

DÜNYA DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VE ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI

Yrd. Doç. Dr. Yeşim REEL
Öğr. Grv. Dr. Nuray TERZİ

Özet

Son yıllarda küresel ekonomik gelişme dünya ticaretindeki yoğunlaşma ve uluslar arası iş bölümünün yaygınlaşmasıyla artmıştır. Uluslararası mal ticaretindeki gelişmenin bir sonucu olarak liman sektörü en hızlı gelişen sektörlerden biri olmaktadır. Tarife engellerinin azaltılması dünyanın pek çok bölgesinde ticaret hacmini büyütmede ve özellikle liman ticaretini artırmaktadır. Bu da liman sektörünü, ekonomik gelişmenin itici gücü yapmaktadır. Bu çalışmanın amacı dünya denizcilik sektörünün gelişmelerini ve farklı ülkelerdeki özelleştirme sürecini değerlendirmektir.

Anahtar Kelimeler: Dünya Denizcilik Sektörü, Limanlar ve Özelleştirme.

WORLD MARINE MARKETS AND PORT PRIVATIZATION

Abstract

Global economic development in recent decades has been characterized by a rapidly progressing intensification in world trade and the international division of labour. As a result of the expansive development of international merchandise trade, port sector has been one of the fastest growing economic sectors. The reduction in trade barriers and the expected increase in prosperity in numerous regions of the world will create a marked expansion in world trade and also port sector. This makes port sector as an economic motivator with favourable perspectives for development. This paper aims to evaluate the developments of world marine and the process of port privatization by examining different countries in the world.

Key Words: World marine markets, ports and privatization.

1.Giriş

Son yıllarda küresel ekonomik gelişmeler, dünya ticaretindeki liberalleşme eğilimleri ve uluslararası işbölümünün yaygınlaşması ile artmıştır. Uluslararası mal ticaretindeki gelişmenin bir sonucu olarak liman sektörü en hızlı gelişen sektörlerden biri olmaktadır. Tarife engellerinin azaltılması dünyanın pekçok bölgesinde ticareti büyütmede ve özellikle liman ticaretini artırmaktadır. Bu da liman sektörünü, ekonomik gelişmenin itici gücü yapmaktadır¹.

Limancılık sektörü giderek artan bir biçimde daha rekabetçi bir hale gelmektedir. Artan rekabetçi bir çevre ışığında pek çok limanda, operasyonel etkinliğin ve liman performansının gelişimi için özel sektörün katılımının etkisinin önemli olduğunu düşünülmekte ve özelleştirme uygulamaları limanlarda yaygınlaşmaktadır.

Dünyadaki ülke limanlarını önemli kılan hususların başında; limanların ülkenin iç ve dış ulaştırma kanallarını birbirine bağlaması, toplayıcı ve dağıtıcı fonksiyonlarını yerine getirmesi, ülkenin ulaştırma kanallarının açık olması ve bu kanallardaki yük akışının sürekliliğini sağlayan lojistik merkezler olması gelmektedir. Limanların faaliyetlerini sürdürebilmeleri, giderek ağırlaşan rekabet ortamında daha rekabetçi kurum olabilmeleri için limanların çok iyi yapıda ve yönetsel etkinlikte olmaları gerekir. Bu bakımdan, ekonomik ve ticari küreselleşme etkisinin altında olan dünyadaki deniz limanlarında daha rekabetçi bir yapıya kavuşmak için özelleştirme çalışmaları ile, özel sektör katılımının artırılmasına çalışılmaktadır².

Bu çalışma ile dünya denizcilik sektöründeki gelişmeler ve dünyadaki özelleştirme çalışmaları değerlendirilmeye çalışılmaktadır. Bu amaçla izleyen bölümde öncelikle, dünya denizcilik ve liman sektöründeki gelişmeler ele alınmaktadır. Daha sonra, limanların özelleştirilmesine ilişkin teorik bilgiler verilmektedir. Son olarak da, özelleştirme uygulamaları dünyadan örnekler ile anlatılarak bir değerlendirme yapılmaktadır.

2. Dünya Denizcilik ve Liman Sektöründeki Gelişmeler

Dünya denizcilik ve liman sektöründeki gelişmeler aşağıda üç kısım halinde anlatılmaktadır. Önce dünya ve deniz ticaretindeki gelişmeler verilmekte, sonra denizcilik sektörünü etkileyebilecek olası faktörler anlatılmaktadır. Hemen sonrasında dünya limancılık sektöründeki gelişmeler verilmektedir.

2.1 Dünya ve Deniz Ticaretindeki Gelişmeler

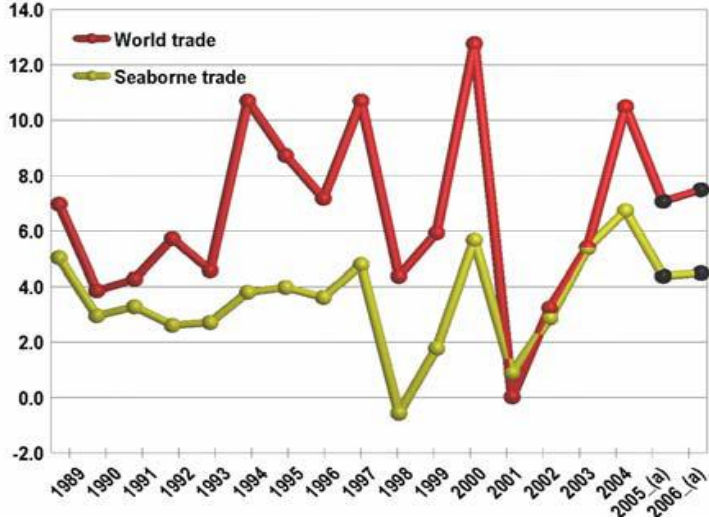
Küresel ekonomik gelişim dünya ticaretini hızla geliştirmektedir. Dünya ticaretinin liberalleşmesinin sonucu olarak, dünya ticareti artmakta ve tüm ülkelerde ekonomik gelişimin motoru olmaktadır. Dünya ticaretinin önemli bir kısmı deniz yolu ile gerçekleştirilmekte, dünya ve deniz ticaretindeki gelişmeler birbirine paralel gitmektedir. Dünya ekonomileri giderek artan bir biçimde etkin bir deniz ulaşımına ve liman sektörüne

¹ Y. Reel, N. Terzi, "The Challenges and Opportunities for Turkey's Port Sector" **Management and Education, Academic Journal** Vol.4, Number 2, 2008, s. 110-116.

² M. Gedik. "Türk Limanlarının Karşı Karşıya Olduğu Riskler", http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=25&yazi_id=100160, 02.05.2007.

bağımlı olmaktadır. İkinci dünya savaşından bu yana da deniz ticareti önemli oranda artmış ve denizcilik ulaşımı, ticari akımları hızlandırmıştır. 1990'lı yıllardan itibaren hızlanan dünya ticareti, 2000 yılının başında krizlerin etkisiyle azalmıştır. Bu yıldan itibaren dünya ticareti(world trade) ve deniz ticaretindeki (seaborne trade) gelişmeler artmaya başlamıştır (Grafik 1).

Grafik 1. Dünya ve Deniz Ticaretindeki Gelişmeler 1989-2006



Kaynak: ISL, 2005.

Ancak grafikten de görüldüğü üzere dünya ve deniz ticaretindeki gelişmeler dalgalı bir seyir izlemektedir. Bu da ticaretteki gelişmelerin büyük ölçüde dünyada yaşanan olumsuz gelişmelerden etkilendiğinin açık bir göstergesidir. Son yıllarda dünyada yaşanan hem ekonomik hem de politik olumsuzluklar denizcilik sektörünü bire bir etkilemekte, deniz ticaretinin azalmasına neden olmaktadır. Bu olumsuz gelişmelerin ileriki yıllarda da devam edeceği ihtimali denizcilik sektöründen beklenen verimliliğin azalmasına yol açmaktadır. Önümüzdeki yıllarda sektörün karşılaşılabileceği muhtemel etkilere aşağıda yer verilmektedir.

2.2 Denizcilik Sektörünü Etkileyebilecek Muhtemel Faktörler

Önümüzdeki yıllarda denizcilik sektörünü muhtemel olarak etkileyebilecek faktörler ekonomik-politik değişim, küreselleşme ve deniz taşımacılığı ticaretinin gelişimi, düşük maliyetli üretim yerlerinin gelişimi, demografik değişim, küresel ısınma ve enerji arz ve talebidir³.

Ekonomik ve Politik Değişim Son yıllarda hem global ekonomiyi hem de denizcilik sektörünü etkileyen önemli olaylar meydana gelmiştir. Bunlardan biri Avrupa Birliği'nin giderek genişlemesidir. 2000 sonrasında 10'dan fazla ülke Avrupa Birliği'ne

³ Douglas-Westwood, **World Marine Markets**, Report Number 328-05, March 2005, s. 16.

katılmış ve üye sayısı 27'ye çıkmıştır. Bu genişleme ticaret ve yatırım fırsatlarının artmasını da beraberinde getirmiş ve Avrupa Birliği nüfusu % 20 artmıştır. Bu büyük iç piyasa firmaların üretimini artıracakları ve ölçek ekonomilerinin avantajını alacağı anlamına gelmektedir. Eklenen yeni üyeler ile birlikte Avrupa Birliği'nin gücü artacak ve uluslararası ticari konularda etkili olacaktır. Yeni piyasalar içine üyelerin katılımı ticaretin önemli oranda artmasını sağlayacaktır.

ABD'ye yönelik 11 eylül saldırısı bir diğer önemli olaydır. 11 Eylül saldırısı dünyanın farklı bölgelerinde birden bire ortaya çıkıveren düşük yoğunluklu yeni savaş tipinin oluşabileceğine işaret etmiştir. 11 Eylül saldırılarının devam eden etkisi deniz güvenliği üzerinde artan endişelere sebep olmaktadır. Deniz ulaşımı terörist saldırılara maruz kalabilmektedir. Bölgesel savaşlar ve uzun süren ulusal ve etnik çatışmalar dünya ekonomisinin şoklara maruz bırakarak, ülkelerin ya da bölgelerin bazı maliyetler ile karşı karşıya kalmasına neden olmaktadır. Bu da tartışmaların giderek petrol gibi hayati malların kontrolünün sağlanması noktasında yoğunlaşmasına neden olmaktadır. Bu nedenle enerji arzının güvenliği bugünün önemli konularından birini oluşturmaktadır. Dünya petrol rezervlerinin çoğunluğu da Arap ülkeleri gibi ileride ciddi politik karışıklıkların çıkması muhtemel ülkelerde bulunmaktadır. Üstelik karşılıklı bağımlılığın giderek artması ülkelerin olumsuz etkilenme derecesini etkilemektedir.

Küreselleşme ve Deniz Ticareti Denizcilik endüstrileri, doğasında küreseldir ve ulusal sınırlar ile tanımlanamazlar. Dünya piyasası gelişmekte, üretimin küreselleşmesi ile alakalı artan tüketici talepleri ve maliyet indirimleri de bu gelişimi teşvik etmektedir. Düşük maliyetli üretim bölgeleri önemini artırmaya devam etmekte ve gelişen ülkelere üretilmiş malların ihracatı artmaktadır. Batı dünyası dünya mamul mal ithalatının hala üçte ikisini karşıladığından gelişen ekonomilerdeki gelişme, hala gelişmiş ülkelerdeki piyasalara bağlıdır. Son otuz yıldır Güney Doğu Asya, dünyanın lider gemi inşaatı bölgelerinden biri olmaktadır. Bununla beraber, piyasa liderleri Japonya ve Güney Kore, giderek artan bir şekilde düşük maliyetli Çin'in tehditi ile karşı karşıya kalmaktadır. Çin, 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olmasından bu yana küresel ekonomiye hızlı bir şekilde entegre olmaktadır. Çin'in hammadde ve enerji talebi son yıllarda önemli oranda artmaktadır. Örneğin, Avrupa petrol tüketimi son dönemlerde aynı kalmış, Çin'in petrol tüketimi ise ikiye katlanmıştır. 2004 yılında Çin'in çelik ithalatı düşmüş, fakat ihracatı ikiye katlanmıştır. Çin'in dünya çelik üretiminin % 30'unu üreteceği tahmin edilmektedir. Çin'in ekonomik gelişimi tanker, kimyasal ürünler ve konteynir ticaretinin gelişiminin teşviki için önemli olduğu düşünülmektedir.

Demografik Değişim Gelişmiş ülkelerin nüfusu yaşlanmaktadır, özellikle 60 yaş üstü nüfus artmaktadır. Yüksek doğurganlık oranından düşük doğurganlık oranına geçiş ve ölümlük oranları bu demografik dönüşüme neden olmaktadır. Bu durum hem insan hayatı hem de ekonomik hayat üzerinde etkili olmaktadır. Ekonomik alanda, nüfusun yaşlanması ekonomik gelişim, tasarruflar, yatırım, tüketim, işgücü piyasaları, emeklilik ödemeleri, vergiler ve kuşaklararası transferler üzerinde önemli etkilere sebep olacaktır. Gelişen ülkeler, nüfusta henüz böyle bir dönüşümü yaşamadıklarından nüfusları gelişmeye devam ediyor. 2000 yılında dünya nüfusu 6 milyonu aşmış ve yıllık % 1.4 artış yaşanmıştır. Yani yılda 85 milyon kişi nüfusa katılmaktadır. Tüm bu nüfus Asya, Latin Amerika ve Afrika'da yoğunlaşmaktadır. Çin dünya nüfusun % 21'ine sahip ve bu rakam kendiliğinden tüketim ve ihracat üzerinde güçlü bir etkiye sahip olmaktadır. Ayrıca batı dünyasının mühendislik

kapasitesi nüfusun yaşlanmasından dolayı azalmaktadır. Örneğin yükselen piyasalarda, Çin ve Hindistan'da öğrencilerin yaklaşık % 40'ı mühendisliğe yönelmektedir. Buna karşılık bu oran ABD'de % 4'tür.

Düşük Maliyetli Üretim Batı dünyası iş fırsatlarını ihraç etmekte ve tüketim mallarını ithal etmektedir. Küresel demografik değişimin bir etkisi de, üretimin Çin ve Hindistan gibi düşük maliyetli işgücünün olduğu ülkelere transferidir. Gelişen ülkelerde 2000 yılından sonra yüksek teknolojlili ve düşük teknolojlili üretim ihracat bazında sırasıyla % 12.3 ve % 7.6 oranında gelişmiştir. Gelişen ülkelerin ihracatındaki artışın önemli sebeplerden biri düşük maliyetlerdir.

Küresel Isınma Küresel ısınma ile ilgili olarak İklim Değişimi Üzerine Birleşmiş Milletler Çerçeve Konvansiyonu (United Nations Framework Convention on Climate Change) 1992 yılında oluşturulmuş ve 1997'de de Almanya ve İngiltere gibi pekçok gelişmiş ülke küresel emisyonu azaltmak üzere Kyoto Protokolünü imzalamışlardır. İklim değişiminin en önemli etkisi, emisyonun kontrol edilmemesinden kaynaklanacak, deniz sıcaklığı, fırtına şiddeti, dalga yüksekliği ve deniz seviyesindeki artışlar olacak ve deniz yaşamı üzerinde uzun dönemli etkileri olacaktır. Ayrıca, emisyonu azaltma ihtiyacı, enerji için artan talep ve petrol arzındaki düşüş yenilenebilir enerji ticaretini ve ihtiyacını artıracaktır. İklim değişimine ilişkin etkilere yönelik atılacak adımlar yenilebilir enerji için desteği artırmaktadır. Sonuç olarak çevresel politikalar denizden kıyı mühendislik projelerine kadar bir dizi alt sektör üzerinde etkiye bulunacaktır.

Enerji Arz ve Talebi Dünya enerji tüketimi son kırk yıldır ikiye katlanmış durumdadır. Özellikle de gelişen ülkelerin sürüklediği tüketim artmaktadır. Artan ekonomik faaliyetler enerji talebini artırmıştır. Enerji fiyatları da bir dizi politik eylemlerin sonucu olarak 30 yıldır kitlesel dalgalara sebep olmaktadır. Petrol fiyatları 1973 ve 1979 da önemli oranda artmıştır. Petrol tüketen batı ekonomilerinin reaksiyonu petrol arzı aranmasına yönelik olmakta ve Kuzey Denizi gibi yeni petrol üreten bölgelerin gelişimine sebep olmaktadır. Petrol talebi hızla gelişmekte, ancak Orta Doğu'dan gelen petrol oranı düşmekte, piyasa payı OPEC dışı petrol arz edenlere yönelmektedir.

2.3 Dünya Limancılık Sektöründeki Gelişmeler

Dünya limancılık sektörü giderek artan denizcilik faaliyetlerinin ve konteyner işlemlerinin sonucu olarak gelişmektedir. Liman ve Terminaler Rehberine göre dünya çapında 8336 liman ve terminal bulunmaktadır. 2002 yılında en büyük 50 liman 5.8 milyar ton kargo elleçleme faaliyetinde bulunmuştur. Limanlar, ülkelerin gelişiminde en önemli faktörlerden biridir. Örneğin, Çin'de limanlar ekonomik faaliyetlerinin gelişimindeki ana faktörlerden biridir. Benzer şekilde Hindistan'da limanlar önemli bir yer tutmaktadır. Genel olarak dünya çapında liman kapasitesinin büyütülmesi için geniş çaplı yatırım sözkonusudur. Örneğin, Shanghai dünyanın en büyük konteyner limanı olabilmek için 10 milyar doları gözden çıkarmıştır. Kuwait, 1.2 milyar dolar yatırmıştır. İspanya, 23 milyar euro maritime ve liman sektörü için harcamayı planladığını açıklamıştır. Douglas ve Westwood tarafından yayınlanan rapora göre de 2005 yılında dünya limanlarının gelirlerinin 24.827 milyon euro iken, 2010 yılı itibariyle bunun 30.496 million euro'ya çıkacağı tahmin edilmektedir. Avrupa'da ise 2005 yılı itibariyle liman gelirleri 10.151 milyon euro iken, 2010 yılında bu rakamın 12.165 milyon euro'ya ulaşacağı tahmin edilmektedir. Küresel ticaret analistlerine göre sektör 2010 yılına kadar liman sektöründe

30 milyar euro işlem gerçekleştirecektir. Sektördeki bu gelişmenin liman gelirlerini önemli derecede artıracığını göstermektedir⁴.

Tablo 1 dünya limanlarının bölgelere göre dağılımını vermektedir. Buna göre, dünyadaki limanların önemli bir kısmı (%42) Batı Avrupa'da yer almaktadır. Asya bölgesinde dünya limanlarının % 25'i, Kuzey Amerika'da % 17'si yer almaktadır. Limanların diğer kısmı da Latin Amerika, Doğu Avrupa, Orta Doğu ve Afrika'da bulunmaktadır.

Tablo 1. Limanların Dünya Bölgelerine Göre Dağılımı, 2005.

Bölgeler	%
Batı Avrupa	42
Asya	25
Kuzey Amerika	17
Latin Amerika	5
Doğu Avrupa	5
Orta Doğu	3
Afrika	2
Diğer	1

Kaynak: Douglas ve Westwood, 2005.

Avrupa, en fazla limana sahip bölgelerden biridir. Avrupa'da bulunan limanların % 17'si İngiltere'dedir. İtalya ve Hollanda'da limanların sırasıyla % 14'ü ve 13'ü yer almaktadır. İspanya ve Hollanda, Avrupa limanlarının % 10'una sahiptir (Tablo 2). Avrupa'da 2002 yılı itibarıyla toplam 985 liman bulunmaktadır. Bu limanların 285'i bir milyon tonun üzerindeki bir trafiği gerçekleştirmektedirler. Bu limanlar her yıl ortalama 3.5 milyar ton kargo elleçlemekte ve 350 milyon yolcuyu taşımaktadırlar. Bu rakam Avrupa nüfusunun yaklaşık yüzde 70'ine eşittir⁵.

⁴ Douglas-Westwood, a.g.k. s. 32-34.

⁵ Douglas-Westwood, a.g.k. s. 35.

Tablo 2. Avrupa Liman Sektörünün Dağılımı, 2005

Ülkeler	%
İngiltere	17
İtalya	14
Hollanda	13
İspanya	10
Fransa	10
Norveç	8
Almanya	8
İsveç	5
Diğer	15

Kaynak: Douglas - Westwood, 2005.

Limanlar lojistik veya tedarik zinciri üzerinde önemli bir bağlantı oluşturmaktadırlar. Bu nedenle, limanların etkinlik düzeyi ve performansı büyük ölçüde ülkenin rekabetçiliğini etkilemektedir. Uluslararası piyasalarda rekabetçi üstünlüğü başarmak ve devam ettirmek için uluslar hem liman rekabetçiliğinin altında yatan faktörleri anlamak hem de dünyadaki diğer limanlarla karşılaştırıldığında kendi liman sektörlerinin performanslarının sürekliliğini sağlamaya gereksinim duyarlar⁶. Limanlarda rekabetçi üstünlüğü sağlama düşüncesi, özelleştirme uygulamalarının başlamasını sağlamıştır. 1980'li yıllardan itibaren artan girişimler, farklı özelleştirme yöntemleri ile devam etmektedir. Aşağıdaki bölümde özelleştirmeye ilişkin kavramsal açıklamalar ve özelleştirme yöntemleri anlatılmaktadır.

3. Limanların Özelleştirilmesine İlişkin Teorik Bakış

3.1 Özelleştirme Kavramı ve Limanların Özelleştirilmesi

Özelleştirme en genel ifadesi ile kamu mülkiyetinde bulunan bazı üretim araçlarının kısmen veya tamamen özel kesime devri demektir⁷. İktisatta özelleştirme kavramı, kamu varlıklarının özel sektöre transferi olarak açıklanmaktadır. Diğer taraftan özelleştirmeye ilişkin pek çok farklı kavram ve açıklamanın bulunduğu da bilinmektedir. Örneğin bir tanıma göre, özelleştirme programlarının iki temel bileşeni olduğu belirtilir: Biri, devlet varlıklarının satışı diğeri de devlet elindeki üreticilerce daha önce monopolleştirilmiş alanlara rekabetin getirilmesidir⁸. Diğer bir tanıma göre de özelleştirme,

⁶ Kevin Cullinane ve Dong-Wook Song, "Port Privatization and Practice", **Transport Reviews**, 22, No.1,2002, s. 59.

⁷ İzzettin Önder, "Özelleştirmeye Genel Yaklaşım", Dünyada ve Türkiye'de Özelleştirme, Editör E. Arıoğlu T. Maden İşçileri Sendikası Yayını, Nisan 1994 Ankara, s. 17.

⁸ D. Parker, "Privatization Ten Years on: a Critical Analysis of its Rationale and Results", **Economics**, 25,1991, s.154 -163.

genel olarak kamu girişimlerinin özel sektöre devredilmesi ve özel sektörün ekonominin önemli bir kısmına dahil edilmesidir⁹.

1980'li yıllarda başlayan özelleştirme trendi, sadece kamu sahipli girişimlerin yönetilmesi ve işletilmesinde özel sektörün katılımını gerektirmektedir. Liman operasyonu ve yönetiminde özel sektörün katılımı şu şekillerde olabilmektedir: a) Kamu liman otoritesi, alt ve üstyapıdan sorumlu olabilir, bu durumda özel işletmeciler hizmet işlemlerinden sorumlu olurlar b) liman faaliyetleri ve üst yapı yatırımlarından özel sektör sorumlu olabilir bu durumda liman otoritesi sadece altyapı yatırımlarından sorumlu olur c) ya da tüm hizmet ve faaliyetler özel sektöre devredilir¹⁰.

Genel olarak liman reformlarının temel amaçları şu şekilde belirtilmektedir¹¹:

- 1-) Liman hizmetlerinin etkinliğini artırmak,
- 2-) Gelişme ve devamlılık için yeni finansal kaynaklar bulmak,
- 3-) Girişim ve yönetim kapasitesini güçlendirmek,
- 4-) Hükümetin finansal ve idari yükünü hafifletmek,
- 5-) Liman yönetimi ve operasyonu üzerindeki bürokratik ve politik etkiyi elimine etmek ve/veya minimize etmek,
- 6-) Daha fazla rekabeti liman operasyonlarına getirerek ekonomik yararlar çıkarmak.

Limnların özelleştirilmesi, iyileştirilmiş etkinlik ile performanstan beklenen ekonomik yararın artması ve hükümetin endüstriyi desteklemede uzun dönemli finansal ve idari sorumluluğunu azaltmak için politik amaçlar ile motive edilmektedir. Ayrıca, liman özelleştirmelerinin diğer motivasyon unsurları da şu şekilde belirtilmektedir¹²: 1) Hükümet ve ulusallaşmış endüstriler arasındaki ilişkilerdeki sorunların çözülmesi, 2) Kısa dönemli gelir artışı, 3) Kamu sektörü girişimlerinin gücünün azaltılması 4) Daha geniş pay sahipliği aracılığıyla popüler kapitalizmin geliştirilmesi. Artık, liman yönetimi ve operasyonuna özel sektörün katılımı bir istisna olmaktan ziyade norm haline gelmiştir¹³.

⁹ R.A. Yoder., P.L. Borkholder ve B.D. Friesen, "Privatization and Development: The Empirical Evidence", **The Journal of Developing Areas**, 25 (3), 1991, s. 425-434.

¹⁰ Z. Liu, "The Comparative Performance of Public and Private Enterprises", **Journal of Transportation Economics and Policy**, September, 1995, s.263-274.

¹¹ E. Frankel, "Debt-equity Conversion and Port Privatization", **Maritime Policy and Management**,19, 1992,s.201-209 ., R. Sherman, "Privatization of seaports?", **Transportation Quarterly**, 49, 1995,s. 93-100.

¹² S. Brittan , "Privatisation: a comment on Kay and Thompson", **Economic Journal**, 96, 1986, s.33-38.

¹³ Anon, "A New Deal for Ports: Multi-national Operators Show Their Hand", **Fairplay**, 13 June 1996, s.12- 14.

Özelleştirme politikası yanlıları, iyileştirilmiş yönetimin çok büyük operasyonel etkinlik yaratacağını ve girişim dinamizmi ile yeniliği meydana çıkaracağını iddia etmektedirler. Aksi düşüncede olanlar ise, özel kâr güdüsünün, tüketicilerin, çalışanların ve çevrenin sömürülmesine yol açacağını ileri sürerler. Dolayısıyla, özelleştirme uygulaması daha yüksek etkinliğin peşinden geldiği sosyal olarak daha az arzu edilen özel sektör hedefleriyle bir değişim ilişkisi anlamına gelmektedir. Bunun için özelleştirme daha iyi yönetimle daha yüksek etkinliğe neden olabilmesine rağmen, piyasa gücünün kullanılması aracılığıyla dağılım etkinliğinde eş anlamlı bir azalmayı da beraberinde getirebilmektedir.

Mevcut sınırlı teorik analiz ve ampirik kanıtlar, özelleştirilen firmaların faaliyette bulunacağı piyasada gerçek veya potansiyel rekabet ortaya çıktığında özel sektör sahipliğinin en etkin olduğuna ilişkin tartışmayı desteklemektedir. Bunun gerçek bir durum olduğu ve özelleştirmenin nüvesi olarak etkinlik kazançlarının alındığı örnekler arasında pozitif ilişki görülmektedir. Ancak bu ilişki, özelleştirilen firmaların önemli ölçüde piyasa gücünü kullandığı yerde zayıflamaktadır. Bu koşullarda, özelleştirmenin piyasa gücünün kullanımını kısıtlayacak önlemlerle birlikte yürütülmesi önerilir. Giriş engellerinin ve dışsallıkların yaygın olduğu durumlarda, üretim ve dağılım etkinliği bozularak, özelleştirmeden beklenen yararlar azalabilir¹⁴.

Liman özelleştirmesini destekleyen diğer gerekçe de kamu limanlarının sermaye artırımlarına ilişkindir. Kamu limanları sermayelerini artırmak için varlıklarını taahhüt edemeyecekleri için genişleme veya gelişmeyi amaçladıkları planlarında bir ölçüde kısıtlamaya gitmek zorunda kalacaklardır. Limanların özelleştirilmesi sermaye temellerini genişletmelerine yardımcı olabilir ve bu durum da en uygun kaynaktan sermayenin araştırılması ve sağlanmasına fırsat sunabilir. Bunlara ilave olarak limanlar kamu statülerinden ayrılarak faaliyetleri çeşitlenebilir ve sanayide rekabetin seviyesini artırmalarına imkan tanıyabilir¹⁵.

Liman özelleştirmeleri, özellikle teknolojinin sınırlı ve sermayenin az olduğu ülkeler için, sermaye ve daha iyi teknolojinin girişini sağlamaktadır. Örneğin Malezya, Tayland ve Filipinler gibi Asya ülkelerinde özel sektörün girişimi olumlu sonuçlar vermektedir. Özelleştirme aynı zamanda operasyonlarda esneklik ve rahat hareket edebilme imkanı da sağlar. Ayrıca kamu bütçesinin sınırlı olması da özelleştirmenin sebeplerinden biridir. 1980'li yıllarda Avrupa ülkelerinde liman altyapısı için gerekli olan fonlar bütçe açığı ve kamu gelirini azaltacağı endişesiyle azaltılmıştır. Liman altyapısı için gerekli fonların azaltılması liman altyapısının yetersiz olmasına ve liman rekabetliliğinin kaybedilmesine yol açmıştır. Kamu sektörü gelirlerine ilişkin endişe liman altyapısının kaderinin de belirsizleşmesine yol açmış bunun sonucu olarak özelleştirme uygulamaları başlamış ve belirli limanlar üzerinde kamunun etkinliği azalmıştır¹⁶.

¹⁴ Cullinane ve Song , **Port ... ,a.g.m.,s.57-58.**

¹⁵ K. Bassett , “British Port Privatization and its Impact on the Port of Bristol”, **Journal of Transport Geography**, **1**, 1993,s. 255-267., A. Baird, “Privatization of Trust Ports in the United Kingdom: Review and Analysis of the First Sales”,**Transport Policy**, **2**, 1995,s.135-143.

¹⁶ J.L. Tongzon, “Privatization: The Port of Singapore Experience” wwwarc.murdoch.edu.au/projects/Tongzon PP.pdf, 06.01.2008.

Liman özelleştirmesini destekleyen bu açıklamaların aksine, liman özelleştirme programlarıyla ilgili dezavantajlar da ortaya konmaktadır¹⁷:

1-) Özelleştirme, kanuna uygun kamu hizmet fonksiyonlarını ihmal eden bir liman yönetimi riskini artırabilir. Özel kesim yatırımcıları ve/veya operatörleri kâr maksimizasyonu ve maliyet minimizasyonu peşindedir. Bunun sonucu olarak özel kesim sosyal veya çevresel olarak temel olan ancak kazançları yerine maliyetlerini artıracak bazı imkan ve hizmetleri ihmal etme eğiliminde olabilir.

2-) Rekabetin sınırlı olduğu veya hiç olmadığı bir ortamda büyük olasılıkla kamu monopolü özel monopole dönüşebilir.

3-) Kamu liman otoritesi ve özel sektör liman operatörleri arasındaki sorumlulukların dağılımı yatırımların, hizmetlerin ve operasyonların zayıf bir koordinasyonu ile sonuçlanabilir.

4-) Özel operatörler kendi sahiplerinin işletmeler ile ilgili çıkarlarına önceliği verebilir. Böylece ayırımıcı uygulamalar ortaya çıkabilir.

3.2 Liman Yönetim Modelleri ve Özelleştirme Yöntemleri

Liman idaresi modeli olarak Baird tarafından bir liman fonksiyon matrisi (port function matrix) önerilmiştir. Önerilen matris liman idaresinin kamu ya da özel olmasına bağlı değildir. Önemli olan aşağıda belirtilen üç fonksiyonun liman idaresinin sağlamasıdır¹⁸:

Düzenleyici Fonksiyon: Bir liman, liman yönetimi ile ilgili gerekli güçleri içermelidir. Bu fonksiyon, genelde liman otoritesinin öncülük rolü ile ilgilidir. Bu tür faaliyetler gemi trafiğinin yönetimi, hukuk ve düzenlemelerin güçlendirilmesi, monopol riski karşısında liman kullanıcılarının çıkarlarını korumak gibi faaliyetleri içerir.

Landowner Fonksiyonu: Limanlar önemli alanları kontrol altına alır. Limanın küçük ya da büyük olmasına bakmadan liman arsasının gelişimi ve yönetimi, liman politikalarının uygulanması, liman pazarlamasının ve promosyon aktivitelerinin koordinasyonu, liman altyapısının kanallar, su yolları, yollar ve demiryolu gibi limana giriş kolaylıklarının sağlanması ile ilgilidir.

Operatör Fonksiyonu: Deniz ve kara arasında malların ve yolcuların transferi ile ilgilidir. Geniş limanlarda, kargo elleçleme aktiviteleri devlet sahipli organizasyonlar tarafından kontrol edilirken, landlord limanlarda özel şirketler ya da özel-kamu şirketleri birlikte bu faaliyetleri sorumluluk altına alabilirler.

¹⁷ G. De Monie, "Privatization of port structures" **Ports for Europe: Europe's Maritime Future in a Changing Environment**, Der.:L. Bekemans and S. Beckwith, (Brussels:European Interuniversity Press), 1996,s. 267- 298.

¹⁸ A. Baird, "Port Privatization : An Analytical Framework". **Proceedings of International Association of Maritime Economist Conference**, 22-24 September, City University, London, 1997.

Tablo 3: Liman Fonksiyon Matrisi

Liman Fonksiyonları			
Limn Modelleri	Düzenleyici	Landowner	Operatör
KAMU	Kamu	Kamu	Kamu
KAMU/Özel	Kamu	Kamu	Özel
ÖZEL/Kamu	Kamu	Özel	Özel
ÖZEL	Özel	Özel	Özel

Kaynak: Baird, 1995; 1997.

Limn idare modelleri dört tipe ayrılmaktadır¹⁹: KAMU limanı, kamu sektörü ağırlıklı KAMU/özel limanı, özel sektör ağırlıklı ÖZEL/kamu limanı ve ÖZEL limanıdır.

KAMU Limanı: Limanların üç fonksiyonu da hükümet ya da kamu otoritesi tarafından kontrol edilmektedir. Comprehensive limanın benzeridir. Limanların özelleştirilmesinden yana olanlar Kamu limn modelinin etkinsiz olduğunu ifade etmektedirler. Ancak Singapur limanı Kamu limn modeli olarak oldukça etkin bir şekilde işletildiğini kanıtlamıştır. Buna rağmen Singapur limanının özelleştirilmesi ile ilk adımlar 1997 de Singapur Limn Otoritesi tarafından atılmıştır.

KAMU/Özel Limanı: Bu modelde operatör fonksiyonu özel sektör tarafından yerine getirilmekte düzenleyici ve landowner fonksiyonları devletin elinde kalmaktadır. Rotterdam limanı bu tip limanlara örnek verilebilir. Bu tip limanların popülaritesi gittikçe artmaktadır. Özel sektörün yönetim etkinliği, Kamu ile birleşimi bu tip limanları gözde haline getirmiştir.

ÖZEL/Kamu Limanı: Bu tip limanlarda landowner ve operator fonksiyonları özel kesim tarafından yürütülmektedir. Düzenleyici görevi kamu sektörüne bırakılmıştır. Bu tip limanın klasik örneği Hong Kong limanıdır. Hong Kong'da özel şirketler kendi terminallerini inşa etmişlerdir fakat hükümet gemi trafiği yönetimini, yeni limanın planlanması, terminalin gelişimi ve diğer düzenleyici politikaları gerçekleştirmektedir.

ÖZEL Liman: Limanların üç temel fonksiyonu da özel sektör tarafından yerine getirilir. İngiltere'de pek çok limn Özel limn statüsündedir. Liverpool, Manchester ve Felixstowe bu tip limanlara örnek verilebilir.

Aşağıdaki tablodan da görüleceği üzere dünya konteyner limanlarının sahiplik statüsü KAMU/Özel limn modelinde yoğunlaşmıştır.

¹⁹ Cullinane ve Song, **Port..., a.g.m.**, s. 55-75.

Tablo 4: Dünya'daki Önemli Konteyner Limanlarının Sahiplik Statüsü

	KAMU	KAMU/Özel	ÖZEL/Kamu	ÖZEL
Hong Kong			*	
Singapur	*			
Kaohsiung		*		
Rotterdam		*		
Pusan		*		
Hamburg		*		
Long Beach		*		
Yokohama				
Los Angeles		*		
Antwerp		*		
New York/New Jersey		*		
Keelung		*		
Dubai		*		
Felixstowe				*
Tokyo		*		
San Juan		*		
Bremen		*		
Oakland		*		
Shanghai	*			
Seattle		*		
Nagoya		*		
Bangkok		*		
Kobe		*		
Tanjung Priok		*		
Algericas		*		
Klang				*
Hawaii		*		
Tacoma		*		
Osaka		*		
La Spezia		*		

Kaynak: S. Cass, Port Privatization: Process, Players and Progress, IIR Publications Ltd. London, 1997.

Özelleştirme uygulamaları genel olarak kapsamlı ve kısmi özelleştirme biçiminde gerçekleştirilmektedir. Kapsamlı özelleştirme uygulamasında devralan firmanın liman alanındaki varlıkların yanı sıra bütün toprak ve su alanının da sahibi haline geldiği durumu gösterir. Bu bütün limanın özel şirkete satışı anlamına gelmektedir. Kısmi özelleştirme ise kamu liman varlıklarının ve aktivitelerinin sadece bir kısmının transfer edildiği durumu gösterir. Rıhtımların satışı, kılavuzlukların transferi, terminal veya bir liman hizmetinin

yapımı ve işletilmesinin kamu liman otoritesinden özel şirkete verilmesine dair imtiyaz gibi²⁰.

Uygulamada liman sektörüne özel sektörün en yaygın katılım biçimleri şu şekilde gerçekleşmektedir: İmtiyaz sözleşmeleri, ihale yöntemi, yönetim sözleşmesi, ortak girişim, imtiyaz sözleşmeleri ve varlıkların satışı. *İmtiyaz kavramı* limanların özel sektöre açılması konularında sıklıkla tartışılan bir kavramdır. Bazen “kiralama” kavramı anlamına gelebilecek şekilde kullanılırken, bazen de yap, işlet ve devret anlamında kullanılır. Bazen de yatırım yapma gibi olanaklar ile birlikte oluşturulan sorumlulukların söz konusu olduğu durumlar için kullanılır. *İhale yönteminde* varlık ve işgücüne ilişkin sözleşmeler yapılmaktadır. *Yönetim sözleşmelerinde*, varlıkların sahipliği hükümette kalmakta ve hükümet, limanların genel ticari politikasından (tarifeler, işgücü koşulları vs) sorumlu olmaktadır. Özel sektör, limanı idare eder ve günlük ticari kararlardan sorumlu olur. Liman otoriteleri ve özel işletmeler arasındaki *ortak girişimler*, 10-15 yıl öncesine kadar yaygın bir şekilde düşünülmüştür. Ancak, yaygın bir uygulama olarak gözükmemektedir. *Varlık satışı* için de çeşitli alternatifler mevcuttur. Örneğin, bir uygulamaya göre liman varlıkları iyi teklif veren şirkete transfer edilir. Bu şirket, limanın nasıl işletileceğine ilişkin kararlarda en doğru uygulamayı yapan şirkettir. Bu şirketlerden limanın gelişimine ilişkin olarak yatırım programını öngören işlem metodlarını, piyasa stratejisini veya tarife politikalarını gösteren bir iş planını sunması istenebilir. Bu tür bir uygulama İngiltere’de yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Diğer alternatiflerden biri de liman hisselerinin satışlarıdır. Liman hisseleri, onları satın almak isteyen herhangi bir şirkete satılabilir. Yine limanın, limanda çalışan işçilere satışı bir başka uygulamadır.

4. Dünyada Özelleştirme Uygulamaları

Dünyadaki ana limanların özelleştirilmesi ve liberalizasyonu, genelde liman varlıklarının özel sektöre satışından ziyade imtiyaz sözleşmelerinin kullanımıyla yürütülmüştür. Bu imtiyaz süreciyle birlikte liman otoriteleri fonksiyonları azalmakta ve limanda icra edilen bütün faaliyetlerin koordinasyonu landlordlara verilmektedir. Sonuç olarak varlık kiralanmasından sağlanan rantlar landlordlara geçmektedir.

Dünyadaki belli başlı konteyner limanları üzerinde çalışan Tongzen ve Heng, çalışmalarında bu limanlarda operasyon etkinliğinin artmasında liman endüstrisine özel sektörün katılımının rolü olduğunu belirtmekte ve bu durumun liman rekabetliliğini etkileyeceğini ifade etmektedir²¹. İzleyen kısımda da, liman özelleştirme uygulamaları Avrupa, Asya, Amerika ve Afrika başlıkları altında ele alınmakta ve mevcut uygulamalardan örnekler verilmektedir.

Avrupa

Avrupa’da bölge ve başlangıç koşuluna bağlı olarak liman endüstrisinde pek çok farklı özelleştirme ve deregülasyon tecrübeleri mevcuttur. Avrupa’da, liman hizmetlerinin tedarikinde özel sektör firmalarının arttığı görülmektedir. Fakat genellikle altyapı kamu elindedir ve bazı ülkelerde hükümetler yatırımları finanse etmeye devam etmektedir.

²⁰ World Bank, **World Bank Reform ToolKit**, Module 3, Structures&Ownership Models, WB, 31.08.2008, s. 126.

²¹ Jose Tongzon-Wu Heng, “Port Privatization, Efficiency and Competitiveness: Some Empirical Evidence from Container Ports (terminals), **Transportation Research Part A** 39, 2005, s.420.

Bununla birlikte, Avrupa Birliği'nde hükümetlerden destek almaksızın limanların kendi kendini finanse ettiği bir sistemin oluşturulması üzerine tartışmalar yapılmaktadır²².

Liman otoritelerinin altyapı yatırımlarını finanse etmek için özel sektör katılımını sağlamak amacıyla liman tarifelerini adil şekilde tasarlaması üzerine fikir ileri sürülmüştür. Avrupa'daki kamu fonlarının kullanımına getirilen sınırlama, devletlerden gelen finansal kapasite eksikliğine değil rekabetçi endişelere dayanmaktadır. Bütün limanların eşit koşullarda rekabet ettiği tek bir piyasaya sahip olmak için diğer limanlar kendi kendilerini finanse ederken bazı devletlerin limanlarının faaliyetlerini desteklemesinin adil olmadığı ileri sürülmektedir.

Avrupa'daki en radikal reform İngiltere'de neredeyse limanların çoğunun tamamıyla özelleştirilmesiyle gerçekleştirilmiştir. 1996'da bütün kargoların neredeyse %70'i özel kurumlar tarafından alınmıştır. İngiltere'deki liman özelleştirmesi iki bölüme ayrılabilir: Birincisi ABP (Associated British Ports) formasyonu ve deniz bağlantılı demiryolu limanlarının tartışmalı satışıyla 1980'lerin başında ortaya çıkmıştır. İkincisi de limanlar anlaşmasından (Ports Act)'dan sonra ortaya çıkmıştır. İngiltere'de uygulanan liman özelleştirme yöntemi alışılmışın dışında olmuştur. Sonuçta, farklı yasal statülerdeki limanlar özel sektöre transfer edilmiştir. Yatırım rakamlarının artması ve özel operatörlerin hatırı sayılır karlar elde etmesi, sonuçların pozitif olduğunu göstermektedir²³. Doğu Avrupa'da da, özel sektör katılımını amaçlayan bazı reformlar gerçekleştirilmiştir. Örneğin, sahipliğinin %51'inin çalışanlarında ait olduğu St. Petersburg limanı durumundaki gibi bazı limanlar devlet şirketlerine dönüştürülmüştür²⁴.

Asya

Japonya ve Hong Kong gibi bazı Asya ülkelerinde ise, altyapı yatırımlarına özel kesimin katılımı uzun zaman önce başlamıştır. Bu iki ülkede de altyapı uzun dönemli imtiyazlarla özel firmalar tarafından hem inşa edilmekte hem de işletilmektedir. Kore, Filipinler, Malezya ve Çin gibi Asya Bölgesindeki diğer ülkelerde ise, denizcilik- nakliye şirketleri aktif olarak limanların gelişimine katılmaktadır. Maersk ve P&O gibi. Kore limanlarında gerçekleştirilen değişikliklerin pek çok pozitif etkisi olmuştur. Örneğin, özel sektör mantığı bu sektöre dahil edilmiş ve yurtdışından çok daha fazla yatırım ortakları çekilmiştir. Aynı zamanda bu hareketler liman yönetiminde daha karmaşık bir tablo oluşturmuştur. Merkezi hükümet 50 limanın gündelik işleyişine hala belirli ölçüde dahildir. Çin'de Shanghai liman otoritesi ve özel bir firma, 1993 yılında ortak girişim yöntemi ile Shanghai Konteyner Terminalleri Limited Şirketini oluşturmuşlardır. Liman sahipliği kendilerinde ve konteyner terminallerini işletmektedirler. Bir önceki yıldan % 25 daha fazla konteyner elleçlemiştir ve verimlilik % 30'dan fazla artmıştır. 1999 yılında tamamlanan

²² European Commission, **Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure**, Official Publications of the EU Communities, COM (97) 678 final,1997.

²³ J. Ferrer, "Assessment of UK Port Privatisation", Dissertation. Department of Maritime Studies and International Transport, University of Wales. Cardiff (UK),1997. A. Baird ve V. F. Valentine, "Port Privatization in the United Kingdom", **Research in Transportation Economics**, Vol.17, 2007,s.80.

²⁴ L. Trujillo ve G. Nombella, "Privatization and Regulation of the Seaport Industry", **Policy Research Working Paper 2181**, World Bank, 1999, s. 1-68.

673 milyon dolarlık yatırım planları mevcuttur. Üstelik şirket, diğer limanlarda da konteyner terminallerinin gelişiminde tercihli haklara sahip olmuştur²⁵.

Asya'daki ilk imtiyaz hakkı tanınanlardan biri de *Filipindeki* Manila Uluslararası Konteyner Terminalidir. 1988 yılında özel sektöre verilmiştir. Terminal 25 yıllığına imtiyaz edilmiştir. Bu imtiyaz, terminalin verimliliğini önemli ölçüde artırmıştır. Limanlarda yaklaşık % 60 varış-kalkış zamanı azaltılmıştır. İmtiyaz sözleşmesi, hükümet için minimum bir gelir düzeyini garanti etmekte ve 54 milyon dolar yatırımı zorunlu kılmaktadır. *Hindistan* Limanlar Birliği de kapılarını özel sektöre çok yavaş açmaktadır. İlgili planlar da üç yıllık yap-işlet-devret modeli ile özel operatörlere geçmektedir. *Malezya*'da 1986 yılında Kelang limanında özelleştirme girişimleri başlatılmıştır, Kelang Konteyner terminalleri ortak girişim ile 21 yıllığına liman otoritesi ve özel sektör yatırımcılarına bırakılmıştır. 1992 yılında bir ikinci özelleştirme adımı gelmiş, liman altyapısının geri kalan kısmı imtiyaz ile özel bir şirkete (Kelang Port Yönetimi) verilmiştir²⁶. Penang, Johor, Kuantan limanları da 1990'lı yıllarda özelleştirilmiştir. Özelleştirme deneyimi ulusal limanların gelişimindeki en önemli katalizörlerden biri olmuştur. Liman özelleştirme modeli ile Malezya limanlarındaki hizmetlerin kalitesinin yükselmesi, altyapısının gelişimi ve limanların daha iyi yönetimi sağlanabilmiştir. Üstelik, özelleştirme çeşitli Malezya limanlarının serbest bölgelerinde yatırım fırsatlarına yol açmıştır²⁷. *Singapur* limanı, altyapısı, gelişmiş bilgi teknolojisi ve iyi motive edilmiş işgücü ile dünyadaki en etkin limanlardan biri olmuştur. Stratejik konumu ile de küresel statüde bir liman olmuştur. 1997 yılında başlayan liman özelleştirme hareketi, dünyadaki liman özelleştirme uygulamalarının bir parçası olarak gelişmiştir. Stratejik konumunun da bir sonucu olarak gerek ekonomik gerekse finansal açıdan oldukça iyi bir performans göstermektedir. Özelleştirme uygulamaları, Singapur limanını daha esnek ve Singapur dışında oluşan iş fırsatlarına rahatlıkla cevap verebilecek hale getirmiştir²⁸.

Amerika

Bahama'larda modernleşme projelerinin ilk adımı, 400.000 TEU'luk konteyner trafiği kapasitesi ile başlamıştır ve şimdilerde Miami ve Caribbean limanlarına karşı rekabete geçmeyi düşünüyorlar. *Costa Rica*'da Limon ve Moin limanlarında yük elleçleme hizmetleri özel firmalar tarafından yürütülmektedir. Bununla birlikte Caldera limanı halen kamu yönetimi altındadır. *El Salvador*'da da Acajutla limanı reform sürecini başlatmış, özel sektörün katılımı için planlar yapmaktadırlar. *Guatemala*'da da Quetzal ve Barrios limanlarında yük elleçleme hizmetleri özel sektöre transfer edilmiştir. *Honduras*'da, ulaşım sektörüne ilişkin genel reform programında deniz limanlarının özelleştirilmesine yer verilmiş, tüm limanların tam özelleştirilmesi düşünülmektedir. Sadece ülkenin ana limanı olan Puerto Cortes ayrı bu limanlara dahil değildir. Bu limanda kontrolün kamu sektöründe olması, sadece terminallerin işletilmesi özel sektöre bırakılması düşünülmektedir.

²⁵ Trujillo ve Nombella, a.g.k. s. 56. Song, Dong-Wook ve Lee, Sung-Woo, "Port Governance in Korea", **Research in Transportation Economics**, Vol.17,2007, s.374.

²⁶ Trujillo ve Nombella, a.g.k. s. 56.

²⁷ K., Nazery, Port privatization in the Context of a Developing Nation: The Malaysian Experience. Kumar, S. (ed.) (2007). **Restructuring of Indian Ports: Reforms and Challenges**. Hyderabad: ICFAI University Press. 2007, s. 250-266.

²⁸ Tongzon, a.g.e. s. 6.

Colombia'da liman hukuku, sadece belli kargoların elleçlenmesi amacıyla 25 özel limanı yetkilendirmiştir. Cartagena limanının özelleştirilmesine 1991 yılı sonrasında başlanmış ve o zamandan beri etkinliği giderek artmaktadır²⁹. Colombia'da genel kargo liman terminallerinin özelleştirilmesine yönelik çalışmalar üç yıl sürmüştür. Özelleştirmelere ilişkin düzenlemeler limanlar arasında rekabet yaratarak limanlarda verimliliğin artmasını sağlamıştır³⁰.

Meksika'da liman sektöründe devletin rolü 1992 yılında yeniden gözden geçirilmiş, özelleştirme kargo terminallerini de içine alan 26 proje ile başlatılmıştır. Hedef limanlarda landlord tipi sisteme geçmektir. Her limandaki liman otoritesinin kamu sahipli varlıkları imtiyaz hakkı ile yönetmesi planlanmaktadır. Nicaragua'da, San Juan del Sur ve Puerto Cabezas limanlarında, yük elleçleme hizmetleri kamu sektörü tarafından yönetilmektedir. Ancak, Sandino, Bluff, Arlen, Rama ve Corinto'daki limanlarda liman otoriteleri hizmetlerin özel sektöre imtiyaz yoluyla devredilmesine başlanmaktadır. Panama'da, limanların kısmen özel sektöre bırakılması düşünülmüştür. Balbao ve Cristobal limanları 1996 yılında özelleştirilmiştir. Uruguay'da 1992 yılında kabul edilen genel liman yasası liman faaliyetlerinde önemli reformlar ile gelmiştir. Ana reform, limanlarda işgücünün kullanımının esnek bırakılması olmuştur³¹. Venezuela'da da 1991 yılında liman reformu başlatılmıştır. Liman sorumlulukları kamu acentasından liman otoritesine bırakılmıştır. Özel katılıma açılan ilk limanlar Caracas ve Puerto Cabello'dur. Bunlar da 1994 yılında özel sektöre açılmıştır³².

Latin Amerika liman ayrıcalığı, yeni imkanlar ve en önemlisi de mevcut limanların rehabilite edilmesi açısından daha dinamik olarak nitelenen bölgelerden biridir. Limanların kamu/özel birlikte finansmanı modelinin bu bölgedeki ülkelerde şu nedenlerden dolayı oldukça başarılı olduğu belirtilebilir. Birincisi, borç servis ödemeleri nedeniyle çoğu hükümet, bütçelerini büyük ölçüde sınırladıklarından yatırımların finansmanı için gerekli sermaye ihtiyacı oldukça yüksek olmaktadır. İkincisi, hızlı ekonomik büyüme yeni imkanlar ve daha etkin hizmetler talep eden yeni trafikler yaratmaktadır. Üçüncüsü de, zorlayıcı rekabet limanların olanaklarının kalitesini yükseltmelerini gerekli kılmaktadır.

Şili'nin uluslararası ticareti 38 liman tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu limanlardan %11'i kamu sahipliğindedir ve *Empresa Portuaria Chilena(Emporchi)* adındaki kamu birimi tarafından organize ediliyor. Bu 11 liman Şili limanlarından geçen yükün toplam tonun %37'sini elleçlemektedir. Diğer 27 limanın 11'i özel sektöre ait ve 16'sı da kamu sahipliğinde fakat kamu tarafından kullanılmaktadır. 1980'lerde hükümet statükoyu değiştirmeye karar vermiştir. Yasal değişiklikler kargo yükleme operasyonlarında Emporchi'nin monopol gücünü etkin şekilde elimine etmeye yönelik yeni Limanlar Genel Kanunu (Seaport General Law) ile birlikte sunulmuştur. Böylece sözkonusu hizmetler için endüstride özel sektörün katılımına olanak sağlamıştır. 1997'nin sonunda ise devlet limanlarının modernize edilmesine yönelik bir kanun yürürlüğe

²⁹ Trujillo ve Nombella, a.g.k. s. 54.

³⁰ Juan Gaviria, "Port Privatization and Competition in Colombia", **Public Policy for the Private Sector**, The World Bank Group, Note No.167, 1998, s.2-3.

³¹ Trujillo ve Nombella, a.g.k. s. 55.

³² M. Juhel, "Port Development and Management in Central and South America". 28th Congreso PIANC. Sesión Iberoamericana (CPDC), Sevilla, 1994.

konmuştur. Bu kanun Şili'nin liman sisteminin dönüşümünü ve denizcilik ulaşımının yeni ihtiyaçlarına uyum sağlamasını hedeflemektedir. Kanun modernize edilen limanların hedeflerine ulaşabilmeleri için daha fazla özel kesim katılımını sağlamayı amaçlamaktadır.

Arjantin'deki reform da önemli değişiklikleri 1992'de sunulan bir yasa revizyonu ile başlamıştır. Bu değişiklikler arasında limanlardan sorumlu merkezi bir kamu biriminin (*Administracion General Portuaria, AGP*) elimine edilmesi ve limanların bölgesel hükümetlere transferiyle ortaya konulan desantralizasyon çarpıcıdır. World Bank(Dünya Bankası) Reform sürecinin diğer önemli niteliği de bütün liman hizmetlerinin deregülasyonudur. En önemlisi de reform liman altyapısının yapımında ve işletilmesinde belirgin özel sektör katılımı sağlamıştır³³. Özelleştirme, deregülasyon ve rekabetin bir sonucu olarak liman harcamalarında önemli düşüşler sağlanmış ve işgücünün verimliliği artmıştır. Liman hizmet tarifelerinde, limanda verilen hizmet türlerinde göre önemli indirimler gerçekleşmiştir. Özelleştirme aynı zamanda ekonomik reformlar ile de birleşince dış ticaret üzerinde önemli bir artış sağlamıştır³⁴.

Brezilya'daki liman endüstrisindeki reformlar 1993 yılında başlatılmıştır. Bu reformu gerekli kılan problemler arasında, etkinsizlik, düşük verimlilik aşırı bürokrasi ve kronik yetersiz yatırım sayılabilir. Bütün bu problemlerin bileşiminin sonucu liman tarifeleri uluslar arası düzeydekilerden 3 ile 6 kat daha yüksek, liman imkanlarını kullanmak için uzun bekleme süreleri ve yetersiz hizmet sunma gibi malların kabulünün ve dağıtımının gecikmesidir. Reform süreci, kamu ajansı olan *Portobras*'ın kaldırılmasıyla ve sistemin desantralizasyonu ile 1990'da başlamıştır. Yeni reforme edilen liman sisteminin genel çerçevesini oluşturmak için 1993'de kanun uygulamaya konmuştur. Bu kanun bütün liman otoritelerine otonomi sağlar ve özel kesimin kargo elleçleme hizmetlerine katılımına izin verir. Bölgesel seviyede limanlar arasında gelişen rekabet hedefiyle liman tarifelerinin liberalizasyonuna yönelik de bir hareket mevcuttu. Reformlar liman sendikalarından gelen güçlü bir dirençle karşılaşmışlardır. Bu da sürecin koşullarının oluşumunda ve ertelenmesinde temel faktör olmuştur³⁵.

Afrika

Kenya'da Hutchinson Liman Holding, Mombassa'daki konteyner terminalini yönetmek ve işletmek için 1996'da bir kontrat imzalamıştır. Bu girişim, limandaki özel kesim katılımının daha da ileri götürülmesi için ilk adım olarak değerlendirilmektedir. *Fas'ta* da özelleştirmeye ilişkin ilk aşama *Regie d'Acconage du Port de Casablanca (RAPC)* adındaki kamu kurumunun yeni otonom bir kuruma dönüştürülmesi ile olmuştur. Bu değişiklik ile Casablanca ve Mohammedia ile başlayan 11 limanın etkinliğinin artırılması amaçlanmıştır. Dünya Bankası tarafından finanse edilen bir proje ile kargo elleçlemedeki verimlilik artışı %25 olmuştur ve limanlardaki konteynerlerin bekleme süresi ortalama %40'a düşürülmüştür. *Senegal'de* de Dakar limanı landlord tipi organizasyona dönüştürülmüştür. Yükleme boşaltma hizmetleri özel sektöre transfer edilmiştir³⁶.

³³ Trujillo ve Nombella, a.g.k. s.33-35.

³⁴ Antonio Estache ve Jose Carbajo "*Competing Private Ports, Lessons from Argentina*", **Public Policy for the Private Sector**, The World Bank Group, Note No. 100, December 1996.s.2.

³⁵ Trujillo ve Nombella, a.g.k. s. 35.

³⁶ Trujillo ve Nombella, a.g.k. s. 54.

5. Sonuç

Son yıllarda küresel ekonomik gelişmeler, dünya ticaretindeki liberalleşme eğilimleri ve uluslararası işbölümünün yaygınlaşması ile artmıştır. Uluslararası mal ticaretindeki gelişmenin bir sonucu olarak liman sektörü en hızlı gelişen sektörlerden biri olmaktadır. Tarife engellerinin azaltılması dünyanın pekçok bölgesinde ticareti büyütmede ve özellikle liman ticaretini artırmaktadır. Bu da liman sektörünü, ekonomik gelişmenin itici gücü yapmaktadır

Limancılık sektörü giderek artan bir biçimde daha rekabetçi bir hale geliyor. Artan rekabetçi bir çevre ışığında, pek çok liman, operasyonel etkinliğin ve liman performansının gelişimi için özel sektörün katılımının etkisinin önemli olduğunu düşünülmekte ve özelleştirme uygulamaları limanlarda yaygınlaşmaktadır.

Dünya ticaretinin önemli bir kısmı deniz yolu ile gerçekleştirilmekte, dünya ve deniz ticaretindeki gelişmeler birbirine paralel gitmektedir. Dünya ekonomileri giderek artan bir biçimde etkin bir deniz ulaşımına ve liman sektörüne bağımlı olmaktadır. İkinci dünya savaşından bu yana da deniz ticareti önemli oranda artmış ve denizcilik ulaşımı, ticari akımları hızlandırmıştır. 1990'lı yıllardan itibaren hızlanan dünya ticareti, 2000 yılının başında krizlerin etkisiyle azalmıştır. Bu yıldan itibaren dünya ve deniz ticaretindeki gelişmeler artmaya başlamıştır.

Önümüzdeki yıllarda denizcilik sektörünü muhtemel olarak etkileyebilecek faktörler ekonomik-politik değişim, küreselleşme ve deniz taşımacılığı ticaretinin gelişimi, düşük maliyetli üretim yerlerinin gelişimi, demografik değişim, küresel ısınma ve enerji arz ve talebidir.

Dünyadaki limanların önemli bir kısmı Batı Avrupa yer almaktadır. Diğer bir kısmı da Asya ve Kuzey Amerika'da yoğunlaşmaktadır. Latin Amerika, Doğu Avrupa, Orta Doğu ve Afrika bölgelerinde de limanlar artmaya başlamıştır. Avrupa'da da limanların büyük bölümü İngiltere'dedir. Diğer bölümü de İtalya, Hollanda, İspanya ve Hollanda da yer almaktadır.

Liman özelleştirme uygulamaları 1980'li yıllarda başlamış, 1990'lı yıllarda hızla artmıştır. Liman özelleştirmelerinin temel nedenleri arasında, kamunun finansal yükünü hafifletmek, liman hizmetlerinin etkinliğini artırmak, girişim ve yönetim kapasitesini güçlendirmek, liman yönetimi üzerindeki bürokratik etkiyi azaltmak ve rekabetçi bir yapıya kavuşmak yer almaktadır.

Özelleştirme uygulamaları, başlangıçta liman hizmetlerinin özel sektöre belli yıllar ile kiralanması suretiyle başlamakta, aşama aşama özel sektöre yaygınlaştırılmaktadır. İlk aşamada kamu varlıklarının tamamen devredilmemektedir. Liman sektörüne özel sektörün en yaygın katılım biçimleri arasında imtiyaz sözleşmeleri, ihale yöntemi, yönetim sözleşmesi, ortak girişim ve varlıkların satışı bulunmaktadır. Uygulamada, liman özelleştirmelerine ilişkin önemli reformlar yapılmaktadır. Özelleştirme uygulamalarından olumlu sonuçlar alınması, özellikle konteyner elleçleme işlemlerindeki performansın artması reformların yaygınlaşmasını sağlamakta ve liman sektörüne özel sektörün katılımı artmaktadır.

KAYNAKÇA

- ANON, "A New Deal for Ports: Multi-national Operators Show Their Hand", **Fairplay**, 13 June 1996,s.12- 14.
- BASSETT K., "British Port Privatization and its Impact on the Port of Bristol", **Journal of Transport Geography**, **1**, 1993,s. 255-267.
- BAIRD A., "Privatization of Trust Ports in the United Kingdom: Review and Analysis of the First Sales",**Transport Policy**,**2**, 1995,s.135-143
- BAIRD, A. "Port Privatization :An Analytical Framework". **Proceedings of International Association of Maritime Economist Conference**, 22-24 September, City University, London, 1997.
- BAIRD, A. ve VALENTINE, V.F. " Port Privatization in the United Kingdom" , **Research in Transportation Economics**,Vol. 17,2007,s. 55-84.
- BRITTAN, S., "Privatisation: a Comment on Kay and Thompson", **Economic Journal**, 96,1986, s.33-38.
- CASS, S. Port Privatisation: Process, Players and Progress. IIR Publications Ltd. London, 1997.
- CULLINANE, K. ve SONG D-W., "Port Privatization and Practice", **Transport Reviews**, Vol.22, No.1,2002,s.55-75
- DE MONIE G., "Privatization of port structures" **Ports for Europe: Europe's Maritime Future in a Changing Environment**, Der.:L. Bekemans and S. Beckwith, (Brussels:European Interuniversity Press), 1996,s. 267- 298.
- DOUGLAS-WESTWOOD, **World Marine Markets**, Report Number 328-05, March 200.
- ESTACHE, A. ve J. CARBAJO, "*Competing Private Ports, Lessons from Argentina*", **Public Policy for the Private Sector**, The World Bank Group, Note No. 100, December 1996.
- EUROPEAN COMMISSION, **Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure**, Official Publications of the EU Communities, COM (97) 678 final,1997.
- FRANKEL, E., "Debt-equity Conversion and Port Privatization", **Maritime Policy and Management**,**19**, 1992, s.201-209.
- FERRER, J. "Assessment of UK Port Privatisation", Dissertation. Department of Maritime Studies and International Transport, University of Wales. Cardiff (UK), 1997.
- GAVIRIA, J. "*Port Privatization and Competition in Colombia*", **Public Policy for the Private Sector**, The World Bank Group Note, No.167, 1998.

- HARDING, A. PALSSON, G. ve RABALLAND, G. SSATP, “Port and Maritime Transport Challenges in West and Central Africa”, Sub-Saharan Africa Transport Policy Program, **SSATP Working Paper** No. 84.May, 2007.
- IIFC, Infrastructure Investment Facilitation Center, “*Private Sector Participation in the Ports Sector*”. Bangladesh, 2008.
- ISL, Institute of Shipping Economics and Logistics, Market Analysis, “World Port Development”, 2005.
- JUHEL, M. “Port Development and Management in Central and South America”. 28th Congreso PIANC. Sesión Iberoamericana (CPDC), Sevilla, 1994.
- LIU, Z. “The Comparative performance of public and private enterprises”. **Journal of Transportation Economics and Policy**, September, 1995, s. 263-274.
- NAZERY, K. Port Privatization in the Context of a Developing Nation: The Malaysian Experience. Kumar, S. (ed.) *Restructuring of Indian ports: reforms and challenges*. **Hyderabad: ICFAI University Press**. 2007, s. 250-266.
- ÖNDER, İ. “Özelleştirmeye Genel Yaklaşım”, Dünyada ve Türkiye’de Özelleştirme, **T. Maden İşçileri Sendikası Yayını**, Editör E. Arıoğlu, Ankara, 1994.
- PARKER, D., “Privatization Ten Years on: a Critical Analysis of its Rationale and Results”, **Economics**, 25, 1991,s.154 - 163.
- REEL Y. ve TERZİ, N. “The Challenges and Opportunities for Turkey’s Port Sector” **Management and Education, Academic Journal** Vol.4, Number 2, 2008, s. 110-116.
- SHERMAN, R. , “Privatization of seaports?” ,**Transportation Quarterly**, 49, 1995, s.93-100.
- SONG, Dong-Wook ve LEE, Sung-Woo, “Port Governance in Korea” ,**Research in Transportation Economics**, Vol.17-2007,s.357-375.
- TONGZON, J.L., “Privatization: The Port of Singapore Experience” wwwarc.murdoch.edu.au/projects/TongzonPP.pdf, 06.01.2008.
- TONGZON,J. Heng Z., “Port Privatization, Efficiency and Competitiveness: Some Empirical Evidence from Container Ports (Terminals), **Transportation Research Part A** 39, 2005, s.405-424.
- TRUJILLO L. ve NOMBELLA G. , “Privatization and Regulation of the Seaport Industry”, **Policy Research Working Paper 2181**, World Bank, 1999, s. 1-68.
- World Bank, **World Bank Reform ToolKit**, Module 3, Structures&Ownership Models, WB, 31.08.2008.

YODER, R.A., P.L. Borkholder ve B.D. Friesen, "Privatization and Development: The Empirical Evidence", **The Journal of Developing Areas**, 25 (3): April 1991, s.425-434.