

TÜRKİYE’NİN DOĞU KARADENİZ BÖLGESİ LİMANLARININ ULUSLARARASI TAŞIMACILIK PROJELERİ (TRACECA, BTK DEMİRYOLU HATTI, İPEK YOLU) İÇİN ÖNEMİ: HOPA LİMANI ANALİZİ

The Importance Of Turkey's Eastern Black Sea Region Ports For International Transportation Projects (Traceca, Btk Railway Line, Silk Road): Analysis Of Hopa Port

Öğr.Gör. Veysel TATAR

Artvin Çoruh Üniversitesi, Hopa Meslek Yüksekokulu, Ulaştırma Hizmetleri, Artvin/Türkiye
vtrturk@gmail.com

Yrd.Doç.Dr. Mehmet Rıza ADALI

Sakarya Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Endüstri Mühendisliği Bölümü, Sakarya/Türkiye
mradali@sakarya.edu.tr

Meriç Burçin ÖZER

Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmeleri A.Ş., meric.ozar@hopaport.com.tr Artvin/Türkiye

Tatar, V.; Adalı, M.R. & Özer, M.B (2018). “Türkiye’nin Doğu Karadeniz Bölgesi Limanlarının Uluslararası Taşımacılık Projeleri (Traceca, Btk Demiryolu Hattı, İpek Yolu) İçin Önemi: Hopa Limanı Analizi”, Vol:4, Issue:19; pp:485-500 (ISSN:2149-8598)

ARTICLE INFO

Article History

Makale Geliş Tarihi
Article Arrival Date
19/02/2018
Makale Yayın Kabul Tarihi
The Published Rel. Date
30/03/2018

Anahtar Kelimeler

Bakü-Tiflis-Kars
Demiryolu, Hopa Limanı,
İpek Yolu, TRACECA

Keywords:

Baku-Tbilisi-Kars Railway,
Hopa Port, Silk Road,
TRACECA.

ÖZ

Dış politikamızın öncelikli sahalarından olan Kafkasya ve Balkanlar arasında bir köprü niteliği taşıyan Karadeniz Bölgesi tarihten günümüze kadar çevre ülkeler için devamlı olarak yüksek önemi haiz olmuştur. Parçası olduğumuz Karadeniz Bölgesi’ne duyulan uluslararası ilgi günümüzde de sürekli artmaktadır. Dış ticaretinin en önemli altyapısını oluşturan liman işletmeleri son yarım asırdır çok hızlı gelişim göstermiştir. Dünyada ve ülkemizde uluslararası ticaretin yaklaşık %90’ının denizyolu ile gerçekleştirildiği düşünüldüğünde limanların ne derece önemli olduğu açıktır. Uluslararası Ulaştırma konulu Avrupa-Kafkasya-Asya Koridorunun ulaştırmasının gelişimi Temel Çok taraflı Anlaşması çerçevesinde TRACECA ulaştırma koridorunda kilit amaçlardan bir tanesi deniz ulaştırmasının rekabet kapasitesini ve de özellikle denizcilik alanında kesintisiz yük akışındaki önemini arttırmaktır. Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu projesinin 2017 yılında faaliyete geçmesi ve Dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olan Çin’in Modern İpek Yolu projesini hayata geçirmesiyle birlikte Türkiye’nin Uzak Doğu, Kafkaslar, Orta Asya ve Avrupa arasında önemli bir merkez olacağı çok açıktır. Türkiye’nin burada üstleneceği rol, Doğusunda ve Karadeniz bölgesinde mevcut ve oluşturacağı lojistik merkezlerle daha anlamlı hale gelecektir. Türkiye taşımacılık konusunda son derece önemli bir ülkedir. Özellikle stratejik ve jeopolitik konumu küreselleşmenin gerektirdiği malların hizmetlerin ve bilgilerin hızlı dolaşımı çerçevesinde büyük bir önem arz etmektedir. Karadeniz bölgesinin potansiyeli düşünüldüğünde Karadeniz limanlarının Türkiye’nin denizcilik politikasındaki yeri ve önemi görülmektedir.

Bu çalışmada, Türkiye’nin bu projeler kapsamındaki ülkelerle olan mevcut ekonomik yapısı, Karadeniz Bölgesindeki mevcut limanları belirtilerek, Hopa limanının ekipman yapısı ile bu projelerde üstleneceği rolleri ve sağladığı lojistik hizmetleri ile hem uluslararası ticarete hem de Türkiye’nin iç pazarına sağladığı katkılar açıklanmaktadır.

ABSTRACT

The Black Sea Region, which is a bridge between the Caucasus and the Balkans, a priority area of our foreign policy, has been consistently high in importance for the surrounding countries as it has been in daily history. The international interest in the Black Sea Region, which we are a part of, is constantly increasing. The port operations, which constitute the most important infrastructure of foreign trade, have developed very fast over the last half century. It is clear how important the ports are when considering that around 90% of international trade in the world and our country is carried out by sea. The development of the transport of the Euro-Caucasus-Asian Corridor on International Transport In the framework of the Basic Multilateral Agreement, one of the key aims of the TRACECA(International Transport for Development of the Europe - the

Caucasus - Asia Corridor) transport corridor is to increase the competitiveness of maritime transport and the importance of uninterrupted freight flow, especially in the maritime area. Baku-Tbilisi-Kars (BTK) railway project to be operational in 2017 and the world's second largest economy, China's Modern Silk Road project, Turkey's Far East with the implementation, the Caucasus, would be a major hub between Central Asia and Europe is very obvious. Turkey will assume a role here, the east and the Black Sea region and will become available in the logistics center will create more meaningful. Turkey is an extremely important country in freight. In particular, its strategic and geopolitical position is of great importance in the context of the rapid movement of services and information required by globalization. When considering the potential of the Black Sea region, Ports of Black Sea role and importance for Turkey's Maritime Policy.

In this study, Turkey's current economic structure with countries covered by this project, specifying the existing ports in the Black Sea region, with the structure of the equipment of Hopa port this with roles and logistics services it provides will undertake projects in both international trade and also describes the contribution to Turkey's domestic market.

1. GİRİŞ

Ulaştırma, insanlık tarihinde karada, nehirde, göl ve denizlerde çeşitli vasıtalarla gelişme göstermiş, 19. yy'da demiryolu, 20. yy'da hava ve boru hattı taşımacılığı ile büyük ilerlemeler kaydetmiştir. 21. yy'da da daha önceki dönemlere paralel şekilde değeri artan, sosyo-ekonomik hayat üzerindeki etkileri araştırılan ve küreselleşmeyle birlikte hızlı dönüşüm evresi geçiren bir sektör konumuna gelmiştir. Uluslararası ulaştırma ve enerji koridorları üzerinde yer alan Türkiye, üç kıtanın birleşme noktasındaki ayrıcalıklı coğrafi konumundan dolayı, doğrudan etkilenmektedir. Ulaştırma yatırımları iktisadi sektörlerin ileriye yönelik gelişimine veya geliştirilme hedefine, demografik yapıya, jeopolitik konuma, ülkeler arası ulaşım ihtiyaçlarına, coğrafi yapıya, çevresel etkiye ve pek çok benzer parametreye bağlıdır.

Dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ının denizyolu ile gerçekleştiriliyor olması, uluslararası ticarete limanların ne kadar önemli bir konuma sahip olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Liman; Gemilerin yolcu indirip-bindirme, yükleme-boşaltma, bağlama ve beklemlerine elverişli yeterli su derinliğine sahip, teknik ve sosyal altyapı tesisleri, yönetim, destek, bakım-onarım ve depolama birimleri bulunan tabi ve suni olarak rüzgâr ve deniz tesirlerinden korunmuş kıyı yapılarıdır (Resmi Gazete 03.08.1990, 20594). Özellikle son kırk yılda artan uluslararası ticaret hacmi ve ticarete liberalleşme aktiviteleri deniz taşımacılığını da artırmıştır

Sürekli artan uluslararası ticaret ve ekonomik bağlar Türkiye'nin de bulunduğu bu bölge içerisinde ulaşımın önemini arttırmaktadır. Bu maksatla ulaştırma hatlarını geliştirmeye çalışan Türkiye'nin, 2012 yılı itibari ile mevcut ulaşım altyapısı 182 adet liman tesisi, 64.865 km karayolu, 12.000 km demiryolu ve 45 havaalanından oluşmaktadır (Günay, McIntosh, Ripley, Harrıs, Talbot, 2012:10). AB'nin Güneydoğu Avrupa, Karadeniz ve Akdeniz ülkelerini de kapsayacak şekilde genişlettiği ulaştırma koridorları projeleri, 1963 yılından bu yana AB üyesi olma yolunda ilerleyen Türkiye'yi de etkilemiş, yakalanan siyasi istikrarla birlikte Türkiye, 2000 yılları başlarından itibaren ulaştırma politikalarına hız vererek demiryollarında yeni bir atılım başlatmıştır (Karaşahin, 2012:2-3).

Türkiye coğrafi konumundan dolayı, Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna, Boğazların Akdeniz ve Karadeniz bağlantıları ile Avrasya ve Uzakdoğu'ya uzanan bir ulaşım ağına sahiptir (DPT, 2006). Kendi ulaştırma sisteminin geliştirilmesi ve entegrasyonunu diğer Avrupa ülkelerini de içine alan bir ulaşım ağının sağlanmasıyla gerçekleşeceğine inanan AB, ulaştırma sektöründeki işbirliğini sağlayabilmek için "Pan-Avrupa" kavramını yaratmıştır. Bu kapsamda 1991'de ilk olarak Prag'da, 1994'te Girit'te ve 1997'de Helsinki'de yapılan I, II ve III. Pan-Avrupa konferanslarının ardından Pan-Avrupa Ulaştırma Ağı olarak 8 bilinen ve 10 öncelikli ulaşım projesini kapsayan PEN (Pan-European Network) kurulmuştur (Şekil 1). "Bu koridorlar:

1. Koridor: Talin-Riga-Varşova,
2. Koridor: Berlin-Varşova- Minsk-Moskova,
3. Koridor: Berlin/Dresten-Wroclaw-Lvov-Kiev,
4. Koridor: Berlin/Nuremberg-Prag-B. peÇte-Köstence/Selanik/İstanbul,
5. Koridor: Trieste-Ljubljana-Budapeşte-Bratislava-Uzgorod-Lvov,
6. Koridor: Gdansk-Varşova-Zilina, 7. Koridor: Danube,
8. Koridor: Durres-Tirana-Üsküp-Sofya-Varna,

9. Koridor: Helsinki-Kiev/Moskova-Odesa/Kishinev/Bükreş-Filibe,

10. Koridor: Ana Koridor: Salzburg- Ljubljana- Zagreb- Belgrad- Nis- SkopjeVeles-Thessaloniki"dir."



Şekil 1. Pan- Avrupa Ulaştırma Koridorları (Erdal, 2004:2)

Proje tarihi İpek yolu üzerinde Almatı'dan başlayarak, Kırgızistan- ÖzbekistanTürkmenistan'ın kara ve demiryollarının Hazar Denizi vasıtasıyla Azerbaycan üzerinden Gürcistan'ın Poti ve Batum limanlarına bağlanarak denizyoluyla Ukrayna, Bulgaristan ve Romanya limanlarına geçerek Pan Avrupa koridorlarıyla birleşen bir projedir. Buradan da TRACECA'nın günümüz ulaşım ihtiyaçlarını karşılayacağı inanılan kombine taşımacılık (demiryolu, denizyolu, karayolu) modundan oluşan bir proje olduğu anlaşılmaktadır. Türkiye, aday ülke statüsünü hatırlatarak 4. koridorun İstanbul'da son bulmayıp, toprakları üzerinden doğu ve güneydoğu yönünde uzatılmasına ilişkin önerilerde bulunmuştur. Bunun üzerine Güneydoğu aksı, 8. Ve 10. Pan-Avrupa koridorları, 4. koridor ve TRACECA ile birleşerek Türkiye üzerinden Kafkasya ve Orta Doğu "ya uzanacak şekilde planlanmıştır. TRACECA Projesinde yer alan Türkiye, Marmaray Boğaz Tüp Geçiş Projesi, batı-doğu eksenli Yüksek Hız Hatları Projeleri ve Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projelerinin bitirilmesi ile birlikte, 4. koridorun Türkiye üzerinden Kafkasya ve Asya'ya uzatılacağı yönünde Avrupa Komisyonunca desteklenmektedir (KGM, 2018).

2. AVRUPA KAFKASYA ASYA ULAŞTIRMA KORİDORU (TRACECA) PROJESİ

TRACECA, Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya'da uluslararası ulaştırmayı geliştirmeyi ve siyasi-ekonomik ilerlemeyi hedefleyen hükümetlerarası bir programdır. 1993 yılında Avrupa Komisyonu, Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan hükümetlerinin katılımı ile Brüksel'de düzenlenen Konferansta atılmıştır. 24-25 Nisan 2002 tarihlerinde Özbekistan'ın başkenti Taşkent'te gerçekleştirilen TRACECA Hükümetlerarası Komisyonu'nun (IGC) Bakanlar Konferansı'nda, Türkiye, Bulgaristan ve Romanya'nın TRACECA Programı'na dâhil edilmesi kabul edilmiştir (Ovalı, 2008). Uluslararası ulaşım ve enerji koridorları üzerinde yer alan Türkiye, lojistik ve ulaşım yapısını bu konumuna uygun olarak yeniden yapılandırabilmesi halinde bölgede önemli bir lojistik üs konumuna gelecektir. Türkiye'nin lojistik üs olma hedefine ulaşabilmesi için deniz, kara, hava ve demiryolu taşımacılığı sektörlerinde özellikle TRACECA gibi projelerdeki aktif rolünü sürdürmesi önem arz etmektedir (Çelik, Ovalı, 2007). TRACECA Projesi'nin denizyolu, kara ve demiryolu güzergâhları şekil 2 ve şekil 3'de gösterilmiştir.

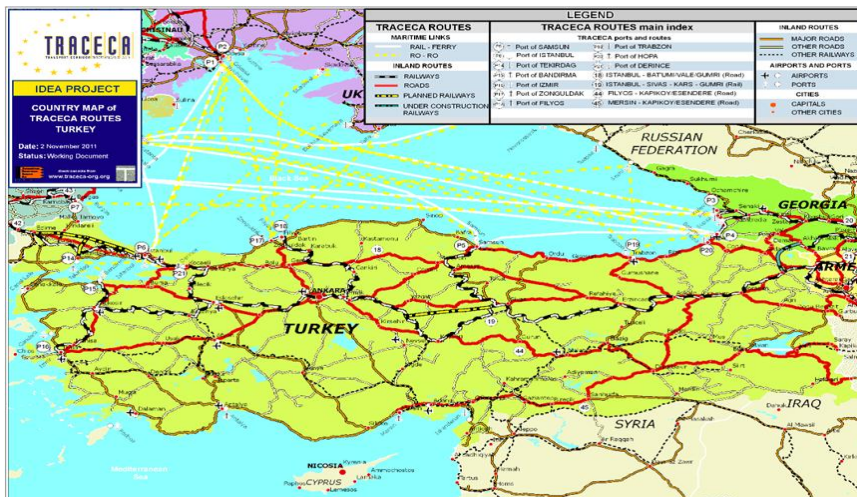


Şekil 2. TRACECA Ağı (<http://www.ubak.gov.tr>)

Türkiye, üç kıtanın birleşme noktasındaki ayrıcalıklı coğrafi konumundan dolayı uluslararası taşımacılık için büyük potansiyel arz ediyor. TRACECA projesinin tamamlanması ile demiryolu ve karayolu bağlantıları olan limanlardaki ana nakliyat merkezleriyle Türkiye, Avrupa-Asya yük trafiğinde merkezi bir üs olarak kullanılacak. Projenin gerçekleşmesi Türkiye'ye Orta Asya Türk cumhuriyetleri ile ilişkilerini geliştirme fırsatını sunacak dahası karayolu üzerinden Orta Asya ile bağlantı kurulabilecektir. Bu ise Türkiye'nin Güney Kafkasya ülkeleri ve Asya ülkeleri ile ticaret hacmini artıracaktır. Bu durum da Avrupa ülkelerinin gözünde Türkiye'nin değerini artıracaktır. Projenin Türkiye üzerinden Orta Doğu ülkelerine uzanma fırsatı da bulunmaktadır. Programın amacı;

Bölgedeki ticareti geliştirmek için üye ülkeler arasındaki işbirliğinin teşvik edilmesi,

- ✓ Uluslararası ulaştırma koridoru Avrupa-Kafkasya-Asya TRACECA'nın Trans-Avrupa Networks'e (TENs) dönüştürülmesinde ki en uygun entegrasyonu teşvik etmek,
- ✓ Ticaret ve ulaştırma sistemlerinin gelişimini sağlayan faktörleri tanımlamak,
- ✓ TRACECA projelerini, IFIs ve özel yatırımcıların kredilerini etkilemek için teşvik etmek,
- ✓ Avrupa, Karadeniz, Kafkasya, Hazar Denizi ve Asya bölgelerinde ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve ulaştırma bağlantılarının gelişimi.
- ✓ Uluslararası yol, hava ve demiryolu ve de ticari denizcilik konularını içeren ulaştırma pazarına girişleri kolaylaştırmak,
- ✓ Malların, yolcuların ve Hidrokarbon'un uluslararası ulaştırmasını teşvik etmek,
- ✓ Trafik önemiyetinin, malların güvenliğinin ve çevresel korumanın garanti edilmesi,
- ✓ Değişik ulaştırma modları arasında eşit rekabet oluşturmak.



Şekil 3. TRACECA Türkiye hattı. (<http://www.traceca-org.org/>)

Tarihi Büyük İpek Yolu, Güney Kafkasya ülkelerinden geçerek Avrupa'yı Asya'ya bağlayan en kısa yoldur. Bugün İpek Yolu'nun Avrupa Rönesansı Avrupa-Kafkasya-Asya ulaştırma koridoru TRACECA'dır. AB TRACECA Programı, AB'nin desteği ile teknik yardım çerçevesinde gelişmekte olan ülkelere sunduğu özel bir projedir. Bu proje ile İpek Yolu eski önemini kazanacak ve dünya ekonomisinin gelişimine katkı sağlayacaktır. Uluslararası ulaştırma ve enerji koridorları üzerinde yer alan Türkiye, lojistik ve ulaştırma yapısını bu konumuna uygun olarak yeniden yapılandırabilmesi halinde bölgede önemli bir lojistik üs konumuna gelecektir. Türkiye'nin lojistik üs olma hedefine ulaşabilmesi için deniz, kara, hava ve demiryolu taşımacılığı sektörlerinde özellikle TRACECA gibi projelerdeki aktif rolünü sürdürmesi önem arz etmektedir. Bu projeler ülkenin yurtdışı bağlantılarını güçlendirirken, yurt içinde demir yolu ve deniz yolları ulaşımı bağlantılarını iyileştirip, limanların verimli bir şekilde kullanılmasını sağlayarak, taşımacılığın etkinliğini de arttıracaktır. Küresel bir aktör olma yolundaki Türkiye'nin bu projeler ile ulaştırma sektörüne yaptığı yatırımlara hız kazandırması, ülke içi taşımacılığı dengeli bir şekilde yeniden yapılandırması önemli görünmektedir. Avrupa ulaştırma ağı, yeni oluşan Kafkas ve Orta Asya pazarlarına erişmesi halinde anlamlı ve işlevsel olacaktır. Bu noktada Türkiye, Orta Asya ve Kafkaslara ulaşım için Avrupa'ya olanaklar sunması bakımından merkezi bir rol oynamaktadır. Türkiye, üç kıtanın birleşme noktasındaki ayrıcalıklı coğrafi konumundan dolayı uluslararası taşımacılık için büyük potansiyel arz etmektedir. TRACECA projesinin, Türkiye'yi; ulaştırma sektörü, yabancı yatırımlar, turizm sektörü ve bölgesel kalkınma açısından etkilemesi beklenmektedir. TRACECA dolayısıyla ulaştırma sektöründe de belli bir istihdam artışı sağlanabilecektir. Özellikle eğitilmiş ve nitelikli işgücü bu sektörde daha fazla yer alabilecektir. Böylece istihdam artışı nedeniyle bölgesel gelişme gözlenebilecektir (Çelik ve Ovalı, 2007:121-124).

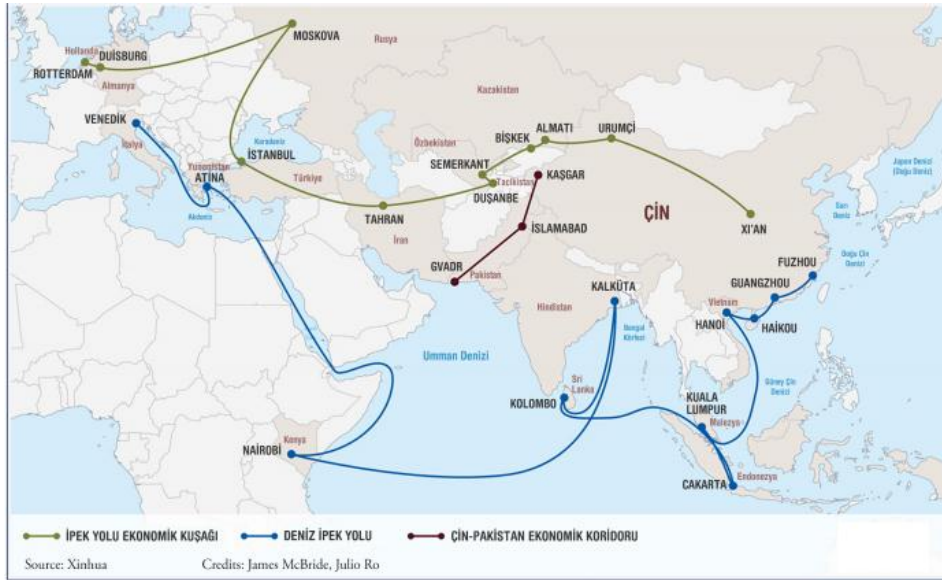
3. BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLU PROJESİ

İpek Yolu Çin'den başlayarak Anadolu ve Akdeniz üzerinden Avrupa'da son bulan bir ticaret yolunu temsil etmektedir. Adını en önemli simgesi olan "ipek"ten alan bu ticaret yolu yalnızca ticari malların değil insanların, kültürlerin ve fikirlerin taşınmasında da aracı bir rol oynamıştır. Doğu ile Batı kültürü arasındaki etkileşimi tarih boyunca sağlamış olan yol, alternatif güzergâhların bulunmasıyla birlikte önemini yitirmiş olmasına rağmen son yıllarda tekrar dünya gündemine girmiştir İpek Yolunun ticaret ve hem kültürel hem de tarihsel olarak yeniden canlandırılması için gündeme gelmiş ve şuan devam eden birçok proje bulunmaktadır. İşte bunlardan biri Bakü- Tiflis-Kars (BTK) demiryolu projesidir. Demiryolu hattı Azerbaycan'ın başkenti Bakü şehrinde Gürcistan'ın Tiflis ve Ahılkelek şehirlerinden geçerek Türkiye'nin Kars şehrine ulaşacaktır.



Şekil 4.Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı

İpek Yolu" (Maritime Silk Road) hattıdır. Bu hat aracılığıyla Basra Körfezi ve Hint Okyanusu üzerinden deniz yoluyla yapılan ticaretin geliştirilmesi planlanmaktadır. Dünyanın en büyük ikinci ekonomisi olan Çin'in, ticaretinin büyük kısmını deniz yolu ile gerçekleştirdiği düşünüldüğünde bu girişimlerin yerindeliği ortaya çıkmaktadır. Deniz İpek Yolu'nun öne çıkmasında mevcut güzergâhların hem maliyetli olması hem de Aden Körfezi ve Malakka Boğazı'nın varlığından kaynaklı güvenlik sorunlarının ortaya çıkması etkili olmuştur. Asya, Afrika ve Avrupa'yı birbirine bağlayacak olan Modern İpek Yolu projesi (karayolları, tren yolları, limanlar ve enerji nakil hatlarını içeren milyarlarca dolarlık altyapı yatırım girişi) ile ilgili olarak ilk kez 14-15 Mayıs 2017 tarihlerinde Pekin'de bir zirve düzenlenmiştir. (Karagöl, E.T, 2017:174).



Şekil 5. Modern İpek Yolu Projesinin Muhtemel Güzergâhları (Karagöl, E.T, 2017).

Bölgenin en büyük ihracatçısı olan Çin de bu projenin en kısa sürede uygulanmasını arzulamaktadır. İstatistiki verilere göre, Çin'in Avrupa ülkeleriyle ticaret cirosu 2012 yılında 410 milyar dolar olmuştur ki bu ulaşım projesinin ardından Çin ve Avrupa arasındaki toplam ticaret cirosunun 1 trilyon dolara yükselmesi beklenmektedir. BTK Demiryolu Hattının açılması ile birlikte ilk etapta 1 milyon yolcu ve 6,5 milyon ton yük taşıma kapasitesi, 2034 yılında ise 3 milyon yolcu ve 17 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip olması beklenmektedir.

4. TÜRKİYE'NİN RUSYA-ORTA ASYA VE KAFKASYA ÜLKELERİ İLE DIŞ TİCARETİ

Avrasya; Avrupa ile Asya'yı kapsayan coğrafi bölgeye verilen isim olarak tanımlansa da, Kafkasya, doğusunda Hazar Denizi, batısında Karadeniz, Kuzeyinde Rusya ve güneyinde İran'a uzanan coğrafi bölgedir. Kuzey ve Güney Kafkasya olarak ikiye ayrılmaktadır. Kuzey Kafkasya'da siyasal ve idari olarak Rusya Federasyonu'na bağlı olan yedi cumhuriyet Dağıstan, Çeçenya, Kabartay-Balkarya, Kuzey Osetya, Adigey, İnguşya, Karaçay-Çerkesya iken il statülerinde olan Krasnodar Krayve Stavropol Kray yöreleri bulunmaktadır. Güney Kafkasya'da ise Gürcistan, Azerbaycan ve Ermenistan olmak üzere bağımsız devletler bulunmaktadır. Bu devletlerin ekonomik göstergeleri tablo 1'de verilmiştir.

Tablo 1. Rusya Federasyonu-Orta Asya ve Kafkasya Bölgesi Ekonomik Göstergeler
(<https://www.ekonomi.gov.tr>)

	GSYİH(Milyon\$)	KBGSYİH (\$)	Büyüme Oranı
Rusya Federasyonu	1,562 milyar \$ (2017, EIU, Tahmini)	10,574.638 \$ (2017, IMF, Tahmini)	% 1,8 (2017, EIU, Tahmini)
Azerbaycan	39.204 (IMF, 2017 tahmini)	4.098 (IMF, 2017 tahmini)	-1,04 (IMF, 2017 tahmini)
Özbekistan	66.797 (2016 tahmini, IMF)	2.131 (2016 tahmini, IMF)	6,0 (2016 tahmini, IMF)
Kazakistan	128.109 (2016 tahmini, IMF)	7.138 (2016 tahmini, IMF)	-0,75 (2016 tahmini, IMF)
Türkmenistan	36.573 (2016 tahmini, IMF)	6.694 (2016 tahmini, IMF)	5,4 (2016 tahmini, IMF)
Tacikistan	7.970 (2016 IMF Tahmin)	921 (2016 IMF Tahmin)	3,4 (2016 IMF Tahmin)
Kırgızistan	5.794 (2016 tahmini, IMF)	956 (2016 tahmini, IMF)	2,2 (2016 tahmini, IMF)
Gürcistan	15.964 (2017-IMF)	3.604 (2017-IMF)	4.5 % (2017-IMF)

Türkiye'nin önemli bir ticaret ortağı olan Rusya ile ekonomik ilişkiler 1990 sonrasında Birliğin dağılmasıyla birlikte artarak devam etmiştir (Sapmaz, 2008). Azerbaycan'ın bağımsızlığını kazanması akabinde uluslararası toplumla birleşmek için yoğun ilişkiler içerisine girdiği ilk ülkelerden biri Türkiye olmuştur (Kalaycı, 2013:47). Azerbaycan dış ticaret politikasında en belirleyici unsur enerjidir. Petrol ve doğalgaz Azerbaycan'ın ihracatında yüzde 90 paya sahiptir. İthalatında ise yüzde 80 civarında mamul maddeler yer almaktadır. Türkiye'nin 2015 ve 2016 yıllarında, Rusya, Orta Asya ve Kafkasya bölgesi ile dış ticaret verileri tablo 2'de verilmiştir.

Tablo 2. Türkiye'nin Rusya Federasyonu-Orta Asya-Kafkasya Bölgesi İhracat ve İthalatı (*000 US \$)
(<http://www.trademapp.org/>)

Ülkeler	2015		2016	
	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat
Rusya Federasyonu	3,589,464	20,399,806	1,732,954	15,162,386
Azerbaycan	1,898,715	232,376	1,285,127	278,131
Kazakistan	750,157	1,109,832	623,715	1,093,897
Türkmenistan	1,857,964	557,356	1,241,470	422,492
Kırgızistan	294,702	76,858	308,933	101,067
Özbekistan	488,654	711,555	533,018	709,292
Tacikistan	162,783	203,760	151,621	162,255
Gürcistan	1,109,018	223,107	1,176,634	211,680

5. TÜRKİYE DOĞU KARADENİZ BÖLGESİ LİMANLARI

Doğu Karadeniz bölgesinde Rize, Hopa, Trabzon ve Giresun limanları olmak üzere dört liman bulunmaktadır. Bu limanlardan elleçleme kapasitesi ve coğrafi büyüklük açısından en büyüğü Trabzon limanıdır. Giresun limanı hariç diğer limanlardan İntermodal taşımacılık gerçekleştirilmekte, Ro-Ro taşımacılık operasyonları yapılmaktadır.

5.1. Rize Limanı

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ) ne ait Rize Limanı, Özelleştirme Yüksek Kurulunun 30.10.1995 tarih ve 95/81 sayılı kararı çerçevesinde Limanın İşletme Hakkı verilmesi yöntemi ile ihaleye açılmış ve yine Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97/13 sayılı kararına istinaden, T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB) Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. arasında imzalanan sözleşme ile 13.08.1997 tarihinde devri gerçekleşmiştir. Rize limanı, iç liman ve dış liman olarak ikiye ayrılmaktadır. İç limanda küçük gemilere ve balıkçı teknelerine hizmet veren -2.50m.-4.50m.derinliğindetoplam500m.rıhtımbulunmaktadır. Bunun haricinde -8.00m. ve -12.00m. derinliğinde 3 adet Ana Ticaret rıhtımı ve 1 adet Ro Ro rıhtımı bulunmaktadır. Dış limanda POAŞ'a ait 200,000 ton / yıl kapasiteli Akaryakıt Dolum Tesisleri bulunmakta ve Kılavuzluk Hizmetleri limanımızca yerine getirilmektedir.



Resim 1.Rize Limanı Genel Görünüm

5.2. GİRESUN LİMANI

Giresun limanı 1959 yılında devreye girmiştir. şilep rıhtımı, yolcu rıhtımı, motor rıhtımı, balıkçı rıhtımı ve kılavuzluk rıhtımı olmak üzere 5 adet rıhtımı bulunmaktadır. Liman 1997 yılında özelleştirme kapsamında devredilmiştir.

5.3. TRABZON LİMANI

8 Temmuz 1946'da temeli atılan yeni liman 25 Haziran 1954 tarihinde tamamlanarak Trabzon Vapuru'nun limana yanaşmasıyla açılmıştır. 1978 yılına kadar bu durumunu koruyan Trabzon Limanı artan gemi trafiğine cevap verebilmesi için modernizasyonu gündeme gelmiş ve 1980 'de başlayan çalışmalar 1990'da bitirilerek liman bugünkü konumuna getirilmiştir.

Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca yapılan ihale sonucu Trabzon Limanı'nın 30 yıllık işletme hakkı 21.11.2003 tarihinde devredilmiştir.



Resim 2. Trabzon Limanı Genel Görünüm

Toplam 1525 metre rıhtım uzunluğu olan Trabzon limanın ortalama derinliği 2.5 metre ile 10 metre arasında değişmektedir.

Tablo 3.Trabzon Liman Rıhtımları

Rıhtım Adı	Uzunluk	Derinlik (m)	Yükseklik (m)
1 Nolu Rıhtım	30	9	1.80 – 1.90
2 Nolu Rıhtım	400	10	1.80 – 1.90
3 Nolu Rıhtım	580	10	1.80 – 1.90
RO RO Rıhtımı	25	10	1.25
4 Nolu Rıhtım	290	12	1.80 – 1.90
5 Nolu Rıhtım	200	2-5	1
6 Nolu Rıhtım	120	2-3	1
7 Nolu Rıhtım	300	6	1.50 – 1.60
8 Nolu Rıhtım	200	6	1.50 - 1.60

6. HOPA LİMANI ANALİZİ

Hopa limanı, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. tarafından fiilen 27 Haziran 1997 tarihi itibarıyla Park Denizcilik Ve Hopa Liman İşletmeleri A.Ş.'ne devredilmiştir. 1997 yılında özelleştirilen Hopa Limanı'nı işleten Park Denizcilik; yükleme, boşaltma, terminal, depolama, kılavuzluk, kurtarma ve likit dolum tesisleri işletmeciliği ile ülke ekonomisine katkıda bulunmaya devam etmektedir. Hopa Limanı bulunduğu coğrafi konumu ile Doğu Karadeniz'in dünyaya açılan kapısı olarak değerlendirilmektedir.

Liman içerisinde ana üniteler;

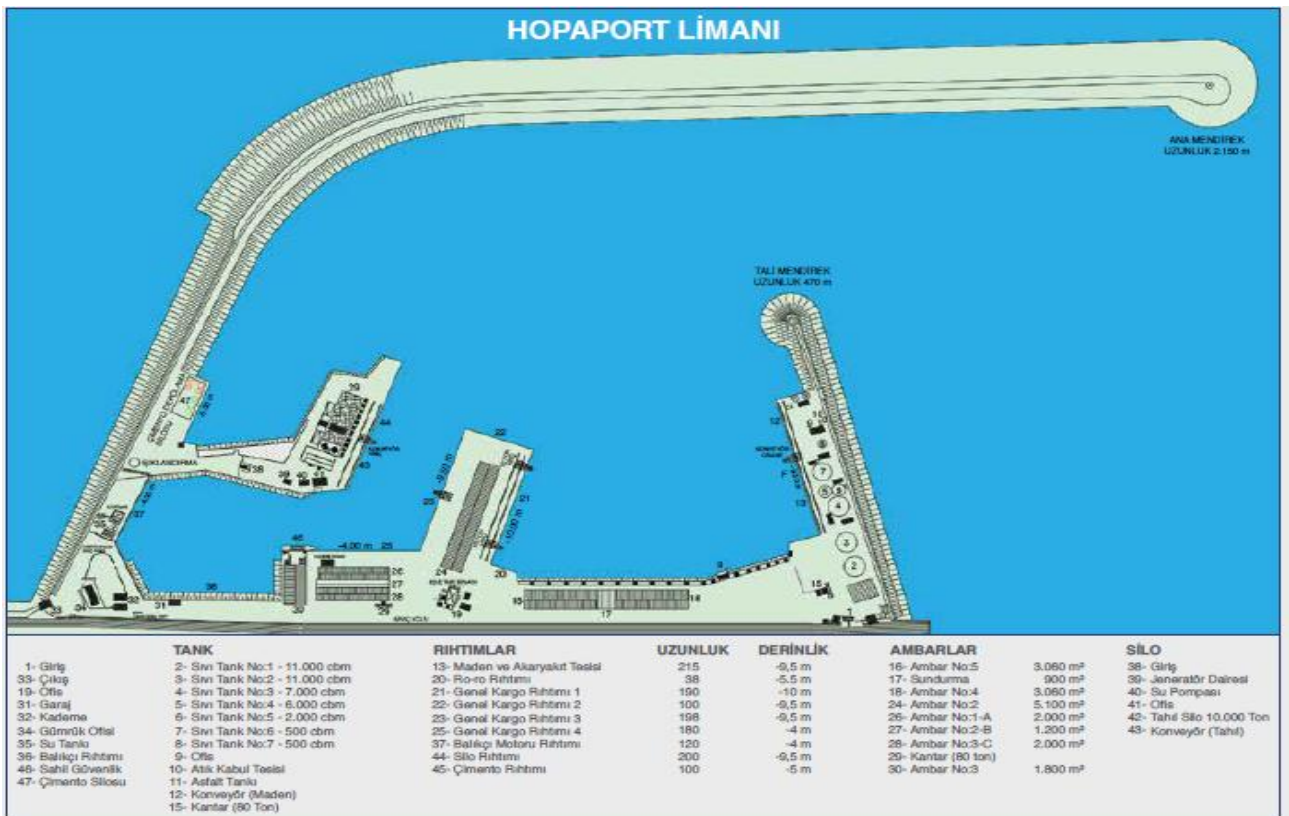
- ✓ Tank Terminali
- ✓ Tahıl Terminali
- ✓ Kargo Hizmetleri
- ✓ Gemi Hizmetleri

Yardımcı ve destek üniteler de aşağıdaki gibi tanımlanmaktadır.

- ✓ Çalışma Ofisleri
- ✓ Seyyar Teçhizat
- ✓ Tedarikçiler / Taşıyıcılar
- ✓ Müteahhitler / Taşeronlar
- ✓ Müşteri Odaklı Faaliyetler
- ✓ Diğer Muhtelif Faaliyetler



Resim 3.Hopa Limanı Genel Görünüm



Şekil 6. Hopa Limanı Tesis Planı



Resim 4. Hopa Limanı Terminal Kısımları

Tablo 4.Hopa Limanı Rıhtım Sayısal Verileri (<http://www.hopaport.com.tr>)

RIHTIMLAR	Boy	Draft
1-Maden ve tank terminal rıhtımı	215 m	9,5 m
2-Ro-Ro rıhtımı	38 m	5,5 m
3-Genel yük rıhtımı 1	195 m	10 m
4-Genel yük rıhtımı 2	100 m	9,5 m
5-Genel yük rıhtımı 3	198 m	9,5 m
6-Genel yük rıhtımı 4	180 m	4 m
7-Balıkçı rıhtımı	120 m	4 m
8-Askeri rıhtım	100 m	5 m
9-Tahıl Rıhtımı (SİLO)	200 m	9,5 m

Tablo 5. Liman Ekipmanları (<http://www.hopaport.com.tr>)

ADET	KAPASİTE	Konteyner ve genel kargo 600 ton ağır yükler için özel taşıma ekipmanları	
1	(40 ton) Mobil Vinç		
1	(42 ton) Stacker		
1	(25 ton) Mobil Vinç		
4	(10 ton) Mobil Vinç		
1	(25 ton) Rıhtım Vinç		
2	(10 ton) Rıhtım Vinç		
1	(10 ton) Forklift		
4	(3 ton) Forklift		
4	(2.5 ton) Forklift		
1	İtfaiye Aracı		
Deniz Vasıtaları		Adet	Power (hp)
Römorkör		2	900
Palamar		1	150
Palamar		1	125
Palamar		1	240

Toplam 18.770 m² alan üzerinde kurulu, tahıl boşaltma, depolama ve aktarma tesisinde 1.000 ton kapasiteli, 10 adet çelik konstrüksiyona sahip silo bulunmaktadır. Tahıl boşaltma aktarma ve yükleme üniteleri uzaktan kumanda sistemli Hartmann Offenbach markadır. 2x150 ton/h kapasiteli pnömatik gemi boşaltma cihazı ve teknik donanımları, 200 ton kapasiteli 2 adet araç yükleme bunkerı ve teknik donanımları, 200 metre uzunluğundaki rıhtımda döşeli boşaltma konveyör sistemi ile 30 metrelik silolara aktarma konveyörü ve teknik donanımları mevcuttur. Tahıl terminalinde 2 adet 60 ton kapasiteli elektronik tır kantarı mevcuttur.



Resim 4.Tahıl Terminali

Toplam 5.000 m² alan üzerinde kurulu, çimento boşaltma, depolama ve aktarma tesisinde 3 adet 1.500 ton, 2 adet 1.900 ton 5 adet toplam 8300 ton kapasiteli çelik konstrüksiyona sahip silo bulunmaktadır.

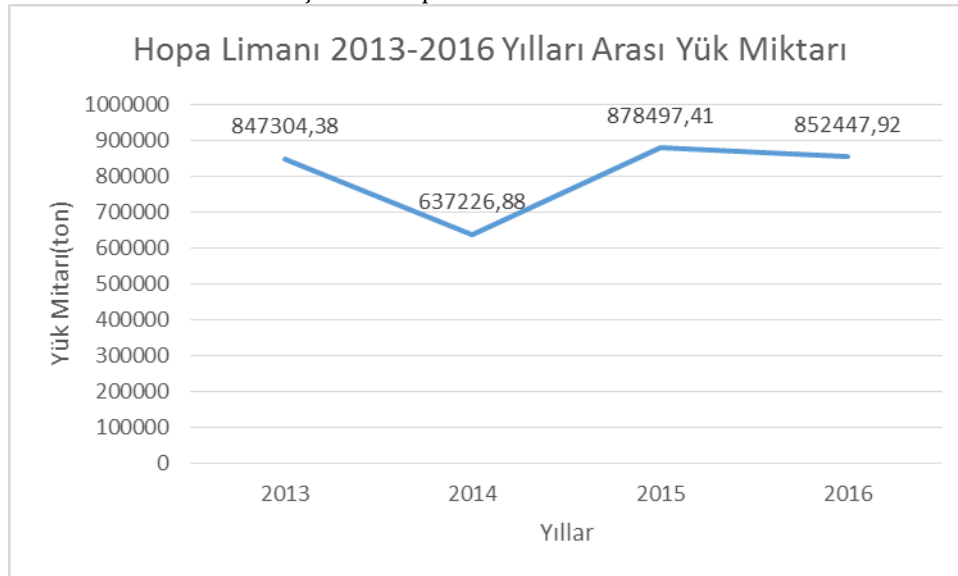


Resim 5.Çimento Terminali

Özelleştirme tarihi itibarı ile 2.000 m² olan kapalı ambar sahasını 18.220 m²'ye, 54.000 m² olan açık ambar sahasını 102.462 m²' ye çıkartan Park Denizcilik, ilave olarak yüksek kapasiteli forklift, vinç, kantar, hizmet aracı ve liman makineleri ile yeni yatırımlar yapmıştır. Bu yatırımlar hizmet gereklerine göre her geçen gün artarak devam etmektedir. Ayrıca tank terminaline yapılan ilave yatırımlarla toplam 38.000 metreküp depolama kapasitesi ile dağıtım yapabilecek seviyeye ulaşmıştır. Hopa limanı kuru dökme yük, genel kargo, proje yükleri, konteyner, sıvı yükler (petrol, petrol ürünleri ve kimyasallar), RO-RO, yolcu gibi çok çeşitli yük türlerine hizmet verebilecek alt yapı, üst yapı ve ekipmanlara sahiptir. Hopa limanı, Doğu Karadeniz'e ekonomik olarak önemli katkılar sağladığı gibi bölgenin dünyaya açılan kapısı olma özelliğini taşımaktadır. Limanın geniş ticari hinterlandı Şekil 6'da görülmektedir. Limanda son dönemlerde denizyolu ile gelip yine deniz yolu ya da karayolu ile Kafkasya ve Orta Asya'ya giden transit yük taşımalarına yönelik önemli elleçleme faaliyetleri gerçekleşmiş, bu anlamda limanın bölge transit ticaretindeki önemi de tescillenmiştir. Bu anlamda Hopa limanı konum itibarıyla literatürde bahsedilen rekabetçi üstünlüğe, liman alt yapısı olarak sahiptir. Liman 2013-2016 yılları arasında elleçlenen yük miktarları grafik1'de verilmiştir.



Şekil 6. Hopa Limanı Hinterlandı.



Grafik 1. Hopa Limanı 2013-2016 Yılları Elleçleme Miktarları (ton).

Küresel ısınma, doğal kaynakların sınırlılığı, iş kazaları, kötü sosyal etkiler, çevre kirliliğinin canlı sağlığına ve doğaya olan kötü etkileri, diğer tüm işletmeleri olduğu gibi liman otoritelerini ve işletmecilerini de sürdürülebilir çözümler bulmaya itmektedir. Limanların sürdürülebilir liman işletmeciliği bakış açısıyla, çevresel ve sosyal etkileri dikkate alınarak titizlikle yeniden planlanmaları ve yönetilmeleri gerekmektedir. Yeşil faaliyetler için çeşitli motivasyonlar arasında, çevresel farkındalığın yükselmesi bir firmanın yeşil stratejilerinin geliştirilmesi için kritik olabilir (Luan, Tien, & Chen, 2016).

Hopa limanı Doğu Karadeniz limanları içerisinde ilk olarak, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü bünyesinde yürütülen **"Yeşil Liman - Eko Liman Projesi"** dahilinde, entegre yönetim sistemleri (kalite yönetim sistemi 9001, çevre yönetim sistemleri 14001, iş sağlığı güvenliği sistemleri 18001) belgeleri için gerekli çalışmaları başlatmıştır. Bu kapsamda; İşletmede oluşan endüstriyel ve tehlikesiz atıklar için hazırlanan Atık Yönetim Planı Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü tarafından onaylanmıştır. Söz konusu atıklar yönetim planına göre ayrı ayrı toplanmakta ve lisanslı firmalar tarafından taşınmaktadır ve lisanslı geri kazanım/bertaraf firmalarınca geri kazanılmaktadır. Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği kapsamında yetkili

bir firmaya işletmemiz için Acil Müdahale Planı yaptırılmış ve plan kapsamında tatbikat ve eğitimler alınmıştır. Herhangi bir müdahale durumunda gerekli ekipman ve teçhizatların bir kısmı temin edilmiştir. İşletme sahasındaki faaliyetlerden oluşacak toz emisyonlarını ve gürültüyü azaltmak için;

- ✓ Malzeme alınırken ve boşaltılırken savrulma yapılmaması;
- ✓ Stok malzemelerin üzerleri sulanarak nemli bırakılması;
- ✓ İşletme sahasının sulaması yapılarak zeminden kalkacak tozların azaltılması;
- ✓ İşlemlerde toz emisyonunu indirmek için spreyleme ve yıkama sistemi kurulması;
- ✓ Araçların yavaş iş makinelerin kontrollü savurma yapmadan malzemeleri boşaltılması;
- ✓ Bunkerlerin kapatılması;
- ✓ Saha ve yolların arasözlerle sulanması sağlanmaktadır.

Hava emisyonu konusunda Çevre İzin Belgesi, Gürültü konusunda Muafiyet Belgesi ve Atık Kabul Tesisi konusunda Atık Kabul Tesisi Lisansı bulunmaktadır.

Atık yağlar lisanslı firmalar tarafından Ulusal Atık Taşıma Formu (UATF) karşılığında taşıtırılıp geri kazanım ve bertarafı sağlanmaktadır. Atık yağ analizleri yağların kategorisi belirlenmesi için 1 defaya mahsus olarak yapılmıştır.

İşletmede oluşan endüstriyel ve tehlikesiz atıklar Ulusal Atık Taşıma Formu düzenlenerek geri kazanım tesisine gönderilir. Geri kazanımı sağlanan atık ile ilgili tekrar işletmemize bir form gönderilir. Bu yapılan iş ve işlemler takip eden yılın Mart ayı sonuna kadar Atık Bildirim Sisteminden bildirilerek beyan edilir.

Limana gelen ve liman açık sularından geçen ve atık vermek isteyen gemiler limanımıza Atık Bildirimi yaparlar. Atık alımından sorumlu personelimiz ilgili formları doldurarak gemilerden atık alımını sağlar. Alınan atıklar Atık Yönetim Planına uygun olarak geri kazanım ve bertaraf edilmek üzere gönderilir. Gemilerden çöp, pisu, atık yağ, sintine ve slaç alınabilmektedir.

Liman tesisinde tüm araçlarda egzoz emisyon belgeleri bulunmaktadır.

Tehlikeli atıklar için Mali Sorumluluk Sigortası bulunmaktadır. Atık Yönetimi Genel Esaslarına İlişkin Yönetmelik maddesinde açıklandığı gibi bertaraf edilmektedir.

İçme suları ile ilgili İçme suyu analizleri yapılmaktadır. İşletmeden deşarj izni kapsamında atıksu oluşmamaktadır. Evsel nitelikli atıksular, sızdırmaz foseptik çukurunda biriktirilmekte ve belirli periyotlarda vidanjör hizmeti alınmaktadır.

Atık Kabul Tesisinde kullanılmak üzere 1 adet atık su arıtma tesisi yapılmaktadır. Proje onay belgesi Bakanlıktan onaylanmıştır.

İşletme IMDG Belgesine sahiptir. Ayrıca işletme belirli periyotlarda 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği kanunu kapsamında; İşyerinde var olan ya da dışarıdan gelebilecek tehlikelerin belirlenmesi, bu tehlikelerin riske dönüşmesine yol açan faktörler ile tehlikelerden kaynaklanan risklerin analiz edilerek derecelendirilmesi ve kontrol tedbirlerinin kararlaştırılması amacıyla risk değerlendirmesini ilgili terminallerde sorumlu kişiler tarafından yapmaktadır.

Limanda son dönemlerde denizyolu ile gelip yine deniz yolu ya da karayolu ile Kafkasya ve Orta Asya'ya giden transit yük taşımalarına yönelik önemli elleçleme faaliyetleri gerçekleşmiş, bu anlamda limanın bölge transit ticaretindeki önemi de tescillenmiştir. Bu anlamda Hopa limanı konum itibarıyla literatürde bahsedilen rekabetçi üstünlüğe, liman alt yapısı olarak sahiptir.

6. SONUÇ

Dünya ticaretinin önemli bir kısmının deniz ticareti yoluyla gerçekleştirilmesinde en önemli unsurlardan biri limanlardır. Taşımacılık endüstrisinde ortaya çıkan yüklerin konteynerizasyonu gibi gelişmeler limanlarda bir dizi gelişme ve değişimlerin ön plana çıkmasını sağlamıştır.

Limanlar, ulaştırma modlarının birleştiği bir düğüm noktası olarak lojistik sektöründe kritik bir öneme sahiptir (Tuna, 2002). Liman hizmetlerinin, tedarik zinciri fonksiyonlarını birleştirici bir özelliği vardır (Suykens ve Van de Voorde, 1998). Liman sektörünün AB ticareti için yaşamsal önemi istatistiklerle

ortaya konmaktadır: denizcilik sektörü, dünyanın diğer yerlerindeki ticaretin üçte ikisinden (% 70) ve mal trafiğinin% 41'inden sorumludur. Limanlar, her yıl milyonlarca yolcunun hareket etmesinin kapıları ve araç, taze gıda, çelik, kereste, yapı malzemeleri, makine ve imal edilmiş ürünler ve hammadde (petrol, petrol, kimya, cevher, tahıl ve hayvan yemi) taşınmasında önemli rol oynamaktadır. (ESPO, 2004).

Türkiye Karadeniz bölgesinde en önemli uluslararası aktörlerden birisidir. Bölgesel düzeyde birçok proje halen yürütülmekte ve taşımacılıkla ilgili yeni düzenlemeler getirilmektedir. Özellikle TRACECA ve BTK gibi projeler Türkiye'yi yakından ilgilendirmektedir.

Türkiye taşımacılık konusunda son derece önemli bir ülkedir. Özellikle stratejik ve jeopolitik konumu küreselleşmenin gerektirdiği malların hizmetlerin ve bilgilerin hızlı dolaşımı çerçevesinde büyük bir önem arz etmektedir. Bu çerçevede Türkiye çevresindeki potansiyelleri iyi yönde kullanmak ve uluslararası politikalara uyum sağlamak zorundadır. Çevresinin kendisine sunduğu olumlu faktörleri ve fırsat avantajı yaratacak unsurları gözden kaçırmamak durumundadır. Karadeniz bölgesi bu konuda önemli unsurlardan birisidir. Karadeniz bölgesi mal, hizmet ve enerji akışı konusunda birincil bir role sahip olmakla birlikte bu rolü gittikçe güçlenmektedir.

Hükümetin 2023 program taslağında olan ve TCDD tarafından resmi olarak fizibilite çalışmaları başlatılan Hopa-Batum demir yolu projesi Rusya-Türkiye ticareti için önemli bir alternatif güzergâh yaratacağı gibi BTK demiryolu projesi ile Pekin-Londra arasında kesintisiz bir hat sağlanacaktır. Bu sayede Çin-Türkiye ticaret ilişkileri için önemli bir alternatif güzergâh oluşturulacağı gibi Çin'in Avrupa yönlü yükleri için Türkiye transit ülke konumunu güçlendirecektir.

Hopa limanı dâhil olmak üzere Doğu Karadeniz'in Türkiye'nin demiryolu bağlantısı olmayan tek bölge olması, Türkiye'nin Orta Asya bölgesine açılmasını kısıtlamakta ve yapılan transit ticaretten alınan payın düşmesine neden olmaktadır. Hopa-Batum Demiryolu Türkiye'yi Gürcistan üzerinden çok kısa bir mesafe ile Rusya Federasyonu demiryolu ağına bağlayabilecektir. Demiryolu ağının kısa vadede Doğu Karadeniz bölgesine bağlanmaması birçok fırsatın kaçırılmasına neden olmaktadır. Bu nedenle Hopa ve Batum demiryolu projesinin başlaması Doğu Karadeniz bölgesinin ekonomik açıdan gelişmesi için önem arz etmektedir. Diğer yandan BTK demiryolu çalışmasının bitmesi ile sonrasında Kars ve çevre illerin ticaret merkezi haline gelmesi ile Kars'a en yakın deniz limanı olan Hopa limanı önemini arttıracaktır.

KAYNAKÇA

Çelik, K., Ovalı, S. (2007). "TRACECA Projesi ve Türkiye", KTÜ, Trabzon.

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT). (2006) IX. Kalkınma Planı (2007-2013), Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, s. 1.

Erdal, M., (2004). "TRACECA Projesi ve Türkiye'nin Vizyonu", Dünya Gazetesi, Persembe Rotası Deniz Ticareti ve Lojistik Gazetesi, Sayı:7446, s:2.

European Sea Ports Organisation (ESPO). (2004). "Annual Report 2004 ESPO", Brussels <http://www.espo.be/media/espopublications/annualreport2005.pdf>

Günay, H., Mcintosh, D.R., Ripley, L., Harrgs, N., Talbot, R., (2012). "YHT Set İhtiyacı Fizibilite Etüdü", PGlobal Küresel Danışmanlık ve Eğitim Hizmetleri, Ankara, s. 10.

<http://www.trademap.org/> (Erişim Tarihi : 10.01.2018)

<http://www.hopaport.com.tr> (Erişim Tarihi : 15.02.2018)

Kalaycı, İ., (2013). "Kafdağı'nın Önündeki Ekonomi: Modernleşen Azerbaycan", Avrasya Etüdları Dergisi, Sayı:44, s.27.

Karagöl, E.T., (2017). "Modern İpek Yolu Projesi", SETA Perpektif, sayı:174

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), "Pan Avrupa", (Erişim Tarihi:10.02.2018), <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/PanAvrupa.aspx>,

Luan, C.-J., Tien, C., & Chen, W.-L. (2016). "Which "green" is better? An empirical study of the impact of green activities on firm performance". Asia Pacific Management Review, 21(2), 102-110. doi:<http://dx.doi.org/10.1016/j.apmr.2015.12.001>

Karaşahin, M., (2012). “Adana, Sivas, Konya, Kayseri ve Erzincan Garı Sahası İhtiyaçların, Yüksek Hızlı Tren ve Konvansiyonel Tren İşletmeciliği Yönünden Değerlendirilmesi”, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, s. 2-3.

Ovalı, S. (2008). “TRACECA Projesi ve Türkiye”. International Journal of Economic and Administrative Studies. Yıl:1 Cilt:1 Sayı:1, ISSN 1307-9832.

Sapmaz, A., (2008). Rusya’nın Trans Kafkasya Politikası ve Türkiye’ye Etkileri, Ötüken Yayınları, İstanbul.

Suykens. F. and Van de Voorde. E. (1998). “A quarter of a Century of Port Management in Europe: Objectives and Tools”. Maritime Policy & Management. Vol. 25. No.3. pp.251-261.

T.C. Resmi Gazete, (03.08.1990), sayı:20594, Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik, Resmi Gazete, 03.08.1990, Sayı: 20594, m.4-d

Tuna. O. (2002). The Impact of Hub Ports on the Logistics Strategies of Turkey. Proceedings of Structural Change of Shipping and the Future of Port Industry. South Korea. pp. 211-227.

ESPO. (2004). Annual Report 2004 ESPO, Brussels

<http://www.espo.be/media/espopublications/annualreport2005.pdf>

T.C. Resmi Gazete, (03.08.1990), sayı:20594, Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik, Resmi Gazete, 03.08.1990, Sayı: 20594, m.4-d

Zutshi, A., & Sohal, A. (2004). Environmental management system adoption by Australasian organisations: Part 1: Reasons, benefits and impediments. Technovation, 24(4), 335-357. doi:10.1016/S0166-4972(02)00053-6