

5. TAŞITANLAR FORUMU



'ın değerli katılımlarıyla

Seans	Konu	Zaman
Sabah		(09:00 – 12:00)
→	Açılış Konuşmaları	(09:00 – 10:00)
	A. Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri -1	(10:00 – 10:45)
	Çay – Kahve Molası	(30 dk.)
	A. Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri -2	(11:15– 12:00)
Öğle Arası		(12:00 – 13:30)
Öğleden Sonra		(13:30 – 16:30)
	B. Teknik Sorunlar ve Çözüm Önerileri - 1	(13.30– 14:30)
	Çay – Kahve Molası	(30 dk.)
	B. Teknik Sorunlar ve Çözüm Önerileri - 2	(15:00– 16:00)
	Kapanış Konuşmaları	(16:00– 16:30)

Kontrat ve Miktar Devri

BOTAŞ'ın Ayrıştırılmamış Yapısı

Depolama Gereksinimi

1- Kontrat ve Miktar Devri

- 4646 sayılı kanundaki :
 - Yılda %10 Pazar payı devri (kontrat ve miktar devri yoluyla)
 - 2009'da kalan %20lik kısımla Botaş'ın özelleştirilmesi
 - 2009'da Botaş'ın ayrıştırılması hedeflerine ulaşamamıştır.
- Bundan sonraki gerçekçi takvimin belirlenmesi beklenmektedir.

A. Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri -1

2- BOTAŞ'ın Ayırıştırılmamış Yapısı

- Botaş'ın İletim ve Depolama faaliyetlerinin Ticaret faaliyetlerinden en kısa sürede yönetsel olarak da ayrıştırılması gerekmektedir.
- Adil rekabet koşullarının sağlanmasının en temel adımı budur.
 - İletim faaliyeti bağımsız olarak yönetilmemektedir.
 - Özel sektörün bulunduğu giriş noktasında programlanan giriş miktarları hiçbir zaman gerçekleştirilememektedir. Özellikle ay sonlarında sapma miktarları eksik gaz alımı yönünde artmaktadır. Bu sapmaların teknik gerekçeleri Taşıtanlara açıklanmamaktadır.
 - İletim faaliyetinin teknik nedenlerle mi ticari nedenlerle mi alınan kararlara göre yönetildiği ayrıştırılamamaktadır.

A. Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri -1

3- Depolama Gereksinimi

- TPAO depolama tesisinin BOTAŞ dışındaki Taşıtanlara da açılması beklenmektedir.
 - DEPOLAMA KUE'nin yayınlanması için takvim belirlenmesini ve görüşler ve değerlendirmeler sonucu 1 Mayıs 2011'e kadar yayınlanmasını bekliyoruz.
 - BOTAŞ'ın depoda halihazırda sahip olduğu kapasite de göz önünde bulundurularak adil başvuru şartları oluşturulmalıdır.

Seans	Konu	Zaman
Sabah		(09:00 – 12:00)
	Açılış Konuşmaları	(09:00 – 10:00)
	A. Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri -1	(10:00 – 10:45)
	Çay – Kahve Molası	(30 dk.)
→	A. Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri -2	(11:15– 12:00)
Öğle Arası		(12:00 – 13:30)
Öğleden Sonra		(13:30 – 16:30)
	B. Teknik Sorunlar ve Çözüm Önerileri - 1	(13.30– 14:30)
	Çay – Kahve Molası	(30 dk.)
	B. Teknik Sorunlar ve Çözüm Önerileri - 2	(15:00– 16:00)
	Kapanış Konuşmaları	(16:00– 16:30)

İletim Tarifeleri ve DGF

Standart Taşıma Sözleşmesi (STS)

UDN Ticareti

A. Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri -2

4- Tarifeler

- Botaş'ın İletim Tarifelerinin **Şeffaf ve Öngörülebilir** olması tüm Taşıtanların ortak talebidir.
- İletim Tarifeleri 2011 yılından itibaren 3 yıl geçerli olacak şekilde belirlenmiştir. Tarifeler belirlenirken İletim Hizmet Bedeli %25 oranında, İletim Kapasite Bedeli ise %50 oranında artırılmıştır.
- Tarifelerin 3 yıl geçerli olacak şekilde belirlenmiş olması «**öngörülebilirlik**» açısından olumlu bir adım olarak görülmektedir.
- Ancak tarifelerdeki bu %25 ve %50 oranındaki artışların neye göre yapıldığı konusunda Taşıtanların bilgisi bulunmamaktadır.
- «**Şeffaflık**» ilkesi gereği yapılan değişikliklerin gerekçelerinin Taşıtanlar ile paylaşılmasını talep etmekteyiz.
- EPDK'nın yayınlamakta olduğu tarifiede dengesizlik bedellerinin hesaplanmasında ÖTV hariç dengeleme gazı fiyatı kullanılmalıdır.

5- Standart Taşıma Sözleşmesi (STS)

- Standart Taşıma Sözleşmesi'nin tek nüsha olarak imzalanması yeterli olacaktır.
- Kapasite Tescil Belgesi'nde belirlenen basınçlar:

ŞİD Tanımlar ve Yorumlama bölümünde "Ana Çıkış Noktası" tabiri, (i) Ana İletim Şebekesine doğrudan bağlanmış olup, basınç düşürme ve ölçüm işlevlerinin gerçekleştirildiği Doğal Gaz İstasyonlarından mülkiyeti ve işletimi Taşıyıcıya ait olanlar için istasyon çıkış vanasını, Taşıyıcıya ait olmayanlar için istasyon giriş vanasının giriş tarafındaki izole flanşını (ii) İhracat Çıkış Noktasını, ifade eder." şeklinde ifade edilmektedir.

Tanımdan anlaşılacağı üzere kapasite tescil işlemlerinde yazılması gereken basınçlar mülkiyeti ve işletimi Botaş'a aitse çıkış basıncı aksi takdirde giriş basıncının yazılması aşıkardır. 2009 yılı tescil işlemlerinde bu kurala uyulurken 2010 ve 2011 yıllarında bütün tescil edilen basınçlar istasyon çıkış basıncı olarak işlenmiştir. Örnek:

Nokta Adı	2009	2010	2011
Palgaz Çayırova	40	12-19	12-19
Eskişehir Muttalıp	40	22-27	23-27

Talebimiz

- Taşıyıcının ŞİD'e yazıldığı şekli ile uygun teslim basınçlarını kapasite tescil belgesine işlemesi ve
- Dağıtım bölgesinde son tüketiciye ihtiyacı olacak kadar basınç sağlayacak düzeyde Ana Çıkış Noktası Teslim Basıncı taahhüdü verilmesidir.

6- UDN'de Ticaret

- 2010 yılı Kasım ayından itibaren UDN'de ticaret Botaş İletim tarafından tüm sektörden farklı yorumlanarak kısıtlanmıştır.
- UDN'de kısıtsız ve sınırsız ticaretin önünün açılması İletim Faaliyetinin verimli güvenli ve ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesinin önünde engel değildir.
- En kısa sürede bu kısıtların
 - Yanlış yorumlara mahal vermeyecek şekilde ŞİD'in değiştirilmesi
 - Elektronik altyapının geliştirilmesiyle kaldırılması beklenmektedir.

Seans	Konu	Zaman
Sabah		(09:00 – 12:00)
	Açılış Konuşmaları	(09:00 – 10:00)
	A. Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri -1	(10:00 – 10:45)
	Çay – Kahve Molası	(30 dk.)
	A. Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri -2	(11:15– 12:00)
Öğle Arası		(12:00 – 13:30)
Öğleden Sonra		(13:30 – 16:30)
→	B. Teknik Sorunlar ve Çözüm Önerileri - 1	(13.30– 14:30)
	Çay – Kahve Molası	(30 dk.)
	B. Teknik Sorunlar ve Çözüm Önerileri - 2	(15:00– 16:00)
	Kapanış Konuşmaları	(16:00– 16:30)

EBT

Dengeleme

Tahsisatlar

- Botaş'a 6 yıldır onlarca toplantıda sektörün EBT ile ilgili beklentileri aktarılmıştır.
- Botaş'ın hazırlattığı EBT günün ihtiyaçlarını karşılamaktan uzaktır, gelecek için ise kesinlikle yenilenmesi gerekir.
 - Sevkiyat Kontrol Merkezi'nin **İletim Yönetmeliği'nde** tarif edildiği şekilde tesis edilmesi gerekmektedir.
 - Bugünkü eksikliklerin giderilmesi mevcut yazılıma elle müdahalenin tamamen ortadan kaldırılması gerekir.
 - Yeni yazılım için de ivedilikle gereksinim analizine başlanması gerekir.
 - Mevcut durumu iyileştirmek için harcanacak para boşa gitmeyecektir. Zira yeni bir yazılımın gerçek anlamda faydalı olması 2013 başına denk gelecektir.
 - En kısa sürede bu konuda hizmet alınması ve yatırım kararı konusunda fikir birliğine varılmasını bekliyoruz.

2. Dengeleme

Sistem Dengelemesi

BOTAŞ'ın Diğer Taşıtanlarla Ticareti

Dengeleme Gaz Fiyatı

Elektrik Üretimi

MEVCUT ŞİD :

Bölüm C (Taşıyıcının Görevleri)

- İletim Şebekesini makul ve basiretli bir tacirden beklendiği şekilde; adilane, şeffaf ve ayrımcılığa yol açmayacak şekilde işletmek,
- Her türlü sistem planlaması ve Programlı Bakım faaliyetlerini, İletim Şebekesinin verimli işletilmesini gözeterek , tüm Taşıtanların menfaatleri dikkate alınacak şekilde gerçekleştirmek,
- Sevkiyat kontrol ve sistem dengeleme hizmeti vermek

Bölüm 3.2

Sistemde dengesizlik yaratan Taşıtanın Gün içinde tespit edilememesi ve sistemin fiziksel dengesinin sağlanmasında güçlük yaşanması durumunda Taşıyıcı herhangi bir Taşıtana bir Giriş Noktasında veya bir Çıkış Noktasında arttırma veya azaltma talimatı verebilir.

Bölüm 23.1.3.1

Taşıyıcı, Dahili Kullanım Gazı ve/veya Dengeleme Gazı için özel sözleşmeler yapmayacak, bu amaçla BOTAŞ'ın Doğal Gaz ithalat / ihracat / toptan satış üniteleri tarafından İletim Şebekesi 'ne sokulan Doğal Gazı kullanacaktır.

Mevcut Uygulama:

- Sistem Dengelemesi günlük olarak yapılmamakta, ayın ikinci yarısı verilen talimatlarla yapılmaktadır.
- Taşıyıcı sadece Sistemde gazı bulunan (**pozitif dengesiz**) Taşıtanlara talimat vermekte, Sistemden gaz kullanan (**negatif dengesiz**) Taşıtanlara talimat vermemektedir.
- Taşıyıcı Üst Akış' tan gelen gaz basıncı kabul değerlerine uygun olmasına rağmen, bazı günlerde Giriş Noktasında programlanan miktardan az gaz almaktadır.

Görüş:

- Taşıyıcı Dengesizlik oluşturan Taşıtanı en kısa sürede tespit edip bu Taşıtana Gaz Girişi Azaltma/Arttırma talimatı vermeli, özellikle ay sonunda Giriş Noktasındaki kümülatif gaz girişini azaltma uygulamasından vazgeçmelidir.
- Taşıyıcı bir Taşıtanın sahip olduğu gazı diğer taşıtana zoraki olarak satmasına aracı olmamalıdır.
- Taşıyıcı adil olma ilkesi çerçevesinde Sistemi dengelerken tüm Taşıtanların ayrı ayrı dengesini gözeterek, **ay sonunda pozitif dengesizlikler için verdiği talimatları negatif dengesizlikler için de vermelidir.**

Çözüm Önerisi:

• Taşıyıcının tüm Taşıtanların Sistem Dengesini gözetmesi açısından Şebeke İşleyiş Düzenlemelerinin 3.2 Maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmelidir.

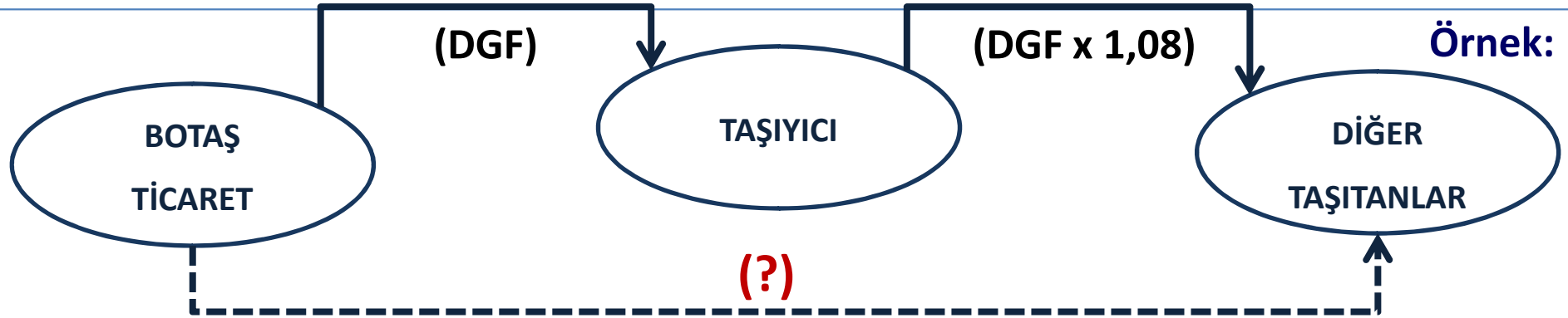
• *Bölüm 3.2*

• *Sistemde dengesizlik yaratan Taşıtanın Gün içinde tespit edilememesi ve sistemin fiziksel dengesinin sağlanmasında güçlük yaşanması durumunda, Taşıyıcı karşılaştığı güçlüğü yer ve sayısal basınç değerlerini de belirterek yayınlar. Taşıyıcı herhangi bir Taşıtana gerekli Giriş Noktasında veya gerekli Çıkış Noktasında arttırma veya azaltma talimatı verebilir. Taşıyıcı ay genelinde Sistemin ve Taşıtanların her birinin aylık kümülatif dengesini sağlamak maksadıyla, her bir Taşıtana Giriş Noktalarında arttırma veya azaltma talimatı verir.*

• *Bölüm 3.7’de Ana giriş noktasında (LNG terminalleri hariç) giriş yapan tedarikçilere uygulanan tolerans dışı miktarın tolerans içi sayılması uygulamasının aynı nokta ile ilgili transfer noktasında gaz devralan tedarikçiler için de aynı şekilde değerlendirilmesi gerektiği düşünülmektedir.*

Mevcut Durum:

- Taşıtanların birbirleriyle ticaretine elveren Ulusal Dengeleme Noktası tanımlanmış olmasına rağmen BOTAŞ (Ticaret) gün sonu ticaret yapmamaktadır. 2010 'da da talep edilmesine rağmen bir gelişme kaydedilememiştir.



Çözüm Önerisi:

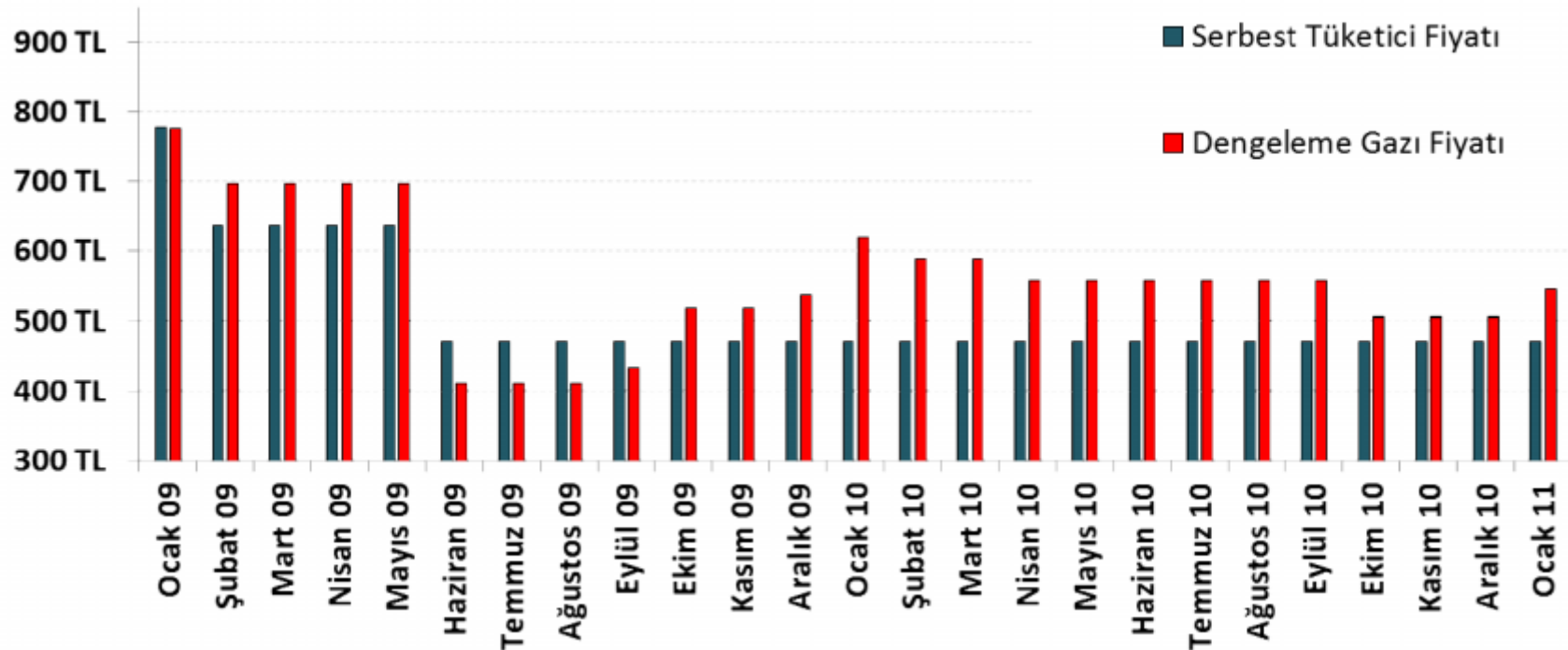
- İletimciden bağımsız hareket eden makul ve basiretli bir tüccar olarak Botaş (Ticaret) ın diğer Taşıtanlarla olan ticari ilişkilerini mümkün olduğunca artırarak sisteme entegre olması gerektiğini düşünüyoruz. Bu sayede Taşıyıcı (Botaş İletim) gaz ticaretine aracı olmaktan çıkacaktır.

2. Dengeleme

Dengeleme Gazı Fiyatı

Dengeleme Gazı Fiyatının Belirlenmesi:

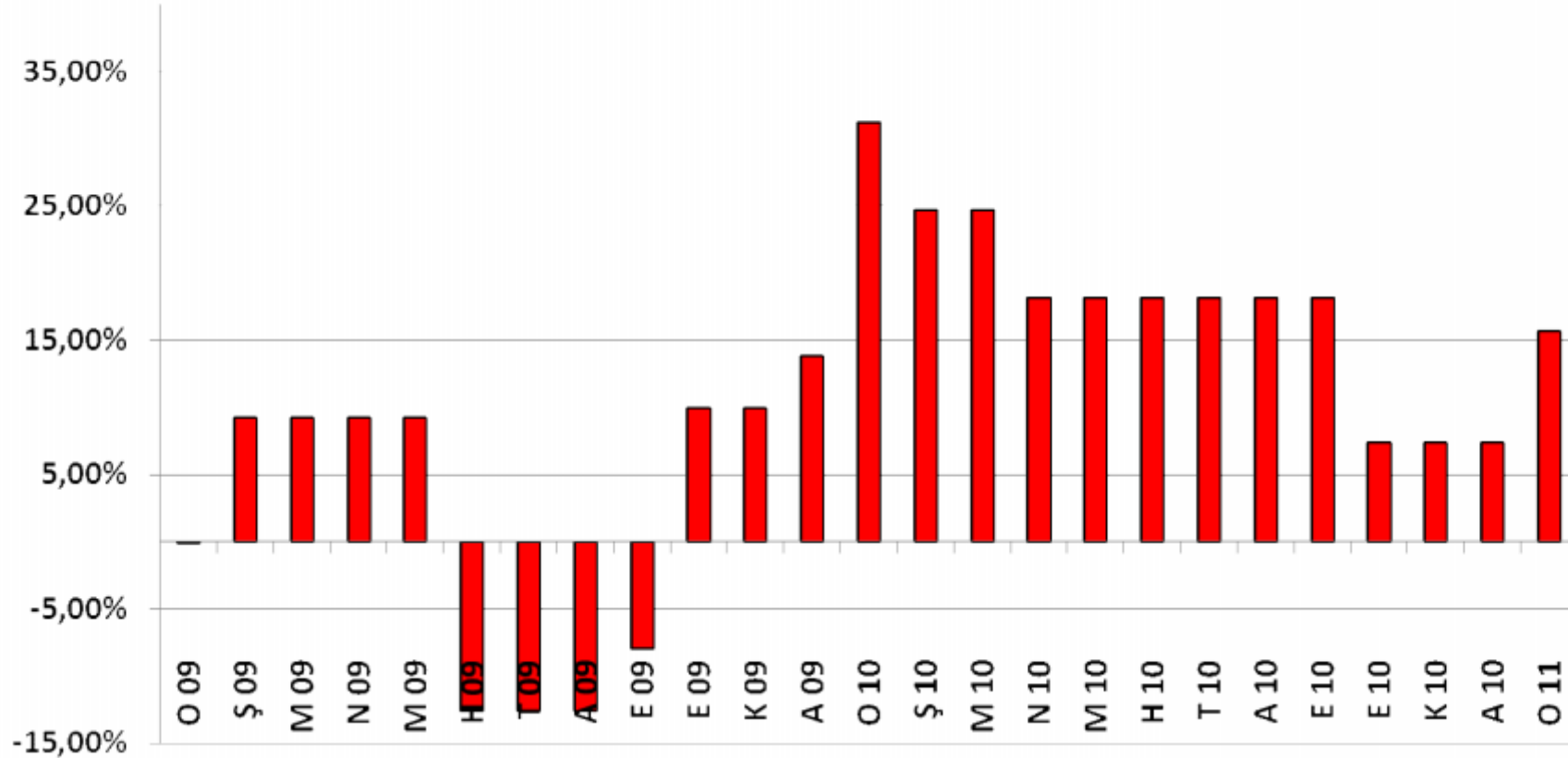
- Geçmiş dönemler incelendiğinde, DGF'nin herhangi doğrusal bir ilişki olmaksızın zaman zaman Doğal Gaz Satış Fiyatlarının üzerinde veya altında olduğu gözlemlenmiştir.



2. Dengeleme

Dengeleme Gazı Fiyatı

Dengeleme Gazı Fiyatı ve Serbest Tüketici Satış Fiyatı Arası Fark Yüzdesi



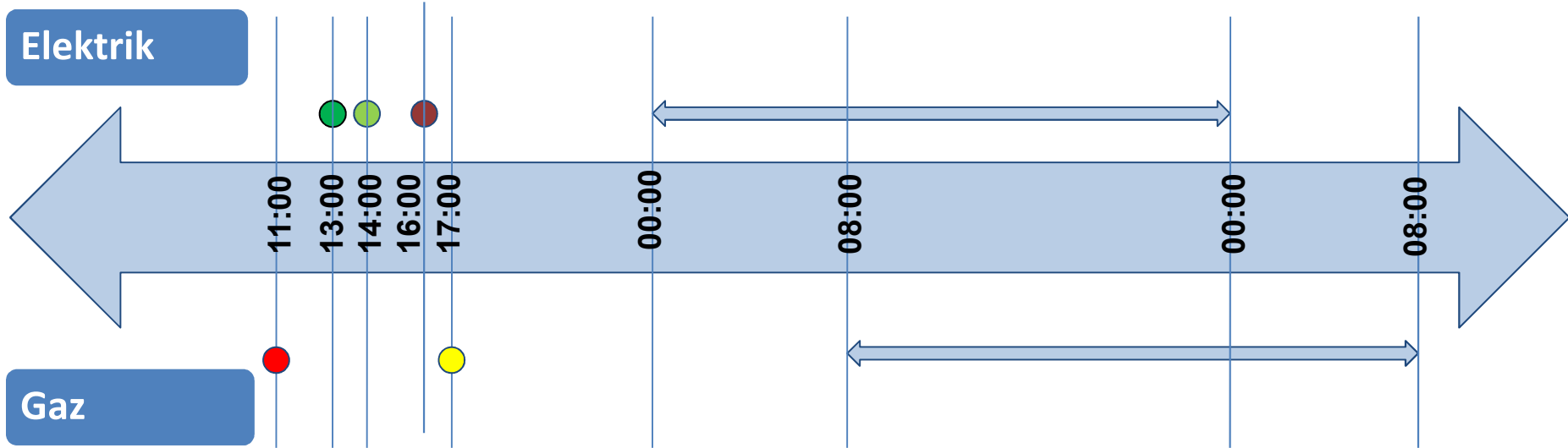
Çözüm Önerisi:

- ŞİD 23.1.3.1 maddesi gereği Dengeleme Gazı ticari değil, teknik anlamda sistem dengelemesini sağlama amaçlı kullanılmalıdır.
- **Botaş'a Dengeleme Gazı'nı sağlamaya devam ettiği müddetçe** Dengeleme Gazı Fiyatı'nın öngörülebilir bir fiyat haline gelmesi açısından bir metodoloji ile hesaplanması ve bu metodolojinin tüm ilgililerin görebileceği şekilde yayınlanması gerekmektedir.

4628 Madde 5/A : EPDK, doğal gaz piyasası ile ilgili olarak aşağıda belirtilen hususlardaki görevleri de yerine getirir:

... f) Doğal gaz piyasası içerisinde rekabetin hiç veya yeterince oluşmadığı alanlarda, fiyat ve tarife teşekkülüne ilişkin usul ve esasları düzenlemek.

- Botaş Dengeleme Gazı'nı sağlamaya devam ettiği müddetçe Dengeleme Gaz Fiyatı'nın belirlenmesi için EPDK tarafından taban ve tavan fiyatı uygulaması getirilmelidir.



- ŞİD Taşıma Miktar Bildirimi -11:00
- DUY Sistem Gün Öncesi Piyasası Sonuçlarının Açıklanması - 13:00
- DUY Sistem Gün Öncesi Piyasası Sonuçlarının Kesinleşmesi: - 14:00
- ŞİD Taşıma Miktar Değişiklik Bildirimi -17:00
- DUY Dengeleme Güç Piyasası tekliflerinin verilmesi – 16:00

DUY Dengeleme Güç Piyasası talimatları G günü içinde dahi gelebilmektedir.

Mevcut Durum:

- Doğalgaz piyasası ile Elektrik piyasası gün tanımları arasında faz farkı bulunmaktadır
- MYTM talimatları TMB saatlerinden sonra açıklanmaktadır

Karşılaşılan Problemler:

- Sistem dengelemesinin sağlanmasını amaçlayan miktar bildirim sistemini anlamını yitirmekte ve sistem dengesi tehlikeye atılmaktadır.
- Böyle bir dengesizliğe düşen taşıtan için karşılanması güç bir dengesizlik bedeli ortaya çıkmaktadır

Çözüm Önerisi:

- Elektrik piyasası ile uyum sağlanana kadar MYTM' den gelen talimatlar saat 17:00' dan sonra da taşıtanın TMDB yapmasına imkan sağlamalıdır
- **Üst akış operatörlerinin** buna rağmen G-1 15:00'dan sonra çözüm yaratamamasından dolayı elektrik üreticilerine gaz sağlayan tedarikçilere portföylerindeki elektrik üretim şirketlerinin ilgili ana çıkış noktalarındaki programlarıyla tahsisatları arasındaki fark kadar dengesizliklerini, ya da MYTM'den alınan talimat üzerinden hesaplanacak doğal gaz miktarı kadar kısmı için, takip eden gündeki miktar bildirimleri ile düzeltme hakkı verilmelidir.

Mevcut Durum:

- Doğalgaz piyasası ile Elektrik piyasası gün tanımları arasında faz farkı nedeniyle oluşabilecek bir dengesizlik durumunda ortaya çıkabilecek 1 günlük Sevkiyat Kontrol Bedeli'nin Dengeleme Gazı hariç kısmı gaz maliyetinin %20 sine kadar ulaşabilmektedir.

POZİTİF DENGESİZLİK DURUMU	900 MW		120 MW	
Gün Öncesi Program (sm3)	4.400.000		640.000	
Gerçekleşen Çekiş Miktarı (sm3)	2.900.000		420.000	
Gaz Bedeli	1.366.909		197.966	
Kış Dönemi Dengeleme Cezası (TL)	61.685	4,51%	3.534	1,79%
Ara Dönem Dengeleme Cezası (TL)	154.213	11,28%	8.834	4,46%
Yaz Dönemi Dengeleme Cezası(TL)	246.742	18,05%	14.136	7,14%
NEGATİF DENGESİZLİK DURUMU	900 MW		120 MW	
Gün Öncesi Program (sm3)	2.900.000		420.000	
Gerçekleşen Çekiş Miktarı (sm3)	4.400.000		640.000	
Gaz Bedeli	2.073.931		301.663	
Kış Dönemi Dengeleme Cezası (TL)	58.865	2,84%	7.709	2,56%
Ara Dönem Dengeleme Cezası (TL)	36.791	1,77%	4.818	1,60%
Yaz Dönemi Dengeleme Cezası(TL)	14.716	0,71%	1.927	0,64%

- Hesaplamalarda Gaz Fiyatı BOTAŞ tarafından Şubat'11 için ilan edilen 0,471348 TL/ Sm3 ve Dengeleme Gaz Fiyatı olarak BOTAŞ tarafından Şubat' 11 için ilan edilen 0,568197 TL/Sm3 kullanılmıştır. Negatif dengesizlik hesabında oluşan ceza dikkate alınmış, DGF için ödenen bedel hesaplama katılmamıştır.

3. Tahsisatlar

Çoklu Çıkış Noktası Tahsisatları

Transfer Noktası Tahsisatları

UDN Uygulamaları

İdeal Piyasa Yapısı

3. Tahsisatlar

Çoklu Çıkış Noktası Tahsisatları

- Serbest tüketici limitinin yıllık 700.000 sm³'e indirilmesi neticesinde bu tür müşterilerin sayaçlarının günlük okunmasında sıkıntılar yaşanmaktadır. İleriki yıllarda bu limitin daha da düşürüleceği öngörülerek şimdiden günlük tüketim ölçümü yapılamayan müşteriler için yeni bir tahsisat yönteminin belirlenmesi gerekmektedir.

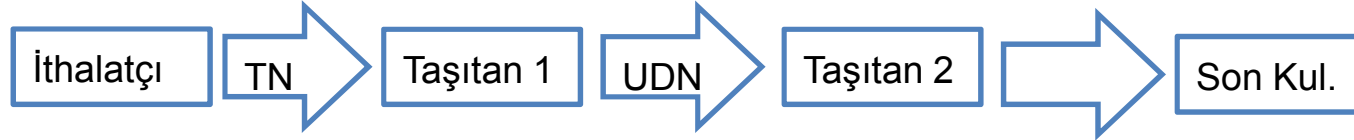
Öneri: Yıllık tüketimi belirli bir limitin altında olan müşteriler için aylık ölçüm yapılır. EBT'ye işlenecek günlük tahsisatlarda müşterinin önceki ayda tüketmiş olduğu ortalama değer işlenir, ay sonunda bu değerler yeni ortalama ile revize edilir.

- Aynı dağıtım bölgesinde aynı tüzel kişiliğe sahip farklı tüketim noktaları günlük olarak okunamıyor ise bu tür kullanıcılar için de yukarıdaki yöntem uygulanmalıdır.
- ŞİD 9.2.2.2'de belirtilen çoklu nokta tahsisatlarının dağıtımçı tarafından bildirilememe durumu kesinlikle olmamalıdır. Dağıtımçıların EBT'ye veri girişi, belli yaptırımlar konarak sağlanmalıdır ve bilgi girişinin olmaması durumundaki tahsisat hesaplama prosedürü SİD'den kaldırılmalıdır.

- 2009 yılında Transfer Noktası (TN) tahsisatları, ŞİD'de yer almamasına rağmen, uygulamada kolaylık ve fayda sağladığı düşüncesiyle **Tahsisat = Program** olarak belirlenmiştir.
- 2010 yılında ise ŞİD'de yer alan şekli ile giriş noktasına baz olacak şekilde prorata uygulamasına başlanmıştır.
- **2011 yılı Taşıyıcı Acil ŞİD değişikliği önerilerinde ise;**
 - Ana giriş noktasında tedarik edilen gaz, transfer noktalarının programları toplamından fazla ise TN programı tahsisat olarak alınmakta, aksi durumda prorata uygulamasına devam edilmektedir.

- Yeni Önerinin riskleri:
 - Bu öneri halihazırdaki problemleri çözme noktasında yeterince etkili olmamanın yanında, Botaş Ticaret ve Botaş İletim kısımlarının Yatay Bütünleşik yapıda oluşunun getirdiği ve sıklıkla tecrübe edilen riskler nedeniyle, öneri özellikle ithalatçı taşıtanlar açısından ciddi riskler taşıyor.
 - Taşıyıcının Taşıtanları ay içinde veya sonunda negatif dengesizliğe bırakma yönünde çabalarının olduğu gözlemlenmektedir.
 - Dengeleme gaz fiyatının belirlenmesinde Taşıtanların en ufak bir etkisinin olmadığı ve ithalat giriş noktasındaki tahsisatın Botaş Ticaretin insafına bırakıldığı bir ortamdayız. Bu nedenle en azından Botaş'ın yatay bütünleşik yapısının **ayrıştırılmasına kadar** her yeni uygulamanın nihai çözüm olamayacağı düşünüldüğünde, en azından miktar riskinin bir şekilde paylaşıldığı halihazırdaki uygulama kötünün iyisi olarak düşünülebilir.
- Bunun yanında, ŞİD **9.4.2'de** belirtilen ancak Botaş İletim tarafından uygulanmayan, TN tahsisatlarının taşıtanlar tarafından kendi aralarında serbestçe belirlenmesi uygulamasına işlerlik kazandırılması bir çok sorunu çözecektir.

ŞİD kapsamında mümkün olabilen en kapsamlı tedarik zinciri:



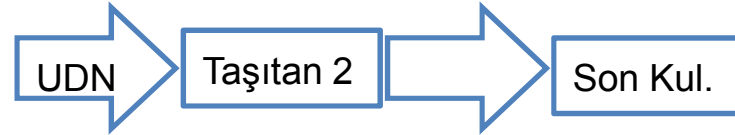
- Tedarik zincirinin ikinci Taşıtan'a bile geçemediği bir pazarda Botaş İletim, taşıtanlar arası ticareti, ŞİD'de yazılı olmamasına rağmen, farklı yorumlara dayandırarak engellemeye çalışmaktadır.
- Botaş İletim, **ekonomik, verimli ve güvenli** işletmecilik ilkeleri ile sınırlandırılan alanın dışına çıkarak, yoruma açık her durumu **sınırlandırıcı** bir bakış açısına göre değerlendirmektedir
- Botaş İletim, UDN ticaretinin hiçbir kısıta bakılmaksızın serbest bırakılması halinde bu işlemleri takip edemeyeceğini ifade edebilmektedir. **Botaş'ın kısıtları, piyasanın kısıtları haline gelmiştir.**
- Bu durum değiştirilerek **ŞİD'de yoruma açık hiçbir madde bırakılmamalıdır.**

- UDN ticaretinin, tanımları ve hangi durumları içerdikleri net olarak belirlenmeyen, bu nedenle ticareti kısıtlayıcı yorumlara baz teşkil edebilecek **“arz fazlası / arz açığı”** ya da **“ticaret maksadı ile devralınması”** gibi koşullara bağlanması, Taşıyıcının ilgili Lisansında ve ŞİD’de belirtildiği üzere sorumluluk alanını sınırlayan **“verimli ve güvenli taşımacılık”** ilkesi **kapsamına girmemektedir.**

- UDN noktasının tanımı *aşağıdaki şekilde yeniden düzenlenmelidir:*

“ Ulusal Dengeleme Çıkış Noktası ” tabiri, bir Taşıtanın, başka bir Taşıtana bir miktar Doğal Gazın mülkiyet ve riskini devrettiği ya da sisteme bıraktığı Doğal Gaz Miktarını çektiği varsayılan sanal noktayı ifade eder;

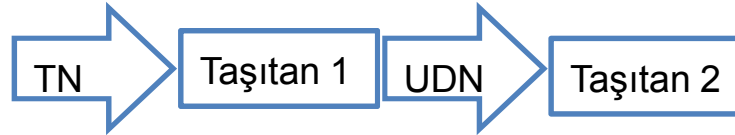
“Ulusal Dengeleme Giriş Noktası” tabiri, bir Taşıtanın, başka bir Taşıtandan bir miktar Doğal Gazın mülkiyet ve riskini devraldığı ya da sistemden çektiği Doğal Gaz Miktarını teslim ettiği varsayılan sanal noktayı ifade eder;



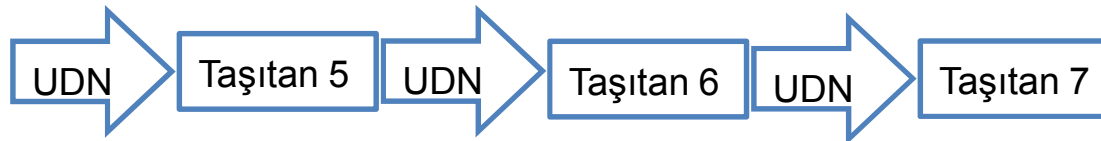
Şekilde görüleceği üzere gün öncesinde UDN girişi olan taşıtanın gün sonunda elinde gaz kalması durumunda bu gazı satamayacağı belirtilmekte ve taşıtan ŞİD kapsamındaki cezalara maruz kalmaktadır. Bu durum örnekteki taşıtan için ciddi risk taşımaktadır. Bizim önerimiz;

*3.6.2 Taşıtanlar, en geç G+6 iş günü saat 12:00'a ya da ilgili Güne kadarki tüm tahsisatların EBT'de yayınlanmasının 3 işgünü sonrasına kadar (hangisi geç gerçekleşirse) Ulusal Dengeleme Giriş ve Çıkış Noktalarında belirtilen miktarlar üzerinden **kendi aralarında gün öncesi ticaretlerine, ya da dengesizlik durumlarının pozitif ya da negatif olmasına bakılmaksızın** gün sonu ticareti yapabilecekler ve anlaşmaya varılan miktarları Taşıyıcıya bildirebileceklerdir. Taşıyıcı bu bildirimler neticesinde G+6 iş günü saat 16:00'da Taşıtanların Günlük Dengesizliklerini EBT'den ilan eder."*

- Taşıtanların bir gün için UDN noktasını sadece giriş veya çıkış olarak kullanılabilmesi bu noktadaki ticareti ciddi derecede kısıtlamaktadır. UDN ticaretinin serbestleştirilmesinin bütün Taraflarca genel amaç olduğu düşünüldüğünde, ŞİD’de halihazırda mevcut olmayan bu kısıtlamanın kesinlikle ŞİD’e girmemesi gerekmektedir.
- Örnek verecek olur isek Taşıtan 1 gün sonunda negatif kalması durumunda gün sonu ticareti yapamayacak ve ŞİD kapsamındaki cezalara mecburen maruz kalacaktır. Aynı gün içerisinde gün öncesi ve gün sonu ticaretinde UDN’den hem gaz girişine hem de gaz çıkışına imkan sağlanmalıdır



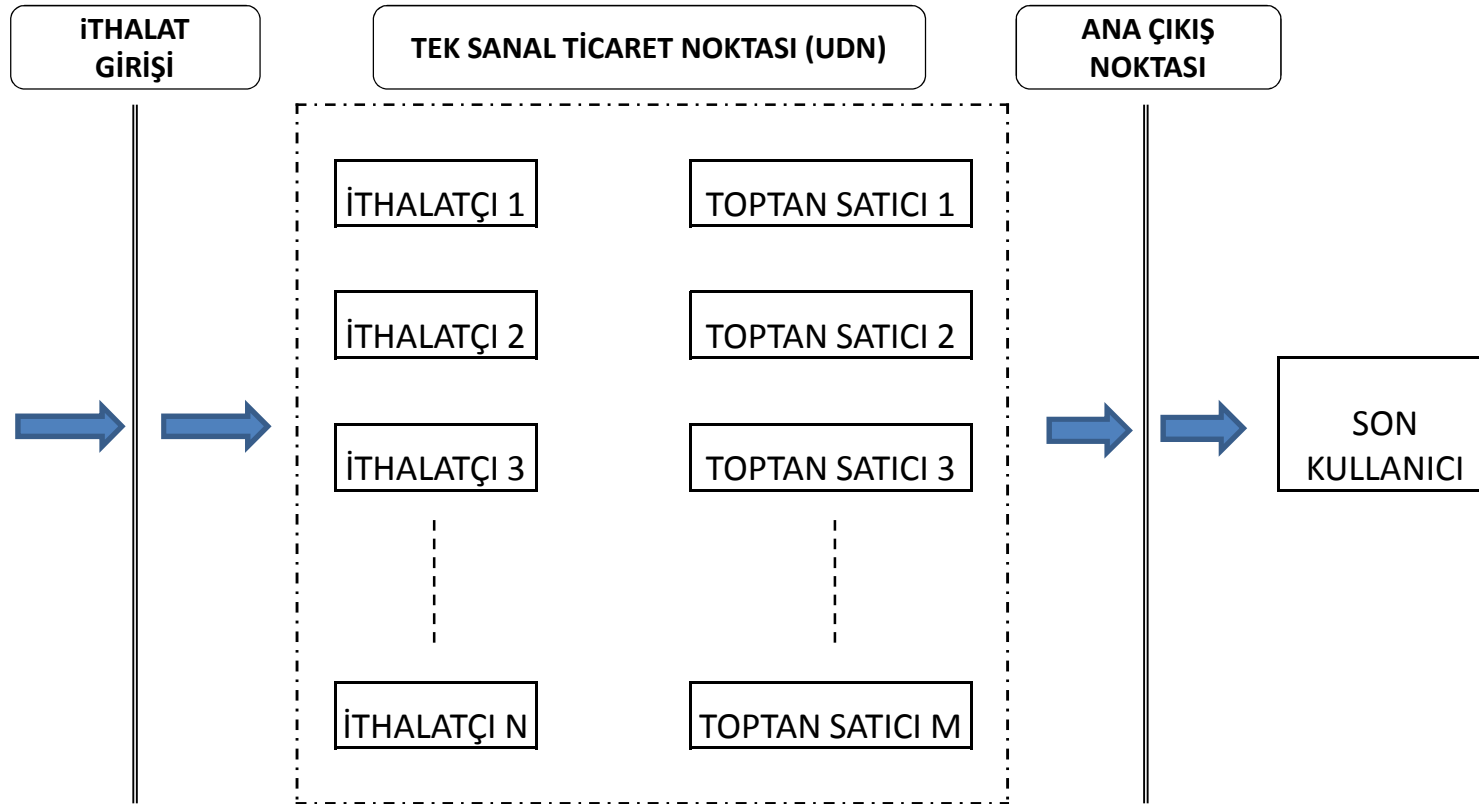
- Buradaki bir diğer önemli konu ise Taşıyıcının önerilerindeki şekli ile yeni ŞİD uygulamaya konulur ise tedarik zinciri mevcut şekli ile kalacak ve ikincil ticaretin önünün kapanması suretiyle piyasanın serbestleşmesi yine engellenecektir.
- Bu konudaki önerimiz, UDN önündeki tüm engeller kaldırılarak UDN ticaretinin arttırılması ve serbestleşmenin sağlanmasıdır.



- Doğalgaz Piyasalarının gelişmiş olduğu ülkelere bakıldığında UDN tahsisatlarının taşıtanların programlarına eşit şekilde yapıldığını görüyoruz.

UDN Tahsisat= UDN Program

- Ayrıca Transfer noktası tahsisatlarında belirttiğimiz üzere, ŞİD'de belirtilen fakat uygulanılmayan **9.5.2 maddesinde** belirtildiği şekilde taşıtanların UDN noktasında farklı bir tahsisat üzerinde anlaşmaları durumunda bu tahsisatın geçerli olmasının önünün açılması gerektiğini; bu şekilde UDN noktasının daha fazla işlerlik kazanacağını düşünmekteyiz.



İstemiş olduğumuz ideal piyasa yapısında sadece ulusal dengeleme noktasını istemekteyiz ve bu noktadaki tahsisat aşağıdaki şekildedir:

UDN'de Tahsisat = Program

Seans	Konu	Zaman
Sabah		(09:00 – 12:00)
	Açılış Konuşmaları	(09:00 – 10:00)
	A. Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri -1	(10:00 – 10:45)
	Çay – Kahve Molası	(30 dk.)
	A. Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri -2	(11:15– 12:00)
Öğle Arası		(12:00 – 13:30)
Öğleden Sonra		(13:30 – 16:30)
	B. Teknik Sorunlar ve Çözüm Önerileri - 1	(13.30– 14:30)
	Çay – Kahve Molası	(30 dk.)
→	B. Teknik Sorunlar ve Çözüm Önerileri - 2	(15:00– 16:00)
	Kapanış Konuşmaları	(16:00– 16:30)

Kapasite

Taşıma Hizmeti ve Müşteri Teslim Sözleşmeleri

Diğer Hususlar

Günlük Kapasite Aktarımı ve Ticareti

Birden Fazla Ana Çıkıştan Gaz Tedariki

Rezerve Kapasiteyi Artırma Yükümlülüğü

Mevcut Durum:

ŞİD Bölüm 2.3.1

- Taşıtanlar arasındaki kapasite devirleri Giriş ve Ana Çıkış Noktalarında en az bir Aylık dönemi, en fazla içinde bulunulan Gaz Yılı'nın kalan dönemini kapsayacak şekilde Aylık olarak gerçekleştirilebilir.

Öneriler:

- Kapasite İşlemleri, Kapasite Transferleri, Aktarımları ve Ticareti, kısa süreli (günlük) gaz satışına imkan sağlayacak şekilde düzenlemeli, Doğal Gazın diğer tüm ticari ürünler gibi günlük satılabilmesi sağlanmalıdır.
- **Gaz Günü sonrası Kapasite İşlemleri - Taşıtanların toplam giriş ve toplam çıkış kapasitelerini gün sonunda pozisyonlarına göre konumlamalarına izin verilmelidir.**
- En azından, Taşıyıcı'nın altyapısının elverdiği bir çözüm olan "Aynı Çıkış Noktasında Taşıtanlar Arası Günlük Kapasite Ticareti" mümkün kılınmalıdır.
- *ŞİD Madde 2.8.3 "Bir Çoklu Çıkış Noktasında Kapasite Aşım Ücreti, Taşıtanların o noktadaki toplam Kapasite Rezervasyonunun aşılmadığı durumlarda uygulanmaz."*

Bu durumda Taşıyıcı tarafından ilgili Taşıtana Rezerve Kapasite'yi aşan miktar kadar fatura kesilmektedir. Taşıtanlar tarafından kendi aralarında kapasite ticareti yapmalarına müsaade edilebilir.

Ayrıca aynı uygulamanın Giriş Noktaları için de uygulanması gerekmektedir.

Mevcut Durum:

Şehirler Teknik Zorunluluklar gereği birden fazla noktadan beslenebilmektedir ve İletim Şebekesinde bir müşteriye yılın değişik dönemlerinde birden fazla 'Ana Çıkış Noktası'ndan gaz tedariki yapıldığı durumlarla sıklıkla karşılaşılacaktır. Bu durum, farklı noktalarda kapasite sahibi olunarak aynı müşteriye gaz çıkışı yapılmasına olanak sağlamakta ve başta tahsisatlar olmak üzere kapasite rezervasyonu, aktarımı, aşımı vb. durumlarda problem oluşturmaktadır.

P: Program

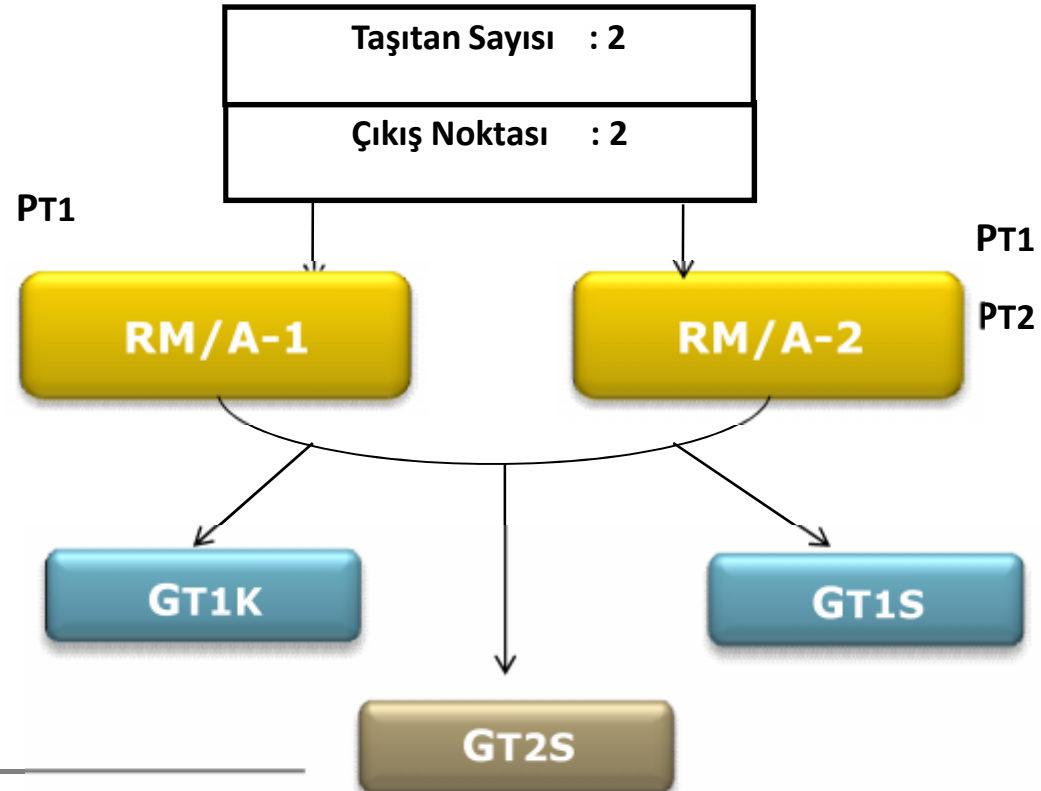
G: Gerçekleşen

T1: Taşıtan 1

T2: Taşıtan 2

S: Serbest Kategorisindeki Tüketici

K: Abone Kategorisindeki Tüketici



Çözüm Önerisi 1: Ana Çıkış Noktalarının Birleştirilmesi

6.1.7 (Yeni Madde)

Aynı Dağıtım Bölgesinde olmak koşuluyla, birden çok Ana Çıkış Noktasının olduğu ve bu Ana Çıkış Noktalarının alt akışta birbirlerine bağlı olduğu durumlarda tüm Ana Çıkış Noktaları tek bir Çıkış Noktası olarak değerlendirilecek ve Taşıtanlar kapasite rezervasyonlarını, program bildirimlerini buna göre yapacaklardır.

Çözüm Önerisi 2: Günlük Kapasite Aktarımı ve Ticareti

2.3.8 (Yeni Madde)

Birden çok Ana Çıkış Noktasının olduğu ve bu Ana Çıkış Noktalarının alt akışta birbirlerine bağlı olduğu dağıtım şebekeleri ile Son Kullanıcıya gaz tedariki sağlandığı durumlarda, Taşıtanlar arasındaki kapasite devirleri Ana Çıkış Noktalarında günlük olarak gerçekleştirilebilecektir.

2.5.1 'in devamı

Birden çok Ana Çıkış Noktasının olduğu ve bu Ana Çıkış Noktalarının alt akışta birbirlerine bağlı olduğu dağıtım şebekeleri ile Son Kullanıcıya gaz tedariki sağlandığı durumlarda, Taşıtan, STS'sinde belirtilen bir Ana Çıkış Noktasından diğer Ana Çıkış Noktasına kapasite aktarımını günlük olarak gerçekleştirilebilecektir.

4. Kapasite

Rezerve Kapasiteyi Arttırma Yükümlülüğü

Mevcut Durum:

ŞİD Madde 2.9:

‘Taşıtan 1 Ocak - 31 Mart arasını kapsayan dönemde, herhangi bir Giriş veya Çıkış Noktasında bir Ay içerisinde Rezerve Kapasiteyi **sekiz** kez veya daha fazla aşması halinde, ilgili Ayda girdiği veya çektiği, Günlük **azami** Doğal Gaz Miktarı ile o noktadaki Rezerve Kapasite Miktarı arasındaki fark kadar kapasiteyi, o noktadaki Atıl Kapasiteyle sınırlı olmak üzere, STS başından itibaren STS sonuna kadar almak ve bunun için 2.1.4 bendine göre ödeme yapmakla yükümlü olacaktır. ‘

- Özellikle Elektrik Piyasası kaynaklı hareketlerden dolayı 1 Ocak-31 Mart arasını kapsayan dönemlerde gün bazında marjinal çekişler yaşanabilmektedir.

4. Kapasite Rezerve Kapasiteyi Arttırma Yükümlülüğü

•Mevcut uygulama ile Taşıtanlar gereğinden çok fazla kapasite almak durumunda kalıyorlar.

•Ayrıca fazla alınan kapasiteler ilgili noktada başka bir Taşıtan'ın atıl kapasite alımını engellemektedir

	BURSA
	58,476
	1,560
	65,570
	44,274
	54,767
	28,199
	11,645
	127,383
	85,547
	69,576
	70,278
	28,329
MAKSİMUM	127,383
ORTALAMA	53,800
FARK	73,583

Çözüm Önerisi:

Örnekte görüleceği üzere aşılan günlerin maksimum değeri yerine ortalama değerinin alınması sistem ve Taraflar açısından daha uygun olacaktır.

İlgili Giriş/Çıkış Noktasında Kapasiteyi aşan Taşıtan , aynı noktadaki bir başka Taşıtan' ın Kapasitesi'ni kullanabilmelidir. İlgili Noktadaki MAK aşılmadığı sürece Sistem için bir problem oluşmayacağından Günlük Kapasite Aktarımının yapılması uygun olacaktır.

ŞİD Madde 2.8.3' de “**Bir Çoklu Çıkış Noktasında Kapasite Aşım Ücreti, Taşıtanların o noktadaki toplam Kapasite Rezervasyonunun aşılmadığı durumlarda uygulanmaz.**” ifadesiyle Kapasite Aşım Ücreti uygulamasına son verilmiştir.

Aynı mantıkla böyle günler toplam Maksimum Ayrılabilir Kapasiteyi geçmediği durumlarda Rezerve Kapasiteyi Arttırma Yükümlülüğüne konu gün olarak değerlendirilmemelidir.

Taşıma Hizmeti ve Müşteri Teslim Sözleşmeleri

Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri

- Taşıma Hizmeti ve Müşteri Teslim Sözleşmeleri “**Doğal Tekel**” durumundaki Dağıtım Şirketleriyle bu bölgelerde serbest tüketicilere gaz sağlamaya çalışan tedarikçiler arasında imzalanmaktadır.
- EPDK mevzuatı gereğince bu sözleşmelerin şartları **taraflar arasında serbestçe** belirlenmesi öngörülmektedir.
- Elektrik Piyasasında ve BOTAŞ İletim ile imzalanan Taşıma ve Teslim sözleşmelerinde de olduğu gibi **Sözleşmelerin EPDK tarafından standart hale getirilmesi** yaşanan problemlerin önüne geçecektir.

05 Nisan 2010 tarihinde EPDK

- Asgari taşıma taahhüdü ve kapasite aşım cezaları
- Dahili kullanım gazı
- Sayaçlara ilişkin yatırımlar
- Son ödeme tarihleri

konularını içeren bir yazı yazmış olup **buna rağmen birçok yerde aynı talepler devam etmektedir.**

Ayrıca netliğe kavuşturulması gereken diğer konular çözüm beklemektedir.

Sorunlar	Çözüm Önerileri
Diğer Bedeller: •Asgari Taşıma Taahhüdü •Rezerv Kapasite ve Kapasite aşım ücretleri	Mevzuat ve gerçekleştirilen ihaleler sonucu belirlenmiş bedeller dışında gelen taleplerin uygun olmadığı EPDK tarafından belirtilmiştir . Bu oluşturulacak standart sözleşmelerde ya da ilgili diğer mevzuatta somut bir şekilde ifade edilmelidir.
Bütün risklerin Taşıtan'ca üstlenilmesi talebi, Dağıtım Şirketlerinin sorumluluğunu, riskleri belirleyen maddelerin olmaması	Dağıtım Şirketi'nden kaynaklanan sorunlar (gaz kesintisi, kaza, bakım vb.) Dağıtım Şirketlerinin sorumluluğunda kalmalı. Risklerin Taşıtanlarca üstlenilmesi beklenmemelidir.
Ödeme vadesi	Taşıma Hizmeti Sözleşmesi için fiili ayı takip eden ayın 18. günü olarak standart bir ödeme günü olmalıdır.
Teminat bedelinin belirlenmesi	Ödeme Vadesine bağlı olacak şekilde tavanı belli bir standarda bağlanmalıdır. (En fazla 2 ay).

Sorunlar	Çözüm Önerileri
Damga vergisinin Taşıtan tarafından ödenmesi talebi	Damga vergisi taraflar arasında eşit olarak paylaşılmalıdır.
Yükümlülük ve Zilliyetlik	Doğal gazın hangi noktada kimin sorumluluğuna geçtiği somut olarak belirtilmelidir. Doğal gazın mülkiyeti müşteriye kadar Taşıtan'a aittir. Zilliyeti; İletim Hatlarında BOTAŞ'a, Dağıtım Hatlarında ise Dağıtım Şirketi'ne aittir
Fesih Maddeleri	Dağıtım ve Müşteri Hizmetleri Yönetmeliği'ne uygun hale getirilmeli ve açıkça fesih sebepleri belirtilmelidir.(Ödeme vs....)
İhbar süresi ve gaz kesme şartları	Müşterinin gazının mevzuatta yazan durumlar dışında hangi hallerde kesilebileceği somut bir şekilde belirlenmelidir.

Sorunlar	Çözüm Önerileri
BOTAŞ Teslim Sözleşmesi'ne Dağıtım Şirketlerinin de taraf olması talebi	Dağıtım Şirketlerini ilgilendiren maddeler olmasından dolayı Dağıtım Şirketleri Teslim Sözleşmeleri'ne taraf olmalıdır.
Ölçüm değerlerinin fatura kesilmesinden sonra düzeltilmesi konusu ve sonuçları • İletim , Taşıma ve Müşteri Faturaları etkileniyor • Dengeleme ve Ticaret mekanizması etkileniyor. • EPDK raporları etkileniyor.	•Ay sonlarında yapılan mutabakat kesin olmalı. G+6'dan sonra hiçbir değer geriye dönük değiştirilmemesi gerekiyor. •Ay içindeki geriye dönük düzeltmenin şartları da MTS'de belirtilmelidir. •Yuvarlamalar standart hale getirilmelidir.
Müşteri ya da Taşıtan'dan gelen kalite ölçüm talepleri	Kalite ölçüm şartları MTS'de yer almalıdır.
Müşteriden gelen duruş ya da düşük ölçekli sayaca geçiş talepleri	Bu taleplerin Dağıtım Şirketi tarafından en kısa sürede yerine getirilmesi kullanılmayan gazı bedel ödenmemesi açısından önemlidir. Qmin uygulamaları net olarak belirtilmelidir.

6. Diğer Hususlar

ŞİD Değişiklik Süreci

Kesinti/Kısıntı Prosedürü

Geri Ödemeler Hesabı

Bakım Durumundaki Sorumluluklar

Mevcut Durum:

ŞİD Madde 14.11.3

Kesinti Kısıntı Prosedürü, herhangi bir nedenle sistem dengelemesinin sağlanamaması durumunda, yapılacak kesinti ve azaltmanın uygulama detaylarını belirleyen, bir Taşıyıcı dokümanıdır. Kesinti Kısıntı Prosedürü, Taşıyıcı tarafından her yıl veya gerektiğinde,

- 1) İlk kesileceklerden başlamak üzere bütün kesintili ve kesintisiz Son Kullanıcılarını içerecek şekilde ve bölge bazında, Taşıtan Tedarikçilerce hazırlanan, Son Kullanıcı listeleri,
 - 2) Alternatif yakıtlı Son Kullanıcılar,
 - 3) Eksik Doğal Gaz teslim eden veya fazla Doğal Gaz çeken Taşıtan nedeniyle sistem dengelemesinin sağlanamadığı durumlarda uygulanması öngörülen tedbirler.
- dikkate alınarak revize edilir.

Son Kullanıcı listelerinin hazırlanmasında esas alınacak her bir bölge, Ana Çıkış Noktası ve varsa buna bağlı Tali Çıkış Noktalarından oluşur.

Çıkış Noktalarındaki Doğal Gaz teslimatlarının normal hale getirilmesinde, uygulanmış olan kesinti ve azaltmalardaki sıranın tersi izlenecektir.

Karşılaşılan Problemler:

- Olağandışı gaz kesintilerinde veya kısıntılarında izlenecek prosedür bilinmediği için Taşıtanlar zor durumda kalmaktadır.
- “Kesinti Kısıntı Prosedürü” kavramı 10.12.2009 tarih ve 2326 sayılı Kurul Kararı ile ŞİD kapsamından çıkarılmıştır. Bunun yerine acil durum kesintilerini tamamen Taşıyıcı'nın inisiyatifine bağlı olarak Taşıtan'ların Taşıyıcı'ya sunmuş olduğu listeler doğrultusunda yapılmaktadır.
- Taşıtanların müşterilerine doğal gazı ülkeye soktukları noktaya olan uzaklıktan bağımsız olarak, ortak bir havuz içinden satış yaptıkları ve Taşıyıcı'nın elindeki bu listelerin ülke çapında ortak bir strateji izlenerek oluşturulmadığı düşünüldüğünde ülkenin birincil enerji kaynaklarına yönelik herhangi bir 'Kesinti Kısıntı Prosedürü'nün olmaması üzücü bir durum oluşturmaktadır.

Çözüm Önerisi:

Konunun tarafları olan Enerji Bakanlığı, EPDK, BOTAŞ ,TEİAŞ ve ilgili kurum üyelerinden oluşan bir çalışma grubuyla gerektiğinde güncellenebilecek çok detaylı bir 'Kesinti Kısıntı Prosedürü' oluşturulmalıdır.

Mevcut Durum:

- Taşıtanlar giriş ve çekişlerini dengelemekle yükümlü olmalarının yanı sıra, Taşıyıcı tüm sistemin fiziksel dengesini sağlamakla ve yönetmekle yükümlüdür.

Karşılaşılan Problemler:

- Taşıtanların maruz kaldığı bu ücretler kimi dönemlerde yüksek maliyet kalemleri halini alabilmektedir.

Çözüm Önerisi:

- Taşıyıcının, Taşıtanlardan tahsil edeceği Kapasite Aşım, Dengeleme, Düzenleme ve benzeri meblağlar, yılsonunda ilgili masraflar çıkartıldıktan sonra Taşıtanlara iade edilmelidir. Cezaların hangi hesapta toplanacağı ve iade edilecek miktarların tespiti, Taşıtanların ve Taşıyıcının görüşlerini alarak EPDK tarafından adilce belirlenmelidir.

Mevcut Durum:

Taşıyıcı değişiklik taleplerini Yıl içinde bir kez (1 Nisan) değerlendirmeye alacaktır.

Öneri:

Tüm önerilerin Taşıyıcı' ya sunulması, bu önerilere Taşıyıcı' nın görüş sunması ve kendi önerilerin oluşturması sonrasında tüm öneri ve görüşleri EPDK' ya sunması , EPDK' nın taraflardan görüş alması değerlendirme sürecini uzatmakta ve farklı algılamalara sebebiyet vermektedir.

•Bu sebeple EPDK' nın koordinasyonunda tüm taraf temsilcilerinin katılımı ile yapılacak değerlendirme toplantısı ŞİD değişiklik sürecini hızlandırmakla birlikte daha da etkinleştirecektir.

- **Taşıtanlar; BOTAŞ İletim ve EPDK temsilcilerinin katılımıyla oluşan bir çalışma grubu kurulmalı. En azından iki ayda bir toplantılar gerçekleştirilmeli**

- **Gerektiğinde detay çalışmalar yapmak için alt komiteler kurulmalı**

- ŞİD değişiklik sürecinde, değişiklik önerilerinin yayınlanmasını takiben en geç 15 Mayıs'ta tarafların katılımıyla bir toplantı gerçekleştirilerek bu değişiklik önerilerinin gerekçelerinin açıklanması sağlanmalıdır.

•EPDK 'da ŞİD değişiklik önerilerinin Kurul'a sunulmasının en fazla 1 ay ile sınırlandırılması; Acil ŞİD değişiklik önerilerinin ise 1 hafta ile sınırlandırılması sağlıklı bir işleyiş için gerekli görünmektedir.

Seans	Konu	Zaman
Sabah		(09:00 – 12:00)
	Açılış Konuşmaları	(09:00 – 10:00)
	A. Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri -1	(10:00 – 10:45)
	Çay – Kahve Molası	(30 dk.)
	A. Yapısal Sorunlar ve Çözüm Önerileri -2	(11:15– 12:00)
Öğle Arası		(12:00 – 13:30)
Öğleden Sonra		(13:30 – 16:30)
	B. Teknik Sorunlar ve Çözüm Önerileri - 1	(13.30– 14:30)
	Çay – Kahve Molası	(30 dk.)
	B. Teknik Sorunlar ve Çözüm Önerileri - 2	(15:00– 16:00)
→	Kapanış Konuşmaları	(16:00– 16:30)

DEĞERLİ KATILIMLARINIZ İÇİN
TEŞEKKÜR EDERİZ...

Ölçüm Altyapısı ve EBT

Mevcut Durum:

- İletim Şebekesi İşleyiş Düzenlemeleri Madde12 ve 13, Dağıtım ve Müşteri Hizmetleri Yönetmeliği Madde 65 ve 66 da tarif edilmiş olan Taşıyıcıya ve Dağıtım Firmalarına ait **Sevkiyat Kontrol Merkezleri** tahsisata esas olacak değerleri kesin ve zamanında EBT' ye iletecek bir **altyapıya sahip değildir.**
- EBT birden fazla taşıtanın devreye girmesiyle aktif olarak kullanılmaya başlanmış; fakat daha önceki forumlarda vurgulanan ve detaylı bir şekilde açıklanan aşağıdaki hususlarının iyileştirilmesi **henüz öncelikli bir konu haline gelmektedir:**
 - İşlevsellik
 - Bilgi Güvenliği
 - Emre amadelik
 - Ölçeklenebilirlik

Çözüm Önerisi

- Gelinen noktada yeni ve ihtiyaçların karşılanabileceği bir EBT'nin kısa sürede edinilmesi mümkün görünmemektedir. Dolayısıyla 2 fazlı bir plan önerilmektedir.
- Faz 1: Mevcut durumun iyileştirilmesi sağlanmalıdır.**
 - Temel bazı özellikle hizmet alımı yöntemiyle, cüzi maliyetlerle ve hemen sağlanabilir.
- Faz 2: Yeni bir EBT hazırlanması ve 2011'e yetişecek şekilde projelendirilmesi sağlanmalıdır.**

Çözüm Önerisi Faz 1: Mevcut durumun iyileştirilmesi - Veri Girişi ve Tahsisatlar

Tüm Tahsisatların otomatik bir şekilde hesaplanıp yayınlanmasını sağlamak üzere:

- Bağlantılı Sistem Operatörleri ve Botaş İletim'in kalite ölçümlerini yaptığı yerlerde Botaş İletim Excel'de kendisine gönderilen verileri girmeye devam etmesinde fayda görüyoruz.
- Dağıtım Şirketleri'nin girdikleri verilerde geçmişe dönük değişiklik yapılması ancak Botaş İletim onayına bağlanmalı.
- Her verinin giriş saati kaydedilmeli ve ilgililerce görülebilecek şekilde loglanmalı.
- Veri değişikliklerinde (Dağıtım Şirketi ya da Botaş İletim) Taşıtanların otomatik mail ile bilgilendirilmesi ve Taşıtan ekranında bir uyarı gösterilmesi sağlanmalı.

Çözüm Önerisi Faz 1: Mevcut durumun iyileştirilmesi - Ekran ve raporlar

- Tüm şirketlerin günlük dengesizliklerin raporlandığı bir sayfa hazırlanmalı.
- TMDB istekleri otomatik mail atacak şekilde değiştirilmelidir.
- Taşıtanları ilgilendiren tüm duyurular otomatik mail atılacak şekilde değiştirilmelidir.
- Tüm raporlama ekranlarını Excel'e atacak bir fonksiyon eklenmelidir. Bu konuda düşük maliyetli çözümler mevcuttur.
- Atıl kapasiteler her ay Atıl Kapasite Alımı, Kapasite Aktarımı, Kapasite Transferi işlemleri sonrasında en kısa sürede güncellenerek yayınlanmalıdır.

Çözüm Önerisi Faz 1: Mevcut durumun iyileştirilmesi - Sistem

- Sistemin özellikle gün içinde kapalı kalmasına sebep olan tüm konular giderilmelidir.
- Güvenlik için kanunen de geçerliliği kabul görmüş Dijital İmza ve OTP kullanımına geçilmelidir.
- Yine bilgi güvenliği amacıyla SSL sertifikası tüm bankacılık ve e-ticaret uygulamalarında olduğu gibi kullanılmalıdır.
- Yetkilerin yönetilmesi menüsünün çalıştırılması gerekmektedir.
- Sistemin ilk aşamada hızını artıracak düşük maliyetli önlemlerin alınması sağlanmalıdır.

Çözüm Önerisi Faz 2 – Yeni EBT

- EBT'yi mevcut durumda kullanan ve yakın zamanda kullanacak olan firmaların tamamı Botaş İletim'in bu konuda uzun süredir bir **yatırım planı** oluşturmasını beklemektedir.
- EBT'nin yeni bir yazılımla değiştirilmesi iyi analiz gerektiren detaylı bir çalışma olacaktır. Bu çalışma için ilk yapılması gereken
 - **Taşıtanların da temsilcilerinin dahil olduğu bir Proje Ekibi oluşturulması ve**
 - **Analiz çalışmalarının en kısa sürede başlatılmasıdır.**
- Bu süreç muhtemelen daha fazla serbest tüketici noktası, daha fazla Taşıtan'ın devrede olacağı **2012 yılı başına yeni EBT'nin hazır olması için en kısa sürede başlatılmalıdır.**
- Temel hedef **İşlevsellik, Bilgi Güvenliği, Emre amadelik, Ölçeklenebilirlik** açısından güçlü, güvenilir, üzerinde dönen ticaretin büyüklüğüne uygun bir yazılım edinilmesi ve bunun ŞİD ve diğer mevzuatın değişimine uygun bir çeviklikle güncellenebilirliğinin sağlanması olmalıdır .

Çözüm Önerisi Faz 2 – Yeni EBT

- Dağıtım Firmalarına ait Sevkiyat Kontrol Merkezleri tarafından Taşıyıcının Sevkiyat Kontrol Merkezine iletilen Dağıtım Bölgelerine ait alt akış ölçüm verileri mümkünse anlık olarak EBT'ye aktarılmalıdır.
- Taşıtanlar, EBT üzerinden tedarik ettikleri müşterilerin her birinin anlık ve kümülatif tüketim değerlerini, Giriş ve Çıkış Noktalarına ait kendilerine tahsis konusu anlık ve kümülatif ölçüm değerlerini izleyebilmelidirler. Tüm tahsisatlar kurulacak bu sistem üzerinden resmileştirilmelidir.
- Bilgiye erişimlerin rekabete aykırı durumlar yaşanmasına engel olacak şekilde tüm Taşıtanlara eşit olacak şekilde kısıtlanması **sağlıklı bir rekabet ortamının oluşması açısından** son derece önem taşımaktadır.

