



CABOTAGE AND SHORTSEA SHIPPING

KABOTAJ VE KISA MESAFE DENİZ TAŞIMACILIĞI

GÖKHAN ESİN



Ülkemiz ekonomisinin gelişimine paralel olarak hammadde, yarı mamul ve mamul ürünlere olan ihtiyacın artmasının yanı sıra, küresel manada rekabet oranı yüksek ürünlerin tercih edilmesi sonucu ülkemizde konteynerizasyon süreci hızlandı.

Parallel with the development of the Turkish economy, the need for raw materials, semi-finished and finished goods increased, and as a result of preference on products with high competitive power in the global sense, the containerization process in Turkey has gained momentum.



Bu noktadan hareketle TÜRKLİM'den elde edilmiş olan bilgilere bakıldığında, 2003 - 2005 yılları arasında konteyner hareketinin yaklaşık %32 geliştiği görülüyor. Yükselişte olan konteyner taşımacılığının lojistik zincirinde de yoğunluk oluşturacağı herkesin bildiği bir gerçek. Tedbirler alınmadığı takdirde ise, kara taşıma araçları yönünde lojistik zincirdeki yoğunluğun kazalara ve çevre kirliliğine yol açacağı söylenebilir.

Halbuki ülkemiz, Cumhuriyetin kuruluş yıllarında bu tedbirleri, 29 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun" adıyla yayınlanan ve herkesin Kabotaj Taşımacılığı yasası olarak bildiği şekilde aldı. Diğer taraftan, globalleşme yolunda ilerleyen toplumların ve Avrupa Birliği'nin bu soruna üretmiş olduğu çözüm ise, herkesin Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı olarak bildiği bir konsept. Genel olarak Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı, ana limanlara gelen yüklerin, daha ufak limanlara besleme gemileri ile taşınması olarak tanımlanabilir. Bu konsept, AB üyesi ülkeler sınırları içinde sadece 25 liman arasında yapılan taşımacılığı ifade ediyor. Ancak, ülkemizde Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığının hedefi, milli yüklerin taşınmasını kara yollarından deniz yoluna itmek olduğu zaman kısa mesafe deniz taşımacılığı ile kabotaj taşımacılığı aynı kapsama sahip oluyor. Dolayısıyla, 1926 yılında oluşturulmuş bir yapı, son 15 yıl içinde adı ve konsepti değiştirilerek kabul ettirilmek isteniyor. Oysaki ülkemizde Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı alternatifleri sunularak yok edilmek istenen kabotaj taşımacılığı, bölgesel olarak demiryolu bağlantıları kuvvetli olan Rusya'da toplam deniz yolu taşımacılığının %36,5'ini, TCDD limanlarında ise %12'sini oluşturuyor. Bu noktada, kabotaj taşımacılığının ülkemizde yeterli oranda kullanılmadığı söylenebilir.

AB üyesi tüm ülkeler tarafından kaldırılmamış olan kabotaj taşımacılığı, limanlar arası bağlantı kurarak kara yolu taşımacılığının en önemli alternatifini oluşturuyor. Kısa mesafe deniz taşımacılığının, kabotaj taşımacılığına alternatif olarak gösterilmesindeki en etkili tez, uzun mesafe taşımacılık yapan uluslararası sicildeki gemilerin iki Türk limanı arasında kısa mesafede daha az maliyet ile yük taşınmasına imkan vererek, deniz taşıma pazarının gelişmesine neden olabileceği. Ancak, ulusal sicildeki konteyner gemisi adedi çok düşük olduğu için uluslararası sicildeki gemilerin uzun mesafe taşıma avantajı da düşünüldüğünde rekabet ihtimali yok denecek kadar az.

Sonuç olarak, kabotaj taşımacılığının daha etkin kullanılması amacı ile ulusal sicildeki deniz ticaret filosunun artırılması çalışmalarına paralel olarak, kabotaj hattı taşımacılığını yapacak filomuzun en kısa zamanda günlük hayata geçirilmesi gerekiyor. Konteynerizasyonun 50. yılının kutlandığı bu dönemde, ulusal sicildeki konteyner gemi adedinin artırılması ise kaçınılmaz. Buna ek olarak, kabotaj yüklerine uygulanabilecek liman hizmet tarifesinin teşviğe yönelik olarak ciddi boyutlu bir indirime yönlendirilmesi, kara yollarımızda taşınmakta olan yüklerin deniz yoluna kaydırılmasını mümkün hale getirecek. Bir diğer husus da kabotaj hattının etkin çalışması, limanlardaki elleçleme hareketini arttıracak. Kabotaj yasasını esnetmek suretiyle kabotaj taşımacılığını arttıran Hindistan'ın, limanlarda oluşan yoğunluk nedeniyle liman yapılarının geliştirilmesini gündeme getirmesi, bu konuda önemli bir örnek teşkil ediyor.



Based on this fact, when we look at the data obtained from the Port Operators' Association of Turkey (TURKCLIM), we see that the container handling activities developed by around 32 per cent between 2003 and 2005. It is a widely known fact that the container transportation that is in a rising trend would also increase the activity in the logistics chain. Unless necessary measures are taken, intensive use of land transportation alternatives in the logistics chain would lead to accidents and environmental pollution.

However, our country took such measures with the Law Number 815 on Maritime Transportation on Turkish Coasts and Craft and Trade within Ports and Territorial Waters, which came into force on April 29, 1926 and is widely known as the Cabotage Law, in the initial years of the Republic. On the other hand, the solution developed by the globalizing communities and the European Union is the concept known as the Shortsea Shipping. In general, the Shortsea Shipping can be defined as transportation of cargoes from major ports to smaller ones by feeders. This concept signifies transportation activities among only 25 ports within the European Union itself. However, when the aim of the Shortsea Shipping in Turkey is to shift transportation of domestic cargoes from land to sea, the shortsea shipping and cabotage transportation has the same scope. Consequently, a structure that was formed in 1926 has been tried to be imposed by changing its name and concept for the last 15 years. The cabotage transportation that is being tried to be eliminated by offering the shortsea shipping alternative in Turkey, accounts for 36.5 per cent of the total maritime transportation in Russia, where the railway connections are strong on regional basis, and 12 per cent at the ports of the Turkish State Railways (TCDD). At this point, it is clear that coastal trade is not sufficiently used in Turkey.

The coastal trade has not yet been completely abolished by some European Union countries, and it constitutes the most important alternative of land transportation through establishment of connections among ports. The most effective thesis as to the fact



Kabotaj taşımacılığı, kara taşımacılığından %30, demiryolu taşımacılığından %15 daha ucuz olması nedeni ile yükselişe geçti. Güney Kore’de kabotaj kaldırıldığında, 6 farklı taşıyıcı firma pazara girdi ve yüklerin yabancı bayraklı gemilerle taşınmasına başlandı. Bu durum, uzun mesafe taşımacılık yapan gemilerin kısa mesafede daha az maliyet ile yük taşınmasına imkan vererek kabotaj pazarının gelişmesine neden oldu.

Hindistan ve Avustralya’da kabotaj yasasına göre, zaman ve ekonomik kayıp oluşması halinde uluslararası bayraklı gemilerin iki liman arasında taşıma yapabileceği maddesi bulunuyor. Arjantin’de ise kabotaj taşımacılığı şartlı, şartsız ve geçici kabotaj olmak üzere üç kategori altında sınırlandırılıyor. Geçici kabotaj izinleri Hindistan ve Avustralya’da olduğu gibi, Liman Başkanlıklarının koyduğu kurallara uygun gemilere belli bir süre için verilerek milli sicildeki gemilerin kapasite kullanımı destekleniyor. Yeni Zelanda’da ise, millileşmiş yüklerin, iki milli liman arasında yabancı bayraklı gemi ile taşınması halinde, devlet vergi olarak milli bayraklı gemileri koruyor. Portekiz, adalara olan servislerde kabotajı kaldırmış ancak, bu hatlarda sefer yapacak gemilerin özelliklerini Liman Başkanlıklarının belirlemesi yönünde karar olarak kabotaj hattını desteklemeye devam ediyor. Yunanistan ise kabotaj hala devam eden bir uygulama olarak karşımıza çıkıyor.

TÜRKLİM verilerine göre 2005 yılında ülkemiz özel limanlarında yapılan kabotaj taşımacılığı 394 teu. TCDD limanlarının elleçleme tonajlarına bakıldığında, 1999’da toplam tonajın %6’sı, 2005’te ise %12’si kabotaj hattında oluşuyor. AB sürecine giren Türkiye’nin önümüzdeki yıllarda Kabotaj Kanunu’nu yürürlükten kaldırması gündemde. AB’ye üye olan İtalya ve Yunanistan’da kabotaj uygulamasının devam etmesi ise gözden kaçırılmaması gereken bir nokta. &

that the shortsea shipping is shown as an alternative to coastal trade is that, allowing the internationally registered ships to transport cargoes over short distances between two Turkish ports at lower costs may enable development of the maritime transportation market. Nevertheless, because the number of internationally registered container ships is not high, the chance for competition is rather low, especially when we consider the long distance transportation advantage of the internationally registered ships.

Consequently, in order to more effectively use the cabotage, parallel to the activities to expand the nationally registered fleet, the coastal trade fleet should be expanded soon. It is inevitable to increase the number of container ships in the national register in a period when the 50th anniversary of containerization is celebrated. In addition to that, directing the port service tariff for the cabotage cargoes to a serious reduction in rates would enable shifting cargoes transported by land to the sea. Another point is that, the active operation of the cabotage line will increase the handling activities at ports. India is a good example for this situation; the country increased the coastal trade by making its cabotage law more flexible and developing the port structure due to the increased traffic at ports.

Cabotage transportation is in a rising trend due to the fact that it is 30 per cent cheaper than land transportation and 15 per cent from railway transportation. When the cabotage was abolished in Korea 6 different transportation companies entered the market and cargoes started to be carried with foreign flagged ships. This situation caused development of the cabotage market by allowing the ships that involve in long-distance shipping to carry cargoes with lower costs.

The cabotage law of India and Australia has a provision that enable the foreign flagged ships could involve in transportation of cargoes between two ports, in case of economic and time loss. As for Argentina, cabotage law is limited to three categories consisting of conditional, unconditional and provisional. Provisional cabotage licenses are given to ships complying with the rules set by the Port Authorities as in India and Australia, only for a limited period of time. Thus, the capacity utilization of the ships in the national register is protected. In New Zealand, if national cargoes are carried on board foreign flagged vessels between to national ports, the government collects a tax to protect the ships flying the national flag. Portugal has abolished the cabotage to services to the islands, but continues to provide support to the cabotage line by adopting a decision to the effect that the specifications of the ships to provide services on such lines would be determined by the Port Authorities. And in Greece, cabotage is still used widely.

According to TURKLİM’s data, cabotage transportation volume at private ports in Turkey in 2005 was 394 teus. When we look at Turkish State Railways’ total handling tonnage, 6 per cent of total tonnage in 1999 and 12 per cent in 2005 were on cabotage lines. Abolishment of cabotage law in the following years is on the agenda of Turkey that has entered the EU membership process. But it is an important point that should not be ignored that EU members Italy and Greece still have the cabotage law. &