

LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİ: MERSİN LİMANI İÇİN BEKLENTİLER VE GERÇEKLEŞMELER

Esat KOÇAK¹
Hakkı KİŞİ²

ÖZ

Küreselleşmeye paralel olarak artan ticaret hacmi, ülkeleri yeni rekabet politikaları üretmeye zorlamaktadır. Bu kapsamda üretilen rekabet politikaları arasında liman özelleştirmeleri önemli bir yer tutmaktadır. Liman özelleştirmeleri ile liman kullanıcılarının rekabet üstünlüğü elde etmesi hedeflenmektedir. Bu çalışmada, bir rekabet politikası olarak liman özelleştirmeleri çerçevesinde Mersin limanı özelleştirme öncesi beklentiler ve sonrasındaki gelişmelere yönelik algılar, derinlemesine görüşmeler ve belge incelemesi veri toplama teknikleri ile belirlenmiştir. Liman özelleştirmesinin, etkin ve rekabetçi bir liman yaratmak ve ulusal kalkınma hedeflerini desteklemek adına neredeyse bir zorunluluk olduğu yönünde görüş birliği bulunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Ulaştırma, Lojistik, Rekabet, Liman özelleştirme

JEL Sınıflandırılması: R40

PORT PRIVATIZATIONS: EXPECTATIONS AND ACTUALIZATION FOR PORT OF MERSİN

ABSTRACT

The trade volume, increasing in parallel with globalization, force countries create new competition policies. The privatization of state ports take a significant part in these competition policies. The privatization aim for the beneficiaries to have advantage in competition. In this work it is emphasized as a competition policy in the frame of port privatization. The expectations before the privatization of Port of Mersin and the perceptions after the realization are studied. In depth interviews and document examination data collection techniques are used. In order to create an efficient and competitive port and support national development aims, it seems that there is a concensus on port privatization is a must.

Keywords: Transportation, Logistics, Competition, Port privatization

JEL Classification: R40

¹Dr., esatkocak@yahoo.com

²Prof.Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, hakki.kisi@deu.edu.tr

1.Giriş

Liman özelleştirmeleri günümüzde sıklıkla tartışılan, farklı boyutları ve değişkenleri ile araştırmacıların yoğun olarak ilgi gösterdiği bir konudur. Limanların ulaştırma ve lojistik probleminin çözümündeki belirleyici rolü ve süregelen evrimi nedeniyle halen cevap bekleyen sorular bulunması bu ilginin başta gelen sebepleridir.

İşletmelerin-ülkelerin maliyeti azaltma çabaları yoğunlaştıkça, lojistik sektöründe denizyolu taşımacılığının önemi artmaktadır. Bu nedenle deniz taşımacılığı, hem lojistiğin hem de uluslararası pazarlamanın bir alt sistemi olarak karşımıza çıkmaktadır (Tuna,1998:115).

Sanayi hammaddelerinin, yarı mamullerin ve kitlesel tüketim mallarının ölçek ekonomileri yaratarak taşınması dünyamızda denizyoluyla yapılmaktadır. Bu biçimde taşınan yüklerin, taşıma türleri arasındaki aktarımının yapıldığı, elleçlendiği, işlendiği ve depolandığı merkezler ise türlü terminalleriyle limanlardır (Kişi, 1998: 65). Son yıllarda küreselleşme nedeniyle limanlar bir lojistik merkez olarak katma değer üreten sistemler haline dönüşmüşlerdir (Esmer, 2008:114). Deniz limanları bu anlamda rekabetin en önemli değişkenlerinden birisidir. Bu noktadan hareketle, limanların daha verimli ve daha etkin kullanımı yönünde politikalar üretilmesi uluslararası rekabette üstünlüğü hedefleyen taraf açısından kaçınılmazdır.

Bu çalışmada, deniz limanlarına yönelik üretilen politikalardan bir tanesi olan liman özelleştirmeleri sorgulanmıştır. Bu kapsamda; örneklem olarak seçilen, 2007 yılında “işletme hakkı devri” yöntemi ile özelleştirilen Mersin limanı, özelleştirme öncesi beklentileri ile özelleştirme sonrası gerçekleştirmeleri üzerinden analiz edilmiştir.

2.Alanyazın

2.1.Limanlar ve Liman Yönetimi

Küreselleşme ve küreselleşmenin rekabet üzerindeki yoğunlaştırıcı etkisi işletmeleri ayakta kalabilmek için yeni çevreye uyum ve bu yönde farklı stratejiler geliştirmeye yöneltmiştir. Porter (1998: 23, 2003: 45) tarafından geliştirilen “Maliyet Liderliği”, “Odaklanma” ve “Farklılaşma” rekabet stratejilerinden, “Maliyet Liderliği” kapsamında maliyetlerin düşürülmesine yönelik olarak ulaştırma ve lojistik uygulamaları sıkça kullanılmaktadır.

Ülkelerin uzun dönemli rekabetçi üstünlüğü gerçekleştirebilmesinin ardında “müşteri tatmini” ile birlikte “düşük maliyetleri” de hedefleyen lojistik stratejilerinin geliştirilmesinin büyük bir önemi bulunmaktadır (Tuna,2001:208).

Diğer taraftan, serbestleşme ve özelleştirme, dünya ticaretindeki ticari engellerin kalkması, lojistik arz zincirindeki entegrasyon ve gelişmeler, küreselleşme ile

yeni pazarlara girme girişimleri, limanların ve lojistik işletmelerin rollerini yeniden belirlemektedir (Ece; 2008:18).

Bir ulaştırma türü olarak deniz taşımacılığı, uluslararası pazarlarda faaliyet göstermekte, uluslararası ticareti çevreleyen tüm çevresel faktörlerden etkilenmekte, ulaştırma hizmet sektörünün endüstriyel özelliklerini yansıtmakta ve işletmelerin rekabetçi üstünlükleri de buna göre şekillenmektedir (Cerit, 1998: 31).

Ulaştırma ve lojistik uygulamaların en önemli bileşenlerinden bir tanesi ise deniz limanlarıdır. Dünya ticaretinin %90'ından fazlasının deniz yoluyla yapılması, dünya deniz ticareti hacminin 9 milyar tona ve 9 trilyon ABD Dolarına (Denizcilik Müsteşarlığı, 2014:5) ulaşmış olması bu önemi daha da artıran bir etkidir. Dolayısıyla rekabette üstünlük için limanların hayati bir öneme sahip olduğu söylenebilir. Dahası, limanlar sadece taşımacılık sisteminin değil ayrıca, üretim, ticaret ve lojistik sistemlerinin de çok önemli bir parçasıdır.

Küresel tedarik zincirinin ve denizyolu taşımacılığının düğüm noktası ticari yük limanlarıdır. Bu anlamda limanlar, ülkenin belli bölgesi üzerinde ekonomik faktör teşkil eden ve bünyesinde bazı sosyo kültürel faaliyetleri de sağlayabilen yapay ve doğal sığınaklardır (Çağlar, 2012,5).

Bir yandan ulaştırmanın diğer yandan sanayinin bir parçası olan limanlar dünyada değişen şartlara paralel olarak büyük işlev değişimlerine uğramışlardır. Bu değişim içinde limanlar, sadece gemileri barındıran tesisler olmaktan çıkarak hizmet üretim merkezleri haline dönüşmüşler evrimleşmişlerdir (Akten, 2008: 18).

Limanların söz konusu bu evrimi, elleçledikleri yükün türü, liman geliştirilmesindeki tutum ve stratejileri, liman faaliyetleri, örgüt yapısı, üretim özellikleri ve verdikleri hizmetler açısından dört aşamada tanımlanabilmektedir (UNCTAD,1992:23 ve UNCTAD,1999);

Birinci Nesil Limanlar: 1960 yılından önceki dönemi kapsayan, sadece gemilerden yükleme-boşaltma hizmetleri veren, bir ticaret merkezi olma vizyonu taşımayan limanlardır.

İkinci Nesil Limanlar: Birinci nesil liman faaliyetlerinin yanında “ulaştırma, sanayi ve ticaret merkezleri” olarak tanımlanmaktadır. Bu nesil de artık katma değer yaratan faaliyetler yer almaktadır.

Üçüncü Nesil Limanlar: ilk iki kuşak limanların verdiği tüm hizmetleri veren ve bunlara ek olarak konteynerizasyon ve intermodal taşımacılığın görüldüğü limanlardır. Bu nesil ile birlikte küreselleşme kapsamında, limandan-limana kavramı yerini kapıdan-kapıya kavramına bırakmıştır.

Dördüncü Nesil Limanlar: Bu aşamada, limanlar ticaret merkezi olarak görülmeye başlanmıştır. Uluslararası rekabetin bir parçası olarak lojistik hizmetleri sunan taşıma zincirinin ve ticaretin en önemli halkası haline gelmişlerdir.

Genel olarak bakıldığında, birinci nesil limanlar emek, ikinci nesil limanlar sermaye yoğun iken, üçüncü nesil limanlarda teknoloji ve bilgi yönetiminin yoğun kullanımı ile lojistik zincire entegrasyon ve katma değer yaratma odaklı bir yapı karşımıza çıkmaktadır (Çetin, 2012: 7).

Limanlardaki ve dünya ticaretindeki bu gelişmeler limanlar arasındaki rekabeti de ön plana çıkarmıştır. Limanlar arasındaki rekabetin liman işleticisinin kar gayesinin dışında, limandan yararlanan ticari aktörlerin rekabet üstünlüğü elde edebilmesi açısından da önemi vardır. Liman kullanıcıları açısından; hizmet kalitesinin düzeyi, hız, rekabetçi tarifeler, hizmet çeşitliliği ve hasarsız işlem kendi rakipleri ile mücadele için önemli ölçütlerdir.

2.2.Liman Rekabeti ve Bir Ulaştırma Politikası Olarak Liman Özelleştirmeleri

Limancılık sektörü giderek artan bir biçimde daha rekabetçi hale gelmektedir. Artan rekabetçi çevre ışığında pek çok limanda, operasyonel etkinliğin ve liman performansının gelişimi için özel sektörün katılımının etkisinin önemli olduğu düşünülmektedir. Bu çerçevede özelleştirme uygulamaları limanlarda yaygınlaşmaktadır (Reel ve Terzi, 2008: 120).

Limanlar lojistik veya tedarik zinciri üzerinde önemli bir bağlantı oluşturmaktadırlar. Bu nedenle, limanların etkinlik düzeyi ve performansı büyük ölçüde ülkenin rekabetçiliğini de etkilemektedir. Limanlarda rekabetçi üstünlüğü sağlama düşüncesi, özelleştirme uygulamalarının başlamasını sağlamıştır. 1980'li yıllardan itibaren artan girişimler, farklı özelleştirme yöntemleri ile devam etmektedir (Reel ve Terzi, 2008: 125).

Gelişen dünya ticareti ve küreselleşmenin bir sonucu olarak çok sayıda oyuncu liman rekabeti içinde yer almaya başlamıştır. Liman yönetimi ve rekabeti bu anlamda çok sayıda çatışan veya paralel çıkarların etkisinde kalmaktadır. Bu noktada üç tip liman rekabeti söz konusudur (Voorde ve Winkelmanns, 2002:13);

- 1.Liman içi operatörler arası rekabet,
- 2.Limanlar arasında rekabet,
- 3.Liman otoriteleri arasında rekabet,

Etkin ve verimli limanlar bölgesel ekonomik gelişim anlamında son derece önemli bir rol oynarlar. Sadece uluslararası ticareti bölgeye çekmekle kalmaz aynı zamanda turizm, finans ve sanayinin gelişimine de dolaylı olarak çok önemli katkı sağlarlar (Mc Gowan, 2011:84).

Yönetim biliminde politikalar, faaliyetlerin yerine getirilmesinde paydaşlara yol gösteren genel hareket planları olarak tanımlanmaktadır. Politikalar organizasyon içinde yol gösteren bir kılavuz ve ilkeler bütünüdür (Özer, 2010:60).

Bir başka tanıma göre politika, belirlenmiş sosyo-ekonomik amaçlara ulaşmak için; ekonomik düzen, yapı ve süreci, belli karar birimlerinin, seçilmiş uygun araçlar kullanarak, bilinçli ve sistematik biçimde etkileme, yönlendirme ve şekillendirme ve denetimini konu alan bilim dalıdır (Çiçek ve Kişi, 2007). Bu bilim dalının ulaştırma probleminin çözümüne yönelik olarak yönetilmesine de ulaştırma politikası adı verilmektedir.

Özelleştirme ise; rekabet ortamının sağlanması ve söz edilen ölçütlerin karşılanabilmesi için kullanılan bir ulaştırma politikası olarak karşımıza çıkmaktadır. Elbette özelleştirme sadece bu ölçütleri karşılamak için yapılmaz, başka hedefler de söz konusudur.

Liman özelleştirme politikasında temel amaç liman kapasitesine bağlı olarak verimlilik ve etkinliğin artırılmasıdır (Çağlar vd. 2010: 927).

Guislain (1997:18), liman özelleştirmelerinin hedeflerini şu şekilde belirlemiştir;

- Liman hizmetlerinde verimliliği ve etkinliği artırmak,
- Kamu yönetiminin rolünü ve bürokrasiyi azaltmak,
- Kamu yönetiminin finansal sorumluluğunu azaltmak,
- Özel sektör fonlarını liman altyapısına yönlendirmek,
- Liman hizmetlerinde verimliliğini ve etkinliğini artırmak,
- Küresel ve bölgesel anlamda rekabetçiliği sağlamak,
- Limanın yönetsel ve girişimcilik açısından gelişmesini sağlamak,
- Limanın uluslararası kurallara, düzenlemeler, anlaşmalara ve uygulamalara uyumlu çalıştığını garanti altına almak,

Diğer yandan, araştırmacılar limanların daha rekabetçi olabilmesi için uygulanacak başka politikalar belirlemeye çalışmaktadırlar. Bu kapsamda; Carbone ve Gouvernal (2007: 20) tarafından, seçilmiş 25 uzman katılımcı üzerinden gerçekleştirilen saha çalışması bulgularında, bir limanın rekabet üstünlüğünü elde edebilmesi için ön şart olarak ortaya koydukları ve başarı faktörleri olarak tanımladıkları değişkenler şunlardır;

- Tedarik zincirinin diğer üyeleri ile istikrarlı ilişki,
- Liman altyapısının etkinliği ve ulaşılabilirliği,
- Artalanı ile olan bağlantılarının etkinliği,

Söz konusu araştırma sonucunda, liman rekabet değişkenlerinin belirlenen önem sırası Tablo 1’de sunulmuştur.

Tablo 1: Liman Rekabet Değişkenleri

Liman Rekabet Değişkenleri	Önem Derecesi (%)			
	I	II	III	IV
Tedarik Zincirinin Diğer Üyeleri ile İstikrarlı İlişki	30	4	9	14
Liman Altyapısının Etkinliği ve Ulaşılabilirliği	26	26	5	14
Artalanı Bağlantılarının Etkinliği	22	0	14	9
Etkin Karayolu Şebekesi	4	26	9	9
Transit Zamanı	4	9	14	14
Doğrudan Denizaşırı Bağlantı Sayısı	4	9	9	5
Etkin Demiryolu Şebekesi	4	4	23	18
Gelişmiş Besleme Hat Hizmetleri	4	4	0	5
Gelişkin İnsan Kaynakları	0	9	9	9
Etkin İç Suyolu Bağlantıları	0	9	9	5

Kaynak : Carbone ve Gouvernal , 2007: 20.

Sözü edilen rekabet değişkenlerine ulaşılabilme için kullanılan politikalar-dan birisinin liman özelleştirmeleri olduğu düşünülmektedir.

Liman özelleştirmelerinde limanın özelliğine, büyüklüğüne ve sunduğu hizmetlere göre değişmekle birlikte birçok özelleştirme seçeneği bulunmaktadır (Trujillo ve Nombela, 2000:128). Bu seçenekler;

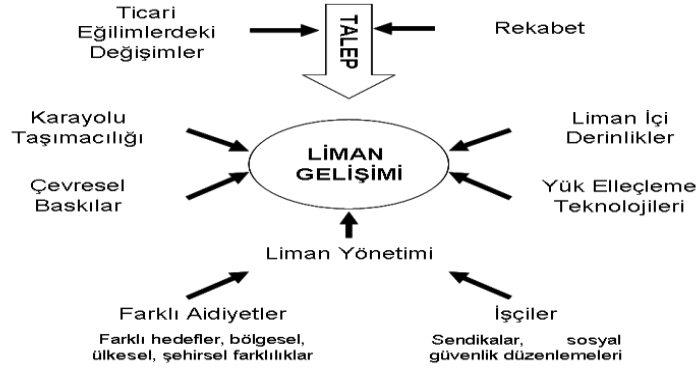
- Limanın mülkiyeti ile birlikte tamamen satılması,
- Bazı terminallerin belirli bir dönem için özelleştirmesi,
- Limanın mülkiyetinin devredilmeden belirli bir süre için iyileştirme şartı ile özelleştirilmesi,
- Limanın tamamının ortak girişim gruplarına belirli bir süre için devredilmesi,
- Liman otoritesinin ortak girişimin parçası olduğu ve belirli bir süre için ortak girişim grubuna devredilmesi,
- Liman otoritesi tarafından liman hizmetlerinin özel işletmelere devredilmesi,
- Liman yönetiminin dış kaynaklama ile bir özel işletmeye devredilmesi, şeklinde sıralanabilir.

Diğer yandan, limanların özelleştirilmesinde en uygun yöntemin belirlenmesi son derece önem taşıyan bir karardır ve detaylı bir analizi gerektirir. Ece (2002:3); bu karara esas teşkil edecek değişkenleri şu şekilde belirlemiştir;

- Ulusal ekonomi ve denizcilik sektörü,
- Özelleştirme programının amaçları,
- Taşımacılık ve liman politikası,
- Liman kullanıcılarının ve işçilerin ihtiyaçları,
- Liman artalanı ve bağlantı altyapısı,
- Liman yöresinin ve artalanının sosyo-ekonomik yapısı,
- Diğer limanlara mesafesi,
- Liman varlıkları, işletme ve finansman fonksiyonları,
- Liman GZFT analizi sonucunda elde edilen bulgular.

Limn özelleştirmelerinde en uygun yöntemin belirlenmesinde dikkate alınması gereken bir diğer etken liman gelişimi ve bu gelişimi etkileyen değişkenlerdir. Bu değişkenler Şekil 1’de sunulmuştur (Alderton, 2008:13).

Şekil 1: Liman Gelişimini Etkileyen Değişkenler



Kaynak: Alderton, 2008:13.

Limn özelleştirme uygulamalarının olası olumsuz tarafları da mevcuttur (Monie’den akt. Reel ve Terzi, 2008: 128). Bu taraflar şu şekildedir;

- Özel liman işleticisi kar maksimizasyonu doğrultusunda sosyal ve çevresel değişkenleri göz ardı etme eğilimindedir,
- Rekabetin sınırlı olduğu veya hiç olmadığı ortamlarda büyük olasılıkla kamu tekelini özel tekele dönüştürebilir,
- Liman işleticisi özel kuruluş sahiplerinin çıkarları doğrultusunda ayrımcı uygulamalara neden olabilir.

Tongzon ve Heng (2005: 407); liman yatırımlarının doğası gereği yüksek sermayeli ve uzun geri dönüş zamanı nedeniyle altyapı ve üstyapı yatırımlarını gerektiren özelleştirmelerin diğer önemli hizmetlerde aksamalara neden olabileceğini belirtmektedirler. Bu noktadan hareketle, mülkiyeti de dahil olmak üzere yapılan özelleştirmelerden ziyade liman otoritesi ve mülkiyetin kamu yönetiminde kaldığı yöntemlerin liman etkinliğini artırma açısından daha iyi sonuçlar verdiğini belirtmektedirler.

Genel olarak özelleştirilen limanlarda bir performans artışı gözlemlenmektedir. Ancak bununla birlikte önemli bir diğer konu, özelleşen limanlardaki yük gelişimini özelleşmeye bağlamanın doğru bir yaklaşım olmadığıdır. Türkiye’de mevcut düzenli yük artışı doğal olarak limanlardaki elleçlenen yük miktarını da artırmaktadır. Kısacası, limanların etkin ve verimli çalışması limana yapılan doğrudan yatırımlar ve modern işletmecilik anlayışı ile de ilişkilidir (Çağlar vd., 2010: 932-934).

Liman etkinliğinin ve verimliliğinin artırılarak rekabetçi hale getirilmesi için tek seçenek elbette özelleştirme değildir. Kamu tarafından kurulan özerk yapılı işletmeler de limanları işletebilirler. Örneğin Kanada Liman Otoriteleri birer özel işletme gibi yönetilmekte ve vergi ödemektedirler. Bu şekilde özelleştirmelerin, sosyal hassasiyetler, çevre ve ulusal güvenlik gibi çeşitli mahsurları da engellenebilmektedir. Bu nedenle özelleştirme her liman için en uygun çözüm olmayabilir. Bu nedenle, her liman için kendine özel değerlendirmeler ile politikaların belirlenmesi daha uygundur (Mc Gowan, 2011:84).

3.Araştırmanın Amacı ve Yöntemi

3.1.Araştırmanın Amacı

Araştırma, liman özelleştirmelerinin öncesindeki beklentiler ile özelleştirme sonrasındaki gerçekleştirmeleri Mersin limanı örneğinde tartışmayı amaçlamaktadır.

3.2.Araştırmanın Yöntemi

Bu amaç doğrultusunda, nitel araştırma yöntemlerinde kullanılan “*Derinlemesine Görüşme*” ve “*Belge İncelemesi*” veri toplama teknikleri ile veriler toplanarak analiz edilmiştir.

Örneklem olarak, 2007 yılında özelleştirilerek 36 yıllığına işletme hakkı biri yerli diğeri yabancı olmak üzere iki işletmenin oluşturduğu şirketler birliğine (konsorsiyum) devredilen Mersin Limanı alınmıştır.

İşletme devri yöntemiyle özelleştirilen ve halen mülkiyeti hazineye ait olan Mersin Limanının özelleştirilmesi öncesi beklentiler ve sonrasındaki algılar ve değerlendirmeler, gerçekleştirilen derinlemesine görüşmeler ve belge incelemesi ile derlenmiştir.

3.2.1. Derinlemesine Görüşmeler

Bu kapsamda; araştırma konusunda yeterli deneyim ve bilgiye sahip olduğu düşünülen 15 katılımcı ile derinlemesine görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

Derinlemesine görüşmelerde veri kaynağı olarak kullanılacak kişilerin seçimi çok önemlidir (Karasar, 1999:134) ve kaynağın kalitesi, elde edilen verilerin kalitesini belirleyecek temel unsurdur. Bu yüzden görüşülecek kişilerin araştırılan konunun uzmanı olmaları ya da o konuda karar verici konumda olmaları beklenmektedir (Baş ve Akturan, 2008:110).

Bu araştırmada da, deneyimlerine ve görüşlerine başvuru katılımcıların seçiminde üst düzeyde özen ve dikkat gösterilmiştir. Bu amaçla belirli seçim ölçütleri oluşturulmuş ve aday katılımcılar değerlendirilmiştir. Geliştirilen ölçütte öncelikle aday katılımcının teorik veya pratikte araştırma konusuna yakınlığı değerlendirilmiştir. Daha sonra aday katılımcının araştırmaya olası katkısının boyutu konusunda tahminleme yapılmıştır. Aday katılımcıların gerek sektörel gerekse unvanları itibarıyla farklı bakış açısına sahip olması esas alınmıştır.

Tablo 2: Derinlemesine Görüşme Katılımcı Dökümü

S.Nu.	Faaliyet Sahası	Kişi Sayısı
01	İthalat-İhracat İşletme Sahibi/Üst Düzey Yönetici	3
02	Lojistik İşletme Sahibi/Üst Düzey Yönetici	4
03	Gümrük Müşavirliği Firma Sahibi/Üst Düzey Yönetici	2
04	Meslek Örgütü Üyesi/Üst Düzey Yöneticisi	3
05	Aracılık Hizmetleri/Acente Sahibi Meslek Örgütü Üst Düzey Yönetici	3
TOPLAM		15

3.2.2. Belge İncelemesi

Türkiye'deki iki Deniz Ticaret Odasından birisi olan Mersin Deniz Ticaret Odası tarafından yayınlanan "*Mersin Deniz Ticareti Dergisi*" arşivinin 1993-2013 arasındaki 20 yıllık nüshaları üzerinden belge incelemesi gerçekleştirilmiştir. İnceleme esnasında **araştırma sorusu** ile ilgili olduğu değerlendirilen haber ve yazıların tıpkıçekimi alınarak kronolojik olarak tasnif edilmiştir.

3.3. Araştırma Soruları

Araştırma sonunda cevabına ulaşılmaması hedeflenen araştırma soruları ise şu şekildedir;

- Bir ulaştırma politikası olarak liman özelleştirmesi en uygun seçenek midir?

- Örnekleme uygulanan liman özelleştirme yöntemi en uygun yöntem midir?
- Özelleştirme öncesindeki sorun alanları ve önerilen çözüm politikaları nelerdir?
- Özelleştirme sonrasında gerçekleştirmeler nelerdir? Rekabet, hizmet düzeyi, verimlilik anlamındaki gerçekleştirmeler nelerdir?

4. İrdeme ve Değerlendirme

Artan ticaret hacmi ve rekabet ile ortaya çıkan maliyetleri düşürme gayesi, işletmeleri maliyet kalemlerini yeniden gözden geçirmeye itmiştir. Bu noktada, ulaştırma maliyetleri ürün veya hizmetlerin “kalite”sinden ödün vermeden maliyetinin düşürülebileceği bir kalem olarak ortaya çıkmıştır. Bu anlamda, ulaştırmanın kilit noktasında bulunan limanların kullanılması ve yönetilmesi de rekabet üstünlüğü için hayati önem kazanmıştır.

Dolayısıyla, limanların yönetimi sadece liman otoritelerinin sorunu olmanın ötesine geçmiş, tüm liman paydaşlarının rekabet ve var olma mücadelesinde anahtar rolünü üstlenmiştir.

Mersin örnekleminde gerçekleştirilen bu araştırmanın özelleştirilen/özelleştirilmesi planlanan limanlar için de genellenebilir verileri taşıdığı düşünülmektedir.

Mersin Deniz Ticareti Dergisi arşivinde gerçekleştirilen belge incelemesinde ve derinlemesine görüşmelerde bu yönde çok önemli veriler toplanmıştır. Bu verilerin analizi sonucu ortaya çıkan ve Tablo 3’de sunulan bulgular liman özelleştirme öncesi beklentileri ve özelleştirme sonrasında gerçekleştirmeleri içermektedir.

Tablo 3:Derinlemesine Görüşme Bulguları

Özelleştirme Öncesi		Özelleştirme Sonrası	
Hemfikir Olunan	Fikir Birliği Olmayan	Hemfikir Olunan	Fikir Birliği Olmayan
Liman yönetimi kötüdür ve temel sorunlara çözüm bulunamamaktadır	Liman rekabetçidir.	Liman hizmet sunum düzeyi artmıştır.	Liman tarifeleri görece yüksektir-normaldir.
Limanda bürokrasi çok fazladır.	Özelleştirme yöntemi.	Liman bürokrasisi azaltılmıştır.	Rekabet sağlanmıştır-sağlanamamıştır.
Yerel liman yönetiminin yetkileri yetersizdir. Yapı aşırı merkeziyetçidir.	Özelleştirme sonrası tekelleşme endişeleri.	Liman tarifeleri artmıştır.	Altyapı yatırımları yeterlidir-yetersizdir.
Liman yönetiminin finansal ve yönetsel bağımsızlığı yetersizdir	Yerel kamu yönetimlerinin liman yönetiminde yer alması	Liman altyapı yatırımları yapılmış-yapılmaktadır.	Kamu tekeli yerine özel işletme tekeli oluşmuştur.
Sorunlar basit tedbirlerle çözülebilir.	Meslek örgütlerinin liman yönetiminde yer alması	Katma değerli hizmet sunumları gelişerek devam etmektedir.	Denizcilik Bakanlığı vasıtasıyla rekabetin yönetilmesi
Özelleştirme tek çözümdür.	Liman iki parça halinde özelleştirilmelidir	Liman verimliliği artmıştır.	Liman rekabetçi hale dönüşmüştür.
Liman işlemleri çok karmaşıktır ve uzun sürmektedir.	Liman işletmesinin özel bir firmaya devredilmesi	Lojistik hizmetleri sunulmaya başlanmıştır.	İskenderun limanı özelleştirilmesi ile sağlıklı rekabet ortamı oluşacak
Özelleştirme sonrası liman mülkiyeti kamuda kalmalı	Özerk kamu yönetim modeli ile işletilmesi (THY örneği)	Meslek örgütleri ile ortak politikalar üretilmelidir.	Liman yönetimine finansal özerklikle özelleştirmeye gerek kalmaz
		Çoklu taşıma çözümleri, koridor yaklaşımlarına başlanmıştır.	

Liman özelleştirilmesi öncesinde yaşanan sorun alanları ve beklentiler-çözüm politikaları kapsamında bulgular incelendiğinde ilk göze çarpan bulgu; kamu tarafından yönetilen limanın işletilmesinde önemli sorunlar yaşandığıdır. Bu sorunlara yönelik olarak meslek örgütleri ve yerel-ulusal kamu yönetimleri çözüm arayışlarına özelleştirme öncesi dönemde devam etmişlerdir.

Özelleştirme öncesinde tüm tarafların uzlaşısı içinde oldukları konular, “limanda işlerin kötüye gittiği”, “limanın kaybedilebileceği”, “limanın verimsiz işletildiği”, “çok fazla bürokratik işlem bulunduğu” (örneğin bir konteynerin boşaltılması için 42 imza ve 36 işlem gerektiği belirtilmektedir) ve “limanın verimsiz işletildiği” olarak özetlenebilir.

TCDD tarafından işletilen limanın yerel bazda, finansal ve yönetim olarak kısıtlı yetkilere sahip olması kendi gelirleri üzerinde tasarruf yetkisinin bulunmaması, merkez tarafından tahsis edilen ödenek ile projelendirme yapabiliyor olması sorunların ana çıkış noktası olarak ortaya konulmuştur.

Bu sorun alanlarının yanında genel kanının “*sorunların çok basit önlemlerle çözülebileceğine*” dair olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Özelleştirme öncesindeki sorun alanlarına karşılık önerilen çözüm ise çok geniş bir katılım ile limanın özelleştirilmesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Özelleştirme yöntemi tartışılırken özelleştirme sonrasındaki beklentiler ve endişeler de şekillenmeye başlamıştır. Liman özelleştirmesinden beklentiler;

1. Liman verimliliği ve etkinliğinin artırılması,
2. Liman maliyetlerinin düşürülmesi,
3. Bürokrasinin azaltılması, işlemlerin kısaltılması ve basitleştirilmesi, istikrar,
4. Müşteri odaklı yönetim anlayışı ile hizmet sunum düzeyinin artırılması,
5. Liman rekabetinin sağlanması,
6. Yeni yatırımlarının planlanarak gerçekleştirilmesi,
7. Çoklu taşımacılık ve lojistik anlayışına uygun yönetim ve projelendirme, şeklinde özetlenebilmektedir.

Katılımcıların ayrıldıkları konu ise özelleştirmenin yöntemine yöneliktir ve tartışmalar ağırlık olarak bu noktada toplanmıştır. Bu yöndeki tartışmalar incelendiğinde liman mülkiyetinin kamuda kalması konusunda tüm katılımcılar hemfikirdir. Fikir ayrılığı limanın yönetimini devralacak işletmenin türünden ve miktarından kaynaklanmaktadır. Özelleştirme sonrasında “*kamu tekeli*”nden, “*özel işletme tekeli*”ne geçilmesi endişesi yoğun şekilde dile getirilmektedir. Bunu engellemek ve rekabet ortamını sağlamak doğrultusunda limanın iki parça halinde özelleştirilmesi ilk tartışılan konudur.

Liman özelleştirilmesi öncesinde sıkça paylaşılan özelleştirme sonrası oluşması muhtemel yeni bir özel sektör tekeli endişelerine karşılık olarak liman işletme hakkı devir sözleşmesinde gerekli tedbirlerin alındığı, işleticiye bu konuda sınırlamalar getirildiği, hakim durumun kötüye kullanılmasına araç olacak her türlü uygulamanın (ayrımcılık, aşırı fiyat, arzın kısıtlanması) yasaklandığı, maliyet ayrıştırmasının zorunlu tutularak senelik olarak liman faaliyetlerinin raporlanması yükümlülüğü getirildiği, denetim yetkisi idareye ve ağırlıklı olarak TCDD’ye verildiği ve bu suretle bölünerek özelleştirmeye ilişkin endişelerin karşılandığı Danıştay tarafından karara bağlanmıştır (Danıştay, 2006).

Dolayısıyla idare, uygun rekabet ortamını limanın bölünerek özelleştirilmesi ile değil, tekelleşmeyi önleyecek idari düzenlemeler ile sözleşme yöntemini kullanarak sağlamayı hedeflemiş ve bunu taahhüt etmiştir. Bu şekilde rekabet ortamı oluşturmak adına limanın parçalanarak özelleştirilmesi ile oluşabilecek

koordinasyon gibi yönetsel sorunları engellemeyi ve liman sahasının daha verimli kullanılmasını sağlamayı amaçlamıştır (Atiyas ve Öder, 2007: 84-85).

Sonrasında; yönetimi devralacak işletme veya işletmelerin niteliğine yönelik tartışmalar yaşanmıştır. Bu konuda iki düşünce hakimdir. Birincisi; limanın uluslararası tecrübeye ve bilgiye sahip bir liman işletici şirket tarafından devralınarak işletilmesi, ikincisi; yerel meslek ve sivil toplum örgütlerinin de dahil olduğu yerel yönetimlerin liderlik rolünü üstlendikleri bir kamu-özel işletme modelinin liman işletmesini devralmasıdır.

Katılımcılar tarafından yerel dinamikler ve yönetimlerce oluşturulan tek amacı kar etmek olmayan işletme(ler) tarafından limanın yönetilmesinin, yerel vizyonun paylaşılması, bölgesel kalkınmaya katkının üst düzeyde sağlanması açısından olumlu olacağı düşünülmektedir. Ancak bununla birlikte, yerel yönetimler ve meslek-sivil toplum örgütlerince yönetilen işletmelerin,

- Yönetsel sorunlar yaşayabileceği,
- Yerel etkilere açık olması nedeniyle alınması gereken önemli kararlarda gecikmeler ve tereddütler oluşabileceği,
- İnsan kaynakları açısından yönetim yapısı nedeniyle olumsuzluklar yaşanacağı, nitelsiz ve aşırı istihdam olasılığının yüksek olduğu,
- Yerel odakların etkisinin işletme yönetiminin bağımsız hareket etmesine engel olabileceği, yine katılımcılarca dile getirilmektedir.

Aykırı bir görüş olarak, özelleştirme sonrası ekseninde özerk bir kamu kurumunca (THY benzeri özerk-kamu modeli) limanın işletmesinin devralınabileceği bir katılımcı tarafından ifade edilmiştir. Bu yönetime gelebilecek eleştiriler daha önce TCDD uygulaması ile yıllarca denendiği ve olumsuz sonuçlarının tartışmasız ortada olduğu şeklindedir.

Özelleştirme öncesinde kar eden liman yönetimine kendi karını kullanma yetkisinin verilmesi ile etkili ve verimli bir liman yapısının özelleştirmeye gerek kalmadan kolaylıkla oluşturulabileceği tezi bir katılımcı tarafından ortaya atılmıştır.

Özelleştirme sonrası gerçekleşme bulgularına bakıldığında; hizmet düzeyinin arttığı, işlemlerin basitleşerek hızlandırıldığı, çoklu taşımacılık eksenli bakışın lojistik hizmetlerle birlikte yeni nesil bir limanı ortaya çıkardığı konusunda tüm katılımcıların hemfikir olduğu görülmektedir.

Özelleştirme sonrasındaki gelişmeler çerçevesinde katılımcıların hemfikir olduğu bir diğer konu ise; bir lojistik ve ulaştırma merkezi olma hedefine yönelik çalışmaları içeren yeni yönetim felsefesidir.

Özelleştirme sonrasında liman kullanıcılarının önemli bir bölümü liman etkinliği ve verimliliği ile hizmet düzeyinin artmış olmasından duydukları

memnuniyeti dile getirmektedirler. Ancak bu noktadan sonra görüşler üç ana grupta toplanmaktadır.

Birinci grup, Özelleştirme öncesindeki kaotik yapı içerisinde, kaostan yararlanarak kendisine etkili bir yaşam alanı yaratabilmiş, bu nedenle özelleştirme öncesi dönemi tercih eden gruptur.

İkinci grup, Özelleştirmeyle birlikte artan hizmet sunum düzeyinden memnun, buna karşılık liman tarifelerinden memnun olmayan gruptur. Bu grup gerçek anlamda bir rekabet ortamının özelleştirme sonrası sağlanmadığını düşünmektedir.

Üçüncü grup, Özelleştirme sonrasındaki artan hizmet sunum düzeyinden ve liman tarifelerinden memnun olan gruptur.

İskenderun limanının da özelleştirilmesinin rekabete olumlu yansımalarının beklendiği katılımcılar tarafından dile getirilmektedir. Gerçekleştirilen derinlemesine görüşmelerden bu konuda iyimser bir havanın olduğunu söylemek mümkündür. Böylelikle liman içinde özelleştirme sonrasında fiilen oluşmayan rekabetin aynı artalanı paylaşan limanların rekabetiyle oluşacağı düşünülmektedir.

Ancak, uygulama yapılan örneklerden elde edilen bulgular, üreticilerin tercihlerini İskenderun limanından yana kullanmaları halinde Mersin’de faaliyet gösteren ulaştırma ve lojistik işletmelerinin (taşıyan) aleyhine bir durumun gelişeceğini göstermektedir. Bu bulgu, Mersin’de (veya bir liman kentinde) faaliyet gösteren ulaştırma ve lojistik işletmelerinin çıkarlarının bölgede hakim olan liman işletmesi ile paralel olduğu gerçeğine işaret etmektedir.

Dolayısıyla elde edilen sonuçlardan bir tanesi de, liman işletmesi ile bölgedeki ulaştırma ve lojistik işletmelerinin politikalarını birlikte belirlemelerinde büyük yarar olduğudur.

Araştırmanın elde edilen bulgular dışında, kullanılan yöntem açısından da farklılık taşıdığı düşünülmektedir. Nitel araştırma yöntemi kapsamında farklı iki veri toplama tekniğinin kullanılması ile veri zenginliği, çeşitliliği sağlanmıştır.

Ayrıca Türkiye’de bu çapta özelleştirilen ilk liman olarak Mersin limanının örneklem olarak seçildiği bu araştırma, beklenti ve gerçekleştirmelerin iki farklı veri kaynağına dayanarak ortaya konulması açısından farklılık yaratmaktadır. Bir yandan belge incelemesi ile 1993-2007 arası 15 yıllık özelleştirme öncesi dönem beklentileri derlenmiş, diğer yandan derinlemesine görüşmeler ile gerçekleştirmeler yetkin katılımcılardan toplanarak alan yazınına katkı sağlanmıştır.

5.Sonuç

Limanlar, her geçen gün sertleşen rekabette önemli belirleyiciler arasında yer almaktadır. Bu nedenle politika yapıcı ve uygulayıcıları rekabet üstünlüğü elde etmek amacıyla limanları daha verimli ve etkin hale dönüştürmenin yollarını

aramaktadırlar. Liman özelleştirmeleri de bu politikalarından bir tanesidir. Liman özelleştirmesinin verimli, etkin ve rekabetçi bir liman yaratmak, ulusal kalkınma hedeflerini desteklemek adına neredeyse bir zorunluluk ve tek seçenek olduğu yönünde bir görüş birliği bulunmaktadır.

Bununla birlikte, özelleştirme yöntemine yönelik olarak elde edilen bulgulardan farklı düşünceler olduğu söylenebilir. Ağırlıklı olarak rekabet koşullarına yönelik kaygılar bu farklı görüşlerde ön plana çıkmaktadır. Bu kaygılar paralelinde, rekabet ortamının sağlanmasına yönelik olarak, limanın parçalı olarak özelleştirilmesi, işletici kuruluşun yerel yönetim ve meslek örgütlerini içeren bir yapıda olması gibi politika önerileri de yer almaktadır.

Ancak, limanın özel bir işletici ile tekele dönüşmesi kaygısının devam ettiği, bu kaygıya yönelik olarak, kamu yönetiminin rekabeti artırıcı yeni politikalar geliştirmesinin beklendiği sonucuna varılmıştır.

Bu farklı görüşlerden de anlaşılmaktadır ki; liman hizmet sunum düzeyi, etkinliği ve verimliliği ile bunun için ödenecek maddi bedel liman kullanıcılarının algılarını doğrudan etkilemektedir. Liman kullanıcıları tarafından arzu edilen; liman hizmet sunum düzeyi, etkinliği ve verimliliğinin artması, buna karşılık ödenecek ücretlerin azalmasıdır. Ancak fiili olarak bunun mümkün olmadığı açıktır. Optimum noktanın yakalanması ile rekabetçi liman hedefine ulaşılabileceği düşünülmektedir.

Bir liman işletmesine talip olduklarında, özel işletmelerin kendilerine özgü hedefleri ve kendilerine verilen süre sonuna kadar limanın işlem hacmini arttıracak ve karlılığı maksimize edecek kısa, orta ve uzun vadeli planları bulunmaktadır. Daha yeni teknolojiler ve daha iyi yönetim modelleri kullanarak gelişmeye çalışırlar (Mc Gowan, 2011:81). Dolayısıyla, öncelikle kar amacı güden bir özel işletmenin liman kentinin dinamiklerini, vizyonunu tamamen paylaşması beklenemez. Özel işletme karı hedeflerken liman kenti dinamikleri kentin toplumsal, sosyal ve ekonomik olarak kalkınmasını daha ön planda tutabilirler. Bu nedenle liman işletmecileri ile kentin yerel işletmeleri ve meslek-sivil toplum örgütleri her zaman aynı paralelde ve ortak paydada buluşamayabilirler.

Liman özelleştirmesi sonrasında artan hizmet düzeyine, verimliliğe ve etkinliğe karşın tarifelerin düşürülmesi talep edilmektedir. Bu konuda optimum noktanın yakalanabilmesi için liman paydaşları ile işletici kuruluş arasında karşılıklı iletişimin devamının her iki tarafa da fayda sağlayacağı düşünülmektedir.

Ayrıca, liman özelleştirmesi sonrasında, liman işleticisi ile liman paydaşlarının karşılıklı olarak çıkarlarının paralellik gösterdiği tespit edilmiştir. İşletici ile paydaşların rakip değil, ortak oldukları düşünülmelidir. Bu yönde, kazan-kazan politikası ile karşılıklı olarak artırılan işbirlikleri ve eşgüdüm ile her iki taraf da kazançlı çıkabilecektir.

Liman kenti dışında, ancak liman artalanında üretim yapan işletmeler liman özelleştirilmesinden dolayı olarak etkilenmektedirler. Özelleştirilen liman kentinin dışında olsa bile limanı kullanan bir üretici verimli ve etkin bir liman ile uluslararası rekabete katılabilir ve hatta rekabet üstünlüğünü elde edebilir. Bu sayede istihdamı artırarak bölgesel kalkınmaya katkı sağlayabilir.

Kaynaklar

ALDERTON, P. (2008), Port Management and Operations Lloyd's Practical Shipping Guides, 3. baskı, Londra: Informa Law Publishing.

ATIIYAS, İ. ve ÖDER, B. (2007), Türkiye'de Özelleştiriminin Hukuk ve Ekonomisi, Ankara: TEPAV (Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı) Yayınları.

AKTEN, N. (2008), "Limanların Evrimi ve Türk Limanları", Mersin Deniz Ticareti Dergisi, Ocak 16 (188), 18-19.

BAŞ, T. ve AKTURAN, U. (2008), Nitel Araştırma Yöntemleri NVivo 7.0 ile Nitel Veri Analizi, Ankara: Seçkin Yayınları.

CARBONE, V. ve GOVERNAL, E. (2007), "Port, Cities and Global Supply Chains". Wang, J., Olivier, D. ve Stack, B.(der). Hampshire: Ashgate Publishing Company.

CERİT, G. (1998), Uluslararası Pazarlamada Bir Rekabetçi Üstünlük Alanı Olarak Deniz Ulaştırmacılığı. Çağdaş Denizcilik Stratejileri İşletme Yönetimi Yaklaşımı. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları

ÇAĞLAR, V., ESMER, S. ve ORAL, E.Z. (2010), "Özelleştirme ve Özelleştirme Aşamasında Olan Limanların Sektörel İncelenmesi", Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VIII. Ulusal Kongresi Bildiriler Kitabı, 27 Nisan -1 Mayıs 2010, Trabzon, Cilt II, 925-935.

ÇAĞLAR, V. (2012), Türk Özel Limanlarının Etkinlik ve Verimlilik Analizi, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.

ÇETİN, Ç.K. (2012), Limanlarda Örgütsel Değişim ve Değer Zinciri Sistemlerinde Etkinlik Analizi, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.

ÇİÇEK S. ve KİŞİ, H. (2007), "Deniz ulaştırma Politikaları Oluşturmada Sosyo-Ekonomik Boyut: Bir Model Önerisi", 6. Ulusal kıyı Mühendisliği Sempozyumu, 17-181, İzmir.

DANIŞTAY 13. Daire, Esas Nu: 2006/265, Karar Nu: 2006/4220, Karar Tarihi : 07.11.2006.

DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI (2014), Deniz Ticareti İstatistikleri, Ankara.

ECE, J.N. (2002), Denizcilik Sektörünün Özelleştirilmesi. Özelleştirme Stratejileri Paneli. Düzenleyen İMEAK DTO, 8 Mart 2002, İstanbul.

ECE, J.N. (2008), "Limanların Evrimi", Mersin Deniz Ticareti Dergisi. Aralık. 17(199). 14-18.

ESMER, S. (2008), "İzmir Alsancak Limanı Yük Analizi", Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. Ekim. 10(4). 113-125.

GUISLAIN, P. (1997), The Privatization Challenge. A Strategic, Legal and Institutional Analysis of International Experience, Washington: World Bank Regional and Sectoral Studies.

KARASAR, N. (1999), Bilimsel Araştırma Yöntemi- Kavramlar, İlkeler, Teknikler. Ankara: Nobel Yayınları.

KİŞİ, H. (1998), Etkin Demiryolu İşletmeciliğinin Liman Verimliliği Üzerine Etkileri. Çağdaş Denizcilik Stratejileri İşletme Yönetimi Yaklaşımı. İzmir: Dokuz Eylül Yayınları.

Mc GOWAN, R.A. (2011), Privatize This? Assessing the Opportunities and Costs of Privatization, California: Greenwood Publishing Group.

MONIE, G. (1996), Privatization of Port Structures. Ports for Europe: Europe's aritime Future in a Changing Environment, Brüksel: European Interuniversity Pres.

ÖZER, D. (2010), Türkiye'de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.

PORTER, M.E. (1998), Competitive Advantage Creating and Sustaining Superior Performance With a New Introduction, Free Press New York.

PORTER, M.E. (2003), Genel Rekabet Stratejileri, Rekabet Stratejisi; Sektör ve Rakip Analizleri Teknikleri, İstanbul: Sistem Yayıncılık.

REEL, Y. ve TERZİ, N. (2008), "Dünya Denizcilik Sektörü ve Özelleştirme Uygulamaları". Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi, XXV (2). 119-139.

TONGZON, J. ve HENG, W. (2005), "Port Privatization, Efficiency and Competitiveness: Some Empirical Evidence from Container Ports (Terminals)". Transportation Research Part A. 39. 405-424.

TRUJILLO, L. ve NOMBELA, G. (2000), "Privatization and Regulation of Transport Infrastructure-Guidelines for Policymakers and Regulators". Antonio Estache ve Gines De Rus (der), Washington : World Bank Institute Development Studies.

TUNA, O. (1998), Lojistik Bir Hizmet Olarak Konteyner Taşımacılığı ve Dağıtım Kanalı Yapısının Analizi. Çağdaş Denizcilik Stratejileri: İşletme Yönetimi Yaklaşımı. İzmir: Dokuz Eylül Yayınları.

TUNA, O. (2001), “Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler”. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.3(2): 208-226.

UNCTAD (1992), “Port Marketing and the Challenge of the Third Generation Ports”, New York

UNCTAD (1999), “Ports Newsletter 19, Technical Note: The Fourth-Generation Port” www.unctad.org/en/docs (Ağust.2013)

VOORDE E. Van De ve WINKELMANS W. (2002), “Port Competitiveness, A General Introduction to Port Competition and Management”, W.Winkelmans (der), Antwerp, 1-13.