

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

TÜRK LİMANLARINDA ÖZELLEŞTİRMENİN
HUKUKİ ANALİZİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Esra TAŞKIN
Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı

Danışman
Prof. Dr. Güler BİLEN ALKAN

EYLÜL, 2006

ÖNSÖZ

Tez çalışmamda ; özelleştirme mevzuatı ,Türkiye’de ve dünyada liman özelleştirmeleri ve özelleştirme karşıtı düşünceler ve nedenleri açıklanmaya çalışılmıştır.

Yüksek lisans eğitimimde ve yüksek lisans tezimin hazırlanmasında yakın ilgi ve desteğini aldığım Sayın Prof. Dr. Güler Bilen ALKAN’a , Sayın Prof. Dr. Necmettin AKTEN’e , kaynak temin etmemde büyük yardımı olan Sayın Kaptan Çağatay DURUKAN’a , Sayın Yaşar KARABACAK’a teşekkürlerimi sunarım.

İstanbul Eylül 2006

Esra TAŞKIN

ÖZET

Türkiye’de Liman Özelleştirmelerinin Hukuki Analizi
Esra Taşkın

Limanlar , tüm küresel ticaretin yaklaşık %90’ını teşkil eden deniz taşımacılığının başlangıç ve bitiş noktasıdır Bugünün taşıma anlayışı son yıllarda çok değişmiştir. Bugünlerde müşteriler “limandan limana” değil “kapıdan kapıya” taşımayı tercih etmektedirler ve bu yüzden limanlar tarafından verilen hizmetler de değişmiştir.

Deniz taşımacılığında çok önemli olan limanlar, altyapı ve üstyapı tesisleri ve teknolojiden yararlanarak müşterilerine yüksek kaliteli hizmetler sunmak zorundadırlar. Kamu limanlarının verimsizliği , operasyonel eksikliği ve istihdam fazlalığı sorunları “özelleştirme” düşüncesinin temelini oluşturmaktadır.

Bu çalışmanın amacı Türkiye’de yapılan liman özelleştirmelerinin Hukuki analizidir. Bu analizi sağlamak için , bu çalışmada , “limanlar , liman işletmeciliği , özelleştirme eğilimleri ve yasal problemlere” değinilerek Türk Özelleştirme Kanunları üzerinde bir analiz yapılmıştır. Ayrıca “liman özelleştirmelerine karşı” görüşlere de yer verilmiştir.

ABSTRACT

The Legal Analyze of Port Privatization in Turkey

Ports are the beginning and the final points of sea transport which has nearly %90 share in whole global trade. The transportation concept of today is far more different than the last decades. In these days customers begin to prefer “door to door transportation” instead of “port to port” transportation and because of this reason the services given by the ports have changed.

Ports which are very important in sea transport should provide high quality services to the clients by using their infrastructural facilities and information technologies. For economical development , ports have an important role . Therefore ,private ports and privatizations become more important each day.

The aim of this study analysing port privatizations in Turkey . In this study , a general information was given “Turkish Privatization Code” with a general study on “ports , port management, privatization aims and legal problems”. Besides, “the ideas against port privatization” have been included.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
I.GİRİŞ.....	1
II.ÖZELLEŞTİRME	2
2.1. Kavram olarak Özelleştirme.....	2
2.1.1. Özelleştirmenin Amaçları.....	3
2.1.2. Özelleştirme Kriterleri.....	5
2.1.3. KİT'lerin Özelleştirilmelerinde Ortaya Çıkan Sorunlar.....	5
2.2. Özelleştirme Yöntemleri	6
2.2.1. Satış.....	6
2.2.2. Kiralama.....	11
2.2.3. İşletme Hakkının Verilmesi.....	11
2.2.4. Mülkiyetin Gayri Hakların Tesisi.....	18
2.2.5. Gelir ortaklığı Modeli ve İşin Gereğine Uygun Sair Hukuki Tasarruflar..	19
2.3. Yasal Kurumsal Serbestleşme.....	31
2.4. Yasal Çerçeve ,Özelleştirme Prosedür ve Görevliler.....	31
2.4.1. 4046 Sayılı Özelleştirme Kanunu.....	34
2.4.2. 4046 Sayılı Kanun'da Yapılan Değişiklikler.....	35
2.4.3. 4071 Sayılı Kanun ile 4046 Sayılı Kanunda yapılan Değişiklikler.....	35
2.4.4. 5148,5149 ve 5234 Sayılı Kanunlar ile 4046 Sayılı Kanunda Yapılan Değişiklikler	37
2.4.5. 5398 Sayılı Kanun ile 4046 Sayılı Kanunda Yapılan Değişiklikler.....	38
2.5. Kurumsal Yapı.....	39
2.5.1. Özelleştirme Yüksek Kurulu.....	39
2.5.2. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı.....	41
2.5.3. Özelleştirme Fonu.....	43
2.6. Özelleştirme Uygulama ve Esasları.....	45
2.6.1. Özelleştirme Kapsam ve Programına Alma.....	45
2.6.1.1. Kapsama Alma.....	45
2.6.1.2. Programa Alma.....	46
2.7. Özelleştirmenin Mikro Ekonomik Açından Değerlendirilmesi	48
2.7.1. Etkinlik İçerisinde Tüketici Refahı Sağlanması.....	48
2.7.2. İstihdam Yaratma.....	48
2.7.3. Yatırımların Değerlendirilmesi ve Etkinlik	49
2.7.4. Doğal Tekel ve Etkinlik	49
2.7.5. Sendikalar ve Üretimde Etkinlik.....	49
2.7.6. Rekabet Politikası	50
2.7.7. Hisse Senede Mülkiyetinin Yaygınlaştırılması.....	50
2.7.8. Yönetici ve Çalışanların Şirketin Ortağı Olması	50
2.8. Özelleştirmenin Makro Ekonomik Boyutları.....	50
2.8.1. Maliye Politikaları Açısından	50
2.8.2. Mali Kalabalıklaşma	51
2.8.3. Ödemeler Bilançosuna Etkisi.....	51
2.8.4. Para Arzının Kontrolüne Etkisi.....	51
2.8.5. Devlet Borçlarının Azaltılmasında Bir Araç Olarak Kullanılması	52
2.9. Vergi Hukuku.....	52

2.10. Personel Sorunları	53
2.10.1. İş Kaybı Tazminatı ödenmesi	53
2.10.2. İş Kaybı Tazminatına Hak Kazananlar	53
2.19.3. Özelleştirme Sosyal Detek projesi	54
III. LİMANLAR ve FONKSİYONLARI	55
3.1. Limanların Tanımı	55
3.2. Limanların Kuruluş Yeri	55
3.3. Limanların Alt ve Üstyapısı	56
3.3.1. Liman Altyapısı Gelişimi Politikası	57
3.4. Liman Hizmetleri	57
3.4.1. Gemilere Sunulan hizmetler	57
3.4.2. Yüke Verilen Hizmetler	58
3.4.3. Yolcuya Verilen Hizmetler	58
3.5. Liman İşletmeciliği	58
3.6. Liman İşletim Modelleri	59
3.6.1. Devletin Kontrolündeki Limanlar	59
3.6.2. Yerel Yönetimlerin Kontrolündeki Limanlar	59
3.6.3. Özel Kuruluşların Kontrolündeki Limanlar	59
3.6.4. Hizmet Limanı	60
3.6.5. Araç Limanı	60
3.6.6. Kiralık Liman	60
3.6.7. Tam Özel Liman	60
3.7. Özerk Liman Yönetimi	60
3.8. Lojistik Köyler	63
3.9. Limanların Genel Ulaştırma Ağı İçindeki Yeri	65
3.10. Avrupa Birliği Limanlar Politikası	66
IV. DÜNYADA LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİ	69
4.1. Tanım	69
4.2. Liman Özelleştirmelerinde Amaçlar ve Yararlar	69
4.3. Liman Özelleştirmelerinin Yararları –Ticarileşme Kavramı	70
4.3.1. Örgütlenme Açısından Ticarileşme	71
4.3.2. Operasyon Açısından Ticarileşme	71
4.4. Dünyada Özelleştirme Stratejileri	72
4.4.1. Fransa	72
4.4.2. Hollanda	72
4.4.3. Belçika	73
4.4.4. İngiltere	73
4.4.5. Almanya	74
4.4.6. İsveç	74
4.4.7. Kanada	74
4.4.8. ABD	75
4.4.9. Güneydoğu Asya Ülkeleri	75
4.4.10. Latin Amerika	76
4.4.11. Japonya	76
4.5. Liman Özelleştirmelerinde Stratejiler- Limanlara Özel Sektörün Katım Yolları ...	77
4.6. Limanlara Özel Sektörün Katılım Yolları	77
4.6.1. Liman Ekipmanlarının Kiraya Verilmesi	77
4.6.2. Liman Arazisinin Ekipmanlı/Ekipmansız Kiraya Verilmesi	78

4.6.3.Yönetim Sözleşmesi.....	78
4.6.4.Liman Arazisinin Üstyapı Yapı Yatırım Koşuluyla Özel Sektöre Kiraya Verilmesi.....	79
4.6.5.Özel Sektörün Liman Finansmanına Doğrudan Katılımı.....	79
4.6.6.Yap –İşlet- Devret Modeli.....	80
4.6.7.1.YİD Modeli ve Özellikleri.....	80
4.6.6.2.YİD Modelinin İşleyişi ile İlgili Sorunlar.....	81
4.6.6.3.YİD Modelinin Yarar ve Sakıncaları.....	83
4.6.6.4.Risk Paylaşımı.....	89
4.6.6.5.Satın Alma Garantisi.....	91
4.6.4.6.YİD AŞ. İle İlgili Diğer Hukuki Konular.....	93
4.6.7.Özel Sektör ve Liman Otoritesi Arasındaki Ortak Girişim.....	95
V.TÜRKİYE’DE LİMANLARIN ÖZELLEŞTİRİLMESİ.....	97
5.1.Türkiye’de Deniz Ulaştırıcılığı ve Taşımacılığın Geçmişi.....	97
5.2.Limanlar.....	99
5.3.Liman Özelleştirmeleri.....	102
5.4.Yasal Durum.....	105
5.5.Özelleştirilecek Tesislerin Değerlemesi.....	107
5.6.Türkiye’de Liman Özelleştirme Uygulamaları.....	107
5.6.1.Türkiye Denizcilik İşletmeleri.....	107
5.6.2.TCDD Limanları.....	109
5.6.2.1. Mersin Limanı.....	110
5.6.2.2.İzmir Limanı.....	111
5.6.2.3. Galataport.....	112
5.7.Limanların Özerkleştirilmesi Usulü.....	113
5.8.Türk Hukukunda Özerk Yönetimlerin Yeri.....	116
5.8.1.Tanım.....	116
5.8.2.Özerk Yönetimlerin Olumlu ve Olumsuz Yönleri.....	117
5.8.2.1.Olumlu Yönleri.....	117
5.8.2.1.Sakınca Doğurabilecekleri Yönler.....	118
5.8.3.Özerk Kurumların Özerkliği.....	119
5.8.4.Özerk Kurumlar Ne İş Yaparlar? Ne Yapmalılar?.....	120
5.9.Türkiye’de Liman Özelleştirme Uygulamalarına Eleştiriler.....	121
5.10.Regülatif Devrim.....	123
5.11.Liman-İş Tarafından Açılan Davalar.....	123
5.11.1.Mersin Limanı.....	123
5.11.2.İskenderun Limanı.....	125
5.11.3.Galataport.....	126
5.11.4.Liman-İş Tarafından AİHM’de Açılan Davalar.....	127
5.11.5.Liman-İş Sendikasının Açtığı Tam Yargı Davaları.....	128
5.12. Özelleştirmede Rekabet Hukuku.....	129
5.12.1.Rekabet Kavramı.....	129
5.12.2.Niçin Rekabet?.....	130
5.12.3.Türk Hukukunda Düzenlemeler.....	131
5.12.4.Rekabetin Korunması Hakkında Kanun.....	132
5.12.5.Hakim Durum.....	133
5.12.6.Kötüye Kullanma Kavramı.....	134
5.12.6.1Kötüye Kullanma Halleri.....	135
5.13.Özelleştirmede Rekabet.....	140

5.14.Özelleştirmenin Rekabet Hukuku Üzerine Olası Olumsuz Etkileri.....	141
5.15.Özelleştirme Yoluyla Birleşmeler.....	141
5.15.1.Ön Bildirim Prosedürü.....	142
5.15.2.İzin Başvuru Prosedürü.....	145
5.16.Tekelleşme ve Kartelleşmenin Önlenmesi Açısından Özelleştirme	143
5.17.Limanlarla İlgili Rekabet Kurulu Kararları.....	144
VI.LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİNDE KARŞIT GÖRÜŞLER	148
6.1.Taşımacılığın Uluslararasılaşması ve Küreselleşmesi	148
6.2.Özelleştirme	149
6.3.Dünya Limanlarında Özelleştirme Girişimleri.....	150
6.4.Düzensizleştirme	155
6.5.Limanların Teknolojik Sorunları ve Çalışma Ortamındaki Düzensizlikler	158
6.6.Kamu Limanlarındaki İstihdamın Yetersizliği ve Düzensizliği.....	159
6.7.Özelleştirme Sorunu.....	160
VII. SONUÇ	162
KAYNAKLAR	164
ÖZGEÇMİŞ	170

I.GİRİŞ

21.yüzyılda egemen olması öngörölen kombine taşımacılık çerçevesinde, deniz yolu ulaştırmasında eskinin limandan limana olan taşıma anlayışı artık fabrikadan mağazaya (kapıdan kapıya) şekline dönuşmüştür. Transit geçiş ülkesi durumundaki Türkiye, kombine taşıma anlayışı doğrultusunda limanlarını ve diğere ulaştırma altyapılarını uyarlamak gereğini duyacaktır. Bu nedenle, Türkiye'nin deniz yoluyla gerçekleştirilecek dış ticaretine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde limanlarımızın geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin arttırılması gerekecektir. Bir transit geçiş koridorunun parçası olma niteliğine kavuşturulacak limanlarımız dünya ulaşım yolları ağı içinde ana odaklar oluşturacak biçimde büyüklük, yönetim biçimi, hizmet anlayışı gibi ölçütler yönünden yeniden yapılandırılmak durumunda kalacaktır.

Bu araştırmanın konusu Türkiye'de Liman Özelleştirmelerinin Hukuki Analizidir. Bu amaçla, ilk olarak özelleştirme kavramının tanımından başlanarak, Türkiye ve dünyada uygulanan liman özelleştirme programları, Türk özelleştirme mevzuatı incelenecektir. Liman özelleştirmelerinde uygulanan ve uygulanabilecek özelleştirme yöntemleri ve bunlarla ilgili mevzuat , özelleştirme karşıtı düşünceler ve açılan davalar bu çalışmanın bir parçasını oluşturmaktadır.

II.ÖZELLEŞTİRME

2.1.Kavram Olarak Özelleştirme :

Özelleştirme (privatization) sözcüğü ilk defa 1983 yılında Webster's New Collegiate Dictionary'nin 9. baskısında yer almış ve "özel hale getirmek, sınai veya ticari hayattaki denetim ve mülkiyeti, kamu kesiminden özel kesime aktarmak" olarak tanımlanmıştır. Sözcüğün ilk kullanılışı ise, Peter F. Drucker'ın 1969 yılında basılan "The Age of Discountinuity" isimli eserinde "reprivatization" şeklinde olmuş, 1976 yılında ise Robert W. Poole bu terimi, "privatization" olarak kısaltmış ve "Reason Foundation" isimli çalışmasında kullanmıştır. (Öztürk , 2001)

Özelleştirme kelimesinde yer alan "özel" sözcüğünün Türkçe sözlükteki karşılığına bakıldığında "yalnız bir şeye , bir amaca , bir kişiye ait olan" şeklinde ifade edildiği görülmektedir. Bu anlamla birlikte kişiye ait olan mal "özel mal" ; topluma ait olan mal "toplumsal mal (kamusal mal)" olarak adlandırılır. Kamuda gerçekleştirilen üretimin mal ve hizmet olarak şekillendirildiği dikkate alındığında kamusal mal mülkiyet ve kullanım açısından toplum malıdır. Bu mal dağ , ova deniz olduğu gibi fabrika , işletme ya da başka bir varlık olabilir. Kamusal hizmet ise toplumun ihtiyaç duyduğu ve devlet tarafından karşılanan hizmetlerdir. Mal ve hizmet açısından özelleştirme ile ifade edilmek istenen en basit haliyle topluma ait olan varlıklarla toplum için devlet tarafından yapılan hizmetlerin üretiminin özel kişilere bırakılmasıdır. Diğer bir deyişle devletin kamusal üretim alanlarından geri çekilmesi özelleştirmenin genel anlamını belirtebilir. Topluma ait olan mal ve hizmetlerin çok ve çeşitli olması , bunların hangilerinin özelleştirilmesi gerektiği sorununu gündeme getirmektedir.(Çetinkaya , 2001)

Özelleştirme dar anlamıyla, "mülkiyeti ve yönetimi kamuya ait olan iktisadi üretim birimlerinin özel sektöre devri" olarak tanımlanmaktadır. Bu devir, genel olarak ya iktisadi birime ait hisse senetlerinin halka arzı yoluyla ya da iktisadi birimin bir bütün olarak (blok satış) kişi ya da kurumlara satışıyla gerçekleşmektedir. Bu çerçevede, tarihin çeşitli dönemlerinde hemen her ülkede, kamu mülkiyetindeki birimlerin, özel sektöre devri söz konusu olduğu halde, bu devirlerden hiç birisi "özelleştirme" olarak adlandırılmamıştır.

Özelleştirme, basit bir mülkiyet veya yönetim transferinin ötesinde, bütün bir iktisadi organizasyonu, serbest piyasa mekanizmasına göre işleyen yapıya kavuşturmak ve bunun için gerekli dönüşümü sağlamaktır. Bütün bu unsurlar ise özelleştirmenin geniş anlamda tanımında yer almaktadır.

Geniş anlamda özelleştirmede, mülkiyet devrinin yanı sıra, bu tür kuruluşların özel kesime kiralanması, kamu kesimi tarafından üretilen mal ve hizmetlerin finansmanının özel kesimce sağlanması, yönetimin özel kesime devri, mal ve hizmet üretimindeki kamusal tekellerin kaldırılması ve kurumsal serbestleşme de özelleştirme kavramı içinde yer almaktadır.

Bu çerçeve içinde özelleştirme bir bütün olarak devletin iktisadi faaliyetlerinin sınırlandırılmasını ve ekonomide piyasa güçlerinin etkili kılınmasını ifade eden bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Örneğin Türkiye'de çay ve tütün tekellerinin ortadan kaldırılması, bu alana özel sektörün de girmesini sağlayacak yasal düzenlemelerin yapılması, geniş anlamda bir özelleştirme örneğidir. Yine KİT'lerde belirli işlerin (temizlik, yemek ve hatta üretime yönelik bazı işlerin) ihale yoluyla özel girişime bırakılması da bu anlamda özelleştirme olmaktadır. İmtiyaz devri, yönetim devri, kiralama yöntemi, gelir ortaklığı yöntemi vb. yöntemler geniş anlamda özelleştirme kapsamına girmektedir.

2.1.2. Özelleştirmenin Amaçları

Özelleştirmenin ana felsefesi, devletin, asli görevleri olan adalet ve güvenliğin sağlanması yolundaki harcamalar ile özel sektör tarafından yüklenilemeyecek altyapı yatırımlarına yönelmesi, ekonominin ise pazar mekanizmaları tarafından yönlendirilmesidir. (ÖİB , Türkiye'de Özelleştirme)

Özelleştirme ile devletin ekonomideki sınai ve ticari aktivitesinin en aza indirilmesi hedeflenirken, rekabete dayalı piyasa ekonomisinin oluşturulması, devlet bütçesi üzerindeki KİT finansman yükünün azaltılması, sermaye piyasasının geliştirilmesi ve atıl tasarrufların ekonomiye kazandırılması, bu yolla elde edilecek kaynakların altyapı yatırımlarına kanalize edilebilmesi mümkün olacaktır. Özelleştirmenin temel amacı nihai olarak, devletin ekonomide işletmecilik alanından tümüyle çekilmesini sağlamaktır.

Özelleştirmenin amaçları şöyle sıralanabilir :

- Üretimde etkinliği arttırmak
- Kamu kesimi borçlanma gereğini azaltmak
- Ekonomik birimlerde devlet müdahalesini en aza indirmek
- Kamu sektörünün sınırlarını iyi tanımlayarak , sorunların çözümünü kolaylaştırmak
- Hisse senedi mülkiyetini yaygınlaştırmak
- Çalışanların çalıştıkları iş yerlerine ortak olmalarını sağlamak
- Politik avantaj kazanmak

Wiseman kamu iktisadi teşebbüslerinin olumsuzluklarını şöyle sıralar ;

- KİT'lerin hissedarları yoktur. Dolayısıyla elde edilecek hasılat ve kar ile doğrudan kimse ilgilenmez.
- KİT yönetimi etkin biçimde izlenmez.
- Özel sektördeki sermayedar karşılığı , KİT'lerde parlamentoya karşı sorumlu bir bakan vardır. Bu bakan , teşebbüsün varlıklarını alıp satmaya yetkili değildir.
- KİT hisseleri piyasada işlem görmediği için değeri bilinmez.Bu nedenle ilerideki sermaye ihtiyacını doğru olarak tespit etmek mümkün olmaz.
- Yenilikler için karar alınması gerektiğinde , yasal nedenlerle uzun bir süreç gerekir.

KİT'ler zarar ettiği zaman , işçilerin ve sendikaların iflas etme ve işsiz kalma gibi Kaygıları yoktur. Zararları vergilerle finanse edilip kapatılır. (YAŞAR ,2005)

Bir görüşe göre ; kamu sektöründe yaşanan nepotizmi ortadan kaldırmak çok zordur ama kaldırılabilir. KİT'lere iflas etme imkanını getirmek önemli bir adım olabilecektir. Bu kurumlara iflas etme şartı konulursa sırtlarını devlete dayayamazlar. Verimsiz ve yanlış eleman alma lüksünü göze alamazlar. Rekabetin sektörde yaratacağı itici gücü yaşarlar. Öte yandan tüm kamu kuruluşlarının , iyi yönetim ilkelerini benimsemeleri gerekmektedir. Bu

ilkelere , şeffaflık, hesap verebilirlik , katılım , açıklık ve bilgi edinme hakkı şeklinde sıralanabilir. (Koçel , 2002)

2.1.3.Özelleştirme Kriterleri

Özelleştirme yapılırken özelleştirilecek mal ya da hizmet üretiminin özelleştirilmesine nasıl karar verilecektir? Kamu kesimine üretilen mal ve hizmetler rakipli ve ölçülebilir faydaya sahip ise , bu durumda pragmatizm devreye girer. Bu pragmatizm yaklaşımı Britanya'da kullanılır. Bu yaklaşıma göre , özelleştirilecek alanın ya da özelleştirme konusunun , dışsallıkları ve toplam net faydası doğrudan ve dolaylı olarak tüketiciye yansımaları hesaplanmaya çalışılır. Tüketiciye yansıtacak toplam faydanın hesabında aşağıdaki soruların cevapları araştırılır:

- Düşük fiyat sağlanacak mı ?
- Yüksek üretim elde edilecek mi?
- Daha iyi kalite ve çeşide ulaşılabilecek mi?
- Fayda dağılımlı değişecek mi ?
- Çalışanlara , üreticilere , ihracata ve vergi mükellefine etkisi ne olacak?

Sıralanan bu soruların cevapları , mevcut duruma göre toplam fayda olarak daha yüksek bir değere ulaşıyorsa o alanın ya da konunun özelleştirilmesine karar verilir. Bu değerlendirmede temel unsur tüketiciye sağlanacak faydadır.(Yaşar ,2005)

2.1.4.KİT'lerin Özelleştirilmelerinde Ortaya Çıkan Sorunlar

1- Finanssal problemler ve engeller

- Kamu şirketinin mevcut borçları
- Zayıf bir sermaye piyasası

2- Karşı tavırlardan kaynaklanan engeller

- Bürokratların direnci
- Çalışanların direnci

- Yönetimin direnci

3- Politik engeller

- İdeolojik karşı koyma
- Sendikaların direnci
- Kamu şirketlerine mal satan ve alanların direnci
- Medyanın direnci

2.2. Özelleştirme Yöntemleri

Özelleştirme Yöntemleri ; özelleştirme programındaki kuruluşların mülkiyetinin ya da mal ve hizmet üretim birimlerinin kullanım haklarının özel teşebbüse devrini sağlayan uygulama biçimleri olarak tanımlanabilir.(Baytan ,1999)

2.2.1. Satış

Özelleştirme kavramı kullanıldığında akla gelen ve en çok kullanılan , mülkiyetin devrini öngören satış yöntemidir. Satış yöntemi , diğer ülke uygulamalarında olduğu gibi ülkemizde de en çok başvurulan yöntemdir.

Borçlar Kanunu'nun 182. f.1'de satım sözleşmesinin tanımı olarak kabul edilebilecek şu hüküm yer almaktadır : “Satım bir akittir ki , onunla satıcı , satılan malı alıcının iltizam ettiği semen mukabilinde alıcıya teslim ve mülkiyeti ona nakleylemek borcunu tahammül eder”. O halde satım , bir satıcının bir malvarlığı hakkını bir alıcıya geçirmeyi ve alıcının da satıcıya kararlaştırılmış değerini para olarak ödemeyi borçlandığı bir sözleşme olarak tanımlanabilecektir. (Akıntürk ,1991)

4046 sayılı kanunda da “satış” kavramının tanımı yapılmıştır. Buna göre satış ; “Kuruluşların aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimleri ile varlıklarının mülkiyetinin kısmen veya tamamen bedel karşılığı devredilmesi ya da bu kuruluşların hisselerinin tamamının veya bir kısmının -kuruluşların içinde buldukları şartlar da dikkate alınarak- yurt içi ve yurt dışında , halka arz , gerçek ve/veya tüzel kişilere blok satış , gecikmeli halka

arzı içeren blok satış , çalışanlara satış , borsada normal ve/veya özel emir ile satış , menkul kıymetler yatırım ortaklarına satış veya bunların birlikte uygulanması yoluyla bedel karşılığı devredilmesidir. (md.18 / A-a) 4046 sayılı kanunda tanımlanan satış kavramının ilke ve unsurları , Borçlar Kanununun 182. maddesinde öngörülene benzemekle birlikte 4046 sayılı kanunun , satış kavramını daha çok özelleştirme anlayışıyla tanımladığı görülmektedir. 4046 Sayılı Kanun'daki tanıma göre "satış"ın unsurları şunlardır ;

1-Özelleştirme programındaki kuruluşlara ait ;mal veya hizmet üretim birimleri, varlıklar,

hisse senetleri,satış işleminin konusunu teşkil etmektedir.

2-Özelleştirmenin konusunu teşkil eden mal veya hizmet üretim birimleri ile varlıklarını ve

hisse senetlerinin tamamının veya bir kısmının devredilmesi mümkündür.

3-Yukarıda belirtilen özelleştirme konusu unsurlar, bir bedel karşılığında alıcıya devredilecektir.

4046 Sayılı Kanun'da yapılan tanım kapsamında satış yönteminin değişik usullerle gerçekleştirilebileceği anlaşılmaktadır. Bu usullerden tümünde sonuç itibariyle bir mülkiyet değişimi söz konusu ise de , her birinin uygulama biçimi ve esasları farklılık göstermektedir.

a- Blok Satış

Blok Satış ; "Özelleştirme programında bulunan bir kuruluştaki kamu paylarının tamamının ya da bir kısmının blok olarak" diğer bir deyişle "bir grup halinde satışa çıkarılması" şeklinde tanımlanabilir. Blok olarak satılan hisse grubuna ait ortaklık hakları ve yükümlülükleri de hisse senetleri ile birlikte alıcıya intikal etmektedir.

Satış bir ya da birden fazla şirkete (ortaklık) yapılabilir . Satış belirlenen değer sonucu direk olarak yapılacağından diğer yöntemlere göre kolaydır. Ancak bu satışta başarılı olmak

için , özelleştirilecek işletmenin mali durumunun iyi olması , özelleştirilecek işletmenin yada özelleştirilecek kısmının alınamayacak kadar büyük olmaması , satış karlılığının yüksek olmasının önemi fazladır. (Çetinkaya, 2001)

Kuruluşlardaki **kamu paylarının blok olarak özelleştirilmesinin en önemli sakıncası , bu satışlar sonucu rekabetin azalabileceği ve sanayide tekelleşmeye doğru gidilebileceğidir.** Bu yolda endişelerin ifade edildiği görüşlere göre , blok satış yoluyla gerçekleştirilen özelleştirme işlemlerinde , genellikle tekel yaratabilme imkanına sahip olan şirketler ihalelerde daha yüksek teklif verebilecekler ve bu suretle bazı sektörlerde bölgesel tekelleşmeye yol açılabilecektir. Çimento sektöründeki özelleştirme uygulamalarının örnek olarak verildiği aynı görüşe göre , ayrıca blok satış yoluyla bazı kuruluşların yabancıların eline geçmesinin de ülkede iyi karşılanmayacağı ve stratejik nedenlerle bazı endüstri dallarında yabancı sermayenin sınırlandırılması yoluna gidilebileceği ifade edilmiştir. (TOBB,1993)

Bu endişeler haksız olmamakla beraber , 4054 sayılı Rekabetin Korunması hakkında Kanun hükümleri , özelleştirme uygulamaları sonucunda meydana gelecek birleşme ve devralmalar sonucunda ülke sathında ya da belirli bir bölgesinde tekelleşmeye neden olabilecek durumların ortaya çıkmasını önleyici düzenlemeler getirmiştir.

b- Halka Arz

2499 Sayılı Sermaye Piyasası Kanununun 3. maddesi uyarınca halka arz ; “Sermaye piyasası araçlarının satın alınması için her türlü yoldan halka çağrıda bulunulmasını ; halkın bir anonim ortaklığa katılmaya veya kurucu olmaya davet edilmesini ; hisse senetlerinin borsalar veya teşkilatlanmış diğer piyasalarda devamlı işlem görmesini ; bu Kanuna göre halka açık anonim ortaklıkların sermaye artırımları dolayısıyla paylarının veya hisse senetlerinin satışını” ifade etmektedir.

c-Gecikmeli Halka Arzı İçeren Blok Satış

Bu yöntem ; “özelleştirilecek kuruluşun hisselerinin belli bir bölümünün blok satış işlemlerinin tamamlanmasından itibaren belli bir süre (örneğin 4-5 yıl) içinde halka arz edilmesi şartıyla , blok olarak satılması” şeklinde tanımlanabilir. Diğer bir ifade ile “gecikmeli halka arzı içeren blok satış”ın , kısaca halka arz şartına bağlı blok satış olarak da tanımlanması mümkündür.

Görüldüğü üzere , bu yöntem blok satış ile halka arz yöntemlerinin aynı özelleştirme uygulamasında (projesinde) ancak ayrı ayrı zamanlarda gerçekleştirildiği “karma bir yöntem”dir.

d- Çalışanlara Satış

4046 sayılı kanununun 18. maddesindeki satış yönteminin alt yöntemleri olarak ifade edilebilecek yöntemlerden biri de çalışanlara satıştır.

“Çalışanların mülkiyet sahipliği”, “çalışanların pay ortaklığı” olarak yaygınlaşan ve çalışanların çalıştıkları şirketlere ortak olmasını ifade eden konu son yıllarda büyük ilgi görmektedir. Çalışanların pay sahipliği yoluyla çalıştıkları şirketin sermayesine ortak olmaları olgusu , çoğunluğunu işçilerin meydana getirdiği üst ve orta düzey yöneticilerden oluşan bir grubun , halka açık veya kapalı bir şirketin , adi veya imtiyazlı hisse senetlerine sahip olması demektir. (.Ersöz , 2004)

Özelleştirilecek bir kuruluşun hisse senetlerinin , tamamı ya da bir kısmı çalışanlara satılabileceği gibi , bir kuruluşa ait herhangi bir mal veya hizmet üretim biriminin , işletme – tesis olarak , diğer bir ifade ile “varlık satışı” yoluyla da devri mümkündür. Bu uygulamaya en çarpıcı örnek olarak Karabük Demir ve Çelik Fabrikaları AŞ.’nin özelleştirilmesi gösterilebilir.

e-Borsada Normal ve/veya Özel Emir ile Satış

Sermaye piyasası , belirli nitelikleri olan ve belli hakları temsil eden belgeler ile ödünç verilebilir orta ve uzun vadeli fonların arz ve talebinin karşılaştığı organize piyasalar olarak tanımlanabilir. Sermaye piyasalarının amacı , gerçek ve tüzel kişilerin ellerindeki tasarrufların belirli özellikleri sahip kimi hakları temsil eden menkul kıymetler vasıtasıyla yatırım alanlarına kaydırılmasını sağlamaktır.

Sermaye piyasalarında arz ve talep ; menkul kıymet ihraç eden kuruluşların , menkul kıymetleri doğrudan doğruya tasarruf sahiplerine arz etmeleri (halka arz) olan birinci el piyasasında ; ya da daha önce halka arz edilmiş veya satılmış olan menkul kıymetlerin ikinci el piyasasında , diğer bir deyişle Menkul Kıymetler Borsaları'nda karşılaşmaktadır. Borsada menkul kıymetlerin arz ve talebinin karşılaştırılması işlevi aracı kurumlar tarafından yerine getirilmektedir. Aracı kurumlar , menkul kıymetler yatırım ortaklıkları ve menkul kıymetler yatırım fonları ile birlikte , sermaye piyasalarının yardımcı kuruluşlarını oluşturmaktadır.

f-Menkul Kıymetler Yatırım Ortaklıkları – Menkul Kıymetler Yatırım Fonlarına Satış

Özelleştirme programındaki kuruluşlardan hisseleri İstanbul Menkul Kıymetler Borsasında işlem görenlerin hisse senetlerinin , borsada normal seanslarda veya özel emir yolu ile ya da menkul kıymetler yatırım ortaklıkları veya menkul kıymetler yatırım fonlarına satış sureti ile de özelleştirilmesi mümkün bulunmaktadır.

g-Varlık Satışı

4046 sayılı kanununun 18. maddesinin A/a bendinde düzenlenen “satış” yönteminin “alt yöntemi” olarak ifade edilebilecek yöntem , özelleştirme programındaki kuruluşların aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimleri ile varlıklarının mülkiyetinin kısmen veya tamamen bedel karşılığı devredilmesidir.

Varlık satışı yönteminin konusunu ; kuruluşların aktiflerinde kayıtlı bir takım değerler oluşturmaktadır. Bunların kapsamı , özelleştirme programındaki kuruluşlara ait ;

- İşletme ,tesis, fabrika, atölye, mağaza ve benzeri adlarla ifade edilebilecek , mal veya hizmet birimleri ile,
- Mevcut konumu ve yapısı bakımından üzerinde veya içinde bir üretim faaliyetinde bulunulmayan arsa, arazi, bina gibi taşınmazlar ve bir üretim faaliyetinde bulunmak üzere projelendirilmiş , ancak henüz tamamlanamadığı için üretim birimi olarak tanımlanamayan yarım kalmış tesisler ve ayrıca gemi ,uçak, makine ve benzeri taşınır mallar , şeklinde açıklanabilir.

Varlık satışı yöntemi ile yapılacak özelleştirme işlemleri ; özelleştirilecek mal veya hizmet üretim birimleri ile bunların bünyelerinde olup işletme faaliyetinde kullanılmayan (ihtiyaç fazlası) taşınmaz ve taşınır malların mülkiyetinin de , yapılacak ihale sonucunda alıcıları üzerine devredilmesini gerekli kılmaktadır.

Satış konusu varlıklar bir bedel karşılığında devredilmektedir.

2.2.2. Kiralama

4046 sayılı kanunda düzenlenen diğer bir özelleştirme yöntemi “kiralama”dır. Kanununun 18/A-B maddesinde kiralama , kuruluşların aktiflerindeki varlıklarının kısmen veya tamamen , bedel karşılığında ve belli bir süre ile kullanma hakkının verilmesi olarak tanımlanmıştır.

2.2.3. İşletme Hakkının Verilmesi

4046 sayılı kanununa göre işletme hakkının verilmesi ; “kuruluşların bir bütün olarak veya aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimlerinin -mülkiyet hakkı saklı kalmak kaydıyla- bedel karşılığında belli süre ve şartlarla işletilmesi hakkının verilmesi” şeklinde

tanımlanmıştır.Tanımdan yola çıkılarak “işletme hakkı verilmesi”nin temel unsurları aşağıdaki şekilde açıklanabilir;

İşletme hakkı verilmesi uygulamasının konusu 4046 sayılı kanunun 1. maddesinde belirtilen kuruluşlardır. Söz konusu maddede , 4046 sayılı kanunun hükümlerine göre özelleştirilmesi mümkün olanlar sayılmış ve kanun uygulamasında bunlar kısaca “kuruluş” olarak adlandırılmıştır. Buna göre işletme hakkı verilmesi uygulamasına ; kuruluşların kendileri bir bütün halinde ya da aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimleri konu olabilecektir. İşletme hakkının devrine konu olabilecekler “bir üretim faaliyeti gösteren” tesis , işletme , fabrika ve benzeri adlarla ifade edilebilen unsurlardır.

Kanunun 1. maddesine göre işletme hakkı verilebilecek kuruluşlar şunlardır ;

KİT’ler ve bunlara ait müessese , bağlı ortaklık , işletme ve işletme birimleri

KİT statüsü dışında kalmakla birlikte , sermayesinin tamamı veya yarısından fazlası devlete ve/veya diğer kamu tüzel kişilerine ait olan ticari amaçlı kuruluşlar ile bunlara ait müessese , bağlı ortaklık , işletme ve işletme birimleri

Genel ve katma bütçeli İdareler ile bunlara bağlı döner sermayeli kuruluşların mal ve hizmet üretim birimleri

Belediye ve İl Özel İdarelerine ait ticari amaçlı kuruluşlar

İşletme hakkının verilmesi , mülkiyet hakkının devrini içermemektedir. Burada devre konu olan işletme hakkı devredilen , kuruluş veya mal ve hizmet üretim biriminin mülkiyeti değil, bunların kullanılması hakkıdır. Ancak mülkiyetin devredilmemesi daha çok işletme hakkı devrine konu olan unsurların taşınmazlarına ilişkin olmakta , işletme hakkının süresinin uzunluğu , işletmedeki kimi taşınır malların mülkiyetini devrini gerektirebilmektedir. Nitekim , işletme hakkının 49 yıla kadar varabilen uzun sürelerle devrinin mümkün olması nedeni ile , devredilen kuruluş veya mal ve hizmet üretim biriminde bulunan taşınır malların (işletmenin ayrılmaz parçası “mütemmim cüz”ü niteliğinde olmayan bir kısım makine , ekipman , her türlü cihaz alet , araç , gereç vb . unsurların) ekonomik ömürleri de dikkate alınarak , bunların mülkiyetinin taraflar arasında belirlenecek bedelleri

karşılığı işletme hakkını devralana intikali “işletme hakkı verilmesi” müessesinin temel ilkelerine aykırılık teşkil etmeyecektir.

İşletme hakkı belli bir bedel karşılığında devredilmektedir. Devir bedeli tüm kullanım süresi için toplu olarak belirlenmemekte , yapılan ihalelerle katılanlardan ilk yıl için geçerli fiyat teklifi istenmektedir. Ancak şartnameye göre , ilk yıl için belirlenecek işletme hakkı devir beline her yıl uygulanmak üzere bir artırım oranı tespit edilmekte ve yıllık devir bedelleri bu oran dahilinde arttırılarak ödenmektedir. Bunun yanı sıra uygulamalarda , işletme hakkı devir bedeline ek olarak , işleticinin her yıl elde ettiği net veya brüt gelirin belli bir oranının da ödenmesi koşulu getirilebilmektedir.

İşletme hakkının verilmesi belli süreler için olabilmektedir.

Örnek uygulama : Ülkemiz özelleştirme programında işletme hakkının verilmesi yöntemine örnek olabilecek uygulamalar , özelleştirme programındaki kuruluşlardan TDİ A.Ş.’ne ait limanların özelleştirmesinde gerçekleştirilmiştir.

A-KAPSAM

Devredilen maddi varlıklar yönünden;

Devredilen işletme hakkı kapsamına , devir konusu işletmede bulunan ve üretim faaliyetleri ile ilgili (işletmenin kapsamında bulunan) taşınmazlar ile alt yapı tesisleri, yer üstü yapıları ve bunların bütünüleyici parçaları girebilmektedir.

Devredilen mal veya hizmet üretim faaliyetleri yönünden;

İşletme hakkının verilmesinde amaç , özelleştirme felsefesi ve amaçları doğrultusunda, kamu kuruluşlarınca yürütülen mal veya hizmet üretim faaliyetlerinin etkinlik ve verimliliğinin arttırılması için bunların kullanım haklarının özel teşebbüse devredilmesidir. Bu nedenle asıl olan , devre konu işletmelerdeki üretim faaliyetlerinin devamlığının

sağlanması olduğundan , devir sözleşmesinde kullanım hakkı devredilen işletmenin ürettiği malın veya hizmetin niteliği belirlenmelidir.

B-Süre

İşletme hakkının verilmesinde , mal veya hizmet üretmek suretiyle ekonomik bir değer yaratan bir işletmenin kullanım hakkı devredildiğinden , ticari faaliyetlerin başarı ve verimliliği istikrarlı bir süreklilik sağlanması ile mümkün olabileceğinden , bu yöntemle işletmelerin kullanım hakları genellikle uzun sürelerle devredilmektedir.

C- Bedel ve Ödeme Şekli

Bu yöntemde , işletmelerin kullanım hakları belli bir bedel karşılığında devredilmektedir. Kullanım süresinin genellikle uzun sürelere yaygın olması , kullanım hakkı karşılığı olarak devralan tarafından ödenecek “işletme hakkının verilmesi bedeli” de , kural olarak -kiralama yönteminde olduğu gibi- yıllık ödemeler halinde ödenmektedir.

D-Teminatlar

Gerek izleyen yılların işletme hakkı devir bedelleri ve bunların vade farklarının , gerekse devralanın üstlendiği diğer mali yükümlülüklerin garantisi olarak devralandan , ihale şartnamesinde nitelikleri belirlenen teminatlar alınmaktadır. Genellikle banka teminat mektubu şeklinde olan bu teminatların , en geç işletme hakkı devri sözleşmesinin imzalanması anında devralan tarafından idareye teslimi gerekmektedir.

İşletme hakkının verilmesi genellikle uzun sürelere yaygın olduğundan , tüm işletme hakkı süresinin toplamına isabet eden tutarda ve vade farkı ile birlikte teminat mektubu alınması , ilgili mevzuat gereğince ek mali külfet nedeniyle , katılımı ve katılanlar arasında fiyat rekabetini olumsuz etkileyen “caydırıcı” bir neden olabilmektedir. Bununla birlikte , teminatın amacına uygun olması bakımından , alınacak teminat mektupları , işletme hakkı süresinin tamamı için tahakkuk edecek miktarlar üzerinden değil , ilk yılı izleyen belirli

sayıda yıl için tahakkuk edecek ödeme miktarı ve vade farkları toplamı tutarında olabilmektedir. Ancak böyle bir durumda , alınan bu teminat mektuplarının , işletme hakkı süresi sona erene kadar iade edilmemesi ve borcun tamamı ödeninceye kadar dönüşümlü uygulanması gerekecektir.

E-Ek Ödemeler

İhale şartnamesinde hüküm bulunmak kaydıyla , işletme hakkının verilmesi bedeline ek olarak devralan tarafından başka bazı ödemelerin yapılması da öngörülebilmektedir. Devralanın devir konusu işletmedeki üretim faaliyetinden elde ettiği yıllık net veya brüt satış hasılatının belli bir bölümünün Özelleştirme İdaresine ya da devir konusu işletmenin ait olduğu özelleştirme programındaki kuruluşa ödemesi ek ödemeye örnek olarak gösterilebilir.

F- Diğer Hak ve Yükümlülükler

Sözleşmenin imzalandığı tarih itibariyle , devre konu işletmenin bilançosunun kasa , banka , borç , alacak vb. hesaplarındaki hak ve yükümlülükleri ile SSK , vergi dairesi, belediye ve diğer kamu kurum ve kuruluşlarına karşı olan diğer hak ve yükümlülüklerin , devre konu işletmenin ait olduğu özelleştirme programındaki kuruluşa ait olması asıl olmakla birlikte , devir sonrası taraflar arasında doğabilecek uyuşmazlıkların önlenmesi bakımından sözleşmede buna ilişkin gerekli düzenlemelerin yapılması uygun olacaktır.

G- İşletmenin İadesi

İşletme hakkı kullanım süresi sonunda ya da herhangi bir nedenle sözleşmenin feshi halinde işletici , kural olarak ; işletmeyi teslim aldığı tarihteki durumuyla aynen ya da ihale şartnamesi ve sözleşme hükümleri gereğince yapmayı üstlendiği yatırımlarla birlikte iade etmek zorundadır. Bu nedenle ihale şartnamesine göre veya işin icabı olarak , fesih halinde ayrıca iade kapsamına girmesi öngörülen ; taşınmazların mütemmim cüz'lerine ve teferruatlarına , altyapı ve üst yapı tesislerine ya da taşınır mallara ilişkin olarak sözleşmede gerekli düzenlemelerin yapılması ihmal edilmemelidir.

H- Devam Eden Yatırımlar

İşletmeler mal ya da hizmet üreten ekonomik birimlerdir. Dolayısıyla faaliyette buldukları sektörde rekabet imkanlarını sürdürebilmeleri için bunlara , ait oldukları kuruluşların içinde bulunduğu mali imkanlar ölçüsünde bakım , onarım , idame , yenileme ya da kapasite arttırıcı yatırımların yapılması gerekli olabilmektedir. Bu nedenle , işletme hakkı verilen işletmelerde yatırım ve ihale kararı alınmış ya da ihalesi tamamlanmış bulunan yahut fiilen başlanmış olup da devam eden yatırımların tamamlanması hususlarına da sözleşmelerde açıklık getirilmelidir.

I-Doğal Afetler

Tanımda da belirtildiği üzere , bu yöntemde , işletme hakkının devri , devir konusu olan işletmenin mülkiyet hakkını etkilememekte ve mülkiyet işletme hakkı kullanım süresince ait olduğu kamu kurum veya kuruluşunda kalmaya devam etmektedir. Ancak kullanım süresi içinde meydana gelecek tabii afetler nedeniyle işletmenin maruz kalacağı hasardan dolayı , işletici ve daha fazla da işletme sahibi kamu kuruluşunun zararına neden olabilecektir. Her iki taraf da kusur atfedilemeyecek durumlara ilişkin muhtemel hasarın giderinin veya zararın paylaşımının hangi oranlarda yapılacağına da belirlenmesi uygun olacaktır.

J-Taşınır Mallar

İşletmedeki üretim faaliyetleri için lüzumlu bulunan makine , ekipman , teçhizat , araç ,alet vb. ile bunların sayım ve tespitlerinin yapıldığı tarihteki yedek parçalarının, işletme ile birlikte işleticiye devrinin gerekeceği kuşkusuzdur. Ancak , işletme hakkı süresinin uzunluğu ve yukarıda sayılan taşınır malların ekonomik ömürleri de göz önünde bulundurularak , söz konusu taşınır malların süre sonunda niteliklerini tamamen ya da beklenen yararın elde edilemeyeceği ölçüde kaybetmeleri kaçınılmazdır. Bu nedenle söz konusu unsurlar , işletme hakkı devri kapsamında kabul edilmemelidir. O halde bu sorun , işletmedeki yukarıda

belirtilen türden taşınır malların mülkiyetinin , taraflar arasında belirlenecek bir bedel karşılığı işleticiye devri suretiyle çözümlenebilecektir. Bu sebeple , işletmede bulunan ve işletme faaliyetleri için gerekli olan taşınır malların kapsamı ve nitelikleri tespit edilmeli ve bunların mülkiyetinin işleticiye devrine esas satış bedellerinin , amortisman değerleriyle mi yoksa hangi usul ve esaslarla belirleneceği , işletme hakkı verilmesine ilişkin sözleşmede açıkça öngörülmelidir.

K-İşletme Hakkını Üçüncü Kişilere Devri

Uzun işletme hakkı süresi içinde sektörde ve işleticinin mali durumundaki değişiklikler , işletmenin kısmen ya da tamamen üçüncü kişilere devrini gerektirebilir. Bu nedenle , kiralamada olduğu gibi kural olarak , işletme hakkının verilmesinde de işletici işletmeyi kısmen ya da tamamen üçüncü kişilere devretmek hakkına sahip olmalıdır. Ancak taraflar arasındaki sözleşme ile , işleticinin bu husustaki tasarrufları işletme hakkını devreden tarafın yazılı onayına da tabi kılınabilecektir. İşletme hakkını devreden onayı ile işletmenin devrine imkan tanınması halinde ikinci işletmeci , işletme hakkını ilk devredene karşı ilk sözleşme hükümleri çerçevesinde birinci işleticinin sahip olduğu “haklara” ve “yükümlülüklerle” sahip olacaktır.

L-Diğer Faaliyetler

İşletmeci , devraldığı işletmede ve işletmenin asıl faaliyet konusundan başka mal veya hizmet üretim faaliyetinde bulunmak isteyebilecektir. Uzun süreler için yapılabilen işletme hakkının devrinde işleticinin , günün değişen koşullarına göre , işletmeye ait taşınmazlar üzerinde işletme faaliyetinin dışında faaliyette bulunması bazı hallerde sakıncalı görünmeyebilir. Ancak böyle bir durumda , işletme hakkı verilmesine konu olan işletmenin faaliyetlerini doğrudan veya dolaylı olarak olumsuz yönde etkilemeyeceği hususunda sözleşmede gerekli düzenlemelerin yapılması isabetli olacaktır.

M-Sigorta

Uzun bir dönemi kapsayan işletme hakkı süresince işletmenin başta doğal afetler olmak üzere maruz kalacağı her türlü hasara karşı sigorta ettirilmesi zorunluluğu da getirilmelidir. Tarafların sigorta primi ve benzeri giderlere hangi oranlarda katılacakları , ihale şartnamesi ve işletme hakkı devir sözleşmesinde öngörülmalıdır.

2.2.4.Mülkiyetin Gayri Ayni Hakların Tesisi

“Mülkiyetin gayri ayni haklar” yöntemi 4046 Sayılı Kanununun 18 / A-d maddesinde tanımlanmıştır. Buna göre : “kuruluşların aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimleri ile varlıklarının , mülkiyeti ilgili kuruluşa ait olmak kaydıyla , Türk Medeni Kanununda öngörülen şekil ve şartlar dahilinde , malike ait kullanma hakkına ilişkin bazı tasarruflara rıza gösterilmesine veya malikin mülkiyete bağlı haklarının kullanılmasından vazgeçmesi sonucunu doğurmasına ilişkin hakların tesisidir”.

Bu yöntemin unsurları şunlardır:

- Bu yöntemin konusu , özelleştirme programındaki kuruluşlara ait mal veya hizmet üretim birimleri olabileceği gibi , arsa , arazi , bina gibi varlıklar da olabilecektir.
- Bu yöntemin uygulanmasında , özelleştirme konusu mal veya hizmet üretim birimi veya varlıkların mülkiyet hakkı , bunlar üzerindeki mülkiyetin gayri ayni hakların devam ettiği süre içinde de , özelleştirme programındaki kuruluşa ait olmaya devam edecektir.
- Mülkiyetin gayri ayni hakların tesisi , Medeni Kanunda yer alan şekil ve şartlara tabidir.
- Mülkiyetin gayri ayni hakların tesisi yönteminde , özelleştirmeye konu olan mal veya hizmet üretim birimi veya varlığın sahibi (malik) olan özelleştirme programındaki kuruluş;

Malik sıfatıyla kendisine ait olan kullanma hakkına ilişkin bazı tasarruflara rıza göstermekte yahut,

Kendisine ait mülkiyete bağlı haklarını kullanmaktan vazgeçmektedir.

2.2.5.Gelir Ortaklığı modeli ve İşin gereğine Uygun Sair Hukuki Tasarruflar

A-Gelir Ortaklığı Modeli

Gelir ortaklığı modeli , konusu ve kapsamı itibariyle ; mülkiyet sonucunu doğurmayan , diğer bir ifade ile “mülkiyeti kamu kesimi üzerinde kalmak kaydıyla özelleştirilecek mal veya hizmet üretim birimi veya varlıkların kullanım hakkının devrini içeren” özelleştirme yöntemleri ile “hizmetlerin özelleştirilmesinde” uygulama alanı bulabilecektir.

B- İşin gereğine uygun Sair Hukuki Tasarruflar

4046 sayılı kanunda, özelleştirme programında bulunan kimi kuruluşların kurumsal ve sektörel yapıları ve nitelikleri de dikkate alınarak , bunların özelleştirilmesinde uygulama konusu olabilecek kimi yöntemlerin de özelleştirme uygulamalarına konu olabilmesine imkan sağlanmıştır.

1-Finanssal Kiralama (Leasing)

Leasing kelime anlamıyla kiralama demektir. İşletmeler faaliyetlerini gerçekleştirebilmek için ihtiyaç duydukları duran varlıkları satın almak yerine belirli dönemlerde gerçekleştirecek sabit ve değişken ödemeler karşılığı kiralama yoluna gidebilirler. Bu kiralama anlaşmalarında kiralama süresi kiralanan varlığın ekonomik ömrünün büyük bir bölümünü kapsamaktadır. (İTO , 1996)

3226 sayılı Finanssal Kiralama Kanunu'nun 1. maddesinde Kanunun amacının , “finansman sağlamaya yönelik finanssal kiralamayı düzenlemek ” olduğu ifade edilmiştir. Kanunun 4. maddesine göre finanssal kiralama sözleşmesi ; “kiralayanın (finanssal kiralama şirketi –kredi kuruluşu) , kiracının (finanssal kiralamayı kabul eden – kredi kullanan) talebi ve seçimi üzerine üçüncü kişiden satın aldığı veya başka surette temin ettiği bir malın

zilyetliğini , her türlü faydayı sağlamak üzere belli bir süre feshedilmemek şartı ile kira bedeli karşılığında , kiracıya bırakmasını öngören bir sözleşme” olarak tanımlanmıştır.

Özelleştirme programındaki kuruluşların bir bütün halinde veya bunlara ait mal veya hizmet üretim birimlerinin ayrı ayrı , finanssal kiralama yöntemine konu edilmek üzere satış suretiyle özelleştirilmesinin sağlanmasında finanssal kiralama uygulamalarının önemli bir işlevi yerine getirmesi mümkündür. Bu bakımdan ülkemizde fazlaca rastlanmayan finanssal kiralama uygulamalarının , yatırımların ve dolayısıyla da üretim ve istihdamın artırılmasına olan katkılarının yanı sıra , özelleştirme uygulamaları için de itici bir güç olacağı düşünülmektedir.

Finanssal Kiralamanın avantajları

Leasing, sermaye sıkıntısı çeken ülkelerde , özellikle ülkelerin sıkı para politikasının uygulandığı dönemlerde , sıkı para politikasının ülke yatırımlarının ve ülke istihdamının üzerinde olumsuz etkilerini azaltıcı rol oynamaktadır. İthal edilen malların karşılığında ödenecek dövizin büyük kısmının atıl tutulmasını engelleyerek, ülkeye dış borçlanmaya gerek kalmadan finansman olanağı sağlar. (Ergül , 2003)

- Yatırım projelerinin tamamı finanssal kiralama ile finanse edilebilir. Satın almada olduğu gibi banka hesabında belirli bir miktar paranın bulunması zorunluluğu olmadan yatırım yapmak ve işletme sermayesinin işletmede kalmasına olanak sağlar.
- Finanssal kiralama ile finanse edilen yatırımların öz kaynaklardan fon ayrılmasına gerek kalmaksızın yatırımlarını gerçekleştirmesine olanak tanır.
- Finanssal kiralama kredi olmadığı için bilançonu pasifinde yer almaz ve borç / öz sermaye oranını etkilemez. Finanssal kiralama , şirketin kredi imkanının artmasına neden olur.
- Finanssal kiralamanın KDV avantajına olanak vermesi , yatırımcı şirketin maliyetlerini azaltır.
- Uygun ve istikrarlı bir finansman yöntemidir. Ödeme planı , banka kredisine oranla daha esnek bir yapıya sahiptir. Finanssal kiralama şirketi ile yatırımcı şirket arasında

yapılacak anlaşmaya bağılı olarak sabit ödemelerin yerine, finanssal yapısına ve nakit akışına uygun bir ödeme planı belirlenebilir.

- Finanssal kiralama ile finanse edilen yatırımların ödeme planının sabit ve daha önce saptanmış olması , yatırımcı şirketin bütçe ve nakit akışı tahminlerinin yapılmasını kolaylaştırır.
- Satın alınan varlıklar amortisman yoluyla giderleştirilir ve bu belli bir süreden önce gider yazılmaması anlamına gelir. Finanssal kiralama yoluyla kullanıma alınan varlıklar için ödenen kiraların ise tamamı ödendiği dönemde gider yazılabilir.
- Finanssal kiralama sözleşmesinin asgari 4 yılı kapsayan bir sözleşme olması nedeniyle , diğer finansman yöntemlerine göre daha uzun vadeli ve taraflara vadeden avantaj sağlar.
- Şirketlerin yatırım kararını vermesinden itibaren yatırımlar çok kısa sürede gerçekleşir. Finanssal kiralama işlemleri banka kredisi işlemlerine göre daha basit ve daha kısa sürede tamamlanarak , yatırımcı şirketlerin zamandan tasarruf etmesini sağlar.
- Finanssal kiralama , kredi ve öz sermaye ile karşılanamayacak kadar büyük ve uzun vadeli yatırımların gerçekleşmesine olanak sağlar. Finanssal kiralama sözleşmesinde yatırımlarda kullanılacak malların değişik satıcı / üreticilerden temin edilmesi , çeşitli ve çok sayıda malların alımına ilişkin madde koyulması halinde tek sözleşme ile gerçekleşir.
- Yatırımcı şirketlere malların ekonomik ömürleri kadar kullanma olanağı tanır. Teknolojik gelişmeleri takip etmek isteyen şirketler finanssal kiralama ile yeni gelişmeleri en uygun şartlarda takip edebilir.
- Kredi veren kurumlar yüksek risk nedeniyle daha çok teminat ister. Finanssal kiralama alınması hainde mülkiyet kiralayanda kaldığından risk ve teminat düşüktür.
- Yatırımcı şirketin iflas etmesi veya icraya düşmesi halinde finanssal kiralama sözleşmesine konu olan mallara el koyulamaz.
- Finanssal kiralama ile alınan malların yönetimi daha kolay ve basittir. Mülkiyetin getireceği amortisman tablosu hazırlama , defter kayıtlarını tutma ve saklama gibi yükümlülükleri finanssal kiralama şirketine devreder.

- Yatırımcı şirket finanssal kiralama sözleşmesinin sonunda sözleşmeye konu olan mala o tarihteki pazar fiyatının altında bir bedel ile sahip olur.
- Kullanmaktan vazgeçme serbestisi sağlar.
- Finanssal kiralama şirketi büyük olmanın avantajlarını kullanarak ölçek ekonomisinden yararlanır.

Finanssal Kiralamanın Dezavantajları

- Yatırım teşvik belgesi kapsamında yapılan yatırımlar , yatırımcı şirketin finanssal kiralamayı konu alan malı satın alması ile elde edeceği vergi avantajlarından yararlanmasını engellemektedir.
- Yatırımcı şirket , kira ile birlikte KDV ödemesi yapmakta ve KDV yükü mükerrer bir ödeme izlenimi vermektedir. Özellikle KDV hesabı sürekli alacaklı olan şirketler , KDV'leri her ay mahsup edememekte ve şirketin finansman maliyetini arttıran bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır.
- Özel ve ticari amaçlı taşıtlar için yapılan kiralamalarda Taşıt Alım Vergisi Kanunu gereği kiralama döneminin başında hem yatırımcı hem de finanssal kiralama şirketi tarafından iki kez ödenir. Fakat bankaların uyguladığı taşıt kredileri için böyle bir durum söz konusu değildir.
- Ticari taşıtlarda uygulanan KDV oranı aracın alımı ve kira bedellerine ilave edilerek %8 , özel taşıt araçlarında %23 olarak belirlenmiş olup , belirlenen oranların kira bedellerine ilave edilmesi fiyatların belirlenmesinde dezavantaj olarak ortaya çıkar. Bu oranlar bankalara uygulanmadığı için maliyet yükseltici bir unsur olarak karşımıza çıkar.
- Uluslar arası finanssal kiralamada , yatırımcı şirketin ülkesinin Gümrük Kanunu ve Yönetmelikleri'ne göre finanssal kiralamaya konu olan mal ithal edilmiş kabul edilirse , gümrük ve resimlerine tabi olur.
- Konjektürdeki verilere karşı duyarlı olan sektörlerle ilişkin finanssal kiralama faaliyetlerinde çeşitli sorunlar yaşanmakta ve ekonomik kriz yaşanan sektörde malın ilk alındığı değeri ile leasing sözleşmesi süresi sonundaki değeri arasında farklar oluşur.

- Finanssal kiralama ile alınan aktifler bilançoda yer almaz. Bu durum şirket aktiflerinin denetim dışında kalmasına neden olduğu için şirketin verimliliği azaltılır ve kaynaklarının verimsiz kullanılmasına neden olabilir.
- Öz sermayenin alternatif yatırım araçlarından (repo, mevduat gibi) faydalanmasını engeller.
- Şirketin likiditesini düşürerek , nakit akışında sıkışıklık yaratır ve ortaya çıkabilecek ani nakit ihtiyaçlarına karşı esnekliğini ortadan kaldırır.
- İşletme yerli fon bulamadığı durumlarda yatırımlarını ertelemek zorunda kalır. Bu da enflasyonist ortamda yatırım maliyetlerinin artmasına neden olur.
- Kredi faizi vade içinde değiştirilirse , şirketin daha önce ön gördüğü planların bozulmasına neden olur.

2-Yap İşlet Devret ve Yap İşlet Modelleri

Genel olarak Yap – İşlet Devret Sözleşmesi, bir taşınmaz maliki ile işletici arasında yapılan bir sözleşme olup , bu sözleşmeye göre taşınmaz maliki belli bir süre için taşınmazını işleticiye devretmekte , işletici de bu taşınmaz üzerine tesisler inşa ederek belli süreyle bu tesisleri işletmekte ve kararlaştırılan süre sonunda taşınmaz üzerinde bulunan tesisleri taşınmaz malikine terk etmektedir. (Yılmaz , 2003)

Yap-İşlet-Devret usulü , bir kamu hizmetine ilişkin tesisin ; özel teşebbüs tarafından masrafları karşılanmak suretiyle kurulmasını , yatırılan sermayenin amortismanı ve belli bir kar sağlanması amacıyla belli bir süre işletilmesini ve daha sonra bedelsiz olarak ilgili idareye devir ve teslimini sağlayan bir usuldür. (Günday , 1996)

Y-İ-D. usulü ilk kez 4 Aralık 1984 tarih ve 3096 sayılı Türkiye Elektrik Kurumu Dışındaki Kuruluşların Elektrik Üretimi , İletimi , Dağıtımını ve Ticareti ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanunu ve bu kanuna dayanılarak çıkarılan bir yönetmelikle yasal bir çerçeveye kavuşturulmak istenmiştir. Ancak bu usulün uygulanması , sadece elektrik üretimi , iletimi ve dağıtımını konuları ile sınırlı kalmamıştır. Şöyle ki , bu usul , herhangi bir yasal çerçeve mevcut olamamasına rağmen ,uzunca bir süre otogar , metro , doğal gaz şebekesi , turistik otel ve

motel inşaatı gibi son derece değişik alanlarda ve konularda uygulanmıştır. Nihayet 13 Haziran 1994 tarih ve 21949 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Y-İ-D Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkında 3996 Sayılı Kanun ile bu usule ilişkin yasal çerçeve daha da genişletilerek , kamu kurum ve kuruluşların hizmet ve görev alanı içinde olup da ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak gerektiren pek çok yatırım ve hizmetin bu usulle yaptırılması ve işletilmesi amaçlanmıştır.

3996 sayılı kanun , 3096 sayılı Kanun ile sadece elektrik üretimi , iletimi ve dağıtımını konularında öngörülen Yap İşlet Devret modelini , bu konular dışında da ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak gerektiren pek çok hizmet ve yatırıma yaymış , ve köprü , tünel , baraj, sulama , içme ve kullanma suyu , arıtma tesisi , haberleşme , otoyollar , demiryolları , sivil kullanıma yönelik **deniz ve hava limanları** vs. gibi merkezi idare kuruluşları ile yerel yönetimlerin ve hizmet yerinden yönetim kuruluşlarının görev alanları içindeki pek çok kamu hizmetinin bu usulle kurulması ve işletilmesini öngörmüştür.

Yap –İşlet –Devret ve Yap – İşlet modellerinin geniş anlamada birer özelleştirme yöntemi olarak kabulü gerekir. Zira bu yöntemler finanssal bakımdan , başta altyapı yatırımları olmak üzere bazı yatırım ve hizmetlerin gerçekleştirilmesinde özel teşebbüsün kaynaklarından yararlanılması ; yönetsel bakımdan ise , özel teşebbüsün kaynaklarından yararlanılması esasına dayanmaktadır.

a- YİD Modeli

Kanunda “Yap-İşlet-Devret Modeli”, “İleri teknoloji ve yüksek maddi kaynak ihtiyacı duyulan projelerin gerçekleştirilmesinde kullanılmak üzere geliştirilen özel bir finansman modeli olup , yatırım bedelinin (elde dillecek kar dahil) sermaye şirketine veya yabancı şirkete , şirketin işletme süresi içinde ürettiği mal ve hizmetten yararlananlarca satın alınması suretiyle ödenmesi” şeklinde tanımlanmıştır. Görüldüğü üzere Yap-İşlet-Devret düzeni , genellikle kamu kesimi tarafından üstlenilen yatırım ve hizmetlerin özek sektör tarafından yapılıp işletilmesini sağlayan bir düzen olup , bu sistem -dar anlamda- bir özelleştirme

yönteminden çok , kamunun sunduğu hizmetlerin özel sektörcce sunulmasını sağlayan bir sistemdir. (Baytan , 1999)

Uygulama Usul ve Esasları

Tanımdan da anlaşılacağı üzere Yap-İşlet-Devret modeli temelde, “toplumun yararlanmasına sunulan **kimi mal veya hizmet üretim faaliyetlerinden kamu kesiminin çekilerek bu faaliyetlerin yürütülmesinde özel sektörün maddi ve fikri katılımını sağlanması**” esasına dayanmaktadır. Bu bakımdan Yap-İşlet-Devret modelinin , özelleştirme felsefesine uygun bir yöntem olduğunu belirtmek gerekir. İşletme hakkı özel kesime devredilen işletmenin , süre sonunda yeniden kamu kesimine iadesi sonucu doğurması bakımından 4046 sayılı kanunda düzenlenen özelleştirme yöntemlerinden “işletme hakkının verilemesi” yöntemi ile büyük bir benzerlik arz etmektedir. YİD yönteminin ayırıcı özelliği , *model kapsamına giren mal veya hizmet üretim faaliyetlerini sunacak tesislerin sadece işletilmesinin değil, bunların yapımının da özel teşebbüs tarafından gerçekleştirilmekte olmasıdır*. Bu özelliği nedeniyle 3996 sayılı kanundaki tanımında da belirtildiği üzere , YİD modeli ayrı bir finansman modelidir.

Kamu kesimince gerçekleştirilecek bir hizmetin özel sektör tarafından gerçekleştirilmesinin hedeflendiği bu modelin tarafları ; “projeyi gerçekleştirecek şirket” ile , “yatırımın gerçekleştirilmesinden sorumlu olan kamu kuruluşudur”. Kanunda bu modelin diğer tarafı olan idare ise ; “Yüksek Planlama Kurulunca bu kanunda öngörülen yatırım ve hizmetleri YİD modeli çerçevesinde yaptırmak üzere sermaye şirketi veya yabancı şirket ile sözleşme yapmaya yetkili kılınan ve hizmetin asli sahibi olan kamu kurum ve kuruluşları” şeklinde tanımlanmıştır. (md 3/d) Bu kuruluşlara örnek olarak , Bakanlıklar , Belediyeler , ve Kamu İktisadi Teşebbüsleri gösterilebilir.

Anayasa Mahkemesi 3996 sayılı kanuna göre yapılacak sözleşmeleri kamu hizmeti imtiyaz sözleşmeleri olarak nitelemiştir.3996 sayılı kanunda 4493 sayılı kanun ile

yapılan değişiklikten sonra ,bu gibi sözleşmelere tahkim koşulunun konulması da mümkün kılınmıştır. (Günday, 2004)

Kanunda Yap İşlet Devret modeli ile hizmetlerini gerçekleştirecek kuruluşların kapsamı oldukça geniş tutulmuş olup , KİT ve fonlar dahil bütün kamu kurum ve kuruluşlarının yüksek planlama kurulunca bu modelin uygulanması konusunda yetkilendirilmesi mümkündür. Mevzuatla üstlenmiş olduğu yatırım ve hizmetleri Yap İşlet Devret modeli ile gerçekleştirmek isteyen bir kamu kurum veya kuruluşu Yüksek Planlama Kurulu'na başvurmakta ve kurulun izninden sonra , sermaye şirketi veya yabancı şirketle sözleşme imzalayabilmektedir.

Yid modelinde , model konusu olan yatırım ve/veya hizmetin öngörülen süre içinde projelendirilmesi , finansmanı ve işletilmesinden sermaye şirketi veya yabancı şirket sorumludur. Taraflar arasında yapılan sözleşmede ; projenin gerçekleştirilmesi konusunda şirketlerin yükümlükleri belirlenmekte ve bu yükümlülüklerin yerine getirilmemesi halinde idarenin uğrayacağı zararların tazminine ve uygulanacak yaptırımlara ilişkin olarak gerekli düzenlemeler yapılmaktadır.

Modelin uygulanmasına ilişkin sözleşmeler en çok 49 yıl süreli olabilmektedir. Bu sürenin belirlenmesinde ;

- Yatırım ve hizmeti üstlenen şirketin yapacağı yatırım bedeli (elde edilecek kar dahil)
- Yatırım için sağlanan kredilerin geri ödeme süresi
- Projenin mahiyeti
- Sermaye mahiyeti
- İşletme esasları , dikkate alınacaktır.

Modelin bir süre ile sınırlı olması ; tıpkı işletme hakkının verilmesi yönteminde olduğu gibi bu modelde de ; sermaye şirketi veya yabancı şirket tarafından yapılan yatırım ve hizmetler , sözleşmenin sona ermesi ile birlikte her türlü borç ve yükümlülükten arındırılmış şekilde , bakımlı , çalışır ve kullanılabilir durumda ilgili idareye intikali sonucunu doğuracaktır. Yasaya göre bu intikal , bedelsiz ve ayrıca bir hukuki işleme

gerek olmaksızın kendiliğinden olacaktır. Bu model çerçevesinde gerçekleştirilecek yatırımı yapan şirket , kaynak ihtiyacı olan kuruluşa ait arazi üzerinde taraflarca kararlaştırılan projeye uygun tesisi yapmayı , belli süre bunu işlettikten sonra da diğer tarafa (ilgili kamu kuruluşuna) devretmeyi üstlenmektedir. Bu suretle gerçekleştirilen yatırım bedeli , tesisin işletilmesinden elde edilen gelirden ödenmiş olmaktadır.

Özel hukukta YİD modelinin uygulanması için karma ve bileşik sözleşmelerden yararlanılmaktadır. YİD modelinde genellikle kullanılan hukuki araç , “mülkiyetin gayri ayni haklar”dan “üst hakkı (inşaat hakkı)”dır.

b-Yap – İşlet Modeli

Enerji sektöründe karşılaşılan darboğazın aşılabilmesindeki zorluklar ve hizmetin önem ve aciliyeti , bu konuda alternatif finansman modeli arayışlarının hızlandırılmasını ve başka sistemlerin de geliştirilmesini zorlamıştır. Bu amaçla çıkarılan 4283 sayılı “Yİ modeli ile elektrik enerjisi üretim tesislerinin kurulması ve işletilmesi ile enerji satışının düzenlenmesi hakkında kanun” çıkarılmış ve kanunla Yİ modeline ilişkin düzenlemeler getirilmiş , daha sonra bu kanunun uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar çıkarılan yönetmelikte düzenlenmiştir.

Bu modeli YİD modelinden ayıran temel özellik ; özel teşebbüs tarafından finanse edilerek üretime geçirecek bir yatırımın mülkiyetinin tamamen yatırım yapan özel teşebbüse ait olması ve belli bir süre sonra bunların mülkiyetinin ve kullanımının kamu kesimine devrinin gerekmemesidir. Yİ modelinin YİD modeli ile “mülkiyetin devamlı olup olmamasının” dışında, hukuki nitelikleri, bakımından temelde bir farklılığı bulunmamaktadır. Her iki modelde de üretim tesislerinin üçüncü şahıslara devri mümkün kılınmış , ancak devir YİD yönteminde Yüksek Planlama Kurulu’nun kararına , Yİ modelinde ise Teş’ın yazılı onayı şartına bağlı tutulmuştur. Yİ modeli ile gerçekleştirilmesi öngörülen üretim tesisi için sözleşme süresi ; sözleşmenin yürürlüğe girme tarihinden itibaren alınacak tüm izinler için gerekli süre ile tesisi süresi de dahil olmak üzere en çok yirmi yıl olarak belirlenmiştir. (yönetmelik md. 4/g)

3- Hibe

Bu yöntemle yapılacak özelleştirme işlemi sonucunda kamu kesimine bir kaynak girişi sağlanmamakta , ancak kaynak israfına neden olan kuruluşun elden çıkarılması sonucu önemli ölçüde “gider tasarrufu” sağlanması mümkün olabilmektedir. Ayrıca devir şartları arasında , belli miktarlarda istihdamın korunmasına ilişkin olarak konulacak koşul ile de istihdamın sürdürülmesi ve kuruluşun mal veya hizmet üretim faaliyetlerini devam ettirmesi sağlanabilecektir.

4-İhale Yöntemi

Genellikle hizmet sektöründe başvuru ve mülkiyet devrini gerektirmeyen bu yöntemde , sadece bazı hizmetlerin özel teşebbüse gördürülmesi söz konusudur. KİT’lerin özelleştirilmesinden çok Genel ve Katma Bütçeli İdareler ile bunlara bağlı döner sermayeli kuruluşların kimi hizmetleri ile özellikle Mahalli idarelerin (Belediye ve İl Özel İdarelerinin) sundukları bir çok hizmetin bu yöntemle özel teşebbüs tarafından gördürülmesi mümkündür. Buna göre “ihale yöntemi” ; “Hizmet üretim faaliyetinin kontrol ve gözetimi ilgili kamu kuruluşunda kalmak üzere , kamu hizmetlerinin bir ihale sonucunda yapılan sözleşmeye dayalı olarak özel sektör teşebbüsü tarafından gördürülmesi” olarak tanımlanabilir. Bu tanımdan hareketle bu yöntemin “kamu hizmetlerinin sözleşme ile yaptırılması” şeklinde adlandırılması da mümkündür. Bunlara örnek olarak kimi belediyeler tarafından gerçekleştirilen ; yol yapım bakım ve onarım hizmetlerini ; cadde ve sokakların temizlik hizmetleri; çöp toplama hizmetleri ; park , bahçe gibi yeşil sahaların yapım , akım ve onarım hizmetleri ; otopark yapım ve işletme hizmetleri sayılabilir.

5-Yönetim Devri

Bir işletmenin mülkiyeti işletme sahibinde kalmak kaydıyla , kısmen veya tamamen yönetiminin bir bedel karşılığında özel teşebbüse devri olarak tanımlanabilecek olan yönetim devri yöntemi , özellikle otelcilik ve turizm sektörlerinde yaygın olarak uygulanan bir yöntemdir. Bu yöntemle işletme sahibi ile yönetim görevini üstlenecek özel teşebbüs arasında yönetim sözleşmesi denilen bir sözleşme düzenlenmekte ve yönetim devrine ilişkin esaslar sözleşmede belirlenmektedir.

Diğer yandan yönetimi özel teşebbüse devredilen işletmenin mülkiyeti kamu kesiminde kalmaya , ayrıca sözleşme süresince işletmenin kar ve zararı da kamu kesimine ait olmaya devam edeceğinden , uygulamanın özelleştirmenin felsefesi ile fazlaca bağdaşmadığı ileri sürülebilir. Bu yöntem klasik anlamda özelleştirmeden çok, “yönetimin belli sürelerle özelleştirilmesi” şeklinde ifade edilebilir. Kaldı ki , teorik olarak , yönetici işletme sahibinden bağımsız olsa da , uygulamalarda işletme sahibinin daha fazla kazanç saiki ile hareket etme eğilimi , kimi uygulamalara müdahalesini önlemede karşılaşılabilecek güçlükler , bu yöntemin başarısını olumsuz etkileyecek faktörlerdir.

6-Ortak Teşebbüs (Joint Venture Metod)

Doktrinde Dayıncı , “Ortak Girişimi” , “biri yabancı biri yerli iki veya fazla şirket ortak bir amaç için riski paylaşmak için kurdukları sözleşme” olarak tanımlamakta ; biri yerli biri yabancı firma unsurunun uzun süre ortak girişimin ayırıcı unsuru olduğunu ; ancak günümüzde aynı amaçlarla iki yabancı firmanın bir üçüncü ülkede kurdukları ortaklıkların da ortak girişim olarak ifade edildiklerini” belirtmektedir. Ancak , iki ya da daha fazla Türk girişimcinin bir araya gelerek kuracakları bir ortaklığın da , ortak girişim olarak kabul edilebileceğini savunan yazarlar vardır. (Öztürk , 2001)

Ortak Girişimin Unsurları

- Ortak girişim bir ortaklık sözleşmesi ile kurulur. Ortaklık için kuruculardan ayrı bağımsız bir organizasyonun varlığı gereklidir. Bu bağımsız organizasyonun mutlaka tüzel kişilik çatısı altında kurulması zorunlu değildir.
- İki veya birbirinden bağımsız gerçek veya tüzel kişinin bir araya gelmesi
- Ortakların taahhüt edilen işi ortaklaşa yerine getirme ve kar elde etme amacı
- Ortakların şirketi birlikte yönetmesi ilkesi
- Ortaklığın amaç veya öngörülen süre ile sınırlı olması

Kamu ve özel teşebbüslerinin ortak faaliyet yürütmelerini amaçlayan ve kamu ortaklığı payının %51'den az olmamasını gerektiren açık bir özelleştirme yöntemidir. Bu yöntem basit anlamda "joint ventur"a , bir kamu şirketinin , başka bir yabancı ve yerli şirketle öz kaynak ortaklığına girişmesidir. Esasen en en geniş anlamda düşünüldüğünde , "Karma İktisadi Teşebbüs" de denilen bu yöntemi , kamu hisse senetlerinin az tutulması halinde , açık bir özelleştirme olarak da görmek mümkündür. (Ünal , 2000)

Bu yöntemin başarısı için ön şart olarak kamunun müdahalesinin en az olmasının gerekliliği gösterilmiştir. Ayrıca ortak girişimin mali ve ekonomik yönden özerk olması gerekliliği de önemli kabul edilmektedir.

Bu yöntemin uygun bir yasal çerçeve içinde işlerliğe kavuşturulması , uzun vadede kamu sektörü ile özel sektörün birlikte uyumlu ve başarılı bir biçimde çalışabilecekleri psikolojik , yasal ve kurumsal şartların oluşmasına yol açar.

Gelişmekte olan ülkelerin , diğer ülkelerin kaynaklarını kullanarak kalkınma arzusu taşımaları , buna karşılık gelişmiş ülkelerin kar getirici yeni pazarlar arayışı içinde olmaları , yabancı ülkelerde ortaklık yoluyla yatırımlar yapılması sonucunu doğurmuştur. Uluslar arası ortak girişimler , bu açıdan gelişmekte olan ülkelerde önemli bir olgudur. Bu ülkeler , sanayileşme sürecinde ülkelerinde ortak girişim kurulmasına izin vererek , gelişmiş ülkelerin üretim kaynaklarından , deneyimlerinden faydalanırken , aynı zamanda bu yolla milli ekonomik ve politik bağımsızlıklarını korumuş olurlar. (Öztürk ,2001)

Özel teşebbüs ile ortaklık oluşturulması yönteminin 233 sayılı Kanununun Hükmünde Kararname'ye göre ve 4046 sayılı kanuna göre oluşturulması mümkündür ve bu işlemin - kimi görüşlere göre- doğrudan bir özelleştirme uygulaması olarak kabul edilmese bile ; tarafları , amacı , kapsamı ve doğurduğu sonuçlar itibariyle "özelleştirmeye hazırlık işlemi" niteliğinin tartışmasız olduğu ve özelleştirme işlemleri ile ilgili yanının ağır bastığı ; bu nedenlerle ortaklık oluşturulmasına ilişkin uygulamaların , özelleştirmeye hazırlık işlemleri de dahil tüm özelleştirme uygulamalarını düzenleyen son ve özel kanun olması itibariyle 4046 sayılı kanun kapsamında düşünülmesinin isabetli olacağı sonucuna varılmaktadır.

2.3.Yasal-kurumsal serbestleşme (Deregulation):

Aslında bir özelleştirme yöntemi olmaktan çok, kamu ekonomisinin sınırlarını daraltmaya ve tüm ayrıcalıklarını kaldırmaya yönelik bir iktisat politikası aracıdır. Ekonomik faaliyetlerde piyasa şartlarına işlerlik kazandırılması, devlet tekelindeki iktisadi faaliyetlerde özel sektörün önündeki giriş engellerinin kaldırılması yönündeki uygulamalar olarak tanımlanmaktadır. Serbestleşme ; özel sektörün girişi yasalarla sınırlandırılmış alanlara giriş engelinin devlet tarafından kaldırılması anlamına gelir. Yasal kurumsal serbestleşmeye, özelleştirme kuramcıları ve uygulamalarda büyük destek sağlayan Dünya Bankası ve İMF tarafından büyük önem verilmekte, ekonomide etkinliğin sağlanmasında ön şartlardan birisi olarak görülmektedir. Türkiye’de 24 Ocak 1980 kararlarını izleyen süreçte, yasal kurumsal serbestleşme yönünde çeşitli uygulamalar yapılmış, piyasa ekonomisine devletin müdahalesini asgariye indirecek para ve maliye politikaları değişikliklerinin yanı sıra 3032 sayılı Yasa ile 1984 yılında çay tekeli, 3291 sayılı Yasa ile 1986 yılında tütün tekeli kaldırılmıştır (Öztürk ,2001)

2.4.Yasal Çerçeve ,Özelleştirme Prosedürü ve Görevliler

Ülkemizde 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. (ÖİB)

Daha sonra 1986 yılında çıkarılan **3291 sayılı Kanun**’da, kamu kuruluşlarının **özelleştirme kapsamına alınması ve uygulamaların yürütülmesine ilişkin esaslar** belirlenmiştir. Buna göre, 233 sayılı KHK’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. Bu idare, özelleştirme programının yanısıra, toplu konut uygulamalarının yürütülmesi, Kamu Ortaklığı Fonu’nun yönetimi ve Çalışanların Tasarruflarını Teşvik Hesabı’nda biriken paraların nemalandırılması gibi görevler de üstlenmiştir. 3291 sayılı kanunla, özelleştirme uygulamaları konusundaki karar mercii, “**Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Kurulu**” olarak belirlenmiştir.

Nisan 1990’da yürürlüğe giren **412 sayılı KHK** ile Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi, “**Kamu Ortaklığı İdaresi**” ve “Toplu Konut İdaresi” adı altında iki ayrı kuruluş olarak yeniden örgütlendirilmiştir. 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 yanısıra, 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.

Özelleştirme programından beklenen hedeflere ulaşılmasında karşılaşılan güçlüklerin giderilmesi amacı ile, uygulamalara esas teşkil eden 2983 ve 3291 sayılı yasalarda çeşitli

tarikhlerde değişikliğe gidilmiştir. Ancak bu değişiklikler, zaten dağınık olan mevzuatı daha da karmaşık hale sokmuştur. Gerek 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. Bu tarihte başlayan 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 kanununa** 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 yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Ancak, söz konusu 5 kararnamenin dayanağı olan 3987 sayılı yetki kanunu 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 söz konusu 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 yayımlanarak 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 **kanun** çerçevesinde yeniden düzenlenmesi konusunda çalışmalara başlanmıştır.

2.4.1. 4046 Sayılı Özelleştirme Kanunu:

Bu çalışmalar sonucunda, bütün siyasi partilerin ve sendikaların önerileri de dikkate alınarak hazırlanan **4046 sayılı “Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”**, 27 Kasım 1994 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun ile getirilen yeni düzenlemeler, ana başlıklar itibariyle şöyledir:

- * “**Özelleştirme Yüksek Kurulu**” oluşturulmuştur.
- * “**Özelleştirme İdaresi Başkanlığı**” kurulmuştur.
- * 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.
- * “**Özelleştirme Fonu**” oluşturulmuştur.
- * Özelleştirmenin kapsamı genişletilmiş, iktisadi devlet teşekkülleri ile bunlara ait kurum ve payların yanısıra, **diğer kamu kurum ve kuruluşlarının da özelleştirilebilmesine** imkan tanıyan düzenlemeler yapılmıştır.
- * 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.
- * 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.

2.4.2. 4046 Sayılı Özelleştirme Kanununda Yapılan Değişiklikler:

Uygulamada karşılaşılan hukuki sorunların giderilmesi amacıyla, 4105 sayılı Kanun ve 4108 sayılı Kanun ile 4046 sayılı Kanunda bir takım değişiklikler ve düzenlemeler yapılmıştır. 4046 sayılı Kanun'un özelleştirme programına alınan kuruluşların özelleştirme yöntemleri, değer tespiti ve ihale usullerini kapsayan 18 inci maddesi; Anayasanın 7 inci maddesine aykırılığı nedeniyle, 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 gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Ayrıca 4046 sayılı Kanununun 10 uncu maddesinde yer alan bu Kanunun geçici 8inci 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, Hazinesin iç ve dış ödemelerinde kullanılmak üzere Hazine hesaplarına intikal ettirilir” şeklinde değiştirilmiş, geçici 8 inci madde ise yürürlükten kaldırılmıştır.

2.4.3. 4971 Sayılı Kanun ile 4046 sayılı Kanunda Yapılan Değişiklikler:

Özelleştirme çalışmalarının daha 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 yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu Kanun çerçevesinde 4046 sayılı Kanunda yapılan değişiklikler ve getirilen yeni düzenlemeler ana başlıklar itibariyle şöyledir;

- * **Özelleştirme Yüksek Kurulunun 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 Fonu'nun kullanım alanları ile değer tespit metotlarının 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 durumlarında 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** imkan verecek düzenleme yapılmıştır.

Ayrıca 4971 sayılı Kanunla, 4046 sayılı Kanun'da 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.

2.4.4. 5148,5189 ve 5234 Sayılı Kanunlar ile 4046 sayılı Kanunda Yapılan Değişiklikler:

27.4.2004 tarih ve 5148 sayılı Kanun ile 4046 sayılı Kanunun 37/b maddesinde değişiklik yapılarak danışmanlık ihalelerine ilişkin esasların, Kamu İhale Kurumunun uygun görüşü üzerine İdare tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirleneceği düzenlenmiştir.

Diğer yandan 16.6.2004 tarih ve 5189 sayılı Kanun ile, 4046 sayılı Kanunun 37 nci maddesinin (a) bendinde yer alan “ve Limanların, mülkiyetin devri dışındaki yöntemlerle özelleştirilmesinden Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişiler yararlanabilir.” ibaresi ile aynı bendin son cümlesi yürürlükten kaldırılarak, limanların özelleştirilmesinden yabancı uyruklu gerçek ve tüzel kişilerin faydalanabilmesine olanak sağlanmıştır.

17.9.2004 tarih ve 5234 sayılı Kanun ile 4046 sayılı Kanuna Geçici 18 nci madde eklenerek, işçi statüsünde çalışan ve özelleştirme nedeniyle işsiz kalan personelin 657 sayılı Yasanın 4/C maddesi uyarınca yeniden işe yerleştirilmesine ilişkin düzenleme yapılmıştır.

2.4.5 5398 Sayılı Kanun ile 4046 sayılı Kanunda yapılan değişiklikler:

Uygulamada karşılaşılan sorunların giderilmesi amacıyla 3 Temmuz 2005 tarih ve 5398 sayılı Kanun yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun ile yapılan değişiklikler ana hatlarıyla aşağıda belirtilmiştir.

- * 4046 sayılı Kanun'un 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.

2.5. Kurumsal Yapı

4046 sayılı Yasa ile özelleştirmenin karar organı ve uygulamadan sorumlu biriminden oluşan kurumsal yapısı yeniden düzenlenmiştir. Kurumsal yapı başlıca Özelleştirme Yüksek Kurulu, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ve Özelleştirme Fonundan oluşmaktadır. (Nursel Öztürk , Özelleştirme Ders Notları)

2.5.1. Özelleştirme Yüksek Kurulu (ÖYK)

4046 sayılı Yasanın 3. maddesinde ÖYK'nın oluşum ve görevleri düzenlenmiştir. Ö.Y.K., Başbakanın başkanlığında, Başbakan yardımcısı (Bakanlar Kurulunun birden fazla siyasi parti tarafından oluşturulması halinde, Türkiye Büyük Millet Meclisinde en çok üyesi olan diğer iktidar partisine mensup Başbakan Yardımcısı), Başbakanın belirleyeceği bir Devlet Bakanı, özelleştirmeden sorumlu Devlet Bakanı, Sanayi ve Ticaret Bakanı ve Maliye Bakanından oluşmaktadır. Kurulun sekreteryaya hizmetlerini yürütme görevi Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na verilmiştir.

Yasada Özelleştirme Yüksek Kurulunun görevleri;

-Yasanın 1 inci maddesinde sayılan kuruluşların "özelleştirme kapsamına" alınmasına, özelleştirme kapsamına alınanlardan mevcut durumu itibarıyla özelleştirilebilir nitelikte olmayanların mali ve hukuki açıdan "özelleştirmeye hazırlanmasına", hazırlık işlemleri tamamlananların bu işlemlerin tamamlanmasından sonra, hazırlık işlemlerine gerek görülmeyenlerin ise doğrudan "özelleştirme programına" alınmasına karar vermek ve özelleştirme kapsamına alınan kuruluşların özelleştirme işlemlerinin tamamlanması için süre tespit etmek,

-Özelleştirme kapsamına alınmış olan kuruluşlardan gerekli görülenlerin özelleştirme kapsamından çıkarılarak eski statülerine iade edilmesine ve/veya özelleştirme programına alınmış kuruluşlardan gerekli görülenlerin özelleştirmeye hazırlanmasına karar vermek,

-Kuruluşların; satış, kiralama, işletme hakkı devri, mülkiyetin gayri ayni hakların tesisi ve işin gereğine uygun sair hukuki tasarruflar ile devredilmelerine ilişkin özelleştirme yöntemlerinden hangisi ile özelleştirileceğini belirlemek,

-Özelleştirme programına alınan kuruluşların "satış, kiralama, işletme hakkı devri, mülkiyetin gayri ayni hakların tesisi ve işin gereğine uygun sair hukuki tasarruflarla gerçek ve/veya özel hukuk tüzel kişilerine devredilmesi" yöntemleriyle Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından gerçekleştirilen nihai devir işlemlerini onaylamak,

-Özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlardan gerekli görülenlerin küçültülmesine, faaliyetlerinin süreli veya süresiz olarak durdurulmasına, kapatılmasına veya tasfiyesine karar vermek,

-Yurt içinden ve/veya yurt dışından Özelleştirme Fonunun kullanım alanlarında yararlanmak üzere borç almaya ve bu amaçla Devlet garantili ve garantisiz iç ve dış tahviller ile gerekli görülen hallerde her türlü menkul kıymet ihracı ve diğer kıymetli evrakın düzenlenmesine karar vermek,

-Gerekli görülen hallerde, Özelleştirme programındaki kuruluşların hisse senetleri ile bu kuruluşlara ait her türlü menkul kıymet ve diğer kıymetli evrakın satın alınmasına ve tekrar satılmasına karar vermek,

-Özelleştirme Fonu ve Özelleştirme İdaresinin gelir gider programlarını görüşerek onaylamak,

-Özelleştirme İdaresinin yıl içindeki uygulamaları ile gelecek yıl programlarını değerlendirerek varsa aksaklıkları giderecek tedbirleri almak,

- Kanunlarla ve diğer mevzuatla verilen işleri karara bağlamak olarak belirlenmiştir.

-Kurul, hizmetin ifası için yarar gördüğü hallerde parasal sınırları ile usul ve esaslarını açıkça belirlemek kaydıyla özelleştirme programına alınan kuruluşların "satış, kiralama, işletme hakkı devri, mülkiyetin gayri ayni hakların tesisi ve işin gereğine uygun sair hukuki tasarruflarla gerçek ve/veya özel hukuk tüzel kişilerine devredilmesi" yöntemleriyle Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından gerçekleştirilen nihai devir işlemlerini onaylamak ve gerekli görülen hallerde, özelleştirme programındaki kuruluşların hisse senetleri ile bu kuruluşlara ait her türlü menkul kıymet ve diğer kıymetli evrakın satın alınmasına ve tekrar satılmasına karar vermek konularında Özelleştirme İdaresi Başkanlığına yetki verebilmektedir.

2.5.2. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB)

4046 sayılı Yasa ile yeniden düzenlenen Özelleştirme İdaresi Başkanlığı kamu tüzel kişiliğine sahip özel bütçeli ve geçici bir teşkilat olup, bütçesinin denetiminin Sayıştay Başkanlığı'na yapılması, çalışmalarının ise Yüksek Denetleme Kurulu tarafından denetlenmesi öngörülmüştür.

Yasa ile Özelleştirme İdaresi Başkanlığına;

-Kurul kararlarını uygulamak,

-Kurul tarafından verilen görev ve yetkilerle ilgili konularda karar vermek ve gerekli işlemleri yürütmek,

-Kuruluşların özelleştirme kapsamına alınmasına veya özelleştirme kapsamına alınmış olan kuruluşların eski statülerine iade edilmesi veya özelleştirme programındaki kuruluşlardan gerekli görülenlerin özelleştirmeye hazırlanmasına karar verilmesi konusunda Kurula teklifte bulunmak,

-Kuruluşların özelleştirilmesine ilişkin her türlü işlemin yerine getirilmesi ile bunların özelleştirilmelerine hazırlık amacıyla yönlendirilmesini, faaliyetlerinin takip ve koordinasyonunu yürütmek,

-Özelleştirme programına alınan kuruluşlardan anonim şirket statüsünde olmayanların anonim şirket haline dönüştürülüp dönüştürülmemelerine karar vermek,

-Özelleştirme programına alınan kuruluşlardan, anonim şirket statüsünde olan ve anonim şirket haline dönüştürülen kuruluşların sermayelerindeki kamu payı % 50'nin altına düşünceye, diğerlerinde ise özelleştirme uygulamaları sonucu devredildikleri tarihe kadar bunların sermaye miktarını tespit etmek, kuruluş, birleşme veya bölünmelerinde gerekli düzenlemeleri yapmak, mal varlıkları ile hak ve yükümlülüklerine ilişkin esasları tespit etmek, hesapları ve faaliyetleri ile ilgili her türlü düzenlemeyi yapmak, bu işlemleri kolaylaştırıcı tedbirleri almak,

-Özelleştirme uygulamalarının gerektirdiği özelleştirme ile ilgili her türlü işlemi yürütmek,

-Kanuni sınırlamalar saklı kalmak kaydıyla, kuruluşların mali, idari ve hukuki yapıları ile ilgili olarak düzenlemeler yapmak,

-Özelleştirme programındaki kuruluşların; kaynak kullanımına, taşınmaz edinmelerine, kiralamalarına ve bu taşınmazlar üzerinde sair akitler yoluyla tasarruf etmelerine, yurt içi ve yurt dışı borçlanmalarına, verimliliğin artırılması ilkesi gözönünde bulundurularak yapılacak personel alımı ve azaltılmasına, çalışma şartlarına, personelinin yurt dışı geçici görevlendirilmelerine ilişkin talepler hakkında karar vermek,

-Kuruluşların yönetim kurulu başkanlığı ve üyelikleri ile denetim ve tasfiye kurulu üyelikleri ve genel müdürlükleri ile ait oldukları kuruluşlardan ayrı olarak özelleştirme programına alınan ve anonim şirkete dönüştürülmemelerine gerek görülmeyen müesseselerde, müessese müdürlükleri ve yönetim komitelerine, işletme ve işletme birimlerinde bunların müdürlüklerine yapılacak atamalar ve bu görevlerden alınma işlemlerine ilişkin olarak Başbakan'a teklifte bulunmak (bu görevlere atanacaklarda 4 yıllık yükseköğrenim görmüş olma şartı aranır),

-Kurulca ihracına karar verilen her türlü menkul kıymet ile diğer kıymetli evrakın düzenlenmesine yönelik olarak bunların adedi, değeri ve ilgili diğer hususları tespit etmek,

-Kuruluşların sermayelerine aynı sermaye konulması hallerinde aynı sermayenin değerlendirmesini yapmak veya yaptırmak,

-Özelleştirme Fonunu idare etmek,

-Hizmetin gerektirdiği her çeşit araştırma, proje işleri, reklam, tanıtım, halkla ilişkiler işlemleri ve mali denetim ile hukuki, teknik, idari ve mali değerlendirme işlemlerini yapmak ve/veya bu işlerin danışman görevlendirilmesi suretiyle yaptırılmasını temin etmek,

-Özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlara, özelleştirme uygulamalarının gerektirdiği hallerde borç vermek, kamu bankalarının uyguladığı en yüksek ticari faiz oranını aşmamak kaydıyla Özelleştirme Fonundan sağlanacak finansmana uygulanacak faiz oranlarını ve şartlarını belirlemek,

-Kanunlarla ve diğer mevzuatla verilen görevleri yapmak görevleri verilmiştir.

2.5.3. Özelleştirme Fonu

4046 sayılı Yasa ile özelleştirme işlemlerinden elde edilen gelirlerin tek bir fonda toplanması ve kullanımların bu fondan yapılmasının sağlanması amacıyla, T.C. Ziraat Bankası nezdinde açılacak bir hesapta Özelleştirme Fonu kurulmuştur. ÖİB'nin sadece özelleştirme işlemleri ile görevlendirilmesi nedeniyle, daha önce 2983 ve 3417 sayılı yasalar uyarınca KOİ Başkanlığı tarafından yürütülmekte olan KOF'un ve Çalışanların Tasarrufa Teşvik Hesabının yönetimi Hazine Müsteşarlığı'na devredilerek, özelleştirme gelirlerinin Özelleştirme Fonu hesabında toplanması amaçlanmıştır.

Özelleştirme Fonunun;

-İş kaybı tazminatı ödenmesi ve iş kaybı nedeniyle verilecek meslek geliştirme, edindirme ve yetiştirme eğitimi hizmetlerinin sağlanması amacıyla açılacak hesaba özelleştirme gelirlerinden Kurul tarafından belirlenecek miktarlarda yapılacak ödemeler ile gerektiğinde bu hesaba yapılacak aktarmalarda,

-Yasanın 22 nci maddesi gereğince, Özelleştirme programına alınan, özelleştirilen, faaliyeti durdurulan, küçültülen, kapatılan veya tasfiye edilen kuruluşlarda çalışan 657 sayılı Devlet Memurları Kanununa tabi personel ile sözleşmeli personelden (kapsam dışı personel dahil) diğer kamu kurum ve/veya kuruluşlarına, 217 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 8 inci maddesinin (f) bendinde yer alan hükümler de dikkate alınarak nakledilecek personele, atamalarının yapılıp eski kurumları ile ilişkilerinin kesileceği tarihe kadar geçen süre için aylık ücret, sosyal hak ve yardımlar ile her türlü özlük haklarının ödenmesinde,

-Yasanın 24 üncü maddesi gereğince, Özelleştirme programına alınan kuruluşlarda 5434 sayılı T.C. Emekli Sandığına tabi personelden; T.C. Emekli Sandığı Kanunu hükümlerine göre, hizmet süresi itibariyle emeklilik hakkını kazananlara bu hakkı kazandıkları tarihten itibaren iki ay içinde emekli olmayı istemeleri halinde, emeklilik ikramiyelerinin % 30 (Yüzde otuz) fazlasıyla ödenmesinde ilave olarak ödenecek % 30 (Yüzde otuz) tutarındaki miktarın, ödemeyi müteakip T.C.Emekli Sandığı Genel Müdürlüğünün talebi üzerine karşılanması için yapılacak ödemelerde,

-Özelleştirme kapsamındaki kuruluşların özelleştirilebilir hale getirilmesi amacıyla yapılacak özelleştirmeye hazırlık çalışmalarının gerektirdiği harcamaların karşılanmasında,

-İdareye devredilen kuruluşlarda idari, mali ve hukuki yönden yapılacak düzenlemelerin gerektirdiği giderlerin karşılanmasında,

-İdarenin pay sahibi olduğu şirketlerin sermaye artırımlarına katılmasında,

-Gerektiğinde, özelleştirme programındaki kuruluşların hisse senetleri ile bu kuruluşlara ait her türlü kıymetli evrakın satın alınmasında,

-Özelleştirme uygulamalarının yerine getirilebilmesi için gereken her türlü mal ve hizmet alımında,

-İdareye devredilen kuruluşlara idarece belirlenecek esas ve usuller çerçevesinde borç olarak finansman sağlanmasında,

-İdarenin bütçesi için gerekli miktarların ayrılmasında,

-Özelleştirilen kuruluşların kalan borçlarının tasfiyesinde,

-Yasanın 23 üncü maddesi çerçevesinde, 17.7.1964 tarihli ve 506 sayılı Sosyal Sigortalar Kanununun Ek 24 üncü maddesi gereğince yapılacak sosyal yardım zammı ödemelerinde,

-Mevzuatla İdareye verilen sair görevlerin yerine getirilmesinde,

kullanılması öngörülmüştür.

Yasanın “Özelleştirme Fonundan genel bütçeye kaynak aktarılmaz. Ayrıca bu Kanunun 8 inci maddesi gereğince Kamu Ortaklığı Fonuna Yapılacak Aktarmalar hariç, Özelleştirme Fonundan diğer herhangi bir fona aktarma yapılmaz” şeklindeki hükmü, 4568 sayılı Yasa ile değiştirilerek, “Özelleştirme Fonunun nakit fazlası, Hazinesin iç ve dış borç ödemelerinde kullanılmak üzere Hazine hesaplarına intikal ettirilir. Özelleştirme Fonundan diğer herhangi bir fona aktarma yapılmaz.” Şeklinde yeniden düzenlenmiş, böylece özelleştirme gelirlerinin borç ödemelerinde kullanılmasına olanak sağlanmıştır.

2.6. Özelleştirme Uygulama ve Esasları

2.6.1. Özelleştirme Kapsam ve Programına Alma:

4046 sayılı yasa ile özelleştirme uygulamaları “kapsama alma” ve “programa alma” şeklinde ikili bir sınıflandırmaya tabi tutulmuştur. Kısa sürede özelleştirilebilir nitelikte olmayan kuruluşların, kapsama alınarak, hazırlık sürecine tabi tutulması, daha sonra programa alınması veya doğrudan özelleştirme programına alınması şeklindeki sistemin işleyişini şu şekilde özetlemek mümkündür.

2.6.1.1. Kapsama Alma :

Yasada belirtilen kuruluşların birlikte ve/veya ayrı ayrı özelleştirme kapsamına alınmasına, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın teklifi üzerine Özelleştirme Yüksek Kurulu'nca karar verilmektedir. Kapsama alınmaya ilişkin ÖYK kararında; bu kuruluşlardan, hangilerinin özelleştirilmek üzere doğrudan özelleştirme programına alınacağı, hangilerinin

mali ve hukuki yönden özelleştirmeye hazırlık işlemine tabi tutulacağı özelleştirmenin hangi yöntemle ve hangi süre içinde gerçekleştirileceği de belirtilmektedir.

Özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlardan, mali ve hukuki yönden özelleştirmeye hazırlanmalarına karar verilenlerin, bu hazırlık işlemleri tamamlanıncaya kadar, bunların bağlı oldukları bakanlık veya kurumlar ile ilgileri ve önceki statüleri aynen devam etmektedir. Mali ve hukuki yönden özelleştirmeye hazırlık işlemleri, ÖYK'ca belirlenecek kuruluş veya kuruluşlar tarafından yürütülmekte, özelleştirmeye hazırlık işlemleri tamamlananlar, ÖYK'nın vereceği yeni bir karar ile özelleştirme programına alınmaktadır. Burada yapılan düzenleme, özelleştirme sürecinde gerek özelleştirme konusu kuruluşun ve gerekse diğer ilgili kurumların katılımının ve katkısının sağlanması açısından son derece önemlidir.

Ancak özelleştirme kararlarının tamamına yakını (SEKA, Eti Holding, T.Şeker Fabrikaları A.Ş. hariç) kapsam ve programına alma şeklinde gerçekleşmekte, kuruluş kapsamdayken yapılması gereken hazırlık çalışmaları da, İdare tarafından yürütülmektedir. Bu durum, diğer çeşitli etkenlerle birlikte, kuruluşların uzun yıllar özelleştirme sürecinde bulunmasına, dolayısıyla gelecekle ilgili sağlık, yatırım, üretim ve satış politikaları oluşturamamalarına neden olmaktadır.

Kapsama alınan kuruluşlardan zaman içinde değişen şartlar da dikkate alınarak, özelleştirme kapsamından çıkarılmaları gerekli görülenlerin eski statülerine iadeleri yine ÖYK kararı ile olmaktadır.

2.6.1.2. Programa Alma:

Özelleştirmeye hazırlık işlemi tamamlanan kuruluşlar ÖYK'nın vereceği yeni bir kararla özelleştirme programına alınmakta olup, özelleştirme programına alınan kamu iktisadi kuruluşlarının, bunların müessese, bağlı ortaklık, işletme, işletme birimleri ve varlıklarının, mülkiyetin devri dışındaki, İDT'lerin ise mülkiyetin devri dahil yöntemlerle yapılacak özelleştirme işlemleri, ÖİB'ce yürütülmektedir.

Özelleştirme kapsamında iken, özelleştirme hazırlık işlemleri tamamlanarak özelleştirme programına alınanlar ile doğrudan özelleştirme programına alınanlar (bağlı

ortaklıkların iştirak payları ve varlıkları ile bağı ortaklık statüsünde olmayan ancak sermayesinin yarısından fazlası kamuya ait kuruluşların iştirak payları ve varlıkları hariç) ÖYK kararının alındığı tarihte başka bir işleme gerek olmadan ve bedel alınmaksızın ÖİB'ye devredilmiş sayılmakta, bağı buldukları Bakanlık veya kurumla ilişkileri kesilerek İdareye bağlanmaktadır. Kuruluşların özelleştirme programına alınmalarına ilişkin kararlar Resmi Gazetede yayımlanmaktadır.

Özelleştirme kapsamına alınmış kuruluşların özelleştirilmek üzere hazırlanması çalışmaları İdare tarafından yürütülmekte olup, 4046 sayılı Yasa çerçevesinde bu çalışmalar;

-Mevcut durumları itibarıyla anonim şirket statüsünde olan kuruluşların ana sözleşmelerinin 4046 sayılı Yasa hükümlerine uygun hale getirilmeleri, anonim şirket statüsünde bulunmayanlardan gerekli görülenlerin ana sözleşmelerinin hazırlanarak anonim şirket statüsüne dönüştürülmeleri,

-Finansman sorunu olan şirketlere sermaye artırımı ya da borç verilmesi suretiyle kaynak aktarılması,

-Özelleştirme kapsamındaki şirketlerden gerekli görülenlerin bağımsız denetimlerinin ve/veya mali, teknik değerlendirmelerinin yapılması,

-Şirketlerin yönetim ve denetim kurulu üyelikleri ve personelin çalışma şartlarıyla ilgili düzenlemelerde bulunulması, şeklinde özetlenebilecek içerikte yürütülmektedir.

Özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlar, 233 sayılı KHK'de de öngörüldüğü üzere fiyat ve tarifelerini belirleme konusunda serbest bırakılmışlardır. Ancak 233 sayılı KHK'den farklı olarak, özelleştirme kapsamındaki kuruluşların fiyat ve tarifelerine Bakanlar Kurulu Kararı ile müdahale ve görev zararı ödenmesi imkanı tanınmamıştır.

Diğer taraftan genel ve katma bütçeli idarelerle, bunlara bağı döner sermayeli kuruluşların mal ve hizmet üretim birimleri ve varlıkları ile kamu iktisadi kuruluşlarının ve bunların müessese, bağı ortaklık, işletme ve işletme birimleri ile varlıklarının mülkiyetin devri dışındaki yöntemlerle yapılacak özelleştirme işlemlerinin İdare tarafından yürütüleceği,

ancak, bunların mülkiyetinin bağılı buldukları kurum ve/veya kuruluşlara aidiyeti ve statüleri aynen devam edeceği ifade edilmiştir

2.7. Özelleştirmenin Mikro Ekonomik Açıdan Değerlendirilmesi

2.7.1.Etkinlik İçerisinde Tüketici Refahının Sağlanması :

Tüketici egemenliğinin tam olduğu piyasalar , birinci en iyi çözüm (first best solution) olarak adlandırılır. Birinci en iyi çözümde ; ideal olan , fiyat- marjinal maliyet eşitliği sağlanmış ve dışsallıkların olmadığı faktör mobilizasyonunun tam olduğu varsayımı geçerlidir.(Yaşar ,2005)

Özelleştirme taraftarlarına göre , realitede ikinci en iyi çözümü özelleştirme sağlar. Devletin işletmeci olması durumunda ise üçüncü en iyi çözüm geçerlidir.

2.7.2.İstihdam Yaratma

Özelleştirilen sektörlerde doğrudan istihdamı artırmak sınırlıdır. Britanya'da Jaguar firması özelleştirildikten sonra yeni modelleri yaratarak ilave bin kişilik istihdam sağlamıştır. Fakat bu görüldüğü gibi doğrudan fazla bir istihdam sayılmaz. Buna karşın özelleştirme dolaylı olarak istihdamı artırır. Örneğin , British Gas özelleştikten sonra gaz ücretlerinde %23 oranında reel fiyat düşüşü , British Telecom özelleştirildikten sonra telefon konuşma ücretlerinde de reel olarak %30 oranının üzerinde fiyat düşüşü sağlanmıştır. Diğer kamu faydalarında da benzeri durumlar görülmüştür.

Ekonomide faaliyet gösteren birçok firmanın girdilerini sağlayan bu tür kamu faydalarının özelleştirilmeleri sonucu ürettikleri mal ve hizmet fiyatlarının düşmesi öteki firmaların üretimlerini arttırmalarını ve yatırım yapmalarını teşvik eder. Dolayısıyla ucuz girdi nedeniyle yeni yatırımlara başlanması istihdamı artırır.

Ayrıca kamu iktisadi teşebbüslerinin özelleştirildikten sonra etkin yönetimleri sonucu üretimleri artacağı için daha çok hammadde ve yan girdi ihtiyacı ortaya çıkar. Bu durum da istihdamı artırıcı bir faktördür.

2.7.3.Yatırımların Değerlendirilmesi ve Etkinlik:

Britanya’da 1982 yılında Tekeller ve Birleşmeler Komisyonu’nun yaptığı incelemeler sonucu elektrik endüstrisinde talep fazlası yatırım yapıldığı ortaya çıkmıştır. Halbuki özelleştirilmiş kuruluşlar ticari piyasalardan borçlanacağı için bu tür yanlış yatırımlara girişmezler. Çünkü , sermaye maliyeti özel firmalar tarafından doğru iç karlılık oranları ile hesap edilecek ve kaynak israfına gidilmeyecektir.

2.7.4. Doğal Tekel ve Etkinlik:

Yarışmalı piyasalar tezi ile doğal tekeller artık normal piyasa koşullarına göre üretim yapan şirketler haline gelmektedir. Bu nedenle normal kar ile çalışacak firmalar ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla , tekel koşulları ortadan kaldırılarak tüketicinin sömürülmesi ve kaynak israfı da kaldırılmıştır. Yarışmalı piyasalar , tekellerin tam rekabet koşullarına yakın bir biçimde üretim yapmalarını sağlayacak bir tez olarak gündemdedir. Britanya’da bu tez kamu faydaları için model alınmıştır.

2.7.5. Sendikalar ve Üretimde Etkinlik:

Sendikalar genellikle kamu kesiminde güçlenmiştir. Bunun en önemli nedeni , kamu kesiminde ; kar ve motivasyonunun olmaması , hissedarlara hesap verme gibi bir sorumluluğun olmaması ; piyasa güçlerinin baskısının hissedilmemesi ve ayrıca borsalarda hisse fiyatlarının etkisi türünden faktörlerin bulunmamasıdır. Dolayısıyla kamu kesiminde faaliyet gösteren şirketlerin somut hesap verecekleri unsurların olmaması nedeniyle verimlilik gibi faktörler dikkate alınmamaktadır. Sendikaların üst düzey yöneticileri de aktif politikanın içerisinde önemli bir unsur olarak yer almaktadırlar. Bu nedenle kamu işletmelerinin özelleştirilmeleri ile destek buldukları taban kayacağından politik gelecekleri olumsuz etkilenecektir. Dolayısıyla özelleştirme sendikalar için korkulan bir uygulamadır. Fakat özelleştirme uygulamaları ile sendikalar da rekabetin içine çekilmiş ve onların tekelci yapıları (her alanda rekabet olacağına göre sendikalar da tekel vaziyetinde kalamazlar) kırılmıştır. Böylece özelleştirme sendika tekellerini yıkarak bir reformu da bu alanda gerçekleştirmiştir.

2.7.6. Rekabet Politikası:

Özelleştirme kamu tekellerini rekabet içerisine sokmuştur, regülasyon idarelerinin kurulması bir çok kamu kuruluşunu özelleştirmeden sonra gözetim altına alarak rekabeti aksatmayacak bir yapı içerisinde üretimde bulunmalarını sağlamıştır. Britanya uygulaması buna örnek teşkil eder.

2.7.7. Hisse Senedi Mülkiyetinin Yaygınlaştırılması:

Özelleştirme sosyo-ekonomik bariyerleri kırmış ve katılımcı bir demokratik yapı ortaya koymuştur. Britanya'da 1979 yılında 3 milyon kişi hisse sahibiyken günümüzde 11 milyon kişiye ulaşmıştır. Bu rakam aile düzeyinde ele alındığında yaklaşık her ailenin hisse sahibi olduğunu göstermektedir.

2.7.8. Yönetici ve Çalışanların Şirketlerin Ortağı Olması :

Şirket yönetici ve çalışanlarının , özelleştirme yoluyla şirketlerinin yönetiminde yer almaları şirketin verimliliğini ve karlılığını arttıran çok önemli bir faktördür. Yönetici ve çalışan kendisinin hissedar ya da sahibi olduğu işlerde büyük hevesle çalıştığı için üretimde etkinliği arttıracığından toplumsal faydaya da önemli bir katkı sağlanacaktır.

2.8. Özelleştirmenin Makro Ekonomik Boyutu

2.8.1. Maliye Politikası Açısından :

Özelleştirme uygulamaları ile devletin doğal sınırlarına çekilmesi vergi yükünü azaltmış , özelleştirmeden elde edilen gelirler ile kamu hizmet açıkları giderilerek , kamu hizmetleri daha düşük vergi yükü ile karşılanmıştır.

Kamu kesiminin borçlanma gereği düşürülmüş , düşme nedeni de kamu kuruluşlarının özelleştirilmesi ile zarar eden kamu iktisadi teşebbüslerini sübvansede etmekten kurtarılmış

olmasıdır. Örneğin , Britanya’da 1979 yılında kamu iktisadi teşebbüslerine her hafta 50 milyon sterlin sübvansiyon yapılırken , 1996 yılında özelleştirilen kamu iktisadi teşebbüsleri devlete her hafta 60 milyon sterlin vergi ödemektedirler.

2.8.2. Mali Kalabalıklaşma:

Bu problemi özelleştirme yoluyla çözülmüş , devlet sermaye pazarındaki para kullanımını azaltmıştır. Böylece özel sektör daha ucuz fiyatla para bularak yatırımlara yönelmiştir. Mali kalabalıklaşma sorununun çözümü özelleştirmenin en önemli makro ekonomik boyutudur. Finanssal kaynakların kullanımında kamu kesimi payının azaltılması , paranın fiyatı olan faizlerin düşmesine neden olarak özel yatırımcıların ucuz fiyatla para bulmalarını sağlamış , onların yatırımlarını arttırmıştır. Bunun sonucunda hem kaynak tahsisinde hem de üretimde etkinlik sağlanmış , ayrıca yeni yatırımlar büyümeyi sağlayarak istihdamı arttırmıştır.

2.8.3.Ödemeler Bilançosuna Etkisi :

Özelleştirme yoluyla satılan bir çok şirkete yabancılar da talep olup , özelleştirilen şirketin hisse senetlerini alarak özelleştirme yapan ülkeye döviz girişi sağlamışlardır. British Gas’ın %8 hissesini Japon yatırımcılar almıştır. Rusya’da sadece voucher ouction yöntemiyle yapılan özelleştirmelerden ülkeye 2 milyar dolar sermaye girişi sağlanmıştır. Ayrıca özel sektör yatırımlarının artışı genellikle ihracata yönelik döviz kazandırıcı ürünleri de arttırmaktadır.

2.8.4. Para Arzının Kontrolüne Etkisi:

Özelleştirme uygulamaları sonucu elde edilen gelirler devlet hazinelerinin , ülke merkez bankalarından daha az veya hiç kredi kullanmamasını sağlamıştır. Bu nedenle para arzının kontrolsüz artışı önlenmiş için enflasyonun nedeni ortadan kalkmıştır.

2.8.5.Devlet Borçlarının Azaltılmasında Bir Araç Kullanılması :

Özel bankalara yüksek iç ve dış devlet borcu olan ülkeler özelleştirecekleri kamu şirketlerinin hisselerini alacaklı bankalara borç takası yaparak iç ve dış borçlarını azaltabilirler. Bu uygulamaya örnek olarak 1985 yılında Baker Planı çerçevesinde yapılan işlemler gösterilebilir. Baker Planı çerçevesinde bazı Latin Amerika ülkeleri kamu şirketlerinin hisselerini gönüllü olarak borç takasında kullanarak borçlarının düşürülmesini sağlamışlardır.

2.9. Vergi Hukuku

4046 sayılı kanunun 27.maddesinde , sözleşmeler de dahil olmak üzere , bu kanun gereğince yapılacak özelleştirme uygulamalarına ilişkin işlemlerin KDV vergisi hariç , her türlü vergi , resim , harçtan muaf olduğu öngörülmüştür. 4018 sayılı kanunla 3065 sayılı KDV kanununa eklenen geçici 12.madde ile , 4046 sayılı kanunun 1. maddesinin A fıkrası ile özelleştirme kapsamına alınan iktisadi kıymetlerin , aynı kanun hükümleri çerçevesinde teslim ve kiralanması işlemleri KDV müstesna tutulmuştur. (Baytan , 1999)

Görüldüğü üzere 4018 sayılı kanunla getirilen istisna , özelleştirme uygulamalarından sadece “teslim” ve “kiralamayı” kapsamaktadır. 4046 sayılı kanunda sadece “teslim” adıyla başlı başına düzenlenmiş bir hukuki müessese olmayıp , yukarıda yapılan açıklamalarda da ifade edildiği üzere , teslim , taşınır mal satışlarında (hisse senedi ve diğer taşınabilen mallar) mülkiyetin alıcıya intikali için “gerekli ve yeterli olan bir eylem”dir. Ancak 3065 sayılı KDV yasasının 2. maddesinde “teslim” kavramı tanımlanmış ve kapsamı belirlenmiştir. Söz konusu kanunda teslim ; “bir mal üzerindeki tasarruf hakkının malik veya onun adına hareket edenlerce , alıcıya veya adına hareket edenlere devredilmesi” şeklinde tanımlanmış ve “bir malın alıcı veya onun adına hareket edenlerin gösterdiği yere veya kişilere tevdiinin teslim hükmünde olduğu” belirtilmiştir. 3065 sayılı kanundaki bu düzenleme gereği sadece kiralama işlemlerinin değil , taşınır ve taşınmaz malların “varlık satışı” suretiyle yapılacak özelleştirme işlemleri ve bunlarla ilgili sözleşmeler KDV ‘den muaf olmaktadır.

Özelleştirme uygulamalarında yapılan sözleşmeler genellikle , ihale şartnamesinde yer alan kuralların sözleşme hükmü şekline dönüştürülmesinden ibaret olmaktadır. Ancak şartnamedeki bazı konuların uygulamaya esas teşkil edecek ayrıntılarının düzenlenmesine gerek görülmesi ya da ihale süreci içinde şartnameye aykırılık teşkil etmeyecek ve ihaleye katılanlar arasında rekabet ve eşitliği bozmayacak şekilde - şartnamede hüküm bulunmak kaydıyla- ihale komisyonu tarafından yeni şart ve yükümlülüklerin getirilmesi ve son tekliflerin bu koşullarla alınması halinde , bu hususlar da sözleşmelerde düzenlemeler yapılmaktadır.

2.10. Personel Sorunları

2.10.1 İş Kaybı Tazminatı Ödenmesi

Özelleştirme uygulamalarının en çok eleştirilen ve tartışılan yönlerinden biri , özelleştirilen kuruluşlarda çalışan personelin istihdamı ve bunların özelleştirme nedeniyle uğrayacakları zararlardır.

Özelleştirme uygulamalarında tercih edilecek en iyi firma ; hızlı ve verimli çalışmayı ve çalışanları istihdam etme yükümlülüğünü kabul eden isteklilerdir. Özelleştirme uygulamalarında özel hukuk kişileri ile yapılacak sözleşmelerde istihdam edecekleri asgari çalışan sayısı belirlenebileceği gibi mevcut çalışanların belirli süre ile istihdam zorunluluğu da getirilebilir.

2.10.2 İş Kaybı Tazminatına Hak Kazananlar

4046 sayılı kanunun 2. maddesinde düzenlenen temel ilkelerden biri de istihdam azalmaları nedeniyle işsiz kalan çalışanlara “iş kaybı tazminatı” verilmesidir. (Yasin , 2006)

4046 sayılı kanunun çerçevesinde özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlarda çeşitli nedenlerle personel çıkarılması söz konusu olabilir. Bu kuruluşların;

- Özelleştirilmesi,

- Özelleştirilmeye hazırlanması,
- Özelleştirme nedeniyle küçülmesi veya faaliyetlerinin kısmen ya da tamamen durdurulması,
- Özelleştirme sürecinde süreli ya da süresiz kapatılması veya tasfiye edilmesi nedeniyle işsiz kalabilirler.

Bu statüdeki kuruluşlarda iş sözleşmesine dayalı olarak ücret karşılığı çalışanlardan iş sözleşmeleri tabi oldukları iş kanunları ve toplu iş sözleşmeleri gereğince tazminata hak kazanacak şekilde sona ermiş olanlara , kanunlardan ve yürürlükteki toplu iş sözleşmelerinden doğan tazminatları dışında ilave olarak iş kaybı tazminatı ödenir. Dolayısıyla , iş sözleşmeleri , tazminat hakkını kaybettirecek şekilde sona erenlere iş kaybı tazminatı da ödenmeyecektir.

Ayrıca,özelleştirme kapsamına alınan kuruluşların ; özelleştirmeye hazırlanmaları , özelleştirilmesi, küçültülmesi, faaliyetlerinin durdurulması, kapatılması veya tasfiye edilmesi nedeniyle , bu kuruluşların sermayelerindeki kamu payının %50'nin altına düşmesinden , anonim şirket haline dönüştürülmeyenlerin ise devir-teslim tarihinden itibaren bir yıl içinde , hizmet akitlerinin haklı neden olmaksızın işveren tarafından feshedilmesi veya haklı nedenlerle kendileri tarafından feshedilmesi sonucu işsiz kalanlara iş kaybı tazminatı ödenir.

İş kaybı tazminatı ile ilgili uyuşmazlıklar adli yargıda çözülmektedir. İş kaybı tazminatı Özelleştirme Fonu gelirlerinden karşılanır.

2.10.3.Özelleştirme Sosyal Destek Projesi

4046 sayılı kanununun 21. maddesi özelleştirme uygulamaları çerçevesinde iş kaybına uğrayanlara “iş kaybı tazminatı” verilmesinin yanı sıra , mesleklerinde geliştirilmesine , bir meslekte yetiştirilmesine veya meslek edindirilmesine ilişkin eğitimlerini de öngörmektedir.

İş kaybına uğrayanların eğitilmeleri , yeni iş bulmaları ve meslek edinmeleri için yapılacak harcamalara katkı sağlamak amacıyla yapılacak giderler Özelleştirme Fonu'ndan karşılanır.

III. LİMANLAR ve FONKSİYONLARI

3.1. Limanların Tanımı

Dünyanın coğrafi yapısı gereği , dünya ticaretinde etkin ulaşım ortamı denizdir. Deniz taşımacılığı ise , gerek kitle taşınmasına olanak verışı , gerekse en ucuz taşıma biçimi oluşu yüzünden dünya ticaretinde egemendir. Deniz taşımacılığının dünya ticaretindeki payı %75'in üstündedir. (Akten, 1988)

Deniz taşımacılığının başlangıç ya da bitiş noktasını liman biçimler. Bu yüzden limanı, “deniz taşımacılığının başlangıç ya da bitim noktası” diye tanımlamak olanaklıdır.

Liman , genellikle ticari malların ekonomiye giriş çıkış yaptığı bir üs olarak da tanımlanabilir. Bu üste olabilecek aksaklıklar , ekonomide üretimin azalması ile maliyetlerin artmasına neden olabileceği gibi , dış ticaretin arzu edilen seviyeye gelmesini de zorlaştırabilecektir.

Çağımızın taşımacılık anlayışı satıcı ile alıcı arasında kesintisiz bağ kurma biçiminde belirmektedir. Buysa, taşımayı bir zincir olarak düşündürmektedir. Kesintisiz ulaşım hizmeti , taşıma zincirini bir bütün olarak belirlemektedir. Limanda da ulaşım sistemleri buluşmakta ; taşıma hizmeti şekil değiştirmektedir. Bu bakımdan liman , “kara ve deniz ulaşımının birbirlerine dönüştükleri bölge” olarak da tanımlanabilir.

3.2. Limanın Kuruluş Yeri

Limanın kuruluş yeri limanın gelişmesi ve uluslar arası mal akımında alacağı konumu belirleyen bir faktördür. Limanın coğrafi kuruluş yerinin önemli taşıma rotalarından ve uluslar arası bağlantılardan alacağı pay açısından önemi büyüktür. (Dedeoğlu ,1996)

Teknolojik gelişmeyle beraber kuruluş yerinin liman rekabetçisindeki rolü arka plana itilmiştir. Gemi sahibi ve işleteni liman seçiminde artık zaman faktörünü maliyetten daha

fazla dikkate almaktadırlar. İleri teknoloji ile hızlı ve güvenli şekilde yük elleçleyebilen limanlar zamana bağlı değişken maliyetleri azaltarak kuruluş yeri faktörünün olumsuz etkisinden kurtulabilmektedirler. Bu etkiden kurtulabilmenin yolu rekabetin diğer bir belirleyicisi olan liman alt ve üstyapıları ve teknolojik düzeylerine önem vermek ve müşteri yöneliği sağlayabilmekten geçmektedir.

3.3. Limanın Alt ve Üstyapısı

Altyapı sözlük anlamı olarak ; “bir sistemin veya organizasyonun temelini oluşturan yapı şeklinde” tanımlanabilir. Bu tanıma göre altyapı ; fiziki birtakım unsurlardan , kurumsal düzenlemelere kadar son derece geniş kapsamlı bir kavramdır. (Aktan , 2005)

Büyük bir limanda olduğu gibi , ufak bir barınma limanında da yer alan denizdeki yapılar “altyapı tesisleridir.”Dalgakıranlar ve mendirekler ; Rıhtımlar ;karayolları ve demiryolları limanların altyapı tesislerini oluşturmaktadır. Limanda üstyapı tesisleri gemilerin kolaylıkla yükleme / boşaltma yapabilecekleri rıhtımlar, apronlar, depolama alanları , yükün limana giriş ve çıkışını sağlayan ekipmanlardan oluşan bütün üniteleri kapsamaktadır. (Yercan , 1996)

Limana rekabetini etkileyen faktörler olan hizmetin miktarı , hızı , güvenilirliği ve kalitesi alt ve üstyapıyla belirlenmektedir. Liman hizmetlerinin ekipmana bağlı hizmetler olduğu dikkate alındığında nitelik ve nicelik olarak liman alt ve üstyapısının müşteriler açısından önemli bir karar kriteri olduğunu söylemek mümkündür.

Etkin ve verimli bir liman anlayışının taşıma maliyetlerini azaltacağı ve ülke ekonomisine önemli katkılar sağlayacağı bir gerçektir. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler limanlarındaki temel sorunlar iki ana başlık altında toplanabilir. (Güner , 2002)

1-Altyapı sorunları

2-Liman işletmeciliği konusundaki yetersiz bilgi ve eleman açığının varlığı

Limanın temel yapısı esas olarak alt ve üstyapı kavramları altında toplanmaktadır. Limanın draftı , açık denizden ulaşımının kolaylığı , liman havzasının büyüklüğü , rıhtım sayısı vb. geminin hizmet almak için beklediği süreyi etkileyen faktörlerdir. Üst yapı ise verilen hizmetin niteliği ve niceliği açısından belirleyici bir faktördür. Depolama imkanı sunulması , yüklerin gemiden boşaltılma ve gemiye boşaltılma ve gemiye yüklenme kapasitesi , liman içinde hareketlerin sağlanması gibi hizmetlerin hacmi üstyapı olanakları ile belirlenmektedir.

3.3.1.Liman Altyapısı Gelişimi Politikası

Limanların altyapı gelişimi ile ilgili temel politika şu şekilde özetlenebilir:

- Uluslar arası konteynır taşımacılığı içinde gelişmiş deniz ulaşım ağı formüle etmek
- rasyonel uluslar arası eniz taşımacılığı ağı formüle etmek
- güvenli ve rahat yolcu taşımacılığı ağı formüle etmek
- Bölgesel kalkınmaya yardımcı olmak üzere liman projelerini desteklemek
- Deprem yahut enerji krizleri gibi durumlarda ulusal / bölgesel ekonomiyi ve halkın günlük yaşamını teminat altına almak (JICA,2000)

3.4. Liman Hizmetleri

Limanda gemilere sunulan hizmetler çeşitlidir. Çoğunlukla , geminin limana giriş-çıkışında ve yanaşma yerinde bulunduğu sürece yapılan hizmetlerde bütünleşir.

3.4.1. Gemilere sunulan liman hizmetleri şunlardır :

- Kılavuzlama (kılavuzluk hizmeti)
- Römorkör ve servis motoru hizmeti
- Palamar , şamandıra hizmetleri
- Yanaşma yeri , demir yeri kirası
- Gemi ambar ve gladolarının açılıp kapatılması
- Yükleme boşaltma donanımlarının hazırlanması

- Malzeme , kumanya , su hizmetleri
- Gemiden çöp , balast suyu alınması

3.4.2.Yüke Verilen Hizmetler

Limanlarda yüke sunulan hizmetler de değişiktir. Bunları şöyle sıralamak mümkündür:

- Yükleme boşaltma hizmetleri
- Şifting hizmeti
- Hammaliye / taşıma hizmetleri
- Ardiye hizmeti
- Manipülasyon , montaj ve demontaj hizmeti
- Aktarma hizmeti

3.4.3.Yolcuya Verilen Hizmetler

Yolcuya verilen hizmetler liman hizmetleri genellikle , gemilere girecek ya da gemilerden inecek yolcular ve turistler içindir. Çoğunlukla , kişi başına ücretlendirilir. Hizmetin karşılığı ise taşıyan veya onun adına hareket eden kişilerden (gemi kaptanı veya gemi acentesi) alınır.

3.5. Liman İşletmeciliği

İşletme, insan gereksinmelerinin karşılanması için mal ve/veya hizmet üretiminin gerçekleştirildiği iktisadi birimdir. İşletmelerde , ekonomik bir mal veya bir hizmet üretimi için üretim faktörleri bir araya getirilir. Liman işletmeleri de ellerindeki üretim kaynaklarını kullanarak , kendilerinden hizmet bekleyen gemilere en kaliteli hizmeti en ekonomik ve en hızlı biçimde vermek düşüncesindedirler.(Karalar, 2001)

3.6. Liman İşletim Modelleri

3.6.1. Devletin Kontrolündeki Limanlar

Devletin kontrolünde olan limanlarda liman merkezi idare yolu ile devlet adına idare edilir. Yatırım kararları , tarifeler ve diğer önemli kararlar merkezi olarak alınır. Limanların yapımı , genişletilmesi ve bakımı yoğun sermaye ye ihtiyaç duymaktadır. Bu yönüyle devletin kontrolündeki limanlar yeterince sermaye bulma imkanına sahiptir. Bununla birlikte , merkezden yönetilmeleri nedeniyle müşteri ve piyasa odaklı çalışmamaları , tarife ve benzer konularda esnek politika izleyememeleri gibi dezavantajları bulunmaktadır. (Poyraz , 2005)

3.6.2. Yerel Yönetimlerin Kontrolündeki Limanlar

Yerel yönetimlerin kontrolünde olan limanlarda, limanın işleyişi , yerel yönetim meclisince denetlenmektedir. Liman gelişinde , bölgesel planların hazırlanması hızlı ve kolayca yapılabilmekte ve tüm mahalli imkanlar seferber edilmektedir.

3.6.3. Özel Kuruluşların Kontrolündeki Limanlar

Özel Kuruluşların kontrolünde olan limanlar , genelde belirli sektörlerin veya yerel endüstriyel grupların hammadde ihtiyaçlarının karşılanması ile mamul maddelerin ihracı amacıyla inşa edilmiş limanlardır. Bu limanlar bağlı olduğu sektörün veya endüstriyel kuruluşun bir parçası olarak hizmet verir ve şirket , limanı kendi işletmelerinden biri olarak yönetir.

Özel limanların bir diğer tipi de genel limancılık faaliyeti için inşa edilen limanlardır. Bu limanlar devletin veya yerel yönetimlerin kontrolündeki limanlara benzemektedirler.

3.6.4. Hizmet Limanı

Hizmet limanları kuvvetli kamu karakterine sahiptir. Liman yönetimi yük ve gemilere ilişkin tüm hizmetleri sağlar ve mülkiyet sahibidir. Hizmet limanları genellikle Ulaştırma bakanlığı veya denizcilikten sorumlu kamu kuruluşu tarafından kontrol edilir.

3.6.5. Araç Limanı

Liman yönetimi liman altyapısının bakımı ve geliştirilmesi yanında , rıhtım vinci gibi elleçleme teçhizatı ve üstyapıdan sorumludur. Ancak bir kısım üstyapı faaliyetleri özel işletmecilerce kiralanmıştır. Liman yönetimine ait rıhtım/iskele vinçleri genellikle liman yönetimi personeli tarafından işletilmektedir. Bunun dışındaki tüm ekipman özel yükleme-boşaltma şirketlerince işletilmektedir.

3.6.6. Kiralık Liman

Devlet limanın mülkiyetine sahip olup düzenleyici konumundadır. Devlet veya şehir adına hareket eden liman yönetimi , limanı özel işletici şirketlere kiralamaktadır. Liman yönetimine kiralama bedeli olarak , genellikle metrekaşe başına yıllık sabit bir bedel ödenmekte ve bu bedel her yıl enflasyon oranında arttırılmaktadır.

3.6.7. Tam Özel Liman

İngiltere ve Yeni Zelanda'da uygulanan bir yöntemdir. Tam özel liman , liman reformunun uç noktası olarak kabul edilir. Devletin imancılıkta kamu ilgisinin sona erdiği veya çekildiğinde önerilmektedir. Tam özel limanlarda şirketler mülkiyete de sahiptir. Kamudan özel sektöre geçerken mülkiyetin transferi gerekir.

3.7.Özerk Liman Yönetimi

Otonom (özerk) yapı olan bu limanlarda , hükümetin belirlediği genel liman politikası çerçevesinde liman alt yapı ve üst yapısının sağlanmasından sorumlu olan ; liman kullanıcıları ve yerel kamu idareleri ile bakanlıkların temsilcilerinin ve ilgili diğer kuruluşların temsilcileri tarafından oluşturulan bir kurul aracılığıyla ortaklaşa kontrol ve idare edilen bağımsız

limanlardır. Teorik olarak otonom limanlar genel politikalarında hükümetten bağımsız görünseler de , pratikte denizcilik ile ilgili bir bakanlığın direktif ve denetimi altında hükümetin ekonomik ve mali kontrolüne tabi bulunmaktadır. (Ece , 2005)

Bu kategorideki liman tipleri Port Authority , Port Commission olarak tanımlanmaktadır. Bu tip idare edilen limanlar kendi kendini yöneten halka açık trustlardır; New York , Melbourne Kalküta , Aden, Marsilya gibi. İlk otonom liman idaresi İskoçya'nın Dundee limanında kurulmuş ve 1830'da Harbour Trust olarak tescil edilmiştir. Otonom yönetim meclis kararıyla kurulmuş ve bir hükümet akdi varmış gibi işleyen bir teşkilattır. (1.Ulusal Denizcilik Kongresi , 1989)

Otonom liman idaresinde devlet , mülkiyeti elinde tutmakta , yönetim ve işletmeyi devretmektedir. Otonom limanlarda yönetim özerkleşmektedir. Liman idaresi yük elleçlemesi hizmeti vermemekte olup liman hizmetleri yük elleçleme operatörleri olarak adlandırılan özel şirketlerce yerine getirilmektedir. Bu Limaların karakteristik özellikleri aşağıda verilmektedir ;

- Seçilmiş veya atanmış üyelerden oluşur
- Oldukça fazla temsilci söz konusudur
- Kar amacı gütmeyen kuruluşlardır
- Hükümetten bağımsız kuruluşlardır

Çağdaş limancılık anlayışı olarak kabul gören otonom liman işletmeciliğidir. Bu tür liman işletmeciliğine genellikle gelişmiş ekonomilerde rastlanır. Kar motifi çokluk otonom limanlarda görülür. Hizmetlerde kazancı esas tuta. Londra , Liverpool New York vb. limanlar bu motife örnek gösterilebilir. (Güneş , 1993)

Otonom limanların en belirgin özelliği bağımsız bir yönetim kurulunca yönetilmeleridir. Bu yönetim kurulu iki çeşit üyeden teşekkül eder.

Seçim yoluyla gelenler ; yükleyicileri , ithalatçıları , ihracatçıları ve gemicilik şirketlerini temsil etmek üzere limanı kullananlar tarafından seçilirler.

Tayin yoluyla gelenler , konusunda liman işleri ile ilgili olan organlar tarafından hükümet daireleri , genelde ulaştırma bakanlığı ve mahalli otoriteleri , pilotaj hizmetlerini yürüten kurumlar kendi düzenlemeleri içinde kendi temsilcilerini nomine ederler.

Otonom limanlar kendi kendilerini idare ederler. Kendi bütçeleri vardır ; yeni yatırım ya da büyütme için merkezi hükümetten izin almalarına gerek yoktur. Liman, kendi hizmet ve tarife politikasını belirleyebilmektedir. Otonom limanlarda ; limanın müşteri , yani imandan yararlananlar da yönetimde görev alabilmektedirler. Böylece limanın işleyişinde yetkinliğe ağırlık tanınmıştır.

Otonom limanlarda kılavuzluk , römorkörcülük , ardiyecilik gibi hizmetler genellikle özel kuruluşlara bırakılmıştır. Liman yönetimi bu kuruluşlardan da gelir sağlamaktadır.

Otonom limanlarda kamu denetimi az da olsa görülebilmektedir. Bu da genellikle limanın yönetim kurulunda görevlendirilmiş temsilciler aracılığıyla yapılmaktadır.

Bu tür limanlarda politik etkiler daha az önemlidir. Bununla beraber yetkililer kurulunun gerektiğinden fazla büyümesi önemli bir tehlike doğurabilir. 42 üyeli Glaskow'da 35 üyeli Dundee'de , 38 üyeli Londra'da böyle olmuştur.

Fazla kalabalık bir kurulun verimli olmayacağı söylenebilir. Bütün masraflarının gelirden karşılandığı bir liman yetkilisinin parasal bağımsızlığı , yetkilinin elinde olmayan nedenlerle trafiğin azalması halinde (ithalat sınırlamaları , ulusal ekonomideki gerilemeler vb.) sorunlara yol açabilir.

Otonom limanların temel özelliği , liman müşterilerinin , yani imandan yaralananların yönetimde yer almalarıdır. Göreve gelme seçimle olmaktadır. Otonom limanların mali özerkliği vardır. Liman kendi hizmet ve tarife politikasını kendisi belirleyebilmektedir.

Bununla birlikte otonom limanlar , dilediği limanla rekabet içine girebilmekte ya da hizmet ortaklığı tarife birliği oluşturabilmektedir. (Arıkan ,2000)

Türkiye’de de kamu tarafından işletilen ve pilot olarak seçilen limanlardan biri, otonom yapıya dönüştürülerek , işleyişi izlenmeli ve buna göre otonom liman yönetiminin kamu limanları yönetimi için uygun olup olmadığı değerlendirilmelidir.

Gelişmiş ekonomilerde otonomi liman sektörünün belirgin yönetim biçimini oluşturur. Gelişen ekonomilerde ise çokluk kontrollü (güdümlü) yönetim şekli limanlarda egemendir.

Otonom limanlar kendi yağlarıyla kavrulan limanlardır. Kendi bütçeleri vardır, yeni yatırıma gitme ya da limanı büyütmek için merkezi hükümetten izin alma gereği böylesi limanlarda söz konusu değildir. Liman , kendi hizmet ve tarife politikasını kendisi belirleyebilmektedir. Limanın mali özerkliğinin bulunması yüzünden , iyi hizmet veren ve kar eden bir limanın zarar eden diğerini yükünü sırtlaması gibi istenmeyen bir durum söz konusu değildir.(Yercan , 2000)

3.8.Lojistik Köyler

Lojistik Köyler , her türlü ulaştırma moduna etkin bağlantıları olan , depolama , bakım-onarım , yükleme –boşaltma , elleçleme , tartı , yükleri bölme birleştirme , paketleme vb faaliyetleri gerçekleştirme imkanları olan ve taşıma modları arasında düşük maliyetli , hızlı , güvenli , aktarma alan ve donanımlarına sahip bölgelerdir.(TCDD Demiryolu ; Mart 2006)

Lojistik Köyü ; İçerisinde ulusal ve uluslararası taşımacılık, lojistik ve eşyanın dağıtımı ile ilgili tüm faaliyetlerin muhtelif işletmeciler tarafından gerçekleştirildiği belirli bir alandır. Bu işletmeciler mevcut bina ve tesislerin (antrepolar, ambalajlama tesisleri, depolama sahaları, bürolar, otopark alanları vb.) sahibi veya kiracısı olabilirler. Aynı zamanda serbest

rekabet kurallarına uyum sağlamak amacıyla, bir lojistik köyüne, yukarıda belirtilen faaliyet alanlarında hizmet veren bütün firmaların erişimine izin verilmelidir.

Lojistik köylerinin yararları şöyle sıralanabilir :

- Ticaret imkanı sağlar
- Trafik sıkışıklığını azaltır.
- Ekonomi sektöründe büyümeyi teşvik eder.
- İş imkanları yaratır.
- Çevre düzenlemesi ve korunmasına katkıda bulunur.

Yük taşımacılığı ile ilgili tüm hizmetlerin en iyi şekilde verildiği , müşterilerin idari , teknik , sosyal , tüm ihtiyaçlarının karşılanabildiği yük merkezlerinin belli noktalarda oluşturulması , taşımaların ve taşıma kalitesinin arttırılması ; dolayısıyla müşteri memnuniyetinin sağlanması bakımından lojistik köylerinin kurulması zorunlu hale gelmiştir.

Lojistik köyünde yurtiçi , uluslar arası ve transit taşıma , lojistik ve malların dağıtımı ile ilgili tüm faaliyetlerin çeşitli işletmeciler tarafından yapılması gerekmektedir. Operasyonların gerçekleştirilebilmesi için tüm kamu imkanlarıyla donatılması gerekmektedir. Yükleme , boşaltma , elleçleme ve tartı hizmetleri için imkanlar sağlanır. Taşıma modları arasında geçiş kolaylaştırılır. Demiryolu hatları lojistik köyleri için olmazsa olmazlarındandır. Bu yeni oluşum taşımacı ve müşterinin tüm gereksinimlerini karşılayabilecek bir yapı içerdiği gibi, çevresel, sosyal ve yaşam kalitesiyle ilgili talepleri de karşılayabiliyor. Avrupa”da 60”ın üstünde yük köyü bulunmaktadır. En önemlileri Fransa, Almanya, İspanya, İtalya, Yunanistan, Danimarka, Hollanda, Belçika, Lüksemburg, Polonya, Ukrayna, Macaristan, Portekiz”de bulunmaktadır. Yaklaşık 2 bin 400 adet taşıma işletmecisi bu köylerden yararlanmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), Avrupa”nın en önemli merkezlerinde yıllardır başarıyla uygulanan bu sistemi Türkiye”ye taşımayı planlamaktadır. İstanbul trafiği içinde 4 bin tır dolaşmaktadır. Bu konuda Mehmet Tanyaş şu hususlara değinmektedir: TIR”ların park edecekleri, malları boşaltacakları ve ambarlara aktaracakları

iki büyük lojistik köye ihtiyaç vardır. Şehir içinde binlerce depo var, hepsi verimsizdir. Demiryolu, denizyolu ve otoban ulaşımının en uygun şekilde yaklaştığı, birleştiği ve içindeki ekipmanın hızlı elleçlemeye uygun olduğu ve ortak hizmetleri birlikte aldıkları köyler oluşturulmalıdır. Devletin bu işlere önyak olması gerekmektedir. Tanyaş, Devletin serbest Sektörün sorunlarının çözülmesi için lojistik üst kurul oluşturulması gerektiğini savunmakta , stratejik planlama yapılmasını önermektedir. (www.utikad.org.tr)

3.9.Limanların Genel Ulaştırma Ağı İçindeki Yeri

Taşımacılıkta azami verim , ulaşım zinciri baklalarının kenetlenmesinde lojistik bir sitem kullanmak suretiyle sağlanabilir. Lojistik zincir ise başından sonuna değin tüm görüntü ve bölümleri ile çıkış kaynağından (üreticiden) tüketiciye kadar olan yüklerin komple hareketidir. Lojistik ağ ise hammadde kaynağından çıkararak tüketicide son bulan ürünlerin lojistik zincirler serisidir. Bu lojistik zincir veya ağın en nemli fakat en zayıf halkalarından biri de kuşkusuz limanlardır. (Ergüneş , 1993)

Bir zincirin taşıma gücü ise , en zayıf halkası ile güçlüdür. Bu nedenle ulaşım zincirlerinin taşıma güncü arttırabilmek , her şeyden önce limanların hizmet gücünü arttırmakla olanaklıdır.

Limanlar için asıl önemli olan ; yükü ucuza , seri biçimde ve güvenle ulaşım sistemleri arasında aktarabilmektir. Bu da limanları hem ekonomik düşünmeye hem de ekonomik davranmaya itmektir. Taşıma bütünü , limanın ekonomik olmayan bir davranışı etkilemektedir.

Limanlar ülkelerin ağırlıklı olarak dış ticaret kapılarıdır. Ekonomik kalkınmada etkin olansa dış ticarettir. İyi organize olmuş , günün koşullarına uygun teçhizatlanmış limanlar ticareti geliştirebilecekleri gibi ; tersi durumda dış ticaret için diğer bütün koşullar bulunmakla birlikte uygun bir limanın olmaması ticaret aksatan bir unsur olarak ortaya çıkabilir. Bu yönü ile de limanlar dış ticaretin alt yapısı olarak değerlendirilirler.

3.10 AVRUPA BİRLİĞİ LİMANLAR POLİTİKASI

Limanların özelleştirilmesi Avrupa Birliği için ana konudur. Avrupa Birliği Genişleme komisyonu –teknik yardım ve bilgi danışma bürosu (TAIEX) , Avrupa birliği genişleme komisyonu ve ulaştırma genel müdürlüğü ile Avrupa limanlar birliği (ESPO) tarafından 17 ekim 2002 tarihinde Polonya / Gdansk’da , Avrupa Birliği’nin limanlara yönelik politikası ve yönetmeliğin uygulanması esnasında karşılaşılabilecek zorlukların değerlendirilmesi konulu bir toplantı gerçekleştirilmiştir. (Deniz Ticaret Odası ,2002)

Avrupa birliği limanlarındaki faaliyetlerle ilgili rekabet ve antitröst kuralları en önemli konular olarak ele alınmıştır. Bunun yanı sıra ab yasaları kapsamında , “malların serbest dolaşımı” , “dış ilişkiler” ve “rekabet” ile ilgili kuralların da limanlardaki “hizmet serbestiyeti” kuralları kadar önemli olduğu vurgulanmaktadır. Kuralların gerçekleşme nedenleri arasında , “liman hizmetlerindeki verimsizlik” , “fiyat politikaları” , “devlet yardımları” gibi faktörlerin rolü bulunmasına rağmen , ağırlık “rekabet ve antitröst” kuralları üzerinde odaklanmaktadır. Bunların yanı sıra söz konusu kuralların oluşturulmasında , çevre , kurumsallaşma serbestiyeti , hizmet serbestiyeti , ayrımcılık , kamu yararı, denizde emniyet , liman devleti kontrolü ve ulaştırma ile ilgili genel kuralları da göz önünde bulundurulmuştur.

AB Komisyonu’nca şubat 2001 yılında bir “Liman Hizmetleri Yönetmeliği” teklifi hazırlanmıştır. AB liman yasaları , limanların ve hizmetlerin liberalizasyonu ile mevzuatların yeniden düzenlenmesi üzerine yoğunlaşmış , bununla beraber üye ülkelerin elinde bulunan yetkilerin hiçbir zaman tamamen Birlik’e devredilmeyeceği hususu vurgulanmıştır. Kullanıcılarının limanlarla olan ilişkilerinin geliştirilmesinin sağlanmasının yanında , limanlardaki verimsizlik , emniyet , bayrak ayrımı , pahalılık gibi sorunlara çözüm bulunması konuları da AB’nin birinci derecede ilgi alanına girmektedir. Komisyonun diğer bir hedefi de limanlardaki verimi yükseltmektir.

Şubat 2001 yılında hazırlanan limanlar yönetmeliğinin ana hatları Avrupa Parlamentosu ile Avrupa Konseyi tarafından ortak bir metinde anlaşma sağlanmaması nedeni ile taslak şeklindedir. Taslak yönetmeliğin benimsediği hususlar ;

- Limanlarda devlet hakimiyetini azaltarak özelleştirmenin teşvik edilmesi
- Mevzuatların şeffaf , eşitlik ilkesini benimsemiş ve objektif olması
- Rekabete açık olması , ancak emniyet ve çevreye önem vermesi olarak özetlenebilir.

Yönetmelikte yer alan bazı önemli hususlar , yıllık 1,5 milyon ton üstünde kargo elleçlenmesi veya 200 bin yolcu trafiği olan limanları kapsayacak liman işletmelerinin tatmin edici bir kaliteyi yakalaması , belirli şartlar (emniyet , yer ve kapasite yetmezliği gibi) haricinde , hizmet veren firma sayısının kısıtlanmaması ve seçimlerinin şeffaf olması , yatırım yapmış olanlara , yatırım miktarına göre , 10,15,36 yıl gibi süreler verilebilmesidir. Özellikle “from road to sea “ anlayışı çerçevesinde karayolundan denizyoluna entegrasyon tartışmaları kapsamında , gümrük işlemlerinin artık tüm Avrupa limanlarında son derece uygun fiyatlarla halledilebilir hale gelmesinin vazgeçilmez bir gereksinim olduğu vurgulanmıştır. RO/OR firmaları gibi kullanıcılarının kendi hizmetlerini verilmelerine olanak tanınması da söz konusudur.

AB Sözleşmesinin devlet yardımı kuralları'nın limanlara da uygulanacağı komisyon tarafından açıklanmış olmasına rağmen üye ülkelerde devlet tarafından limanların altyapılarına yönelik kaynak aktarımı olmaktadır. Sözleşmenin 87. ve 88. maddeleri devlet kaynaklarının transferi , ekonomik avantaj sağlama , seçici davranma ve diğer üye ülkelerle olan ticarete rekabeti etkileme gibi kriterlerle belirlenen devlet yardımlarının , genelde serbest piyasa koşullarına aykırı olması nedeniyle üye ülkelerde yasaklamaktadır. Ancak bazı durumlarda , kalkınmaya muhtaç bölgelere yapılacak yardımlar ile kültür ve tarihi mirasını korunması için yapılacak yardımlar ve AB'nin genel ekonomik yararına veya genel ulaştırma sisteminin gelişmesine yönelik yardımlar komisyonun onayı alınmak şartıyla yapılabilmektedir.

2010 yılına yönelik Avrupa Ulaştırma Politikası Üzerine Beyaz Sayfa;

- Avrupa'nın dış ticaretinin %70'i , iç ticaretinin ise % 41'i deniz yolu ile gerçekleşmektedir.Komisyon yayımladığı Beyaz sayfa'da üç ana konunun ,
- Uzun vadede “kombine taşımacılık modeli”ne değişiklik getirmek
- Darboğazları önlemek
- Emniyet ve kaliteyi yerleştirmek , olduğunu açıklamıştır.

Taşımacılık modelinde değişiklik “kısa mesafe” deniz taşımacılığını teşvik anlamına gelmektedir. 1990 yılından itibaren “kısa mesafe” deniz taşımacılığında %30'luk bir artış olmasına rağmen , bu oran karayollarında daha yüksek olmuştur. Deniz ulaşımını arttırabilmek için ise hinterland ile daha sıkı bağlantıları olması gereken , daha verimli ve daha basitleştirilmiş hizmetler sunabilen limanlara ihtiyaç duyulmaktadır. Darboğazları gidermek için Fransa –İspanya , Fransa –İngiltere veya Polonya –Almanya gibi AB ülkeleri arasında düzenli seferler kurulması gerekmektedir. Ana konteynır limanları 1990'lı yıllardan itibaren Avrupa'nın dünyaya açılan kapıları olarak hizmet vermektedirler. Anvers , Rotterdam , Hamburg ve Le Havre limanları halen birçok uluslar arası konteynır hattına hizmet vermektedir. Bu limanların tercih edilmesi kalite/fiyat orantısının yüksek olmasından kaynaklanmaktadır. Buna ilaveten daha emniyetli ve kaliteli ve daha rekabetçi hizmet veren limanlar oluşturulması gerekmekte , bu konuda AB bünyesinde çeşitli çalışmalar yapılmaktadır. Örnek olarak AB Konseyi ve Parlamentosu tarafından zorunlu hale getirilen IMO FAL FORMU (AB limanlarına giren veya çıkan gemilerin ibraz etmek zorunluluğunda oldukları , gemiye , yüküne , mürettebatına yönelik belgeleri içeren tek tip form) geliştirilmiştir. Yeni geliştirilen bir proje olan “Trans European Network Programme- TENS” (Trans Avrupa Ulaşım Ağı) , limanların , ulaşım politikasında çok önemli bir yeri olduğunun göstergesidir. Yakın gelecekteki AB genişleme sürecinde gerek AB , gerekse aday ülkeler için konunun önemini bir kat daha arttırmakta , tüm yeni aday ülkeler , üye ülke devletleri ve kurumları ile liman idarelerine büyük sorumluluklar düşmektedir.

Taslak liman Yönetmeliğinin son halini alarak uygulamaya konulmasının orta ve uzun vadede gerçekleşeceği değerlendirilmektedir. Milli liman yönetmeliklerinin , AB yönetmeliği ile çatışmaması için uyum çalışmaları yapılmaktadır.

IV. DÜNYADA LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİ

4.1. Tanım

Limana Özelleştirilmesi “varlıkların mülkiyetinin kamudan özel sektöre devri veya liman tesis , donatım ve sistemlerinde kullanılan yatırım fonlarına özel sermayenin uygulanması” olarak tanımlanabilir. Özel mülkiyet veya liman varlık ve hizmetlerinde özel sermaye kavramı olmadan liman özelleştirilmesi olmaz. Özel yatırım olmadan , liman hizmetlerinin ifasında özel sektörün payının artması , özelleştirme değil , vekalet verme olur. (Guidelines for Port Authorities and Governments on the Privatizations of Port Facilities, UNCTAD Secretariat ,1998)

Özellikle İngiltere ve Birleşik Devletler gibi Anglo-Sakson ülkelerinde son yüzyıl içinde özel liman düşüncesi oldukça popülerdi. Bu ülkelerde zaman zaman kamu yetkilileri bir işletme imtiyazı olarak limanın tümünü özel sektöre verdi ve özel sektörden inşasını da istedi. 1960’lı yılların başında bir çok gelişmekte olan ülkenin bağımsızlıklarını kazanmaları ile birlikte özellikle Afrika’da olmak üzere özel sektör işletme özerkliğini kamuya verilmesi ile yerini kamuya bıraktı.

1980’li yıllar özel sektörün limanlara geri dönüş yıllarıdır. Özellikle Malezya ve Jamaika gibi ülkelerde konteynır terminallerini işletmek üzere kendisini yeniden restore etmiştir. Bazı ülkeler daha da ileri giderek tüm liman sektörünü çeşitli şekillerde özelleştirilmiştir. 1983-84’de İngiltere’de , ülkeye ait liman trafiğinin bir çeyreğinden fazlasını elleçleyen 19 limana sahip “Associated British Ports” özelleştirildi. (Karabacak , 2003)

4.2. Liman Özelleştirmesindeki Amaçlar ve Yararlar

Özelleştirme çoğu zaman kamu liman kuruluşlarının verimsizliklerine bir son verme amacı olarak algılanmıştır. Çok sayıda kamu kuruluşu oldukça pasifti ve trafiğin ihtiyaçlarına cevap verme kabiliyetine sahip değildi. Bununla birlikte Singapur ve Fas’ta olduğu gibi ,

kamu liman sektörü çok fonksiyonel de olabilir. Fakat kamu liman yönetimleri bürokratik olan ve kendisini düzeltecek bir mekanizma olmaksızın kin olamayan kuruluşlardır. Özel sektörde ise bu durum çok farklıdır. Limanların özelleştirilmesindeki temel amaçlar şöyle sıralanabilir:

- Limanların hızlı , etkin ve verimli işletilmesini sağlamak
- ulusal ve bölgesel rekabeti arttırmak
- bürokrasiyi azaltmak
- finanssal bağımsızlık sağlamak
- liman altyapı ve üst yapı yatırım gereksinimlerini karşılayarak , teknolojik gelişmelere ve modern işletme tekniklerine uygun olarak limanları işletmek ve yönetmek
- ulusal ve bölgesel ekonomiye katkıda bulunmak,
- sanayinin ve yan sanayinin gelişmesine katkıda bulunmak

4.3. Liman Özelleştirmelerinin Yararları – Ticarileştirme Kavramı

Limanların ticaretin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde kendilerini yönlendirmeleri ve ticari bir şekilde işletilmeleri ve geliştirilmeleri esastır. Özelleştirme , bu amacı elde etmenin en etkin metodudur. Aşağıdaki hususlar özelleştirmenin yararları olarak bilinmektedir:

- Kullanıcılara önerilen hizmetlerin seçimini arttırır.(Böylece liman ihtiyaçlara daha iyi adapte olabilir.)
- Yatırım gerektiren planların sınırını genişletir , devlete olan maliyeti azaltır ve iş ve ekipman finansmanlarını kolaylaştırır.
- İlgili personel ve kuruluşları sorumluluklarının bilincinde tutar , işletmenin etkinliğini ve yatırımların karlılığını arttırır.

Bu hususlar çoğu zaman bir ticari liman politikası için gerekli ihtiyaçlara karşılık gelen ana tezlerdir. Fakat arzulanan amacı elde etmek , tüm liman topluluğunu bir araya getirmek ve motive etmek ve çalışma yönetmeliklerini ihtiyaçlara göre adapte etmek gibi

gerekli diğer unsurları da hatırd tutmak gerekir. **Bunu yanı sıra özelleştirme risksiz de değildir.** Belli bazı gelişmekte olan ülkelerde özel sektör tam organize değildir, kısa vadeli karlara bakarlar , büyük ve uzun vadeli yatırımları yapma ve insan kaynaklarını geliştirme konusunda isteksizdirler. Özelleştirme aynı zamanda rekabetten yoksun , üretimden ziyade karı maksimize etme düşüncesinde bir tekel oluşmasına da neden olabilir. İşletmeci için maliyeti düşürebilir ama kullanıcı için arttırabilir. Özelleştirme işinde daha da ileri giden ülkeler bunları ve limanın temel amacını kaybetmesini engellemek için limandaki özel sektör olgusuna sınırlamalar getirmiştir.

Bu , limanların fonksiyonel olmasını kontrol eden kanun ve yönetmeliklerin güçlendirilmesiyle mümkündür.Böylece gerek liman tesislerinin devri(yerel kurumlara , çalışanlara , bireylere veya milli kuruluşlara) ve gerekse bunların kiralanması ; fiyatlandırma , bakım , ve istihdam açılarından aşırılıklara kaçarak limanın iyi işlev görmesini sağlar. Bu konuda bazı uzmanlar bu tür yasal kısıtlamalar getirilirken böyle bir liberalizasyonun çelişkili olduğuna işaret etmişlerdir. Tüm bu aşırı yönetmelikler neticede liman ve ülke çıkar ve amaçlarına zıtlık teşkil edecektir. Aynı zamanda diğer bazı uzmanlar da kesin bir şekilde özelleştirmeden söz etmek yerine bu terime daha geniş bir anlam vermişler ve reformların ruhunu daha iyi yansıtan “ *ticarileştirme*” gibi terimler kullanmışlardır.

4.3.1.Örgütlenme Açısından Ticaretleştirme

- Liman otoritesini , bir bağlı şirket oluşturarak yeniden yapılandırma (burada devlete bağlı şirketi kontrol eden ana şirketin sahibidir),
- Limanın mal varlıklarını üzerine alan yerel kamu şirketleri oluşturma,
- Basitçe amaçların , yapının , ticari politikaların , tarife politikalarının , kamu yetkileri ile kontrolün rasyonelleştirilmesi vasıtası ile limanın yeniden organizasyonu.

4.3.2.Operasyon Açısından Ticarileşme

- Tesislerin tümünün veya bir bölümünün işletilmesi için yönetim anlaşmaları ve imtiyazların verilmesi

-Operasyonların rasyonel hale getirilmesi (çalışma metotları, verimlilik teşvikleri, maliyet kontrolleri, ekipman bakımı)

Mülkiyet Açısından Ticarileşme

-Kamu mülkiyetinden çıkarmak ve çalışanlar veya kooperatifler tarafından devralma

-Kamu hisselerinin veya liman varlıklarının satışı (açık veya sınırlı)

-Belli özel terminaller gibi limanın belli bölümlerinin kısmen veya tamamen özelleştirilmesi

4.4.Dünyada Özelleştirme Stratejileri

4.4.1.Fransa

6 otonom liman ,200'den fazla değişik idare tarzında liman bulunmaktadır. Kurumsal bir statüye ve mali özerkliğe sahip bulunan otonom limanlar Fransız ekonomisi için hayati önem taşırlar. Hükümet kontrolü altında 15 adet özerk olmayan liman ve hükümet kontrolünden bağımsız olan ve hükümetin yetkilerini devralmış olan bölgesel özerk birimler veya bölgesel ticaret ve endüstri odaları tarafından yönetilen 200'den fazla liman bulunmaktadır. **Otonom limanlar için devlet altyapı maliyetlerinin %60 ile %80'ini oranında yardım yapmaktadır.**

4.4.2.Hollanda

Devlet , eyalet ve şehir idarelerinden meydana gelen ve kamu statüsündeki liman birimleri olarak adlandırılan bir organizasyon tarafından yönetilen limanlar olduğu gibi genelde , küçük limanlar olup diğer büyük limanları bölgesel özerk birimlerce yönetilir. Hükümet sadece kısmi olarak müdahale eder.

Rotterdam ve Amsterdam limanlarında liman altyapısı, doklar ve bir kısım liman ekipmanının mülkiyeti belediye liman otoritesine ait olup , liman yönetimine belediyeler hakimdir. Yönetime yerel bakanlıklar ve eyalet hükümetinin katkısı bulunmaktadır.Liman arazisi özel operatörler tarafından kısa veya uzun dönemli kiralanmakta olup, bu operatörler

üstyapı yatırımlarını yapmakta , yükleme-boşaltma operasyonlarını ve pazarlama faaliyetlerini yürütmektedir. Devlet sadece liman altyapı yatırımlarına katkıda bulunmaktadır.

13. yüzyıldan kalma bir balıkçı köyü olan Rotterdam'ın uluslar arası bir lojistik merkezi haline getirilmesi amacıyla Hollanda Hükümeti projeyi yürütmek için bir örgüt kurmuştur: Rotterdam Port Management (Rotterdam Belediyesi Liman İdaresi).1932 yılında kurulan bu idarenin ana görevi Rotterdam Limanının uluslar arası tanıtımıdır. Yurt dışından en büyük lojistik şirketlerinin buraya çekilmesi amacıyla ABD ve Asya gibi başlıca pazarlarda temsilcilikler kurulmuş ve düzenli olarak tanıtım faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. (UND , 2002)

4.4.3. Belçika

Sadece bir liman Zeebrugge-Bruges limanı (4 büyük limandan biri) devlet , eyalet ve özel teşebbüsler tarafından mali olarak desteklenen bir organizasyon tarafından yönetilmektedir. Diğer 3 liman ise kendi şehir idareleri tarafından desteklenmektedir. Fakat , tüm limanlar devletten inşaat ödenekleri almakta , hükümet liman planlaması ve iyileştirilmesi ile sıkı bir şekilde ilgilenmektedir.

4.4.4. İngiltere

- İngiliz Taşımacılık Dokları tarafından yönetilen ulusal limanlar
- Liman Komisyonunun yönetimi altında bulunan limanlar
- Şehir idaresi tarafından yönetilen limanlar
- Özel sektör tarafından yönetilen limanlar
- Demir veya su yolları tarafından yönetilen limanlar

İngiliz taşımacılık dokları tarafından yönetilen limanlar , hükümetten bağımsız olarak kendi mali sorumluluğu altında yönetilir ve bu nedenle müteşebbis karakterine sahiptir. Liman yetkilileri tarafından yönetilen limanlar , özerk olarak yönetilir ve işletilir. Liman komisyon heyetleri liman kullananların temsilcilerinden oluşur. Limanlar, İngiltere'de devlet

yardımı ve ödenekleri gibi herhangi bir parasal yardım görmezler ve mali açıdan kendini idame ettiren bir durumdadırlar.

4.4.5. Almanya

Federal Hükümet , liman idaresiyle ilgilenmemekte olup , tüm liman yönetimi eyalet hükümetlerine bırakılmıştır. Bölgesel hükümetlerin bazıları yönetimi kendileri yapmakta diğerleri ise yönetim işlevinin çoğunu liman işletme şirketlerine bırakmaktadır. Federal hükümet , devlet bütçe yardımı için sisteme sahip değildir. Liman planlamalarını bölgesel hükümetler hazırlar ancak yönetim görevinin işletme şirketlerine verilmesi yüzünden bu planlar şirket politikasından etkilenir.

4.4.6. İsveç

Genelde bölgesel özerk birimler tarafından yönetilmektedir. Ayrıca özel limanlar da mevcuttur. Bölgesel özerk birim tarafından yönetilen limanlar şehir idarelerince yönetilmektedir. İsveç liman otoritesi Göteborg , İskandinavya'nın en büyük limanı olup 1985'te özel bir kuruluşa verilmiştir.

4.4.7. Kanada

Limanların Yönetimi

- Federal hükümet
- Ulusal Barınaklar Heyeti
- Barınak komisyonları eliyle gerçekleştirilir

Federal Hükümet devlet limanlarını Ulaştırma Bakanlığı eliyle yürütür. Ancak Ulusal Barınaklar Heyeti hükümet tarafından liman yönetimi amacıyla kurulmuş olan bağımsız birimdir. 200 devlet limanı , 15 adet Ulusal Barınaklar Heyeti tarafından yönetilen liman ve

10 adet Barınak Komisyonu tarafından yönetilen liman mevcuttur. Federal hükümet ayrıca 500 adet iskeleyi yönetir.

4.4.8. A.B.D.

Liman yönetimi eyaletlere bağlı bir konu olup yönetimin şekli eyaletten eyalete değişmektedir. Limanlar kamu veya özel kuruluşlar tarafından yönetilmektedir.

Kamu organizasyonları:

- Bölgesel hükümet daireleri
- Bağımsız komisyonlar
- Kamu birimleri , şeklinde oluşmuştur.

Bölgesel hükümet dairelerinin tersine bağımsız komisyonlar , bölgesel meclislerden , valilerden veya belediye başkanlarından doğrudan talimat almazlar. Fakat eyalet valileri veya şehir belediye başkanları genellikle bölgesel meclisler tarafından onaylanan komisyon üyelerini atarlar. Kamu kurumları , komisyonlara büyük ölçüde benzerler ve kendilerini oluşturan eyalet şehir vb. makamlardan doğrudan talimat alırlar. Ancak bunlar komisyonların tersine sözleşme yapmaya yetkilidirler.

4.4.9. Güneydoğu Asya Ülkeleri

Bu ülkelerin limanları çoğunlukla İngiltere ve A.B.D.'de uygulanan biçime benzer şekilde liman kuruluşu ve tipi yönetimle idare edilirler. Büyük limanlar , özel kanunlar doğrultusunda her liman için kurulmuş olan Bağımsız Liman Yetkili Kuruluşları tarafından yönetilirler.

Asya'da en büyük özelleştirme uygulaması Malezya'da gerçekleştirilmiş olup , devlete ait limanların tamamına yakını özelleştirilmiştir. Kelang konteynır terminalinin 1986 yılında %51 hissesi satılarak özelleştirilmeye ilk adım atılmıştır.

Bangkok limanı bağımsız bir organizasyon olan Tayland Liman Yetkili Kuruluşu tarafından yönetilmektedir. Endonezya limanları merkezi hükümet tarafından yönetilir.

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 büyütülmesi özel fonlama olarak 500 milyon dolar ile başlamıştır.

4.4.10. Latin Amerika

Güney Amerika ülkelerindeki devlete ait ticari limanlar genel olarak hükümet temsilcilerinden bağımsız olan ve sadece eyaletler tarafından işletilen teşebbüsler tarafından yönetilir ve işletilir. Bunlar özerk bir statüye ve kendi varlıklarına ve gelirlerine sahiptirler.

Arjantin’de ulusal liman yönetimi özel limanlar dışında tüm ticari limanları yönetir.

Venezüella’da ulusal liman kuruluşu 9 büyük limanı ; Şili ,Peru, Kolombiya’da da kamu kuruluşları her eyalet içerisinde %5 veya daha fazla sermayenin kendisine ait olduğu bir devlet-özel ortak teşebbüsü liman yönetim şirketi kurar.Bu şirketler vasıtasıyla limanlar işletilir ve yönetilir. Ekvator’da 4 büyük limanda bağımsız liman yetkili kuruluşları bulunmaktadır.

4.4.11. Japonya

Japonya’da , limanların yönetilmesi ve planlanmasıyla inşası , Limanlar ve Barınaklar Kanununun ulusal hükümlerine göre yapılmaktadır.

4.5. Liman Özelleştirme Stratejileri -Limanlara Özel Sektörün Katılım Yolları

Sosyal, siyasi, kültürel gibi unsurlar ülkelerin idari yapılarının oluşturulmasında ve yönlendirilmesinde etkin olmaktadır. Limanların idari yapıları da her ülkedeki söz konusu unsurlara göre farklılıklar göstermekte ve dolayısıyla özelleştirmenin boyutu ve yöntemleri de ülkelere göre değişmektedir.

Limanların özelleştirilmesi özel sektörün liman hizmetlerinin performansına, liman kolaylıkları operasyonlarına ve finansmanına direkt katılımıdır. Liman sektöründe hizmetlerin etkin ve verimli olarak verilmesi ve ticari esneklik sağlamak için özelleştirme bir araçtır. Limanların özelleştirilmesi stratejilerinde başlıca iki unsur mevcuttur. Bunlardan birincisi liman hizmetlerinin etkinliğinin ve verimliliğin artırılması amacıyla imtiyaz hakkı, kira sözleşmeleri ile bu hizmetlerin özel sektör tarafından yürütülmesi .İkinci yaklaşım ise limanların daha fazla ticari esaslara göre çalıştırılmasını sağlayacak şekilde yönetilmeleri (yönetim anlaşması) ve gerekli finansmanın sağlanması amacıyla özel sektöre transferidir (Ece, 2005)

Dünyada kamu sektörüne ait limanlar idari yapılarına göre limanların veya rıhtımların hisse satışı, işçilere hisse satışı, işletme hakkının devri, yönetim anlaşmaları, kiralama gibi yöntemlerle özelleştirilmektedir

4.6.Limanlara Özel Sektörün Katılım Yolları

4.6.1. Liman Ekipmanının Kiraya Verilmesi

Liman işleticileri (özel operatörler) liman işletmesine ait olan ekipmanı operatörü ile birlikte veya operatör olmaksızın kiralamaktadır. Antwerp, Rotterdam gibi limanlarda römorkör, yüzer vinç, rıhtım vinci gibi belediyeye ait ekipmanlar kiralanmaktadır. (Ece , 2005)

4.6.2. Liman Arazisinin Ekipmanlı/Ekipmansız Kiraya Verilmesi

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

4.6.3. Yönetim Sözleşmeleri (Management contract):

Yönetim sözleşmeleri liman ekipmanı ve arazisinin kiralanması yöntemine benzemektedir. Ancak, işletici sadece yönetimden sorumlu olup, herhangi bir yatırım veya finansman katkısı yapmamaktadır. Nijerya'da Tincan Adasında konteyner ve roll on/roll of terminalleri söz konusu yöntemle özelleştirilmiştir.

Şener Akyol , Yönetim Sözleşmesi hakkında şu bilgileri vermektedir ;

Yönetim Sözleşmesinin ilk biçimleri İngiltere'nin sömürgelerinde bulunan işletmelere "yetenekli işletme yöneticisi" temin eden "Managing Agencies" tarafından yaratılmıştır. Yönetim acenteleri , sömürgelere yatırım yapmış ve fakat yönetici kaynaklarının sınırlı olduğu o dönemlerde işletmelerinin başına koyacakları birini bulamayanlara aracılık etmişlerdir. İngiliz kolonilerindeki başarıların bu acentelerin bulunduğu yöneticilerin katkılarının büyük olduğu söylenmektedir.

Yönetim sözleşmesinde uluslar arası boyutlarda da rastlanmaktadır. Romanya bütün demiryollarının idare ve işletmesini Alman şirketine bırakmıştır. Günümüzde bir devletin , yönetemediği bazı devlet şirketlerini , verimli çalışmasını sağlayamadığı bazı önemli sanayi kuruluşlarını , madenlerini vb. Bir yabancı firma ile yapmış olduğu yönetim sözleşmesi işe işletmeyeğe çalıştığı görülmektedir.

Ekonomik yardım aracı olarak uluslararasıdaki işbirliği sözleşmeleri , ekonomik olarak gelişmiş bir ülkenin gelişmemiş veya gelişmekte olan ülkeye herhangi bir alanda yardımının organizasyonu olarak ortaya çıkar. Ekonomik alanda gelişmiş devlet , gelişmemiş tarafa teknoloji ve sermaye sağlar .Bunun amacı bir taraftan “yardım” ise de diğer taraftan o ülkeye “yerleşmek”tir. Bu “yerleşme” sözü eleştirel ve küçültücü anlamda anlaşılmalıdır. Bir devletten yardım alan taraf , o devletin yardımını belli bir proram içinde yapacağını kabul etmek , hesaba katmak zorundadır. (Akyol ,1997)

4.6.4. 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.

4.6.5. 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.

Ülkemiz liman altyapısının iyileştirilmesinde ve yeni yatırımların gerçekleştirilmesinde en önemli dar boğaz “mali kaynak teminidir”. Kısıtlı ekonomik imkanlar nedeniyle yatırımların gerçekleştirilmesi reel olarak uzun zaman almakta ve tesis zamanında tamamlanamadığı için beklenen faydayı sağlayamamaktadır. Bu nedenle , büyük liman yatırımlarının finanse edilemediği durumlarda dış kredili veya YİD Modeliyle gerçekleştirilmesi yoluna gidilmelidir.

Yap –işlet Devret modeli , özel sektörün finans kaynağı sağlaması ve yatırım yapmasını sağlayan bir model olarak görüldüğünden , bu yöntem aşağıda ayrıntıları ile incelenecektir.

4.6.6. Yap-İşlet-Devret Modeli (Build-Operate-Transfer)

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

4.6.6.1. YAP-İŞLET-DEVRET Modelinin Özellikleri

1. Dünyadaki örneklerinde (ABD'de olduğu gibi) özel sektör şirketleri arasında bu model uygulansa da , Türkiye'de YİD'ten bahsedilince bu bir Kamu alt yapı yatırımının özel sektör eliyle yapılması ve işletilmesini amaçlamaktadır.
2. Modelin temel özelliği bazı Kamu alt yapı yatırımlarının gereksinim duyduğu finansman sorununa çözüm getirmek, dolayısıyla yatırımın gerçekleşmesini sağlamaktadır.
3. Aynı zamanda bu tür projelerin yatırım aşamasında olduğu gibi işletme aşamasında da özel sektörün ileri teknoloji getirmesi, etkin işletme ve yönetim anlayışıyla projenin üretim, hizmet etkinliğinin artırılmasıdır.
4. YİD modeli temelinde, daha önce değindiğimiz gibi; Kamu alt yapı projelerinin finansmanı gerçekleştirilmesinde kullanılmak istenmektedir. Ancak Türkiye'de bu

sorunları ve amacı aşan bazı uygulamalara da (Belediyelerde) rastlanmaktadır. Bu nedenle burada bir sınırlamadan bahsetmek mümkün değildir.

5. YİD modelinin işleyişi sadece yeni yatırımlarla sınırlı değildir. Tamamlama yatırımları veya yenileme yatırımları içinde bu modele başvurulabilir.
6. YİD modeli çerçevesinde getirilmiş olan dış kredilerin anapara ve faiz geri ödemelerinde Hazinesinin herhangi bir garantisi veya taahhüdü söz konusu değildir. (Bazı köprü kredileri hariç).

Bu çok önemli YİD modeli çerçevesinde temin edilen ve kullanılan dış kredi Türk Hazinesinin borç hanesine yazılmamakta, dolayısıyla Türkiye'nin dış borçlanma yükümlülüğünü, portföyünü olumsuz yönde etkilememektedir.

7. YİD modeli Türkiye'de taraflar arasında yapılan "uygulama anlaşmaları" çerçevesinde yürütülmektedir. Bu anlaşmalarda bir taraf Kamu kurum veya kuruluşu diğer taraf ise projeyi gerçekleştirmekle yükümlü özel şirket olmaktadır. YİD modelinin Türkiye'deki uygulaması ve uygulama anlaşmaları ileride incelenecektir. (İmre ,2001)

3996 sayılı yasanın kapsamına giren yatırım ve hizmetler : köprü, tünel, baraj, sulama, içme ve kullanma suyu, arıtma tesisi, kanalizasyon, haberleşme, maden işletmeleri, fabrika ve benzeri tesisler, çevre kirliliğini önleyici yatırımlar, otoyol, demiryolu, yer altı ve yerüstü otoparkı ve sivil kullanımına yönelik deniz ve havalimanları vb. yatırım ve hizmetler görüldüğü gibi birçok belediye hizmetinin bu yasa çerçevesinde YİD modeli ile gerçekleştirilmesi olanağı doğmuştur.

4.6.6.2. YİD Modelinin İşleyişi İle İlgili Sorunlar

A- Teknik Sorunlar :

Genellikle bu model çerçevesinde yatırım yapmak isteyen girişimcilere fizibilite raporları (Teknik incelemeleri de bir ölçüde içererek) ilgili kamu kuruluşu tarafından ihale aşamasında verilmektedir. Bu raporlar ne kadar sağlıklı hazırlanmışsa, bunların üzerine bina edilecek sözleşmelerde o derece ileride sorun yaratmayacak ve tarafları anlaşmazlıklara

götürmeyecek raporlar olacaktır. Enerji projelerini özellikle barajlı alanların bir zorluğu yeraltının yeterince iyi incelenmesinden geçmektedir. Bu çalışmalar çok iyi yapılmadan raporlandığı takdirde, çok büyük sorunları da beraberinde getireceği açıktır. Girişimcinin bu ihale aşamasında kısıtlı sürede fizibilite raporunun teknik verilerini irdeleme şansı pek yoktur.

B- Ekonomik ve Mali Sorunlar :

Temel sorun ihaleye çıkan projelere finansman bulmaktır. Diğer bir ifadeyle projeleri gerçekleştirecek girişimcilerin (genellikle yabancı) bulunması, ortaya çıkmasıdır. Buda büyük ölçüde Türkiye'nin siyasi ve ekonomik istikrarı ile bire bir ilgilidir.

Bu koşullar ise yerine gelmediği takdirde, beklenen yabancı sermaye, yabancı girişimcinin gelmesi zorlaşmaktadır. Nitekim eskiden üzerinde çok konuşulan ve tartışılan tahkim yasası da çıkmış olmasına rağmen yine beklenen ve arzu edilen yabancı girişimci başvurusu sınırlıdır.

Bir sorun da ihalelerde yeterlilik koşulu aranmadığı için birçok yerli firma ve başta taahhüt firmaları olmak üzere bu ihalelere başvurular olmuş, ihaleyi kazanan yerli firmalar kendilerine yabancı partner arayışına girmişler ve çoğu kez de bu gerçekleşmeyince de proje bir ölçüde bloke olmuştur. Birçok proje kendine müşteri arıyor durumuna düşmüştür.

C- Kapsam Sorunları :

YİD modeli, özellikle 3996 sayılı yasanın uygulamasıyla kapsamı çok geniş tutulmuştur. Bu kapsamın mutlaka daraltılması gerekmektedir. Yoksa bir yandan özelleştirme, liberal ekonomi denecek, diğer yandan bu duruma ters düşün serbest piyasa ve rekabet mekanizmalarının işleyişini engelleyici bir durum yaratılmış olacaktır. Çünkü bu amaca yönelik kurulmuş şirketler belli bir mal ve/veya hizmeti belli bir fiyat garantisıyla üretip satmakla, bunların aynı alanda faaliyet gösteren şirketlerin rekabet edebilme şansını ortadan kaldırmaktadır.

4.6.6.3. YAP-İŞLET-DEVRET Modelinin Yarar ve Sakıncaları

A) YARARLARI

Yap-işlet-devret modelinin iktisadi , mali, ticari,siyasi ve sosyal alanlarda birçok yararları bulunmaktadır. Bu yararlar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- 1) Yap-işlet-devret modelinin önemli yararlarından birisini, büyük finansman ihtiyacı gösteren yatırımların özel sektör eliyle yapılmasına imkan vererek devletin yükünün ve işlevlerinin azaltılması şeklinde ileri sürmek mümkündür. Başka bir deyişle kamu hizmetinin özel hukuk kişilerince yerine getirilmesinden dolayı yap-işlet-devret modelinin önemli bir özelleştirme formülü olduğu da ileri sürülmektedir. Yargı ,asayiş ve dış güvenlik gibi klasik devlet hizmetlerinin dışındaki ikinci kuşak kamu hizmetlerinin model çerçevesinde özel girişime bırakılması devletin hizmet yükünün ve giderlerinin azalmasına ve dolayısıyla da gelirlerinde de bir artışın olmasına katkıda bulunacaktır. Böylece alt yapı yatırımlarında hem kamunun payı azalacak ve hem de ileri teknoloji ve yabancı sermaye maliyetsiz olarak yurdumuza intikal etmiş olacaktır.
- 2) Yap-işlet-devret modelinin bir başka yararının da ekonomide “çarpan etkisi” şeklinde ortaya çıkacağı yönündedir. Yap-işlet-devret modeliyle yapılan yatırım ekonomik sistem içerisinde kendi miktarının birkaç misli değerinin yaratılmasını temin ederek çarpan etkisi biçiminde ekonomiye önemli bir girdinin temin edileceği tahmin edilmektedir. Tabii bu devlet için vergi gelirleri ve istihdamın (arttırılması) bakımından da olumlu bir gelişmedir. Aynı zamanda bu modelle toplam iç tasarrufların (artırılması) da mümkün görünmektedir.
- 3) Yap-işlet-devret modelinin devletin borçlanma yükünü hafifleteceği gibi bir sonucu da beraberinde getireceği öngörülmektedir. Öyle ki bu borç yükü hem

iç ve hem de dış borçlanma bakımından geçerlilik kazanmaktadır. Yap-işlet-devret modeliyle gelecek olan yabancı sermayenin faiz bakımından maliyetsiz olarak gelmekte olduğu söylenebilir.Örneğin Türkiye, dış borçlanmaya gittiğinde, normalde Libor+1'in altındaki bir para çok uzun vadeli verilebilirken bu durum Osmanlı borçlarını ödemiş bir Türkiye için politik risk, ülke riski gibi nedenlerle Libor+5'lerle ve kısa vadelerle verilmektedir.Oysa Türkiye bu parayı yap-işlet-devret modeliyle faizsiz ve maliyetsiz kendi altyapı hizmetlerini sağlamak üzere zahmetsizce temin edebilmektedir.

- 4) Bu modelle, idareye, ortada bulunan çeşitli projeler arasında kolay seçim yapma hususunda kolaylık sağlandığı da ileri sürülmektedir. Bu modelle verilecek olan projelerin değerlendirilmesi ve hangi yatırımların yapılması hususlarında karar mercii idareden daha çok yatırımcıya geçmektedir.Bir diğer husus da yatırımların gerçekleştirme ve işletme aşamalarında vasıflı insan gücü, teknik donanım, işletmecilik bilgisi gibi önemli sorunlardan da kurtulmuş olmaktadır. Ayrıca yap-işlet-devret modeli ile bölgeler arası kalkınmışlık farklarının giderilmesine de olumlu katkıları bulunmaktadır.
- 5) Yap-işlet-devret modelinin önemli yararlarından bir diğeri de özelleştirme alanında onunla paralellik sağladığının ileri sürülmesidir. Dar anlamda özelleştirme KİT'lerin mülkiyet ve yönetimlerinin özel kesime devrini ifade ederken geniş anlamda özelleştirme ise ekonomik, mali ,sosyal ve siyasal nedenlerle milli ekonomide kamu kesiminin ekonomik faaliyet hacminin daraltılması olarak da tanımlanabilir. Bilindiği gibi 4446 sayılı Kanun ile anayasa değişikliği yapılmadan önceki haliyle Anayasanın 47. maddesi *millileştirme / devletleştirme* kurumunun işletilme ihtimali özelleştirmeye karşı bir risk unsuru oluşturmaktaydı ve uzun vadede böyle bir ihtimal saklı bulunmaktaydı.Ancak söz konusu bu anayasa değişikliği 47. maddeye özelleştirmeyi de anayasal bir norm olarak koyarak özelleştirmeyi güvence altına almıştır. Bütün bu gelişmelerin ışığında yap-işlet-devret modelinin

tıpatıp bir özelleştirme metodu olmadığı ve özelleştirmenin kuramsal çerçevesi ve hukuki rejimiyle örtüşmediği ortadadır. İktisaden imtiyaz tanımının mahiyetini “belirli mal ya da hizmetlerin üretim veya dağıtımı konusunda geçici monopol hakkı verilmesi” olarak belirlemek mümkündür. Yap-işlet-devret modelinde uzun vadede yapılan ve işletilen tesislerin dönmesi ise mevcut hukuki rejiminden kaynaklanan doğal bir durumdur. Ancak bu argumana karşıt bir görüş olarak “Yap-işlet-devret modeliyle yapılan ve işletilen tesisin imtiyaz süresi bittiğinde ve istenildiği takdirde yeniden özel teşebbüsün eline verilmesi” sunulmaktadır. Ancak bu doğru gibi görünse de burada kamunun ileriye dönük bir irade beyanına bir tahminde bulunulmaktadır. Oysa idare bunu vermeyip kendisi de işletebilir. Diğer bir husus da yap-işlet-devret modeliyle yapılan ve işletilen tesislerin üzerinde bulunduğu arazinin yine kamuya ait olması da ayrı bir fark olarak kendini göstermektedir. Kamu, kendisine ait olan bu araziye özel teşebbüse irtifak hakkı olarak verdiği ve tesisin nihai devrinde bu hakkında doğası gereği kendiliğinden ortadan kalktığı da aşıkardır. Sonuçta özelleştirme ile aynı etkileri gösterse de tabii oldukları hukuki rejimden dolayı farklılık arz etmektedirler.

- 6) Özelleştirme gibi *deregülasyon* da bazı sonuçları bakımından yap-işlet-devret modeli ile benzerlik arz etmektedir. Deregülasyonu kamu müdahaleciliğinin gerilemesi ya da yasal kurumsal serbestleşme eylemi olarak tanımlamak mümkündür. Regülasyonu (düzenleme politikaları) ise kamu planlaması ve müdahaleciliği olarak değerlendirmek mümkündür ve regülasyon kendi amaçları için rekabeti veya rekabet politikasını önemli bir araç olarak algılar. Deregülasyonun temel idesi, kamusal ve özel işletmelerin performans değerlendirmesinde ve mukayeseli üretim etkinliğinde, rekabetin mülkiyetten daha etkin olduğu düşüncesine dayanmaktadır. Deregülasyon yönteminde amaç kamu mülkiyetini korumak esas olmak üzere ekonomi ve sanayi üzerindeki yapay (kanuni) kısıtlamaları kaldırarak rekabetin daha fazla olmasını özendirmek ve kamu / özel ilişkilerinde geniş bir uygulama alanı

oluşturarak toplum adına daha çok menfaat birliğine gitmektir. Ancak gerek özelleştirme gerek deregülasyon yapı bakımından birer iktisat politikalarıdır ve yap-işlet-devret modelinin nihayetinde bir finansman modeli olmasından dolayı yapısal bakımdan farklılık arz etmektedir. Bu politikanın da yap-işlet-devret modeli ile tam bir benzerliği bulunmasa da kesiştiği doğruları bulunmaktadır. Deregülasyon yönteminde de devletin temşiyet (yürütme gücü) alanında özel sektörün lehine yönelik olarak bir gerileme söz konusu olmaktadır. Ancak bu gerileme kamunun mülkiyeti üzerinde değil, daha çok işletmeciliği üzerinde söz konusu olmaktadır. Bu anlamda yap-işlet-devret modeli ile deregülasyon arasında kamu mülkiyetinin muhafazası ve kamu işletmeciliğinin daraltılması bakımından bir paralellik bulunmaktadır. Başka bir anlatımla kamu eliyle üretilen çeşitli mal ve hizmetlerin yasal çerçevenin gevşetilmesiyle özel sektöre devri mümkün olmaktadır. Yap-işlet-devret modelinin hukuki dayanağını oluşturan yasal metinler de kamu alanının ve müdahalesinin daraltılması gibi özellikleri kendinde bulundurmaktadır. Bu noktada da yap-işlet-devret modeliyle bir benzerlik arz etmektedir. Ancak deregülasyonda yasal çerçevenin gevşetilmesi söz konusu iken yap-işlet-devret modelinde kamu idaresi ile özel teşebbüs arasında bir sözleşme söz konusudur. Yap-işlet-devret modeli çerçevesinde söz konusu tesisin mülkiyeti her zaman için kamu idaresinin elinde bulunmaktadır.

B) SAKINCALARI

- 1) Bilindiği üzere kamu kesiminin gerçekleştirdiği çeşitli alt yapı yatırım ve kamu hizmetlerinde (günümüzde terk edilmesi bir ilke olsa da) teorik olarak “meccanilik” ilkesi gereği kar gayesi güdülmemektedir. Üstelik bu yatırımların çoğu işletmecilik açısından karlı da değildir. Yap-işlet-devret modeli ise özel girişimciyi karlılık esası üzerine davet ettiğinden bu işe girecek olan özel teşebbüs karını gerçekleştirmek için karlı projelere yönelecek sosyal yanı ön planda olan ve karlılığı düşük olanlardan kaçınacaktır. Bu da “kamu yatırımları tercihinde çarpıklaşma”ya meydan verebilecektir. Ayrıca yap-işlet-

devret modeli sözleşmelerine istinaden karlılık haddinin artırılması ya da kar taleplerinin gündeme gelmesi yatırımların maliyetini artıracak gibi bir sakınca oluşturacağı hususu da ileri sürülmektedir.

- 2) Geleneksel usullerle gerçekleştirilen kamu yatırımlarının geleceğe taşan yükü normal olarak dış ya da iç borçlanmanın ana para ve faiz ödemeleri devletin üzerinde olacağı bir gerçektir. Yap-işlet-devret modelinde ise yatırım yükü işletmecilere ait olmasından dolayı finansman yükü ilk yıllarda devlet için küçük olacaktır. Ancak yatırım aşamasından sonra işletme döneminde sözleşmeye dayalı olarak yüksek kar garantilerinin işletmeciye verilmesinden dolayı devletin mali gücü ciddi ölçülerde artabileceği tahmin edilmektedir. Bu durum gelecek yılların iktisat politikalarının belirlenmesinde kısıtlayıcı bir faktör görevini yerine getirebileceği ileri sürülmektedir.
- 3) Yap-işlet-devret modelinin başlıca amaçlarından birisi yabancı sermayeyi cezbetmektir. Ancak yabancı sermayenin gereksiz ve plansız bir biçimde davet edilmesi uzun vadede kar ve döviz transferlerini gündeme getireceği ileri sürülmektedir. Belki bu durum yatırımların kamu kesimi ya da yerli özel teşebbüs tarafından yerine getirildiğinde vuku bulmayacaktır ancak yabancı yatırımcıların iştirak halinde bulunduğu yatırımlarda döviz ve kar transferlerin gerçekleşmeye başlaması ile bu yatırımların döviz harcayan yatırımlar halinde gelmesine meydan verebilecektir.
- 4) Yap-işlet-devret modeli ile gerçekleştirilen yatırımların sanıldığı gibi istihdamın artması yönünde olumlu katkılarının olmayacağı vurgulanmaktadır. Bunun sebebi ise yap-işlet-devret modeli ile yapılan yatırımların emek yoğun bir yatırımdan ziyade sermaye ve teknoloji yoğun bir yatırım olması ve bunun da fazla işgücüne gerek duymayacağı noktasına dayandırılmaktadır. Bunun dışında bu yatırımların talep edeceği vasıflı işgücünü yatırımı yapan firmanın kendisinin getireceği ya da yüksek ücretlerle iç piyasadan tedarik edebileceği vurgulanmaktadır.

- 5) Bu eleştirilerin yanı sıra modele, siyasi ve ekonomik istikrara aşırı duyarlı olduğu, deneyimsizlik, projelerin çok uzun ömürlü olması, modelin karmaşık ve uzun bir süreç istemesi gibi eleştiriler de yöneltilmektedir. Ayrıca yabancı şirketler yatırımın garanti edilmesinden sonra yatırım için gerekli ve son derece pahalı olan araştırma ve etütlerini yapması da ayrı bir problem ya da sakınca olarak gösterilmektedir.
- 6) Bu modelin karşılaştacağı bir diğer risk de “girdap etkisi” (The Whirlpool, Typhoon Effect) etkisidir. Belirli bir aşamada alınan kararlardan herhangi birisinin bir tarafın kararını olumsuz yönde etkilemesi halinde, bu durum diğer tarafları da aynı yönde etkilemekte ve olumsuz etkiler artarak projenin gerçekleştirilmesine engel olabilmektedir. Bu girdap etkisinden kurtulmanın en uygun yolu, her aşamada mümkün olduğunca diğer tarafların da kararlara olumlu yönde katılmalarını sağlamaktan geçtiği belirtilmektedir.
- 7) Daha önce yararları kısmında da değinildiği gibi yap-işlet-devret modeli uzun vadede kamu alanının genişlemesi anlamına geldiği ve bununla yeni KİT’leri doğuracağı söylenmektedir. Hatta uzun vadedeki bu olumsuz etkiyi gidermek için Yap-işlet modelinin gündeme getirildiği de ileri sürülmektedir.
- 8) Bir diğer eleştiri noktasını da tanınan teşviklerden dolayı meydana gelecek olan vergi kayıpları oluşturmaktadır. Nitekim yabancı yatırımcılara sağlanan teşvik tedbirleri sebebiyle uygulanan vergi, resim ve harç muafiyetleri ile istisnalar tanınmakta, bunun sonucunda da devletin bu yatırımlardan elde edebileceği vergi gelirlerinin sınırlı hatta sıfır düzeyde kalacağı ileri sürülmektedir. Çoğu ülkede yabancı yatırımcılara ilk 5-10 yıl vergi muafiyeti tanındığı gibi, ithalatta alınan gümrük vergileri de ya taksitler halinde ya da %80-90 hatta %100 oranlarında istisnalar uygulanmaktadır.

9) Modelin sahip olabileceği en olumsuz etki, ürettiği mal ve hizmetin kamu kesimince satın alınması garantisinin verilmesidir. Bunun iki tane olumsuz etkisi olacaktır. Birincisi üretilen mal ya da hizmetin rekabet ortamından uzaklaşmasını sağlamasıdır. Bu durumda yap-işlet-devret modeli ile mal ya da hizmet üreten girişimci piyasadaki talebin derecesini araştırmayacaktır. Çünkü elinde kamunun hazır bulunduğu standart bir talep verisi bulunacaktır. İkincisi de kamu kesimi açısından vurucu etki kazanmaktadır. Kamu kesimi yap-işlet-devret şirketi tarafından üretilen mal ya da hizmetin monopson yani tek alıcısı şeklinde kendini bağtlaması zamanla hem ihtiyacın üzerinde mal yada hizmet satın alınmasını zorunlu kılacak ve bu mal ve hizmetlere ödediği fiyatın gerçek piyasa fiyatı olup olmadığı hususunda da tereddütlere düşecektir.

4.6.6.4. RİSK PAYLAŞIMI

Herhangi bir YİD projesinde hangi tarafın taşıması gerektiğine karar verilmesi gereken bir takım riskler bulunmaktadır. Bu risklerin neler olduğu ve nitelikleri şunlardır :

- Tamamlama riski : Projenin önceden belirlenen tarihte veya öngörülen maliyetle tamamlanamaması riskini ifade eder. Maliyetlerin beklenmeyen bir şekilde artması , sürenin yetersiz kalması , işgücü ve taşeron konusunda çıkan sorunlar , malzeme, enerji ve ulaşım konusundaki yetersizlikleri bu risk unsurları arasında saymak mümkündür. Bu risk ortak yatırım şirketi tarafından üstlenilmektedir.
- İşletme Riski: tesisin beklenen performansta işletilememesi veya mal veya hizmetin planlanan şekilde satılamaması riskini ifade eder. Piyasaya giriş konusunda , ulaşım konusunda veya yasal alanda çıkan zorluklar , piyasa fiyatları ve rekabet , yeni teknolojilerin ortaya çıkması gibi hususlar işletme riskinin unsurlarını oluşturur. Bu risk de tamamlanma riski gibi yatırım şirketinin taşıyacağı bir risktir.
- Nakit Akışı Riski : YİD projesinde kredtör kuruluşlara yapılacak geri ödemelerin nakit akışındaki düşüş ve yükselmeler nedeniyle aksamasına ilişkin riski ifade eder.

- Enflasyon ve Döviz Riski: enflasyon ve döviz konusunda ortaya çıkacak değişiklikler yatırımcılar açısından bir risk niteliği taşımaktadır. Yatırımcılar haklı olarak bu risklerin tümüyle kendi kontrolleri dışında olduğu , dolayısıyla ev sahibi hükümetin sorumluluğunda olması gerektiğini ifade etmektedirler. Yerli şirketler sadece enflasyona karşı bir korunma talep ederken yabancı şirketler döviz konusunda da talepte bulunacaktır. Enflasyona karşı fiyatların belli dönemlerde seçilen bir endekse göre arttırılması gerekmektedir. Buna benzer olarak ev sahibi ülkenin konvertibilite garantisi vermesi , yapılacak döviz transferleri konusunda bir tahdit koymaması gerektir.
- Sigorta Edilebilen – Edilemeyen Riskler : Tipik bir YİD projesinde , tesis ve ekipmanlar için kaza sigortası , üçüncü kişilerin mali sorumluluk sigortaları , iş güvenliği sigortası ve ticari olarak teminat altına alınabilen diğer rizikolara karşı yapılan sigortalar olacaktır. Bazı riskler ise , ki bunlar genellikle mücbir sebep (force majeure) hallerinde söz konusu olmaktadır , ya bütünüyle sigorta edilemez haldedir ya da sigorta edilmeleri ekonomik olmayabilir. Kredi kuruluşları doğal olarak bu riskleri üstlenmek istemeyecekler ve bu konuda diğer tarafların desteğini isteyecektir. Dolayısıyla sigorta edilemez mücbir sebep hallerinde devletin de desteği istenmektedir. Bu halde işletme süresinin uzatılması önemli bir yol olabilmektedir.
- Politik Riskler :YİD modelinde ortaya çıkan önemli bir risk de politik risklerdir. Bu başlık altında toplanan riskler arasında kambiyo kontrolü ,savaş ve politik şiddet , lisans ve izinler , ihraç ve ithal kısıtlamaları , vergi kanunlarında , sosyal politikalarda , projeye ilişkin diğer kanunlarda değişiklikler , istihdama ilişkin zorlamalar gibi riskler toplanmaktadır. Bütün bunlar tümüyle devletin kontrolünde olduğu için bu konudaki değişiklikler idari hata olarak kabul edilmekte ve bunların sorumluluğu devlette olmaktadır. (Yılmaz , 2005)

4.6.6.5. Satın alma garantisi

Bazı YİD projelerinde devlet üretilen mal veya hizmetin tek alıcısı konumunda olmaktadır. Örneğin bir enerji santralinde üretilen enerji genellikle devletin sahip olduğu iletişim ve dağıtım tekeline satılacaktır. Bu nedenle yatırımcılar o faaliyetle ilgili kamu kuruluşunun üretilen mal veya hizmetin satın alınmış gibi ödeme yapılacağı (take or pay – al ya da öde) garantisini vermesini istemektedirler. Ayrıca bu garantinin Hazine tarafından da desteklenmesi istenmektedir. Devletin alıcı olduğu bu tür mal ve hizmetler için alım garantisi konusunda önemli bir sorun çıktığı söylenemez. Burada önemli olan hangi fiyattan ve ne kadar süre ile alım yapılacağıdır.

Asıl problem üretilen mal veya hizmetin doğrudan kullanıcılara yani üçüncü kişilere satıldığı durumda ortaya çıkmaktadır. Örneğin bir paralı otoyol projesinde trafiğin beklenenden az miktarda gerçekleşmesi durumunda ne olacaktır? Yatırımcılar bu riski almak konusunda isteksiz olabilmektedirler. Ancak , temel ilke olarak belirtmek gerekir ki eğer trafiğin beklenenden daha fazla gerçekleşmesi durumunda bundan tümüyle yatırımcı yararlanacaksa trafiğin beklenen düzeyde gerçekleşmemesi riski de yatırımcıda olmalıdır.

Modelin Başarılı bir Uygulaması için gerekli ön koşullar

Her bir proje ve her ülke için değişik koşullara göz ardı edilmemekle birlikte başarılı bir YİD uygulaması için gerekli ön koşullar konusunda şunlar söylenebilir :

- Yeterli Hukuki Çerçeve

Bir YİD projesi kompleks bir nitelik arz etmektedir , ev sahibi ülkedeki hukuki düzenlemelerin bu kompleks yapıda ortaya çıkacak sorunlara cevap verebilmesi gerekmektedir. Modelde kamunun yürüttüğü bir hizmet özel kesim eliyle gerçekleştirildiği için hukuki yapının projenin nasıl seçileceği , yatırımcılarda aranacak şartlar , tekliflerin değerlendirilmesi , inşaat ve işletme döneminde uygulanacak vergi ve ithalat mevzuatının ne olacağı bu konuda özel bir uygulama olup olmayacağı , mal ve hizmetlere uygulanacak tariflerin nasıl ve kim tarafından

tespit edileceği , kamulaştırma bedelinin kim tarafından karşılanacağı , uyuşmazlıkların halli , verilecek garantiler gibi konularda açık ve kesin düzenlemeler olması gerekir. Bu düzenlemelerin yatırımcılara güven verici olması gerektiği kuşkusuzdur.

- Yeterli Ekonomik Yapı

Bir YİD projesinden beklenen esas itibariyle yabancı sermayenin ülkeye girişidir. Bunun gerçekleşmesi için ülkedeki işgücü piyasası , bankacılık sistemi , sermaye piyasası gibi yasaların ve kurumların belli bir seviyede bulunması gerekecektir. Yabancı yatırımcıların projeyi gerçekleştirme konusunda yararlanabilecekleri , ortak olabilecekleri güçlü, deneyimli yerli şirketlerin bulunması gerekmektedir. Aynı durum proje için gerekli hammadde , araç gereç , işgücü temini için de geçerlidir.

- Politik ve Bürokratik Destek

Ev sahibi hükümetin YİD modelinde ortaya çıkacak sorunları çözme konusunda güçlü bir politik ve bürokratik modelin başarılı bir şekilde uygulanmasına önemli katkılarda bulunacaktır. Bürokrasi içinde model konusunda bilgili ve yetkili kimseler kamu adına görüşmeleri yürütmelidir. Bu kişiler siyasi nitelik taşıyanlar dışında karar alma konusunda yetkili olmalıdır. Aksi takdirde görüşmeler giderek uzayacak ve sonuçuz kalacak , zaman ve para kaybına yol açacaktır.

- Üç T Kuralı

YİD projelerinde kullanılan teknolojinin önceden denenmiş ve başarılı olmuş olmasını ifade etmektedir. Test edilmemiş bir teknolojinin ilk defa bir YİD projesinde denenmesi riski daha da arttıracaktır. Bu durum literatürde kuralı “Technically Tried and Tested” şeklindeki İngilizce ifadesinin baş harflerinden yola çıkılarak 3T Kuralı olarak anılmaktadır.

4.6.6.6 .YİD AŞ. İLE İlgili Diğer Hukuki Konular

Anayasa ve idare hukuku alanlarından yap işlet devret sözleşmelerinin birer kamu hizmeti imtiyaz sözleşmesi ve kurulan yid anonim şirketlerinin de birer imtiyazlı şirket olarak kabul edilmesi ve vergi hukuku ve vergi kanunları bakımından da birer imtiyazlı şirket olarak kabul edilmesini gerektirmektedir.

Vergi hukuku alanında da imtiyazlı şirketleri ; “sermaye , kar/hasar-zararı imtiyaz sahibine ait olmak üzere belirli bir kamu hizmetinin kurulmasını ve/veya işletilmesini , idari bir sözleşme ile uzun süre için yüklenen ve hizmetin kurulması , işletilmesi ve yürütülmesi açısından ilgili idarenin denetimi ve gözetimi altında bulunan ve özel hukuk kişileri tarafından kurulan şirketler” olarak tarif etmek mümkündür.

Yid modeli, çerçevesinde ilgili kamusal yatırım ve hizmetlerin yürütülmesi için ilgili mevzuat gereği özel hukuk hükümlerine tabi bir sermaye şirketinin bulunması gerekmektedir. Bu şirket aynı zamanda imtiyazlı şirket hüviyetini de kazanmaktadır. YİD şirketinin kuruluşu , yapısı ,işleyişi ve sona ermesi bakımından normal özel hukuk hükümlerine tabi diğer sermaye şirketlerinden kısmen farklılıklar arz etmektedir.

Diğer yandan yabancı sermayenin Türkiyede YİD modeli çerçevesinde girişimde bulunabilmesi için 6224 sayılı yabancı sermayeyi teşvik kanunu kapsamında gerekli izinleri alması ve şirketi kurması gerekmektedir. 6224 sayılı kanun kapsamında gerekli izinleri alınması suretiyle TTK hükümlerine göre kurulan ve Türk Ticaret siciline tescil edilen şirketler ve şubeler , Türk şirketi ve şubesi olarak kabul edilmektedirler. 6224 sayılı kanuna ilişkin olarak çıkarılan “yabancı sermaye çerçeve kararı ile ilgili sayı 2 tebliğ”e göre de YİD modeli projelerini yürütmek isteyen müteşebbislerin de anonim şirket kurmaları zorunlu bulunmaktadır. Ayrıca , yabancı sermaye genel müdürlüğü , ileri teknolojiyi ve yüksek maddi kaynak gerektiren ve ilgili mevzuatla yatırım ve hizmetlerin kısmen veya tamamen yerli/yabancı şirketler vasıtasıyla yid modeli ile gerçekleştirilmesi için gerekli organizasyon ve koordinasyonu üstlenmektedir.

TTK'nun 434. maddesi umumi olarak aş'lerin infisah ve tasfiye nedenlerini düzenlemiştir. Bu madde hükmünün 1. fıkrasına göre "Akdolundukları müddetin sona ermesi" ile aş. Son bulmaktadır. Ancak aş'in ana sözleşmesinde süre kaydının bulunması gerekli değildir ve bu durumda şirket belirsiz bir süre için kurulmuş sayılmaktadır.

Süre konusunda 3996 s.k. ve 94/5907 sayılı BKK hükümlerinde bir kayıt bulunmamakta olup bu süre (azami 49 yıl) şirketin süresi olmayıp ,imtiyaz sözleşmesinin süresidir.

Sürenin dolmasından sonra aş'nin faaliyetini devam ettirmesinin belirsiz süreli (sınırsız süreli) duruma getirip getirmeyeceği hukukumuzda tartışmalıdır. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 1985 yılında verdiği bir kararda , TTK'nun yoruma elverişli olmayan açık hükümleri karşısında fiili duruma geçerlik tanınamayacağı gerekçesi ile süresi dolan anonim ortaklığın işlere devam etmekle infisaktan kurtulamayacağını hükme bağlamıştır. Ancak daha sonra Yargıtay Hukuk Genel Kurulu bu konuya ilişkin verdiği bir başka kararda içtihadını değiştirerek "süresi bitmiş olmasına rağmen faaliyetine devam ettiği takdirde anim ortaklığın sınırsız süreli bir ortaklığa dönüşeceğini" kabul etmiştir.

TTK'nun m. 434/2 bendi , "şirket maksadının husulü" halinde anonim şirketin münfesihi sayılacağını hükme bağlamıştır. Bu durumda imtiyaz sözleşmesi süresi sonunda şirket konusu olan yatırım ve tesisleri idareye devredeceğinden ve kendisi de kar edip amacına ulaşmış olacağından söz konusu YİD aş.'nin tasfiye sürecinde girmesi gerekmektedir. (Yerlikaya, 2002)

Türkiye Cumhuriyeti Ulusal Liman Gelişim Master Planı (ULİMAP) Projesi'nin , "Liman Yatırımları için Önerilen Mali Yapı" bölümünde ; YİD sözleşmeleri ile ilgili olarak , tahkim , bütçe, maliyet artışları , kaçınılmaz durumlar , sözleşmenin iptali ile ilgili maddelerin gözden geçirilmesi ve cazip YİD sözleşmeleri oluşturulması önerilmektedir.

4.6.7. Özel Sektör ve Liman Otoritesi Arasındaki Ortak Girişim (Joint-Venture)

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

Ancak bu konuda Akyol , bazı önemli konulara dikkat çekmektedir :

- *Yabancı firmalar inşaat ve benzeri alanlarda finansman getiriyorlarsa , bunu öz kaynaklarından sağlıyor sanılmamalıdır. Bu kaynak , dış ve zengin ülkelerin ihracatı arttırma önlemleri biçiminde kendi ulusal şirketlerine sağlamış oldukları kredilerdir. **Bunlar çok defa Türkiye tarafından “devlet güvencesi” verilerek “devlet borcu” haline getirilmektedir.** Bu şekilde gelebilecek olan finansmanın maliyeti çok önem taşır. Kolayca dış kredi bulunmuş izlenimi ile dış kredi getiren yabancı şirketlerin tekliflerinin sadece yerli firmalar tarafından da daha ucuza yapılabileceğine dikkat edilmelidir. Bununla , dışarıdan gelecek teknik üstünlüğün reddedilmesi anlatılmak istenmiyor. Özellikle , Türkiye ,son yıllarda yerel yönetimler tarafından gözü kapalı girişilmiş çok pahalı yatırımların bedelini ödemektedir.*
- *1960'lardan itibaren “yeni sömürgecilik (new colonisation)” politikaları uygulanmaya başlanmıştır. Buna göre artık gelişmiş ülkeler doğrudan tavizler almıyorlar , fakat istedikleri tavizleri kendileri bir takım hukuki formüllerle , hukuki önlemlerle yaratıyorlar. Gelişmekte olan bir ülkenin pazarını ele geçirmek isteyen gelişmiş ülke firması orada doğrudan yatırım yapmak ister. Ancak , bu yatırımı yapması halinde biri eylemsel durumdan kaynaklanan diğeri gelişmekte olan ülkenin almış olduğu hukuki önlemlerden kaynaklanan iki engel vardır. Bu iki engeli aşmak için mahalli piyasayı tanıyan bir yerli firma ile işbirliği yapmak ve yüzde yüz yabancı yatırımdan sömürgecilik dönemi kuşkuvarı sebebiyle çekinip yasak koyan yerli hukuki*

engeli aşmak için yerli firma ile %50 ve %50 , %51 ve %49 ya da tersi %49 ve %51'lik paylardan oluşan şirketler kurulmuştur. Böylece gelişmekte olan ülke yönetimi , ülkesindeki yatırımdan %50 dolayında bir yarar elde etmek istese de , bunu gerçekleştirmek çok zordur.

Birinci örnek; Turizm yatırımlarını özendirmek isteyen gelişmekte olan ülke joint venture'lara bu alanda yardım ve kolaylıklar sağlasa ve buna mukabil yerli firmanın %50 civarında ortaklığını sağlasa bile , bu ortaklıktan doğan bütün yararların yarı yarıya paylaşılmasını çok dikkatli hukuki önlemler almadan sağlayamaz. Mesela , yabancı firma otele getirdiği turistlerin seyahat sözleşmelerini yabancı ülkede yaparak bundan önemli pay alır , yerli firmaya vermez. Turistleri sigorta eder , uçak ücretlerinden önemli pay alır , nihai olarak otele ödenecek küçük miktarı da yerli firma ile paylaşır.

(İkinci örnek : Bir makine üretimi için yapılan joint venture da makine imalatı için beher üretilen parça başına öyle bir royalti (üretilen veya çıkarılan birim başına bir taraf ödenmesi gereken kararlaştırılan yüzde) kararlaştırılır ki , kurulan ortak şirket bir türlü karlılığa geçemez. Bu bağlamda , yabancı uzman, montör , müdür , genel müdür gibi kişilere yerli benzerlerinin on misli fazla ücret ve ek ücret ödenir. Bu bağlamda , bazı parçaları yabancı firma münhasıran kendi satar , bundan olmadık karlar elde eder. Kullanılan kalıp , teknik resim , üretimin bir parçası için yabancı firma önderlik ederek o parçaya özgü lisans anlaşması yapar , çok yüksek lisans ücreti ödemek yolunda ortak şirketi angaje eder. (Akyol , 1997)

V.TÜRKİYE'DE LİMANLARIN ÖZELLEŞTİRİLMESİ

5.1.Türkiye'de Deniz Ulaştırmacılığı ve Taşımacılığının Geçmişi

Osmanlı Devleti döneminde denizde yolcu taşımacılığı 1843 yılında kurulan ve bir kamu kuruluşu olan Fevaidi Osmaniye tarafından gerçekleştiriliyordu. Fevaidi Osmaniye , İstanbul Boğazı'nda ve Adalara yolcu taşıyordu. Bu kuruluşun adı 1870 yılında İdare-i Aziziye olarak değiştirildi. 1878 yılında İdare-i Mahsusa kuruldu. Bu şirket ile Şirket-i Hayriye İstanbul'da vapurlarla yolcu taşımacılığını üstlendi. İdari-i Mahsusa'nın adı 1910 yılında Osmanlı Seyrû-Sefain İdaresi'ne dönüştürüldü.

1923 yılında 597 sayılı yasayla bu kuruluşun adı Türkiye Seyrüsefain İdaresi olarak değiştirildi. 1923 sonrasında yeni gemiler alındı , yeni hatlar açıldı.

9 Nisan 1926 gün ve 815 sayılı yasayla , Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine deniz ulaşımı Türk sancağı taşıyan gemilerin dışındakilere yasaklandı ; liman hizmetleri ile ilgili işletmelerin yalnızca Türk vatandaşlarına açık tutulması kararlaştırıldı ; Türk karasuları içinde balıkçılık , süngercilik vb. işleri yapmak ve bu işlerde işçi olarak çalışmak , kaptanlık , çarkçılık , tayfalık gibi görevleri yerine getirmek yine yalnızca Türk vatandaşlarına bir hak olarak verildi. Bu alanda da bir millileştirme yapıldı.

9 Temmuz 1932 gün ve 2068 sayılı (Türkiye İskele ve İmanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun) limanlar ve iskeleler arasında düzenli posta seferleri devletin tekeline geçti. Elinde gemisi olup limanlar ve iskeleler arasında yolcu ve yük taşıyanlar , gemilerini belirli bir fiyat üzerinden devlete satmaya mecbur tutuldu. Bu koşulu kabul etmeyenler , gemilerini başka ülkelere satma konusunda serbest bırakıldı. 29 Mayıs 1933 gün ve 2239 sayılı yasayla (Denizyolları İşletme Kanunu) bu düzenleme bir parça yumuşatıldı.

31 Mayıs 1933 gün ve 2248 sayılı yasayla Türkiye Seyrüsefain İdaresi üçe ayrıldı :

Deniz Yolları İşletmesi ; A.K.A.Y İşletmesi ; Fabrika Havuzlar İşletmesi. Bu yıllarda A.K.A.Y İdaresi , yeni gemiler inşa ettirdi ; Şirketi Hayriye'den iki gemi ve Anadolu-Bağdat Deizyollarından üç gemi satın aldı. 27.12.1937 gün ve 3295 sayılı yasayla Denizbank kuruldu. Denizyolları İşletmesi , A.K.A.Y İşletmesi , Fabrika Havuzlar İşletmesi , Van gölü İşletmesi ve ayrıca İstanbul , İzmir ve Trabzon Liman İşletmeleri bu kuruluşa bağlandı.Denizbank girişimi başarılı olamadı.Bunun üzerine, 7.6.1939 gün ve 3633 sayılı yasayla Devlet Denizyolları ve İşletmeleri Umum Müdürlüğü kuruldu. Bu işletmeler çeşitli değişikliklerden sonra 1952 yılında Denizcilik Bankası T.A.O.' ya dönüştü. Şirket, bankacılığın yanı sıra , denizyolları işletmesi , İstanbul Şehir Hatları İşletmesi , İzmir Körfez Hattı İşletmesi ve Van Gölü İşletmesi'ni üstlendi. İstanbul , İzmir , Trabzon ve Giresun Limanları ile Haliç , Camialtı , Hasköy , İstinye , Alaybey ve Pendik Tersaneleri de Denizcilik Bankası'na bağlandı.

10..0.1936 gün ve 3025 sayılı Van Gölü İşletmesi Kanunu ile Van Gölü'nde 5 veya daha küçük tonluk araçlarla yapılan nakliyat hariç tüm nakliyat ve iskele , rıhtım , antrepo yapım ve işletimi devlet tekeline devredildi. Kurulan Van Gölü İşletme İdaresi , ayrıca , gölün doğal servetlerini ve kendi ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla göl etrafındaki madenleri Etibank ile birlikte işletebilecekti.

1913 yılında İtalyanlar'a Haliç'te gemi işletmeciliği imtiyazı verilmişti.İtalyanlar 17 gemiyle sefer yapıyorlardı. 23 Kasım 1935 günü bu imtiyaz kaldırıldı , İtalyanların gemileri millileştirilip devletleştirildi ve İstanbul Belediyesi'ne devredildi. Daha sonra da 16 Temmuz 1941 günü Devlet Denizyolları ve Limanlar Umum Müdürlüğü'ne verildi.

1945 yılında ise Şirketi Hayriye devleştirilerek Devlet Deniz Yolları ve Limanları İşletmesi'ne katıldı.

1981 yılında Denizcilik Bankası T.A.O.'nun durumu aşağıda sunulmaktadır : Denizyolları İşletmesi'nde 4 yolcu/yük gemisi , 4 yolcu gemisi , 6 feribot ve 3 araba vapuru bulunuyordu. Bu gemilerde 1594 kişi çalışıyordu. Bu gemilerle iç ve dış hatlarda yolcu taşınıyordu. Şehir Hatları İşletmesi'nde 59 yolcu vapuru ,15 araba vapuru ve 6 hizmet aracı vardı.Bu vapurlarda 3475 kişi çalışıyordu. Bu vapurlarla İstanbul , İzmit , Yalova

bölgelerinde yük ve yolcu taşınıyordu. İzmir Körfez İşletmesi'nde 8 yolcu vapuru vardı ve bu vapurlarda 1173 kişi çalışıyordu. Van Gölü İşletmesi'nde 7 gemi vardı. Bu gemilerde toplam 404 kişi istihdam ediliyordu. İstanbul, Tekirdağ, İzmir, Kuşadası , Antalya , Trabzon ,Hopa, limanlarında toplam 4405 kişi çalışıyordu. Haliç Tersanesi'nde 1633, Camialtı Tersanesi'nde 1253 , İstinye Tersanesi'nde 1058 kişi , Alaybey Tersanesi'nde 416 kişi ve Pendik Tersanesi'nde 286 kişi çalışıyordu.

Denizde yük taşımacılığı 1926 yılından itibaren çeşitli kamu kuruluşları tarafından üstlenildi. Daha önceleri Şilepçilik İşletmesi Müdürlüğü olarak faaliyet gösteren birim , 18.6.1955 tarihinde Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı T.A.Ş. adını aldı.

Denizcilik Bankası T.A.O. 1984 yılında Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne dönüştürüldü. Ayrıca , işletme bünyesindeki tersaneler 1985 yılı başından itibaren Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.'ne devredildi. İşletmenin İzmit Körfezi'ndeki gemileri 2000 yılında İzmir Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı'na , İstanbul'daki şehir hatları sistemi ve gemileri 2005 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı'na devredildi. Diğer gemileri de çeşitli kamu kurumlarına dağıtıldı. Böylece , Türkiye Denizcilik İşletmeleri yerelleştirilmiş oldu.

5.2.Limanlar

Osmanlı döneminde yapılan limanlar ağırlıkla ihracat-ithalat amaçlıydı ve yabancıların denetimindeydi.

1923 yılında İstanbul'da 788 m. Boyunda Galata ve 375 m. Boyunda Sirkeci Eminönü rıhtımları ile İzmir , Zonguldak ve Derince'deki ufak çapta gemilerin yanaşabileceği rıhtımlardan başka liman ve kıyı tesisi yoktu.

Cumhuriyetin ilk yıllarında özellikle Doğu Karadeniz'de karayolu ve demiryolu bulunmadığından , yolculukların gemiyle yapılması gerekiyordu ; ancak rıhtım veya iskele bulunmadığından , yolcular ve eşyalar açık denizde demirleyen vapura kayık ve mavnalarla yüklenip boşaltılıyordu. Özellikle fırtınalı havalarda bu uygulama ciddi can ve mal

kayıplarına yol açıyordu. Örneğin Mersin Limanı'nın yapımı öncesinde bir fırtınada Mersin açıklarında 11 yük mavnası batmıştı.

Cumhuriyet döneminde iç pazarın bütünleşmesi ; insan ve mal hareketliliğinin artması; ülkenin savunma gücünün ve yeteneğinin geliştirilmesi amacıyla iskeleler ve ardından limanlar inşa edildi. Limanların bir bölümü TCDD'ye, bir bölümü ise Denizcilik Bankası'na bağlıydı.

14 Nisan 1925 gün ve 618 sayılı Limanlar Kanunu ,Türkiye'deki limanların idare ve bakımını devletin sorumluluğu altına veriyordu. Hükümet , sermayesini kısmen bütçeden sağlayarak , her limanda bir Türk Anonim Şirketi oluşturmaya yetkiliydi. Bu şirket , limandaki su ve kömür dağıtımını , yükleme ve boşaltma işlerini düzenleyecekti.

18.6.1934 gün ve 2521 sayılı Liman İşlerinin Hükümetçe İdaresine dair Kanun ile sermayesinin dörtte üçü devlete intikal etmiş bulunan limanların devlet işletmesi haline dönüştürülmesi sağlandı. Bu yasanın kabulünün hemen ardından İzmir Liman Şirketi tasfiye edildi. İstanbul Liman Şirketi'nin tasfiye işlemleri de bir süre sonra tamamlandı. 10.6.1936 gün ve 3023 sayılı İstanbul ve İzmir Limanları'nın çalışmaları düzenlendi.

27.12.1937 gün ve 3295 sayılı yasayla Denizbank oluşturuldu. Bu kuruluş , Deniz Yolları İşletmesi Umum Müdürlüğü'nün yanı sıra İstanbul , İzmir ve Trabzon Liman İşletme İdarelerini , Tahlisiye Umum Müdürlüğü'nü , Van Gölü İşletme İdaresi'ni ve diğer bazı işleri bir araya getirdi. Ancak daha sonra Denizbank lağvedilerek ,7.6.1939 gün ve 3633 sayılı yasa ile Devlet Deniz Yolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü oluşturuldu.

İskenderun Limanı 14.8.1942 gün ve 430 sayılı kanunla TCDD idaresine devredildi ve ardından genişletildi.

Samsun Limanı iskelelerden oluşuyordu ve 1944 yılında TCDD tarafından işletmeye açıldı. 1954 yılında iman inşaatına başlandı ve liman 1960 yılının sonlarında bitirildi.

Haydarpaşa Limanı 31.5.1927 gün ve 1042 sayılı kanunla TCDD'ye devredildi. 1953 yılından 1967 yılına kadar süren çalışmalarla büyütüldü.

Mersin Limanı , 20.8.1942 gün ve 4303 sayılı kanunla TCDD'ye devredildi. 1954 yılından 1965 yılına kadar süren çalışmalarla büyük bir liman yapıldı.

Derince Limanı 1924 yılından itibaren TCDD tarafından işletildi. Bandırma Limanı uzun süre Bandırma Belediyesi tarafından işletildi. 15.4.1969 tarihinde TCDD'ye devredildi.

Bir Fransız şirketi (Gifret) 1875 yılında İzmir Limanı'nın yapımına başladı ve 1877 yılında inşaatın bitmesi sonrasında 1919 ılına kadar limanı işletti. Bu arada , 1884 yılında Şirket-i Hamidiye isimli şirket kurularak çeşitli vapur iskeleleri inşa ettirdi ve bu iskeleler arasında yolcu seferlerine başladı. 15 Mayıs 1919 günü İzmir Yunanlılar tarafından işgal edilince , Hamidiye Şirketi kaldırılarak , bu şirketin imtiyazları Gifret Şirketi'ne devredildi. 9 Eylül 1922 yılında İzmir kurtarıldı ve Gifret Şirketi'nn körfez vapurlarına ilişkin imtiyazları alındı ve Uşakzade Muammer Bey'e devredildi. 5 Ağustos 1925 tarihinde ise İzmir Liman ve Körfez İşleri İnhisarı T.A.Ş. kuruldu ve Gifret Şirketi'nin ve ve Uşakzade Muamer bey'in tüm imtiyazları ve şirket varlıkları devletleştirildi. Yabancılara ait İzmir Rıhtım Şirketi ise 12.6.1933 gün ve 2309 sayılı yasa ile millileştirildi ve devletleştirildi. 8 Ağustos 1934 tarihinde de İzmir Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü kuruldu.Daha sonra yaşanan bazı değişikliklerin ardından , İzmir Limanı Denizcilik Bankası T.A.O.'nın İzmir İşletmesi Müdürlüğü oldu.

İstanbul Limanı'nın yapımına 1876 yılında başlandı.İnşaatı , M. Marius Michel isimli bir Fransız üstlendi. Limanın yapımı karşılığında limanın 75 yıllık kullanım hakkının verilmesi öngörülüyordu. Ancak bu çalışmada çeşitli sorunlar çıktı. 1890 yılında yabancı sermayeli İstanbul Rıhtım , Dok ve Antrepo Şirketi kuruldu ve limanın işletme imtiyazı karşılığında Galata , Sarayburnu ,Sirkeci ve Haliç limanlarını inşa edecekti. Cumhuriyet döneminde önce liman kara hizmetleri devletleştirildi. 29 Temmuz 1925 tarihinde çıkarılan bir kararnameyle , liman kara hizmetleri İstanbul Liman İşletmeleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'ne devredildi. 23 Aralık 1934 gün ve 2665 sayılı kanunla da bu şirket millileştirildi ve

devletleştirildi ve İstanbul Liman İşleri Müdürlüğü haline getirildi. Bazı ara aşmaların ardından bu birim de Denizcilik Bankası T.A.O'nun İstanbul Liman İşletmesi haline geldi. İstanbul Rıhtım , Dok , ve Antrepo T.A.Ş ise 23.12.1943 gün ve 2659 sayılı yasayla millileştirildi ve devletleştirildi. (Koç ; 2005)

5.3.Liman Özelleştirmeleri

1980'lerden itibaren izlenmeye başlanan ekonominin dışa açılması ve devletin payının küçültülmesi politikasının , limanlar konusundaki uygulamaları , yalnızca özel liman inşa ve işletmeciliğinin teşvik edilmesi ile sınırlı kalmadı. Asıl önemli gelişme , işletmesi değişik kamu kuruluşlarının elinde bulunan limanların özelleştirilmesi biçiminde gündeme geldi. (Deniz ,2003)

Bu konuda özel sektör içinde ilk adım , 1993 yılında Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Genel Kurulunun , “Kamuya ait limanların özelleştirme kapsamı içine alınması” konusunun incelenmesi görevini , Deniz Ticaret Odası başkanı Cengiz Kaptanoğlu'na vermesiyle başlamış oldu. Bunun üzerine başlatılan araştırmada önce mevcut limanlar ayrıntılı biçimde incelenerek , ardından sahil şehirlerinde konuyla ilgili tüm kurum ve kişilerle bir dizi görüşmeler yapıldı. Elde edilen bilgi ve değerlendirmelerse bir rapor olarak TOBB'ye sunuldu.

Bu raporda ilk saptama TDİ ve TCDD gibi işletmelere bağlı limanlarda istihdamın ihtiyaç duyulmanın çok üstünde olması , gelişen teknolojiye ve taşıma şekillerine zamanında ayak uydurulmaması , devletin etkisi ve benzeri nedenlerle liman ve iskelelerin devlete yük olması sonucunu getirdiği , dolayısıyla limanların daha ekonomik ve rasyonel çalışmalarını sağlamak üzere özelleştirmenin bir ihtiyaç olduğudur. Rapora göre , amaç limanların ülkemizin bugünkü ve gelecekteki şartlara cevap verebilecek bir işletme politikası izlenerek iş kapasitelerinin artırılması , mevzuat ve teknolojik gelişmelere uygun rasyonel ve çağdaş işletmecilik esasları içerisinde çalıştırılması ve hizmetleri iyileştirmek esaslarından hareketle karlılığın ve verimliliğin sağlanmasıdır. Limanların özelleştirilmesiyle bu alandaki

tekeleşme önlenebilirse , doğacak rekabet ortamı hizmet kalitesini yükseltecek ve malların taşınmasıyla ilgili mali yük aşağıya çekilebilecektir.

Yine Rapor'da , önerilen modelin getireceği avantaj ve dezavantajlar ele alınıyor. Buna göre avantajlar şu şekilde sıralanıyor ;

- Devletin müdahalesi aza iner,
- Liman ücret politikası gerçek verilere dayanır ve rekabet şartlarına göre tespit edilir ,
- Değişen şartlara veya yeni tecrübelerle dayalı idari yapının reorganizasyonu daha kolayca yapılabilir.
- Bürokratik sisteme nazaran idari giderler kesin azalır
- İşçi postası talepleri anında karşılanır
- Devlet liman işletmesi zararlarını karşılamak zorunda kalmaz.
- Liman tesis ve teçhizatın yenilenmesi , özellikle yatırım alanında önlemlerin planlanması ve gerçekleşmesi daha hızlı gerçekleşir.

Dezavantajları ise şunlardır ;

- Blok satışlardan kaçınılmazsa özel sektör tekeli yaratılabilir
- Sermaye artırımında güçlük çekilebilir
- Milli bir liman politikasıyla uyumsuzluk baş gösterebilir.

DTO'nun limanların özelleştirilmesi konusunda geliştirdiği model önerisine şöyledir :

- **Limanlarda “özerkleştirme” değil , “özelleştirme” yapılmalıdır**
- Limanların özelleştirilmesi blok olarak değil , teker teker yapılmalıdır.
- Limanları devralacak tüzel kişi , sermaye payları ana sözleşmesinde belirtilen , hisseleri “nama” ya da “emre” yazılı bir anonim şirket olmalıdır.
- Bu anonim şirkette limanın bulunduğu bölgeye göre değişik kurumlar kurucu ortak olarak yer almalıdır. Örneğin ; İstanbul için ortaklar : Kamu ortaklığı idaresi

başkanlığı , TOBB , DTO , İSO, İstanbul Ticaret Borsası , Vapur Donatanları ve Acenteleri Birliği , İstanbul İhracatçılar Birlikleri , vb. diğer gerçek ve tüzel kişiler olabilir.

- İşletmeci şirket , tarifeleri belirleyecek , gemiye , yüke ve yolcuya ilişkin her türlü hizmeti yerine getirecektir.

Ancak , Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'nin 2005 yılında , TCDD Limanlarının özelleştirilmesi ile ilgili görüşlerinde bazı değişiklikler olduğu görülmektedir . Buna göre ;

- TCDD'ye bağlı 6 limandan biri olan İzmir Alsancak Limanı , öncelikle özleştirilmesi gereken yani otonom bir yönetime kavuşturulması gereken ilk limandır. Dünyada konteynır trafiği öne çıkan benzer pek çok liman da (Hong Kong , Singapur, Marsilya , Rotterdam , New York) uzun yıllardır otonom bir yönetimle işletilmektedir.

Otonom yönetimle işletilen limanlarda yetki kargaşası ortadan kalkmakta , liman getirisi kolaylıkla yatırıma dönüştürülebilmekte , liman tarifelerinde esneklik sağlanmakta , limanın ulusal ve uluslar arası kural ve standartlara uyumu daha rahat sağlanmakta , liman tesislerinin ihtiyacı olan modern ekipmanlar daha hızlı ve rahat bir şekilde kurulabilmekte , ayrıca rıhtım ve saha tesisleri kullanımının niteliğine göre parça parça özel sektöre kiralanabilmektedir.

- İzmir Alsancak Limanı'nın ihale yoluyla parça parça özleştirilmesi düşünülebilir.
- Özleştirme Yüksek Kurulu kararı paralelinde , TCDD'ye bağlı limanlardan (Haydarpaşa hariç) 6 limanın özleştirme yönteminin belirlenmesi aşamasında , bütün limanların bir tek firmaya veya ortak girişime verilerek yapılacak uygulamanın , “Özel Sektör Tekeli” yaratacağının ve yaratacağı sakıncaların göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Aynı belgede DTO İskenderun Şubesi : “ 30 yıl önceki teknoloji ile çalışan , liman kazançlarının yatırıma dönüştürülmediği ve özel limanların faaliyete geçmesiyle ,

eksiklikleri gün ışığına çıkan TCDD limanlarında yapılması gereken “tamamen özelleştirme”dir. Bu itibarla , bölgenin en önemli ve stratejik limanı olan İskenderun limanının bir an önce özelleştirilmesi ve yatırımların yapılması gereklidir.” (DTO,2005)

5.4.Yasal Durum

Limanların, kamu Kaynaklarının ve mevcut kapasitelerinin etkin bir şekilde kullanılması , verimliliğin artırılması , giderek genişleyen hizmet sektöründe mali ve idari yükün azaltılması amacıyla özelleştirilmeleri ; 24.11.1994 tarih ve 4046 sayılı , “Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Karar ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. İlgili Kanunun **15. maddesinde :**

“Kamu hizmeti gören kuruluşların mülkiyet devri suretiyle özelleştirilmesine ilişkin konularda bu kanunun 1 inci maddesinde öngörülen ayrı kanunlarla düzenleme yapılmasına ilişkin şartlar saklı kalmak kaydıyla;

a) Genel ve katma bütçeli idarelerle bunlara bağlı döner sermayeli kuruluşların mal ve hizmet üretim birimleri ve varlıklarının (baraj, gölet, otoyol, yataklı tedavi kurumları, **limanlar** ve benzeri diğer mal ve hizmet üretim birimleri),

b) Bu Kanunun 35 inci maddesinin (B) bendinde belirtilen ve kamu hizmeti gören tekel niteliğindeki mal ve hizmetleri üreten kamu iktisadî kuruluşları ile bunların müessese, bağlı ortaklık, işletme ve işletme birimlerinin,

İşletme haklarının verilmesi veya kiralanması ve mülkiyetin devri dışındaki benzeri diğer yöntemlerle **özelleştirilmesi bu Kanun hükümleri çerçevesinde yapılır.**

Genel ve katma bütçeli idarelerle bunlara bağlı döner sermayeli kuruluşların sadece tekel niteliğindeki mal ve hizmet üretim faaliyetleri ile kamu iktisadî kuruluşlarının temel kuruluş amaçlarına uygun mal ve hizmet üretim faaliyetleri imtiyaz addolunur. Bunların dışındakiler imtiyaz sayılmaz. Bu madde gereğince imtiyaz sayılan faaliyetlerle ilgili olarak

yapılacak anlaşma ve sözleşmeler imtiyaz şartlaşma ve sözleşmeleri niteliğinde olup, diğer kanunların bu hususları düzenleyen özel hükümleri saklıdır.

Bu madde gereğince işletme hakkı verilmesi, kiralama veya benzeri diğer yöntemlerle kullanma hakkının **devri süresi 49 yılı geçemez.**” denmektedir.

Özelleştirme uygulamaları ile ilgili olarak ;**ilgili kanunun 37. maddesinde :**

a) (Değişik: 4105 - 27.4.1995) Bu Kanun hükümleri gereğince özelleştirme programına alınan kuruluşlar özel hukuk hükümlerine tabi olup, bunlar hakkında varsa kendi kuruluş kanunları ile diğer kanunlarda yer alan bu Kanuna aykırı hükümler ve 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname hükümleri uygulanmaz. Ancak 19.4.196 tarihli ve 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahariye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun hükümleri ile 29.6.1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 823 üncü maddesi hükmü saklıdır. ***Limanlar hakkında mülkiyetin devri suretiyle özelleştirme yapılamaz (...) (*). (...) (Madde 37 nin (a) bendinin son cümlesi, 6, 2.7.2004 tarih ve 25510 sayılı R.G.'de yayımlanan, 16.6.2004 tarih ve 5189 sayılı Kanunun 12. maddesinin (d) bendi hükmü gereğince yürürlükten kaldırılmıştır.)***

(* Madde 37 nin (a) bendinde yer alan "ve Limanların, mülkiyetin devri dışındaki yöntemlerle özelleştirilmelerinden Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişiler yararlanabilir" ibaresi, 6, 2.7.2004 tarih ve 25510 sayılı R.G.'de yayımlanan, 16.6.2004 tarih ve 5189 sayılı Kanunun 12. maddesinin (d) bendi hükmü gereğince yürürlükten kaldırılmıştır.

İlgili kanununa göre liman özelleştirmelerinde ;

-İşletme hakkı verilmesi, kiralama veya benzeri diğer yöntemlerle kullanma hakkının **devri süresi 49 yılı geçemez.**

- Limanlar hakkında mülkiyetin devri suretiyle özelleştirme yapılamaz.

-Yabancı sermaye payı sınırlandırılması kaldırılmıştır.

5.5.Özelleştirilecek Tesislerin Değerlemesi

Özelleştirmede değer tespiti ile olarak 4046 sayılı kanunun maddesinde şu esaslara yer verilmiştir :

Komisyon; değer tespit çalışmalarını, özelleştirilecek kuruluşun niteliği, gördüğü hizmetin özelliği, gelecekteki nakit akımı potansiyeli, faaliyette bulunduğu sektör ve pazarın özellikleri, sahip olduğu sınai, ticari ve sosyal tesisler, makine araç ve gereçler, teçhizat, malzeme ve hammadde ile yarı mamul ve mamul madde stokları, her türlü taşınır ve taşınmaz malları, vasıfları ve hali hazır durumları, senetli ve senetsiz bütün alacak ve borçları ile bilumum hak ve yükümlülükleri ve özelleştirilecek kuruluşa uygulanacak özelleştirme yöntemini de dikkate alarak uluslararası kabul görmüş olan, indirgenmiş nakit akımları (net bugünkü değer), defter değeri, net aktif değeri, amortize edilmiş yenileme değeri, tasfiye değeri, fiyat/kazanç oranı, piyasa kapitalizasyon değeri, piyasa değeri/defter değeri, ekspertiz değeri, fiyat/nakit akım oranı metotlarından en az **(Değişik ibare: 4971 - 1.8.2003 / m.5)** "ikisini" uygulamak suretiyle yürütür. **(Değişik ibare: 5398 - 3.7.2005 / m.5)** "Değer tespit sonuçları, kuruluşun özelleştirme işlemi tamamlanarak devir sözleşmesinde yer alan yükümlülüklerin yerine getirilmesinden sonra kamuoyuna duyurulur." Özelleştirme programındaki kuruluşun özelleştirme işlemlerini bu Kanunun 4 üncü maddesinin son fıkrasına istinaden yürütmesi durumunda; değer tespiti işlemleri, ilgili kuruluşun karar almaya yetkili organlarının kararı ile kuruluş ita amirinin başkanlığında oluşturulacak komisyon tarafından bu bentte belirtilen esaslar çerçevesinde yapılır.

5.6.Türkiye’de Liman Özelleştirme Uygulamaları

5.6.1.Türkiye Denizcilik İşletmeleri

TDİ AŞ.’nin özelleştirilmesinde , varlıkların , işletmelerin , işletme birimleri ile diğer mal ve hizmet üretim birimlerinin ayrı ayrı ve/veya birlikte satış , kiralanması, işletme hakkı verilmesi , mülkiyetin gayri ayni hakların tesisi ,işin gereğine uygun sair tasarruflar yöntemlerinin biri veya birkaçının ayrı ayrı veya birlikte uygulanması şekillerinde yapılmaktadır.

Özelleştirme Yüksek Kurulu (ÖKY)'nin 07/04/1997 tarih ve 97/13 sayılı kararı ile Tekirdağ , Rize, Ordu , Sinop,Giresun ve Hopa limanları 30 yıl süre ile işletme hakkı devri yöntemi ile liman envanterlerinde kayıtlı makine , ekipman , teçhizat ,alet, edevat, kara ve deniz vasıtaları vb'nin satış yöntemi ile birlikte özelleştirilmiştir.

Kuşadası , Çeşme , Dikili, Marmaris, Alanya ve Trabzon Limanlarının özelleştirilmesi amacıyla Haziran 2000 tarihinde yapılan ihale sonucunda , Trabzon Limanı ihalesi iptal edilmiş , diğer limanların işletme hakkı devri ise , ÖYK'nin 18.09.2000 tarih ve 2000/67 sayılı kararı ile uygun görülmüş olup , Marmaris ve Alanya limanlarının devir sözleşmeleri imzalanmıştır. Kuşadası , Çeşme , ve Dikili liman ihaleleri ise iptal edilmiştir.

16 Eylül 2002 tarihi itibariyle Çeşme, Dikili, Kuşadası ve Trabzon limanlarının 30 yıl süreyle işletme hakkı verilmesi ile bu limanların envanterlerinde kayıtlı makine ekipman , demirbaş, yedek parça, kara ve deniz taşıtları ve benzerlerinin satış yöntemiyle özelleştirilmesi için ihaleye çıkmış olup , ihale sonuçları Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun gündemine sunulmuştur. Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 28.04.2003 tarihli kararı ile Trabzon ve Dikili limanlarının ihalesi tekrar iptal edilmiştir.

Kuşadası ve Çeşme limanlarının en yüksek teklif sahiplerine devri onaylanmış ve Çeşme limanının devir sözleşmesi 02.07.2003'de imzalanmıştır.

İhaleleri iptal edilen Trabzon ve Dikili limanlarının 30 yıl süreyle işletme hakkı devrine ilişkin 16 Haziran 2003 tarihinden itibaren verilen ilanlarla yeniden ihale açılmıştır.

TDİ A.Ş'ye ait Çeşme , Dikili ,Kuşadası ve Trabzon limanlarının özelleştirilmesi amacıyla 16 Eylül 2002 tarihinden itibaren verilen ilanlarla ihale açılmıştır. Kuşadası, Dikili ve Çeşme limanları için açılan ihale 12.02.2003 tarihinde tamamlanmıştır. TDİ'nin , özelleşen limanların yönetim kurullarında yer alabilmek için çok düşük oranlarda payı bulunmaktadır.

Kuşadası ve Çeşme Limanlarının özelleştirilmesi ise , Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 28.04.2003 tarihli kararı ile onaylanmıştır. Çeşme limanının devir sözleşmesi 28.05.2003 tarihinde , Kuşadası limanının devir sözleşmesi ise 02.07.2003 tarihinde imzalanmıştır.

Çeşme Limanı : TDİ tarafından limanda verilen barınma , yükleme , boşaltma , sifting, limbo, terminal, kılavuzluk , palamar, gemilere su verme, atık alma, yolcu salonu işletmeciliği ile bakım-onarım vb. diğer hizmetlerin yerine getirilmesi amacıyla , 30 yıl süreyle işletmeciye işletme hakkı verilmesi yöntemiyle özelleştirilmiştir.

Envanterinde kayıtlı makine , ekipman , teçhizat , alet , edavat ve bunların fiili teslim tarihindeki yedek parçaları ile pilotaj , romorkaj ve barınma hizmetlerine bağlı olarak bulunan deniz vasıtaları ve kara taşıtları devir edilmiştir.

Limanın bilançosunun kasa, banka borç alacak hesaplarındaki hak ve yükümlülükler fiili teslim tarihine kadar TDİ'ye ait olup ,işletme hakkı konu edilmeyecektir.

Devir sözleşmesinin 15. maddesinde ; işletici yürürlükteki kanunlar ve Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu uluslar arası sözleşme ve kurallar ile ikili anlaşmalara uygun olarak işletecektir. TSK gemilerine limanda barınış , olağanüstü hal, seferberlik ve savaş hallerini de kapsayacak şekilde öncelik tanıyacaktır. Devlet bu madde ile kendini güvenceye almıştır. Diğer bir hüküm olarak da 30 yıllık işletme hakkı sonunda işleten bu sürenin uzatılması yönünde talepte bulunmayacağı hükme bağlanmıştır.

5.6.2.TCDD Limanları

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih , 2004/128 sayılı kararı ile:

TCDD'nin bazı limanlarının özelleştirme programına alınması ve özelleştirme yönteminin belirlenmesi için , Özelleştirme Yüksek Kurulunca ;

- 1- TCDD'te ait Bandırma , İzmir , Samsun , Derince , mersin ve İskenderun limanlarının özelleştirme programına alınmasına,
- 2- Söz konusu limanların “İşletme hakkı verilmesi” , “kiralama” , ve/veya mülkiyetin devri dışındaki diğer yöntemlerle özelleştirmelerine
- 3- Özelleştirme işlemlerinin 12 ay içinde gerçekleştirilmesine,

- 4- Yukarıda belirtilen limanların özelleştirme işlemleri tamamlanincaya kadar TCDD'nin yönetiminde kalmasına , özelleştirme sonrası bu limanları devralacak yatırımcıların bakım onarım ve diğer yükümlülüklerine ilişkin denetim ve kontrollerinin TCDD tarafından yerine getirilmesine,
- 5- Bu limanların özelleştirilmeleri ile elde edilecek gelirlerin , Bankalar Kurulu Kararıyla belirlenecek usul ve esaslar çerçevesinde TCDD Genel Müdürlüğü'ne devredilmesini teminen Hazineye aktarılmasına karar verilmiştir.

5.6.2.1.Mersin Limanı

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 7.11.2005 tarih ve 2005/120 sayılı kararı ile :

"Kurulumuzun 30/12/2004 tarih ve 128 sayılı Kararı ile özelleştirme programına alınan ve Kurulumuzun 2/6/2005 tarih ve 2005/54 sayılı Kararı ile "İşletme Hakkının Verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesine karar verilen T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)'ne ait Mersin Limanının, bahse konu kararlar çerçevesinde "İşletme Hakkının Verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (İdare) tarafından yapılan ihale sonucunda;

1. Mersin Limanının;

- 755.000.000 (Yediyüzellibeşmilyon) ABD Doları bedelle en yüksek teklifi veren PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu'na İhale Şartları Belgesi çerçevesinde işletme hakkının devredilmesine, PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu'nun devir sözleşmesini imzalamaktan imtina etmesi veya diğer yükümlülüklerini yerine getirmemesi halinde 15.000.000 (Onbeşmilyon) ABD Doları geçici teminatının İdare lehine irat kaydedilmesine,

- 750.000.000 (Yediyüzellimilyon) ABD Doları bedelle ikinci teklifi veren Dubai Ports Authority'ye İhale Şartları Belgesi çerçevesinde işletme hakkının devredilmesine, Dubai Ports Authority'nin devir sözleşmesini imzalamaktan imtina etmesi veya diğer yükümlülüklerini yerine getirmemesi halinde 15.000.000 (Onbeşmilyon) ABD Doları geçici teminatının İdare lehine irat kaydedilmesine ve Mersin Limanı'nın özelleştirilmesi ihalesinin iptal edilmesine,

2. Mersin Limanının işletme hakkının devrine ilişkin her türlü işlemin, İhale Şartları Belgesi ve ekleri ile Nihai İşletme Hakkı Devri Sözleşme Taslağı çerçevesinde gerçekleştirilmesine ve bu karara ilişkin gereklerin yerine getirilmesi hususunda İdare'nin yetkili kılınmasına, karar verilmiştir.” kararı ile limanın ihalesi sonuçlandırılmıştır.

5.6.2.2.İzmir Limanı

03.3006 tarihli düzeltme metnine göre , İzmir Limanı ;T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nca (İdare), Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)'ne ait İzmir Limanı, 49 yıl süre ile “işletme hakkının verilmesi” yöntemiyle özelleştirilmek üzere ihale edilecektir.

İhale ilanında ;

İhalenin , kapalı zarf içerisinde teklif almak ve görüşmeler yapmak suretiyle pazarlık usulü ile gerçekleştirilecektir. İhale Komisyonu'nca gerekli görüldüğü takdirde ihale, pazarlık görüşmesine devam edilen teklif sahiplerinin katılımı ile açık artırma suretiyle sonuçlandırılabilereceği,

İhale bedeli olarak teklif edilen tutar İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi (Sözleşme) imza tarihinde peşin veya vadeli olarak ödenebileceği,

İhale bedelinin vadeli ödenmesi durumunda; ihale bedelinin en az %50'si Sözleşme imza tarihinde, toplam ihale bedelinin en az %25'i Sözleşme'nin imzalandığı tarihten itibaren en geç bir yıl içerisinde, bakiye tutar ise Sözleşme'nin imzalandığı tarihten itibaren en geç iki yıl içerisinde ödeneceği ; satış bedelinin vadeye bağlanan tutarına, Sözleşme imza tarihinden itibaren yıllık %9 (dokuz) oranında basit faiz uygulanacak olup, faiz ödemeleri anapara ödemeleri ile aynı tarihte yapılacağı,

İhaleye Türk ve yabancı uyruklu tüzel kişiler ile Ortak Girişim Grupları katılabileceği ;gerçek kişilerin, ancak Ortak Girişim Grubuna dahil olarak ihaleye katılabilecekleri,

Yurtdışında yerleşik taraflara ihale konusu limanın işletme hakkının verilmesi 4875 sayılı Doğrudan Yabancı Yatırımlar Kanunu'na ve ilgili mevzuata tabi" olduğu belirtilmiştir.

5.6.2.3.Galataport

Tartışmalı Galataport ihalesinin iptalinin ardından ihalenin yeniden yapılması için hazırlıklar sürmektedir. Üç etaptan oluşması öngörülen yeni Galataport ihalesinde, sürecin ilk ayağı olan imar planlarının hazırlanması konusunda çalışmalar büyük oranda tamamlanırken, ikinci aşama olan projenin belirlenmesine çalışılmaktadır. Proje yarışması yapılmaması durumunda ihalenin sonbaharda yapılacağı, yapılması durumunda ise ihalenin yeni yılın başına kalabileceği belirtilmektedir. Yeni ihale şartnamesinde Galataport'un ödeme süresinin bir hayli kısalması beklenmektedir.

İmar planı yapma yetkisi bulunan Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB), Galataport ihalesi için 1/5000 ve 1/1000'lik imar planlarını hazırlarken, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Beyoğlu Belediyesi, Mimarlar Odası ve Anıtlar Yüksek Kurulu gibi bir çok kuruluşun görüşünü de aldı. İmar planlarının onay için Özelleştirme Yüksek Kurulu'na (ÖYK) sunumu beklenirken, ÖYK'dan alınacak onay ile ihale sürecinde ilk aşama da tamamlanmış olacak.Yeni ihalenin işletme hakkı devri yöntemi ile yapılması benimsenirken, bu yöntemin kullanılabilmesi için Rekabet Kurulu'ndan ön görüş de alındı.

İhalede ikinci aşama olacak projenin belirlenmesi aşamasında ise bir 'proje yarışması' açılıp açılmamasına karar verilmesi gerekecek. Bu konuda ise henüz karar verilmiş değil. Açılacak bir yarışma için en azından 3-4 aylık süreye gereksinim olacağı, bunun da Galataport ihalesini geciktirebileceği belirtiliyor. Yarışma olmaması durumunda sonbahar aylarında ihale ilanına çıkılabileceği kaydedilirken, yarışma yapılması durumunda ilanın yeni yılın başına kalabileceği ifade ediliyor.

Galataport'un ilk ihalesinde 49 yıl olan işletme süresinde ise yapılacak yatırımların büyüklüğü nedeniyle değişiklik öngörülmezken, ödeme süresi bir hayli kısalacak. Teamül

gereği işletme hakkı devri modeli ile yapılan özelleştirmelerde alıcıya genellikle 2-3 yıl gibi daha kısa vade seçeneği sunuluyor. Burada da aynı sürelerin kullanılabilceği, ancak ihalenin büyüklüğü nedeniyle belki de 1 yıllık sürenin daha eklenebileceği belirtiliyor.

Galataport ihalesi, 16 Eylül 2005 tarihinde, 49 yıllığına yap - işlet - devret modeli ile yapıldı. İhalede Royal Caribbean Ortak Girişim Grubu, diğer iki rakibini açık ara geride bırakarak Galataport için 3.5 milyar euro önerdi. Projenin süresi, 3 yılı yatırım, 46 yılı da işletme süresi olmak üzere toplam 49 yılı kapsıyor. İhalenin ardından en yüksek teklifi veren grubun, büyük bölümü son yıllar olmak üzere, 49 yıla yayılan ödeme planı tartışmalara yol açtı. Tartışmalar üzerine ihale iptal edildi ve Danıştay'ın imar planına ilişkin gerekçeli kararına göre Özelleştirme İdaresi'nin yeniden ihale yapılması kararı alındı (Referans Gazetesi ,2006)

TCDD LİMANLARI

Liman Adı	Özelleştirme Yöntemi	Mevcut Durum
Samsun	İşletme hakkının verilmesi	İptal edildi
İzmir 21.09.06	İşletme hakkının verilmesi	Son teklif verme tarihi
Mersin	İşletme hakkının verilmesi	Onay aşamasında
İskenderun	İşletme hakkının verilmesi	Onay aşamasında

(Kaynak: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı)

5.7.Limanların Özerkleştirilmesi Usulü

Kamu Limanlarının özelleştirilmesi Bakanlar kurulu tarafından limanın “mülkiyet hakkı” devlette kalarak yönetim ve işletmeciliğinin özelleştirilmesi için kurulacak

bir konsorsiyuma “yetki devri” yapılmalıdır. Bu işlemleri yürütme yetkisi de kurulması gündemde olan Denizcilik Bakanlığı’na verilmelidir. (Karabacak, 1996)

İşletmelerin verimliliğini denetleyen ve kamu yararının oluşmasını sağlayan makam , denizcilik ile ilgili kamu otoritesidir. Bu nedenle , liman işletmelerinin özelleştirilerek gerçekleşmesi düşünülen , “yeniden yapılanma girişimlerinin” usul ve esaslarını Denizcilik Müsteşarlığı’nın (Denizcilik Bakanlığı’nın”) belirlemesi ve özelleştirmeye yönelik koordinasyon görevini de üstlenmesi en etkin yöntem olacaktır.

Bunun için 2983 sayılı yasaya ;

“Banklar kurulu , altyapı ve devletin mülkiyetinde bulunan limanlardan bazılarının işletme hakkının devredilmesi ve işletme esaslarını belirleme yetkisini Denizcilik Müsteşarlığı (Denizcilik Bakanlığı)’na verebilir” şeklinde bir hüküm ilave edilmelidir.

Denizcilik Müsteşarlığı Kuruluşu Hakkındaki Kanun Hükmündeki Kararname’de belirtilen yetki ve yükümlülöklere dayanarak limanların hinterland sahalarındaki ekonomik potansiyeli , uzmanlardan oluşturacağı komisyonlar ile limanların gerçek fonksiyonlarını belirler.

Dünya denizcilik sektöründeki gelişmeler yakından izlenerek ileriye dönük projeksiyonlar ile gelecekte bu limanların ulaştırılmaları gereken hedefler ve stratejiler hazırlanır.

Ülkenin kalkınma planları çerçevesinde DPT ile koordineli olarak uygulamaya yönelik master planı oluşturularak Yüksek Planlama Kurulu’nun onayına sunulur.

Onaylanan altyapı planları devlet tarafından gerçekleştirilir ise işletmeci kuruluşlardan katkı payı alınır. Veya bu yatırımlar yap-işlet -devret modeli ile işletmeci kuruluşlar tarafından işletme ortaklığı sözleşmelerine dayanılarak gerektiğinde yabancı sermaye ve teknoloji transferi de yapılarak gerçekleştirilebilir.

Devlet ; yönetim ve işletme hakkının özelleştirme yetkisini Denizcilik Müsteşarlığı’nın koordinatörlüğünde kurulacak konsorsiyuma devredecek . Bu konsorsiyum

ilgili bakanlıkların temsilcileri , Odalar , Borsalar , Birlik temsilcisi ve çalışanlar ile kullanıcıların temsilcisinden oluşturulacaktır.Bu konsorsiyum , devletten aldığı “yönetim ve işletme hakkının devredilmesi” yetkisini kullanarak bölge limanları için oluşturulacak otonom liman idarelerini kendisine bağlanan limanlardaki işletme haklarını özelleştirme yetkisini verecektir. Konsorsiyum otonom liman idarelerinin kuruluş esaslarını ve işletme yönetmeliklerini hazırlayacaktır. Hazırlanan yönetmelik çerçevesinde denetim yetkisini kullanacak ve belirli dönemlerde de Hükümete bildirimlerde bulunacaktır.

Hazırlanan yönetmelikler çerçevesinde ; İstanbul İzmir , mersin , Trabzon limanları merkez olmak üzere , otonom liman idareleri kurulacaktır. Bu idareler de limanların hinterlandında bulunan odalar , borsalar , birlikler , çalışanlar ve kullanıcıların temsilcilerinden seçim ile oluşturulacaktır. Oluşturulan otonom idareler özelleştirme , denetim ve planlama işleri ile yetkili olacaktır.

Otonom liman idareleri , konsorsiyum tarafından hazırlanan yönetmelikler çerçevesinde faaliyetleri hakkında raporlar hazırlayarak konsorsiyuma bildirimde bulunacaktır.

Limanların işletmecilik fonksiyonları ise limanların hinterlandında bulunan ve denizcilik ile ilgili gerçek ve tüzel kişilerin kuracakları Anonim Şirketler tarafından gerçekleştirilecektir. Bu şirketlerin kuruluşunda da Türk Ticaret Kanununun genel hükümleri yanı sıra Kabotaj Kanununun da dikkate alınması gerekmektedir.

İşletmelerin oluşturacağı yönetim kurullarında sermaye paylarına göre üyeler yer alacaktır. Devlet limanlarını işletmekte olan TCDD'nin liman işletmeleri ve TDİ anonim şirket olarak sahip olacakları küçük fakat , imtiyazlı hisseler ile devleti temsil etmeleri , alınacak stratejik kararlarda veto etme imkanı sağlayacaktır. TCDD ve TDİ'nin işletme şirketlerinde yer almaları , anılan bu KİK kuruluşlarının ellerinde bulunan “limanları işletme hakları”nın devredilmesine de engel teşkil etmeyecek ve bürokratik işlemler aha fazla zaman kaybettirmeden , önerilen yeni yapılanmanın gerçekleştirilmesine kolaylık sağlamış olacaktır.

Özelleştirme işlemi tamamlandıktan sonra işletmecilik fonksiyonları , işletmelerin kendi aralarında oluşturdukları yönetim kurullarınca alınan kararlar yönünde uygulanacaktır. Şirketlerin yönetim kurulu , bağlı oldukları otonom liman idaresine uygulamaları hakkında bilgi verecektir. Özelleştirme işlemleri tamamlanarak , liman işletmeleri faaliyete geçince , Denizcilik müsteşarlığı'nın koordinatörlüğünde oluşturulan , özelleştirme işlemi yürütmekle görevli konsorsiyumun görevi tamamlanmış olacaktır.

Özerk liman yönetimi , doğrudan işletmecilik yapmadan ;

- Stratejik planlama,
- Yeni gelişim alanları kazanma
- Araştırma-geliştirme , tasarım,danışmanlık , eğitim
- Altyapının inşası ve bakımı tutumu
- Pazarlama
- Eşgüdüm
- Kiralama sözleşmeleri yapma
- Denetim ve düzenleyici bir rol üstlenme ; ile ilgilenir. Özel girişimin de bu alanda yer alması suretiyle , verimliliğin artırılması ve daha etkin ve rekabetçi bir limancılığın yapılması mümkündür.

Tüm sosyal paydaşların ; yerel yönetimlerin , kullanıcıların , işletmelerin ,kamu temsilcilerinin ,üniversite ve sivil toplum örgütlerinin içinde yer alacağı “özerk yönetim” biçimi ile liman , kent halkına mal edilebilir ve bir liman topluluğu oluşturulabilir. Bu yönetim biçimi çerçevesinde liman işletmeciliği çok daha rekabetçi ve şeffaf bir yapıya kavuşarak limanın yerel, bölgesel ve ulusal ekonomiye olan katkısı yükseltilebilir.(Kişi, 2002)

5.8.Türk Hukuku'nda Özerk Yönetimlerin Yeri

5.8.1.Tanım

Otonom (özerk)¹ , “bağımsız ; muhtar ; belli bir konuda belli bir çerçeve dahilinde kendi kendini idare etme” ; özerklik , “ bir kurumun kendi kendini yönetmesi ; özerklik , dış etki veya baskılardan bir kurumu korumak için tanınır ; böylece özerk bir kurum , kendine

¹ Bazı yazarlar , “özerk” ; bazı yazarlar “Otonom” sözcüğünü kullanmaktadır.

düŖen görevi gereği gibi yerine getirmiŖ olur ; örneğin üniversiteler özerk kurumlardır” Ŗeklinde tanımlanmaktadır. (Yılmaz ,1986)

Her ÷lkede deđiŖik biçim ve içerikle tasarlanmış olan fakat temelde devlet yönetimini elinde bulunduran siyasi organlardan bağımsız , temel hak ve özgürlükler ve ekonomik etkinliklerle ilgili duyarlı konularda kendine ait etkili ve önemli yetkeler kullanarak düzenleme, denetim, gözetim görevi gören bu yapılar öğretide “bağımsız idari otoriteler” olarak tanımlanmaktadır. (Akıncı ,1999)

Bağımsız idari otoriteler , salt teknik idareyi içeren kamu yönetimini değil , kamu düzenini etkileyen ve kamu yararını zedeleyebilecek özel giriŖim gücünü de denetimi altında bulundurmaktadır. Bu anlamda bağımsız idari otoritelerin ilgi alanına kamu gücü kullanan yönetsel kuruluşların yanı sıra , özel giriŖim gücünün yönettiği örgütler de girmektedir.

Bağımsız İdari Otoritelerin Ortak Özellikleri Ŗu Ŗekilde belirlenebilir ;

- Genel yönetim dizgesi içinde yer alırlar.
- Kurumsal oluŖum ve işleyiŖi bir yasayla belirlenmiŖtir.
- Hukuk düzeni içindeki varlıkları belirgindir.
- Özekselsel yönetimin hiyerarŖik ve vesayet denetimine tabi değillerdir.
- Denetim ve düzenleme esasına dayalı güçlü kamusal yetkileri vardır.

5.8.2.Özerk Yönetimlerin Olumlu ve Olumsuz Yönleri

5.8.2.1. Olumlu yönleri

- Bağımsız idari otoritelerin başlıca olumlu yönleri , teknik bir uzmanlaşma gerektiren ve son yıllarda toplumsal yaŖam için son derece önemli hale gelen duyarlı sektörlerde ve alanlarda , siyasi beklenti ve çıkarlardan soyutlanmış olarak tarafsız ve objektif Ŗekilde faaliyet göstermeleridir.

- Toplumsal yaşam için son derece önemli duyarlı sektörlerde karar alma ve uygulama mekanizmalarında politikacıların yerine bağımsız ve objektif “teknisyenlerin” bulunması daha tercih edilebilir bir şey olarak görülmektedir.
- Öyle ki , duyarlı sektörlerde etkin bir düzenleme ve denetim yapabilecek derecede uzmanlaşmış personeli atçıları altında toplayabilmelerinin yanında bu kurumların pozitif yönlerinden biri de , geleneksel devlet yapılanmasında birbirinden bağımsız olan çeşitli fonksiyonların tek bir elde toplanmış olmasıdır (kural koyma , kuralı somut bir muhabata uygulama ve çıkan uyumsuzlukları çözme).(Ulusoy , 2003)

5.8.2.2.Sakınca Doğurabilecek Yönler

- Yürütme erki içinde siyasi iktidar tarafından denetlenmeyen bir kategorinin varlığından kaynaklanan meşruluk sorunu
- Bununla bağlantılı olarak , devlet yapılanması içerisinde idari organlar olarak düzenlenmelerine karşın , idari açıdan bağımsız olmaları , yani idari yapının başındaki birimlerin bunlar üzerinde tipik vesayet yetkilerinin bulunmaması nedeniyle idarenin bütünlüğü ilkesinin yara almış olacağı eleştirisi.

Bağımsız idari otoritelerin günümüzde birçok alanda “kurtarıcı” gibi görülmesi ve gündeme sokulmasının nedeni de aslında toplumun her kesiminde siyasetçilere duyulan derin güvensizliktir. Bununla birlikte konuya bir başka açıdan yaklaşıldığında **şu türden sorulara da yanıt aramak gerekmektedir :**

- *İdare içindeki bağımsız ve dokunulmaz bu “adacıklar” gerçekten meşru mu? Modern demokrasinin kazanımlarıyla gerçekten bağdaşiyor mu? Yoksa kendi kendimize birtakım “Jurassic Parc”lar mı yaratıyoruz?*
- *Modern demokrasi tüm toplumu ilgilendiren önemli kararların alınması ve uygulanmasının halkın oyuyla seçilmiş temsilciler tarafından gerçekleştirilmesini gerektirmez mi?*

- *Öyleyse , halkın temsilcilerinin “by-pass” edildiği yeni bir yönetim modeli mi oluşturuluyor?*
- *Bu kurulların ileride objektifliklerini kaybedip , toplumsal yarar yerine kendi çıkarlarını maksimize etmeye çalışmayacaklarını ve böylece yeni “leviathan”lar haline gelmeyeceklerini kim garanti edebilir?*

Bu sakıncaları bir ölçüde de olsa giderebilmek için Batı’da bu kurulların üyeleri genellikle yasama organı tarafından seçilmekte (özellikle ABD ve Fransa’da) ve böylece siyasi meşruiyet sorunu kısmen de olsa çözümlenmeye çalışılmaktadır.

Diğer yandan , bu kurulların kararları rasyonel fakat etkin bir yargısal denetime tabi tutularak , objektifliklerini kaybedip “kötü yola düşmeleri” önlenmeye çalışılmaktadır.

5.8.3.Özerk Kurumların Özerkliği

Özerk kurumların kamu yönetimi sistemi içinde en yaygın bir biçimde yer aldığı ülke ABD’dir. Bu ülkede 100 civarında özerk kurum (ya da oradaki ifadesiyle bağımsız federal düzenleyici kurumlar) olmasına karşın bunların 7 tanesi (Yedi büyük)big seven olarak nitelenmektedirler (Karacan , 2002)

ABD’de özerk düzenleyici kurumların kurulma ve yaygınlaşmasının gerisinde birkaç temel neden yatar :

Birinci neden ABD’nin federal yapısı nedeniyle tüm ülkeyi ilgilendiren, özellikle ekonomik konularda Federal bir örgüt yaratma çabasıdır.

İkincisi, Başkan ile Kongre arasındaki güç ve yetki çekişmesi nedeniyle parlamentonun Başkan’ın görev ve yetkilerini, özellikle ekonomik alandakileri özerk kurumlar yaratarak budamak ve sınırlamak istemidir.

Üçüncü ve özellikle önemli bir neden 1929 Bunalımında Avrupa devletleştirme yoluyla tepki verirken ABD buna düzenleyici kurumlar yoluyla sistemi düzenlemek yöntemini seçmiştir. Nitekim Avrupa’da özerk düzenleyici kurumlar da özelleştirmenin yaygınlaştığı 1980’li yıllarda ortaya çıkmaya başlamıştır. Prosser, İngiltere’deki düzenleyici

kurumları ele aldığı çalışmasında kamusal özerk kurumlarla düzenlemenin alternatiflerini devletleştirme, düzenleme yapmama veya öz-düzenleme (self-regulation), düzenlemeyi rekabet hukukuna bırakma şeklinde sıralamaktadır. Bu ülkede mali piyasalarda öz-düzenleyici kurumlara bırakılan çok sayıda yetki FSA (Financial Services Authority)'nın kurulmasıyla kamusal düzenleme alanına alındı.

5.8.4.Özerk Kurumlar Ne İş Yaparlar? Ne Yapmalılar?

ÖK'lar İdare Hukuku yazınında “Bağımsız İdari Otoriteler” olarak isimlendiriliyorlar. Bu kurumlara büyük ölçüde model teşkil eden ABD’de genelde “Independent Regulatory Agencies” deyiimi kullanılıyor. Yakın zamanlarda bankacılık ile ilgili olarak kurulan ÖK'lar için sıklıkla “Supervisory Authority” deyiimi de kullanılmaya başlandı.

Gerek uluslararası uygulamalar gerekse Türkiye’deki ilgili mevzuatın verdiği yetkiler çerçevesinde bakarsak bu kurumların yaptıkları işleri, görev alanlarını birkaç ana kategoride toplayabiliriz;

- 1) Belirli bir sektörde faaliyette bulunacak kuruluş ve kişilere izin, lisans, onay, yetkilendirme vermek gibi idari işlemler,
- 2) Yönetmelik, Tebliğ, Genelge gibi adlarla yapılan düzenleme faaliyetleri,
- 3) Görev alanı içerisinde kalan işlerde denetleme İşlevi, ve bunun uzantısı olarak gerektiğinde suç duyurusunda bulunmak,
- 4) Para cezası verme, faaliyetten geçici veya sürekli men gibi yargı-benzeri yaptırım uygulama faaliyetleri,
- 5) Görev alanı içinde bir müdahale/denetim aracı olarak yönetime katılma, yönetim gibi faaliyetler.

Bu faaliyetlerden ilk 4’ü ÖK’ların temel faaliyet konularıdır. 5’inci ise istisnai bir iştir ve genelde bizim gibi gelişmekte olan ülkelerde bazen yanlış bir biçimde ağırlıklı bir faaliyete dönüşebilmektedir.

Yukarıdaki faaliyet alanlarına baktığımızda ÖK’ların yasama (2), yargı (4) ve yürütme (1,2,3,4,5) gibi kuvvetler ayrılığı tasnifinde devletin üç temel alanında da faaliyette bulduklarını görürüz. Bu nedenle de Anglo-Sakson yazınında bu kuruluşlarla ilgili olarak “Forth Branch of Government-Devletin Dördüncü Erki” deyiimi kullanılmaktadır.

ÖK dediğimiz zaman bunun ayırıcı nitelikleri nelerdir? ÖK, belirli sayıdaki kişiden oluşan karar organı olan; kanunla verilen belirli bir alanda esas itibariyle düzenleme ve denetim yapmakla görev verilmiş ve yetkilerle donatılmış; mali ve idari özerkliğe sahip; yetkilerini kendi sorumluluğu altında bağımsız olarak kullanan; yasalarında belirlenen ilkeler çerçevesinde hesap veren tüzel kişiliğe sahip kamu kurumlarıdır.

Özerk düzenleyici ve denetleyici kurulların politikadan mutlak anlamda bağımsız olmaları olası değil. Özerk kurum kurmanın en önemli gerekçelerinden birisi “uzmanlığı olan bir kurum kurmak” ile “hesap verebilirliği olan bir kurum yaratmak” olarak ifade edilebilir. Özerk kurumların bu iki temel özelliği özerklik ile ilgili olarak yukarıda belirtilen tüm ilişkilerde önemli olmaktadır.

Günümüzde geleneksel yapıdaki politikaya ve politikacılara duyulan güvensizlik , regülasyon işlevini yerine getiren kurumların alışlagelmiş idari yapılanmadan soyutlanmalarını ve gelenekselleşmiş idari denetim mekanizmalarına tabi olmamalarını onaylanabilir hale getirirse de , daha dün siyasetçilerin “krallıklarını” ilan ettikleri bu alanların yarın “teknokratlar cumhuriyeti”ne dönüşmemesi için gerekli önlemler alınmalıdır.

5.9. Türkiye’de Liman Özelleştirme Uygulamalarına Eleştiriler

Türkiye’de yapılan liman özelleştirmelerine yönelik eleştiriler şöyle sıralanabilir:

- Yükleme ve boşaltmalarda Hazineye %15 pay ödendiği sürece , özel limandan söz edilemez zira, devlet aldığı paydan dolayı özel şirketlere ortak durumundadır. (Köseoğlu , 1999)
- Hiç kimsenin özel limanı yoktur. Liman 49 yıllığına devlet tarafından kiralanmıştır ve bir “irtifak hakkı” tesis edilmiştir , o irtifak hakkı üzerinden işler yapılır.
- Devletin bütün limanlardan elini çekmelidir ; %51’ini işletmeciyeye devretmeli ,%49’u hisse halka satmalıdır.
- Ulaştırmanın altyapısını özel sektör yapamaz.Buna katlanmak özel sektör için yanlıştır.
- Limanlar adına devletin yapması gereken en önemli şey , liman yapılacak yerlerin belirlenmesidir.

-Ulaştırma altyapılarının nasıl yapılacağını , nerede yapılacağını , ne zaman yapılacağını gösteren bir politikaya ihtiyaç vardır.

-Devletin limanları sadece belli bir para karşılığında , uzun yıllar devretmesi değil ; her sene bu liman işletmesinden belli bir miktarda para alması gerekir.(Köseoğlu, 2005)

-Yabancılar limanlara talip olsa da liman işletme işini tek başlarına yapamazlar.Kabotaj Kanunu'nda bu tür işlerin Türk tebaasınca yapılması gerektiği belirtiliyor.

-Türkiye'de yapılan özelleştirme değil , “bir taşeronu al bunu sen işlet” demektir.Sistem özelleştirme değil , “işletme hakkının devridir”. Altyapıyı kurup , üst yapıyı yapmanız ve sonra 30 yıl sonra yine devlete vermeniz gerekiyor. “Parayı veren düdüğü çalar” felsefesi hakim ve istisnalar dışında yatırım yapılmıyor. (Paksoy, 2003)

-Liman özelleştirmeleri için özel bir planlama ve politika yoktur. Bir limanda yalnızca iskele değil , limanın port otorite denilen , yanaşıp kalkan gemilerin nasıl olacağını anlatan otorite , sıhhiye , polis gibi birimler vardır. Bu yetkilerin port otoriteye devredilmesi gerekmektedir. Aksi durumda yarı özel bir durum çıkıyor ortaya. Devlet limanı iseniz port otoritesiniz , özel liman iseniz port otorite değilsiniz. Limanda yaşanan kaçakçılık olaylarında sorumlu belli değil.

-Liman işletme işini özel sektöre devrederken , buralarla haksız rekabet yapmaktadır. (Özel limanlardan %15 pay alınırken , özelleştirilen limanlardan alınmamaktadır)

-TCDD limanları terminal terminal özelleştirilmeli , blok özelleştirme yapılmamalı. Devlet yine onları kontrol edebilmeli. Blok özelleştirme , kapsamı dolayısıyla altından kalkması zor bir durum ve gereken yatırım yapılamıyor. (Arıcıoğlu , 2003)

-Stratejik öneme sahip limanların blok halinde , tamamen yabancı konsorsiyumların eline geçmemesi gerekmektedir.

-Özelleştirilecek yerde rehabilitasyon ya da yatırım gibi gereklilikler şartnameye konulmalıdır. İstenilen şartlara uygun firmalara verilmeli , belli projeler içinde yatırımlar yapması izlenmelidir. (Özbekli , 2003)

5.10.Regülatif Evrim

Liberalizm - sosyalizm- sosyal demokrasi- neoliberalizm- regüle edilmiş liberalizm

Futbol jargonuyla sembolikleştirirsek ;

Liberalizm : devlet maçla ilgilenmez !

Sosyalizm: maç yapılması gerekiyorsa onu da devlet yapar !

Sosyal demokrasi: devlet hem oyuncu hem de hakem olsun !

Neoliberalizm: devlet tribünde otursun , sadece sahada olay çıkarsa sahaya insin !

Regülasyon (regüle edilmiş liberalizm); devlet oyuncu olmasın sadece hakem olsun ! (Ulusoy ; 2003)

5.11. Liman-İş Tarafından Açılan Davalar

5.11.1Mersin Limanı

Liman-İş Sendikası , TCDD Genel Müdürlüğü'ne ait Mersin Limanı'nı 36 yıl işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmek üzere ihale açılması işleminin iptali ve aynı işlem hakkında yürütmenin durdurulması istemi ile Mersin İdare Mahkemesi'nde dava açmıştır. (Liman-İş , 2005)

Dava dilekçesinde aşağıdaki konular üzerinde durulmuştur:

1. ÖİB Mersin Limanı'nın tamamı için ihale açmıştır. Rekabet Kurulu kararına göre işletme hakkı en az iki parça halinde verilebilir .

Gazetelerde yayınlanan ilana ve ihale şartnamesine göre Mersin Limanı'nın tamamı yeni bir işletmeciye devredilecektir. İhale şartnamesinde NATO ve TSK'nın kullanacağı limanlar için bir istisna getirilmiş olmakla birlikte , liman tamamı tek parça halinde özelleşecektir. Oysa , Rekabet Kurulu 6 Mayıs 2005 tarihli raporunda , Mersin Limanının "... ayrı bir paket olarak iki farklı teşebbüs ve/veya teşebbüs birliğinin işletmesine verilmek üzere özelleştirilmesine" karar vermiştir. Bu karar uyarınca , Mersin Limanının işletme hakkının tek bir teşebbüse verilmesine olanak yoktur. Buna karşın , ÖİB limanın tamamının bir teşebbüs ya da teşebbüs ortaklığına verilmesi için ihale açmıştır. Bu nedenle iptali gerekir.

2.ÖİB, İhale prosedürüne ve kamu ihale kanununa aykırı bir yöntem kullanmaktadır. İhale açıldığında sözleşme koşulları belli değildir. İhale koşulları sözleşme ile değiştirilebilecektir.

Buna göre sözleşme , ihale ilanı ya da şartnamesinde değil , ihale süreci içinde teklif sahipleri ile yapılacak görüşmeler sonucunda kesin biçimini alacaktır. İhaleye çıktığında , ihale koşulları belli değildir. İhale koşulları ve ihale sonucunda imzalanacak sözleşme , teklif sahipleri ile görüşülerek belirlenecektir. Davalı idare bir ihale açmıştır ama , ihale sonunda imzalanacak sözleşme , ihale açıldığında belli değildir. Bu takdirde , ne koşulları baştan belli bir ihaleden ne de ihaleye gireceklere için eşitlikten söz edilebilir. Kaldı ki , aynı maddede geçen "Nihai sözleşme taslağı(nın) bu ihale şartları belgesine aykırı hüküm ihtiva edemeyeceği"ne ilişkin hükmün , bu aykırılığı gidemeye yönelik olarak konduğu da açıktır. Madem sözleşme taslağı ihale şartnamesine aykırı olamayacaktır , o zaman teklif sahipleri ile sözleşme üzerinde görüşme yapılmasına da gerek yoktur. Sonuç olarak , ihale açıldığında

ihale sonucunda yapılacak sözleşmenin koşullarının belli olmadan ihale açılması hukuka aykırıdır. Bu gerekçelerle , ihalenin iptali ve yürütmenin durdurulması istenmiştir.

5.11.2. İskenderun Limanı

İskenderun Liman ihalesinin iptali ve yürütmenin durdurulmasıyla ilgili olarak 17 Ağustos 2005 tarihinde açılan davanın ana hatlarına aşağıda yer verilmiştir :

1. Öİ söz konusu İskenderun Limanının özel şahıslara satılmasına ilişkin olarak yaptığı ihale işlemi ile yasalara yakırı bir düzenleme yapmıştır. Aynı şekilde gerek Anayasa'nın 43. maddesi gerekse bu alana ilişkin özel kanunlar konumundaki mevzuat(618 sayılı Limanlar Kanunu , 3004 sayılı İskelelerin ne Suretle İşletileceğine İlişkin Kanun, 815 sayılı Kabotaj Kanunu'nun 1. maddesi , 3621 sayılı Kıyı Kanunu ,2565 sayılı kanun) açıkça limanların yabancı şahıslara satılmasına ve yabancı şahıslar tarafından işletilmesine imkan tanımamaktadır. Oysa yapılan ihale ilamında yabancı şahısların da ihaleye girebileceği belirtilmiş , hatta liman ihalesinin 4875 sayılı Doğrudan Yabancı Yatırımlar Kanunu çerçevesinde ele alındığı ihale ilamında açıkça belirtilmiştir. Ancak , Doğrudan Yabancı Yatırımlar Kanunu'nda da bu gibi yerler bu kapsam içinde değildir. Bu nedenle İskenderun Limanının özelleştirilmesine ilişkin ihale işlemi Anayasaya ve yasalarımıza aykırı bir işlemdir.

Söz konusu işyerinde sendika üyesi 476 işçi çalışmaktadır. Anılan bu işçiler Anayasa'nın 41. maddesindeki "Ailenin Korunması" hükmüne , 49. maddesindeki "toplular sözleşme hakkı"nın özüne aykırı bir şekilde bu özelleştirme işleminden etkilenmektedirler. Söz konusu bu yer sıfır işçi ile yeni işverene devredilmekte , böylece sosyal güvenlik ve sosyal haklardan çalışanlar mahrum bırakılmaktadır. Bugüne değin yapılan tüm özelleştirmelerin sonucu da bu olmuştur. Bu nedenle işlemin iptal edilmesi gerekir.

2.ÖİB., İhale prosedürüne ve Kamu İhale Kanununa aykırı bir yöntem kullanmaktadır. İhale açıldığında sözleşme koşulları belli değildir. İhale koşulları sözleşme ile değiştirilebilecektir.

İhale Şartnamesi'nin İşleticinin Sorumlulukları maddesinin (m) bendinde 4046 sayılı Özelleştirme Yasası ile 4743 sayılı İhale Kanunu'nda bulunmayan bir yöntem getirilmiştir. Buna göre ,sözleşme , ihale ilanı ya da şartnamesinde değil , ihale süreci içinde teklif sahipleri ile yapılacak görüşmeler sonucunda kesin biçimini alacaktır. İhale koşulları ve ihale sonucunda imzalanacak sözleşme , teklif sahipleri ile görüşülecek verilecektir. Sonuç olarak , ihale açıldığında ihale sonucunda yapılacak sözleşmenin koşullarının belli olmadan ihale açılması hukuka aykırıdır.

3. Dava dilekçesinde , İhale ile ilgili olarak , gerek idare ve kamu gerekse ihaleye katılacak şirketler açısından telafisi önlenemeyecek zararlar doğmaması için yürütmenin durdurulması kararı verilmesi istenmiştir.

5.11.3.Galataport

Liman –İş Sendikası tarafından 3 Ekim 2005 tarihinde açılan davada aşağıdaki görüşlere yer verilmiştir :

GALATAPORT Yap-İşlet-Devret Yasasına göre yapılamaz. Yap-İşlet-Devret yöntemi , yeni bir liman yapımı gibi konularda kullanılan bir yöntemdir. Ne var ki bu projede bir liman yapımından söz edilemez, sadece varolan bir limanın tadilat ve tamirati söz konusudur. Dolayısıyla; turizm yatırımları yap-işlet-devret kapsamında değildir. Bu nedenle Galataport yap-işlet-devret ile yaptırılamaz.

Mevzuata göre Yap-İşlet-Devret modelini ancak KİT niteliğindeki kuruluşlar uygulayabilir. Oysa TDİ bir KİT değil , bir anonim şirkettir. Bu yüzden yap-işlet –devret yöntemiyle iş yaptırılamaz. Galataport'un yap-işlet-devret kapsamına sokulmasının temel nedeni uluslar arası tahkime gidebilmenin yolunu açmaktır. Yap-İşlet-Devret yasasının 5. maddesine göre, “Yüksek Planlama Kurulunca belirlenen idare ile sermaye şirketi veya yabancı şirket arasında yapılacak sözleşme , özel hukuk hükümlerine tabidir” denilmektedir. Yabancılik unsuru taşıyan uyuşmazlıkların milletlerarası tahkim yoluyla çözümünü de zaten bir

yasa maddesidir. Kaldı ki, İhale Şartnamesinin “İhtilafların Çözümü” başlıklı 25. maddesinde anlaşmazlıkların Tahkim Tüzüğüne hükümlerince çözümleneceği belirtilmiştir. Sonuç olarak Galataport uluslar arası tahkime gidebilmek için Yap-İşlet-Devret kapsamına sokulmuştur. Bir limanın işletme hakkı , imtiyaz sözleşmesi ile devredilebilir. Salıpazarı-Karaköy Limanının işletme hakkı da, imtiyaz sözleşmesi ile devredilebilir. Ama bu takdirde , sözleşme bir idari sözleşme niteliğinde olacak ve İdare Hukuku’na tabi olacaktır.

Alıcı bir “krvaziyer yolcu işletmesi” olduğu için limanın işletme hakkı verilmekte , ama sözleşmeyi idari yargı denetiminden kaçırmak için “turizm kompleksi” yatırımı , Yap – İşlet-Devret gösterilerek , imzalanan sözleşmeye uluslar arası tahkim hakkı getirilmektedir.

İhale ilanına göre , Galataport’un devir süresi , yer tesliminden itibaren 3 yıl yatırım ve 46 yıl işletim süresi olmak üzere toplam 49 yıldır. Yine ihale şartnamesine göre , “Görevli şirket lehine Türk Medeni Kanunu’nun 836. maddesi dairesinde tapuda tesis edilecek 49 yıllık bağımsız ve sürekli nitelikli üst hakkı çerçevesinde ..” işlem yapılacaktır. Türk Medeni Kanunu’nun 826. maddesine göre “üst hakkı” ; “ bir taşınmaz malikinın , arazisinin altında veya üstünde yapı yapmak veya mevcut bir yapıyı muhafaza etmek yetkisiyle üçüncü kişiye verdiği bir “irtifak hakkıdır”. Üst hakkı , bağımsız ve sürekli nitelikte ise , -ki ihale şartnamesine göre öyledir- üst hakkının sahibinin istemi üzerine tapu kütüğüne taşınmaz olarak kaydedilebilir. En az 30 yıl için kurulan üst hakkı , sürekli niteliktedir, Galataport’ta 49 yıllık üst hakkı verilmektedir. Medeni Kanununun 836. maddesi sürenin üst sınırı şöyle belirtmektedir: “Üst hakkı , , bağımsız bir hak olarak en çok 100 yıl için kurulabilir. Üst Hakkı , süresinin ¾’ü dolduktan sonra , kurulması için öngörülen şekle uyularak her zaman en çok 100 yıllık yeni bir süre için uzatılabilir. Sonuç olarak ihale sonucu ve yasaların tanıdığı yetkiye göre Galataport’un 150 yıllığına verileceği belirtilmiş ve bunların tamamının yasalara aykırı olduğu vurgulanarak , ihalenin iptali ve yürütmenin durdurulması istenmiştir.

5.11.4. Liman-İş Tarafından Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi’nde

Açılan Dava

Liman-İş Sendikası tarafından AIHM’nde açılan davanın özeti ve dayanılan hususlar aşağıdadır:

-Liman –İş Sendikası , örgütlü bulunduğu TDİ'ne bağlı Rize, Ordu, Tekirdağ , Sinop, Giresun ve Hopa Limanları , ÖİB'nin açtığı ihaleler sonucu , özel sektöre devredilmiştir. Sendika tarafından açılan davalar , İdare Mahkemelerince haklı bulunarak , özelleştirme kararları iptal edilmiştir. Sendika lehine 35 karar verilmiş ama hiçbiri uygulanmamıştır.

- İşyerleri İşçisiz devredilmiştir
- Adil yargılama hakkı ihlal edilmiştir
- Dernek ve sendika kurma hakkı ihlal edilmiştir
- Etkili başvuru hakkının engellenmesi
- Hakların kötüye kullanılmasının yasaklanması
- Mülkiyet hakkının korunması

5.11.5. Liman-İş Sendikası'nın Açtığı Tam Yargı Davaları

Sendika tarafından açılan ve sendika lehine sonuçlanan davalar sonrasında , Sendika Tam Yargı Davaları açarak , maddi ve manevi kayıpların giderilmesi talebinde bulunmuştur.

- Maddi Tazminat Talebi

Söz konusu liman işyerindeki sendika üyesi işçilerin iş akitleri , mahkeme tarafından iptal edilmesine karşı sürdürülen işlemler nedeniyle feshedilmiş , dolayısıyla sendika üyelikleri de son bulmuştur. İdari Yargılama Usulü Kanunu'nun 28. maddesine göre , davalı idarenin her bir mahkeme kararını 30 gün içinde uygulaması zorunludur ve bu nedenle davanın açılış tarihi itibarıyla söz konusu işçilerin hukuken hala sendika üyeliklerinin devam ettiğinin kabulü zorunludur. Dolayısıyla , davacı sendikayı üyelik aidatlarından mahrum bırakan davalı idarenin , iptal edilmiş ve kesinleşmiş mahkeme kararı uyarınca bunu, dava tarihinden itibaren işletilecek yasal faiziyle birlikte ödemesi talep edilmiştir.

- Manevi Tazminat Talebi

Uygulanmayan Mahkeme kararları neticesinde , ilgili sendika manevi tazminat talebinde bulunmuştur.

5.12. Özelleştirmede Rekabet Hukuku

5.12.1.Rekabet Kavramı

Rekabet, teşebbüslerin , kar , satış ve piyasa payı gibi belirli ticari amaçlarını gerçekleştirmek için müşteriler edinmek maksadıyla , birbirlerinden bağımlı olarak çabalamalarıdır. Rekabet kavramı , belirli bir durumu değil , bazı davranışları tanımlar. Bu bağlamda , rekabet , teşebbüslerin rakipleri ile bir yarışın içinde yer aldıklarını ifade eder. Bu yarış , müşterilerin seçimlerini yapmaları esnasında dikkate aldıkları fiyat , kalite, satış sonrası hizmetler gibi unsurların birinde yada birkaçında gerçekleşebilir. Bu unsurlarda gerçekleştirilen yarışta ; sözleşmeler akdetmek , yatırımlar yapmak , üretim miktarını arttırmak ya da azaltmak gibi araçlara başvurulur. (Kısa , 2004)

Rekabet politikalarının genel hatlarıyla amacı rekabetçi bir piyasa yapısına ulaşmak , bunu da sağlamak için rekabetin olduğu piyasaları korumak , rekabetin olmadığı piyasalarda da rekabet koşullarını yaratmaktır. Rekabetçi piyasalar , belir koşullar altında , kaynakların etkin biçimde dağıtımını sağlar. Etkin kaynak dağılımı , bir başka deyişle kıt olan/sınırlı olan kaynakların maksimum etkinlikte kullanılması ise toplumsal refahı maksimize eder. (Ege , 2000)

Son yıllardaki hızlı teknolojik gelişme bazı doğal tekellerin doğal tekel olma özelliklerini ortadan kaldırırken , daha liberal yaklaşımların da devreye girmesi ile birlikte bu tür piyasalara yeni firmaların girmesi mümkün olabilmektedir. Özellikle telekomünikasyon alanında bunun örneklerini görüyoruz.

Dünya genelinde görülen bir başka gelişme de giderek daha çok ve daha nitelikli üretim faktörü kullanılıyor olmasıdır. Bunların daha etkin bir biçimde kullanılabilmesi ister istemez rekabeti daha fazla gündeme getirmiştir. Özellikle de uluslar arası ticaretin giderek ve hızla artması ve daha liberal hale gelmesi ile uluslar arası mal piyasalarında artan rekabet ve bölgesel entegrasyonların artması da ulusal piyasalarda rekabeti daha çok gündeme

getirmiştir. Bu ise , ekonomik karar alma sürecinde piyasaların çok daha fazla rol oynar halle gelmesi demektir.

Bütün bu gelişmeler , neredeyse tüm dünyada deregülasyona , özelleştirmelere ve re-regülasyona (bir başka deyişle rekabeti sağlayıcı yönde düzenlemelere) yol açmıştır.

Bir OECD raporunda bu yeni eğilimin nedenleri şöyle sıralanmaktadır :

- Hükümetlerin müdahalelerinin amaçlar açısından başarısız oluşu
- Müdahale edilen sektörlerdeki performans düşüklüğü
- Emek piyasasındaki gelişmeler (örneğin müdahalenin istihdam sübvansiyonuna dönüşmesi)
- Bütçelerin bağlanmasında karşılaşılan zorluklar (ve özelleştirmelerin bütçe açıklarının kapatılmasına yardımcı olması)
- Yeni yasal amaçların ortaya çıkması
- Ve nihayet değişen teknolojilerin ışığında piyasaların neden işlemediğinin yeniden değerlendirilmesi (OECD ,1992)

Bu yeni eğilim , deregülasyon , özelleştirme ve re-regülasyonun yer aldığı yeni bir liberalleşme sürecini ifade etmektedir. Burada ana amaç daha etkin çalışan piyasalar yoluyla toplumsal refahı arttırmaktır. Bu bir başka deyişle rekabeti egemen kılma sürecidir.

5.12.2.NİÇİN REKABET

Düşük Fiyat, Yüksek Kalite

Teşebbüsler rekabetçi bir ortamda ayakta kalabilmek için fiyatlarını düşürmekte ve ürün kalitelerini artırmaktadır. Maliyetlerini aşağı çekemeyen, fiyat ve kalite bakımından rakiplerinin gerisine düşen teşebbüsler pazar paylarını kaybetme tehlikesi ile karşı karşıyadır. (Rekabet Kurulu)

Seçim Özgürlüğü

Rekabetçi bir ortam ürün çeşitliliği demektir. Tüketici birçok alternatif arasından istediği fiyat ve kalitedeki ürünü tercih etme şansına sahiptir.

Teknolojik Gelişme

Teşebbüsler rekabetçi bir ortamda pazar paylarını artırabilmek için mevcut ürünlerini geliştirmek ya da yeni ürünler üretmek durumundadır. Hayatımızı kolaylaştıran birçok ürünün varlığı teşebbüsler arasındaki bu yarışın bir sonucudur.

Kaynak Tahsisinde Etkinlik

Rekabet, teşebbüslerin, tüketiciden gelen talep ve beklentileri karşılayacak şekilde üretmesini ve yatırım yapmasını, dolayısıyla ekonomik kaynakların etkin tahsisini sağlar.

Artan Rekabet Gücü

Yurtiçinde yarış ortamının sağlıklı işlemesi, dış pazarlarda da rekabet gücünü beraberinde getirir. İhracatın artması, uluslararası rekabete hazır teşebbüsler ile mümkündür.

KOBİ'ler İçin Uygun Ortam

Tekellerin ve kartellerin hakim olduğu bir ekonomide küçük ve orta ölçekli işletmelerin faaliyetlerini sürdürebilmeleri ve ayakta kalmaları oldukça zordur.

5.12.3.Türk Hukukundaki Düzenlemeler

Ülkemizde bakımından rekabeti koruyucu yasal düzenleme yapma zorunluluğu 1982 Anayasası ile getirilmiştir. 1982 Anayasası'nın "Piyasaların Denetimi ve Dış Ticaretin Düzenlenmesi" başlıklı 167. maddesinin 1. fıkrasında, "Devlet, para, kredi, sermaye, mal ve hizmet piyasalarının sağlıklı ve düzenli işlemelerini sağlayıcı ve geliştirici tedbirleri alır, piyasalarda fiili veya anlaşma sonucu doğacak tekelleşme ve kartelleşmeyi önler" hükmü yer almaktadır. 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanunun (RKHK) temelini anılan

Anayasa Hükümünden almaktadır. Ancak i söz konusu Anayasa maddesi incelendiğinde , piyasada kötüye kullanma sayılabilecek davranışlardan ziyade , hakim durumda bulunma yasaklanmaktadır. RKHK’da ise , hakim durumda bulunmak değil , hakim durumun kötüye kullanılması yasaklanmıştır. Öte yandan , 1982 Anayasası’nın 167. maddesinin yanı sıra ayrıca 172. maddesinde, devlet , tüketicileri koruyucu ve aydınlatıcı önlemler almak ve tüketicilerin kendilerini koruyucu girişimlerini teşvik etmekle yükümlüdür. (Şiramun , 2005)

5.12.4. Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanun

Ülkemiz Rekabet Hukuku’nun AB Rekabet Hukuku ile uyumlaştırılması için hazırlanan 4054 sayılı RKHK 13 Aralık 1994 tarih ve 22140 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Anılan kanunun 1. maddesinde amaç;

“ ... mal ve hizmet piyasalarındaki rekabeti engelleyici , bozucu veya kısıtlayıcı anlaşma , kara ve uygulamaları ve piyasaya hakim olan teşebbüslerin bu hakimiyetlerini kötüye kullanmalarını önlemek , bunun için gerekli düzenleme ve denetlemeleri yaparak rekabetin korunmasını sağlamaktır” şeklinde ifade edilmiştir. “Kapsam” başlıklı 2. maddesinde ise Kanunun kapsamı , “TC sınırları içinde mal ve hizmet piyasalarında faaliyet gösteren ya da bu piyasaları etkileyen her türlü teşebbüsün aralarında yaptığı rekabeti engelleyici , bozucu ve kısıtlayıcı , anlaşma , uygulama ve kararlar ile piyasaya hakim olan teşebbüslerin bu hakimiyetlerini kötüye kullanmalarını ve rekabeti önemli ölçüde azaltacak birleşme ve devralma niteliğindeki her türlü hukuki işlem ve davranışlar , rekabetin korunmasına yönelik tedbir , tespit , düzenleme ve denetlemeye ilişkin işlemler” şeklinde belirlenmiştir.

Yukarıdaki amaç ve kapsam maddeleri ile bir bütün olarak yasa birlikte değerlendirildiğinde RKHK’da üç davranışın yasaklandığı görülmektedir :

- Rekabeti sınırlayıcı anlaşma , uyumlu eylem ve kararlar (md. 4-5)
- Hakim durumun kötüye kullanılması (md. 6)

- Hakim durum yaratan ya da mevcut hakim durumu güçlendiren birleşme ve devralmalar (md.7)

Kanununun 3. maddesinde rekabet kavramı olarak “mal veya hizmet piyasalarındaki teşebbüsler arasında özgürce ekonomik kararlar verilebilmesine sağlayan yarış” şeklinde tanımlanmıştır. Bu bağlamda , hakim durumun kötüye kullanılmasını yasaklayan 6. maddenin 1. fıkrasında : “Bir veya birden fazla teşebbüsün , ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hakim durumu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması hukuka aykırı ve yasaktır” hükmü yer almaktadır. Anılan maddenin ikinci fıkrasında “kötüye kullanma halleri özellikle şunlardır” diye örnekler verilmiştir . Bunlar ;

- Ticari faaliyet alanına başka bir teşebbüsün girmesine doğrudan veya dolaylı olarak engel olunması ya da rakiplerin piyasadaki faaliyetlerinin zorlaştırılmasını amaçlayan eylemler,
- Eşit durumdaki alıcılara aynı ve eşit hak , yükümlülük ve edimler için farklı şartlar ileri süre doğrudan veya dolaylı olarak ayırimcılık yapılması,
- Bir mal veya hizmetle birlikte , diğer mal ve hizmetin satın alınmasını veya aracı teşebbüsler durumundaki alıcıların talep ettiği bir malın veya hizmetin , diğer bir mal veya hizmetin de alıcı tarafından teşhiri şartına bağlanması ya da satın alınan bir malın belirli bir fiyatın altında satılmaması gibi tekrar satış halinde alım satım şartlarına ilişkin sınırlamalar getirilmesi,
- Belirli bir piyasadaki hakimiyetin yaratmış olduğu finanssal , teknolojik ve ticari avantajlardan yararlanarak başka bir mal veya hizmet piyasasındaki rekabet koşullarını bozmayı amaçlayan eylemler,
- Tüketicinin zararına olarak üretimin , pazarlamanın ya da teknik gelişmenin kısıtlanması”.

5.12.5. Hakim Durum

RKHK’da da Avrupa Topluluğu Anlaşması(ATA)’da olduğu gibi hakim durumda bulunmak değil , hakim durumun kötüye kullanılması hukuku aykırı olarak kabul edilmiştir.

RKHK'nun 3. maddesinde hakim durum ; “belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün , rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek , fiyat , arz , üretim ve dağıtım miktarı gibi , ekonomik parametreleri belirleyebilme gücünü ifade eder” şeklinde tanımlanmıştır. Söz konusu tanımlama AB Rekabet Hukuku esas alınarak yapılmıştır.

RKHK'da da ATA'da olduğu gibi , hakim durum sadece belirli bir pazar payı ile sınırlı olarak değil , teşebbüsün rakiplerinden ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek pazar yapısını belirleyebilme gücü esas alınarak belirlenmektedir. Bu husus , RKHK'nun 3. maddesinde “ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü” olarak ifade edilmiş , ancak söz konusu gücün hangi ölçütlerle belirlenebileceğine ilişkin bir açıklama getirilmemiştir. Bu kapsamda , konu Rekabet Kurulu kararlarıyla yön bulacaktır. Nitekim AB Rekabet Hukuku'ndaki uygulamaya göre ; piyasada tekel durumunda olmak hakimliğin bir göstergesidir. Ayrıca sabit bir oran verilememekle birlikte , bir teşebbüsün sürekli olarak çok yüksek piyasa payına sahip olması hakim durumda bulunduğu yönünde bir karine teşkil etmektedir.

Bu kapsamda , Rekabet Kurulu tarafından hakim durumun tespiti yapılırken ; teşebbüsün ve en yakın mevcut ve potansiyel rakiplerinin sayısı , Pazar payları ile bunların süreklilik gösterip göstermemesinin yanı sıra , teşebbüsün bağımsız karar ve davranışları ile pazar fiyatını ve şartlarını belirleyebilme gücü incelenmelidir. Ancak , farklı piyasa yapısına göre farklı ölçütlerin kullanılması gerektiğinden , somut olaya göre Kurulca ayrıca değerlendirme yapılmaktadır.

5.12.6. Kötüye Kullanma Kavramı

RKHK'nun 6. maddesinde , ATA'nın 82. maddesine uygun olarak hakim durumda bulunmak değil , hakim durumun kötüye kullanılması yasaklanmıştır ve yine kötüye kullanmanın tanımı verilmemekle birlikte , kapsamı sınırlı sayıda olmamak üzere çeşitli örnekler verilerek konu açıklanmaya çalışılmıştır.

Genel bir ifadeyle RKHK'da kötüye kullanma kavramı ; hakim durumda buluna bir teşebbüsün imkanlarını kullanarak haksız menfaat elde etmek için piyasadaki rekabeti sınırlandıracak her türlü hareketi şeklinde ele alınmıştır.

5.12.6.1. Kötüye Kullanma Halleri

- **Rakipleri engelleme ve faaliyetlerini zorlaştırma**

Esasen , serbest rekabet ortamının bulunduğu piyasaların normal işleyişinde rakip teşebbüslerin yarışarak birbirlerinin faaliyetlerini güçleştirmeleri doğaldır. Ancak RKHK'nun amacından hareketle , 6. maddede yer alan söz konusu engelleme ya da zorlaştırma rekabeti kaldırmayı hedefliyorsa hukuka aykırıdır.

Rakiplerin pazara girişini engelleme ve faaliyetlerini zorlaştırma bakımından *yıkıcı fiyat uygulamaları* örnek olarak verilebilir. Yıkıcı fiyat uygulamasında teşebbüs , ekonomik gücün verdiği imkanlardan yararlanarak geçici bir süre için fiyatları rakibinin dayanamayacağı şekilde aşırı oranlarda düşük tutmakta , böylece piyasada var olanlar tutunamayarak çekilmekte aynı zamanda caydırıcı bir etki olarak potansiyel rakiplerin de piyasaya girişleri engellenmekte , amaç gerçekleştirildikten sonra da hakim durumda bulunan teşebbüs fiyatları tekrar yukarıya hatta istediği seviyeye getirmekte ve böylelikle geçmişteki zararlarını telafi etmektedir.

Hakim durumda bulunan bir teşebbüsün , mal vermeyi veya hizmet sunmayı reddetmesi de dışlayıcı bir uygulama olarak kötüye kullanma şeklinde kabul edilmektedir. Olayı kaynak AB Rekabet Hukuku kapsamında kısaca ele almak gerekirse ; hakim durumda bulunan bir teşebbüsün , kendisinden ml veya hizmet talep eden rakip müşteriler bakımından , onların faaliyetlerini sürdürebilmeleri için olmazsa olmaz , esaslı unsur sayılan bir mal üretmesi ya da hizmet sunması halinde , somut olaya göre haklı bir neden bulunmadan bunların temininden kaçınması , hakim durumun kötüye kullanılması kapsamında hukuka aykırılık teşkil etmektedir.

- **Ayrımcılık**

Gerek ATA'da gerekse RKHK'da düzenlendiği şekil itibariyle ayrımcılık , rekabet şartları bakımından farklılık yaratılmasında ortaya çıkmakta ve hakim teşebbüsleri muhatapları karşısında eşit ve objektif davranma yükümlülüğü altına sokmaktadır.

Ayrımcılık yaygın olarak fiyat uygulamalarında görülmektedir. Fiyat ayrımcılığının yasaklanması ile rekabet gücü nispeten sınırlı olan küçük teşebbüslerin büyük teşebbüsler karşısında korunması hedeflendiği gibi , kaynakların etkin kullanımı sağlanarak üretimin artırılması ve bu bağlamda da pazarın canlı tutulması amaçlanmaktadır. Ancak , fiyat ayrımcılığından söz edebilmek için öncelikle ortada eşdeğer birden fazla işlem bulunmalıdır. Buradaki eşdeğer işleme kastedilen ; karşılıklı söz konusu edilen mal ya da hizmetlerin aynı cins ve vasıfta olması , aynı zamanda teslim edilmesi , aynı maliyeti taşıması gibi hususları içermektedir. Daha sonra , söz konusu eşdeğer işlemler farklı fiyatlandırmaya tabi tutulmaktadır. Bütün bunlara tamamlayıcı olarak , eşdeğer işlemlere farklı fiyat uygulaması nedeniyle rakipler olumsuz , zor bir konuma düşürülmektedir.

- **Ek Satış Yükümlülükleri**

Sözleşmeye ek satış yükümlülüğü koyarak hakim durumda olan teşebbüs birden fazla menfaat temin etmektedir. Buna göre , bir taraftan piyasadaki hakim gücünü kullanarak aslında müşterisinin almak istemediği ya da almayacağı bir ürünü almak zorunda bırakarak normal koşullarda ek olarak sattığı ürün pazarında elde edemeyeceği menfaatleri elde ederek bu piyasada da durumunu güçlendirmekte , diğer taraftan da rakipleri aleyhine satışlarını arttırmaktadır. Sonuç olarak bu uygulamayla rakipler pazardan saf dışı edilmektedir.

- **Başka Pazardaki Kötüye Kullanma**

RKHK'nun 6/2 maddesinin (d) bendine göre , “belirli bir piyasadaki hakimiyetin yaratmış olduğu finanssal , teknolojik ve ticari avantajlardan yararlanarak başka bir mal veya hizmet piyasasındaki rekabet koşullarını bozmayı amaçlayan eylemler” kötüye kullanmadır. Söz konusu düzenleme ATA'da yer almamakla birlikte , Avrupa Topluluğu Mahkemesi kararlarıyla AB Rekabet Hukuku'na da girmiştir. Örneğin Commercial Solvents davasında ; hakim durumda olan anılan ve ilaç işiyle uğraşan teşebbüsün mamul pazarına girmek amacıyla eskiden beri mal verdiği Zoja'ya hammadde satmaması kötüye kullanma olarak değerlendirilmiştir.

- **Tüketicinin Zararına Girişimler**

Hakim durumda bulunan teşebbüs tarafından üretim veya pazarlama ya da teknik gelişim kısıtlanmaktadır. Uygulamada anılan hususlarda meydana gelebilecek bir gelişme , piyasada rekabetin artmasına sebebiyet verebileceğinden hakim durumda bulunan teşebbüs tarafından engellenmek istenebilir. Bu durum doktrinde “rahat yaşam” olarak adlandırılmıştır. Kural olarak , rekabet baskısı altında teşebbüslerin daha verimli olarak çalışmalarını kuvvetle muhtemeldir. Söz konusu düzenleme esasen , hakim durumda bulunan teşebbüslerin daha verimli çalışmasını sağlayacaktır. Ancak bu madde de “kısıtlama” anahtar bir kavram olarak öne çıkmaktadır. Buna karşılık , özellikle ekonomik nedenlere dayalı olarak üretimin , pazarlamanın , teknolojinin gelişiminin gerçekleşmemesi karşısında teşebbüslerin cezalandırılması amaca uygun olmayacaktır.

- **Birleşmeler ve Devralmalar**

RKHK'nun “Birleşme veya Devralma” başlıklı 7. maddesinin 1. fıkrası ; “bir veya da birden fazla teşebbüsün hakim durum yaratmaya veya hakim durumlarını daha da güçlendirmeye yönelik olarak , ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde birleşmeleri veya herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün mal varlığını yahut ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçları , miras yoluyla iktisap durumu hariç olmak üzere , devralması hukuka aykırı ve yasaktır” hükmünü içermektedir. Anılan maddenin 2. fıkrası ise ; “hangi tür birleşme ve devralmaların hukuki geçerlilik kazanabilmesi için Kurula bildirilerek izin alınması gerektiğini Kurul , çıkaracağı tebliğlerle ilan eder” şeklindedir.

Söz konusu 2. fıkra hükmü ile aynı Kanunun Rekabet Kurulunun görev ve yetkilerine ilişkin 17. maddesinin (d) ve (f) bentlerine dayanarak Kurul tarafından “Rekabet kurulundan izin alınması gereken birleşme ve devralmalar hakkında 1997 / 1 tebliğ” çıkarılmıştır. Buna göre , rekabet kurulundan izin alınması gereken birleşme ve devralmalar ;

- Bağımsız iki veya daha fazla teşebbüsün birleşmesi

- Herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün malvarlığını yahut ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olam yetkisi veren araçları devralması veya kontrol etmesi
- Amaçlarını gerçekleştirmek üzere işgücü ve malvarlığına sahip olacak şekilde bağımsız bir iktisadi varlık olarak ortaya çıkan ve taraflar arasındaki veya taraflarla ortak girişim arasındaki rekabeti sınırlayıcı amacı veya etkisi olmayan ortak girişimler (joint venture)

Şeklinde belirlemiştir. Tebliğin 4. maddesinde ise , belirtilen bir birleşmeyi veya devralmayı gerçekleştiren teşebbüslerin , ülkenin tamamında veya bir kısmında ilgili ürün piyasasında , toplam Pazar paylarının , piyasanın %25'ini aşması halinde veya bu oranı aşmasa bile toplam cirolarının 10 trilyon Türk Lirasını aşması halinde rekabet kurulundan izin almalarının zorunlu olduğu hükme bağlanmıştır.

Anılan tebliğ'de muafiyet hükümlerine de yer verilmiş olup , aşağıdaki işlemler birleşme ve devralma sayılmamaktadır. Bunlar ;

- “Olağan faaliyetleri kendileri veya başkaları hesabına menkul kıymetlerle işlem yapmak olan teşebbüslerin yeniden satış amacıyla satın aldıkları menkul kıymetleri , bu menkul kıymetlerden doğan oy haklarının menkul kıymetleri çıkaran teşebbüsün rekabet politikalarını etkileyecek şekilde kullanmamaları kaydıyla geçici olarak ellerinde bulundurmaları,
- Tasfiye , infisah , ödeme güçlüğü , ödemelerin tatil edilmesi , konkordato , özelleştirme yapılması amacıyla veya benzeri bir nedenle ve kanun gereği bir kamu kurum ve kuruluşu tarafından elde edilmesi,
- Bu tebliğin 2. maddesinde belirtilen hallerin miras yoluyla gerçekleşmesi” şeklindedir.

Bildirimde bulunulması gerektiği halde bildirilmemiş bir birleşme kurul tarafından tespit edilirse derhal soruşturma başlatılır. Herhangi bir hukuka aykırılık yoksa birleşmeye izin verilir , ancak , ilgililer hakkında yasal takibata girişilir. Birleşme ve Devralmanın Kanununun 7.

maddesine aykırılık teşkil etmesi halinde , ilgililer hakkında para cezası ile birlikte , birleşme ve devralma işleminin sona erdirilmesine ve gerekli görülen diğer tedbirlerin alınmasına Kurulun karar verme yetkisi vardır. Bu yetkilerin yanı sıra , ayrıca kurul'un ilgililerden her türlü bilgi ve belge istemek ile sözlü savunma toplantısına davet etmek ve ayrıca ilgililerin talebi halinde sözlü savunma toplantısı düzenlemek gibi yetki ve görevleri de vardır. Öte yandan , RKHK'nun 8. maddesine göre , kurulun başvuru halinde birleşme ya da devralmaların kanununun 4.,6,ve 7. maddelerine aykırı olmadığını gösteren bir menfi tespit belgesi verebilme yetkisi de mevcuttur

- **Fikri Mülkiyet Haklarının Kullanılması**

Fikri mülkiyet hakları , sahiplerine mutlak nitelikte çeşitli hakların yanı sıra tekel hakkı da sağlamaktadır. Bu nedenle , fikri mülkiyet haklarının kullanılması rekabet hukuku bakımından tartışılmıştır. Örneğin , hakim durumda bulunan bir teşebbüs , tekel hakkının kullanılması nedeniyle mal vermek veya hizmet sunmaktan kaçınabileceği gibi , rakip teşebbüslerin pazara girmesini de önleyebilir. Bu kapsamda söz konusu uygulamalar , “piyasalarda sağlam ve -hukuk aracılığıyla- iyi savunulan kaleler yaratarak piyasaları kompartımanlara bölerle şeklinde eleştirilmiştir.

Ülkemiz uygulaması bakımından ; fikri mülkiyet haklarının kullanılmasının rekabeti sınırlandırabileceği düşüncesinden hareketle , fikri mülkiyet hakları ile ilgili sözleşmelere RKHK'nun 5. maddesi uyarınca grup muafiyetler uygulanmaktadır. Buna göre , ilgililerin talebi üzerine Rekabet kurulu tarafından teşebbüsler arası anlaşma , uyumlu eylem ve teşebbüs birliği kararları 4. madde hükmünün uygulanmasından muaf tutulabilmektedirler. Muafiyet için yasanın aradığı koşullar ;

- Malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmelerin sağlanması,
- tüketicinin bundan yarar sağlaması,
- ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması,

- rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmaması “ şeklindedir.

Anılan muafiyet hükümleri içerdikleri koşullar bakımından incelendiğinde , kanun koyucu rekabeti sınırlayan bazı eylem ya da işlemler karşısında piyasa ve menfaati bulunan ilgililer bakımından istisna yaratmanın amaca daha uygun olacağını öngörmüştür. Burada temel amaç piyasada etkin bir rekabet ortamının kurulması ve işlemsidir. Esasen , muafiyete ilişkin söz konusu 5. madde 4. madde de yer alan rekabetin kısıtlanması yasağının uygulanmasına ilişkin olmakla birlikte , başka bir anlatımla 6. maddede yer alan kötüye kullanma yasağını kapsamamakla birlikte , sonuç olarak içerdği koşullar bakımından piyasada hakim durumun kötüye kullanılmasını da önleyebilecek etkinliğe sahiptir.

5.13. Özleştirmede Rekabet

Kamu işletmelerinin iktisadi hayattaki rolünün sorgulandığı son yirmi yılda, tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de hemen her hükümet programında özelleştirmelere önemli bir yer ayrıldığı görülmektedir. Özelleştirme en genel anlamda devletin doğrudan ve dolaylı olarak kontrol etmekte olduğu teşebbüslerin özel sektöre devredilmesi olarak tanımlanabilir. Özelleştirmelerde asıl amaç ekonomik etkinliğin artırılmasıdır. Devletin özelleştirme işlemlerinden elde edeceği gelir, ancak ikincil bir amaç olabilir. Ekonomik etkinliği artırmanın temel yolu pazarda rekabeti tesis etmektir. Bunun için öncelikle devlet tekellerinin özel tekellere dönüşmemesini sağlamak bunun, örneğin doğal tekel nedeniyle, mümkün olmadığı hallerde özel tekeli regülasyona tabi tutmak gerekir.

Özelleştirmelerin kısa vadede istihdamı azaltıcı etkisi de yalnızca rekabetçi piyasaların oluşturulması ve uzun vadede çok sayıda şirketin pazara girmesi ile aşılabılır. Bu nedenlerle rekabet ve özelleştirme politikası birbiri ile yakından ilgilidir.

Ancak kamu tekellerinin bazı imtiyazlara sahip olmaları, özelleştirmeler yoluyla devirlerini özel teşebbüsler arasındaki birleşme ve devralmalardan farklı kılmaktadır. Bundan dolayı Rekabet Kurulu, özelleştirmelere yönelik denetim işlevini ayrı bir düzenleme yaparak yerine getirmektedir. 1998/4 ve 1998/5 sayılı Tebliğlerle, Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca

ya da diğerk kamu kuruluşlarınca gerçekleştirilecek devir işlemlerinin hukuki geçerlik kazanabilmeleri için Rekabet Kurumu'na yapılacak ön bildirimlerde ve izin başvurularında takip edilecek usul ve esaslar belirlenmiştir.

Özelleştirme politikalarının uygulanması, rekabet ilişkin düzenlemelerin hiç olmadığı veya etkin olarak uygulanmadığı bir ortamda olumsuz sonuçlar ortaya çıkarabilecek niteliktedir. Zira Rekabet Hukuku , özelleştirme uygulamaları gerçekleşmeden önce varlığı ve etkin uygulanması öncelikle gerekli olan hukuki alt yapının en önemli parçalarından birini oluşturmaktadır. Bu açıdan rekabet hukukunu , özelleştirme politikası için olmazsa olmaz bir unsur olarak tanımlamak yanlış olmayacaktır. (Öz, 1999)

5.14.Özelleştirmenin Rekabet Hukuku Üzerine Olası Olumsuz Etkileri

Özelleştirme kapsamına alınan kuruluşun tamamen veya kısmen blok satışı söz konusu olduğunda muhtemel alıcılar kuruluşun faaliyet gösterdiği sektörde yer alan gerçek ve tüzel kişiler veya diğerk sektörlerden güçlü sermaye sahipleri olmaktadır. Alıcının aynı sektörden olması bir çeşit birleşme sonucunu doğurmakta ve tekelleşme eğilimini arttırmaktadır. Alıcının farklı sektörden olması halinde , piyasaya yeni giriş sağlanmış olacaktır. Bu olumlu bir gelişmedir. Halka arz sonucu geniş bir kesime hisse satışı yapılması halinde dahi, hisselerin orta veya uzun vadede belli bir veya birkaç kişinin elinde toplanması rekabeti bozucu fiillere sebebiyet vermesi ihtimali mevcuttur. (DPT ,1994)

5 .15. Özelleştirme Yoluyla Birleşme

RKHK'da özelleştirmelerle ilgili olarak herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Rekabet kurulu özelleştirme prosedürünü göz önüne alarak “Özelleştirme Yoluyla Devralmaların Hukuki Geçerlilik Kazanabilmesi için Rekabet Kurumuna yapılacak ön bildirimlerde ve izin başvurularında takip edilecek usul ve esaslar hakkında “ 1998/4 sayılı tebliği çıkarmıştır. Tebliğin amacını belirten 1. maddenin 1998/5 sayılı tebliğ ile değişik haliyle, sadece özelleştirme idaresi tarafından değil diğerk kamu kurum ve kuruluşları tarafından yapılacak özelleştirmeler de tebliğ hükümlerine tabi tutulmuştur. (Aslan ,2006)

Tebliğ kapsamına giren özelleştirmelerle ilgili olarak iki aşamalı bir süreç öngörülmüştür. Rekabet Kurulu önce özelleştirme ihaleye çıkarılmadan önce “görüş” bildirecek ve ihale yapıldıktan sonra ise en çok artırımda bulunan işletmeler hakkında her biri için ayrı ayrı “izin” verecektir. Bu prosedür ön bildirim ve izin safhası olarak iki aşamada düzenlenmiştir.

5.15.1.Ön Bildirim Prosedürü

Tebliğin 3. maddesine göre Özelleştirme İdaresi ihaleden önce yapmayı düşündüğü özelleştirme hakkında Rekabet Kurulu’na bildirimde bulunacak ve Rekabet Kurulu da oluşacak piyasa koşullarını inceleyerek özelleştirme ile ilgili görüşlerini belirtecektir.

Rekabet Kurulu Kararı

Rekabet Kurulu 05-58 / 855-231 sayılı ,15.09.2005 tarihli kararında;

- PSA-AKFEN Ortak Girişim Grubu ve Dubai Ports Authority için , Rekabet Kurumu’na 1998 /4 sayılı “Özelleştirme Yoluyla Devralmaların hukuki geçerlilik kazanabilmeleri için rekabet kurumuna yapılacak ön bildirimlerde ve izin başvurularında takip edilecek usul esaslar hakkında tebliğ çerçevesinde yapılan izin başvurusunun , 4054 sayılı RKHK ve 1997/1 sayılı tebliğ neticesinde yukarıda adları belirtilen ortak girişim gruplarından herhangi birinin Mersin limanının işletme hakkını devralması işlemlerine **izin verilmesine oyçokluğu ile** ,
- Mersin limanının işletme hakkını devralacak teşebbüse İskenderun Limanının işletme hakkı devralmaması şeklinde raportör görüşünde önerilen koşulun taraflara getirilmesine bu aşamada yer olmadığına oyçokluğu ile karar verilmiştir.

5.15.2.İzin Başvuru Prosedürü

1998/4 sayılı tebliğin 5. ve 6. maddeleri izne tabi olan özelleştirmeleri ve izin prosedürünü düzenlemektedir.

Rekabet Kurumu'na izin başvurusu , ihale işleminin sonuçlanmasından sonra ve fakat özelleştirme Yüksek Kurulunun özelleştirilecek teşebbüs ya da mal veya hizmet üretimine yönelik biriminin nihai devir işlemine ilişkin kararından önce , özelleştirme idaresi başkanlığının özelleştirme yüksek kuruluna sunacağı özelleştirme yüksek kurulu karar taslağında yer alacak her bir teklif sahibi için bağımsız dosyalar halinde yapılır.

Tebliğ'de ön bildirim ve izin başvurusu yükümlülüğü özelleştirme idaresine verilmiştir. Özelleştirme idaresi ihale şartnamesini yayınlamadan önce rekabet kurumuna ön bildirimde bulunarak örüşünü alacak ve ihale yapıldıktan sonra ise izin başvurusunda bulunarak ihaleyi kazanan veya en çok arttıran üç işletmeden hangisine hangi koşullarda verilebileceği yolunda izin olacaktır.

Rekabet Kurulu 05- 70 / 997 -261 sayılı ,20.10.2005 tarihli kararında;

- PSA-AKFEN Ortak Girişim Grubunun Mersin Limanı işletme hakkını devralması halinde , aynı coğrafi pazarda yer alan İskenderun Limanının işletme hakkını da devralması hakim durumun daha da güçlendirilmesi sonucunda rekabetin önemli ölçüde azalması riskini ortaya çıkaracağından anılan gruba İskenderun Limanı işletme hakkının devredilmesine izin verilmemesine ,
- Limar Liman ve Gemi İşl. A.Ş.'nin ilgili coğrafi pazarda herhangi bir faaliyetinin olmaması nedeniyle hakim durum yaratılması veya hakim durumun güçlendirilmesi riski meydana gelmeyeceğine , dolayısıyla anılan teşebbüse İskenderun Liman işletme hakkının devredilmesine **izin verilmesinde bir sakınca bulunmadığına oy çokluğu ile karar verilmiştir.**

5.16.Tekelleşme ve Kartelleşmenin Önlenmesi Açısından Özelleştirme

Anayasa Mahkemesi'ne göre , özelleştirmeye ilişkin yasada mal ya da hizmet üretimin belirli ellerde toplanması , tekelleşme² ve kartelleşme³yi önleyecek önlemlerin alınması

² Tekelleşme ; belli bir alanda serbest rekabet koşullarını hukuksal ya da eylemli yoldan kaldırarak piyasaya tek başına mal ya da hizmet sunma olanağıdır.

³ Kartelleşme , bağımsız , tüzel kişiliği olan firmaların aralarında rekabete son vermek ya da rekabeti sınırlamak amacıyla yaptıkları anlaşma sonucu doğan ekonomik güç.

gerekmektedir. Aksi halde , Anayasa'nın 167. ve 172. maddelerine aykırılık söz konusu olur.(Ruhi ,2003)

Özellikle , elektrik , su , telekomünikasyon gibi temel kamu hizmeti üreten ve doğal tekel niteliği taşıyan ve stratejik yönden önem taşıyan KİT'lerin özelleştirilmesinde , özel tekellerin oluşmasını önleyecek önlemler alınmaması kamu görevlerinin özel sektöre devri anlamına gelir ki , bu durumda gerçek ve tüzel kişilerin uyacağı koşullar ile devletin yapacağı gözetim ve denetimin ilke yöntemleriyle , uygulanacak yaptırımların gösterilmesi zorunludur. Çünkü , kamu tekeline devlet her zaman doğrudan müdahale edebilirken , özel tekel karşısında bu durum kolaylıkla söz konusu olmayacaktır. Böylece, fiyatlarda aşırı yükselmeler kaçınılmaz olacak , bundan da tüketici zarar görecektir.

Yüksek Mahkeme , bu gibi olumsuzluklarla karşılaşılmasını için özelleştirmeye ilişkin yasal düzenlemelerde , tekelleşmeyi ve kartelleşmeyi önleyici kurallara yer verilmesi gereği üzerinde durmaktadır. AYM. , TEK ile ilgili kararında bu durumu şu şekilde ifade etmektedir: “Özelleştirilecek kuruluş tekel konumunda ise , kamu tekelinin yerini özel tekelin alması kaçınılmazdır. Kamu tekeli durumunda mal ya da hizmet üretiminde devletin doğrudan karışması olanağı varken , özel tekel durumunda bu olanak söz konusu olmayacak , mal ve hizmet fiyatları kamu tekeline olduğundan daha yüksekte belirleneceği gibi kalite de olumsuz etkilenecektir”

Anayasa Mahkemesi'nin uyarılarından sonra 27 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe giren 4046 sayılı Özelleştirme Yasası ile bu konuda düzenlemeye gidildiği gibi , ayrıca rekabetin (4054 s.y.) ve tüketicinin korunmasına (4077 s.y.) ilişkin özel yasalar da getirilmiştir.

5.17.Limanlarla İlgili Rekabet Kururlu Kararı

1.İzmir Limanı'na ilişkin olarak ;

1-A) Limanda konteynır elleçleme hizmetlerinin verildiği alanda özelleştirme sonrası hakim durum yaratılmasının önüne geçilmesi , yaratacağı rekabet ile hizmet bedellerinin piyasa

koşullarında oluşmasına yardımcı olması ve hizmetlerin etkinliğini sağlama amacıyla ; üç rıhtım ve 10 terminalden (4-3-3) oluşan alanın diğer iki rıhtımın bütünlüğünü bozmayacak biçimde , bir rıhtımın iki ayrı teşebbüsün hizmet verebilmesine imkan tanınacak şekilde konteynır elleçlemede kullanılan alan ve geri alanın ikiye yarılarak özelleştirilmesi gerektiğine ,

1-B)Konvansiyonel yük elleçleme için ayrılmış rıhtım ve geri alanı ile yolcu gemisi rıhtımı ve tesislerinin aynı teşebbüs ve/veya teşebbüs birliğinin işletmesine verilmesinde sakınca bulunmadığı , bu sebeple bahse konu rıhtımların , geri alan ve tesislerin birlikte özelleştirilebileceğine ,

2.Mersin Limanı'na İlişkin Olarak ;

2-A) Konteynır elleçlemeye ayrılmış rıhtımlar ve geri alanlarının tek teşebbüs hakimiyetinde olmamasını temine , konteynır rıhtımlarının bütünlüğünü bozmayacak bir biçimde 7-8-9-10-11 ile 12-13 numaralı rıhtımların geri alanları ile birlikte bir paket halinde ve 20-21 numaralı rıhtımlar ve geri alanları ile Sahil Güvenlik tarafından kullanılan alana bitişik , alan betnlama ve tarama işlemleri tamamlanmış rıhtım ve geri alanının ise ayrı bir paket olarak iki farklı teşebbüs ve /veya teşebbüs birliğinin işletmesine verilmek üzere özelleştirilmesine ,

2-B) Konvansiyonel yük elleçlemeye ayrılmış rıhtımlar ve geri alanları ile yolcu gemileri için ayrılmış olan rıhtım ve ilgili tesislerinin aynı teşebbüs ve/veya teşebbüs birliğinin işletmesine verilmesinde sakınca bulunmadığı , bu sebeple birlikte özelleştirilebileceğine,

3.İzmir ve Mersin Limanlarına İlişkin Olarak ;

3-A) İzmir ve Mersin limanlarındaki konteynır elleçleme alanlarının özelleştirilmesinde konteynır rıhtımları işletme hakkının yanı -ya da aynı ekonomik birlik içindeki- teşebbüs ve/veya teşebbüs birliklerinin devralması halinde Türkiye Cumhuriyeti pazarında anılan teşebbüs ve /veya teşebbüs birliği lehine hakim durum yaratılmış olacağından ; İzmir ve Mersin limanlarının aynı ekonomik birlik içindeki teşebbüs ve /veya teşebbüs birliklerinin işletimine verilmesi gerektiğine,

3-B) Bununla birlikte , İzmir Limanı'nın bölümlendirilmesi ile oluşacak konteynır elleçlemeye ilişkin bölümlerden

- b) Terminal sayısı nispi olarak fazla olan rıhtımların işletme haklarını devralan teşebbüs ve/veya teşebbüs birliklerinin Mersin Limanı'nda kurulu konteynır elleçleme birimlerinden terminal sayısı nispi olarak en az olan rıhtımların işletme haklarını devralmasında veya
- c) Terminal sayısı nispi olarak az olan rıhtımların işletme haklarını devrelacak teşebbüs ve/veya teşebbüs birliğinin Mersin Limanı'nda kurulu konteynır elleçleme birimlerinden terminal sayısı nispi olarak fazla olan rıhtımların işletme haklarını devralmasında veya
- d) Her ikli limanda da nispi olarak terminal sayısı az olan rıhtımların işletme haklarının aynı ekonomik birlik içindeki teşebbüs ve/veya teşebbüs birliği tarafından devralınmasında sakınca bulunmadığına,

3-C) İzmir ve Mersin Limanlarında kurulu konteynır elleçleme birimlerinden terminal sayısı nispi olarak fazla olan rıhtımların işletme haklarını devralacak teşebbüs ve/veya teşebbüs birliklerinin her birinde gemi acenteliği ve/veya navlun taşımacılığı yapanlar ve bunlar ile aynı ekonomik birlik içinde bulunanların varlığı durumunda , anılan nitelikteki teşebbüslerin , işletme haklarını devralacak teşebbüs ve/veya teşebbüs birliklerinin tek başlarına veya birlikte , doğrudan ya da dolaylı olarak kontrolü sağlayan araçlara sahip olmamaları gerektiğine,

4.İskenderun Limanı'na İlişkin Olarak ;

Bu aşamada , 1998/4 sayılı Tebliğ'in 3. maddesi hükümleri uyarınca herhangi bir hususun belirtilmesine gerek olmadığına,

5.İskenderun ve Mersin Limanlarına ilişkin olarak;

Mersin Limanı'nda kurulu bölümlendirilmiş konteynır elleçleme birimlerinden herhangi birisinin işletme hakkını devralacak teşebbüs ve/veya teşebbüs birliklerini İskenderun Limanı işletme hakkını devralmasında sakınca bulunmadığına,

6.İzmit Derince Limanı ilişkin olarak ;

Bu aşamada , 1998/4 sayılı Tebliğ'in 3. maddesi hükümleri uyarınca herhangi bir hususun belirtilmesine gerek olmadığına,

7.Samsun Limanı'na ilişkin olarak ;

Rekabeti engelleme potansiyeli olan bir dikey bütünleşmeyi önlemek amacıyla

- a) Ro-Ro taşımacılığı yapmakta olan teşebbüs ve/veya teşebbüs birliklerine,
- b) Anılan nitelikteki teşebbüs /teşebbüs birliklerinin doğrudan doğruya ya da dolaylı olarak kontrol hakkı sağlayan araçlara sahip oldukları herhangi bir konsosiyuma , Samsun Limanı'nın işletme hakkının devredilmemesi gerektiğine ,

8.Bandırma Limanı'na İlişkin Olarak ;

Bu aşamada , 1998/4 sayılı Tebliğ'in 3. maddesi hükümleri uyarınca herhangi bir hususun belirtilmesine gerek olmadığına,

9.Alıcı adayları belli olduktan sonra 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ile 199771 ve 1998/4 sayılı Tebliğler uyarınca konunun tekrar değerlendirilebileceğine karar verilmiştir.

VII.LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİNDE KARŞIT GÖRÜŞLER

LİMAN-İŞ danışmanı Oğuz Topak tarafından hazırlanan raporda liman özelleştirmeleri konusunda karşıt görüşlere yer verilmiştir. İlgili raporun özeti aşağıdadır :

6.1.Taşımacılığın Uluslararasılaşması ve Küreselleşmesi

Taşımacılık (Oğuz Topak “Özelleştirme ve Limanlar; Dünya ve Türkiye” Ankara 2003)sektöründe çokuluslu işverenler için üretimin ve ticaretin küreselleşmesinin avantajları inanılmazdır. Özellikle, emeği koruyan mevzuatın ortadan kaldırıldığı ya da hep birlikte kısıtlandığı yerlerde daha fazladır. Denizcilik sektöründe gemicilik için ucuz işgücü kullanımının artmasına yol açarken ve hem gemicilik hem de limancılık sektöründe işverenler için ek bir avantaj olarak belirmiştir ve birçok durumda ortaklıklar ve şirket evlilikleri anlamında uluslararası işbirliğinin belirleyici faktörü olmuştur.

Gerçekte bu gelişmeler, evliliklerin ve sonuçta rekabeti teşvik edeceği yere sınırlayan oligopol ve tekellerin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Bu serbest pazar, serbest ticaret ideolojisinin orijinal amaçlarıyla çelişkili bir durum olarak ortaya çıkmaktadır, fakat sonuçta bu çelişki mevcut gelişmeleri yönlendiren kişilerin ve grupların çıkarına olduğunda uygun olarak değerlendirilmektedir .

Le Havre şirketinin danışmanı G. De Monie’ye göre limanlar ve terminal operatörleri rekabet edebilmek ya da müşteri çekebilmek için bir dizi gereksinimi yerine getirmek zorundadırlar. Bu koşullar ise şöyledir:

- Büyük gemi başına günlük olarak 1,500 civarında yüksek ve sürdürülebilir bir günlük çıktı oranının garanti edilmesi
- 3 veya 5 adet Gantry Crane ile çalışabilmek
- Günde 24 saat ve haftada 7 gün esnek çalışma,
- Geminin yanaşması için en düşük bekleme zamanı,
- Hiçbir engel olmadan limana giriş ve çıkış

- Yüklerin yükleme ve boşaltılması esnasında gişelerdeki bekleme zamanını en aza indirmek.

6.2. Özelleştirme

Günümüzde, düzensizleştirme kamu mülkiyetindeki işletmelerin özelleştirilmesine yol açarken limanlar da bu sürece dahil edilerek özelleştirmeden nasibini almıştır. İngiltere Hükümeti, kamu mülkiyetindeki liman varlıklarının özel sektöre devri hususunda beş neden sıralamaktadır:

1. Limanların Yönetimini Geliştirme: Hükümet, bir işletme kültürünü teşvik etmeyi ve limanların sermaye piyasalarına ulaşımını geliştirmeyi gözetmektedir.
2. Verimliliği Geliştirme: Özel yatırımcılardan gelen baskılar ve kapanma veya yönetimin el değiştirmesi korkusunun liman sanayi verimliliğini artıracığı düşünülmektedir.
3. Hükümet için kaynakları arttırmak: Borçlanmayı azaltmaya, vergilendirmeye ve harcamalara dönük diğer politikalar yoluyla kaynak tedariki sağlamayı hedeflemektedir.
4. Çalışanların hisse sahibi olmasını teşvik etmek: Hisse paylarının verilmesi gibi seçeneklerin liman yönetimlerinin ve çalışanlarını daha fazla motive edeceği düşünülmektedir.
5. Sendikaların gücünü kırmak. Kamu istihdamından özel sektör istihdamına geçiş, sendikaların gücünü azaltacaktı ve daha verimli ve etkin işgücü politikalarını devreye sokacaktı .

1997 yılının Haziran ayında Londra’da düzenlenen Liman ve İskelelerin Uluslararası Kurumları Konferansında bir konuşma yapan Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma konferansı (UNCTAD) Genel Sekreteri şöyle bir uyarıda bulunmaktadır:

“...gelişmekte olan dünyada liman özelleştirmeleri çok tehlikeli bir moda olarak devam etmektedir ve ulusal hükümetler eğer gerekli önlemleri almaz ise

söndürülemez bir yangın haline gelecektir. İnsan kaynaklarına yatırım yapılmadan ve düzenleyici zorunlu organlar gelişmeden özelleştirme basit bir şekilde kartellerin ortaya çıkmasına yol açar. Ortalama bir insan bile limanların sorunlarının günü geçmiş araç gereç ve endüstriyel ilişkilerden kaynaklandığını biliyor...”

6.3.Dünya Limanlarında Özelleştirme Girişimleri

ARJANTİN: Liman Otoritesi merkezileşmiştir. Administracion General de Puertos, yeniden yapılırken doğrudan işletme yerine alanda terminallerin işletilmesinde uzun vadeli imtiyazlar yoluyla özel sektör girişimine ağırlık verilmiştir.

AVUSTRALYA: Tahmil ve tahliye işçiliği zaten özel sektör firmaları tarafından yerine getirilmektedir. Ancak, Avustralya’da Cranelerin satılması yoluyla liman otoriteleri faaliyetlerini ticarileştirme ve şirketleşme yoluna gitmişler ve araç mülkiyetinden toprak mülkiyeti modeline geçilmiştir. Melborn Limanı’nın özelleştirilmesine ilişkin öneriler ise şu anda rafa kaldırılmıştır.

BREZİLYA: 1990 yılında Devlet Limancılık Örgütü (Portobras) ortadan kaldırılmış ve 1993 yılında yürürlüğe konan bir yasa ile limanların toprak mülkiyeti sistemine geçişi hedeflenmiştir.

BÜYÜK BAHAMA ADASI: Freeport bölgesinde Hutchison Uluslararası Liman Holdingleri LTD. Tarafından 35 milyon dolarlık bir yatırıma gidilmiş ve yeni bir liman kurulmuştur.

ENDONEZYA: Limanlar kar amaçlı olarak devletten hiçbir sübvansiyon ya da teşvik almadan çalışan kamu kurumlarıdır.

ERMENİSTAN: Hükümet Karadeniz’deki Poti ve Batum limanlarının yüzde 49 hissesini satışa çıkarmıştır.

FİLİPİNLER: 1988 yılından bu yana limanların yönetimine özel sektörün katılımı ve bazı imtiyazlar elde ettiği görülmektedir. Asya kıtasındaki ilk imtiyaz anlaşmasını yapan Manila International Konteyner Terminali, 1988 yılında özel şirketlerin oluşturduğu bir konsorsiyum tarafından 25 yıllığına işletilmeye başlanmıştır. Manila Güney Limanı'nın işletilmesi için Filipin Liman Otoritesi'yle bir anlaşma imzalayan P&O ve yerli bir firma olan 7-R Liman Hizmetleri şirketinin kurduğu Asya Terminalleri A.Ş. 15 yıllık bir süre boyunca bu limanı işletecektir. HPH ise Subic körfezindeki Amerikan deniz üssü yakınlarında 25 yıllık bir süre ile bir konteyner terminalinin inşası ve işletmesi için imtiyaz elde etmiştir.

FRANSA: 1994 yılında kamu arazilerinin kullanımına dair yasayı esneten yeni Devlet Mülkiyeti Kanunu, limanlarda özel sektör girişimini desteklemek için çıkarılmıştır. Şu anda Fransız limanları toprak mülkiyeti modeline yönelmektedirler.

GUATEMALA: Quetzal ve Barrios limanlarındaki tahmil tahliye hizmetleri, özel sektöre devredilmiştir. Aynı şekilde Santo Tom ve De Castilla limanında da bu hizmetler, 1998 yılından bu yana özelleştirilmiştir.

GÜNEY KORE: 1990 yılında kamu ve özel sektörün ortak katılımıyla yapılan Pusan Doğu Konteyner Terminalinden sonra bu tür ortaklıklar ve imtiyazlar Kore Denizcilik ve Limanlar İdaresi tarafından sürekli teşvik edilmektedir.

HİNDİSTAN: Hükümet, özellikle yeni konteyner terminalleri (Jawaharlal Nehru Limanı vb.) hususunda yap işlet devret modeliyle özel sektör katılımını sağlamaya dönük girişimlerde bulunmaktadır. 1999 yılında özellikle Hindistan'ın güney doğusunda bulunan limanların, Avustralya şirketlerine satılması için çalışmalar başlatılırken ülkedeki sendikaların yoğun mücadelesi sonucunda satışlar durdurulmuş bulunmaktadır.

HONDURAS: Ulaştırma sektöründeki genel reform sürecinin bir parçasını da limanların özelleştirilmesi oluşturmaktadır. Ülkenin en büyük limanı olan Puerto Cort dışındaki bütün limanlar özelleştirme kapsamına alınmıştır. Burada da tahmil tahliye hizmetlerinin özel sektöre devredilmesi yaşama geçirilmiştir.

İNGİLTERE: Felixstowe'nın en büyük limanı özel sektör tarafından kurulmuş ve işletilmektedir. Ulusallaştırılmış liman gruplarının özelleştirilmesi 1983 yılında gerçekleşmişti ve İngiltere Limanları Kurumu'na (yeni özel sektör maliki) kamu paylarının devri 1984 yılında vuku buldu. İngiltere'deki limanların yaklaşık yüzde 70'i şu anda özel sektör tarafından işletilmektedir. 1991 yılında çıkarılan Limanlar Yasasına göre, kamu limanlarının en son özelleştirme girişimi bir skandalın ortaya çıkmasına neden oldu. Limanların önceki yöneticilerine piyasa fiyatlarının çok altında satıldığı ve şimdi milyoner olan bu yöneticilerin bir çok dok işçisinin elinde bulunan hisseleri zorla yönetime satma hususunda baskı yaptıkları, satmayanların da işten atıldığı ortaya çıktı. Bu yasaya göre özelleştirilecek olan kamunun elinde kalan 8 limandan sadece Dover limanına dönük bir talep bulunmamaktadır. Diğer limanlarda ise özelleştirmeye dönük bazı hazırlık çalışmalarının yapıldığı da bilinmektedir.

İRLANDA: Devlet İşletmesi statüsünü aldıkları 1993 yılından bu yana ticari temelde faaliyet göstermektedirler.

İTALYA: 1993 yılında çıkarılan "Disposizioni in Materia di Ordinamento Portuale" adlı yasa ile liman otoriteleri, limanları özel sektöre devrederken Landlord modeli çerçevesinde özel sektör faaliyetlerinin dışında kalan liman yönetiminin denetimini yapamaya başlamışlardır.

KOLOMBİYA: Limancılık Yasası, bazı özel kargoları elleçlenmesi hususunda 25 özel limana yetki vermiştir. 1991 yılında çıkarılan yeni bir genel yasayla o tarihten itibaren bu limanlara her türlü kargo elleçlenmesi hususunda yetki verilmiştir. Aynı şekilde Devlet Limanları Örgütü (COLPUERTOS) nün yetkileri elinden alınmıştır. Cartagena Limanı da 1991 yılından sonra özelleştirilmiştir.

MALEZYA: 1986 yılında, Kelang Konteyner Terminali Konnas Terminal Kelang (Kontena National ile Avustralya P&O Şirketinin kurduğu ortaklık) ile hisselerinin yüzde 49'u da Kelang Liman Otoritesi'ne satıldı. KTK, vinçler ve araçlar gibi gayrimenkullerin dışında kalan varlıkları satın alırken diğer duran varlıkları da 21 yıllığına kiraladı. Malezya'daki diğer

limanlar (Johor ve Penang) ise hisselerinin belirli bir bölümünün devlette kalması koşuluyla şirketleştirildiler. 1992 yılında ikinci bir özelleştirme dalgası başladı. Burada da limanın altyapısı başka bir özel şirkete (Kelang Liman Yönetimi, KPM) devredildi. Liman otoritesi KPM'ye karışmamaktadır, ancak elinde bulundurduğu altın hisse yoluyla bazı kararların alınmasında etkin olmaya çalışmaktadır. Kelong Liman bölgesinin batı yakasına yeni bir terminalin yapımında ise yeni konsorsiyuma otuz yıllık imtiyaz tanınmıştır.

MEKSİKA: 1992 yılında çıkarılan yeni limanlar yasası, devletin liman sanayindeki konumunu yeniden belirlemiş ve devlet, liman yönetiminden, terminal işleticiliğinden ve diğer liman hizmetlerini yerine getirmekten el çektilmiştir. Özelleştirme 26 limanda başlatılmıştır. Bu özelleştirmeler L Zaro Cadenas, Manzanillo, Altamira ve Veracruz limanlarındaki kargo terminallerini de içermektedir. Aynı şekilde 7 küçük limanın özelleştirilmesi gerçekleştirilmiştir (Acapulco, Topolobampo, Mazatlan, Puerto Vallarta, Guaymas, Ensenda and Campeche). Özelleştirmelerin sonunda landlord modeline geçiş hedeflenmektedir.

MOZAMBİK: Dünya Bankası tarafından finanse edilen 10 yıllık bir kalkınma planına göre (9,3 Milyar Dolar) Devlet Liman Örgütü Empresa Nacional de Porto e Camintios de Ferro de Mocambique, limanlarda daha fazla özel sektör katılımını sağlamaya dönük faaliyet gösteren bir kamu şirketi olarak yeniden yapılandırıldı.

PANAMA: Özel sektör tarafından işletilen ilk liman (bu şirketin ortakları Stevedoring Services of America ile Motores International of Panam'dır) 1995 yılında faaliyete başladı. Autoridad Portuaria Nacional (APN) adlı Devlet Liman Kurumu tarafından kontrol edilen limanların kısmen özelleştirilmesi gündemdedir. Nitekim 1996 yılında Balboa ve Cristobal limanları Hutchison Port Holdingi'nin bir yan şirketi olan Panama Ports Company'ye satılmıştır. Aynı şekilde şu anda Telfers Adası'ndaki kanalın Atlantik kıyısına yeni bir terminalin yapılması için uluslararası bir konsorsiyum 600 milyon dolarlık bir yatırım yapma kararı almıştır.

PERU: Küçük bir liman olan Ilo özelleştirilmiştir ve daha sonra Devlet Liman Otoritesi Enapu tarafından bazı imtiyazlar da 1995 yılında satılmıştır.

POLONYA: Bu ülkede landlord modeline geçiş yolunda ciddi hazırlıklar bulunmaktadır.

PORTEKİZ: Limanlar, 1993 yılından bu yana ticarileştirilmiş ve kargo yükleme boşaltma hizmetleri özel sektöre devredilmiştir (Liman otoritelerinin yönetim yerine idareden sorumlu olduğu landlord modeline geçilmiştir.).

SENEGAL: 1987 yılında ticarileştirme programı altında Port Autonome de Dakar Limanı bir kamu şirketi haline gelmiş ve kontratla çalışma yönteminin devreye girmesiyle birlikte, bütün yükleme boşaltma hizmetleri özel kişilerin eline geçmiştir.

SLOVENYA: Hükümet, Koper Limanı'nın yüzde 49'unu satmıştır.

ŞİLİ: 1981 yılında başlatılan Pinochet dönemi reformları esnasında özel şirketlerin tahmil tahliye hizmeti verebilmesine olanak tanınmış ve toplam kargonun yüzde 60'ı şu anda özel sektör tarafından taşınmaktadır. Devlet Limancılık Örgütü (Empresa Portuaria de Chile – Empochi) yeniden adem-i merkezileşmeye ve daha fazla özel sektör girişimine yönelmiştir.

TAYVAN: Özel sektör katılımını daha da arttırmak için atılan bir ilk adım olarak konteyner yükleme ve boşaltmasında şirketlerin kendi araç ve ekipmanlarının kullanmasına olanak tanınmıştır.

TÜRKİYE: İlk özel sektör limanı 1993 yılında faaliyetine başlamıştır. Aynı şekilde TDİ'ye ait 7 limanın işletme hakkı, 1997-1998 yılları arasında özel sektöre devredilmiştir. 2000 yılında başlayan ikinci etapta ise 5 liman daha özelleştirilmiştir.

VENEZÜELLA: 1992 yılının Mart ayında Devlet Liman Örgütü Instituto Nacional de Puertos feshedilmiş ve limanların kontrolü yerel yönetimlere bırakılmıştır. Bundan sonra limanlara yönelik özel sektör girişimleri artmıştır.

YENİ ZELANDA: 1988 yılında çıkarılan Liman Şirketleri Yasası, Yeni Zelanda liman otoritelerini ortadan kaldırdı ve her liman yönetimini Şirketler Yasası'na göre bir liman şirketi kurmaya zorladı. Liman yönetimleri limanların hisselerinin yüzde 49'unu bu yeni kurulan liman şirketlerine satabileceklerdi. Ticari faaliyetler de bu liman şirketlerine devredildi.

YUNANİSTAN: 1995 yılında kamu tarafından işletilen Pire Liman Otoritesi kısmi olarak özelleştirilmiştir. Limanın hisse senetlerinin bir kısmı büyük denizcilik şirketleri tarafından satın alınmıştır.

6.4. Düzensizleştirme

Türkiye'de yıllardır "her ile bir liman" politikası uygulanagelmıştır. Bu yüzden de ana işlevi "yük toplamak ve yük dağıtmak" olan limanlar gemiler ve armatörler için cazip birer yük merkezi olmaktan uzaklaşmışlardır. Bunda da bölgenin yük potansiyelinin liman sayısı oranında bölünmesi etkili olmuştur. Dolayısıyla sonuçta, ülkemizde hatırı sayılır oranda ölü yatırımlar ortaya çıkmıştır. Türkiye'de sağlıklı bir limancılık politikası vardır. Bunun belirgin bir örneğini de İzmit Körfezindeki yaygın iskeleleşme hareketinde görmek mümkündür .

Tespit ve tescil edilmiş sayısız teknik ve ekonomik yararlarına rağmen, ülke limanlarının tek elde toplanamamasının doğal sonucu olarak meydana gelen dağınık pahalı ve koordinasyonsuz yönetim, limanlarda modern, kaliteli ve güvenli bir hizmetin sergilenmesine nasıl yıllardır mani oluyorsa, kalifikasyon ve yeterli sayıda personel istihdamı konusuna gereğince önem verilmemesi de aynı düzeyde olumsuzluklara kaynak teşkil etmektedir.

TCDD'nin demiryollarında yaşadığı sorunlar, limanlarda da kendisini göstermektedir. Limanlar bünyesindeki ekipmanın ve araçların büyük bir çoğunluğu miladını doldurmuştur. Yenilenmesi gerekmektedir. Ancak, teknolojik yenilemeye gitmek yerine bu limanların verimsiz oldukları gerekçesiyle özelleştirilmesi gibi bir yaklaşım bulunmaktadır. Oysa Limanlarımız bütün eksikliklerine rağmen genel olarak verimli ve karlıdır.

Dünya ticaretinin yüzde 91'inin deniz yolu ile yapılması limanların deniz ulaştırmasındaki önemini göstermektedir. Bu durum dikkate alınırca limanlarımızın altyapısının ihtiyacı karşılayacak biçimde geliştirilmesi gerekli görülmektedir. Limanlarımızın düşük maliyet ve yüksek hizmet performansı ile işletilmesi bu alandaki en önemli konudur. Bu konuda limanlarımızda genel olarak yapısal ve işletmeden kaynaklanan yetersizlikler aşağıda sıralanmıştır.

- Öncelikle, mevcut araç-gereçlerin büyük bir kısmı ömrünü doldurmuş durumdadır. 1970'li yılların başında alınan bu araç-gereç ve ekipmanlar, yenilenmediği için bakım ve tamir yoluyla faaliyetlerine devam etmektedir. Bu da, verimlilik performanslarını düşürmekte ve işletme giderlerini artırmaktadır. Limanlarımızın gerek kapasite, teknik imkanlar, makine ve teçhizat gerekse işletmecilik yönünden geliştirilmesi gerekmektedir.
- Limanların altyapı eksikliklerinin giderilerek bir an önce gerek teknoloji gerekse idari açıdan iyileştirilip, milli güvenliğin öngördüğü kurallar göz ardı edilmeden, özerk bir yapıya kavuşturularak liman hizmetlerinin verimlilik esasına göre yerine getirilmesi gerekmektedir.
- Yanaşma yerleri, rıhtımlar, rıhtım boyları, derinlikler, liman gerisi bölge alanlarına hizmet veren araç gereçlerle ambarlama ve araç park yerleri yetersiz kalmaktadır.
- Liman Tüzük Talimat ve Yönetmeliklerine göre limanlara eşya getirecek ve götürecek olan gemiler, ağırlıklarına göre römorkör almak mecburiyetindedirler. Gemiler, daha önce belli gros tona kadar adet üzerinden römorköre tabi iken, yapılan değişikliklerle yine belli grosa kadar hem adet hem de çekme gücü şartı getirilmiştir. Limanlarımızda periyodik taramalar yapacak araç gereç mevcudu yeterli değildir.
- Gece-gündüz hizmet verme imkanları kısıtlıdır.
- Ambar alanlarını daraltan tasfiyeye tabi eşyaların ve konteynerlerin zamanında çekilmemeleri dolayısıyla, ambar sıkışıklıkları meydana gelmektedir.
- Konteyner Terminalleri ile uyum içerisinde çalışma imkanı verecek yeterli büyüklükte konteyner kara terminalleri tesis edilmelidir.
- TCDD limanlarındaki mevcut arıtma tesislerine işlerlik kazandırılmalıdır.
- Deniz kirlenmesini bertaraf edecek olanaklar, özellikle özel teçhizat açısından yetersizdir.

- Liman faaliyetlerine ilişkin, düzenli ve bilgisayar bağlantılı bilgi akışı sağlanamamaktadır.
- Gümrük idarelerinin, denizcilik konusunun özelliklerine vakıf olmamaları ve yeterli sayıda Gümrük Muhafaza Gemi Kontrol Memuru bulunmayışı sorunlara yol açmaktadır.
- Liman Hizmet Tarifeleri, maliyet bazına oturtulamamıştır.
- Özellikle kamuya bağlı limanların Liman Tüzük, Talimat ve Yönetmeliklerinde belirtilen liman sınırları, Denizcilik Müsteşarlığı'nca daraltılma yönüne gidilmektedir. Bu hususların önlenmesi gerekmektedir.
- Son yıllarda özelleştirme kapsamına alınıp da özelleştirilemeyen limanlar özelleştirme kapsamından çıkarılması gerekmektedir. Öte yandan, Danıştay tarafından özelleştirilmesi iptal edilen limanlar tekrar kamu mülkiyetine alınmalıdır. Zira, buna dönük politikalar, limanların altyapı yatırımlarının gecikmesine ve kapasite kaybına sebep olmaktadır. Özelleştirme periyodunda kapsam içindeki birimlerde yatırımların durdurulması politikası, birimlerin içinin boşalmasına; gerekli ekipman yokluğu ve personelin moralinde düşüklük verimsiz bir çalışmaya sebep olmaktadır.
- Gerek dış finansman gerekse iç malî kaynaklar kullanılarak limanlarımız dünyadaki teknolojik ve işletmecilik alanındaki gelişmelere cevap verebilecek kapasite ve teknik imkanlara eriştirilmelidir.

Yukarıda belirtilen sorunların dışında Türk limancılık sektörünün bazı sorunlarını daha geniş düzeyde ele almakta fayda vardır. Bunları sıralayacak olursak:

- a) Limanların teknolojik sorunları ve çalışma ortamındaki düzensizlikler
- b) Kamu limanlarındaki istihdam yetersizliği ve düzensizliği
- c) Özel limanlar ve haksız rekabet sorunu
- d) Özelleştirme sorunu

Bunlar, Türkiye'deki limancılık sektörünün ana sorunlarını oluşturmaktadır. Maddeler halinde sıraladığımız sorunları özetlemeye çalışırsak;

6.5. Limanların Teknolojik Sorunları ve Çalışma Ortamındaki Düzensizlikler

Özellikle TCDD ve TDİ bünyesindeki Limanlarda en önemli sorunlardan birisi de hizmet sunma sürecinin ana noktasını oluşturan teknik altyapı, makine, teçhizat ve araç gereçler nedeniyle yaşanan ciddi sorunlardır.

Özellikle 1990'lı yıllardan itibaren dünyadaki limanlarda ciddi teknolojik değişimlere tanık olunmuştur. Enformasyon sistemlerinde bilgisayar teknolojisindeki yenilenmeler nedeniyle ortaya çıkan teknolojik atılım, deniz taşımacılığını da ciddi şekilde etkilemiş ve deniz taşımacılığının yapıldığı gemilerde ciddi yapısal değişiklikler yaşanmıştır. Bu değişim nedeniyle, dünyada limanlar kendilerini yeni teknolojilere uyumlu hale getirebilmek için yeniden yapılanma yoluna gitmiştir. Liman hizmet sunumunda özellikle iki alanda ciddi yatırım yapılmıştır. Bunlardan ilki, elleçlemeyle ilgili makine, teçhizat, araç gereç ve altyapının teknolojik açıdan yenilenmesi olmuştur. Özellikle, limanlarda kullanılan araç gereç ve makinelerin bilgisayar destekli hale getirilmesi verimliliği ciddi şekilde arttırırken, liman hizmetleri için çok önemli bir konumda bulunan altyapı ve liman hinterlandlarının yeni gelişmeler doğrultusunda yeniden yapılandırılması da verimlilik artışı sağlamıştır.

Bu yeniden yapılanma sürecinde hizmet sürecinin diğer bir unsurunu oluşturan emeğin negatif yönde etkilenmemesi ve yeni teknolojilere uyumu için ciddi bir eğitim programı başlatılarak emeğin kalifikasyonu arttırılmıştır. Böylelikle teknolojinin olumsuz toplumsal etkileri asgariye indirilmeye çalışılmıştır. Aynı şekilde, işyerindeki çalışma ilişkileri de ele alınarak özellikle işçi sağlığı ve iş güvenliği, çevre ve uluslararası standartlara uygun bir ortam yaratılmasına dönük ciddi adımlar atılmıştır.

Dünyadaki bu gelişmelere karşın, ülkemizde özellikle ülkenin dış ticaretinin önemli bir halkasını oluşturan liman hizmetlerine yönelik bir yeniden yapılanma sürecine bugüne kadar başlanmamıştır. Özellikle kamuya ait limanlarda 1960'lı 70'li yılların teknolojileri kullanılmaktadır. Liman altyapılarında ciddi yetersizlikler bulunmakta ve limanlarda emeğin yeniden niteliklendirilmesine ilişkin yeni gelişmelere rastlanılmamaktadır.

Aynı şekilde, kamu limanlarımızda bırakınız uluslararası standartların uygulanmasına dönük atılımları mevcut çalışma mevzuatımızın normatif hükümlerinin bile bir ölçüde uygulanmadığı görülmektedir. İş organizasyonunun yapılması ve hizmetin sunumu esnasında

yasal kısıtlamalar gözardı edilirken, salt pazar mantığı ile hareket edilmeye çalışıldığı görülmektedir. İşçi sağlığı ve iş güvenliği mevzuatına uygun çalışma ortamı sağlama yolunda gerekli adımlar atılmıyor ya da atılmıyor.

Bu nedenlerle özellikle kamu limanlarında ciddi bir yeniden yapılanma sürecine başlanması ihtiyacı kendisini hissettirmektedir.

6.6. Kamu Limanlarındaki İstihdamın Yetersizliği ve Düzensizliği

Yukarıda da değinildiği üzere ülkemizdeki liman işletmeciliği, tekel hizmeti gibi değerlendirilmesine rağmen yukarıda da ifade edildiği üzere uygulamada bir çok özel kuruluş, belediyeler ve kamu kurumları gibi çeşitli kurumlar ülkemizde fiilen liman ve iskele işletmeciliği yapmaktadır.

Bu durum, bir yandan kamu tarafından denetimi ve koordinasyonu zorlaştırırken diğer yandan ülkemizde yıllardır ciddi bir sorun olan haksız rekabet ortamını yaratmaktadır. TCDD ve TDİ bünyesindeki kamu limanlarında eğitim, vergi ve sigorta primleri düzenli olarak ödenirken, bu limanlar açısından rekabet hususunda önemli bir kalem olan işgücü maliyetleri önemli ölçüde etkilenmektedir. Öte yandan, özellikle özel sektör tarafından işletilen limanlar ve iskelelerde ise sigortasız işçi çalıştırma, taşeron işçi, kaçak işçilik, yabancı işçi çalıştırma, vergi ve benzeri hukuksal yükümlülükleri yerine getirmeme gibi bir dizi olumsuzluk yaşanmaktadır. Bu da doğal olarak limancılık hizmetleri açısından bir haksız rekabet ortamı yaratmaktadır. Nitekim, bu haksız rekabet ortamının ortadan kaldırılması için Rekabet Yüksek Kurulu'nun ilgili kararları da emsal tutulabileceği gibi bunların yanısıra, bu tür liman iskelelerin denetimi ve koordinasyonunun sıkı bir şekilde yapılmasına ilişkin yasal düzenlemeye ihtiyaç bulunmaktadır. Gerek ciddi yaptırımları ve cezaları da içeren bir dizi yasal önlem alınırken gerekse yukarıda sayılan işçilik türlerine dönük olarak kısıtlamalar getirilmelidir.

Bu önlemler, ekonomik açıdan rekabet ortamı oluşturmasının yanısıra ülkemizin stratejik açıdan dışa açılan kapıları olan bu limanların kontrolü ve denetimi açısından da önem

taşıyacaktır. Çünkü, Limanlar bir anlamda ülkenin dış dünya ile bağlantısının kurulduğu yerlerdir. Bu tür yerlerin kamu denetimi ve kontrolünün dışına çıkması buranın denetim dışına çıkmasına yol açarak, kaçakçılık, kaçak insan ve silah taşıma gibi yasadışı amaçlarla kullanılmasının önünün açılması demektir. Nitekim, geçtiğimiz yıllarda kamuoyunda sık sık rastlanan Yunanistan'a ve İtalya'ya kaçak göçmenlerin Türkiye'deki özel iskeleler aracılığıyla taşınması konunun önemini göstermektedir.

6.7. Özelleştirme Sorunu

Türkiye'nin dış ve iç ticaretinde önemli bir yer tutması nedeniyle özel öneme sahip birer kapı niteliğinde olan limanlarımız, stratejik öneme sahip konumları itibariyle de ülke savunması açısından da önem taşıyan işletmeler olmuşlardır. Irak savaşı, limanlarımızın stratejik önemini bir kere daha göstermiştir.

Bir yandan stratejik öneme sahip olması nedeniyle ileriki süreçte önemli bir konum işgal edeceğinden, diğer yandan da ekonomik etkinlikleri nedeniyle TCDD Limanlarının satılması, kamu açısından çok önemli olan bir kaynağın bazı çıkar çevrelerine peşkeş çekilmesi ve haraç mezat satılması anlamına gelmektedir. Bu nedenle TCDD limanlarının bu aşamada satışı hem ekonomik bakımdan anlamsız hem de siyasal bakımdan yanlış bir tercihtir.

TDİ limanlarının özelleştirilmesi esnasında ihaleye ilişkin eleştirilerini kaleme alan UNCTAD Liman Uzmanı, Lami Teksöz, limanların özelleştirilmesine ilişkin ihalelerin imtiyaz sözleşmesi şeklinde yapılması gerektiğine ve adi sözleşmeyle limanların özelleştirilmesinin kamu yararının dışında bir anlam ifade ettiğini belirtirken, dünya genelinde bu tür uygulamalarda araçlarda mesleki tecrübe arandığını ve bunun da ihale şartnamelerinde belirtildiğini vurgularken yukarıda belirtilen özelleştirme süreci mafya bağlantısını önceden haber veriyordu. Teksöz'ün raporunda başka bir nokta ise, asıl kıyametin TCDD limanlarının özelleştirilmesi aşamasında kopacağına ilişkin düşüncesidir.

Dünyada genellikle çokuluslu şirketler ya da bunların yan kuruluşları karşımıza alıcı olarak çıkarken, Türkiye’de özelleştirilen limanların alıcıları yerli firmalardır ve bunlar genellikle limanları pazar saiklerinin dışında amaçlarla kullanmak üzere satın almışlardır. Yukarıda da belirtildiği üzere uyuşturucu, insan ve kaçak petrol trafiğinde birer geçiş kapısı olarak kullanılmak için satın alınan limanlar zamanla_ekonomik işlevlerinin dönüşmesi nedeniyle birer ilkel sermaye birikimi aracı haline gelmişlerdir. Aynı şekilde, 1980’li yılların sonunda ortaya çıkan serbest bölgeler ve özellikle Mersin Serbest Bölgesi de gerek İçişleri Bakanlığı kayıtlarında gerekse uluslararası uyuşturucuyla mücadele örgütlerinin raporlarında önemli bir merkez halini almış durumdadır.

VII.SONUÇ

21.yüzyılda egemen olması öngörülen kombine taşımacılık çerçevesinde, denizyolu ulaştırmasında eskinin limandan limana olan taşıma anlayışı artık fabrikadan mağazaya (kapıdan kapıya) şekline dönüşmüştür. Transit geçiş ülkesi durumundaki Türkiye, kombine taşıma anlayışı doğrultusunda limanlarını ve diğer ulaştırma altyapılarını uyarlamak gereğini duyacaktır. Bu nedenle, Türkiye'nin deniz yoluyla gerçekleştirilecek dış ticaretine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde limanlarımızın geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması gerekecektir.

Limanlar üretim bölgeleri ile tüketim bölgelerini birbirine bağlayan ithalat ve ihracatın giriş çıkış kapılarıdır. Liman , ticareti geliştirdiği gibi ticaret merkezinin büyümesine de yardımcı olur. Limanın gelişimi , lojistik taşımacılık faaliyetlerini canlandırarak çevresindeki bölgeyi de gelişme yönünde etkiler. Dolayısıyla , liman ulusal ekonominin büyümesinde hayati öneme sahip olup bölgesel gelişmenin özünü oluşturmaktadır. Limanın asıl işlevi ; yükü seri biçimde , ucuz ve güvenle ulaşım sistemleri arasında aktarabilmektir. Ulusal gelişme için dışa açılmak şarttır. Dışa açılmanın yolu dış ticaret , dış ticaretin başlıca elemanları gemiler , dışa açılan kapı da limanlardır. Ancak dışa açılmanın da uluslar arası standartları vardır. Dışa açılmak , global standartlarda veya üstünde mal ve hizmet sunabilen girişimciler ile başarılabilir. Günümüzde iletişimin gelişmesiyle bilgiye hızla ulaşılabilen gezegenimizin ne kadar küçük olduğunu gördüğümüz küreselleşme dönemimizdeyiz. Yani rekabetin tüm yerküreye yayıldığı bir dönemdeyiz. Küresel standartlarda veya üstünde mal ve hizmet sunabilen girişimciler ayakta kalabileceklerdir. O halde bir ülkenin varlığı ve gelişmesi de küresel rekabet dönemine girmiştir. Nitekim serbest rekabetle gelişmenin olduğu , bundan dolayı himayeci politikaların bir tarafa atıldığı günümüzde serbest rekabetle çok hızlı gelişmelerin ve yeniliklerin ortaya çıkması da kaçınılmazdır. Yani limanlar arasında da rekabet vardır. Limanlar için rekabet ; değişen lojistik sistemler yolu ile ticarete sunulan hizmetlerdeki artan alternatiflerden ileri gelmektedir. Artan rekabet ortamının , ulusal liman politikaları ve liman yönetimi üzerinde etkileri vardır. Limanlarla ilgili ulusal politikaların uluslar arası politikalarla uyum içerisinde olması gerekir. Böylece bazı limanların , ekonomik olmayan diğer liman yatırımlarının kurbanı haline gelmesi önlenmiş olur. Rekabetçi ortamın sağlanması için daha fazla yerel kararlar ve özel sektör için daha çok rol gereklidir .

Limanlarda karlılığı arttırmak için verimliliği arttırmak gerekir. Benzer şekilde taşıma hizmetlerinde de verimliliği dolayısıyla karı arttırmak için , gemilerin limanlarda kalış sürelerini azaltmak gerekir. Bu hem gemi hem de liman teknolojisine bağlıdır. Liman işletmeciliğinde başarı için , liman teknolojisi , gemi teknolojisine bağlıdır.

Türkiye’de mevcut kamu limanlarında yaşanan aksaklıklar “liman özelleştirmelerini” güncel ve öncelikle çözümlenmesi gereken bir sorun haline getirmiştir. Limanların özelleştirilmesi ile ;

- “Devletin mali yükünü azaltmak,
- Rekabeti özendirmek , verimliliği ve etkinliği arttırmak
- Özelleştirme yolu ile ekonomik büyümeyi hızlandırmak
- Ülke ekonomisinde kamu sektörünün katılımını ve payını azaltmak”

hedeflenmektedir.

Liman özelleştirmelerinde karşılaşılan en büyük sorun “yöntem” sorunudur. Özelleştirme yapılırken , özel sektörün finanssal katılımı , yatırım yapması sağlanmalıdır. Bu açıdan Yap-İşlet-Devret yöntemi öne çıkmaktadır. Bu yöntemin kendine has zorlukları ve sakıncaları , “ tarafların çıkarlarının dengelenmesi ve kamu yararı ilkesinin” göz ardı edilmemesi ile bertaraf edilebilir.

Özelleştirmeden beklenen yararın sağlanabilmesi için , her bir limanda yapılması gerekenler belirlenip , şirketlerde, bu istisnai işi yürütebilecek yeterlilik ve tecrübe aranmalıdır. Bununla birlikte , rekabet ihlalleri ve hakim durumun ortaya çıkması engellenmelidir. Limanların stratejik önemi dolayısıyla yabancı şirketlere temkinli yaklaşılması gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- AKINCI M.(1999) : Bağımsız İdari Otoriteler ve Ombudsman , Beta Yayınları 100-120 , İstanbul
- AKINTÜRK T.(1991): Borçlar Hukuku ,Savaş Yayınları 161 , Ankara
- AKTAN C.(2005) : Genel Olarak Altyapı Hizmetleri Altyapı Ekonomisi Altyapı Hizmetlerinde Serbestleşme ve Özelleştirme , Seçkin Yayınları 11-14 , Ankara
- AKTEN N.(1988): Deniz Taşımacılığı Kılavuzu 101-110 , İstanbul
- AKYOL Ş. (1997): Know-How, Management Joint Venture ve Büyük Çaplı İnşaat Sözleşmeleri , Afa Yayınları , 33- 79 , İstanbul
- ARICIOĞLU A. : UTA Dergisi , Nisan 2003 , 24
- ARIKAN H. A.(2000) : Kıyı Yapıları ve Limanlar , Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 26-34, Ankara
- ASLAN Y. (2006) : Rekabet Hukuku Dersleri, Ekin Yayınları 187-192 , İstanbul
- BAYTAN İ. (1999): Özelleştirme , TRT Yayınları 286-362 , Ankara
- Birinci Ulusal Denizcilik Kongresi (1989) : Liman Hizmetleri Sektör Raporu , 41
- ÇETİNKAYA Ö.(2001): Türkiye’de Devlet İşletmeciliği ve Özelleştirme, Ekin Yayınları , 167-178, Bursa
- DEDEOĞLU A. (1998): Liman Rekabeti ve Pazarlama ,Liman Rekabeti ve Pazarlama ; Çağdaş Denizcilik Stratejileri ,138-140 , İzmir

DENİZ R. (2003) :Liman İşletmeciliği Gümrük Mevzuatı , Akademi Yayıncılık 11-15, İstanbul

Deniz Ticaret Odası : 2002 Sektör Raporu , İstanbul

Deniz Ticaret Odası : 30.03.2005 Tarihli Görüş , İstanbul

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI (1994): Rekabet Hukuku ve Politikası Özel İhtisas Komisyonu Raporu , 55 ,Ankara

ECE J.N. (2005) : Limanların Özelleştirilmesi , Altyapı Ekonomisi Altyapı Hizmetlerinde Serbestleşme ve Özelleştirme , Seçkin Yayınları 129-131, Ankara

ECE J.N. : Denizcilik Sektörünün Özelleştirilmesi , Denizcilik Dergisi ,Ekim 2005

EGE Y. : Dünyadaki Uygulamalar Işığında Rekabet Politikası ve Özelleştirme , Hazine Dergisi , Ocak 2000 Ankara

ERGÜNEŞ N. (1993): Liman ve Liman İşletmeciliği ,Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 34-36 , İstanbul

ERSÖZ H.Y. , ÖZDEMİR S. (2004) : Özelleştirme ve Çalışanların Mülkiyet Sahipliği, Kardemir Örneği , Alfa Yayınları, 13-15, İstanbul

ERGÜL N., DUMANOĞLU S. (2003): Finanssal Kiralama , Der Yayınları ,10-16, İstanbul

GÜNDAY M. (1996): İdare Hukuku Dersleri , İmaj Yayınları , 332-335, Ankara

GÜNDAY M. (2004): İdare Hukuku Dersleri , İmaj Yayınları , 322-327 , Ankara

GÜNER S. İ. (2000): Liman Yönetiminde Stratejik Planlamanın Önemi ; 10. Ulusal Yönetim Organizasyon Kongresi Bildiri Kitabı , İstanbul

Guidelines for Port Authorities and Governments on the Privatisations of Port Facilities, UNCTAD Secretariat ,1998 ,sf:1

İTO (1996): Sorularla Finanssal Kiralama(Türkiye Uygulaması) 11, İstanbul

JICA (2000) : TC Ulusal Liman Gelişim Master Planı ; II-5-9 , Ankara

KARABACAK Y. (2003) : Türk Kamu Limanlarında Özelleştirme Uygulamaları ve İzmir Limanı için Uygulama Modeli Geliştirilmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi 74, İzmir

KARABACAK Y. (1996) : Türkiye'deki Devlet Limanlarının Özelleştirilmesi Konusunda Stratejiler ve Uygulama Yöntemleri ,Yayınlanmamış Uzmanlık Tezi 160-163 , İzmir

KARACAN A. İ. : Özerk Kurumların ÖZERKLİĞİ , Hazine Dergisi Nisan 2002 ,3-33

KARALAR R. (2001): Genel İşletme , A.Ü. Yayınları 12 , Eskişehir

KISA U. S. (2004) : Avrupa Topluluğu Rekabet Hukukunda Hakim Durumun Rekabet Karşıtı Eylem ve İşlemlerle Kötüye Kullanılması, BTHAE Yayınları 3 -5 , Ankara

KOÇ Y. (2005) : Özelleştirme Türkiye'yi Parçalamanın Bir Aracı , Kaynak Yayınları , 171-178, İstanbul

KOÇEL T. (2002) : KİT'ler iflas edebilmeli , Hürriyet Gazetesi

KÖSEOĞLU A.: Özel limanlar da Özelleştirilmeli, UTA Dergisi Aralık 1999

Liman-İş Yayın Organı : Ekim 2005

ÖZ G. (1999) : Özelleştirme Sürecinde Rekabet Kurulunun Yeri, Rekabet Politikası ve Özelleştirme Sempozyumu 48 , Ankara

ÖZBEKLİ F. : UTA Dergisi , Nisan 2003

ÖZELLEŞTİRME İDARESİ BAŞKANLIĞI : Türkiye’de Özelleştirme

ÖZTÜRK N. (2001) : Özelleştirme Ders Notları ,Yüksek Denetleme Kurulu, Ankara

ÖZTÜRK P. (2001) : Ortak Girişim (Joint Venture) ve Uygulanacak Hukuk, Beta Yayınları 6-10, İstanbul

PAKSOY A.: UTA Dergisi , Nisan 2003

POYRAZ Ö. : Liman Özelleştirmeleri , Denizcilik Dergisi , Ekim 2005

Referans Gazetesi : 07.08.2006

RUHİ M. E. (2003) : 1982 Anayasası Çerçevesinde Sosyal Devlet ve Özelleştirme, Nobel Yayıncılık 240-247 , Ankara

ŞİRAMUN S. (2005) : Avrupa Birliği Rekabet Hukukunda Kötüye Kullanma , Vedat Kitapçılık 75-92 , İstanbul

TCDD Demiryolu Dergisi : Mart 2006

TOBB (1993) : Özelleştirme Özel İhtisasa Komisyonu Raporu

TOPAK O. (2003) : Özelleştirme ve Limanlar; Dünya ve Türkiye , LİMAN-İŞ Sendikası Ankara

ULUSOY A. (2003) : Bağımsız İdari Otoriteler ,Turhan Kitapevi 31-38 , Ankara

UND (2002) : Dünyadaki Önemli Lojistik Merkezler , UND AR-GE Departmanı , İstanbul

ÜNAL F. (2000) : Özelleştirmenin Kamu İktisadi Teşebbüslerinde Verimlilik Üzerine Etkisi, Nobel Yayıncılık 69-75, Ankara

YASİN M. (2006): Uygulama ve Yargı Kararları Işığında Özelleştirmenin Hukuki Rejimi Beta Yayınları 59-64 , İstanbul

YAŞAR S. (2005) : Özelleştirme, Beta Yayınları 6-52 , İstanbul

YERCAN F. (2000): Kıyı Yapıları ve Limanlar , Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara

YERCAN F. (1996) : Liman İşletmeciliği ve Yönetimi 46-50 , Mersin

YERLİKAYA G. K. (2002): Yap İşlet Devret Modeli , Seçkin Yayınları 180-190, Ankara

YILMAZ E. (2003): Hukuk Rehberi ; Sözleşmeler , Ankara

YILMAZ E. (1986) : Hukuk Sözlüğü , Seçkin Yayınları , Ankara

YILMAZ O. (2005) : Altyapı Projelerinin Finansmanında Yap İşlet Devret (YİD) Modeli Altyapı Ekonomisi 149-154 , Ankara

İnternet Adresleri:

www.oib.gov.tr : Özelleştirme Dairesi Başkanlığı

www.tusiad.org.tr : TÜSİAD

www.tcmb.gov.tr

: T.C. Merkez Bankası

www.tdi.gov.tr

: Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.

www.worldbank.com

: Dünya Bankası

www.tcdd.gov.tr

: T.C. Devlet Demiryolları

www.rekabet.gov.tr

: Rekabet Kurulu

ÖZGEÇMİŞ

Doğum Tarihi : 01 Ağustos 1972
Doğum Yeri : Mersin
Lise : (1990) İçel Anadolu Lisesi
Lisans : (1998) Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi