

AVRUPA BİRLİĞİ ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASINDA LİMANLAR

OĐUZHAN ÖZTÜTÜNCÜ* 
LEVENT KIRVAL** 

Öz

Avrupa Birliği (AB) bütünleşmesi süreçlerinde ulaştırma konusu önemli bir unsurdur. Birlik içerisinde ulaştırma politikası ortak bir şekilde yürütölmektedir. Bu politikada ticaretin kolaylaştırılması, ulaştırma altyapısının iyileştirilmesi ve iç pazarın güçlendirilmesi gibi temel hedefler bulunmaktadır. Ulaştırmanın bir kolu olan limanlar AB'nin dünyaya açılmasında büyük rol oynamaktadır. AB limanlar konusunda; limanların etkin işleyişini sağlamak, rekabeti artırmak ve çevresel sürdürülebilirliği tesis etmek amacıyla düzenlemelerde bulunmaktadır. Çalışmada mekân olarak AB'nin seçilme nedeni bu bölgenin dünyanın en büyük pazarı olması, araç olarak limanların seçilme nedeni ise pazar ekonomisinde deniz ulaőtırmasının kritik olması ve deniz araçlarının en nihayetinde bir limana bağlanması gerektiğidir. Metodolojik olarak nitel araştırma yöntemlerinden olan durum çalışması seçilmiştir. Bu kapsamda; AB ulaştırma ve liman politikaları ile ilgili yazılmış makale, kitap, bildiri, resmî belgeler/raporlar ve çeşitli haber sayfaları kaynak olarak seçilmiştir. Ulaştırma ve liman politikalarının tarihsel sürecine de çalışma içerisinde değinilmiştir. Bu sayede bahsi geçen konularda AB'nin bakış açısının ne olduğunun daha iyi ortaya konulması amaçlanmaktadır. Bu makalenin amacı; AB ortak ulaştırma politikasını ana hatlarıyla anlatmak, sonrasında ulaştırmanın en önemli araçlarından biri olan AB limanları hakkında bilgi vermek ve liman stratejileri konusunda bir durum çalışması oluşturmaktır. Dünya genelindeki refah seviyesi yüksek ölkeleri içerisinde barındıran AB'ye dair limanlarla ilgili bir araştırmanın diğer ölkeler için de iyi bir örnek oluşturacağı değerlendirilmektedir. Çalışmanın liman politikaları literatürüne katkı sağlaması umulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Avrupa Birliği, Ulaştırma Politikası, Limanlar, Rekabet Politikası

* Doktora öğrencisi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Denizcilik Çalışmaları Programı, oztutuncu22@itu.edu.tr, ORCID: 0000-0003-3705-2472

** Prof. Dr., İstanbul Teknik Üniversitesi, Denizcilik Fakóltesi, Temel Bilimler Bölümü, lkirval@itu.edu.tr, ORCID: 0000-0001-8884-5427

SEAPORTS IN THE COMMON TRANSPORTATION POLICY OF THE EUROPEAN UNION

Abstract

The topic of transportation holds significant importance in the context of European Union (EU) integration. Within the Union, transportation policy is implemented in a common way, aiming to achieve fundamental objectives such as facilitating trade, improving transportation infrastructure, and strengthening the internal market. Ports, as a critical component of transportation, play a major role in connecting the EU to the global market. In the realm of port policies, the EU prepares regulations to ensure the efficient operation of ports, enhance competition, and establish environmental sustainability. The selection of the EU as the geographical focus of this study is related with its status as the world's largest market. And ports have been chosen as the focal point of this study due to their critical role in maritime transportation and market economy, and the inevitability of maritime vessels arriving at ports. The research employs a qualitative methodology, specifically a case study approach. In this context, articles, books, conference papers, official documents/reports, and various news sources related to EU transportation and port policies are utilized as references. The study also addresses the historical evolution of transportation and port policies, providing deeper insights into the EU's perspective on these issues. The purpose of this paper is to outline the EU's common transportation policy, discuss EU ports as one of the most vital components of transportation, and develop a case study on port strategies. It is believed that a study focusing on EU ports, situated within a region encompassing countries with high levels of prosperity, will serve as an exemplary reference for other states. It is anticipated that this study will also contribute to the literature on port policies.

Keywords: *European Union, Transportation Policy, Seaports, Competition Policy*

Giriş

Avrupa devletleri Birinci ve İkinci Dünya Savaşı'nın yıkıcı etkilerini bizzat deneyimlemişlerdir. Yapılan savaşların ana sebebi ise ekonomik rekabet olmuştur. Özellikle ham madde ve pazar arayışı devletleri silah kullanmaya itmiştir. Bu da milyonlarca insanın hayatını kaybetmesine ve yurtlarından edilmesine neden olmuştur. Özellikle Jean Monnet ve Robert Schuman gibi bürokratlar bu kavganın sona ermesi için ekonomik birliklik fikrini ortaya atmış ve savunmuşlardır. Bu fikir aslında Avrupalı devletler arasındaki kavganın ana sebebini göstermesi açısından önemlidir. Fikrin pratiğe dönüşmesi 1951 yılında Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu'nun kurulmasıyla başlamıştır. 1957 Roma

Antlaşması ile birliğin ismi Avrupa Ekonomik Topluluğu halini almıştır. 1965 yılında imzalanan Brüksel Antlaşması ile Avrupa Topluluğu ismini alan oluşum 1992 Maastricht Antlaşması ile günümüzdeki ifadesiyle Avrupa Birliği (AB) haline dönüşmüştür. Yıllar içerisinde yapılan isim değişiklikleri birlik üye devletlerinin kapsamı genişletmek istediğini göstermektedir (Sander, 2017:343-346).

AB hem politik bir proje hem de hukuki uluslarüstü bir örgüt şeklinde varlık göstermektedir. Politik proje, AB kararlarının mümkün olduğunca açık ve vatandaşa yakın bir şekilde alındığı ve Avrupa halkları arasında giderek daha da yakın bir birlik oluşturma iradesi anlamına gelmektedir (AB Antlaşması 1. Madde). Bunun başarılabilmesi için AB'nin aşağıda belirtilen bir dizi hedefleri bulunmaktadır. Bunlar;

- Barışı, vatandaşların değerlerini ve refahını desteklemek,
- AB'de yaşayan insanlara özgürlük, güvenlik ve adalet alanı sunmak,
- Dengeli ekonomik büyüme ve fiyat istikrarına dayalı sürdürülebilir kalkınmayı sağlayan iç pazarı kurmak, tam istihdamı hedefleyen, çevreyi korumayı, sosyal ve bilimsel ilerlemeyi teşvik eden, rekabetçi bir sosyal piyasa ekonomisi oluşturmak,
- Sosyal dışlanma ve ayrımcılığı önlemek, kadın-erkek eşitliğini, nesiller arası dayanışmayı ve çocuk haklarını desteklemek,
- Üye devletler arasında ekonomik, sosyal ve bölgesel uyumu sağlamak,
- Üye devletlerin kültürel ve dil çeşitliliğine saygı göstermek ve Avrupa kültür mirasını korumak,
- Euro ile birlikte ekonomik ve parasal birliği kurmak,
- Değerlerine ve uluslararası hukuka uygun olarak üçüncü taraf ile ilişkilerinde barışı, güvenliği, sürdürülebilir kalkınmayı, insanların gelişimini ve insan haklarını desteklemek olarak belirtilmektedir (Avrupa Birliği Resmi Sayfası, 1992).

AB'nin; Avrupa Parlamentosu (The European Parliament), Avrupa Birliği Zirvesi (The European Council), Avrupa Birliği Konseyi (Council of the European Union), Avrupa Komisyonu (The European Commission), Avrupa Birliği Adalet Divanı (The Court of Justice of the European Union), Avrupa Merkez Bankası (The European Central Bank) ve Sayıştay'dan (The Court of Auditors) oluşan bir kurumsal çerçevesi bulunmaktadır (Avrupa Birliği Resmi Sayfası, 1992) (Avrupa Birliği Başkanlığı, 2020).

Doğrudan halk tarafından seçilen tek organ Avrupa Parlamentosu'dur. Üye devletlerin parlamenter sayıları nüfusları nispetinde olmaktadır. Avrupa Parlamentosu üye ülke vatandaşlarının siyasi görüşlerini ve demokratik çıkarlarını temsil eden organ durumundadır. Bu sebeple üyeler siyasi görüşlerine göre grup oluşturmaktadır. Parlamenterler ülkelerini değil kendilerine yetki

veren Avrupa vatandaşlarının siyasi görüşlerini temsil etmektedirler. Avrupa Parlamentosunu 7 siyasi parti grubu ve bağımsız üyeler oluşturmaktadır. Görüşülmesi istenen konular Parlamento içerisinde farklı görev alanlarına sahip 20 adet komiteden ilgili olanına aktarılmakta ve tartışılmaktadır. Daha sonra ulaşılan sonuç bir raporla birlikte Genel Kurul'a sunulmakta ve kuruldaki görüşmeler bu kapsamda yapılmaktadır. Avrupa Parlamentosu yasama yetkisini Konsey ile paylaşmaktadır. Üye devletleri bağlayacak hukuki metinlerin hayata geçirilebilmesi genel kural olarak hem Avrupa Parlamentosu hem de Konseyin onayı ile mümkün olmaktadır (Avrupa Birliği Başkanlığı, 2024) Avrupa Birliği Konseyi üye ülkelerin ulusal menfaatlerinin savunulduğu organdır. Konsey görüşmelerine karara bağlanacak konu kapsamında üye ülkeleri temsilen ilgili bakanlar katılmaktadır. Konseyin AB adına üçüncü taraflarla uluslararası anlaşma imzalama yetkisi bulunmaktadır (Avrupa Birliği Başkanlığı, 2019). Avrupa Komisyonu birliğin yürütme organı olarak yasama sürecini başlatan, AB müktesebatını, programları ve bütçeyi uygulamaktan ve idari denetimden sorumlu kurum konumundadır. Komisyon bir nevi Bakanlar Kurulu gibi faaliyette bulunmaktadır. Komisyon görevlerini yerine getirirken bağımsız hareket etmekte ve herhangi bir yerden talimat almamaktadır (Avrupa Birliği Başkanlığı, 2022a). Avrupa Birliği Adalet Divanı, AB'nin yargı organı konumundadır. Temel amacı AB hukukunun birlik içerisinde her yerde aynı biçimde uygulanmasını ve yorumlanmasını sağlamaktır. Divan; hukuki denetim, uyumsuzluk, yorum, boşluk doldurma, hukuk yaratma ve AB hukuk düzeni ile ulusal hukuk düzenleri arasındaki ilişkilerin yönetilmesi işlevlerini yerine getirmektedir (Avrupa Birliği Başkanlığı, 2022b) (Avrupa Birliği Başkanlığı, 2020).

Politika, ulusal bir hedefe, amaca ya da çıkara ulaşabilmek için izlenen planlamaların bütünüdür. Bütün bu planlamaların nihai sonucu kişinin veya toplumun iyiliği amacını taşımaktadır. Örnek verecek olursak bir ülkenin ulaştırma politikasından söz edildiğinde bu politikanın temel hedefi, ülke vatandaşlarının daha güvende, hızlı ve rahat bir biçimde yolculuğunu sağlamaktır. Bunun için ise örneğin trenlerin ve rayların yenilenmesi gibi altyapının iyileştirilmesi, bu hedefe ulaşabilmek için izlenen politiklardır. Politika bir amaç değil, amaca ulaşabilmek için izlenen yol ve araçtır. Amaç, eylem ve sonuç arasındaki bağlantının hesaplı bir şekilde işletilmesi gerekmektedir (Akdemir, 2024: 52-53).

AB'nin ekonomik manada temel amacı tek pazarı oluşturmaktır. Bunun için malların, hizmetlerin, sermayenin ve kişilerin serbest dolaşımının sağlanması gereklidir. Birlik üyeleri; tarım, balıkçılık, rekabet ve ulaştırma gibi konularda ortak politikalar belirleyerek tek pazarın etkin bir şekilde çalışmasını sürdürmek istemektedir. Bazı konularda ise üye devletler bağımsız hareket etmektedir. Bu konular; AB ordusu ve liman politikası olarak belirtilebilir. Ancak AB'nin

büyüme stratejisi olan derinleşme ve genişleme aksları ile gelecekte yeni alanlarda ortak politikalar oluşturmak mümkün olabilecektir.

Tek Pazar, dört temel serbestiye dayanan AB'nin ilk kurucu anlaşmalarından olan Roma Antlaşması'nın bir sonucudur. AB iç pazarında bütün fiziki, teknik ve maddi mevzuata ilişkin engellerin kaldırılması ve hali hazırdaki düzenlemelerin basitleştirilmesi; tüketiciler, kişiler ve iş dünyasının AB'yi oluşturan 27 ülke ve 450 milyona yakın nüfusa doğrudan ulaşımın sağlandığı Tek Pazar'ın oluşturulması asıl hedeftir. Pazarların birleştirilip tekleştirilme fikri ekonomik ve siyasi bütünleşme amacıyla bağlantılıdır. AB Tek Pazarı dünyanın en büyük pazarı konumundadır. Malların serbest dolaşımı AB içerisinde tüketiciler ve işletmelerin yararlanıp, faaliyet yürütebileceği elverişli bir ortam yaratılması bakımından birliğin önemli önceliklerinden birisidir. AB entegrasyon sürecinin temel hedefi olan Tek Pazar oluşumu malların serbest dolaşımı ile başlamıştır. Bunun tam manasıyla sağlanabilmesi için gümrük vergisi, miktar kotalarının kaldırılması ve eş etkili vergilere ilaveten ticarete konu olan ürünlere ilişkin teknik özelliklerin birlik genelinde kabul edilecek düzenlemeler ile belirlenmesi gerekmektedir. Hizmetlerin serbest dolaşımı; perakendecilik, basın, posta hizmetleri, online hizmetler, eczacılık, şans oyunları, iş dünyası hizmetleri ve genel amaçlı hizmetleri gibi alanları içermektedir. Hizmetler, AB ekonomik faaliyetlerinin ve istihdamın %70'ini oluşturmaları nedeniyle tek pazarda önemli bir yere sahiptir. Hizmetlerin serbest dolaşımına ilişkin genel prensipler AB Antlaşması'nda bulunmakta ve AB şirketlerinin başka bir üye ülkede yerleşme ve hizmet sunmalarına olanak sağlanmaktadır (Samsun, 2003:1-13). Sermaye hareketleri; emlak alım ve yatırımları, doğrudan yabancı sermaye yatırımları, kredi ve borç tahsisi, menkul kıymet yatırımları ve mali kurumlarla diğer işlemleri kapsamaktadır. Vatandaşlar için sermayenin serbest dolaşımı bağlı buldukları ülkenin haricinde bir AB ülkesinde banka hesabı açabilme, hisse senedi satın alma, emlak satın alma gibi faaliyetleri gerçekleştirebilmeyi ifade etmektedir. Kişilerin serbest dolaşımı AB'nin kuruluş dönemlerinde iş gücü piyasalarını serbestleştirmek amacıyla uygulamaya koyulmuş ve sonraları bütün AB vatandaşlarını içermiştir. Bu kapsamda AB vatandaşları serbestçe bir ülkede öğrenim görebilmekte, çalışabilmekte ve emekli olabilmektedir (İktisadi Kalkınma Vakfı, 2010).

Tek pazarın sağlıklı bir şekilde işleyebilmesi ulaştırmanın kesintisiz bir şekilde yapılmasına bağlıdır. Malların, hizmetlerin, sermayenin ve kişilerin kesintisiz bir biçimde üye ülkeler arasında dolaşımı ortak pazarı sürdürülebilir kılmaya yardımcı olacaktır (Avrupa Ekonomik Topluluğu Antlaşması, 1957).

Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası

Ulaştırma politikası, AB'nin ortak politikalarından biri olarak 30 yıldan fazla bir süredir varlığını sürdürmektedir. Roma Antlaşması'ndan (1957) bu yana üye

devletler ortak bir ulaştırma politikasının önemini vurgulayarak o konuya ayrı bir başlık ayırmışlardır. Bu konuda birliğin ilk önceliği ortak bir ulaştırma pazarının oluşturulması olarak belirtilmiştir (Avrupa Parlamentosu Resmi Sayfası, 2024).

Ulaştırma sektöründe ortak mevzuata giden yol Parlamento'nun Konsey aleyhine, ulaştırma konusunda herhangi bir teşebbüste bulunmaması nedeniyle açılan dava ile başlamıştır. Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın 22 Mayıs 1985 tarihli 13/83 Sayılı Kararı'nda, Konsey'in harekete geçmesi ve böylece gerçek bir ortak ulaştırma politikasının geliştirilmesi istenmiştir. 2 Aralık 1992 tarihinde Komisyon, ortak ulaştırma politikasının gelecekteki gelişimi üzerine Beyaz Kitap'ı (COM(1992)0494) kabul etmiştir (Avrupa Parlamentosu Resmi Sayfası, 2024).

Ulaştırma konusu, AB İşleyişine Dair Antlaşmanın 4(2)(g) maddesi ve VI. Başlık'ta (Madde 90-100) düzenlenmiş, AB'nin en stratejik ortak politikalarından birisidir (Avrupa Birliği Resmi Sayfası, 2009). İlgili anlaşmanın 100. Maddesine bakıldığında şu ifadeler görülmektedir: “Bu başlık hükümleri, demiryolu, karayolu ve iç su yolu taşımacılığına ilişkindir. Avrupa Parlamentosu ve Konsey, olağan yasama usulü uyarınca hareket ederek, deniz ve hava taşımacılığı için gerekli hükümleri kabul edebilir. Avrupa Parlamentosu ve Konsey, Ekonomik ve Sosyal Komite ile Bölgeler Komitesi'ne danıştıktan sonra karar verir” (Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, 2011: 37). Buradan ortak ulaştırma politikası kapsamında demiryolu, karayolu ve iç su yolu taşımacılığında ortak hareket etmenin mevzuat ile belirlendiği deniz ve hava taşımacılığında ise diğer modlar kadar olmasa da ortak olarak hareket edilmek istendiği anlaşılmaktadır. AB ulaştırma politikası; iklim değişikliği, yolcu hakları, temiz yakıtlar vb. gibi geniş yelpazede konularla ilgilenir. Bu politika, AB içinde etkili, güvenli ve çevre dostu değişken çözümler sunmayı, büyüme ve istihdam sağlayan rekabetçi bir endüstri için koşullar oluşturmayı amaçlamaktadır. Ulaştırma politikasının önem verdiği alanlardan biri de modlar arası taşımacılıktır. Temel taşımacılık modları; karayolu, demiryolu, deniz yolu ve hava yolu taşımacılığı olarak belirtilebilir. AB ulaştırma politikası; kişilerin ve malların sorunsuz, verimli, güvenli ve serbest bir şekilde hareketini sağlamayı amaçlamaktadır (Avrupa Birliği Resmi Sayfası, 2009).

AB Ulaştırma Politikası; kara, hava, demir, nehirler arası ve deniz trafiğini kapsamaktadır. AB kurumları ve üye devletler ortak ulaştırma politikası oluşturma konusunda yetki sahibidirler. AB'nin orta vadeli stratejilerinde ulaştırma sektörünü daha rekabetçi duruma getirmek ve bu sektördeki istihdamı artırmak yer almaktadır. Ulaştırma sektörü, inovasyon ve istihdam boyutlarının yanında, AB'nin ticari ilişkilerini ve küresel rekabet gücünü belirleyen en temel alanlardan biri olarak önemini korumaya devam etmektedir. AB, ulaştırma altyapısının geliştirilmesi amacıyla 2010-2030 dönemi için yaklaşık 1.5 trilyon avroluk bütçe ayırmış durumdadır. (Servantie, 2014).

Ulaştırma, Avrupa entegrasyonunun temel taşlarından birisidir. Kişilerin, hizmetlerin ve malların serbest dolaşımını sağlamak için hayati öneme sahiptir. Ulaştırma, AB ekonomisindeki brüt katma değerin (gross value added) %9'dan fazlasını oluşturmaktadır. Bunun rakamsal karşılığı yaklaşık 664 milyar avrodur. 2016 yılı verilerine göre bu sektör AB içerisinde 11 milyon kişiye istihdam sağlamaktadır. AB'nin ulaştırma politikası, daha hızlı ve güvenli seyahatleri mümkün kılan modern bir altyapı ağı oluşturarak Avrupa ekonomisini hareketli tutmaya yardımcı olurken aynı zamanda sürdürülebilir ve dijital çözümleri de teşvik etmektedir. Sürdürülebilir ve yenilikçi ulaşım araçlarının kullanıma sunulması, AB'nin enerji ve iklim hedeflerinde önemli bir rol oynamaktadır. Gelecekte toplumun daha mobil hale gelmesinden kaynaklı zorluklara karşı ulaştırma sistemlerinin AB politikaları ile destekleneceği belirtilmiştir. Bu zorluklar aşağıda ifade edilmiştir:

- Sıkışıklık: Bu durum hem kara hem hava trafiğini etkileyecektir.
- Sürdürülebilirlik: Ulaşımında kullanılan enerjinin büyük kısmı hala çevresel ve ekonomik açıdan pek çok zararı olan petrole dayanmaktadır.
- Hava kalitesi: 2050 yılına kadar 1990 yılı seviyelerine göre ulaşım emisyonları %60 oranında azaltılmalı ve aynı zamanda araç kirliliği de azaltılmaya devam edilmelidir.
- Altyapı: Ulaştırma altyapısının kalitesi AB genelinde eşit seviyede değildir.
- Rekabet: AB ulaştırma sektörü, dünyanın diğer bölgelerinde hızlı gelişen ulaştırma pazarlarından gelen rekabetle karşı karşıyadır (Avrupa Birliği Resmi Sayfası, 2021).

2011 tarihli 'Roadmap to a Single European Transport Area-Towards a competitive and resource efficient transport system' (COM(2011)0144) (Avrupa Birliği Beyaz Kitabı, 2011) başlıklı Beyaz Kitap'ta 2008-2030 yılları arasında ulaştırma emisyonlarında (uluslararası deniz taşımacılığı hariç) %20 azalma, 1990-2050 yılları arasında en az %60 azalma ve 2005-2050 yılları arasında uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan emisyonlarda %40 azalma hedeflenmiştir. Ayrıca 2050 yılına kadar havacılıkta kullanılan enerjinin %40'ının sürdürülebilir, düşük karbonlu yakıtlardan gelmesi istenmiş, 2030 yılına kadar şehir içi ulaşımında konvansiyonel yakıtlı araçlardan %50'lik bir azalma ve akabinde 2050 yılına kadar bu tür araçların tamamen kullanımdan kaldırılması hedeflenmiştir (Avrupa Parlamentosu Resmi Sayfası, 2024).

AB, 1986 yılına kadar deniz ulaştırması konusunda ortak bir politika geliştirememiştir. Bu tarihten itibaren ortak politikalar konusunda adımlar atılmıştır. Bu politikalar temelde 4 eksenle oluşturulmuştur. Bunlar;

- Üye devletler arasında deniz taşımacılığı hizmetinde serbestinin sağlanması, sektörde adil ve açık bir rekabet oluşturulması,

- Güvenlik ve çevre ile ilgili tedbirlerin alınması, bu konuya ilişkin gerekli yapılanmanın hazırlanması, özellikle petrol taşımacılığı hususunda ölçütler geliştirilmesi,
- İç su yollarında seyir ve ulaşım kurallarının belirlenmesi,
- Limanlara dair ortak kalite ve altyapı kurallarının belirlenmesi ve liman hizmetlerine serbest ulaşım ilkesi olarak belirtilebilir (Güler, 2003: 203-204).

Ulaştırma Politikasında Yaşanan Gelişmeler

AB'nin ulaştırma politikası, birliğe üye ülkelerin ve birliğe komşu ülkelerin altyapılarını entegre etmeyi de amaçlayan bir dizi unsurdan oluşmaktadır. Özellikle birlik içi üye devletlerin entegrasyonunu sağlamak için hayata geçirilen ulaştırma koridorları, Mart 1994'te Girit'te düzenlenen 2. Pan-Avrupa Konferansı'nda tanımlanmış ve daha sonra 1997 yılında Helsinki'de düzenlenen 3. Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansı'nda tutarlı, birleşik ve etkili bir Avrupa ulaştırma sisteminin oluşturulmasının amaçlandığı belirtilmiştir. Bu tarihten sonra Orta ve Doğu Avrupa ülkelerinden geçen 10 Pan-Avrupa koridorunun belirlenmesi kararı alınmıştır. Bu sayede Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) oluşturulmuştur. TEN-T uygulaması AB'nin İşleyişine Dair Antlaşma'ya (TFEU) dayanmaktadır. TEN-T uygulamasının iki düzeyi bulunmaktadır. Bunlar çekirdek ağ ve kapsamlı ağ olarak belirtilebilir. Çekirdek Ağ (core network), 2030 yılında tamamlanması planlanan, AB genelinde stratejik öneme sahip bağlantı ve kesişim noktalarını içerirken; Kapsamlı Ağ (comprehensive network) ise 2050 yılında tamamlanması planlanan, birliğin tüm bölgeleri için erişilebilirliği amaçlayan bir hedefe sahiptir. AB içerisinde ulaştırma altyapısına yapılan yatırımlar, AB Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'sının (Gross Domestic Product) yaklaşık olarak %1'ini oluşturmaktadır (Czech, 2021:52-53).

22 Temmuz 1998 tarihli 'Fair payment for infrastructure use: a phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU' isimli Beyaz Kitap (COM(1998)0466), ulaştırma hizmetleri için ücretlendirmede üye devletler arasındaki önemli farklara dikkat çekmiş ve bu durumun rekabetin bozulmasına neden olduğunu belirtmiştir. Eylül 2001 tarihli 'European Transport Policy for 2010: time to decide' (COM(2001)0370) başlıklı Beyaz Kitap'ta Komisyon, AB'nin yaklaşan doğu genişlemesi kapsamında sektörün karşılaştığı zorlukları analiz etmiştir. Komisyon, ekonomik büyüme ile trafik artışı arasındaki bağı kırmayı, farklı taşıma modlarında yaşanabilecek düzensiz büyümeyi engellemeyi, yol güvenliği konusunda bir eylem planını oluşturmayı, ulaşımdan faydalanan tarafların haklarını güçlendirmeyi ve ücret şeffaflığını sağlamak adına ücretlendirme prensiplerinin uyumlaştırılmasını amaçlayan 60 tedbirden oluşan bir paket ortaya koymuştur (Avrupa Parlamentosu Resmi Sayfası, 2024).

AB ayrıca Avrupa uydu navigasyon sistemi Galileo, Avrupa Demiryolu Yönetim Sistemi (European Rail Traffic Management System (ERTMS) ve hava trafik kontrol altyapısını iyileştirmek amacıyla Tek Avrupa Gökyüzü Hava Trafik Yönetimi Araştırma Programı (European Sky Air Traffic Management Research Programme (SESAR) gibi teknolojik projeleri başlatmıştır. Komisyon 2006 yılının Haziran ayında ‘Keep Europe moving- Sustainable mobility for our continent’ başlıklı (COM(2006)0314) ve 2001 tarihli Beyaz Kitap’ın orta dönem değerlendirmesini yaptığı bir sunum gerçekleştirmiştir. Komisyon, 2001 yılında önerilen önlemlerin belirlenen hedeflere ulaşmak için yeterli olmadığı görüşünü önceden beyan ettiği için bu toplantıda yeni araçları tanıtmıştır. 2008 yılı Temmuz ayında Komisyon, Yeşil Ulaştırma Paketi’ni sunmuştur. Bu paket, üç komisyon bildirisi ve aynı zamanda ‘Eurovignette’ Direktifi olarak bilinen 1999/62/EC sayılı direktifin revizyonunu öngören bir öneriyi içermektedir. Ulaşımın uzun vadeli geleceği üzerine yapılan tartışmaların sonuçları, 2001 Beyaz Kitap’ta başlatılmış olan ve 20-40 yıllık zaman dilimini kapsayan süreçte, Komisyon tarafından sunulan ‘A Sustainable future for transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system’ (COM(2009)0279) başlıklı sunumda yer almıştır. 2011 Beyaz Kitap’taki 10 hedef arasında; tüm modlar ve ulusal sistemler arasındaki mevcut engellerin kaldırılması, entegrasyon sürecinin kolaylaştırılması ve çok modlu/uluslu operatörlerin ortaya çıkışını destekleyerek Tek Avrupa Ulaştırma Alanı’nın kurulması konusu işlenmiştir. Komisyon 1 Temmuz 2016 tarihinde, 2011 Beyaz Kitap’ta belirlenen 10 yıllık programın uygulanmasındaki ilerlemeye dair bir çalışma belgesi sunmuştur (Avrupa Parlamentosu Resmi Sayfası, 2024).

AB, üçüncü taraf devletlerin de TEN-T ağına entegrasyonunu öngörmüş ve limanların; bilgi sistemlerini, işletme tekniklerini, çevre koruma işlemleri ve emniyetlerini geliştirmeleri konularını kriterler arasına koymuştur. AB ortak ulaşım politikasında tüm ulaşım modlarına göre hedeflenen gelecekteki çalışmalar aşağıda yer alan kriterleri içerecektir:

- Toplu taşımacılıkta entegrasyonu sağlanmış hatlarının ihtiyaçlarının tespit edilmesi, pilot uygulamaların hayata geçirilmesi, yeni teknolojilerden yararlanma konusunun değerlendirilmesi, yeni kuralların getirilmesi ve operasyonel zorlukların tespit edilmesi,
- Kentsel taşımacılıkta enerji tüketiminin ve sıklığı azaltılması, farklı taşımacılık modları arasında dengenin sağlanması,
- Karayolu taşımacılığında güvenlik ve emniyetin sağlanmasına yönelik ortak politikaların ve uygun modellerin uygulamaya konulması, bisikletlilerin ve yayaların güvenliğinin sağlanması,
- Demiryolu taşımacılığının ve hızlı trenlerin teşvik edilmesi, operasyonel güçlüklerin belirlenmesi,

- Deniz yolu taşımacılığında kısa mesafe deniz taşımacılığının (short sea shipping) desteklenmesi, kara, deniz ve nehir taşımacılığı arasındaki entegrasyonun sağlanması, yeni liman aktivitelerinin geliştirilmesine ilişkin önlemlerin artırılması ve etkin trafik yönetim sistemlerinin hayata geçirilmesi,
- Hava taşımacılığında kullanılan güzergahlardaki tıkanıklığın azaltılması, can güvenliğinin artırılması ve çevreye verilen zararın azaltılması gibi hedefleri bulunmaktadır (Güler, 2003: 204-205).

Avrupa Birliği Limanları

Limanlar, insanlığın erken dönemlerinden beri var olmuştur. Dünya üzerinde medeniyetlerin ortaya çıkışıyla birlikte ve limanların da büyük etkisiyle ticaret ağları kurulmuştur. Deniz taşımacılığı teknolojisi önemli ölçüde evrim geçirmiş olmasına rağmen limanların rolü ve işlevi nispeten benzer durumda kalmıştır. Geleneksel manada bir liman, denizden karaya veya karadan denize mal ve insanların hareket ettiği bir geçiş noktasıdır. Limanlar farklı taşıma modlarının bir araya geldiği stratejik konumlardır. Deniz ve kara taşımacılığının farklı kapasitelere sahip olmasından dolayı, limanlar kargoların birleştirildiği veya ayrıştırıldığı birer yük kesme alanlarıdır. Limanlar; nehirlerden koyalara ve açık denizlere kadar uzanabilir. Küresel tedarik zincirleri kapsamında endüstriyel bir düğüm noktası olan limanlar, güçlü bir denizcilik karakterini ifade etmektedir. Modern bir liman, çeşitli tedarik zincirlerinde yalnızca bir yük kesme noktası değil aynı zamanda katma değer sağlayan bir geçiş noktası olarak kabul edilmektedir. Ulaştırma ve lojistik ağları için birer düğüm noktası olan limanlar; ekonomik, teknik ve politik değişikliklere bağlı olarak önemi değişebilen konumlara sahiptir (Liman Ekonomisi, Yönetimi ve Politikası, 2022a).

Limanlar siyasi ve ekonomik araçlardır. Ekonomik kalkınmada limanların stratejik rolü ve stratejik liman planlaması önemli bir tema durumundadır. Limanlar ve iç bölgeler arasındaki ilişkiler, liman-şehir etkileşimlerinin çeşitli yönlerini içeren bir zorluk olarak dünya genelinde devam etmektedir (Liman Ekonomisi, Yönetimi ve Politikası, 2022b).

Limanların kurulması, planlanması, geliştirilmesi ve günlük işleyişleri kamu politikalarına tabidir. Hükümetler genellikle ticareti kolaylaştırmak için limanların kurulması, geliştirilmesi ve işletilmesinden sorumludur ve bu kurumlar kıyı bölgelerini malların yüklenip boşaltıldığı tesislere dönüştürürler. Bu rol sadece iskele ve rıhtımların sahipliği ve kontrolü gibi liman mülkiyeti ile sınırlı olmayıp, düzenleyici olarak hareket etmeyi de içermektedir. Limanlar; ticaretin, malların ve kişilerin hareketinin sağlanması için kritik altyapılar olarak bu alanların yönetimi ve düzenlenmesi kamu yararı bakımından önem arz etmektedir. Limanlar; mikro, meso ve makro ekonomik düzeylerde ekonomik, sosyal ve çevresel değer yaratan çok yönlü ekonomik alanlar olarak ülke refahına katkıda bulunmaktadır. Genellikle hükümet veya uzmanlaşmış bir birim

limanları denetlemekte ve kamu yararını korumak için politikalarını yönetmektedir. 20. yy'ın sonlarından itibaren birçok ülkede liman yönetimi ve işletimi konularında kamu aktörlerinin rolünün giderek azaldığı da görülen bir gerçektir. Buna karşın liman faaliyetlerinin düzenlenmesi, planlanması ve organize edilmesi konuları hala kamu yararını etkileyen unsurlardandır. Bu nedenle liman ve limanları ilgilendiren diğer alanlardaki düzenlemelerin dengeli olması gerekmektedir (Liman Ekonomisi, Yönetimi ve Politikası, 2022c).

Limanlar yalnızca kıyı ülkelerinin değil, dünya geneli tüm ülkelerin ticaret araçlarıdır. Limanlar dünya ticaretini büyütürken aynı zamanda dünyadaki ticaret merkezlerinin de gelişmesine yardımcı olurlar. Bu sayede ülkelerin uluslararası pazarlara erişimi kolaylaşır. Limanlar birçok işleve sahip alanlardır ve günümüzde lojistik merkezler haline gelmiştir. Limanlar; gemiler için barınak olma, malları gemiden karaya veya karadan denize aktarma ve malları depolama olmak üzere üç temel işlevi olan kıyı tesisleridir. Limanlar birçok yük ve gemi tipine hizmet sağlar. Her bir yük tipi liman içerisinde farklı bir kısımda elleçlenir ve bu kısımlara terminal adı verilmektedir. Terminal; tek bir yük tipinin elleçlenmesinde uzmanlaşan kıyı tesisine verilen isimdir. Bir kıyı tesisine liman diyebilmek için o tesiste en az iki farklı yük ve gemi tipine hizmet verilmesi, başka bir ifade ile en az iki terminalin olması gerekir (Milli Emlak Genel Müdürlüğü, 2022: 46-47).

Avrupa'da ekonomik ve siyasi entegrasyon, özellikle 1990'lı yıllarda tek bir pazarın kurulması, tarihsel olarak çeşitli nedenlerle gelişmiş olan Avrupa limanları arasında, aynı ülkede bulunsalar bile birbirlerine olan bağımlılığı artırmıştır. Avrupa limanlarının karşılıklı bağımlılığı; ekonomik küreselleşme ve konteynerleşme, aktarma, lojistik ve katma değerli tesislerin genişlemesi, teknolojik ilerlemeler ve deniz ticaretinin tedarik zincirlerine entegrasyonu gibi diğer faktörler nedeniyle de yoğunlaşmıştır. Bu gelişmelerin ölçeği ve kapsamı, liman politikası konusunda ulusal sınırların aşılmasına neden olmuştur. 1990'lı yılların başından itibaren, uzun vadeli bir Avrupa Liman Politikası arayışı; kanun ve kanun harici birtakım düzenlemelerin karışımını ortaya çıkarmıştır. Bu düzenlemeler, AB içi ticaretin %37'sini ve AB'nin dünya ile yaptığı ticaretin %75'ini karşılayan ve doğrudan AB'yi Uzak Doğu'daki 850'den fazla liman ve dünya genelinde 2000'den fazla liman ile bağlayan tüm AB limanları için geçerlidir. Bu düzenlemelerin en dikkat çekici olanı, liman hizmetlerine piyasa erişimi ve limanların mali şeffaflığına ilişkin atılan adımlar oluşturmaktadır (Avrupa Birliği Resmi Gazetesi, 2017). 2017 yılında kabul edilen bu düzenleme, 319 limanda çeşitli liman hizmetlerine giriş kurallarını belirlemiştir. Bunlar; yakıt ikmali, yük elleçleme, deniz tarama, demirleme, yolcu hizmetleri, liman temizlik hizmetleri (port reception facilities), kılavuzluk ve römorkaj olarak belirtilebilir. Düzenleme ile birlikte; yasal giriş engelleri azaltılmış, mevcut ve potansiyel liman hizmetleri sağlayıcılara adil bir rekabet ortamı sunulmuş, idari yük azaltılmış ve finansal etkileşimlerin şeffaflığı artırılmıştır. Bu düzenleme 16

yıl süren bir tartışmanın sonucu olarak yürürlüğe girmiştir (Liman Ekonomisi, Yönetimi ve Politikası, 2022d).

AB bine yakın liman ve mendireğe ev sahipliği yapmaktadır. Bu limanlar ve mendirekler yükleme ve boşaltma işlemleri için çeşitli imkanlar sağlar. Bu imkanlar temelde üç kategori ile ilişkilidir. Bunlar; temel liman altyapısı, terminallerle ilgili altyapı ve liman üstyapısıdır. Temel liman altyapısı; deniz erişim kanalları, seyir yardımcıları, dalga kırıcılar, liman içerisinde fakat terminaller dışında kalan karayolu, demiryolu ve iç su yolu altyapısını içermektedir. Terminaller ile ilgili altyapı; rıhtımlar, iskeleler ve istifleme alanlarını içermektedir. Liman üstyapısı; terminal yüzeyi, vinçler, mobil ekipmanlar, liman/ofis binaları, depolar, terminale ait karayolu ve demiryolu sistemlerini içermektedir. Bu imkân ve kabiliyetler bir limanın rekabet gücünü sağlayan temel faktörler konumundadır. Avrupa'nın çeşitli limanlarında bu üç kısma yatırımlar yapılır. Bu yatırımlar kamu ve/veya özel kurumlar tarafından yapılabilmektedir. Ancak devlet yardımlarının AB içindeki rekabet unsurunu tehlikeye düşürebileceği hatırdan çıkarılmamalıdır. AB Rekabet Politikası kapsamında devletlerin liman destekleri hakkında Avrupa Birliği'nin İşleyişine Dair Antlaşmanın 107. Maddesi referans durumundadır. Vakalar incelenirken bu madde dikkate alınmaktadır. Bu nedenle liman gibi büyük projelerde tarafların hakları korunacak şekilde hareket edilmektedir. (Avrupa Parlamentosu Raporu, 2011).

Yaklaşık 30 yıldır, özellikle konteyner taşımacılığı, liman ve terminal kapasitelerinin artırılması konusunda motor görevi üstlenmiştir. Liman altyapısına büyük yatırımlar yapılmış ve bu yatırımlar limanlar arasındaki değişen rekabet ortamıyla birlikte artan bir bölgesel boyut kazanmıştır. Avrupa içerisinde gerek konteyner gerek diğer yük taşımacılığında limanlar arası rekabet giderek artmaktadır. AB limanları bağlı oldukları devletin politikalarına göre birbirinden farklı yönetim ve işleyiş biçimlerine sahiptir. Bu konu liman finansmanı konusunda da kendisini göstermektedir. Devletin daha etkin olduğu liman yönetimlerinde devlet teşvikleri daha çok gündeme gelirken örneğin Birleşik Krallık tamamen özelleşmiş liman politikası izlediği için limanlarda devlet yardımı bulunmamaktadır. AB limancılık politikası yavaş yavaş özel sektörün daha fazla katılımına doğru bir eğilim sergilemektedir. Almanya ve Fransa liman politikalarını yeniden düzenleme işlemlerini başlatırken; İtalya ve İspanya'da ise bu reformlar 20. yy'ın sonlarında gerçekleştirilmiştir (Avrupa Parlamentosu Raporu, 2011).

AB Komisyonu limanların, AB'nin ekonomik büyümesi için temel olduğunu ve karayolu taşımacılığına değerli bir alternatif olduğunu raporlarda vurgulamaktadır (Avrupa Parlamentosu Raporu, 2011). 2000'li yılların başından itibaren liman altyapısının kamu finansmanı ile sağlanması oldukça yaygın hale gelmiştir. Pazar payı kazanmak ve rekabet edebilmek için liman altyapısına

sürekli yatırım yapmak gereklidir. Avrupa Parlamentosu, Avrupa liman sektörünün çok çeşitli olduğunu belirtmiş, bu durumun AB için bir katma değer sunduğunu ve korunması gerektiğini savunmuştur. Avrupa liman politikasında ‘herkes için uygun’ bir yaklaşımın pratikte mümkün olmadığı da parlamento tarafından ifade edilmiştir. AB limanları nezdinde kurumsal çerçeve niteliğinde sıkı düzenlemeler, Avrupa limanlarının rekabetçiliğini zarara uğratabilir ve politikaları esnemez bir yapıya dönüştürebilir. Bu nedenle liman konusunda AB üye devletleri nispeten daha özgür bırakılmıştır (Avrupa Parlamentosu Raporu, 2011).

Avrupa limanları, bölge içindeki ulaşım koridorlarını dünyanın geri kalanına bağlayan ve hayati öneme sahip geçiş noktalarıdır. Avrupa’ya gelen veya Avrupa’dan giden malların %74’ü deniz yoluyla taşınmaktadır. Limanlar yalnızca mal taşımak için değil aynı zamanda konvansiyonel ve yenilenebilir enerjiler için enerji merkezleri olarak da hizmet vermektedir. Limanların istihdam boyutu da bir diğer önemli meseledir. AB limanlarında yaklaşık olarak 1.5 milyon işçi istihdam edilmektedir (Avrupa Komisyonu Resmi Sayfası, 2017). Avrupa limanlarında her yıl ortalama 400 milyon yolcu taşınmaktadır (Başaran, 2019).

AB’nin tüm deniz alanlarında iyi performans gösteren limanlara ihtiyacı bulunmaktadır. Limanlarda veya liman hinterlandında yetersiz altyapı veya hizmetlerden kaynaklanabilecek tıkanıklık; taşıyıcılar, tüketiciler, operatörler ve toplum genelinde ek trafik sıkışıklığı, emisyon ve maliyetlere neden olabilmektedir. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı’nın (TEN-T) geliştirilmesi için yayımlanan yeni yönergeler, Avrupa kıyıları boyunca belirlenen bölgelerin, Avrupa Tek Pazarı’nda büyümeyi ve rekabeti artıran birleşik bir ağın parçası olacağını belirlemiştir. Komisyon, 23 Mayıs 2013 tarihinde, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı’na ait 329 önemli limanda, liman operasyonlarını ve sonraki taşıma bağlantılarını iyileştirmeyi amaçlayan bir girişimi kabul etmiştir (Avrupa Komisyonu Resmi Sayfası, 2017).

Avrupa Parlamentosu 17 Ocak 2024 tarihinde kapsamlı bir Avrupa liman stratejisi oluşturulmasına ilişkin bir karar yayınlamıştır. Parlamento aşağıda yer alan düzenlemelere atıfta bulunarak çeşitli açıklamalarda bulunmuştur. Bu düzenlemeler;

- Avrupa Birliği’nin İşleyişi Hakkında Antlaşma ve özellikle bu antlaşmanın XVIII. Başlığı (Bu başlıkta ekonomik, sosyal ve yersel uyum yer almaktadır),
- 1 Haziran 2023 tarihli ve ‘Maritime Safety: at the heart of clean and modern shipping’ başlıklı Komisyon tebliği,
- 10 Mart 2023 tarihli AB deniz güvenliği stratejisinin güncellenmesine yönelik ‘An enhanced EU Maritime Security Strategy for evolving maritime

threats' başlıklı, Komisyon ve Birliğin Dışışleri ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilciliğinin ortak tebliği,

- 24 Haziran 2014 tarihinde Avrupa Konseyi tarafından kabul edilen Deniz Güvenliğı Stratejisi Eylem Planı,
- 26 Haziran 2018 tarihinde kabul edilen AB Deniz Güvenliğı Stratejisi Eylem Planı'nın revizyonuna ilişkin Konsey sonuçları,
- 1 Aralık 2021 tarihli Komisyon ve Birliğin Dışışleri ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilciliğı'nin 'The Global Gateway' başlıklı ortak tebliğı,
- 12 Mart 2019 tarihli Komisyon ve Birliğin Dışışleri ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilciliğı'nin 'EU-China- A strategic outlook' başlıklı ortak tebliğı,
- 20 Haziran 2023 tarihli Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi'nin 'European Economic Security Strategy' başlıklı ortak tebliğı,
- 14 Temmuz 2021 tarihli Avrupa Yeşil Antlaşması'nı gerçekleştirmek için hazırlanan 'Fit for 55' isimli paketi,
- 12 Aralık 2015 tarihli Paris'te düzenlenen Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi Taraflar Konferansı'nın 21. Oturumu'nda kabul edilen antlaşma (Paris Antlaşması),
- 20 Mayıs 2020 tarihli Komisyon'un 'EU Biodiversity Strategy for 2030: Bringing nature back into our lives' başlıklı tebliğı,
- 23 Ekim 2007 tarihli taşkın risklerinin değerlendirilmesi ve yönetimi hakkındaki 2007/60/EC sayılı direktif,
- 11 Aralık 2018 tarihli yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımının teşviki hakkında 2018/2001 sayılı AB direktifi,
- 23 Mayıs 2023 tarihli 'Limanlar: Büyüme için bir motor' başlıklı Komisyon tebliğı,
- 18 Ekim 2023 tarihli Uyuşturucu Kaçakçılığı ve Örgütlü Suçlarla Mücadeleye Yönelik Yol Haritası hakkında Komisyon tebliğı,
- 'Hava, su ve toprak için sıfır kirliliğe doğru' başlıklı AB Eylem Planı,
- Müzakere aşamasında bulunan Çevresel Hava Kalitesi Direktifi (2022/0347/(COD)),
- 13 Eylül 2023 tarihli Alternatif Yakıt Altyapısının Kurulumu hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 2023/1804 sayılı ve 2014/94/EU sayılı direktifi yürürlükten kaldıran düzenlemesi,
- 13 Eylül 2023 tarihli Deniz Taşımacılığı'nda Yenilenebilir ve Düşük Karbonlu Yakıtların Kullanımı Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 2023/1805 sayılı ve 2009/16/EC sayılı Direktifi değıştiren düzenlemesi,
- 14 Aralık 2022 tarihli Kritik Varlıkların Dayanıklılığı hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 2022/2557 sayılı direktifi ve 2008/114/EC sayılı Konsey direktifini yürürlükten kaldıran düzenlemesi,

- 19 Mart 2019 tarihli birliğe yapılan doğrudan yabancı yatırımların incelenmesine yönelik bir çerçeve oluşturulmasına ilişkin Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 2019/452 sayılı düzenlemesi,
- 14 Aralık 2022 tarihli Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin iç pazarı bozan yabancı sübvansiyonlar hakkında 2022/2560 sayılı düzenlemesi,
- 15 Şubat 2017 tarihli Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin liman hizmetlerinin sağlanmasına yönelik bir çerçevenin oluşturulması ve limanların mali şeffaflığına ilişkin ortak kurallar hakkında 2017/352 sayılı düzenlemesi,
- 11 Aralık 2013 tarihli Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı'nın geliştirilmesine yönelik birlik yönergeleri ve 661/2010/EU sayılı kararı yürürlükten kaldıran Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 1315/2013 sayılı düzenlemesi,
- 28 Eylül 2009 tarihli, konsorsiyum olan deniz taşımacılığı şirketlerinin arasındaki belirli kategorideki anlaşmalar, kararlar ve uyumlu eylemlere ilişkin antlaşmanın 81(3) maddesinin uygulanması hakkında Komisyon düzenlemesi ve yine Komisyonun 25 Nisan 2024'te sona erecek olan 10 Ekim 2023 tarihli düzenlemesi,
- Trans-Avrupa taşımacılık ağının geliştirilmesine yönelik; 2021/1153, 913/2010 sayılı düzenlemeleri değiştiren ve 1315/2013 sayılı düzenlemeyi yürürlükten kaldıran Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin yasa tasarısına (COM(2021)0812),
- 16 Eylül 2021 tarihli yeni bir AB-Çin stratejisi üzerine olan Parlamento kararı,
- 27 Nisan 2021 tarihli daha verimli ve temiz deniz taşımacılığı için teknik ve operasyonel önlemler üzerine olan Parlamento kararı,
- 12 Mart 2019 tarihli AB içinde artan Çin teknolojik varlığıyla bağlantılı güvenlik tehditleri ve bunları azaltmaya yönelik olası AB aksiyonlarının ele alındığı Parlamento kararı,
- Eylül 2023 tarihli Ulaştırma ve Turizm Komitesi tarafından talep edilen 'Avrupa Denizcilik Altyapısına Yönelik Çin Yatırımları' başlıklı çalışma,
- Ulaştırma ve Turizm Komitesi'nin A9-0443/2023 sayılı raporu olarak belirtilmektedir.

Bu atıflardan sonra yapılan açıklamaları aşağıdaki şekilde özetleyebiliriz:

AB limanları, AB'yi dünyaya açan kapılar durumundadır. Bu sebeple ülkelerin dış ticaretini kolaylaştırarak, mavi ekonomi ve sanayi üretiminde büyümeyi sağlamaktadır. Enerji arz güvenliğini sağlama noktasında da önemli konumda olan limanlar ekonomide kritik bir rol oynamakta, refah ve istihdam sağlamaktadır. Limanlar önemli bir kamu hizmeti sağlamaktadır, bu nedenle özel değer verilmelidir. AB dışı aktörler tarafından kontrol edilen işletmelerin, limanlarda finansal ve operasyonel paylarını artırdığı gözlemlenmiştir. Limanlar, birçok farklı paydaşın bulunduğu son derece karmaşık yapılar olduğundan,

yabancı etkinin risklerini tanımlamak hayati durumdadır (Avrupa Parlamentosu Raporu, 2024).

Rusya'nın Ukrayna'ya karşı yürüttüğü savaş, stratejik sektörlerde tek bir ülkeye bağımlı olmanın risklerini ve deniz altyapısının güvenliğini ve dayanıklılığını güçlendirmenin önemini göstermiştir. Limanlar, tedarik zincirlerinin sürekliliğini sağlayarak ve alternatif rotaların kurulmasını mümkün kılarak ve aynı zamanda sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) sağlamak ve Avrupa bölgesinin gaz depolama kapasitesini artırmak da dahil olmak üzere AB kriz yönetiminde vazgeçilmez bir rol oynamıştır. Limanlar tüm AB bölgesi için sosyal ve ekonomik bağlantı kurulması noktasında bir can damarı görevi üstlenmektedir (Avrupa Parlamentosu Raporu, 2024).

AB limanları için çok disiplinli ve bütüncül bir yaklaşıma ihtiyaç duyulmaktadır. Bu ihtiyaç Komisyon tarafından somut önlemlere dönüştürülemediği ve bu da zamanla liman düzenlemelerinin bir yama gibi görünmesine sebebiyet vermiştir. AB dışı ülkelerin kritik altyapı ve aynı zamanda stratejik bir sektör durumunda olan limanlardaki varlıklarının ekonomik bağımlılık, casusluk ve sabotaj risklerini barındırdığı ifade edilmiştir. Parlamento, Komisyondan AB dışı ülkelerin limanlardaki artan mali ve operasyonel kontrolünü azaltmak ve sınırlamak için dengeli bir AB stratejik politika çerçevesi oluşturmasını istemiştir. AB ülkeleri arasında yabancı yatırımların asimetrik yayılmasının AB'nin birlikteliğini, kriz yönetim kabiliyetlerini ve dayanıklılığını tehdit edebileceği ifade edilmiştir. Yabancı yatırımların herhangi bir üye devlet limanında sınırlandırılmasının, bu sınırlamalarla karşılaşmayan komşu limanlara göre rekabetçi konumunun olumsuz etkilenebileceği de ayrıyeten belirtilmiştir. Bu nedenle, Komisyona Avrupa limanlarında AB dışı yatırımların sınırlandırılmasından kaynaklanabilecek bölgesel etkileri ve AB düzeyinde istihdam ve ticaret üzerindeki potansiyel etkilerinin analiz edilmesi istenmiştir. Bu vesileyle 'ortak bir Avrupa liman stratejisi'nin gerekliliği vurgulanmıştır (Avrupa Parlamentosu Raporu, 2024).

Ayrıca, doğrudan yabancı yatırımların takibi ve rekabet kuralları gibi koruyucu mekanizmaların, üçüncü tarafların artan ekonomik gücüne yanıt vermede yetersiz olduğu vurgulanmıştır. Buna ek olarak, AB limanlarına yapılan yabancı yatırımlar kapsamında özellikle Çin'in dikkatle incelenmesi gerektiği vurgulanmıştır. Tüm üye devletlerin büyük bir çatışma senaryosu veya kritik altyapının açıkça kötüye kullanılması durumlarında limanlar, terminaller ve diğer denizcilik altyapılarının kontrolünü yeniden ele alabilmek için yasa çıkarmaları ve acil durum planları geliştirmeleri, bu durumlarda imtiyaz haklarının iptali ve mülkiyet haklarının askıya alınması da dahil olmak üzere önlemler alınması gerektiği tavsiyesi verilmiştir (Avrupa Parlamentosu Raporu, 2024).

Deniz aşırı topraklarda ve en uç bölgelerde yer alan limanları modlar arası taşımacılık, enerji üretimi, depolama ve dağıtım ile savunma için stratejik kümelere dönüştürmek amacıyla önemli kamu ve özel yatırımlar yapılması çağrısında bulunulmuştur. Ayrıca bu limanlardaki AB dışı ülkelerin etkisini ve operasyonel kontrolünü sınırlayıcı hükümler getirilmesi için Komisyona çağrı yapılmıştır. Limanlarda sınır güvenlik ekipmanları ve gemi-kıyı vinçleri için AB dışı üreticilere artan bağımlılık konusunda endişeler dile getirilmiş, AB şirketlerinin bu teknolojilerin üretim ve satışında öncü olması için teşvikler yaratılması istenmiştir. Siber tehditlerin son yıllarda önemli ölçüde artış gösterdiğine dikkat çekilmiş, Avrupa Denizcilik Emniyeti Ajansı'nın (EMSA) teknik ve operasyonel desteği ile limanlar için kapsamlı acil durum planlarının geliştirilmesi istenmiştir. Limanlarda uyuşturucu, silah, sahte ürün kaçakçılığı ve vergi kaçırma konularında mücadele konusunda liman yönetimi ile kolluk kuvvetleri arasında teknolojinin de yardımıyla sağlıklı bir işbirliğinin yapılması gerektiği belirtilmiştir. Limanların güvenliğinin iklim ve çevresel değişikliklere bağlı olduğunun hatırlatıldığı raporda Komisyon, iklim risklerini (örneğin deniz seviyesinin yükselmesi, sel, aşırı sıcaklık gibi) analiz eden önlemler almaya ve bu önlemlerin maliyetlerini belirleyen bir çalışma yapmaya çağırılmıştır. Limanların AB Yeşil Mutabakatı'nda belirtilen enerji geçişindeki hayati rolü vurgulanmıştır. AB'nin 2030 yılına kadar 10 milyon ton yeşil hidrojen ithal etmeyi planladığı ifade edilmiş ve bu hedefe ulaşmak için ithalat, koordinasyon ve altyapı geliştirme konularında kapsamlı bir strateji geliştirmenin Avrupa Liman Stratejisi için hayati önem taşıdığı ve bunun kısa zamanda gerçekleştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Komisyon, enerji geçişi bağlamında liman genişlemelerinin (örneğin açık deniz rüzgâr enerjisi) gereksinimlerini analiz etmeye çağırılmış ve bu sayede limanların darboğaza dönüşmesinin engellenmesi talep edilmiştir. Ayrıca liman alanlarının fotovoltaik (güneşten elektrik elde etme yöntemi) ve rüzgâr enerjisi kurulumu için kullanımı desteklenmiştir (Avrupa Parlamentosu Raporu, 2024).

ESPO (European Sea Ports Organisation)'nun 2024 yılında yapmış olduğu Şekil 1'de yer alan çalışma Avrupa limanlarının çevre konusunda 1996 ile 2024 yılları arasında odaklandıkları ilk beş öncelikli konuyu göstermektedir. Zaman içerisinde öncelikler arasında değişimler yaşanmıştır. Özellikle 2022 yılından sonra iklim değişikliği konusunun birinci sıraya geldiği görülmektedir. Avrupa limanlarının çoğunun şehir merkezlerine yakın veya doğrudan bu bölgelerde yer alması da hava kalitesi, gürültü gibi konuların üst sıralara çıkmasına neden olmuştur (Grzelakowski, Skiba ve Kosiek, 2024:1047).

Şekil 1: Avrupa limanlarının 1996-2024 yılları arasındaki ilk beş çevresel öncelikleri

	1996	2004	2009	2013	2020	2021	2022	2023	2024
1	Port development (water-related)	Garbage/ Port waste	Noise	Air quality	Air quality	Air quality	Climate change	Climate change	Climate change
2	Water quality	Dredging operations	Air quality	Garbage/ Port waste	Climate change	Climate change	Air quality	Air quality	Energy efficiency
3	Dredging disposal	Dredging disposal	Garbage/ Port waste	Energy consumption	Energy efficiency	Energy efficiency	Energy efficiency	Energy efficiency	Air quality
4	Dredging operations	Dust	Dredging operations	Noise	Noise	Noise	Noise	Noise	Noise
5	Dust	Noise	Dredging disposal	Ship waste	Relationship with the local community	Relationship with the local community	Water quality	Water quality	Port development (land-related)

Kaynak: (ESPO Raporu, 2024:18-19)

Ayrıca, yakın zamanda yazılan bir Avrupa Parlamentosu raporunda, Trans-Avrupa ulaştırma ağı ile Trans-Avrupa enerji ağı arasındaki sinerjinin artırılmasının önemi vurgulanmıştır. Limanlarda, gemi inşa endüstrisinde ve denizcilik sektöründe enerji dönüşümünün, yetenekli bir iş gücü, yeterli kamu ve özel finansman olmadan mümkün olmayacağı ifade edilmiştir. Komisyon; geleceğe yönelik eğitim, öğretim ve yaşam boyu öğrenme fırsatları sunmaya, sosyal diyalogu teşvik etmeye, liman işçilerini dijital ve yeşil dönüşümün merkezine koymaya ve sektörü kadınlar için daha çekici hale getirmeye çağırılmıştır. Raporunda, limanların birçok doğrudan ve dolaylı iş sağlama konusundaki önemli toplumsal rolü yinelenmiş, tüm liman ve denizcilik işçileri için adil ve güvenli çalışma koşullarının korunması gerektiği vurgulanmıştır (Avrupa Parlamentosu Raporu, 2024).

Raporunda, bir Avrupa Liman Stratejisi'nin ana önceliklerinden birinin limanların rekabet edebilirliği olması gerektiği belirtilmiştir. AB limanlarının rekabet gücünün korunması ve olası bir Avrupa Liman Stratejisi'nin işleyişinin sağlanması için bu tür bir stratejinin çalışmasını zayıflatabilecek aşırı idari yüklerin önlenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Avrupa limanları arasında işbirliğinin artırılması ve düşük fiyatlandırma gibi zararlı uygulamaların ortadan kaldırılması teşvik edilmiştir. Çin'in kendi kıyı taşımacılığında kısıtlayıcı kabotaj mevzuatı AB deniz taşımacılığı şirketleri için olumsuz bir durum yaratmakta ve bu durumun aksine AB kıyılarında belirli limanlar arasında ve içindeki iş modellerinde Çinli deniz taşımacılığı şirketleri aktif rol oynayabilmektedir. Bu nedenle Komisyon, Çin gibi belirli AB dışı taşıyıcılara uygulanabilecek

mütekabiliyet esaslı kıyı taşımacılığı yasası oluşturma olasılığını araştırmaya çağrılmış ve limanlarda mütekabiliyet eksikliğinin AB çıkarlarına zarar verdiği hatırlatılmıştır. AB Küresel Geçit (The Global Gateway) girişiminin Çin'in Kuşak ve Yol (Chinese Belt and Road) girişimine karşı stratejik bir küresel alternatif olarak önemini vurgulandığı raporda, bu projelerin ticareti ve yatırımı kolaylaştıran liman ağı ve karşılıklı faydalı ortaklıklar yaratma potansiyeline dikkat çekilmiştir (Avrupa Parlamentosu Raporu, 2024).

Burada Çin'in özellikle AB liman yatırımları konusuna dikkat çekmek gerekir. Çin Avrupa limanlarında genişleme stratejisi izlemektedir. Pire Limanı'nın tamamen devir alınması (Anadolu Ajansı, 2016), Avrupa'nın en büyük limanlarından olan Rotterdam, Antwerp-Bruges ve Valencia limanları başta olmak üzere 22 limanda en az bir terminali kontrol etmesi ve bu sayede konteyner trafiğinin yarısını ellerinde bulundurmaları bu stratejinin birer yansımasıdır. COSCO Shipping Ports, China Merchants Ports ve Hutchinson Port Holdings adlı Çinli şirketler Avrupa limanlarında aktif olarak ve büyük hacimlerde faaliyetler yürütmektedir. Ancak özellikle Rusya-Çin ortaklığının güçlenmesi Avrupalı devletleri rahatsız etmiştir. 2022 yılında COSCO şirketinin Hamburg Limanı'nda terminal hissesi satın alması işlemi Alman siyasetinde büyük tartışmalara sebep olmuş ve Çin'in talep ettiği %35'lik hisse yerine %24.9'luk hisse satışı onaylanmıştır. Almanya Cumhurbaşkanı Steinmeier Çin'e bağımlı olmaktan sakınılması gerektiğini ifade etmiştir (GazeteOksijen, 2022). Ayrıca Alman hükümeti Çin-Almanya ticaretinin yarısından fazlasının bu liman üzerinden gerçekleştiğinin altını çizmiştir. Avrupalı devletlerin bu konuda bir diğer endişesi de Avrupa limanlarının hem ticari hem de askeri amaçlarla kullanılabilir oluşudur. Çin 2017 tarihli ulaştırma düzenlemeleri kapsamında uluslararası ulaştırma sektöründe faaliyet yürüten şirketleri için Çin ordusuyla işbirliği yapma zorunluluğu getirmiştir. Bu yasa ile birlikte Çin ordusu yurtdışında faaliyet yürüten Çinli şirketlerin varlıklarına erişim sağlayabilmektedir. Aynı zamanda bu düzenleme ile birlikte örneğin COSCO, Hutchinson ve China Merchants Ports gibi Avrupa genelinde aktif faaliyet yürüten şirketlerin personelleri arasında Çinli askerlerin de katılımı mümkün olabilmektedir. Çin'in askeri üsler kurmaya çalışıp diğer Avrupalı devletlerin aşırı tepkisini çekmektense ticari limanlar vasıtasıyla hem askeri hem ticari eylemlerde bulunması Çin'in liman stratejisi olarak değerlendirilmektedir (Engelhardt, 2024:1070-1072).

Avrupa limanlarının hinterland ölçeğinde bağlantılarının gücünü, kapasitesini ve dayanıklılığını iyileştirmenin acil gerekliliği vurgulanmış ve iç taşımacılığın mümkün olduğunca demiryolu ve iç su yollarına kaydırılması hedeflenmiştir. Komisyonun, Avrupa limanlarının bir atlasını oluşturulması önerilmiş ve böyle bir haritalandırmanın; AB limanlarının ve ilgili endüstrilerin (yük ve yolcu taşımacılığı, cruise trafiği, balıkçılık, deniz üstü rüzgâr, yakıt ikmali ve imalat gibi) sürekli gelişimi için genel bir gerçeklik temeli oluşturmaya yardımcı

olabileceği düşünülmüştür. CEF (Connection Europe Facility) ulaştırma programı kapsamında limanlara ayrılan fonun artırılması talep edilmiştir. Limanlardaki özel teşebbüslerin önemi ve limanlarda ve çevresinde istihdam ve yenilik sağlayanların şirketler olduğu vurgulanmıştır. Avrupa Liman Zirvesi'nin düzenlenmesi talep edilmiş, bahsi geçen konuların daha da geliştirilmesi ve Avrupa limanları arasında iş birliğinin daha da artırılması için olanakların araştırılması amaçlanmıştır. Son olarak Komisyondan, yukarıda bahsedilen konuları içeren kapsamlı bir Avrupa Liman Stratejisi'ni 2024 yılının sonuna kadar sunması istenmiştir (Avrupa Parlamentosu Raporu, 2024).

Sonuç

Sürekli bir ticaret barışı da çoğunlukla beraberinde getirmektedir. Halklar bu sayede daha da yakınlaşma içerisine girerek olası bir çatışmanın önüne geçilmesi sağlanmaktadır. Tarihi ipek ve baharat yolları; ticareti akışkan hale getirmiş, birçok toplumu yakınlaştırmış, barışı tesis etmiş, din, dil ve kültür yayılmasını sağlamış, ekonomik refah getirmiş ve dünya üzerinde birçok siyasi olgunun temel müsebbibi olmuştur. Günümüzde devletler serbest ticaret anlaşmaları ve bölgesel ekonomik anlaşmalar imzalayarak bu durumu sürdürmektedirler. Küresel anlamda ticaret konusunda denizlerin ayrı bir önemi bulunmaktadır. Dünyada üretilen malların %90'ı denizler vasıtasıyla taşınmaktadır. AB özelinde Hollanda, İtalya, İspanya, Fransa, Portekiz, Danimarka gibi ülkeler veya birlikten kısa süre önce ayrılan Birleşik Krallık denizi etkin kullanarak refah seviyelerini artırmış devletlerden olmuşlardır.

AB'nin temel hedefi, birliğin sürdürülebilirliğini sağlamaktır. Bunun için AB'nin birlik geneli ekonomisinin güçlü olması, AB içi entegrasyonun sağlıklı olması ve AB geneli güvenliğin sağlanmış olması gerekmektedir. Limanlar direkt olarak dış ticaret rakamlarının belirlendiği yerler olarak ekonomiye canlılık katar ve refah seviyesini yükseltir. Bu nedenle AB'nin temel hedefinde limanlar göz ardı edilemeyecek ekonomik araçlardır. Diğer bir önemli husus olan AB içi entegrasyon konusunda ortak ulaştırma politikası önemli konudur. Özellikle TEN-T ve CEF gibi uygulamalarla tam entegrasyon yolunda adımlar atılmaktadır. Yukarıda sayılan uygulamalar içerisinde limanların önemi hakeza yadsınamaz durumdadır. Liman yatırımlarının AB geneli simetrik ve verimli yapılması AB birlikteliğinin devamı için önem arz etmektedir. AB geneli güvenlik konusunda da limanlara ayrı bir parantez açılması gereklidir. Yasa dışı ürünlerin kaçakçılığı en çok denizler vasıtasıyla yapılmaktadır. Çünkü taşımacılık modları arasında tek seferde en çok yük taşıyabilen araç gemilerdir. Dolayısıyla kaçakçılık faaliyetleri en çok limanlarda yapılmaya çalışılmaktadır. Limanlarda önleyici faaliyetler AB geneli vatandaşların güvenliğini sağlama noktasında çok önemlidir. Sadece kaçakçılık ile değil limanların farklı ülke şirketlerince yönetimi de bilgi güvenliği riski, kabotaj ihtimali gibi güvenlik

riskleri barındırdığından buralarda da önlemler almak AB'nin sürdürülebilirliğine katkı sağlayacaktır.

Liman özelleştirmelerinin artışıyla birlikte farklı ülkelere ait şirketlerin AB içerisindeki varlıkları da artış göstermiştir. Bu durum avantaj ve dezavantajlara sahiptir. AB liberal anlayışa sahip bir ulusüstü kurumdur. Liberal politikalar kapsamında, serbest piyasa ekonomisi ve iyi işleyen bir rekabet ortamının sağlanmasını isteyen AB, bu kapsamda sektörde oyuncu sayısını artıracak düzenlemelerde bulunmuştur. Denizcilik sektörü özelinde liman faaliyetleri sınır aşan bir iş kolu olduğu için uluslararası aktörlerinde buralara girişi kaçınılmaz olmuştur. Bu da beraberinde güvenlik risklerini getirmiştir. AB liberal ve sosyal yapı anlayışını birlikte yürütmek istemektedir. Bu kapsamda serbest piyasa ekonomisi ve tam rekabetçi uygulamalarla beraber pazardaki oyuncu sayısını artırma ve çeşitlendirme yoluna gitmektedir. Bu sayede fiyatların belirli düzeylerde seyri sağlanmaktadır. Bu hem vatandaşın hem de şirketlerin yararına bir durumdur. Bunun dışında AB harici ülkelerin şirketleri, güvenlik açığını da beraberinde getirmektedir. Raporda özellikle Çin'in AB limanlarındaki etkinliğinden bahsedilmiş ve bu durumun incelenmesi ve gerekirse önlemler alınması gerektiği ifade edilmiştir.

Avrupa Parlamentosu limanlarla ilgili yayınladığı kapsamlı raporda üç başlık altında istek ve düşüncelerini belirtmiştir. Bu başlıklar 'Dış etki, Güvenlik ve Enerji dönüşümünde limanların rolü' olarak belirtilmiştir. Bu başlıkların ekonomik, siyasi ve çevresel manaları bulunmaktadır. Bu başlıklar yukarıda da bahsettiğimiz AB'nin sürdürülebilir yapısı ile de yakından ilgilidir. Buradan AB'nin limanlar konusundaki öncelikleri ile ilgili çıkarımlar yapılabilir. Özetle; dışa bağımlılığın azaltılması, güvenlik tedbirleri konusunda mevzuatın güncellenmesi, yetenekli iş gücünün korunması, uluslararası anlaşmaların müteakabiliyet esaslı imzalanması, dijitalleşme ile birlikte kurumlar arası entegrasyonun artırılması, liman yatırımlarının yeşil enerjiye geçiş hedefleri ile uygun ilerlemesi ve kapsamlı bir Avrupa Liman Stratejisi belirlenmesi şu andaki öncelikler olarak belirtilebilir.

Ortak liman politikasına geçilebilir mi sorusunu yanıtlayabilmek için öncelikle AB'nin temel kuruluş felsefesine bakmamız gereklidir. AB, ekonomik birliktelik hedefi ile yola çıkmış sonrasında siyasi birlikteliğe dönüşmüştür. Yukarıda da ifade edildiği gibi ekonomik olarak güçlü olmak, halkların daha da birbirine yaklaşması ve birlik genelinde güvenliğin hâkim olması temel hedeflerdir. Ekonomi, bu hedeflerin gerçekleştirilmesinde en öncelikli unsurdur. Bu minvalde değerlendirme yapacak olursak; ortak liman politikası üye ülkeler için ortak düzenlemeler getirecek ve herkesin uyması istenecektir. Limanların uluslararası özelliğinden dolayı bu durum bazı ekonomik kayıplara da yol açabilecektir. Ortak politikadaki sıkı ve bağlayıcı düzenlemeler yabancı yatırımcıları başkaca rahat coğrafyalara itebilecektir. Ancak şu da bir gerçektir

ki daha sıkı ve bağlayıcı ortak düzenlemeler getirilmesi Birlik bünyesinde kaliteyi de yükselten bir durum meydana getirecektir. Bu nedenle bu konu hassas ve dengeli yürütülmesi gereken bir meseledir.

Kaynakça

- Akdemir, E. (2024). Avrupa Birliği'nin Uluslararası Kültürel İlişkilerinin Bölgesel ve Küresel Düzeyde İncelenmesi. *Marmara Avrupa Araştırmaları Dergisi*, s. 49-77.
- Anadolu Ajansı. (2016). *Yunanistan'ın en büyük limanı resmen Çinlilerin*. <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/yunanistanin-en-buyuk-limani-resmen-cinlilerin/551781>, (25 Aralık 2024).
- Avrupa Birliği Resmi Sayfası. (1992). *European Union*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM:eu_union, (20 Şubat 2024).
- Avrupa Birliği Resmi Sayfası. (2009). *European Union*. https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?root_default=SUM_1_COD ED%3D32&locale=en, (20 Mayıs 2024).
- Avrupa Birliği Beyaz Kitabı. (2011). *WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52011DC0144>, (25 Haziran 2024).
- Avrupa Birliği Resmi Gazetesi. (2017). *Establishing a framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32017R0352>, (20 Haziran 2024).
- Avrupa Birliği Resmi Sayfası. (2021). *Safe, sustainable and connected transport*. https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/transport_en, (25 Haziran 2024).
- Avrupa Birliği Başkanlığı. (2019). *Avrupa Birliği Konseyi*. <https://www.ab.gov.tr/45630.html>, (15 Mayıs 2024).
- Avrupa Birliği Başkanlığı. (2020). *Avrupa Birliğinin Kurumları*. https://www.ab.gov.tr/avrupa-birliginin-kurumlari_45641.html, (28 Temmuz 2024).
- Avrupa Birliği Başkanlığı. (2022a). *Avrupa Komisyonu*. <https://www.ab.gov.tr/45629.html>, (15 Mayıs 2024).
- Avrupa Birliği Başkanlığı. (2022b). *Avrupa Birliği Adalet Divanı*. <https://www.ab.gov.tr/45632.html>, (20 Mayıs 2024).
- Avrupa Birliği Başkanlığı. (2024). *Avrupa Parlamentosu*. <https://www.ab.gov.tr/45628.html>, (20 Haziran 2024).

- Avrupa Birliği Genel Sekreterliği. (2011). Avrupa Birliği Antlaşması ve Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma. <https://www.ab.gov.tr/files/pub/antlasmalar.pdf>, (25 Haziran 2024).
- Avrupa Ekonomik Topluluğu Antlaşması. (1957). *Avrupa Ekonomik Topluluğunu Kuran Antlaşma*. <https://www.ikv.org.tr/images/files/A2-tr.pdf>, (5 Temmuz 2024).
- Avrupa Komisyonu Resmi Sayfası. (2017). *Ports*. https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/ports_en, (10 Temmuz 2024).
- Avrupa Parlamentosu Raporu. (2011). *State Aids to EU Seaports*. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2011/460079/IPOL-TRAN_ET\(2011\)460079_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2011/460079/IPOL-TRAN_ET(2011)460079_EN.pdf), (25 Haziran 2024).
- Avrupa Parlamentosu Raporu. (2024). *Building a comprehensive European port strategy*. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0025_EN.pdf, (20 Temmuz 2024).
- Avrupa Parlamentosu Resmi Sayfası. (2024). *Common transport policy: Overview*. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview>, (25 Haziran 2024).
- Başaran, C. (2019). *AB'deki Limanlar ve Türkiye*. <https://www.haberturk.com/yazarlar/cuneyt-basaran/2408296-abdeki-limanlar-ve-italya>, (25 Haziran 2024).
- Czech, M. (2021). Pan-European transport corridors in the policy of the European Union. *Scientific Journal of Silesian University of Technology*, s. 51-62. https://www.researchgate.net/publication/350779631_Pan-European_transport_corridors_in_the_policy_of_the_European_Union#fullTextFileContent, (25 Haziran 2024).
- Engelhardt, J. (2024). A New Silk Road- China's Maritime and Rail Transport Policy. *European Research Studies Journal*(XXVII), 1061-1076.
- ESPO Raporu. (2024). *Environmental Report*. <https://www.espo.be/media/ESPO%20Environmental%20Report%202024.pdf>, (25 Aralık 2024).
- Güler, N. (2003). Avrupa Birliği Deniz Ulaştırması Politikaları. *Ulaştırma Politikaları Kongresi*. <https://eski.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/12175.pdf>, (25 Temmuz 2024).

- GazeteOksijen. (2022). *Almanya, Çinli Cosco'nun Hamburg Limanı'ndan yüzde 24,9 hisse almasına izin verdi*. <https://gazeteoksijen.com/ekonomi/almanya-cinli-cosconun-hamburg-limanindan-yuzde-249-hisse-almasına-izin-verdi-163808>, (25 Aralık 2024).
- Grzelakowski, A., Skiba, S., & Kosiek, J. (2024). Empirical Approach to Measuring Noise as Environmental Nuisance of the Seaport Activity and Assessing Its Impact on Local Port City Community. *European Research Studies Journal*, 1044-1060.
- İktisadi Kalkınma Vakfı. (2010). *İç Pazar*. <https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?id=233>, (25 Haziran 2024).
- Liman Ekonomisi, Yönetimi ve Politikası. (2022a). *Defining Seaports*. <https://porteeconomicsmanagement.org/pemp/contents/introduction/defining-seaports/>, (25 Haziran 2024).
- Liman Ekonomisi, Yönetimi ve Politikası. (2022b). *Port Policies and Development*. <https://porteeconomicsmanagement.org/pemp/contents/part7/>, (23 Mayıs 2024).
- Liman Ekonomisi, Yönetimi ve Politikası. (2022c). *Multi-level Port Policy Making*. <https://porteeconomicsmanagement.org/pemp/contents/part7/ports-policies-and-politics/>, (23 Mayıs 2024).
- Liman Ekonomisi, Yönetimi ve Politikası. (2022d). *Supranational port policies: European Union*. <https://porteeconomicsmanagement.org/pemp/contents/part11/ports-policies-and-politics/>, (23 Mayıs 2024).
- Milli Emlak Genel Müdürlüğü. (2022). *Kıyı Yatırımları*. <https://webdosya.csb.gov.tr/db/milliemlak/dokumanlar/kiyi-yatirimlari-63274-20220603141314.pdf>, (20 Haziran 2024).
- Samsun, N. (2003). *10. Yılında Avrupa Tek Pazarı*. <https://ms.hmb.gov.tr/uploads/2019/09/nsamsun.pdf>, (25 Haziran 2024).
- Sander, O. (2017). *Siyasi Tarih 1918-1994*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Servantie, D. (2014, 11). Geçmişten Geleceğe AB Ulaştırma Politikası. İktisadi Kalkınma Vakfı. <https://www.ikv.org.tr/images/files/GECMISTEN%20GELECEGE%20AB%20ULASTIRMA%20POLITIKASI.pdf>, (25 Haziran 2024).
- Türkiye Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı. (2011). <https://www.ab.gov.tr/files/pub/antlasmalar.pdf>, (20 Şubat 2024).