

İNTERMODAL TAŞIMACILIK

Ulusal Ülke
İncelemesi:
TÜRKİYE

Yönetici Özeti

ULUSLARARASI ULAŖTIRMA FORUMU

Uluslararası UlaŖtırma Forumu OECD ailesi içerisinde yer alan hükümetlerarası bir yapıdır. Forum ulaŖtırma politika karar alıcıları ve sektörel paydaŖlar için küresel bir platformdur. Forumun ana amacı siyasi liderlerin ve daha geniŖ kitlelerin, ulaŖtırmanın ekonomik büyümedeki rolü ve ulaŖtırma politikalarının sürdürülebilir kalkınmanın sosyal ve çevresel boyutlarına hitap etmedeki önemiyle ilgili olarak daha iyi bir anlayıŖ geliŖtirmelerine yardımcı olmaktır. Forum her sene Almanya'nın Leipzig kentinde Bakanlar ve sivil toplumun lider Ŗahsiyetlerinin katıldığı bir Konferans düzenlemektedir.

Uluslararası UlaŖtırma Forumu, Mayıs 2006 tarihinde UBAK (UlaŖtırma Bakanları Avrupa Konferansı/ECMT) Bakanlar Oturumu vesilesiyle bir araya gelen Bakanlar Konseyi tarafından yayımlanan bir Deklarasyonla ve 17 Ekim 1953 tarihinde Brüksel'de imzalanan UBAK Protokolü'nn yasal yetkisi ile OECD yasal araçları uyarınca kurulmuŖtur. Forum Sekretaryası Paris'te bulunmaktadır.

Forum yeleri Almanya, Amerika BirleŖik Devletleri, Arnavutluk, Avusturya, Avustralya, Azerbaycan, Belarus, Belçika, BirleŖik Krallık, Bosna-Hersek, Bulgaristan, ek Cumhuriyeti, Danimarka, Ermenistan, Estonya, Finlandiya, Fransa, Gürcistan, Hırvatistan, Hollanda, İrlanda, İspanya, İsveç, İsviçre, İtalya, İzlanda, Japonya, Kanada, Karadađ, Kore, Letonya, Liechtenstein, Litvanya, Lüksemburg, Malta, Meksika, Moldova, Montenegro, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, Rusya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Türkiye, Ukrayna, Yeni Zelanda, Yugoslavya ve Yunanistan'dır.

2004 yılında, OECD ve Uluslararası UlaŖtırma Forumu bir Ortak UlaŖtırma AraŖtırma Merkezi kurmuŖtur. Merkez, ye ülkelere politika oluŖurmada destek olmak ve Uluslararası UlaŖtırma Forumu Bakanlar oturumlarına katkıda bulunmak amacıyla tüm ulaŖtırma modlarını kapsayan ortak araŖtırma programları yürütmektedir.

Bu Yayın Yalnızca İngilizce BasılmıŖtır.

Uluslararası UlaŖtırma Forumu ile ilgili daha fazla bilgiye aŖađıdaki Internet adresinden ulaŖılabilir:

www.internationaltransportforum.org

© OECD/ITF 2009

Bu yayının çoğaltılması, kopyalanması, dağıtılması ya da tercüme edilmesi yazılı izin olmadan yapılamaz.

Yazılı izin baŖvuruları için : OECD Yayın Birimi rights@oecd.org ya da fax 33 1 45 24 99 30.

TEŞEKKÜR

İntermodal Taşımacılık Ulusal Ülke İncelemesi Türk makamları ile müzakereleri müteakip Eylül 2006'da başlamıştır. Çalışmaya şu dört uzman katkıda bulunmuştur: BM Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) Ulaştırma Birimi Sınır Geçişlerinin Kolaylaştırılması Bölüm Başkanı ve UNECE İntermodal Taşımacılık ve Lojistik Çalışma Grubu Sekreteri **Martin Magold**, ulaştırma altyapısı uzmanı özel danışman **Christian Reynaud** (Fransa), intermodal taşımacılık uygulamaları uzmanı **Dr. Christoph Seidelmann** (Almanya) ve Hollanda Ulaştırma Bakanlığı intermodal taşımacılık baş uzmanı **Wouter van Zijst** (Hollanda).

Bu ekibe Uluslararası Ulaştırma Forumu Sekretaryası idarecilerinden biri olan **Martine-Sophie Fouvez**, bu çalışma için başlangıç raporunu hazırlayan Türk karayolu ulaştırması uzmanı **Nurhan Tüfekçioğlu** ve nihai raporun hazırlanmasına yardımcı olan **Lale Karayaka** katkı sağlamıştır. Ayrıca Ulusal Odak Noktası olan Türkiye Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Uluslararası İlişkiler Bölümü Başkanı **İzzet Işık**'ın koordinasyonu aracılığı ve ekibi ile ilgili Türk kamu kurum ve kuruluşları ile özel sektör temsilcilerinin desteği sağlanmıştır.

Uluslararası Ulaştırma Forumu katkıları için tüm bu kişilere içten teşekkür etmekte ve uzmanların katılımlarına imkan tanıdıkları için ekipte temsil edilen Hükümetlere ve Kuruluşlara şükranlarını sunmaktadır.

İNTERMODAL TAŞIMACILIK ULUSAL ÜLKE İNCELEMESİ: TÜRKİYE

YÖNETİCİ ÖZETİ

Bu Ülke İncelemesi'nin amacı Türkiye'nin intermodal taşımacılık faaliyetlerinin genel bir tanımını ve değerlendirmesini yapmaktır. İnceleme ayrıca Türkiye'de intermodaliteyi daha çok teşvik etmek ve geliştirmek için gerekli görülen birtakım tavsiyelerde bulunmaktadır. Çalışma Türkiye Ulaştırma Bakanlığı'nın talebi üzerine, Uluslararası Ulaştırma Forumu/ITF Sekreteryası (daha önce ECMT) tarafından desteklenen bir inceleme ekibi tarafından yürütülmüştür.

Türkiye Ekonomisi ve Uluslararası Ticaret

Türkiye bölgesel ve küresel entegrasyonda merkezi bir rol oynama potansiyeli taşıyan stratejik bir konuma sahiptir. Batıyı doğuya ve kuzeyi güneye bağlayan önemli enerji, ticaret ve ulaştırma ağları bu potansiyeli ortaya çıkarmada anahtar unsurlardır. Balkanlar, Karadeniz, Akdeniz Havzası, Kafkasya, Orta Asya ve Orta Doğu gibi komşu bölgelerdeki son ekonomik ve politik gelişmeler Türkiye'nin bölgedeki rolünü daha da vurgulamıştır.

Son yıllarda Türkiye uluslararası pazarlardaki konumunu güçlendirmesine olanak tanıyan geniş kapsamlı bir reform sürecinden geçmiş ve olumlu bir ekonomik ortamdan yararlanmışır.

Türkiye hızla bölgedeki dış ticaretin baş aktörlerinden biri haline gelmektedir. Sadece AB ve OECD Üye Ülkelerinde değil, aynı zamanda Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (BSEC), Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (ECO) ile Orta Asya ve Orta Doğu ülkeleriyle de kapsamlı ticari ilişkiler yürütülmektedir. Pazar ve sınırların açılmasına yönelik politik gelişmelerin Türkiye'nin ticaretini ve ekonomik büyümesini daha da kolaylaştıracağı düşünülmektedir.

Türkiye 2002-2007 dönemi boyunca GSMH'da yıllık olarak yaklaşık %7 oranında hızlı bir büyüme sağlamıştır. Dış ticaret hacmindeki son artışlara dayanarak GSMH'daki dış ticaret payının da sürekli bir artış göstermesi beklenmektedir.

Türkiye'nin Ulaştırma Sistemi

Geniş bir uluslararası karayolu taşıt filosu ile dinamik bir lojistik sektörüne sahip olması, Türkiye'nin bölgedeki en önemli lojistik merkezlerinden ve transit ülkelerinden birisi haline gelme potansiyelini vurgulamaktadır. Türkiye kapsamlı ve yüksek kaliteli bir doğu-batı karayolu ağına sahiptir. Ulusal sınırları üzerinden geçen önemli uluslararası ağ ve koridorlar arasında TEM Ağı, BSEC, ECO ve TRACECA Koridorları, Avrasya Ulaştırma Bağlantıları ve Pan-Avrupa Koridoru IV bulunmaktadır.

Uluslararası karayolu taşımacılığına ilişkin yasal çerçeve, yürürlüğe konan bir yasal reform paketi ile AB karayolu taşımacılık politikasıyla uyumlu hale getirilmiştir. Pazar tamamen liberalleştirilmiş olup, karayolu taşımacılık faaliyetlerine özel sektör yüksek oranda dahildir.

Türkiye’de yolcuların %96’sı ve ticari malların %92’si karayolu ile taşınmaktadır. Karayolu ulaştırmasına olan bu bağımlılık ulaştırma sisteminde bir takım sorunlar doğurmaktadır. Trafik sıkışıklığı, çevresel olumsuzluklar, sınır geçişlerinde yaşanan sorunlar, karayolu vergilendirmesi, karayolu trafiğindeki kısıtlamalar, ruhsat yetersizlikleri ve gümrük kısıtlamaları gibi göstergeler bu durumu ortaya koyan örneklerden bazılarıdır.

Bu sorunların üstesinden gelebilmek ve daha sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi oluşturabilmek için Türkiye, rekabetçi karayolu taşıma sisteminin avantajlarından da yararlanan ve hızla sonuç veren intermodal taşımacılık çözümlerini geliştirmelidir.

Uluslararası karayolu taşıma operatörleri şimdiden karayolu, deniz ve RO-RO taşımacılığını birleştiren yaratıcı çözümler uygulayarak, uluslararası koşullara kendilerini adapte etmişlerdir. Bu durum kısmen şu olguyla açıklanmaktadır: AB’ye yapılan Türk ithalatındaki %138’lik artışa rağmen sektör son beş yıl içerisinde alınan geçiş izni kotalarında sadece %50’lik bir artış görmüştür. Türk operatörler geçiş izni sorunlarının üstesinden gelebilmek için Avrupa’da şirketler edinmeye başlamış ve ayrıca alternatifler sunmak için RO-RO hizmetleri geliştirmişlerdir. Buna ek olarak, yıl boyunca alınan ilave ve çoklu giriş izinleriyle (örneğin ECMT izinleri) ülkenin geçiş izni kotası yetersizliğini kısmen de olsa en aza indirmek hedeflenmektedir.

Ancak diğer ulaştırma modları – özellikle demiryolu – kendini adapte etmeye daha az eğilim göstermiştir. Coğrafi özelliklerine ve yılların deneyimine rağmen demiryolu ağı yeterli kapasiteye sahip değildir ve demiryolu altyapısının bir çok bölümüne yeni yatırım yapılmamıştır. Mevcut demiryolu ağı sadece belirli bir kaç ana hat üzerinde yoğunlaşmış olduğundan, demiryolu hizmetleri sadece belirli bölgelerde ve belirli şehirler arasında mevcuttur. Yine de, son yıllarda gerçekleştirilen kamu yatırımı projeleri ile demiryollarının kalite ve teknik imkanları geliştirilmektedir.

Türkiye karayolu ulaştırmasına fazlaca bağımlı bir sistemden ziyade dengeli bir ulaştırma sistemine duyulan ihtiyacın farkındadır. Mevzuat reformu ve bir dizi altyapı projesi yatırımı demiryolu sistemindeki bu boşluk için köprü vazifesi görmeye başlamaktadır. Buna rağmen bu gelişmelerin pazarın gereksinim ve fırsatlarına ilişkin net bir vizyon ile desteklenmesi önem taşımaktadır.

Güçlü bir özel nakliye sektörüne sahip olan denizyolu ulaştırması Türkiye’deki en liberal sektörlerden biridir. Tüm büyük limanlara demiryolları ile erişilebilmekte olup, bu limanlar yaklaşık olarak yılda 46 milyon ton toplam hammadde ve 2 milyon ton depolama kapasitesine sahiptir. 8000 km’den fazla kıyı şeridi ile Türkiye, Ana Uluslararası Kombine Taşımacılık Hatları ve İlgili Tesisler Hakkında Avrupa Anlaşması (AGTC) tarafından uluslararası limanlar/vapur bağlantıları ve konteyner terminalleri olarak tescil edilmiş olan beş limana sahiptir.

Son yıllarda limanlardaki konteyner trafiği yıllık %20’lik bir artış göstermiştir. Bu durum kamusal limanların mevcut altyapı kapasiteleri ile artan talebi karşılayamayacağını açıkça ortaya koymaktadır.

Bu yüzden, büyüyen hizmet talebinin baskı yarattığı bir zamanda, kamusal limanlar statü bakımından önemli bir değişimden geçmektedir. Bunun sonucunda Türkiye etkinliği ve altyapı kapasitesini arttırmak amacıyla bir liman özelleştirme süreci yürütmektedir. Bu limanların ticarileştirilmesi ve özelleştirilmesi sürecinin devamı tavsiye edilmekte olup, akabinde hizmet kapasitesi ve etkinliği de geliştirilmelidir.

Bir kaç yıl içerisinde özel limanların konteyner trafiğinin yaklaşık %50’sine sahip olacağı tahmin edilmektedir. Uzun vadede limanların geliştirilmesi stratejisi mutlaka, Marmara Bölgesi endüstriyel merkezi gibi yoğun bölgeler başta olmak üzere, daha küresel arazi kullanım stratejileri ile uyumlu hale getirilmelidir.

Türkiye Avrupa, Asya ve Afrika olmak üzere üç kıta üzerinde toplam 50 bin km²'yi aşkın kontrollü ATS rotası uzunluğu ile geniş bir hava sahasına (yaklaşık 1 milyon km²) sahiptir. Bir çok yeni modern havaalanının açılmasına katkıda bulunmuş olan yap-işlet-devret (YİD) modelinin başarılı bir şekilde uygulanmasının da etkisiyle, sektör son dört yıl içerisinde önemli bir büyüme sağlamıştır. Yeni mevzuat önlemleri ile YİD'in kullanıldığı yeni altyapı politikalarının yanısıra, pazara yeni havayollarının girmesi de Türk havacılık sisteminin hızla büyüyen tüketici talebini karşılamasına yardımcı olmuştur.

Türkiye pek çok açıdan önemli bir potansiyele sahiptir ve halihazırda intermodal taşımacılığın geliştirilmesine yönelik bir çok proje yürütülmektedir. Bunlar arasında Kars-Tiflis Projesi, Marmaray Projesi, Mersin Konteyner Limanı Projesi ile Çandarlı ve Filyos Limanı Projeleri yer almaktadır.

Mevcut İntermodal Sistemler

İntermodal taşımacılık, yükleme ünitelerinin bir taşımacılık modundan bir diğerine transferini kolaylaştıran teknolojiler dizisidir. İntermodal transfer bir taşımacılık işlemi daha büyük hacimleri taşımak için bir taşımacılık modundan (karayolu taşımacılığı gibi) diğerine (tren ya da gemi gibi) seyir halinde değişime olanak sağlamaktadır.

Uluslararası ulaştırmanın değişen koşulları, uluslararası faaliyette bulunan Türk karayolu nakliyecilerinin intermodal filolarını genişletmesi ve Türkiye ile bazı Avrupa limanları arasında yeni RO-RO hatları geliştirilmesi için yaratıcı çözümler benimsemelerine yol açmıştır. Bu çözümler genellikle karayolu, deniz, RO-RO ve Ro-La (Rollende Landstrasse) taşımacılığından oluşmaktadır.

Marmara Denizi'nde Türkiye'nin endüstrileşmiş kuzey bölgesi ile Asya tarafını bağlayan sık ve düzenli yurtiçi RO-RO vapur hizmetleri mevcuttur. Vapurların akaryakıt fiyatlarındaki tüketim vergisinin kaldırılmasıyla birlikte İstanbul metropolündeki trafik sıkışıklığı bu bölgede rekabetçi RO-RO vapur hizmetlerinin hızla artmasına neden olmuştur.

1990'ların başından itibaren Batı Avrupa pazarlarına yönelik uluslararası RO-RO feribot faaliyetleri gerçekleştirilmektedir. Esasen bunlar Balkanlarda ortaya çıkan ve Türk operatörlerin Batı Avrupa pazarları ile Türkiye arasında yürüttükleri karayolu ulaştırma hizmetlerini gittikçe zorlaştıran anlaşmazlıkların bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Ayrıca Karadeniz'de düzenli sefer yapan önemli sayıda RO-RO hizmeti mevcuttur. Türkiye, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan'ın Karadeniz'deki limanları arasında düzenli RO-RO hizmetleri de yapılmaktadır. Bu bağlantılar üzerindeki karayolu taşımacılık hacminin yılda 20.000 araç civarında olduğu tahmin edilmektedir.

Swap gövdelerinin kullanıldığı düzenli bir intermodal taşımacılık hizmeti Almanya ve Türkiye arasında dört adet haftalık blok tren işletmektedir. Ayrıca özel demiryolu vagonları üzerinde otomobil taşımacılığı için bir pazar da mevcuttur. 2006 yılından itibaren Romanya ve Türkiye arasında her biri yaklaşık 200 otomobil taşıyan iki adet haftalık blok tren işletilmektedir.

Rusya Federasyonu ve Romanya ile düzenli demiryolu-feribot hizmetleri yürütülmektedir. Bir diğer yerel demiryolu-feribot bağlantısı Van Gölü'nden geçmekte olup, bu bağlantı İran ile olan önemli uluslararası demiryolu ve intermodal hattının bir parçasıdır. Konteyner yoluyla yapılan intermodal demiryolu taşımacılığı, Avrupa ve Orta Asya arasında düzenli konteyner blok trenleri de işleten TCDD tarafından üstlenilmektedir.

Ulusal ulaştırmada demiryolları konteynerler, swap gövdeleri ya da yarı römork gibi intermodal taşımacılık ünitelerini taşımamaktadır. Kısmen Türkiye'deki yurtiçi uzun mesafeli karayolu

ulaştırmasının güçlü pozisyonundan dolayı bu tür intermodal taşımacılık hizmetleri için bir pazar potansiyeli gözükmemektedir. Oysa Türkiye içerisindeki ana ekonomik merkezler arasındaki mesafeler genellikle 500-600 km'den fazladır ve Batı Avrupa ülkelerinde bu mesafelerde intermodal taşımacılık operasyonlarının mümkün olduğu kabul edilmektedir.

Intermodal taşımacılık hizmetleri açısından hava ulaştırması kargo taşıma hacminde önemli bir paya sahip değildir. Yüksek-değerli mallar, ekspres taşımacılık ve bozulabilen malların taşınmasına ilişkin yeni stratejiler geliştirilmektedir. Başlıca havalimanlarında uzmanlaşmış havacılık piyasası segmentlerine yönelik olası yüksek talebe uyum sağlayacak lojistik hizmetleri geliştirilmektedir. Konvansiyonel blok tren operasyonları örneğinde olduğu gibi, son yıllarda yapılan girişimler göstermiştir ki, hız, güvenilirlik ve esneklik bakımından paydaşların ihtiyaçlarını yeterli düzeyde karşılayabilecek seçeneklerin sunulması koşuluyla, Türkiye pazarında arz ve talep potansiyeli bulunmaktadır. 2005 ve 2006 yılları arasında ulusal demiryolu feribotlarının kullanımındaki %20'lik artış Türkiye'de intermodaliteye yönelik potansiyel talebin bir diğer örneğini teşkil etmektedir.

Günümüzde, ulusal ve uluslararası intermodal taşımacılığı düzenleyecek ya da uzun mesafeli kara ulaştırmasından demiryolu ve/veya kıyı gemiciliğine geçişi kolaylaştıracak belirli bir ulusal yasal çerçeve ya da hüküm bulunmamaktadır.

Türkiye henüz, vergi indirimleri ve sübvansiyon şemaları gibi, intermodal taşımacılığı güçlendirmek için Batı Avrupa ülkelerinde kullanılan mali ve idari teşviklere sahip değildir. Bu teşvikler "kamu hizmeti" olarak görülen intermodal taşımacılık ve terminal operasyonları için yatırım ve başlangıç işletim maliyetlerine katkı sağlamaktadır. Bu durumun tek istisnası Marmara Denizi'nde düzenli sefer yapan RO-RO gemilerinin akaryakıt tüketim vergisinden muafiyet tutulmasıdır.

Ne Yapılmalı?

Türkiye'nin halen karayolu-demiryolu, Ro-La, RO-RO ve demiryolu-feribot hizmetleri yoluyla uluslararası ulaştırma ve lojistik faaliyetlerinde intermodal taşımacılıktan yararlandığı aşikar olmakla beraber, ülkenin kapsamlı bir intermodal taşımacılık strateji ve çerçevesine ihtiyacı vardır. Başka bir deyişle, intermodal operasyonların daha etkin ve sürdürülebilir şekilde büyümesine olanak sağlayacak bir yol haritası gerekmektedir.

Türkiye uluslararası nakliye hacmini ve sürekliliğini arttırma konusunda, deniz ve demiryolu olanaklarını diğer ulaştırma modlarına bağlayan intermodal çözümler tesis etme yönünde büyük bir potansiyele sahiptir. Bundan sonra yapılması gereken, intermodal taşımacılığı geliştirecek yasal çerçeve ile mali/idari girişimleri sağlayarak, artan intermodal taşımacılık taleplerini teşvik ve muhafaza etmektir.

Belirtilen amaçlara ulaşmak için, bu inceleme aşağıdaki politika tavsiyelerini sunmaktadır:

1. Türk Hükümeti, tüm kamu ve özel sektör paydaşları ile çıkar gruplarının işbirliğiyle, intermodal taşımacılık ve lojistiğin teşvik edilmesine yönelik çerçeveyi oluşturan bir Ulusal Ana Plan hazırlamalıdır. Bu Ana Plan, tüm Türkiye'de transit ve yurtiçi ulaştırma için intermodal koridor, kavşak ve geçitlerden oluşan bir ağ belirlemelidir.
2. Net bir politika ve yasal çerçevenin belirlenmesi tüm özel sektör için eşit şartlar sunan bir faaliyet alanı yaratacaktır. İntermodal taşımacılığı teşvik edecek mali/idari önlem ve girişimler oldukça etkili olabilir.

3. Ulaştırma Bakanlığı çatısı altında bir intermodal taşımacılık ve lojistik departmanının kurulması , hem kamu kuruluşları hem de özel şirketler dahil olmak üzere, tüm paydaşların faaliyetlerini izleme ve koordine etme konusundaki boşluğu adil bir şekilde dolduracaktır.
4. Tek yönlü bir karar süreci intermodal taşımacılığın gelişimine yeterli düzeyde hizmet edemez; bunun yerine bu süreç giderek gelişen, küresel bir ulaştırma politikasının bir parçası olarak görülmelidir. Bu yüzden Türkiye için sürdürülebilir bir intermodal taşımacılık sisteminin teşvik edilmesi ve geliştirilmesi sürecine tüm kamu ve özel sektör paydaşlarını dahil etmek gerekmektedir.
5. İntermodal taşımacılık hizmetlerinin gelişimi için özel sermayeyi çekmek amacıyla Türk hükümeti tarafından idari ve finansal önlemler uygulanabilir.
6. İntermodal taşımacılık ticari sürekliliği bakımından uzun mesafeli ve yüksek kargo hacimli koridorlar gerektirmektedir. Türkiye'nin bu gruba giren koridorlar pazar analiziyle belirlenmelidir.
7. Büyük limanların altyapı kapasiteleri, gelecek 15 yıl içerisinde önemli ölçüde artması beklenen pazar talebine cevap verecek şekilde artırılmalıdır.
8. Türkiye ve diğer ülkeler arasındaki Ro-La hizmetlerinin ticari sürdürülebilirliğinin belirsizliğinden dolayı, bu teknik Türkiye'nin intermodal taşımacılık operasyonları için tavsiye edilmemektedir. Bu yüzden Ro-La kamu müdahalesi için bir öncelik olmamalıdır.
9. Türk RO-RO sistemi ve Güney Avrupa'yla olan bağlantısı oldukça başarılıdır. Bu yüzden Türk ulaştırma otoriteleri, özellikle yurtiçi ticaret akışları açısından, bu bağlantının Akdeniz ve Karadeniz ticaretinin diğer alanlarına doğru uzatılmasını teşvik etmelidir.
10. Yurtiçi RO-RO kıyı taşımacılığı, Türk kıyılarındaki güzergahlar ve daha uzun mesafeli operasyonlar için Türkiye'deki iç karayolu nakliye pazarlarında kendine yol açabilmelidir. Böylesi bir konsept Avrupa Birliği çerçevesinde izlenen ve desteklenen "Deniz Otoyolları" inisiyatifiyle de uyum sağlayacaktır.
11. Türkiye için gelişmiş ve rekabetçi bir intermodal taşımacılık sistemi oluştururken deniz ve hava nakliyesi lojistik merkezleri için gerekli ulaşım bağlantılarının sağlanması ve bunların kentsel dağıtım noktalarına entegrasyonu da dikkate alınmalıdır.
12. Alınacak başlıca önlemlerden bir tanesi de limanların, lojistik pazarları için avantaj sağlayacak demiryolları başta olmak üzere, diğer ulaştırma modları ile hinterland bağlantılarını sağlamak ve geliştirmek olmalıdır.
13. Demiryollarının intermodalitedeki payını arttırmak amacıyla demiryolu ağı sadece yüksek hızlı yolcu taşımacılığı için değil, aynı zamanda rekabetçi ve güvenilir mal taşımacılığı hizmetlerine de olanak sağlayacak şekilde geliştirilmelidir. Döner stok ve terminaller için finansal desteğe öncelik tanınmalıdır.
14. Demiryolu nakliyesi lojistik merkezi olarak altı arazi noktası belirlenmiş olmakla beraber, bu gibi hizmetleri geliştirme beklentileri henüz çok net değildir. Bu yüzden intermodal hizmetlerin geliştirilmesine yönelik perspektifi etkileyen belirsizlikler çözümlenmelidir.

15. Ticaret ve ulaştırma teşvik politikası transit trafiğe yönelik destekleyici bir yaklaşım içerebilir. Transit ticaret ilave ekonomik büyüme için bir araç olarak kullanılabilir.
16. Türkiye'nin uluslararası örgütlere aktif katılımı taşımacılık koridorlarını tanımlayan bir dizi anlaşma ile sonuçlanmıştır. Türkiye'nin coğrafi büyüklüğünden dolayı bu koridorlara daha çok ulusal bağlantı dahil edilmelidir.
17. Gerekli değişikliklerin uygulandığından emin olmak ve özel çaba sarfedilmesi gereken alanları vurgulamak amacıyla bir zaman çizelgesi ve izleme süreci belirlenmelidir.

Eđer yukarıda belirtilen tavsiyeler uygulanırsa, Türkiye ticaretini önemli ölçüde geliştirecek ve Avrupa'nın Kafkasya, Asya ve Orta Doğu pazarlarına erişim sağlama konusunda merkezi bir rol üstlenecektir. Ayrıca intermodal taşımacılığın gelişimi ve teşviki Türkiye'nin sürdürülebilir ve daha dengeli bir ulusal ve uluslararası ulaştırma sistemine erişme amacına da hizmet edecektir.



 www.internationaltransportforum.org

