

**TÜRKİYE'DE LİMANCILIK  
SEKTÖRÜNÜN ÖZELLEŞTİRİLMESİNE  
AİT DEĞERLENDİRMELER  
SEMİNERİ TEBLİĞLERİ  
KİTAPÇIĞI**

12 OCAK 2007

SEMİNER PROGRAMI

\* Açılış Konuşmaları

\* Tebliğ No: 1

Özelleştirme ve Türkiye

\* Tebliğ No: 2

Dünya ve Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri

\* Tebliğ No: 3

Türkiye’de ve Dünyada Deniz Taşımacılığı ve Kombine Taşımacılık

\* Tebliğ No: 4

Limancılık Sektöründe Tarifelendirme ve Rekabet

\* Tebliğ No: 5

Artan Rekabet Ortamında Pazar Payını Korumak İçin Alınması Gereken Önlemler

\* Tebliğ No: 6

Özelleşen Limanlarda Antrepoculuk Faaliyetlerinin Gelişimi ve Değerlendirmesi

\* Tebliğ No: 7

Türkiye’de Kabotaj Taşımacılığı ile A.B. Kısa Mesafe Deniz Taşımacılığı Mukayesesi ve Limancılık Sektörüne Etkilerinin Değerlendirilmesi

**PROGRAM**

13:30 Açılış Konuşmaları

**KONURUM**

**Sn. Altan KÖSEOĞLU** (ARPAŞ Yön. Kur. Bşk.) Oturum Bşk.

13:45 – 13:55 Özelleştirme ve Türkiye  
**İ.Ü. Denizcilik Kulübü**

14:00 – 14:20 Dünya ve Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri  
**Dr. Jale Nur ECE** (Denizcilik Müsteşarlığı)

14:25 –14:45 Türkiye’de ve Dünyada Deniz Taşımacılığı ve Kombine Taşımacılık  
**Yrd. Doç. Dr. Ömer Faruk GÖRÇÜN** (Bahçeşehir Ün. Öğretim Üyesi)

14:50 –15:10 Limancılık Sektöründe Tarifelendirme ve Rekabet  
**Yük. Müh. A. Gökhan ESİN** (ALTAŞ Genel Md. Yrd.)

15:15 –15:30 ARA

**KONURUM**

**Prof. Dr. Kapt. Necmettin AKTEN** (İ.Ü. Öğretim Üyesi) Oturum Bşk.

15:35 –15:55 Artan Rekabet Ortamında Pazar Payını Korumak İçin Alınması  
Gereken Önlemler  
**Sn. İbrahim KONAN** (KUMPORT Yön. Kur. II. Bşk.)

16:00 –16:20 Özelleşen Limanlarda Antrepoculuk Faaliyetlerinin Gelişimi  
ve Değerlendirilmesi  
**Sn. Arif DAVRAN** (UTİKAD Genel Sekreteri)

16:20 –16:45 Türkiye’de Kabotaj Taşımacılığı ile A.B. Kısa Mesafe Deniz  
Taşımacılığı Mukayesesi ve Limancılık Sektörüne Etkilerinin  
Değerlendirilmesi  
**Sn. Altan KÖSEOĞLU** (ARPAŞ Yön. Kur. Bşk.)

16:45–17:00 SORU –CEVAP

17:05 KAPANIŞ

**AÇILIŞ KONUŞMASI**

Değerli büyüklerim ve hocalarım, sevgili arkadaşlarım, Türk basınının seçkin kişileri,

Seminerimize hoş geldiniz. Yarının yöneticileri olarak biz gençler ülkemizin belli konuları hakkında fikir sahibi olalım, fikirlerimizi büyüklerimizle paylaşalım, dolayısıyla da teslim alacağımız ülkemiz yönetimine gençlik özellikle de öğrencilik yıllarımızda bilgi altyapımızı güçlendirelim istedik. Öyle inanyorum ki, mevcut düşüncemiz bu Seminerle ilk olumlu Sınavını verecektir.

İçinde bulunduğumuz yüzyıl adına Bilişim çağı denen sürecin başlangıcıdır. Bu rüzgar ekonomileri etkisi altına almıştır, dünya ekonomisi bu yeni düzeni uygulamaya başlamış ve bazı yerlerinde yaygınlaşmıştır; bazı yörelerinde ise emekleme aşamasını geçmeye çalışmaktadır.

Küreselleşme öyle ya da böyle hemen her ekonomik sistem için uygulama alanı bulmuştur. Uygulama stratejik öneme sahip limanları da içine almıştır. Liman özelleştirmesini uygulayan ekonomiler kervanına Türkiye’imiz de katılmıştır.

Basın-Yayın organlarından izlediğimiz kadarıyla kamü limanlarımızın bir kısmı yeni sahiplerine teslim edilmiş, Türk ekonomisine katkılarını sürdürmeye devam etmiştir. Bir kısmının da özelleştirme işlemlerinin Yargı sürecinde olduğu anlaşılmaktadır.

Bugünkü etkinliğimiz Limanların özelleştirilmesi başlığını taşımaktadır. Burada özelleştirme hakkında bilgilenmekle kalmayacak, yapılan uygulamalara yenilik değerlendirmeleri de uzmanlarından öğreneceğiz.

Ben sözü fazla uzatmadan sizlere tekrar hoş geldiniz diyor, değerli uzmanlarımıza huzurunuzda bildireli ve üstün görüşleri için teşekkürler ediyor, katılımcılarımızı da aramızda görmenin mutluluğunu iletmek istiyorum.

Seminerin AB eşiğindeki ülkemizin limancılığı için hayırlı sonuçlar getirmesini diliyorum.

**İ.Ü. Denizcilik Kulübü**

DÜNYADA ve TÜRKİYE’de  
LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİ

*Dr. Jale Nur ECE*

c-Özelleştirme uygulamalarından elde edilecek gelirlerin genel bütçe harcama ve yatırımlarında kullanılmaması,

d-Oluşabilecek tekelci bir yapının olumsuz etkilerinin önlenmesi,

e-Mülkiyetin yaygınlığının yanı sıra, yönetim sorumluluk ve yetkilerini üstlenebilecek ortak grubunun temini,

f-Özelleştirme uygulamaları çerçevesinde kamu bankalarının da öncelikle özelleştirilecek kuruluşlar arasına alınarak süratle özelleştirilmesinin sağlanması,

g-Stratejik konularda devletin sahip olacağı imtiyazlı hisse oluşturulması,

h-Tabii kaynakların, belli bir süre için sadece işletme hakkının verilmesi suretiyle özelleştirilmesi,

ı-Özelleştirme işlemlerinin değer saptaması da dahil aleniyet içinde yürütülmesi,

i-Özelleştirme uygulamalarında, milli güvenlik ve kamu yararının gerektirdiği durumlar hariç, kamu kurum ve kuruluşları ile mahalli idarelere devir yapılmaması,

olarak belirlenmiştir.

Türkiye’de kamu limanları da yukarıda sıralanan özelleştirme ilkeleri kapsamında “özelleştirme masasına” yatırılmaktadır. Limanların bazılarında özelleştirme süreci tamamlanarak yeni işletmecilerine devredilmiş, bazıları ise yargı engeliyle karşılaşmıştır.

Türkiye AB eşiğindeki aday ülkedir. AB limancılık kriterleri arasında limanların yönetim tarzının otonomi şeklinde olması ilkesi de vardır. Hatta AB limanları 1950’li yıllardan bu yana otonom yönetim ile ticari yaşamlarını sürdürmektedir.

Türk limancılığı Batı ile kıyaslandığında “limancılık” bağlamında 50’li yıllarla birlikte hizmet üretmeye başlamış, ancak limancılığı “stratejik üs” mantığıyla yürütmüş bir yapıda olmuştur. Batılı gelişmiş denizci ülkelerin limancılığa bakış açıları ise limanı bir ticarethane gibi görmek ve işletmek olduğu için limanlar çoklukla hinterlandları geniş, bölge ekonomilerine hizmet veren niteliğe bürünmüştür. Türkiye’nin de yapması gereken Batılı benzerleriyle uyumlu, otonom yapıya sahip, yönetimde sektörün geniş yelpazesine yer verilen yönetim tarzıyla liman hizmetlerini sürdürmek olmalıdır. Özelleştirme yönetim mekanizmasında yer yelpazeyi daraltan, limandan yararlananların karar mekanizmasında yer alamadığı bir yapıyı ortaya çıkaracağından bunun sakıncaları etraflıca değerlendirilerek sonuca öyle gidilmelidir.

## DENİZCİLİK SEKTÖRÜ

Dünyada hızla gelişen teknolojilere paralel olarak denizcilik sektörü; yük ve yolcu taşımacılığı,

\* gemi inşa sanayii ve tersanecilik,

\* liman hizmetleri,

\* deniz turizmi ve yatçılık,

\* canlı ve cansız doğal kaynakların üretimini kapsayan bir endüstri, ticaret ve hizmet dalıdır.

## DÜNYA DENİZ TİCARETİ

\* Dünya deniz ticaret hacmi 2005 yılında %3.9 büyüme ile 6784 milyon tona çıkmıştır.

\* Tahminlere göre, dünya deniz ticaretinin her yıl % 3,9 artarak, 2006 yılında 5,67 milyar tona ulaşacağı varsayılmaktadır.

\* Kuru yük talebinin her yıl % 4,9 artarak, dönem sonunda 1,95 milyar tona çıkması, petrol tankeri yük talebinin ise aynı dönemde her yıl % 1,6 artarak 2,08 milyar tona ulaşması beklenmektedir.

\* Konteyner ve diğer genel yüklerin yıllık % 6,6 büyüme oranıyla 1,6 milyar tona ulaşacağı tahmin edilmektedir.

## DÜNYA DENİZ FİLOSU

\* Dünya deniz ticaret filosu ise, yıllık % 3,2 oranında büyüyerek 2006 yılında 880 milyon DWT rakamına ulaşacaktır.

\* Dünya konteyner gemileri filosu 2005 yılında %13.1'lik bir artış göstererek 7.16 milyon TEU'dan 8.12 milyon TEU'ya ulaşmıştır.

## DENİZYOLU TAŞIMA TAHMİNLERİ

	Yıllık Artış (%)	2006 Yılı (milyar ton)
Dünya Deniz Ticareti	3,9	5,67
Kuru Yük	4,9	1,95
Petrol Tankeri Yük	1,6	2,08
Konteyner ve Diğer Yükler	6,6	1,60

Kaynak: UNCTAD 1997 Raporu

## DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU TAHMİNLERİ

	Yıllık Artış (%)	2006 Yılı (milyon dwt)
Dünya Deniz Ticareti	3,2	880
Kuru Yük	4,6	335,3
Petrol Tankeri Yük	1,0	313,9
Konteyner ve Diğer Yükler	5,6	230,9

Kaynak: UNCTAD 1997 Raporu

## DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Teşkilatı (UNCTAD) Raporlarına göre; Dünya ticaret filosu 1 Ocak 2005 tarihi itibarıyla 46,222 gemi ve toplam 597,7 milyon gross ton (GRT) dur. Bunun;

- \* 18,150'si karışık eşya,
- \* 11,356'sı tanker,
- \* 6,139'u dökme yük,
- \* 5,679'u yolcu gemisi
- \* 3,165'i konteyner gemileri
- \* Diğer gemiler 1,733'dür (1).

UNCTAD raporlarında; 2005 yılında ticari gemileri global ekonomiye yaklaşık 380 milyar katkı yapmış olup bu da toplam dünya ticaretinin %5'dir.

Dünya filusunun % 22'sine sahip Panama 1.sırada, % 9,4'üne sahip Liberya ikinci sırada ve % 6,2'sine sahip Yunanistan ise üçüncü sırada yer almaktadır.

Türkiye'nin komşuları arasında birinci sıradında Yunanistan, ikinci sırada Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve üçüncü sırada ise İran yer almaktadır.

## TÜRK TİCARET FİLOSU

2006 yılı itibarıyla toplam Türk Deniz Ticaret filosuna kayıtlı 150 GRT'den büyük 1 611 gemi bulunmakta olup 452 adeti 10 yaşından küçük ve 2,4 milyon DWT kapasiteye sahiptir.

Filomuz sayısal olarak, 2004-2005 yılları arasında sayısal artış % 14 olmuştur.

Türk Deniz Ticaret filosu dünya sıralamasında 24. sırada yer almaktadır.

Türkiye komşu ülke filoları arasında 4.sırada bulunmaktadır.

## TÜRKİYE'NİN DENİZ TİCARETİ

Devlet İstatistik Kurumu verilerine göre; 2005 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacminin % 86'sı Denizyolu ile, % 11,9'u Karayolu ile, % 1,2'si Demiryolu ile % 0,7'si Diğer yollar % 0,2'si ise Havayoluyla taşınmıştır. 2004 yılına nazaran 2005 yılında Denizyolu dış ticaret taşıma hacmi % 1,4 oranında azalmış, karayolu ise % 1,6 oranında artmıştır.

2005 Yılı toplam ihracatın 54.509.720 tonun 11,1 milyon tonu % 20,4 Türk Bayraklı gemilerle, 43,3 milyon tonu % 79,6'sı Yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

2005 Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin bu taşımaldan aldığı pay % 23,7'dir.

## TÜRKİYE'NİN DENİZ TİCARETİ

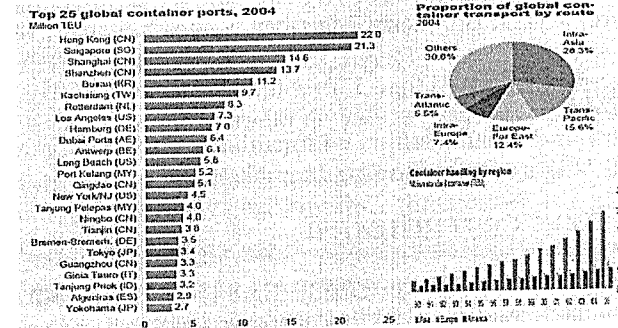
2005 yılı toplam ithalatın 127.075.174 tonun, 31,9 milyon tonu % 25,1 Türk Bayraklı gemilerle, 95,1 milyon tonu % 74,9 Yabancı bayraklı gemilerle taşınmıştır.

2005 verilerine göre ihracat yüklerinin Türk bayraklı gemilerle taşınmasında 2004 yılına nazaran % 2,4 artış, ithalat yüklerinin taşınmasında ise % 0,2 oranında düşüş görülmektedir.

## DÜNYADAKİ EN FAZLA YÜK ELLEÇLENEN KONTENEYNER LİMANLARI (2004)

	(MİLYON TEU)
1. HONG KONG	22,0
2. SINGAPORE	21,3
3. SHANGHAI	14,6
4. SHENZHEN	13,7
4. BUSAN	11,2
5. KAOHSIUNG	9,7
5. ROTTERDAM	8,3
6. LOS ANGELES	7,3
7. HAMBURG	7,0
8. DUBAI PORTS	6,4
10. ANTWERP	6,1

## DÜNYADAKİ KONTENEYNER LİMANLARI



## KONTENEYNER LİMANLARIMIZ

TÜRK KONTENEYNER LİMANLARI	2003	%	2004	%	2005	%
Konteyner (teu)						
TÜRK LİM Üyeleri	1,061,479	42,52	1,400,285	45,44	1,567,142	47,47
TCDD Limanları	1,416,054	56,72	1,656,696	53,77	1,721,845	52,16
Diğerleri	18,857	0,76	24,370	0,79	12,153	0,37
<b>TÜRKİYE TOPLAMI</b>	<b>2,496,390</b>	<b>100,00</b>	<b>3,081,351</b>	<b>100,00</b>	<b>3,301,140</b>	<b>100,00</b>

2003 yılında dünyada elleçlenen konteyner sayısının yüzbinde 792'sini 2004 yılında dünyada elleçlenen konteyner sayısının yüzbinde 856'sını elleçlemiştir.

Sabancı Üniversitesi tarafından yapılan araştırmada ise 2007 yılı sonunda ülkemizde elleçlenen konteyner sayısının 5,5 milyona ulaşması beklenmektedir.

## LİMAN İDARE TİPLERİ

### BELEDİYE LİMANLARI

Liman idaresi konumunda olan belediye limanları, sorumluluklarını temel altyapının sağlanması ile sınırlandırmaktadır. Rotterdam, Hamburg, New York ve Antwerp Limanları.

### HİZMET LİMANLARI

Liman idaresi, altyapı ve üstyapı ile birlikte yük elleçlemesi ile ilgili tüm hizmetleri de doğrudan kendisi sağlamaktadır. Türkiye, Afrika, Güney Amerika ve Güneydoğu Asya ülkeleri limanları içinde Singapur limanları.

### OTONOM LİMAN İDARELERİ

Otonom (özerk) yapı da olan bu limanlarda, hükümetin belirlediği genel liman politikası çerçevesinde liman altyapı ve üstyapısının sağlanmasından sorumlu olan; liman kullanıcıları ve yerel kamu idareleri ile bakanlıkların temsilcilerinin ve ilgili diğer kuruluşların temsilcileri tarafından oluşturulan bir kurul aracılığı ile ortaklaşa kontrol ve idare edilen bağımsız limanlardır. Fransa'da Le Havre, Rouen, Bordeaux, Marsilya, Nantes Limanları ve İtalya'da Cenova Limanı.

### ÖZEL LİMANLAR

Özel sektör tarafından işletilen bu limanlarda liman altyapı ve üstyapı yatırımları da özel sektör tarafından karşılanmaktadır.

## LİMANLARIN ÖZELLEŞTİRİLMESİ

### LİMANLARIN ÖZELLEŞTİRİLMESİNDE BAŞLICA AMAÇLAR

- \* Devletin işletmecilikten çekilmesini sağlamak
- \* Liman hizmetlerinin etkinliğini ve verimliliğini artırmak,
- \* Hızlı dökümantasyon akışı sağlamak,
- \* Maksimum kapasite kullanımını sağlamak
- \* Ulusal ve uluslararası rekabeti artırmak,
- \* Finansal bağımsızlık sağlamak,
- \* Limanları ileri işletme teknikleri ve uygulamaları ile yönetmek,
- \* Uluslararası konvansiyon ve uygulamalara limanların uyumunu sağlamak,
- \* Piyasa ekonomisi şartlarına uygun esnek bir tarife yapısı oluşturmak,

- \* Bölgesel ve ulusal ekonomiye katkıda bulunmak,
- \* Liman altyapı yatırımları ihtiyacını karşılamak ve hızlandırmak,
- \* Teknoloji transferi sağlamak,
- \* Ekipman ve sistemde standardizasyon sağlamak,
- \* İstihdam yapısını güçlendirmek,
- \* Liman sektöründe yeni ve cazip yatırım olanakları sağlamak.
- \* Limanları rekabet ortamında ticari esaslara göre işletmek,
- \* Uygun çalışma koşullarını, yüksek ücret, terfi fırsatları, teşvik sistemi ve sanayi güvenliğini sağlamak,
- \* Özel sektörün, sanayinin ve ekonominin gelişmesini sağlamak,

## İLGİ GRUPLARINA GÖRE LİMAN ÖZELLEŞTİRME AMAÇLARI

### ULUSAL EKONOMİ AÇISINDAN

- \* Liman yatırımlarından devletin azami fayda sağlaması,
- \* Mali bağımsızlık,
- \* İyi işçi ilişkileri,
- \* İstihdam yapısının güçlenmesi,
- \* Ekipman ve sistemde standardizasyon.

### LİMAN İŞLETMESİ AÇISINDAN

- \* İstihdam: Fazla ücret, prim sistemi,
- \* Tarife: Serbest piyasa koşullarına göre ayarlanabilen bir tarife sisteminin oluşturulması,
- \* Limanın kar etmesi ve yatırım: Ticarete yönelik yatırıma ilişkin kararların alınması,

### LİMAN İŞLETMESİNİN AMAÇLARI

Çeşitli hizmetlerin sunulması: Limanın rıhtım ve terminalerde verdiği hizmetlerin dışındaki faaliyetlere de yatırım yapılması,

Mali kaynaklardan yararlanma imkanı: Özel bir liman sermaye piyasalarına girmek için ticari krediler, fonlar veya hibeler araştırabilir ve bunlardan yararlanabilir.

### LİMAN KULLANICILARI AÇISINDAN

- \* Liman operasyonlarının etkinliğinin ve verimliliğinin artması,
- \* Hızlı ve ucuz elleçleme,
- \* Hızlı dökümantasyon akışı,
- \* Gemilerin dönüş süresinin kısalması,
- \* Güvenli operasyon,
- \* Düşük liman ücreti ve diğer maliyetler

### İŞGÜCÜ AÇISINDAN

- \* İş ve sosyal güvenliğin artması,
- \* Uygun çalışma koşulları,

- \* Yüksek ücret,
- \* Terfi fırsatları,
- \* Teşvik sistemi,
- \* Sanayi güvenliği

#### ÖZEL TERMİNAL OPERATÖRLERİ AÇISINDAN

- \* Yüksek kar beklentileri,
- \* Liman sektöründe yeni ve cazip yatırım olanakları.

#### DİĞER İLGİ GRUPLARI AÇISINDAN

Özel sektörün, sanayinin ve ekonominin gelişmesini sağlamak.

#### LİMAN ÖZELLEŞTİRME STRATEJİLERİ

- \* Liman ekipmanının kiraya verilmesi
- \* Liman arazisinin ekipmanlı/ekipmansız kiraya verilmesi
- \* Hizmet Anlaşması
- \* Yönetim Sözleşmeleri (Management Contract)
- \* Liman arazisinin üstyapı yatırımı yapılması koşuluyla özel sektöre kiraya verilmesi
- \* Özel sektörün liman yatırımları finansmanına doğrudan katılımı
- \* Yap-işlet-devret modeli (Build-Own- Transfer)
- \* Özel sektör ve liman otoritesi arasındaki Ortak Girişim (Joint-

Venture)

#### Liman ekipmanının kiraya verilmesi:

Liman arazisi belirli bir süre için kira sözleşmesi ile özel sektöre kiraya verilmektedir. Liman işleticileri (özel operatörler) liman işletmesine ait olan ekipmanı ekipman operatörü ile birlikte veya operatör olmaksızın kiralamaktadır. Antwerp, Rotterdam limanları.

#### Liman arazisinin ekipmanlı/ekipmansız kiraya verilmesi:

Liman arazisi belirli bir süre için kira sözleşmesi ile özel sektöre kiraya verilmektedir. Antwerp, Rotterdam limanları.

#### Yönetim Sözleşmeleri (Management Contract):

Yönetim sözleşmeleri ile liman arazisi ekipmanı ile belli bir süre için kiraya verilmektedir. Nijerya' da Tincan Adasında konteyner ve Ro-Ro terminalleri.

#### Özel sektörün finansmana doğrudan katılımı:

Liman kolaylıklarının finansmanına özel sektörün katılımı, bu kolaylıkların maliyetinin tespit edilmesi ve riskin azaltılması açısından avantaj sağlamaktadır.

#### Yap-işlet-devret modeli (Build-Own-Transfer):

Liman altyapı yatırımlarının özel sektör tarafından gerçekleştirilmesidir. Özel sektör yatırımını teşvik amacıyla belirli bir süre limanın işletilmesi özel

sektöre verilmekte, bu süreden sonra mülkiyet devlete (liman işletmesine) geçmektedir.

Avrupa, Afrika, Orta Doğu' nun bazı bölgeleri ve Asya'da birçok limanda bu yöntem uygulanmaktadır. Süveyş Kanalı 99 yıllığı için kiralanmıştır. (1987' den itibaren) Fas' da Tangier Limanı için bu süre 75 yıldır. Bu modelde devlet özel sektör girişimi sözkonusu olabilir. Buna Kanada'nın Vancouver Limanı örnek olarak verilebilir.

#### Özel sektörün finansmana doğrudan katılımı

Liman kolaylıklarının finansmanına özel sektörün katılımı, bu kolaylıkların maliyetinin tespit edilmesi ve riskin azaltılması açısından avantaj sağlamaktadır.

#### Hizmet Anlaşması (Service Contract)

Özel sektör belirli liman faaliyetlerini hizmet anlaşması ile yerine getirmektedir. Özel sektör limanı yönetim, işgücü ve ekipman temininden sorumludur.

#### 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 işbirliği ile özelleştirilmiştir. Zaire' de yerel liman otoritesi ve yabancı denizcilik şirketinin ortak olduğu Kinshasa konteyner kara terminalini örnek verebiliriz. Bu ülkede kara terminallerinin özel sektör tarafından kiralanması özelleştirmeye hazırlık olmaktadır.

#### DÜNYA'DA LİMANLARIN ÖZELLEŞTİRİLMESİ UYGULAMALARI

##### AVRUPA'DA LİMAN ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI

BELÇİKA VE HOLLANDA: Liman arazisi özel operatörler (yükleme-boşaltma firmaları) tarafından kısa veya uzun dönemli kiralanmakta ve yük elleçleme operasyonları terminal operatörleri tarafından yerine getirilmekte, Yönetimde yerel bakanlıklar ve eyalet hükümeti yer almaktadır.

İSVEÇ: Liman otoritesi Göteborg İskandinavya' nın en büyük limanı olmakta olup, 1985 yılında işletme hakkı devri ile özelleştirilmiştir

İNGİLTERE: Belediyeye ait 70 kamu limanından fazla liman "Trust Port" adı altında birleştirilmiş olup, bunlardan bazıları özelleştirilmiştir.

ALMANYA: HHLA konteyner terminali özelleştirilmiştir.

İTALYA: La Spezia Container Terminali ve Cenova Limanı'nın büyük bir bölümü özel operatörlere kiraya verilmiştir.

FİNLANDİYA: Finlandiya' nın % 40' dan fazla ihracat potansiyeline sahip



Kotka ve Hamina' da yapılmıştır. Finlandiya' nın belediyeye ait Loviisa, Oulu, Kemi ve Tornio limanlarının hisselerinin çoğu uzun dönemli olarak özel sektöre satılmıştır.

### **ABD'DE ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI**

ABD' de limanlar genelde belediye'ye ait olmaktadır. New York Limanında çok sayıda denizcilik şirketleri tarafından işletilen konteyner terminali bulunmaktadır. Los Angeles ve New Orleans gibi ulusal limanların üçte iki oranındaki hisseleri sermaye piyasalarında liman faaliyetlerini daha etkin duruma getirebilmek amacıyla satışa çıkmıştır.

ABD' de rıhtımların % 49' u kamuya, % 51' i ise özel sektöre aittir. Bunların % 25' i eyaletler, % 75' i yerel idari kuruluşlar tarafından kontrol edilmektedir.

### **GÜNEY AMERİKA'DA LİMAN ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI**

ARJANTİN: Arjantin' de birçok kamu limanı ve özel terminal mevcuttur. Arjantin Liman Otoritesi Buenos Aires Limanının 6 terminalini 20-25 yıllık kiraya verilmesi ve diğer önemli limanlarının da özelleştirilmesi planlanmaktadır.

ŞİLİ: Şili' de yük trafiğinin toplam %90' ını içeren 5 ana liman işletme hakkı devri ile özel sektöre devredilmiştir.

MEKSİKA: Meksika Hükümeti 1992 yılında Puertos Mexicanos' u uzun dönemli işletme hakkı devri ile 1993' de de diğer limanlarını özelleştirmeye başlamıştır.

BREZİLYA: Rio Grande limanı konteyner terminali işletme hakkı devri ile özelleştirilmiştir.

### **ASYA'DA LİMAN ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI**

ÇİN: Hong Kong limanı konteyner terminalinin % 50 hissesini satılmış ve liman operasyonları kira anlaşması ile özelleştirilmiştir.

TAYVAN: Konteyner terminalleri özelleştirilmiş olup, diğer limanların özelleştirilmesi düşünülmektedir.

MALEZYA: Devlete ait limanların tamamına yakını özelleştirilmiştir. Kelang konteyner terminalinin 1986 yılında % 51 hissesi satılmıştır. Kalang limanının geri kalan hisseleri ile diğer limanlarda özelleştirilecektir.

JAPONYA: Japonya' da tam teçhizatlı ve gelişmiş rıhtımlar denizcilik firmalarına kiraya verilmiştir.

GÜNEY KORE: Güney Kore' nin başlıca 27 limanı işletme haklarının devri yöntemi ile özel sektöre transfer edilecektir.

FİLİPİNLER: Manila Uluslararası Konteyner Terminalinin operasyonları 1988' de sözleşme ile özel sektöre devredilmiştir.

### **AVUSTRALYA'DA LİMAN ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI**

Avustralya' nın kamu limanları ticari esaslara göre çalıştırılmakta olup, özelleştirme yöntemi liman rıhtımlarının, binalarının ve depolama alanlarının sözleşme ile kiraya verilmesi ile elleçleme, pilotaj ve romörkaj hizmetlerinin 3. şahıslara yaptırılmasıdır. Portland, Geelong ve Hasting Limanları özelleştirilmiştir.

### **TÜRKİYE'DE DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE ÖZELLEŞTİRİLMİŞ UYGULAMALARI**

#### **YASAL MEVZUAT**

Türkiye' de limanların özelleştirilmesi Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair 4046 sayılı Kanun kapsamında gerçekleştirilebilmektedir.

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.

#### **ÇALIŞANLARIN DURUMU:**

4046 sayılı Kanun' un 22 nci maddesi gereği: "Özelleştirme programına alınan, özelleştirilen, faaliyeti durdurulan, küçültülen, kapatılan veya tasfiye edilen kuruluşlarda çalışan 657 sayılı Devlet memurları Kanununa tabi personel ile sözleşmeli personel (kapsam dışı personel dahil) diğer kamu kurum ve/veya kuruluşlarına nakledilirler;.....")

Özelleştirme uygulaması ile ilgili olarak, kapsam içi çalışan işçilerin işsiz kalması durumunda, 4046 sayılı Kanununun 21 nci maddesi hükmünden yararlanabilir.

21 nci madde: "Bu Kanuna göre özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlarda (iştirakler hariç) bir hizmet akdine dayalı olarak ücret karşılığı çalışırken bu kuruluşların özelleştirmeye hazırlanması, özelleştirilmesi,

küçültülmesi veya faaliyetlerinin kısmen veya tamamen durdurulması, süreli veya süresiz kapatılması veya tasfiye edilmesi nedenleriyle hizmet akitleri, tabi oldukları iş kanunları ve toplu iş sözleşmeleri gereğince tazminata hak kazanacak şekilde sona erenlere, kanunlardan ve yürürlükteki toplu iş sözleşmelerinden doğan tazminatları dışında ilave olarak iş kaybı tazminatı ödenir. “,

## TÜRKİYE'DE ÖZELLEŞTİRİLEN LİMANLAR

\* Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) A.Ş. Genel Müdürlüğü tarafından işletilen; Tekirdağ, Rize, Ordu, Sinop, Giresun ve Hopa Limanları 1997 yılında,

\* Antalya Limanı 1998 yılında,

\* Alanya Limanı 2000 yılında,

\* Marmaris Limanı 2001 yılında,

\* Çeşme, Kuşadası, Trabzon ve Dikili Limanları 2003 yılında işletme hakkı devri yöntemi ile 30 yıl süreyle özel sektöre devredilmiştir.

\* T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)'ye ait Bandırma, İzmir, Samsun, Derince, Mersin ve İskenderun Limanları 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu (ÖYK) Kararı ile özelleştirme programına alınmıştır.

\* T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne bağlı İzmir limanının 49 yıl süreyle işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla 4 Ocak 2006 tarihinden itibaren verilen ilanlarla ihale açılmıştır. İhalede 7 Nisan 2006 olarak belirlenen son teklif verme tarihi 30 Mart 2007'ya kadar uzatılmıştır.

\* T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne bağlı Mersin limanının 36 yıl süreyle işletme hakkı 12 Ağustos 2005 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleri sonucunda en yüksek teklif 755 milyon ABD doları bedelle PSA-Akfen O.G.G.'e verilmiştir. Söz konusu limanın devri Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 7 Kasım 2005 tarihli kararı ile onaylanmış olup, Danıştay'da süren dava devrin gerçekleşmesi yönünde sonuçlanmıştır. Devir işlemleri devam etmektedir.

\* 03.11.2006 tarihinde yapılan devir sözleşmesiyle Antalya Limanının işletme hakkı, Global, Çelebi ve Antmarin Grubu ortaklığıyla Akdeniz Liman İşletmeciliği A.Ş. adı altında faaliyet gösterecek şirkete, kruvaziyer ve konteyner terminallerinin yatırım şartıyla verilmiştir.

\* T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne bağlı İskenderun limanının 36 yıl süreyle işletme hakkı 9 Eylül 2005 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleri sonucunda en yüksek teklif 80.000.000 ABD Doları bedelle PSA-Akfen O.G.G.'e verilmiştir. Ancak, Liman-İş Sendikası TCDD'ye ait İskenderun Limanının özelleştirilmesi ve özelleştirme yönteminin belirlenmesine ilişkin Özelleştirme Yüksek Kurulu kararı ile limanın özelleştirilmesi amacıyla ihaleye çıkarılmasına ilişkin karar ve ihaleyi sonuçlandıran ihale komisyonu kararının iptali ve yürütmesinin durdurulması istemiyle Danıştay'da 3 ayrı dava açmıştır. Danıştay 13. Dairesi, TCDD'ye ait İskenderun Limanının 36 yıl süreyle özelleştirilmesi amacıyla ihaleye

çıkarılmasına ilişkin karar ile ihaleyi sonuçlandıran ihale komisyonu kararını iptal etti.

## TDİ'YE AİT LİMANLARIN ÖZELLEŞTİRME PRENSİPLERİ

**ÖZELLEŞTİRME YÖNTEMİ:** Limanların İşletme Hakkı Devri ve Liman envanterinde kayıtlı makine, teçhizat, alet, edavat ve bunların fiili teslim tarihindeki yedek parçaları, deniz vasıtalarının (pilotaj, römorkaj ve barınma hizmetlerine bağlı olarak) ve kara taşıtlarının satışı yöntemleri ile birlikte özelleştirilmesi.

**ÖZELLEŞTİRME SÜRESİ:** 30 yıl

## ÖZELLEŞTİRİLEN HİZMETLER

TDİ tarafından LİMAN'da verilen hizmetler:

- \* yükleme/boşaltma,
- \* şifting,
- \* limbo,
- \* terminal,
- \* kılavuzluk (pilotaj),
- \* römorkaj,
- \* palamar,
- \* gemilere su verme,
- \* atık alma,
- \* yolcu salonu işletmeciliği,
- \* bakım-onarım, iase vb.

## ÇALIŞANLARA İLİŞKİN HÜKÜMLER:

Liman'da nakde tabi personel, 4046 sayılı Kanun'un 22. Maddesi çerçevesinde diğer kamu kurum ve/veya kuruluşlarına nakledilecektir.

Liman'da fiili teslim tarihi itibarıyla, 1475 sayılı İş Kanunu ile 854 sayılı Deniz İş Kanunu'na tabi kapsam içi personel İŞLETİCİ'ye devredilecektir.

## GAYRİMENKULLERLE İLGİLİ HÜKÜMLER:

TDİ'nin Liman kullanımında olan Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki taşınmazlar ile TDİ'nin mülkiyetinde bulunan diğer taşınmazlar ve bunların altyapı tesisleri, yerüstü yapıları ve bütünlüğü parçalarının kullanımı işletme teslim tarihinden itibaren İŞLETİCİ'ye devredilecektir.

## YATIRIMLAR (TDİ Limanları) :

Liman'da fiilen başlamış olan yatırımlar TDİ tarafından tamamlanacaktır.

Liman'da iskele ve rıhtımların (varsa mendireklerin) bakım ve onarımı İŞLETİCİ'ye ait olup, Liman tesislerinde doğal afetler dışında oluşabilecek hasarlar TDİ'nin kontrolörliğünde İŞLETİCİ tarafından giderilecektir.

İŞLETİCİ Liman'ı doğal afetler sonucu oluşabilecek hasarlara karşı her yıl sigorta ettirmekle yükümlüdür.

### TÜRK LİMANLARININ AVANTAJLI YÖNLERİ

- \* Ülkemizin 8333 km'yi bulan sahil şeridinin olması,
- \* Ülkemizin jeopolitik konumu itibariyle uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması ve enerji koridoru olması,
- \* Ülkemizin , ithalat ve ihracat taşımalarının yaklaşık %90'lık bölümünün denizyoluyla yapılması,
- \* Yeterli karayolu ve demiryolu bağlantısının olması

### TÜRK LİMANLARININ DEZAVANTAJLI YÖNLERİ

- \* Uzun vadeli ve istikrarlı bir ulusal ve uluslararası liman politikasının olmaması,
- \* Mevzuatın ihtiyaca cevap verememesi ve güncel olmaması,
- \* Maliye, dış ticaret ve gümrük mevzuatından kaynaklanan sorunlardır.
- \* Liman Devleti Kontrol mekanizmasının yetersiz olması,
- \* Altyapı ve üst yapı yatırım ihtiyacı,
- \* Sektörün finansman ihtiyacı,
- \* Liman yönetiminde çok başlılık ,
- \* Limanların uluslararası standartta olmaması,
- \* Limanların yönetimde çok başlılık olması
- \* 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,
- \* Liman geri bağlantı yollarının yetersiz olması,
- \* Kapıdan kapıya taşımacılık sisteminin yetersiz olması.
- \* Büyüyen gemileri alabilecek rıhtım sayısının ve derinliklerin yetersiz olması.

### TÜRK LİMANLARI İÇİN FIRSAT OLUŞTURABİLECEK UNSURLAR

- \* Karadeniz'e kıyıları olmayan yeni Cumhuriyetlerin, Akdenizde ve Kızıldeniz ile Basra Körfezin'de kıyıları bulunmayan Ortadoğu ülkelerinin mallarının Türkiye üzerinden taşınmalarının sağlanmasının limanlarımıza olan talebi artırması
- \* Orta Asya Cumhuriyetleri ile yapılacak ekonomik işbirliğinin Karadeniz Limanları'nın potansiyalinin artırması
- \* Liman hinterlandında sanayileşme
- \* Kruvaziyer yolcu taşımacılığının artması
- \* Limanlarımızın ana aktarma limanı (hub-port) ve dağıtım merkezi konumuna getirilerek bölge limanları ile rekabet gücünün artması
- \* Akdeniz'de Bakü-Ceylan petrol boru hattından akacak petrolün uluslararası pazarlara limanlarımız yoluyla taşınması
- \* GAP Projesi'nin getirebileceği üretim artışları
- \* Kıbrıs-Mısır hattı ile Ege-Adriyatik kıyıları yatçılığımız için büyük

bir potansiyel olup, Tuna/Ren kanalı'nın yatçılıkta kullanıma açılmasıyla ülkemize gelecek yabancı yatların sayısının artması,

\* Sektörün gelişmesinin istihdamı artırması ve yan sanayii geliştirmesi.

### TÜRK LİMANLARI İÇİN TEHDİT OLUŞTURABİLECEK UNSURLAR

\* Yüklenici/alıcıların yüklerini daha iyi ve hızlı hizmet veren ve daha az bürokratik işlemlere sahip limanlar üzerinden getirmesi,

\* Konteyner gemilerindeki gelişmeler karşısında limanlarımızın yetersiz kalması,

\* Gelecekteki konteyner trafiğinde konteyner tamir bakım, nakliye, paketleme vb. gibi destek hizmetlerinin önem kazanması ile Limanın bu gelişmelere ayak uyduramaması halinde rekabet şansının azalması,

\* Mevcut tesislerin gelişme ve genişlemesi için gereken mali kaynağın sağlanamaması,

\* Limanların önümüzdeki 10-15 yıl içerisinde artacak olan özellikle konteyner trafiğine cevap verecek yeterli altyapı ve üst yapı yetersizliği

\* Mevcut organizasyonun yetersizliği ve bürokratik işlemlerin fazlalığı

\* Konteyner trafiğinde önemli artışlar beklenmesi nedeniyle Türkiye'nin komşu ülkelerinde konteyner terminali/terminallerinin inşasının yapılmasının limanın rekabet şansını azaltması,

### SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Türk Limanlarının özelleştirilmesi ile;

- \* Limanlarımızın operasyonlarının etkinliği ve verimliliği artacak,
- \* Üst ve alt yapı yatırım gereksinimleri karşılanacak,
- \* Limanlarımız çağdaş işletmecilik anlayışı ve ticari esaslara göre işletilecek,
- \* Limanlarımızın bölge limanları ile rekabet şansı artacak,
- \* Limanlarımız bölgesel ve ulusal ekonomiye daha fazla katkı sağlayacak,
- \* Limanların tranfer ve ekonomi fonksiyonlarında olması gereken şartların daha iyi yerine getirilmesini sağlayacak,
- \* Liman hinterlandında sanayinin gelişmesi ile limanın sanayi fonksiyonu da işlerlik kazanacak olup, bölgesel ekonomi gelişecek ve istihdam artacaktır.

\* Limanlarda hangi hizmetlerin özel sektör, hangilerinin kamu tarafından veya ortaklaşa yapılabileceği belirlenip, buna göre en uygun özelleştirme yönteminin mevcut yasal çerçeve içerisinde seçilmesi gerekmektedir.

\* Özelleştirme öncesi gayrimenkullere, devam eden yatırımlar vb. ilişkin sorunların çözülmesi gerekmektedir,

\* Limanların özelleştirilmesinde dikkate alınması gereken diğer hususlar; istihdam kaybına ilişkin sosyal boyutunun dikkate alınması gerekmektedir,

\* Liman işletmeciliğinin sağlık ve güvenlik kuruluşları, ülkenin taşımacılık, dış ticaret politikası, maliye politikası, gümrük gibi çeşitli unsurlardan oluşan özel bir sistem olarak ele alınması gereklidir.

\* Liman özelleştirmelerinin başarıya kavuşturulması; her liman için

uygun stratejinin belirlenmesi, yatırım, tarife, stratejik hususlar, gayrimenkuller, performans standartları, denetim, kamu hizmetlerinin devamı vb. gibi konuların şartnamede net bir şekilde yer alması, ortaya çıkan aksaklıkların düzeltilmesi, özelleştirme öncesi gayrimenkuller, devam eden yatırımlar vb. ilişkin sorunların çözümlenmesi, gerekli yasal düzenlemelerin yapılması, bunlara etkinlik kazandırılması ve etkin denetim ile mümkündür.

\* Dünya ve bölge ticaretinden yeterli pay alabilmemiz ve limanlarımızın rekabet şansını artırabilmemiz için liman özelleştirmelerinin sektörün gelişmesine yönelik olarak bir önce tamamlanması, ana aktarma limanlarının bir an önce belirlenerek gerekli altyapı ve üstyapı yatırım gereksinimlerinin karşılanması, kombine taşımacılığın geliştirilmesi, özelleştirme öncesi ortaya çıkan sorunların çözümlenmesi ve gümrük, maliye, dış ticaret vb. ile ilgili mevzuattan kaynaklanan sorunların bir an önce çözümlenmesi ve gerekli yasal düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

TEBLİĞ NO: 3

TÜRKİYE'DE ve DÜNYADA  
DENİZ TAŞIMACILIĞI VE  
KOMBİNE TAŞIMACILIK

*Yrd. Doç. Dr. Ömer Faruk GÖRÇÜN*  
(Bahçeşehir Üniversitesi Öğretim Üyesi)