

資 料

資料 1 . S / W

資料 2 . M / M

資料 3 . T / R

資料 4 . 協議議事録

資料 5 . 収集資料リスト

SCOPE OF WORK
FOR
THE STUDY ON THE NATIONWIDE PORT DEVELOPMENT MASTER PLAN
IN THE REPUBLIC OF TURKEY

AGREED UPON BETWEEN
THE GENERAL DIRECTORATE FOR THE CONSTRUCTION
OF RAILWAYS, HARBOURS, AND AIRPORTS,
MINISTRY OF TRANSPORT,
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
AND
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY

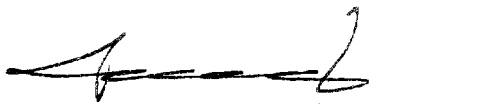
ANKARA, December 16, 1998



Mr. Faruk BALCI
GENERAL DIRECTOR
THE GENERAL DIRECTORATE FOR
THE CONSTRUCTION OF RAILWAYS,
HARBOURS, AND AIRPORTS
MINISTRY OF TRANSPORT



Mr. Yoshitaka OKUYAMA
LEADER,
PREPARATORY STUDY TEAM,
JAPAN INTERNATIONAL
COOPERATION AGENCY



Mr. Tolga AKGUN
Deputy Undersecretary
MINISTRY OF TRANSPORT

I. INTRODUCTION

In response to the request of the Government of the Republic of Turkey (hereinafter referred to as "GOT"), the Government of Japan has decided to conduct "The Study on the Nationwide Port Development Master Plan in the Republic of Turkey" (hereinafter referred to as "the Study"), in accordance with the relevant laws and regulations in force in Japan.

Accordingly, the Japan International Cooperation Agency (hereinafter referred to as "JICA"), the official agency responsible for the implementation of the technical cooperation programs of the Government of Japan, will undertake the Study in close cooperation with the authorities concerned of the Government of the Turkey.

The present document sets forth the Scope of Work with regard to the Study.

II. OBJECTIVE OF THE STUDY

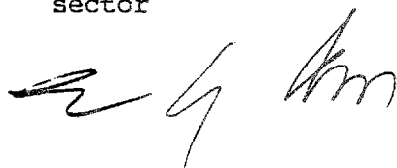
The objectives of the Study are:

- 1) To formulate the basic policies of ports development.
- 2) To formulate the nationwide port development master plan to the year 2020.
- 3) To prepare institutional programs for port development.
- 4) To strengthen institutional capacity of relevant organizations and transfer port development planning technologies to concerned officials

III. SCOPE OF THE STUDY

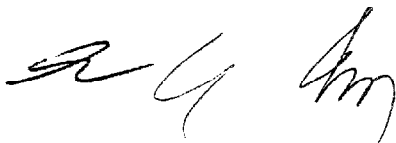
In order to achieve the objectives mentioned above, the Study shall cover the following items;

1. Review and analysis of the present situation of the port sector



- 1-1 Review of existing data and information
- 1-2 Review of past studies and the development plans and projects related to the ports
- 1-3 Identification and analysis of problems
2. Forecast of the demand for cargo and passenger through ports
 - 2-1 To set up socio-economic framework up to the year 2020
 - 2-2 To conduct demand forecast of international/domestic cargo and passenger up to the year 2020
 - 2-3 Recommendation of the practical method or formulation for forecasting future demand to enable prediction of the capacity requirement at any year after the year 2020
3. Basic policy of ports development

Identification of the role of specific ports in national / international transport network considering the possibilities of function as hub port and regional development policy in the future
4. The nationwide port development master plan to the year 2020
 - 4-1 Allocation of functions for each port
 - 4-2 Establishment of appropriate port hierarchy system
 - 4-3 Selection of priority ports
 - 4-4 Preparation of future capacity and investment plan
5. Strategy for financing of port development
 - 5-1 Preliminary identification of financial resources
 - 5-2 Preparation of the guideline for private sector participation
- 6 Strategy of port management and operation
 - 6-1 Allocation of roles between government, public enterprise and private sector
 - 6-2 Formulation of an institutional framework for port administration
 - 6-3 Recommendation of port operation
 - 6-4 Identification of environmental factors and its possible prevention measures
7. Conclusion and recommendations



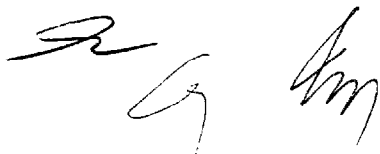
IV. STUDY SCHEDULE

The Study will be carried out in accordance with the attached tentative schedule shown in APPENDIX.

V. REPORTS

JICA shall prepare and submit the following reports in English to the Government of the Republic of Turkey.

1. Inception Report
Thirty (30) copies
Within one (1) month after the commencement of the Study.
2. Progress Report(1)
Thirty (30) copies
Within three (3) months after the commencement of the Study.
3. Interim Report
Thirty (30) copies
Within five (5) months after the commencement of the Study.
4. Progress Report(2)
Thirty (30) copies
Within seven (7) months after the commencement of the Study.
5. Draft Final Report
Thirty (30) copies
Within ten (10) months after the commencement of the Study.
The Government of the Republic of Turkey will provide JICA with its comments
within one (1) month after the receipt of the Draft Final Report.
6. Final Report
One hundred (100) copies
Within two (2) months after the receipt of the comments on the Draft Final Report.

Handwritten signatures in black ink, appearing to be initials or names, located below the list of reports.A small, circular handwritten mark or stamp, possibly a signature or initials, located in the lower right corner of the page.

VI. UNDERTAKING OF THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY

1. To facilitate smooth conduct of the Study, the Government of the Republic of Turkey shall take the following necessary measures:

- (1) to secure the safety of the Japanese study team ;
- (2) to permit the members of the Japanese study team to enter, leave and sojourn in the Republic of Turkey for the duration of their assignment therein and exempt them from foreign registration requirements and consular fees ;
- (3) to exempt the members of the Japanese study team from taxes, duties, fees and any other charges on equipment, machinery and other materials brought into and out of the Republic of Turkey for the conduct of the Study ;
- (4) to exempt the members of the Japanese study team from income taxes and charges of any kind imposed on or in connection with any emoluments or allowances paid to the members of the Japanese study team for their services in connection with implementation of the Study ;
- (5) to provide necessary facilities to the Japanese study team for remittance as well as utilization of the funds introduced into the Republic of Turkey from Japan in connection with the implementation of the Study ;
- (6) to secure permission for entry into private properties or restricted areas for the implementation of the Study ;
- (7) to secure permission for the Japanese study team to take all data and documents including maps, photographs related to the Study out of the Republic of Turkey ; and
- (8) to provide the medical services as needed. Its expenses will be chargeable on the members of the Japanese study team.

2. The Government of the Republic of Turkey shall bear claims, if any arises, against the members of the Japanese study team resulting from, occurring in the course of, or otherwise connected with, the discharge of their duties in the



implementation of the Study, except when such claims arise from gross negligence or willful misconduct on the part of the members of Japanese study team.

3. The General Directorate for the Construction of Railways, Harbours and Airports, Ministry of Transport (hereinafter referred to as "DLH"), shall act as a counterpart agency to the Japanese study team and also as a coordinating body in relation with other governmental and non-governmental organizations concerned for the smooth implementation of the Study.
4. DLH shall provide, at its own expense, the Japanese study team with the followings, in cooperation with other agencies concerned:
 - (1) available data and informations related to the Study, including aerial photographs and maps ;
 - (2) counterpart personnel ;
 - (3) suitable office space with necessary equipment in Ankara ;
 - (4) credentials or identification cards ; and
 - (5) cars with drivers

VII. UNDERTAKING OF JICA

For the implementation of the Study, JICA shall take the following measures:

- (1) to dispatch, at its own expense, the study team to the Republic of Turkey ; and
- (2) to pursue technology transfer to the Turkish counterpart personnel in the course of the Study.

VIII. CONSULTATION

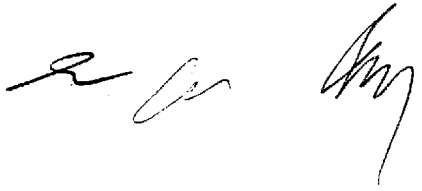
DLH and JICA shall consult with each other in respect of any matter that may arise from or in connection with the Study.

APPENDIX

TENTATIVE SCHEDULE OF THE STUDY

month	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Work in Turkey		[]				[]				[]		
Work in Japan	[]			[]				[]				[]
Report	△ IC/R		△ P/R (1)		△ IT/R			△ P/R (2)		△ DF/R		△ F/R

ABBREVIATION IC/R: Inception Report
 P/R : Progress Report
 IT/R: Interim Report
 DF/R: Draft Final Report
 F/R : Final Report



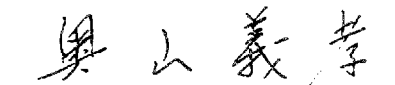

MINUTES OF MEETINGS
FOR
THE STUDY ON THE NATIONWIDE PORT DEVELOPMENT MASTER PLAN
IN THE REPUBLIC OF TURKEY

AGREED UPON BETWEEN
THE GENERAL DIRECTORATE FOR THE CONSTRUCTION
OF RAILWAYS, HARBOURS, AND AIRPORTS,
MINISTRY OF TRANSPORT,
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY
AND
JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY


ANKARA, December 16, 1998



Mr. Faruk BALCI
GENERAL DIRECTOR
THE GENERAL DIRECTORATE FOR
THE CONSTRUCTION OF RAILWAYS,
HARBOURS, AND AIRPORTS
MINISTRY OF TRANSPORT



Mr. Yoshitaka OKUYAMA
LEADER,
PREPARATORY STUDY TEAM,
JAPAN INTERNATIONAL
COOPERATION AGENCY



Mr. Tolga AKGUN
Deputy Undersecretary
MINISTRY OF TRANSPORT

C. Scope of the Study

4. Both sides confirmed that the Study shall cover the ports only for transportation sector while excluding port facilities for fishery and yacht activities.

5. Turkish side proposed that demand forecast should be conducted regarding to;

(i) Position of Turkey, being situated in between Europe, Asia, East Countries, where a substantial amount of potential traffic intersect, posses the possibility of offering junctional role and

(ii) Gateway position of Turkish ports, for Caucasian Landlocked Asian and CIS countries in the relation to the development of multi modal transportation corridors.

Japanese side accepted the proposal.

6. Turkish side agreed on the scope of the study on condition that contents will be detailed to fulfill the the idea given in Terms of Reference prepared by Turkish side which were accepted by the Government of Japan, except the contents concerned with master plan and feasibility studies related to individual ports.

D. Other Matters

7. Both sides agreed that 100 copies of summary of the final report will be prepared in both English and Turkish for better understanding of the Study.

8. Both sides confirmed that the Study should be commenced as early as possible in connection with the preparation work schedule of next five-year development plan.

9. Both sides agreed that DLH, as executing and coordinating agency, would coordinate steering committees consisting of State

Handwritten signatures and initials.

Handwritten signature in a circle.

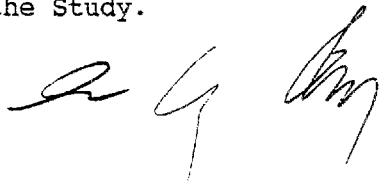
Planning Organization, TCDD, TDI, Undersecretary of Maritime Affairs, Privatization Administration and other organization concerned.

10 Turkish side requested that a group of Turkish counterpart personnel would be invited to Japan and the arrangement of seminar on demand forecasting method in Turkey be held at the phase of explanation of Interim Report in the course of the Study in order to pursue effective technology transfer.

The team promised to convey this request to JICA Headquarter in Tokyo.

11 All undertakings by Turkish side will be fulfilled unless those are not against the laws and acts enforced by the Government of Turkey.

12. Turkish side promised to make an effort to provide vehicles with drivers within the availability limits of DLH for the conduct of the Study.



LIST OF ATTENDANTSTurkish Side

(General Directorate for the Construction of Railways, Harbours and Airports)

- | | |
|-------------------------|--------------------------------------|
| 1. Mr.Faruk BALCI | Director General |
| 2. Mr.Selahattin BAYRAK | Deputy Director General |
| 3. Ms.Ulker YETGIN | Director of Port Project
Division |
| 4. Ms.Ulya LEKILI | Civil Engineer |
| 5. Mr.Mehmet SAG | Civil Engineer |

(Ministry of Transport)

- | | |
|---------------------------|-----------------------|
| 6. Mr.Sureyya Yucel OZDEN | Undersecretary |
| 7. Mr.Tolga AKGUN | Deputy Undersecretary |

(State Planning Organization)

- | | |
|---------------------|--------------------|
| 8. Ms. Tulin CANDIR | Sector Responsible |
|---------------------|--------------------|

(Undersecretary of Maritime Affairs)

- | | |
|----------------------|----------------------------|
| 9. Mr.Suleyman BAYAR | Assistant Director General |
|----------------------|----------------------------|

(Privatization Administration)

- | | |
|------------------------------|--------------------|
| 10. Mr. O. Kagan SEHIRLIOGLU | Project Group Head |
|------------------------------|--------------------|

(TCDD)

- | | |
|----------------------|-------------------------|
| 11. Mr. Unkur GURSES | Head of Port Department |
|----------------------|-------------------------|

(TDI)

- | | |
|-------------------------|-----------------|
| 12. Mr. Muzaffer AKKAYA | General Manager |
|-------------------------|-----------------|






Japanese Side

(Preparatory Study Team)

- | | |
|--------------------------|--------------------------------|
| 1. Mr. Yoshitaka OKUYAMA | Leader, Preparatory Study Team |
| 2. Mr. Tetsuro IKEDA | Member of the Team, JICA |
| 3. Mr. Masaru SUZUKI | Member of the Team, JICA |
| 4. Mr. Tatsuo OKAJIMA | Member of the Team, JICA |

(JICA Turkey Office)

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| 5. Mr. Tatsuo YONEBAYASHI | Resident Representative, |
| 6. Mr. Shigeru OTAKE | Assistant Resident |
| | Representative |

(The Embassy of Japan)

- | | |
|------------------------|------------------|
| 7. Mr. Masayuki KANNAN | Second Secretary |
|------------------------|------------------|

(JICA Expert)

- | | |
|------------------------|-------------|
| 8. Mr. Kazuo MURAKAMI | JICA Expert |
| 9. Mr. Masami FURUKAWA | JICA Expert |



資料 3. T/R

REPUBLIC OF TURKEY
MINISTRY OF TRANSPORTATION
GENERAL DIRECTORATE
OF CONSTRUCTION OF RAILWAYS, HARBOURS AND AIRPORTS

TERMS OF REFERENCE
for
THE STUDY
on
LONG TERM COMPREHENSIVE PORT DEVELOPMENT SCHEME
with
A MASTER PLAN STUDY
on
A MAJOR PORT DEVELOPMENT PROJECT
in
THE REPUBLIC OF TURKEY

TERMS OF REFERENCE FOR THE STUDY ON LONG TERM COMPREHENSIVE PORT DEVELOPMENT SCHEME INCLUDING MASTER PLAN STUDY ON MAJOR PORT DEVELOPMENT PROJECT IN THE REPUBLIC OF TURKEY

I. Background

After a severe depression in 1994, the economy of Turkey has favorably recovered and the foreign currency reserve and export have been increasing. And the event that Turkey joined to the Custom Union of Europe gives us an anticipation of another jump of the economy of Turkey. However, together with other issues such as the political stability, to control the high inflation is still one of the most important issue to be solved. To solve this issue, the Government of Turkey has put the priority on the arrangement of economic infrastructure such as transportation, as well as the reduction of financial deficit and promotion of privatization of national enterprises.

As economy in a region expand, volume of cargo movement increases. So does the cargo volume handled at ports. In case of cargo volume handled at ports, not only the quantitative expansion of economy affects the cargo volume, but the globalization of economy also causes a growth of cargo volume. Moreover the technical innovation is going on in the field of the sea transportation. Containerization under progressing at present is a typical example of the technical innovation in the field of sea transportation. Therefore ports should be continuously kept to develop or improve in accordance with the economic growth, especially it is important for those country in the stage of economic taking off. In order to successfully fulfill the above mentioned requirement, it is necessary for the government to have a long term and comprehensive port development plan covering national wide and of all ports of the nation under a firm national policy on ports. At the same time, it is inevitable to have an appropriate administrative structure with necessary laws and ordinances.

Because the Republic of Turkey has a long sea coast line, it might have a high potential for ports to play a important role in the national economic development. However it does not seem that the ports in the Republic are properly administrated and fully utilized, from the experience of the Study for Ports Development at the Sea of Marmara. Especially container handling facilities at ports around Istanbul are both quantitatively and qualitatively far behind from the demand. The worse thing is that no sign can not be seen for the future improvement. Due to lack of a firm national policy for port development,

the permissions for construction of container terminal have been given to various private applications in a makeshift way. As a consequence, it seems that small scale and poorly facilitated terminals sprawl along the coast line in the vicinity of Istanbul. Even by this manner container could be handled any way, but the transportation cost of international trade goods become higher caused from compulsory using inefficient feeder service. Then the burden born by consumer of imported goods would be vast and national products of Turkey would lose their competitiveness among international market.

Due to lack of a comprehensive administration organization and appropriate institutions for port in Turkey, there is no complete data even for showing the existing private port facilities and accurate statistics of cargo handled at ports. This is quite regrettable because those are inevitable for making long term port development plan.

The economy is about taking off by leverage of international exchange in Turkey. This means ports are expected to play a important role as a international trade base in the near future. It is important timing for Turkey to take action toward establishing a firm and comprehensive institutions and organizations for port development. Then a study concerning the issue is proposed herein to be conducted under the Japanese technical cooperation program.

II. Objectives of the study

The objectives of the study are itemized below.

1. To identify the port function in the national economy and to formulate the fundamental concept on port development policy as a national policy.
2. To formulate the hierarchy of all port and classify all ports from importance to the national economy point of view.
3. To formulate the long term development plan for a top class port as a case study to show the relation between the fundamental concept on port development policy and a practical plan of individual port.
4. To conduct a feasibility study on the projects to be selected from the above plan.
5. To formulate the institutional configuration. This item includes the following terms.
 - a) Legal back ground of the authorization of the long term port development plan for each port. The authorization of the plan does not necessarily include financial aspect.

- b) Legal back ground for making and maintaining the data base of port facilities, and taking port cargo statistics.
- c) Designation of a port administrator for each port and clarification of their responsibilities. Especially their role in the authorized long term port development plan, port data base and port statistics shall be clarified.
- d) Recommendation of an administrative organization of the central government with their responsibilities.

III. Scope of the Study

The Study will include all investigations and analysis necessary to meet the Objectives of the Study and to report the recommendation on the Study. In carrying out the Study, the Consultants will liaise closely with other relevant organizations.

The Scope of Work to be undertaken are;

- A. Overall evaluation and review of present situation of port sector, administrative organization and related activities in Turkey
 - 1. to summarize briefly basic concepts in different schools of port development and administration and the outline of their systems.
 - 2. to study and confirm national development policy relevant to the formulation of national port development framework.
 - 3. to study and assess, to the possible extent, present state of major industrial developments and their outlook towards the first quarter of the 21st Century.
 - 4. to review and assess present state of all of the major Turkish ports including previous studies made for them.
 - 5. to review and assess briefly basic framework on which existing port system is managed with particular emphasis on the roles of port development plant.
 - 6. to examined and assess relationship ports' activities, socio-economic activities and land transportation in Turkey.
 - 7. to examine and assess government's policy for coastal zone management with particular emphasis on environmental aspects.
 - 8. to review and assess briefly present state of land transport and possible course of its future development.
 - 9. to review and assess characteristics and patterns of shipping operation relevant to the country, mainly areas covering the East Mediterranean and the Black Sea.

- B. Evaluation of port function in the national economy in the future.
1. the role of the sea transportation in the domestic cargo movement, especially for those bulky cargo like crude oil, oil product and construction materials.
 2. the role of port in the international trade activities, which will be very important for the country to perform economic development in the borderless society.
 3. the role of port in the regional development policy.
 4. the role of port as the infrastructure for manufacturing industry
- C. Formulation of nationwide port development strategy in Turkey
1. to recommend an arrangement of the port functions relevant to the domestic cargo movement, taking those factors into consideration that the distribution of economic activities, existing net work of the land transportation and the burden ratio of transportation modes from transport economy point of view. This function of port in Turkey might not be so important because of its territorial configuration except Thrace region where could be considered as an island. In this task, it is important to utilize the existing port facilities to the maximum extent
 2. to recommend an arrangement of the international trade base ports. For this port function, facilities equipped and scale of the facilities, which would contribute to the efficiency and convenience of the port utilization, are more important rather than the numbers of such port. The efficiency and convenience of utilization of the international trade port are important for the national economy in the global trade era because it affects to the competitiveness of world trade. Therefore, this function of port would be restricted into a few highly equipped and rather large scale ports. A possibilities of international container hub port will be studied in this term.
 3. to recommend an arrangement of ports for the core of regional development in consistent with the national regional development policy. The necessary resources for industry, the market potential and the international competitiveness of the products will be examined in the course of the study.
 4. to examine the conceptual principles that must be followed at planning and constructing port facilities of the individual port, such as importance of coexistence or symbiosis with surrounding settlements and other ecological existence and the way of acquirement of resources necessary to port development.
 5. to summarize the results of the discussions above, needless to mention but

port functions discussed above are not necessary to be applied as a single function but it is more usual to be applied duplicated, for instance, a port plays roles of a base of domestic coastal shipping and of international trade and, at the same time, a role of a core for regional development. And to formulate nationwide port development strategy corresponding to the two development stages namely, the short (5 to 7 years) and the long (10 to 15) term.

6. to formulate a nationwide port investment program in which development of main ports are scheduled according to the nationwide port development strategy.

D. Formulation of hierarchy and classification of all ports

1. to study the definition of port or port's function from the legal points of view.
2. to examine a criteria to classify ports into hierarchy from viewpoints of the results obtained the studies above.
3. to define major port's hinterland including possible servicing area of neighboring countries which is not necessary in the same level of accuracy as it in the country..
4. to formulate hierarchy of ports and classify all ports according to above 2. criteria. For example the 1st class port which is important for whole national economy, the 2nd class port which is important for regional economy and the 3rd for all port rest. The 1st class ports will covers the whole country by themselves.

E. Preparation of detailed plan of a long term development for a major port for the purpose of case study for application of the port development strategy discussed above.

1. to select a port for master plan study according to the nationwide port investment program.
2. to identify the port functions expected for the port to play.
3. to forecast the future demand.
4. to examine the present situation of the site and prepare conceptual alternatives of the development project
5. to conduct preliminary field surveys such as topographic, geological, bathymetric, oceanographic and environmental surveys, in order to examine and assess natural conditions.
6. to conduct rough cost estimation for each alternative
7. to select the most recommendable alternatives.

- F. Implementation of a feasibility study on short term development plan
 - 1. to specify the short term development plan among the long term plan
 - 2. to conduct engineering works
 - a) to conduct soil investigation in and around possible project sites
 - b) to conduct design and cost estimates for projects
 - c) to prepare implementation programs for proposed projects
 - 3. to conduct environmental impact study
 - 4. to conduct feasibility studies including economic and financial analyses for proposed projects

- G. Recommendation of the institutional configuration.
 - 1. to review the institutional present state for the national authorization of port development plan. And to recommend revised configuration, if any.
 - 2. In order to draw a port plan, the accurate statistics concerning to the cargo handled at ports and the detail information about the present situation of port facilities. Then it is important to prepare an institutional back ground for taking, arranging and maintaining the port statistics, and the recommended organization which should be compulsory in charge of it.
 - 3. to prepare an institutional back ground for taking, arranging and maintaining the data base of port facilities, and the recommended organization which should be compulsory in charge of it.
 - 4. in connection with above mentioned issues, to recommend the proposed port management body and port administrator to be designated for each port with their responsibilities.
 - 5. finally to recommend the organizations of central government in charge of affairs relevant to port development and port administration together with their role and responsibilities.

IV. Work schedule

The study will be conducted within 18 months from the commencement of the study.

V. The study team

The study team shall be composed of experts covering the following;

1. Project managing.
2. Port institutional frame work.
3. Regional development.
4. Transport economy.
5. Statistics.
6. Port planning / Environmental consideration.
7. Port management.
8. Demand forecast.
9. Shipping.
10. Design/Cost estimation.
11. Economic analysis.
12. Financial analysis

VI. Reports

The study team shall prepare and submit the following reports to the Government of Turkey.

1. Inception Report(30 copies)
At the beginning of the study.
The overall approach and implementation plan of the study is described in the report.
2. Interim Report(1)(30 copies)
Within six(6) months after submission of the Inception Report,
The port development management strategy in Turkey, the hierarchy and classification of ports, a recommended institutional configuration, a major port to be studied as a case study with its detailed study plan will be proposed.
3. Interim Report(2)(30 copies)
Within six(6) months after submission of the Inception Report(1),
The long term development plan for the major port will be proposed .
4. Draft Final Report(30 copies)
Within five(5) months after submission of the Interim Report(2)
All results of the study with feasibility study and recommendations will be included.
Written comments on the report should be delivered within one (1) month.
5. Final Report
Within one(1) month after receipt of comments on the Draft Final Report

VII. Undertakings of the Government of the Republic of Turkey

- A. To facilitate smooth conduct of the Study, the Government of the Republic of Turkey shall take the following necessary measures;
1. to secure the safety of the study team;
 2. to permit the members of the study team to enter, leave and sojourn in the Republic of Turkey for the duration of their assignment therein and exempt them from alien registration requirements and consular fees;
 3. to exempt the members of the study team from taxes, duties, fees and any other charges on equipment, machinery and other materials brought into and out of the Republic of Turkey for the conduct of the Study;
 4. to exempt the members of the study team from income tax and other charges of any kind imposed on or in connection with any emoluments or allowances paid to the members of the study team for their services in connection with the implementation of the Study;
 5. to provide necessary facilities to the study team for remittance as well as utilization of the funds introduced into the Republic of Turkey in connection with the implementation of the Study;
 6. to secure permission for entry into private properties or restricted areas for implementation of the Study, according to prevailing regulations of the Government of the Republic Turkey.
 7. to make arrangements for the study team to use the data, maps, and materials for analysis in Japan subject to the approval of the Government of Republic of Turkey.
 8. to arrange medical services as need. Its expenses will be chargeable on the members of study team.
- B. The Government of the Republic of Turkey shall bear claims, if any arises against the members of the study team resulting from, occurring in the course of, or otherwise connected with the discharge of their duties in the implementation of the Study, except when such claims arise from gross negligence or willful misconduct on the part of the members of the study team.
- C. The Government of the Republic of Turkey shall provide, as its own expense, the study team with the followings in cooperation with other agencies concerned;
1. available data and information related to the Study including aerial photographs and maps;

2. counterpart personnel;
3. suitable office space with necessary equipment;
4. credentials or identification cards;
5. cars with drivers.

資料4 . 協議議事録

12月8日(火) D L H

先方：D L H バイラーク副総裁、エトキン課長、ユリア女史

1 . 調査内容

- ・本調査はD L HだけでなくS P Oにも重要な調査である。
- ・開発調査はフィリオス、マルマラ海に続くものであるが、これらと違い特定の港を対象とするのではなく、沿岸のすべての港を含む、GENERAL PROJECTと理解している。港湾に関し一般的なポリシーを作成することは重要なことである。
- ・T O RはS P Oと合意したものであり、調査にはS P Oも参加する。
- ・調査内容に関しては、国際及び国内に対する港湾の整備投資効果を分析してもらいたい。
- ・なお、PRIORITY PROJECTに関しては、未だアイデア段階のものではあるが、S P Oと合意しているリストを作成しており、今日用意している（資料を入手）
- ・今回のS / W案にはM / P、F / Sは含まれてはいないが、まず現有施設のキャパシティ - を評価し、将来需要を把握したうえで、必要な将来の投資額を算出してもらいたい。

2 . 港湾セクターに対する民間資金参加

- ・民間活力の利用は大切なことであり、G E M P O R Tとイスタンブールの近くの港の2港が大きな民間港である。
- ・また、B O Tも進めており、現在デリンジェ港が契約文書も作成し、入札手続き中。オーストラリアとトルコのJVが予定されている。また、フィリオス港に関しては、鉄鋼会社であるカーデミッシュと来週サインする予定である。
- ・また、T D Iはテキルダなど5港を既に民営化している
- ・ただし、T C D Dは民営化を進める意向はない
- ・民営化に関しては、総理府の民営化庁がすべての民営化をコントロールしている

3 . 港湾統計

- ・港湾統計に関しては、S I S (STATE INSTITUTES OF STATISTICS) と海事庁 (MARITIME AFFAIRS OFFICE) が行っており、マルマラ海調査の提言にあるとおり、一元化されていない。しかし、D L HはM O Tの組織であり、一方、これらは総理府の組織であり、M O Tの管理下の組織ではない。

4 . 港湾の長期政策

- ・1983 ~ 1993年までの10カ年計画として、TRANSPORTATION M / PがS P Oにより作成された。また、その一部をなすものとして、NATIONWIDE PORT M / Pが世銀の協力により作成されたが、それ以降ブランクがある。

以上

12月8日(火) MOT

同席：UNDERSECRETARY SUREYYA YUCEL OZDEN

DEPUTY UNDERSECRETARY TOLGA AKGUN

D L H 副総裁 バイラーク氏

- ・本調査に関しては新港のプロジェクトなども提案されるのだろうか
需要予測の結果と、現有施設のキャパシティー次第で提案が行われる。
- ・また、港湾の荷役などについて民営化は重要な事項であり、どんどん促進すべきと考えている。これに関する提言は行われるのか
どの種類の港も、民営化されればいいというわけではなく、適性を分析し、調査の中でガイドラインを提言したい。
- ・いうとおり、すべてが民営化できるわけではない、特に、港は海と陸の交通の結節点であり、背後圏を持っている。
適性を見て民営化すべきと考える。

12月8日(火) 国家計画庁 (State Planning Organization, SPO) 表敬

S P O : Ms. Tulin CANDIR, Sector Responsible

Mr. Serdinc YILMAZ

Mrs. Sedef YAVUZ

奥村団長：挨拶

C：トルコにおいて港湾、交通等のマスタープランが必要性である。

次期5カ年計画が2001年より始まり、1998年より計画をしているところで、次期5カ年のインフラ整備計画が与えられる。イスケンダルンが明記されるかもしれない。

マクロ的な情報(新しいデータ)はどんどんさしあげる。

[S/Wについて]

C：基本的には同意する。

M/Pに対してはダイナミックな計画でなければいけない(ストーリーが明確で長期的継続性がありレビューでされるもの)。

明日のDLHと議論に参加するが、ポイントは民営化である。

ステアリングコミティーの設置については、DLHが議長ということで参加はする。参加は他にTCDD、TDI、チャンパー オブ シッピング、海事庁、財務庁が適当。

Q/Nについて

・全国の開発プロジェクトの計画と進捗状況

現在重要な計画は、デリンジェ、テキルダ(既に民営化)メリシンである。

・5カ年計画について

1. 5カ年計画の基本方針

メインポートの配置は最良でありマルマラのハイデルパシャのように今の港に新ターミナルを建設することを優先するような拡張が重要である。

2. スケジュールは2005年から

3. 港湾の整備との関係

・トルコ主要港湾の概要と課題

1. 優先度 コメントなし

2. 港湾統計管理の現状と課題

統計は、Maritime Affairs Agencyが持っているが十分でない。

3. 港湾計画のオーソライズの手続きは無い

4. 港湾運営の方針

民営化、管理の合理化が必要

5．民営化の考え方

民営化についてはまだ条件が十分でない。ハブポートについては民間では無理だろう。

< B O T の動向 >

デリンジェは入札中（1999年～）

テキルダの拡張計画がある。

< 民間の認可について >

個々については、民間港が公共事業省（Ministry of public-works）に申請する。MOT
や環境庁等に合議をとる（オペレーションはMaritime Affairs Agency）

6．港湾における環境問題

新規投資は環境庁が環境影響調査を審査する。拡張の場合は環境庁の地方局が行う。

その他一般的なコメント

計画方針としては今の港の能力を最大限に活用するのが良いと考える。

今回の調査のスケジュール 12カ月で十分と考える（調査団回答）

5カ年計画策定作業とのリンクは

来年の年明けから関係者を集めたミーティングが始まる。

- ・ 5カ年は2000年夏から始まる。
- ・ 港湾は来年の秋から
- ・ J I C A 調査は来年の春から

お互いのスケジュールを調整し協力して行きたい。

その他

イズミール浚渫の円借款についてはとてもショックを感じる（事情を説明）。

J I C A、O E C Fの関係について質問（違いを説明）。

S / WのサイナーはD L Hが適当であり、S P Oはサインしない。

ステアリングコミッティーには参加する。

12月9日（水） DLH：バイラーク副総裁、エトキン課長、ユリア女史

1. MOTの関与

- ・ TCDD、TDIともに1995年まではMOTの管理下にあった。
- ・ その後、TDIは完全に独立し、現在は以下の港を民営移管し、現在は貨物を扱わない小規模な埠頭を管理している。
民営済み港湾：テキルダ、コパ、ギレソン、トラブゾン、アンタリア、リゼの6港
- ・ TCDDは未だMOTの管理であり、鉄道と連結される大規模な港を管理し、民営化は行われていない。

2. BOT

- ・ BOTに関しては、基本的計画をDLHが作成した上で、応札者を募集する。
- ・ 応札者の選定には一定の基準があり、例えばヨットハーバーの場合は
 - 財政的に健全であること
 - 開発の実績があること
 - 運営の実績があること
 - ホテル経営の実績があることなどが条件となる。
- ・ また、応札者の提案はDLHにより審査される。

3. トルコ国の主要な開発計画（運輸関係）

鉄道

- ・ アンカラ～イスタンブール間の路線のショートカット（アンカラからの一部区間は既に建設済み）
- ・ アンタリヤへの路線整備（BOTを予定）
- ・ その他、国内主要路線のショートカット
- ・ ボスポラス海峡の海底トンネルの整備などを含む、ブルガリア～グルジア間の鉄道輸送ルート確保

道路

- ・ 鉄道と同様、アジアとヨーロッパを結ぶ回廊の一部としての道路整備（黒海沿岸道路の2車線化）

空港

- ・ 輸送能力増強（5千万人/年 8千万/年）

G A Pプロジェクト（南アナトリア開発計画）

- ・地域開発の遅れた南アナトリア地域において、水力発電所の建設と、水資源の確保、灌漑施設の充実と農業開発を行うもの。
- ・これにより港湾としてはメリシン、イスケンダルンが重要な役割を果たすこととなる。

4.5 5カ年計画と港湾プロジェクトの関係

- ・5カ年計画では各省庁より担当者が集まり、そのポリシーやプロジェクトリストが議論される。
- ・D L Hの場合、港湾部門ではエトキン課長が出席し、プロジェクトコストも提出するが、最終的には5カ年計画にはプロジェクトコストは入らない。
- ・各プロジェクトの予算は毎年年度毎に別途の委員会で決められる。

5. 港湾開発の基本と優先度

<開発の基本：フィリオス港>

- ・同港が位置するゾングルダックでは石炭採掘が重要な産業であるが、その石炭産業が廃止されることとなった。
- ・そのため、安全な職場環境と地域の雇用の安定を図るため、工業団地（鉄鋼産業）を整備することとなった。
- ・このプロジェクトはG A Pプロジェクトと同様、港と地域開発をドッキングさせたものである。

<開発の優先度>

- ・配布されたOUTVIEW OF EXISTING AND HUTURE TURKISH PORT INFRASTRUCTURE SYSYTEM WITHIN THE INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORTが基本と考えているが、将来の需要や現状施設の容量については詳細な検討が必要であり、D L Hとしても、今回のJ I C Aの調査で、分析をしてもらいたい。

<民間開発に対する規制の必要性>

- ・また、民間施設は特にテキルダ～イスタンブール間の海岸に多い、その多くは小型船やプレジャーボートなどの係留用のものであり、環境保護の観点からの規制及びポリシーが必要と考える。また、同様の施設はトルコ国の南東地域（エーゲ海沿岸）にも多くみられる。
- ・M O Tの場合、運輸・観光・農業の3つの部局に分かれており、ヨットハーバーは観光部局の管轄となる。

6. 港湾統計の現状

- ・港湾統計は一元的に海事局（UNDERSECRETARIAT OF MARITIME AFFAIRS）が窓口であり、

D L Hはコピーをもらっている。

- ・海事局は各地方に支局をもち、民間港を含む港湾の運営に関する許可を発行している。各種統計（民間港含む）についても同様に各支局からの情報が集められる。

7. 管理運営の方針

T C D D / T D I が管理運営をし建設はD L H、運営主体はMOTのB O A R Dで決められる。

ギレソンは1995年に民営化されたが、防波堤はD L Hで建設している。

税金の徴収については良く判らない。料金や収入は各施設毎で取り滞船の場合ポートオーソリティーが利用者にペイバックしている。

フィリオスの資料は後で提供する。

8. 民営化の方針

(1) 民間港承認の考え方

第一段階として事業者がE I Aを行った後、自治体を通じて公共事業省が決裁を行う。その際にMOTにも合議がありMOTは合意的なコメントをする時もあるし、計画を止めたこともある。民間港は公共港をサポートするのが基本と考えているので、公共と競合する場合はストップさせる。

また、第二段階として設計案がD L Hにあがり審査が行われ最終的に海事局よりライセンスがおりる。

(2) BOTについて

すべてBOT方式でその他の方式は取っていない。なぜなら、トルコ国では海岸線はすべて公共のものであり民間業者に所有させることはないためB O Oという形態は存在しない。

BOTのコンテナターミナルで成功している例はいまだない。1番目がフィリオス、2番目がデリンジェとなる。

9. 環境問題

- ・環境省が審査
- ・トルコで問題となるのは、ウミガメと遺跡
- ・また、イズミールでは工業廃水に含まれる重金属が海底土砂に堆積している。

12月10日(木) TCDD 14:10

Mr. Unkur GURSES, Head of Port Dep

(資料の入手)

TURKISH PORTS 1993年までの版

PORT OF IZUMIR, HAYDARPASA, MERSIN, SAMSUN, DERINCE, BANDIRMA

の1998年版(最新版)

(訪問内容)

調査の説明とステアリングコミッティーへの参加

最新データの入手

最新組織図の入手

MOTとTCDDの違い

1. ステアリングコミッティーの参加OK

2. 民営化の考え

TDIの港は小さく、TCDDの港は規模が大きい。キャパシティーの違いがあり民営化は必要ない。

民営化できる部門は、メンテナンス、サービス、ハンドリングの部分だと個人的に考える。

イズミールでは荷役作業の民営化を行っている。

3. 鉄道と港湾の財政上のバランス

鉄道はコストがかかり利益は少なく、港湾は利益が大きい。これまで別々だったが、1998年より合算し、今年はマイナスになりそうである。

4. 鉄道部門の民営化

ヨーロッパの民営化の情報を集め勉強中。

5. マルチモーダルについて

コンスタンツェからサムソンへ鉄道がつながっている。

6. 料金

タリフは個々の港毎違っているが、全体は本部で決定しており、料金表は本部にある。

8. TODDとMOT

予算はMOTからの補助なし、予算計画はMOTを通じてSPOから認可を得る。

オペレーションはTCDD、新規投資はDLHが責任を持つ。

MOTの担当はdeputy undersecretary

12月10日（木） 環境省

Mr. Ufuk KUCUKAY

トルコの港湾の環境問題について

1．2つの問題がある、

海洋汚染

- ・船舶からのヴィルジ、生活排水
- ・船舶からの不法投棄
- ・ゴミの収集

オイルフェンスの保有等の予防計画（Contingency Plan）がない。

- ・保安庁は、機材がない。油回収船は2隻。

地域的に問題はイスタンブール周辺とダーダブルにある。

2．港の建設に関して問題は

予防施設（preservation）がない（オイルフェンス、処理施設等のことと思われる）。

3．水質等に関して

環境は新しい組織でありモニタリングの人材がない。

海水の汚染は新しい問題であり、地中海アクションプランに基づき大学に委託し調査（勉強）している。

イズミールでは、Cクオリティーが港湾、あとの地域はAである。

4．港湾分野への希望

- ・環境省の基準はあるが権限はない。
- ・利益を優先して、我々の意見を聴こうとしない。公共より民間のほうが要望に従う。

12月11日（金） D L H

D L Hエトキン課長

- ・ D L Hは基本的にはクレーンや上屋など建設できるが、実際は投資計画実行には S P Oの許可が必要であり、さらに、 T C D D などの管理主体と協議してどちらが建設するかを決める。ただし、管理施設は管理主体で建設する。
- ・ また、対象港も T C D D 港湾だけでなく、自治体の管理する港湾であっても、同様の協議を経て建設主体が決められる。

12月11日(金) S I S

T U L I N A L P I M A N C H I E F of DIVISION 他

- ・ 港湾に関する統計は今年まで海運局とS I Sのものが2つ存在し、内容・数値に違いがあったが、1998年版より一元化される。
- ・ S I Sの統計のうち、中小の港湾はOTHERSという扱いであるが、その内訳はある。他の部局が算出するが、本格調査で必要であれば、算出を依頼する。
- ・ 貨物統計の中でANIMAL (HEAD) とあるのは家畜であり、頭数を記載している。
なお、同女史ほかS I Sのスタッフは非常に協力的で、本格調査の協力を約束した。

12月11日（金） 海事局
SULELYMAN BAYAR

- ・ S I S と統計内容が違っていたのは、S I S は今まで暫定値を使い、同局は最終確定値を使っていたため。
 - ・ 1 カ月まえより、67港の港とオンラインシステムを作り、速やかに確定値が把握できるため、統計を一元化することになった（67港のリストを入手。民間港も含む）。
 - ・ また従来は主要港湾周辺の港もデータも、一つの主要港湾の値として扱っており、区別をつけていなかったが、これからは区別可能となった。
 - ・ また、すべての港湾施設（専用、民間含む）の施設概要は所有している（リストを入手）。ただし、レイアウトは海事局の地方支局でないと把握していない。それらが本格調査で必要ならば、作業はするので、要請してほしい。
- （現在作成済みのものを入手）

12月11日（金） 民営化庁

Head of project grope O.KAGAN SEHIRLIOGLU

- ・同組織は1995年に設立されたもので、民営化の契約などを担当している。
- ・ただし、民営化するか否かは、担当省庁が決めるものであり、その後、同庁が民営化の手続き、契約を行う。
- ・港湾セクターは貨物取り扱い可能量でいえば10%程度しか民営化されていないが、交通セクターでは他の分野は民営化されていない。トルコ国では農業、ミルク精製、セメント、電気通信、鉱業、石油産業（配分分野）が民営化されている。
- ・現在はTDIは1つの港の民営化がここ1年間に行われ、順調であり、問題は少ない方。
- ・個人的にはTCDDに民営化も必要と考えるが、業績が良好であり、民営化の動向は無い。港の民営化は比較的規模の小さい港から始めている。
- ・TDIに民営化とはコンセッション契約であり（38年間）、施設はTDIが保有したままとなる。
- ・現在は7つの港が、5つの会社（運輸省関係の法人）が運営している。施設の拡張の場合は、MOTの許可が必要となる。ただし、災害などで重要な施設（防波堤など）が被災した場合は、条件に応じ国が支援することが条件にうたわれている。
- ・BOTについてはノータッチ
- ・港の民営化の細かい条件については、現在関係省庁と調整中

12月12日（土） イズミール港

D L H 6TH メリー氏（PORT ENGINEER）、T C D D E R K A Y A 氏（PORT MANAGER）

< D L H >

- ・イズミールは12あるD L Hの地方局の内の1つでの管轄で、同局はチャナッカレからフェイエの間を管轄している。来年は管轄の一部変更も予定されている。
- ・港湾の現場（HEAD OFFICE）は現在、イズミールの他マルマリス、チャナッカレ、チェシメの3つである。
- ・イズミールには150人がおり、うち60人が港湾関係。

< イズミール港 >

- ・現在コンテナバース増設のための計画を策定中で今年いっぱいで作成する（一応の目標年次は2010年頃）。
- ・港の容量は600万トンでコンテナの能力が不足するため、現在3400mのバースを6000mとし、一般雑貨1000万トン、コンテナ80万T E Uとする計画である。（計画図を入手）
- ・しかしながら、航路（現在10m）のものを12mに増深する計画はO E C Fのローンが得られなかった（注：重金属が海底土砂に含まれており、その処理方法が不十分ということ）
浚渫土砂で埋立を行う予定だったため、コストは今のところ不明。

< 管理運営 >

- ・タリフはT C D D本部が決定するが、原案は各港で作る。
- ・建設区分は舗装までD L Hで、荷役機械はT C D D。現在はガントリークレーン4基、トップリフター（5段積み可能）が17基、トランステナー11基（ヤードでは3段までコンテナと積んでいた）
- ・荷役機械の職員はT C D Dであるが、コンテナハンドリングやバニング作業の一部を民間に委託（理由はスタッフの不足）しているとのことであるが、ハイデルパシャ港と比較しても目立った民間委託は行われていない模様であった。
- ・その他タグやパイロットサービス、綱取りなどはすべてT C D Dで行い、職員は750人（うち50人が荷役機器の操作）。
- ・ガントリークレーンの能力は1時間当たり最低で25個（実際に2分から2分半で作業していた模様）。

12月14日（月）イスタンブール ハイデルパシャ港視察10：30～
説明：MEMIN CAKICA（DLH Director：第4建設局）

12ある建設局のうちの4番目で6つの現場を持っている。

（局の中で港湾は1つのセクションが担当）

管轄：アジア側のBartinからBandirmaまでとヨーロッパ側のテラス地域（鉄道、港湾）

職員180人（そのうち、本局65人）

主なプロジェクトは3つ

フィリオス港：ガーミッシュ（鉄鋼会社）

マルマラ港：JICAの調査が終了した。

デリンジェ港のコンテナターミナル：アンカ、PQ（オーストラリアの海運会社）

BOTについてこのOFFICEの役割

設計から建設までに関するチェック（まだスタートしていない）

誰がマルマラ新港を建設しているか よくわからない

12月14日(月) T C D D

説明: Mr. APAYDIN (Director)

施設: ガントリークレーン 4 基 2 基は2 年前メリシンから移設

トランステナー 9 基 (トップリフト 30)

これらオペレーターは T C D D の職員

職員: デスク 900 人、ワーカー 300 人

クレーンの重さによる沈下がおきており杭を打設

ハイデルバシャ港の新規プロジェクト: 特になし

コンテナ貨物増に対する問題点: 特に問題視していない

一般貨物は減少しコンテナが増えている。

一般貨物は別の港の会社に逃げている。

インランドデポ (4 千 TEU) を港から 5 km 離れた場所にもっ
ている (2 年前)

コンテナ取り扱い量の計算は T C D D の本部が行っている。

Vanning は一般貨物エリアで行うか荷主に直接送る。

12月14日（月）14：00～15：00

T D I Muzaffer AKKAYA General Manager

Captain Saim OGUZULGEN Assistant General Manager

- ・ イスタンブールの旅客では、小型船は T D I、大型船とフェリーが T C D D の 2 つの組織が管理運営している。
- ・ 民営化は 1995 年に政府決定され、民営化庁がすべての手続きをしている。
- ・ トルコ全体輸出入 8,000 万トンの内、外貿 2,500 万トンを T D I の港の民営化した 6 港が扱っている（ホパ、リゼ、ギレソン、テキルダ、オールド、シノップ）
- ・ マルマラ海のイスタンブールの旅客は T D I が管理している。
- ・ 地中海ではアンタリアを民営化した（1 か月前）
- ・ 施設の所有は T D I で 25 ～ 30 年の運営の権利を売る。
機械は譲渡する。
民間会社は最初の 2 ～ 3 年間で権利を買い、制限以上の利益がでた場合はその分について折半する。また、赤字がでた場合の補填はしない。
- ・ 会社の役員会（BOARD）は T D I が役員で Governor が監査する。
- ・ 個人的には将来港全てを民営化すべきと思う。
- ・ 海運は、59% が T D I で、49% が民間で行っている。
- ・ 沿岸海運について旅客はいらない。貨物は少しずつ増えている。
- ・ カーフェリーはイスタンブールとイズミット湾での年間利用者数
イスタンブール：8,000 万人、イズミール：500 万人
イタリア航路もある。
- ・ 港の建設、運営は誰がどのようにやっているか明確にしてもらいたい。

入手資料	形態	版型	ページ数	オリジナル or コピー	部数	収集先 名称	発行機関等
S I S 出版物目録	製本	B5	116	○	1	SIS	SIS
SUMMARY STATISTICS ON TRANSPORTATION AND COMMUNICATION SEA VESSELS AND SEA TRANSPORTATION STATISTICS 1997	製本	A4	48	○	1	SIS	SIS
「MARMARAY」 BOSPHRUS RAILROAD TUBE TUNNEL AND GEBZE- HALKKALI SURFACE METRO SYSTEM	パンフ	A4	3折	○	1	DLH	DLH
HAPPY LIFE ON RAILWAY	製本	A4	64	○	1	TCDD	TCDD カラー
PRIME MINISTRY UNDERCRETARIAT OF MARITIME		A4	21	C	1		Minister of State
GOVENMENT OF THE REPUBLIC OF TURKEY - IMPLEMENTATION OF CONTAINER TERMINAL OF DERINCE / ISKENDERUN PORTWORK (BOT公示)		A4	1*2	C	1	DLH	
イズミール港平面図	図	A4	1	C	1		
Regulation for private Ports		A4	4	C			報告書の一部
DLH MAJOR PORTS PRESENT AND FUTURE CAPACITIES IN TURKEY (27港のデータ)	表	A4	2	C		DLH	DLH 27港のプロジェクト
NEW CONTAINER PORTS AND TERMINALS CAPACITIES IN TURKY (プロジェクトとキャパシティの表)	表	A4	1			DLH	コンテナターミナルの計画の一覧
SIS統計資料のothersの港名(59港)	メモ	A4	1		1		SIS
THE PRIVATIZATION LAW (1997)	製本		116	○		民営化庁	手帳の半分位の小さな本
TCDD LIMANLARI	製本	A5	25				
DENIZ ULASTIRMASI	製本		80				
NATIONAL PORTS MASTER PLAN (FINAL REPORT)			225				THE TRANSPORT COORDINATION AGENCY MINISTRY OF COMMUNI- CATION
Anual report 1998 (トルコ語) パイプライン 港湾 鉄道 高速道路			11 59 19 58				
DLH イズミール港計画平面図	青焼		1	青焼			

入手資料	形態	版型	ページ数	オリジナル or コピー	部数	収集先 名称	発行機関等
TDI OPERATING PORT ON JJEFTYS TCDD OPERATION PORT SPECIAL AND FIZICAL CAPACITY PORT AND JETTYS その他の港	表 表 表	A4 A4 A4	1 1 6	C C C		海事局	トルコ語
PORTS HANDLING OPERATIONS (1997) ALL THE PORTS Different kinds handling operation (1997)	表 表	A4 A4	2 1	C C		海事局	港別の港湾統計(トルコ語) 全体の港湾統計(トルコ語)
Undersecretarie of Maritime Affairs Regional Directorate or Port oforrteis (オンライン化されている港67のリスト(連絡先))	表	A4	3	C			
TDI 港のデータ	表	A4	1	C		TDI	
TURKISH PORTS CERRAHGIL GROUP OF COMPANIES	ファイル	A4		O	1		
TCDDの港湾パンフレット PORT OF IZMIR 1998 ISTANBUL HAYDARPASA MERSIN SAMSUN DERINCE BANDIRMA ISKENDERUN TURKIH PORT TCDD		A4		O		TCDD	