim.co.il/>)

Antalya limanından Çin limanlarına 2 düzenli hat konteyner taşıyıcısı servis vermektedir. Düzenli hat konteyner taşıyıcıları ile yapılan görüşmeler ve hat programlarından elde edilen verilere göre, servislerin aylık gemi sayıları, aktarma limanları ve TEU kapasiteleri Tablo 36’ da verilmiştir.

Tablo 36: Antalya Çin Limanları arasında Servis Veren Hatlar ve Servis Detayları

Hat	Gemi Sayısı (Aylık)	Gemi Adı	TEU	Aktarma Limanı	Çin Limanları									
					HONG KONG	XIAMEN	QINGDAO	XINGANG	SHANGHAI	NINGBO	FUZHOU	SHEKOU	YANTIAN	DALIAN
ZIM	1	RIALTO	575	HAIFA	X				X	X		X		
MSC	2	MSC SARISKA MSC GUILIA	943 1082	G. TAURO	X				X	X				

(Kaynak : <http://www.msgva.ch/>, <http://www.zim.co.il/>)

Düzenli hat konteyner taşıyıcıları ile yapılan görüşmeler ve hatların gemi programlarından düzenlenen transit süreleri içeren tablo aşağıdaki gibidir.

Tablo 37: Antalya Çin Limanları Transit Süreleri

HAT	HONG KONG	XIAMEN	QUINDOU	XINGANG	SHANGHAI	NINGBO	FUZHOU	SHEKOU	YANTIAN	DALIAN
MSC	24				30	31				
ZIM	28				30	32		36		

(Kaynak : <http://www.mscgva.ch/>, <http://www.zim.co.il/>)

Türkiye ile Çin arasında artan dış ticaret hacmine bağlı olarak, yeni düzenli hat konteyner taşıyıcıları piyasaya girmektedir. Buna örnek olarak OOCL ve MISC hatlarının 2006 yılında Türkiye’de İstanbul ve İzmir’ de temsilcilikler açarak, ABX servisine ortak olmaları gösterilebilir.

OOCL hattı, artan Avrupa-Asya taşımacılığı ve Türkiye – Çin taşımacılığında pay almak için 2006 yılında Türkiye’de temsilcili açarak parçası olduğu ABX servisi ile 2007 yılında operasyona başlamıştır(www.oocl.com/turkey/). Benzer şekilde, MISC hattında Türkiye’de servise başlamıştır.Yeni giren hatlarla birlikte diğer hatlarında aylık servis sayısını arttırmış oldukları, yeni servisleri artan talebe bağlı olarak açtıkları görülebilmektedir.

Türkiye ile Çin arasındaki ulaştırma kapasitesi, araç (gemi) bakımından incelendiğinde Türkiye ve Çin limanlarından haftalık olarak servis verildiği görülebilmektedir. Genellikle besleme (feeder) gemileri ile Türkiye limanlarından yükler alınmakta, aktarma limanlarında ana gemiler ile Çin limanlarına dağıtılmaktadır. İthalat yükleri için, ana gemilerle Çin limanlarından çıkan yükler aktarma limanlarında besleme (feeder) gemilerine dağıtılarak liman teslimleri yapılmaktadır.

Türkiye ile Çin arasında deniz yolu ulaştırma kapasitesi ekipman bazında incelendiğinde, iki ülke arasındaki dış ticaret hacminde ihracat ve ithalat yüklerinde dengesizlik olduğu görülmektedir. İthalat oranı ihracat oranının oldukça üzerinde olduğu görülmektedir. Bu durum, ulaştırma açısından da dengesizlik yaratmaktadır. İthalat konteyneri olarak gelen konteynerlerin, aynı oranda ihracat olarak gönderilememesi konteyner (ekipman) döngüsü açısından sorun yaratabilmektedir. Bu durum ekipman yığılmasına yol açabilmekte, ihracat konteynerleri ile birlikte boş konteynerlerin taşınmasına sebep olabilmektedir. Bu durum navlunlar üzerinde de etki göstermekte, ihracat ve ithalat navlunları arasında farklılıklar oluşabilmektedir.

Çin' in en büyük ticaret ortağı olan Amerika kıtası ile yılın ikinci yarısında artan deniz ticaretine bağlı olarak ithalat yüklerinde ekipman sıkıntısı yaşanabilmektedir. Ekipman sıkıntısına bağlı olarak ithalat yüklemelerinde sıkışıklıklar oluşabilmektedir.

Türkiye ile Çin arasında deniz yolu ulaştırmasının transit süresi ortalama 25 ile 35 gün arasındadır. Türkiye ile Çin arasında artan taşıma hacmine bağlı olarak hatların direk servislere yöneldiği görülebilmektedir. Buna örnek olarak 2007 yılında servise başlayan ABX seferleri verilebilir. Singapur aktarmalı olan bu serviste amaç, transit süreyi kısaltmaktır. ABX servisi ile birlikte, diğer taşıyıcılarında tek aktarma üzerinden servislerini düzenlemeye çalıştıkları görülmektedir.

Tüm bunlara bağlı olarak, iki ülke arasında çıkış ve varışların yapıldığı limanların kapasitesi de ulaştırma kapasitesini etkileyen bir faktör olarak göz önüne alınmalıdır.

3.2.2 Türkiye Limanları

Türkiye limanlarının genel özellikleri incelendiğinde genellikle bir yük türü üzerine uzmanlaşmadığı, farklı yük türlerine hizmet verebilecek şekilde konvansiyonel limanlar olduğu görülebilir.

Türkiye limanlarında rejimlere göre elleçleme miktarı Tablo 38'de verilmiştir.

Tablo 38: Türkiye Limanlarında Rejimlere Göre Elleçleme Miktarları ve Oranları

YIL	İhracat		İthalat		Kabotaj		Transit		Toplam
	ton	%	ton	%	ton	%	ton	%	ton
1990	15.239.000	10,2	43.878.000	29,4	47.114.000	31,6	42.950.000	28,8	149.181.000
1995	20.175.000	16,9	64.007.000	53,8	34.535.000	29,0	315.000	0,3	119.032.000
2000	32.291.000	17,3	85.957.000	46,1	37.328.000	20,0	30.770.000	16,5	186.346.000
2005	54.494.000	25,4	126.169.000	58,9	28.069.000	13,1	5.622.000	2,6	214.354.000
2006	63.311.978	26,0	139.406.306	57,2	29.730.184	12,2	11.144.059	4,6	243.592.527

(Kaynak : TÜRKLİM, 2007; 57)

Buna göre 2006 yılında Türkiye limanlarında Toplam 243.592.527 ton (yük elleçlenmiştir. Bunun 63.311.978 tonu ihracat (yükleme), 139.406.306 tonunu ithalat (boşaltma), 29.730.184 tonunu kabotaj, 11.144.059 tonunu transit yükler oluşturmuştur. 2005-2006 arasında toplam elleçlenen yük miktarının %27.5 arttığı görülebilir.

İhracat ve ithalat yükleri 1990- 2006 yılları arasında artan dış ticaret hacmine bağlı olarak artış göstermiştir. Oranın artmasında transit ve kabotaj yüklerindeki azalmanın da etkisi olduğu göz önüne alınmalıdır.

Tablo 39: Türkiye Limanlarında Elleçlenen Yüklerin Bölgesel Dağılımı

Bölge	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam	Pay (%)
Akdeniz	16.109	31.431	2.904	4.964	55.408	22,6
Ege	22.402	28.002	6.460	975	57.839	23,6
Marmara	21.817	65.058	15.661	5.324	107.860	43,9
Karadeniz	3.873	16.602	3.982	40	24.497	9,9
TOPLAM	64.201	141.093	29.007	11.303	245.604	100

(Kaynak : Denizcilik Müsteşarlığı 2007)

Türkiye Limanlarında elleçlenen yüklerin bölgelere göre dağılımı incelendiğinde, ihracat yüklerinde Ege Bölgesinin ilk sırada olduğu , Marmara Bölgesinin de ikinci sırada olduğu görülebilmektedir. Karadeniz Bölgesinin ihracat yüklemelerinde geride kaldığı söylenebilir. İthalat yüklerine bakıldığında Marmara Bölgesinin ilk sırada yer aldığı görülebilmektedir. Transit ve Kabotaj yüklerde dahil edildiğinde, Marmara Bölgesi elleçlenen yük miktarı olarak %43,9' luk oranla ilk sırada yer almaktadır.

2005 yılında Türkiye limanlarında yük cinslerine göre en çok yükleme ve boşaltma yapan limanlar Tablo 40 ' da verilmiştir.

Tablo 40: 2005 Yılında Yük Cinslerine Göre En Çok Yükleme-Boşaltma Yapılan Limanlar

YÜK TÜRLERİ	YÜKLEME	BOŞALTMA
KURU DÖKME YÜK		
Maden Cevheri	Güllük, Muğla	Karadeniz Ereğlisi, İskenderun
Kömür	Karadeniz Ereğlisi*	BOTAŞ, İzmit, İskenderun, Karadeniz Ereğlisi
SIVI DÖKME YÜK		
Ham Petrol	BOTAŞ	Aliğa, İzmit, BOTAŞ
Petrol Ürünleri	İzmit, Aliğa	Mersin, Ambarlı, BOTAŞ, Aliğa, İzmit çevresindeki özel limanlar
Sıvılaştır. Gaz	İzmir**	Silivri, BOTAŞ, İzmit
KARIŞIK EŞYA		
Sanayi Mamulleri	İzmit, Aliğa, İskenderun, İzmit, Çanakkale, Karadeniz Ereğlisi, Mersin	İzmit, Aliğa, İskenderun, Karadeniz Ereğlisi, Gemlik
Tarım Ürünleri	Mersin*	İzmit
KONTEYNER	Ambarlı, İzmit, Mersin, Gemlik	Ambarlı, Mersin, İzmit, İstanbul
TEKERLEKLİ YÜK	Derince, İzmit, Gempport, Ford Otosan, Borusan	Derince, İzmit, Gempport, Ford Otosan, Borusan

*yükleme miktarı : 500.000 – 560.000 ton arası

** sıvılaştır. Gaz yükleme miktarı: 125.606 ton

(Kaynak : TÜRKLİM , 2007 ; 59)

Türkiye Limanlarında 2005 yılında elleçlenen yük miktarı içerisinde Kuru Dökme Yükler 40,5 milyon tona ulaşmıştır. 2005 yılı içerisinde içerisinde en çok yüklenen kuru dökme yükü 7,9 milyon-ton ile maden cevheri , boşaltılan yükü 20 milyon –ton ile kömür oluşturmuştur. (TÜRKLİM ,2007 ; 58)

Maden Cevheri yüklemesinin en çok yapıldığı limanlar Güllük ve Muğla, boşaltıldığı limanlar Karadeniz Ereğlisi ve İskenderun limanlarıdır.

Kömür en çok Karadeniz Ereğlisi'nden yüklenmiş, BOTAŞ, İzmit, İskenderun, Karadeniz Ereğlisi'nde boşaltma yapılmıştır.

Sıvı Dökme yükler 60,4 milyon tona ulaşmış , petrol ürünleri 13 milyon ton ile en çok yüklenen sıvı dökme yük, ham petrol 21 milyon ton ile en çok boşaltılan sıvı dökme yükü oluşturmuştur.

Ham petrol yüklemesi BOTAŞ Limanından yapılmış, en fazla boşaltma Aliğa, İzmit ve BOTAŞ limanlarında gerçekleşmiştir.

Petrol ürünlerinin en fazla yüklendiği limanlar İzmit ve Aliğa , boşaltıldığı limanlar sırasıyla Mersin, Ambarlı, BOTAŞ , Aliğa , İzmit ve çevresindeki özel limanlar olmuştur.

Karışık eşya elleçlemeleri 57 milyon ton olmuştur ve en çok sanayi mamulleri elleçlenmiştir. Sanayi Mamulleri İzmit, Aliğa, İskenderun, İzmir limanlarında yüklenirken , İzmit, Aliğa, İskenderun limanlarında boşaltılmıştır.

Konteyner bazında en fazla yükleme yapılan limanlar sırasıyla Ambarlı, İzmir, Mersin, Gemlik, boşaltma limanları Ambarlı, Mersin, İzmir ve İstanbul olmuştur.

Tekerlekli yük taşımalarına bakıldığında , 2005 yılı içerisinde 922,257 adet tekerlekli yük elleçlenmiştir. Bu rakamın %53 araç yüklemeleri ,%47 si araç boşaltmaları oluşturmuştur (TÜRKLİM , 2007; 60).

Türkiye’ de bulunan Ro-Ro hatlarında 2006 yılında 2005 yılında 115,030 adet olan rakam, 124,684 adete yükselmiştir. Ro-Ro taşımalarının yapıldığı en önemli limanlar Derince, Çeşme, Pendik, Ambarlı , Kumport, Samsun, Tekirdağ, Rize, Trabzon ve Zonguldak limanlarıdır (TÜRKLİM , 2007 ;61).

Türkiye limanlarında 2006 yılında toplam 3.822.727 TEU konteyner elleçlenmiştir. 2006 yılının en çok konteyner elleçleyen limanları sırasıyla İzmir, Marport, Mersin, Kumport ve Haydarpaşa limanları olmuştur. (TÜRKLİM, 2007; 62)

İzmir ; 847,926 TEU

Marport ;720.603 TEU

Mersin ; 643.749 TEU

Kumport ;531.382

Haydarpaşa ; 400.067

2006 yılında Türkiye’nin en çok konteyner elleçlenen limanlar aşağıdaki Tablo 41’de teknik özellikleriyle birlikte verilmiştir.

Tablo 41: Türkiye’nin 2006 İtibariyle İlk Beş Konteyner Limanı Özellikleri

	İZMİR	MARPORT	MERSİN	KUMPORT	HAYDARPAŞA
Elleçlenen Yük	Konteyner Genel Yük Kuru ve Sıvı Dökme Yük TekerlekliYük	Konteyner	Konteyner Genel Yük Kuru Sıvı Dökme Yük	Konteyner Genel Yük Kuru Dökme Yük	Konteyner Genel Yük Kuru ve

					Sıvı Dökme Yük Tekerle kli Yük
Toplam Rıhtım Uzunluğu (m)	2.959	800* 700** 450***	4.605	2.380	2.765
Liman Alanı (m2)	902.000	170.000* 170.000** 69.000***	994.000	329.815	320.000
Maksimum Draft (m)	-13,0	-14,5	-14,5	-13,5	-12
Yük Elleçleme Kapasitesi	6.419.000 Ton/yıl	600.000* 600.000** 300.000*** TEU/yıl	8.606.000 ton/yıl	1.000.000 TEU/yıl 1.000.000 ton/yıl	5.889.0 00 ton/yıl

(Kaynak : TÜRKLİM , 2007 ; 58)

Tablo 41 incelendiğinde İzmir, Mersin, Kumport ve Haydarapaşa limanlarında çeşitli yük türlerinin elleçlenebildiği, Marport limanının ise konteyner elleçlemesi üzerine yoğunlaşmış olduğu görülmektedir.

3.2.2.1 İzmir Limanı

İzmir Limanı Batı Avrupa ile Kuzey Afrika arasında Ege Denizi'nde merkezi bir konuma sahiptir. Dünya konteyner trafiğinin %24' ü Akdeniz koridorunu kullanmaktadır (İTO,1999; 110). Uzakdoğu – Avrupa arasındaki uzun mesafe konteyner taşımacılığında, Akdeniz de bulunan transit limanların önemi göz önüne alındığında (Hatların sefer programları incelendiğinde aktarma limanlarının Genova-Port Said- Damietta gibi aktarma limanları olduğu görülecektir.) İzmir limanının özellikli konuma sahip olduğu söylenebilmektedir.

Tablo 42: İzmir Limanının Yıllara Göre Yükleme ve Boşaltma Verileri

YÜKLEME					BOŞALTMA					
Yıllar	Dolu	Boş	Dolu	Boş	Dolu	Boş	Dolu	Boş	ADET	TEU
2001	101.409	4.573	70.728	3.176	24.498	72.693	32.242	37.956	347.275	491.377
2002	114.177	4.962	85.855	3.476	32.997	74.469	40.497	43.475	399.908	573.211
2003	130.341	4.625	104.417	4.728	38.577	92.790	51.983	56.103	483.564	700.795
2004	147.126	12.099	112.933	8.901	53.966	104.640	66.816	54.716	561.197	804.563
2005	152.624	3.358	111.466	8.605	49.861	104.216	66.759	50.329	547.218	784.377
2006	154.538	6.168	124.258	7.625	58.614	99.156	73.742	59.100	583.201	847.926
2007	172.999	6.322	123.322	10.638	65.177	112.137	73.427	63.404	627.426	898.217
2008	44.952	1.481	28.240	3.409	15.203	29.840	16.698	14.732	154.555	217.634

20	40	20	40
----	----	----	----

(Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr/genel/konteyner.htm>)

Terminaldeki konteyner elleçleme operasyonları 40 tonluk 5 adet gantry crane, 40 tonluk 19 adet lastik tekerlekli transtainer, 25-42 tonluk 20 adet dolu ve 8-10 tonluk 20 adet boş konteyner forklifti ile gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 3-25 tonluk 7 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 12 adet mobil vinç, 20 adet kısa mastlı forklift bulunmaktadır. Ayrıca, terminalde, reefer konteynerler için uygun reefer panoları da mevcuttur. Konteyner yıkama tesisinin kapasitesi günlük 20 TEU'dur.

3.2.2.2 Haydarpaşa Limanı

Konteyner elleçlemeleri 40 tonluk 4 adet gantry crane, 40 tonluk 18 adet lastik tekerlekli transtainer, 25-42 tonluk 9 adet dolu ve 8-10 tonluk 8 adet boş konteyner forklifti ile gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 3-35 tonluk 9 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 6 adet mobil vinç, 8 standart ve 30 kısa mastlı forklift bulunmaktadır. Ayrıca, terminalde, reefer konteynerler için uygun reefer panoları da mevcuttur.

Göztepe Liman sahası dışında, boş konteynerlerin istiflendiği bir kara terminali mevcuttur. 55.000 m2 alana sahip olan bu sahanın yıllık tutma kapasitesi 52.800 TEU'dur. Terminalde konteyner içi doldurma/boşaltma ve gümrükleme işlemleri yapılmaktadır.

Tablo 43: Haydarpaşa Limanının Yıllara Göre Yükleme ve Boşaltma Verileri

YÜKLEME					BOŞALTMA						
Yıllar	Dolu	Boş	Dolu	Boş	Dolu	Boş	Dolu	Boş	ADET	TEU	
2001	26.838	6.754	35.635	4.058	30.121	4.771	25.359	12.978	146.514	224.544	
2002	24.290	11.381	32.278	6.113	36.826	2.657	28.868	7.485	149.898	224.642	
2003	27.334	10.916	30.442	9.045	37.026	3.915	37.276	5.875	161.829	244.467	
2004	26.952	19.146	33.810	19.824	49.461	2.293	52.865	3.066	207.417	316.982	
2005	31.785	21.380	36.165	19.786	56.422	2.726	53.928	4.279	226.471	340.629	
2006	26.640	35.966	34.432	31.147	69.544	525	66.944	1.173	266.371	400.067	
2007	21.497	41.624	33.529	31.623	70.749	295	63.718	2.366	265.401	396.637	
2008	5.639	8.520	7.943	6.262	15.859	452	13.438	1.218	59.331	88.192	

20	40	20	40
----	----	----	----

(Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr/genel/konteyner.htm>)

3.2.2.3 Mersin Limanı

Konteyner elleçleme operasyonları 40 tonluk3 adet gantry crane, 40 tonluk 18 adet lastik tekerlekli transtainer, 40-42 tonluk12 adet dolu ve 8-10 tonluk 12 adet boş konteyner forklifti ile gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında 3-35 tonluk 17 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 15 adet mobil vinç, 15 standart ve 26 kısa mastlı forklift bulunmaktadır. 14 m . derinliğe sahip yeni konteyner rıhtımında 45 tonluk 2 adet post panamax gantry crane hizmet vermektedir. Ayrıca, reefer konteynerler için reefer panoları da mevcuttur.

Tablo 44: Mersin Limanının Yıllara Göre Yükleme ve Boşaltma Verileri

YÜKLEME					BOŞALTMA					
Yıllar	Dolu	Boş	Dolu	Boş	Dolu	Boş	Dolu	Boş	ADET	TEU
2001	36.889	4.619	38.970	9.175	26.512	19.778	38.275	14.858	189.076	290.354
2002	46.681	6.278	45.564	15.851	33.659	21.494	54.437	12.052	236.016	363.920
2003	62.213	7.836	55.865	24.588	39.592	30.958	67.176	15.627	303.855	467.111
2004	68.862	3.515	66.053	28.365	39.676	33.074	85.409	14.109	339.063	532.999
2005	79.936	5.470	67.712	38.775	50.868	35.729	94.295	11.361	384.146	596.289
2006	100.480	6.496	71.922	33.434	58.604	48.593	96.070	13.362	428.961	643.749
2007	30.869	1.153	26.228	14.143	20.268	13.877	38.418	4.218	149.174	232.181

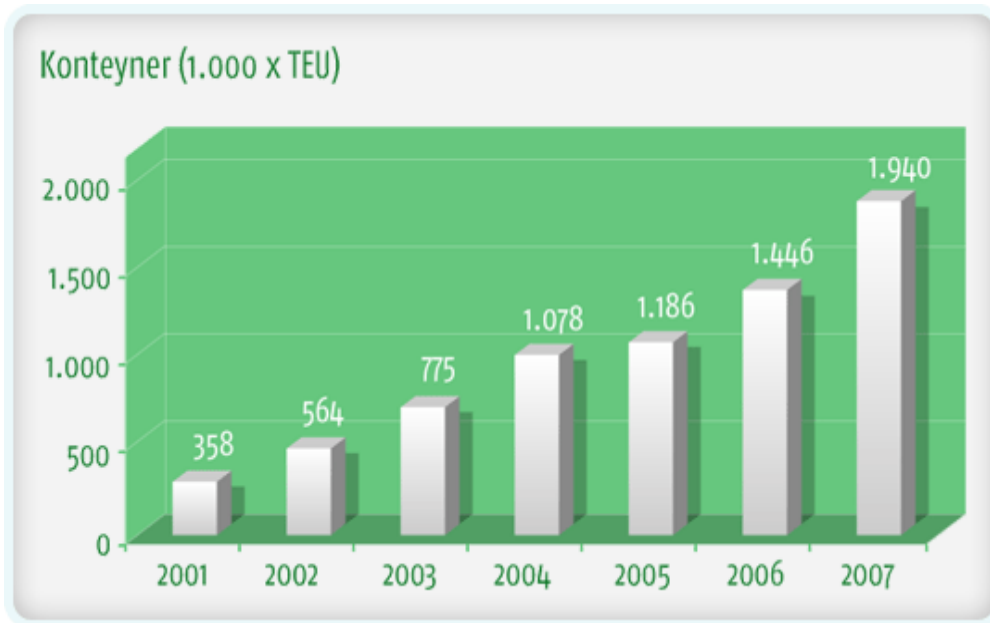
20	40	20	40
----	----	----	----

(Kaynak: <http://www.tcdd.gov.tr/genel/konteyner.htm>)

3.2.2.4 Ambarlı Limanı

Ambarlı Limanı içerisinde bulunan terminaller; Total Oil, Set, Marport (Batı Terminali), Marport (Ana Terminal), Mardaş, Akçansa, Kumport, Yakuplı Belediyesi ve Arpaş' tır (<http://www.altasliman.com>). Marport Terminalleri ve Kumport' tan konteyner çıkışları yoğunluklu olarak olmaktadır.

Şekil 25: Ambarlı Limanı Elleçleme Verileri



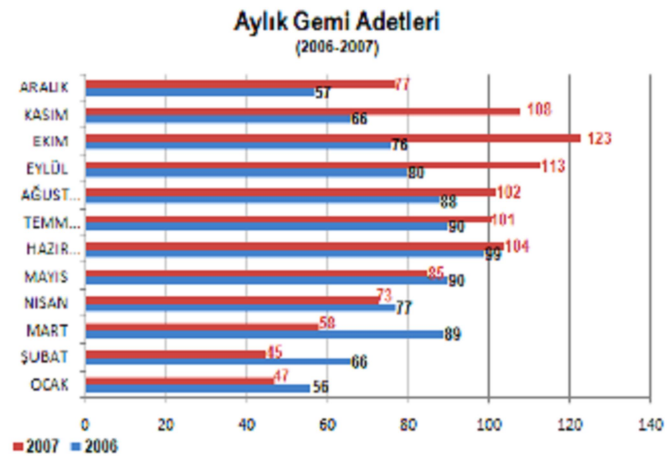


(Kaynak: http://www.altasliman.com/sirket_profil_i_istatistikler.php)

3.2.2.5 Antalya Limanı

Antalya Limanı Port Akdeniz tarafından işletilmektedir. Limanda Msc, Zım ve Emes hatları konteyner taşımacılığı hizmeti vermektedir.

Şekil 26: Antalya Limanı Aylık Gemi Adetleri (2006 – 2007)



(Kaynak: <http://www.portakdeniz.com/>)

3.2.3 Çin Limanları

Çin'in artan ihracat ve ithalat hacmine paralel olarak limanlarında geliştiği görülmektedir. Bu trafikte Çin limanları ülke için önemli giriş kapıları durumundadır.

Aynı zamanda 2005 yılında dünya limanlarında elleçlenen yük miktarı 7,11 milyar ton olarak gerçekleşirken, bölgesel dağılımda Asya Limanları %38, 8 ile ilk sırada yer almıştır.

Bunda son yıllarda büyümekte olan ekonomisi ve artan ihracat kapasitesi nedeniyle özellikle Çin' den Amerika ve Avrupa kıtalarına artan hacmin etkisi bulunduğu düşünülebilir bu nedenle dünya limanları arasında elleçlenen yük bazında en büyük artış Asya ve Çin limanlarında görülmektedir.

Tablo 45: Dünyada En Fazla Yük Elleçlemesi Yapılan Limanlar

Liman	Ülke	2006	2005	2004	2003	2002
Şangay*	Çin	537.0	443.0	379.7	315.4	264.0
Singapur	Singapur	448.2	423.0	393.4	347.7	308.9
Rotterdam	Hollanda	378.2	370.2	352.7	328.1	321.8
Ningbo	Çin	309.0	268.6	225.9	185.2	153.0
Guangzhou	Çin	302.0	250.9	215.2	171.1	153.3
Tianjin	Çin	258.0	241.4	206.2	161.1	129.0
Hong Kong*	Çin	238.2	230.1	220.9	207.6	192.5
Qingdao	Çin	224.0	186.8	162.7	140.9	122.1
Nagoya**	Japonya	208.0	187.1	182.3	172.0	161.7
Dalian	Çin	200.0	170.0	145.2	126.0	108.5
Anvers	Belçika	167.4	160.1	152.3	142.9	131.6
Hamburg	Almanya	134.8	125.7	114.4	106.3	97.6

* nehir taşımacılığı dahil * navlun tonu

(Kaynak : Port of Rotterdam, Port Statistics Brochure, www.portofrotterdam.com)

Tablodan görüldüğü üzere Şangay, Ningbo, Guangzhou, Tianjin, Hong Kong, Qingdao ve Dalian limanlarının dünyanın en çok yük elleçlenen limanları arasında yer almaktadır.

Tablo 46: Dünyada En Çok Konteyner Elleçlenen 20 Liman

2005 Sıra	2006 Sıra	Liman	Ülke	Elleçlenen Konteyner Miktarı			2005- 2006 değişim (%)
				2006	2007	2008	
1	1	Singapur	Singapur	24,800,000	23,200,000	21,330,000	6,9
2	2	Hong Kong	Çin	23,539,000	22,480,000	21,984,000	4,71
3	3	Şangay	Çin	21,710,000	18,080,000	14,557,200	20,08
4	4	Şenzen	Çin	18,469,000	16,197,000	13,655,484	14,03
5	5	Busan	Güney Kore	12,039,000	11,840,000	11,430,000	1,68
6	6	Kaohsiung	Tayvan	9,774,670	9,470,000	9,710,000	3,22
7	7	Rotterdam	Hollanda	9,700,000	9,286,757	8,291,912	4,45
8	8	Dubai	BAE	8,920,000	7,619,000	6,428,883	17,08
9	9	Hamburg	Almanya	8,900,000	8,087,000	7,003,470	10,05
10	10	Los Angeles	ABD	8,469,583	7,484,000	7,321,440	13,16
11	11	Qingdao	Çin	7,702,000	6,307,000	5,139,700	22,12
12	12	Long Beach	ABD	7,290,365	6,709,818	5,779,852	8,65
13	13	Ningbo	Çin	7,068,000	5,208,000	4,005,500	35,71
14	14	Anvers	Belçika	7,018,779	6,488,000	6,063,746	8,18
15	15	Guangzhou	Çin	6,600,000	4,468,000	3,308,200	40,91
16	16	Port Klang	Malezya	6,326,295	5,540,000	5,243,593	14,19
17	17	Tianjin	Çin	5,950,000	4,801,000	3,814,000	23,93
18	18	NY/New Jersey	ABD	5,092,000	4,792,000	4,478,480	6,26
19	19	Tanjung Pelepas	Malezya	4,772,000	4,177,000	4,020,421	14,24
20	20	Laem Chabang	Tayland	4,215,817	3,834,000	3,624,000	9,95

(Kaynak :TÜRKLİM, 2007; 98)

Hong Kong, Şangay, Şenzen, Qingdao, Ningbo, Guangzhou, Tianjin dünyanın en çok konteyner elleçlenen 20 limanı arasında yer almaktadır.

2005 yılında dünya limanlarında konteyner elleçleme miktarı 378 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Bu 20 limanda ise yaklaşık 186 milyon TEU konteyner elleçlenmiştir. Bu rakamın, dünya limanları içerisindeki payı %49,2' dir. Dünyanın ilk 20 konteyner limanı içerisinde yer alan yedi Çin limanının payı %20,5' dir. (TÜRKLİM, 2007; 98)

Tablo 47: Çin Limanlarındaki Konteyner Trafığı

LİMAN	Konteyner Trafığı (TEU)				Yük Trafığı (milyon ton)		
	2006 sıra	Elleçlenen Konteyner Miktarı		%değişim	2005 sıra	Elleçlenen Yük Miktarı 2005	Ölçü Birimi
		2005	2006				
Çin Limanları							
Hong Kong	2	23,539,000	22,480,000	5	7	230,139,000	MT
Şangay	3	21,710,000	18,080,000	20	1	443,000,000	MT
Şenzen	4	18,469,000	16,197,000	14	18	153,900,000	MT
Qingdao	11	7,702,000	6,307,000	22	12	184,300,000	MT
Ningbo	13	7,068,000	5,208,000	36	4	272,400,000	MT
Tianjin	17	5,950,000	4,801,000	24	5	245,100,000	MT
Guangzhou	15	6,600,000	4,684,000	41	6	241,700,000	MT
Dalian	28	3,212,000	2,651,000	21	14	176,800,000	MT

(Kaynak :TÜRKLİM, 2007; 99)

Avrupa' ya en çok yük elleçlenen Çin Limanları Şangay, Ningbo, Shenzen, Guangzou' dur. Bu limanlar aynı zamanda Türkiye' ye en fazla yüklemenin yapıldığı limanlar konumundadır. Türkiye'den de bu limanlara servisler bulunmaktadır.

3.2.3.1 Şangay Limanı

Dünya Limanları arasında en çok yük elleçlenen liman olan Şangay limanında konteyner ve dökme yüklerler elleçlenebilmektedir. Yangzi Nehri ile birleştiğinden nehiryolu taşımacılığına da elverişlidir.

Şangay limanında üç ana konteyner terminal alanı bulunmaktadır. Bunlar Wusongkou, Waigaogiao ve Yangshan‘dır.

Şangay limanınının elleçlenen konteyner miktarı 2001 yılında 6,43 milyon Teu ‘dan 2006 yılında 21.71 milyon TEU ‘ya yükselmiştir.

Bunun nedenleri olarak, limanlar anlamında yapılan reformların sonuç vermesi , Şangay şehri ve hinterlandının arz ve talep olarak yoğunluğu , Çin ekonomisinin büyümesi ve Asya Bölgesi konteyner trafiğinin artması gösterebilir.

Wusongkou Bölgesi içerisinde toplam 3 konteyner terminali bulunmaktadır.Bunlar;

*Zhanghuabang Terminali

*Jungong Terminali

*Baoshan Terminalidir.

Üç terminalin toplam 10 rıhtımı vardır ve rıhtım uzunluğu toplam 2,281 m .dir. 20 adet vinç servis vermektedir (www.sctport.com.cn) .

Waigaogiao Bölgesi , temel olarak dört konteyner terminaline sahiptir.

*Shanghai Pudong International Container Terminal

*SIPG Zhendong Container Terminal Branch

*Shanghai East Container Terminal Co., Ltd

*Shanghai Mingdong Container Terminal Limited

Shanghai Pudong International Container Terminal; Terminalin toplam rıhtım uzunluğu 900 km. dir. Üç adet rıhtımı bulunmaktadır ve rıhtımlar beşinci ve altıncı nesil konteyner gemilerinin yanaşmasına elverişlidir. Konteyner alanı aynı anda 30.000 Teu stoklamaya elverişlidir. Terminalde değişik türde toplam 147 ekipman bulunmaktadır. Bunların içerisinde 10 adet vinç, 73 adet konteyner tırı ve 11 adet forklift bulunmaktadır.

SIPG Zhendong Container Terminal Branch; Terminalin rıhtım uzunluğu 1566 metredir. Toplam 5 adet rıhtıma sahiptir. 13 vinç çalışmaktadır.

Shanghai East Container Terminal Co., Ltd; toplam rıhtım uzunluğu 1,250 metre olup, ana servis gemileri için dört rıhtım, nehir gemileri için iki rıhtımı bulunmaktadır. 13 vinç ile servis vermektedir.

Shanghai Mingdong Container Terminal Limited; Terminal ana servis gemileri için dört rıhtıma sahiptir. Toplam rıhtım uzunluğu 1,100 m.dir. İki adet rıhtım feeder gemiler tarafından kullanılmaktadır ve bunların toplam uzunluğu 190 metredir. 12 vinç servis vermektedir.

Yangshan Bölgesi; iki derin limandan oluşmaktadır. I. Terminal 2005 yılında servise girmiştir ve 2.2 milyon TEU konteyner elleçleme kapasitesine sahiptir. 2006 yılında II. Terminal hizmete açılmıştır. Böylece limanın toplam rıhtım uzunluğu 3000 metre olmuştur.34 adet vinç hizmet vermektedir (<http://www.portshanghai.com.cn/en/channel2/channel21.html>).

Konteyner terminallerinin yanında , Şangay limanında dökme terminallerde servis vermektedir. Toplam 13 terminal, ağırlıklı olarak Yangzi nehrinin etrafında çalışmakta ve dökme yüklerin (arpa, petrol ve petrol ürünleri, pirinç , tahta , demir-çelik) bölgesel olarak dağıtımını sağlamaktadır.

3.2.3.2 Ningbo Limanı

Çin' in kıyı kesiminin ortasında yer alan Ningbo limanı 5 adet liman bölgesinden oluşmaktadır. Bunlar Eski Ningbo Limanı, Beilun, Zenhai, Daxie, Chuanshan' dır.

Beş ana limanın yanı sıra nehir rıhtımları alan boyunca bulunmaktadır. Rıhtım derinlikleri açısından eski ve yeni nesil konteyner gemilerinin yanaşmasına elverişlidir.

Ningbo limanı 191 rıhtıma sahiptir. Bunların içerisinde 39 adet rıhtım 10.000 DWT 'nun üzerinde ki gemilerin yanaşabilmesi için uygundur. Çin' de bulunan en derin rıhtımlara sahiptir.

Ningbo limanı ilk kez 2004 yılında 100 milyon ton yük elleçlemesiyle, dünyanın en fazla yük elleçlenen limanları arasına girmiştir. 2005 yılında bu rakam 268 milyon ton'a ulaşmış, böylece Çin'de Şangay limanından sonra ikinci sıraya yükselmiştir. 2005 yılında elleçlenen konteyner sayısı olarak 5. 208 .000 adet ile Çin'de dördüncü liman olmuş, dünyada ilk 15 liman arasına girmiştir.

Konteyner rıhtımlarının toplam uzunluğu 4,465 metredir ve rıhtım derinlikleri 13,5 metre ile 17 metre arasındadır. 8000 TEU'nun üzerindeki konteyner gemilerinin operasyonları yapılabilmektedir. 46 köprü vinci gemi operasyonlarında kullanılmaktadır.

11. Beş yıllık Kalkınma Planı çerçevesinde liman için öncelikli olarak, derin su avantajının kullanılarak, konteyner elleçleme konusunda öncelik verilerek, limanın bu konuda uzmanlaşması ön görülmüştür (<http://www.asiatradehub.com/china/ningbo.asp>).

Ningbo limanının gelişmesinin en önemli nedenleri, ülkenin büyüyen dış ticaret hacmi ile birlikte, avantajına sahip olduğu su derinliğinin yanında hinterlandının giderek büyümesi aynı zamanda altyapı olanakları bakımından sahip

olduğu avantaj gösterilebilir. Tren yolları, terminallerden çıkarak bölgenin ana hatlarına bağlanmaktadır. Aynı şekilde Yangzi Nehri üzerinden nehir taşımacılığı yapılabilmektedir (http://english.ningbo.gov.cn/art/2006/03/02/art_347_6558.html).

3.2.3.3 Shenzen Limanı

Çin'in kıyı kesiminin güneyinde kalan Shenzen limanı en hızlı gelişen limanlarından biri durumundadır. Şu anda 39 denizcilik şirketine, 131 uluslararası konteyner hattında servis vermektedir. Aylık bazda ortalama 561 gemi operasyona girmektedir (<http://www.szport.net/>).

2005 yılında limanda elleçlenen konteyner adedi 16,2 milyon TEU 'dur ve bir önceki yıla göre %19 artış göstermiştir. Shenzen limanının kapasitesinin artmasında Hong Kong ile ana kıta arasındaki ticaretin ana merkezlerinden biri olması ve bağlı bulunduğu Guanzou eyaletinin hızlı büyümesi sayılabilir.

Shenzen limanı Shekou, Chiwan, Mawan, Yantian, Dongjiaotou, Fuyong , Xiadong, Shayuchong ve Neihe bölgelerinden oluşmaktadır. Toplam 141 rıhtıma sahip olan limanda, 51 Rıhtım 10 000 DWT ve üzeri gemilere hizmet verirken, 18 konteyner rıhtımı bulunmaktadır. 18 feribot rıhtımı ve şu anda kullanımda olmayan 23 rıhtım daha bulunmaktadır (<http://www.china-embassy.org/eng/xw/t232623.htm>) .

3.2.3.4 Guangzou Limanı

Guangzou limanı, Çin' in güneydoğusunda İnci Nehrinin bitiminde yer almaktadır. Nehir yolu ile Guanzhou, Dongguan, Zhongshan, Shenzen, Zhuai gibi bölgelere ulaşabilmektedir. Dört ana liman bölgesinden oluşmaktadır. Bunlar; Nansha, Xinsha, Huangpu ve İç liman alanlarıdır. Guangzou limanı konumuna bağlı olarak bölgenin en önemli iç aktarma limanıdır. 35.000 DWT üzeri gemiler Huangpou limanında boşaltma yaparak limandan ayrılabilirler.

Limanda farklı özelliklere sahip 797 rıhtım bulunmaktadır. Bunlar konteyner, kömür, tahıl, petrol ve yolcu terminaleri oluşturmaktadır.

3.3 TÜRKİYE İLE ÇİN ARASINDA YER ALAN ALTERNATİF ULAŞTIRMA OLANAKLARI

Dünyada yaşanan ekonomik gelişmeler ve artan dış ticaret hacmine bağlı olarak yeni ulaştırma koridorları üzerinde durulduğu görülmektedir. Avrupa Asya koridorunda yaşanan artışa bağlı olarak üzerinde çalışılan projelerle , yoğunluklu olarak denizyolu ile gerçekleştirilen taşımaların demiryolu ve karayoluna kaydırılmasının amaçlanmaktadır. Türkiye ve Çin bu koridorların içerisinde yer almaktadır. Bu koridorların Türkiye ve Çin için yeni ulaştırma olanakları yaratma potansiyeline sahip oldukları görülmektedir.

3.3.1 Avrupa – Kafkasya – Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)

Açılımı Avrupa- Kafkasya –Asya Ulaştırma Koridoru olan Traceca Mayıs 1993 tarihinde Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan’ın katılımıyla TACIS programının bir parçası olarak hayata geçirilmiştir.

Çok taraflı Temel Anlaşma (MLA) 1998 yılında Bakü/Azarbeycan’da düzenlenen “TRACECA Zirvesi- Tarihi İpek Yolu Restorasyonu” nda imzalanmış ve Hükümetlerarası Komisyon (IGC) 2000 yılında Tiflis/Gürcistan’da oluşturulmuştur (<http://www.traceca.org.tr>).

Traceca ağı, Doğu Avrupa ülkeleri, Bulgaristan, Romanya ve Ukrayna ‘da başlayarak, Türkiye üzerinden geçmektedir. Aynı zamanda Karadeniz’i geçerek, Gürcistan’ın Poti ve Batum limanları üzerinden devam etmektedir. Kuzey Kafkasya’ ya kara ulaşımı Türkiye üzerinden sağlanmaktadır. Azerbaycan’ dan feribotlarla (Bakü/Türkmenbaşı ve Bakü/Aktau) devam eden yol Türkmenistan ve Kazakistan’ın demiryolu ağlarına ulaşır. Özbekistan, Kazakistan ve Kırgızistan’ın demiryolları ağı Çin ile birleşmektedir. Bu açıdan bakıldığında TRACECA Avrupa ile Çin’ i birbirine bağlayan bir koridor görünümündedir.

3.3.1.1 Karayolu Ulaştırması

Kara ulaştırması, çok modlu ulaştırmanın ulusal ya da uluslararası seviyede daimi bir ögesi olduğundan dolayı çok modlu ulaştırmanın çok önemli bir parçasıdır.

Çok modlu ulaştırma zinciri içindeki önemini yanı sıra, belirli bir TRACECA ülkesinin ana noktasından diğer bir TRACECA ülkesine, AB' ye veya üçüncü bir ülkeye direk kapıdan-kapıya servis sağlayan tek ulaştırma modudur. TRACECA bölgesinde oldukça geniş olan karayolu ağı toplam 1330 bin km'dir. (<http://www.traceca.org.tr>)

Şekil 27: TRACECA Haritası

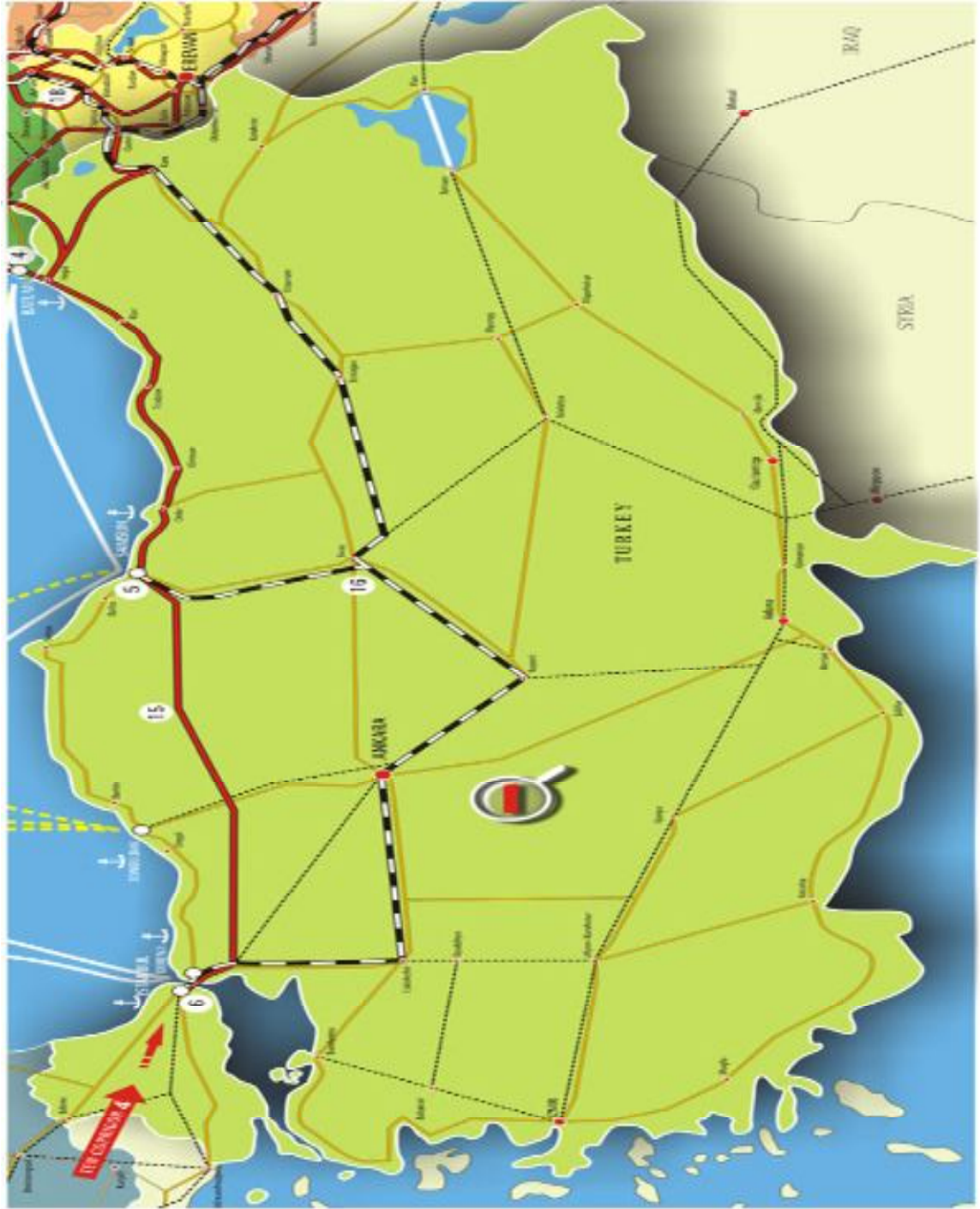


(Kaynak : <http://www.traceca.org.tr>)

TRACECA projesinde, karayolu ulaşımı Türkiye üzerinden sağlanmaktadır. Türkiye üzerinden uzanan karayolu ağı Şekilde görülmektedir.

Program çerçevesinde ilerlemelerin iki eksen üzerinden olacağı tavsiye edilmektedir; ulusal seviyedeki karayolu nakliyeciliğin yeniden yapılandırılması ve de ülkeler arasındaki uluslararası karayolu taşımacılığı anlaşmalarının yeniden Őekillendirilmesidir. Gümrük Yasalarını da içeren aynı yasama ile domestik alan transitten farklı olarak, TRACECA koridoru boyunca yapılan motor ulaştırması birçok transit ülkelerin ortak kararını gerektirmektedir. TRACECA programındaki kara ulaştırması projeleri sadece bu amaca yönelik olmamakla birlikte, aynı zamanda karayolu altyapılarını geliştirmeye yöneliktir (<http://www.traceca.org.tr>) .

Şekil 28: TRACECA Kapsamında Türkiye Üzerinden Geçen Karayolu Ağı



(Kaynak: <http://www.traceca.org.tr>)

3.3.1.2 Demiryolu Ulaştırması

Demiryolu ulaştırması TRACECA ülkelerinde ulaştırma sisteminin en kilit elementlerinden bir tanesidir (<http://www.traceca.org.tr>).

Demiryolu ulaştırması orta ve uzun mesafelerde özellikle denize kıyısı olmayan ülkelerde kargo taşımacılığında yük trafiği miktarı ile, güvenilirliği, düzenliliği ve yük ve yolcu taşımacılığında yılın mevsim şartlarına, hava durumuna göre değişmeyen asgari düzeyde çevreyi etkileyen-diğer ulaştırma modları ile karşılaştırıldığında- fazla kapasitesi ile ve de ulaştırma işleminin küçük güç yoğunluğu göz önüne alındığında, önemli bir ulaştırma modudur. Demiryolu taşımacılığının avantajı, işlenmemiş maddeleri ve yarı işlenmiş ürünlerin taşımacılığı için çok önemli olan yük trafiğindeki ucuzluğudur.

- TRACECA ülkeleri demiryollarının çok modlu ulaştırma zincirinde daha büyük ve daha aktif bir role sahip olması için aşağıdaki 3 ana amacı benimsemektedirler (<http://www.traceca.org.tr>);
- Demiryolu sistemlerinin verimliliğini ve finansal durumunu güçlendirmek için yapısal reformların ortaya çıkması
- Altyapıda çok modlu ağın içindeki demiryolu sisteminin potansiyellerini geliştirmek için özenli planlanmış yatırımların yapılması
- TRACECA ülkeleri ve AB arasındaki uluslararası demiryolu servislerinin verimliliğinin geliştirilmesi için demiryolu sistemindeki birlikte işlerliliğin teşvik edilmesi

TRACECA Programı içerisinde , demiryolu ağı içerisinde yer alan ülkeler Tablo 48' de gösterilmiştir.

Tablo 48: TRACECA Demiryolu Ağı İçerisinde Yer Alan Ülkeler

	DEMİRYOLU UZUNLUĞU	İSTASYON SAYISI
AZERBAYCAN	2932 KM	176
ERMENİSTAN	845 KM	75
BULGARİSTAN	4320 KM	348
GÜRCİSTAN	1575 KM	126
KAZAKİSTAN	14,200 KM	751
KIRGIZİSTAN	424,6 KM	120
MOLDOVA	1140 KM	37
ÖZBEKİSTAN	3986 KM	246
UKRAYNA	22,300 KM	1531
ROMANYA	10781 KM	996
TACİKİSTAN	547 KM	3
TÜRKİYE	10922 KM	
TÜRKMENİSTAN	2446 KM	

(Kaynak: <http://www.traceca.org.tr>)

3.3.1.3 Denizyolu Ulaştırması

“Uluslararası Ulaştırma konulu Avrupa-Kafkasya-Asya Koridorunun ulaştırmasının gelişimi Temel Çok taraflı Anlaşması” çerçevesinde TRACECA ulaştırma koridorunda kilit amaçlardan bir tanesi deniz ulaştırmasının rekabet kapasitesini ve de özellikle denizcilik alanında kesintisiz yük akışındaki önemini arttırmaktır (<http://www.traceca.org.tr>).

TRACECA koridoru boyunca önemli limanlar şunlardır; Ilichevsk (Ukrayna), Constantsa (Romanya), Varna, Burgaz (Bulgaristan), Haydarpaşa, Samsun (Türkiye), Poti ve Batum (Gürcistan), Bakü Uluslararası Deniz Ticaret limanı (Azerbaycan), Aktau Deniz Ticaret limanı (Kazakistan), Türkmenbaşı (Türkmenistan).

Yüksek kapasiteli taşımacılık hatları ile ticari servisler MLA katılımcılı ülkelerinin aktivasyonları için ulaştırma-teknoloji gelişiminin bağlayıcı linkleri olarak önemli bir rol oynamaktadır. Trans-Hazar ve Karadeniz hattında yük trafiği demiryolu, denizcilik, birleşik feribotlar ve diğer özellikli gemiler ile sağlanmaktadır. Azerbaycan Hükümeti Hazar Gemicilik Şirketi, Bakü-Aktau-Bakü ve Bakü-

Türkmenbaşı-Bakü rotalarını işletmektedir. TRACECA rotası boyunca düzenli feribot hattı olan Ilichevsk-Poti, Varna-Ilichevsk, Varna-Poti/Batumi, Constantsa-Derince Karadeniz havzasında işletilmektedirler. Bu hatların işletmecileri Ukrayna tarafında Denizcilik Şirketi “UKRFERRY”, Bulgaristan tarafında Bulgaristan Denizcilik PCL, Romanya tarafında “Gemicilik Ulusal Şirketi CFR “MARFA” dır. Bütün sayılı hatlar motor taşıyıcılarda, kamyonlarda, konteynırlarda yük taşımacılığı yapan feribotlar Gürcistan, Azerbaycan ve Bakü-Türkmenbaşı, Bakü-Aktau’yu Türkmenistan, Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan, Tacikistan, Çin ve Türkiye, İran ile CIS ülkelerini Avrupa ülkeleri ile bağlayan TRACECA koridoru denizcilik bileşenleridir.

Program içerisinde denizyolu ile yer alan ülkeler ve limanlar aşağıdaki gibidir;

- **Azerbaycan**

Azerbaycan program içerisinde Bakü limanı ile yer almaktadır. Traceca koridorunun denizyolu bağlantısında Bakü limanı ile kilit limanlardan birisine sahiptir (<http://www.traceca.org.tr/ulkeler.htm>) .

Liman toplam 70 araca sahiptir. Bunların 34 tanesi tanker, 26 kuru yük kargo gemisi, 2 Ro-Ro, 8 demiryolu feribotudur. Toplamda 316.000 ton kapasiteye sahiptir. Bir aracın ortalama yük kapasitesi 4768 ton’dur.

Bakü Uluslararası Deniz limanı, tüm yıl boyunca 24 saat hizmet vermektedir. Bu liman 4 ana terminale sahiptir.

Terminal bütün çeşit yükleme, kuru yük, genel kargo, 20 ft ve 40 ft konteyner taşımacılığına uygundur

- **Bulgaristan**

Varna ve Burgaz ülkenin en önemli iki limanıdır ve Bulgaristan’ ın Traceca projesi içerisinde yer alan limanlarıdır. Her iki limanda karayolları ve demiryolları ile bağlantılıdır.

Varna Limanı-Doğu Terminalinin toplam rıhtım uzunluğu 2,072 m 'dir. 13 palamar yeri bulunmaktadır. Genel yük, makineler, teknik ekipmanlar, tahıl ve konteyner taşımacılığında önemli yere sahiptir.

Varna Limanı-Batı Terminalinin toplam rıhtım uzunluğu 3,432 m' dir. Kargo taşımacılığı, genel kargo, araba, kereste, konteyner, sıvı taşımacılığında önemli ağırlığı bulunmaktadır. Toplam 19 palamar yerine sahiptir.

Burgaz Doğu Limanın toplam rıhtım uzunluğu 1,965 m' dir. 14 palamar yeri bulunmaktadır, bunlardan 10 tanesi faaliyettedir. 25,000 tona kadar olan araçlar taşınabilir ve demiryolu ve karayolu bağlantısı bulunmaktadır.

Burgaz Yük Limanı 750 metre rıhtım uzunluğuna sahiptir ve 5 palamar yeri bulunmaktadır. 60.000 tona kadar gemilerin operasyonuna açıktır. Karayolu ve demiryoluna direk bağlantısı bulunmaktadır.

Burgaz Batı Limanı 11 000 metre rıhtım uzunluğuna sahiptir. 6 palamar yeri vardır. 40 000 tona kadar araçlara açıktır. Kara ve demiryoluna direk bağlantısı bulunmaktadır.

- **Gürcistan**

Gürcistan, Traceca programında Poti ve Batum limanları ile yer almaktadır. Poti Limanının yıl boyunca 24 saat olarak çalışma prensibi bulunmaktadır. Liman 15 palamar yerine sahiptir. Toplam 26 ana vinç bulunmaktadır. 23 vinç 20 ton kapasiteli, 3 vinç 40 ton kapasitelidir. Toplam konteyner taşımacılığı 46.000 tondur. Poti-Varna-İlycheysk arasında demiryolu feribotları haftalık olarak çalışmaktadır (maksimum 108 vagon kapasiteli) .

Poti-Burgaz ve Poti-Trabzon arasında Ro-Ro hattı işlemektedir. Limanda Maersk, CMA, MSC konteyner hatları servis vermektedir.

Batum Limanında ulaştırma 12 ay boyunca, 24 saat devam etmektedir. 11 palamar yerine sahiptir.

Batum- Constansa arasında demiryolu feribotu ayda iki kez işlemektedir (maksimum 108 vagon kapasiteli). Batum- Ilychevsk arasında demiryolu feribotu haftalık olarak işlemektedir. (Maksimum 108 vagon kapasiteli)

- **Kazakistan**

Kazakistan'ın tek limanı olan Aktau limanı programa dahil edilmiştir. 1999 yılında limanın yenilenme projesi tamamlanmış ve liman işletme ve altyapısı geliştirilmiştir. Limanda demiryolu, karayolu, su ve boru hattı gibi çeşitli ulaştırma modları merkezleri kurulmuştur.

- **Ukrayna**

Ukrayna' da toplam 18 adet liman bulunmaktadır. Bunlar Karadeniz havzası, Azov Denizi, Danube ve Dinyeper ağızında bulunmaktadır. En önemli limanları Odessa, Il'ichevsk, Yuznyi, Mariupol'dur. Taşınılan yük miktarı yıllık 84 milyon tonu geçmektedir. Deniz limanlarının maksimum yıllık kapasitesi 120 milyon ton civarındadır.

1996 yılında otomobil feribotu faaliyete geçmiştir. Demiryolu feribotu; Il'ichevsk- Poti-Batum hattında sefer yapmaktadır. Demiryolu feribotu Traceca'nın önemli zincirlerinden bir tanesidir. Yine demiryolu feribot hattı ile Il'chevsk limanı , Bulgaristan'ın Varna limanı ile bağlanmaktadır.

- **Romanya**

Romanya, Traceca Porgramı içerisinde temel olarak Constanta limanı ile yer almaktadır. Liman 280 000 dwt tona kadar gemi alabilmektedir. Toplam iskele uzunluğu 28,520 km.' dir. Toplam 113 palamar yeri bulunmaktadır.

- **Türkiye**

Türkiye, şu anda Traceca programında, İstanbul ve Samsun limanları ile yer almaktadır. Türkiye tarafından önerilen haritada yer alan Samsun'dan Mersin ve

İskenderun'a inen belli bir demiryolu hat kesimi ile Mersin, İskenderun ve Derince limanları koridora dahil edilmemişlerdir. Türkiye' nin bu limanların da koridora dahil edilmesi yönündeki talebi devam etmektedir.

3.3.2 Birleşmiş Milletler Asya – Pasifik Ekonomik Ve Sosyal Komisyonu Asya Otoyolu Projesi (UNESCAP ASIAN HIGHWAY, AH)

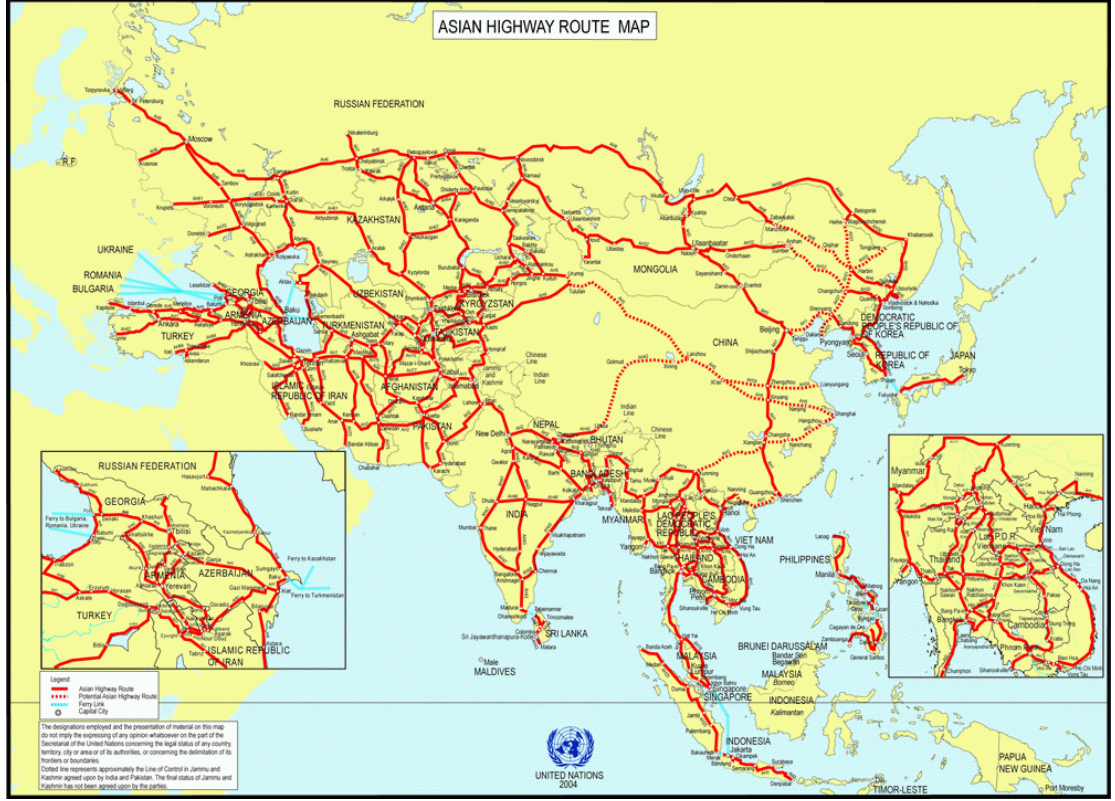
Asya Otoyolu Asya' daki 32 ülke üzerinden geçen ve bu ülkeleri Avrupa' ya bağlayan 141.000 km' lik bir karayolu ağıdır.

Proje 1960-1970 yılları arasında büyük aşama kaydetmesine rağmen daha sonra finansman sıkıntısı nedeniyle yavaşlamış ve 1975 yılında askıya alınmıştır (<http://www.unescap.org>).

1980 ve 1990' lı yıllarda bölgesel ekonomik ve politik değişmelerle birlikte proje tekrar hayata geçirilmiştir. Asya Otoyol projesi, Trans–Asya Demiryolu ve ulaştırmanın basitleştirilmesi projeleriyle beraber ESCAP'ın onayladığı Altyapı Geliştirme (ALTID) projesinin üç önemli ayağından birini teşkil etmektedir.

Asya Otoyol Ağı projesi üzerinde hükümetler arası anlaşma 2004 yılında imzalanmış ve 4 temmuz 2005 yılında yürürlüğe girmiştir (<http://www.unescap.org>).

Şekil 29: Asya Otoyol Ağı Projesi Haritası



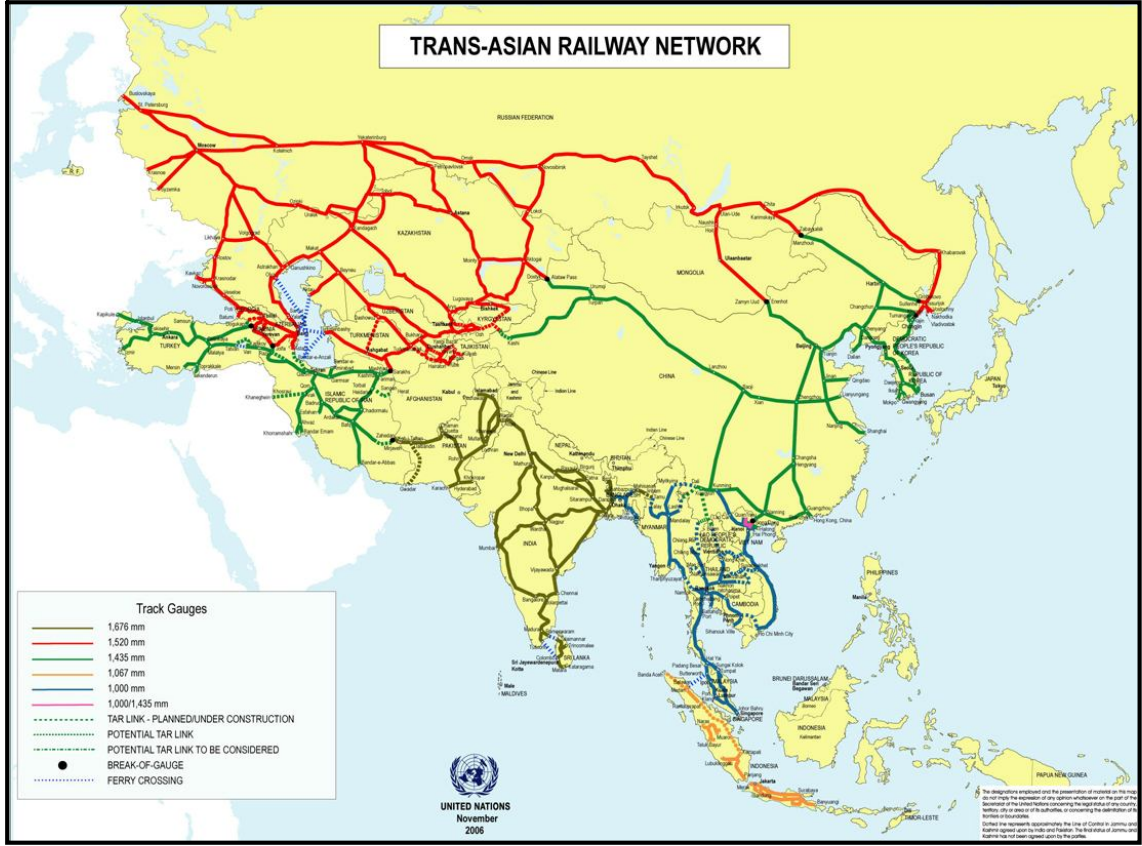
(Kaynak: <http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/maps/AHMapApr04.gif>)

3.3.3 Birleşmiş Milletler Asya – Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Trans – Asya Demiryolu Ağı (UNESCAP TAR Trans – Asian Railway)

ALTID programı kapsamında Asya Otoyolları (AH)' na ilaveten demiryolu altyapısının geliştirilmesi kapsamında da Trans-Asya Demiryolu (TAR) projesi başlatılmıştır. Proje kapsamında dört koridor oluşturulmuştur (UNESCAP, 1999; 2):

- -Batı Avrupa – Rusya Federasyonu – Kore Yarımadası veya
 - Rusya Federasyonu – Kazakistan üzerinden – Çin veya
 - Rusya Federasyonu – Moğolistan üzerinden – Çin
- Avrupa – Türkiye – İran – Güney Asya- Güney Doğu Asya/ Güney Çin
- Avrupa – Türkiye – İran – Orta Asya – Çin
- Kuzey Avrupa – Rusya - Orta Asya – İran Körfezi

Şekil 30: Trans Asya Demiryolu Ağı Haritası



(Kaynak:http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/images/tarmap_latest.jpg)

SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye ile Çin arasındaki dış ticaret hacmindeki gelişmeler ve buna bağlı olarak iki ülke arasındaki ulaştırma olanaklarının kapasitesinin ortaya konulmasını için yapılan bu çalışmada, iki ülke arasındaki ticaret hacmi ve mevcut ulaştırma olanaklarının kapasitesi incelenmiştir. Dış ticaret kapsamında iki ülke arasındaki ticaret hacmindeki gelişmeler incelenirken, ulaştırma olanakları kapsamında, iki ülke arasında varolan ulaştırma olanakları ve kapasiteleri ele alınmıştır.

Son yıllarda dünya dış ticaretinde görülen artışına bağlı olarak , Türkiye ve Çin' in de dış ticaret hacimlerinin arttığı görülmektedir. Ulaştırmanın, talebe bağlı olarak etkilenim gösterdiği göz önüne alındığında dünya genelinde ticarete görülen artışa bağlı olarak ulaştırma olanaklarının kapasitelerinin geliştirilmesine ve çeşitlendirilmesine yönelik çalışmaların mevcut olduğu görülmektedir.

Türk Dış ticaretinin özellikle 1980 yılından itibaren belirli bir ivme kazandığı görülebilmektedir. Bu artış içerisinde ithalat artışı oranının, ihracat artışı oranından daha yüksek olması dış ticaret açığının oluşmasına sebep olmaktadır. Türkiye' nin en önemli dış ticaret ortağı AB ülkeleri iken, Asya ülkelerinin de Türkiye' nin dış ticaret sıralamasında yükseldiği görülmektedir.

Çin' in, 1970' li yıllar itibariyle izlediği reformlara bağlı olarak ekonomik anlamda büyük aşama kaydettiği ve dünyanın önemli ekonomileri arasında girdiği görülebilmektedir. 2001 yılında DTÖ üyesi olan Çin, bu bağlamda yükümlülüklerini yerine getirmek için yeni reformlar uygulamaktadır En fazla yabancı yatırım çeken ülkeler arasında yer almaktadır.Çin' in dış ticaret hacmi son yıllarda, özellikle 2000 'li yıllardan itibaren önemli artış kaydetmektedir. Hem ihracat hem ithalat oranları artmakla birlikte, ihracat rakamlarının ithalattan daha fazla olması sebebiyle Çin'in dış ticaret fazlası bulunmaktadır. Çin'in en önemli ticaret ortakları Asya ülkeleri ve Amerika kıtasıdır. Çin varolan dış ticaret oranları ile dünyada ilk sıralarda yer almaktadır.

Türkiye ile Çin arasında ikili ilişkiler 1971 yılında başlamasına rağmen, şu ana kadar istenilen hacmin yakalanamadığı söylenebilir. 2000 yılından itibaren ikili rakamlar bir artış göstermektedir fakat dış ticaret açığı Türkiye aleyhine gelişmektedir. Bununla birlikte Türkiye, Çin' in dış ticaret ortakları arasında ilk sıralarda yer almamaktadır. Türkiye' nin ithalat oranı ihracata oranla daha fazla olmakta ve daha fazla artış göstermektedir. Çin, Türkiye'nin en fazla ithalat yaptığı üçüncü ülkedir. Türkiye' nin ihracatının sektörel olarak dağılımında, ilk sırayı maden ve maden cevherleri yer almaktadır. Genel olarak ihracata konu yüklerle bakıldığında işlenmemiş maddeler olduğu görülmektedir. İthalat dağılımında ise, ithal edilen ürünlerin geniş bir çeşitliliğe sahip olduğu söylenebilir. Büro eşyaları ve makineler genel bir grup olarak en fazla paya sahiptir. Bununla birlikte yarı mamuller ve özellikle hammaddelerinde ithalat kalemlerinde yer aldığı görülmektedir. Bunlar Türkiye' de üretim yapan firmalar için düşük girdi yaratmaları nedeniyle önemli kalemler olarak durmaktadır.

Her iki ülkede, coğrafi özellikleri ve buldukları konum nedeniyle, önemli ulaştırma koridorları içerisinde yer almaktadır. Hem Türkiye hem de Çin, ulaştırma altyapılarının çeşitliliği ve genişlemesi için önemli projeler başlatmış durumdadır.

Türkiye' de 2006 yılı içerisinde dış ticarete en fazla kullanılan yol denizyolu olmuştur. Karayolu ve demiryolu taşımacılığı da son yıllarda artış kaydetmekle beraber henüz deniz yolu seviyesine ulaşamamışlardır. Demiryolu ve karayolundaki artışın mikrarı, AB ülkeleriyle artan dış ticaret hacmine bağlanabilir. Dış ticaretin artışına bağlı olarak limanlarda elleçlenen yük miktarının da arttığı görülmektedir.

Çin' in varolan ulaştırma altyapılarını geliştirmek için çalıştığı görülmektedir. Çin Halk Cumhuriyeti' nin dış ticaret taşımalarının çoğu denizyolu ile yapılmaktadır. Bu noktada Çin limanları ülke için önem kazanmaktadır. Limanların Çin' in büyüyen ekonomisine bağlı olarak geliştiği söylenebilir bununla birlikte limanların verimliliklerini arttırabilmek için alınan idari kararlar ve uygulanan modellerin, limanların kapasite ve verimliliklerinin arttırılması doğrultusunda olumlu sonuç verdiği söylenebilmektedir. Çin limanları son 20 yılda gösterilen gelişimle dünyanın

en işlek limanları arasına girmeyi başarmış ve bununla birlikte buldukları coğrafyada önemli aktarma limanları içerisinde yer almışlardır. Çin' in artan dış ticaretine bağlı olarak düzenli deniz hatları da servislerinin de servisleri ve kapasitelerini genişleterek, dünya sıralamasında ilk sıralara yükseldiği görülebilmektedir.

Ulaştırmanın talebe göre şekillenen bir sektör göz önüne alındığında, dünyada artan dış ticaret hacmine bağlı olarak varolan ulaştırma olanaklarına ek olarak yeni koridor ve ağlar yaratmak için çalışmalar yapıldığı görülebilmektedir. Bununla birlikte , ulaştırma olanaklarının gelişmesi, bir ülkenin gelişimine etki edebilmektedir. Buna örnek olarak Çin' de limanların yer aldığı doğu kesiminin ülkenin iç bölgelerine kıyasla daha gelişmiş olması verilebilir. Buradan yola çıkarak ekonomik gelişim ve ulaştırmanın yapısal olarak birbirlerini etkiledikleri söylenebilir.

Türkiye ve Çin' in önemli ulaştırma koridorları içerisinde yer aldıkları görülmektedir. Türkiye ve Çin coğrafi özellikleri bakımından geçiş noktalarında yer almaktadır. Bununla birlikte Avrupa- Asya ulaştırma koridoru içerisinde bulunmaktadırlar.

Türkiye ile Çin arasındaki ulaştırma ağırlıklı olarak denizyolu ile yapılmaktadır. Önemli miktarda yük bu şekilde iki ülke arasında taşınmaktadır. İki ülke arasında ticarete konu yüklerin , değer ve miktar açısından konteyner taşımasına elverişli olduğu görülmektedir. Buna bağlı olarak ve özellikle Avrupa – Asya deniz koridorunda artan hacminde etkisiyle, son yıllarda Çin'in önemli düzenli hat taşıyıcıları Türkiye' de temsilcilikler açarak, oluşan hacimden pay almaya çalışmaktadır.

Türkiye ile Çin arasındaki varolan servisler aktarmalı olup, Türkiye' den çıkan yükler, dünyanın belirli aktarma limanlarından (Damietta, Port Said ,Gioi Tauro , Singapur) ana gemiler vasıtasıyla Çin limanlarına ulaşmaktadır. Çin limanlarından çıkan yüklerde yine bu limanlarda aktarılarak Türkiye limanlarına

ulaşmaktadır. Artan hacme bağılı olarak, yeni taşıyıcıların da servise girmesiyle servis sıklıklarının , taşıma kapasitesinin arttığı görülmekte ve aktarma ve transit sürelerinin azaldığı görülmektedir.

Bu durum göz önünde alındığında kapasite olanakları açısından öncelikle transit sürenin uzun olduğunda bahsedilebilir, bu özellikle her iki ülke arasında yer alan hammadde yada ara ürün ithalatçıları açısından sıkıntı yaratabilmektedir. Türkiye limanları, yüksek TEU kapasiteli yeni jenerasyon konteyner gemilerinin yanaşmasına elverişli değildir, bu nedenle Uzakdoğu limanlarına çıkışlar, daha küçük, liman operasyonları açısından daha elverişli besleme (feeder) gemileri ile aktarma limanlarına kadar sağlanmaktadır. Servislerin aktarmalı olması , ana limanlarda çeşitli beklemlerin yaşanmasına yol açması olasılığını doğurmaktadır bu da gecikmelerin yaşanmasına sebep olabilmektedir.

Türkiye ile Çin arasında, ihracat – ithalat dengesizliğinin söz konusu olması ,ulaştırma olanaklarına yansımaktadır. Türkiye’ den ihracat bazlı yüklerin çıkışında talepler karşılanabilirken, ithalat yükleri için Çin limanlarından çıkışlarda kapasite üzerinde talep görülebilmesi nedeniyle sıkıntı yaşanabilmektedir. Yılın belirli dönemlerinde yaşanan bu arz sıkıntısının artmasında yıl içerisinde belirli dönemlerde Çin’ in en önemli dış ticaret ortağı olan Asya ve Amerika kıtası ile olan ticaretinin artması diğer bir etkidir.

Türkiye’ nin dış ticaret açığını indirgemesi, ulaştırmada yaşanan bu tarz sorunlarında giderilmesine neden olabileceği söylenebilir. Bu noktada ihracata konu yüklerin çeşitlendirilmesi önemli bir adım olarak görülmektedir. Aynı zamanda , ithalata konu yüklerde , özellikle hammadde alımlarının , üreticiler için maliyet avantajı yaratabildiği için bunların diğer ithalat kalemlerinden ayrıştırılarak yön verilmesinin fayda yaratabileceği söylenebilir.

Dış ticaret hacminin artabilmesi , karşılıklı yabancı yatırımların artmasına da bağlıdır. Çin , ucuz üretici konumunu değiştirmeye çalıştığı ,uygulamaya başladığı politikalara ve dış ticaretinde yer alan konu yüklerin değişimine bağılı olarak

söylenbilir. Denizaşırı yabancı yatırımları giderek artmaktadır. Türkiye'nin bu yatırımlardan daha fazla pay almaya çalışması ve kendi yatırımlarını Çin piyasasında arttırması ,dış ticarete olumlu olarak yansiyabilecektir.

Denizyolu ağırlıklı olarak yapılan ulaşırmada, limanların elverişliliği ve verimliliği önem kazanmaktadır. Türkiye' de İzmir, Haydarpaşa, Ambarlı, Mersin ve Antalya limanlarından haftalık çıkışlar yapılmakla birlikte, limanlar yüksek TEU kapasiteli konteyner gemilerinin operasyonlarına elverişli olmadıkları için besleme gemiler kullanılmaktadır. Bununla birlikte limanların kapasitelerinin operasyonel ve teknik anlamda arttırılması gemi ve ekipman boyutuna olumlu anlamda etki sağlayacak, limanda operasyon sürelerinin kısaltılması, transit süre üzerinde olumlu etki yaratabilecektir. Bu anlamda Türkiye limanlarında verimliliği arttırıcı uygulama ve çalışmaların yapılması ulaşırmaya kapasitesini olumlu anlamda etkileyecektir.

Dünyada Avrupa- Asya koridoru içerisinde genel bir artış söz konusudur.Bu artış Türkiye – Çin trafiğine de transit yüklemeler şeklinde yansımaktadır. Bu durum göz önüne alınarak, Avrupa – Asya arasında denizyolu konteyner taşımacılığının yükünü azaltmak hem de maliyet ve transit süre avantajlı yatabilmek için çeşitli projeler üzerinde çalışılmaktadır. Bu projeler örnek olarak Trans Asya Demiryolu Ağı ya da Traceca projesi örnek verilebilir. Aralıklı olarak kullanılabilen bu yollardaki hacim arttırılmaya çalışılmakta ve yeni alternatif koridorların bağlantıları sağlanmaya çalışılmaktadır.

AVRUPA - Asya arasındaki bu koridorlarda yer alan Türkiye ve Çin için bu alternatifler, varolan konteyner deniz taşımacılığının yoğunluğunu kaydırabilmek ve verim alabilmek açısından alternatif yaratmaktadırlar. Bu alternatif koridorlar üzerinden süre ve maliyet avantajı yaratılabileceği söylenbilir.

KAYNAKLAR

Ballou, H. (1999). *Business Logistics Management Planning, Organizing and Controlling the Supply Chain*, Fourth Edition. New Hersey:Prentice Hall.

Barda, Süleyman. (1982). *Ulaştırma Ekonomisi Dersleri*. İstanbul: Menteş Kitabevi.

Blank, Stephen.(14 Mart 2004). *China, Israel March in Step Again*. www.atimes.com/atimes/china/FC26Ad02.html (24 Nisan 2007).

Bowersox, J.(1974). *Logistical Management, A Systems Integration of Physical Distribution Management, Material Management, and Logistical Coordination*. Macmillan Publishing Co. Inc.

Branch, A. (1988). *Economics of Shipping Practice and Management*. Second Edition. London:Chapman and Hall, Ltd.

Çetin, İsmail. (2008). Deniz Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları için İlgili Analizleri: Türkiye- Almanya – Çin . Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi

Cheung, Y., Chinn, M ve Fujii, E. (2003). China , Hong Kong and Taiwan: A Quantitive Assesment Of Real and Financial Integration. *China Ecomoiic Review*. 14(3): 281-303

Demirkollu, Serhan. (2000). Türkiye'nin Dış Ticaretinde Lojistik Yönetimi ve Elektronik Ticarete. Etkileri. *İGEME'den Bakış*. 16 (4): 59-72.

Deniz Ticaret Odası . (2005). *Sektör Raporu*

DPT. (2006). 9. Kalkınma Planı, karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu

DTM. (2006).2006 Ocak Aralı Ayı Dönemini İhractının Genel ve Sektörel Değerlendirilmesi.

Economic Commission For Europe Inland Transport Committee European Agreement On İmportant International Combined Transport Lines And Related Installations (Agtc) Done At Geneva On 1 February 1991 Ece/Trans/88/Rev.4 , [Http://Www.Unece.Org/Trans/Conventn/Agtce.Pdf](http://Www.Unece.Org/Trans/Conventn/Agtce.Pdf) (10.10.2007)

Europe-Asia Links Synthesis Report And Political Decisions Required, Cemt /Cm. (2005) European Conference Of Ministers Of Transport Council Of Ministers.

Ersoy, G. (2005). *Türkiye'nin Doğu-batı Ticareti kapsamında Oluşan yeni Ulaştırma Projeleri İçindeki Konumu ve Rolü*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Fleming, K (1999) . *A Geographical Perspective of the Transshipment Function*, Paper presented at *IAME Conference*, Halifax, Canada.

Gillen, W., G, Waters. (1996). Transport Infrastructure Investment and Economic Development in: Logistics and Transportation. *Transportation Review*, 32 (1) : 1-4 .

Guijin, L., Schramm, R. (2003). Chinas Foreign Exchange Policies Since 1979:A review of Developments and an Assesment. *China Ecomoiic Review*. 14(3) : 246-280

Gundzik, P. (9 Haziran 2005). *The Ties that Band China, Russia and Iran*.
<http://www.atimes.com/atimes/China/GF09Ad08.html> (6 Haziran 2006) .

Hayuth, Y. (1987). *Intermodality:Concept and Practice*. London: London Pres Ltd

Hayuth, Y. (1987). *Intermodality: Concept and Practice- Structural Changes in the Ocean Freight Industry*. London : Lloyd of London Express

Hoyle, S. (1973) *Transport and Development*, Basingstoke: MacMillan Pres

Hu, X., Watkins, D. (1999). The Evolution Between China and The EU Since the 1980s. *European Business Review*. 99(3): 154-161

Huang, Y. (2003). One Country, Two Systems :Foreign –Invested Enterprises and Domestic Firms in China. *China Ecomoiic Review*. 14(4) : 293-307

IGM . (2007). *2007 Yılı Ocak – Haziran Dönemi İhracatının Genel ve Sektörel Değerlendirilmesi*. Ar-Ge ve Değerlendirme Dairesi.

James, Wang., Adolf, K ve Daniel, O. (2004). Port Governance in China: A Review of Policies in an Era of Internationalizing Port Management Practices. *Transport Policy*. 11(3) : 237-250

Johnson, J., Wood, F. (1998). *Contemporary Logistics*. Seventh Edition.New Jersey: Prentice Hall, Inc.

Kotler, P. (1994). *Marketing Management Analysi, Planning,Implementing, and Control*, 8th. Edition,Prentice-Hall International , Inc.

Larsen, T. (2000). European Logistics Beyond 2000. *International Journal of Physical Distribution & Logistics*.30(5) : 377-387

Lu, S., Yang, C . (2006). Comparison of Investment Preferences for International Logistics Zones in Kaohsiung, Hong Kong, and Shanghai Ports from a Taiwanese Manufacturer ‘ s Perspective. *Transportation Journal*. 45(1) : 30-43

Manheim, M. (1979). *Fundamentals of Transportation Systems Analysis*. Cambridge: The MIT Pres.

Medeiros, E., Fravel, Taylor. (2003). China's New Diplomacy. *Foreign Affairs*. 82(6) : 22-35

Murphy, P., Daley, J. (1994). Logistics Issues in International Sourcing: An Exploratory Study. *International Journal of Purchasing and Materials Management*. 30(3): 7-22.

Oran, B. (2001). *Türk Dış Politikası*. İstanbul: İletişim Yayınları.

Ovalı, S. (2003). *TRACECA Projesi ve Türkiye Üzerine Sosyo-Ekonomik Etkileri*. Yüksek Lisans Tezi. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Öğütçü, M. (1998). *Yükselen Asya*. İstanbul: İmge Kitabevi .

Öğütçü, M. (2006). *Bir 2023 Türkiye Rüyası*. İstanbul: Forum İstanbul Yayınları

Özer, D. (2003). Yakınyol Düzenli Hat Taşımacılığı: Akdeniz’de Türkiye İçin Konumlandırma Stratejileri Açısından Bir Analiz. Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Pallis, A. (2002). *The Common EU Maritime Transport Policy: Policy Euroannisation in the 1990s*. Burlington : Ashgate Publishing.

Porter, M.(1985). *Competitive Advantage*. New York : Free Press

Quayle, M., Jones, B. (1993). *Logistics: An Integrated Approach*. New Castle: Tudor Business Publishing.

Rodrigue, J. (1996). Transportation Corridors in Pacific-Asian Urban Regions” in: *Proceedings of 7th World Conference on Transport Research*, Hensher D, King J & Oum TH (Eds.), Pergamon, Oxford; 571-587.

Rodrigue., J. (2005). *Transport Geography, Chapter 5 – Transportation Terminals Concepts*. <http://people.hofstra.edu/geotrans> . (20. 09.2007) .

Rodrigue, J., Comtois, C., Slack, B. (2006). *The Geography Of Transport Systems* . <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/conc2en/ch2c3en.html> (20.10.2007)

Shafaeddin, M. (2004). Is China’s Accession to WTO Treating Export Of Developing Countries?. *China Economic Review*. 15(2): 109-144

Shambaugh, David. (2004) China Engages in Asia Reshaping the Regional Order. *International Security*. 29(3) : 64-99

Shimazaki, T., Hokao, K., Mohammed, S . (1994) . *Comparative Study Of Transportation Modal Choice In Asian Countries*. Washington : [Transportation Research Board](#)

Solingen, Eitel. (2005). ASEAN Cooperation : The Legacy of the Economic Crisis. *International Relations of the Asia-Pacific*. 5(1): 1-29

Stakebeck, F. (1 Nisan 2005). *The Growing Tehran-Beijing Axis*. <http://www.inthenationalinterest.com/Articles/January%202005/January2005stakebeck.html> (3 Haziran 2007).

Stopford, M. (1988). *Maritime Economics*, Harper Collins Academic.

Tek, B. (1990). *Pazarlama :İlkeler ve Uygulamalar*. İzmir: Mopak Yayınları

Tek , B. (1999). *Pazarlama İlkeleri, Global Yönetimsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları*, 8 . Baskı. İstanbul; Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.

Tuna, O. (2001). Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.3(2) : 208

Travis, T. (18 Haziran 2004) *The Oil that Troubles U.S – China Waters*. <http://www.atimes.com/atimes/China/FF18Ad04.html> (5 Mart 2007).

TUSIAD. (2007) . *Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü* TUSIAD-T/2007-02/431.

UNCTAD (2006). Review of Maritime Transport. http://www.unctad.org/en/docs/rmt2006_en.pdf (30.10.2007)

UNCTAD (2007). *Transport Newsletter No. 36 Second Quarter* http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlbnmisc20072_en.pdf (25.10.2007)

UNECE – UNESCAP Background Note (2002)

UNECE – UNESCAP .(2004). UN Development Account Capacity Building Project on Interregional Transport Linkages 2nd Expert Group Meeting on Developing Euro-Asian Transport Linkages ,Odessa, Ukraine, Selection of Main Routes along Euro-Asian Transport Corridors , for Further Cooperation and Development

UNECE. (2000). Transport Division, Euro-Asian Land Transport Corridors, Second International Conference on Transport, St. Petersburg,

UNESCAP . (1999). *Development Of Asia - Europe Rail Container Transport Through Block-Trains Northern Corridor Of The Trans-Asian Railway, United Nations New York*. http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS_pubs/tarnc-fulltext_2032.pdf (01.11.2007)

Wood, F., Johnson, J. (1996). *Contemporary Transportation*. New Jersey: Prentice Hall International.

Xiaoli, Han., Bingson, F. (2000). Four Measures of Transportation's Economic Importance. *Journal Of Transportation and Statistics*. 3(1): 15-30.

Zhang, J. (2006) . *China Railways – Development, Financing and Challenges*. *Transport Forum, World Bank*.

Zhang, K. (2005). Why Does So Much FDI From Hong Kong and Taiwan Go to Mainland China? . *China Economic Review*. 16(3) : 293-307

INTERNET ADRESLERİ

<http://www.asiatradeshub.com/china/ningbo.asp> (11.02.2008)

<http://www.bsaturkey.com/tr/> (14.01.2007)

<http://www.cemt.org/topics/Eurasia/index.htm> .(02.12.2006)

<http://www.china-embassy.org/eng/xw/t232623.htm> (02.12.2006)

<http://www.cnshipping.com/english/default.asp> (01.01.2008)

http://www.csavnorasia.com/index_en.htm (14.01.2008)

<http://www.cosco.com/en/index.jsp> (17.12.2007)

http://english.ningbo.gov.cn/art/2006/03/02/art_347_6558.html (13.02.2008)

http://ec.europa.eu/ten/transport/maps/doc/schema/rails/2004_guidelines_rails_eu_en.pdf. (11.11.2007)

http://ec.europa.eu/transport/intermodality/motorways_sea/index_en.htm
(11.10.2007)

<http://www.foreigntrade.gov.tr/ead/istatistik.htm> (20.10.2007)

<http://www.hapag-loyd.com/en/index.html> (20.12.2008)

<http://www.maerskline.com/appmanager> (10.01.2008)

<http://www2.nykline.com/>(01.01. 2008)

<http://www.oocl.com/eng/> (20.11.2008)

<http://www.misc.com.my> (21.11.2008)

<http://www.szport.net/> (11.02.2008)

<http://www.tdk.gov.tr>. (30.10.2007)

<http://www.traceca.org.tr/sss.htm> . (06.10.2007)

http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=625. (18.10.2007)

http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=625. (10.11.2007)

<http://www.uasc.com.kw/index.asp> (11.12.2007)

<http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/AH/maps/AHMapApr04.gif>
(25.10.2007)

http://www.unece.org/trans/main/eatl/maps/2007EATL_RailRoutes_3.pdf
(25.10.2007)

<http://www.waytorussia.net/TransSiberian/Intro.html> . (4.10.2007)

<http://www.yml.com.tw/> (15.12.2007)

<http://www.zim.co.il/> , <http://www.cma-cgm.com>(15.01.2008)

