



HOPA TİCARET VE SANAYİ ODASI

TÜRKİYE – AZERBAYCAN KARAYOLU TAŞIMACILIĞI İLİŞKİLERİ RAPORU

2019

TÜRKİYE – AZERBAYCAN

ANA BAŞLIKLAR

I. Bölüm

- Türkiye – Azerbaycan Dış Ticaret ve Taşıma İstatistikleri (4 sayfa)

II. Bölüm, Azerbaycan’da Taşımacılık Alanında Yaşanan Sorunlar

1. Geçiş Belgeleri
2. Azerbaycan’dan Geçiş Maliyetleri
3. Azerbaycan 3. Ülke Belge Kotasının Yetersizliği
4. ADR’li Yüklerin Taşınması
5. Devlet Yol Fonu Vergisi
6. Gabari Uygulaması / Tonaj Standartları
7. Sigorta Uygulaması

III. Bölüm, Stratejik Hedefler ve Çalışmalar

A. Orta Koridorun Geleceği İçin Bakü Limanında Çözüm Beklenen Konular

1. Hava Şartları Nedeniyle Aksayan Gemi Seferleri
2. Bakü limanında KOMPLE ve YARI RÖMORK araçlardan alınan Park Ücretleri
3. Limanda Yükleme/Boşaltma ve Köprü Ücretlerine Yapılan Artışlar
4. Limana Gelen Araçların Karayolu ve Gümrük Bedellerinin Liman İçinde Ödenme İmkânının Olmaması
5. Araçların Gemiye Yüklenmesi/Boşaltılması İşlemlerinde Yaşanan Hasar Durumları

B. Gümrük ve Ulaştırma Arasında İletişim Noktalarının Belirlenmesi (Focal Point)

TÜRKİYE – AZERBAJCAN İSTATİSTİKLERİNİN ANALİZİ

Tablo I. Türkiye – Azerbaycan Dış Ticareti (Milyon USD)				
	İhracat	İthalat	Hacim	Denge
2008	1.667	363	2.030	1.304
2009	1.400	141	1.541	1.259
2010	1.550	253	1.803	1.297
2011	2.064	262	2.326	1.802
2012	2.585	340	2.925	2.245
2013	2.960	334	3.294	2.626
2014	2.876	291	3.167	2.585
2015	1.898	232	2.130	1.666
2016	1.285	278	1.563	1.007
2017	1.357	232	1.589	1.125
2018	1.474	379	1.853	1.095
Değişim	9%	63%	17%	-3%
Ocak-Temmuz'18	852	240	1.092	612
Ocak-Temmuz'19	842	245	1.087	597
Değişim	-1%	2%	0%	-2%

Tablo II. Azerbaycan'a İhraç (İkili) Taşıma Yapan Türk Araçları

AZERBAJCAN	2014	2015	2016	2017	2018	Değişim	Ocak-Ağustos'18	Ocak-Ağustos'19	Değişim
SARP	49.027	34.500	25.408	29.244	31.615	8%	20.875	21.154	1%
TÜRKGÖZÜ	252	140	181	202	303	50%	208	213	2%
GÜRBULAK	1.477	524	327	324	483	49%	231	351	52%
AKTAŞ	0	0	527	1.394	1.572	13%	1308	623	-52%
Toplam	50.756	35.164	26.443	31.164	33.973	9%	22.622	22.341	-1%
DİLUCU (NAHÇIVAN)	26.604	33.920	51.699	40.756	32.378	-21%	24.599	13.664	-44%

Tablo III. Türkiye'den Azerbaycan'a İhraç Taşıma Pazarı Paylaşımı

TÜRKİYE'DEN AZERBAIJAN'A YAPILAN İHRAÇ TAŞIMA PAZAR PAYLARI (2016-2018)									
SINIR KAPISI	2016			2017			2018		
	TÜRK	AZERİ	DİĞER	TÜRK	AZERİ	DİĞER	TÜRK	AZERİ	DİĞER
DİLUCU	52.161	1.360	58	41.246	1.366	51	32.701	1.723	67
SARP	28.258	3.982	1.345	32.256	5.157	1.348	35.073	5.876	1.461
AKTAŞ	527	111	15	1.503	117	39	1.700	211	65
GÜRBULAK	331	17		325			483	1	1
TÜRKGÖZÜ	204	54	24	221	58	22	335	10	13
Toplam	81.481	5.524	1.442	75.551	6.698	1.460	70.292	7.821	1.607
Genel Toplam	88.447			83.709			79.720		
Pay	92%	6%	2%	90%	8%	2%	88%	10%	2%

Türk araçları bir önceki yıla göre %7 düşüş yaşarken, Azeri araçları %17 artış ve diğer taşıt ülkeleri ise %2 artış sağladılar, toplamda ise %5 düşüş yaşandı.

TÜRKİYE'DEN AZERBAIJAN'A YAPILAN İHRAÇ TAŞIMA PAZAR PAYLARI (Ocak-Ağustos 2017-2019)									
SINIR KAPISI	Ocak-Ağustos'17			Ocak-Ağustos'18			Ocak-Ağustos'19		
	TÜRK	AZERİ	DİĞER	TÜRK	AZERİ	DİĞER	TÜRK	AZERİ	DİĞER
SARP	21.185	3.224	901	23.032	3.869	919	24.339	3.976	946
DİLUCU	24.175	823	31	24.831	1.259	42	13.874	1.112	34
AKTAŞ	1.013	71	25	1.418	165	39	710	92	29
GÜRBULAK	180			231	1		360	13	18
TÜRKGÖZÜ	148	36	19	230	9	11	242	8	9
Toplam	46.701	4.154	976	49.742	5.303	1.011	39.525	5.201	1.036
Genel Toplam	51.831			56.056			45.762		
Pay	90%	8%	2%	89%	9%	2%	86%	11%	2%

Ocak-Ağustos döneminde ise Türk araçları bir önceki yılın aynı dönemine göre %21 düşüş yaşarken, Azeri araçları %2 düşüş yaşadılar ve diğer taşıt ülkeleri ise %2 artış sağladılar, toplamda ise %18 düşüş yaşandı.

Tablo IV. Azerbaycan'dan Türkiye'ye İthal Taşıma Pazarı Paylaşımı

AZERBAYCAN'DAN TÜRKİYE'YE YAPILAN İTHAL TAŞIMA PAZAR PAYLARI (2016-2018)									
SINIR KAPISI	2016			2017			2018		
	TÜRK	AZERİ	DİĞER	TÜRK	AZERİ	DİĞER	TÜRK	AZERİ	DİĞER
SARP	3520	2107	47	2720	2067	92	4122	2506	156
AKTAŞ	121	18	1	1093	128	12	1241	147	11
DİLUCU	728	15	0	285	13	0	524	5	0
TÜRKGÖZÜ	113	7	0	144	10	0	55	4	0
GÜRBULAK	16	6	0	7	0	0	4	7	0
Toplam	4.498	2.153	48	4.249	2.218	104	5.946	2.669	167
Genel Toplam	6.699			6.571			8.782		
Pay	67%	32%	1%	65%	34%	2%	68%	30%	2%

Türk araçları bir önceki yıla göre %40 artış yaşarken, Azeri araçları %20 artış ve diğer taşıt ülkeleri ise %61 artış sağladılar, toplamda ise %34 artış yaşandı.

AZERBAYCAN'DAN TÜRKİYE'YE YAPILAN İTHAL TAŞIMA PAZAR PAYLARI (Ocak-Ağustos 2017-2019)									
SINIR KAPISI	Ocak-Ağustos'17			Ocak-Ağustos'18			Ocak-Ağustos'19		
	TÜRK	AZERİ	DİĞER	TÜRK	AZERİ	DİĞER	TÜRK	AZERİ	DİĞER
SARP	2084	1422	71	2690	1658	94	6192	2149	258
AKTAŞ	691	77	5	1017	116	9	564	37	4
DİLUCU	155	11	0	315	5	0	581	7	0
TÜRKGÖZÜ	99	8	0	53	4	0	15	0	1
GÜRBULAK	4	0	0	3	4	0	5	4	7
Toplam	3.033	1.518	76	4.078	1.787	103	7.357	2.197	270
Genel Toplam	4.627			5.968			9.824		
Pay	66%	33%	2%	68%	30%	2%	75%	22%	3%

Türk araçları bir önceki yıla göre %80 artış yaşarken, Azeri araçları %23 artış ve diğer taşıt ülkeleri ise %162 artış sağladılar, toplamda ise %65 artış yaşandı.

Tablo V. Türk Taşıtlarının Azerbaycan Üzerinden Transit Taşımaları

Türk Taşıtlarının Azerbaycan Üzerinden Transit Taşımaları										
SINIR KAPISI / GİTTİĞİ ÜLKE	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Değişim	Ocak-Ağu'18	Ocak-Ağu'19	Değişim
SARP	3.551	3.357	6.015	7.758	8.786	10.316	17%	5.715	10.371	81%
AFGANİSTAN	46	12	41	67	64	200	213%	177	104	-41%
KAZAKİSTAN	673	1.201	2.064	2.939	3.859	3.716	-4%	2.774	3.801	37%
KIRGIZİSTAN	262	267	707	483	475	488	3%	409	644	57%
ÖZBEKİSTAN	26	477	282	266	422	384	-9%	587	706	20%
TACİKİSTAN	133	43	76	287	60	300	400%	35	300	757%
TÜRKMENİSTAN	2.411	1.357	2.845	3.716	3.906	5.228	34%	1.733	4.816	178%
DİLUCU	7	0	88	233	964	1.224	27%	1179	2.174	84%
AFGANİSTAN	1	0	10	11	2	3	50%	20	37	85%
KAZAKİSTAN	0	0	0	0	1	0	-100%	1	10	900%
KIRGIZİSTAN	0	0	0	0	1	0	-100%	1	4	300%
ÖZBEKİSTAN	0	0	9	6	15	19	27%	353	1594	352%
TACİKİSTAN	0	0	0	1	0	0	0%	1	6	500%
TÜRKMENİSTAN	6	0	69	215	945	1.202	27%	803	523	-35%
TÜRKGÖZÜ	96	46	186	148	166	206	24%	79	146	85%
AFGANİSTAN	5	0	69	75	0	0	0%			0%
KAZAKİSTAN	12	0	18	12	20	20	0%	19	81	326%
KIRGIZİSTAN	1	0	0	0	2	1	-50%		1	0%
ÖZBEKİSTAN	3	17	1	6	1	3	200%	17	19	12%
TACİKİSTAN	1	0	0	0	0	0	0%		1	0%
TÜRKMENİSTAN	74	29	98	55	143	182	27%	43	44	2%
AKTAŞ	0	0	0	0	40	80	100%	67	337	403%
AFGANİSTAN	0	0	0	0	0	1	0%	34	28	-18%
KAZAKİSTAN	0	0	0	0	18	30	67%	5	5	0%
KIRGIZİSTAN	0	0	0	0	2	4	100%	20	35	75%
ÖZBEKİSTAN	0	0	0	0	3	14	367%	2	14	600%
TÜRKMENİSTAN	0	0	0	0	17	31	82%	6	255	4150%
Genel Toplam	3.654	3.403	6.289	8.139	9.956	11.826	19%	7.040	13.028	85%

II. BÖLÜM, AZERBAJCAN'DA TAŞIMACILIK ALANINDA YAŞANAN SORUNLAR

1. Geçiş Belgeleri

Ülkemiz ile Azerbaycan arasında son Kara Ulaştırması Karma Komisyon Toplantısı 8-9 Aralık 2015 Ankara'da gerçekleştirilmiş olup söz konusu toplantıda 2016 yılı için geçiş belgesi kotaları;

İkili ve transit geçiş izin belgesi sayısı 35.000 adet,
3.ülkeye/ülkeden taşımalar için belge sayısı 2.000 adet olarak belirlenmiştir.

Rusya ve İran güzergahına alternatif olan İpek yolu orta koridorunun önemi her iki ülke taşımacıları için büyük önem taşımaktadır. Özellikle ülkemiz ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında yapılan Karayolu Taşıma Anlaşması ve 2017 yılı Eylül ayında yapılan Karayolu Eşya Taşımacılığı Teknik Toplantısı çerçevesinde 2018 yılında taşımaların başlayacağı değerlendirilmektedir.

Diğer yandan, söz konusu Hazar güzergahını ve Azerbaycan limanlarını kullanarak römork taşımacılığı yapan firmaların çekicileri, limana gelen römorkları alabilmek amacıyla Azerbaycan'a sadece çekici ile boş giriş yapmak durumunda kalabilmekte ve 350 \$ geçiş belgesi ücreti ödemek durumunda kalmaktadır. Bu kapsamda, iki ülke arasındaki iyi ilişkiler de göz önüne alınarak, ikili ve transit belge kotalarının tamamen kaldırılarak taşımaların serbest hale getirilmesi, Türk nakliye sektörü açısından büyük bir kazanım olacaktır.

2. Azerbaycan'dan Geçiş Maliyetleri

a) Azerbaycan'a yapılan ihraç taşımalarında Geçiş Belgesi veya UBAK belgesi ile taşıma yapıldığında, Azerbaycan Gümrüğüne ortalama 120-130 USD ödeme yapılmaktadır. Bu ödenen bedelle ilgili makbuzlu kalemler aşağıdadır;

Yol Vergisi	:	80 \$
Şehir içi gümrüğüne geçiş bedeli	:	25 \$
Terminal kullanım bedeli	:	15 \$
Toplam	:	120 \$ Makbuzlu

b) Azerbaycan'a yapılan ihraç taşımalarda geçiş belgesi ibraz edilmediğinde, Azerbaycan Gümrüğüne ortalama 220-230 \$ ödeme yapılmaktadır. Ödenen bedelle ilgili makbuzlu kalemler aşağıdadır;

Yol Vergisi	:	80 \$
Geçiş Bedeli (Yüklü, yüksüz)	:	100 \$
Şehir içi gümrüğüne geçiş bedeli	:	25 \$
Terminal kullanım bedeli	:	15 \$
Toplam	:	220 \$ Makbuzlu

Üçüncü ülke taşımalarında yapılan ödemeler aynı kalemlerden oluşmaktadır. Ancak, üçüncü ülke ibraz edildiğinde geçiş maliyeti 130 \$, geçiş belgesi ibraz edilemediği durumlarda ise 730 \$ ücret ödenmektedir.

3. Azerbaycan 3. Ülke Belge Kotasının Yetersizliği

Türk araçları geçiş belgesiz olarak Azerbaycan'a yaptıkları üçüncü ülke taşımalarına, diğer ödeme kalemleri hesaba katılmadığında 600 \$ geçiş bedeli ödemektedirler. Ülkemiz araçlarının kullanımını için yıllık olarak tahsis

edilen 2.000 adet 3.ülke belgeleri Eylül ayı ortasında bitmiştir. Türk taşımacıları, yılın kalan 3,5 ayında bu taşımaları 600 USD ek maliyetle gerçekleştirecektir. Bu çerçevede, Türk taşımacılarının Azerbaycan üzerinden gerçekleştirdiği 3.ülke taşımaları için verilen belge kotalarının artırılması büyük önem arz etmektedir.

4. ADR’li Yüklerin Taşınması

Azerbaycan 2000 yılında ADR Sözleşmesine taraf olan bölgenin en önemli ülkelerindendir. ADR Konvansiyonuna taraf olunmasıyla birlikte Azerbaycan'da tehlikeli maddelerin karayolunda taşınmasında önemli güvenlik ve denetim kuralları da uygulamaya geçmiştir. İlgili mevzuat hükümlerine göre, az tehlikeli yüklerin taşınmasında 80 USD, tehlikeli yüklerin taşınmasında 160 USD ve çok tehlikeli yüklerin taşınmasında 320 USD vergi tahsil edilmektedir.

Ancak, ADR Konvansiyonuna girmeyen ürünlerin (ateş tuğla, iplik, detarjan vb.) bile ADR kapsamında değerlendirilmesi ADR Konvansiyonuna taraf olan ülkelerde görülmeyen bir diğer uygulamadır ve Azerbaycan makamları bahse konu yükleri taşıyan Türk araçlarından ücret tahsil etmektedir.

Bu itibarla, ADR Konvansiyonuna taraf olan tüm ülkelerdeki uygulamalarda olduğu gibi Azerbaycan’da da ADR Konvansiyonu kapsamındaki tehlikeli madde listesinin esas alınması büyük önem arz etmektedir.

5. Devlet Yol Fonu Vergisi

1 Temmuz 1997 tarihinde Azerbaycan Milli Meclisinde kabul edilen Devlet Yol Fonu Kanunu değiştirilmiş ve 01.04.1998 tarihinden itibaren yeni haliyle uygulamaya konulmuştur. Azerbaycan tarafından Devlet Yol Fonu Vergisi’ne ilişkin düzenleme ile bu ülkeye yük taşıyan yabancı ülkelere ait kara nakil vasıtalarının Azerbaycan’da kalış süresine, yükün niteliğine, ağırlığına ve araçların aks sayısına bağlı olarak belirlenmiş vergilerin ödenmesi yükümlülüğü getirilmiştir. İki haftalık kalış süresi için 80\$ DYFV (Devlet Yol Fonu Vergisi) alınırken, ikinci haftadan sonra her iki haftalık süre için ek 220 USD tahsil edilmektedir.

Özellikle, Hazar üzerinden Azerbaycan-Türkmenistan güzergahını kullanan ve dolayısıyla Azerbaycan limanlarına gelen römorkların ülkedeki kalış süreleri zaman zaman belirtilen süreleri aşmakta ve taşımacılar söz konusu süreler için araç başı 400 \$’ı aşan maliyetlerle karşı karşıya kalabilmektedir.

Söz konusu verginin kaldırılması talep edilmekte olup ilgili ücretin kaldırılmasının mümkün olmaması halinde ise haksız rekabetin önlenmesini teminen karşılıklılık ilkesi gereğince Türkiye ‘ye taşıma yapan Azeri Plakalı araçlardan da söz konusu ücretlerin tahsil edilmesi önem arz etmektedir.

6. Gabari Uygulaması / Tonaj Standartlarının AB ülkelerine Uygun Şekilde Revize Edilmesi Sağlanmalıdır

Azerbaycan Cumhuriyeti kanunlarına göre 5 dingilli bir nakliyat aracının toplam 38 Ton taşıma kapasitesi vardır. Bu hesaba göre 5 dingilli bir aracın 2. dingiline 10 Ton, 3.4. ve 5. dingillerine 7 şer ton olmak üzere son üç dingile toplamda 21 Ton için müsaade verilmekte, toplam taşınabilen ağırlık ise 38 Ton’a tamamlanmaktadır.

Bunun yanında, Azerbaycan Kanunlarında 38 ton olan tonaj, Türk araçlarına 37 ton olarak uygulanmakta ve 36.999 kilogramı geçen araçlarımızdan DFYV vergisi katlamalı olarak 155 USD olarak tahsil edilmektedir. Azerbaycan yasalarına göre 38 ton’a kadar bu bedel 80 USD’dir ancak 37 Ton ve üzerinde olan Türk araçlarından 155 USD tahsil edilmektedir.

Uygulama gerek Avrupa gerek Orta Asya ülkelerinde 40 – 42 ton aralığında iken Azerbaycan’da bu uygulamanın 38 ton ile sınırlı olması taşımaları kısıtlamaktadır. Uygulama, diğer ülkelere 10 araç ile yapılabilen taşımaların Azerbaycan’a ancak 11 araç ile yapılabilmesini mümkün kılmaktadır. Türkiye’de ise; araçlar dingil dingil tartılmaksızın 40 ton’a kadar müsaade edilmekte ve hatta %5 tolerans uygulaması ile 42 tona kadar milliyet ayrımı gözetilmeksizin uygulanmaktadır.

Bu durumun, Hazar güzergahını kullanacak araçlar için önemli bir dezavantaj oluşturduğu da malumunuzdur.

TONAJ UYGULAMALARI

ÜLKE	TONAJ UYGULAMASI	DİNGİL BAŞI MAKSİMUM AĞIRLIK
AZERBAYCAN	38 TON	Tahrik aksı 10 ton, diğerleri aks başına 7 ton
KAZAKİSTAN	38 TON	Tahrik aksı 10 ton
GÜRCİSTAN	44 TON	Tahrik aksı 11 ton, diğer akslar aks başı max.10 ton
ÖZBEKİSTAN	40 TON	Standart / Her bir aks max. 8 ton
TÜRKMENİSTAN	40 TON	Büyükelçilikten teyidi bekleniyor
RUSYA	40 TON	Tahrik aksı 10 ton
TÜRKİYE	40 TON	Tahrik aksı 11.5 ton
AB ÜLKELERİ	40 TON	Tahrik aksı 11.5 ton
<i>Almanya</i>	40 TON	Tahrik aksı 11.5 ton
<i>Avusturya</i>	40 TON	Tahrik aksı 11.5 ton
<i>Bulgaristan</i>	40 TON	Tahrik aksı 11.5 ton
<i>Fransa</i>	40 TON	Tahrik aksı 12 ton
<i>Macaristan</i>	40 TON	Tahrik aksı 11.5 ton
<i>İtalya</i>	44 TON	Tahrik aksı 12 ton
<i>Hırvatistan</i>	40 TON	Tahrik aksı 11.5 ton

Bu itibarla, Azerbaycan’daki tonaj standartlarının Avrupa Birliği ve diğer ülkelerde olduğu şekilde revize edilmesi ve söz konusu limitlerde olan araçlardan ücret alınmaması büyük önem arz etmektedir.

7. Sigorta Uygulaması

Azerbaycan Cumhuriyeti Maliye Bakanlığının 6 Aralık 2011 tarihli ve Q-01 nolu kararı ile Azerbaycan’ın tüm gümrük kapılarında 7 TON’ dan ağır yük araçlarından (yükü yarı römork) yıllık 250 manat - aylık 62.5 manat, diğerlerinden ise (Çekici) yıllık 25 manat – aylık 6.25 manat sigorta bedeli alınmaktadır.

Poliçelerin Türk plakalı araçlar için aylık düzenleniyor olması, yıllık bazda ciddi bir mali külfete sebep olmaktadır. Söz konusu poliçe zorunlu tutulduğundan poliçenin aylık olabildiği gibi tercih/talep eden Türk firmaları için yıllık olarak da düzenlenebilmesi maliyetlerin azaltılması adına büyük öneme sahiptir.

Not: Yeşil kart sigortası (çekici + yarı römork fiyatı 1100 Euro civarlarında) Avrupa hattını kullanmayan bölge taşımacısı için yüksek maliyetler nedeniyle yaptırılmıyor.

8. Azeri Sınır Gümrüklerinde (Kırmızı köprü)Uzun Süreli Beklemeler

Kırmızı köprü (Tovuz) gümrüğünde memurların, gece 00.00 ile 08.00 saatleri arasında gidişte ve dönüşte evrak işlemlerinin yavaşlaması ve hatta durması sebebiyle sınır gümrüğünde araç yoğunlukları yaşanmaktadır. Konunun çözüme kavuşturulması amacıyla, 24 saat esasına göre ve mesai saatlerini etkin kullanacak memurların görevlendirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Bu duruma ek olarak, Türk araçlarının İran'a alternatif Azerbaycan güzergahını tercih etmeleri nedeniyle de söz konusu sınır kapılarında ki yoğunluklar ve bekleme süreleri artmış olup söz konusu bekleme sürelerinin3-4 günü bulduğu bilgisi temin edilmektedir.

Ayrıca, Azerbaycan'a giriş gümrüklerinde, ilk gelen ilk geçer kuralının son zamanlarda işletilmediği ve Gürcü ve Azeri plakalı araçların sıraya uymadan sınır noktasına yöneldiği konusunda Türk sürücülerinden yoğun şikâyetler Derneğimize ulaşmaktadır.

III. BÖLÜM STRATEJİK HEDEFLER VE ÇALIŞMALAR

A. Orta Koridorun Geleceği İçin Bakü Limanında Çözüm Beklenen Konular

Hazar güzergahının ve dolayısıyla ipek yolu orta koridorunun canlandırılması amacıyla uzun soluklu çalışmalar tüm taraflar tarafından yürütülmüş ve Orta Asya yük trafiğinin bu güzergah üzerinden taşınmasında önemli neticeler elde edilmiştir.

Özellikle ülkemiz ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında yapılan Karayolu Taşıma Anlaşması ve 2017 yılı Eylül ayında yapılan Karayolu Eşya Taşımacılığı Teknik Toplantısı çerçevesinde 2018 yılında taşımaların başlayacağı değerlendirilmektedir. Böylelikle, İpek Yolu orta koridorunun canlandırılması yönünde yapılan çalışmalar Orta Asya yük trafiğinin yanı sıra başta Çin olmak üzere Uzakdoğu'dan gelecek yüklerin de Hazar üzerinden ülkelerimize ve Avrupa'ya taşınmasını mümkün hale getirecektir.

Bu gelişmeler ışığında, söz konusu koridorun gelişiminde sağlanacak her türlü süre ve maliyet avantajı, Hazar güzergahını tüm taraflar için öncelikli ve vazgeçilemez bir güzergah haline getirecektir.

Orta Koridorun canlandırılması amacıyla yürütülen çalışmalar ve Azerbaycan tarafından sağlanan iyileştirmelerin etkisiyle Bakü limanından yapılan taşıma sayılarında önemli artışlar yaşanmış gerek Kazakistan gerekse Türkmenistan'a ulaşımında Hazar güzergâhı önemli bir güzergah haline gelmiştir.

Fakat hala istenilen yoğunlukta değildir ve diğer alternatif güzergahlar olan İran ve Rusya'ya göre maliyetleri çok yüksek kalmaktadır.

Anılan güzergahın yakın gelecekte başta Çin olmak üzere Uzakdoğu'dan gelecek yükler için de çok önemli bir konuma sahip olduğu değerlendirildiğinde söz konusu limanlarda hali hazırda yaşanan maliyet ve süre avantajlarında iyileştirmeler sağlanması büyük önem taşımaktadır. Bu itibarla Bakü limanında çözüm beklenen sorunlara ilişkin detaylar aşağıdaki gibidir.

1) Hava Şartları Nedeniyle Aksayan Gemi Seferleri

Hazar Denizi limanlarında yılın büyük bir bölümünde hava şartları muhalefetlerinden kaynaklı gemi kalkışı ve yanaşma sorunları yaşanmakta ve bu durum önemli boyutta zaman ve maliyet kayıplarına sebep olmaktadır.

Söz konusu güzergahın Çin'den başlayacak yük trafiğinde öncelikli güzergah olarak tercih edilmesinin sağlanması tüm taraflar için önem arz etmektedir. Bu amaçla, Azerbaycan limanları ileri teknolojilerle donatılması ve dalgakıran ve mendirek inşaatları gibi teknik altyapılarının artırılarak ihtiyaca cevap verecek özelliklere kavuşturulmalıdır.

Hazar Denizi limanlarında sağlanacak teknik gelişmeler, yük trafiğinin hava muhalefetine uğramaksızın yapılabilmesini ve Hazar Denizi'nin kullanım sezonunun uzamasını sağlayacaktır.

2) Bakü limanında KOMPLE ve YARI RÖMORK araçlardan alınan Park Ücretleri

Bakü limanı, 01.05.2017 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere Bakü limanına Gelen ve Giden Yükler/Araçlar için **Park Ücreti** artırılmıştır. Bu uygulamaya göre;

Bakü Limana Gelen (Türkmenistan ve Kazakistan) Yükler için park ücreti;

- 24 saat için ücretsiz (Çekici + Yarı Römork, Yarı Römork)
- 24 saatin sonunda metre başına günlük 0,80 USD
- Gümrüğün yüke ilişkin inceleme yapması gibi durumlarda,
- Haftasonu ve bayram tatillerinde de bu park ücreti ödenecektir.

Bakü Limanından Giden Yükler için park ücreti;

- 72 saat için ücretsiz
 - 72 saatin sonunda metre başına günlük 0,80 USD
 - Limana Yarı Römork getiren çekici ilk 3 gün için 20 USD, 3 günden sonraki her gün için 30 USD
- Bakü Limanından kaynaklanmayan durumlarda; feribota binmeyi reddeden araçlara park ücretlerinin yanı sıra günde 6 USD para cezası uygulanacaktır.

Bahse konu uygulama 1 Mayıs 2017 tarihinden önce sadece Bakü limanına ithalat yönünde ve transit gelen araçlar için uygulanmakta iken bu talimat sonrasında park ücretleri, hem ithalat hem de ihracat yönündeki araçlardan (komple + yarı römork) talep edilmeye başlamıştır.

Bakü limanında düzenli Ro-Ro gemi seferlerinin bulunmaması ve özellikle kış aylarında hava şartlarından kaynaklı yaşanan gecikmeler ve yanaşma sorunları gibi nedenlerle araçların gemi bekleme süreleri taşımacının elinde olmayan sebeplerle artmaktadır. Bu tür durumlarda taşımacının herhangi bir suçu olmamasına rağmen park ücreti uygulaması devam etmektedir.

Bakü limanından Aktau ve Türkmenbaşı limanlarına kalkan Ro-Ro gemilerinde düzenli ve tarifeli bir sefer bulunmaması ve taşımacıların gemi kalkış tarifelerini hesaplayamamaları nedeniyle uygulamaya konulan park ücretlerindeki artışlar; büyük çabalar ile tercih edilebilir hale getirilen Hazar güzergahının pahalılaşmasına sebep olmaktadır.

3) Limanda Yükleme/Boşaltma ve Köprü Ücretlerine Yapılan Artışlar

Azerbaycan Cumhurbaşkanı'nın talimatı ile 2017 yılı başından itibaren transit operasyonlar için KDV uygulaması kaldırılmıştır. Söz konusu talimat öncesinde alınan KDV tutarı, Cumhurbaşkanı talimatı sonrasında mevcut ücretlere yansıtılarak artış yapılmıştır.

Köprü ücretlerinde metre başına alınan 2 \$ ücret, KDV oranının ücrete eklenmesi ile 2,36 \$'a yükselmiştir. Bu uygulamanın ardından, Yarı römorklar (13,5 metre) için alınan 27 \$ köprü ücreti 31,86 \$'a ve komple araçlar (16 metre) için alınan 32 \$ köprü ücreti de 38,94 \$'a yükselmiştir.

Ayrıca yine limanda yükleme/boşaltma operasyonu için alınan 40 \$ ücret, 47.2 \$ seviyesine çıkarılmıştır.

Söz konusu ücretlerdeki artış, toplam taşıma sayısı ile değerlendirildiğinde taşımacılar için önemli bir maliyet yükü haline gelmektedir.

4) Limana Gelen Araçların Karayolu ve Gümrük Bedellerinin Liman İçinde Ödenme İmkânının Olmaması

Limana gelen araçların ödemekle yükümlü olduğu karayolu ücretleri ve gümrük masraflarının liman içerisinde ödenme imkânı bulunmamaktadır. Bu tür ödemeler, limana gelen araç için acentelik hizmeti veren firma temsilcileri ve/veya firmaların kendi elemanları tarafından limana ortalama 5 km uzaklıkta olan bir ödeme noktasına yapılabilmektedir.

İşlemlerin kolaylaştırılması ve zaman kayıplarının önlenmesi amacıyla limanda bir ödeme noktası ve/veya banka şubesinin hizmet vermesinin sağlanması önem arz etmektedir.

5) Araçların Gemiyeye Yüklenmesi/Boşaltılması İşlemlerinde Yaşanan Hasar Durumları

Araçların gemilere yüklenmesi ve boşaltılması işlemleri Bakü limanı tarafından verilen hizmetler arasında olup, Ro-Ro gemilerini kullanan Türk firmalarından zaman zaman Derneğimize hasar sorunlarına ilişkin durumlardaki sorumluluk konusu iletilmektedir. Araçları gemiyeye yükleyen/boşaltan limana ait araçların zaman zaman yarı römork ve/veya römorklara hasar verdiği ve söz konusu hasar sonucunda oluşan maliyetlerin ise taşımacı tarafından karşılanmasının talep edildiği bildirilmektedir.

Bu tür durumlar için limanın sorumluluk sigortasının devreye girmesi, taşımacılardan ayrıca bir mali külfet talep edilmemesi hususları önem arz etmektedir.

B. Gümrük ve Ulaştırma Arasında İletişim Noktalarının Belirlenmesi (Focal Point)

Azerbaycan sınır gümrüklerinde dönemsel olarak yoğun TIR kuyrukları oluşabilmekte, karayollarında ve polis birimlerinde sorun yaşanması durumunda, sorun hakkında bilgi alınması ve çözümün sağlanması noktasında iletişim eksiklikleri yaşanabilmektedir. Çağdaş ticaretin gereği olan tam zamanında teslimat için Bakü'de Gümrük Müşavirimiz atanmış olsa da, Azeri tarafında da koridorun ve iki ülke arasındaki taşımaların hız kazanması için iletişim noktalarının oluşturulması, ulaştırma alanında da sorunların ivedi çözümü için karşılıklı iletişim noktalarının belirlenmesi sektörümüz için önem arz etmektedir.