

# Türkiye Kıyıları 01



TÜRKİYENİN  
KİYİ VE DENİZ ALANLARI  
III. ULUSAL KONFERANSI  
BİLDİRİLER KİTABI

*Erdal Özhan • Yalçın Yüksel • editörler*

grafik tasarım seha ctm özhan



**KİYİ ALANLARI YÖNETİMİ TÜRKİYE MİLLİ KOMİTESİ**

# TÜRKİYE KIYILARI 01

Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları

III. Ulusal Konferansı

26-29 Haziran 2001

Yıldız Teknik Üniversitesi

Bildiriler Kitabı

Erdal Özhan • Yalçın Yüksel • Editörler

Yayına Hazırlayanlar

Çağdaş Demircioğlu, Aşlı Numanoğlu Genç,  
Nihal Yılmaz



KIYI ALANLARI YÖNETİMİ TÜRKİYE MİLLİ  
KOMİTESİ



Yıldız Teknik Üniversitesi



Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu

*Basım:* Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi,  
Orta Doğu Teknik Üniversitesi, 06531, Ankara.  
Telefon : 312 210 54 29-35-40  
Faks : 312 210 14 12  
E-posta : kay-tmk@metu.edu.tr

*Yayın Hakkı:* KAY Türkiye Milli Komitesi, 2001.  
Bu kitabın her hakkı saklıdır. Eğitim ve ticari olmayan amaçlar için herhangi bir teknikle çoğaltma yapmak, yayın hakkı sahibinin önceden izni olmadan mümkündür. Kitabın satış veya diğer ticari amaçlarla çoğaltılması, yayın hakkı sahibinin yazılı izni olmadan kesinlikle yasaktır.

*Kaynak Gösterimi:* Özhan, E. • Yüksel, Y. (Editörler), 2001, *Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı*, 26-29 Haziran 2001, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 826 sayfa.

*ISBN:* 975-429-171-3

*Açıklama:* Bu kitaptaki bilgilerin doğruluğunu sağlamak için her türlü çaba gösterilmesine karşın, KAY Türkiye Milli Komitesi bilgilerin güvenilirliğini garanti etmemektedir. Bu nedenle KAY Türkiye Milli Komitesi sorumlu tutulamaz.

*Basım Yeri:* KAY Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.

*Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 01 Konferansı Bildiriler Kitabı,  
26-29 Haziran, 2001; İstanbul, E. Özhan • Y. Yüksel (Editörler)*

## Limanlar ve Özelleştirme

Jale Nur Ece

*Başbakanlık, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Hüseyin Rahmi Gürpınar  
Sok. No:2 Çankaya/Ankara, Tel: (312) 441 15 00, Faks: (312) 441 14 94, E-  
posta: jnece@oib.gov.tr*

### Özet

Denizyolu seyrinin varış ve ayrılış noktaları olan limanları, gemilerin barındığı, yolcuların inip, bindiği ve eşyaların yüklenip, boşaldığı noktalar olarak tanımlayabiliriz. Bu nedenle, limanlar gemiler için bir barınak, yolcu ve yüklerin transferi için bir kesişim noktası olmak üzere iki fonksiyonu yerine getirmektedir. Ülkelerin dünyaya açılımını ve entegrasyonunu sağlayan ve ulaştırma zincirinin önemli bir halkası olan limanlar bir ülkenin ekonomisinde çok önemli yeri olan tesisler olup, bölgedeki sanayinin büyümesini ve ticaretin gelişmesini sağlamaktadır. Dünyada değişen ekonomik şartlar, siyasi olaylar ve teknolojik gelişmelere paralel olarak deniz taşımacılığı dökme taşımacılıktan konteyner, Ro-Ro taşımacılığına yönelmiş, taşıma sistemi çoklu taşımacılık (kombine) taşımacılığa dönüşmüş olup, böylece hinterlandına yük dağıtan tesisler haline gelen limanlar ekonomiyi doğrudan etkileyen stratejik tesisler konumuna gelmiştir.

Dünya ticaretinin ve ulaştırma sektörünün rekabetçi bir pazar içerisinde olması, denizyolu taşımacılığının ucuz, güvenli ve kolay taşıma şekli olmasından dolayı konteyner taşımacılığına yönelmesi, kapıdan kapıya taşımacılık sisteminin önem kazanması nedenleriyle liman hizmetlerinin daha fazla etkin ve verimli olması ve liman kullanıcılarının ihtiyaçlarına daha iyi cevap vermesi gerekmektedir. Ancak, limanlarımız önümüzdeki 10-15 yıl içerisinde artacak olan konteyner trafiğine cevap verecek yeterli altyapı ve üst yapıya sahip olmamakta, liman operasyonları etkin ve verimli olarak yürütülememekte ve dolayısıyla limanlarımız dünya standartlarında çalıştırılmamakta, modern taşımacılık sistemine ve ticarete ayak uyduramamakta ve dolayısıyla liman

kullanıcılarının ihtiyaçlarına cevap verememekte ve bölge limanları ile rekabet şansı düşük olmaktadır. Limanlarımızın ticaretin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde kendilerini yönlendirmeleri ve geliştirilmeleri için en etkin yöntem özelleştirme olacaktır.

Limanlarımızın özelleştirilmesi liman operasyonlarının etkinliğini ve verimliliğini artıracak, üst ve alt yapı yatırım gereksinimlerinin karşılanması, limanlarımız çağdaş bir şekilde ve ticari esaslara göre işletilmesini sağlayacak olup, bunun sonucunda bölge limanları ile rekabet şansımız artacak, limanlar bölgesel ve ulusal ekonomiye daha fazla katkı sağlayacaktır.

### Giriş

Dünyada değişen ekonomik şartlar ve teknolojik gelişmeler deniz ticaretini de etkilenmiş ve yapısal değişimlere zorlamıştır. Gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artması dünyanın bir ucundaki pazarlara daha kolay ulaşılması imkanını sağlamış, deniz taşımacılığı dökme taşımacılıktan konteyner, ro-ro taşımacılığına doğru kaymış, yüklerin kapıdan kapiya taşınmasına olanak sağlayan kara, deniz ve hava taşımacılığının bir bütünleşmesi olan kombine taşımacılık giderek artan bir önem kazanmıştır. Dünyada konteyner gemilerinin tonajı ve taşıma hatlarındaki gelişme hızla artmakta olup, dünya limanlarındaki konteyner yükleme/boşaltma (elleçleme) miktarında sürekli bir artış görülmektedir. 1990'dan günümüze konteyner taşımacılığının yaklaşık 2,5 kat arttığı görülmektedir. 2012 yılında konteyner sayısının 491 milyona ulaşacağı beklenmektedir (JICA, 2000). Bunun gerçekleşmesi durumunda konteynerler operasyonlarının hızlı bir biçimde yürütülmesine uygun modern, alt ve üst yapısı yeterli donanımlı, etkin ve verimli hizmet veren limanlar gerekecektir.

Bugün dünya konteyner trafiğinin % 25'i Akdeniz koridorunu kullanmaktadır. Uzakdoğu ülkeleri ile Avrupa ülkeleri arasındaki uzun mesafe konteyner taşımacılığı, Doğu Akdeniz, Süveyş Kanalı, Kızıldeniz üzerinden geçmekte ve Doğu Akdeniz'de ana liman olarak Malta, Pire, Limasol, Larnaka, İskenderiye, Damietta, Port Said, Haifa, Valetta, Ravenna, Gioia Tauro ve Algeciras Limanlarından hizmet almaktadır. Türkiye'nin konteyner yükü genellikle aktarma gemileri (feeder) ile ana aktarma limanlarına gelerek buradan büyük konteyner gemilerine taşınarak nihai hedeflerine gönderilmektedir. İhracat ve ithalatta iki aşamada gerçekleşen taşımacılık zaman kaybına ve maliyetlerin artmasına neden olmaktadır. Söz konusu ana aktarma limanları, sadece bir dağıtım merkezi olarak hizmet verdikleri aktarma konteynerlerden büyük kazanç sağlamakta olup, coğrafi konumu, Asya ile Avrupa arasında bir köprü konumunda olmasına ve dış ticaretimizin %91,4'ünün denizyolu ile yapılmasına rağmen Türkiye konteyner taşımacılığında dünyadaki gelişmeyi izleyememiş, limanlarının Akdeniz'deki avantajlı konumunu değerlendirememiştir.

Yukarıda belirtilenler çerçevesinde, çalışmanın ana konusu limanların özelleştirilmesi olup, söz konusu çalışmada özelleştirme yaklaşımı, limanların özelleştirilmesinde tarihi gelişmeler, özelleştirmenin başlıca amaçları, özelleştirme stratejileri incelenmiş olup, Dünya'da liman özelleştirme uygulamalarından örnekler verilmiştir. Türk limanları ve Kıyı Tesisleri, limanların özelleştirmesine ilişkin yasal

durum, Türkiye’de liman özelleştirme uygulamalarına ilişkin bilgi verilmiştir. Türk Limanları’nın Özelleştirilmesinde Pragmatik Yaklaşım Bölümü’nde en uygun özelleştirme stratejisini belirlemede dikkate alınacak unsurlar ve Türk Limanları’nın kuvvetli, zayıf yönleri, fırsat ve tehdit oluşturabilecek unsurlar belirtilmiş olup, Türk limanları için özelleştirme stratejileri önerilmiştir. Sonuç ve Değerlendirme Bölümü’nde ise yatırım gereksinimleri, etkin ve verimli olmayan operasyonlar ve çağdaş olmayan işletmecilik nedenleriyle limanlarımızın ticari esaslara göre çalıştırılmadığı ve bölge limanları ile rekabetinin gittikçe azaldığı belirtilmekte olup, limanlarımızın mevzuat ve teknolojik gelişmelere uygun olarak rasyonel ve bölgesel limanlarla rekabete dayalı çağdaş işletmecilik esasları içerisinde verimli ve etkin olarak çalıştırılmasını sağlayarak ulusal ve bölgesel ekonomiye daha fazla katkı sağlamak amacıyla özelleştirilmelerinin uygun olacağı belirtilmektedir.

#### Limanlar ve özelleştirme yaklaşımı

Özelleştirme bir fonksiyonun ve faaliyetin kısmi olarak veya bütünüyle kamu sektöründen özel sektöre transferi olarak tanımlanabilir (Dieter BÖS, 1991). Kısaca, özelleştirme devlet tarafından yürütülen sanayi, ticari ve diğer faaliyetlerde özel sektörün katılımının artmasıdır. (L.Gray COWAN, 1990). Özellikle gelişmekte olan ülkelerde Kamu İktisadi Kuruluşları (KİT)’lerin ortaya çıkışındaki başlıca nedenler kamuya ait kuruluşların yatırım gereksinimlerini karşılamak, zayıf olan özel teşebbüsleri teşvik etmek, stratejik sektörlerde teknoloji transferi sağlamak, istihdam sağlamak ve düşük maliyetle üretim yapmaktır. Ancak, birçok KİT ekonomik bakımdan verimsiz çalışmış ve kamu finansmanına yük getirmiştir (Eric E.FOLLOCK, 1992). KİT’lerin performansını artırmak amacıyla gelişmekte olan tüm ülkelerde özelleştirme programı 1970’in başlarında başlamış ve daha sonra birçok reformlar yapılmış olup, uygulamadaki sorunlara rağmen başarıya ulaşmıştır (S.KIKERİ; J.NELLIS and M.SHIRLEY, 1992).

Limanların özelleştirilmesi yaklaşımında başlıca iki unsur mevcuttur. Bunlardan birincisi liman hizmetlerinin etkinliğinin ve verimliliğinin artırılması amacıyla imtiyaz hakkı, kira sözleşmeleri ile bu hizmetlerin özel sektör tarafından yürütülmesi (P.COOK and C.KIRKPATRICK, 1989). İkinci yaklaşım ise limanların daha fazla ticari esaslara göre çalıştırılmasını sağlayacak şekilde yönetilmeleri (yönetim anlaşması) ve gerekli finansmanın sağlanması amacıyla özel sektöre transferidir (J.G.MATONS, 1992).

Limanların özelleştirilmesi günümüz liman endüstrisinin en önemli konularından biri olmaktadır. Limanların özelleştirilmesi özel sektörün liman hizmetlerinin performansına, liman kolaylıkları operasyonlarına ve finansmanına direkt katılımıdır. Liman sektöründe hizmetlerin etkin ve verimli olarak verilmesi ve ticari esneklik sağlamak için özelleştirme bir araçtır. Ancak, liman özelleştirme programının amaçları ülkelerin ticaret ve ulaştırma amaçlarına uygun olmalıdır.



### Limanların özelleştirilmesinde tarihsel gelişmeler

Limanların özelleştirilmesi ilk kez Avrupa'da başlamış ve daha sonra tüm dünyada uygulanmaya başlamıştır. Limanlar Ortaçağ'da Avrupa'da denekler veya özel kişiler tarafından işletilmekte ve hükümet veya yerel/merkezi otoriteler tarafından denetlenmekteydi. 16. yüzyılda Avrupa'da ilk liman altyapı çalışmalarına özel kişiler katkıda bulunmuş olup, Le Havre gibi limanlar inşa edilmiştir. Özel limanlar ilk olarak 17. yüzyılın sonlarına doğru İngiltere'de ortaya çıkmıştır. 19. yüzyılda Londra, Southampton, Manchester, Bristol gibi özel rıhtımlar inşa edilmeye başlanmıştır. Fransa'da yaygın olan otonom limanlar, devlet yardımı ile yatırım harcamalarını karşılamaktan sorumlu, liman kullanıcıları ve yerel kamu idareleri ile bakanlıkların temsilcilerinin ve ilgili diğer kuruluşların temsilcileri tarafından oluşturulan bir kurul tarafından ortaklaşa kontrol ve idare edilen bağımsız limanlardır. İlk otonom liman idaresi 1815'de İskoçya'nın Dundee Limanı'nda kurulmuştur. Avrupa'da lisans, imtiyaz ve kira anlaşmaları kamuya ait limanlardaki hizmetlerin özel operatörler tarafından yürütülebilmesi için yasal araçlar olmuştur. Kira sözleşmeleri sistemi Fransa'da ticaret odası tarafından tasarlanmış, geliştirilmiş ve ülkenin başlıca limanları, rıhtım ve iskelelerinde uygulamaya konulmuştur. 1830'da buhar gücünün keşfedilmesiyle deniz trafiğinde büyük bir artış olmuş ve Atlantik ve Kuzey Denizi'nde yeni rıhtımlar ve limanlar inşa edilmiştir. 19. yüzyılın başlarında İngiltere'de limanların etkin ve verimli çalışmaması nedeniyle verimlilikte bir azalma başlamış ve Trust Port olarak adlandırılan liman türü ortaya çıkmıştır. Trust türü limanlar kamu kuruluşları olup, kar elde etmek amacıyla ziyade sermayelerini ve işletme masraflarını karşılamaları beklenmektedir (J.G.MATONS, 1989).

Birinci Dünya Savaşı'nın ulaştırma sistemine doğurduğu talepler, limanlar arasında koordinasyon ve işbirliğinin önemini göstermiş ve 1920 yılında limanlar, otonom ve otonom olmayan limanlar olarak iki sınıfa ayrılmıştır. 20. yüzyılın ilk yarısında liman idaresi (otoritesi) sistemi ortaya çıkmış olup, İngiltere'de bu sistemi benimsemeye başlamıştır. 1950'lerde liman idaresi sistemi Amerika ve Avrupa'ya yayılarak evrimini tamamlamıştır (J.G.MATONS, 1989).

1960'lı yılların başlarında birçok gelişmekte olan ülkenin bağımsızlıklarını kazanmaları ile birlikte özellikle Afrika'da olmak üzere özel sektör işletme özzerkliğinin kamuya verilmesi ile özel sektörün yerini ulusal liman kuruluşları ve otonom idareler almıştır. 1980'li yıllar özel sektörün limanlara geri dönüş yılları olmaktadır. Bu dönemde bazı ülkeler limanlarını çeşitli yöntemlerle özelleştirmiştir. 1983-84'de İngiltere'de, ülkeye ait liman trafiğinin bir çeyreğinden fazlasını elleçleyen 19 limana sahip "Associated British Ports" özelleştirildi. Asya'da birçok ülkede devlete olan yükü azaltmak, ekonomilerine daha fazla katkı sağlamak, limanlarda etkinlik ve verimliliği artırmak ve limanları geliştirmek amacıyla özel sektör ve kamu işbirliği başlamıştır (UNCTAD, 1991).

### Limanların özelleştirilmesinin başlıca amaçları

Limanların özelleştirilmesindeki başlıca amaçlar (S.KIKERI; J.NELLIS and M.SHIRLEY, 1992; M.F.BENNETH, 1988):

- a) Kamu sektörünün payını ve bürokrasiyi azaltmak,
- b) Liman hizmetlerinin etkinliğini ve verimliliğini artırmak ve kalifiye istihdam sağlamak,
- c) Liman kolaylıkları ve kaynaklarının azami kapasite kullanımını sağlamak,
- d) Ulusal ve bölgesel rekabeti artırmak,
- e) Finansal bağımsızlık sağlamak,
- f) Limanları modern işletme teknikleri ve uygulamaları ile yönetmek,
- g) Piyasa ekonomisi şartlarına uygun esnek bir tarife yapısı oluşturmak,
- h) Bölgesel ve ulusal ekonomiye katkıda bulunmak,
- i) Liman üst ve altyapı yatırım gereksinimlerini karşılamak ve limanların teknolojik gelişmelere ayak uydurmasını sağlamak,
- j) Limanlarda verilen hizmetlerin dışındaki faaliyetlere yatırım yapılmasını sağlamak,
- k) Kalifiye istihdamı sağlamak.

#### Liman özelleştirme stratejileri/limanlara özel sektörün katılım yolları

Sosyal, siyasi, kültürel gibi unsurlar ülkelerin idari yapılarının oluşturulmasında ve yönlendirilmesinde etkin olmaktadır. Limanların idari yapıları da her ülkedeki söz konusu unsurlara göre farklılıklar göstermekte ve dolayısıyla özelleştirmenin boyutu ve yöntemleri de ülkelere göre değişmektedir. (J.G.MATONS, 1989. Dünyada kamu sektörüne ait limanlar idari yapılarına göre limanların veya rıhtımların hisse satışı, işçilere hisse satışı, işletme hakkının devri, yönetim anlaşmaları, kiralama gibi yöntemlerle özelleştirilmektedir. Ancak, bu gibi kamuya ait liman kolaylıklarının özel sektöre transferinde potansiyel yatırımcılar için kısıtlamaları kaldıracak veya azaltacak düzenlemelerin yapılması gerekmektedir (F.OTT and K.HARTLEY, 1991). Limanlara özel sektörün katılım yolları:

#### *a) Liman ekipmanının kiraya verilmesi*

Liman işleticileri (özel operatörler) liman işletmesine ait olan ekipmanı operatörü ile birlikte veya operatör olmaksızın kiralamaktadır. Antwerp, Rotterdam gibi limanlarda römorkör, yüzer vinç, rıhtım vinci gibi belediyeye ait ekipmanlar kiralanmaktadır.

#### *b) Liman arazisinin ekipmanlı/ekipmansız kiraya verilmesi*

Liman arazisi belirli bir süre için kira sözleşmesi (concession acts) ile özel sektöre kiraya verilmektedir. Ancak, liman arazisi ekipmanlı kiraya verildiğinde bu yöntemin dezavantajlı yanı işletici özellikle konteyner terminalleri için pahalı ekipmana yatırım yapmakta kaçınmakta ve bu durum liman trafiğini etkilemekte, uzun dönemde liman için risk teşkil etmektedir. Antwerp, Rotterdam gibi limanlarda özel sektör terminal, sundurma, istif sahaları vb. kiralamakta ve elleçleme, depolama operasyonlarını yerine getirmektedir.

#### *c) Yönetim sözleşmeleri (Management contract):*

Yönetim sözleşmeleri liman ekipmanı ve arazisinin kiralanması yöntemine benzemektedir. Ancak, işletici sadece yönetimden sorumlu olup, herhangi bir yatırım veya



finansman katkısı yapmamaktadır. Nijerya'da Tincan Adasında konteyner ve roll on/roll of terminalleri söz konusu yöntemle özelleştirilmiştir.

**d) Liman arazisinin üstyapı yatırım koşuluyla özel sektöre kiraya verilmesi**

Bu yöntem limanlarda özel sektörün katılımı açısından en uygun yöntemlerden biri olmakta ve özel sektörü yatırıma teşvik etmektedir. Genellikle ihtisas limanları için kullanılan bir yöntemdir. Kiralayanın ekipmana yatırım yapması nedeniyle kira süresi arazinin kiralanmasından daha uzun süreli olmaktadır. Amerika Birleşik Devletleri'nde Tacona, İngiltere'de Marsey Docks and Harbour Şirketleri bu yöntemle özelleştirilmiştir.

**e) Özel sektörün liman yatırımlarının finansmanına doğrudan katılımı**

Liman yatırım finansmanına özel sektörün doğrudan katılımı liman kolaylıklarının maliyetinin tespit edilmesi ve yatırım riskinin azalması açısından avantaj sağlamaktadır.

**f) Yap-işlet-devret modeli (build-operate-transfer)**

Liman altyapı yatırımları ve finansmanı özel sektör tarafından gerçekleştirilmekte, özel sektör yatırımını teşvik amacıyla belirli bir süre limanın işletilmesi özel sektöre verilmekte, bu süreden sonra mülkiyet bedelsiz olarak devlete (liman işletmesine) geçmektedir. Kira süresi yatırım maliyetleri ve amortisman sürelerine bağlıdır. Avrupa, Afrika, Orta Doğu' nun bazı bölgeleri ve Asya'daki birçok limanda bu yöntem uygulanmaktadır. Süveyş Kanalı, Fas'da Tangier Limanı ve Kanada'nın Vancouver limanının bazı terminalleri için Yap-İşlet-Devret yöntemi uygulanmıştır.

**g) Özel sektör ve liman otoritesi arasındaki ortak girişim (joint-venture)**

Birçok limanda özel/kamu sektörü işbirliği sözkonusudur. Fransa'nın Roven Limanı hubabat terminalleri Roven Otonom Limanı, Ticaret Odası ve tarım sektöründeki çeşitli firmaların liman hisselerine katılımı ile özelleştirilmiştir. Zaire'de Kinshasa konteyner kara terminali için Liman Otoritesi ve yabancı denizcilik şirketi ortak girişim kurmuştur.

**Dünya'da limanların özelleştirilmesi uygulamaları**

Son yüzyıl içerisinde dünyada özel sektör tarafından işletilen limanlar özellikle İngiltere ve Birleşik Devletler gibi Anglo-Sakson ülkelerinde yaygınlaşmıştır. Limanların özelleştirilmesi eğilimi Afrika dışında Latin Amerika, Doğu-Batı Avrupa, Asya, Avustralya, Yeni Zelanda gibi çeşitli ülkelerde artmaktadır. UNCTAD, Ports Newsletter, 1991). Dünya'da başlıca liman özelleştirme uygulamaları aşağıda verilmektedir (Port Development International, December-January, 1993):

Avrupa'da başlıca liman özelleştirme uygulamalarına baktığımızda, Belçika'nın Antwerp ve Hollanda'nın Rotterdam ve Amsterdam limanlarında liman altyapısı, doklar ve bir kısım liman ekipmanının mülkiyeti belediye liman otoritesine ait olup, liman

yönetimine belediyeler hakimdir. Yönetime yerel bakanlıklar ve eyalet hükümetinin katkısı bulunmaktadır. Liman arazisi özel operatörler (yükleme-boşaltma firmaları) tarafından kısa veya uzun dönemli kiralanmakta olup, bu operatörler üstyapı yatırımlarını yapmakta, yükleme-boşaltma operasyonlarını ve pazarlama faaliyetlerini yürütmektedir. Devlet sadece liman altyapı yatırımlarına katkıda bulunmaktadır. Ayrıca, özel operatörler liman alanında ulaştırmaya ilişkin faaliyetlerde de bulunabilir (M.F.BENNETH, 1988). İsveç liman otoritesi Göteburg İskandinavya' nın en büyük limanı olup, 1985'de özel bir kuruluşa verilmiştir (R.Op De BEECK, 1992). İngiltere'de Belediyeye ait 70 kamu limanından fazla liman "Trust Port" adı altında birleştirilmiş olup, (Londra, Dover, Midway, Aberdeen, Bristol ve Portsmouth) bunlardan bazıları özelleştirilmiştir (British Government Studies Privatization, in Lloyd's List, January 26, 1990). Almanya'da HHLA konteyner terminali özelleştirilmiştir. İtalya'da La Spezia Container Terminali özelleştirilen limanlardan biri olup, Cenova liman otoritesi liman arazisinin çoğunu özel operatörlere kiraya vermiştir. (Ports Report, Lloyd's List, 1991). Finlandiya' nın belediyeye ait Loviisa, Oulu, Kemi ve Tornio limanlarının hisselerinin çoğu özel sektöre verilmiştir. Finlandiya'da ikinci ve üçüncü limanları olan ve Finlandiya' nın % 40' dan fazla ihracat potansiyeline sahip Kotka ve Hamina'da özelleştirilmiştir. Fransa'da Bordo, Dunkirk, Le Havre, Marsilya, Nantes, St. Nazarie ve Roven gibi 6 otonom limanın operasyonlarının etkinliğinin artırılması amacıyla kiraya verilmesi düşünülmektedir. Constanta Limanı'ndaki liman hizmetleri özel sektöre belli süre ile kiraya verilmiştir (Privatization International, May 2000).

ABD' de limanlar genelde belediye'ye ait olmaktadır. New York Limanında çok sayıda denizcilik şirketleri tarafından işletilen konteyner terminali bulunmaktadır. ABD'de rıhtımların % 49'u kamuya, % 51'i ise özel sektöre aittir.

Güney Amerika'da liman özelleştirme uygulamaları ise; Arjantin Liman Otoritesi Buenos Aires Limanının 6 terminalininin 20-25 yıllık kiraya verilmesi ve diğer önemli limanlarının da imtiyaz anlaşması yoluyla özelleştirilmesini planlanmaktadır (A.Estache and J.Carbajo, 1996). Meksika Hükümeti 1992 yılında Puertos Mexicanos'u işletme hakkı devri ile 1993'de de diğer limanlarını özelleştirmeye başlamıştır (Googrich R.Asociados, Law Firm, 2001). Brezilya'da Rio Grande limanı yeni konteyner terminalininin liman hizmetlerinin işletilmesi bir denizcilik şirketine beş yıl süre ile verilmiştir. Şili'de yük trafiğinin toplam %90'ını içeren 5 ana liman işletme hakkı devri ile özel sektöre devredilmiştir. (J.A. Sabatino Pizzolante, 1993).

Asya'da en büyük özelleştirme uygulaması Malezya'da gerçekleştirilmiş olup, devlete ait limanların tamamına yakını özelleştirilmiştir. Kelang konteyner terminalininin 1986 yılında % 51 hissesi satılarak özelleştirmeye ilk adım atılmıştır. Kelang limanının geri kalan hisseleri ve diğer limanlar da özelleştirilecektir. Çin'de Shanghai Liman Otoritesi, Hong Kong limanı konteyner terminalininin % 50 hissesi Hong Kong uluslararası terminal şirketine satılmış olup, Hong Kong limanının tüm alt yapısı özel sektör tarafından sağlanmakta ve operasyonlar uzun dönemli kira anlaşmaları ile özel sektör tarafından yürütülmektedir. Hindistan'da Cochin liman işletmesi limanını geliştirmek için yabancı şirket ile ortaklık kurmuş olup, Calcutta limanındaki liman hizmetlerinin özel sektöre verilmesi planlanmaktadır. Tayvan'da özelleştirme konteyner terminallerinden başlamış olup, diğer limanların özelleştirilmesi düşünülmektedir. Japonya'da tam teçhizatlı ve

gelişmiş rıhtımlar denizcilik firmalarına kiraya verilmiştir. Güney Kore'nin başlıca 27 limanı işletme haklarının devri yöntemi ile özel sektöre transfer edilecektir. Filipinler'de Manila Uluslararası Konteyner Terminalinin operasyonları 1988'de sözleşme ile özel sektöre devredilmiştir. Bu ülkelerde özelleştirme sonrası verimliliğin %15-20 arttığı görülmektedir (Hans J.Peters, 2001).

Avustralya'nın Portland, Geelong ve Hasting Limanları işletme hakkı devri yöntemi ile özelleştirilmiştir.

### Türkiye'de limanların özelleştirilmesi

#### *a) Türk Limanları ve Kıyı Tesisleri*

8333 km'yi bulan sahil şeridinde, küçük çapta olanlar hariç, yaklaşık 300 adet kıyı tesisi bulunmaktadır. Yapı şekillerine ve fonksiyonlarına göre; liman, iskele, yat, marina, balıkçı barınağı ve çekek yeri şeklinde olan bu tesislerden; demiryolu ile bağlantılı olmayan Trabzon, Güllük, Dikili, Çeşme ve Kuşadası limanları Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş., demiryolu ile bağlantılı Haydarpaşa, Derince, Bandırma, Samsun, İzmir, Mersin ve İskenderun Limanları Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü (TCDD), diğer limanlar ise ait oldukları kamu kurumları, belediye ve özel idareler, kooperatifler tarafından işletilmektedir. Türk limanları arasında konteyner elleçlemesi TCDD limanları ile İzmit Körfezi ve Ambarlı'daki özel liman ve iskelelerden yapılmaktadır. (Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Deniz Ulaştırması Raporu, 2000).

#### *b) Yasal durum*

Türkiye'de limanların özelleştirilmesi "4046 sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" kapsamında gerçekleştirilmektedir. Söz konusu Kanun'un 15 inci maddesi'nin (B) bendine göre limanlar "Kuruluşların bir bütün olarak veya aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimlerinin mülkiyet hakkı saklı kalmak kaydıyla bedel karşılığında belli süre ve şartlarla işletilmesi hakkının verilmesi olan işletme haklarının verilmesi veya kiralanması ve mülkiyetin devri dışındaki benzer diğer yöntemlerle özelleştirilebilir". Bahsi geçen Kanun'un 37. Maddesinin a) bendine göre Limanlar hakkında mülkiyetin devri suretiyle özelleştirme yapılamaz ve Limanların, mülkiyetin devri dışındaki yöntemlerle özelleştirilmelerinden Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişiler yararlanabilir ve yabancı sermaye payı %49'u geçemez.

#### *c) Türkiye'de özelleştirme uygulamaları*

TDİ A.Ş. Genel Müdürlüğü tarafından işletilen; Antalya, Tekirdağ, Hopa, Rize, Giresun, Ordu ve Sinop Limanları, Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca 30 yıl süreyle işletme hakkı devriyle özelleştirilmiştir. TDİ A.Ş.'ye ait Trabzon, Marmaris, Kuşadası, Dikili, Çeşme, ve Alanya Limanları'nın 30 yıl süre ile işletme hakkı verilmesi ve bu limanların envanterinde kayıtlı makine, ekipman, demirbaş, yedek parça, kara ve deniz

taşıtlarının satış yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla ihale açılmıştır. Trabzon Limanı'nın ihalesi yeterli teklif alınmaması nedeniyle iptal edilmiştir. Dikili, Çeşme, Kuşadası, Marmaris, Alanya Kıyı tesisleri'nin özelleştirilmesi ÖYK tarafından kabul edilmiştir. Alanya ve Marmaris Limanları'nın işletme hakkı devir sözleşmeleri sözleşmeleri 26 Ocak 2001 tarihinde imzalanmış olup, diğer limanların devir sözleşmelerinin imzalanmasına ilişkin çalışmalar sürdürülmektedir (Türkiye'de Özelleştirme, 24 Nisan 2001).

#### *d) Türk Limanları'nın özelleştirilmesinde pragmatik yaklaşım*

Limanların özelleştirilmesinde en uygun stratejiyi belirlemede ulusal ekonomi, liman kullanıcıları, işçiler, denizcilik sektörü ve liman işleticisinin amaçları dikkate alınmalıdır. Limanlar için en uygun özelleştirme yöntemini seçerken; özelleştirme programının amaçları, yönetimin etkinliği, liman kullanıcılarının ve işçilerinin ihtiyaçları, liman hinterlandı, limanın hava, kara ve demiryolu bağlantıları, liman yöresinin sosyo-ekonomik yapısı, diğer bölge limanlarına yakınlığı, liman varlıkları ve liman sektörüne etki eden diğer faktörler değerlendirilmelidir. Ayrıca, her bir limanın alt ve üst yapı ve tesislerinin işletme ve finansman şartlarını içine alacak şekilde birer birer tüm fonksiyonlarının incelenmesi, limanların güçlü ve zayıf yanları ile fırsat ve tehdit oluşturabilecek unsurların (SWOT Analiz) belirlenmesi gerekmektedir. Türk Limanları'nın başlıca avantajlı ve dezavantajlı yönleri, fırsat ve tehdit oluşturabilecek unsurlar:

Türk Limanları'nın başlıca avantajlı yönleri; Ülkemizin 8333 km'yi bulan sahil şeridi ile Asya ile Avrupa arasında köprü konumunda ve jeopolitik konumu itibarıyla uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması, ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarının yaklaşık %90'lık bölümünün denizyoluyla yapılması ve yeterli karayolu ve demiryolu bağlantısının bulunmasıdır.

Türk Limanları'nın başlıca dezavantajlı yönleri; Uzun vadeli ve istikrarlı bir ulusal ve uluslararası liman politikasının olmaması, mevzuatın ihtiyaca cevap verememesi ve güncel olmaması, Liman Devleti Kontrol mekanizmasının yetersiz olması, limanların yönetiminde çok başlılık, yatırım gereksinimi, finansman ihtiyacı, altyapı ve üst yapı yetersizliği, limanların uluslararası standartta olmaması, liman hizmetlerin etkin ve verimli olmaması, etkin pazarlama ve tanıtım faaliyetlerinin olmaması, düzenli bir bilgi akışını sağlayacak Elektronik Veri Aktarımı (EDI) Sisteminin olmaması, esnek bir tarife yapısının olmaması, kapıdan kapıya taşımacılık sisteminin yetersizliği, büyüyen gemileri alabilecek rıhtım sayısının ve derinliklerin yetersiz olmasıdır.

Türk Limanları için fırsat oluşturabilecek unsurlar; Karadeniz'e kıyıları olmayan yeni Cumhuriyetlerin, Akdenizde ve Kızıldeniz ile Basra Körfezin'de kıyıları bulunmayan Ortadoğu ülkelerinin mallarının Türkiye üzerinden taşınmalarının sağlanması, Orta Asya Cumhuriyetleri ile yapılacak ekonomik işbirliğinin Karadeniz Limanları'nın potansiyelinin artırması, Akdeniz'de Bakü-Ceylan petrol boru hatının gerçekleşmesi, GAP Projesi'nin getirebileceği üretim artışları, bu bölgedeki limanların bir transit limanı olma özelliğine sahip olması nedeniyle Irak'a uygulanan ambargonun kalkması ile yük tariflerinin artması, kruvaziyer yolcu taşımacılığının artması, Limanlarımızın ana aktarma limanı (hub-port) ve dağıtım merkezi konumuna gelerek bölge limanları ile rekabet gücünün artması, liman



hinterlandında sanayileşme, limanların gelişmesinin yan sanayii geliştirmesi ve istihdamı artırmasıdır.

Türk Limanları için tehdit oluşturabilecek unsurlar; Liman kullanıcıların ve gemi işleten firmaların daha iyi hizmet veren ve daha az bürokratik işlemlere sahip diğer bölge limanlarını tercih etmesi, konteyner gemilerindeki gelişmeler karşısında limanlarımızın yetersiz kalması, gelecekte konteyner destek hizmetlerinin (tamir, bakım, nakliye, paketleme vb.) önem kazanması ile limanın bu gelişmelere ayak uyduramaması halinde rekabet şansının azalması, Türkiye'nin güney kıyılarında konteyner terminali inşasının yapılmasının limanların rekabet şansını azaltması, limanların önümüzdeki 10-15 yıl içerisinde artacak olan özellikle konteyner trafiğine cevap verecek yeterli altyapı ve üst yapı yetersizliği ve çevresel etkilerdir.

Bu incelemelerin sonucunda hangi hizmetlerin özel sektör, hangilerinin kamu tarafından veya ortaklaşa yapılabileceği belirlenip, buna göre en uygun özelleştirme yöntemi seçilecektir. Limanlarımız işletme hakkının dışında hizmetlerin kiralanması, yönetim sözleşmeleri, özel sektör ve kamu arasındaki ortak girişim, özel sektörün finansmana doğrudan katılımı, Yap-İşlet-Devret yöntemleri ile özelleştirilebilir. Yap-İşlet-Devret yöntemi direkt bir özelleştirme yöntemi olmamakla birlikte liman sektörüne özel sektörün katılımı açısından bir tür özelleştirme sayılabilir. Limanların özelleştirilmesinde dikkate alınması gereken diğer hususlar; istihdam kaybına ilişkin sosyal boyutunun dikkate alınması ve liman işletmeciliğinin sağlık ve güvenlik kuruluşları, ülkenin dış ticaret politikası, maliye politikası gibi çeşitli unsurlardan oluşan özel bir sistem olarak ele alınması gereklidir. Sistemin başarıya kavuşturulması, görülen aksaklıkların düzeltilmesi, gerekli yasal düzenlemelerin yapılması ve bunlara etkinlik kazandırılması ile mümkündür.

### Sonuç ve değerlendirme

21. yüzyılın taşıma anlayışı, kapıdan kapıya taşımacılık şekline dönmüş olup, alt taşıma sistemleriyle bütünleşen bir taşıma zinciri olan kombine (çoklu) taşımacılık tarzı Türkiye'yi limanlar ve diğer ulaşım altyapısı yönünden etkileyecektir. Limanlarımız önümüzdeki 10-15 yıl içerisinde artacak olan konteyner trafiğine cevap verecek yeterli altyapı ve üst yapıya sahip olmamakta, gelişen teknolojiye ve taşıma şekillerine zamanında ayak uyduramamakta, limanlarımızın rasyonel ve çağdaş işletmecilik esasları içerisinde etkin ve verimli olarak çalıştırılmaması nedeniyle liman hizmetleri zamanında ve gerektiği şekilde verilememekte, dünya standartlarında çalışmamakta ve dolayısıyla bölge limanları ile rekabet şansı düşük olmaktadır.

Limanlarımızın gelişen teknoloji ve taşıma şekillerine ayak uydurması arak ülke ekonomisine daha fazla katkı sağlaması için Türkiye'nin ithalat ve ihracat yüklerinin etkin, verimli, güvenilir ve hızlı olarak elleçlenmesini sağlayacak şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması, transit taşımacılık trafiğinin geçiş koridoru olma özelliğini kazanması, Akdeniz üzerinden yapılan taşımacılıkta Mersin ve İzmir limanlarının bölge limanlarıyla rekabet edebilecek bir ana aktarma limanı ve dağıtım merkezi konumuna getirilmesi, Orta Asya Cumhuriyetleri ile yapılacak ekonomik işbirliği

çerçevesinde ülkemizin bu alanda daha etkin bir rol üstlenme amacına yönelik olarak Karadeniz limanlarımız geliştirilmesi gerekmektedir. Limanlarımızın ticaretin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde kendilerini yönlendirmeleri ve geliştirilmeleri için en etkin yöntem özelleştirme dir.

Son yıllarda artan konteyner trafiğine paralel olarak deniz taşımacılığında önemli bir paya sahip ve uluslararası ticaret için lojistik bir platform olan Türk Limanlarının özelleştirilmesi ile liman operasyonlarının etkinliği ve verimliliği artacak, üst ve alt yapı yatırım gereksinimleri karşılanacak, limanlar çağdaş işletmecilik anlayışı ve ticari esaslara göre işletilecek, ve bunun sonucunda da limanların bölge limanları ile rekabet şansı artacak olup, limanlar bölgesel ve ulusal ekonomiye daha fazla katkı sağlayacaktır. Ayrıca, özelleştirme limanların rekabet koşullarında işletilmesini sağlayacak tranfer ve ekonomi fonksiyonlarında olması gereken şartların daha iyi yerine getirilmesini sağlayacaktır. Liman hinterlandında sanayinin gelişmesi ile limanın sanayi fonksiyonu da işlerlik kazanacak olup, bölgesel ekonomi gelişecek ve istihdam artacaktır.

#### Kaynaklar

Benneth M.F, 1988, Privatization in the Port Sector, Second Australian Port Harbour and Offshore Engineering Conference, Brisbane, 25-27 October.

BÖS Dieter, 1991, Privatization, A Theoretical Treatment, New York, Oxford University Press,

Cook P. And Kirkpatrick C., 1989, Privatization in Less Developed Countries, Worchester, Billing&Sons, 2<sup>nd</sup> Edition.

Cowan L.Gray, 1990, Privatization in the Developing World, New York, Greenwood Press.

De Beeck R.Op, 1992-1993, Comparative Port Management, Syllabus Academic Course APEC, Belgium.

Estache Antonio and Carbajo Jose, December 1996, Competing Private Ports, Lessons from Argentina,

Goodrich Riquelmey Asociados Law Firm, 2001, Transportation-Privatization of Hihgways, Railroads, Airlines, Airports and Ports, internet.

Japan International Cooperation Agency (JICA)'nın Ulusal Liman Geliştirme Master Planı, 2000

J.G.Matons, 1989, Transportation Research Forum on Privatization and the Private Financing of Ports.

Kikeri S.; Nellis J. And Shirley M. , 1992, Privatization, The Lessons of Experience, Washington, World Bank Publication.

Lloyd's List, British Government Studies Privatization, , January 26, 1990.



- Lloyd's List , Ports Report, Italy turns to privatization, , April 25, 1991
- Matons J.G, 1992, Privatisation and the Private Sector in Ports, Challenge of Port Competition Seminar, Kuala Lumpur, Malaysia, August 10-17.
- Ott F. And Hartley K. , 1991, Privatization and Economic Efficiency, A Comparative Analysis of Developed and Developing Countries, Worchester, Elgar Publishing Ltd.
- Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair 4046 sayılı Kanun
- PETERS, Hans J., Private Sector Involvement in East and Sotheast Asian Ports, An Overview of Contractual Arrangements, internet, 2001
- Pollock Eric E. , 1992, Manuscript on Ports and Privatization.
- Port Development International, A World Survey for port Privatization, December-January, 1993.
- Privatization International, Thomson Financial, Issue no:140May 2000.
- Sabatino Pizzolante J.A. , 1993, Privatization in Latin America in Ports and Harbours, Vol 38, No 1, January-February
- Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 2001, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu, Deniz Ulaştırması Alt Komisyon Raporu.
- Türkiye'de Özelleştirme, T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Basın ve Halkla İlişkiler Daire Başkanlığı Yayını, 24 Nisan 2001
- UNCTAD, Ports Newsletter, No:6, November, 1991