



IS THE COASTAL TRADE STEPSON OF THE MARITIME TRADE? KABOTAJ DENİZİN ÜVEY EVLADI MI?

BANU SARI



Kabotaj taşımacılığı, sektörde en çok tartışılan konulardan biri. Türkiye'nin coğrafi uygunluğuna rağmen Türkiye'de gelişmemesi, AB üyeliği halinde kabotaj taşımacılığının olumsuz bir süreç yaşayacağı, herkes tarafından gündeme getirilen konular. Çok tartışılrsa ve şirketlerin öncelikli girişim maddelerinden biri olmasa da, kabotaj taşımacılığını ileri götürmeye çalışan firmalar da yok değil.

The coastal trade is one of the biggest controversies within the sector. Despite the geographical advantages, the rudimentary position of coastal trade in Turkey, a probable pernicious period after accession to EU, is a known and spoken issue by all. Even though it was controversial and that it isn't the priority in investment schedules, there are still a couple of companies that try to carry the flag of coastal trade.

Istanbul Lines, bu konuda başı çeken ve ısrarla denizciliğin bu alanını ayakta tutmaya çalışan firmalardan biri. 1 Eylül 2006 tarihinden itibaren yeniden başlattığı Bandırma-Haydarpaşa (Harem) seferi ise bunun en büyük göstergelerinden.

İstanbul Lines Yönetim Kurulu Başkanı Salih Zeki Çakır, yaşamı denizle harmanlanmış bir kaptan. Kendisi çok göz önünde olmasa da girişimleri ve faaliyetleri herkes tarafından biliniyor ve takip ediliyor. Denizciliğin birçok alanında çalıştıktan sonra 2000 yılı itibarıyla dikkatini dahili taşımacılığa çevirmiş. Bu konuda çok ciddi bir potansiyel olduğunu ve bunun kullanılması gerektiğini

Istanbul Lines is one of the leading companies that try to keep this business afloat with great insistence. Shuttle services between Bandırma and Haydarpaşa (Harem), which was reinitiated as from 1st of September 2006, are most serious indicators for this issue.

The chairman of the Board of Directors of Istanbul Lines, Mr. Salih Zeki Cakir has spent his whole life on board, sailing. Though he isn't a popular public figure, some of his activities are well known and followed up by all. After he worked in almost all sectors of the maritime industry, he shifted his attention to the coastal transportation since 2000. He is defending the idea that



savunuyor. 2005 yılında Bandırma-Haydarpaşa (Harem) hattında Sancak-S'le başlattığı bu girişim, kısa bir aradan sonra yine aynı hat üzerinde Marmara-N Ro-Ro Gemisi ile devam ediyor. Türkiye'nin Türk bayraklı en büyük feribotu olan Sancak-S'in bu hattan kaldırılmasının ve satılmasının nedenini ise Çakır, şu sözlerle açıklıyor: "Sancak-S bu hat için çok büyüktü. Özellikle Bandırma Limanı'na yanaşıp kalkmasında sıkıntı yaşadık. Şimdiki gemimiz bu hatta daha uygun. 70 kamyon ve 150 yolcu kapasiteli."

Salih Zeki Çakır'a göre dahili taşımacılık Türkiye için bir zorunluluk. Çünkü özellikle Marmara Bölgesi'nde çok yoğun olan araç trafiğinin denize kaydırılması, hem ekonomiye hem firmalara hem de tüketicilere avantaj sağlayacak. Trafik kazalarının, çevre-hava kirliliğinin önlenmesi açısından deniz ulaşımı, parayla ölçülemeyecek kadar büyük yararlar sağlıyor. Bu düşünceyle hareket eden Çakır, seferin hayata geçmesi sürecini şöyle anlatıyor: "Daha önce bu hatlarda deneme yapmış, ama devam edememiş şirketlerle görüşmeler yaptık. Bunun sonucunda da yeni bir hattın kurulması gerekliliğini ortaya çıkardık. Bandırma çıkışlı bir hat düşündük ve varma noktasının Haydarpaşa olmasına karar verdik. Daha önce burayı Ulusoy kullandı. Pendik'te kendi rıhtımlarını yaptıkları için burası iki yıldır boş duruyordu. Liman ve demiryolu yetkilileriyle konuşarak rıhtımı kiraladık. Günde karşılıklı birer sefer yapıyoruz. 16.00'da Haydarpaşa-Harem'den, gece 23.00'te Bandırma'dan kalkıyoruz. Hat oturunca önce sefer sayısını ikiye çıkartmayı, ardından da gemi sayısını artırmayı düşünüyoruz."

Birçok firmanın yaşadığı endişeyi İstanbul Lines da yaşamış. İnsanların alışkanlıklarını değiştirmenin zor olduğunu ve ilk başta zarar etmeyi kabullenerek 'yola devam' demişler. Bugün gelinen noktada ise hala hattın tam olarak oturmadığını, biraz daha zamana ihtiyaçları olduğunu vurguluyorlar. "Talebin süreç içinde artacağını düşünüyoruz. İnsanlar buradaki rahatlığı görüp birbirlerine tavsiye ediyorlar. Geminin yanaşıp kalkmasını da hesap ederseniz 5 saatlik bir yolculuk. Körfez'i dolaşanlar için çok iyi bir alternatif. Şoförlerin yemeğini yeme, uyuma imkanı var ve böylece dinlenmiş olarak yola çıkıyorlar. Bu göz ardı edilemeyecek bir artı ve ciddi bir hizmet."

AVRUPA'YI ÖRNEK ALALIM

Bu hat oturduktan sonra yeni hatları devreye sokmak Salih Zeki Çakır'ın projeleri arasında yer alıyor. İzmit Körfezi'nden Avrupa Yakası'na, Bandırma'dan Tekirdağ'a, Gemlik'ten Avrupa Yakası ve yine Gemlik'ten Asya Yakası'na seferler düzenlemeyi planlıyor. Ancak bu projeleri hayata geçirmek için bazı beklentileri var. İlk olarak ise Avrupa'da denizcilğe verilen teşviklerin Türkiye'de de uygulanması gerektiğini ifade ediyor. "Türkiye'de kabotaj taşımacılığının gelişmesini engelleyen en önemli etkenlerden biri yakıt maliyetiydi. Bu hükümetin yaptığı en büyük hizmetlerden bir tanesi, dahili taşımada yakıttan ÖTV'yi kaldırması oldu. Devletin müteşebbise sağladığı bu imkan, dahili taşımacılığa ciddi bir ivme ka-

there a great deal of potential for this industry and highlighted to use this potential. This enterprise begun with Sancak-S between Bandırma and Haydarpaşa in 2005, and resumed after a short stop with a Ro-Ro ship named Marmara-N on the same line. Mr. Cakir explains why Sancak S, biggest ferry flying the Turkish flag, was decommissioned from this line and sold out, as follows: "Sancak-S was far big than required for this line. In particular, we had problems with approaching and berthing to Bandırma Port. The new vessel is more appropriate for this purpose. It has a capacity for 70 trucks and 150 passengers."

According to Salih Zeki Cakir, inland transportation is an imperative for Turkey. Heavy traffic conditions within Marmara region may be relieved by shifting the center of gravity to the maritime lines, and also provide benefits to the economy, the companies, and consumers. The maritime lines offer great advantages and immeasurable benefits by preventing environmental and marine pollution. Acting with this philosophy, Cakir tells how this shuttle service came to life: "We interviewed the companies that conducted trials on this line and conclusively failed to keep the business work. As a result of this, we revealed that a new line is necessary. We figured out a new line starting from Bandırma and Haydarpaşa as arrival point. Ulusoy was using this line before. This place was left idle for 2 years because they build their own facility. We hired the quay after negotiations with the Port and Railway administrations. We provide only one shuttle service per day. We depart from Haydarpaşa-Harem at 16.00 and from Bandırma at 23.00 hours. When we strengthen our position, we are planning to double the number of services, and then to buy new ships in the long term.

Istanbul Lines didn't spare off the same concern that any other company has had before. They accept the truth that the old habits die hard and say "Let's keep up" and endure the losses. On the point where they reached out, they emphasize that the business wasn't fully set up and there was still time needed. "We think that the demand shall increase in time. The people suggest us to each other after they saw the comfort within. And it is only 5 hours, after adding the approaching and berthing time. It is an advantageous alternative for those who travel across the gulf. The drivers find the opportunity to eat their meals, recover and



Kapt. Salih Zeki Çakır



zandırdı. Ancak Marmara'daki ve özellikle İstanbul'daki kamyon trafiğini denize taşımak teşvikle mümkün olacaktır. Bu, Avrupa'da çok yaygın olarak yapılıyor, deniz trafiği sübvansede ediliyor. Dolayısıyla bu konuda Avrupa'nın örnek alınması lazım ve alınacağına inanıyorum."

Uluslararası limanlarda kabotaj taşımacılığı yapılamamasının da ivmeyi düşürdüğünü belirten Çakır, bununla ilgili üzerinde çalışılan bir taslak olduğunu, en kısa zamanda uygulamaya konulacağını umduğunu söylüyor. "Haydarpaşa'yı bu hale getirmek için 6 ay uğraştık ve 6 ay maddi anlamda ciddi zarar ettik. Oralar da gümrüklü liman ve biz şu an özel izinle çalışıyoruz. Gümrüklü limandan bize dahili taşıma için bir koridor tahsis ettiler. Bu sistemin transit yüklere de uygulanabilir olması lazım."

AB kapsamında Türkiye'nin kabotaj taşımacılığının geleceği nokta-yı da değerlendiren Çakır, Yunanistan'a sağlanan avantajın Türkiye için de geçerli olması gerektiğini belirtiyor. Yerli firmaların Avrupa ülkeleriyle rekabeti kaldıracak güçte olmadığını aktarıırken, Türkiye'de avantajlı olan firmalardan birinin İstanbul Lines olduğunu söylüyor. "Bu işe erken başlayanın muhakkak artışı olacaktır. Biz de o firmalardan biriyiz. Dışarıdan daha güçlü biri gel-se bile, işin başındaki faturayı kimse ödemek istemiyor. Faturayı ödemiş olan firmaların devam etme şansı daha çok."

Salih Zeki Çakır, ağırlıklı olarak yöneldiği dahili taşımacılığın yanı sıra, gemi inşa alanında da faaliyet göstermeye hazırlanıyor. Yalova'da inşası süren Sefine Tersanesi 2007 yılında hizmete girecek. Öncelikle kendilerine gemiler yapmayı düşünen firma, yerli yabancı tüm talepleri de değerlendirecek. Seri üretimi hedefleyecek olan tersanenin 80,000 dwt gemi yapma kapasitesi olduğunu belirten Çakır, "Bunu fiili olarak hayata geçirmek zor. Gerçekçi olmak lazım" diyor. &

sleep, and thus they continue the road in good conditions. This is an undeniable and serious service."

I FOLLOWED THE EXAMPLES WITHIN EUROPE

Salih Zeki Çakır is now planning to initiate new lines and courses once this one gets stabled. He is scheduling cruises between the Gulf of İzmit and European Side, Bandırma and Tekirdağ, Gemlik and European Side and again Gemlik and Asian Side. However, he has some expectations in order to implement these projects. First of all, he is underlying the fact that the similar incentives, which are present in EU, should apply to the Turkish shipping companies. "One of the biggest obstacles before the development of coastal trade was fuel costs. The present government abolished VAT applied to the fuel charges for inland transportation, which was one of the most important and vital services they accomplished. The government enabled us to gain a new and great momentum in inland trade. But, transferring and shifting the truck traffic in Marmara region and İstanbul to maritime lines could be possible only with incentives. This is a government subvention widely implemented in Europe; they are supporting the maritime lines. Thus, it is necessary to follow their example in this matter and I believe so."

Çakır added that non-performance of the coastal trade within international ports prevents the acceleration, however, there was a draft statute, and he hopes to see it enter into effect as soon as possible. "We worked really hard to survive during 6 months and these 6 months we have lost considerable amounts of money. This is a customs quay and we use it with special permission. They assigned to our use a corridor for coastal trade within the customs quay. This system should also be available for transit routes."

Çakır commented on the future of the Turkish coastal trade within the scope of the EU, and stated that the advantages granted to Greece should also apply to Turkey. He said that the national companies cannot cope with the competition with European countries, and that İstanbul Lines is one of the most advantageous enterprises. "In this business, the first comers would have certainly some advantages. And we are one of them, after all. Even if someone comes up from overseas, no one wants to pay the price for the progression. The one that paid the price should have more chance to survive."

Salih Zeki Çakır is also preparing to enter the shipbuilding industry as well as inland transportation. The ongoing constructions in Sefine Shipyard in Yalova will be completed in 2007. The company plans first to build ships for its own use and then evaluate the demands from overseas or national level. Çakır concluded that "The shipyard has a capacity of 80,000 dwt and is in the course of the mass production, however it is effectively hard to implement this plan. We must be realistic." &