

**İSTANBUL
ÜNİVERSİTESİ**



RUSYA DENİZ TİCARET POLİTİKALARI

ve

NOVOROSSIYSK LİMANI ANALİZİ

MEFTUN CANBEK

meftuncanbek@hotmail.com

Ders : Yakın Deniz Taşımacılığı ve Bölgesel Dinamikler/
Doktora Dersi

Program : Deniz Ekonomisi Doktora Programı

Enstitü : İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği

Öğretim Üyesi : Doç. Dr. Murat ERDAL

RUSYA DENİZ TİCARET POLİTİKALARI ve NOVOROSSIYSK LİMANI ANALİZİ



Coğrafi Veriler



- **Yüzölçümü:** 17,075,200 km²
- **Sınırları:** 20,096.5 km
- **Sahil şeridi:** 37,653 km
- **Doğal kaynakları:** Doğal gaz, kömür, mineraller, kereste
- **Arazi kullanımı:** tarıma uygun topraklar: %7.17 daimi ekinler: %0.11 diğer: %92.72 (2005 verileri)
- **Deniz seviyesinden yüksekliği:** en alçak noktası: Hazar Denizi -28 m
en yüksek noktası: Elbrus Dağları 5,633 m

Rusya Hakkında

<i>Nüfus (2006 Temmuz)</i>	143.893.540	Moskova – 10.406.578 Saint Petersburg– 4.601.000 Novosibirsk – 1.405.569
<i>Elektrik Üretimi-Tüketimi</i>	931 milyar kv/saat	811,5 milyar kv/saat
<i>Petrol Üretimi-Tüketimi / Rezervi</i>	9,15 milyon -2,8 milyon varil/gün	69 milyar varil kanıtlanmış petrol rezervi
<i>Doğal Gaz Üretimi-Tüketimi / Rezervi</i>	587 milyar / 402,1 milyar m ³	47,57 trilyon m ³ kanıtlanmış doğal gaz rezervi
<i>Boru Hatları</i>	122 km yoğunlaştırılmış gaz, 150.000 km gaz boru hattı	75.539 km petrol, 13.771 km rafine ürün boru hattı
<i>Demiryolları</i>	87.157 km	Dar hat (1,07 m) 957 km, Geniş hat (1,52 m) 86.200 km (40.300 km'si elektrikli)
<i>Karayolları</i>	537.289 km	362.133 km asfalt 175.156 km asfalt olmayan
<i>Denizyolları</i>	96.000 km	Baltık Denizi, Beyaz Deniz, Hazar Denizi, Azak Denizi ve Karadeniz'i birbirine bağlayan 72.000 km'lik denizyolu bağlantısı
<i>Havalimanları</i>	1.730 havaalanı	42 helikopter pisti
<i>Deniz Filosu</i>	Toplam 1.199 gemi	48 mavnalı, 44 yük taşıyıcısı, 766 kargo, 24 kimyasal tanker, 12 konteynır, 9 yolcu-kargo gemisi, 12 yolcu gemisi, 218 petrol tankeri, 49 dondurulmuş yük taşıyıcısı, 12 ro ro gemisi, 5 özel amaçlı tanker
<i>Deniz Limanları</i>	13 Liman ve terminal	Anapa, Kaliningrad, Murmansk, Nakhodka, Novorossiysk, Rostov-na-Donu, Saint Petersburg, Taganrog, Vanino, Vostochnyy
<i>Barajlar/Akarsular</i>	91 baraj	Volga, Don, Kama, Oka, Dinyeper, Obi, İrtiş, İndigirka, Yenisey, Lena, Amur, Yana, Kolima

TÜRKİYE ile RUSYA ARASINDAKİ ANLAŞMALAR-PROTOKOLLER

- Rusya ile imzalanmış 160'ın üzerinde ticari ve ekonomik içerikli anlaşma vardır. Ticari ve ekonomik ilişkilerimize temel oluşturan ve yürürlükte olan anlaşmalar aşağıda gösterilmektedir.

Anlaşma	İmza Tarihi
Ticaret ve Seyrisefain Anlaşması	8 Ekim 1937
Ticari ve Ekonomik İşbirliği Anlaşması	25 Şubat 1991
Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması	15 Aralık 1997
Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Anlaşması	15 Aralık 1997
Enerji İşbirliği Genel Çerçeve Anlaşması	15 Aralık 1997

ORTA ASYA, AVRUPA TAŞIMACILIK GÜZERGÂHLARI

Orta Asya ülkeleri kaydettikleri ekonomik gelişmeler sebebiyle taşımacılık sektöründe kapasite artışlarına gitme ihtiyacı göstermekte ve bu artırımda da demiryolları yatırımları ön plana çıkmaktadır.

Bu kapsamda gerek Kırgızistan'ın gerekse diğer Orta Asya cumhuriyetlerinin güvenli ve seri bir şekilde ulaşmak istedikleri en önemli pazarlardan biride Avrupa'dır. Günümüzde Avrupa ile Orta Asya'yı demiryolu ağırlıklı olmak üzere birbirine bağlayan ana ulaşım güzergâhları aşağıdaki gibidir:

- -Trans-Sibirya Koridoru (Moskova-Pekin).
- -Trans-Asya Kuzey Koridoru (Kiev/Moskova, Lianyungang).
- -Trans-Asya Orta Koridoru/İpek Yolu (İstanbul, Ankara, Tebriz, Tahran, Meshed, Taşkent, Almatı, Aktogay, Lianyungang).
- -TRACECA (Köstence, Poti, Bakû, Taşkent, Almatı, Aktogay, Druzhba, Alashankov, Lianyungang).

Bu alternatif güzergâhlar arasında en çok tercih edileni Rusya içlerinden geçen koridorlardır (Trans-Sibirya ve Trans-Asya Kuzey Koridoru). Türkiye ve İran'ı kapsayan yol (İpek Yolu) Rusya alternatifine göre daha kısa ancak İran'a bağımlıdır. Türkiye kısa vadede bu İran hattını canlı tutmayı hedeflemekte bu amaçla İstanbul-Almatı arasında taşımacılığı destekleyici tren seferleri düzenlemektedir. Bu güzergâh üzerinden yapılan taşımacılık Türkiye'ye diğer alternatiflerden (karayolu) %50 daha ucuza mal olmaktadır.

Ulaşım İstatistikleri

	1992		1997		1999		2002	
	milyon ton	milyar ton-km	milyon ton	milyar ton-km	milyon ton	milyar ton-km	milyon ton	milyar ton-km
Demiryolu	1.640,0	1.967,0	887,0	1.100,0	947,0	1.205,0	1.084,0	1.510,0
Karayolu	1.862,0	42,0	748,0	25,0	556,0	22,0	503,0	23,0
Boru Hatları	947,0	2.146,0	786,0	1.844,0	802,0	1.904,0	899,0	2.100,0
Deniz Yolu	91,0	405,0	49,0	209,0	31,0	121,0	26,0	93,0
İç Su Yolları	308,0	136,0	100,0	75,0	91,0	61,0	100,0	73,0
Havayolu	1,4	1,8	0,8	2,5	0,7	2,3	0,9	2,7
TOPLAM	4.849,4	4.697,8	2.570,8	3.255,5	2.427,7	3.315,3	2.612,9	3.801,7

Ulaşım İstatistikleri

	1992		1997		1999		2002	
	milyon yolcu	milyar yolcu-km	milyon yolcu	milyar yolcu-km	milyon yolcu	milyar yolcu-km	milyon yolcu	milyar yolcu-km
Demiryolu	2.372	253,2	1.600	170,3	1.338	141,0	1.271	152,9
Otobüs	24.874	212,3	23.665	179,2	22.883	171,8	19.620	149,9
Taksi	266	3,8	33	0,5	20	0,3	12	0,2
Tramvay	8.071	26,0	7.495	25,1	7.185	24,7	6.982	21,9
Trolleybüs	8.619	26,2	8.849	28,0	8.460	27,2	8.181	26,6
Metro	3.567	39,6	4.128	46,2	4.162	46,6	4.200	51,3
Denizyolu	9,0	0,5	1,5	0,03	1,1	0,04	0,6	0,04
İç Su Yolları	44	1,9	24	0,9	22	0,8	27	1,0
Havayolu	63	117,7	26	61,5	22	53,4	28	64,7
TOPLAM	47.885	681,2	45.822	511,7	44.093	465,8	40.322	468,5

Karayolu

- Rusya Federasyonu'nun coğrafi ve iklimsel koşulları ulaşım ağının genişletilmesini olumsuz yönde etkilemektedir. Rusya Federasyonu geniş bir ulaşım ağına sahip olmakla birlikte ulaşım ağı gelişmişliği bölgeler arasında önemli farklılık göstermektedir. Kara ulaşım ağı Rusya'nın merkezi Avrupa bölgesinde, Kuzeydoğu ile Orta ve Güney Urallarda diğer bölgelere göre daha çok gelişmiştir. Rusya'nın Kuzey Avrupa ve Sibiryta bölgeleri ise daha az gelişmiş kara ulaşım altyapısına sahiptir.
- Rusya Federasyonu'nun Avrupa kısmı Federasyon içinde toplam 552.000 km tutan karayolu ağına bağlıdır. Genellikle, Sibiryta ve daha doğudaki birkaç karayolu kışın kapalıdır. Belli başlı şehirlerde şoförlü araba bulmak da mümkündür.
Örnek mesafeler: Moskova-St Petersburg: 692 km (432 mil), Moskova-Minsk: 690 km (429 mil), Moskova-Rostov-on-Don: 1198 km (744 mil), Moskova-Odessa: 1347 km (837 mil).
- Ulaşım altyapısı tam olarak gelişmemiş olup, 1998 sonuna kadar asfalt, beton ve benzeri ile kaplı sert yüzeyli yol uzunluğu 752.000 km'dir. Kasabaların %40'ına ulaşımında asfalt yol mevcut değildir. Ülke batı tipi otoyollara sahip değildir. Moskova, St. Petesburg, Minsk ve Rostov otoyol ağı planlanmaktadır. Kaynak yetersizliği yatırımlar için engel teşkil etmektedir.
- İstatistik rakamlarındaki büyüklüklerden Rusya Federasyonu'nun ulaşım altyapısının geliştiği izlenimi edinilse de, mevcut alt ve üst yapıların eski ve demode oldukları ve coğrafyanın genişliği dikkate alındığında ulaşım altyapısına önemli yatırımlar yapılması gerektiği düşünülmektedir.

Türkiye ve Rusya Karayolu Taşımacılığı

- İki ülke arasındaki karayolu taşımacılığı eski SSCB ile TC Hükümetleri arasında imzalanan 20 Haziran 1988 tarihli anlaşma çerçevesinde yürütülmektedir. 1996 yılında 18.600 adet olan ücretsiz geçiş belgesi kotaları 2000'li yıllarda 3.000 adete düşmüştür.
- Ülkemiz ile RF arasındaki karayolu taşımacılığında 1990'lı yılların ilk yarısında çoğunlukla Türkiye – Bulgaristan – Romanya – Moldova – Ukrayna - Rusya güzergahı kullanılmıştır. Söz konusu güzergah çıkış ve varış ülkeleri arasında dört ayrı ülke topraklarından transit geçmeyi zorunlu kıldığından oldukça sorunlu bir güzergahtır.
- Bu güzergahın alternatifi olan Türkiye- Gürcistan-Rusya güzergahı ise Kuzey Kafkasya'da yaşanan siyasi gerginliklere bağlı olarak taşıdığı aşırı risk nedeniyle kullanılamamaktadır.

Deniz Yolu

- Coğrafi konumuna bağlı olarak, Rusya Federasyonu'nun Karadeniz, Baltık Denizi, Pasifik ve Karadeniz'in güney kıyılarında limanları vardır.
- En önemli doğu limanları Vladivostok, Magadan, Nakhodka ve Petropavlovsk;
- en önemli batı limanları Baltık'ta St Petersburg ve Klaningrad'dır.
- Atlas Okyanusu'na tek bağlantı yolu Kola Yarımadası'ndaki Murmansk ve Archangelisk limanları üzerindedir.
- Karadeniz'deki en büyük limanlar Novorossiysk ve Sochi'dir.
- Ust-Luga'da St Petersburg limanı hat uzantısı yapılması planlanmaktadır.
- Ayrıca Klaningrad ve Vygborg'daki imkanların iyileştirilmesi de planlanmaktadır.
- Nehir taşımacılığı toplam yük taşımada %2.1 pay almaktadır. Nehir taşımacılığı yetersiz demiryolu ve karayolu ağı nedeniyle Doğu Sibiry için önemlidir. Ancak soğuk ve sert geçen kışlar nehir taşımacılığını yılda 3-4 ayla sınırlamaktadır. Ayrıca, nehirlerin kuzey güney akış yönü nehir taşımacılığının genişlemesini sınırlı hale getirmektedir. Yük taşımacılığı esasta doğu-batı yönündedir.
- Yolcu taşımacılığında deniz yollarının payı önemli değildir. Rusya Federasyonu deniz filosu 8.075.000 dwt ile dünyada 22. sırada yer almaktadır.

Rusya Federasyonu'nda 43 liman mevcut olup önemli limanlar;

- Baltık Denizinde St. Petersburg ve Kaliningrad, Karadenizde Sochi ve Novorossiysk, Pasifik'te Vladivostok, Nakhodka, Magadan ve Petropavbusk'tur. Leningrad Bölgesinde yapımı süren Primorsk petrol terminalinin, petrol ihracatında Baltık ülkelerine bağımlılığı azaltacağı düşünülmektedir.
- Rusya Federasyonu hızla artan petrol üretimin çeşitli pazarlara ulaşmasını temin etmek amacıyla, kuzey limanlarının kapasitesini arttırmaya yönelik çalışmalar yaparken, Çin ve Japonya'ya yönelik petrol boru hattı konusunda da karar verme aşamasında bulunmaktadır. Türk Boğazlarından geçişte yaşanan gecikmeler nedeniyle, alternatif projeler üretilmeye çalışılmaktadır.

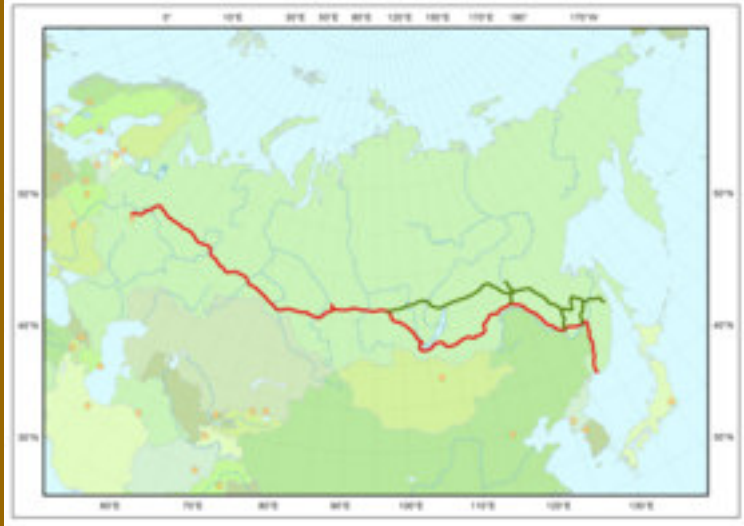
Havayolu

- Ülke içindeki havayolu ağı Moskova'daki 4 havalimanından yayılmaktadır.

Ülke içi Havalimanları

- Vnukovo havalimanı (VKO), Moskova'nın 29.5 km (18 mil) güneybatısındadır.
- Merkez havaalanından buraya yolcu otobüsleri çalışır (yol süresi 75 dakika). Havalimanında gümrüksüz harcama yapma imkanı da vardır. Şehre taksiler mevcuttur.
- Domodedova (DME) Moskova'ya 40 km (25 mil) uzaklıktadır. Merkez havaalanından buraya bir yolcu otobüsü mevcuttur (yol süresi 1 saat 20 dakika).
- Bykova havalimanı Moskova'nın en küçük havalimanıdır. Merkez havaalanından buraya yolcu otobüsü çalışır.
- Tahmini uçuş süreleri: Moskova'dan Bratsk 6 saat 45 dakika, Donatsk 1 saat 30 dakika, Irkutsk 7 saat, Khabarovsk 7 saat 30 dakika, Kharkov 1 saat 15 dakika, St Petersburg 1 saat, Volgograd 1 saat 30 dakika ve Yalta 2 saat 15 dakika.
- Ülkenin çok geniş bir coğrafya üzerinde olması nedeniyle, özellikle demiryolu ağları ile ulaşım tüm ülkenin ulaşım imkanları sağlanmış durumdadır. Havayolu ulaşımı da coğrafyanın gerektirdiği ölçüde gelişmiş ancak eskimiş terminal binaları ile hizmet üretmeye çalışılmaktadır. Karayolu ulaşımında ise, gerek yük gerek yolcu taşımacılığı fazla tercih edilmemektedir. Özellikle ülkenin doğusunda altyapı yetersizliği bulunmaktadır.
- 1998 yılı itibarıyla, hava yolu kargo taşımacılık miktarı 2 milyar ton-km'dir. Hava taşımacılığının yolcu taşımadaki payı ise %11.5'dir. Yolcu taşımada hava yollarının payı düşmektedir. Bu durum ise havayolu taşıma ücret artışlarından kaynaklanmaktadır. Rus hava filosunda yer alan uçakların %50'sinin 15 yaşın üzerinde olduğu belirtilmektedir. Bu ise uçuş güvenliği konusunu gündeme getirmektedir. Filonun yenilenmesi için mali kaynak ihtiyacı bulunmaktadır. Ulusal havacılık kuruluşu Aeroflot taşımacılıktaki tekeli 1990'lı yılların başında kaybetmiştir. Kayıtlı 420 havayolu firması bulunmaktadır. Kış boyunca bazı bölgelere yolcu taşımacılığı hava yolu ile yapılabilmektedir.

Tren Yolu



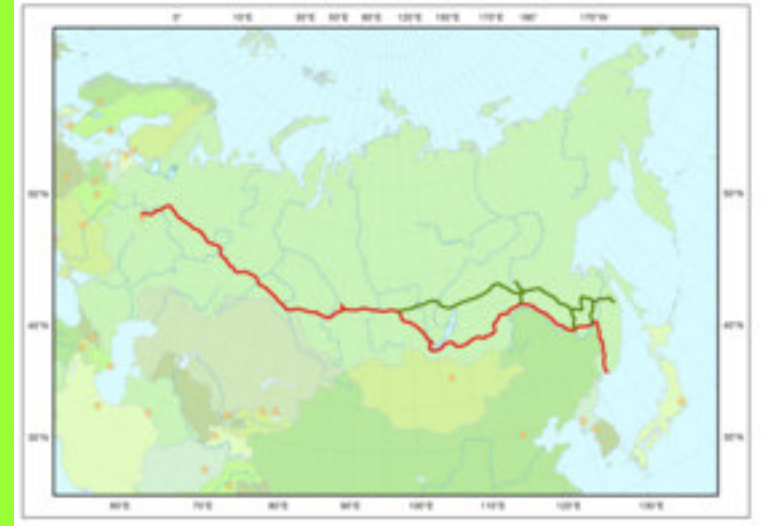
- 87.079 km'lik (54.109 mil) demiryolu hattı, kötü yol sistemi düşünöldüğünde altyapının en önemli parçasıdır.
- Dünyadaki en geniş ve yoğun demiryolu ağına sahip olan Rusya'nın bu yolları, çoğunlukla nakliye trafiğı için kullanılır.
- Sadece birkaç demiryolu hattı turist yolculuğına açıktır.

- 1998 yılı itibarıyla Rusya Federasyonu 86.000 km'lik demiryoluna sahiptir. Hatların %46.5'i ise elektrikli. Kargo taşımacılığı ağırlıklı olarak demiryolları ile gerçekleştirilmektedir. Yolcu taşımacılığında ise karayolları önemli yer tutmaktadır. Uzun mesafe tren ücretlerindeki artış bu gelişmede etkili olmuştur.
- Toplam yük taşıması, 1990-1998 döneminde %46.6 oranında azalarak 3.15 trilyon ton-km olmuştur. Demiryolları 1.02 trilyon ton-km ile yük taşımada en önemli payı almaktadır.

Muhtemelen dünyadaki en meşhur yolcu treni olan Trans-Siberian Express, Rusya'nın içlerini görebilmenin en iyi yollarından biridir.

Moskova'dan Sibirya'nın Pasifik sahillerine ve Japonya'ya kadar uzanır. Günlük bir servis vardır, fakat Nodhka'dan Yokohama'ya buharlı gemi sadece yaklaşık haftada bir yola çıkar.

- Moskova'dan Yokohama'ya yolun tamamı takriben 10 gün sürer. Bu yolculuk, 7 zaman aralığı, Moskova ve Vladivostok arasında 91 durak, Avrupa'dan Pasifik'e 9745 km (5778 mil) geçilerek yapılan dünyanın en uzun tren yolculuğudur ve her vagonun arkasında tuvalet ve duş vardır. Bir görevli semaverden çay ikram eder ve her vagonunda yemek alınabilecek restoran arabası vardır.
- Bir başka destansı seyahat de Trans-Mongolian Tren yolunda yapılabilir. Moskova'dan Irkutsk'a (Sibirya), Baykal Gölü'nün yanından Moğolistan'a geçer. Moğolistan'ın başkenti Ulan Batur'un muhteşem manzarası görülmeye değerdir. Seyahat Pekin'de son bulur.



Trans Sibirya Demiryolu

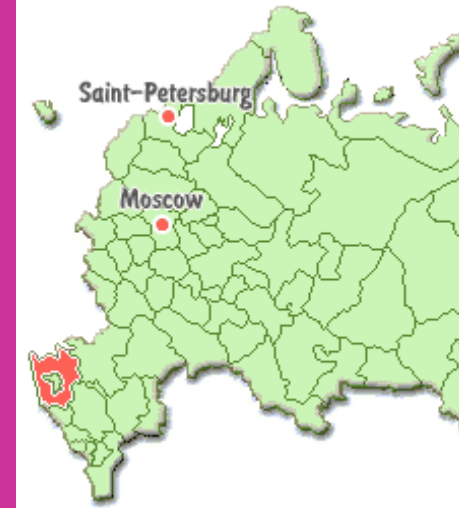
- Rusya'nın uzun geçmişli Pasifik kıyısında liman özlemi, Vladivostok (Rusça: Владивосток) şehrinin kurulması ile 1880'de gerçekleşmişti. Bu limanın başkent ile bağlantısının oluşturulması, sibiryanın yeraltı - yerüstü kaynaklarının dağıtımının yapılması ise bu özlemin eksik halkalarını oluşturmaktadır. 1891'de ar III. Aleksander'ın onayı vermesi ile Ulaştırma Bakanı [Sergei Witte](#) Trans sibirya demiryolu planları oluşturmuş ve yapımına başlanmıştır.
- 29 Ekim 1905'te ilk defa yolcu trenleri raylar üzerinde, feribotlarla taşınmaksızın Atlantik okyanusundan (Batı Avrupadan), Pasifik okyanusuna (Vladivostok limanı) erişmiştir. Böylece Rus - Japon Savaşından hemen bir yıl öncesine demiryolu yetiştirilmiştir.
- Trans-Sibirya Demiryolu, Sibirya ile Rusya'nın geri kalan geniş bölgesi arasında önemli bir ticaret ve ulaştırma hattı oluşturmuştur. Sibirya'nın yeraltı ve yerüstü kaynaklarının, özellikle tahılın aktarılması, Rusya ekonomisi açısından önemli kaynak sağlamıştır.
- Bu demiryolu hattının Rusya'nın ekonomisine katkısının yanısıra Rusya'nın askeri gücünü de etkileyecektir.

Türkiye ve Rusya Tren Yolu Taşımacılığı

- Rusya Federasyonu ile ülkemiz arasındaki demiryolu taşımaları Doğukapı hattı kullanılarak Ermenistan üzerinden gerçekleştirilmekteydi. Ancak, Doğukapı hattımızın 1993 yılından bugüne kapalı olması nedeniyle, ülkemizden bu ülkeye karşılıklı olarak yapılan demiryolu seferleri Kapıkule hattından (Bulgaristan-Romanya üzerinden) gerçekleştirilmektedir. Bununla beraber, Rusya'ya yapılacak taşımalar için alternatif yol olarak düşünülen “Kars-Tiflis Demiryolu Hattı Projesi”nin hayata geçirilmesi halinde taşımalar Gürcistan üzerinden gerçekleştirilecektir.

RUSYA FEDERASYONU KRASNODAR (KUBAN) BÖLGESİ

- **Başlıca Şehirleri:**
- **Krasnodar, Soçi, Novorossisk, Armavir, Eysk, Kropotkin**
- **Krasnodar Bölgesi Moskova'nın yaklaşık 1.600 km güneyinde bulunmaktadır.**
- **Bölge, Avrupa, Ukrayna ve Orta Rusya'dan Kafkaslara ve Orta Asya'ya uzanan ana transit yolları üzerinde bulunmaktadır.**
- **İnşaat sektörü piyasası, Rusya Federasyonu'nun tümünde olduğu gibi Krasnodar Bölgesinde de büyük gelişme göstermektedir. Sektör Gayri Safi Bölgesel Hasılanın %14'ünü ve bütçe gelirlerinin %10'unu oluşturmaktadır.**
- **Krasnodar Bölgesi Rusya'nın ekonomik gelişmişlik ve gelir düzeyi en yüksek bölgelerinden biridir.**
- **Bölgenin 2005 yılı Gayri Safi Bölgesel Hasılası (GSBH) 387,8 milyar ruble (13,8 milyar dolar) olmuş ve 2004 yılına göre %6,5 artış göstermiştir.**
- **Krasnodar Bölgesinin ekonomisi, tarım, gıda işleme, taşımacılık, turizm ve madencilik sektörleri üzerine kurulmuştur. Kişi başına üretimi ulusal ortalamanın üzerinde olan Krasnodar Bölgesi, ulusal ekonomik indekslere göre güçlü bir konumdadır.**
- **GSBH'da en önemli payı sırasıyla; taşımacılık (%17,2), tarım ve ormancılık (%17) ve sanayi sektörleri (%13,6) almaktadır. Sanayi sektörünün başlıca dallarını; gıda, elektrik enerjisi, yakıt sanayii, makine sanayii, maden işleme sanayii ve inşaat malzemesi sanayii oluşturmaktadır. Bunların sanayi üretimindeki toplam payı %80'den fazladır.**



KRASNODAR (KUBAN) BÖLGESİ TEMEL VERİLER

<i>Nüfus</i>	Toplam nüfus: 5.076.000
<i>Havalimanları</i>	Krasnodar Havaalanı, Kuban Uluslararası Havalimanı, Anapa Havaalanı Adler Havaalanı
<i>Deniz Limanları</i>	Karadeniz ve Azak Denizi kıyılarında olmak üzere, 8 tane ticari liman, en önemlileri Novorissisk ve Sochi
<i>Barajlar/Akarsular/Göller</i>	Göller: Khanskoe, Chemburskoe ve Ubezhenskoe Nehirler: Kuban ve Karasun

Krasnodar Bölgesinin Dış Ticareti

- Krasnodar Bölgesinin 2005 yılı dış ticaret hacmi 2,9 milyar ABD doları olmuştur. Bölgenin ihracatı, 2004 yılına göre %70,3 oranında artarak 1,6 milyar ABD doları, ithalatı ise %34,8 oranında artarak 1,3 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir. Bölgenin en önemli ticaret ortakları; İtalya, Türkiye, Fransa, Almanya, İspanya ve ABD'dir. BDT ülkelerinden ise Beyaz Rusya, Ukrayna, Kazakistan ve Özbekistan önde gelmektedir.
- Bölgeden ihracı yapılan başlıca mallar; mineral maddeler, gıda maddeleri, metal, şeker, tütün ürünleri ve hububattır. Bölgeye ithal edilen başlıca mallar ise; makine, şeker pancarı, gübre ve kimyasal bitki koruma ilaçları, zirai teçhizat, turuncgiller, petrol ürünleri ve ilaçlardır. İthalat yapılan başlıca ülkeler; Ukrayna, Almanya, İtalya, Türkiye ve İsveç'tir.

Krasnodar Bölgesinde Yatırım Ortamı Ve Yabancı Yatırımlar

- Kuban Bölgesi aldığı devlet yardımları ve yabancı yatırımlar sayesinde Rusya'da en dinamik büyüme eğilimine sahip bölgelerden biri olmuştur.
- Krasnodar Bölgesinin önemli ekonomik potansiyeli, Rusya'nın gelir düzeyi en yüksek bölgelerinden biri olması, ekonominin önemli dallarında üretim ve hizmet hacminin artmasından doğan pozitif gelişme dinamiği, özellikle elektronik sektöründe ve bilişim sektörlerinde işçi ücretlerinin düşük olması, kaliteli ve rekabetçi işgücünün varlığı yatırımlar için elverişli bir ortam yaratmıştır. Buna ilaveten, istikrarlı siyasi ortam ve 1999 yılından beri çalışmakta olan devlet yardımları sistemi, yabancı yatırımcıların ve iş çevrelerinin bölgeye ilgilerini önemli ölçüde çekmiştir. Finans sektörünün gelişimi ile banka kuruluşları için cazip hale gelen bölge, Rusya genelinde temsilcilik açma seviyesinde ilk 10 arasında yer almaktadır.
- Gelişmiş ulaşım altyapısının varlığı yatırımlar için ilave bir avantaj sağlamaktadır. 3 havalimanı, Rusya'nın en büyük deniz limanını içeren 8 deniz limanı ve Rusya güneyinin en büyük demiryolu merkezlerinden biri bölgede bulunmaktadır.
- 2003 yılında bölgede 242,2 milyon ABD doları yabancı yatırım gerçekleştirilmiştir. Bunların %44'ü doğrudan yatırımlardır. Yabancı yatırımlar bakımından Kazakistan (%28,2), Hollanda (%19), ABD (%12,3), İngiltere (9,9), Fransa (%7,5), Kıbrıs Rum Kesimi (%6,6) ve Virjin Adalarının payı yüksektir. Bunları Almanya, Türkiye ve İsviçre izlemektedir.
- Kuban Bölgesi'ne yapılan yatırımın sektörel yapısında ticaret (%34), inşaat (%25) ve ziraat (%13) sektörleri önde gelmektedir. Turizmin payı ise %5'dir. Yabancı sermayeli işletmelerin ve yabancı temsilciliklerin coğrafik olarak yoğunlaştıkları
- Yatırımları çekme doğrultusunda Krasnodar Bölgesi'nin 2003-2008 dönemi sosyo-ekonomik kalkınma programı çerçevesinde bölgenin öncelik tanıdığı sektörler; tarım sanayii, turizm kompleksleri, deniz limanlarının geliştirilmesi, sanayi modernizasyonu ve yakıt enerjisi üretimi kompleksleridir.

LOJİSTİK BİLGİLERİ



- Artan ihracat, turizm sektörünün gelişimi ve tarım ve gıda sektörlerindeki büyüme, taşımacılık altyapısına yönelik talebi artırmaktadır.
- Rusya'nın güney giriş kapısının taşımacılık altyapısında çalışma konusunda uluslararası taşımacılık şirketleri için önemli fırsatlar bulunmaktadır.
- Yap işlet-devret esaslı paralı yolların yapımı ve demir yollarının özel sektör tarafından geliştirilmesi gündemdeki konulardandır.

Hava ve Demiryolu

Hava Ulaştırması

- Krasnodar Havaalanı uluslararası uçuşlara açıktır. Krasnodar ile Avrupa (Frankfurt- Almanya, Thessalonika-Yunanistan, İstanbul-Türkiye ve Larnaka-Kıbrıs) arasındaki ulaşım da Kuban Uluslararası Havalimanı'ndan aktarmasız olarak gerçekleştirilmektedir.
- Ayrıca hem Rusya Federasyonu şehirlerinden (Moskova, St. Petersburg) hem de BDT ülkelerinden direkt uçuşlar gerçekleştirilmektedir.
- Bunların dışında genellikle yerel ve bölgesel uçuşların gerçekleştiği iki tane (Anapa ve Adler) havalimanı bulunmaktadır. Bu havalimanlarında da Türkiye ve Yunanistan'a uçuş yapılmaktadır.

Demiryolu Taşımacılığı

- Novorissisk ve Krasnodar'dan Rusya'nın her bölgesine özellikle Moskova ve St. Petersburg'a günlük tren seferleri gerçekleştirilmektedir.

Denizyolu Taşımacılığı

- Krasnodar b6lgesi Tuna Havzası, Rusya'nın içsu sistemi ve Hazar Denizi arasındaki su yolu güzergahının bağlantı noktası üzerinde yer almaktadır. Rusya'daki en büyük nehir olan Volga kuzey ve güney limanlarını birbirine bağlamaktadır.
- Yeisk ve Temrük gibi Azak Denizi kıyısındaki yerel limanlar da vapur seferleri ve taşımacılık için uygun olmaktadır. Bu limanlardan taşınan kargonun büyük bir kısmı petrol ve benzeri ürünler olmaktadır.
- Azak Denizi ve Karadeniz arasında yeralan ve Rusya'nın güney kapısı olarak da bilinen Krasnodar, sahip olduğu Novorissisk Limanı sayesinde bölgenin önemli lojistik merkezlerinden birini oluşturmaktadır.
- Yıllık 50 milyon tonun üzerinde kargo sevkiyatı yapan bu liman Rusya'nın petrol ihracatının % 20'sini tek başına gerçekleştirmektedir. Ayrıca, sözkonusu limanda; Asya, Orta Doğu, Afrika, Akdeniz ve Güney Amerika'ya yönelik sevkiyat yapılmaktadır.
- Bölgedeki gelir düzeyinin Rusya Federasyonu'nun ortalama gelir düzeyinden yüksek oluşu, ülkenin özellikle yaz aylarında en fazla yerli turist çeken şehirlerinin bölgede bulunması ve buna bağlı yeni otel vb. inşaatlarına duyulan ihtiyaç ile ülkenin soğuk bölgelerinde çalışanların ileride yaşamak üzere bölgeyi tercih etmeleri inşaat sektörünün hızla büyümesine yol açmakta ve bölgeyi Türk firmaları için önemli bir pazar haline getirmektedir.

Türkiye- Krasnodar Bölgesi Arasındaki Ticaret

- Rusya Federasyonu'nun toplam emtia ticaretinde Türkiye 14. sıradadır.
- Krasnodar Bölgesinin dış ticaret hacminde Türkiye ilk sırada yer almaktadır.
- Krasnodar Bölgesi ile Türkiye arasındaki dış ticaret hacmi 2004 yılında 361,3 milyon ABD doları olmuştur. Bölgeden Türkiye'ye yaklaşık 198,4 milyon ABD doları hacminde ihracat gerçekleştirilmiştir.
- Türkiye, hurda demir ithalatçıları arasında ilk sırada yer almaktadır.
- 2005 yılının ilk dokuz ayında Krasnodar Bölgesinin Türkiye ile dış ticaret hacmi 451,2 milyon dolara yükselmiştir.
- 2005 yılında Türkiye'ye 244,2 milyon ABD dolarlık ihracat yapılmıştır.
- İhracatın esasını hurda demir, petrol ve petrol ürünleri, işlenmemiş orman ürünleri, mineral ve kimyasal gübre, çeşitli teçhizat ve tahıl ürünleri oluşturmaktadır.
- Türkiye'den yapılan ithalatın hacmi ise 207 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'den ithal edilen başlıca ürünler; gıda maddeleri, kimya sanayii ürünleri, tekstil ürünleri ve çeşitli teçhizatdır.

Ticaret Hacmi İçeriği (2005)

Türkiye'ye İhraç Edilen Başlıca Ürünler 2005 * Ocak-Eylül	(Milyon \$)
Hurda demir	109,7
Petrol ve petrol ürünleri	83,7
İşlenmemiş orman ürünleri	29,3
Mineral ve kimyasal gübre	9,8
Türkiye'den İthal Edilen Başlıca Ürünler	
Gıda maddeleri	122,9
Kimya sanayii ürünleri	22,3
Tekstil sektörü ürünleri	4,7

NOVOROSSİSK LİMANI

- Rusya Federasyonu'nun güneybatı kesimindeki Krasnodar bölgesinde, Büyük Kafkaslar'ın batı ucunda kurulu bir liman kenti.
- Bugünkü Novorossisk, bölgedeki pek çok şehir gibi, savunma amaçlı kurulan kalenin etrafında, 1838 yılından itibaren inşa edildi.
- Özellikle 1888'de, Rostov'dan gelen demiryolunun ulaşmasından sonra Novorossisk, bir liman kenti olarak gelişmeye başladı.
- Kent, Birinci Dünya Savaşı sırasında Batı Avrupa'ya tahıl ihraç eden iki şehirden biriydi(Diğeri Odessa).
- İç savaş döneminde, General Anton Denikin komutasındaki Bolşevik karşıtı askerler tarafından ele geçirildi. Fakat şehir, Mart 1920'de Kızılordu tarafından alındı.
- Novorossisk, İkinci Dünya Savaşı sırasında da, Eylül 1942- Eylül 1943 arasında Almanların elinde kaldı.



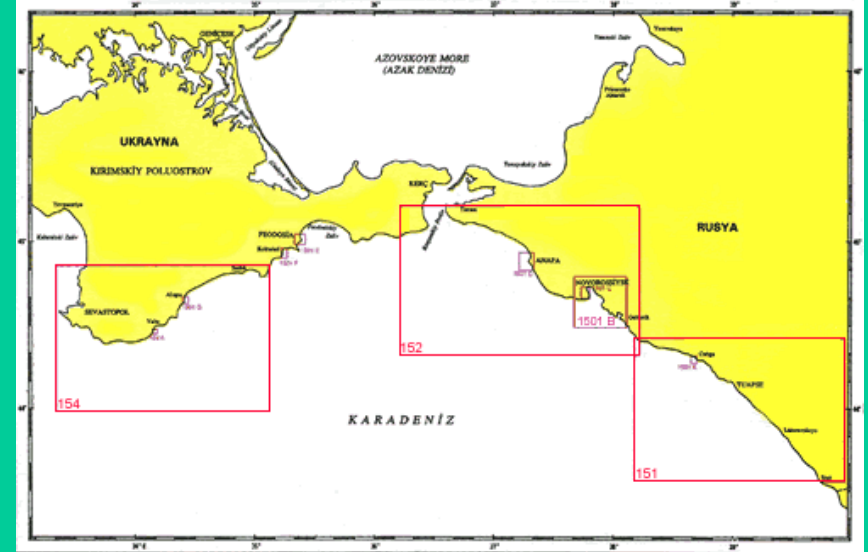
Şehirde yer alan donanma üssü, gemi tersaneleri, soğutma tesisi ve tahıl ambarları, Novorossisk ekonomisi için büyük önem taşıyor.



- Ancak, şehir ekonomisinin can damarı, buradan uluslararası pazara petrol taşıyan boru hatları.
- Bölge ülkelerindeki petrolün büyük bir bölümü, Novorossisk limanından uluslararası piyasaya ulaştırılıyor.
- Şehir ayrıca Rusya'nın en büyük çimento üretim merkezi ünvanını da taşıyor. Novorossisk'de Rusya'nın en büyük çimento fabrikalarından bir grup faaliyet göstermektedir. Bu fabrikaların ürünlerini ihraç etmek amacıyla limana doğrudan bağlantıları bulunmaktadır.

Azak Denizi ve Karadeniz arasında yer alan ve Rusya'nın güney kapısı olarak da bilinen Krasnodar, sahip olduğu Novorissisk Limanı sayesinde bölgenin önemli lojistik merkezlerinden birini oluşturmaktadır.

- Yıllık 50 milyon tonun üzerinde kargo sevkiyatı yapan bu liman Rusya'nın petrol ihracatının % 20'sini tek başına gerçekleştirmektedir.
- Ayrıca, sözkonusu limanda; Asya, Orta Doğu, Afrika, Akdeniz ve Güney Amerika'ya yönelik sevkiyat yapılmaktadır.
- Krasnodar Bölgesi Rusya Federasyonu'nun güney giriş kapısı olarak bilinmektedir.
- Rusya'nın deniz ticaretinin %40'ı deniz ticaretine yönelik önemli merkezler olan Krasnodar limanlarından yapılmaktadır.
- Bölgenin liman altyapısı, yaklaşık %95'i ihraç edilen dökme ve sıvı kargo üzerine odaklanmıştır.
- Bölge, Rus ve Hazar denizi orijinli petrol ve doğal gazın çıkış noktasıdır.



Novorossisk ve Tuapse ham petrol ihracatında en önemli limanlardır.

- Novorossisk ve Tuapse petrol terminali limanları Rus boru hattı sistemi ile bağlantılıdır.
- Kazakistan'ın Tengiz sahasından çıkarılan ham petrol 2001 yılından beri Hazar Boru Hattı Konsorsiyumu tarafından Novorossisk yakınındaki terminale taşınmaktadır.
- Kazak petrolü buradan tankerlerle İstanbul ve Çanakkale Boğazları üzerinden dünya pazarlarına gönderilmektedir.
- Bölgenin, Karadeniz ve Azak Denizleri boyunca yıllık mal geçirme kapasitesi 110 milyon ton civarında olan 8 ticari deniz limanı bulunmaktadır.
- Novorossisk, yıllık 75 milyon ton kargo ile kargo işlem hacmi bakımından Rusya'nın en büyük limanıdır. Bu miktarın büyük kısmını petrol terminalinden yüklenen sıvı ham petrol oluşturmaktadır.
- Diğer terminallerden ise kereste, genel kargo, inşaat malzemeleri, bitkisel yağlar, kömür ve metal yüklemesi yapılmaktadır.

YATIRIMLAR

- Yatırımları çekme doğrultusunda Krasnodar Bölgesi'nin 2003-2008 dönemi sosyo-ekonomik kalkınma programı çerçevesinde bölgenin öncelik tanıdığı sektörler; tarım sanayii, turizm kompleksleri, deniz limanlarının geliştirilmesi, sanayi modernizasyonu ve yakıt enerjisi üretimi kompleksleridir.

Türkiye ve Novorossisk Arası Taşımacılık

- Rusya Federasyonu'nun Novorossisk Limanına Karadeniz Ro-Ro ve Marmara Denizcilik Şirketlerine ait düzenli sefer yapan Ro-Ro gemileri ile başta (RF) Rusya Federasyonu olmak üzere Kazakistan, Türkmenistan gibi ülkelere mal taşıyan kamyon şoförlerimizin, zaman zaman vize ihlalleri ve trafik kazaları gibi durumlarla karşılaşmaktadırlar.

Bugün için ülkemiz ile Rusya Federasyonu limanları arasında (Samsun-Soçi-Novorossiyski) halen düzenli olarak Ro-Ro taşımacılığı yapılmaktadır.

- Ancak, Samsun-Novorossiyski hattında 1996 yılında yaklaşık 50.000 adet TIR taşınırken, zaman içerisinde bu rakam önemli miktarda düşmüştür.
- 1999 yılında 18.850 adet TIR ile 318.062 ton,
- 2000 yılında 17.649 adet TIR ile 293.741 ton,
- 2001 yılında 17.739 adet TIR ile 252.248 ton,
- 2002 yılında ise 18.095 adet TIR ile 314.891 ton,
- 2003 (3 aylık) 4.119 adet TIR ile 79.855 ton yük taşınmıştır.
- Türkiye-Rusya Federasyonu arasında Ro-Ro seferlerinin arttırılması durumunda, Samsun ve diğer limanlarımız buna cevap verebilecek gerekli altyapıya sahip bulunmaktadır.