



MARCO POLO | 
NEW WAYS TO A GREEN HORIZON

[MARCO POLO I - II FİNANSAL YARDIM PROGRAMI]



DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Bülent SÖNMEZ

Denizcilik Uzmanı

[Ankara - 2008]



YÖNETİCİ ÖZETİ

Bilindiği üzere, Avrupa Birliği artan üye sayısı ile birlikte karayolu üzerinde yoğunlaşan yük akışını, mevcut veya yeni denizyolu ve demiryolu hatlarına kaydırarak, sürdürülebilir bir ulaştırma politikasını hedeflemektedir. Ulaştırma alanında istenen hedeflere ulaşabilmek için finansal yardım programları geliştirilmekte ve uygulanmaktadır. Karayolu taşımacılığının artan hızını kesmek ve yük akışını diğer modlara kaydırmak için intermodal taşımacılığı teşvik edici hukuksal ve teknik tedbirler olarak, planlı bir şekilde uygulanmaktadır. PACT (Pilot Action Combined Transport), Marco Polo (MP) – I (2003 – 2006) programı ve bunların devamı olanı Marco Polo – II (2007 – 2013) programları bunların başlıcalarıdır.

Avrupa Birliğinin uzun dönemli ulaştırma altyapısı TEN-T (Trans-European Transport Network) programıyla şekillendirilmektedir. TEN-T ulaştırma altyapısını kullanarak hizmet verecek ticari firmaların ise MP gibi finansal yardım programlarıyla desteklenerek, AB'nin ulaştırma alanında istediği hedeflere bir bütün olarak ulaşması planlanmaktadır.

MP programına, Avrupa Birliğine üye ülkeler, aday ülkeler, EFTA ülkeleri ve AB'ne coğrafi yakınlığı olan ülkeler katılabilmektedir. Finansal yardımın hesaplanması esnasında tam katılımcı ülkelere geçen rotaların uzunlukları dikkate alınmaktadır. Avrupa Birliğine tam üye olmayan ülkeler MP programına katılmak için Avrupa Birliği ile özel bir anlaşma yapmaları gerekmektedir. **Ülkemiz, henüz Marco Polo programına taraf değildir.**

Türkiye'nin anılan programa katılım sağlaması için AB ile bir Ortaklık Anlaşması (Association Agreements) düzenlenmesi ve fona katkıda bulunması gerekmektedir. Fona katkıda bulunulacak miktar, AB'ye üye ülkelerin GSYİH ile MP programına katkıda bulunacak olan ülkenin GSYİH oranlanması sonucu bulunan katsayı ile ilişkilidir. **Türkiye'nin MP programına taraf olması halinde, fona tahmini katkısının yıllık 2 – 2,5 milyon € (2009 – 2013 dönemi için toplam yaklaşık 12.5 milyon Avro) olarak gerçekleşmesi tahmin edilmektedir.**

Ancak, Ülkemizdeki bazı taşımacılık / Lojistik firmaları AB'deki taşımacılık firmalarının oluşturdukları konsorsiyumda yer alarak MP programından faydalanmışlardır.

Bu firmalarımız ve proje ortakları;

Proje adı: **TRITS** / Transfesa Intermodal Turkish Service Establishment of direct block trains between Köln, DE, and Köseköy, TR / TRANSFESA & OMFESA, DE **OMSAN LOJİSTİK A.Ş.**, İstanbul, TR Projesi¹.

Proje adı: **TCS** / Direct shuttle train between Duisburg (Germany) and İstanbul (Turkey) / **Railog GmbH & AR-GU A.Ş.** (Demiryolu Taşıma ve Depoculuk A.Ş.) projesi².

¹http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/projects/projects_en.htm (Marco Polo - Call 2003)

²http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/projects/projects_en.htm (Marco Polo - Call 2005)



MARCO POLO – I PROGRAMI

Marco Polo I programı 2003 – 2006 yılları arasında sürdürülmüş olup, bütçesi **102 milyon €** olarak gerçekleşmiştir. Marco Polo I programında 3 farklı ana faaliyet planı desteklenmiştir, bunlar; **Model Shift Actions** (Mevcut servis hizmetlerini değiştiren, geliştiren yol taşımaları.) / **Catalyst Actions** (Pazardaki yapısal engellerin aşılmasına yönelik yenilikçi katalizör olabilecek eylemler) / **Common Learning Actions** (Müşterek Bilgilendirme/Eğitim faaliyetleri)

2003 – 2006 yılları arasında MP – I programına proje başvurusu için dört çağrı gerçekleştirilmiştir. Yapılan bu dört çağrının sonuçları aşağıdaki tabloda detaylı olarak gösterilmiştir.

MARCO POLO - I PROGRAMININ SONUÇLARI				
Çağrı Yapılan Yıllar	2003	2004	2005	2006
Kullanılabilir Bütçe (M€)	15	20.4	30.7	35.7
Teslim edilen Bütçe (M€)	13	20.4	21.4	18.9
Teslim alınan Proje Önerileri	92	62	63	48
Onaylanan Proje Önerileri	13	12	15	15
Başarısız Proje	2	2	0	—
Ortalama Yardım Miktarı (M€)	1	1.7	1.4	1.3
Modal Shift actions	64%	82%	73%	75%
Catalyst actions	14%	5%	8%	10%
Common learning actions	22%	13%	19%	15%

MARCO POLO – II PROGRAMI

Marco Polo II programının 2007 – 2013 yılları arasında sürdürülmesi planlanmakta olup, bütçesi **450 milyon €**'dur. Marco Polo (MP) II programında, Marco Polo I'den farklı olarak 5 farklı ana faaliyet planı desteklenmektedir, bunlar; **Model Shift Actions** (Mevcut servis hizmetlerini değiştiren, geliştiren yol taşımaları.) / **Catalyst Actions** (Pazardaki yapısal engellerin aşılmasına yönelik yenilikçi katalizör olabilecek eylemler) / **Common Learning Actions** (Müşterek Bilgilendirme/Eğitim faaliyetleri) / **Motorways of the Sea** (Karayollarında taşınan yükün Kısa Mesafe Denizyolu Taşımacılığı (KMDT) ve büyük kapasiteli limanların imkanlarının geliştirilmesine yönelik eylemler) / **Traffic Avoidance Actions** (Karayollarında büyük miktarda taşınan yük miktarından sakınmak için bütünleşik taşımanın geliştirilmesine) yönelik eylemleri kapsamaktadır.

Marco Polo 2008 yardımları için Teknik ve finansal açıdan değerlendirilip başarılı bulunan 46 proje değerlendirilmeye EACI (Executive Agency for Competitiveness & Innovation) tarafından değerlendirilmeye alınmıştır. Sunulan 46 proje ile 73M€ yardım talep edilmekle beraber ayrılan bütçe 59M€ 'dur.



Önerilen projelerin eylem tiplerine göre ; **Model Shift Actions** %76 (35 adet) / **Catalyst Actions** %7 (3 adet) / **Common Learning Actions** %13 (6 adet) / **Motorways of the Sea** %4 (2 adet).

Taşıma türlerine göre ise ; Demiryolu 59% (24 adet) / Deniz ve Demiryolları Kombine Taşımacılığı 20 % (8 adet) / Deniz Otoyolları ve Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı 18% (7 adet) / İç su yolları 2.5% (1 adet) olarak gerçekleşmiştir.

MARCO POLO - II PROGRAMININ SONUÇLARI				
Çağrı Yapılan Yıllar	2007	2008	2009	...2013
Kullanılabilir Bütçe (M€)	56	59		
Teslim alınan Proje Önerileri ³	55	46		
Seçilen Proje Önerileri	27	31		
Yararlı bulunan Proje önerileri	24			
Proje yardım talebi (M€)	55			
Modal Shift actions (19 adet proje)	%80			
Catalyst actions (2 adet proje)	%8			
Common learning actions (2 adet proje)	%8			
Motorway of the sea (1 adet proje)	%4			
Traffic avoidance	-			

³ 2007 yılı için sunulan tüm projeler ile 93 M€, 2008 yılı için ise 73 M€ yardım talep edilmiştir

MARCO POLO PROGRAMI GENEL

Bilindiği üzere, 15 ve 16 Haziran 2001 tarihinde toplanan Avrupa Konseyi, ulaşım modları arasındaki dengenin değiştirilmesinin, sürdürülebilir kalkınma stratejisinin kalbi olduğunu, harekete geçilmez ise Avrupa'daki karayolu yük taşımacılığının önemli ölçüde büyüme eğiliminde olduğunu açıklamıştır⁴.

Komisyon Beyaz Kitapta⁵, karayolundan diğer ulaşım biçimlerine olacak değişiklikleri teşvik eden önlemler almayı önererek, 2010 yılı sonrası için dengelerde meydana gelecek bir değişim için hazırlıklı olunmasına işaret etmiştir.

AB Komisyonu'nun, sektörler arası ulaştırma politikasının amacı, 'bütünleşmiş ulaştırma bağlantısı' çerçevesinde iki veya daha fazla sektörel ulaşım kullanılmasıyla malların kapıdan kapıya taşınmasını sağlamaktır. Her bir sektörün yüksek kapasite ve güvenlik, esneklik, düşük enerji tüketimi, düşük çevresel etki gibi kendine has avantajları bulunmaktadır. Sektörler arası etkileşim sonucu tüm ulaştırma sektörünün daha etkili, maliyeti düşük ve sürdürülebilir bir ulaşım zincirine dönüşmesi sağlanmaya çalışılmaktadır.

Beyaz Kitap, karayolu taşımacılığının 1998-2010 yılları arasında %50 oranında büyümesi düşüncesi ile hazırlanmıştır. 2001 Haziran Göteborg Konseyi'nin, sonuç bildirgesi ile paralel olarak, Beyaz Kitap'ın, hedeflerinden bir tanesi sektörler arası dengenin kurulması olmuştur. Komisyon'un, birleşik önlemler paketi yolu ile uyguladığı politikalar, büyümeyi %38⁶ düzeyinde tutmayı amaçlamıştır. Birincil amaca ulaşma doğrultusunda, Beyaz Kitap karayolu taşımacılığına kısa mesafe denizyolu taşımacılığı (Short Sea Shipping)⁷, raylı sistem ve iç su yolu gibi alternatifler bulunmasını önermiştir. Özellikle uzun mesafeli taşımacılık gerektiren seyahatlerde, karayolu taşımacılığına alternatifler bulunmasına yönelik faaliyetler yapılacaktır. Bu çalışmalar sadece sıkışıklığı azaltmayacak, aynı zamanda yol güvenliğini artıracak ve çevrenin korunmasını sağlayacaktır.

Karayolu sıkışıklığını önlemede, toplum içerisinde yük taşımacılığı sisteminin çevresel performansını yükseltmek, farklı modlar arasındaki taşımacılığı geliştirmek

⁴ Yük taşıma sisteminin çevresel potansiyelini geliştirmek üzere mali destek üzerine 22 Temmuz 2003 tarihli Konsey ve Avrupa Parlamentosu'nun 1382/2003 numaralı yönetmeliği (Marco Polo Programı);OJL 196,02.08.2003

⁵ Beyaz Kitap-2010 için Avrupa Ulaşım Politikası karar verme zamanı;COM/2001/370 final

⁶ AB Karayolu taşımacılığının 1998 yılında diğer ulaşım modları arasındaki dağılım oranıdır.

⁷ Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı; Avrupa limanları arasında ve bu limanlar ile Avrupa Ülkesi olmayıp, Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan ülkeler arasında yapılan yolcu ve yük taşımacılığıdır. Bu tanıma göre; kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı, iç su yolları ve uluslararası deniz taşımacılığı, ana limanlara bağlantı yapan ikmal hizmetleri, kıyı boyunca ve adalara yapılan taşımacılık ile nehir ve göllerde yapılan taşımacılığı kapsamaktadır. Bu bağlamda kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı; Avrupa Birliği'ne üye ülkeler ile Akdeniz, Karadeniz ve Baltık Denizi'ne kıyısı olan devletler ve Avrupa Ekonomik Alanı'na üye olan Norveç ve İzlanda arasında yapılan denizyolu taşımacılığını kapsamaktadır. Bu tür taşımacılık kısaca, Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı'nda (ECMT) belirtildiği gibi Atlantik geçişi yapmayan kısa mesafeli ve kısa süreli denizyolu taşımacılığı şeklinde tanımlanabilir.



ve böylece etkili, sürdürülebilir bir ulaşım sistemine katkıda bulunmak için “**MARCO POLO PROGRAMI (MP)**” in oluşturulmasına AB komisyonunca karar verilmiştir. MP II programı Avrupa Birliği Komisyonunun “Yenilik ve Rekabetçilik için Yönetim Ajansı (Executive Agency for Competitiveness & Innovation, EACI⁸) tarafından 2008 yılından itibaren yönetilmektedir.

AB komisyonu, ulaştırma sektörleri arasındaki dengenin sağlanmasına yönelik olarak 22 Temmuz 2003 tarihinde, Marco Polo Programını kabul etmiştir. Bu programın amacını uluslararası karayolu taşımacılığındaki artışın deniz taşımacılığı, demiryolu ve iç su yoluna kaydırılması oluşturmaktadır.

MP Programı, 1997-2001 yılları arasında uygulanan PACT⁹ (The Pilot Actions for Combined Transport, PACT) programının devamıdır. PACT programı, karayolundaki yüklerin yeni kurulacak intermodal taşımacılık hizmetlerine aktarılması için uygulamaya konulmuştur. Marco Polo, PACT programından daha geniş bir alanı kapsamaktadır.

MP programı, Sadece karayolundan kısa mesafeli denizyolu taşımacılığına, iç su yolu ve demiryoluna doğru olan taşıma şekli değişimlerini desteklemek için uygundur. Bu yukarıdaki karayolu şekli olmayan türler arasındaki değişikliklerin uygun olmadığı anlamına gelir. Mesela demiryolundan iç su yoluna doğru olan tür değişimi destek için uygun bulunmamaktadır.

MP programına, Avrupa Birliğine üye ülkeler, aday ülkeler, EFTA¹⁰ ülkeleri ve AB’ne coğrafi yakınlığı olan ülkeler katılabilirler.

Finansal yardımın hesaplanması esnasında tam katılımcı ülkelerden geçen rotaların uzunlukları dikkate alınmaktadır. Bu ton-kilometre sayısı (taşıma şekli değişimi hacmi) hesaplanırken ve projede önerilen yük taşıma servisi tarafından yerine getirilen taşıma şekli değişiminin çevresel faydasını tahmin ederken kullanılmaktadır.

Avrupa Birliğine tam üye olmayan ülkeler MP programına katılmak için Avrupa Birliği ile özel bir anlaşma yapmaları gerekmektedir. Türkiye, henüz Marco Polo programına taraf değildir.

⁸ http://europa.eu/agencies/executive_agencies/eaci/index_en.htm

⁹ 1997 – 2001 yılları arasında sürdürülen PACT (Pilot Action for Combined Transport) programının amacı; kombine taşımacılık hizmeti sağlayan ve pazara yenilikçi çözüm sunan firmalara ilk başlama yardımı olarak düzenlenmiş olup, Kombine taşımacılığın geliştirilmesi, önündeki engellerin ortadan kaldırılarak demiryolu, denizyolu ve içsuyolu ağırlıklı kombine taşımacılığın yaygınlaştırılmasıdır. 1997 – 2001 yılları arasında yürütülen PACT programının bütçesi beş yıllık süre için 35 M€ olarak belirlenmiştir. Bu programdan yararlanan eylemlerin toplam bütçesi 120 M€ olarak gerçekleşmiştir. Fondan talepte bulunan firmalar, 203mi € yardım talebinde bulunmuşlardır. AB talep edilen yardımların çok az bir kısmını karşılayabilmiştir. PACT programına 92 proje seçilmiştir. PACT yardım programından bir çok yeni kurulan ve kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığı hizmeti veren firmalar yararlanmışlardır. Bu sayede kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının toplam taşımacılıktaki payı, çalışmaların başlatıldığı 1990 yılından bu yana %30 oranında artmıştır.

¹⁰ Dört üye ülke bulunmaktadır. Bunlar; İzlanda, Liechtenstein, Norveç, İsviçre.



Türkiye'nin anılan programa katılım sağlaması için AB ile bir Ortaklık Anlaşması (Association Agreements) düzenlenmesi ve fona katkıda bulunması gerekmektedir. Fona katkıda bulunacak miktar, AB'ne üye ülkelerin GSYİH¹¹ ile MP programına katkıda bulunacak olan ülkenin GSYİH oranlanması sonucu bulunan katsayı ile ilişkilidir. Türkiye'nin MP programına taraf olması halinde, fona tahmini katkısı yıllık 2 – 2,5 milyon € olarak gerçekleşmesi tahmin edilmektedir.

MP programına tam katılım sağlayan ülkelerdeki taşımacılık yapan ticari firmalar katılmaktadır. İdareler, MP programı dahilindeki projelere katılamazlar, yürütülen program sadece ticari girişimlerin katılması için uygundur. Ancak, idareler katılımcı bir ticari girişimin %100 sahibi olabilmektedirler.

Tek bir ticari girişim tarafından yürütülen projeler MP programından destek alamazlar. MP programına tam katılım sağlamış, en az iki farklı ülkenin iki farklı ticari girişimcisinden oluşan konsorsiyum, programın sağladığı yardımlardan faydalanabilir. Konsorsiyumu oluşturan ülkelerden en az biri AB'ne üye ülke şirketlerinden olması gerekmektedir.

Tek bir ticari girişim tarafından yürütülen projeler destek alamazlar. AB üye ülkesi olan iki farklı ülkenin en az iki ticari girişiminin konsorsiyumu yardım alabilir. Konsorsiyumda yer alan şirketler, birbirlerinden bağımsız¹² ve tüzel kişilikleri olmalıdır. MP Programı altında finansal destek sağlayan şirket projelerine, ikinci bir AB sübvansiyon uygulaması bulunmamaktadır.

Sadece yük taşıma hizmetleri ile ilgili projeler Marco Polo programı tarafından desteklenebilir. Altyapı projeleri, araştırma ya da çalışma projeleri destek için uygun değildir. Ancak, alt yapı eksikliklerinin giderilmesi için belirli bir kısmı, karışık yolcu/yük servisleri ve Ro-Ro Feribotları servisleri teklif edilebilir ama destek sadece yük hizmeti kısmına verilmektedir. Ayrıca, MP'dan yararlanacak projelerin uluslararası rotalara sahip olması gerekmektedir, ulusal rotalara sahip ve tek bir ülke içerisinde gerçekleştirilen projelere destek verilmemektedir.

Proje teklifleri Komisyon tarafından resmi bir çağrı yayınlandığı zaman sunulabilmektedir. MP programı çağrıları, AB'nin Resmi Gazetesinde ve Marco Polo web¹³ sayfasında yayınlanmakta ve başvuru için gerekli olan bütün detaylar bu web sayfasında yer almaktadır. Çağrılar genellikle yazın ya da sonbaharın bitiminde olmak üzere senelik olarak yayınlanır. Çağrılar birbirine çok benzer olmakla birlikte bazı detaylar yıldan yıla değişebilmektedir.

¹¹GSYİH, Gayri Safi Yurtiçi Hasılası / GDP, Gross Domestic Product

¹² Bağımsızın tanımı: A ve B girişimleri durumunda; A, B'nin % 50'den fazlasını B de A'nın %50 'den fazlasını idare edemez ve A ve B'nin %50'den fazlası üçüncü bir C girişimi tarafından idare edilemez.

¹³ http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/home/home_en.htm



MARCO POLO – I PROGRAMI

Marco Polo I programı 2003 – 2006 yılları arasında sürdürülmüş olup, bütçesi 102 milyon € olarak gerçekleşmiştir. Marco Polo I programında 3 farklı ana faaliyet planı desteklenmiştir, bunlar; Model Shift Actions (Mevcut servis hizmetlerini değiştiren, geliştiren yol taşımaları.) / Catalyst Actions (Pazardaki yapısal engellerin aşılmasına yönelik yenilikçi katalizör olabilecek eylemler) / Common Learning Actions (Müşterek Bilgilendirme/Eğitim faaliyetleri)

2003 – 2006 yılları arasında MP – I programına proje başvurusu için dört çağrı gerçekleştirilmiştir. Yapılan bu dört çağrının sonuçları aşağıdaki tabloda detaylı olarak gösterilmiştir.

MARCO POLO - I PROGRAMININ SONUÇLARI				
Çağrı Yapılan Yıllar	2003	2004	2005	2006
Kullanılabilir Bütçe (M€)	15	20.4	30.7	35.7
Teslim edilen Bütçe (M€)	13	20.4	21.4	18.9
Teslim alınan Proje Önerileri	92	62	63	48
Onaylanan Proje Önerileri	13	12	15	15
Başarısız Proje	2	2	0	—
Her bir kontrat için Ortalama Yardım Miktarı (M€)	1	1.7	1.4	1.3
Planlanan Yük kaydırma (Milyar / Tkm)	12.4	14.4	9.5	11.5
Çevresel Fayda (M€)	204	324	245	241
Kaydedilmiş Dış Maliyetler (her bir € yardım için)	15.7	15.9	11.4	12.7
Modal Shift actions	64%	82%	73%	75%
Catalyst actions	14%	5%	8%	10%
Common learning actions	22%	13%	19%	15%

MP – I Programına başvurularda, denizyolu taşımacılığı alanında yeterli ve uygun proje üretilmemesi, projelerin ağırlıklı olarak demiryolu taşımacılığı ağırlıklı olarak gerçekleştiği Komisyonca dile getirilmektedir. MP – I programı sonucu oluşturulan hatlar harita üzerinde Ek- I'de gösterilmiştir.



MARCO POLO – II PROGRAMI

Marco Polo II programının 2007 – 2013 yılları arasında sürdürülmesi planlanmakta olup, bütçesi **450 milyon €**'dur. Marco Polo (MP) II programında, Marco Polo I'den farklı olarak 5 farklı ana faaliyet planı desteklenmektedir, bunlar; **Model Shift Actions** (Mevcut servis hizmetlerini değiştiren, geliştiren yol taşımacılığı) / **Catalyst Actions** (Pazardaki yapısal engellerin aşılmasına yönelik yenilikçi katalizör olabilecek eylemler) / **Common Learning Actions** (Müşterek Bilgilendirme/Eğitim faaliyetleri) / **Motorways of the Sea** (Karayollarında taşınan yükün Kısa Mesafe Denizyolu Taşımacılığı (KMDT) ve büyük kapasiteli limanların imkanlarının geliştirilmesine yönelik eylemler) / **Traffic Avoidance Actions** (Karayollarında büyük miktarda taşınan yük miktarından sakınmak için bütünleşik taşımanın geliştirilmesine) yönelik eylemleri kapsamaktadır.

Marco Polo 2008 yardımları için teknik ve finansal açıdan değerlendirilip başarılı bulunan 46 proje EACI tarafından değerlendirilmeye alınmıştır. Sunulan 46 proje ile 73M€ yardım talep edilmekle beraber ayrılan bütçe 59M€ 'dur.

Önerilen 46 projenin eylem tiplerine göre ; **Model Shift Actions** %76 (35 adet) / **Catalyst Actions** %7 (3 adet) / **Common Learning Actions** %13 (6 adet) **Motorways of the Sea** %4 (2 adet).

Taşıma türlerine göre ise ; Demiryolu 59% (24 adet) / Deniz ve Demiryolları Kombine Taşımacılığı 20 % (8 adet) / Deniz Otoyolları ve Kısa Mesafeli Denizyolu Taşımacılığı 18% (7 adet) / İç su yolları 2.5% (1 adet) olarak gerçekleşmiştir.

EACI değerlendirme komisyonu, teklif edilen 46 proje önerisinden 31 projeyi kriterlere uygun bulmuştur. Marco Polo – II Eylem tiplerine ilişkin detaylı açıklama Ek – II' yer almaktadır.

MARCO POLO - II PROGRAMININ SONUÇLARI				
Çağrı Yapılan Yıllar	2007	2008	2009	...2013
Kullanılabilir Bütçe (M€)	56	59		
Teslim alınan Proje Önerileri ¹⁴	55	46		
Seçilen Proje Önerileri	27	31		
Yararlı bulunan Proje önerileri	24			
Proje yardım talebi (M€)	55			
Modal Shift actions (19 adet proje)	%80			
Catalyst actions (2 adet proje)	%8			
Common learning actions (2 adet proje)	%8			
Motorway of the sea (1 adet proje)	%4			
Traffic avoidance	-			

¹⁴ 2007 yılı için sunulan tüm projeler ile 93 M€, 2008 yılı için ise 73 M€ yardım talep edilmiştir



DEĞERLENDİRME

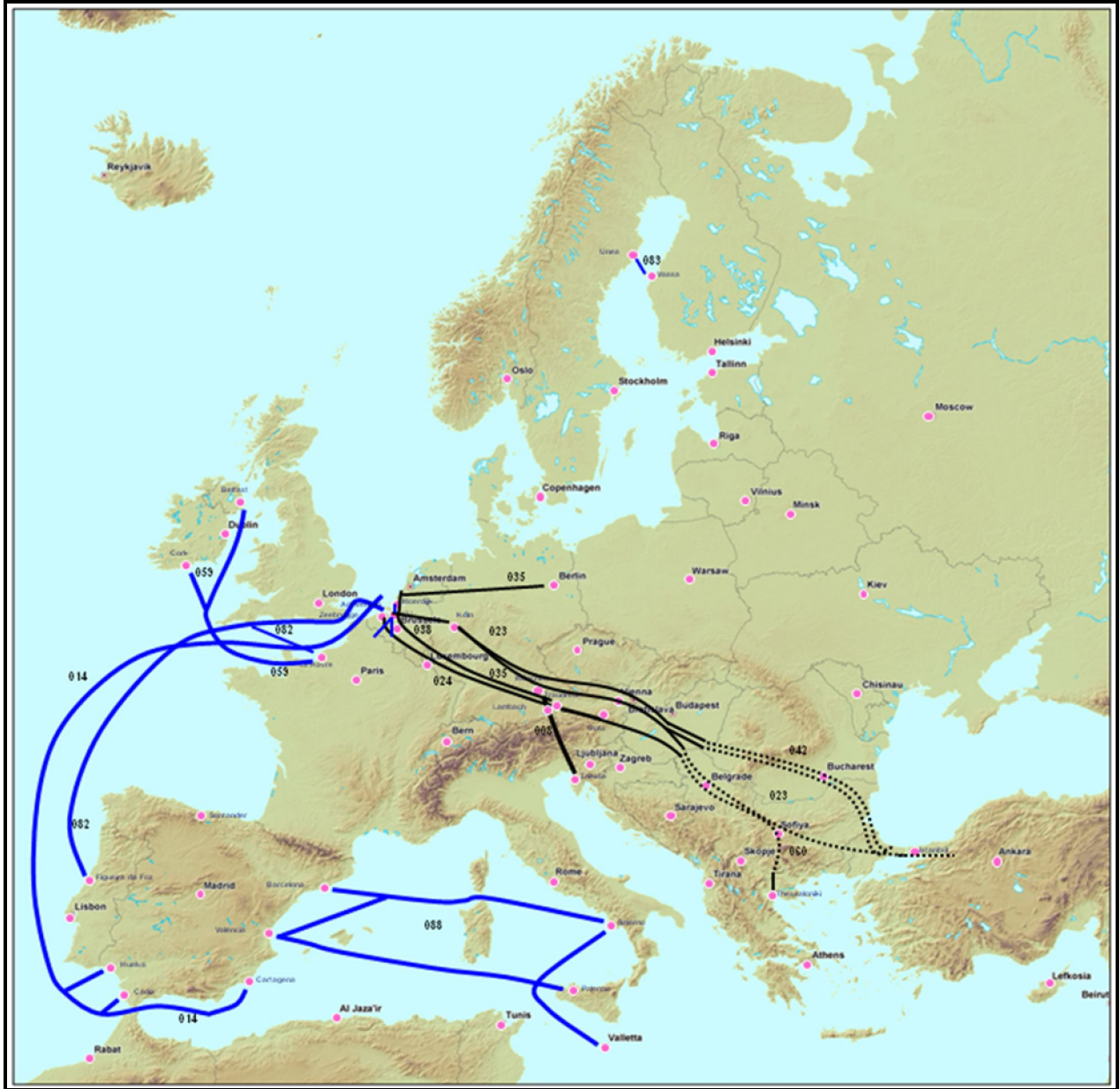
Ülkemiz dış ticaretinin önemli bir kısmı AB'nin en büyük karayolu ticaret filosuna sahip ülkemiz tarafından gerçekleştirilmektedir. AB üyesi ülkeler kendi sınırları içerisinde bulunan karayolu bağlantıları üzerindeki yük yoğunluğunu azaltmak istemektedirler. Bunun için çevreye daha duyarlı motor tipleri ve yakıtları kullanımını teşvik etmesi ve karayolu taşımacılığına alternatif taşıma modlarını destekleyici uygulamalar geliştirmesi, karayolu ile yapılan yük taşımacılığı önünde çeşitli engellerin artarak ortaya çıkacağıının habercisidir.

Karayolu ticaret filomuzun sahip olduğu etkin konumu, diğer ulaştırma modları ile daha iyi ve etkin bir şekilde entegre ederek geliştirmesi gerekmektedir.

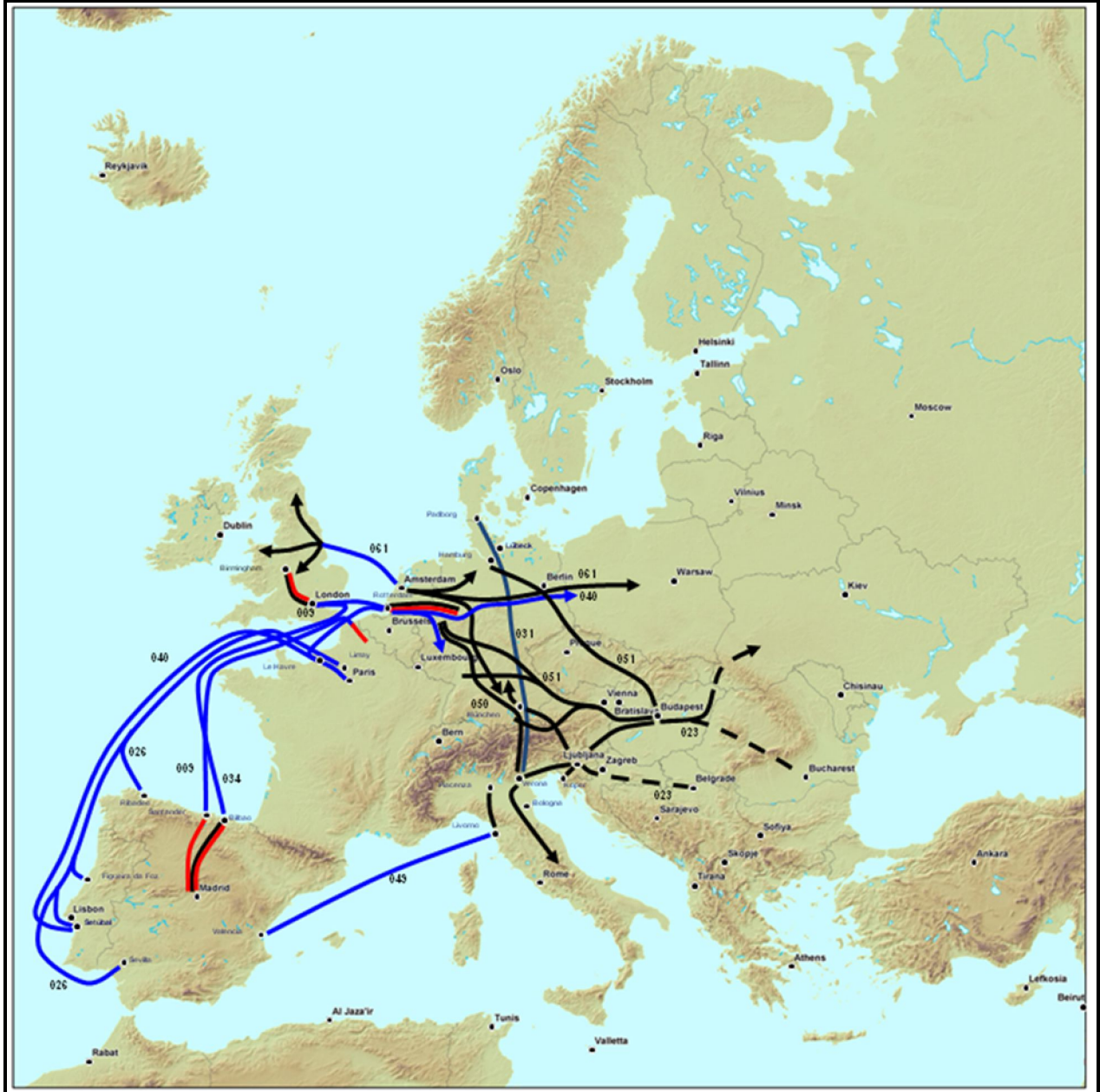
AB'nin uygulamakta olduğu ulaştırma politikalarını ülkemiz lehine çevirebilecek işbirliği zemininin firma\kurum\kuruluş\dernekler arasında sağlanması gerekmektedir.

EK - I

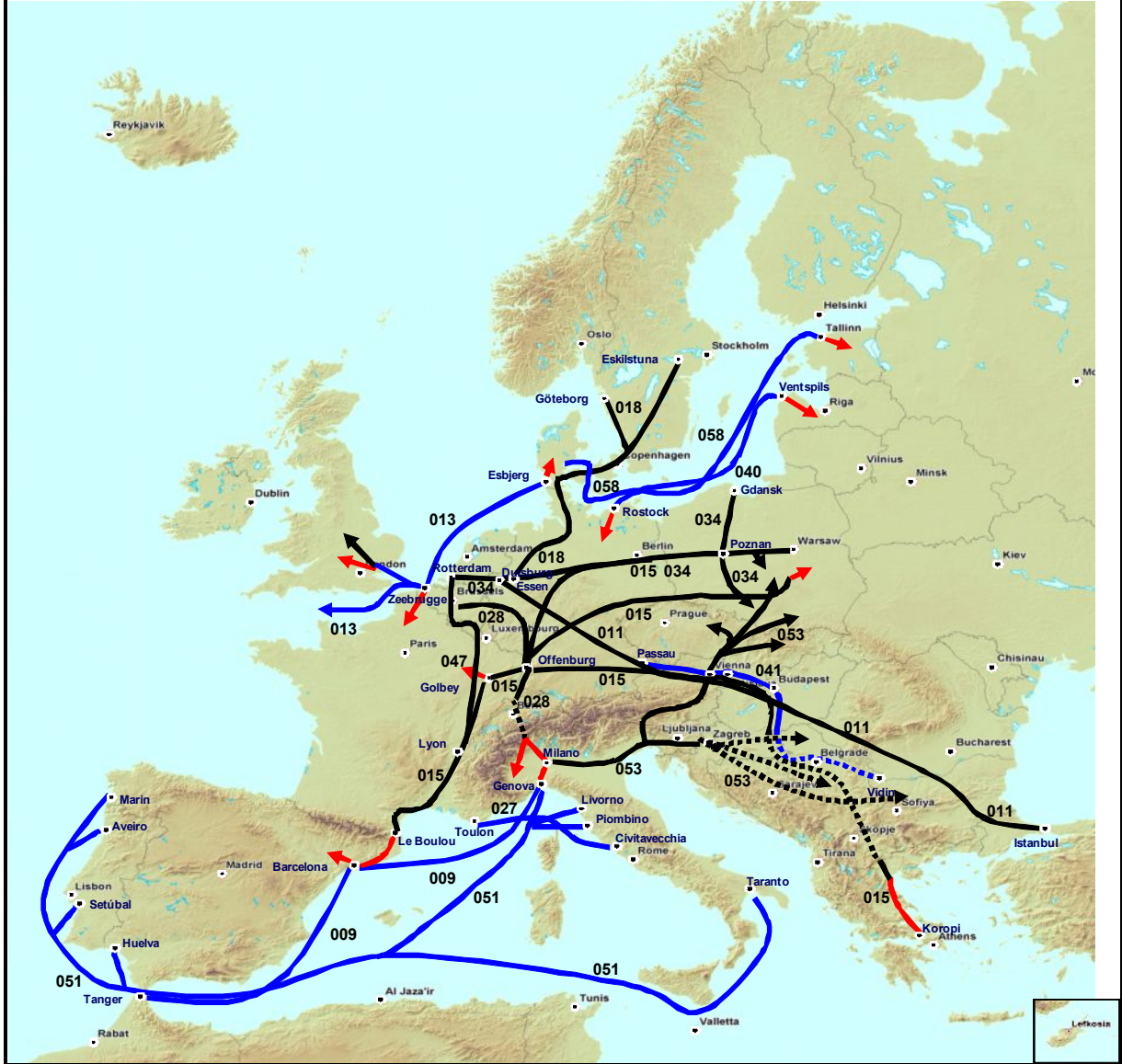
Harita I ; Marco Polo – I 2003 çağrısında kabul edilen projeler sonrası yeni taşıma modlarına kaydırılan yükler sonucu oluşan hatlar ; Kısa Mesafe Denizyolu Taşımacılığı (Short Sea Shipping) (mavi) ; Akdeniz – Kuzey Denizi – Atlantic & Baltık Denizinde oluşturulan hatlar / Demiryolu; Hollanda ve Belçikadan Güney Doğu Avrupa'ya doğru oluşturulan hatlar (siyah)



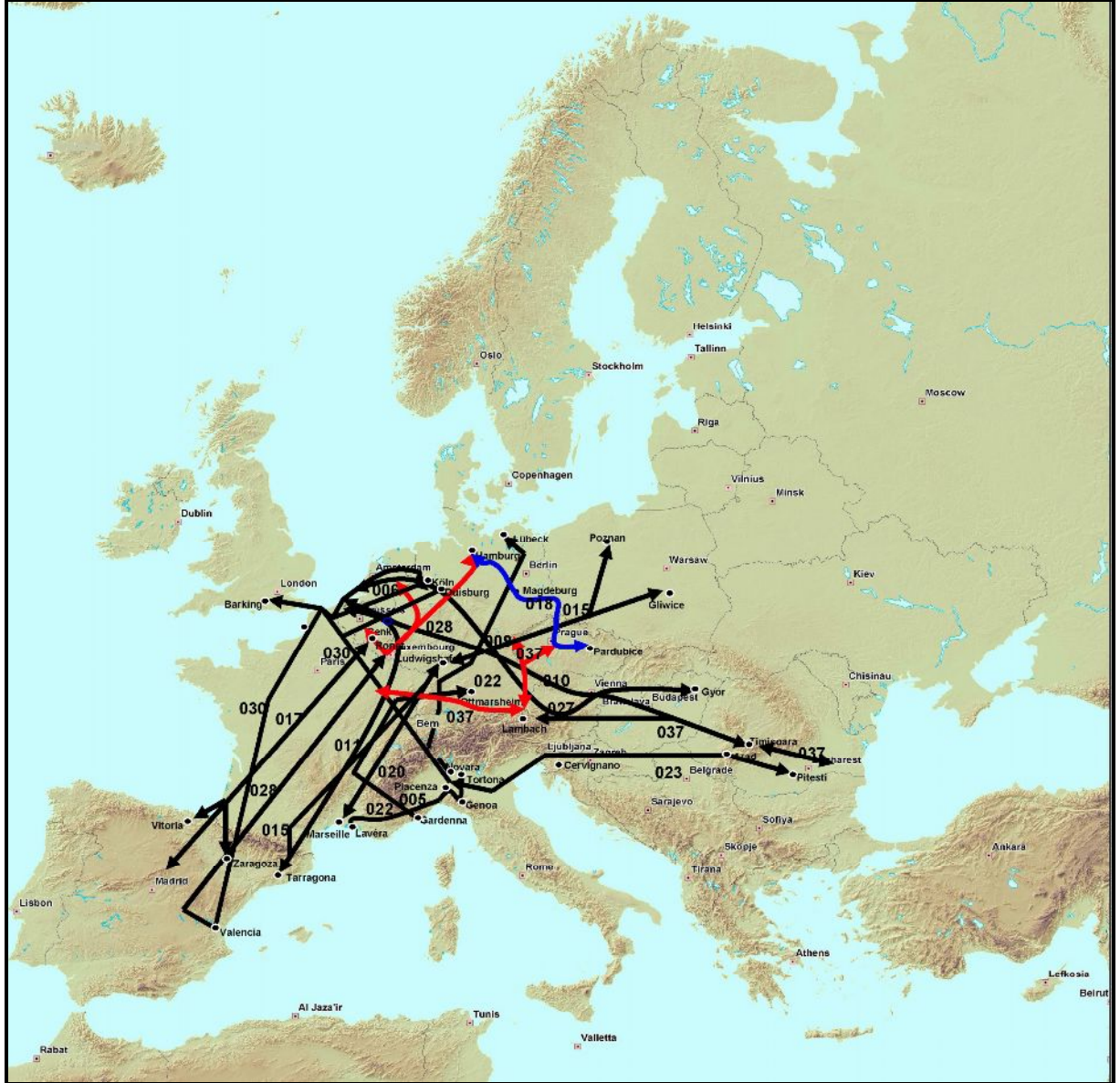
Harita II ; Marco Polo – I 2004 çağrısında kabul edilen projeler sonrası yeni taşıma modlarına kaydırılan yükler sonucu oluşan hatlar ; Kısa Mesafe Denizyolu Taşımacılığı (Short Sea Shipping) ve içsuyolu taşımacılığı (mavi) ; Akdeniz – Kuzey Denizi – Atlantic & Baltık Denizde oluşturulan hatlar / Demiryolu; Almanya ve İtalya arasında oluşturulan hatlar ile demiryolu daha yaygın hale gelmiştir (siyah)



Harita III ; Marco Polo – I 2005 çağrısında kabul edilen projeler sonrası yeni taşıma modlarına kaydırılan yükler sonucu oluşan hatlar ; Kısa Mesafe Denizyolu Taşımacılığı (Short Sea Shipping) (mavi) ; Baltık Denizinde oluşturulan hatlar / Demiryolu; Fransa, İskandinavya & Doğu Batı koridorları (siyah).



Harita IV ; Marco Polo – I 2006 çağrısında kabul edilen projeler sonrası yeni taşıma modlarına kaydırılan yükler sonucu oluşan hatlar ; İçsuyolları; Elbe nehri (mavi) ; Demiryolu; Belçika, İspanya, Romanya arasında kurulan hatlar (siyah).





EK - II

MARCO POLO – II EYLEM TİPLERİ

A- Etkinlik Artırma (Katalizör) Faaliyeti / CATALYST ACTION, CA

CA faaliyeti lojistik, teknolojik metodlar, teçhizat, ürünler, altyapı ya da yapılan servisler bakımından Avrupa seviyesinde yenilik öngören faaliyetleri kapsamaktadır. Bu faaliyet kapsamında, Avrupa yük taşımacılığı pazarının önündeki engellerin yeni çözümler öne sürerek, yenilikçi bir anlayışla aşılması hedeflenmektedir.

Bu kapsamda değerlendirilen faaliyetlerin başarılı olabilmesi için ; mevcut piyasa şartları altındaki engellerin net olarak tanımlanması, tanımlanan engele karşı son derece yenilikçi bir çözüm sunulması, taşıma modları arasındaki şekil değişikliğinin hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

CA faaliyeti, karayolundan kısa mesafe denizyolu taşımacılığına, demiryolu ve iç su yollarına doğru gerçek, ölçülebilir ve sürdürülebilir bir tarz değişimine neden olması hedeflenmektedir. CA faaliyeti ilgili marketlerde, özellikle de kara taşımacılığına alternatif olan türler arasında ya da her birinin kendi içinde ortak çözümlere zıt olacak ölçüde rekabet bozukluğuna yol açması istenmemektedir.

CA faaliyeti kapsamında yapılan anlaşmaların süresi 60 ay, en fazla 62 ay olarak düzenlenmektedir, kararlaştırılan zaman dilimi dışında ilave süre talep edilememektedir. CA faaliyetleri için öngörülen finansal yardım paketi, proje hedeflerine ulaşmak için gerekli olan toplam harcamanın %35'ile sınırlandırılmıştır. CA faaliyeti için anlaşma süresince belirlenen minimum yardım miktarı 2.000.000 € olarak belirlenmiştir.

B - Deniz Otoyolları / MOTORWAY OF THE SEA, MoS

MoS faaliyeti lojistik, teknolojik metodlar, teçhizat, ürünler, altyapı ya da yapılan servisler bakımından Avrupa seviyesinde yenilik öngören faaliyetleri kapsamaktadır. MoS faaliyeti kapsamında; sunulan hizmetlerin kalitesi, kolaylaştırılmış işlemler ve kontroller, asayiş ve güvenlik standartlarının karşılanması, liman altyapı ve hinterlandı, liman bağlantıları, esnek ve yeterli liman hizmetleri konularına özel önem verilmektedir.

MoS faaliyeti ile, büyük ölçekli yük akışlarını düzenli ve sık kısa mesafe denizyolu taşımacılığı ağırlıklı intermodal taşımacılığın geliştirilmesi amaçlanmakta olup, liman hinterlandının demiryolu ve iç su yollarıyla bağlantıları teşvik etmektedir.

MoS faaliyeti ile, karayolu yük taşımacılığının aşırı gelişmesine elverişli ve potansiyeli yüksek olan rotalardaki yük akışının kısa mesafe denizyolu , iç su yolu ve



demiryoluna sürdürülebilir bir şekilde kaydırılmasını, tüm bunların somut gerçekçi bir plan dahilinde ve komisyonun ihtiyaçları doğrultusunda gerçekleştirilmesi beklenmektedir.

Mos faaliyeti kapsamında yapılan anlaşmaların süresi 60 ay, en fazla 62 ay olarak düzenlenmektedir, kararlaştırılan zaman dilimi dışında ilave süre talep edilememektedir. MoS faaliyetleri için öngörülen finansal yardım paketi, proje hedeflerine ulaşmak için gerekli olan toplam harcamanın %35'ile sınırlandırılmıştır. MoS faaliyeti için anlaşma süresince belirlenen minimum yardım miktarı 2.500.000 € (1.25 milyar tkm yükün kaydırılmasına denk gelmektedir.) olarak belirlenmiştir.

C - Taşıma Modu Değiştirme Faaliyetleri / MODAL SHIFT ACTION, MSA

MSA faaliyeti, güncel piyasa koşullarında, yükün karayollarından kısa mesafe denizyolu taşımacılığı, demiryolları ve iç su yollarına olabildiğince ekonomik ve hızlı bir şekilde değiştirilmesi üzerine odaklanmaktadır.

Bu faaliyet kapsamında yardım; yeni hizmetler açmak, ayrıca var olanları da belirgin bir biçimde geliştirmek için verilir. Ortaya konan taşımacılık hizmetlerinin yenilikçi olmasalar bile sürdürülebilir olması beklenmekte ve ton-kilometre ile ölçümlendirilmektedir. MSA faaliyeti ile ilgili pazarlarda, özellikle de kara taşımacılığına alternatif olan taşıma modları arasında rekabet bozukluğuna yol açması istenilmemektedir.

MSA faaliyeti kapsamında yapılan anlaşmaların süresi 36 ay, en fazla 38 ay olarak düzenlenmektedir, kararlaştırılan zaman dilimi dışında ilave süre talep edilememektedir. MSA faaliyetleri için öngörülen finansal yardım paketi, proje hedeflerine ulaşmak için gerekli olan toplam harcamanın %35'ile sınırlandırılmıştır. MSA faaliyeti için anlaşma süresince belirlenen **minimum yardım miktarı 500.00 €** (250 milyon tkm yükün kaydırılmasına denk gelmektedir.) olarak belirlenmiştir.

D - Trafiği Rahatlatma Faaliyeti / TRAFFIC AVOIDANCE, TA ;

TA faaliyeti üretim lojistiğini taşıma lojistiğine entegre etmesi bakımından Avrupa seviyesinde yenilik öngören faaliyetleri kapsamaktadır. TA faaliyeti ile üretim ve dağıtım işlemlerini, büyümeyi engellemeden değiştirmeye odaklanıp, Avrupa pazarlarındaki uluslararası ekonomik yük taşımacılığında yüksek yeterliliği teşvik etmesi amaçlanmaktadır.

TA faaliyeti sonucunda; boş seferlerin azaltılması, önemli ölçüde karayolundaki yük trafiğinin azaltılması, yükleme/ boşatmadan kaynaklı atıkların azaltılması, kısa mesafelere taşınan yük hacminin artırılması gibi unsurlarda yenilikçi düzenlemeler beklenmektedir. TA faaliyeti, ton-kilometreler ya da araç-kilometrelerde ölçülen yük hacminin en az % 10'u oranında gerçek, ölçülebilir ve sağlam bir trafik rahatlaması sağlaması beklenmektedir.



TA faaliyeti kapsamında yapılan anlaşmaların süresi 60 ay, en fazla 62 ay olarak düzenlenmektedir, kararlaştırılan zaman dilimi dışında ilave süre talep edilememektedir. TA faaliyetleri için öngörülen finansal yardım paketi, proje hedeflerine ulaşmak için gerekli olan toplam harcamanın %35'ile sınırlandırılmıştır. TA faaliyeti için anlaşma süresince belirlenen minimum yardım miktarı 1.000.000 € (500 milyon tkm yükün trafik yoğunluğundan çekilmesine denk gelmektedir.) olarak belirlenmiştir.

E - Ortak Öğrenim Faaliyeti / COMMON LEARNING ACTION, CLA

CL faaliyeti ortak bilgilenme işbirliğini ilerleterek ve bilginin kaynağını paylaşarak özellikle karayolu trafiğini rahatlatmayı ya da kara yolundan kısa mesafeli denizyolu taşımacılığına, demiryoluna ve iç su yollarına doğru taşıma şekli değişimini ilerleterek ya da kolaylaştırarak marketteki ticari servis kalitesinin iyileştirilmesi hedeflenmektedir. CL faaliyetinin süresi en fazla 24 ay olarak belirlenmiştir

CL faaliyetinin, karayolu taşımacılığına alternatif olan taşıma modları arasında ya da her birinin kendi içinde ortak çıkarlara zıt olacak şekilde rekabet bozukluğuna yol açması istenmemektedir. CL faaliyetleri için öngörülen finansal yardım paketi, proje hedeflerine ulaşmak için gerekli olan toplam harcamanın %50'si ile sınırlandırılmıştır. Bu faaliyet için altyapı yatırımları öngörülmemektedir.

CL faaliyeti için anlaşma süresince belirlenen **minimum yardım miktarı 250.000 €** olarak belirlenmiştir.



MARCO POLO – I PROJE ÖRNEKLERİ

2006 yılında 15 proje belirlenen kriterlere ("Marco Polo" Council Regulation 1382/2003) uygun bulunarak finansal destek sağlanmıştır. Projelerin bazıları aşağıda yer almaktadır.				
Proje Öneri No (TREN/G3/SUB/03- 2006/MP-)	Faaliyet Tipi	Proje Adı ve Açıklaması	Yararlanan Firmalar Lider Firmalar	Birlik Katkısı
015	Mod ¹⁵	TRIANGLE Is a new service linking the Iberian Peninsula (Barcelona) to major destinations in Western Europe and Poland. It will be a terminal to terminal service between; Barcelona– Rotterdam; Barcelona–Ludwigshafen and Ludwigshafen – Poland. The new service is supplementary to existing networks and they will form a large European TRIANGLE.	- Kombiverkehr GmbH & Co. KG, DE - Novatrans S.A., FR - Optimodal Nederland B.V.,NL - Polzug Polka Sp.z.o.o., PL	2.000.000 €
011	Mod	ARAGO PROJECT This new rail service will offer to transport high cube containers (hicube) (45' long) from Antwerp to Granollers and Tarragona via the Mediterranean corridor. The service is targeting to develop the maritime cargo segment with in parallel, an intensification of continental cargo. As it connects 2 very important port fronts in the North Sea and the Mediterranean Sea, it will open other opportunities such as an access to the Highways of the Sea (with intercontinental ports and an access to short sea shipping with North Africa and the EU ports.	- NOVATRANS, FR - TRW sa, BE	2.500.000 €
041	Cla ¹⁶	ITS-IT This project aims to create tools that give targeted and reliable information for the development of an efficient and sustainable transport system. The project presents intermodal transport services supply. It leads to the development of planning and decision making tools for transport operators and shippers in 4 steps 1. data collection, 2. software applications, 3. training programmes and best practices, 4. marketing actions.	- AFT, FR - TIS, PT - PLANCO, DE - PTV, DE - ADEME, FR - GRUPPO CLAS, IT - PLANCO, UK - B.C.I., NL - UNIVERSITY OF PANNONIA, HU - CONSULTRANS, ES - CDV, CZ	335.660 €
018	Cat ¹⁷	EXCITE The overall aim of this project is permitting high cube swap bodies and piggyback trailers to be moved by rail between mainland Europe and the United Kingdom, as well as UIC-GB1 gauge conventional wagons. 4 intermodal and conventional wagon services will be operated across 3 main corridors between London, and Germany, Italy and Spain.	English Welsh & Scottish Railways Ltd, UK - Transfesa SA, ES - GTS, IT - Kombiverkehr, DE - Eurocargo, FR - Intermodality LLP, UK	1.500.000€

Not : Proje lideri firmalar kırmızı renkle gösterilmiştir.

¹⁵ Mod = modal shift action

¹⁶ Cat = catalyst action

¹⁷ Cla = common learning action