

**T.C.**  
**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ**  
**DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ**

**LİMAN ÖZELLEŞTİRMESİNİN**  
**TÜRKİYE'DEKİ**  
**EKONOMİK BOYUTUNUN İNCELENMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Elif ÜNAL**  
**Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı**

**Danışman**  
**Prof. Dr. Güler BİLEN ALKAN**

**EYLÜL, 2006**

**T.C.**  
**İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ**  
**DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ**

ELİF ÜNAL tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “LİMAN ÖZELLEŞTİRMESİNİN TÜRKİYE’DEKİ EKONOMİK BOYUTUNUN İNCELENMESİ” başlıklı tez DENİZ EKONOMİSİ Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS Tezi olarak kabul edilmiştir.

**Tez Danışmanı**

Prof. Dr. Güler Bilen ALKAN

**Jüri Üyesi**

Prof. Dr. Necmettin AKTEN

**Jüri Üyesi**

Doç. Dr. Sezer ILGIN

**Jüri Üyesi**

Yrd.Doç. Dr. Serap İNCAZ

**Jüri Üyesi**

Yrd.Doç. Dr. Gökhan KARA

**Tez Savunma Tarihi:** 24.11.2006

<b>İÇİNDEKİLER</b>	<b>Sayfa</b>
ÖNSÖZ .....	i
ÖZET .....	ii
ABSTRACT.....	iii
TABLO LİSTESİ.....	iv
I.GİRİŞ.....	1
II.ÖZELLEŞTİRME.....	2
2.1. Özelleştirme Yöntemleri .....	2
III.TÜRKİYE EKONOMİSİNİN GENEL DURUMU .....	4
IV.TÜRKİYE'DE ÖZELLEŞTİRME.....	8
4.1.Yasal Açıdan .....	10
4.1.1. 4046 sayılı özelleştirme kanunu .....	12
4.1.2. 4046 sayılı özelleştirme kanununda yapılan değişiklikler .....	13
4.1.3. 4971 Sayılı kanun ile 4046 sayılı kanunda yapılan değişiklikler.....	14
4.1.4 5398 sayılı kanun ile 4046 sayılı kanunda yapılan değişiklikler .....	15
V.TÜRKİYE'DE ÖZELLEŞTİRME AMAÇLARI .....	18
5.1. Türkiye'de kullanılan özelleştirme araç ve yöntemleri .....	19
VI. LİMAN ÖZELLEŞTİRMESİ.....	22
6.1 Liman özelleştirmelerinin ana hedefleri.....	22
6.2 Liman özelleştirme çeşitleri .....	23
6.2.1. Kiralama .....	23
6.2.2. Yap- İşlet-Devret.....	24
6.2.3 Liman mallarının karşılıksız olarak satımı .....	25
6.2.4 Müşterek Teşebbüs.....	26
6.2.5 Liman varlıklarının tamamen satışı .....	26
6.2.6 Yönetim sözleşmeleri .....	27
6.2.7 Liman arazisinin üstyapı yatırım koşuluyla özel sektöre kiraya verilmesi.....	27
6.2.8 Özel sektörün liman yatırımlarının finansmanına doğrudan katılımı .....	27
6.3.1 Genel özelleştirme .....	28
6.3.2 Kısmi özelleştirme.....	28
6.3.3 Tam özelleştirme .....	28
6.3.4 Hisseli özelleştirme .....	28
6.4 Özelleştirmenin Avantajları .....	29
6.4.1 Liman idaresi açısından.....	29
6.4.2 Terminal operatörleri açısından .....	29
6.4.3 Liman müşterileri açısından.....	30
6.4.4 Dünya ve ulusal ekonomi açısından.....	30
6.4.5 Hükümet açısından.....	30

6.5 Dünyadaki Liman Özelleştirme Uygulamaları.....	30
VII. LİMANLARDA VERİMLİLİK.....	38
7.1.Limanlarda verimlilik .....	38
7.1.1. Liman işletmeciliğinde maliyet ve verimlilik.....	38
7.1.1.1. Hizmet yeterliliği.....	38
7.1.1.2. Karın maksimizasyonu .....	39
7.1.1.3. En az hizmet maliyeti .....	39
7.1.1.4. Ekonomik ve sosyal etki maksimizasyonu .....	39
7.1.1.5. Statik optimizasyon .....	39
7.1.1.6 Dinamik optimizasyon.....	39
7.2.Limanlarda toplam maliyet analizi yaklaşımı .....	39
7.2.1. Sabit liman maliyet bileşkesi.....	40
7.2.2 Değişken liman maliyeti bileşeni .....	40
7.3.Limanlarda verimliliğin artırılması ve kapasite analizleri .....	41
7.3.1. Limanlarda verimlilik ve etkinlik.....	42
7.3.1.1.Verimliliği etkileyen faktörler.....	42
7.3.2. Etkinlik .....	44
VIII. TÜRKİYE’DE LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİ.....	52
8.1 Tekirdağ Limanı.....	52
8.2 Antalya Limanı.....	52
8.3 Rize Limanı.....	53
8.4 Giresun Limanı .....	53
8.5 Mersin Limanı .....	53
8.6 Alanya Limanı.....	55
8.7 Marmaris Limanı.....	55
8.8 Çeşme Limanı .....	55
8.9 Kuşadası Limanı.....	55
8.10 Trabzon Limanı.....	55
8.11 Dikili Limanı.....	55
8.12 Hopa Limanı .....	56
8.13 Sinop Limanı.....	56
XI. SONUÇ .....	78
KAYNAKLAR .....	80
ÖZGEÇMİŞ .....	81

## **ÖNSÖZ**

Hazırlamış olduğum tezin konusu “Liman Özelleşirmesinin Türkiye’deki Ekonomik Boyutunun İncelenmesi”dir. Bu çalışmada bana yardımcı olan danışmanım Sayın. Prof. Dr. Güler Bilen Alkan’a, ilgi ve desteklerini her konuda gösteren aileme teşekkürlerimi borç bilirim.

## ÖZET

### **Liman Özelleştirmesinin Türkiye’deki Ekonomik Boyutunun İncelenmesi** **Elif Ünal**

Limanlarımızın özelleştirilmesine, Özelleştirme Dairesi’nce önem verilmesi nedeni ile dış ticaretin ana merkezi ve ülkenin önemli gelir kaynağı olan limanların üzerine dikkatler çekilmiştir.

Bu çalışmada liman özelleştirme yöntemleri, dünyadaki uygulamaları incelenmiş, ülkemizdeki özelleştirme amaçları, liman özelleştirmesinin tercih edilme nedenleri belirtilmiş, bugüne kadar Türkiye’de özelleştirilen limanlar hakkında bilgi verilmiştir. Edinilen bilgiler ışığında özelleştirilmesi üzerinde önemle durulan İzmir Limanı’nın durumu incelenmiştir.

Çalışmanın sonucunda, Türkiye’de özelleştirme konusuna bilinçli yaklaşmadığı, özel sektöre devredilen limanlara devir sonrası yapılan yatırımlar, anlaşma şartlarına bağlılıkları gibi konuların takibine önem verilmediği, limanların hangi kuruluşun bünyesi altında olacağı ve denetimleri konusunun açıklığa kavuşturulması gerektiği ve kapsamlı bir limancılık programının oluşturulması kanaatine varılmıştır.

Ülkemizde liman özelleştirmesinin nedeni sadece elde edilecek gelir olarak görülmektedir. Limanlarımızın konumu ve elleçlenen yük miktarı ile gelirler göz önüne alındığında verimli işletilmeleri için uzun vadeli planlama ve uygun yatırımlar yapıldığı takdirde limanlardan elde edilecek gelirler artacaktır. Bu yönde hareket etmesi daha uygun olacaktır.

## **ABSTRACT**

### **Analyzing Economical Aspect of Port Privatization in Turkey Elif Ünal**

The attention is taken upon ports, due to Privatization Administration's priority to privatize ports which are the central point of foreign trade and essential revenue sources

In this study methods of port privatizations and implementation in other countries are investigated, knowledge is given regarding port privatization implementations in Turkey and the reasons of choosing the port privatizations explained.

As a conclusion it is convinced that approaching to privatization kavramı is not handled by conscious, tracing commitment of private sectors to the contract, their investments to ports after delivery is not taken seriously.  
And also,

Assignment of public ports to private sector is not planned for a long term and it is clearly seen the only target is to get revenue. If location of public ports, income, handling figures are considered, the revenue will be increased by having investment for efficient management, this is more convenient way.

**TABLO LİSTESİ****Sayfa**

Tablo 1.	1986-2005 dönemi gerçekleştirilen özelleştirme işlemleri .....	8
Tablo 2.	Yıllar itibariyle özelleştirme .....	9
Tablo 3.	Yöntemler itibariyle özelleştirme. ....	9
Tablo 4.	Özelleştirme yöntemleri. ....	17
Tablo 5.	Türk Deniz Ticaret Sektörünün ekonomik girdileri .....	20
Tablo 6.	Temel ekonomik göstergeler .....	21
Tablo 7.	Liman özelleştirme yöntemleri .....	29
Tablo 8.	İşletme ve finansal ölçütler.....	50
Tablo 9.	Türkiye’de özelleştirilen limanlar.....	57
Tablo 10.	TCDD limanlarında 1999-2006 yıllarında elleçlenen eşyanın gruplara göre dağılımı (ton)arı .....	60
Tablo 11.	Konteyner trafiği .....	62
Tablo 12.	Yükleme boşaltma miktarları .....	66
Tablo 13.	TCDD limanlarının 2004 yılı toplam gelir gider tablosu.....	67
Tablo 14.	TCDD limanlarının 2005 yılı gelir gider tablosu.....	67
Tablo 15.	2004 yılı limanların gelir gider tablosu.....	68
Tablo 16.	2005 yılı limanların gelir gider tablosu .....	68
Tablo 17.	Türklim- TCDD konteyner elleçleme miktarları .....	69
Tablo 18.	Genel kargo ve katı yük miktarları .....	69
Tablo 19.	Özelleştirme öncesi sonrası personel sayısı .....	70
Tablo 20.	Toplam hizmet miktarı .....	71
Tablo 21.	Toplam hizmet hasılatı .....	71
Tablo 22.	Hizmet verilen gemi sayısı .....	72
Tablo 23.	İzmir Limanı’nda yer alan ekipmanlar.....	73
Tablo 24.	İzmir Limanı genel kargo miktarları. ....	74
Tablo 25.	İzmir Limanı konteyner miktarları.....	74
Tablo 26.	İzmir Limanı dökme yük miktarları.....	75



## **I.GİRİŞ**

Bu çalışmanın başlığı Liman Özelleştirmelerinin Türkiye'deki Ekonomik Boyutunun İncelenmesi'dir. Güncel bir konu olan, dış ticaretimizin temel direği limanlarımızın özelleştirilmesine önem verilmesinin nedeni limanların özelleştirilmesi ile ekonomiye kaynak sağlanması hedeflenmesidir.

Öncelikle özelleştirme kavramından yola çıkarak Türkiye'de uygulanan özelleştirme türleri incelenecek. Akabinde liman özelleştirmelerinin amaçları, dünyadaki uygulamalarından bahsedilecektir.

Türkiye'de TDİ'e ait limanlar özelleştirilmiş ve TCDD limanlarının özelleştirilmesi konusunda çalışmalar yapılmaktadır. Şimdiye kadar özelleştirilen TDİ limanları hakkında kısa bilgiler yer almaktadır.

Türkiye'de limanlar hakkında en çok konuşulan husus verimli çalıştırılmadıkları, bunun sonucunda istenen yük elleçleme miktarına ulaşamaması ve elde edilen gelirin azlığıdır. Bu konu ile ilgili TCDD ile özel liman işletmecilerinin elindeki limanların genel, dökme ve konteyner elleçleme miktarları, ayrıca TCDD elindeki limanların 2004 ve 2005 yılı gelir gider miktarları incelenecektir.

Bu çalışmada limanların sorunları ele alınmakta ve limanların özel sektöre devri yerine devletin yönetimde tek elden yönetilmesi ve düzenlemelerin yapılması , şimdiye değin özelleştirilen limanların sıkı denetim altında olması savunulmaktadır.

## II. ÖZELLEŞTİRME

Özelleştirme, kamuya ait mal varlığının ya da para ile ölçülebilen kamu kaynaklarının aktarılması, ülke savunması ve altyapı yatırımlarına daha fazla kaynak aktarılması ve ekonomik pazar mekanizmaları tarafından yönlendirilmesidir. Başka tanımda Şu Őekildedir.

“ Özelleştirme mal mülkiyetinin kamu sektöründen özel sektöre transferi veya işletmelerindeki, teçhizat ve sistemlerindeki mali yatırımların özel sermayeye uygulanmasıdır.”

Özelleştirmenin amaçları Şu Şekilde sıralanabilir:

1-Kamu sektörünün üzerinde bulunan mali ve yönetim yükünü azaltmak: Özel sektör devreye sokarak kamu kaynağını aktarmak

2-Kamu yatırımların azaltmak, gelirleri arttırmak

3-Kamu, gelirlerindeki beklenti riskini elleçlenmiş yük miktarı ile özel işletim gelirlerini ayırarak düşürmek

4-Ek olarak özel sektör yap işlet ve diğer projelere davet etmek.Böylece diğer sektörlere kaynak aktarmak

5-Sosyal hedefler

6-Özel sektörün ekonomiye katılımını teşvik etmek (Bazı Asya ülkelerinde bu gerçekleştirilmektedir).

7-Yeni veya ek iş sahaları yaratmak (Hali hazırda ticaret yapan veya taşıma hizmetlerinde yararlanan Özel sektör katılımcılarının davettir.

### 2.1 Özelleştirme Yöntemleri:

Dünyada en çok görülen dört özelleştirme yöntemleri aşağıda kısaca anlatılmıŐtır.

a) Varlık Satışı:

Devlet ticari faaliyetlerden tümüyle çekilerek, mülkiyetindeki varlıkları özel sektöre satar.Devlete kısa sürede yüksek gelir sağlar. Buradaki önemli sorun özel sektör alıcısının vermeye hazır veya razı olduğu fiyatın satışa sunulan gelirden düşük olup olmadığıdır.

b) Tekellerde serbestleşme

Tekelleşmiş bir kamu hizmetinin özel sektörcce sağlanmasına izin vermeyi içerir.Bu tip özelleştirmeye tüketici lehine daha çok rekabete ve seçme şansına yol açarak, bir hizmetin devletçe sağlanma geresinimini azaltarak maliyeti düşürür.

c) Hizmet sözleşmeleri:

Devlet yine ilgili kamu hizmetini finanse etmeye devam eder; ancak özel sektör firmalarından, hizmetin sözleşme şartları altında yapılması hakkı için teklif alınır. Bu yolla, başarılı yüklenici rakiplerini fiyat kırarak saf dışı bırakmaya çalıştığından, rekabet derecesi arttıkça, sözleşmeden sağlanan tasarruf artacaktır. Kiralama, işletme hakkı devri gibi çeşitli sözleşmelerle farklı türde yapılabilir.

d) Yardım sistemi

Devlet hizmeti finanse etmeyi sürdürür; fakat sözleşme yöntemindeki gibi belirli bir firmaya hizmet yapması için sözleşmeyle iş verilmesi yerine, hizmetten yararlananlara söz konusu hizmeti açık pazardan satın almak için finansal destek sağlanarak kişilere tüketici olma gücü sağlanır. Sözleşme sistemi gibi hizmetin sağlanması devletin taahhüdünü azaltmaz

### III. TÜRKİYE EKONOMİSİNİN GENEL DURUMU

Orta ve uzun vadede sürdürülemezlik dengersizlik sonucunda 1994 yılında kriz yaşanmıştır. Türkiye ekonomisinin 1990 yılından beri kötü yönetilmesi ve varolan dengersizlikler önemli rol oynamıştır. Bunun akabinde” Ekonomik Önlemler Uygulama Planı” (5 Nisan 1994) hazırlanmıştır. Enflasyon oranının azaltma, TL’na kararlılık kazandırma, dışsatımı artırma ve bunları gerçekleştirecek “ sürdürülebilir” ekonomik ve toplumsal gelişme sürecini elde etmeyi amaçlamıştır.

Bu programda kamu ekonomik kuruluşlarının özelleştirmeleridir. Yüksek devalüasyon ve 1994 krizinden hemen sonra açıklanan kurumsal düzenlemelerden hemen sonra 1994 sonuna kadar Erdemir, Tüpraş, Petrol Ofisi, Petkim, THY Turban, Havaş, D.B. Deniz Nakliyat ve Ditaş’ın “kısmen veya tamamen” özelleştirilmesi, Sümerbank ve Etibank’ın bankacılık hizmetlerinin özelleştirilmesi ve Emlakbank’ın halka açılmasının sağlanması hedeflenmiştir.

Yüksek devalüasyon ve 1994 krizinden sonra açıklanan 5 Nisan paketi sadece 1994 ve 1995 yıllarında bazı olumlu sonuçlar yaratabilmiştir. Bunların başında devalüasyon nedeniyle ihracatın ithalatı karşılama oranındaki düzelmeye, çifte vergileme cari harcamaların düşürülmesi nedeniyle kamu açıklarında bir azalma, kısa dönemli sermaye girişindeki azalma gelmektedir.

1995- 1999 döneminde ülke ekonomisini krize sürükleyen ekonomik ve siyasal faktörlerde herhangi bir iyileşme ve gelişme yaşanmamış sadece krizi erteleme baskılama yoluna gidilmiştir.

1999 yılında IMF’ye niyet mektubu verilmiştir, niyet mektubunda “Türkiye’de yaşanan enflasyonun sürgit özelliği dikkate alındığında 2000–02 yılları için enflasyonla mücadele hedeflerimizi belirlenmesinde enflasyonu aniden tek haneli rakamlara indirmenin güçlüğü ile geçmişteki uygulamalardan açıkça farklı olunacağına sinyalinin verilmesi ihtiyacının dengelenmesine büyük önem verilmiştir.” 2002 yılı sonunda enflasyonun tek haneye (yaklaşık yüzde 5–7) düşürmenin amaçlandığı belirtilmiştir.

Kamu maliyesi açısından kamu borcunun özelleştirme gelirleri ile karşılanması hedeflenmiştir, IMF'ye verilen niyet mektubuna göre 2000 yılı için 7,6 milyar dolarlık (GSMH'nin yaklaşık % 3,7'si) bir özelleştirme geliri beklenmekte olduğu bunun 4,5 milyar doları telekom ve enerji özelleştirmelerinden geri kalanının ise diğer özelleştirmelerden sağlanacağı belirtilmiştir.

Kriz dış dengesizlikte yükselişe izin vermiş ve Şubat 2001'de kambiyo kurlarının yükselmesiyle TL, dolar ve euro karşısında değer kaybetmiştir. 2001'de gözden geçirilen stabilizasyon programının amacı yapısal zayıflığı değiştirmektir. Kamu sektörünün ve bankacılık sisteminin yeniden organizasyonu kamu sektörünün yeniden büyümesi ve piyasaların canlandırılması ile gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Para miktarının kontrol edilmesi için seçilen yeni araç, bağımsız Merkez Bankası tarafından izlenen formal enflasyon hedefinin uygulanmasıdır. Bu stratejinin enflasyonu 2005'e kadar tek hanelere indirmesine yardım edeceği umulmuştur. 2001'de yeniden düzenlenen IMF yardım paketinin duyurulması finansal piyasalardaki durumu değiştirmiştir. Bununla birlikte büyüme açısı bir kez daha kötüleşmiştir. Yüksek faiz oranları ve sınırlı mali politika büyümeyi etkilemeye devam etmiştir.

11 Eylül olayları da ekonominin genel görünümüne zarar vermiş ve finansal piyasalar sert tepkisi sonucu, devlet iç borçlanma senetleri faiz oranları 10-15 puan düşmüştür. 20 Kasım 2001'de IMF'ye verilen iyi niyet mektubunda bankacılık reformunun tamamlanacağı, özel sektörün canlandırılacağı, kamu sektörünün yönetim ve etkinliğinin arttırılacağı ve sıkı özelleştirme politikası izleneceği sözü verilmiştir.

2001'de kriz (-) % 9,5'lik büyüme oranı yaratmıştır. Ekonomi 2002'de % 7,8 büyüme göstermiştir. Sermaye hisselerinin yükselmesi performansın yükselmesine yardım etmiştir. Yatırım ve ithalat negatifken ihracat ve özel tüketimin katılımı pozitifdir. IMF tarafından ekonomik reform programı desteklenmiş ve yeniden tasarlanmıştır.

2002–2004 dönemi için yeni stand-by anlaşması imzalanmıştır. Programın amacı, sıkı mali politikaların uygulanmasıyla kamu sektörünün kayıplarını azaltmak, sıkı para

politikalarıyla enflasyonu indirmek, verimli piyasa mekanizması başarmak için yapısal reform politikasını yürütmektir.

2002 yılında Güçlü Ekonomiye Geçiş Programı ile bir önceki programda vaad edilen fakat gerçekleştirilemeyen hedeflerin hayata geçirileceğini, IMF denetimli politikaların devam ettirileceğini açıklanmıştır. Bu program 2002–2004 yıllarını kapsayacak şekilde genişletilmiştir.

2002'nin başında program sıkı şekilde uygulanmıştır. Seçimlerden sonra kamu sektörü borcu % 99,2'den % 88,8'e düşmüştür. İhracat en yüksek seviyesine ulaşmıştır (35 milyon dolar) . 2003 yılı başlarındaki savaş beklentisi nedeniyle turizm gelirlerinde düşüş yaşanmıştır fakat bu düşüş Türkiye ekonomisinde belirgin bir kayba neden olmamıştır. Diğer yandan net yabancı sermaye ekonominin potansiyeline göre karşılaştırıldığında belirgin şekilde 410 milyon dolar düşüktür. Yabancı sermayenin Türkiye'den çıkışı nedeniyle dış ticaret olumsuz şekilde etkilenmiştir. Savaşın beklenilenden kısa sürmesi nedeniyle Nisan ayından itibaren iyileşmeler görülmeye başlanmış ve TL değer kazanmaya başlamış ve enflasyonda belirgin düşüş yaşanmaya başlanmış, faiz gerilemiş, ihracat artmıştır. IMF borcunun ötelenmesi ve Amerika ile imzalanan kredi anlaşması piyasaya olumlu yansımış ve beklentiler artmıştır.\* IMF borcunun ödenmesinin ertelenmesi ve Amerika ile imzalanan kredi anlaşması, yüksek büyüme performansı, Türk Lira'sının değer kazanması ve borçlanma koşullarının iyileşmesiyle birlikte toplam borç stokunun milli gelire oranında çarpıcı bir düşüş yaratmıştır. Nisan ayından itibaren petrol fiyatları gerilemiş dünya ekonomilerinin iyileşmesi sonucu Türkiye ekonomisinde beklentileri arttırmış, turizmde belirgin bir iyileşme görülmüştür.

Yüksek işsizlik rakamlarının da etkisiyle, 2002 yılında yaşanan verimlilik artışı ücretlere yansımamıştır. Kamu kesiminde verimlilik bir önceki yıla göre %15.4 artarken reel ücretler %2.1 gerilemiş, özel sektörde ise % 9.7 verimlilik artışı yaşanmasına karşın reel ücretler % 6.8 gerilemiştir. Bu durum 2003 yılında da devam etmiş ve yılın ilk dokuz ayında verimlilik artışı kamu ve özel kesimde sırasıyla % 7.6 ve % 5.5 olurken, reel ücretler ise (ilk altı ayda) sırasıyla % 7.9 ve % 6.6 oranında azalmıştır. 2003 yılının üçüncü üç aylık döneminde işsizlik oranı geçen yılın aynı dönemine göre 0.2 puan azalarak % 9,4'e

---

\* www.tusiad.org.tr

gerilemiştir ve istihdam edilen kişi sayısı geçen yılki düzeyin altında gerçekleşmiştir. Sanayi üretiminde gözlenen yüksek oranlı büyüme nedeniyle, ara malı ve yatırım malı olmak üzere, ithalat ihracattan daha yüksek oranda artmış ve 2003 yılında dış ticaret açığı büyümüştür. 2002 yılına göre iyileşen hizmet gelirleri cari işlem açığını kısıtlayıcı bir faktör olmuş ve 2003 yılı Ocak- Kasım döneminde 4,2 milyar ABD doları cari işlemler açığı oluşmuştur.

2004 yılı sonunda tüketici fiyatları enflasyonu tek haneli rakamlara inmiş, kümülatif olarak % 26'ya ulaşan hızlı bir büyüme ivmesi de yakalanmış, ihracat artmış, reel faiz düzeyi tek haneli seviyeye gerilerken, kamu bütçe açığında azalma sağlanmıştır.

İhracatın payının % 35, özel sektör tüketiminin payının % 28, özel sektör yatırımın payının % 25, Kamu tüketim ve yatırımının payının % 9 ve diğer faktörlerin % 3 olduğu görülmektedir.

Uygulanan ekonomik programın 2004 yılı hedefleri, ekonomideki büyümeyi devam ettirmek, tüketici enflasyonunu hedeflenen düzeye indirmek, faiz dışı fazla hedefine ulaşmak ve böylelikle makroekonomik dengeler üzerinde baskı oluşturan kamu borç stokunu düşürmektir.

#### IV. TÜRKİYE’ DE ÖZELLEŞTİRME

Türkiye 1980’den başlayarak ekonomik bunalımdan çıkış amacıyla uyguladığı ekonomik istikrar önlemleri çerçevesinde özelleştirmenin altyapısını oluşturacak politikalar izlemeyi sürdürmüştür ve özelleştirme uygulamasına 1980’li yılların ortalarında geçilmiştir.Uygulamaya geçilmeden hazırlık yapılmış bunun belirleyicisi olanı Morgan Guaranty Bank’a hazırlatılan “ Özelleştirme Ana Planı” dır ve yürütülen özelleştirme planlarında “Morgan Planı” esas alınmaktadır.

Plan, özelleştirmenin genel çerçevesini, amaçlarını, kamu kuruluşlarının çalışma koşullarını (yasal durumları, işgücü ve sermaye yapıları, muhasebe işlemleri, devletle ilişkileri vb.) bunların herbirinin nasıl ve hangi aşamalardan geçtikten sonra özelleştirileceğini, kapsamlı bir biçimde göstermektedir.

Türkiye’de ücretlilerin alım gücünün yeterli olmadığı; nitelikleri nedeniyle satın aldıktan sonra işletmeyi etkin ve verimli yönetemeyecekleri gibi nedenlerle çalışanlara devir yolu ile özelleştirme uygulanmamakta KİT’in satışında pay senetlerinin doğrudan ya da aracılar eliyle satışı yoluna gidilmektedir.En çok tercih edilen yöntem ise blok satış yöntemidir.

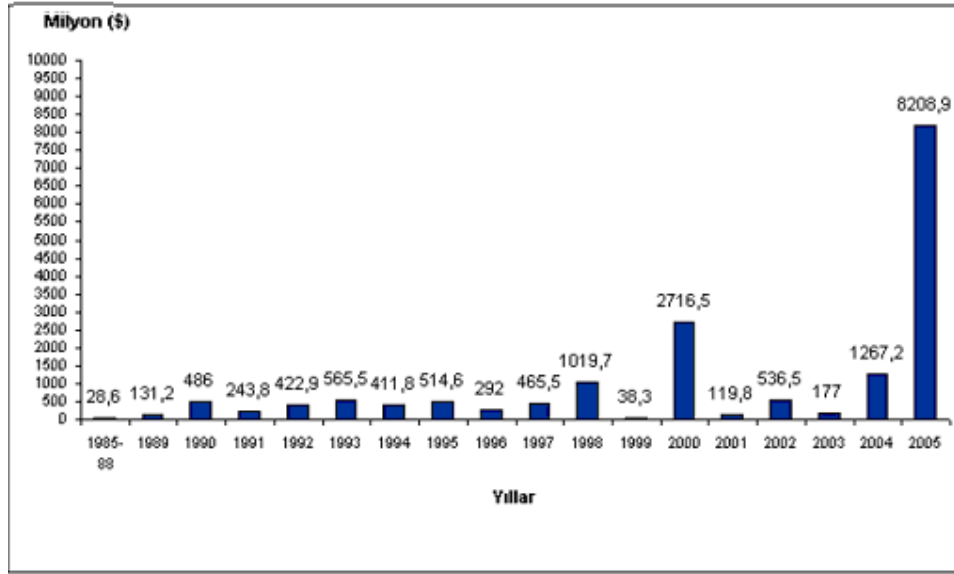
Tablo 1. 1986-2005 dönemi gerçekleştirilen özelleştirme işlemleri\*

1986 - 2005 DÖNEMİ GERÇEKLEŞTİRİLEN ÖZELLEŞTİRME İŞLEMLERİ					
Özelleştirme Yöntemi	Yıllar	1986-2003	2004	2005	Toplam
		\$	\$	\$	\$
Blok Satış		3.524.189.478	399.762.000	7.054.000.000	10.977.951.478
Tesis/Varlık Satışı		863.232.551	606.748.522	398.886.830	1.868.867.903
Halka Arz		2.668.740.708	191.279.167	273.719.603	3.133.739.478
İMKB'de Satış		800.819.126	0	453.977.633	1.254.796.759
Yarım Kalmış Tesis Satışı		4.368.792	0	0	4.368.792
Bedelli Devirler		308.478.473	69.358.355	28.292.849	406.129.677
<b>TOPLAM</b>		<b>8.169.829.128</b>	<b>1.267.148.044</b>	<b>8.208.876.915</b>	<b>17.645.854.087</b>

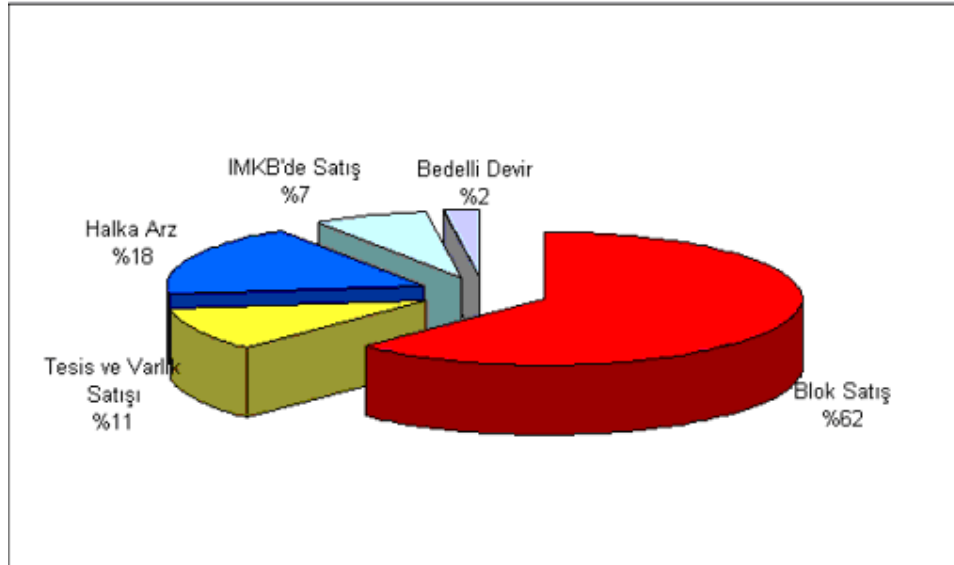
\* Kaynak Halk Bankası



Tablo 2. Yıllar itibariyle özelleştirme\*



Tablo 3. Yöntemler itibariyle özelleştirme\*\*



\*Kaynak Özelleştirme Daire Başkanlığı

\*\*Kaynak Özelleştirme Daire Başkanlığı

#### 4.1. Yasal Açıdan\*

Türkiyede, 1983 yılından sonra gündeme gelen özelleştirme programına yönelik ilk hukuki düzenleme, 1984 yılında çıkarılan ve kamu iktisadi teşebbüsleri ile bunlara ait tesislere, hisse senedi ihracı yoluyla gerçek ve tüzel kişilerin ortak edilebilmesine veya bu tesislerin işletme hakkının belli sürelerle devrine olanak tanıyan 2983 sayılı Kanun'la getirilmiştir.

1986 yılında çıkarılan 3291 sayılı Kanun'da, kamu kuruluşlarının özelleştirme kapsamına alınması ve uygulamaların yürütülmesine ilişkin esaslar belirlenmiştir. Buna göre, 233 sayılı KHK (Kanun Hükmünde Kararname)'da adı geçen, tamamı devlete ait ve kamu iktisadi teşebbüsü statüsünde faaliyet gösteren kuruluşların özelleştirme kapsamına alınmasına Bakanlar Kurulu, KİT'lerin müessese, bağlı ortaklık, işletme ve işletme birimleri ile iştiraklerindeki payların özelleştirme kapsamına alınmasına da Yüksek Planlama Kurulu yetkili kılınmıştır. Özelleştirme programının yürütülmesi konusunda ise, 2983 sayılı yasa ile oluşturulan "Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi" görevlendirilmiştir.

Nisan 1990'da yürürlüğe giren 414 sayılı KHK ile Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi, "Kamu Ortaklığı İdaresi" ve "Toplu Konut İdaresi" adı altında iki ayrı kuruluş olarak yeniden örgütlenmiştir. Kamu Ortaklığı İdaresi, özelleştirme uygulamalarının yürütülmesi ve Kamu Ortaklığı Fonu ile Çalışanların Tasarruflarını Teşvik Hesabı'nın yönetimi konusunda görevli kılınmıştır.

6 Ocak 1992 tarihinde yürürlüğe giren 473 sayılı KHK ile de, özelleştirme uygulamaları konusundaki karar mercii, "Kamu Ortaklığı Yüksek Kurulu" olarak değiştirilmiştir.

Bu mevzuat dışında, doğrudan özelleştirme ile ilgili olmamakla beraber birçok kanun ve kanun hükmünde kararnamede özelleştirmeye ilişkin hükümlere yer verilmiştir.

Ancak bütün bu düzenlemeler, bir takım genel esasların belirlenmesinden öteye gidememiş, uygulamaların gerektirdiği ihtiyaca cevap verecek sağlam bir hukuki altyapı oluşturulamamıştır. Gerek karar verme, gerekse uygulamalar konusunda getirilen yetki sınırlamaları, özelleştirme sürecinin uzamasına ve işlemlerin aksamasına yol açmıştır. Bunun

---

\* [www.obi.gov.tr](http://www.obi.gov.tr)

yanısına, uygulamalar esnasında veya daha sonra ortaya çıkabilecek, başta sosyal problemler olmak üzere muhtemel sorunların çözümüne yönelik yasal düzenlemelerin (işsizlik sigortası, antikartel yasası vb.) mevcut bulunmaması da özelleştirmenin karşılaştığı en önemli yapısal sorunlardan biri olmuştur.

Bunun sonucunda, özelleştirme programından beklenen hedeflere ulaşılmasında karşılaşılan güçlüklerin giderilmesi amacı ile uygulamalara esas teşkil eden 2983 ve 3291 sayılı yasalarda çeşitli tarihlerde değişikliğe gidilmiştir. Bu karmaşık yapıdan kaynaklanan sorunların, gerekse özelleştirme uygulamalarının sonucuna bağlı olarak karşılaşılan sosyal, ekonomik ve hukuki problemlerin çözümü için yeni düzenlemeler yapılması kaçınılmaz olmuştur.

Özelleştirmede karşılaşılan sorunların giderilmesi ve programa hız kazandırılması amacı ile uygulamalar konusundaki yasal ve yönetsel yapının değiştirilmesine yönelik ilk somut adım 1992 yılında atılmıştır. Mevzuat değişikliği çalışmaları, 1994 yılında tamamlanmış ve konuya ilişkin ayrıntılı düzenlemeler içeren bir dizi kararname çıkarılmıştır. 11 Mayıs 1994 tarihinde yürürlüğe giren ve hükümete özelleştirme uygulamaları konusunda düzenleme yapma yetkisi veren 3987 sayılı yetki yasasına dayanılarak çıkarılan 530, 531, 532 ve 533 sayılı kanun hükmünde kararnameler 6 Haziran 1994, 546 sayılı kanun hükmünde kararname ise 7 Temmuz 1994 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Ancak, sözkonusu 5 kararnamenin dayanağı olan 3987 sayılı yetki yasası 7 Temmuz 1994 tarihinde Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir. Daha sonra ise, bu kanun çerçevesinde çıkarılan 530, 531, 532, 533 ve 546 sayılı kanun hükmünde kararnamelerin iptali ve bu konuda yürütmenin durdurulması amacı ile Anayasa Mahkemesi'ne yapılan başvuru değerlendirilerek 21 Temmuz 1994 tarihinde karara bağlanmış ve sözkonusu kararnameler iptal edilmiştir. Anayasa Mahkemesi'nin iptale ilişkin gerekçeli kararı, 5 Ağustos 1994 tarihli Resmi Gazete'nin mükerrer sayısında yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu iptal kararları sonucu, özellikle yapısal açıdan getirilen değişiklikler nedeniyle doğacak hukuki boşluğa, Bakanlar Kurulu'nun 31 Temmuz 1994 tarihinde aldığı prensip kararı ile açıklık getirilmiştir. Konuya ilişkin olarak 3 Ağustos 1994 tarihinde yayınlanan Başbakanlık genelgesinde, Anayasa Mahkemesi'nin gerekçeli iptal kararının Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bu konudaki idari eylem ve işlemlerin, iptal kararından

önceki mevzuat çerçevesinde yürütülmesi öngörülmüştür. Bu çerçevede İdare, 5 Ağustos 1994 tarihinden itibaren yeniden Kamu Ortaklığı İdaresi adı altında ve eski statüsünde faaliyetlerine devam etmiştir. Yine aynı tarihten itibaren, özelleştirmeye ilişkin esasların, üzerinde fikri ve siyasi açıdan uzlaşma sağlanabilecek bir yasa çerçevesinde yeniden düzenlenmesi konusunda çalışmalara başlanmıştır.

#### **4.1.1. 4046 sayılı özelleştirme kanunu**

Bu çalışmalar sonucunda, bütün siyasi partilerin ve sendikaların önerileri de dikkate alınarak hazırlanan [4046 sayılı Özelleştirme Kanunu](#), 27 Kasım 1994 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun ile, getirilen yeni düzenlemeler, ana başlıklar itibariyle şöyledir:

"Özelleştirme Yüksek Kurulu" oluşturulmuştur.

"Özelleştirme İdaresi Başkanlığı" kurulmuştur.

Özelleştirmenin kapsamı genişletilmiş, iktisadi devlet teşekkülleri ile bunlara ait kurum ve payların yanısıra, diğer kamu kurum ve kuruluşlarının da özelleştirilebilmesine imkân tanıyan düzenlemeler yapılmıştır.

"Özelleştirme Fonu" oluşturulmuştur.

Özelleştirme uygulamaları sırasında veya sonrasında işini kaybedenlere, kanunda belirtilen hükümler çerçevesinde, yasalardan veya toplu iş sözleşmelerinden doğan tazminatları dışında ek bir iş kaybı tazminatı ödenmesi öngörülmüştür.

Erken emekliliğin teşviki amacıyla, özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlarda Emekli Sandığı'na tabi personelden hizmet süresi itibariyle emeklilik hakkı kazananlara, bu hakkı kazandıkları tarihten itibaren iki ay içinde emekli olmayı istemeleri halinde ikramiyelerinin % 30 fazlası ile ödenmesi hükme bağlanmıştır.

Özelleştirme kapsamındaki kuruluşların, özelleştirme uygulamaları sonucu kamu payının %15'in altına düşmesinden veya tasfiyesinden yahut tüzel kişilikleri sona erecek şekilde kapatılmasından önce sosyal yardım zammına hak kazanmış olan personele 17.7.1964 tarihli 506 sayılı Kanunun Ek 24 üncü maddesi gereğince ödenen

sosyal yardım zamları, ödemenin yapılmasını müteakip Sosyal Sigortalar Kurumu'nun yazılı talebi üzerine İdare (Özelleştirme Fonundan) tarafından en çok iki ay içinde adı geçen kuruma ödenir. Özelleştirme Fonunun diğer yükümlülükleri de dikkate alınarak sosyal yardım zamlarının süresinde Sosyal Yardım Kurumu'na ödenmesinin mümkün olmadığı hallerde sosyal yardım zamları Hazine'ce karşılanır.

Kapsamdaki kuruluşlarda uygulamalar sonucu kadrosu iptal edilen memur ve sözleşmeli personelin diğer kamu kurum ve kuruluşlarındaki boş kadro ve pozisyonlara atanmalarına ilişkin düzenlemeler getirilmiştir.

Özelleştirme uygulamalarından elde edilecek gelirlerin, genel bütçe harcama ve yatırımlarında kullanılmaması hükme bağlanmıştır.

Stratejik nitelikteki kuruluşlarda imtiyazlı hisse bulundurulması öngörülmüştür.

#### **4.1.2 4046 sayılı özelleştirme kanununda yapılan değişiklikler:**

Söz konusu Kanunun uygulanmasından bugüne kadar 4105 sayılı Kanun ve 4108 sayılı Kanun ile 4046 sayılı Kanunda bir takım değişiklikler ve düzenlemeler yapılmıştır. 4046 sayılı Kanunun, özelleştirme programına alınan kuruluşların özelleştirilmesine ilişkin olarak özelleştirme yöntemleri, değer tespiti ve ihale usullerini kapsayan 18 inci maddesi; Anayasanın 7 inci maddesine aykırılığı savıyla, 9 Nisan 1997 tarihinde Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir. Söz konusu madde, 3 Nisan 1997 tarih ve 4232 sayılı Kanunla Anayasaya uygun olarak yeniden düzenlenmiş, 8 Nisan 1997 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Ayrıca 4046 sayılı Kanunun 10. maddesinde yer alan ve bu kanunun geçici 8. maddesi gereğince "Kamu Ortaklığı Fonu'na yapılan aktarmalar hariç Özelleştirme Fonu'ndan genel bütçeye kaynak aktarılmaz" ibaresi 26 Mayıs 2000 tarihinde yürürlüğe giren 4568 sayılı Kanunla "Özelleştirme Fonunun nakit fazlası, Hazinesinin iç ve dış ödemelerinde kullanılmak üzere Hazine hesaplarına intikal ettirilir" şeklinde değiştirilmiş, geçici 8 inci madde ise yürürlükten kaldırılmıştır.

### 4.1.3 4971 Sayılı Kanun ile 4046 Sayılı Kanunda Yapılan

#### değişiklikler:

Özelleştirme çalışmalarının daha da hızlandırılması amacıyla hazırlanan 4971 sayılı "Bazı Kanunlarda ve Milli Piyango İdaresi Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" 15 Ağustos 2003 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu Kanun çerçevesinde 4046 sayılı Kanunda yapılan değişiklikler ve getirilen yeni düzenlemeler ana başlıklar itibariyle şöyledir;

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun oluşumu ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın bağlı bulunduğu Bakan'ın belirlenmesine yönelik düzenlemeler yapılmıştır. Önceden ÖYK üyelerinin hangi bakanlar olacağı Kanunda yazılı iken, değişiklikle ÖYK üyelerini belirleme yetkisi Başbakan'a verilmiştir. Böylelikle makro özelleştirmelerde sektörle veya konu ile ilgili Bakan'ın ÖYK üyesi olabilmesinin yolu açılmıştır.

4046 sayılı Kanunun 7 inci maddesinde yer alan yasaklara ilişkin olarak çalışanların halka arz yoluyla yapılan özelleştirme uygulamalarına katılmaları sağlanmıştır. Önceden kuruluşlarda çalışanların hiçbir şekilde halka arza katılmaları mümkün değilken, değişiklikle yasak sınırı (yönetici konumunda olanlar) daraltılmıştır.

Özelleştirme Fonunun kullanım alanları ile değer tespit metodlarının en az ikisinin uygulanması suretiyle değerlendirme yapılacağı yolunda düzenleme yapılmıştır. Ayrıca belirli istekliler arasında kapalı teklif usulü ile yapılacak ihaleler yeniden düzenlenmiştir. Önceden, arsa ve atıl işletmelerin değer tespitinde zorluk yaşanırken, yapılan değişiklikle teknik olarak rahatlık getirilmiştir.

Kuruluşlarda çalışan personelin nakline ilişkin madde yeniden düzenlenerek uygulamada ortaya çıkan sorunlar giderilmiştir. Bu arada ilave **emeklilik** ikramiyesi ödemesi ile ilgili maddede düzenleme yapılmış ve sosyal yardım zammı ödemelerine ilişkin madde yürürlükten kaldırılmak suretiyle uygulamalardaki problemlerin giderilmesi amaçlanmıştır. Önceden nakle tabi personelin özlük hakları, makam ve temsil tazminatları, emekli ikramiyeleri, sosyal yardım zamları, kıdem tazminatları, kadro durumunda yaşanan sorunlar bu madde ile ortadan kaldırılmıştır.

Milli Piyango İdaresi Genel Müdürlüğü tarafından şans oyunlarını planlamak, tertip ve çekilişini düzenlemek üzere lisans verilmesi suretiyle özelleştirilmesine yönelik düzenlemeler yapılmıştır. Milli Piyango İdaresi icracı kurum olmaktan çıkarılarak düzenleyici kurum haline getirilmiştir. Şans oyunları, lisans verilmesi suretiyle, özel sektör ve yabancı sermaye vasıtasıyla, çok daha çeşitli ve güçlü olarak yapılabilecektir.

T. Telekomünikasyon A.Ş.'nin özelleştirilmesi ile ilgili strateji belirlenmesi yönünde düzenlemeler yapılmıştır. Telekom hisselerinin hisse senedine dönüştürülebilir tahvil yoluyla satışına imkân verecek düzenleme yapılmıştır.

Ayrıca 4971 sayılı Kanunla, 4046 sayılı Kanunda yapılan diğer düzenlemeler ile özelleştirme uygulamalarının hızlandırılması yolunda hükümler getirilmiştir. Özelleştirme uygulamalarının idari ve hukuki yönden hızlanması için bürokratik işlemleri basitleştirici ve kolaylaştırıcı düzenlemeler yapılmıştır.

#### **4.1.4. 5398 sayılı kanun ile 4046 sayılı kanunda yapılan değişiklikler:**

— 4046 sayılı Kanunun adı “Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun” olarak değiştirilmiştir.

— Değer tespit sonuçlarının kamuoyuna duyurulması hususuna açıklık getirilmiş, iştirak hisselerinin özelleştirilmesinde kolaylık sağlanmış, özelleştirme uygulamalarında kullanılan ihale usulleri arasında yer alan, “Belirli istekliler arasında ihale usulü” yeniden tanımlanmış ve bu suretle anılan ihale usulüne işlerlik kazandırılmaya çalışılmıştır.

— Özelleştirme programında bulunan kuruluşların birleşme bölünme ve yeniden yapılandırılmaları hususlarında karşılaşılan güçlükler giderilmiştir.

— İş kaybı tazminatı ile nakle tabi personelin nakline ilişkin hükümlerde uygulamada karşılaşılan ve hukuki ihtilaflara sebep olan bazı hususlar yeniden düzenlenmek suretiyle, hukuki ihtilaflar önlenmiştir.

— Nakle tabi personel ve istihdam fazlası personele ilişkin ihtilaflar ve yorum farklılıkları giderilmiştir.

— Özelleştirme uygulamaları aleyhine açılan davaların süratle sonuçlandırılmasını temin edecek şekilde düzenleme yapılmış ve özelleştirme uygulamalarına karşı açılan davaların Danıştay’da görüleceği hüküm altına alınmıştır. Ayrıca Özelleştirme İdaresi Başkanlığının taraf olduğu dava ve takiplerin her türlü harçtan muaf olacağına ilişkin düzenleme yapılmıştır.

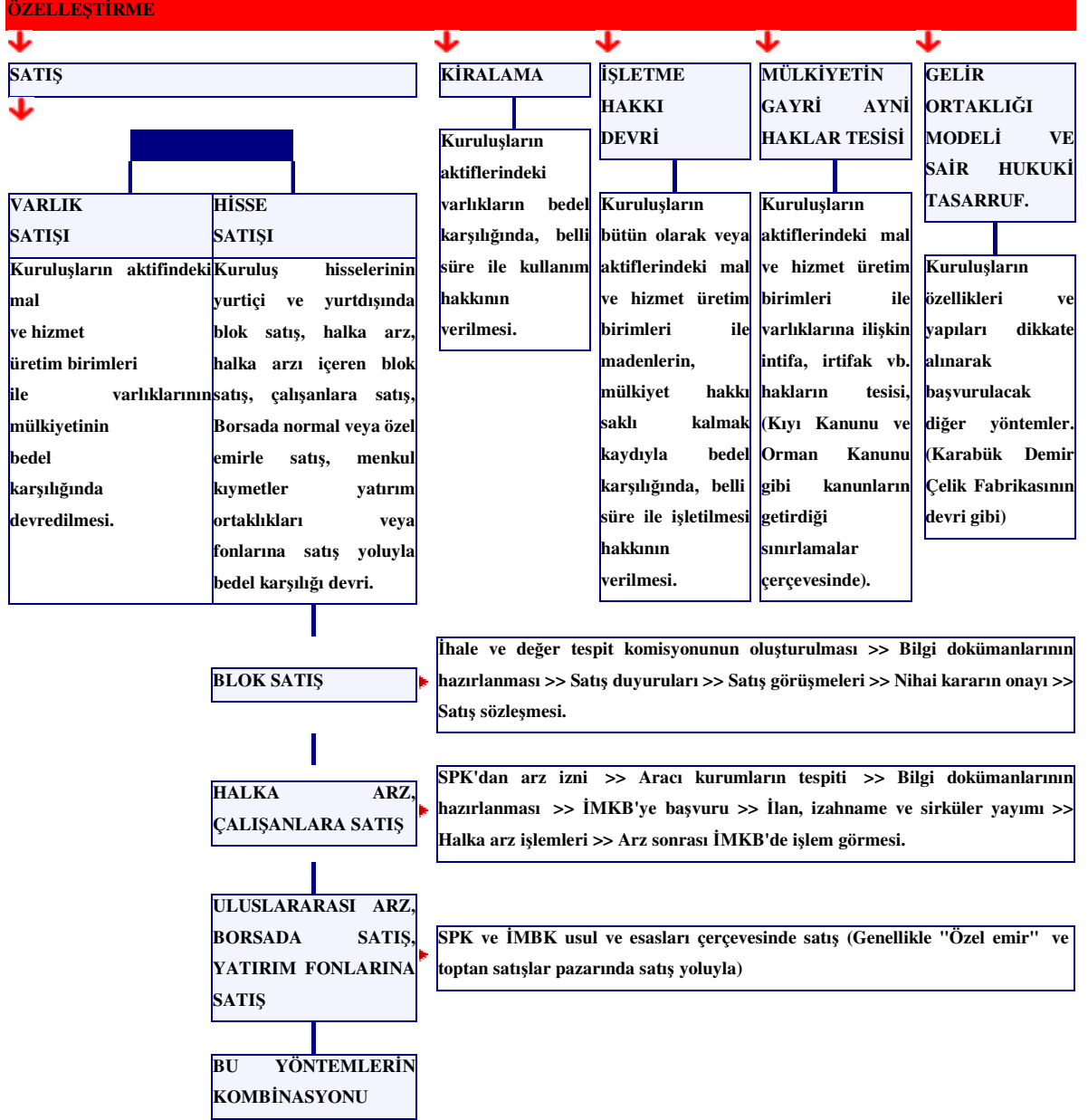
— 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu, 3194 sayılı İmar Kanunu ve 3621 sayılı Kıyı Kanununda uygulamada karşılaşılan sorunların giderilmesine yönelik bazı düzenlemeler yapılmış, Kıyı Kanununa kruvaziyer liman tanımı getirilmiş ve bu limanların kıyılarda yapılandırılmasına olanak sağlanmıştır.

— Fiilen faaliyette olmayan İstanbul Temsilciliği’ne dair yasal düzenlemeler iptal edilmiştir.

- Özelleştirilen kuruluşlarda çalışan ve iş akitleri özel sektör tarafından feshedilen işçilerin 657 sayılı Kanunun 4/C maddesi uyarınca geçici olarak istihdam edilmelerinde belirlenen 6 aylık süre koşulu kaldırılmıştır.



Tablo 4 Özelleştirme yöntemleri\*



\*Kaynak: www.obi.gov.tr

## V. TÜRKİYE' DE ÖZELLEŞTİRME AMAÇLARI

Özelleştirme Ana Planı kapsamında, öncelikle Türkiye şartlarında özelleştirmenin amaçları öncelik sırasına göre şu şekilde belirlenmiştir;

- 1- Pazar güçlerinin ekonomiyi harekete geçirmesine imkan verilmesi,
- 2- Verimliliğin ve randımanın artırılması,
- 3- Malların ve hizmetlerin kalite, miktar ve çeşitliliğinin artırılması,
- 4- Halka açık şirketlerin teşvik edilmesi,
- 5- Sermaye piyasalarının geliştirilmesinin hızlandırılması,
- 6- Hazinesin KİT'lere sağladığı mali desteğin asgariye indirilmesi,
- 7- KİT'ler tarafından uygulanan tekelci fiyatlandırma ve dolaylı vergilendirmenin azaltılması,
- 8- Kamu görevlilerinin politika ve yönetmelik konularında çalışmalarına izin verilmesi,
- 9- Modern teknoloji ve yönetim tekniklerinin cezbedilmesi,
- 10- Çalışanlara hisse senedi vermek suretiyle iş verimliliğinin artırılması,
- 11- Kamu ve özel sektör kuruluşları arasındaki dengenin değiştirilmesi,
- 12- Yabancı yatırımlarla uluslararası ekonomik ve politik bağların kuvvetlendirilmesi,
- 13- Mevcut sermaye yatırımlarındaki iç karlılığın artırılması,
- 14- Devlete gelir sağlanması.
- 15- Mikro iktisat açısından işletmelerin iktisadi performans seviyelerinin geliştirilmesini motive edebilmek için işletmelerin, tahsis ve üretim etkinliğinin artırılması ve kamu tekellerinin kaldırılması suretiyle serbest rekabetin geliştirilmesi;
- 16- KİT'ler ve merkezi hükümetler karar alma birimleri arasındaki ilişkilerde ortaya çıkmış güçlüklerle ilişkin, çözümler bulunması ve kronikleşmiş enflasyonist baskının azaltılması;
- 17- Prodüktif varlıkların satılması suretiyle gelir yaratılarak, kamu sektörünün dış finansman ihtiyacının azaltılması;
- 18- Mülkiyetin demokratikleştirilmesi veya halk kapitalizminin teşekkül ettirilebilmesi için giderek mülkiyetin yaygınlaştırılması, gelir dağılımının düzeltilmesi ve sermaye piyasasının geliştirilmesi;

- 19- KİT'ler üzerine baskı kuran çeşitli grupların (üretici, denretçi, bürokrat, sendika ve Ticaret ve Sanayi Odaları, çeşitli meslek kuruluşları gibi) gücünün azaltılması;
- 20- Politik liderlerin geniş bir planın parçası olarak genel ekonomi içinde, kamunun tedarik, üretim ve dağıtım yükünü küçültecek özelleştirme politikalarını desteklemesi;
- 21- Uluslararası modern teknoloji ve yönetim teknikleri mobilitesinin hızlandırılması;
- 22- Uluslararası fon fazlalıklarının yatırıma dönüşmesine imkan verilmesi ve yabancı yatırımlar aracılığı ile ekonomik ve politik bağlarını giderek kuvvetlendirilmesi ve döviz giderlerinin artırılması.

### **5.1. Türkiye'de kullanılan özelleştirme araç ve yöntemleri**

2983 sayılı kanun üç temel araç ve düzenleme öngörmektedir.

#### 1- Gelir Ortaklığı Senedi:

Kamu kurum ve kuruluşlarına (KİT'ler dahil) ait alt yapı tesislerinin gelirlerine gerçek ve tüzel kişilerin ortak olmasını sağlamak için çıkarılan senetlerdir. Altyapı tesisleri de Kanunda, köprü, baraj, elektrik santrali, karayolu, demiryolu, telekomünikasyon sistemleri ile sivil kullanıma yönelik deniz ve hava limanları vb. Şeklinde tanımlanmıştır.

Gelir Ortaklığı Senetlerinin özel tasarruflar açısından çekici olması için, bu faaliyetlerin, piyasa şartlarında fiyatlandırılması ve etkinliklerinin artırılması amaçlanmaktadır.

Gelir Ortaklığı Senedi mülkiyet devrini öngörmemekte, sadece ait olduğu tesisin gelirlerine ortak olmayı ifade etmektedir. Kendileri için Gelir Ortaklığı Senedi çıkarılan tesislerin, bu senetlerin piyasa şartlarında makul bir getiri sağlamasını güvence altına almak için, karlı ve verimli çalışmaya özen göstermelerinin temini amaçlanmaktadır.

#### 2- İşletme Hakkı Devri:

Kamu iktisadi teşebbüslerinin müessese, işletme, bağlı ortaklıklarına ve benzerlerine ait tesislerin belirli süre ve şartlar dahilinde gerekçe ve tüzel kişiler tarafından işletilmesi ve

varsa mamullerinin pazarlama ve dağıtımının yapılması hakkının devridir.

Bu uygulama biçimi, genellikle özelleştirmenin bir ön aşaması olarak değerlendirilmektedir. Mülkiyet devri olmamakta, işletme ve yönetim hakları doğrudan bedel karşılığı olarak devredilmektedir.

Türkiye’de limanların özel sektöre devri işletme hakkı devri ile gerçekleştirilmektedir. Bunlar genellikle 30 yıllık sözleşmelerdir.

### 3- Hisse Senedi:

Kamu iktisadi teşebbüsleri ve bunlara ait tesislere gerçek tüzel kişilerin ortaklığını sağlamak üzere çıkarılan senetlerdir.

Burada tam bir mülkiyet sözkonusudur. Kamu hisselerinin özel kesime devri ya da arttırılan sermayenin özel kesimin katılımına sunulması şeklinde uygulanabilir.

Tablo 5 Türk Deniz Ticaret Sektörünün Ekonomik Girdileri\*

<b>DENİZ TAŞIMACILIĞI</b>	<b>3 MİLYAR DOLAR (*)</b>
<b>LİMANCILIK GELİRLERİ</b>	<b>750 MİLYON DOLAR</b>
<b>TERSANE GELİRLERİ</b>	<b>1 MİLYAR DOLAR</b>
<b>DENİZ TURİZMİ GELİRLERİ</b>	<b>2 MİLYAR DOLAR</b>
<b>DENİZ KAYNAKLARI GELİRLERİ</b>	<b>500 MİLYON DOLAR</b>
<b>KIYI İŞLETMELERİ GELİRLERİ</b>	<b>2 MİLYAR DOLAR</b>
<b>İHRAKİYE HİZMETLERİ</b>	<b>1 MİLYAR DOLAR</b>

\*Kaynak: Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2004

Tablo 6 Temel ekonomik göstergeler\*

	2001	2002	2003	2004
GSMH(TrilyonTL,Cari Fiyatlarla)	176.484	275.032	356.681	<b>424.129<sup>1</sup></b>
Büyüme Hızı GSYİH (%)	-7.5	7.9	5.8	<b>9.6<sup>1</sup></b>
Büyüme Hızı GSMH (%)	-9.5	7.9	5.9	<b>10.0<sup>1</sup></b>
Nüfus <sup>2</sup> ( Milyon Kişi,Yıl Ortası )	68.4	69.4	70.4	<b>71.3<sup>1</sup></b>
İstihdam <sup>3</sup> ( Milyon Kişi )	21.5	21.4	21.1	<b>21.7<sup>1</sup></b>
İhracat (Milyar ABD Doları FOB )	31.3	36.1	47.3	<b>63.0</b>
İthalat (Milyar ABD Doları CIF)	41.4	51.6	69.3	<b>97.3</b>
Cari İşlemler Dengesi (Milyar USD )	3.4	-1.5	-8.0	<b>-15.5</b>
Cari İşlemler Dengesi/GSMH (5)	2.3	-0.8	-3.3	<b>-5.2 (6)</b>
Dış Borç Stoku /GSMH(%)	79.1	71.4	61.0	<b>53.9 (7)</b>
KamuKesimiBorçlanma /GSMH(%)	16.4	12.7	9.4	<b>5.0 (6)</b>
İç Borç Stoku/GSMH (%)	69.2	54.5	54.5	<b>52.9 (6)</b>
Toplam Kamu Borç Stoku(8)/GSMH (%)	101.3	89.4	84.0	<b>79.0 (7)</b>
Toplam Kamu Kesimi Faiz Dışı Fazlası/GSMH (9) (%)	5.8	4.6	6.6	<b>6.5 (10)</b>
Vergi Gelirleri/GSMH (%)	22.5	21.8	23.6	<b>23.5<sup>1</sup></b>
Toptan Eşya Fiyat Endeksi (11)	88.6	30.8	13.9	<b>13.8</b>
<b>Tüketici Fiyat Endeksi (11)</b>	<b>68.5</b>	<b>29.7</b>	<b>18.4</b>	<b>9.3</b>

\*Kaynak: Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2004

- (1) DPT Tahmini
- (2) DİE, 2000 yılı genel nüfus sayımı sonuçlarından yararlanılarak tahmin edilmiştir.
- (3) Hanehalkı iş gücü istatistikleri
- (4) Hesaplamalarda iş gücü anketinin dört dönem için verilerinin ortalaması alınarak hesaplanmıştır.
- (5) Hesaplamalarda ABD Doları için yıllık ortalama alış kuru kullanılmıştır.
- (6) Gerçekleşme Tahmini
- (7) 7 Eylül itibariyle
- (8) Toplam kamu borç stoku, konsolide bütçe iç borç stokuyla toplam kamunun dış borç stoku toplamından oluşmaktadır. Dış borç stoku verileri Türk lirasına dönüştürülürken,ABD Dolar alış kuru yıl ortalaması değeri kullanılmıştır.
- (9) DPT,IMF tanımlı
- (10) Yıl sonu hedefi
- (11) Yıllık yüzdelik değişim, 1994=100

## VI. LİMAN ÖZELLEŞTİRMESİ

Ticaret hacminin artması ve global ekonominin gelişmesi nedeniyle taşımacılık sektöründe gelişimi sağlayacak değişiklikler kaçınılmaz olmuştur. Bu değişiklikler gemi boyu ve hızlarının artması, taşıma araçlarının kapasitelerinin, yükleme- boşaltma miktarı artması ile başlamıştır. Ayrıca tekli taşımacılık yerine multimodal taşımacılık ve kombine taşımacılığın yer alması ile limanların modern hale getirilmesi öncelikli konu olarak görülmektedir. İthalat ve ihracatta maliyet artışı ve zaman kayıpları nedeni ile hükümetler liman hizmetlerinin zamanında yerine getiremez hale gelmişler ve bu hizmetleri özel sektöre devretmişlerdir.

Limana özelleştirmesinin tanımı şu şekilde yapılabilir:

“ Özelleştirme mal mülkiyetinin kamu sektöründen özel sektöre transferi veya liman işletmelerindeki, teçhizat ve sistemlerindeki mali yatırımların özel sermayeye uygulanmasıdır.”

### 6.1. Liman özelleştirmelerinin ana hedefleri;

- 1- Liman işletmelerinin yönetim imkanlarının gelişimi;  
Bu tip gelişmeler verimliliğin artırılması ve operasyonel üretimin yükseltilmesidir.
- 2- Kamu sektörü üzerindeki finansal talebin azaltılması, özellikle merkez yönetiminde kamu için gelirlerinin azaltılarak özel sektör kaynakları ile kamu sektörünün yer değiştirmesi veya tersi,
- 3- Kullanıcılar için sunulan hizmetin geliştirilmesi ve ücretlerin düşürülmesi, liman hizmetleri için ödeme yapma durumu.

Yukarıdakilere ek olarak özelleştirme planında hedeflenen amaçlar;

- 1- Sektör veya diğer sosyal hedeflerinin yeniden dağıtımı;

- 2- Ülke ve liman için yeni iş ve ticari alanların oluşturulması,
- 3- Ticari, ekonomik, teknolojik veya idari risklerinin kamu ve özel sektör arasında dağıtımı.
- 4- Kamu sektörü payını ve bürokrasiyi azaltmak,
- 5- Liman hizmetlerinin etkinliğini ve verimliliğini artırmak,
- 6- Liman kolaylıkları ve kaynaklarının azami kapasite kullanımını sağlamak,
- 7- Ulusal ve bölgesel rekabetini artırmak,
- 8- Finansal bağımsızlık sağlamak,
- 9- Limanları modern işletme teknikleri ve uygulamaları ile yönetmek,
- 10- Liman alt ve üst yapı yatırım gereksinimlerini karşılamak,
- 11- Limanların teknolojik gelişmeye ayak uydurmasını teşvik etmek,
- 12- Yeni yatırım olanaklarını sağlamak,
- 13- İstihdam yapısını güçlendirmek,
- 14- Sanayinin gelişmesini sağlamaktır.
- 15- Özel sektörün gücünü kuvvetlendirmek limanın işletilmesini ve yönetilmesini rekabetçi yapıda maliyetleri düşürmek hizmeti geliştirmek.

## **6.2. Liman özelleştirme çeşitleri**

### **6.2.1.Kiralama;**

Kiralama genel anlamı ile saha, teçhizat veya her ikisinin kullanım hakkının belirli bir zaman süresince ödeme veya taksitler halinde kiralama anlaşmasıdır.

Alternatif hedefler aşağıda yer almaktadır.

- 1- Su önü ve rıhtım duvarının saha ve rıhtım duvarının ve arkasındaki gelişmemiş sahanın kiralınması,
- 2- Su önü ve rıhtım duvarı ve rıhtım duvarının arkasında yer alan gelişmiş, düzenlenmiş sahanın kiralınması,

- 3- Su önü ve rıhtım duvarının ve arkasındaki gelişmiş temizlenmiş saha ve gemi rıhtım elleçleme teçhizatlarının kiralanması
- 4- Su önü ve rıhtım duvarı arkasındaki gelişmiş sahanın, gemi rıhtım elleçleme teçhizatları, terminal elleçleme ekipmanları, ofisler, bakım tesisleri ve tamamıyla teçhizatlandırılmış terminallerin kiraya verilmesi.

Kiralama, Liman Otoritesi veya Hükümet kontrolünde kiralaanın uyguladığı tarife üzerinden gerçekleştirilir.Uygulamada Hükümet ve Liman Otoritesi özel sektör liman işletmelerinin tarifelerini kontrol etmekten çekinirler.

Kiracının altyapı ve teçhizat hükümlerine göre finansal sorumluluğu;

- Ön finansman ve malik tesisleri (çoğunlukla limanla birlikte)
- Finansman ve malik teçhizatları (bazen liman ile birlikte)
- Yerine ikamenin finansmanı
- Varolan operasyonların finansmanı
- Personel alımı
- Personel kullanıcı ve üçüncü kişilere karşı sorumluluk

### **6.2.2 Yap İşlet Devret**

Bunlar ayrıca yasal konuya vakıf insanlar tarafından imtiyaz olarak da adlandırılırlar. Kira ve imtiyaz garantör tarafından finansmanı yapmak ve işletme bir kamu teçhizat veya tesisinin belirlenmiş işletilmek üzere verilmesidir.

Yap İşlet Devret önemli anlaşmalardır ve değer kaybına göre oranlanır. Bu imtiyaz anlaşmaları saha, ekipman ile sınırlı değildir. Rıhtım duvarları, saha, yönetim binaları, atelye yapımı, gemi kıyı elleçleme teçhizatlarının kurulumu da dahildir.

Ayrıca tarafların belirli para ile belirlenmiş fiyatlarda kapsaması ve imtiyaz ücretlerinin imtiyazın net gelirinden veya karından pay alması ile tesisin kurulması gerçekleştirilebilir.



Teklif sırasında imtiyaz tarifeleri kurulur, imtiyaz hak edildiği takdirde teklif verenlerin tarifeleri uygulanır.

Çeşitli imtiyaz sözleşmelerinin olması çoğunlukla Hükümet ve liman yetkilileri arasında karışıklık yaratır. Aynı zamanda diğer yanda potansiyel özel operatörlerdir. Bu imtiyaz anlaşmaları aşağıdaki gibi birbirinden ayrılır.

İmtiyaz sahibi hiçbir zaman tesisin maliki değildir ama belli bir dönem için işletme hakkına sahiptir, bundan sonra veren imtiyazı veren tesis kontrol ederek başka sözleşme ile yeniden kiraya verebilir, alan sahip değildir. Tesisin devredilmesi nedeni ile herhangi bir tazminatı anlaşma bitiminde alamaz.

### **6.2.3 Liman mallarının karşılıksız olarak satımı:**

Liman mallarının karşılıksız olarak satımı olarak yapılan özelleştirme değişiklik gösterebilir. Temel olarak özelleştirme çıplak satımı olabilir (kamunun arazi satmaya yasal olarak hakkı bulunmaktadır). Bu durumda liman hizmeti yönetimin ve çalışanların bütün hisselerinin satımına dönüşür. Liman mallarının gerçek satışı, rekabetçi yapıda firma konsorsiyumları, müşterek teşebbüs veya grup yönetimleri ve çalışanlar olabilir.

Satışın açık ve rekabetçi yapıda sürdürülmesi düşük maliyete yol açar. Risk satın almada ve toplam hasıla tamamına herhangi kontrol kaybı sonucunda etkilenir. Bununla beraber, değerlendirme süreci ve teklif analizlerinin uygulanması sürecinde uygun kriterlerin kurulmasında sorunlar olabilir (bu sorunlar etkilemez fakat özelleştirmeyi kısıtlayabilir; yapı-şirket devret ve kiralama metodları için süreçleri eşit olarak etkilenir).

Rekabetçi yapıda diğer alternatif ise devirli satıştır. Tek alıcı ile (şirket, konsorsiyum, müşterek teşebbüs ve yönetim çalışanlara satımı) yapılır. Hükümet veya Liman Otoritesi satın alanın kim olacağına ve görüşmelerde kararlaştırılacak konuları seçme hakkına sahiptir. Açıkçası bu metodun gerçek tehlikesi üzerinde anlaşılacak fiyatın her zaman piyasa fiyatından düşük olduğu iddiası yapılabilir. Bu yüzden malın değerinin doğru belirlenmesi önemlidir.

#### **6.2.4 Müşterek Teşebbüs (Joint Venture)**

Liman otoriteleri genellikle ana faaliyet sahaları ile ilgili işlemler ve yatırımlar ile yetkilendirilirler. Özel / kamu sektör tesislerinin varlıklarının çerçevesi hazırdır ve yeniden yaratılmaya ihtiyaç yoktur.

Müşterek teşebbüs, iki veya daha fazla organizasyonun müşterek sahipli veya otonomik organizasyon oluşmasıyla kapsar. Eğer tüm taraflar ortak fayda sağlar ise yararlı olabilir ve müşterek özel altyapılar yaratabilir.

- 1- Kamuca sahip olduğu binalarda özel sektör yatırımlarına açmak
- 2- Diğer yapı teknik deneyim kazanırken diğerinin kazanmasına imkan vermek örneğin değişik pazarların girmesine izin vermek
- 3- Kamu ve özel sektörlerin kaynaklarını çekerek proje riskini paylaşmak

Karmaşık şirketlerin elinde lisans veya imtiyaz olduğunda ve her ikisinde yetkiyi veya anlaşma taraflarını kontrol ederse Müşterek teşebbüs, liman otoritelerinin sorumluluğunu bölümler oluşturarak kanunları arttırarak böler.

Müşterek teşebbüs çoğunlukla Uzakdoğu ülkelerinde popüler olmakla birlikte Afrika'da kullanılmaktadır. Yabancı grupların ulusal varlıkların kontrol altında olması düşündürmektedir.

#### **6.2.5 Liman varlıklarının tamamen satışı**

Özelleştirmeler, liman teçhizatının kiraya verilmesi, liman arazisinin teçhizatlı/teçhizatsız kiraya verilmesi, yönetim sözleşmeleri, liman arazisinin üst yapı yatırım şartı ile kiraya verilmesi, özel sektörün liman yatırımına doğrudan katılımı, özel sektör ve liman otoritesi arasındaki ortak girişimi ve yap işlet devret olarak gerçekleştirilir.

### **6.2.6 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. Yönetim anlaşması genellikle kısa süreli olup (1-5 yıl) yenilenme imkanı bulunmaktadır. Devlet maların mülkiyetine sahiptir ve limanın ticari politikasından (tarifeler, işçi durumu vb. ) sorumludur. Devlet ve özel sektör arasındaki ilişki limandan limana farklılık gösterir. Devlet limandan elde edilen gelirleri alır ve tüm harcamalardan sorumludur. Özel sektör belirli bir ücret üzerinden faaliyeti gerçekleştirir, başarılı bulunduğu takdirde liman gelirlerinden ve karından belirli bir yüzde alır. Nijerya'da Tincan Adasında konteyner ve Roll on/Roll off terminalleri söz konusu yöntemle özelleştirilmiştir. Ayrıca bu yöntem Ortadoğu'da yoğun bir şekilde limanlarda kullanılmaktadır.

### **6.2.7 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.

### **6.2.8 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.

Liman özelleştirmeleri aşağıda yer aldığı gibi de incelenebilir:

a) Genel özelleştirme

Halef işletme tüm sahanın ve su alanlarının sahibi haline gelir ve buna limanın mülkiyeti ile tüm mülkiyette dahildir (bu tüm limanın özel veya yarı özel işletmeye satılmasına eşdeğerdir).

b) Kısmi özelleştirme

Bu özelleştirme şeklinde sadece bir kısım kamu limanlarının özel sektöre devredilmesi yer almaktadır. Örneğin varolan rıhtımların satışı, kılavuzluk veya römork hizmetlerinin özel sektöre devri veya kamu otoritesi tarafından özel kuruluşlara terminal veya özellikli liman inşa etmek üzere belirli imtiyazların tanınmasıdır.

c) Tam özelleştirme

Tesis mülkiyetinin tamamının veya hizmet sağlayıcısının tamamen özel sektöre devredilmesidir (belirli terminal veya depolama tesisinin mülkiyetinin veya römork hizmetinin tamamen özel işletmeye devredilmesi).

d) Hisseli özelleştirme

Aynı tesisin bir kısmına veya hizmet sağlayıcısına kamu sektörü ve özel sektörün sahip olmasıdır. Kamu ve özel sektör arasında ortak girişim yerine getirilir.

Ayrıca, genel ve tam özelleştirme veya genel ve hisseli özelleştirme mümkündür. Kısmi özelleştirmenin tam veya hisseli olması, kamu sektörünün mülkiyete el koymasına dayanmaktadır.

Tablo 7. Liman özelleştirme yöntemleri

<b>LİMAN ÖZELLEŞTİRME YÖNTEMLERİ</b>				
<b>Liman Modeli</b>	<b>Liman Düzenleyici</b>	<b>Liman Sahibi</b>	<b>İşleten</b>	<b>Örnek</b>
Kamu	Kamu	Kamu	Kamu	Güney Afrika, İsrail
Özelleştirme 1	Kamu	Kamu	Özel	Hamburg
Özelleştirme 2	Kamu	Özel	Özel	Tilbury, Felixtove
Özelleştirme 3	Özel	Özel	Özel	Southampton, Liverpool

#### **6.4. Özelleştirmenin Avantajları**

Özelleştirmenin liman idaresi, terminal operatörleri, liman müşterileri, ulusal ve global ekonomi ve ulusal hükümet açısından avantajları bulunmaktadır (ECE, J.N. Denizcilik Sektörünün Özelleştirilmesi)

##### **6.4.1 Liman idaresi açısından;**

- a) Öncelikli amaçların daha istekle tanımlanması ihtimaline karşı devlet kontrollerin de daha fazla özgürlük tanınması.
- b) Özellikle personel yönetimi, fiyatlama, bütçenin gözden geçirilmesi ve yüksek idarenin yaptırımları, idari engeller, teçhizat ve hizmet edinimleri hakkında kamu sektörünün zorlamalarında daha fazla özgürlük tanınması,
- c) Kesin finansal hedefler için tanımlama yeteneğinin yükselmesi,
- d) Hazırlanan hedefler sınırında mesuliyetlerin artması
- e) Harcamaların şeffaflığı maliyet esaslı tarifeler karşılıklı yardım riskinin inmesi
- f) Özellikle servis limanlarındaki aidatların, liman ücretlerinin daha iyi dağıtılması ( bunlar gemide düşük ücret ve kargoda fazla ücret olarak görülür).
- g) İşin devamı için gerekli altyapı yatırımlarının seviyesi hakkında özel araştırmacının sorumlulukları artmasıdır.

#### **6.4.2 Terminal operatörleri açısından;**

- a)İhtiyaç duyulan teknik uzmanlık ve ülkeye yabancı yönetim getirme fırsatı
- b)Sermayeyi çeşitli menkul kıymetlere yatırma faaliyetleri için daha fazla potansiyel
- c)İşletmenin devam etmek istemediği faaliyetleri için üçüncü taraflarla ek sözleşme yapma özgürlüğü

#### **6.4.3 Liman müşterileri açısından;**

- a)Müşterinin niteliğine göre hizmet imkanı
- b)Hızlı, daha etkili kullanıcıların hizmet taleplerine cevap
- c)Liman hizmetleri için fiyat düşürülmesi, rakip ünitelerinin maliyet ve fiyatları düşürmek

#### **6.4.4 Dünya ve ulusal ekonomi açısından;**

Pazar yapısı ve talebinde değişikliklerdeki sorumluluğu arttırır.

#### **6.4.5 Hükümet açısından;**

Hükümet üzerindeki finansal ve idari külfetleri azaltır.

Özel operatörlerin vergilerini ödemeleri ile ek vergi gelirleri yaratılır ve iş seviyeleri artar.

### **6.5 Dünyadaki Liman Özelleştirme Uygulamaları**

Liman özelleştirmeleri uluslararası akım olarak gelişmektedir.Liman özelleştirmeleri genellikle liman işçilerinin protestoları gölgesinde gerçekleşmektedir. Ama Malezya liman özelleştirme davasında liman özelleştirmesi, işçilerin yararınadır ve teşvik edicidir.Liman özelleştirmesinde lider olan Malezya, 1992 başlarında Kelang konteyner terminalinin ikinci bölümü Konnas Terminal Klang'a yönetiminde 361 milyon dolar'a satmıştır ve Kelang liman işçileri tarafından desteklenmiştir. Aralık 1992'de KTC'nin hisseleri Kuala Lumpur Borsası'nda işlem görmeye başlamıştır.

1989'da Tayland hükümeti CT International Lines ile Phuket ve Songhla'daki yeni limanları için özel yönetim anlaşması imzalanmıştır ve Bangkok liman işçileri ile sadece konteyner terminali contracted out ve hükümetin liman yetkisinin genel kargo terminalini yönetmesi konusunda anlaşmaya varmışlardır. Bundan başka Singapur liman idaresi 1991'de limandaki hisselerini satacağını duyurmuştu.

Yap-İşlet-Devret yöntemi özel sektöre yeni liman kapasitesini yönetmek ve geliştirmede büyük rol vermektedir. Örneğin 1990 yılında Filipinler'de Batangas limanının Yap-İşlet-Devret yöntemi ile genişletilmesi için 150 milyon dolar teklif edilmiştir. Ayrıca 1991'de Hong-Kong hükümeti Yap-İşlet-Devret yöntemini kullanmıştır ve 15 yıllık limanın büyüülmesi özel fonlama olarak 500 milyon dolar ile başlamıştır.

1992 yılıyla birlikte Meksika'da liman özelleştirmeleri başlamıştır. Mayıs 1991'de stevedore hizmetleri veren üç firmaya imtiyaz verilmesi ile ilk adımları atılmıştır. Arjantin 1992'de yabancı şirketlere tüm liman operasyonları için imtiyaz satmayı planlamıştır. Venezuela hükümeti Instituto Nacional de Puertos'a bölge yöneticileri ve ülke limanlarının sorumluluğunu vermesi ile ülke liman özelleştirmelerinde belirli ilerleme göstermiştir. Ülkede verimlilik % 50'den % 60'a çıkmıştır.

1986'da İsveç Gothenburg limanı özelleştirilmiştir. 1989'da Ijmuiden balıkçılık limanı idaresi Hollanda devleti tarafından özel işletmeye satılmıştır ve belediyeye ve eyalete ait az sayıda hisse bulunmaktadır.

Avustralya bölge yetkilileri özel işletmeleri özelleştirme için davet etmiştir. Kemble hahubat liman terminalini satmak için planlarını 1989'da duyurmuştu. Üç yıllık iş projelerinde limanlar ilk önceliğe sahipti. Nisan 1992'de Melbourne merkezli Tasman Enstitüsü tarafından liman rekabetinin Victoria'da emlak ve kargo elleçleme ekipmanının, bölge limanının satılması ve tüm engellerin liman hizmetleri hükümlerinin kaldırılması tavsiye edilmiştir.

Yeni Zelanda'da Liman İşletmeleri Sözleşmesi 1998 altında ülke limanlarının başarılı şekilde işbirliği ve yeni su istihdam anlaşmalarının uygulanmasıyla ülkedeki çok sayıdaki limanın hisse satışına hazırlanılmıştı. 1993'ün başlarında Pakistan hükümeti Gwadar deniz limanının geliştirilmesi için teklif yayınlamıştır ( Jubel M. Senior Port Specialist ,10th Annual Australasian Summit Globalisation, Privatisation and Restructing Of Ports)

1983'te İngiltere ticari olarak 70 tane liman idaresine sahipti. Associated British Ports en büyük kurumdu ve tüm liman gelirlerinin çeyreğine sahipti. Sadece üç büyük liman Felix, Manchester ve Liverpool özel sektörde yer alıyordu. Çoğu liman idaresi London Authority ve Dover Harbour Board Act of Parliament tarafından oluşturulmuştur ve kendi yönetim kanunlarına sahiptiler. İngiltere, yönetimin geliştirilmesi, verimliliğin geliştirilmesi ve hükümet için gelir arttıracak özelleştirmeyi tercih etmiştir. Limanların satılması, İngiltere bütçesinde hesap açığına yardım etmiştir ve hükümet diğer limanlarını da aynı şekilde satmak için harekete geçmiştir. Mülk sahibi tamamen özerk olduğu halde hükümetin yasalar ışığında liman faaliyetlerinde gücünü kullanma hakkı bulunmaktadır.

İngiltere'de limanlar rekabet ortamında etkinlik üretebilirler, limanların yatırım yapacak sermaye kaynaklarına ulaşabilmesi imkanları da yaratılmaktadır . Liman yönetimleri etkili kararları bağımsız olarak alabilmektedirler ve tarifeleri belirlemek eyaletlere aittir. Avrupa'daki uygulamalarda farklılıklar görülmektedir. Antwerp, Rotterdam ve Hamburg limanları kent kontrollü liman yönetimi modeline sahiptirler. Fakat liman yükleme boşaltma işlerini yapan özel firmalar bulunmaktadır. Liman yönetimleri, denizcilik, çevre, uzun vadeli planlama ve mülki ulaşım sistemine uyumunun sağlanması gibi işlerden sorumludur.

Amerikan liman sistemi diğer ülkelere göre daha rekabetçidir. Bununla birlikte Amerika açıkça limanlara sahiptir ve rekabetin zayıflığı altında verimli operasyonlar için imtiyazlar yaratır ve ödenek çıkarır.

## **Kenya**

Bazı teçhizatların bakımı idaresi özel sektörün yapması için anlaşmalar yapılmıştır. Çimento ve tahıl taşımacılığı özel sektördedir. Gümrükte yaşanan problemler ayrı bir gümrük idaresinin kurulması ile çözülmüştür. Demiryolu vagonları özelleştirilmiştir.

## **Güney Afrika:**

Transnet ve Portnet ortaklığı bulunmaktadır. Yönetim kurulu üyeleri özel sektör temsilcileri Genel müdür tarafından atanır ve Kamu Girişimi Bakanlığı tarafından onaylanırlar. Dökme ticaret'in %25'i Portnet tarafından %75'i özel sektör tarafından elleçlenmektedir. Konteyner



%100 Portnet'indir. Portnet'in ikiye bölünmesi planlanmaktadır. Düzenleme ve işletme. Birleşme problemleri nedeni ile uygulanmamakla beraber yeni taslak sunulmuştur.

## **Sudan**

Dökme yük stevedore işlemleri özel sektör tarafından yapılmaktadır. On-shore stevedoring'nin özelleştirilmesi düşünülmektedir.

## **Mozambik: Maputu Limanı**

Kömür ve şeker terminalleri özel operatörlere kiralanmıştır. Konteyner terminali 1996 yılında 10 yıllık süre ile P&O, Rennies ve CFM'ye joint venture olarak verilmiştir. P&O'ın ayrıca yönetim sözleşmesi bulunmaktadır.

P&O Australia Ltd. Yeni işletimden %30 pay sahibi olacaktır, RSA %37 ve Mozambik Liman Otoritesi %33. P&O tesisi 10 yıl süresince işletecekti. Devlet işleri, teçhizatın modern hale getirilmesi için 7 milyon dolar'lık yatırım yapılmıştır.

## **Rusya**

Rusya'nın kararlı stratejisi ile transit kargo daha önceleri Rus olmayan limanlar gibi Baltık bölgeler ve Finlandiya kullanılırdı. Bunun anahtarı Baltık piyasasını genişletmekti.

Bunun esas amacı, Rusya'nın her yıl harcadığı transit taşıma navlunu 2 milyon doları kılmaktır. Bu strateji ölçülebilir kargo hacmini değil özellikle petrol ama ayrıca Rusya'nın Baltık liman kapasitesini önemli ölçüde arttırmaya imkan verdi.

Kaybedilen transit kargo limanı Talkin, Riga ve Klapedia yerine isinlendirildi ama üç liman Belarus, Ukrayna, Kazakistan ve Çin ile yeni ticari bağlantılar ile güçlendirilmektedir.

Buna paralel olarak, Baltık ferry ve kruvaziyer pazarın ve kısa yol ve feeder taşıma bağlantılarının bölgesel ve Avrupa'nın geri kalanı ile büyümesine imkan verilmiştir.

St. Petersburg Rusya'nın önemli limanı olmakla beraber ülkenin yabancı ticaretinin % 25 elleçlemesinde ikinci büyük limandır.

Kalkınma programına 2010 yılı ticaret kapasitesinin 58 milyon tona çıkarılması planlanmış ve limanda birkaç özelleştirme hedeflenmiştir.

Limanda yeni tesislerin yapılanma gelişim ve var olanların modernleştirilmesine devam edilmektedir. Son yıllarda konteyner, kereste, metal ve petrol taşımacılığı için tesisler üzerinde çalışılmaktadır.

2003 yılında 43 milyon ton yük elleçlenmiştir. Bir önceki yıla göre % 1.8 artış gözlemlenmiştir. 2004 ilk çeyreğinde ticaret % 24 artmış 22.2 milyon dolar 354.000 teu olmuştur.

St. Petersburg'da devam eden özelleştirmelerde 2004 yılında Rus çelik yatırımcısı limandaki çeşitli yükleme şirketlerinin kontrolünü satın almıştır. St. Petersburg sektör yönetimi limandaki % 28.79 payını ve Rus hükümetinin % 20.2 payını 2005 yılında satmayı planlamıştır. Limanın %51'i Danimarkalı metal şirketi Jush Stalindusri'nin elindedir.

Terminal genişlemesi, yoğunlaşan trafik ile birlikte özellikle ferry ve kısa yol feeder/taşıma hizmetleriyle olmuştur. İlk konteyner terminalinin 240 mt rıhtımının genişletilmesi , diğer gelişmeler ile 2007 itibariyle kapasitenin 1.3 milyon teu olacağı öngörülmüştür.

Petrolesport ayrıca 2003 yılında Hamburg HHLA şirketin %25'ini almıştır. Limanın kapasite artışı 2002'de 70.000-100.000 2006 ile amaç 220.000 teu olacaktır.

Yükleyici firma ICT yeni 30 milyon dolarlık lojistik merkez inşa edilmiş ve 2006 yılı ile 1 milyon ton mal elleçlenecektir buna ek tesisler dahildir.

Rusya'nın en büyük ithal yiyecek limanı olmasıyla St. Petersburg limanına ek kapasite sağlayacaktır. Kereste, dökme yük kargosu için terminaller yapılmakta ve yükselen talebi karşılamak için yeni tug çekme şirketleri yatırım yapılmıştır.

Estonya sınırına yakın Ust-Luga'da yeni liman inşaatı yapılmakta, 2007 yılında yıllık kapasitenin 35 milyon tona çıkacağı tahmin edilmektedir ve bunun 15 milyon tonu tren yolu ile yapılacaktır.

Kömür terminali ile 2004 yılında 1 milyon ton elleçlendiği yapılan yatırımlar ile 2006'da 4 milyon ton olması amaçlanmıştır.

Rusya'nın ulusal konteyner firması (NKK) Alman ortağı Eurogate ve HHLA ile Ust- Luga'da yeni konteyner terminali inşa etmektedir. 2007 yılında limanın açılması ile yıllık kapasite

800.000 – 900.000 teu olacaktır. Talebin artması ile de maksimum 3.3 milyon teu artacaktır. Terminal yaklaşık 170 milyon dolara mal olacaktır, bunun için yatırımcılar 110 milyon dolar koymuştur. Tüm yatırım maliyeti 500 milyon dolar olacaktır.

Diğer projeler 1.3 milyar dolar 3-5 milyon tonluk LNG ihracat terminali Gazprom, Rus petrol şirketi dahildir ve TNK-BP için 10 milyon tonluk petrol terminalidir.

4 milyon ton kapasiteli petrol terminali inşaatı 2004 yılında başlamış ve 2008’de tamamlanmış olması gerekmektedir.

Rusya’nın diğer Baltık limanı Kaliningrad’dır ve Polonya – Litvanya arasında yer alır.

Bu eski askeri üs geçen birkaç yılda çabuk bir şekilde gelişmiş, 2003 yılında 12 milyon ton yük elleçlenmiştir. 2002 yılına göre % 28 artış gözlemlenmiştir. Konteyner akışı % 60 artmış 44.687’e çıkmıştır.

Kaliningrad trafiğini geliştirmek amacı ile AB Kaliningrad- Moskova arası express demiryolu yatımı planlanmış, bu tren yolunun Litvanya ve Belarus’tan da geçmesi hedeflenmiştir. 2004 Eylül ayında plan sunulmuş, ilgili hükümetler tarafından incelenmektedir. Bu liman ayrıca önemi petrol merkezidir ve ilgili olarak birkaç terminal yapılmıştır. Tatnerft yıllık 4 milyon ton rafine ürün tesisi ve Luboli’in aynı amaçla 4.5 milyon işleyebilmektedir.

## **Estonya**

Talkin ve diğer dış limanlar (buna dökme yük limanı Muga ve Paldiski’de yer alan Ro-Ro ve ferry tesisleri dahildir, 2010’a kadar kapasiteyi 70 milyona çıkaracak uzun dönemli yatırım programı üzerinde çalışılmaktadır. 2003 yılında 37.5 milyon ton elleçlenmiş ve bir önceki yıla göre gözle görülür şekilde yüksektir.

## **Litvanya**

Mapeda önemli Baltık kapısıdır ve 2003’te 21 milyon ton yük elleçlenmiştir.Yeni teçhizatların alımı için Avrupa Kalkınma Bankası 170 milyon dolar fin sağlamıştır.205 hektar serbest ekonomik bölge yaratılmakta; çimento, kereste, hurda metal elleçlemesi için yeni

rihtımlar yapılmaktadır. Ayrıca, dökme fertilizers ve diğer kuru kargo için depolar yapılmaktadır. Kruvaziyer gemiler için terminaller planlanmaktadır.

## **Letonya**

10 limana sahip olmakla beraber üç ana liman Ventspils, Riga ve Liepaja'dır. 2003 yılında 54 milyon ton elleçlenmektedir. Liman karayolu, demiryolu bağlantı için 250 milyon dolar yatırım yapılması planlanmaktadır. AB üyeliği transit ticarete Ventspil kesilen petrol taşımacılığının azalması canlılık getirmesi öngörülmektedir. Ventspil diğer yüklerde, dökme yük, konteyner, Ro-Ro ve genel kargoda gelişmeler olmuştur.

Geçen birkaç yılda yeni projeler için limana 100 milyon dolar yatırım yapılmıştır. Bu anahtar gelişmelerden biri yeni grain terminal müşterek teşebbüstür (Letonya, Kazakistan).

Bu tesisin ilk fazı 2004 yılında işletilmeye açılmış ve Panamax dökme yük gemileri işlenmektedir.

Riga'da 200 milyon dolar altyapı ve teçhizat yatırım programı hazırlanmıştır. 3-40000 m<sup>3</sup> kereste terminali işletilmekte ve genişletilmesi düşünülmektedir.

## **Finlandiya**

Önemli limanları Helsinki, Kotka, Hamina Rus pazarları ile yakın ilişkileri bulunmaktadır. 3 limanın Rus transit trafiğinin bazılarını kaybetmiştir ama araba, kağıt diğer ticaretleri yüksek tutmaktadır. Kotka limanının ana yatırımı 300.000 teu iken talep ihtiyacı ile kapasite 500.000 teu'ya çıkarılmıştır. Yakında yer alan Hamina'da yıllık 6 milyon ton elleçleme yapılmaktadır ve bunun yarısı Rusya ile ilişkilidir. Helsinki liman merkezindeki terminaller Vuosaari liman bölgesine kaydırılmaktadır. 2008 yılında yeni tesisler işletmeye açılacaktır.

## **Polonya**

AB'nin yeni üyesi olan Polonya üç ana kompleksinde (Gdyna, Gdansk, Szczecin-Swinoujscie) ticareti geliştirmeyi planlamıştır. Bu üç liman kendi arasında rekabetçidir ve yeni tesisler inşa edilmektedir.

Gdyna 200 milyon dolar'lık Ocak 2004'te 300 mt rıhtımlı konteyner terminali yapımına başlanmıştır. DCT Gdansk İngiliz firması tarafından işletilecektir. 30 yıllık kiralama ve işletimi öncelikli 50000 teu kapasite ile 2007'de başlanacaktır. Diğer iki bölümünün de açılımı ile kapasite 1 milyon teu'ya çıkarılması hedeflenmiştir. Ayrıca Ro-Ro rıhtımı ve bölgesel lojistik parkı olacaktır. 2 yeni ferry rıhtımı diğer liman gelişim projeleri içinde yer almaktadır.

Yeni konteyner terminali Filipin terminal grubu ICTSI tarafından işletilen Gdynia Baltık Konteyner terminali ile direkt rekabet halinde olacaktır. Terminal için 41.5 milyon dolar ödenmiş ve önümüzdeki 10 yıl için 80 milyon dolar yatırım yapılması planlanmaktadır. Şirket tarafından kapasite şimdilik 350.000 teu'dan 1 milyon teu' a çıkarılacaktır.

Baltık Konteyner Terminali Gdynia'da özelleştirilen ilk limandır, diğer liman özelleştirmelerine devam edilmektedir. Buna taneli yük dökme yük terminalleri, towage şirkettir.

2004 yılı sonlarında Hutchison Port Holding Gdynia'da konteyner tesisi oluşturmak üzere yeni terminal almıştır. Bu ayrıca Baltık konteyner piyasasını yükseltecektir.

## **VII. LİMANLARDA VERİMLİLİK**

Verimliliğe limanlar açısından bakıldığında, limanların bir hizmet üreten birim olması nedeniyle yukarıdaki verimlilik tanımlarındaki üretimin yerini verilen hizmet almaktadır. Hizmet üretimi, diğer işletmelerdeki üretimden daha nicel bir yön taşıması nedeniyle limanlarda verimlilik sunulan hizmetlerin kalitesi, güvenliği ve hepsinden önemlisi hizmetin hızıyla ölçümlenebilir.

Verimlilik; birim adam-saat başına yükleme/boşaltma yoluyla transfer edilen toplam tonaj şeklinde de tanımlanmaktadır.

### **7.1. Limanlarda verimlilik**

Verimlilik analizleri; verimliliğin, sunulan hizmetin, üretilmesine katılan bütün faktörlerin ve ortak çabaların etkinliğine bağlı olduğunu göstermektedir. Belirli miktarlarda mal ve hizmet üretmek için kullanılan faktör miktarlarını azaltmaya veya belirli faktör kullanımı ile elde edilen üretim miktarlarını arttırmaya olanak verdiği ölçüde verimlilik yükselmektedir.

Ayrıca limanlarda verimlilik, produktivite artışı ve tüm malzeme bakımı ve işletilmesini sağlayacak girdi maliyetinin düşürülmesidir. Buna operatörlerin ve makine bakım çalışanlarının eğitimi, gümrük tesislerindeki elektronik iletişim, freight forwarder'lık, bankacılık hizmetleri dahildir.

#### **7.1.1. Liman işletmeciliğinde maliyet ve verimlilik**

Bir limanın stratejisi aşağıdaki hususlar göz önüne alınarak şekillenmektedir

##### **7.1.1.1 Hizmet Yeterliliği**

Liman yönetimlerinin limana gelen gemilere verdikleri hizmetin ölçüsü olup, ortalama rıhtım işgal oranı ile hesaplanmaktadır.

### **7.1.1.2 Karın maksimizasyonu**

Kısa ve uzun vade için liman toplam gelirleri ile toplam sermaye ve işletme masrafları arasındaki farkın, dolayısıyla karın maksimum olması istenmektedir.

### **7.1.1.3 En az hizmet maliyeti**

Bir limanın ana hizmet taleplerini asgari maliyetle karşılaması amacını taşımakta ve limanı kullanan gemi işletmeleri, yükleyiciler, taşıma şirketleri vb. işletmeler için limanın asgari hizmet maliyeti en az masrafı oluşturmaktadır.

### **7.1.1.4 Ekonomik ve sosyal etki maksimizasyonu**

Limanın hinterlandı, ekonomisi ve sosyal yapısı üzerindeki olumlu etkileri bulunduğundan, bu etkilerin maksimizasyonu göz önünde tutulmalıdır.

### **7.1.1.5 Statik optimizasyon**

Limanda sabitleşmiş gemi trafiği karşısında mevcut olanakları en etkin ve en yararlı şekilde kullanmak , produktivitenin artırılmasına yardımcı olmaktadır.

### **7.1.1.6 Dinamik optimizasyon**

Gelişen deniz taşımacılığına ve deniz taşıma sistemlerini teknolojilerine paralel olarak, modern gemilere hizmet verebilmek ve yüklerin değişik modlar arasında sürekli ve kesintisiz akışını sağlamak üzere en etkin unsurları kullanmaktır.

## **7.2. Limanlarda toplam maliyet analizi yaklaşımı**

Bilindiği gibi işletmeler bütün faaliyetlerini toplam maliyetlerini minimuma indirmek için her türlü çabayı harcamaktadır. Toplam maliyetin en alt düzeyde tutulabilmesi sırasında, herhangi bir faaliyet için yapılan giderin miktarı önemli olmadığından, faaliyet merkezleri

arasındaki değiş tokuş dengesinden yararlanmak, toplam maliyet analizin temelini oluşturmaktadır.

Genel olarak toplam maliyeti, toplam sabit maliyet ve toplam değişken maliyet olmak üzere ayrıştırmak mümkündür. Genel maliyet denklemi incelenecek olursa, şu formüller ortaya çıkmaktadır:

1.  $Mt = Mts + Mtd$

Mt : toplam maliyet

Mts: toplam sabit maliyet

Mtd: toplam değişken maliyet

2.  $Mts = Mod$

Yukarıdaki (1) numaralı Toplam Maliyet formülü göz önünde bulundurularak, liman maliyetleri de şu şekilde incelenebilmektedir:

### **7.2.1. Sabit liman maliyeti bileşeni**

Elleçleme işleminden bağımsızdır ve ekipman, rıhtım, depolama alanları vb. gibi tesislerin sermaye maliyetini kapsamaktadır.

### **7.2.2. Değişken liman maliyeti bileşeni**

Elleçleme işlemine bağlıdır ve işçi, idari, personel, yakıt, bakım vb. gibi işletme maliyetlerini kapsamaktadır.

Limanda rıhtımda elleçlenen yük miktarının artması ile ton başına maliyet olarak ifade edilen sabit maliyet bileşeni azalmakta aynı şekilde ton başına maliyet olarak dile getirilen değişken maliyet bileşeni ise sabit kalmaktadır. Ancak elleçlenen tük miktarının fazlası ile



artması durumunda, kargo elleçleme ekipmanının işletme girdileri artacağından , ton başına değişken maliyet bileşeni miktarı da artacaktır.

Bunlara ek olarak, limanda bir geminin harcadığı sürenin maliyeti de göz önünde bulundurulmaktadır. Bu süre ise şunlardan oluşmaktadır:

a-Geminin rıhtımda kaldığı süre

b-Geminin yükünün elleçlenebilmesi için boş bir rıhtım ,için beklediği süre

Limana trafiği arttığında, geminin boş bir rıhtım için beklediği süre de artmaktadır. Limanda gemiler tarafından oluşan toplam maliyet ise, gerçek liman maliyeti ilr limanda gemin kaldığı sürenin maliyeti toplanarak elde edilmektedir.

Limandaki maliyetlerin minimize edilmesi, bir takım etkenlere bağlı olmaktadır. Liman kullanımı ve geminin bekleme süresinin optimum düzeyde tutulması, liman verimliliğinin artırılması , bu artışın sağlanması için matematiksel teknik ve modellerin kullanılması , yukarıda sözü edilen etkenleri oluşturmaktadır.

### **7.3. Limanlarda verimliliğin artırılması ve kapasite analizleri**

Bugün artık kabul edilmiş bir gerçek vardır ki , dünya ülkelerinin önümüzdeki yıllarda karşılaşacağı en önemli problemlerden biri , dünya enerji ve hammadde kaynaklarının tükenmeye doğru gidişi karşısında, bu kaynakların en rasyonel biçimde kullanılması olacaktır. Şüphesiz ki bu kıt kaynakları kısa vadede arttırmaya olanak yoktur. Yapılacak en doğru davranış eldeki mevcut kaynakları en verimli biçimde birbirleriyle kombine etme olanaklarını aramaktır. Diğer bir deyişle, makine ve insan gücü öyle etkin bir şekilde birleştirilmeli ve kullanılan metotlar öyle rasyonel biçimde düzenlenmelidir ki, mevcut kaynaklar ile maksimum verim sağlanabilsin ve toplam işletme verimliliği artırılabilsin Bu nedenle, detaylı olarak limanlarda kapasite analizleri ve verimlilik artırma teknik ve olanakları, imalat çevresinin bütün alanlarında, genel olarak her tür işletmede, ambarlarda, paketlemede

ambalajlamada, yüklemede, bütün planlama ve programlama fonksiyonunda uygulanmaktadır.

### 7.3.1.Limanlarda verimlilik ve etkinlik

Verimlilik geniş anlamda, ekonomik amaçlara ulaşılması sırasında araçların duyarlılık ve etkinliğini ölçen soyut bir kavramdır. Dar anlamda ise, aşağıdaki formülle gösterildiği gibi üretim miktarı (çıkıtı) ile üretim faktörleri miktarı (girdi) arasındaki fiziksel ilişkidir.

$$\text{Verimlilik} = \frac{\text{Üretim Miktarı}}{\text{Üretim faktörleri miktarı}} = \frac{\text{Çıkıtı}}{\text{Girdi}}$$

Para, yatırım yapıldığı ve geri ödeme sağlandığı; ekipman ve teçhizatlar, mal üretimi yapmak için kullanıldığı ve maliyetlerden büyük geri dönüş sağlandığı; insanlar, mal ve hizmet üretmek için çaba harcayıp, pozitif geri dönüşler elde ettiği zaman verimlilikten söz etmek mümkün olmaktadır.

Verimliliğin işletmeler yönünden önemi şu iki noktada özetlenebilmektedir:

- 1) Verimlilik , işletmenin başarı derecesini ve karlılık durumunu göstermektedir. Serbest rekabete dayalı bir ekonomide işletmelerin uzun dönemlerdeki karlılık oranları , verimliliklerini yansıtan bir ölçüt olarak kabul edilmektedir.
- 2) Verimlilik , işletme yönetimi açısından da önemli olmaktadır. Verimlilik oranları ve verimliliğin ölçülmesi işletme yöneticileri için etkin bir denetim oranı olarak kullanılmaktadır.

### 7.3.1.1. Verimliliği etkileyen faktörler

Belirli miktarlarda mal ve hizmet üretmek için kullanılan faktör miktarını azaltmaya veya belirli faktör kullanımı ile elde edilen üretim miktarını artırmaya olanak verildiği ölçüde verimlilik yükselmektedir. Verimliliği etkileyen faktörleri ise şöyle gruplamak mümkündür :

#### 1-Genel Faktörler

- işletmenin kuruluş yeri ve büyüklüğü
- pazarlama boyutları

#### 2-teknik faktörler

- teknoloji
- kalite kontrolü
- iş etüdü
- ergonomi

#### 3-sosyal faktörler

- eğitim
- organizasyon
- ücret

#### 4-psikolojik faktörler

- güdüler
- moral

#### 5-kurumsal faktörler

- serbest piyasa
- finansman olanakları
- mali politika , para politikası

### 7.3.2. Etkinlik

İşletmenin her aşamasında etkinliğin öneminden söz etmek mümkündür. Örneğin alan kullanımında, depolamada, envanter yönetiminde kullanılan ekipmanda vb. gibi faaliyetlerde etkinliğin sağlanmasına yardımcı olabilecek çeşitli faktörler geliştirilmiştir. Fiziksel dağıtımda ve zaman faydası oluşturulmasında temel rol oynayan ulaştırmanın kapasitesin belirlenmesinde servis maliyeti, servis hızı ve servis tutarlılığı faktörleri önemlidir. Servis hızı, iki nokta arasındaki transferi sağlamak için gerekli fiili zamanı kapsamakta ve servisin mümkün olduğu ölçüde hızlı olması , taşınan malların transiti sırasında meydana gelebilecek zararları azaltmaktadır. Servisin tutarlılığı ise , ulaşım zamanının bir günden diğerine sık sık değişmeyip , kesintiye uğramaması ve güvenilir olmasıdır.

Tutarsızlığın artması, sisteme koyulacak ek envanterin de artmasına neden olmaktadır. Envanter yönetiminde etkinliğin artırılmasına yardımcı olabilecek başlıca faktörler şöyle sıralanabilmektedir:

- 1-minimum ve maksimum stok gereksinmelerinin saptanması
- 2-satış tahminleri
- 3-malların envanterde kalış süreleri
- 4-yatırım üzerinden gelir
- 5-stok devir hızı

### 7.4 Limanların özelleştirilmesi açısından etkinlik ve verimlilik

Limanların özel sektöre liman devredilmesinin nedenleri aşağıda sıralanmıştır.

- 1- Liman kullanıcıları açısından verimli ve maliyet esaslı hizmet sağlamak,
- 2- Yük elleçleme teknolojik değişikliklerine cevap vermek,
- 3- Limanı kullananların isteklerine cevap vermek,
- 4- Rekabet teşviklerine ve hizmet çeşitliliğini sağlamak,

- 5- Verimliliği arttırmak ve kapasiteyi genişletmeyi sağlamak için zamanında sermaye yatırımı gerçekleştirmek,
- 6- Finansal yatırım için gerekli fonları oluşturmak
- 7- Güçlü ticari birliklere karşı çalışma disiplinini desteklemek

Liman verimliliği liman teçhizatının yürütülme kapasitesi ve bunların performans seviyelerinin kurulması ile ilgilidir.

Liman üretiminin geliştirilmesi yeni yük elleçleme teçhizatına yatırım yapılmasından geçmektedir. Gemilerin hem sancak hem de iskele tarafından yükleme ve sevkiyat işlemlerini gerçekleştirecek yeni sistemler, paralel rıhtımlar, bu işlemlerin sürekli hale gelmesini imkan verebilmektedir.

Dikkat edilmesi gereken husus, yeni rıhtım teçhizat ihtiyacının projelendirilmesidir. Genel kargo gemisinin yükleme ve sevkiyat işlemi ambar kapaklarını kısmi olarak gemi personeli tarafından açılması ile başlamaktadır. Bu pasifliği azaltmak ve liman üretimini arttırmak için gemi tipleri tekrar ele alınmıştır.

Genel olarak kamu limanlarının verimliliğinin ölçümü liman otoriteleri tarafından kayıt altına alınan liman trafik kayıtlarına ve liman hizmetlerinin tarifelendirilmesinde kullanılan parametreler ile ölçülmektedir. En çok tercih edilen kolay ve gerçekçi veri toplanabilecek sahalardır. Liman otoriteleri, yoğunlukla rıhtım yoğunluğu, limanda kalış süresi, seferlerin karakteristiği, gemi-rıhtım yük elleçleme performansı ve elleçleme teçhizatının ana parçalarının bulunması ile limanı izlemektedir.

Performans ana hatları ile teknik kapasiteyle ölçülür iken taşıyıcılar ve armatörler ek koşullar aramaktadırlar Bunlar;

- Gerçekçilik: Hat programlarına düzenli ve tahmin edilebilir performansın uygulanması
- Maliyet: Rekabette yüksek performans ve tahmin edilebilir maliyet
- Kalite: Üreticilerin ve taşıyıcıların uluslararası standartlar ile (ISO 9000 veya muadili) uyumlu olması gerekmekte ve rekabetçi ortamda trendi yakalamak için faaliyetlerini belgemelidir.

- Adaptasyon: Problemleri dinleyecek, ortak noktada buluşturma ve çözüm sunacak kapasite olmalıdır.

Liman performansı, ortalama sefer sayısı, standart zaman içinde mal sayısı veya hacmi, rıhtıma gelen gemi sayısının saat, haftalık, aylık, yıllık veya vardiya, vinç sayısına oranlanması ile hesaplanmaktadır.

Limanların verimsiz işletilmesi limanın fiziksel özelliği veya organizasyon bozukluğundan kaynaklanabilir:

Fiziksel özellikler, liman kapasitesi (yanaşma ve deppolama sahasının eksikliği, modern gemi-rıhtım operasyonları için yetersiz odalar), tabii koşullar (limana girişte zaman kaybı), saha girişi (bakımsız liman sahası) vs.

Organizasyon bozukluğu; gemi yaşına bağlı olarak rıhtımda fazla kalması, zarar görmüş ve kötü istiflenmiş mallar, yetersiz vinçler, eğitimli ve deneyim sahibi olmayan işçilerin çalıştırılması, gece vardiyasından kaçınan operatörler, rüşvet, uzun süren idari işlemler

Bir lisans veya imtiyaz sözleşmesinin yürürlüğe konulması, lisansı veya imtiyazı veren tarafa, sözleşmenin uygulanmasının işletimsel sonuçlarını denetlemede, mutabık kalınan bir seviye tespitini zorunlu kılar. Böyle bir denetlemenin amaçları üç seviyedir. Bunların birincisi, lisans veya imtiyaz sahibinin, tesislerin imkanlarını en verimli bir şekilde tam kapasiteyle kullanmasını temin etmektir. İkincisi limanı kullananlara, uluslar arası ticaretin gerekleriyle orantılı kalite ve etkinlik derecesinde hizmetler sunulacağını teyidini sağlamaktır. Üçüncüsü, özel işletmecinin sözleşme şartlarında belirtilen “kamu hizmeti” fonksiyonundan kaynaklanan yükümlülükleri yerine getirdiğini doğrulamaktır. Uygulamada, lisans veya imtiyazı veren taraf son iki denetleme seviyesi arasında seçim yapar.

Her ikisinde de o, işletmecinin performansının incelenmesini birkaç temel kriterle sınırlandırabilir. O zaman risk olarak, potansiyel yetersizlikler, kusurlar, anomaliler veya düzensizliklerin farkına varılmamış veya sadece geç varılmış olur. Sonuç olarak, riski giderici

önlem alınmaz veya çok geç alınır. Veya lisans veya imtiyaz veren, kendisinin işletimsel sonuçları kapsamlı olarak anlamasını sağlayacak, sıkı ve detaylı bir dizi performans göstergesi isteyebilir. Buradaki risk ise, bu gibi fazla detaylı performans bilgilerinin elde edilememesi veya toplanmasının ve analizinin çok zaman almasıdır. Ayrıca bu hususta, lisans veya imtiyaz veren tarafın, bu kadar girift bilgileri gerektiği şekilde değerlendirecek ehliyete sahip olup olamayacağı da sorulabilir. Bundan başka işletmeci, denetlemenin bu derecesini, onun yönetim ve işletim düzenlemelerine izinsiz girme ve müdahale telakki edebilir.

Dolayısıyla bunu, lisans veya imtiyaz sözleşmelerinde mutabık kalındığı şekilde faaliyetlerin yürütülmesi için vaat edilen otonominin kabul edilemez bir şekilde aşındırılması olarak görebilir. Bu nedenle, en iyi çözüm bu iki yaklaşımın arasını bulmaktır. Denetim, tesislerin etkili kullanımını, limanı kullananlara sunulan hizmetin kalitesini değerlendirme amacıyla belirleyen ana işletme alanlarını kapsamalı ve “kamu hizmeti” faaliyetlerine saygı göstermeli. Ana performans kıstaslarının arasından, aşağıda belirtildiği şekilde (bir dizi kıstastan oluşan) bir seçme yapılması gerekir. Bunlar önceden belirlenmiş düzenli aralıklarla (çoğu kıstaslar için tercihen ayda bir esasıyla) bildirilmelidir

Özelleştirmenin veya limanları kapsayan herhangi bir reformun hazırlık safhasında bazı performans kıstasları belirlemek gerekir. Bu kıstaslar, liman varlık ve hizmetleri için değer biçilmesinde, verilen tekliflerin sözleşme yapmak için değerlendirilmesinde, hizmet fiyatı tespitiyle ilgili performansta ve müstakbel liman işletmecilerinin gelişim ve performansını gözleme ve izlemede kullanılacaktır. Temel kıstaslar şunları içermektedir:

- Saat başına hesaplanmış TEU rakamları gibi verimlilik kıstasları;
- İşçi istihdamı gibi üretim kıstasları;
- Bir rıhtımda, gelişinden ayrılışına kadar gemilere harcanan ortalama zaman gibi kaynak kullanımı kıstasları;
- Malların ithalatçıya teslimi için ortalama zaman gibi hizmet seviyeleri kıstasları.

**1. Üretim kıstasları** işin etkinlik seviyesinin kıstaslarıdır. Limanlar üretim kıstaslarını iki ana çeşide ayırırlar: trafik ve ara işlem kıstasları. Önceki kıstas çeşitli şekillerde terminalden geçen kargo miktarı iken sonuncusu birim zamanda ton veya konteyner

hareketleri açısından bu kargoyu taşımayla ilgili çabayı gösterir. Ara işlem bir dizi alt bölümde ölçümlenir: gemiden kıyıya ara işlem, rıhtımda ara işlem, depolama alanında ara işlem ve alma-teslim etme işinde ara işlem. Lisans veya imtiyaz sözleşmelerinde, gemiden kıyıya ara işlem üretimin anahtar göstergesidir. Genellikle aylık veya yıllık minimum performansı ve lisans veya imtiyaz sahibinin üzerinden royalti ücretlerini ödeyeceği kayıtlı değeri saptamak için temel ölçüdür.

**2. Verimlilik kıstasları** çıkışın girişe oranı bazında liman faaliyetlerinin verimliliğini belirler. Birim zamanda (gün, hafta, ay, yıl) üretim miktarı (ton, konteyner hareketleri, ro-ro birim hareketleri) olarak ifade edilirler. Verimlilik, gemiden kıyıya taşıma verimliliği, vinç verimliliği, rıhtım verimliliği, terminal sahası verimliliği ve depolama alanı verimliliği gibi limanın her bölümünün verimliliğini ayrı ayrı izlemek için ölçümlenebilir. Lisans ve imtiyaz sözleşmeleri için liman tesislerine ilişkin en anlamlı verimlilik kıstasları ton hesabıyla veya palamar yerindeki 24 saatlik hareketler olarak gemiden kıyıya verimlilik veya, aylık ya da yıllık olarak rıhtımın metre uzunluğu başına ele alınan birim çıkışı olarak ölçümlenen rıhtım verimliliğidir. Her iki verimlilik kıstası (gemiden kıyıya ve rıhtım) özellikle, birlikte kullanılırsa çıkış performansı için mükemmel gösterge olurlar. Birincisi, taşıyıcılara sunulan hizmetin verimliliği için, ve ikincisi de bir liman tesisindeki en masraflı unsurun ( yani rıhtım duvarı) verimliliği için kullanılmaktadır. Lisans veya imtiyaz sözleşmesinde önceden belirlenen kıstaslara göre sürekli düşük değerler, kuşkusuz, işletmecinin performans verimliliğinin kifayetsizliği hakkında yeterli bir gösterge teşkil edeceklerdir. Bu durum lisans veya imtiyaz sahibinin yetersizliği gidermesi için, ya da, hiçbir düzelme görülmezse lisans veya imtiyazın süresinden önce sona ermesi için gerekçe oluşturacaktır.

**3. Kullanım kıstasları** bir tesisin üretim kaynaklarının hangi yoğunlukla kullanıldığını gösteren kıstaslardır. Genellikle, bir kaynağın belli bir süre içinde, fiili kullanımı ile mümkün olan azami kullanım potansiyeli arasındaki oranla ifade edilirler. Kullanım kıstasları, terminal tesislerinin geniş kapsamlı bir dizisi ve onların rıhtım kullanımı, depolama kullanımı, gümrük kapısı kullanımı ve ekipman kullanımı gibi alt sistemleri için geliştirilebilir. Liman tesislerinin lisans veya imtiyazını veren için, bunların en yararlı olanı rıhtım kullanımıdır. Palamar işgali olarak da adlandırılır ve bir palamarın (veya palamar



grubunun) bir gemi tarafından işgali için verilen bir süre içinde kullanılan zaman bölümü olarak hesaplanır. Palamar işgalinin çok düşük değeri tesislerin kullanım düşüklüğünü gösterir. Çok yüksek değeri ise yakında kuyrukların ve uzun bekleme sürelerinin oluşması ihtimaline işaret eder. Birinci durumda özel işletmeci ilave iş bulmaya teşvik edilir; şayet sözleşmede ücretlerin ödenmesine ilişkin koşullar varsa o bunu kendiliğinden yapacaktır. İkinci durumda, izdiham riski, düşük işletme verimliliğinin sonucu olabilir (bu durum önceki paragrafta sözü edilen üretim göstergeleri ile doğrulanacaktır) veya talebin çok yüksek olması ve mevcut tesislerin kapasitesini aşması nedeniyledir. Şayet bu sonucusu devamlı bir olay ise ilave kapasite yaratılması gerekir. Aslında, lisans ve imtiyaz sözleşmelerinin bir kısmında, önceden belirlenen iş hacmi seviyesi sürekli olarak aşıldığı takdirde hükümsüz olması özellikle şart koşulmuştur.

**4. Hizmet kıstasları** tesislerin müşterilere (nakliye şirketleri, mal gönderenler ve alıcılar) ve taşıma görevlilerine (kamyoncular, demiryolu görevlileri ve mavnalı operatörleri) sunduğu hizmetin kalitesini gösterir. Hizmet kalitesinin ana kıstasları gemi yükleme-boşaltma zamanı, yol yükleme-aracı boşaltma zamanı ve demiryolu hizmet kıstaslarını kapsar. Geçmişte işletmecileri hizmet kalitesini önemsememeleri eleştiri konusu oluyordu. Özellikle işletmecilerin kamu hizmeti fonksiyonunun önemli olduğu limanlarda, doğal olarak bu kabul edilemez. Bir lisans veya imtiyaz sözleşmesinde en önemli hizmet kıstası gemi yükleme-boşaltma zamanıdır. Bu da, bekleme zamanı, geminin palamarda olduğu süre (veya hizmet süresi) ve (geminin demir atmasından bir palamara bağlanmasına kadarki işlerin süresi gibi) geminin limanda kaldığı esnada geçen çeşitli kısa sürelerin toplamıdır. Kaydedilen yükleme-boşaltma süresi (muhtemelen farklı faaliyet şartları altında farklı gemiler için) kabul edilen palamarda kalma süresi ile karşılaştırılmalıdır. Liman Otoritesi lisans veya imtiyaz veren olarak, yeterli hizmet seviyesini temin etme mecburiyetinde olduğundan, kullanıcılar karar verirken söylemediklerine göre, Otorite, toplam yükleme-boşaltma süresinin değerlendirilmesini özel bir dikkatle izlemelidir. Tekrarlanan düşük sonuçlar Liman Otoritesinin vakit kaybetmeden, özel işletmeciye, durumu iyileştirmesi için baskı yapmasına neden olacaktır. Şayet servis kalitesinde istikrarlı bir gelişme sağlanamaz ise, (sözleşme şartları içine bu konuda bir madde konulmuş olduğu varsayılarak) lisans veya imtiyaz sona erdirilecektir.

Aynı zamanda ilgili taraflar kiralama süresi boyunca minimum performans seviyelerini derece derece yükseltme fırsatına da sahiptirler. Bu tavsiye edilen bir stratejidir çünkü, birkaç yıllık bir işletmeden sonra işletmeciden işinde tam beceri ve ustalık seviyesine ulaşmış olması beklenebilir. Bundan başka yıllar geçtikçe, teknoloji gelişebilir ve daha önce geçerli olan standartlar modası geçmiş hale gelebilir. Bu durum limanı kullananlar tarafından istenen minimum performans seviyelerinin yükseltilmesine yol açacaktır. Performans kıstasları için kullanılan değerler sadece göstergedir. Bunlar sözleşmede (ister sözleşme hükümleri içinde lisans veya imtiyazı veren tarafından olsun, ister sunduğu teklif içinde teklif veren tarafından olsun) sözleşme sahibi tarafından kararlaştırılacaktır.

Yönetim sözleşmeleri ve imtiyaz sözleşmelerinde liman işletim ve finansal performans göstergelerinin bazıları aşağıda yer almaktadır. Gemi tipleri ve liman trafik kategorileri göre göstergeler farklılık gösterebilir.

Tablo 8 İşletme ve finansal ölçütler

<b>İşletme Ölçütleri</b>	
Ortalama gemi sayısı	Geminin limanda kalış süresinin toplam gemi sayısına bölümü
Ortalama bekleme süresi	Yanaşma için bekleme süresinin rıhtımda bekleme süresine bölümü
Brüt rıhtım verimliliği	Konteyner veya yük hareket miktarının ilk halattan son halat baz alınan limanda kalış süresine bölünmesi
Limandaki fazla mesai	Hizmet alan gemi lerin toplam zamanının limanda kalış süresine bölünmesi (Çalışma olmayan zaman, iş akitleri, çalışma kuralları, grev vs. nedeni ile)
Yük kalış zamanı	Yükün boşaltma süresine kadar limanda kalış süresinin limandaki yük miktarına bölünmesi
Gemi verimlilik göstergesi	Limanda kalış süresinin toplam işlem sayısına (konteyner için) ve elleçlenen yük miktarına bölünmesi
Ton başına vardiya saati	Toplam elleçleme tonajının vardiya saatine bölünmesi
TEU başına vinç çalışma saati	Vinç çalışma saatinin toplam TEU elleçleme miktarına bölünmesi
Gemi başına günlük düşen miktar	Limanda kalan gemi sayısının toplam elleçlenen yük miktarına bölünmesi
<b>Finansal Ölçütler</b>	
Elleçlenen ton başına işletme bakiyesi	Liman operatörlerinden gelen net gelirin toplam elleçlenen yük miktarına bölümü

TEU başına ücret	Elleçlenen TEU başına toplam elleçlenen konteyner ücretine bölünmesi
Tahsil edilecek faturalandırılmış ücret	Toplam tahsil edilecek ücretin hesaplanmış faturalandırılmış yüzdeye bölünmesi

Liman sektörünün yapılandırılması uyumluluk ve potansiyel faydalarının düşünülmesi gerekmektedir.

- 1- Varolan veya potansiyel liman rekabetine açıklık,
- 2- İzin verildiği takdirde genel yük veya konteyner elleçlemede kamu tarifeleri için yakınlarda nitelikli özelleştirilmiş liman olması,
- 3- Diğer bölge limanları ile rekabeti sağlayacak iç taşıma ağına uygunluk,
- 4- Liman trafiğinin liman içi rekabete izin vermesi,
- 5- Uluslararası hizmet sağlayamayan diğer taşıyıcılara terminali işletenin (hat sahibinin) imkan vermesi,
- 6- Yük elleçleme hizmeti sağlayan birden fazla özel operator olması,
- 7- Pilotaj, çekme ve yanaştırma gibi gemi hizmetlerini verebilen lisanslı özel sektörün olması,
- 8- Depolama anlaşmaları ve yükün elleçlenmesi için özel tedarikçilerin rekabeti sağlayabilmesi,

## VIII. TÜRKİYE’DE LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİ

Türkiye’de liman özelleştirmelerinin en önemli nedeni sermaye sağlamaktır. Kalkınma planlarında limanların özelleştirmeleri konusunun yer almasından dolayı herhangi yatırım yapılmamıştır. Bu nedenle limanlar kapasitelerinin çok altında, başıbozuk şekilde yönetilmektedir.

TDİ limanları 36 yıllığına işletme hakkı devri ile özelleştirilmiş, TCDD (Haydarpaşa, İzmir, Mersin, İskenderun, Samsun Derince) limanları özelleştirme programına alınmıştır.

Mersin ve İskenderun limanları için Danıştay kararı beklenmektedir. Samsun limanının özelleştirme prosedürü iptal edilmiş, İzmir Limanı teklif verme süresi bir kez daha uzatılmış 30 Mart 2007 tarihi tekliflerin verilmesi için son gün olarak ilan edilmiştir.

Şimdiye kadar özelleştirilen limanlar hakkında aşağıda kısa bilgi verilmiştir.

### 8.1 Tekirdağ Limanı

Tekirdağ Limanı 25 Haziran 1997 tarihinde 104.923.599 dolar bedel ile 30 yıl süre Akkök Holding’e bağlı olarak Akport Liman işletmesine devredilmiştir.\*

Ro-Ro seferleri Tekirdağ – Trieste ile 1998 yılında başlamış ve 2001 yılına kadar devam etmiştir. Tekirdağ – Bandırma Ro-Ro seferlerine başlanılmıştır.

Genel olarak dökme yük elleçlemesi yapılmakta general cargo ve konteyner elleçleme hizmeti sunulmaktadır. Limanda 69 kişi çalışmaktadır.

### 8.2 Antalya Limanı

Antalya Limanı Özelleştirme İdaresi tarafından 29 milyon dolar karşılığında Ortadoğu Antalya Liman İşletmelerine 30 yıl süre ile devredilmiştir. Liman kruvaziyer turizm için önemli yere sahiptir\*\*.

TMSF Sümerbank alacakları nedeni ile Hayyam Garipoğlu’na ait Antalya limanının el koymuştu ve gazetelere verilen satış ilanında, Antalya Limanı’ndaki yüzde 99.998 iştirak

---

\* www.akport.com.tr

\*\* www.turizmdebusabah.com

hissenin 74 milyon dolar muhammen bedelle satışı çıkarıldığı duyuruldu. Kapalı zarf ve açık artırmayla yapılacak ihale, 16 Haziran'da gerçekleştirilecek.\*\*\*

### **8.3 Rize Limanı**

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yılına RİPORT RİZE LİMAN İŞLETMESİ YATIRIM AŞ.'ne 06-08-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 13.08.1997 tarihinde devredildi.

2005 yılının ilk on ayında ortalama 300 bin tonluk işlem hacmi bunun 200 bin tonunu ihraç mallar 100 bin tonunu ise ithal mallar oluşturuyor. 2004 yılı arasında bir kıyaslama yaptığımızda işlem hacminin yüzde 10 artmıştır.

### **8.4 Giresun Limanı**

Liman 1997 yılında özelleştirme kapsamında Çakıroğlu Giresun Liman İşletmeleri A.Ş'ye devredilmiştir, Liman kapasitesini artırma çalışmaları halen devam etmektedir.1 milyon ton dolayında olan kapasitesinin 2 milyon tona çıkarılacağını ve Giresun Limanı'nın böylelikle Doğu Karadeniz'in önemli bir deniz ticaret merkezi haline de geleceği beklenmektedir\*

### **8.5 Mersin Limanı**

TCDD' ye ait Mersin Limanı'nın 36 yıllık işletme hakkı ihlesi PSA- Akfen Grubu'na 755 milyon dolar bedel ile verildi.

PSA Sigapurlu bir şirket olup Singapur Devleti'nin yönettiği Temasek Holding'e aittir. Mersin konsorsiyumunda ortağı Akfen tarafından yapılan açıklamada ihale bedelinin peşin ödenebileceği, Mersin Limanı'nın yenilenmesi amacıyla 100 milyon dolarlık yatırım yapacakları bildirilmiştir.( Uluslararası Deniz ve Ticaret, Eylül 2005 sayfa 72,73 )

---

\*\*\* [www.radikal.com](http://www.radikal.com)

\* [www.kenthaber.com](http://www.kenthaber.com)

Rekabet Kurulu 15.09.2005 tarih ve 05-58/855-231 karar sayısı ile Mersin Limanı'nın PSA- Akfen konsorsiyumuna verilmesini oyçokluğu ile karara bağlamıştır. Tüm yerüstü yapıları, bütünleyici parçaları altyapı tesisleri, taşınmazları makine teçhizat pilotaj ve barınma hizmetlerine bağlı olarak deniz vasıtalarının ve kara taşıtlarının 36 yıl süreyle işletme hakkının devri suretiyle özelleştirmesini kapsamaktadır.

İlgili coğrafi pazarda Mersin Limanı'nın oldukça yüksek seviyede olması nedeni ile liman'a 180 km mesafede olan İskenderun Limanı'nın Mersin Limanı'nı işletecek firmaya verilmesi durumunda yasaklanan hakim durumun daha da güçlendirilmesi sonucu ortaya çıkacağı için İskenderun Limanı'nı Mersin limanı'nı işleten/işletecek firmaya verilmemesi konusunda görüş bildirilmiştir.\*

İskenderun Limanı ihalesini Mersin Liman ihalesini alan PSA – Akfen Ortak Girişimi kazanmıştır. İhale bedeli 80 milyon dolar'dır, (36 yıl süre ile işletme hakkı devirli) fakat Rekabet Kurulu aynı coğrafi bölgede pazarın güçlenme gerçekleşeceği için İskenderun Limanı'nın PSA- Akfen Ortak Girişim Grubu'na devredilmesini sakıncalı bulmuştur. Liman işletme hakkının ihalede en yüksek teklifi veren Limar Liman ve Gemi İşletmeleri A.Ş.'nin ilgili coğrafi pazarda herhangi bir faaliyette olmaması, hakim durum yaratılmaması veya hakim durumun güçlendirilmesi riski meydana gelmeyeceği nedeni ile sakıncalı bulunmadığı bildirilmiştir.

İskenderun Limanı'nın körfezde geniş yere sahip olması , demiryolu ağıyla bağlantısı, doğrudan ve/veya transit ihracat- ithalat konularında üs olma yönündeki yapılan çalışmalar limanın önemini arttırmakta PSA- AKFEN orstsk girişimine limanın işletme hakkı ile devredilmesi durumunda pazarda tekel konumunu gelceğinin kaçınılmaz olduğu vurgulanmıştır.\*\*

---

\* Rekabet Kurulu Kararı, Dosya sayısı: 2005-4-197

\*\* Karar sayısı 05-70/967-261 karar tarihi 20.10.2005

### **8.6 Alanya Limanı:**

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 18.09.2000 tarih ve 2000/67 sayılı kararıyla 30 yıllığına ALIDAŞ ALANYA LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.'ne 28-11-2000 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 08.12.2000 tarihinde devredildi

### **8.7 Marmaris Limanı:**

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 18.09.2000 tarih ve 2000/67 sayılı kararıyla 30 yıllığına MARMARİS LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.'ne 26-01-2001 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 02.02.2001 tarihinde devredildi.

### **8.8 Çeşme Limanı:**

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 28/04/2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararıyla 30 yıllığına Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi AŞ.'ne 28.05.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 06.06.2003 tarihinde devredildi.

### **8.9 Kuşadası Limanı:**

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 28/04/2003 tarih ve 2003/17 sayılı kararıyla 30 yıllığına Ege Liman İşletmeleri AŞ.'ne 02.07.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 07.07.2003 tarihinde devredildi.

### **8.10 Trabzon Limanı:**

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 31/10/2003 tarih ve 2003/76 sayılı kararıyla 30 yıllığına Trabzon Liman İşletmeciliği AŞ.'ne 20.11.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 21.11.2003 tarihinde devredildi.

### **8.11 Dikili Limanı:**

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 31/10/2003 tarih ve 2003/76 sayılı kararıyla 30 yıllığına Dikili Liman ve Turizm İşletmeleri AŞ.'ne 22.11.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 04.12.2003 tarihinde devredildi.

### **8.12 Hopa Limanı:**

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına PARK DENİZCİLİK HOPA LİMAN İŞLETMELERİ AŞ. 'ne 17-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 26.06.1997 tarihinde devredildi.

### **8.13 Sinop Limanı:**

Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07.04.1997 tarih ve 97 / 13 sayılı kararıyla 30 yıllığına ÇAKIROĞLU SİNOP LİMAN İŞLETMELERİ AŞ.'ne 30-06-1997 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 11.07.1997 tarihinde devredildi



Tablo 9 Türkiye’de özelleştirilen limanlar

Liman adı	Özelleştirme metodu	Bedeli (TL)	Bedeli (USD)	Satın alan Kişi / Kuruluş	Özelleştirme sonrası yapılan yatırımlar	İhaleye katılan firma sayısı	Yılı
TEKİRDAĞ	Varlık Tesis Satışı/Devri	15.254.842.058.610	104.923.599	Akport Tekirdağ Lim.İşl.A.Ş	Son model vinçler hizmete sunuldu. Buğday ve ayçiçek taşıyan yüksek draftlı gemilere Limbo hizmeti verilmektedir. Ro-Ro rampası hizmete açıldı..		1997
ANTALYA	Varlık Tesis Satışı/Devri	8.058.810.000.000	29.000.000	Ortadoğu Antalya Liman İşl.A.Ş.	ISPS güvenlik sistemi uygulanmaya başlandı.		1998
RİZE	Varlık Tesis Satışı/Devri	911.297.576.700	5.606.605	Asım Çillioğlu O. G. G.			1997
GİRESUN	Varlık Tesis Satışı/Devri	472.172.212.120	3.203.774	Çakıroğlu Giresun Liman İşl.A.Ş.			1997
HOPA	Varlık Tesis Satışı/Devri	582.245.950.020	4.004.718	Park Denizcilik ve Hopa Lim.İşl.			1997
ORDU	Varlık Tesis Satışı/Devri	236.970.386.060	1.607.887	Çakıroğlu Ordu Liman İşl.A.Ş.	Ordu liman kapasitesi 80000’den 210000’e çıkarıldı.		1997
SİNOP	Varlık Tesis	118.043.126.720	800.944	Çakıroğlu Sinop			1997

	Satışı/Devri			Liman İşl.A.Ş.		
ALANYA	Varlık Tesis Satışı/Devri	1.108.057.600.000	1.600.000	Alanya Lim. İşl. Den. Tur. Tic. San.A.Ş.	Limana ile birlikte işletmeye devri yapılan ancak arızalı olduğu için kullanılmayan palamar motorunun tamiri yapılarak kullanılabilir hale getirildi. İskele üzerinde bulunan ve gemilere su sağlayan su hattı ile iskele aydınlatmasını sağlayan elektrik hatları tamir ettirildi. Limanın mevcut usturmaçalarının tamiri geçici olarak büyük iş makinesi lastikleri ile takviye edildi.	2000
TRABZON	Varlık Tesis Satışı/Devri		20.160.000	Al-Port Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş.'ye		2003
DİKİLİ	Varlık Tesis Satışı/Devri		4.250.000.	Dikili Liman ve Turizm İşletmeleri A.Ş.	İdari binası, yolcu salonu ve çevre düzenlemeleri yapıldı. Limanda ISPS standartlarına uyma çalışmaları yapılıyor.	2003

KUŞADASI	Varlık Tesis Satışı/Devri	34.370.794.800.000	24.300.000	Ege Liman İşl. A.Ş.			2003
ÇEŞME	Varlık Tesis Satışı/Devri	16.383.982.500.000	11.250.000	Ulusoy Çeşme Liman İşl. A.Ş.			2003
MARMARİS	Varlık Tesis Satışı/ Devri	10.169.667.200.000	14.900.000	Marmaris Liman İşletmeciliği A.Ş.			2001

Tablo 10 TCDD Limanlarında 1999-2006 yıllarında elleçlenen eşyanın  
güplara göre dağılımı (ton)\*

LİMAN	YIL	KARIŞIK	KONTEYNER	D.KATI	D.SIVI	TOPLAM
PORTS	YEARS	GEN.CARGO	CONTAINER	DRY BULK	LİQ.BULK	TOTAL
HAYDARPAŞA	1999	2,730,447	2,713,449	244,721	0	5,688,617
	2000	2,611,153	2,879,172	93,987	0	5,584,312
	2001	2,540,788	2,202,474	45,750	0	4,789,012
	2002	2,769,618	2,338,146	5,121	2,073	5,114,958
	2003	3,203,175	2,503,643	16,085	65	5,722,968
	2004	3,320,515	3,128,689	8,421	306	6,457,931
	2005	1,143,968	3,470,111	160	0	4,614,239
	<b>2006</b>	<b>27,834</b>	<b>1,151,727</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1,179,561</b>
MERSİN	1999	1,557,706	2,756,118	2,767,508	6,947,815	14,029,147
	2000	1,343,248	3,114,412	3,418,807	5,504,013	13,380,480
	2001	1,609,420	2,982,231	2,977,333	6,059,698	13,628,682
	2002	1,004,885	3,858,623	3,073,544	5,825,813	13,762,865
	2003	1,102,223	5,128,919	3,128,805	6,116,431	15,476,378
	2004	1,064,862	5,924,054	2,679,438	7,514,939	17,183,293
	2005	1,264,205	6,462,500	2,444,871	6,114,732	16,286,308
	<b>2006</b>	<b>384,192</b>	<b>2,066,792</b>	<b>935,541</b>	<b>1,603,998</b>	<b>4,990,523</b>
İSKENDERUN	1999	155,874	2,309	1,210,852	371,886	1,740,921
	2000	283,355	5,739	982,503	944,503	2,216,100
	2001	262,989	317	465,350	968,369	1,697,025
	2002	223,185	303	492,317	886,200	1,602,005
	2003	468,848	3,646	557,331	1,226,892	2,256,717
	2004	173,214	8,282	630,519	1,421,583	2,233,598
	2005	192,444	0	812,578	1,126,684	2,131,706
	<b>2006</b>	<b>94,335</b>	<b>0</b>	<b>300,743</b>	<b>275,861</b>	<b>670,939</b>
SAMSUN	1999	790,230	10,361	1,264,635	4,728	2,069,954
	2000	827,306	12,048	1,693,414	4,468	2,537,236
	2001	1,005,852	11,941	1,523,142	3,000	2,543,935
	2002	838,999	7,880	1,750,028	13,988	2,610,895
	2003	619,153	0	2,127,347	22,236	2,768,736

\* www.tcdd.gov.tr

	2004	756,183	0	2,318,711	37,340	3,112,234
	2005	821,262	0	2,212,130	33,816	3,067,208
	<b>2006</b>	<b>246,466</b>	<b>0</b>	<b>521,716</b>	<b>9,160</b>	<b>777,342</b>
<b>DERİNCE</b>	1999	422,899	37,585	238,377	58,088	756,949
	2000	473,088	6,071	194,635	26,977	700,771
	2001	406,840	4,988	127,913	8,479	548,220
	2002	692,529	5,232	400,042	51,172	1,148,975
	2003	765,798	15,667	603,025	67,149	1,451,639
	2004	1,090,900	11,184	799,990	65,377	1,967,451
	2005	1,307,715	5,476	849,036	62,117	2,224,344
	<b>2006</b>	<b>415,151</b>	<b>1,603</b>	<b>281,875</b>	<b>17,599</b>	<b>716,228</b>
<b>BANDIRMA</b>	1999	171,011	0	2,924,632	155,593	3,251,236
	2000	177,957	15,726	3,413,856	140,624	3,748,163
	2001	183,437	14,176	2,477,019	304,458	2,979,090
	2002	133,702	8	2,080,954	145,026	2,359,690
	2003	160,529	0	2,399,140	164,207	2,723,876
	2004	768,797	284	2,290,429	183,750	3,243,260
	2005	2,523,678	0	1,840,210	150,573	4,514,461
	<b>2006</b>	<b>1,037,345</b>	<b>0</b>	<b>544,226</b>	<b>33,164</b>	<b>1,614,735</b>
<b>İZMİR</b>	1999	412,033	4,244,775	2,236,687	290,918	7,184,413
	2000	488,184	4,614,209	2,795,771	266,306	8,164,470
	2001	496,005	4,671,425	2,986,219	272,420	8,426,069
	2002	567,725	5,439,787	3,457,351	187,851	9,652,714
	2003	614,348	6,478,213	3,765,593	251,445	11,109,599
	2004	673,254	7,659,365	3,947,449	220,197	12,500,265
	2005	554,296	7,789,102	3,130,959	337,122	11,811,479
	<b>2006</b>	<b>181,692</b>	<b>2,586,678</b>	<b>984,119</b>	<b>145,490</b>	<b>3,897,979</b>
<b>TOPLAM</b>	1999	6,240,200	9,764,597	10,887,412	7,829,028	34,721,237
	2000	6,204,291	10,647,377	12,592,973	6,886,891	36,331,532
	2001	6,505,331	9,887,552	10,602,726	7,616,424	34,612,033
	2002	6,230,643	11,649,979	11,259,357	7,112,123	36,252,102
	2003	6,934,074	14,130,088	12,597,326	7,848,425	41,509,913
	2004	7,847,725	16,731,858	12,674,957	9,443,492	46,698,032
	2005	7,807,568	17,727,189	11,289,944	7,825,044	44,649,745
	<b>2006</b>	<b>2,387,015</b>	<b>5,806,800</b>	<b>3,568,220</b>	<b>2,085,272</b>	<b>13,847,307</b>

Tablo 11 Konteyner trafiği\*

LİMANLAR PORTS	YILLAR YEARS	YÜKLEME (LOADING)				BOŞALTIMA (UNLOADING)				ADET TOTAL UNIT	TEU
		20		40		20		40			
		DOLU FULL	BOŞ EMPTY	DOLU FULL	BOŞ EMPTY	DOLU FULL	BOŞ EMPTY	DOLU FULL	BOŞ EMPTY		
HAYDARPAŞA	2000	28,306	19,359	31,252	17,935	49,049	3,102	47,389	2,631	199,023	298,230
	2001	26,838	6,754	35,635	4,058	30,121	4,771	25,359	12,978	146,514	224,544
	2002	24,290	11,381	32,278	6,113	36,826	2,657	28,868	7,485	149,898	224,642
	2003	27,334	10,916	30,442	9,045	37,026	3,915	37,276	5,875	161,829	244,467
	2004	26,952	19,146	33,810	19,824	49,461	2,293	52,865	3,066	207,417	316,982
	2005	<b>31,785</b>	<b>21,380</b>	<b>36,165</b>	<b>19,786</b>	<b>56,422</b>	<b>2,726</b>	<b>53,928</b>	<b>4,279</b>	<b>226,471</b>	<b>340,629</b>
	2006	<b>8,221</b>	<b>10,117</b>	<b>10,069</b>	<b>8,988</b>	<b>20,453</b>	<b>241</b>	<b>22,105</b>	<b>416</b>	<b>80,610</b>	<b>122,188</b>
MERSİN	2000	31,874	10,185	34,231	17,668	35,108	11,245	47,520	6,063	193,894	299,376
	2001	36,889	4,619	38,970	9,175	26,512	19,778	38,275	14,858	189,076	290,354
	2002	46,681	6,278	45,564	15,851	33,659	21,494	54,437	12,052	236,016	363,920
	2003	62,213	7,836	55,865	24,588	39,592	30,958	67,176	15,627	303,855	467,111
	2004	68,862	3,515	66,053	28,365	39,676	33,074	85,409	14,109	339,063	532,999
	2005	<b>79,936</b>	<b>5,470</b>	<b>67,712</b>	<b>38,775</b>	<b>50,868</b>	<b>35,729</b>	<b>94,295</b>	<b>11,361</b>	<b>384,146</b>	<b>596,289</b>
	2006	<b>22,991</b>	<b>3,202</b>	<b>22,340</b>	<b>10,279</b>	<b>19,266</b>	<b>6,738</b>	<b>29,814</b>	<b>3,988</b>	<b>118,618</b>	<b>185,039</b>
İSKENDERUN	2000	0	0	0	80	34	0	260	0	374	714
	2001	1	0	0	0	9	0	9	1	20	30

\* www.tcdd.gov.tr

	2002	0	0	0	0	6	0	12	1	19	32
	2003	1,036	0	0	0	593	0	58	0	1,687	1,745
	2004	138	0	16	0	207	0	115	0	476	607
	2005	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	2006	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>52</b>	<b>52</b>
<b>SAMSUN</b>	2000	0	0	0	405	0	0	507	0	912	1,824
	2001	11	0	0	107	50	0	564	0	732	1,403
	2002	0	0	78	23	34	0	69	0	204	374
	2003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2005	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	2006	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>DERİNCE</b>	2000	495	161	4	66	210	26	79	2	1,043	1,194
	2001	3	61	6	52	199	22	143	0	486	687
	2002	225	21	34	4	120	0	100	1	505	687
	2003	253	30	432	52	392	7	140	3	1,309	1,936
	2004	201	3	296	65	161	0	187	24	937	1,509
	2005	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>89</b>	<b>0</b>	<b>123</b>	<b>0</b>	<b>88</b>	<b>1</b>	<b>372</b>	<b>550</b>
	2006	<b>30</b>	<b>26</b>	<b>8</b>	<b>18</b>	<b>123</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>18</b>	<b>244</b>	<b>296</b>
<b>BANDIRMA</b>	2000	130	429	24	35	405	103	101	15	1,242	1,417
	2001	137	356	27	35	342	77	37	0	1,011	1,110
	2002	0	0	0	2	0	0	0	0	2	4
	2003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2004	0	0	9	0	0	0	9	0	18	36

	2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2006	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>İZMİR</b>	2000	93,749	5,348	63,424	7,678	29,090	58,479	42,932	27,921	328,621	470,576
	2001	101,409	4,573	70,728	3,176	24,498	72,693	32,242	37,956	347,275	491,377
	2002	114,177	4,962	85,855	3,476	32,997	74,469	40,497	43,475	399,908	573,211
	2003	130,341	4,625	104,417	4,728	38,577	92,790	51,983	56,103	483,564	700,795
	2004	147,126	12,099	112,933	8,901	53,966	104,640	66,816	54,716	561,197	804,563
	2005	152,624	3,358	111,466	8,605	49,861	104,216	66,759	50,329	547,218	784,377
	<b>2006</b>	<b>47,176</b>	<b>2,738</b>	<b>39,154</b>	<b>2,377</b>	<b>17,762</b>	<b>31,750</b>	<b>23,767</b>	<b>19,315</b>	<b>184,039</b>	<b>268,652</b>
<b>TOPLAM</b>	2000	154,554	35,482	128,935	43,867	113,896	72,955	138,788	36,632	725,109	1,073,331
	2001	165,288	16,363	145,366	16,603	81,731	97,341	96,629	65,793	685,114	1,009,505
	2002	185,373	22,642	163,809	25,469	103,642	98,620	123,983	63,014	786,552	1,162,870
	2003	221,177	23,407	191,156	38,413	116,180	127,670	156,633	77,608	952,244	1,416,054
	2004	243,279	34,763	213,117	57,155	143,471	140,007	205,401	71,915	1,109,108	1,656,696
	2005	264,416	30,208	215,432	67,166	157,274	142,671	215,070	65,970	1,158,207	1,721,845
	<b>2006</b>	<b>78,444</b>	<b>16,083</b>	<b>71,571</b>	<b>21,662</b>	<b>57,630</b>	<b>38,742</b>	<b>75,694</b>	<b>23,737</b>	<b>383,563</b>	<b>576,227</b>



Limanlarımızın özelleştirme programına alınma nedenleri aşağıda yer almaktadır.

- Uluslararası taşımacılık sisteminin değişmesi kapıdan kapıya demiryolu denizyolu kombine taşımacılığın önem kazanması nedeni ile limanlarımız mevcut talebe cevap verememesi
- Personel araç gereç yetersizliği bulunması,
- Atık alım işleme tesislerinin yetersizliği,
- Demiryolu bağlantılarının kullanılmaması,
- Bürokrasinin ağırlığı,
- Limanların işletilmesinde Gümrük Müdürlüğü, Denizcilik Müsteşarlığı, Muhafaza Güvenlik Teşkilatı, Limanlar Bölge Müdürlüğü gibi çeşitli teşkilatların bulunması nedeni ile yetki karmaşası bulunması,
- Limanlar düşük verimle çalıştırılması
- Liman trafik yoğunluğuna cevap verilememesi,
- Liman ücretlerinin yüksekliği,
- Tehlikeli ve benzeri yükler ve diğer yükler için uluslararası standartlara uygun depo antrepo gibi tesislerin eksikliği bulunmasıdır.

Limanlarımızda 2000-2004 yılları arasında yapılan yükleme ve boşaltma miktarları Tablo 12'de yer almaktadır.

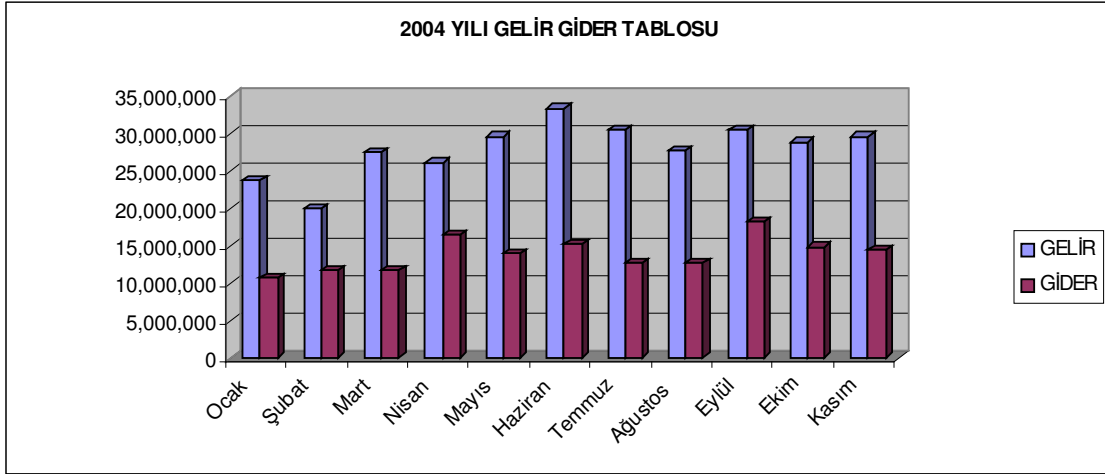
Tablo 12. Yükleme Boşaltma Miktarları

TAŞIMA CİNSİ		2000	2001	2002	2003	2004
TRANSİT	YÜKLEME	30.761.285	28.718.044	23.435.730	BİLGİ YOK	4.826.449
	BOŞALTMA	8.721	5.700	-	BİLGİ YOK	-
	TOPLAM	30.770.006	28.725.745	23.435.730	BİLGİ YOK	4.826.449
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	8.516.593	10.022.452	10.081.667	9.798.081	8.465.427
	YAB. GEMİ	23.774.508	30.611.304	28.983.345	31.678.720	38.592.767
	TOPLAM	32.291.101	40.633.756	39.065.012	41.476.801	47.058.194
İTHALAT	T.C. GEMİSİ	27.565.778	25.174.302	31.096.923	29.946.962	26.452.733
	YAB. GEMİ	58.391.177	47.606.300	55.082.917	68.726.675	78.244.387
	TOPLAM	85.956.955	72.780.602	86.179.840	98.673.637	104.697.120
KABOTAJ	YÜKLEME	16.480.210	13.647.620	BİLGİ YOK	BİLGİ YOK	14.539.714
	BOŞALTMA	20.847.595	12.633.778	BİLGİ YOK	BİLGİ YOK	14.678.638
	TOPLAM	37.327.805	26.281.398	BİLGİ YOK	BİLGİ YOK	29.218.352
TOPLAM	YÜKLEME	79.532.596	<b>82.999.420</b>	<b>62.500.742</b>	<b>41.476.801</b>	<b>66.424.357</b>
	BOŞALTMA	106.813.271	<b>85.420.080</b>	<b>86.179.840</b>	<b>98.673.637</b>	<b>119.375.758</b>
	TOPLAM	186.345.867	<b>168.419.500</b>	<b>148.680.582</b>	<b>140.150.438</b>	<b>185.800.115</b>

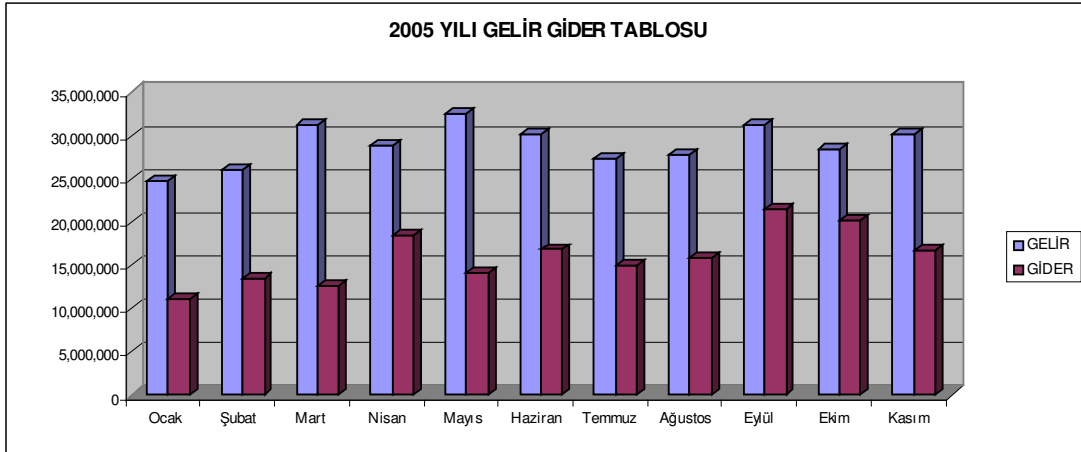
Yükleme boşaltma grafiği incelendiğinde 2004 yılında 47,058,194 ton ihraç edilmiş, 104,697,120 ton ithal edilmiştir. İhracat 63,121 milyon dolar, ithalat 97,540 milyon dolardır.(DİEK). Transit geçişte 4.826.449 ton elleçlenmiştir. Limanlarda elde edilen gelir 750 milyon dolardır.

TCDD limanlarından elde edilen gelir ise 2004 yılında 308,622,306 milyon dolar, toplam liman gelirin yaklaşık olarak %50'si TCDD'nın elindeki limanlardan elde edilmiştir. 2005 yılında ise gelir 318,641,701 dolar elde edilmiş, giderler 176,045,031 dolar olarak gerçekleşmiştir.

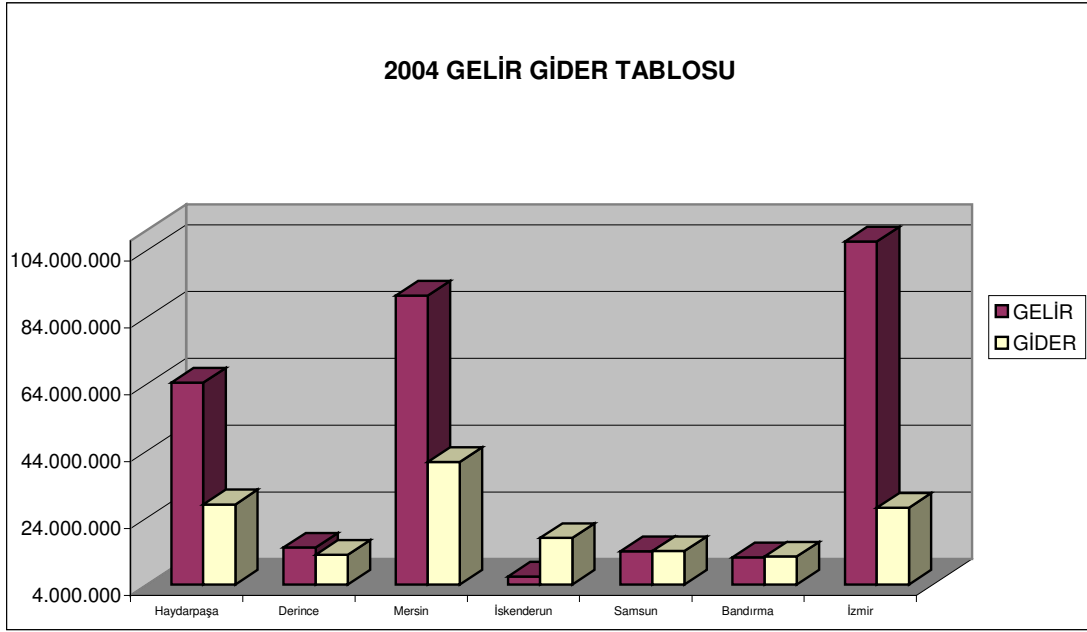
Tablo 13. TCDD limanlarının 2004 yılı toplam gelir-gider tablosu



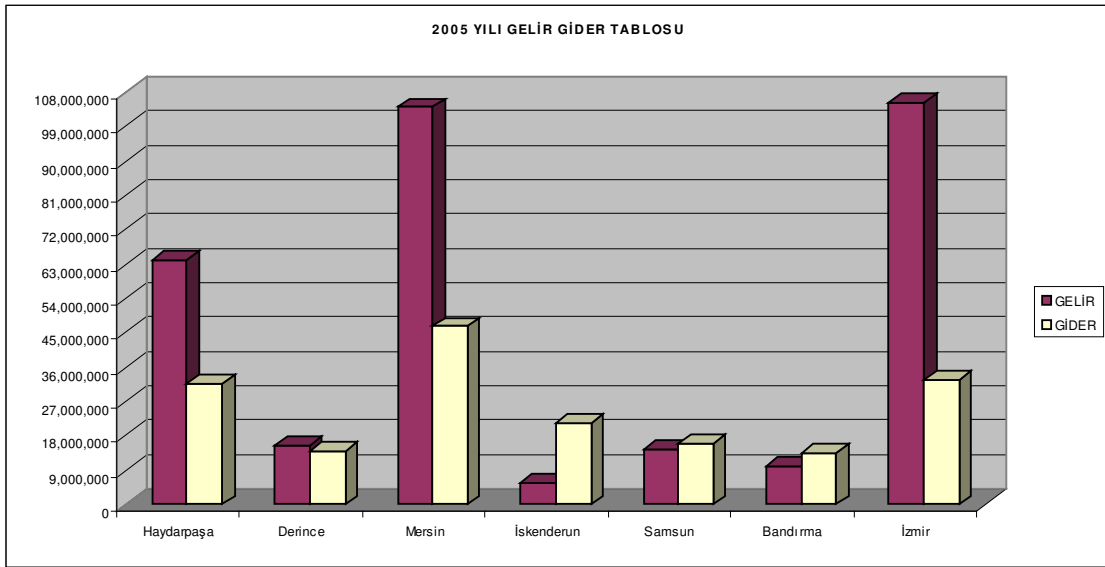
Tablo 14. TCDD limanlarının 2005 yılı toplam gelir – gider tablosu



Tablo 15. 2004 yılı limanların gelir – gider tablosu



Tablo 16. 2005 yılı limanların gelir – gider tablosu



TCDD limanlarından 142 milyon 596 YTL kar elde edildi. Mersin Limanı %15 dolayında gelir attırılarak 104 milyon 104 bin YTL'ye çıkmıştır. İzmir Limanı gelirleri % 1

düşmüştür. Giderleri 27 milyondan 32 milyon 729 bin'e çıkmıştır, 2005 ilk 11 ayı için karı 72 milyon 800 bin YTL'dir.

Özel sektör liman işletmecileri bir araya gelmesi ile oluşturulan TÜRKLİM ve TCDD limanlarında 2003-2005 yılları arasında elleçlenen yük miktarları aşağıda yer almaktadır.

Tablo 17. Türklim-TCDD konteyner elleçleme miktarları\*

KONTEYNER (TEUS)

	2003	%	2004	%	2005	%
TÜRKLİM 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%
TÜRKİYE Toplamı	2.496.390	100,00%	3.081.351	100,00%	3.301.140	100,00%

Yukarıdaki tablo incelendiğinde 2003 yılında Türklim tarafından elleçlenen konteyner miktarı 1.601.479 teu'dur. Toplam elleçlenen yük miktarının % 42.52'dir. 2005 yılına bakıldığında bu miktarın 1.567.142 olarak yükselmiş ve toplam elleçlenen miktarın % 47.47 'sidir. 2003 yılı baz alındığında %47.63'lük bir artış yaşandığı görülmektedir.

Tablo 18. Genel kargo ve katı yük miktarları\*\*

GENEL KARGO VE KATI DÖKME YÜK (TON)

	2003	%	2004	%	2005	%
TÜRKLİM Üyeleri	22.334.234	53,35%	27.606.610	45,12%	36.002.330	53,79%
TCDD Limanları	19.531.400	46,65%	20.522.682	33,54%	19.107.512	28,55%
Diğerleri (*)			13.056.790	21,34%	11.827.421	17,67%
Toplam	41.865.634	100,00%	61.186.082	100,00%	66.937.263	100,00%
(*)2005 Yılında bilgi alınabilen limanlar dahildir						

\* www.turklim.com

Genel kargo ve katı dökme yük miktarları 2003 ve 2005 yıllarında karşılaştırıldığında Türklim üyesi limanlarda elleçlenen miktarlar açısından % 60'lık artış görülmektedir.

TCDD limanları ile karşılaştırıldığında ise Türklim limanları toplam %53.79 pay alırken devlet limanlarında bu oran % 28.55'te kalmıştır.

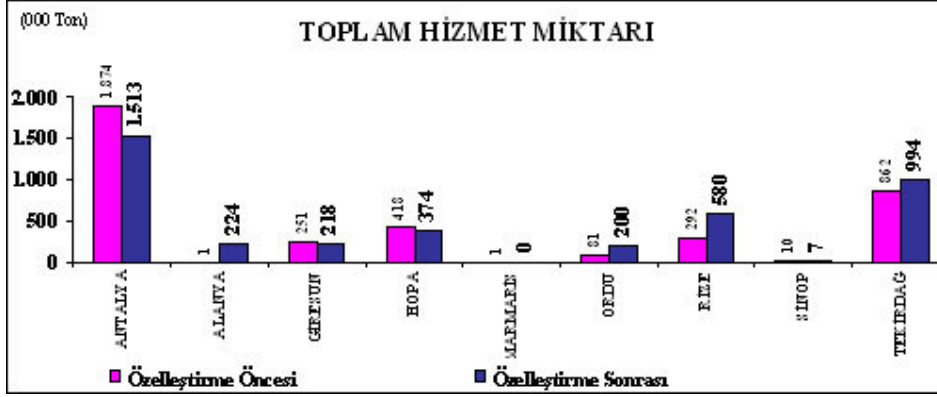
Limanların özel sektöre devredilmesi sorunların tamamen biteceği anlamına gelmemektedir. Limanlara devlet tarafından herhangi bir yatırım yapılamaması nedeni ile yatırım yapan özel sektörden hemen bir geri dönüşüm beklemek mümkün değildir.

Özelleştirme Daire Başkanlığı'nın web sitesinden alınan bilgiler ışığında, personel sayısına bakıldığında özelleştirme sonrası personel sayısının azaldığını görmekteyiz. Personel azaltılmasının en önemli sebebi çalışan personelin yaş düzeyinin yüksek olması ve personelin kalifiye olmamasıdır.

Tablo 19. Özelleştirme öncesi ve sonrası personel sayısı

	DEVİR TARİHİ İTİBARIYLA	ÖZELLEŞTİRME SONRASI
ALANYA	25	9
ANTALYA	212	105
GİRESUN	63	20
HOPA	76	102
MARMARİS	10	12
ORDU	5	15
RİZE	13	20
SİNOP	1	1
TEKİRDAĞ	68	57
TOPLAM	473	341

Tablo 20. Toplam hizmet miktarı \*

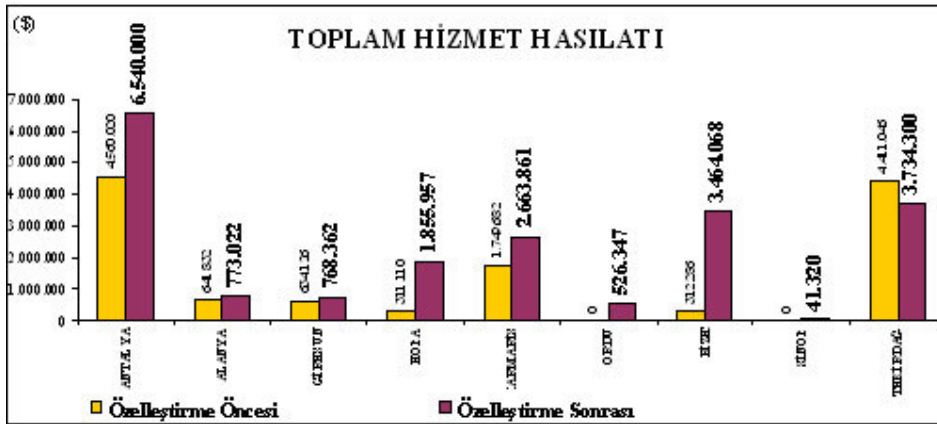


Verilen hizmet miktarı tablosuna bakıldığında, hizmet miktarının özelleştirme sonrası fazla bir gelişme yaşanmadığı görülmektedir. Hatta özelleştirme öncesi rakamlar daha yüksektir.

Hizmet düşük olmasına rağmen hizmet hasılatı oldukça yüksektir. Bu durumda ilk akla gelen

Liman hizmet ücretlerinin arttırılmasıdır.

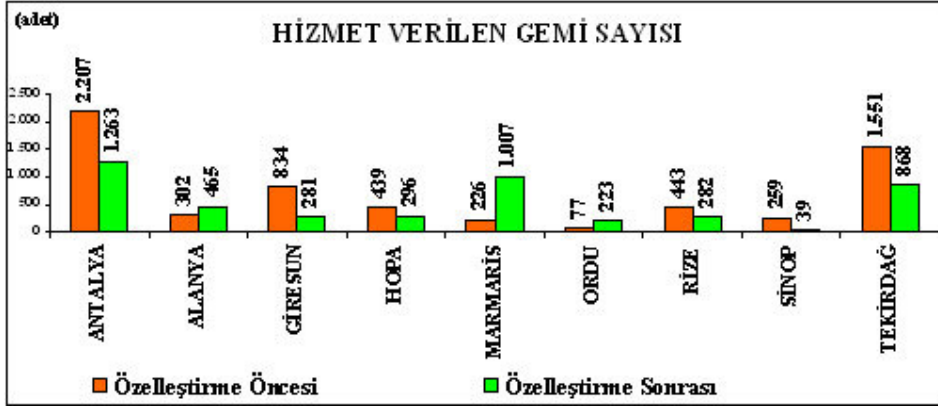
Tablo 21. Toplam hizmet hasılatı \*\*



\* www.obi.gov.tr

\*\* www.obi.gov.tr

Tablo 22. Hizmet verilen gemi sayısı \*



Şimdiye değin özelleştirilen limanlardan Tekirdağ limanı iyi bir şekilde yönetilmektedir. Tekirdağ Limanı Ambarlı Limanı üzerindeki fazla yükü almaktadır. 2005 yılında dökme yük ve genel kargo olarak 1.041.000 ton elleçlenmiştir. Tekirdağ-Bandırma Ro-Ro seferleri yapılmış, 2006'da dökme ve genel kargoda %35 artış beklenmekte olup demiryolu bağlantısı için çalışmalar yapılmıştır.

Türkiye'nin ilk özel limanı olan Gempport, 2000 yılında İş Bankası tarafından yönetimi devralınmış ve en son teknolojilere sahip ekipmanları ile donatılmıştır. Marmara sanayi bölgelerine yakınlığı ile karayolu bağlantısı ile hizmet vermektedir. 2005 yılında 240.953 teu konteyner 869.000 ton genel yük elleçlenmiştir. 240.000 Teu konteyner kapasitesinin 600.000 Teu, yıllık araç kapasitesinin 100.000'dan 200.000'e çıkarılması hedeflenmiştir. Mevcut liman kapasitesinin artırılması, rıhtım boyunun uzatılması tam otomasyona geçilmesi planlanmaktadır

Bugünlerde öncelikli konu İzmir Limanı'nın özelleştirilmesi konusudur ve daha önce belirtildiği gibi ihalesi 30 Mart 2007 tarihine ertelenmiştir. Bu ertelemeye Danıştay'ın Mersin ve İskenderun limanı ile ilgili karar beklenmektedir.

\* www.obi.gov.tr



İzmir Limanı'nda diğer TCDD limanları gibi bulunduğu konuma göre yeterli ve verimli olarak çalıştırılmamaktadır. Fakat en çok yük elleçlenen, gelir elde edilen, bölge ihracatının %90'ının yapıldığı liman yine İzmir Limanı'dır. İzmir Limanı'nın problemleri kısaca belirtilirse;

- Düzenli seferler düzenleyenler, yükleme – boşaltma yapan gemiler altyapı yetersizliği için açıkta demirlemek zorunda kalmaktadır.
- Rekabet nedeniyle İzmir limanı konumunu kaybetmeye başlamıştır.
- İdari yapı zaafı bulunmaktadır.
- Araç gereçlerin bakımının yapılması gerekmektedir.
- Personel eksikliği ve modern bilgisayar sistemi ihtiyaç bulunmaktadır.

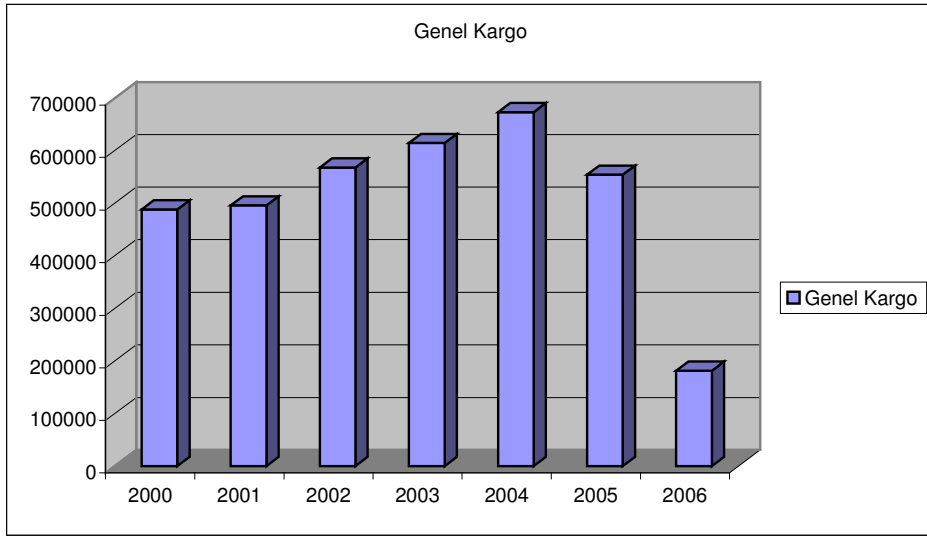
Tablo 23. İzmir Limanında yer alan ekipmanlar

<b>Ekipman Tipi</b>	<b>Kapasite</b>	<b>Adet</b>	<b>Toplam</b>
Rıhtım Vinci	3-25 ton	7	7
Mobile Crane	15-25 ton	12	12
Kısa mastlı forklift		20	20
Lastik tekerlekli transtainer	40 ton	19	19
Ship to Shore Gantry	40 ton	5	5
Konteyner Forklift-dolu	25-42 ton	20	20
Konteyner Forklift-boş	8-10 ton	20	20
MHC	100 ton	2	2
Yüzer vinç	90 ton	1	1

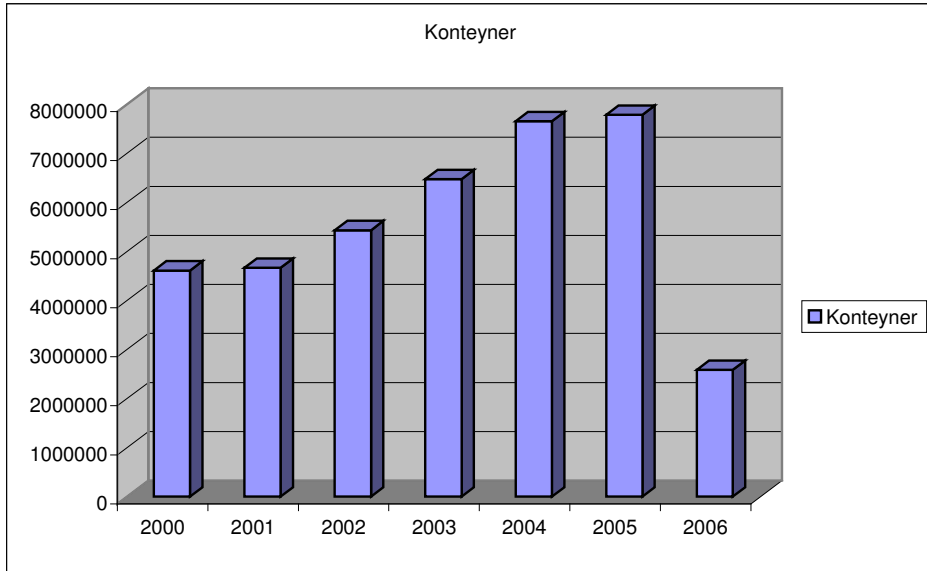
Yukarıda yer alan ekipmanlar haricinde TMO'ya ait iki beton siloya sahip 70.000 ton kapasiteli limanda rıhtımla bağlantılı konveyör sistemi bulunmaktadır.

İzmir Limanı ticaret hacmi oldukça yüksektir. Yıllar itibariyle genel kargo yük miktarında artış olmakla birlikte 2005 yılında düşüş gözlemlenmektedir. 2004 yılında 673.254 ton elleçlenirken 2005 yılında bu rakam 554.296 tona düşmüştür. 2006 ilk çeyreğinde 181.692 tonluk rakama ulaşılmıştır.

Tablo 24. İzmir Limanı genel kargo miktarları

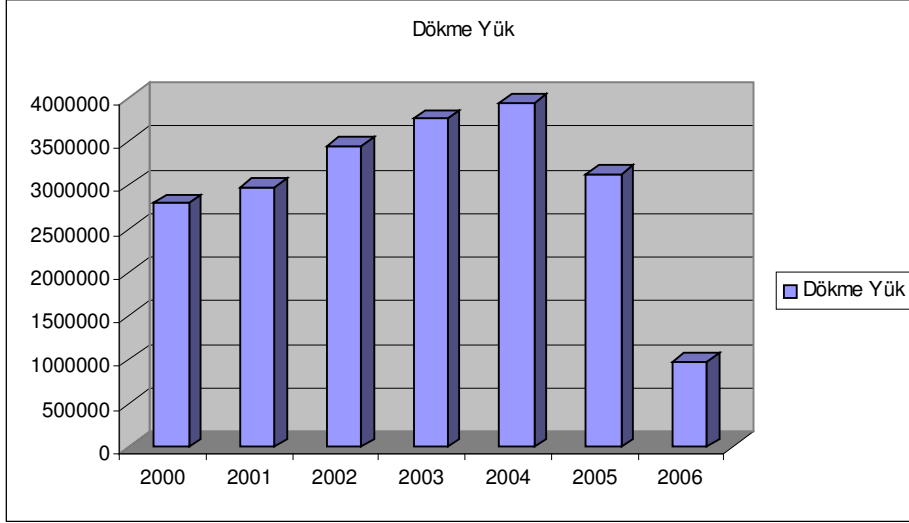


Tablo 25. İzmir Limanı konteyner miktarları



Konteyner elleçlemesine bakıldığında 2004 yılında rakam 7.659.365 iken 2005 yılında 7.789.102 olmuştur. 2006'da ise ilk çeyrek için bu rakam 2.586.678'dir.

Tablo 26. İzmir Limanı dökme yük miktarları



Dökme yük elleçlemesinde ise 2004 yılında büyük artış olmuştur, miktar 3.947.449' tondur. 2005 yılında ise 3.130.959'dur, % 21'lik bir payı vardır.

Limanda yaşanan problemler idari yapı yetersizliği nedeni ile yaşanmaktadır. İzmir Limanı gibi ekonomik değerini özel sektöre devredilmesi problemlerin çözümünü sağlamayacaktır. Bu problemlerin çözümü devletin elindedir. Yeniden planlama yapılmalı, bürokrasi azaltılmalı, liman tevsi yatırımlarına önem verilmeli, tüm yetkiler kurulacak yeni kurum veya Limanlar Bölge Müdürlüğü vb. kuruma limanların idaresi bırakılmalı, gümrük mevzuatı tekrar ele alınmalı, yeni taşımacılık şekillerine uyumlu mevzuat oluşturulmalıdır.(DPT IX. Kalkınma Planı (2007-2013) Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu)

Ayrıca özel limanlar ve kamu limanlarının demiryolu bağlantıları bulunmamaktadır.

Kombine taşımacılığın, kapıya taşımacılıkta merkez önemli bir yer elde etmek isteniyorsa demir yolu ağına dikkat edilmeli TRACECA koridorundan faydalanılmalıdır. Özellikle Karadeniz ve Akdeniz limanlarının demiryolu ağı geliştirilerek hinterland sorununun çözümlenmelidir.

## XI. SONUÇ

Türkiye’de özelleştirme dendiğinde hemen akla gelen elde bulunan tesis bina gibi varlıkların elden çıkarılması gelmektedir ve özel sektöre verilen birçok işletme verimli işletilmedikleri için devlet tarafından geri alınmıştır.

Elleçleme miktarları ve limanın konumu dikkate alındığında görülecektir ki İzmir Limanı gibi etkin şekilde çalışan Türkiye dış ticaretine hizmet eden bir limanın özelleştirilmesi ilk etapta faydalı olarak görülsede uzun vadede kayıp olarak adlandırılabilir.

Limanların düşük ve/veya beklenen değerden düşük özelleştirilmesinin Türkiye ekonomisine hiçbir getirisi olmayacaktır. Hatta eldeki kaynağın kaybedilmesi anlamına gelmektedir.

Limanların özelleştirilmesi sürecini tercih etmek kısa vadeli bir çözümdür. Limanlardan gelir edilmek isteniyorsa öncelikli olarak planlamanın iyi bir şekilde yapılması gerekmektedir. Uzun vadeli (15-20 yıllık değil 50 yıla varan bir plan yapılmalıdır) ve elde edilecek gelir ve fayda düşünülmelidir.

Aksi düşünülüyorsa, özelleştirme yapılacaksa şu hususlara dikkat edilmelidir.

- Limanı özelleştirme ile alan firma yapılan anlaşma şartlarına uyuyor mu?
- Tarife düzeylerini ve yapısını oluşturmak için kuralların açık olması gerekmektedir.
- Kontrat sahibi belirlenmiş limitlerde tarife yapısı ve düzeyinde değişiklik yapmaya özgür mü ?
- İşletme verimliliği kazanım için koşullar var mı? Kar elde ediliyor mu ?
- Beyan edilen gelir ile kazanç birbiri ile tutarlı mı ?
- Ücret yapısına düşüklük ve vergilerin etkisi nedir ?
- Yasal düzenlemeler kesin ve açık mı ?
- İşletmenin denetlenmesinde finansal bilgilerin bağımsız değerlendirilebilmesi için mekanizma var mı ?

Ülkemizde yapılan özelleştirmelerin en önemli sorun devletin işletmeyi özelleştirmesi ile tüm yükümlülüklerini de devrettiği sonucu çıkarılmaktadır. Devlet özel sektöre devredilen malların, ekipmanların işletilmesini denetlemekle yükümlüdür.

Dış ticareti ayakta tutmasına rağmen denizcilik sektörü ülkemizde hala önemli bir sektör olarak görülmemektedir. Denizcilik sektörü ve limanlarımız dış ticaretin temel taşıdır. Limanların geliştirilmesi, atıl limanların faaliyete geçirilmesi, terminallerin liman tesislerinin geliştirilerek gemilerin kalış , yükleme - boşaltma sürelerinin azaltılması ve limanların verimli işletilmesi ayrıca transit taşımacılık payının artırılması ana hedefler olmalıdır. Limanların devlet tarafından işletilmesi devlet politikası olarak benimsenmeli, yasal düzenlemelerin bir an önce yapılması gerekmektedir.

## **KAYNAKLAR**

AKBULAK, S. ve AKBULAK Y. (2005): Türkiye’de Reel ve Mali Sektör, Beta Yayınları 527-580, İstanbul

AKTEN, N. (2006) Limanlar İçin Hangisi Daha Sağlıklı ? Uluslararası Deniz ve Ticaret Dergisi Şubat Sayısı, 36-46

Bilgin, İ.(2006) Limanlarda Özelleştirme Harekatı Marine & Commerce Dergisi Nisan Sayısı 54-55

Deniz Ticaret Odası Sektör Raporu 2003

Deniz Ticaret Odası (2005): 2005 Yılı Faaliyet Raporu ve 2006 Yılı İş Programı

Deniz Ticareti (2004): Demiryolları, Mart Sayısı 34-38

Deniz Ticareti (2004): Gemport, Eylül Sayısı 54-58

Deniz Ticareti (2004): Akport Tekirdağ Limanı, Ambarlı Limanlarında Artan Yük Hacmine Hitab Etmeye Başladı, Eylül Sayısı122-124

DPT IX. Kalkınma Planı (2007-2013) Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Haziran 2006

ECE, J.N. Denizcilik Sektörünün Özelleştirilmesi “Özelleştirme Stratejileri Paneli”

8 Mart 2002, İstanbul Hilton Oteli

Economic Bulletin- Springer Link No: 7

ESİN, G.(2006) Global Terminal Operatörleri ve Liman Özelleştirmeleri, Uluslararası Deniz ve Ticaret Dergisi ,Sayı:16, 44-50

GÜNAYDIN, H. Globalization and Privatization of Ports in Turkey, IEHC 2006 Session 58

JUBEL, Marc H.: Globalisation, Privatisation and Restructuring Of Ports, 10th Annual Australasian Summit, World Bank,

KEPENEK, Y. ve YENTURK,N.(2005): Türkiye Ekonomisi, Remzi Kitabevi, 18. Basım 284-293, İstanbul

KÖK, R.(1995): Özelleştirme ve KİTLER, Dergah Yayınları, 111-127, İstanbul

Öztürk H.(2005) Liman Kapatmak Neye Hizmet? Uluslararası Deniz ve Ticaret Dergisi, Eylül Sayısı

ROBINSON, D. Baltic Ports Expand To Keep Pace With Trade Growth, Bimco Review 2005, 40-46

Tongzon, J.L. (1993): “The Port of Melbourne Authority’s pricing policy: its efficiency and distribution implications”. Maritime Policy and Management. Vol. 20, N°3: 197-203.

Transport Dergisi (2006): Limanlar, Sayı 22,Şubat Sayısı 30-35

Uluslararası Deniz ve Ticaret (2005): Özelleştirme, Mersin PSA’nın 19. Limanı Olacak, Eylül Sayısı 72-74

Uluslararası Deniz ve Ticaret (2006): Global Terminal Operatörleri ve Liman Özelleştirmeleri , Nisan Sayısı 44-49

Uluslararası Deniz ve Ticaret (2006): Limanlarda Özelleştirme Harekatı, Nisan Sayısı 54-58

Uluslararası Deniz ve Ticaret (2006): Örnek Bir Model , Nisan Sayısı 60-62

Uluslararası Deniz ve Ticaret (2006): Sürekli Yatırımla Büyüme, Nisan Sayısı 64-65

Uluslararası Deniz ve Ticaret (2006): Limanlar İçin Hangisi Daha Sağlıklı, Şubat Sayısı 36-46

YÜCEL, C. “Limanda Verimliliği Arttırmaya Yönelik Uygulamalarla Limanların Yönetimi” Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi

İnternet adresleri:

[www.oib.gov.tr](http://www.oib.gov.tr): Özelleştirme Dairesi Başkanlığı

[www.turklim.com](http://www.turklim.com): Türkiye Liman İşletmecileri Derneği

[www.tusiad.org.tr](http://www.tusiad.org.tr): TÜSİAD

[www.turkishpress.com](http://www.turkishpress.com)

[www.tcmb.gov.tr](http://www.tcmb.gov.tr): T.C. Merkez Bankası

[www.turkishpilots.org.tr](http://www.turkishpilots.org.tr)

[www.akport.com.tr](http://www.akport.com.tr)

[www.altasliman.com](http://www.altasliman.com)

[www.tdi.gov.tr](http://www.tdi.gov.tr): Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.

[www.worldbank.com](http://www.worldbank.com): Dünya Bankası

[www.turizmdebusabah.com](http://www.turizmdebusabah.com)

[www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr): T.C. Devlet Demiryolları

[www.radikal.com](http://www.radikal.com): Radikal Gazetesi

[www.rekabet.gov.tr](http://www.rekabet.gov.tr)

[www.kenthaber.com](http://www.kenthaber.com)

[www.halkbank.com.tr](http://www.halkbank.com.tr): Türkiye Halk Bankası

[www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)

[www.denizhaber.com](http://www.denizhaber.com)



## ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi : 19/11/1976

Doğum yeri : Üsküdar/ İstanbul

Lise : (1991-1994), İSTEK Özel Uluğ Bey Lisesi

Lisans : (1996-2001), İ.Ü. SBF İktisat Bölümü

Çalıştığı kurum (lar) : (2004,devam ediyor) Semih Sohtorik Management & Agency Inc.