

Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Türkiye'nin Limancılık Politikası

Sibel Bayar, Serap İncaz

Istanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü,
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Avcılar, İstanbul

Tel: 0212 473 70 70- 17872

E- Posta : sibelb@istanbul.edu.tr, incaz@istanbul.edu.tr

Güler Alkan

Istanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü,
Gemi Yönetimi Anabilim Dalı, Avcılar, İstanbul

Tel: 0212 473 70 70- 17534

E- Posta : guleralkan2@yahoo.com

Özet

Limanlar, ülke ekonomisinde önemli bir yere sahiptir. Kombine taşımacılığın ortaya çıkmasıyla birlikte kapıdan kapıya taşımacılığın ara durakları olan limanlardan, dünya ülkeleri büyük kazançlar sağlamaktadır. Ayrıca, Avrupa Birliği uyum sürecinde limanların demiryolu bağlantısının geliştirilmesi gerekmektedir.. Ancak, üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde, maalesef deniz taşımacılığına ve dolayısıyla limanlara gereken önem verilmemektedir. Bu bağlamda, kombine taşımacılık ile ara durak niteliği kazanan limanların lojistiği günümüzde önem kazanmıştır. Limanlarının bu gibi günümüz gereksinmelerini karşılayacak ve uygulanması mümkün olan politika önerileri çalışmada sunulacaktır.

Çalışmada, geçmişten günümüze kadar beş yıllık kalkınma planlarından yola çıkarak, Türkiye'nin limanlar konusundaki politikaları ve bu politikaların ne ölçüde gerçekleştiği anlatılacak, Avrupa Birliği uyum sürecinde olan ülkemizin limanlardan alacağı payı arttırabilmek ve limanları etkinleştirebilmek için çeşitli önerilerde bulunulacaktır.

Anahtar Kelimeler : Liman Politikaları, Avrupa Birliği, Türkiye, Kombine Taşımacılık

1. Giriş

Günümüzde kapıdan kapıya taşımacılığın keşfinden itibaren yüklerin taşımacılığında birden fazla taşımacılık modunun varolduğu kombine taşımacılık yöntemi kullanılmaktadır. Karayolu taşımacılığı ile başlayıp karayolu taşımacılığı ile son bulan bu taşımacılık biçiminin ara süreçlerinde ise özellikle denizyolu ve demiryolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Her iki taşımacılık türünde de karayolu taşımacılığına göre oldukça avantajlar söz konusudur. Bu avantajlardan günümüzde en önde gelenler; uzun mesafe taşımacılığında daha ekonomik olması, çevre kirliliğinin daha az olması ve can ve mal güvenliğinin bu iki ulaştırma modunda daha yüksek olmasıdır (Bayar ve diğ. 2006a). Deniz ulaştırmasının sahip olduğu avantajlar nedeniyle kilit noktaları olan limanlarda önemli bir konumda bulunmaktadır.

Limanlar taşımacılığın biçim değiştirilmesi yani kapıdan kapıya taşımacılığın ortaya çıkması ile birlikte, yalnız deniz taşımacılığını değil tüm ulaştırma sistemini etkilemeye başlamıştır. Ulaştırmada diğer ulaştırma türlerinin bir bütünlük içinde kullanılmaya başlanmasıyla birlikte limanlar, ilk ve son durak olma görevini yitirmiş ve ara durak konumuna gelmiştir. Tüm dünyadaki bu eğilim karşısında üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde de denizyolu taşımacılığı ve dolayısıyla limanların önemi hissedilmektedir.

2. Dünyada Limancılık Faaliyeti

Dünyada limancılık politikasına bakıldığında, limanların belli bir yükte uzmanlaşması sözkonusudur. Gelişmiş ülkelerde yapılanmış olan belli bir yük grubunda uzmanlaşmış terminallerin sahip olduğu pazarlar nedeniyle kendi ülke ekonomilerine çok önemli maddi girdiler sağlamanın yanı sıra, ülkede yeni teknolojilerin gelişmesine, denizcilik sektörünün güçlenmesine ve modern sanayinin daha fazla gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Örneğin Rotterdam Limanı'nın sadece Rotterdam Belediyesine 1999 yılında kazancından ödediği 45.000.000 Amerikan Dolarıdır. (Yüksel vd., 2002).

Ulaştırma bir bütün olduğundan ülke hedefleri, gereksinimleri ve potansiyelleri ile örtüşecek biçimde ulaşım türlerinin birbirinin rakibi olmadan, birbirini besleyecek ve tamamlayacak şekilde bütünleşmesinin gereği açıktır. Denizyolunun, demiryolu ve karayoluyla bütünleşmesi ile oluşan taşıma zinciriyle malların kısa sürede, ekonomik ve güvenli olarak taşınması sağlanmaktadır. Birden fazla taşıma türünün entegrasyonu ile yapılan ve artan bir hızla yaygınlaşan kombine taşımacılıkta birim yük kavramı ile konteyner ve Ro- Ro taşımaları artmakta böylece eskiden limandan-limana olan taşımacılık anlayışı alıcıdan satıcıya direk teslim şekline dönüşmüştür (DPT, 2006).

Kombine taşımacılıkta, mümkün olduğunca demiryolları ve denizyolları ile taşıma hizmetinin gerçekleştirilmesi, kapıdan kapıya taşıma için karayolu taşımacılığından yalnızca taşımacılığın ilk ve son dönemlerinde kısa mesafeli olarak faydalanmak amaçlanmaktadır. Tüm dünyada olduğu gibi Avrupa Birliği de 90'lı yıllardan itibaren bunu politika olarak benimsemiştir. Avrupa Birliğinde, hem kendi altyapı yatırımlarını bu yönde yapmakta, hem de TRACECA ve CREAM Projesi gibi projelerle doğu ülkeleri ile taşımacılıkta aynı politikanın uygulanması için gerekli finansmanı sağlamaktadır. Bu yönde özellikle limanların demiryolu bağlantısına önem vermektedir (Bayar vd., 2006b).

Bunun dışında, son yüzyıl içerisinde dünyada özel sektör tarafından işletilen limanlar özellikle İngiltere ve Birleşik Devletler gibi Anglo-Sakson ülkelerinde yaygınlaşmıştır. Limanların özelleştirilmesi eğilimi Afrika dışında Latin Amerika, Doğu-Batı Avrupa, Asya, Avustralya, Yeni Zelanda gibi çeşitli ülkelerde artmaktadır. ABD' de limanlar genelde belediye'ye aittir. ABD'de rıhtımların % 49'u kamuya, % 51'i ise özel sektöre aittir.

Asya kıtasında en büyük özelleştirme uygulaması Malezya'da gerçekleştirilmiş olup, devlete ait limanların tamamına yakını özelleştirilmiştir. Kelang konteyner terminalinin 1986 yılında % 51 hissesi satılarak özelleştirmeye ilk adım atılmıştır. Çin'de Shanghai Liman Otoritesi, Hong Kong limanı konteyner terminalinin % 50 hissesi Hong Kong uluslararası terminal şirketine satılmış olup, Hong Kong limanının tüm alt yapısı özel sektör tarafından sağlanmakta ve operasyonlar uzun dönemli kira anlaşmaları ile özel sektör tarafından yürütülmektedir (Ece,2001).

3. Avrupa'da Ulaştırma Sektöründeki Temel Eğilimler

Gelecek yıllarda demiryolu taşımacılığının özelliklerine uygun güzergahlarda gelişmeye devam edeceği ve kamuoyunun çevresel konularda duyarlılığının artması sonucunda trafiğin karayolundan demiryoluna kaymasına neden olacağı beklenmektedir. Demiryolları bu olumlu gelişmeden yararlanmak için rekabet güçlerini arttırmak için önlemler almalıdır. Avrupa'da demiryolları sahip oldukları ekolojik avantajları, ilave pazar payına dönüştürme amacındadır.

- . Kaza
- . Hava kirliliği
- . Gürültü

- İklim değışiklikleri gibi sosyal maliyetler üzerine çalışmalar yapılmaktadır. Avrupa'nın gündeminde olan diğer bir konu da; "kombine taşımacılığın" geliştirilmesidir. Bu stratejinin oluşmasında çıkış noktası; ulaştırma sistemlerinin birbirine karşı üstünlüklerinin birbirini tamamlayacak şekilde kullanılmasıdır (Solak, 2004).

3.1. Avrupa Birliği Limancılık Politikası

Limanların özelleştirilmesi Avrupa Birliği için ana konudur. Avrupa'da başlıca liman özelleştirme uygulamalarına baktığımızda, Belçika'nın Antwerp ve Hollanda'nın Rotterdam ve Amsterdam limanlarında liman altyapısı, doklar ve bir kısım liman ekipmanının mülkiyeti belediye liman otoritesine ait olup, liman yönetimine belediyeler hakim olduğunu görürüz. Yönetime yerel bakanlıklar ve eyalet hükümetinin katkısı bulunmaktadır. Devlet sadece liman altyapı yatırımlarına katkıda bulunmaktadır (Ece, 2001).

AB limanlarındaki faaliyetler ile ilgili rekabet ve antitröst kurallar en önemli konular olarak ele alınmaktadır. Bunun yanı sıra, AB yasaları kapsamında, "malların serbest dolaşımı", "dış ilişkiler" ve "rekabet" ilgili kurallarının da limanlardaki hizmet serbestiyeti kadar önemli olduğu vurgulanmaktadır. Kuralların gerçekteşme nedenleri arasında "liman hizmetlerindeki verimsizlik", "fiyat politikaları", "devlet yardımları" gibi faktörlerin rolü bulunmasına rağmen, ağırlık rekabet ve antitröst kurallar üzerine odaklanmaktadır. Bunların yanında söz konusu kuralların oluşturulmasında, çevre, kurumsallaşma serbestiyeti, hizmet serbestiyeti, ayrımcılık, istihdam, kamu yararı, denizde emniyet, Liman Devleti Kontrolü ve ulaştırma ile ilgili genel kurallar da göz önünde bulundurulmuştur. (DTO,2003)

Kullanıcıların limanlarla olan ilişkilerinin geliştirilmesinin sağlanması yanında, limanlardaki verimsizlik, emniyet, bayrak ayrımı, pahalılık gibi sorunlara çözüm bulması konuları da AB'nin birinci derece ilgi alanına girmektedir. Komisyonun diğer bir hedefi de, limanlardaki verimliliği artırmaktır (DTO,2003).

AB'nin taşımacılık politikalarından bahsettiği Beyaz Sayfa ve Yeşil Kitapta limancılık politikalarına aşağıdaki gibi değinilmiştir. Bu bağlamda, Avrupa Birliği Komisyonunun, 1997 yılı Aralık ayında limancılık politikasına ilişkin Yeşil Kitabından aşağıdaki üç alana işaret ettiğini görmekteyiz. Bunlar (DTO,2000):

- a. Daha iyi prosedürler geliştirilmesi, yeni teknoloji kullanılması, limanlarda ve limanlar arası işbirliğinin geliştirilmesi dahil limanların etkinliğini artıracak çeşitli girişimlere duyulan ihtiyaç;
- b. Limanları çoklu ađ sistemine entegre etmek ve çevre alanlara yeterli giriş olanağı sağlamak amacıyla limanlardaki ve çevresindeki altyapıyı geliştirecek eylem planları;
- c. Antlaşma uyarınca Topluluğun serbest ve rekabetçi bir yapı oluşturma yükümlülüğünü liman sektöründe de yerine getirmiş olmasına duyulan ihtiyaç olarak belirtilmiştir.

Bununla birlikte Beyaz Kitapta, AB kısa mesafeli deniz taşımacılığını geliştirmek için politikalar benimsendiği belirtilmiştir. Bu durum liman hizmetlerinin kalitesindeki iyileşmeyle birlikte, limanlar, demiryolu ve iç su yol ağları arasında daha iyi bağlantı gerektirmektedir. Kısa mesafeli deniz taşımacılığının gelişmesiyle birlikte, belirli nakliye bağlantı noktaları, bugün, Alpler, Pirenler ve Benelüks Devletleri ile yarın Almanya ile Polonya arasındaki ön cephe, karayolları ve demiryolları gibi Avrupa içersindeki ağın parçası olacaktır (European Communities,2001)

4. Yeni Trendler Işığında Türk Ulaştırma Sektörü

Avrupa Bakanlar Konseyi planına göre Avrupa 2015 yılında 30,000 km uzunluğunda bir yüksek hız demiryolu ağına ulaşacaktır. Bu ağın iki ayrı koridor üzerinden ülkemize

bağlanması öngörülmektedir. 21. yy'da kombine taşımacılığın egemen olması öngörülmektedir. Bu çerçevede denizyolu taşımasında limandan limana olan taşıma anlayışı artık fabrikadan mağazaya (kapıdan kapıya, door to door) taşıma şekline dönüşmüştür.

Transit geçiş ülkesi durumundaki ülkemiz bu anlayış doğrultusunda limanlarını ve diğer ulaştırma altyapılarını çağın koşullarına uyarlama gereği duyacaktır. Bu nedenle Türkiye'nin dış ticaret yüklerinin taşınmasında uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde limanlarımızın;

- geliştirilmesi

- modernleştirilmesi

- kapasitelerinin artırılması

- AB limancılık stratejisi ile uyumlu bir işletme politikasının izlenebileceği özerk yönetim yapısına büründürülmesi gerekecektir.

Bu yapılanmada amaçlanan Türkiye'yi doğu-batı ekseninde ulaşım koridoru ve transit uğrağı haline getirmesidir. Deniz ticaret filosunun da niceliksel ve teknolojik gelişmelere uygun bir yapıya kavuşturulmasıyla etkin katkıları sağlanabilecektir. AB'ye tam üye olunmasıyla birlikte kabotaj taşımacılığımız sona erecektir. Olası AB rekabetinde hazırlıklı olunması amacıyla koster filosunun güçlendirilmesi gerekecektir (Solak, 2004).

4.1. Türkiye'nin Limancılık Politikası

Doğu-batı ekseninde ulaşım koridoru ve transit uğrağı haline gelmesi gereken Türkiye'nin 21. yüzyılın kombine taşımacılık anlayışı doğrultusunda limanlarını ve diğer ulaştırma altyapılarını uyarlamak durumundadır. Bu nedenle, ülkemizin dış ticaret yüklerinin hareketinde uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde limanların geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması, AB limancılık stratejisi ile uyumlu hale getirmesi gerekmektedir. Günümüzde kombine (çoklu) taşımacılık hızla gelişmektedir. Konteynerin taşımada kullanılması bu gelişmede etken olmuştur. 21. yüzyıl taşımacılığı olarak gözüken kombine taşımacılığın önemli altyapıları liman terminaleri ile hinterland uzantılarıdır. Bu nedenle, hinterland uzantılarını oluşturan karayolu, demiryolu altyapılarının bu taşıma sistemine uyumlu hale getirilmesi ve bu amaçla iyileştirilmesi (ya da yeniden yapılması) önem arz etmektedir. Türkiye limanları, yaklaşık 150 gemilik yanaşma yeri kapasitesine sahip olup özde konvansiyonel taşımalara göre donatılmışlardır. Limanlarımızdaki toplam 125 hektarlık depolama alanlarının neredeyse beşte dördü açık depolamaya uygundur (TUBİTAK,2003).

Avrupa Birliği ve diğer gelişmiş dünya ülkeleri ile kıyaslandığında, ana liman olarak gösterebildiğimiz limanlar dahil olmak üzere ülkemiz limanları, küçük terminaller olarak gösterilebilir. Dünyada başlıca ana limanlara baktığımızda, bakım onarım tersanelerinden, yakıt ve su teminine kadar geminin ihtiyacı olan her hizmetin verildiği bir şehir görebilmekteyiz. Ülkemizde mevcut limanlara baktığımızda, hiçbir limanımızda tersane olmayışı dikkat çekmektedir. Bu büyük bir eksik olmakla beraber, öncelikli olarak karşımıza çıkan bir sorun değildir.

Avrupa Birliği'ne girme umudunda olan limanlar için en önemli konu Türkiye'nin limanlarının Avrupa Birliği kriterlerine uyum sağlamasıdır. Bunun içinde Avrupa Birliği'nin limancılık politikalarını göz ardı edemeyeceği açıktır. Bu bağlamda, Avrupa Birliğinde olduğu gibi ülkemizde de limanların özelleştirilmesi bir limancılık politikası olarak karşımıza çıkmaktadır. Türkiye'de limanların özelleştirilmesine önce Türkiye Denizcilik İşletmesine bağlı limanlardan başlanmıştır, ardından TCDD limanlarına sıra gelmiştir.

Diğer bir politika ise, limanların mevcut koşullara ayak uydurması için, limanların Dünya taşımacılığına uygun teknoloji ile donatılmasıdır.

4.2. Kalkınma Planlarında Limancılık Politikası

Ülkemizin limancılık politikasına göz atacak olursak, birinci beş yıllık kalkınma planında (1963-1967), limanların tek elde toplanması politikası benimsenmiş ve müsait şehirlerimizde liman tesisine ilişkin çalışmalar yapılmasına karar verilmiştir.

İkinci beş yıllık kalkınma planında (1968-1972), yapım hariç, limanlarla ilgili diğer hizmetlerin tek elden yapılmasını sağlayacak olan Ulaştırma Bakanlığına bağlı ayrı bir kuruluş olan "Limanlar Genel Müdürlüğü"nin kurulması amaçlanmıştır (DPT, 1968 ve Pampal vd., 2002).

Üçüncü beş yıllık kalkınma planında (1973-1977), Akdeniz, Karadeniz ve Batı Bölgelerimizde en az birer limanın kapasitelerinin sınıai taşımalar açısından genişletilmesi amacıyla bir proje çalışması yapılarak yıl içinde DPT'ye teslimi ve limanların tek elden yönetilmesini sağlamak amacıyla kurulması öngörülen Limanlar Genel Müdürlüğü'nün çalışmalarının program dönemi içinde sonuçlandırılması düşünülmektedir (Pampal vd., 2002. ve DPT, 1973).

Ayrıca, üçüncü beş yıllık kalkınma planında deniz ve havayolu ulaştırmalarında özellikle dış piyasada rekabeti olumlu yönde sağlayacak bir kapasite ve işletme anlayışı hedeflenmiş, limanlarda da bu durum düşünülmüştür. İlk iki planda olduğu gibi bu planda da yatırım için en az pay denizyoluna düşmüştü (Tekbaş, 1999 ve DPT, 1973).

Dördüncü beş yıllık kalkınma Planına (1979-1983) baktığımızda, yeni liman kapasitelerinin yaratılmasında, gerektiğinde transit trafiği ve gemi onarım tersanelerini de içine alacak bölge komplekslerinin oluşturulması planın limanlarla ilgili ana hedefi olduğunu görmekteyiz (Pampal vd., 2002. ve DPT, 1979).

Bununla beraber, mevcut limanların tevsii ve rehabilitasyonu yatırımlarının nisbi ağırlıkları arttırılma stratejisi getirilmiştir. Ayrıca, hizmet düzeyini etkileyen ve mevcut liman kapasitelerin verimliliğini arttıracak olan limanlardaki yük elleçleme araç gerecinin sağlanmasına yönelik projelerin uygulamasına hız kazandırmak hedeflenmiştir (Tekbaş, 1999 ve DPT, 1979).

Beşinci beş yıllık kalkınma planında (1985-1989), bu dönem içerisinde devam etmekte olan liman tevsii çalışmalarının tamamlanması ve Marmara Bölgesinde yeni liman gereğini karşılayacak olan yatırımlara dönem içinde başlanacağı düşünülmüştür. Ayrıca, uluslararası taşımacılık yönünden önemli bazı limanlarımıza konteyner terminalleri yapımını sağlayacak projelerde kısa sürede ele alınıp hizmet seviyesinin arttırılmasını sağlama hedefini gerçekleştirilmek istenmiştir. Ayrıca bu plana göre, limanların iyileştirilmesi araç-gereç eksikliğinin giderilmesi ve modernizasyona yönelik birinci proje 1984 yılında tamamlanmış olacak ve projenin ikinci kısmına da 1985 yılında başlanacaktı. Böylece liman kapasitelerinin arttırılması ve hizmet düzeyinin arttırılması sağlanacaktı (DPT, 1984).

Altıncı beş yıllık kalkınma planına (1989-1995) baktığımızda, önemli dış ticaret limanlarındaki faaliyetlerin etkinliğini arttırmak amacıyla otonom liman idaresi uygulamasına geçiş çalışmalarına başlanması amaçlanmış, kamu limanlarındaki faaliyetlerin konu itibariyle özelleştirilmesini sağlamak amacıyla gerekli girişimler ve idari düzenlemelerin yapılması, uygulamaya pilot bölgelerle geçilmesi kararlaştırılmıştır (Pampal vd., 2002. ve DPT 1989).

Ek olarak, Türkiye üzerinden yapılan transit taşımalarda liman potansiyelinden daha fazla yararlanmak için liman tarife sistemlerinde bu geçişi özendirecek düzenlemeler düşünülmüştür (Tekbaş, 1999 ve DPT, 1989).

Yedinci kalkınma planında (1995-2000), limanlarda yapılmış programların hızlandırılması, gerekli yerlerde yeni kapasitelerin oluşturulmasının sağlanması politikası benimsenmiş, liman işletmeciliğinin otonom bir yapıya kavuşturulması veya özelleştirilmesi suretiyle uluslar arası rekabete hazır hale getirilmesi diğer bir hedef olmuştur. (Pampal vd., 2002. ve DPT, 1999). Bu planda yeni liman komplekslerinin gerçekleştirilmesi gerektiği üzerinde durulmuştur. (Tekbaş, 1999 ve DPT 1999).

Sekizinci beş yıllık kalkınma plan (2001-2005) döneminde 21. yüzyılın taşıma biçimi olma yolundaki kombine taşımacılık, transit ülke durumunda ki Türkiye'yi limanlar yönünden etkileyecektir. Limanlarımızın "Ulusal Limanlar Master Planı" sonuçları göz önüne alınarak geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması amaçlanmaktadır. Türkiye, AB'ye tam üye olduğunda kabotaj tekeli sona erdirmek zorunda kalacaktır. Adaylık döneminde kabotaj konusunda gerekli yönlendirmeler yapılarak Türkiye içinde yük ve yolcu taşımacılığının kara taşımacılığından denizyoluna kaydırılmasını sağlamak amacıyla kabotaj taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerine liman hizmetleri ve yakıt konusunda destek verilmesi için gerekli önlemler alınması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca liman işletmeciliği otonom bir yapıya kavuşturularak uluslararası rekabete hazır hale getirilmesi planlanmıştır (Pampal vd., 2002. ve DPT, 2000).

Son olarak dokuzuncu kalkınma planında (2007-2013), AB Eşleşme Projesi tarafından hazırlanan ve liman devleti kontrolü konusunda ulusal mevzuatı oluşturmak üzere "Taslak Deniz Emniyeti Kanunu" ve "Liman Devleti Kontrolü Yönetmeliği" süratle hayata geçirilmesi düşünülmektedir. Liman devleti kontrolü faaliyetlerinde hedefler Türkiye'nin taraf olduğu Akdeniz MOU ve Karadeniz MOU'nun ötesine taşınarak AB mevzuatı ve Paris MOU yükümlülükleri gerçekleştirilmeye çalışılması planlanmaktadır (DPT,2006).

Ayrıca, mevcut limanlarımızın alt ve üst yapı yatırım ihtiyaçlarını deniz ulaştırma faaliyetlerinin gereklerini yerine getirecek seviyede ve uluslar arası standartlara uygun olarak tamamlamak, yeni liman ihtiyaçları için yer seçim ve projelendirme faaliyetlerini hinterland, demiryolu ve karayolu bağlantıları ve ülkemizin savunma gereksinimlerini dikkate alarak sürdürmek planlanmaktadır.

4.3. Avrupa Birliği İlerleme Raporlarına Göre Türk Limancılık Politikası

AB tarafından, Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde yaptıklarını ve yapacaklarını gösteren yıllık raporlar olarak ilerleme raporları hazırlanmaktadır. Burada üyelik yükümlülüklerinin üstlenebilme yeteneği başlığı altında, Türkiye'nin AB müktesebatını uygulamaya yönelik kurumsal ve hukuki kapasitesi 29 ana başlık altında toplanmıştır. Bu ana başlıklardan biri taşımacılık politikası, diğeri ise Gümrük Birliğidir. Limanlarımız ile ilgili olarak uyum çalışmaları ise bu iki bölümde kendini göstermektedir.

2002 yılı ilerleme raporuna göre, bu yılda denizyolu ve limanlar, için yapılanlara bakacak olursak; deniz taşımacılığı alanında, müktesebatın iç hukuka aktarılmasına ilişkin mevzuatın kabulü açısından somut bir gelişme olmamıştır. Kıbrıs bandıralı ve Kıbrıs ile ticarete kullanılan gemilere uygulanan mevcut kısıtlamaların kaldırılmasına ilişkin bir gelişme olmamıştır. Kıyı ticaretinde pazara giriş hakkı, sadece Türk bandıralı gemilere tanınmıştır.

Paris Mutabakat Zaptı uyarınca tutulan 2001 yılı istatistiklerine göre, Türk bandıralı gemilerin Liman Devleti denetimi sonucunda alıkonulma oranı, 2000 yılına göre (% 23,8) artmış ve 1999 yılı seviyesi ile aynı olan % 24,5 olarak gerçekleşmiştir. Bu oran, AB bandıralı

gemiler için 2001 yılında % 3,1'dir (DPT, 2002). Ulaştırma sektöründe, idari kapasiteye ilişkin gelişme kaydedilmemiştir.

2002 yılı ilerleme raporunda Türkiye'nin yapması gerekenlere bakarsak; deniz güvenliği ile ilgili olarak, müktesebatın önemli bir kısmının iç hukuka aktarılması ve Türk deniz filosunun bayrak devleti performansının iyileştirilmesi amacıyla, müktesebatın uygulanmasına yönelik ilave çabalar gerekmektedir. Türkiye, deniz güvenliğini artırmalı ve denetlenen gemilerinin alikonulma oranını düşürmeye yönelik çabalarını yoğunlaştırmalıdır. Türk bandırası, Liman Devleti Denetimine İlişkin Paris Mutakabat Zaptı Sekreteryaasının Kara Listesinde yer aldığı ve Bayrak devleti yükümlülükleri, Türkiye için en öncelikli mesele olmaya devam ettiği görülmektedir.

2002 ilerleme raporuna göre; Türkiye'nin de taraf olduğu IMO Sözleşmelerinin onaylanması tamamlanmalıdır. Türkiye'nin belli başlı diğer IMO Sözleşmelerini imzalaması ve onaylamasına yönelik ilave adımlar atması teşvik edilmektedir. Ancak, bu, katılıma hazırlık yönünde sadece bir ilk adım olarak değerlendirilebilir. Deniz taşımacılığı sektöründe, Türkiye'nin hazırlıkları sadece Uluslararası Sözleşmelerin imzalanması ve onaylanması ile sınırlıdır. Ancak, bu yeterli değildir. AT müktesebatının iç hukuka aktarılmasına ve uygulanmasına öncelik verilmelidir. Türkiye'de deniz güvenliğini geliştirmek amacıyla, Türk makamları bir eylem planı kabul etmeli ve bunu gereği gibi uygulamalıdır (DPT, 2002). Ayrıca, tüm taşımacılık sektörlerinde, özellikle denizyolu güvenliği alanında, mevzuatın etkili uygulanmasına yönelik idari kapasitenin daha da güçlendirilmesi zorunludur.

2002 İlerleme Raporunda belirtildiği üzere, Denizcilik Müsteşarlığı, deniz güvenliği ve gemi sicili de dahil olmak üzere, tüm deniz taşımacılığı konularından sorumlu idari makamdır. Halihazırda, on klas kuruluşu (dokuz Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği üyesi ve Türk Loydu) Müsteşarlık tarafından, gemilerin denetim ve belgelendirilmesi işlerini yürütme konusunda yetkilendirilmiştir. Müsteşarlık, merkezde ve yedi liman idaresinde yaklaşık 900 personel istihdam etmektedir. Toplam 65 gemi denetçisi ve yedi liman devleti kontrolörü bulunmaktadır. Liman idarelerinin iş yükü (tüm hizmet ve formaliteler bu idareler tarafından ücretsiz olarak yerine getirildiğinden iş yükü aday ülkelerin çoğundan daha ağırdır) göz önüne alındığında, liman idarelerinin tüm görevlerini gereği gibi yerine getirmesi için gereken personel sayısı yeterli değildir.

2002 yılında, deniz taşımacılığı alanında, herhangi bir eylem planı kabul edilmemiş ve bu alandaki idari kapasitenin güçlendirilmesi konusunda ilerleme kaydedilmemiştir. Deniz güvenliği mevzuatı, mevzuat uyumunun henüz başlatılmadığı AT müktesebatına değil, uluslararası sözleşmelere (özellikle IMO) dayanmaktadır. Ayrıca, Kıbrıs bandıralı ve Kıbrıs ile ticaret yapan gemilere uygulanan mevcut kısıtlamaların kaldırılması ile ilgili bir gelişme sağlanmamıştır (DPT,2002).

2003 yılı ilerleme raporunda denizyolu ve limancılık politikasına baktığımızda, deniz taşımacılığında AB müktesebatının ulusal mevzuata aktarılmasına yönelik çok kısıtlı bir düzenleme gerçekleşmiştir. Ayrıca, taşımacılık sektörünün herhangi bir alanında idari kapasitenin güçlendirilmesine yönelik bir ilerleme kaydedilmemiştir.

2003 İlerleme Raporunda Türkiye'nin yapması için ; müktesebata uyumun ve uygulamanın tamamlanmasına ilişkin olarak hükümet tarafından bir program kabul edilmesi ve taşımacılık sektörünün her alanını özellikle de deniz ve hava taşımacılığını kapsamaması gerekmektedir. Türkiye, ayrıca, deniz taşımacılığı ve ulusal karayolu taşımacılığı filosunu AB standartlarına getirecek bir programı da kabul etmelidir (DPT,2003).

Yine, 2003 İlerleme Raporunda denizyolu ulaşımının güvenliği için müktesebatın önemli bölümlerinin Türk mevzuatına aktarılması ve uygulamanın geliştirilmesi için kapsamlı bir faaliyet planı hazırlanmalıdır. Türkiye halen Liman Devleti Paris Memorandumu'nun kara listesinde yer almaktadır. Bu nedenle Türk filosunun bayrak devleti performansının

iyileştirilmesi, bu çerçevede denetlenen gemilerin alı konma oranının düşürülmesi yönünde yoğun çaba sarf edilmesi gerekmektedir.

2003 İlerleme Raporu sonuçlarına göre, (Güney) Kıbrıs bandıralı gemiler ile (Güney) Kıbrıs ticaretine hizmet sunan gemilere uygulanmakta olan sınırlamalar kaldırılmamıştır. Türkiye, bu alandaki kısıtlamaları kaldırmalıdır. Ancak bu uygulamanın Türkiye'nin yararına olmadığı açıktır (DPT,2003).

Ayrıca, 2003 Raporuna göre, tüm ulaşım sektörlerinde özellikle deniz yolu ulaşımı güvenliğinde karayolu ulaşımına ilişkin mevzuatın uygulanması için idari kapasitenin güçlendirilmesi gerekmektedir. Yine 2004 yılındaki rapora göre, hava ulaşımı hariç tüm **ulaştırma** alanlarında, belli bir ilerleme kaydedilmiştir. Ancak genel uyum sınırlı kalmaktadır ve tüm ulaşım şekillerinde sorunlu konular bulunmaktadır. Özellikle deniz taşımacılığında, alıkoyma oranı AB ortalamasının oldukça üzerinde kalmaktadır ve Türkiye, Liman Devleti kontrollerine dair Paris Mutabakat Zaptı sekreteryasının kara listesinde yer almaktadır.. Kıbrıs bandıralı ya da Kıbrıs'tan gelen gemilerin Türk limanlarına girişine hâlâ izin verilmemektedir. Müktesebatın aktarımı, uluslararası anlaşmalara bağlılığa paralel olarak gerçekleştirilmelidir. Ulaştırma Bakanlığı'nın personel sayısı ve kapasitesinin önemli ölçüde güçlendirilmesi gerekmektedir. (DPT, 2004).

Son olarak çıkan 2005 yılı İlerleme Raporuna göre ise, deniz güvenliği müktesebatının büyük kısmının ulusal mevzuata aktarılmasını amaçlayan taslak çalışmalar hazırlanmıştır. Gemilerin karşılanması ve gemi atıklarının denetimine ilişkin bir yönetmelik Aralık 2004 tarihinde yayınlanmış olup, uygulanması izlenmeli ve liman karşılama tesislerinin yenilenmesi gerekmektedir (Avrupa Komisyonu, 2005).

4.4. Uygulanan Politikaların Sonucu Olarak Türkiye'de Liman Özelleştirmeleri

Avrupa Birliğine girme umudu olan Türkiye limanlarla ilgili sorunlarını çözmek için özelleştirme kavramına sığınmışlardır. Öyle ki, limanlarımızın ve denizcilik sektörümüzün ticaretin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde kendilerini yönlendirmeleri ve geliştirilmeleri için en etkin yöntemin özelleştirme olduğu düşünülmektedir.

Limanların özelleştirilmesi özel sektörün liman hizmetlerinin performansına, liman kolaylıkları operasyonlarına ve finansmanına direkt katılımıdır. Liman sektöründe hizmetlerin etkin ve verimli olarak verilmesi ve ticari esneklik sağlamak için özelleştirme bir araçtır. Limanların özelleştirilmesi stratejilerinde başlıca iki unsur mevcuttur. Bunlardan birincisi liman hizmetlerinin etkinliğinin ve verimliliğin artırılması amacıyla imtiyaz hakkı, kira sözleşmeleri ile bu hizmetlerin özel sektör tarafından yürütülmesi ikinci yaklaşım ise limanların daha fazla ticari esaslara göre çalıştırılmasını sağlayacak şekilde yönetilmeleri (yönetim anlaşması) ve gerekli finansmanın sağlanması amacıyla özel sektöre transferidir (Ece, 2001).

Türk Limanlarında bürokrasi fazlalığı, Devlet bütçesinden limancılığa yeterli pay alamaması gibi sorunlar, Türkiye'nin devlet Limanlarını olumsuz etkilemiş ve bir çözüm yolu olarak Limanların özelleştirilmesi bulunmuştur. Bu bağlamda, özelleştirme kapsamındaki TCDD limanlarının sorunlarını aşağıdaki şekilde özetleyebiliriz (DPT, 2006):

- İş sahiplerinin beş farklı bakanlık ve çok sayıda genel müdürlükle iş yapma zorunluluğu,
- Sendika ve toplu iş sözleşmesinden kaynaklanan sıkıntılar,
- Çevre ile ilgili altyapı çalışmalarının bulunmayışı, Atık alım işleme kapasitelerinin belirlenmesi gerekliliği,
- Personel ve araç gereç eksikliği,
- Günün koşullarına uymayan eski teknoloji ile çalışma,

- Sigorta sisteminin yetersizliği,
- Gümrük sıkıntıları,
- Başlangıçta konteyner limanı olarak yapılanmamanın getirdiği güçlükler.

Bu tarz sorunları çözmek ve AB uyum kriterlerini sağlamak adına limanlarda özelleştirme bir Devlet politikası haline gelmiştir.

TCDD'ye ait liman özelleştirmelerine bakıldığında, Mersin Limanı'nın 36 yıl süreyle işletme hakkının devri için açılan ihaleyi, 755 milyon dolar bedelle PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu kazanmış ve devir sözleşmesi, 12 Mayıs 2007'de imzalanmıştı, izmir Limanı'nın 49 yıl süreyle işletme hakkının devri için 3 Mayıs 2007 tarihinde çıkılan ihalede, en yüksek teklifi 1 milyar 275 milyon dolar ile Global-Hotchison-EİB O.G.G vermişti, izmir Limanı özelleştirilmesi ile ilgili Danıştay'dan görüş bekleniyor. 9 Eylül 2005 tarihinde 36 yıllığına işletme hakkı devri yöntemiyle iskenderun Limanı'nın özelleştirilmesine ilişkin çıkılan ihalede ise en yüksek teklifi, 80 milyon dolarla PSA-Akfen O.G.G. vermiş ancak ihale daha sonra iptal edilmişti.

Mersin ve İzmir Limanı'ndan sonra 12 Eylül 2007 de Derince Limanı yapılan 36 yıl süreyle işletme hakkının devri ihalesiyle 195 milyon 250 bin dolara Türkerler Ortak Girişim Grubu'na satıldı. Türkerler Grubu ödemeyi peşin yapacağını açıkladı. Özellikle otomotiv sektörü açısından önem arz eden Derince Limanı'nın tren yolu bağlantısı bulunduğu için çok stratejik bir öneme sahip olduğu belirtilirken, limanın öneminin, Haydarpaşa Garı'nın özelleştirilmesinden sonra çok daha artacağı kaydediliyor. Liman, ihracat merkezi olan 3 kente de yakın durumda bulunuyor (http://www.arkitera.com/haber_20164_derince-limani-da-satildi.html, Giriş Tarihi: 13 Eylül 2007).

5. Sonuç

Denizyolu taşımacılığının en önemli alt yapısını oluşturan limanlar, ticarete konu olan malların ekonomiye giriş-çıkış yaptığı kapılar olarak ifade edilebilir. İthalat ve ihracatımızın % 87.6'sının denizyolu ile yapılması, dünya deniz ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunan ülkemizde limanlarımızın önemi giderek artmaktadır.

Türkiye stratejik bir konumda olmasına rağmen bu konumunu yeterince kullanamamaktadır. Bunların bir çok sebebi olmakla birlikte bir sebebi limanlarımızdır. Özellikle uyum sürecine giren limanların küresel rekabetten pay alabilmesi için bir takım gelişmelere gitmesi gerektiği açıktır. Küreselleşen dünyada rekabet edebilmek için ülkemiz dünyadaki gelişmelere uymaya çalışmakta ve bu yönde politikalarını da buna uydurmaya çalışmaktadır. Ancak, ülkemizin ulaştırma yatırımlarına ve dolayısıyla limancılığa fazla bütçe ayırmaması gibi nedenlerle yeterince hızlı olamamaktadır. Bu durumda ülkemiz özelleştirmeye bel bağlamıştır. Ancak limanları pazarda elimizde kalmış elmalar gibi elden çıkarmaya çalışmak uygun olamaz. Bu nedenle öncelikle devlete zaten kar getiren bir limanın elden çıkarılması ekonomiye yarar yerine zarar getireceğini unutmayarak, uzun dönemde senaryolar yapılp buna göre özelleştirme sürecine başlanmalıdır.

İlerleme Raporlarını incelediğimizde, denizcilik ve dolayısıyla limancılık sektöründeki uyum sürecinde aslında pek ileri gittiğini söyleyemeyiz. Nitekim bir konuda, ertesi yıllarda aynı uyum sorunu karşımıza çıkmakta, varolan iyileştirmelerin ise yetersiz olduğu görölmektedir. İlerleme Raporlarında belirtilen konuların, büyük bir çoğunluğu gelişmememiz için önemli şartları içermekle beraber, Güney Kıbrıs'ın limanlarımıza alınması şartı, ülkemiz açısından haklı bir kuşkuyla karşılanmaktadır.

6. Kaynaklar

Avrupa Komisyonu, (2005). Türkiye 2005 İlerleme Raporu (COM(2005) 561 nihai), Gayri Resmi Tercüme, Brüksel, 9 Kasım 2005 SEC (2005) 1426, <http://www.ibb.gov.tr/AvrupaBirligi/DocLib/TrveABarasindakidokumanlar/Turkiye2005İlerlemeRaporu.pdf>

Bayar S., Alkan, G. ve Akten, N., (2006a). "Karayolu Ulaşımına Bir Alternatif: Demiryolu Ulaşımı" TCDD Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, s: 1072-1077, 13-14 Aralık 2006, Ankara, 15 Aralık 2006, İstanbul.

Bayar S., Alkan, G. ve Akten, N., (2006b). "Geçmişten Günümüze Türkiye'nin Demiryolu Taşımacılık Politikaları", TCDD Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, s: 135-144, 13-14 Aralık 2006, Ankara, 15 Aralık 2006, İstanbul.

Binali Yıldırım (2006). "ÖTV'siz Yakıt Henüz Hedefine Ulaşmadı", *Transport Dergisi Ocak 2006*, Sayı 21, s: 36-38 ISSN 1304-8228.

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

DPT, (2004). "Türkiye'nin Avrupa Birliğine Katılım Sürecine İlişkin 2004 Yılı İlerleme Raporu ve Tavsiye Metni", Devlet Planlama Teşkilatı Avrupa Birliği İle İlişkiler Genel Müdürlüğü, Ankara

DPT, (2003). "Türkiye'nin Avrupa Birliğine Katılım Sürecine İlişkin 2003 Yılı İlerleme Raporu", Devlet Planlama Teşkilatı Avrupa Birliği İle İlişkiler Genel Müdürlüğü, Aralık 2003, Ankara.

DPT, (2002). "Türkiye'nin Avrupa Birliğine Katılım Sürecine İlişkin 2002 Yılı İlerleme Raporu", Devlet Planlama Teşkilatı Avrupa Birliği İle İlişkiler Genel Müdürlüğü, Ankara

DPT, (2000). Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001 – 2005, Karar N. 697 Karar Tarihi: 27.6.2000, Ankara.

DPT, (1995). Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1996 – 2000, Ankara.

DPT, (1989). Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı 1990-1994, Yayın No: DPT: 2174, Ankara.

DPT, (1984). Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1985-1989, Yayın No: DPT: 1974, Ankara.

DPT, (1979). Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-1983, Yayın No: DPT: 1664, Ankara.

DPT, (1973). Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1973-1977, Yayın No: DPT, Ankara.

DPT, (1968). İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968 — 1972, Ankara.

DPT, (1963). Kalkınma Planı (Birinci Beş Yıl) 1963 — 1967, Ankara.

DTO, (2000). "Avrupa Birliği Denizcilik Ulaştırma Rehberi", İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, İstanbul.

DTO, (2003). 2002 Deniz Sektörü Raporu, Deniz Ticaret Odası, İstanbul.

Ece,J.,N., (2001). "Limanlar ve Özelleştirme",Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Kongresi,Yıldız Teknik Üniversitesi, 26-29 Haziran 2001, İstanbul.

European Communities, (2001). "White Paper : European Transport Policy for 2010: time to decide" ISBN 92-894-0341-1.

http://www.arkitera.com/haber_20164_derince-limani-da-satildi.html Giriş Tarihi: 13 Eylül 2007.

Pampal,S., Hatipoğlu,S., Arıkan,Ö.E., (2002). "Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Ulaşım Sektörünün İncelenmesi", Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

Solak, Z., (2004). "Yeni Bin Yılda Ulaştırabiliyor muyuz?" 2004/5, Pusula, İzmir Ticaret Odası.

Tekbaş, D., 1999). "Limanlarımızın Ülke Kalkınmasındaki Rolü", İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

TUBİTAK, (2003). TUBİTAK Vizyon 2023, Teknoloji Öngörüsü Projesi, İnşaat ve Altyapı Paneli, Temmuz, 2003, http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/ia/insaat_son_surum.pdf . , Giriş tarihi: 10. 09.2007

Yüksel, Y., Çevik, E., ve diğ., (2002). "Dünya Liman Örnekleri İle Türkiye Limancılık Politikası Üzerine Bir Çalışma", 4. Kıyı Mühendisliği Ulusal Sempozyumu, Bildiriler Kitabı 1. Cilt, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, 2002, Antalya.