

# Türkiye'de LPG Taşımacılığı ve ADR Konvansiyonu Etkileri

İTO Meslek Komiteleri  
Zümre Toplantısı

TOBB LPG Meclisi adına  
Şahin Kurutepe

4 Haziran 2010

# Türkiye'de LPG Sektörü

- 1960'lı yıllardan beri hizmet veren
- **3.5 milyon ton** üzeri tüketimin söz konusu olduğu
- **64 dağıtıcı firmanın** faaliyet gösterdiği
- **~12 milyon eve tüplügaz** olarak giren
- **~2.5 milyon araca otogaz** olarak yakıt sağlayan
- Binlerce fabrika, işyeri ve villaya dökmegaz tankıyla enerji sağlayan
- Toplam iş hacmi yaklaşık 7 milyar \$ olan
- Dağıtıcı firmalar, nakliyeciler ve bayiler toplamında **500 bin kişinin** istihdam edildiği

**büyük bir sektördür.**



# Türkiye'de LPG Taşımacılığı



- Yurtiçinde çok büyük ağırlıkla karayolu taşımacılığı yapılmaktadır. (Denizyolu taşımaları ithalat ağırlıklıdır)

- Ürün özelliği nedeniyle, dökme taşımalarda kamyon üzeri monte edilmiş veya çekiciya bağlanmış yarı römork üzeri basınçlı tanklar içinde, tesislerarası ve otogaz bayilerine ikmal maksatlı taşınmaktadır.



- Tesislerde yine yüksek basınca dayanıklı tüpler içine doldurulması halinde ise, profil kasa kamyon/kamyonetler ile tüpler tesislere, bayilere ve oradan da evlere uzanan bir yol izlemektedir.

# Türkiye'de LPG Taşımacılığının Boyutu

64 dağıtıcı firmanın ~2500 dökme taşıma yapan tankeri

~15,000 tüplügaz bayisinin ~45,000 tüplügaz kamyon ve kamyoneti

olduğu tahmin edilmektedir.

→ Toplam araç sayısı yaklaşık **50,000 adet** olarak kabul edilebilir.

# ADR'nin LPG Sektörüne Etkileri

- 1- Tüplerin değişmesi
- 2- Araç üzeri tankların değişmesi
- 3- Kamyon ve çekicilerin değişmesi
- 4- Eğitim ve personel gereksinimleri
- 5- Sertifikasyon/muayene maliyetleri
- 6- Taşıma operasyonel kısıtları
- 7- Diğer

# Tüplerin Değişmesi

- Piyasada 80-100 milyon LPG tüpü olduğu tahmin edilmektedir.
- 2005 yılından itibaren 99/36/AT “Taşınabilir Basınçlı Ekipmanlar Yönetmeliği” kapsamında (TS 55 EN 1442 kapsamında) tüp üretimi yapılmaktadır. ADR standartına uygun olmakla birlikte bu tüplerin işaretleme şartının yerine getirilmesi pratikte mümkün görünmemektedir.
- Daha önceden geçerli mevzuata uygun daha eskitüpler de halen dolaşımdadır.
- ADR sac et kalınlıkları gereksinimi nedeniyle **tüm tüplerin değiştirilmesi** söz konusu olabilecektir.
- **2 milyar €** civarında bir maliyet oluşacağı tahmin edilmektedir.

# Araç Üzeri Tankların Değişmesi

- Piyasada **3000 adet araç üzeri LPG tankı** olduğu tahmin edilmektedir.
- 2005 yılından itibaren 99/36/AT “Taşınabilir Basınçlı Ekipmanlar Yönetmeliği” kapsamında tank üretimi yapılmaktadır.
- ADR’ye uygun dizayn edilmiş tank sayısı yok denecek kadar azdır, olanlar da ADR sertifikasyon yetkili kurumu belirli olmadığı için bir mana ifade etmemektedir.
- ADR sac et kalınlıkları gereksinimi nedeniyle **tüm araç üzeri tankların değiştirilmesi** söz konusu olacaktır.
- **150 milyon €** civarında bir maliyet oluşacağı tahmin edilmektedir.

# Kamyon ve Çekicilerin Değişmesi

- LPG piyasasında değşik boyutlarda toplam **50 bin araç** olduğu tahmin edilmektedir.
- Son 1-2 yılda araçların bir kısmı ADR sertifikalı olarak bazı üreticilerden alınabilse de, bu araçların ADR'nin gereksinimlerine tam olarak uygunluğu, yetkili kurum ve onay sistemi tam belli olmadığından, şüphelidir.
- **1,6 milyar €** civarında bir maliyet oluşacağı tahmin edilmektedir.



# Eğitim ve Personel Gereksinimleri

- ADR gereğince, g¼venlik danışmanı kavramı getirilmekte, bu ihtiyaç bayi ve dağıtıcıları ilgilendirmektedir.
- Ayrıca t¼m s¼r¼c¼lerin ¼zel eğitim alması gerekmektedir. Y¼kleme-boşlatma işçileri için de tanımı net olmayan eğitim gereksinimi belirtilmektedir.
- T¼rkiye'de hen¼z yetkilendirilmiş eğitim kurumları bulunmamaktadır.
- LPG piyasasında EPDK mevzuatı gereğince s¼r¼c¼ eğitimleri verilmektedir.
- **50 milyon €** civarında bir maliyet oluşacağı tahmin edilmektedir.

# Sertifikasyon/Muayene Maliyetleri

- ADR gereğince yola uygunluk belgesi, tank/ekipman/araç/tüp periyodik muayene gereksinimleri olacaktır.
- Bu uygulamaların maliyetleri ilgili kurumlar ve ücretler belirlenince netleşecektir.

# Taşıma Operasyonel Kısıtları

- ADR gereğince, belirli güzergahların kullanımı şart koşulacak, köprüler dışında tünelden de geçiş yasak ve kısıtlamaları söz konusu olacaktır.
- Ayrıca taşıma aracında istiflemeye dönük bazı kuralların da taşıma kapasitesini etkileyebileceği görülmektedir.
- Bu değişikliklerin maliyeti ilgili operasyonel kurallar belirlenince netleşecektir.

# Diğer

- ADR onay mekanizması ve denetim kurumları için yetkili devlet kurumları belirli değildir.
- Bu kurumların altyapısal ihtiyaçları (eğitim, teknoloji) tanımlanmalı ve ilgili yatırımlar yapılmalıdır.

# Sonuç

- Tüp, araç sayısı gibi sektörel yatırım büyüklükleri ürün özelliğine bağlı olarak çok yüksektir.
- Sektörün toplam 4 milyar €'yu bulan yatırımları yapabilmesi için 20 yıl'a varan uzun geçiş sürecine ihtiyacı vardır. (Avrupa'da, örneğin Almanya'da 20-25 yıllık uzun geçiş dönemleri tanımlanmıştır)
- Bu süreçte ADR'nin öncelikle devlet tarafından 2009 yılı versiyonunun dilimize çevrilmesi ve ilgili kurumların konuya ilişkin çalışmalarını sektör ihtiyaçlarını da dikkate alarak yürütmesi öncelikli ihtiyaçlar görünmektedir.
- Eğitim, denetim ve onaylarda ilgili resmi kurumsal yapılar da bir an önce netleştirilmelidir.

