



RO-RO TRANSPORTATION IN TURKEY

TÜRKİYE'DE RO-RO TAŞIMACILIĞI

Ro-Ro transportation, one of the most important and functional mode of intermodal transportation, provides new export routes for our international goods transportation by road with the advantage of the geographical location of our country.

Kombine taşımacılığın en önemli ve işlevsel türü olan ro-ro taşımacılığı ülkemizin coğrafi konumunun avantajıyla karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığımıza yeni çıkış yolları ve güzergahlar sunuyor.



The fact that the White Paper introduced by the EU in 2001 aimed at adoption of transport policies for the future stipulates shifting transportation from land to intermodal transportation with focus on sea transport, and that the short-sea shipping received great support from the EU countries give prominence to ro-ro transportation.

According to the information provided by the Undersecretariat for Maritime Affairs, one of the primary reasons of recent developments in ro-ro transportation sector is the Pendik-Trieste Ro-Ro line that emerged as a result of search of alternative routes on account of the fact that the transport route followed in the past to the Western Europe had shifted to a longer route through Bulgaria-Romania-Hungary-Austria-Germany due to the civil war in Yugoslavia, and because of the transit bill quota imposed by Austria on transportations from Turkey, coupled with the failure to raise the quotas, as well as problems and bureaucracy encountered at the customs.

M. Mehdi Gonulalcak, General Manager of Maritime Trade of Undersecretariat for Maritime Affairs, said the Pendik Ro-Ro terminal was built by UN Ro-Ro with an investment of US\$ 65 million, and opened on April 29, 2005 within the scope of this line with a total vehicle capacity of 120,000 vehicles. "The project that has a total investment amount of up to euro 500 million and that was prepared by the company, which was sold to KKR, a US private capital fund, at a value of euro 910 million, in cooperation with RODER and submitted to the European Intermodal Association in October 2005 was recognized as the best transport project in Europe," Gonulalcak said.

Ro-ro transportation is widely used in transports from Rize, Trabzon, Samsun and Zonguldak to Ukraine, Russia and Georgia in the Black Sea Region, from Izmir, Cesme, Dikili and Canakkale in the Aegean region to Greece and Italy, from Mersin in the Mediterranean Region to Northern Cyprus, as well as in the Sea of Marmara. Ti Ro-Ro that has corporate shareholders such as the Turkish Exporters Council, Canakkale Port Administration, Canakkale Chamber of Commerce and Industry, Aegean Exporters' Association Port Administration, Kale Transport and Oztiryakiler Metalware, as well as many companies such as Roder, UND, Kinay Group, Ulusoy and Arkas Group, Cenk Shipping make contributions to the Ro-Ro sector on international and national levels.

Gradually more and more vehicles and passengers shift from land to sea transportation thanks to vessels with increased speed and safety as a result of the recent leap forward in the domestic ro-ro lines.

WHAT DO THE PLAYERS IN THE SECTOR SAY?

We had interviews with some of the companies mentioned above about the ro-ro transportation in Turkey, the future of the sector, and their expectations as owners of ro-ro lines.

AB'nin 2001 tarihinde yayınlanan geleceğe yönelik taşımacılık politikalarını belirlemeye yönelik kalkınma planında, taşımacılığın karayolundan denizyolu ağırlıklı kombine taşımacılığına kaydırılması ve kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının AB ülkelerince büyük destek görmesi, ro-ro taşımacılığının ön plana çıkmasına vesile oluyor.

Denizcilik Müsteşarlığı'ndan alınan bilgiler doğrultusunda, ro-ro taşımacılığı sektörünün, günümüzde bu kadar gelişmesinin ana nedenlerinden biri olarak; Batı Avrupa'ya yönelik ihracat malı taşımacılığında izlenen güzergahın, geçmişte vuku bulan Yugoslavya'daki iç savaş nedeniyle daha uzun olan Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya-Almanya güzergahına kayması ve bu güzergahta Avusturya tarafından ülkemiz karayolu taşımacılarına tahsis edilen geçiş belgesi kotasının yılın ilk yarısında tükenmesi, ülkemiz kotasında artışa gidilememesi, gümrüklerde çıkan sorunlar ve bürokrasi nedenleriyle alternatif yollar aranması sonucu ortaya çıkan Pendik-Trieste ro-ro hattı gösterilebilir.

Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürü M. Mehdi Gönülalçak, bu hat kapsamında, UN Ro-Ro tarafından inşa edilen Pendik ro-ro terminalinin 65 milyon dolar yatırımla yıllık 120,000 araç elleçleme kapasitesiyle 29 Nisan 2005'te açılmış olduğuna dikkat çekerken; "Toplam yatırım tutarı 500 milyon euro'yu bulan ve ABD'li özel sermaye fonu KKR'ye 910 milyon euroya satış işlemleri tamamlanan şirketin, RODER'le birlikte hazırladığı ve Ekim 2005'te Avrupa Intermodal Birliği'ne sunduğu proje, Avrupa'nın en iyi taşımacılık projesi seçildi." şeklinde konuşuyor.

Karadeniz bölgesinde Rize, Trabzon, Samsun ve Zonguldak'tan Ukrayna, Rusya ve Gürcistan'a; Ege bölgesinde İzmir, Çeşme, Dikili ve Çanakkale'den Yunanistan ve İtalya'ya; Akdeniz bölgesinde Mersin'den Kuzey Kıbrıs'a ve Marmara Denizi'nde ro-ro taşımacılığı yapıyor. Türkiye İhracatçılar Meclisi, Çanakkale Liman İşletmeleri, Çanakkale Ticaret ve Sanayi Odası, Ege İhracatçılar Birliği Liman İşletmeleri, Kale Nakliyat ve Öztiryakiler Maden Eşya gibi kurumsal ortakları bulunan Ti Ro-Ro ayrıca Roder, UND, Kinay Grubu, Ulusoy ve Arkas Grubu, Cenk Denizcilik gibi birçok firma uluslararası ve ulusal düzeyde ro-ro sektörüne katkıda bulunuyor.

RORO LINES AND THE VEHICLES CARRIED

RO-RO HATLARI VE TAŞINAN ARAÇ MİKTARLARI

Hatlar // Lines	Number // Adet (2007)
Pendik, Haydarpaşa - Trieste	160,203
Çeşme - Trieste	36,717
Ambarlı - Trieste	41,085
Samsun - Novorossisky	29,598
Zonguldak - Ukrayna	27,099
Rize - Poti	0
Trabzon - Sochi	7,180
Taşucu - Girne	33,393
Mersin - Magusa	12,938
Total // Toplam	348,213



Ro-Ro is a mode of transport that has considerably high initial investment and operating costs

Alper Akyar / Kale Nakliyat, Logistic&Operation Manager

Taking into consideration the fact that Marmara is an inland sea, and that a large portion of the trades in Turkey is connected with Istanbul, the ro-ro transportation activities in Turkey is rather low. The primary reason is the lack of required infrastructure for ro-ro transportation in Istanbul and Southern Marmara. The number of ro-ro ramps must be increased. Consequently, the transportation activities, 90 per cent of which is carried out through land routes, should be shifted to sea. Furthermore, new arrangements that would allow transportation on the East-West axis should be put in place to relieve the road traffic in Istanbul. Our biggest aim is to establish a network with hourly services both on Istanbul-Southern Marmara and Istanbul-East-West lines within 5 years.

However, Ro-Ro is a mode of transport that has considerably high initial investment and operating costs. Costs have considerably increased particularly due to the recent rising trend in fuel prices and higher other fixed expenses (port rentals, taxes imposed on fuel without the special consumption tax, health tax, higher labor costs, etc.), which caused the operators to increase the required occupancy rates to continue their services. It became more and more difficult to operate with the prices determined by the market due to the severe conditions of competition.

Considering the ro-ro transportation within the scope of intermodal transportation, we can define it as a mode of transportation that provides low-cost sea transportation opportunities compared to road transportation, lowering the transportation costs over a given distance. As a consequence, we would be able to use the advantage of sea transportation, reduce damages to vehicles and roads under heavy loads of vehicles, even minimize negative impacts on the environment.

Currently we provide ro-ro transportation services in the Bandırma-Ambarlı and Ambarlı-Bandırma line. We carried over 500,000 tons on these lines in 2007. We have three vessels: 2 dry bulk carriers, and one ro-ro vessel.

We shifted to vehicles because of lack of adequate ports in Russia and Ukraine

Hakki Kuran, Ates Baranok / General Manager and Partner, Marketing Director, Cenk Shipping

We have provided truck and passenger transportation services between Russian and Turkish ports, and Ukrainian and Turkish ports for 15 years. I should make it clear that we accept the drivers of the vehicles as passenger, and we do not carry any other passengers, because it causes

Yurt içi ro-ro hatlarında da son yıllarda yaşanan büyük sıçrama ile sürati ve güvenliği artan gemiler sayesinde her geçen sene daha fazla araç ve yolcu taşınması karayolundan deniz yoluna kaydırılıyor.

SEKTÖRDE NE DEDİLER?

Sözü geçen firmalardan birkaçının yetkilisi ile Türkiye'de ro-ro taşımacılığı, sektörün gelecekteki durumu ve beklentiler üzerine görüştük.

Ro-Ro taşımacılığı, gerek ilk yatırım gerekse işletme maliyetleri yüksek olan bir taşıma modu

Alper Akyar / Kale Nakliyat, Lojistik ve İşletme Müdürü

Marmara'nın bir iç deniz olması ve Türkiye ticaretinin büyük bölümünün İstanbul'a yapılması göz önünde bulundurulursa ro-ro taşımacılığı Türkiye'de oldukça düşük. Bunun başlıca sebebi; gerek İstanbul'da, gerekse Güney Marmara'da ro-ro taşımacılığı yapmak için gerekli altyapının bulunmaması. Ro-ro rampalarının sayısı mutlaka artırılmalı. Bu sayede %90'ının karayolu ile gerçekleştiği taşımacılık faaliyetleri deniz yoluna kaydırılmalı. Ayrıca İstanbul içindeki karayolu trafiğini hafifletmek için de, doğu-batı geçişlerine imkan sağlayacak düzenlemeler yapılmalı. 5 yıl içinde hem İstanbul - Güney Marmara, hem de İstanbul - doğu-batı hattında her saatte bir geminin kalkacağı, bir ağ kurulması en büyük hedefimiz.

Ancak ro-ro taşımacılığı, gerek ilk yatırım gerekse işletme maliyetleri yüksek olan bir taşıma modu. Özellikle şu günlerde yakıt fiyatlarının sürekli artış eğiliminde olması ve diğer sabit giderlerinin de yüksek olmasıyla (liman kiralari, ötv'siz yakıtı gelen vergi, sağlık rüsmü, yüksek işçilik giderleri vs.) maliyetler hayli arttı, bu da işletmecilerin faaliyetlerini devam ettirmek adına çalışmak zorunda oldukları doluluk oranını yukarılara çekti. Artan rekabet koşulları ile piyasanın belirlediği fiyatlarda çalışmak iyice zorlaşmıştır.

Ro-ro taşımacılığını intermodal taşımacılık kapsamında değerlendirmek gerekirse, kara araçlarını karayoluna göre maliyeti çok daha düşük olan deniz yolu ile taşıma şansı veren, böylece belirli mesafedeki taşıma maliyetlerini aşağılara çekmeye yarayan bir mod olarak tarif edebiliriz. Bu sayede hem deniz yolunun avantajını kullanmış, hem de araçların ve karayollarının ağır tonajlar altında yıpranmasını aza indirmiş, hatta çevreye verilen zararı da azaltmış oluyoruz.

Şu an Bandırma-Ambarlı ve Ambarlı-Bandırma olmak üzere kabotaj hattında ro-ro taşımacılığı yapıyoruz ve 2007 yılında bu hatlarda 500,000 tonun üzerinde taşıma yaptık. İki kuruyük, biri ro-ro gemisi olmak üzere 3 tane gemimiz var.

Rusya ve Ukrayna'da da yeterli liman olmaması yüzünden araba taşınmasına döndük

Hakki Kuran / Genel Müdür ve Şirket Ortağı, Ates Baranok / Pazarlama Müdürü, Cenk Denizcilik

15 senedir Rusya-Türkiye limanları ve Ukrayna-Türkiye limanları arasında tır ve yolcu taşımacılığı yapıyoruz. Yolcu derken sadece şoförler yolcu, onun haricinde yolcu almıyoruz çünkü yükleme ve



7/24 Supply &
Technical Services
at Turkish Ports & Straits

TUNA

SHIP SUPPLY

Charts & Publications
Safety Equipment
Fire Fighting Equipment
Pyrotechnics
Navigational Equipment
Ship's Consumables
Repair & Maintenance Services

Harita & Yayın
Gemi Güvenlik Ekipmanı
Yangınla Mücadele Ekipmanı
Payroteknik Malzeme
Seyir Ekipmanı
Gemi Müstehlik Malzeme
Tamir & Bakım Servisi

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ

HEAD OFFICE: Evliya Celebi Mah. İstasyon Cad. Gıptas San. Sit. A/16, 34944, Tuzla, İstanbul, Turkey
BRANCH: Sumer Mah. 4.Sok No:13 Oyman Apt. D.2 Zeytinburnu, İstanbul, Turkey

Tel : +90 216 446 74 03 Fax : +90 216 446 76 08 E-mail : supply@tunashipping.com www.tunashipping.com



delays in loading and unloading works. We currently have 3 vessels. One of them operates between Samsun and Novorossiysk, one between Zonguldak and Evpatoria, and the other between Derince and Ilychevsk, because there are no adequate ports on the other side, we just carry vehicles in this line. We shifted to vehicles because of lack of adequate ports in Russia and Ukraine. Customers began to prefer land routes due to lack of ports. If these countries open more ports, two more vessels may be included in this line. Operators prefer to use their vessels on other lines due to this big problem.

Last year, we carried around 11,000 vehicles to Russia, and 9,000 to Ukraine. Total number equals 22,000 vehicles on return voyage. Increased fuel costs also pose another problem. We cannot increase the rates easily against the rise in fuel prices. And one of the problems begin at this point. Russia gets richer, but they bring about problems before us as they get rich.

We do not experience problems in Turkey, but when we decided to load truck and passengers from Derince, seeing that vehicle created congestion in Zonguldak and Samsun, we came across problems. They require a transit pass, and we requested the authorities to issue that certificate from Derince, but authorities in Ankara did not give permission. We struggled to solve this problem for two years, but we



boşaltmada gecikme oluyor. Şu anda 3 tane gemimiz var. Biri Samsun Novorossiysk arasında, biri Zoguldak Evpatoria arasında, diğeri de Derince Ilychevsk arasında ve karşıda liman olmadığı için bu hatta sadece araba taşıyoruz. Rusya ve Ukrayna'da da yeterli liman olmaması yüzünden araba taşımaya döndük. Limanların olmaması müşterilerin kararı tercih etmeye başlamasına yol açıyor. Karşıda limanlar açılırsa, bu işe bir iki gemi daha girebilir. Liman bulamayınca gemilerini hatta çalıştıracaklarına başka yerlerde çalıştırıyorlar ve bu da büyük sorun.

Geçtiğimiz yıl, 11,000 adet Rusya'ya, 9,000 adet de Ukrayna'ya taşıdık. Gidiş dönüş 22,000 oluyor. Yakıtların artması da ayrı bir sorun teşkil ediyor. Yakıtlar artsa da, biz fiyatları o kadar arttırmıyoruz ve taşıyıcılarımızın sorunları başlıyor. Rusya zenginleşiyor ve doğrusu zenginleştikçe de bize sorunlar çıkarıyor.

MARCO POLO FUND // MARCO POLO FONU

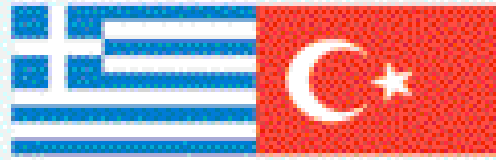
European countries shift short transportations from land to sea through ro-ro services. Because Turkey is not a member of the Fund, they do not provide us with assistance under this fund. But they say that we would benefit from the Marco Polo fund through rather small investments in spite of this fact. I wrote to the government officials in Ankara about this matter, but no one returned to me. If we were a part of this, ro-ro lines would be established all around Turkey, and problems related to land transport would be solved. The traffic congestion on the bridges would definitely be solved. No one touches the Marco Polo Fund, they are already rich countries. If we achieve to receive funds under this initiative, we would solve many problems.

Avrupa kısa taşımaları ro-rolarla karadan alıp denize getiriyor. AB'ye dahil olmadığımız için bize fondan yardım etmiyorlar. Ancak AB'ye üye olmasak da biraz yatırımla Marco Polo'dan bizim de yararlanabileceğimizi söylüyorlar. Ankara'ya bu konuyla ilgili yazı yazdım ama geri dönüş olmadı. Eğer bunun bir parçası olursak, Türkiye'nin her yerinde ro-ro hattı başlar ve bu kara sorunları da çözülür. Köprü trafiği kesinlikle çözülür. Marco Polo'ya kimse dokunmuyor, zaten zengin ülkeler. Ülke olarak iştirak etsek epey sorunumuz çözülecek.

MITILINI - PHOKAIA



ΜΥΤΙΛΗΝΗ
MITINI - MİDLİ



	PHOKAIA(EPY)	MITILINI(ARR)	MITILINI(EPY)	PHOKAIA(ARR)
MONDAY	18:00	20:00	————	————
TUESDAY	18:00	20:00	08:30	08:30
WEDNESDAY	————	————	08:30	08:30
THURSDAY	————	————	————	————
FRIDAY	18:00	20:00	————	————
SATURDAY	————	————	08:30	08:30
SUNDAY	18:00	20:00	21:00	21:00



ΦΩΚΑΙΑ
PHOKAIA- FOÇA



www.turyol.com



TURYOL

You can buy ticket from www.turyolonlinebillet.com



couldn't. Consequently, we were unable to fill the gap in that region, and everyone preferred to use land routes. Embassies abroad provide us with great assistance, while we encounter bureaucratic obstacles here in Turkey.

We have a vessel, and we cannot find a suitable port on the other side. Consequently, we cannot carry vehicles and passengers. As a result, we convert passenger ships into car carriers. Russia will build ports, but the Turkish government should enter into an agreement with them with regard to ports that will provide services to us. Unfortunately no one, including the Ministry of Transport, attaches importance to this matter.

Ro-Ro transportation is the most appropriate mode of transport under the conditions of our country

Nebil Osman / Tramola Ship Management, Marketing Executive

Even though sea transportation is the most economical transportation subsystem for our country, unfortunately it cannot receive the share it deserves in the sector. When we take into consideration the opportunities created by its geographical position, and the investments that have been made mainly on the basis of land transportation to date, ro-ro transportation is the most appropriate mode of transport under the conditions of our country. In parallel with the significant developments in the agricultural and industrial sectors in recent years in Turkey, it will also be possible to carry more processed products through ro-ro lines in the future. This can be achieved through elimination of vessel operation and port service obstacles before sea transportation on inland waters, and provision of incentives to ro-ro transportation. We believe that, once these obstacles have been eliminated, the ro-ro transportation will make considerable contributions to the Turkish economy in the future.

Sea transportation is the lowest-cost and safest mode of transport. Large quantities of products (dry cargoes, products with rather low economic value, raw materials, etc.), products that can be transported inside containers can be carried on wheeled vehicles by sea through ro-ro transportation. Sea transportation is 22 times cheaper than air transportation, 7 times than road transportation, and 3,5 times than the rail transportation, it is the most preferred mode of transport in the world. We can say that ro-ro transportation is the biggest supporter of intermodal transportation system.

Tramola Ship Management has been providing heavy vehicle transportation services (trucks, trailers, etc.) with ro-ro vessels on the Istanbul (Ambarlı)-Bandırma line, the one with the heaviest traffic in the transportation sector,

Türkiye'de bürokratik engeller dışında sorun yaşamıyoruz. Tek sorun; Zonguldak ve Samsun'da araçlar birikmeye başlayınca biz de "Derince'de olan gemimize tır ve yolcu alalım" dediğimizde ortaya çıktı. İstenen bir geçiş belgesi var ve biz o belgenin Derince'den verilmesini istedik ancak Ankara izin vermedi. Bu konuyla ilgili olarak 2 sene mücadele ettik ama olmadı. O andaki dolulukları boşaltmadık ve herkes karadan gitmeyi tercih etti. Yurt dışında elçilikler o kadar yardımcı olurken, Türkiye'de birçok konuda bürokratik engellere takılıyoruz.

Bir gemimiz var ona karşıda liman bulamıyoruz, bulamayınca da tır ve yolcu taşıyamıyoruz. Sonuçta da yolcu gemisini araba gemisine döndürüyoruz. Rusya liman yapacak ama onu yaparken bizim hükümetin gidip bize hizmet verecek limanlarla ilgili anlaşma yapması lazım. Ama Ulaştırma Bakanlığı da dahil kimse ilgilenmiyor malesef.

Ro-Ro taşımacılığı ülkemiz koşullarına en uygun deniz-yolu ulaştırma sistemi

Nebil Osman / Tramola Gemi İşletmeciliği, Pazarlama Sorumlusu

Deniz taşımacılığı ülkemiz için en ekonomik ulaştırma alt sistemi olmasına karşın sektörden hak ettiği payı maalesef alamıyor. Coğrafi konumunun yarattığı imkanlar ve bugüne kadar karayollarına dayalı olarak yapılmış yatırımlar dikkate alındığında, bu yatırımların da değerlendirilebileceği bir taşıma niteliğinde olan ro-ro taşımacılığı ülkemiz koşullarına en uygun denizyolu ulaştırma sistemi. Son yıllarda ülkemizin tarım ve sanayi sektöründeki dikkate değer gelişmeleri paralelinde, üretilecek işlenmiş ürünlerin önümüzdeki dönemde daha fazla oranda ro-ro'larla taşınması da söz konusu olacak. Bunun sağlanması ise iç sularda deniz nakliyesinin önündeki gemi işletme ve liman hizmeti ile ilgili engellerin kaldırılması ve ro-ro taşımacılığımızın teşviki ile sağlanacak. Bu engellerin kaldırılması ile önümüzdeki yıllarda ro-ro taşımacılığının ülke ekonomisine önemli ölçüde katkı sağlayacağını düşünüyoruz.

Deniz ulaşımı, taşıma modları arasında en düşük maliyetli ve güvenli olanı. Ro-ro taşımacılığında çok büyük miktardaki ürünler (kuru yük, ekonomik değeri az ürünler, hammaddeler), konteyner ile taşınabilen ürünler tekerlekli vasıtalar aracılığıyla denizyolu ile taşınır. Denizyolu; havayoluna göre 22, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olmasından dolayı dünyada en çok tercih edilen ulaşım şekli. Diğer ulaşım şekillerine göre daha ucuz olan ro-ro taşımacılığının, intermodal taşımacılık sisteminin en büyük destekleyicisi konumunda olduğunu söyleyebiliriz.

Tramola Gemi İşletmeciliği Eylül 2002 tarihinden itibaren nakliye sektöründeki yük trafiğinin en yoğun bölgesi İstanbul(Ambarlı)-Bandırma hattında ro-ro gemiler ile ağır vasıta (kamyon-tır) taşımacılığı yapıyor. İstanbul-Ambarlı'dan 3, Bandırma'dan 3 olmak üzere günde 6 sefer yaptığımız gemilerimizle 2007 yılı içinde yaklaşık 90,000 araç, 130,000 yolcu taşımacılığı yaptık.



since September 2002. We provide total of 6 services, 3 from Istanbul (Ambarlı) and 3 from Bandırma, on a daily basis with our vessels, and we carried total of approximately 90,000 vehicles and 130,000 passengers in 2007.

The number of vessels can be increased

Mehmet Koç / İstanbul Lines, General Manager

Approximately 8,000 trucks come to Istanbul from the Aegean region everyday, and only 500 of them are carried by sea. It would be highly beneficial to relieve the traffic in Istanbul, if 5,000 more trucks were carried by sea. The number of vessels can be increased. Thus, Turkey can save US\$ 150-200 million only on fuel. Not only the Bandırma-Ambarlı line, but also Mudanya-Ambarlı, Mudanya-Marmara Ereğlisi, Mudanya-Biga lines should be established in order to relieve Istanbul from heavy vehicle traffic.

There is the Marco Polo fund intended for this kind of initiatives, but it requires working with at least two European countries. Greece provides incentives for domestic transportation, but Turkey is not in a position to do this. As a matter of fact, if we can overcome the bureaucracy, the investors are willing to make investments in this field. ☒

Gemi sayısı arttırılabilir Mehmet Koç / İstanbul Lines, Genel Müdür

Ege'den İstanbul'a günde 8,000 kamyon geliyor ve sadece 500 tanesi gemi ile taşınıyor. Geriye kalan kamyonların 5,000 tanesi gemiye yönlendirilse bile, bunun İstanbul trafiğine yararı çok fazla olur. Gemi sayısı arttırılabilir. Sadece yakıt olarak ülkemizin ekstra kazancı yılda 150-200 milyon dolar olur. İstanbul'un ağır vasıta trafiğinden kurtulması için Marmara Denizi'nin kuzey-güney istikametinde, sadece Bandırma-Ambarlı değil, Mudanya-Ambarlı, Mudanya-Marmara Ereğlisi, Mudanya-Biga seferlerinin olması gerekir.

Bu konuda Marco Polo fonu var ama en az iki Avrupa ülkesi ile çalışmayı gerektiriyor. Yunanistan'ın dahili taşımacılığa teşviği var. Ancak Türkiye'nin durumu buna müsait değil. Aslında bürokrasiyi aşsak, yatırımcı bu konuda hevesli. ☒



www.finshipturkey.com