

TÜRKİYE'DE LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİ İSKENDERUN LİMAN ÖRNEĞİ

Alpaslan ATEŞ

Mustafa Kemal Üniversitesi, Barbaros Hayrettin Denizcilik Fakültesi,
alpaslanates@hotmail.com

Özet

Ekonominin küreselleşmesi ile beraber dünya ticareti önemli oranda gelişmiştir. Gelişen ticaretin temel dinamiklerinden olan ulaştırma sektörü paralel ilerleme göstermiştir. Ulaştırma sektörü içerisinde, mesafeye ve miktara göre değişmekle beraber, ekonomikliği, çevresel olması ve tek seferde önemli miktarda yük taşıma hacmine sahip olması gibi özelliklerden dolayı deniz yolu taşımacılığının payı oldukça yüksektir. Denizyolu taşımacılığının temel bileşenlerinden biri limanlardır. Limanların etkinliği bu taşımacılığın etkinliği üzerinde çok önemli bir yere sahiptir. Limanların etkinliğini etkileyen temel unsurlardan biri liman yönetim şeklidir.

Bu çalışmada dünya liman işletmeciliğinde teknolojik gelişmelerin gerisinde kalan Türk kamu limanlarının özelleştirme nedenlerinin yanı sıra dünyadaki özelleştirme kabulleri çerçevesinde İskenderun Limanının özelleştirme sürecinin değerlendirilmesi amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Liman Yönetimi, Özelleştirme, İskenderun Limanı.

PORT PRIVATIZATION IN TURKEY: EXAMPLE OF İSKENDERUN PORT

Abstract

Along with globalization of the economy, world trade is significantly improved. Transportation sector which is fundamental dynamic of developing world trade has also been increased with globalization. Being environmental friendly, economical and has significant amount of carrying capacity per cruise, maritime transport has a quite high share in transportation sector, despite changing according to distance and amount. Ports are one of the main components of maritime transportation. Effectiveness of port operations has very important issue on maritime transportation. One of the main factors affecting the effectiveness of the port is port management regime.

The aim of the study is to evaluate the privatization process of İskenderun Port, stayed behind the technological developments in the world port management, in terms of privatization assumptions of both Turkish public and the world ports.

Key words: Port management, Privatization, Port of İskenderun.

Giriş

Uluslararası mal ticaretinin büyük bir kısmı deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmesi nedeniyle limanlar tedarik zincirinin temel alt yapılarından biri durumundadır. Gemi, yük ve liman temel bileşenlerinden oluşan deniz taşımacılığının verimliliğini önemli derecede etkileyen bu bileşenlerden olan limanlardır. Verimsiz çalışan bir liman, ürünlerin teslim süresini uzatıcı etkiye sahiptir (Çağlar ve ark., 2010). Bu etki limanların ulusal ve/veya uluslararası rekabet gücünü zayıflatmaktadır. Limanların rekabetinde yani etkin ve verimli hizmet vermesinde coğrafik konumları, teknolojik alt ve üst yapılarının yanı sıra işletme anlayışı da önemli rol oynar.

Dünya deniz yolu taşımacılığı coğrafyasında önemli bir konumda bulunan, 8333 km kıyı şeridi ve dört denizi ile önemli bir potansiyele sahip olan Türkiye'nin liman işletmeleri kamu tarafından gerçekleştirilmekteydi. Bu yaklaşım 1987 yılında kurulan, 1992 yılında faaliyete başlayan ve Türkiye de ilk özel liman olma özelliği taşıyan GEMPORT limanı ile meydana gelen rekabet şartlarından dolayı değişmiştir. Bu değişim özel limanlara öncülüğün (<http://www.gemport.com.tr/sayfa.asp?id=tarihce>) yanı sıra kamu limanlarının özelleştirilmesi süreci için de dönüm noktası teşkil etmektedir (Çağlar ve ark., 2010).

Bu çalışmada Türk denizcilik sektöründeki gelişmeler ve Türk limanlarındaki özelleştirme uygulamalarının İskenderun Limanı özelinde değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Bu nedenle izleyen bölümlerde özelleştirme kavramı ve yasal çerçevesi, Türk denizcilik ve limancılık sektörünün yanı sıra dünyada ki özelleştirmelerden beklentiler çerçevesinde İskenderun limanının özelleştirme süreci değerlendirilmiştir.

Özelleştirme Kavramı

Özelleştirme, "serbest piyasa ekonomisine işlerlik kazandırılması amacıyla kamu iktisadi işletme ve teşebbüsleri mülkiyetinin kısmen veya tamamen özel teşebbüse devredilerek bunların özel işletme ya da teşebbüs biçimine dönüştürülmesi eylemi" olarak tanımlanabilir (Doğan, 1998: 66).

Literatürde çok farklı şekillerde tanımlanan özelleştirme kavramı Türk dil kurumuna göre, Devlete ait taşınır, taşınmaz malların teklif alma veya ihale yoluyla satışını yapma olarak tanımlanmaktadır (<http://www.tdk.gov.tr>). Ayrıca iktisadi terimler sözlüğüne göre; rekabete dayalı piyasa ekonomisinin oluşturulması, kamu iktisadi teşebbüslerine bütçeden yapılan transfer harcamalarının azaltılması, sermayenin tabana yayılarak sermaye piyasasının geliştirilmesi ve atıl tasarrufların ekonomiye kazandırılması gibi gerekçelerle, kamu iktisadi teşebbüslerinin varlık veya hisse satışı, kiralama gibi yollarla devredilmesi ve/veya kamu hizmeti üretiminden devletin çekilmesiyle kamunun iktisadi etkinlik alanının daraltılması olarak ifade edilmektedir (<http://www.tdk.gov.tr>).

Özelleştirme Nedenleri ve Amaçları

Özelleştirmelerde genel kanı özelleştirilen kurumlarda verimlilik ve etkinliğin arttığı yönde olurken özelleştirme için genel kabul görmüş bazı unsurlar vardır. Bunlardan ilki özel sektörde temel hedef kar maksimizasyonu ve maliyet minimizasyonu olduğu için bu durum kamu yaklaşımıyla ayrılabilir. Ayrıca bir diğer durum kamu kurumlarında işletme yaklaşımı esnekliğinin özel sektöre göre sınırlayıcı olmasının yanı sıra personel seçimlerinde özel sektör kadar seçici davranamamanın bir sonucu olarak işletme profesyonelliği sağlanamamaktadır. Bu ve benzeri durumların bir sonucu olarak özelleştirmenin profesyonel işletme anlayışının yanı sıra etkin ve verimliliğin artması sonucunda kurumların rekabet üstünlüğü sağlamasına katkı sunacağı düşünülmektedir.

Özelleştirmelerin Nedenleri

Temel amacı etkinliğin artırılarak rekabet seviyesinin yükseltilmesi olan özelleştirmelerin nedenlerini 7 başlık halinde değerlendirmek mümkündür (Atakan, 1993; Doğan, 1998; Doğan, 2007).

a. Yasal ve Yönetimsel nedenler

Kamunun hangi alanlarda faaliyet göstereceği, farklı bir ifade ile Kamu İktisadi Teşebbüslerinin (KİT) kapsamının ne olması konusundaki görüş farklılıkları, yasal organizasyon yapılarının birçok kanun ve kanun hükmündeki kararname ile düzenlenmesi nedeniyle birçok yasal karışıklıklar meydana gelebilmektedir. KİT’lerin faaliyet alanlarına bağlı olarak farklı kamu kurumları arasında yasal mevzuatlar çerçevesinde yönetim ve denetim problemleri ile oldukça sık karşılaşılabilir. Ayrıca yeni durumlar karşısında hızlı karar verebilmek olanaklı olmamakta; yönetici kadroların liyakatten ziyade siyasi sebeplerden dolayı sıkça değişmesi sistemli ve planlamalı gelişimi engellemekte ve sürdürülebilir büyümede sorunların oluşmasına neden olabilmektedir. Bunların sonucunda ilgili KİT’in verimliliğinin düşmesine ve kamu üzerinde yük oluşturmaya neden olmaktadır.

b. Politik nedenler

KİT’ler de kar maksimizasyonunun yanı sıra kamu yararı da ana hedeflerdendir. Bu durumda çalışma hedefleri çelişebilmektedir. Çalışmanın temel nedenlerine bakıldığında üretim, yatırım ve istihdam politikaları siyasi karar organlarıncaya belirlendiğinden sürdürülebilir istikrar tam olarak sağlanamayabilmektedir. Personel ve özellikle yöneticilerde, çoğu kez işe göre kişi yaklaşımından ziyade kişiye göre iş anlayışından dolayı liyakat esası yerine politik tercihlere göre profesyonel olmayan kişilerden de seçilebilmektedir.

c. Finansal nedenler

Kamu yararı gözetilen KİT’ler de öz sermaye ya da kaynak yetersizliği finansal problemlerden kaynaklanan yatırım problemlerine neden olmaktadır. Yatırımlar için sık sık dış kaynak veya sermaye kullanmaya yönelme sonucunda yüksek faiz yükü ile karşılaşmaktadır. Ayrıca siyasi otoritenin politik nedenlerden dolayı KİT fiyatlarına

müdahale etmesi gelir düşüklüğüne ve ödemelerin zamanında ödenememesi sonucunda KİT'lerin finansal yapısının daha da bozulmasına neden olabilmektedir. Bozulan finansal yapı sonucunda ihtiyaçların Devlet bütçesinden karşılanması bütün kurumlar için geçerli olmasa da kaynak israfına neden olabilmektedir.

d. İstihdamdan kaynaklanan nedenler

Siyasi hedefler göz önüne alınarak kalifiyesiz personelle şişirilmiş KİT'ler de gizli işsizliğin meydana gelmesi kaçınılmaz bir son olmaktadır. Ayrıca istihdam edilen personellerin performansına dayalı olarak değerlendirilmemesi çalışanların verimli ve etkin çalışmamasına neden olabilmektedir. Ayrıca çalışanların ücretlendirilmesinde kamu standartlarına uygun yapıyor olması, üretim artışlarına dayandırılmayan ücret politikaları sonucu nitelikli personelin Kamu kurumlarında istihdam edilmesini zorlaştırmakta ya da işgücü verimliliğini düşürmektedir.

e. Üretimden kaynaklanan nedenler

KİT'ler, kamu yararı gözetmeleri, finansal nedenler, nitelik ve nicelik açısından girdi yetersizliği, yeni teknolojilerin oluşturulamaması veya teknolojinin zamanında takip edilememesi gibi nedenlerden dolayı genellikle özel sektöre göre daha düşük verimlilikle çalışmaktadırlar. Verimliliğin düşük olmasının diğer bir nedeni ise kapasite kullanım oranının düşük olması sonucunda birim maliyetlerin artmasıdır. Bu durum rekabet edebilirlik oranının düşmesi paralelinde hizmet kalitesinin düşmesine de neden olmaktadır.

f. Yatırımsal nedenler

KİT yatırım projelerinin seçiminde ekonomik faktörler dışında politik kriterlerin etken olması ve birden fazla karar merciinin bulunması söz konusu yatırımların zamanında gerçekleştirilebilirliğini olumsuz yönde etkilemektedir.

Ayrıca siyasi otoritenin ilgili kamu sektörüne yaklaşımından kaynaklı olarak finansal kaynakların yeterince ve zamanında temin edilememesi yatırımların tamamlanmasının çok uzun yılları almasına ve teknolojik açıdan projenin çağın gerisinde kalmasına neden olabilmektedir.

g. Pazarlama nedenleri

KİT'lerin pazarlama faaliyetleri karar mercilerinin fazlalığı ve yasal yükümlülüklerden kaynaklanan zorunluluklardan dolayı özel sektöre oranla etkin, güncel ve verimli olmamakta bu da başarısızlıkta önemli bir faktör oluşturabilmektedir.

Özelleştirmenin Temel Amaçları

Özelleştirmelerin amacını iki temel başlıkta değerlendirmek mümkündür. Birincisi ekonomik diğeri sosyal nedenlerdir. Ekonomik nedende temel amaç serbest piyasa ekonomisini güçlendirerek işlerliğini artırmaktır. Sosyal nedende ise sermaye mülkiyetini tabana yayarak servetin geniş kitlelere yayılması amaçlanmaktadır.

Özelleştirmenin amaçlarını belirtilen temel iki amaca paralel olarak aşağıda belirtilen başlıklar halinde de değerlendirmek mümkündür.

I. Serbest Piyasa Ekonomisine İşlerlik Kazandırmak

KİT’lerin devlet desteği ile varlığını sürdürmesinin yanı sıra önemli bir kısmının da “tekel” statüsü olması tam rekabete dayalı serbest piyasa ekonomisinin oluşumunu engellemektedir. Özel sektör tekel statüsü kazandırılmadan yapılacak özelleştirme ile serbest rekabet piyasası koşulları oluşturularak kaynak kullanımı ve dağılımında etkinlik sağlanabilecek ve bunun sonucunda ekonomide verimlilik artacaktır.

KİT’lerin özelleştirilmesi sonucunda bunların rekabete dayalı serbest piyasa koşullarında faaliyet göstermeleri; çağın standartlarına uygun hizmet, verimlilik, rekabet edebilir fiyat ve maliyet belirlenmesi, yeni ve modern teknolojileri oluşturma veya takip etme ihtiyaçlarını gündeme getirecektir. Kısaca siyasi ve popülist tercihler yerini rekabete dayalı profesyonel yaklaşımın oluşmasına katkı sunacaktır.

II. Servetin Geniş Kitlelere Yayılması

KİT hisse senetlerinin satışı yoluyla yapılan özelleştirme ile çalışanlara, küçük tasarruf sahiplerine ve yöneticilere satılmasıyla KİT’lerin mülkiyetlerinin daha geniş kesimlere yayılması sonucunda gelir ve servet dağılımındaki oldukça yüksek olan dengesizlik bir ölçüde giderilebilir. Özellikle satışlarda KİT çalışanlarına öncelik verildiğinde hem gelir dağılımı üzerinde olumlu etkilerde bulunulacak hem de mülkiyet ile iş gücü birleştirilerek çalışanların iş sahiplenme duygusunun artması sonucunda verimlilik artışı sağlanabilecektir.

Hisse senedi satışı ile yapılacak özelleştirme uygulamalarına servetin daha geniş kitlelere yayılması politikası amaçlanarak KİT hisse senetlerinin gelir ve serveti düşük olanlarca satın alınmasına özendirici bazı özel önlemlerin alınmasına dikkat edilmelidir.

III. Sermaye Piyasasını Geliştirmek

Farklı amaçlarla kullanılan veya piyasada yer almayan özel birikimlerin yatırımlara kanalize edilmesini amaçlayan sermaye piyasası, orta ve uzun vadeli fonlar için arz ve talebinin buluşturulduğu, diğer bir deyişle, hisse senetleri ve tahvillerin alınıp satıldığı organize piyasalardır. Özelleştirme ile KİT hisse senetlerinin satışı (ihracı) sermaye piyasasının gelişmesini sağlamasının yanı sıra tasarrufların yatırımlara dönüştürülmesinde de katkı sunabilecektir.

IV. KİT’lerin Devlet Üzerindeki Yükünü Hafifletmek

KİT’lerde temel amaçlardan biri kamu yararı olduğundan öz kaynakların yetersizliğinden dolayı gelirlerinden giderlerini karşılayamayabilmektedirler. Bunun sonucunda giderlerini karşılayabilmek için hazineden ve genel bütçeden yardım almaktadırlar. Aldıkları yardımlar açısından devlete yük oldukları gibi ayrıca açıklarını kapatmak için uyguladıkları yüksek fiyat politikaları ile hem enflasyon hem

de rekabet üzerinde olumsuz etki oluşturmaktadırlar. Ayrıca KİT'lerin ihtiyaç duydukları dış finansmanın bir kısmının emisyon ile karşılanması, para arzını arttırmakta ve dolayısıyla enflasyonu daha da tetiklemektedir. Bu durumun ortadan kalkmasına özelleştirme katkı sunabilecektir.

V. İstihdam Sorununun Çözümüne Katkıda Bulunmak

Siyasi amaçlarla ihtiyacın çok üzerinde işgücünün istihdam edilmesi, kamuya finansal yük getirmenin yanı sıra var olan gizli işsizliğin artmasına sebep olmaktadır. Ayrıca sık sık değişen hükümetlerin, politik tercihleri nedeniyle KİT personel ve yöneticilerinin atanmasında liyakat ölçütüne uyulmadığı gibi aynı sıklıkla bunların değiştirildiği görülmektedir. Bu da profesyonel yöneticilik ve uzmanlaşmaya olanak tanımamaktadır.

Özelleştirme ile kısa vadede işsizler ordusunun artabileceği düşünülse de, özelleştirmeden sağlanan gelirlerin yeni yatırımlara dönüştürülmesi koşulu ile yeni istihdam alanlarının açılması sonucunda işsizlik sorununu en azından uzun vadede hafifletebilecektir. Ayrıca etkinliğin artması durumunda daha yoğun iş oluşacağından kurum içi olmasa bile yan kolların gelişmesi sonucunda yeni iş sahaları oluşabilecek ve bu sahalarda istihdam sağlanabilecektir.

VI. Yabancı Sermaye Girişini Özendirmek

Özelleştirme uygulaması ile yabancı sermayenin ülkeye giriş yapması mümkündür. Burada üzerinde önemle durulması gereken nokta ulusal çıkarlar ile yabancı sermaye çıkarlarının çelişip çelişmediğinin yanı sıra bu yabancı sermayenin tek bir yapı oluşturmadan sürdürülebilirliğin sağlanabilmesidir.

VII. Devlete Gelir Sağlamak

Devletler, doğrudan ve dolaylı olmak üzere özelleştirmelerden iki türlü gelir sağlarlar. Sahip oldukları iktisadi nitelikteki işletmeleri ve mal varlıklarını satarak doğrudan gelir, sundukları bazı hizmetlerin üretimini özel kesime devrederek dolaylı gelir elde edilmesidir(Megisson,2000).

Özelleştirmenin Felsefesi

Özelleştirmenin ana felsefesi, devletin, asli görevleri olan eğitim, adalet ve güvenliğin sağlanması yolundaki harcamalar ile özel sektör tarafından yüklenilemeyecek altyapı yatırımlarına yönelmesi, ekonominin ise pazar mekanizmaları tarafından yönlendirilmesidir (<http://www.oib.gov.tr/baskanlik/felsefe.htm>).

Özelleştirme Yöntemleri

Özelleştirme programına alınan kuruluşlar aşağıda belirtilen yöntemlerden birinin veya birkaçının birlikte uygulanması suretiyle özelleştirilir (http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/ozellestirme_yontemleri.htm).

a) Satış; Kuruluşların aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimleriyle 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 fonları ve/veya menkul kıymetler yatırım ortaklarına satış veya bunların birlikte uygulanması yoluyla bedel karşılığı devredilmesidir.

b) Kiralama; Kuruluşların aktiflerindeki varlıklarının kısmen veya tamamen bedel karşılığında ve belli bir süre ile kullanma hakkının verilmesidir.

c) İşletme 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 verilmesidir.

d) Mülkiyetin gayri aynı hakların tesis; Kuruluşların aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimleri ile varlıklarının, mülkiyeti ilgili kuruluşa ait olmak kaydıyla malike ait kullanma hakkına ilişkin bazı tasarruflara rıza gösterilmesine veya malikin mülkiyete bağlı haklarını kullanmasından vazgeçmesi sonucunu doğurmasına ilişkin hakların tesisidir.

e) Gelir ortaklığı modeli ve işin gereğine uygun sair hukuki tasarruflar; Kuruluşların özellikleri ve yapıları da dikkate alınarak yukarıda belirtilen özelleştirme yöntemleri dışında kalan ve genel hükümler ile özel kanunlarda belirtilen diğer yöntemlerdir.

Özelleştirmeye İlişkin Yasal Çerçeve

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 başlamıştır. Daha sonra 1986 yılında çıkarılan 3291 sayılı Kanun’da, kamu kuruluşlarının özelleştirme kapsamına alınması ve uygulamaların yürütülmesine ilişkin esaslar belirlenmiştir. Buna göre, 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname (KHK)’de adı geçen, tamamı devlete ait ve KİT 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. 3291 sayılı kanunla, özelleştirme uygulamaları konusundaki karar mercii, "Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı Kurulu" olarak belirlenmiştir.

Nisan 1990’da yürürlüğe giren 414 sayılı KHK ile Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi, "Kamu Ortaklığı İdaresi" ve "Toplu Konut İdaresi" adı altında iki ayrı kuruluş olarak yeniden örgütlendirilmiştir. Kamu Ortaklığı İdaresi, özelleştirme uygulamalarının yürütülmesi 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.

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 yasasına dayanılarak çıkarılan 530, 531, 532 ve 533 sayılı KHK'ler 6 Haziran 1994, 546 sayılı KHK ise 7 Temmuz 1994 tarihinde Resmi Gazete' de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Ancak, söz konusu 5 kararnamenin dayanağı olan 3987 sayılı yetki yasası 7 Temmuz 1994 tarihinde Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir. 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 yayınlanarak yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bu konudaki idari eylem ve işlemlerin, iptal kararından önceki mevzuat çerçevesinde yürütülmesi öngörülmüştür. Bu çerçevede İdare, 5 Ağustos 1994 tarihinden itibaren yeniden Kamu Ortaklığı İdaresi adı altında ve eski statüsünde faaliyetlerine devam etmiştir.

4046 Sayılı Özelleştirme Kanunu:

Bütün siyasi partilerin ve sendikaların önerileri de dikkate alınarak ekonomide verimlilik artışı ve kamu giderlerinde azalma sağlamak amacıyla hazırlanan 4046 sayılı "Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" 27 Kasım 1994 tarih ve 22124 sayılı Resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun ile getirilen yeni düzenlemeler, ana başlıklar itibariyle şöyledir(<http://www.resmigazete.gov.tr/default.aspx>):

- ✓ Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın kurulmasına, görev ve yetkilerinin belirlenmesine,
- ✓ Özelleştirme Fonunun ve "Kamu Ortaklığı Fonunun kurulmasına ve bu fonların kaynakları ile kullanım alanlarının belirlenmesine,
- ✓ Özelleştirme Uygulamalarına,

✓ Çalışanların tasarruflarını teşvik hesabında toplanan paraların nemalandırılmasına,

✓ Özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlarda hizmet akdine dayalı olarak çalışan personelden özelleştirme uygulamaları sonucu işsiz kalabilecek olanlara malî ve sosyal haklar sağlanmasına,

✓ Özelleştirme kapsamına alınan kuruluşlarda çalışan kamu personelinin özlük ve sosyal haklarına ilişkin hükümleri kapsamaktadır.

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) işletme haklarının verilmesi veya kiralanması ile kamu iktisadî teşebbüsleri arasında yer alan ve 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede tanımlanmış bulunan Kamu İktisadî Kuruluşlarının ve bunların müessese, bağlı ortaklık, işletme, işletme birimleri ve varlıklarının, mülkiyetin devri dışında kalan yöntemler ile özelleştirilmesi bu Kanun hükümlerine tabidir. Ancak, bu kuruluşların mülkiyetinin devrine ilişkin hususlar, kuruluşların gördükleri kamu hizmetinin esaslarına ve özelliklerine göre ayrı kanunlarla düzenlenir.

4046 Sayılı Özelleştirme Kanununda Yapılan Değişiklikler:

Söz konusu Kanunun uygulanmasından bugüne kadar 4105 sayılı Kanun ve 4108 sayılı Kanun ile 4046 sayılı Kanunda bir takım değişiklikler ve düzenlemeler yapılmıştır. 4046 sayılı Kanunun, özelleştirme programına alınan kuruluşların özelleştirilmesine ilişkin olarak özelleştirme yöntemleri, değer tespiti ve ihale usullerini kapsayan 18 inci maddesi; Anayasanın 7 inci maddesine aykırılığı saviyla, 9 Nisan 1997 tarihinde Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir. Söz konusu madde, 3 Nisan 1997 tarih ve 4232 sayılı Kanunla Anayasaya uygun olarak yeniden düzenlenmiş, 8 Nisan 1997 tarihli Resmi Gazete’ de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Ayrıca 13.08.1999 tarih ve 4446 sayılı Kanunla Anayasasının 47. maddesinde özelleştirmeye ilişkin düzenlemeye yer verilerek, özelleştirmeye ilişkin esas ve usullerin Kanunla düzenleneceği Anayasada da hüküm altına alınmıştır.

09.01.2002 tarihinde yürürlüğe giren 4733 sayılı Kanun ile 4046 sayılı Kanun’un 20. maddesinin sonuna bir cümle eklenerek, özelleştirme programında bulunan ve sermayesinin tamamı Devlete ait olan anonim şirket statüsündeki kuruluşlarda, Türk Ticaret Kanunu’nun genel kurul ve toplantılara ilişkin hükümlerinin uygulanmayacağı düzenlemesi getirilmiştir. Aynı Kanunla, özelleştirme programındaki kuruluşların ticaret siciline tescil işlemlerinden ve Sermaye Piyasası Kurulu (SPK) kayıt işlemlerinden ücret alınmayacağı hususu düzenlenmiştir.

4971 Sayılı Kanun ile 4046 Sayılı Kanunda Yapılan Değişiklikler:

4971 sayılı " Bazı Kanunlarda ve Milli Piyango İdaresi Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" 15 Ağustos 2003 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu

kanun kapsamında Başbakanın başkanlığında, Başbakanın belirleyeceği dört bakandan oluşan Özelleştirme Yüksek Kurulu (Kurul) kurulmuştur. Kurul, üyelerin tamamının katılımı ile toplanır ve kararları oybirliği ile alır. Kurulun sekretarya hizmetleri Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca yürütülür ibaresi yer almıştır. Ayrıca Başbakan bu Kanunla ilgili yetkilerini görevlendireceği bir bakan vasıtasıyla kullanabilir.

Özelleştirme programında bulunan kuruluşlardaki sermaye artışlarında ticaret siciline tescil işlemleri ve Sermaye Piyasası Kurulu kayıt işlemlerinden vergi, resim, harç, katkı payı ve benzeri şekilde hiçbir ücret alınmaz. Özelleştirme uygulamalarına ilişkin olarak Rekabet Kurulunca verilen kararlar uyarınca, kuruluşun devrinden önce veya sonrasına ait bölünme ve devir işlemleri her türlü vergi, resim ve harçtan muaftır ibareleri yer almaktadır.

Diğer Kanunlarla Yapılan Değişiklikler:

07.05.2004 tarihinde yürürlüğe giren 5148 sayılı Kanun ile de; 4046 sayılı Kanun'un 37 nci maddesinin (b) bendi değiştirilerek, danışmanlık hizmetlerine ilişkin çıkarılacak yönetmelik hakkında düzenleme yapılmıştır.

Yine; 02.07.2004 tarihinde yürürlüğe giren 5189 sayılı Kanun ile 4046 sayılı Kanun'un 37 nci maddesinin (a) bendinde yer alan "ve Limanların, mülkiyetin devri dışındaki yöntemlerle özelleştirilmelerinden Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişiler yararlanabilir." ibaresi yürürlükten kaldırılmıştır.

5398 Sayılı Kanun ile 4046 Sayılı Kanunda Yapılan Değişiklikler:

- 4046 sayılı Kanunun adı "Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun" olarak değiştirilmiştir.

- 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.

- 23.01.2008 tarih ve 5728 sayılı Kanun ile 4046 sayılı Kanun'un cezalara ilişkin 7. maddesinin ikinci ve üçüncü fıkralarında değişiklikler yapılmıştır.

- 25.11.2010 tarih ve 6082 sayılı Kanun ile 4046 sayılı Kanun'un 2/i maddesinde değişiklik yapılarak, kamu tüzel kişiliğine sahip eğitim kurumları da bu kapsama alınmıştır.

- 11.10.2011 tarih ve 666 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile 4046 sayılı Kanunun 6 ncı maddesinin; kadro karşılığı sözleşmeli personel çalıştırılmasına ilişkin düzenlemeleri içeren ikinci fıkrası 14.01.2012 tarihinden itibaren ve vekâlet ücretini düzenleyen altıncı fıkrası 31.12.2012 tarihinden itibaren yürürlükten kaldırılmıştır.

Liman yönetim modelleri

Limanlar, gemilerin yanaşması ve demirlemesi için tesislerin olduğu ve gemiden karaya, karadan gemiye veya gemiden gemiye yüklerin taşınması ve yolcu taşımacılığın yapılabilmesi için fiziki alanların ve ekipmanların olduğu alanlardır.

Dünya ticaretinde çok önemli bir paya sahip olan deniz taşımacılığında limanların etkin faaliyet göstermesi deniz yolu taşımacılığının da etkinliğinde önemli bir yere sahiptir. Coğrafik konum, teknolojik alt ve üst yapı, ard bölge bağlantıları gibi etkenler limanların etkinliğinde önemlidir. Bunların yanı sıra limanın yönetim şekli de liman etkinliğinde önemli etkenlerden biridir.

Dünyada liman yönetim şekilleri 4 kategoride sınıflandırılabilir:

Özel Sektör Limanları: Tüm varlıklar ve yük elleçleme faaliyetlerinin sahipliği, yürütülmesi ve yönetilmesi özel sektöre aittir.

Kamu Hizmeti Modeli: Tüm varlıklar ve yük elleçleme faaliyetlerinin sahipliği, yürütülmesi ve yönetilmesi kamuya aittir.

Araç (tool) Modeli: Sadece yük elleçleme faaliyetleri özel şirketler tarafından yapıldığı liman alt ve üst yapısının sahipliği, işletilmesi ve yönetilmesi liman otoritesine aittir.

Kiralık (Landlord) Modeli: Liman otoritesi düzenleyici ve arazi sahibi özelliği taşımakta, tüm liman operasyonları özel şirketler tarafından yapılmaktadır.

Avrupa birliğinde liman yönetim şekilleri liman fonksiyonları göz önüne alındığında Dünyada görülen yönetim şekillerine benzer biçimde 4 grup altında değerlendirilmektedir. Bu yöntemler Tablo 1’de ki gibidir.

Tablo 1: AB’de Liman Yönetim Şekilleri

Modeller	Liman fonksiyonları		
	Gayrimenkule sahip olma	Düzenleme	Kullanım
Tam kamu	Kamu	Kamu	Kamu
Ağırlıklı kamu	Kamu	Kamu	Özel
Ağırlıklı özel	Özel	Kamu	Özel
Tam özel	Özel	Özel	Özel

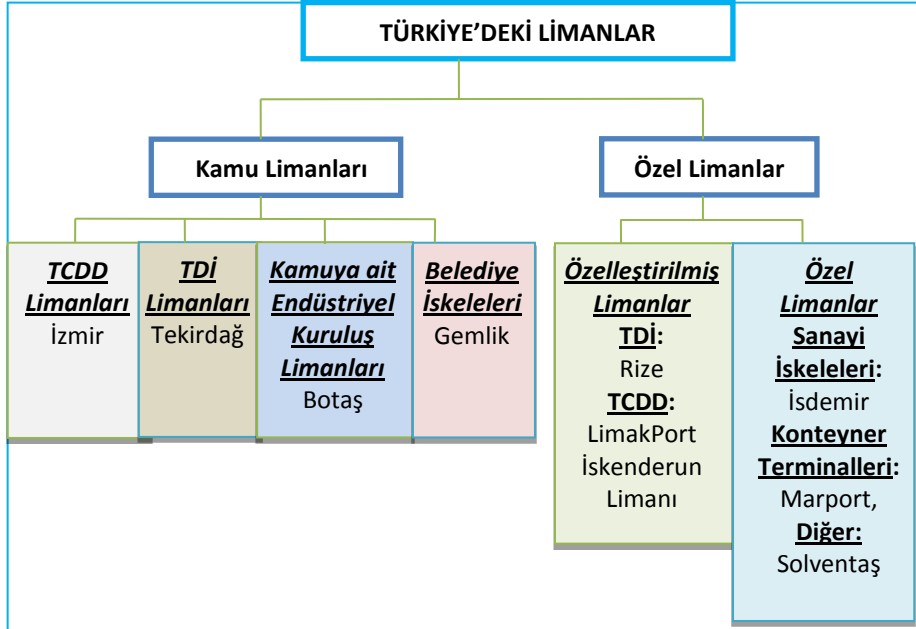
Dünya ve Avrupa’da görülen liman yönetim şekilleri ülkemizde de benzerlik göstermektedir. Türkiye’de uluslararası taşımalara yönelik hizmet veren 200’ün üzerinde kıyı tesisi (liman/iskele/boru hattı ve şamandıra sistemi şeklinde) mevcuttur. Türkiye’de limanlar yönetim ve işletilmelerine göre genel olarak üç kategoride incelenebilmektedir:

- Kamu kuruluşları tarafından işletilen limanlar (TCDD, TDİ, vb.),

- Yerel yönetimler tarafından işletilen limanlar (Belediye limanları),
- Özel şirketler tarafından işletilen limanlar (Ambarlı, Gempport, vb.).

TÜRKLİM (2007), bu sınıflandırmaya devlete veya özel sanayi şirketlerine ait sanayi iskelelerini de dâhil etmektedir. Özel limanlar, endüstriyel grup ya da belirli endüstriyel teşebbüslerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere inşa edilmiş aynı zaman da üçüncü şahıslara da hizmet veren limanlardır (Deniz Ticaret Odası, 1990). Ancak, son yıllarda sadece ve doğrudan üçüncü kişilere hizmet vermek üzere planlanan büyük ölçekli terminaller hayata geçmeye ve devlet tarafından işletilen limanları ikame etmeye başlamışlardır (TÜRKLİM, 2007). Özel limanlar, özel sektör işletmeleri tarafından devletin onayı alınarak inşa edilir ve işletilir.

Şekil 1: Yönetim ve İşletme Türüne Göre Türkiye'deki Limanlar (2013)



Kaynak: Karataş Çetin, 2012:255 kullanılarak güncellenmiştir.

Liman yönetimlerinde özellikle 1980 yılından sonra başta özelleştirmenin ana vatanı olarak kabul edilen İngiltere olmak üzere dünyanın birçok ülkesinde özel sektörün katılımının arttığı görülmektedir. Mevcut veya planlama aşamasında olsun limancılık sektöründe özel sektörün katılımını farklı yöntemlerle sağlamak mümkündür. Bu yöntemler (Ott ve Hartley, 1991:9):

a) Liman ekipmanının kiraya verilmesi: Limana ait ekipmanların tamamının veya bir kısmının operatörü ile birlikte veya operatörsüz olarak özel sektöre kiralanması ile özel sektörün katılımı sağlanabilir.

b) Liman arazisinin ekipmanlı/ekipmansız kiraya verilmesi: Liman arazisinin belirli bir süre için kira sözleşmesi ile özel sektöre ekipmanlı veya ekipmansız olarak kiraya verilmesi şeklinde özel sektör katılımı sağlanabilir.

c) Yönetim sözleşmeleri: Yönetim sözleşmeleri liman ekipmanı ve arazisinin kiralanması yöntemine benzemektedir. Ancak, işletici sadece yönetimden sorumlu olup, herhangi bir yatırım veya finansman katkısı yapmamaktadır.

d) Liman arazisinin üstyapı yatırım yapma koşuluyla özel sektöre kiralanması: Liman alt yapısının güçlendirilmesi ve özel sektörü yatırıma teşvik etme temel amacında olan bu yöntem limanlarda özel sektörün katılımı açısından en uygun yöntemlerden biridir. Ayrıca son yıllarda liman ihtisaslaşma gereksinimi için kullanılan yaygın bir yöntemdir.

e) Özel sektörün liman yatırımlarının finansmanına doğrudan katılımı: Liman yatırım finansmanına özel sektörün doğrudan katılımı liman kolaylıklarının maliyetinin tespit edilmesi ve yatırım riskinin azalması açısından avantaj sağlamaktadır.

f) Yap-İşlet-Devret modeli: Liman altyapı yatırımları ve finansmanı özel sektör tarafından gerçekleştirilmektedir. Özel sektör yatırımını teşvik amacıyla belirli bir süre limanın işletilmesi özel sektöre verilmekte, bu süreden sonra mülkiyet bedelsiz olarak kamuya geçmektedir. Kira süresi yatırım maliyetleri ve amortisman sürelerine bağlı olarak değişmektedir.

g) Özel sektör ve liman idaresi arasındaki ortak girişim: Birçok limanda özel/kamu sektör işbirliği söz konusudur.

Belirtilen bu yöntemler içerisinde dünyada mevcut limanların özelleştirmelerinde başlıca üç yöntem yaygın kullanılmaktadır. Bunlardan ilki liman işletme hakkı devri, imtiyaz anlaşması, kira sözleşmeleri ile bu hizmetlerin özel sektör tarafından yürütülmesidir (Cook ve Kirkpatrick, 1989:7). İkinci yaklaşım limanların daha fazla ticari esaslara göre çalıştırılmasını sağlayacak şekilde yönetim anlaşması ve üçüncü olarak gerekli finansmanın sağlanması amacıyla özel sektöre transferidir (Matons, 1992:8). Türkiye’de en yaygın özelleştirme şekli işletme hakkının devri şeklindedir.

Limnların Özelleştirilmesinde Dikkate Alınması Gereken Hususlar

Limnlar için en uygun özelleştirme yöntemini seçerken; ülkenin özelleştirme programının amaçları ve hedefleri, taşımacılık ve liman politikası, liman kullanıcılarının ve işçilerinin ihtiyaçları, liman hinterlandı, dünyada kombine taşımacılığın giderek daha fazla önem kazanması nedeniyle limanın hava, kara ve demiryolu bağlantıları, liman hinterlandının sosyo-ekonomik yapısı, diğer bölge limanlarına ve demiryolu ve karayoluna yakınlığı, liman sektörüne etki eden diğer faktörler dikkate alınmalıdır. Limnların alt ve üstyapı ile tesislerinin işletme ve finansman fonksiyonlarının incelenmesi dikkat edilmesi gereken diğer konular olarak karşımıza çıkmaktadır. Kısaca limnların güçlü ve zayıf yanları, fırsat ve tehdit oluşturabilecek unsurlar önem taşımaktadır.

Liman özelleştirilmesi kapsamında örnek olarak Türk Limanlarının başlıca avantajlı ve dezavantajlı yönleri, fırsat ve tehdit oluşturabilecek unsurları incelendiğinde aşağıdaki gibi değerlendirmek mümkündür:

Türk limanlarının en önemli avantajı ülkemizin coğrafik konumudur. Ayrıca 8333 km'yi bulan sahil şeridi ile Asya ile Avrupa arasında köprü konumunda ve jeostratejik konumu itibarıyla uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması, önemli bir nüfusa sahip olması, ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarının büyük bir bölümünün denizyoluyla yapılması ve yeterli olmamakla birlikte karayolu ve demiryolu bağlantısının bulunması, dünyada yük taşımacılığının daha fazla konteynerize olması Türk limanlarının en önemli avantajları olarak değerlendirilebilir.

Başlıca dezavantajlı yönleri incelendiğinde; uzun vadeli ve istikrarlı bir ulusal ve uluslararası liman politikasının henüz bulunmaması, mevzuatın ihtiyaca cevap verecek şekilde geliştirilme ihtiyacının bulunması, liman devleti kontrolünün yetersizliği, limanların yönetiminde çok başlılık, altyapı ve üstyapı yatırım ihtiyacı, dünyanın önde gelen limanlarına göre teknolojik alt yapı ve yönetsel olarak oldukça geride olması, liman hizmetlerinde etkinliğin ve verimliliğin düşük olması, etkin pazarlama ve tanıtım faaliyetlerinin gerçekleştirilmemesi, esnek bir tarife yapısının olmaması, kapıdan kapıya taşımacılık sisteminin yetersizliği, rıhtım sayısının ve derinliklerin yetersiz olmasıdır.

Türk Limanları için fırsat oluşturabilecek unsurlar; Karadeniz'e kıyıları olmayan Cumhuriyetlerin, Akdeniz'de ve Kızıldeniz ile Basra Körfezi'nde kıyıları bulunmayan Ortadoğu ülkelerinin mallarının Türkiye üzerinden taşınmaları imkânının bulunması, Orta Asya Cumhuriyetleri ile yapılacak ekonomik işbirliği sonucunda Karadeniz Limanlarının potansiyelinin artma imkânı, Akdeniz'de Bakü-Ceyhan petrol boru hattının gerçekleşmesi, GAP Projesi'nin getirebileceği üretim ve tüketim artışları, kruvaziyer yolcu taşımacılığının artması, Limanlarımızın (özellikle Mersin, İzmir ve İskenderun Limanları) ana aktarma limanı (hub-port) ve dağıtım merkezi konumuna gelerek bölge limanları ile rekabet gücünün bulunması, liman hinterlandında sanayileşme, limanların gelişmesinin yan sanayi geliştirmesi ve istihdamı artırması, kalifiye personelin yetişmesini sağlayabilecek eğitim kurumlarının ve bu kurumlarda çalışan akademik personel sayısının her geçen yıl artması olarak sıralanabilir(Ece,2005).

Ayrıca 1997 yılında başlayan özelleştirme uygulamaları sonucunda liman işletmelerinin uzun vadeli programlarını oluşturmasının yanı sıra kalifiye personeller tarafından idare edilmeye başlaması gibi birçok gelişme Türk limanları için önemli fırsatlar doğurabilecektir.

Türk Limanları için tehdit oluşturabilecek hususlar incelendiğinde ise; liman kullanıcıların ve gemi işleten firmaların daha iyi hizmet veren ve daha az bürokratik işlemlere sahip diğer bölge limanlarını tercih etmesi, konteyner gemilerinde ve liman ekipmanlarındaki gelişmeler karşısında limanlarımızın yetersiz kalmasının yanı sıra bu donanımların önemli bir kısmının ithal etme zorunluluğu, gelecekte

konteyner destek hizmetlerinin (tamir, bakım, nakliye, paketleme vb.) önem kazanması ile limanın bu gelişmelere ayak uyduramaması halinde rekabet şansının azalması, ülkemizin birçok limanında büyüme ve genişleme problemlerinin bulunması, kombine taşımacılığa uygun yeterli demiryolu bağlantılarının bulunmaması veya demiryolu bağlantısı bulunan limanlarda demiryolu kullanım oranının oldukça düşük olması, limanların önümüzdeki 10-15 yıl içerisinde artacak olan özellikle konteyner trafiğine cevap verecek yeterli altyapı ve üst yapıya sahip olmaması ve çevresel etkilerdir.

Bu incelemelerin sonucunda hangi hizmetlerin özel sektör, hangilerinin kamu tarafından veya ortaklaşa yapılabileceği belirlenip, buna göre en uygun özelleştirme yönteminin mevcut yasal çerçeve içerisinde seçilmesi gerekmektedir. Limanlarımız işletme hakkının devri dışında liman hizmetlerin kiraya verilmesi, yönetim sözleşmeleri, özel sektör ve kamu arasındaki ortak girişim, özel sektörün finansmana doğrudan katılımı, Yap-İşlet-Devret yöntemleri ile özelleştirilebilir. Yap-İşlet-Devret yöntemi direkt bir özelleştirme yöntemi olmamakla birlikte liman sektörü yatırımlarına özel sektörün katılımı açısından bir çeşit özelleştirme yöntemi olarak değerlendirilebilir. Limanların özelleştirilmesinde dikkate alınması gereken diğer hususlar; istihdam kaybına ilişkin sosyal boyutunun dikkate alınması ve liman işletmeciliğinin sağlık ve güvenlik kuruluşları, ülkenin ulaştırma, dış ticaret politikası, maliye politikası gibi çeşitli unsurları birlikte değerlendirerek özel bir sistem olarak ele alınması gereklidir. Yani ülkenin ulusal ve uluslararası liman politikasının dünyada ki gelişmelere paralel olarak gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Liman işletmeleri ulusal olduğu kadar uluslararası konvansiyon ve kurallara tabi olmakta ve bunların işletmeciliği uluslararası deneyim gerektirmekte olup liman özelleştirmeleri ile sadece limanlar değil aynı zamanda liman sektörü de özelleştirilmektedir. Bu nedenle, limanların özelleştirilmesi durumunda; bunların işletmesinin liman işletmeciliği sektöründe faaliyet gösteren ve bu konuda uluslararası uzmanlaşmış şirketlere tekelleşme oluşturmadan verilmesi özelleştirmenin başarısı ve liman sektörünün geliştirilmesi açısından son derece büyük önem arz etmektedir. Ayrıca liman özelleştirmelerinde uygulanacak yöntemin ve sürenin dikkate alınarak sürdürülebilirliğin çevresel ve teknolojik açıdan ön koşullardan biri olması liman özelleştirmelerden beklenen verimliliğin sağlanması açısından önemlidir. Liman sektörü oldukça yüksek yatırımlar gerektirmesinin yanı sıra teknolojinin hızlı değişim gösterdiği sektörlerden biridir. Literatür taramaları dikkate alındığında 1960’lı yıllar sonrası yapılan limanların nesilsel olarak sınıflandırmasında (Tablo 2) özellikle 1980’li yıllar sonrasında konteynerize edilmiş yüklerin devreye girmesiyle beraber liman ekipmanlarında önemli teknolojik gelişmelerin görülmesine neden olmuştur. Bu gelişmelere paralel olarak gemi boyutlarının büyümesi liman alt ve üst yapısında da önemli değişikliklere sebep olmuştur.

Tablo 2: Limanların Nesilsel Sınıflandırılması

Birinci Nesil	İkinci Nesil	Üçüncü Nesil	Dördüncü Nesil
---------------	--------------	--------------	----------------

Ana yük	Kırkambar yük	Kırkambar, Kuru dökme ve sıvı dökme yük	Dökme ve birimleştirilmiş , Konteynerize edilmiş yük	Yük türlerinde uzmanlaşma, Dökme yük, konteynerize edilmiş yük, özel yükler
Konum ve liman geliştirme stratejisi	-Geleneksel -Taşıma modunda değişim fikri	-Yayılmacı (genişlemeci) politika -Taşıma, endüstriyel ve ticari merkezi	-Ticari eksenli -Uluslar arası ticaret için bütünleştirilmiş taşıma merkezi ve lojistik platform	-Küresel ticaret eksenli -Küresel ticaret için lojistik ve dağıtım merkezi platformu -Yayılmacı politika -Özel tahsis terminaler -Intermodal terminaler
Faaliyetlerin kapsamı	Kargo yükleme, boşaltma ve seyir hizmeti -İskele ve rıhtım sahası	Kargo dönüşümü, Gemi ile ilgili endüstriyel ve ticari hizmetler -Genişletilmiş liman alanı	Yük ve bilgi dağıtımı, lojistik hizmetler -Kıyıya doğru terminaler ve dağıtım merkezleri	-Tedarik zinciri ve toplam lojistik hizmetler -Lojistik ve dağıtım merkezi hizmetleri -Diğer liman ve terminaleri ile etkin bağlantı -Global liman ağı
Kurum karakteri stikleri	-Liman içinde bağımsız faaliyetler -Liman ve liman kullanıcıları arasında gayri resmi ilişkiler	-Liman ve liman kullanıcıları arasında faaliyetleri arasında gevşek ilişkiler -Liman ve belediye arasında resmi olmayan ilişkiler	-Birleşik liman ortaklığı -Taşıma ve ticaret zinciri ile limanın entegrasyonu -Liman ve belediye arasında yakın ilişki -Genişletilmiş liman organizasyonu	-Global liman ve terminal işletmeciliği -Tedarik zinciri ve liman entegrasyonu -Denizyolu taşıyıcıları, taşıtanlar ve liman arasında yakın işbirliği -Genişletilmiş liman organizasyonu
Üretim karakteri stikleri	-Yük akışı - Basitleştirilmiş iş bireysel hizmet -Düşük katma değer	-Yük akışı -Yük dönüşümü -Kombine hizmetler -Attırılmış katma değer	-Yük/bilgi akışı -Yük/bilgi dağıtımı -Çoklu hizmet paketi -Yüksek katma değer	-Yük/bilgi akışı ve dağıtımı -Yüksek değerli lojistik hizmetler - Bütünleşik lojistik hizmetler -Kullanıcılar özel tahsis terminaler -Esneklik, yalınlık ve çeviklik

Belirleyici faktörler	İşgücü/sermaye	Sermaye	Teknoloji uzmanlık	-Yeşil liman (çevresellik) Global teknoloji/uzmanlık ve limanlar arası ağ
------------------------------	----------------	---------	--------------------	--

Kaynak: UNCTAD, 1999; Paixao ve Marlow, 2003; Esmer, 2009

Türkiye’de işletme hakkının devri yöntemiyle liman özelleştirmelerinin 30-36 yıl olması limanların geçmiş dönemlerde bu süreler içerisinde iki nesil değişmesi göz önüne alındığında dünya ölçeğinde gelişim göstermesi gerektiği ön koşulunu özelleştirme sözleşmelerinde yer almasının sağlanması kısa ve uzun dönem için önemli katkıların sunulmasına neden olacaktır. Ayrıca bu durumun sadece sözleşmelerde yer alması yeterli olmayacak ve düzenli olarak denetlenmesi ile gerçekleştirilmesi sağlanabilecektir.

Tablo 2’de belirtilmiş olan limanların gelişme sınıflandırmasından başka beşinci kuşak limanlar kavramını doğrudan kullanmasa da bazı kaynaklar, limanların değişen rolünü başka şekilde ifade etmiştir. Özellikle Robinson (2003) makalesinde limanların artık değer odaklı tedarik zinciri sisteminin önemli bir üyesi olduğunu vurgulamaktadır.

Türkiye denizcilik sektörü ve Liman Özelleştirme Uygulamaları

Denizcilik sektörü sadece ulusal değil uluslararası gelişmelerden de etkilenen küresel bir sektördür. Bu nedenle dünyadaki ekonomik gelişmelere paralel olarak bir ülkenin deniz ticareti de değişiklikler gösterir. Dünya deniz ticareti 2008 yılı sonlarında başlayan ve 2009 yılında etkisini önemli derecede hissettiren küresel kriz sonrasında 2010 yılından itibaren kısmen de olsa toparlanma sürecine girmiştir. 2010 yılında dünya limanlarında toplam 8,408 milyar ton yükleme (kumanya, yakıt, yağ gibi gemi temel ihtiyaçları dâhil), 8,378 milyar ton tahliye yapılmıştır (Türk Limancılık Sektör Raporu 2012). Ülke grupları kapsamında bakıldığında en fazla yük elleçlemesi gelişmekte olan ülkelerde yapılmıştır. Dünyadaki toplam yüklemenin %60,2’si gelişmekte olan ülkelerde, %33’ü ise gelişmiş ülkelerde gerçekleşmiştir. Geriye kalan %6’lık pay ise geçiş ekonomisi ülkelerine aittir. Tahliyenin ise %55,7’si gelişmekte olan ülkeler, %42,9’u gelişmiş ülkeler ve %1,5’i ise geçiş ülkelerinde gerçekleşmiştir. Aynı dönemde Türk Limanlarında toplam 162 261 367 ton yükleme, 187 374 500 ton tahliye yapılmıştır. Konteyner yükü olarak ise 26 433 473 ton (2 306 587 TEU) yükleme ve 28 949 784 ton (2 891 585 TEU) tahliye gerçekleştirilmiştir.

Ülkemiz limanları konumları nedeniyle komşu ülkelerin özellikle konteyner yükleri konusunda ciddi bir rekabet halindedir. Yakın çevremizde yer alan limanlar içerisinde 2010 yılı verilerine göre en fazla elleçleme yapılanları 86 milyon ton ile Marsilya, 81 milyon ton ile Novoroski Limanlarıdır. Aynı dönemde konteyner açısından incelendiğinde Akdeniz’de en fazla konteyner elleçlenen limanlar 4,2 milyon TEU ile Valencia Limanı, 3,5 milyon TEU ile Port Said Limanı yer almaktadır. Ülkemizde en çok konteyner elleçlemesinin yapıldığı Ambarlı Limanları 2010 yılında 2 463 866 TEU (25 515 832 ton) olarak gerçekleştirdikleri elleçleme ile yakın çevremizdeki ülke limanları arasında 4. sırada yer almıştır.

Ülkemiz limanlarında 2011 yılında 161 636 940 ton(35 998 875 ton'u konteynerize yük) yükleme ve 201 709 783 ton(34 382 382 ton'u konteynerize yük) tahliye olmak üzere toplam elleçleme miktarı 363 346 723 ton(70 381 257 ton'u konteynerize yük) iken 2012 yılında 164 943 955 ton (41 331 061 ton'u konteynerize yük) yükleme ve 222 482 227 ton(37 980 312 ton'u konteynerize yük) olmak üzere toplam 387 426 232 ton(79 311 373 ton'u konteynerize yük) elleçleme gerçekleşmiştir.

Ülkemiz limanlarında 2001-2011 yılları arasında elleçlenen yük miktarlarına incelendiğinde yılda ortalama %8'lik bir artışın olduğu gözlenmektedir. (Türk Limancılık Sektör Raporu 2012). Bu rakamlarla 2010 yılında Avrupa'da yük elleçleme sıralamasında 5. olmuştur(Denizcilik çalışma grubu raporu, 2013). Ülkemiz limanlarında 2012 yılında en çok elleçlenen yükler sıvı dökme, katı dökme, konteyner ve genel kargo yükler olarak sıralanmaktadır. 2012 yılı verilerine göre kargo tipine göre elleçleme miktarları Tablo 3'de görülmektedir.

Tablo 3: Türk Limanlarına 2012 Yılında Elleçlenen Yüklerin Yük Gruplarına Göre Miktarları (Ton)

	Yükleme				Tahliye				Toplam Elleçleme
	İhracat	Kabotaj	Transit	Toplam	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam	
Katı Dökme yük	15.675.0	7.242.30	24.999	22.942.33	75.687.18	8.464.90	24.999	84.177.09	107.119.4
Genel Kargo Sıvı Dökme Yük	23.204.7	3.842.92	45.451	27.093.12	29.167.46	3.861.19	46.880	33.075.54	60.168.66
Konteyner Araç	46	6	3	3	9	1	0	0	3
Sıvı Dökme Yük	15287.8	9.334.31	44.937.3	69.559.48	53.802.40	9.177.15	161.842	63.141.40	132.700.8
Konteyner Araç	23	6	48	7	8	0	0	0	87
Konteyner Araç	33.199.3	2.372.50	5.759.21	41.331.06	29.870.57	2.385.58	5.723.6	37.979.85	79.310.91
Toplam	91.307.4	22.869.4	50.767.0	164.943.9	192.474.9	24.049.9	5.957.4	222.482.2	387.426.2
	86	58	11	55	28	29	20	77	32

*2013 yılı ekim ayı sonu itibariyle(ilk 10 ay)

Kaynak: https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx

Dünya denizyolu ticareti içerisinde oranı her geçen yıl artan konteyner liman elleçlemeleri dünyada %5,9'luk artışla 572,8 milyon TEU ile en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Clarkson Research Hizmetlerine göre 2011 yılında dünyada denizyolu ile taşınan toplam konteyner ticaretinin 151 milyon TEU olarak gerçekleşmiş, 2012 yılında ise %3,6'lık artışla yaklaşık 156 milyon TEU'ya ulaşmıştır. Konteyner ticaret hacmi 2011 yılında 1,42 milyar ton iken, 2012 yılında %4,3 artışla 1,48 milyar tona ulaşmıştır. (Denizcilik Çalışma Grubu Raporu, 2013). Dünya denizyolu ticaretine paralel olarak Türk limanlarında elleçlenen yük miktarları 2004-2012 döneminde 2005 yılında hemen hemen 2004 yılında elleçlenen yük miktarına eşit elleçleme görülürken 2009 yılında küresel krizin etkileri sonucunda elleçleme miktarında düşüş gözlenmiştir. Bu düşüş ihracat miktarından değil tahliye edilen ithal

Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği

yüklerden kaynaklanmıştır. Türk Limanlarında 2004-2013 döneminde elleçlenen yük miktarı Tablo 4’de görülmektedir.

Tablo 4: Türk Limanlarında Elleçlenen Yük Miktarı (Ton)

	Yükleme				Tahliye			Toplam Transit	Toplam Elleçleme	
	İhracat	Kabotaj	Transit	Toplam Yükleme	İthalat	Kabotaj	Transit			Toplam Tahliye
2004	57.344.442	14.471.648	-	71.816.090	120.716.575	14.773.788	-	135.490.363	5.798.984	213.105.438
2005	54.619.634	14.468.999	-	69.114.453	124.067.356	14.141.289	53278	138.261.923	5.649.218	213.025.594
2006	63.279.850	14.707.791	-	77.987.641	143.622.683	15.259.148	3200	158.885.031	11.251.754	248.124.427
2007	68.677.463	16.677.052	5.868.498	91.223.014	153.525.045	18.132.315	202.488	171.859.848	34.561.755	291.573.631
2008	73.244.973	18.923.423	50.044.510	142.212.906	151.547.676	20.135.763	708.307	172.391.746	50.752.816	314.604.651
2009	73.770.263	18.305.867	57.735.381	149.811.511	139.862.090	19.485.900	277.205	159.625.195	58.012.586	309.436.706
2010	83.933.388	18.560.918	58.767.061	161.261.367	162.588.728	19.430.123	5.355.649	187.374.500	64.122.710	348.635.867
2011	81.776.692	21.257.193	58.603.055	161.636.940	173.546.398	22.387.290	5.776.095	201.709.783	64.379.150	363.346.723
2012	91.307.486	22.869.458	50.767.011	164.943.955	192.474.928	24.049.929	5.957.420	222.482.277	56.724.431	387.426.232
2013*	74.752.183	21.685.051	38.648.487	135.085.721	156.958.816	23.283.106	5.731.026	185.972.948	44.379.513	321.058.669

*2013 yılı ekim ayı sonu itibariyle(ilk 10 ay)

Kaynak: https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx

Türk limanlarında elleçlenen yük miktarına benzer şekilde elleçlenen konteyner miktarı da 2009 küresel finans krizinden olumsuz etkilenmiş ve 2004-2012 döneminde sadece 2009 yılında düşüş göstermiştir. Bu düşüş sadece ithal yüklerin düşmesinden değil ihracat, ithalat, kabotaj ve transit yüklerdeki elleçlenen miktarlardaki düşüşten kaynaklanmıştır. Türk limanlarında elleçlenen konteyner miktarı Tablo 5’de görülmektedir.

Tablo 5: Türk Limanlarında Elleçlenen Konteyner Miktarları (TEU)

	Yükleme				Tahliye			Toplam Transit	Toplam Elleçleme	
	İhracat	Kabotaj	Transit	Toplam Yükleme	İthalat	Kabotaj	Transit			Toplam Tahliye
2004	1.490.293	23.693	-	1.513.985	1.409.567	14.015	-	1.423.582	176.288	3.113.855
2005	1.587.770	8.735	-	1.596.505	1.531.696	9.587	-	1.541.282	174.421	3.312.208
2006	1.809.433	14.958	-	1.824.391	1.840.649	8.092	-	1.848.741	184.921	3.858.052
2007	2.151.168	34.191	13.425	2.198.784	2.223.944	27.226	11.887	2.263.057	145.739	4.582.268
2008	2.377.989	83.176	59.632	2.520.797	2.435.119	79.732	55.974	2.570.824	115.606	5.091.621
2009	2.132.111	70.329	3.022	2.205.466	2.117.766	71.696	9.520	2.198.977	12.542	4.404.444

Alpaslan ATEŞ

	3		4	2		8		2		
2010	2.306.58	104.27	441.00	2.851.87	2.354.30	104.04	433.23	2.891.58	874.23	5.743.45
	7	8	5	0	3	7	4	5	9	5
2011	2.690.88	154.33	390.79	3.236.02	2.770.19	150.91	366.37	3.287.48	757.17	6.523.50
	9	8	8	5	0	8	3	1	1	6
2012	2.879.12	236.90	459.16	3.575.19	2.942.56	235.44	439.19	3.617.20	898.36	7.192.39
	2	5	9	6	2	0	9	1	8	6
2013	2.596.96	226.35	420.07	3.243.39	2.659.83	224.98	417.01	3.301.82	837.08	6.545.22
*	8	6	1	5	4	2	0	5	1	0

*2013 yılı ekim ayı sonu itibariyle(ilk 10 ay)

Kaynak: https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik_konteyner.aspx

Coğrafi konum olarak ana ticari rotalara yakınlığı ile bölgedeki aktarma yükleri çekme potansiyeline sahip olan Türkiye'nin liman elleçleme miktarları dikkate alındığında özellikle transit yükten aldığı payı arttırması gerekmektedir. Son yıllarda aktarma trafiğindeki artış da bu görüşü desteklemektedir. Fakat konteyner taşımacılığı için durum farklıdır. 2009 küresel finans krizi sonrasında transit konteyner miktarında artış gözlenmektedir ancak yeterli olduğu söylenemez. Çünkü dünya konteyner trafiğinin %25'i Akdeniz koridorunu kullanmakta, özellikle Avrupa-Uzak Doğu yönlü yükler ana konteyner gemileri vasıtasıyla bu koridor üzerinden taşınmaktadır(Ateş ve ark., 2010). Bu koridoru kullanan ve varış noktaları Karadeniz ve Orta Avrupa olan transit yükler ise koridor üzerinde yer alan, ana ticari rotadan sapma mesafeleri düşük olan Port Said ve Gioia Tauro gibi ana limanlarda küçük besleme gemilerine aktarılarak varış noktasına ulaştırılmaktadır. Böyle bir potansiyele sahip coğrafyada yer alan Türkiye'nin bu koridordan yeterli transit yük payı aldığını elleçleme miktarları göz önüne alındığında söylemek pek de mümkün değildir. Mevcut liman alt yapıları ile bölgedeki aktarma yükü karşılamak ve bu pastadan yeterli payı almak mümkün değildir. Türkiye'nin ana gemilere hizmet verebilecek ana limanlara ihtiyacı vardır. Ana limanlarda sadece fiziki altyapıya değil, aktarma yüklerin en kısa sürede aktarımını sağlayacak gümrük mevzuat kolaylıkları ve gümrük altyapısı da gereklidir. Hali hazırdaki gümrük mevzuatı ile aktarma süreleri yaklaşık 1 haftayı bulabilmektedir. Bu süreler Dubai ve Rotterdam gibi limanlarda birkaç gün veya birkaç saatte gerçekleştirilmektedir (Ateş ve ark., 2010).

Türkiye coğrafik avantajını kullanarak dünya denizyolu transit yükünden hak ettiği payı alabilmesi için sadece mevzuatını düzenlemesi yeterli olmayabilecektir. Çünkü gelişen teknolojilere bağlı olarak büyüyen gemiler için gerekli su derinliğine sahip olma, zamanın çok önemli olduğu günümüzde hızlı ve etkili kararlar verebilen kalifiye eleman gücü ve elleçleme hızlarının yüksek oluşu günün teknolojisine uygun ekipmanların yanı sıra liman inşası ve işletmesine yönelik yaklaşımlar ile beraber yasal süreçlerde dikkat edilmesi gereken hususlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Kamu tarafından işletilen kurumlarda belirtilen bu şartların yerine getirilmesi yasal mevzuatlar ve hükümetlerin yaklaşımlarından dolayı günümüze kadar olan süreçte pek de mümkün olmamıştır. Bu ve benzeri nedenlerle kamu kurumları devlet üzerinde önemli yük oluşturmuş ve düşük verimlilikte faaliyet göstermiştir. Bu sorunları ortadan kaldırmak ve dünya denizyolu yük taşımacılığında daha fazla pay

Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği

alabilmek için 1997 yılından itibaren çok sayıda liman işletme hakkının devri yöntemiyle özel sektöre belirli süreler(30-36 yıl) için devredilmiştir. Bu kapsamda günümüze kadar süren özelleştirme sürecinde en son işletme hakkının devri yöntemiyle özel sektöre devredilen liman İskenderun limanı olmuştur.

Türkiye’de kamu tarafından yönetilen limanlar Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD) olarak iki kurum altında yer almaktadır. TDİ limanlarının büyük çoğunluğu 1994 yılında başlayan özelleştirme süreci sonunda 1997 yılında Tekirdağ limanı ile başlamıştır. TCDD limanlarının ise 2005 yılından günümüze geçen özelleştirme sürecinde 2007 yılında Mersin limanı ile başlamış 2010 yılında Bandırma ve Samsun limanları ve 2011 yılında İskenderun limanının devri ile devam etmiştir.

Tablo 6: Türkiye’de Özelleştirilmiş Limanlar

Liman Adı	Bedel (ABD Doları)	Kazanan Kurum	Devir Tarihi	Yöntem	Süre
¹ Tekirdağ Limanı <i>* Tekirdağ Menkul</i>	78 600 000 <i>*746 869</i>	Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş.	25.06.1997 <i>*Mayıs 98</i>	İşletme Hakkının Devri	30
Hopa Limanı <i>* Hopa Menkul</i> <i>** Hopa Limanı</i>	4 004 718 <i>* 1.674.299</i> <i>**195.248</i>	Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmeleri A.Ş.	26.06.1997 <i>*Mayıs 98</i> <i>**17.06.1998</i>	İşletme Hakkının Devri	30
Kiralık Yerler					
Giresun Limanı <i>*Giresun Menkul</i> <i>** Giresun Limanı</i>	3 203 774 <i>*711.277</i> <i>** 120.298</i>	Çakıroğlu Giresun Liman İşl. A.Ş.	30.06.1997 <i>*Mayıs 98</i> <i>**</i> <i>30.06.1998</i>	İşletme Hakkının Devri	30
Kiralık Yerler					
Ordu Limanı <i>* Ordu Menkul</i>	1 607 887 <i>*47.016</i>	Çakıroğlu Ordu Liman İşl. A.Ş.	30.06.1997 <i>*Mayıs 98</i>	İşletme Hakkının Devri	30
Sinop Limanı <i>*Sinop Menkul</i>	800 944 <i>* 41.302</i>	Çakıroğlu Sinop Liman İşl. A.Ş.	30.06.1997 <i>*Mayıs 98</i>	İşletme Hakkının Devri	30
Rize Limanı <i>*Rize Menkul</i> <i>** Rize Limanı Kiralık Yerler</i>	5 606 605 <i>* 102.861</i> <i>** 12.331</i>	Asım Çillioğlu Ortak Girişim Grubu (Riport Rize Limanı Yatırım A.Ş.)	06.08.1997 <i>*Mayıs 98</i> <i>** 06.08.1998</i>	İşletme Hakkının Devri	30
Antalya Limanı	29.000.000	Ortadoğu Antalya Liman İşl. A.Ş.	31.08.1998	İşletme Hakkının Devri	30
Alanya Limanı	1.600.000	Alanya Lim. İşl. Deniz. Tur. Tic. San. A.Ş.	28.11.2000	İşletme Hakkının Devri	30
Marmaris Limanı	14.900.000	Marmaris Liman İşletmeciliği A.Ş.	26.01.2001	İşletme Hakkının Devri	30
Çeşme Limanı	12.500.000	Ulusoy Çeşme Lim. İşl. A.Ş.	28.05.2003	İşletme Hakkının Devri	30
Kuşadası Limanı	27.000.000	EGE Liman İşletmeleri A.Ş.	02.07.2003	İşletme Hakkının Devri	30
Trabzon Limanı	22.400.000	Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş.	20.11.2003	İşletme Hakkının Devri	30
Dikili Limanı	4.250.000	Dikili Liman ve Turizm İşl. A.Ş.	20.11.2003	İşletme Hakkının Devri	30
Mersin Limanı	755.000.000	PSA- Afken O.G.G	11.05.2007	İşletme Hakkının Devri	36
Samsun Limanı	125.200.000	SAMSUNPORT-Samsun Uluslararası Liman İşl. A.Ş	31.03.2010	İşletme Hakkının Devri	36
Bandırma Limanı	175.500.000	Çelebi Ortak Girişim Grubu	18.05.2010	İşletme Hakkının Devri	36
İskenderun Limanı	372.000.000	İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş	30.12.2011	İşletme Hakkının Devri	36

¹ Tekirdağ Limanı Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 02.03.2012 tarih ve 2012/34 sayılı kararına istinaden, mevcut İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi fesh edilerek 13.03.2012 tarihi itibarıyla TDİ'ye devredilmiştir.

Kaynak:http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/varlik_satisve_devir8.htm, <http://tdi.gov.tr/?s=icerikDetay&icerikId=747>

Söz konusu limanların özelleştirme yöntemi; Limanların İşletme Hakkı Devri ve Liman envanterinde kayıtlı makine, teçhizat, alet, edevat ve bunların fiili teslim tarihindeki yedek parçaları, deniz vasıtalarının (pilotaj, römorkaj ve barınma hizmetlerine bağlı olarak) ve kara taşıtlarının satışı yöntemleri ile birlikte özelleştirilmesi olup özelleştirme süresi TDİ limanlarında 30 yıl ve TCDD limanlarında 36 yıl olarak belirlenmiştir.

İskenderun limanı Örneği

Doğu Akdeniz Havzasında, Hatay ili İskenderun ilçesi sınırlarında, Türkiye'nin Marmara Bölgesinden sonra İkinci Limanlar bölgesi olarak tabir edilebilecek İskenderun körfezinde yer alan İskenderun limanı özellikle Orta doğu, Suriye, Adana, Gaziantep, GAP bölgesi, Irak ve İran başta olmak üzere önemli ve geniş hinterlanda sahiptir. İskenderun limanı denizyolu ile dünyaya Cebeli Tarık boğazı ile Atlas okyanusundan, Süveyş kanalı, Kızıl deniz ve Aden körfezi ile Hint okyanusundan, Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile Karadeniz'e açılmaktadır.

Tarihin eski devirlerinden itibaren faaliyet gösteren İskenderun Limanı 1909 yılında Anadolu – Bağdat Demiryolları Kumpanyasına verilen Limanın inşa imtiyazı, I. Dünya Savaşı sonrası 1918 yılında şirketin Fransa Hükümeti tarafından haczedilmesi üzerine imtiyaz "İskenderun Limanı Fransız Şirketi'ne verilmiştir. Fransız Şirketi, bugün iç liman tabir edilen ve mavnaların barınmasına yarayan kısmın inşasına başlamıştır. 1 Kasım 1993 yılında Bağdat demiryolunun tali bir hattı olarak 58 km'lik Toprakkale-İskenderun demiryolu işletmeye açılmış ve şehrin Anadolu ile olan ulaşımı yoğunluk kazanmıştır.

I. Dünya Savaşı sonunda imzalanan Mondros Mütarekesi'ni müteakip 12 Kasım 1918 tarihinden itibaren İskenderun Fransızlar tarafından işgal edilmiştir. 1927 yılında küçük limanın doğu ve batı mendireklerini ve güney rıhtımı denilen 200 m'lik küçük vasıta rıhtımını inşa ettikten sonra Hatay Devleti kurulmuş ve 1939 yılında Ana Vatana ilhak etmesi sonrasında 3714 sayılı Kanun gereği Liman, Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğüne devredilmiştir.

14.08.1942 tarih ve 4301 sayılı Kanunla Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğünden Devlet Demiryolları İdaresi'ne fiilen devredilen liman 1944 yılında büyük iskele ile genişletilmiş, 1953 – 1956 yılları arasında mekanik teçhize ve Konveyör tesislerinin takviye edilerek modern bir liman haline getirilmiştir. Limanın gelişimine 1964 yılında da devam edilmiş, rıhtım üst yapı inşaatı 1972 yılında ikmal edilerek bütün tesisleri ile birlikte aynı yıl hizmete girmiştir.

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile " İşletme Hakkının Devri" yöntemi ile özelleştirme kapsamına alınmış olan T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)'ne ait İskenderun Limanı'nın "İşletme Hakkının Verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (İdare) tarafından özelleştirme süreci başlamıştır. Bu süreç;

✓ Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile özelleştirme programına alınmıştır.

✓ Özelleştirme Yüksek Kurulunun 02.06.2005 tarih ve 2005/54 sayılı kararıyla da "İşletme Hakkı Verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi kararlaştırılmıştır.

✓ Özelleştirme İdaresi Başkanlığının 08.07.2005 tarih ve 1002 sayılı Olur'u ile İskenderun Limanının 36 yıl süreyle işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla ihaleye çıkarılmasına karar verilmiş, bu karar doğrultusunda hazırlanan ihale ilânı ile 11.08.2005 tarihinde de ilâna çıkarılmıştır.

✓ Limanın işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilmesi için 09.09.2005 tarihinde yapılan ihalede uygulanan açık artırma suretiyle yapılan görüşmelerde 80.000.000 ABD Doları bedelle en yüksek teklifi veren PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu ihaleyi kazanmıştır.

✓ Liman İş Sendikası tarafından İhalenin iptaline ilişkin dava Danıştay 13. Dairesi 20.11.2006 tarihinde İskenderun Limanının Özelleştirme programına alınmasına ve Özelleştirme yönteminin belirlenmesine ilişkin Özelleştirme Yüksek Kurulunun 30 Aralık 2004 tarihli kararının iptali istemiyle açılan davayı reddetmiştir. Daire, İskenderun Limanının 36 yıl süreyle "işletme hakkı verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla ihaleye çıkarılmasına ilişkin kararı ise iptal etti. Danıştay 13. Dairesi, İskenderun Limanının 36 yıl süreyle "işletme hakkı verilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla davalı Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca 9 Eylül 2005 tarihinde yapılan ihalenin ihale komisyonu kararını da iptal etti.

✓ 17 Mayıs 2010 tarihinde tekrar ihaleye çıkmış ve son teklif verme tarihi 4 Ağustos 2010 saat 17.00 olarak belirtilmiştir. Ancak belirlenen son teklif verme tarihi, 31 Temmuz 2010 tarihli Resmi gazetede yayınlanmış olan duyuru ile 16.09.2010 tarihi saat 16.00 olarak değiştirilmiştir.

✓ Tamamlanan ihale süreci sonucunda, 372.000.000 (Üç yüz yetmiş iki milyon) ABD Doları bedelle en yüksek teklifi veren Limak Yatırım Enerji Üretim İşletme Hizmetleri ve İnşaat A.Ş., 371.100.000 (Üç yüz yetmiş bir milyon yüz bin) ABD Doları bedelle ikinci teklifi veren Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik Sanayi ve Ticaret A.Ş., 338.305.000 (Üç yüz otuz sekiz milyon üç yüz beş bin) ABD Doları bedelle üçüncü teklifi veren YDA İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.-Alp Ateş Ltd. Şti.-Butros Deniz ve Nakliyat A.Ş.-Sabay Denizcilik Vapur Acenteliği Nakliye ve Ticaret Ltd. Şti. Ortak Girişim Grubu, 337.000.000 (Üç yüz otuz yedi milyon) ABD Doları bedelle dördüncü teklifi veren Global Liman İşletmeleri A.Ş. ve 327.750.000 (Üç yüz yirmi yedi milyon yedi yüz elli bin) ABD Doları bedelle beşinci teklifi veren CEY Grubu Ortak Girişimi’nin vermiş oldukları teklifler sonucunda 372.000.000.-ABD Doları bedelle Limak Yatırım Enerji Üretim İşletme Hizmetleri ve İnşaat A.Ş. 30.12.2011 tarihinde 36 yıl süreyle işletilme hakkını kazandığı 8.01.2011 tarihli resmi gazetede yayınlanmış ve İşletme hakkının devrine ilişkin imtiyaz sözleşmesi 23.01.2012 tarihinde imzalanmıştır. Liman, faaliyetlerine Limakport İskenderun Limanı adı ile devam etmektedir. TCDD, İşletme Hakkının devrine ilişkin imtiyaz

Sözleşmesinin ilgili hükümleri çerçevesinde kendisine tanınan gözetim ve denetime ilişkin görev ve yetkilerini TCDD İskenderun Liman İşletmesi Kontrol Müdürlüğü aracılığıyla yerine getirmektedir.

İskenderun limanının ilk inşasından günümüze kadar yük trafiğinde farklı dönemlerde önemli düşüşler ve yükselmeler gözlenmektedir. 1890 yılında 400 000 tonluk yük elleçlenirken 1905 yılında 517 000 ton elleçleme gerçekleşmiştir (Yurt Ansiklopedisi, 1982; Koday, 1998). Hataş'ın Anavatana katıldığı yıl (1939)'a kadar yük potansiyelinde düşüşler gözlenmiş olup 1930 yılında 132 000 ton, 1938 yılında 100 000 ton ve 1939 yılında 13 000 ton elleçleme gerçekleştirilmiştir. 1950'li yılların sonunda 1 milyon tonun üzerinde elleçlemelerin gerçekleştiği İskenderun limanında 1963 yılında bir önceki yıla göre önemli düşüş görülürken 1 035 638 tondan 696 528 tona düşmüştür. Bu durumun temel nedeni aynı coğrafyaya hizmet veren Mersin limanının 1954 yılında inşasına başlanarak 1962 yılında inşasının tamamlanması ile işletmeye açılmasından kaynaklanmaktadır. İlerleyen yıllarda yük elleçlemesinde artış görülen İskenderun limanında 1971 yılında 1 189 168 ton ile 1 milyon tonun üzerinde elleçlemeye ulaşılmıştır. 1989 yılında 3 465 346 ton elleçlemenin gerçekleştiği İskenderun limanında 1990 yılında Körfez Krizi ile beraber elleçlenen yük miktarı 1 916 459 tona düşmüştür. Bu yükün % 28,9'u ithalat, % 10,3'ü ihracat, % 21,8'i transit ve % 39,1'i kabotajdan oluşmaktadır (Koday, 1998). Körfez krizi ile Irak'a uygulanan Birleşmiş Milletler ambargosu sonucunda özellikle transit yük miktarı durma noktasına gelmiş olup 1996 yılında elleçlenen toplam 1 637 085 ton yükün % 0,6'lık kısmı transit yükten oluşmaktadır. Körfez krizinin başlaması ile beraber İskenderun limanında elleçlenen konteyner miktarında da ilerleyen yıllarda önemli düşüşler gözlenmiştir. Örneğin krizin başladığı 1990 yılında 1456 adet yükleme 1267 adet tahliye olmak üzere toplam 2723 adet konteyner elleçlemesi gerçekleşirken bir sonraki yıl 1061 yükleme 604 tahliye olmak üzere toplam 1665 konteyner elleçlenmiştir. İlerleyen yıllarda bu durum artarak devam etmiş ve 1994 yılında toplam 60 adet, 1996 yılında ise toplam 73 adet, 2003 yılında 1475 ve 2004 yılında 607 adet elleçleme gerçekleştirilmiştir. 2004 yılından itibaren İskenderun limanında özelleştirmenin gerçekleştirildiği 2011 yılına kadar konteyner elleçlemesi gerçekleşmemiştir.

2000'li yıllardan itibaren İskenderun limanında yükleme ve tahliye miktarları arasında çok önemli farklar görülmektedir. TCDD İskenderun liman istatistiklerine göre 2003 yılında elleçlenen toplam 2 256 000 ton yük içerisinde yükleme miktarı 416 000 ton iken tahliye miktarı 1 840 000 ton'dur. İlerleyen yıllarda yükleme/tahliye oranları 2009 ve 2010 yılı haricinde benzerlik göstermektedir. Fakat 2011 yılında İskenderun limanında elleçlenen yük miktarı bir önceki yıla göre yaklaşık % 36 oranda düşüş göstermiştir.

Tablo 7: Özelleştirme Öncesi İskenderun Limanı 2003-2011 Yılları Arasında Elleçleme Miktarları

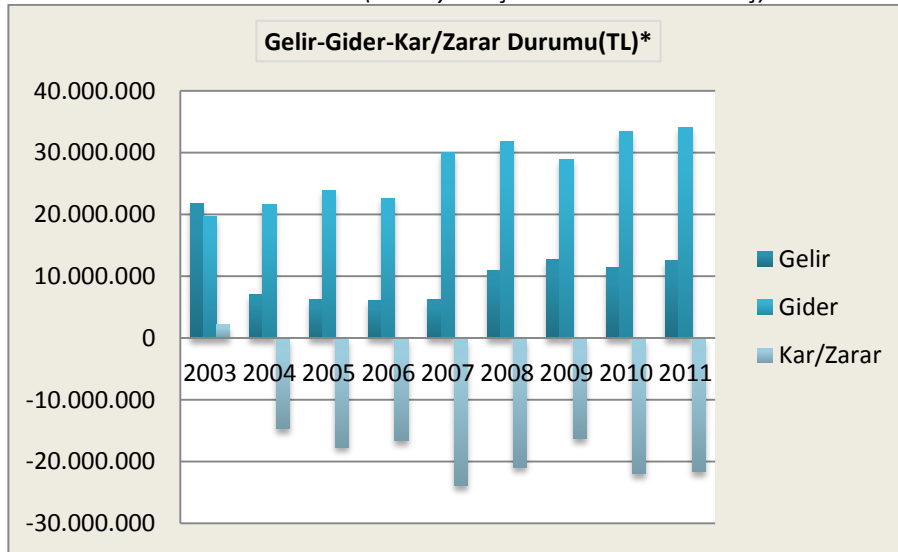
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Yükleme x 1000	416	380	420	513	367	741	825	922	489
Tahliye	1.840	1.853	1.712	1.475	1.480	1.795	1.588	1.478	1.044

x 1000									
Toplam	2.256	2.233	2.132	1.988	1.847	2.536	2.413	2.400	1.533
x 1000									

Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı (<http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=305>)

2003-2011 yılları arasında İskenderun limanının gelir-gider durumu incelendiğinde 2003 yılı haricinde liman faaliyetlerinden işletmenin önemli miktarlarda zarar ettiği görülmektedir. Bu periyottaki en büyük zarar ise 2007 yılında gerçekleşmiştir.

Şekil 2: Özelleştirme Öncesi İskenderun Limanı 2003-2011 Yılları Arasında Gelir-Gider Ve Kar-Zarar Durumu (*Faaliyet Dışı Gelir ve Giderler Hariç)



Kaynak: T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı
(<http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=305>)

23.01. 2012 tarihinden itibaren LimakPort olarak faaliyet göstermekte olan İskenderun Limanının alt ve üst yapısında önemli yatırımlar yaptığı görülmektedir. İskenderun limanının 2012 yılında devir işlemleri gerçekleştirildiğinde; liman girişindeki derinlik -12 m, 90 ton kapasiteli 1 adet yüzer vinç, 1 kılavuz botu, 4 römorkör, 2 palamar ve 1 servis botu, Liman elleçleme ekipmanları arasında bir adet 42 tonluk dolu ve bir adet de 10 tonluk boş konteyner forklifti, 3-35 tonluk 17 adet rıhtım vinci, 5-25 tonluk 8 adet mobil vinç, 2 köprü vinci, 8 standart ve 13 kısa mastlı forklift, 5 paletli vinç ve 3 loder yer almaktadır. 60 000 ton kapasiteli TMO'ya ait bir beton siloya sahip olan limanda rıhtımla bağlantılı bir konveyör sistemi mevcuttur. Ayrıca, yükleme hızı saatte 350 ton, boşaltma hızı saatte 250 ton olan bir cevher konveyörü de bulunmaktadır. Limanda konteynerize yük için stoklama alanı mevcuttur (http://www.oib.gov.tr/portfoy/tcdd_iskenderun.htm).

Özelleştirme sürecinin tamamlanması sonucunda “Türkiye’de ve Akdeniz’de sürekli gelişme, etkinlik ve verimlilik ilkesi ile; Müşterilerine, Paydaşlarına, Çalışanlarına, Topluma ve Çevreye değer yaratarak büyümek. Rekabet avantajı yaratan stratejiler üretmek sektörün öncüsü global bir Türk Limanı olmak” misyonu (<http://www.limakports.com.tr/limakport/vizyon-misyon-ve-degerler>) ile LimakPort İskenderun limanı ismi ile faaliyetlerine başlamış ve devam etmektedir.

Limanın belirlemiş olduğu misyonda olduğu gibi 3 Ekim 1990 tarihli Avrupa Parlamenteler Meclisinin özelleştirmelere ilişkin kararında da belirtilen özelleştirmelerden beklentilerin başında verimliliğin artırılması gelmektedir. Limanda verimliliğin artırılması, bölgenin ihtiyaçları da dikkate alınarak her türlü yüke hizmet verebilmek ve rekabet üstünlüğü sağlayabilmek adına günün teknolojisine uygun alt ve üst yapıların sağlanması amacıyla liman işletmesi özelleştirme süreci sonrasında önemli alt ve üst yapı yatırımları gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda büyük tonajlı gemilerin yanaşabilmesi için liman derinleştirilmiş 1,7 milyon m³ deniz dibi taraması yapılmış ve çıkan malzeme geri saha inşasında dolgu malzemesi olarak kullanılmıştır. Özellikle konteyner yükünün yoğun olduğu bölgede daha fazla pay alabilmek ve rekabet üstünlüğü sağlayabilmek adına 2012 yılı sonuna kadar liman içi manevra sahasında dip taramasının yanı sıra altıncı nesil olarak da bilinen New Panamax konteyner gemilerinin yanaşabileceği kazıklı yapıda konteyner vinçlerini ve bu vinçlerle yapılacak operasyonlarda mümkün olan tüm yükleri taşıyabilecek kapasitede -15.50 metre derinliğe sahip 550 metre lineer rıhtım inşaatı tamamlanmış olup 370 m uzunluğunda ikinci rıhtımın inşasına devam edilmektedir. 200 bin m²’lik istifleme sahası, 4 bin m²’lik kapalı ambar ve 1 200 m³ kapasiteli atık alım tesisi tamamlanmış ve bu dönemde konteyner elleçleme operasyonları mobil vinçler ile gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Ayrıca 4 adet STS(Ship to Shore) ve 14 adet elektrik RTG(Rubber Tyred Gantry) 2013 yılında alınmıştır. Bu yatırımların yanı sıra 5 adet dolu, 3 adet boş konteyner istifleme makineleri, 3 adet mobil konteyner gemi vinci, 10 tane treyler ve 10 tane çekici liman ekipmanları arasına ilave edilerek 1,3 Milyon TEU/Yıl kapasitesine ulaşmıştır(<http://www.limak.com.tr>).

Özelleştirme sonrası Limakport İskenderun limanı 2012 yılı yük elleçleme değerleri incelendiğinde yükleme miktarları ihraç yük 594 332 ton, kabotaj 28 700 ton ve transit 6 304 ton olmak üzere toplam 629 336 ton yükleme gerçekleşmiştir. Aynı dönemde tahliye miktarlarının dağılımı ise ithal yük 1 067 670 ton, kabotaj 19 207 ton ve transit yük 7 537 ton olmak üzere toplam tahliye miktarı 1 094 414 ton olarak hesaplanmıştır. İskenderun limanında 2012 yılında elleçlenen toplam miktar ise 1 723 750 ton olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca özelleştirme öncesi dönemde konteyner taşımacılığına hizmet verilmemiş olan İskenderun limanında özelleştirme sonrasında konteyner operasyonu için önemli yatırımların yapılmasına paralel olarak konteyner faaliyetlerinin de başladığı görülmektedir. 2012 yılında 15 adet 31 TUE 225 ton ihracat, 42 adet 84 TEU 178 ton transit olmak üzere toplam 57 adet 115 TEU 403 ton yükleme, 32 adet 72 TEU 163 ton ithal yük, 8 adet 16 TEU 42 ton

transit olmak üzere toplam 40 adet 88 TEU 205 ton tahliye gerçekleştirilmiştir. 2012 yılında elleçlenen toplam konteyner miktarı ise 97 adet 203 TEU 608 ton elleçleme gerçekleştirilmiştir.

2012 yılında yapılan yatırımlarla beraber gerçekleştirilen elleçleme miktarları incelendiğinde özellikle yoğun transit konteyner potansiyeline sahip olan bölgede bulunmasına rağmen 2012 yılı için transit yük miktarının yok denebilecek kadar az olduğu görülmektedir. Fakat yapılan yatırımlarla beraber ilerleyen yıllarda başta transit konteyner elleçleme miktarı olmak üzere diğer yük gruplarında da önemli artışlar beklenmektedir.

Tablo 8: Özelleştirme Sonrası İskenderun Limanında Elleçleme Miktarı

	Yükleme			Tahliye				Toplam Transit	Toplam Elleçleme	
	İhracat	Kabotaj	Transit	Toplam Yükleme	İthalat	Kabotaj	Transit			Toplam Tahliye
2012 (Ton)	594.332	28.700	6.304	629.336	1.067.670	19.207	7.537	1.094.414	13.841	1.723.750
2012 (TEU)	31	-	84	115	72	-	16	88	100	203

Kaynak: https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx

Tablo 8’de belirtilen elleçlemelerin yanı sıra 185 TIR ve 320 yolcu kapasiteli ve ayrıca 62 adet soğutuculu (Thermo King) araç taşıma özelliğine sahip 2 gemi ile haftada 2 kez Port Said limanına 2012 Ağustos ayı itibari ile başlanılan düzenli seferler ile 2012 yılı sonuna kadar 32 sefer gerçekleştirilmiş ve 2532 araç gelirken 3142 araç gönderilmiştir. Bunun yanı sıra 3 binden fazla yolcu taşınmıştır.

Sonuç ve Değerlendirme

Dünya deniz ticaretinin verimliliğini etkileyen temel bileşenlerden biri limanlardır. Limanların verimliliğinde etken olan faktörleri; limanın coğrafik konumu, teknolojik donanımı, ana rotalara yakınlığı, ard bölge bağlantılarının durumu, hizmet bölgesinde ki sanayi, ticaret, turizm ve tarım potansiyeli, ulusal ve uluslararası anlaşmaları, hizmet kalitesi ve yönetim şekli olarak sıralamak mümkündür. Limanlar hizmet veren birimler olduğundan verilen hizmetin kalitesi limanın verimliliği ve rekabet üstünlüğü sağlamasında önemlidir. Bu nedenle dünya limanlarında kamu idaresinden özel sektörün idaresine doğru bir yönelim gözlenmektedir. Türkiye’de bu durum 1997 yılında Tekirdağ limanının İşletme Hakkının Devri yöntemiyle başlamıştır. İlerleyen yıllarda özel sektörün liman yönetimine girmesi devam etmiş ve en son TCDD tarafından işletilmekte olan İskenderun Limanı 23 Ocak 2012 tarihinde imzalanan sözleşme ile 36 yıllığına Limak Yatırım Enerji Üretim İşletme Hizmetleri ve İnşaat A.Ş.’ye 372.000.000 (Üç yüz yetmiş iki milyon) ABD Doları bedelle İşletme Hakkının devri yöntemiyle devredilmiştir.

İskenderun Limanı Uzak Doğu-Avrupa ana denizyolu taşıma hattı başta olmak üzere Dünya konteyner taşımacılığının yaklaşık % 25’inin geçtiği Akdeniz’de ana aktarma limanı olma potansiyeline sahip önemli bir coğrafik konumdadır.

Türkiye'nin Akdeniz'de komşu ülkelerin limanları ile rekabet edebilecek Mersin Limanı ile beraber önemli bir limanı durumundadır.

Devir sonrası LimakPort İskenderun Limanı olarak faaliyetlerini sürdüren limanda önceki bölümlerde kapsamlı olarak açıklandığı gibi önemli alt ve üst yapı yatırımları gerçekleştirilmiştir. Yatırımlar sonrası çağın teknolojilerine sahip modern bir liman durumuna gelen LimakPort İskenderun Limanı başta konteyner yükü olmak üzere diğer yük gruplarında da kapasite artışı sağladığı görülmektedir. Fakat bu kapasite artışına göre elleçleme miktarlarının ne kadar artacağı ilerleyen yıllarda daha net olarak görülebilecektir. Ancak özelleştirmenin başlaması ile günümüze kadar olan süreçte limanın özelleştirmelerden beklentileri ne ölçüde karşıladığını incelemek ilerleyen yıllar için önemli göstergeler sunabilecektir.

Liman özelleştirmelerinden beklentileri Avrupa Parlamenteler Meclisi'nin özelleştirmelere ilişkin 3 Ekim 1990 tarihli kararı ve genel kabuller çerçevesinde altı başlık altında değerlendirmek mümkündür.

I. Verimlilik: Liman özelleştirmelerinde ve diğer KİT'lerin özelleştirilmesinde öncelikli beklenti verimliliğin artmasıdır. İskenderun limanının özelleştirme öncesi dönemdeki mali yapısı ve teknolojik alt ve üst yapısı incelediğinde uzun yıllar zarar eden ve dünya veya bölge ölçeğinde teknolojik entegrasyonu sağlayamadığı görülmektedir. Bu nedenle özelleştirme sonrasında kamu üzerinde meydana gelen mali yük ortadan kalkmış ve dünya ölçeğinde entegrasyonun sağlandığı başta konteyner kapasitesi olmak üzere diğer yük gruplarında da elleçleme faaliyetleri başlamıştır. Bu durum mevcut ve planlanan yatırımlar çerçevesinde verimliliğin ilerleyen yıllarda önemli oranda artacağı sonucunu vermektedir.

II. Fiyatlandırma: Kamu kurumlarında temel amaç karın yanı sıra kamu yararı olduğundan dolayı fiyat konusunda esneklikler gösterilebilmektedir. Fakat bu durum rekabette çeşitli sorunların ortaya çıkmasına neden olabilmektedir. Liman sektöründe ise limanların bulunduğu coğrafyada tekeli olma özelliği başta multimodal taşımacılığın gelişmesi ve yükün konteyner taşımacılığına kayması nedeniyle bu durum önemli ölçüde ortadan kalkmıştır. Tekelci yapının ortadan kalkması ile beraber rekabet ön plana çıkmıştır. İskenderun limanı açısından bakıldığında bulunduğu coğrafyada benzer yüklere hizmet veren Mersin limanı ile rekabet etmektedir. Rekabette kaliteli hizmetin yanı sıra ücretlendirme de önem taşımaktadır. Bu noktada İskenderun limanının Mersin Limanı'na kıyasla ihracatçı ve ithalatçı firmalara yüzde 25 daha ucuza hizmet verdiği görülmektedir (<http://www.paraanaliz.com/portal/articles/1311/iskenderun-limani>). Ayrıca İskenderun limanının önceki yapılan ihalesinin iptal gerekçelerinden biri Mersin liman işletmecisinin ihaleyi kazanması ve bu durumun rekabete engel olabileceği nedenidir. Özelleştirmelerde tekel oluşumunun engellenmesi önemle üzerinde durulması gereken konulardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

III. Kaynakları Toplumda Etkin Biçimde Bölüşürmek: Kamuya ait kurum ve kuruluşlar hisse senetlerinin satışı yoluyla çalışanlara, küçük tasarruf sahiplerine ve yöneticilere satılmasıyla mülkiyetlerin daha geniş kesimlere yayılması sonucunda

gelir dağılımındaki dengesizliğin bir ölçüde giderilmesi ve kamu kaynaklarının toplumda etkin biçimde paylaşılması amaçlanır. Ayrıca hisse senetlerinin gelir ve serveti düşük olanlarca satın alınmasına özendirici bazı özel önlemlerin alınmasına dikkat edilmesi bir diğer amaçtır. Fakat İskenderun Limanının özelleştirilmesinde bu yöntem kullanılmadığından dolayı özelleştirmeden beklenen bu durum gerçekleştirilememiştir. Fakat Liman yönetimi tarafından yapılan çeşitli açıklamalarda limanı da içerisine alan şirketin halka arz edileceği ifade edilmektedir. Ancak bu durum özelleştirmeden beklenen bir durum olmayıp şirketin izlemiş olduğu politikadan kaynaklanmaktadır.

IV. Açık Veren Kamusal Faaliyetler Konusunda Devlet Bütçesini Küçültmek: İskenderun limanının 2003-2011 yılları arasında ki kar-zarar durumu incelendiğinde 2003 yılı hariç her yıl zarar ettiği görülmektedir. Ayrıca limanın coğrafik konumu dikkate alındığında liman elleçlemeleri genel değerlendirmeler çerçevesinde olması gerekenden daha düşük olduğundan devletin elde etmesi gereken gelirinde gerçekleşmediği söylenilebilir. Bu durumda hem mevcut durumu ile zarar eden bir işletme olmuş hem de elde etmesi gereken geliri sağlayamadığından dolayı zarar etmiştir. Özelleştirme öncesinde açık veren bir işletme olan İskenderun limanının devlet bütçesine olan olumsuz etkileri ortadan kalkmıştır.

V. Gelir Sağlamak: Özelleştirmelerden devletler doğrudan ve dolaylı olmak üzere iki türlü gelir sağlar. Bu gelirler sahip oldukları iktisadi nitelikteki işletmeleri ve mal varlıklarını satarak doğrudan gelir, satış sonrası işletmelerden elde edecekleri vergiler vb. gibi dolaylı gelirlerdir. İskenderun Limanının özelleştirilmesi sonucunda limanın son yıllarda zarar eden bir kurum haline gelmesi sonucunda devlet tarafından bu zararların ortadan kalkıyor olması devlet adına diğer bir gelir kalemi olmuştur.

VI. Kamuda Çalışan Sayısını Azaltmak: Bu kapsamda temel amaç kamuda çalışan sayısını azaltmaktan ziyade çalışanların gizli işsizlik yaratmadan etkin çalışmalarını sağlamaktır. Kamu kurum ve kuruluşlarında siyasilere yönlendirmesi sonucu hem liyakatten uzak hem de ihtiyaçtan fazla personel çalıştırma durumu ortaya çıkabilmektedir. Özelleştirmeler sonucunda öncelikli hedef kar etmek olduğundan daha profesyonel işletme anlayışı hakim olmaktadır. Bu nedenle hem kalifiye hem de ihtiyaç duyulduğu kadar personel çalıştırılmaktadır. Bunun sonucunda çalışan sayısında azalmalar görülebilmektedir. İskenderun limanında özelleştirme öncesi 2010 yılında 125’i memur, 301’i daimi işçi olmak üzere toplam 426 personel, 2011 yılında ise 53’ü memur, 191’i daimi işçi olmak üzere toplam 244 personel görev yaparken özelleştirme sonrası 250 kişiye istihdam sağlanmaktadır (<http://www.paraanaliz.com/portal/articles/1311/iskenderun-limani>).

Sonuç olarak İskenderun limanının işletme hakkının Devri yöntemiyle yapılan özelleştirilmesi ile liman özelleştirmelerinden beklentiler dikkate alındığında “Kaynakları Toplumda Etkin Biçimde Bölüştürmek” başlığı haricinde diğer beklentiler üzerinde olumlu etkilerinin olduğu söylenilebilir. Fakat bu beklentilerin ne ölçüde karşılandığını ilerleyen yıllarda değerlendirmek daha sağlıklı olacaktır.

Kaynakça

- Aktan, C. C. (1994). *Kamu Ekonomisinden Piyasa Ekonomisine Özelleştirme*. Ankara: Doğu Matbaası.
- Ateş, A., Karadeniz, Ş. & Esmer, S. (2010). "Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri". *Dokuz Eylül University Maritime Faculty Journal*. 2 (2). 83-98.
- Cook, P. & Kirkpatrick, C. (1989). *Privatization in Less Developed Countries*, Worchester, Billing&Sons, 2nd Edition.
- Çağlar, V., Esmer S. & Oral, E. Z. (2010). "Özelleştirme ve Özelleştirme Aşamasında Olan Limanların Sektörel İncelenmesi", *Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VIII. Ulusal Kongresi, Bildiriler Kitabı*, Cilt: 2 Sayfa: 925-935. Trabzon.
- Deniz Ticaret Odası (DTO). (1990). *Ulusal Deniz Ticaretimizin Sektörel Bir Değerlendirilmesi*, Genişletilmiş 3.Baskı, İstanbul: Temel Matbaacılık.
- Denizcilik Çalışma Grubu Raporu. (2013). *11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası*, Ankara.
- Doğan, M. (1998). *İşletme ekonomisi ve yönetimi*. İzmir: Anadolu Matbaacılık, s. 66
- Doğan, E. (2007). *Türkiye'de Liman Özelleştirmeleri ve Tekirdağ Limanı'nın Özelleştirme Sürecinin İncelenmesi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Ana Bilim Dalı Lojistik ve Deniz Ulaştırması Tezsiz Yüksek Lisans Projesi, İzmir.
- Ece, N.J. (2005). "Limanların Özelleştirilmesi", <http://www.denizhaber.com>
- Esmer, S. (2009). *Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simülasyon Modeli*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Doktora Tezi, İzmir.
- Karataş Çetin, Ç. (2012). *Limanlarda Örgütsel Değişim ve Değer Zinciri Sistemlerinde Etkililik Analizi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları.
- Koday, S. (1998). "İskenderun Limanı", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 33, S.211-235, İstanbul.
- Matons, J.G. (1992). "Privatisation and the Private Sector in Ports", *Challenge of Port Competition Seminar*, Kuala Lumpur, Malaysia, August 10-17.
- Megisson, W. (2000). *Privization, Foreign Policy*, Spring 2000, Issue 118, s.14
- Ott, F. & Hartley, K. (1991). *Privatization and Economic Efficiency: A Comparative Analysis of Developed and Developing Countries*, Elgar Publishing Ltd.
- UNCTAD. (1999). *Technical note: the fourth generation port*. UNCTAD Ports Newsletter, 19, 9–12.
- Paixao, A.C. & Marlow, P.B. (2003). "Fourth Generation Ports – a question of agility?" *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 33 (4), 335-376.
- Robinson, R. (2003). "Port authorities: Defining functionality within a value-driven chain paradigm". *Proceedings of International Association of Maritime Economists Annual Conference*, Busan, September, pp. 654–674.

Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği

Türk Limancılık Sektörü Raporu 2007 - Vizyon 2023. (2007). TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği), Yayın No:3.

Türk Limancılık Sektörü Raporu 2012. (2012). Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, Yayın No: 7.

Yurt Ansiklopedisi. (1982). Cilt:5, s:3400, İstanbul

https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx, (Erişim Tarihi: 27.12.2013)

https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik_konteyner.aspx (Erişim Tarihi: 17.12.2013)

<http://www.gemport.com.tr/sayfa.asp?id=tarihce> (Erişim Tarihi: 27.12.2013)

<http://www.limak.com.tr/> (Erişim tarihi: 23.12.2013)

<http://www.limakports.com.tr/limakport/vizyon-misyon-ve-degerler> (Erişim Tarihi: 27.12.2013)

<http://www.oib.gov.tr/baskanlik/felsefe.htm> (Erişim tarihi: 26.12.2013)

http://www.oib.gov.tr/portfoy/tcdd_iskenderun.htm (Erişim tarihi: 26.12.2013)

http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/ozellestirme_yontemleri.htm (Erişim tarihi: 26.12.2013)

http://www.oib.gov.tr/program/uygulamalar/varlik_satisve_devir8.htm (Erişim tarihi: 26.12.2013)

<http://www.paraanaliz.com/portal/articles/1311/iskenderun-limani> (Erişim tarihi: 26.12.2013)

<http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=305> (T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı, Erişim Tarihi: 27.12.2013)

<http://www.resmigazete.gov.tr/default.aspx> (Erişim tarihi: 26.12.2013)

<http://tdi.gov.tr/?s=icerikDetay&icerikId=747> (Erişim tarihi: 26.12.2013)

<http://www.tdk.gov.tr> (Erişim Tarihi: 27.12.2013)