

“Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü”

Özet Bulgular

Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği (TÜSİAD), ulaştırma yöntemlerinin sürdürülebilir büyümeye katkısının artırılması için somut bir plan oluşturulmasını hedefleyen “Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü” başlıklı raporunu, 28 Şubat 2007 tarihinde, Ceylan Oteli’nde düzenlediği seminer ile kamuoyuna sundu.

Seminerin açılış konuşmaları, TÜSİAD Yönetim Kurulu Başkanı Arzuhan Doğan Yalçındağ ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım tarafından gerçekleştirildi. “Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü” adlı raporda özetle şu bulgular yer alıyor:

Küreselleşmenin yaygınlaşması ile birlikte ön plana çıkan ulaştırma sektörü gün geçtikçe ülkelerin ekonomisinde ve dünya ticaretinde daha önemli bir rol oynamaya başlamıştır. Temel ulaşım sorunlarını çözemeyen ülkeler hiçbir sektörde başarılı olamamakta ve belirleyici rol oynayamamaktadır. Bu gerçekten yola çıkan TÜSİAD Ulaştırma Çalışma Grubu, ulaştırma sektörünün yapısal dinamiklerini sadece ülkemiz içindeki durumu ile değil dünya genelinde ve Avrupa Birliği ile olan ekonomik ve yasal ilişkilerimiz çerçevesinde de ele alarak incelemiştir.

TÜSİAD “Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü” Çalışması yurtiçi ve yurtdışı yük ve yolcu taşımacılığında ülkemizdeki mevcut durumun belirlenmesi, gelecekte muhtemel gelişmelerin sektör üzerindeki olumlu ve olumsuz etkilerinin saptanması, tüm ulaşım modlarının dengeli ve ülkemiz kalkınmasına en yüksek katkıyı sağlayacak şekilde planlanmasına ilişkin önerilerin geliştirilmesi amacıyla oluşturulmuştur. Bu amaç çerçevesinde sektör temsilcilerinin görüşlerindeki uzlaşma noktaları belirlenerek uygulanabilir, somut ve gerçekçi çözüm önerilerinin oluşturulması hedeflenmiştir.

Çalışmada dünya genelinde önce AB – Türkiye ulaştırma sektörlerinin karşılaştırmalı analizi, daha sonra ülkemizdeki ulaştırma modlarının kurumsal yapı, yasal çerçeve ve göstergeleriyle açıklanması, en son olarak da ulaştırma sektöründe darboğazların, yetkinlik alanlarının ve çözüm önerilerinin değerlendirilmesi gerçekleştirilmiştir.

Karayolu ulaştırmasında temel darboğazlar:

- Sermaye eksikliği,
- Uygulamalardaki çifte standart,
- Kayıt dışı çalışma ve atıl kapasite,
- Katma değer yaratıcı hizmet eksikliği,
- Gümrük sorunları,
- Geçiş belgeleri sorunu,

- Karayolu yolcu ulaştırmasında pazar kaybı,
- Karayolu ulaştırmasını bütünleşik değerlendirme eksikliği,
- Akaryakıt fiyat ve kalitesi,
- Sistematik verilerin eksikliği,
- Karayolu Taşıma Kanunu'nun uygulamasına ilişkin sorunlar,
- Genel vize problemleri,
- Trafik güvenliği sorunları olarak belirlenmiştir.

Karayolu ulaştırmasının yetkinlik alanları ise uluslararası karayolu ulaştırma filosunun yeterliliği, ülkenin jeopolitik konumu itibarı ile lojistik merkez olabilme olasılığı, karayolu yolcu ulaştırmasında yetkinlik ön plana çıkmıştır.

Sektörün daha etkin ve verimli çalışabilmesi için geliştirilen çözüm nerileri:

- Geçiş belgeleri konusunda gerekli önlemlerin acilen alınması,
- Karayolu Taşıma Kanun ve yönetmeliğinde denetimle görevli ve yetkili kılınan kurum ve kuruluşların olanaklarının arttırılması,
- Karayolu ulaştırma sektöründe gözlemlenen kayıt dışı çalışmaların engellenmesi
- şehir içi ulaşım altyapılarının düzenlenmesi ve iyileştirilmesi,
- Türkiye'nin lojistik s olabileceği gerçeğinden hareketle,
- Karayolu ulaştırmasının diğer ulaştırma modları ile işbirliği yapabilir duruma getirilmesi,
- Tüm ulaştırma modlarına bütünleşik stratejik planlar kapsamında yaklaşılması,
- Küçük ve orta ölçekli karayolu işletmelerinin güçlerini birleştirerek ölçek ekonomisinden yararlanabileceği iş modellerinin ortaya konması,
- Karayolu ulaştırması kapsamında düşünce kulüpleri (think tank) oluşturulması,
- Sivil toplum rgt temsilcileri ve akademisyenlerin yer alacağı bir Ulusal Ulaştırma Enstitüsü kurulması önerilmiştir.

Demiryolu ulaştırmasının darboğazları:

- Demiryollarının, Türkiye'de kombine taşımacılık ile entegre olmaması,
- Kombine yük taşımacılığına uygun istasyonların azlığı,
- Demiryolu kullanımından etkin bir şekilde yararlanılmaması,
- Vagon ve lokomotif sayılarının ve kapasitelerinin azlığı,
- Yasal sorunlar ve mevzuattaki eksiklikler,
- Farklı tipte yükleri taşımaya uygun olmayan sistem,
- Sanayileşme hızındaki artış ile demiryolu taşımacılığındaki artışın birlikte yürümemesi,
- Elektrikli hatların yetersizliği,
- Demiryolu ile ilgili bilinç eksikliği,
- Organize sanayi bölgeleri arası demiryolu bağlantılarının bulunmaması,
- nemli limanların demiryolu ile beslenme oranlarındaki düşüklük,
- Demiryolu bağlantı gzergāhlarının uzunluğu,
- Demiryollarında yan sanayinin gelişmemiş olması,
- Hat bakımlarının etkin bir şekilde yapılmaması,
- Bölgeler arası kalkınma ve sanayileşme düzeyinde dengesizlikler olarak belirlenmiştir.

Demiryolu ulaştırmasının yetkinlik alanları, Türkiye’de lokomotif ve vagon üretiminin yapılabilmesi ve 150 yılı aşkın bir demiryolu bilgi ve tecrübesinin bulunması olarak saptanmıştır.

Demiryolu ulaştırması için seçilmiş çözüm önerileri ise:

- Demiryollarının kombine taşımacılık ile birlikte düşünülmesi,
- Modlar arası planlamada demiryolunun ağırlıklı olarak yer alması
- Kombine taşımacılığa uygun yük istasyonlarının hazırlanması
- Demiryolları ile ilgili yasal düzenlemeler yapılması
- Vagon kapasiteleri ve sayıları ile lokomotif sayı ve hızlarının artırılması,
- Hızlı tren taşımacılığının yük ve yolcu taşımacılığındaki payının artırılması,
- Organize Sanayi Bölgelerinin demiryolu bağlantılarının oluşturulması,
- İlgili bölgelerde lojistik köyler oluşumunun hızlandırılması,
- Önemli sanayi ve ticaret merkezlerinden ihracat limanlarına demiryolu ile ulaşım sağlanması, ulaşımın var olduğu limanlarda ise demiryolu ile besleme oranlarının artırılması,
- Ulusal bir araştırma-geliştirme (AR-GE) merkezi kurulması,
- Lokomotif ve vagon üretiminin yurtiçinde yaygınlaştırılması ve demiryollarında yan sanayi oluşturulması,
- Demiryolu ulaştırma sisteminin rekabetçi piyasa koşullarına uygun pazar işleyişı üzerine kurulması,
- Demiryolu işletmeciliğinin özel sektörde yaygınlaştırılması ve özendirilmesi konularında devletin yol gösterici, planlayıcı, düzenleyici ve denetleyici bir rol oynaması,
- Demiryolu ağıının tüm yurdu kapsaması, Türkiye – Gürcistan (Kars – Tiflis) demiryolu projesi benzeri yatırımlar ile komşu ülkeler ile olan demiryolu bağlantılarının güçlendirilmesi,
- Demiryolu ulaştırması kapsamında düşünce kulüpleri (think tank) oluşturulması şeklinde sıralanmıştır.

Denizyolu ulaştırmasının darboğazları:

- Denizyolu ulaştırması master planının bulunmaması,
- Denizyolu ulaştırması ile ilgili kurumsal yapının dağınık olması,
- Denizyolu ulaşımı ile ilgili etkin bir istatistik ve veri toplama sisteminin bulunmaması,
- Türk deniz ticaret filosunda yaşanan darboğazlar,
- Türkiye’de limanların altyapı ve üstyapı sorunları,
- Gümrük sorunları,
- İnsan kaynakları sorunu,
- Finansman sorunu,
- Kıyı master planının bulunmaması,
- Yurt içi taşımacılıkta denizyolu ulaştırmasının çok az kullanılması,
- Türk ulusal ve uluslararası gemi sicilinden yabancı bayraklara geçiş,
- Kombine taşımacılığın gelişmemesi şeklinde belirlenmiştir.

Denizyolu ulaştırmasının yetkinlik alanları ise kalifiye iş gücü, tecrübe, Türkiye’nin konumu ve denizcilik alanında sahip olduğu beceri olarak vurgulanmıştır.

Denizyolu ulaştırması için seçilmiş çözüm önerileri:

- Denizcilik eğitimi konusunda Türkiye'deki mevcut kapasitenin ve ihtiyacın saptanarak buna uygun önlemlerin alınması,
- Türkiye kıyılarının yanlış ve gelişmiş güzel kullanımını önlemek amacıyla ülkenin genel ekonomik menfaatleri doğrultusunda Türkiye Kıyıları Master Planı yapılması,
- Deniz ulaştırmasının yoğun kullanılması için çeşitli destek programları uygulanması,
- Ulusal bayraktan yabancı bayrağa geçişi engellemek için çeşitli desteklerin verilmesi,
- Yakın yol deniz taşımacılığı ve kabotaj taşımacılığının teşvik edilmesi ve işlerliğinin sağlanması,
- Gemilere yönelik kontrollerin AB standartlarında gerçekleştirilmesi,
- Türkiye'de gelişmiş denizci ülkelerde olduğu gibi, liman hizmetleri kapsamında yabancı limanlarla rekabet edebilir ve etkin bir liman tarife sisteminin kurulması,
- Limanlarının eksikliklerinin giderilmesi ve limanların geliştirilmesi, devlet limanlarının özelleştirme ve/veya özertleştirilmesi,
- Yatırım kredi fonlarının oluşturulması,
- Altyapının (limanlar, demiryolları, karayolları ve hava alanlarının ve terminallerin) kombine taşımacılığa uygun hale getirilmesi,
- Gerekli araç ve ekipmanın temin edilmesi
- Sistemin işleyişini verimli kılacak lojistik merkezlerin oluşturulması önerilmiştir.

Havayolu ulaştırmasının darboğazları:

- Havalimanlarının gerek sayı gerek alt ve üstyapı gerekse işlerlik açısından yetersizliği,
- Uluslararası hava trafiğine izin veren yeterli havalimanı bulunmaması,
- Havalimanlarının pist uzunluğu ve elektronik donanım olarak yeterli olmaması
- Uçuş personeli eksikliği,
- Sektörün kendine has yapısından dolayı, maliyetlerin yüksek, rekabet sebebi ile kar oranlarının düşük olması,
- Uçak filosu, sayısı ve kalitesinin yeterli olmaması şeklinde belirlenmiştir.

Havayolu Ulaştırmasının Yetkinlik Alanları ise Türkiye havayolu taşımacılığı ile ilgili AB uyumlu regülasyonlarını tamamlamış olması, uluslararası standartlarda denetimlerin yapılması, uçakların teknik denetimleri titiz ve dikkatli yapılması, uçan her uçağın emniyetli olduğundan emin olunması, kentler arasındaki uzak mesafeler olarak belirtilmiştir.

Havayolu ulaştırmasına yönelik çözüm önerileri:

- Havalimanlarının emniyet sistemlerinin iyileştirilmesi,
- Türkiye'de ihtiyaç duyulan pilot sayısının karşılanabilmesi için önlemlerin alınması,
- Türk Hava Yollarının nitelikli personel ile hizmet kalitesinin artırılmasıdır.

Karayollarında her geçen gün artan trafik kazaları ve hava kirliliği, ulaştırmanın karayolundan, demiryolu ve özellikle denizyoluna kaydırılması çalışmalarına hız kazandırmıştır. Çevreyle uyumlu ekonomik gelişmenin sağlanmasında ulaştırma sektörüyle ilgili Avrupa Birliği politikaları, özellikle demiryolu altyapısının geliştirilmesine yöneliktir. Ülkemizde, demiryollarında son yıllarda yeni projeler gerçekleştirilmekte ve hızlı tren çalışmaları devam etmektedir. Uluslararası yük taşımalarında ağırlık olarak sadece %0,7, yurtiçi yük taşımalarında ise %5 paya sahip demiryolu taşımacılığını arttırmak amacıyla, TCDD'nin ana statüsünde gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özel sektörün demiryollarında kendi trenlerini çalıştırabilmesine

imkân sağlanmıştır. Ayrıca, multimodal taşımacılığın arttırılması amacıyla, demiryolu-karayolu arasındaki aktarma işlemlerinde yararlanılacak kara terminalleri için, TCDD tarafından seçilen yerlerden Gaziantep ve Ankara Behiçbey kara terminalleri yapılmış ve işletmeye açılmıştır. Kayseri, Konya, Denizli ve Balıkesir’de ise istimplâk ve benzeri çalışmalar devam etmektedir.

Ulaştırma türleri arasındaki dengesizliğin giderilmesi için temel hedeflerden biri de, yurtiçi yük taşımalarında %3, yolcu taşımalarında ise neredeyse hiç yer almayan denizyolu taşımacılığının geliştirilmesidir. Türkiye’de bu amaçla, yurtiçi denizyolu taşımalarında ÖTV liman tarifeleri indirim uygulamalar devreye sokulmuştur. Özellikle yurtiçi yolcu taşımacılığında denizyolunun payı halen çok düşüktür. Ulaşırmada karayolu taşımalarının denizyoluna kaydırılması ve yakın yol deniz taşımacılığının tanıtılması AB ulaştırma politikaları açısından çok önemlidir. Bu çerçevede, Deniz Otoyolları (MoS) kavramı oluşturulmuştur. Türkiye de, Samsun ve Mersin limanlarıyla Güneydoğu Avrupa Deniz Otoyolu’nda yer almaktadır. Uluslararası ulaştırma koridorlarına dahil edilen bu limanlarımızın demiryolu bağlantıları bulunmaktadır. Bu sayede, özellikle TRACECA projesi kapsamında Samsun Limanı ile Romanya’nın Köstence Limanı arasında feribot hattı ile ulaşım gerçekleştirilmektedir. Bunun yanında, Samsun Limanı ile Batum, Poti, Varna, Burgaz, Köstence, Illychevsk limanları arasında, demiryolu-denizyolu kombine taşımacılık hattının oluşturulması için bir proje mevcuttur. Yine, demiryolu ile Derince ile Köstence Limanı bağlantılı çalışan tren ferisiyle Romanya’ya taşıma yapılması mümkündür. Mersin limanında ise, Ortadoğu ülkelerine yönelik taşımaların geliştirilmesi amacıyla demiryolu feribot yanaşma rıhtımı yer almaktadır. TRACECA projesine dahil olan Samsun limanına indirilen yüklerin, Mersin limanına ulaştırılması ve buradan Ortadoğu ülkelerine dağıtılması amacıyla Samsun-Mersin arasında demiryolu hattının etkin olarak kullanılması için projeler de mevcuttur. Bu sayede, Orta Asya, Karadeniz ve Kafkas ülkelerinin yükleri Akdeniz’e indirilebilecektir. Bu projelerin gerçekleştirilmesi için Türkiye’de multimodal taşımacılığa uygun altyapı yatırımlarının yapılması ve lojistik merkez mantığında hareket eden aktarma terminallerine önem verilmesi gerekmektedir.

Türkiye rekabet üstünlüğünü sağlayacak olan lojistik stratejilerin geliştirilmesi ve sürdürülmesinde misyon; “sürdürülebilir kalkınma ve çevreye duyarlılık ilkesi çerçevesinde toplam maliyetin düşürülmesi ve müşteri hizmet düzeyinin arttırılması”dır. Avrupa Birliği’nin önemli bir gündem maddesi olan “sürdürülebilir kalkınma” kavramı, yeşil lojistik uygulamalarını ile demiryolu ve denizyolu gibi ulaştırma modlarını ön plana çıkarmaktadır.

Dünya ulaştırma sektörü bütünleşen küresel ekonominin artan talepleri doğrultusunda gelişme gösteren uluslararası ticaretin önemli yapı taşlarından biridir. Bölgesel kalkınma stratejilerinin uygulanması, teknolojik gelişmeler, altyapı olanaklarının iyileştirilmesi, ticaretin serbestleştirilmesi, düzenleyici otoritelerin belirlediği kurallar, ticari hizmet anlayışında kalitenin ve müşteri memnuniyetinin önem kazanması ulaştırma sektöründe hızlı gelişmelere yol açmıştır. Ülkelerin sürdürülebilir kalkınma sürecini yakalamalarında ulaştırma sistemi, oluşturduğu ağ ile bölgeler ve ülkeler arası bütünleşmeye katkıda bulunmaktadır. Buna bağlı olarak, ulaştırma sektörünün etkin, verimli, kaliteli, güvenli, esnek, ucuz ve hızlı hizmet sağlayamadığı durumlarda ulusal, bölgesel veya uluslararası düzeyde gelişmenin gerçekleşmesi ve başarı elde edilmesi mümkün olamamaktadır.

Türkiye’de Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu ve denizyolu ulaştırmasındaki hamle tarımsal nüfusun üretim ve tüketime katılmasına, ticaretin gelişmesine ve sanayileşme hamlesinin başlamasına önemli katkılarda bulunmuştur. Ancak, demiryolunun ülke geneline yayılamaması, daha hızlı ve esnek bir ulaştırma sistemi olan karayolu ulaştırmasındaki gelişmeler ile birleşince modlar arası dengesizlik baş göstermiştir. Karayolu ulaştırmasının daha yüksek olan birim maliyetleri üretim bölgelerinde yoğunlaşmayı getirmiş, geniş ülke alanında bölgelerarası üretim

ve tüketim dengesi kurulamamıştır. Bu yapının doğal sonucu olarak az sayıdaki üretim bölgelerinde üretilen ürünlerin geniş ülke alanlarına yüksek maliyetli karayolu ulaştırılması, dönüş hatlarında doluluk sağlanamadığından ulaştırma maliyetleri daha da artmıştır. Petrol ithalatçısı olan bir ülkede böylesine yüksek maliyetli bir ulaştırma politikası mal ve hizmet fiyatlarını yükseltmiş, hane halkı gelirlerini tüketmiş, refahı azaltmış, tasarrufa imkan vermeyerek girişimciliği olumsuz yönde etkilemiştir. Ayrıca ülke genelinde çözilemeyen ulaştırma problemleri nedeniyle sanayinin gelişmesinde büyük zorluklarla karşılaşmıştır. İstihdam sorunlarına yol açan bu gelişme beraberinde sanayin gelişmiş olduğu bölgelere doğru büyük göç hareketlerine neden olmuştur. Bu politikaların devamı sistemin kendini tekrarlamasına neden olacak, üretim belli bölgelerde yoğunlaşmaya devam edecek, büyük kentlere göç önlenemeyecek, sanayinin, üretimin, istihdamın ve refahın ülke genelinde yaygınlaşması sağlanamayacaktır.

AB sürecinde gerekli büyüme koşullarını sağlayabilmek için bölgesel farklılıkların kaldırılması gerekmektedir. Türkiye coğrafi konumuna uygun biçimde ülke genelinde ulaştırma modlarının bütünleşik olarak kullanılabileceği düğüm noktaları şeklinde lojistik merkezler geliştirmek ve bu yapıyı sanayi bölgelerinin planlanmasına uygun olarak tasarlamak durumundadır. Uluslararası ulaştırma ve enerji koridorları üzerinde yer alan Türkiye'nin lojistik ve ulaştırma yapısını geliştirmesi, AB sürecindeki konumunu da güçlendirecektir.

Ulaştırma sektörünün etkin rol oynayabileceği bir başka konu ise kayıt dışı ekonominin önlenmesidir. İşletmeler arasında haksız rekabet yaratan kayıt dışı ekonomi önemli gelir kayıplarına neden olmaktadır. Yüz binlerce üreticiden milyonlarca tüketiciye ulaşan ürünleri ve milyonlarca yolcunun ulaşımını ticari anlamda kayıt içine alabilen bir ulaştırma sektörü ülke genelinde kayıt dışı ekonominin önlenmesinde önemli bir rol oynayacaktır.

Ülkemizde ulaştırma sektörüne ilişkin bütünleşik, sistematik ve güncelleştirilmiş verilerin bulunmaması gerçekçi ulaştırma politikalarının belirlenmesini ve uygulanmasını zorlaştırmaktadır. Ulaştırma sektöründe sivil toplum örgütlerinin etkin konuma gelmesi ve veri toplama sürecine de katkıda bulunarak çoğulcu ve bilimsel ulaştırma politikalarının geliştirilmesinde aktif rol almaları sektörün etkinliğini arttıracaktır.

Her alanda olduğu gibi ulaştırma sektöründe de ancak planlı büyüme ile gelişme sağlanabilmekte ve sürekli kılınabilmektedir. Bu açıdan Türkiye'de ulaştırma sektörü değerlendirildiğinde, ulaştırma modları için sürdürülebilir gelişmeyi sağlayacak master plan çalışmalarının her mod için acilen hazırlanması gerekmektedir.

Çağdaş ulaştırma politikalarının uygulanması ile, mal ve hizmetlerde hem maliyetler azaltılabilecek, hem de nüfusun ulaşım gereksinimlerine cevap verilebilecektir. Yüksek oranda can ve mal kayıplarına neden olan seçimler yerine, emniyetli, çevreye duyarlı, esnek, dengeli, sürdürülebilir, ülkenin çıkarlarına ve halkın ihtiyaçlarına öncelik veren ulaştırma çözümlerine yönelik hamlelere ihtiyaç bulunmaktadır.

TÜSİAD
“KURUMSAL YAPISI,
YASAL ÇERÇEVESİ
ve GÖSTERGELERİYLE
ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ”

Raporu

Çalışma Grubu

Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu
Öğretim Kadrosu

Prof.Dr.A.Güldem CERİT	Prof. Dr. Huriye KUBİLAY
Doç.Dr. Okan TUNA	Prof.Dr. Hakkı KİŞİ
Yrd.Doç.Dr.D.Ali DEVECİ	E. Koramiral Lütfü SANCAR
Yrd.Doç.Dr.E. Zafer ORAL	Yrd. Doç. Dr. Ö. Y. SAATÇIOĞLU
Yrd.Doç.Dr. Ender ASYALI	Yrd. Doç. Dr. Kap.Tevfik ARSLAN
Yrd. Doç. Dr. Serdar AYAN	Yrd. Doç. Dr. Mustafa KALKAN
Yrd. Doç. Dr. Serhan TANYEL	Öğr.Gör. H. H. KESİKTAŞ
Öğr.Gör.Dr. Kap.Selcuk NAS	Öğr.Gör.Kap.Özgür ALEMDAĞ
Öğr.Gör.Kap.Yusuf ZORBA	Öğr.Gör.Bariş KULEYİN
Öğr.Gör.Kap. Serim PAKER	Öğr.Gör. Burak ACAR
Öğr.Gör. İsmail Bilge ÇETİN	Ar. Gör. Derya ATLAY
Öğr. Gör. Çimen KARATAŞ	Ar. Gör. Emrah ERGİNER
Öğr.Gör.Soner ESMER	Ar. Gör. Gül DENKTAŞ
Öğr.Gör. Nurser GÖKDEMİR	Ar. Gör. Oğuz ATİK
Öğr. Gör. Didem ÖZER	Ar. Gör. Ali Cemal TÖZ
Öğr. Gör. Yeşim ALTUĞ	Uzm. Mustafa NURAN
Ferah ALEMDAĞ	Halil HATİPOĞLU
Serdar ÇİÇEK	