

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE'DE LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİ: SAMSUN LİMANI
UYGULAMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Deniz İşletmecisi Selçuk KAHVECİ

**HAZİRAN 2014
TRABZON**

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE’DE LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİ: SAMSUN LİMANI
UYGULAMASI**

Deniz İşletmecisi Selçuk KAHVECİ

**Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünde
“YÜKSEK LİSANS (DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ)”
Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 02/05/2014
Tezin Savunma Tarihi : 03/06/2014**

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Ersan BAŞAR

Trabzon 2014

**Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalında
Selçuk KAHVECİ Tarafından Hazırlanan**

**TÜRKİYE'DE LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİ: SAMSUN LİMANI
UYGULAMASI**

**başlıklı bu çalışma, Enstitü Yönetim Kurulunun 13/05/2014 gün ve 1553 sayılı
kararıyla oluşturulan jüri tarafından yapılan sınavda**

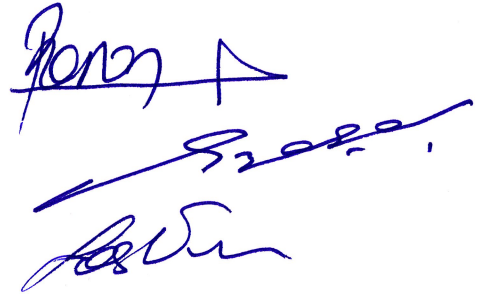
**YÜKSEK LİSANS TEZİ
olarak kabul edilmiştir.**

Jüri Üyeleri

Başkan : Prof.Dr.Muhammet BORAN

Üye : Doç.Dr.Ersan BAŞAR

Üye : Yrd.Doç.Dr.Coşkun ERÜZ



Prof. Dr. Sadettin KORKMAZ

Enstitü Müdürü

ÖNSÖZ

Bu çalışma, 2010 yılında özelleştirilen TCDD Samsun Limanı'nın özelleştirme öncesi ve sonrası durumunu incelemek, özelleştirmenin limana, Samsun şehrine ve bölgeye olan etkisini araştırmak amacıyla yapılmıştır.

Yüksek lisans tez danışmanlığımı üstlenerek, çalışmalarım sırasında bilgi ve tecrübesi ile desteğini esirgemeyen değerli hocam Danışmanım Doç. Dr. Ersan BAŞAR'a, katkılarını sunan Doç. Dr. Soner ESMER'e, verilere ulaşmamda yardımcı olan Samsunport Liman İşletme Müdürlüğü'ne, TCDD Samsun Gelemen Lojistik Köy Müdürlüğü'ne, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na, araştırmalarım destek olan arkadaşlarıma ve her zaman yanımda olup beni destekleyen aileme teşekkür ederim.

Selçuk KAHVECİ
Trabzon 2014

TEZ BEYANNAMESİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri: Samsun Limanı Uygulaması” başlıklı bu çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Doç. Dr. Ersan BAŞAR’ın sorumluluğunda tamamladığımı, verileri/örnekleri kendim topladığımı, deneyleri/analizleri ilgili laboratuvarlarda yaptığımı/yaptırdığımı, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim. 09/06/2014

Selçuk KAHVECİ

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ	III
TEZ BEYANNAMESİ.....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET	VIII
SUMMARY	IX
ŞEKİLLER DİZİNİ	X
TABLolar DİZİNİ.....	XII
KISALTMALAR DİZİNİ	XIII
1. GENEL BİLGİLER.....	1
1.1 Giriş.....	1
1.2. Araştırmanın Amacı	2
1.3. Deniz Taşımacılığı ve Ekonomisi	2
1.4. Liman Tanımı	3
1.5. Limanların Ekonomiye Katkıları.....	6
1.6. Limanlarda Kullanılan Ekipmanlar	8
1.6.1. Hareketli Liman Vinci.....	8
1.6.2. Köprülü Rıhtım Vinci.....	9
1.6.3. Lastik Tekerlekli Köprülü Saha Vinci.....	9
1.6.4. Raylı Köprülü Saha Vinci	10
1.6.5. Otomatik İstifleme Vinci.....	11
1.6.6. Uzun Ayırık Bacaklı Konteyner Elleçleme ve Taşıma Ekipmanı.....	12
1.6.7. Dolu Konteyner Elleçleme Makinesi	12
1.6.8. Boş Konteyner Elleçleme Makinesi	13
1.6.9. Çatallı Kaldıraç (Fork Lift Truck).....	14

1.6.10.	Terminal Traktörleri.....	15
1.7.	Özelleştirme.....	16
1.7.1.	Özelleştirme Kavramı.....	16
1.7.2.	Özelleştirme Nedenleri.....	17
1.7.2.1.	Yasal ve Yönetmelik Sorunlar	17
1.7.2.2.	Politik Sorunlar.....	18
1.7.2.3.	Finansal Sorunlar.....	18
1.7.2.4.	İstihdam Sorunu	18
1.7.2.5.	Üretim Sorunları.....	18
1.7.2.6.	Yatırım Sorunları.....	19
1.7.2.7.	Pazarlama Sorunları	19
1.7.3.	Özelleştirmenin Amaçları.....	19
1.8.	Limanların Özelleştirilmesi	21
1.9.	Liman Özelleştirme Yöntemleri.....	22
1.10.	Dünya’da Liman Özelleştirmeleri	24
1.11.	Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri	26
1.12.	Karadeniz Limanlarının Özelleştirilmesi	28
1.13.	Samsun Limanı ve Özelleştirilmesi.....	29
1.14.	Konu ile İlgili Daha Önce Yapılan Çalışmalar	31
2.	YAPILAN ÇALIŞMALAR	34
2.1.	Samsun Limanı’na Ait Verilerin Toplanması	34
2.2.	Verilerin Analizi.....	35
3.	BULGULAR	36
3.1.	Samsun Limanı.....	36
3.2.	Samsun Limanı’nın Özelleştirme Süreci.....	40
3.3.	Samsun Limanlarında Yük Yükleme ve İhracat Bilgileri	41
3.4.	Samsun Limanları Yük Tahliye ve İthalat Bilgileri	44

3.5.	Samsun Limanları Toplam Yük Elleçleme	47
3.6.	Samsun Limanı Demiryolu Taşımacılığı	50
3.7.	Samsun Limanı Ro-Ro Taşımacılığı	53
3.8.	Samsun Limanı Konteyner Elleçlemesi	54
3.9.	Samsun Limanı İstihdam Sayısı	55
3.10.	Samsun Limanı Genel Elleçleme Miktarı	56
4.	İRDELEME	58
5.	SONUÇ VE ÖNERİLER	66
6.	KAYNAKLAR	69

ÖZGEÇMİŞ

Yüksek Lisans Tezi

ÖZET

TÜRKİYE’DE LİMAN ÖZELLEŞTİRME: SAMSUN LİMANI UYGULAMASI

Selçuk KAHVECİ

Karadeniz Teknik Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı
Danışman: Doç. Dr. Ersan BAŞAR
2014, 73 Sayfa

Limanlar deniz taşımacılığının en önemli kilit noktalarıdır. Limanların verimli, etkin ve emniyetli çalışması, liman kullanıcılarının limanı seçme kriterlerinin başında gelir. Bu kriterleri yerine getirmek için gelişen ve değişen teknolojiye uyum sağlamak gerekmektedir. Bu değişimi ve gelişimi yakalayamayan limanlar rekabet avantajlarını kaybeder. Özellikle devlet limanları mevcut yapıları ve bürokratik süreçlerden dolayı değişen ve gelişen bu teknolojiye uyum sağlamakta geç kalmaktadırlar.

Limanlar güncel değişikliklere hızlı ayak uydurmak durumundadır. Gelişmeler hızla uygulamaya geçirilerek limanların etkinliğinin artırılması gerekmektedir. Türkiye de mevcut limanlarını 1997 yılından itibaren işletme hakkı devri ile özel sektörün kullanımına açmıştır. Türkiye Denizcilik İşletmeleri’ne ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları’na birçok liman Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından işleme hakkı devri yöntemi ile özelleştirilmiştir. TCDD Samsun Limanı da bu limanlardan biridir. Yapılan bu çalışmada TCDD Samsun Limanı’nın özelleştirme öncesi ve sonrası yük hacmi ve yük çeşitliliği incelenmiştir. Özelleştirme sonrasında yapılan yatırımlar incelenmiş bu yatırımların limana geri dönüşünün nasıl olduğu araştırılmıştır. Ayrıca özelleştirmenin limanın hinterlandına ve farklı taşıma modlarına olan etkisi de incelenmiştir. Özelleştirme sonrasında demiryolu kullanımında artış olduğu bunun yanı sıra yüklerin çeşitlendirildiği anlaşılmıştır. Ayrıca yeni taşıma modları ve hatlar açıldığı anlaşılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Liman, Özelleştirme, Samsun limanı, Denizcilik

Master Thesis

SUMMARY

PORT PRIVATIZATIONS IN TURKEY: THE APPLICATION PORT OF SAMSUN

Selçuk KAHVECİ

Karadeniz Technical University
The Graduate School of Natural and Applied Sciences
Maritime Transportation and Management Engineering Graduate Program
Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Ersan BAŞAR
2014, 73 Pages

Ports are the most important key points of maritime transport. Effective, efficient and safe operation of ports is port users' the most important criteria for choosing the port. It requires adapting to technology to fulfill these criteria. Ports which can not capture this change and development lose their competitive advantages. Especially state harbours are unable to adapt to this changing and developing technology because of their existing structures and bureaucratic processes.

Ports are required to adapt quickly to current changes. A rapid application development through the improvement of the efficiency of the ports is required. Since 1997 Turkey has opened their available ports to the use of private sector with transfer of operating rights. Many ports have been privatized to Turkey Maritime Organization and Turkish Republic State Railways with the method of transfer of operating rights by Directorate of Privatization Administration. Turkish Republic State Railways Samsun Port is one of these. In this study, load volume and diversity of Turkish Republic State Railways Samsun Port before and after privatization have been analyzed. Investments after privatization have been examined and how these investments returned to the port has been studied. Moreover, the effect of privatization to the hinterland of the port and different transport methods has been researched. The effects of privatization to the port hinterland and different transport modes has also been studied. It has been understood that there is an increase in the use of railway after privatization as well as diversification of cargo. Also it is understood that new transportation modes and lines opened.

Key Words: Port, Privatization, Port of Samsun, Maritime

ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa No

Şekil 1. Hareketli liman vinci	8
Şekil 2. Köprülü rıhtım vinci.....	9
Şekil 3. Lastik tekerlekli köprülü saha vinci	10
Şekil 4. Raylı köprülü saha vinci.....	11
Şekil 5. Otomatik istifleme vinci.....	11
Şekil 6. Uzun ayrı bacaklı konteyner elleçleme ve taşıma	12
Şekil 7. Dolu konteyner elleçleme makinesi	13
Şekil 8. Boş Konteyner Elleçleme Makinesi	14
Şekil 9. Çatallı kaldıraç	15
Şekil 10. Terminal traktörleri	15
Şekil 11. Samsun limanı krokisi.....	30
Şekil 12. Liman ve sanayi rıhtımı genel yerleşimi	37
Şekil 13. Samsun limanları demiryolu hinterlandı.....	39
Şekil 14. Samsun Limanı deniz hinterlandı.....	39
Şekil 15. Samsun Limanlarında Türk ve yabancı bayraklı gemilerin yükleme durumu	43
Şekil 16. Samsun limanları yükleme miktarları grafiği.....	43
Şekil 17. Samsun Limanları kabotaj yükleme bilgileri	44
Şekil 18. Samsun Limanları Türk ve yabancı bayraklı gemilerin ithalat durumu.....	46
Şekil 19. Samsun Limanları kabotaj ve toplam tahliye miktarları	46
Şekil 20. Samsun Limanlarının Türkiye genelindeki yük elleçleme oranı.....	48
Şekil 21. Samsun Limanı ve Samsun Limanlarında yıllar itibariyle yük elleçleme.....	49
Şekil 22. Samsun Limanı'nın Samsun Liman Başkanlığı'na bağlı limanlara göre yük elleçleme payı.....	50
Şekil 23. Yıllar itibariyle Samsun Limanı'na gelen ve giden demiryolu yükü.....	51
Şekil 24. Yıllar itibariyle Samsun Limanı'na gelen-giden toplam araç sayısı	54

Şekil 25. Samsun Limanı'nda yıllar itibariyle konteyner elleçleme grafiği.....	55
Şekil 26. Samsun Limanı yıllar itibariyle istihdam sayısı.....	56
Şekil 27. Samsun Limanı yıllar itibariyle istihdam sayısı.....	56

TABLolar DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1. Özelleştirilen TDİ limanları	26
Tablo 2. Özelleştirilen TCDD limanları	27
Tablo 3. Samsun Limanı'na ait rıhtım bilgileri	38
Tablo 4. Samsun Limanları yükleme istatistikleri.....	42
Tablo 5. Samsun Limanları tahliye istatistikleri.....	45
Tablo 6. Samsun limanlarında yıllar itibariyle yük elleçleme.....	47
Tablo 7. Samsun limanlarında ve Samsun Limanı'nda yıllar itibariyle yük elleçleme.....	49
Tablo 8. Samsun Limanı'na gelen ve giden vagon adedi ve tonajlar.....	51
Tablo 9. Samsun lojistik müdürlüğüne gelen yük çeşitleri	52
Tablo 10. Samsun lojistik müdürlüğüne giden yük çeşitleri	53
Tablo 11. Samsun Limanı'nda yıllar itibariyle konteyner elleçlemesi.....	54
Tablo 12. Samsun Limanı'nın özelleştirme sonrası yük elleçleme artış oranı.....	57

KISALTMALAR DİZİNİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
A.Ş.	: Anonim Şirket
BDT	: Bağımsız Devletler Topluluğu
DTGM	: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
DWT	: Ölü Tonaj Dead Weight Tonnage
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüs
MIP	: Mersin Uluslar arası Limanı
MHC	: Hareketli Liman Vinci Mobile Harbour Crane
OSB	: Organize Sanayi Bölgesi
ÖİB	: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
ÖYK	: Özelleştirme Yüksek Kurulu
RMG	: Raylı Köprülü Saha Vinci Rail Mounted Gantry Crane
RO-RO	: Roll on Roll off
RTG	: Lastik Tekerlekli Köprülü Saha Vinci Rubber Tyred Gantry Crane
SSG	: Köprülü Rıhtım Vinci Ship To Shore Gantry Crane
STSO	: Samsun Ticaret ve Sanayi Odası
TEU	: Yirmi Feetlik Konteyner Twenty Equivalent Unit
TDK	: Türk Dil Kurumu
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

TUIK : Türkiye İstatistik Kurumu

TURKLİM : Türkiye Liman İşletmecileri Derneği

UDBH : Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

UNCTAD : Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
United Nations Conference on Trade and Development

1. GENEL BİLGİLER

1.1 Giriş

Denizyolu ticareti; insanlık tarihi boyunca dünya refah düzeyinin artmasında ve insanların zenginleşmesinde önemli bir rol oynamıştır. Dünya ekonomisi önemli derecede denizyolu taşımacılığına bağlı bulunmaktadır. Bu nedenle denizyolu taşımacılığı lojistiğin en önemli kısmını oluşturmaktadır (UNCTAD, 2011). Dünya denizyolu taşımacılığının gelişmesinde teknolojiye bağlı gelişmelerin ve sanayi devriminin büyük etkisi olmuştur. Teknolojiye sağlanan gelişmelerin etkisiyle ürün çeşitliliği artmış, taşıma koşulları ve gemilerin daha modern hale getirilmesiyle hammaddelerin bir yerden bir yere taşınmasında gemi ticaretinden daha fazla yararlanılmıştır (Duru ve Yoshida, 2011).

Deniz taşımacılığı, düşük maliyetle büyük hacimli taşımalar için en elverişli ulaşım sektörüdür. Özellikle, dökme yükler için deniz taşımacılığı dışında hiçbir taşıma sistemi rasyonel değildir. Bu tür yüklerde coğrafi bakımdan kara taşımacılığı uygun görülse bile ekonomik bakımdan deniz taşımacılığı daha uygundur (Huseynzade, 2006).

Dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ının denizyolu ile gerçekleştiriliyor olması, Türkiye'de de dış ticarete taşımacılığın yaklaşık % 90'ının deniz yolu ile yapılması, uluslararası ticarete limanların ne kadar önemli bir konuma sahip olduğunu açıkça ortaya koymaktadır (İTO, 2006).

Limanlar; stratejik konumlarıyla kendi hinterlandının yüklerini toplamak ve dağıtmak için oluşturulan yerleşkelerdir. Limanlar deniz taşımacılığının başlangıç ve bitiş noktasını oluşturmaktadır. Denizyolu taşımacılığı gemi tiplerindeki çeşitlenmeye ve sayısındaki artışa paralel olarak, diğer taşıma yöntemleriyle taşınamayacak büyüklükteki ve ağırlıktaki yüklerin limanlar arasında sevkياتına olanak sağlayan önemli bir taşımacılık şeklini oluşturmaktadır (Gönel, 2007).

Türkiye toplam 8333 km kıyı şeridi bulunan, Avrupa'nın güneydoğusuna, Rusya'nın güneyine, Ortadoğu'nun kuzeybatısına, Akdeniz'in kuzeydoğusuna, Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan boğazlara sahip bir yerleşkede konumlanmıştır. Türkiye'nin dış ticaretinin büyük bir çoğunluğunu denizyolu taşımacılığı oluşturmaktadır. Türk gemileri Türkiye'nin önemli bir sanayi kolunu oluşturmakta ve ekonomiyi direkt olarak

etkilemektedir. Türk gemi sahipleri daha çok yabancı bayrak altında faaliyet göstermeyi düşük vergi oranları ve düşük mürettebat maliyeti için tercih etmektedirler (Yercan, 1998).

1.2. Araştırmanın Amacı

Limanlar, deniz ticaretinin en önemli unsurlarından biridir. Gelişen ve değişen ticaret hacmine bağlı olarak günümüzde limanların önemi daha da artmaktadır. Gelişen ticaret hacmi ve teknolojiyle birlikte hız da önem kazanmaya başlamıştır. Limanlardaki bekleme sürelerinin düşürülmeye çalışılması bunun bir örneğidir.

Limanların daha etkin ve verimli nasıl çalıştırılacağı son dönemde liman işleticilerinin karşısına çıkan en önemli soru olmaya başlamıştır. Limanların sadece etkin ve verimli çalıştırılması değil aynı zamanda müşterilerine katma değer oluşturması gerekmektedir. Bunları sağlayamayan devlet limanları devlet otoritesi tarafından daha etkin ve verimli kullanılmasını sağlamak için özelleştirme yöntemine başvurulmaktadır.

Bu tezin amacı son yıllarda artan liman özelleştirmelerinden biri olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Samsun Limanı'nın özelleştirme öncesi ve sonrası durumunu incelemek ve özelleştirmenin limana olan katkısını irdelemektir. Bu amaçla, limanlar ve liman özelleştirmeleri hakkında bilgiler ile Samsun Limanı'na ait elleçleme, demiryolu taşımacılığı, yük çeşitliliği, Ro-Ro araç trafiği, istihdam bilgileri araştırılmış olup, özelleştirme öncesi ve sonrası arasındaki farklar ve bu farkları oluşturan sebepler incelenmiştir. Aynı zamanda tüm bu veriler karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir. Araştırma ile aynı zamanda literatüre katkı sağlanması beklenmektedir.

1.3. Deniz Taşımacılığı ve Ekonomisi

Dünya ticaret hacmindeki artış, ekonomik taşıma hizmetine duyulan ihtiyacı da beraberinde getirmektedir. Deniz taşımacılığı, bu ihtiyaca en ekonomik karşılığı verebilen taşıma sistemidir. Diğer taraftan, deniz taşımacılığının kendi içinde sağladığı hız, kapasite, konfor, güvenlik unsurları bakımından gelişmeler, ekonomik ilişkilerin verimini ve boyutunu etkileyen faktörler olmuştur (Çelebi, 2006).

Deniz taşıma sistemleri, ilk tesis masrafı yüksek, ancak özellikle taşıma kapasitesinin genişliği, teknolojik gelişmelerle güvenli ve hızlı bir hizmet düzeyinin yakalanması, uzun

mesafe ulaştırmada ve genellikle yük taşımacılığında, deniz taşımacılığını diğer taşıma sistemlerine kıyasla üstün duruma getirmektedir (İncekara ve Kılıkış, 1999).

Deniz taşımacılığındaki düşük maliyet ve yüksek performans ithalat-ihracat maliyetlerini de aynı yönde olumlu etkiler. Fiyatlar ihracatla aynı oranda azaltılabilir ve böylece rekabet gücü artar. Ama ithalat için ödenen navlun ücretlerinin ihracat için ödenen navlun ücretlerinden düşük olması emtia ücretlerini de düşüreceğinden bu ülke ekonomisinin enflasyonunu olumsuz yönde etkiler (nal mış, 2005).

Özellikle uzun mesafe taşımalarında kara taşımacılığı maliyetleri daima artarken, deniz taşımacılığı maliyetlerinin yalnızca kısa mesafeler için biraz yüksek, ancak uzun mesafe taşımacılığta maliyetlerin son derece düşük olduğu, kara ve deniz taşımacılığı maliyetleri arasında diferansiyel bir ilişkinin varlığı belirlenmiştir (Zarzoso, 2004).

Deniz yolu taşımacılığı sınırları ortadan kaldırır, uluslararası rekabet yoğun olarak hissedilir. Temel elemanları deniz araçları ve limanlar olan deniz yolu taşımacılığının ülke ekonomisine katkısı büyüktür. Yüklerin ellelenerek taşımaların başlayıp sona erdiği limanlarda, taşımaları yapan gemilerin yurtiçi, yurtdışı ve transit taşımacılığla gerek sanayi ham maddesini oluşturan yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıyabilme özelliği nedeniyle, gerekse taşıma maliyetinin demiryoluna göre 3,5, karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuz olması nedeniyle deniz yolu taşımacılığının önemli avantajları bulunmaktadır (DPT, 2006).

1.4. Liman Tanımı

Limanlar rıhtım veya iskelelerine gemilerin, deniz taşıma araçlarının yanaşıp bağlanabileceği veya su alanlarına demirleyebileceği olanakları kapsayan, tekneden kıyıya, tekneden tekneye, kıyıdan tekneye, yük veya insan nakli, teknelerin bağlanıp kaldırılması ya da demirlemesi, eşyanın karada ve denizde teslimine kadar muhafazası için tesisleri ve olanakları bulunan sınırlandırılmış kara ve deniz alanlarıdır (Altınubuk, 2000).

Genel tanım ile limanlar; rıhtım veya su alanlarına demirleyebilme olanaklarını kapsayan, teknelerin bağlanıp kaldırılması veya demirleyebilmesi, hizmet görmesi ve yükün karada/denizde teslimine kadar korunması için tesisleri ve olanakları bulunan, tekneden kıyıya, tekneden tekneye, kıyıdan tekneye yk ve insan naklinin gerçekleştirildiği sınırlandırılmış kara ve deniz alanlarıdır (Yercan, 1996).

Başka bir tanıma göre liman; gemilerin girebilmesi için yeterli derinliğe sahip emniyetli su alanı ile buna bağlı kara alanı olup, gemilerin yükleme, boşaltma, tamir vb. gibi ihtiyaçlarını giderdiği ve tam bir koruma olanağının yanında gerekli gümrük, ambar, liman yönetimi ve hizmet tesislerinin bulunduğu alandır (Akten, 1997).

Bir limanın önemi hinterlandının genişliğine bağlıdır. Limanların hinterlandı üzerindeki bu mülahazaları bir sonuca bağlamada hinterlandların öne geçebileceği ve ülkelerin sınırlarını aşacağı ve sonunda bir hinterlandın birçok limanın ortak malı olabileceği belirtilmelidir. Batı Avrupa’da Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerp ve Dunkirk’de olduğu gibi. Durum böyle olunca da rekabet başlar ve daha çok trafiği çekmeyi başaran liman komşularının aleyhine büyüyüp gelişir (Ergüneş, 1993).

Limanlar, buldukları ülkelerin, bölgelerin ve hinterlandların sosyal, ekonomik ve kültürel yönden, diğer ülkeler ve diğer bölgeler ile etkileşim içinde gelişmesinde, çok önemli bir rol oynamaktadırlar. Esas itibarıyla hinterlandlarında üretilen malların diğer bölgelere veya dünyanın çeşitli yönlerindeki ekonomik pazarlara ulaştırılmasında ya da dünyadaki diğer ekonomik merkezlerden gelen malların hinterlandlarına dağıtılmasında limanlar, stratejik birer düğüm noktasıdır (Eren, 1993).

Tüm bu tanımlamalar ışığında limanların başlıca işlevleri aşağıdaki gibi sıralanabilir (Esmer, 2009);

İrtibat: Yük sahipleri, yetkili makamlar, araçlar ve tüm liman kullanıcıları arasında haberleşme ortamı sağlamak,

Sığınma: Fırtınalarda ve olumsuz deniz koşullarında geminin limana sığınması, geminin demirlenmesi ve palamar hizmetleri sağlamak,

Seyir Yardımı: Gemilerin limana emniyetli bir biçimde ulaşabilmesi için pilotaj ve yanaştırma için römorkaj gibi faaliyetleri organize etmek,

İkmal: Gemi ihtiyaç malzemelerini, yedek parçalarını, gemi yakıtını, temiz suyu ve gemi adamlarını tedarik etmek,

Güvenlik: Hırsızlık ve korsanlık olaylarına karşı can ve mal güvenliği sağlamak,

Yükleme-Boşaltma, Aktarma: Limanlarda, gemiden gemiye, gemiden karaya ve karadan gemiye yükleme boşaltma ve yük transfer faaliyetlerini yürütmek, gemiden gemiye ve modlar arası aktarmayı gerçekleştirmek

Depolama, Dağıtım ve Toplama: Yük tipine uygun kapalı-açık depolama alanına ve hacmine sahip yapılar bulundurmak, her tipteki farklı yükü elleçleyebilecek vinçlere,

yükün vinç, depo ve kamyon arasındaki transferini sağlayacak ara taşıyıcı ekipmanlara sahip olmak,

Ulusal Denetimler: Yükün gümrük işlemlerinin yapılması ve kamu sağlığını güven altına almak,

İnsan Kaynakları: Liman içi işgücü organizasyonunu sağlamak, gemiler için gemi adamı temin etmek, gemi adamları sertifika ve vinç operatörleri programları organize etmek, uluslararası liman yöneticiliği seminer ve konferans programları yürütmek,

Sosyal-Kültürel Etkinlikler: Denizcilik fuarları, kültürel etkinlikler ve eğlenceler düzenlemek,

Çevre Koruma: Gemilerden atık almak, arıtma tesisi bulundurmak.

Yukarıda açıklanan fonksiyonlardan da anlaşılacağı gibi limanlar, bu fonksiyonları en etkin düzeyde yerine getirecek şekilde tasarlanıp işletilmelidir (Esmer, 2009).

Limanlarda mal ve/veya yolcuların akışı, kara taşıtlarının yardımı ile daha ufak çaplı akışlara bölünüp karaya dağılmakta ve bunun tam tersi denize dağılım da gerçekleşmektedir. Limanlar, kesişen birçok faaliyetin oluşturduğu karmaşık bir sistem oluşturduğundan, ulaşım sistemi içinde önemli düğüm noktaları olma özelliğini, ekonomik ve ticari sistemlerdeki değişikliklerin yer aldığı noktalar olmasında da göstermektedir. Gelişen teknolojiye ayak uydurmak zorunda olan limanlarda, hizmetlerin en iyi şekilde götürülmesi ve maliyetlerin en alt düzeyde tutulabilmesi için verim oranı yüksek yöntem ve sistemlerin uygulanması gerekmektedir (Esmer, 2009).

Limanlar günümüzde önemli bir lojistik merkez haline gelmiştir. Bu niteliğe bürünmede şu etmenler etkili olmuştur (Akten ve Koldemir, 2010).

- Taşıma modları arasında aktarma işlevine yönelerek hızlandırma ve kesintisiz hale getirme.
- Temel işlev (yükleme, boşaltma ve depolama) dışındaki hizmetleri (kılavuzluk, römorkaj, terminal operasyonu, vb) üçüncü kişilere yaptırtma (outsourcing).
- Liman terminaline geçiş (hizmette üretimi artırmak amacıyla, salt bir yük türüne, konteyner, Ro-Ro, yolcu, akaryakıt, vb) ya da salt bir yük grubuna (dökme yük, kimyasallar, vb) odaklanmış, organize liman ünitesine yönelme.
- Ülke ticaretini kontrol etme.

1.5. Limanların Ekonomiye Katkıları

Deniz taşımacılık sisteminin en önemli unsurlarından biri olan limanlar, gemilerin yükleme boşaltma yaptıkları, barındıkları, yakıt kumanya ve diğer ihtiyaçlarını karşıladıkları yerlerdir. Gemiler limanlarda birçok hizmeti almakta ve bunun karşılığını ödemektedirler. Bir liman işletmesinin etkin bir çalışma ortamı sağlayabilmesi için amacına, büyüklüğüne, faaliyetlerine ve bulunduğu ortama uygun bir şekilde organize olması gerekmektedir. Limanlar hizmet üretilen bir ticaret merkezidir. Hizmet üretiminde de genellikle kâr esastır. Üretilen hizmetin kalitesi ekonominin rekabet gücünü etkiler. Kaliteli hizmet verilen limanlar sayesinde bir ekonomi uluslararası rekabet gücü kazanır. Günümüzde limanlar, buldukları kentlerin vazgeçilmez bir parçası haline gelmiş ve yakın çevresindeki kentlerin gelişimini de etkilemişlerdir. Limanlar ard bölgelerine gelen yükleri toplama ve dağıtma özelliği nedeniyle ekonominin nabızı durumundadır (Yüksekyıldız, 2010).

Limanlar ticaretin gelişmesine katkı yapmalarının yanı sıra ticaret merkezlerinin gelişmesine de yardımcı olmaktadır. Bölgedeki ticaret hacmi arttıkça, yük çeşitliliği de buna paralel olarak artacak bu da bölgenin bir ticaret merkezi olma yolunda önemli katkı sağlayacaktır. Limanların ülkelerin dış ticaret kapısı olma özelliğini de göz ardı etmemek gerekmektedir.

Dünyada yaklaşık olarak 2500 adet liman bulunmaktadır. Bu limanların her birisi diğer limanlarla rakip olmasa da büyük limanlar arasındaki rekabet oldukça fazladır. Dünya limanlarında her yıl 10 milyar ton yük elleçlenmekte ve konteyner elleçleme miktarında sürekli bir artış görülmektedir. Dünya çapındaki limanların çoğu, geniş alanlara sahiptir, rıhtım sayısı, kullanılan teknik ekipman, işçilerin sayısı ve niteliği limanların etkin hizmet vermesi için tasarlanmıştır. Gerekli altyapı yatırımları ve bilişim sistemi liman yönetimi ve rıhtım atama problemi yatırımları tamamlanmıştır (Eliyi ve Diğerleri, 2008).

Dünya limanlarında elleçlenen yüklere bakıldığında, Asya limanları % 38,8 ile ilk sırada, Amerika limanları % 22,1 ile ikinci sırada, Avrupa limanları % 21,8 ile üçüncü sırada ve %8,8 ile Avustralya limanları dördüncü ve % 8,5 oranında Afrika limanları beşinci sırada yer almaktadır (Eliyi ve Diğerleri, 2008).

Türk limanları 400 milyon ton/yıl'dan fazla yük elleçleme kapasitesine sahip olup 2012 yılında toplam 387,4 milyon ton yük elleçlenmiştir. 2011 yılında denizyolu ile ihracat ve ithalat yaptığımız ilk beş ülke sırasıyla İtalya, Rusya, Mısır, ABD ve Ukrayna'dır. Bu

beş ülke ile yaptığımız denizyolu ticareti toplam elleçlemenin % 44 ünü oluşturmaktadır (TÜRKLİM, 2012).

Denize kıyısı olan hemen hemen her ülke, genellikle çeşitli büyüklükte bir liman sistemine sahiptir. Transfer alanı olarak kullanılan limanlar, deniz ve kara taşımacılığı arasında bağlantı noktası olmakla, limana has aktiviteler bu alanlarda gerçekleşmektedir. Limanlar kendi alanlarında ve yakın çevrelerinde liman hinterlandının belirlenmesinde önemli etkisi olan çeşitli ulaşım ağ bağlantıları ile bütünleşmekte ve desteklenmektedir. Aynı zamanda yük elleçleme endüstrisini, ambarları ve diğer depolama tesislerini içererek, hatta bazı ülkelerin limanlarında gemi inşa sektörünü de içinde barındırarak ülkelerin ekonomik aktivitelerinin gelişiminde önemli rol oynamaktadırlar (Huseynzade, 2006).

Limanlar, toplanma noktası oldukları için yakın çevrelerinin ekonomik gelişimini etkilemektedirler. Limanların gelişimi ve onların modernizasyonu arttıkça kullanımı artmakta ve bu da doğal olarak yeni endüstrilerin kurulmasına ve iş fırsatlarının oluşmasına neden olmaktadır. Bu gelişmeler, sırasıyla ortalama gelirlerin artmasına ve diğer endüstrilerin tetiklenmesine ve ekonominin canlanmasına sebep olmaktadır. Ekonominin gelişmesi refah seviyesinin yükselmesine aynı zamanda bölgesel gelişmeye de olumlu etki vermektedir (Huseynzade, 2006).

Limanların ekonomik önemi, ulusal ve uluslararası bütünleşik ulaştırma sistemleri içindeki bir dağıtım, bir bağlantı ve bir hizmet faaliyetleri kompleksi olusundan kaynaklanır. İhracata dayalı yeni düzenlemelerle dış ticaret hacmindeki önemli artışlar limanların ulusal ekonomik hedeflere ulaşmada stratejik konumlarını açıkça ortaya çıkarmıştır. İhracatın büyümesi ekonomik gelişme için gereklidir. İthalat ise ulusal gelirin yükselmesiyle artmaktadır. Bu noktada liman kapasitelerinin yeterliliği hayatidir. Liman kapasiteleri yetersizse malların düzenli akışı engellenecek ve ekonomik gelişmeden çok gerileme noktasına gelinecektir (Esmer, 2009).

Limanlar, sadece taşımacılığın alt yapıları değil, aynı zamanda endüstriyel, faaliyetlerin temeli olarak da görev yaparlar. Bu yönleriyle limanlar, yalnızca ulusal ekonomiler için değil, aynı zamanda küresel ticaretteki mal akışlarının ihtiyaç duyulan bölgelere ulaştırılmasında lojistik bir merkez durumundadırlar. Böylelikle limanlar, deniz ticaretinin ana unsurlarından birisi olmalarının yanı sıra deniz ticareti talebinin yaratılmasında etkin rol oynamaktadırlar (Esmer, 2009).

1.6. Limanlarda Kullanılan Ekipmanlar

Limanlarda gemilere yük yüklenmesinde, boşaltılmasında ve saha operasyonlarında birçok elleçleme ekipmanı kullanılmaktadır. Başlangıçta yükler daha çok gemi vinçleri ve limanlardaki vinçlerle yüklenip boşaltılırken artan yük trafiği ile beraber yük çeşitlerine göre gemiler üretildikçe bu gemileri elleçleyebilecek daha farklı kapasite ve boyutlarda elleçleme araçları geliştirilmiştir. Limana gemilerle gelen veya gemilere yüklenecek olan yüklerin gemi ile rıhtım arasında yükleme-boşaltılması, rıhtım ile depolama ve istif alanı arasında taşınması ve istif alanında istiflenmesi işlemleri için kullanılan farklı elleçleme ekipmanları ve özelliklerini inceleyelim.

1.6.1. Hareketli Liman Vinci

Hareketli Liman Vinci (Mobile Harbour Crane, MHC) gemilerden tahliye edilecek veya yüklenecek yükleri elleçleyecek gemi veya sahil vinçleridir. Güç kaynağı genellikle dizel yakıt yada elektriktir. 360 derece dönen bom sayesinde sağa sola hareket etmeden yan ambarlarda bulunan yükleri ve konteynerleri de elleçleyebilir. Farklı rıhtımlar arasında hareket edebilmesi özelliği nedeniyle tercih edilirler. Gemi ebatları büyüdükçe saat başına elleçlediği konteyner adedi buna bağlı olarak verimliliği düşer. İşletme maliyetleri köprülü rıhtım vinçlerine göre daha yüksektir (Tacar, 2013).

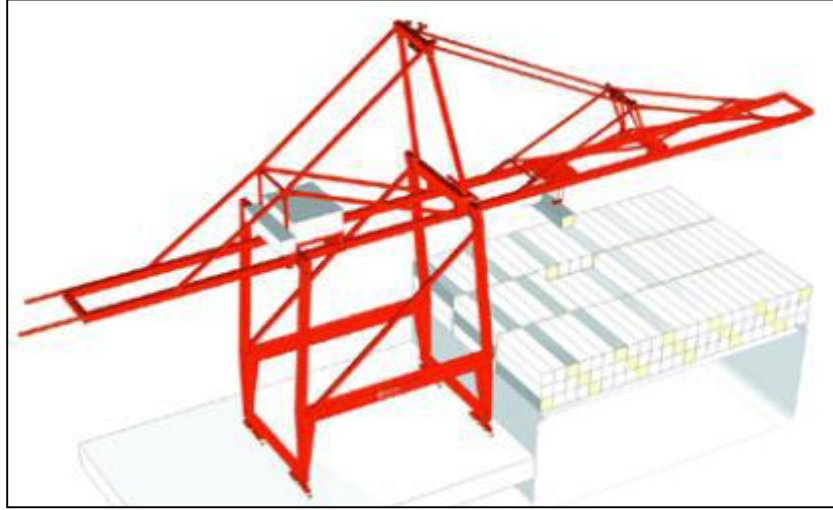


Şekil 1. Hareketli liman vinci (URL-1).

1.6.2. Köprülü Rıhtım Vinci

Köprülü Rıhtım Vinci (Ship To Shore Gantry Crane, SSG) konteynerleri etkin bir biçimde gemiye yüklemek veya gemiden boşaltmak amacıyla modern limanlarda kullanılan vinçlerdir. Sabit bir ray üzerinde çalışan elektrikli rıhtım vinci hizmet verdikleri azami gemi boyutlarına göre Panamax, Post Panamax, Super Post Panamax olarak adlandırılmaktadır.

Köprülü rıhtım vincinden beklenen hareket saatte 20-25 iken günümüzde bu rakam bazı limanlarda 2 katına çıkmıştır. Köprülü rıhtım vincinin saatteki hareket sayısı limanlar için önemli bir verimlilik göstergesi olarak tüm dünyada kullanılmaktadır. Operatörün bulunduğu kabin konteynerle beraber hareket ettiğinden operatörün görüşünü engelleyen bir durum bulunmaz (Tacar, 2013).



Şekil 2. Köprülü rıhtım vinci (URL-2)

1.6.3. Lastik Tekerlekli Köprülü Saha Vinci

Lastik tekerlekli köprülü saha vinçleri (Rubber Tyred Gantry Crane, RTG) terminal sahalarında çekici ve vagonlara konteyner yükleme, boşaltma ve sahada konteynerlerin istiflenmesinde kullanılır. Lastik tekerlekli köprülü vinçler genellikle büyük veya çok büyük konteyner terminallerinde kullanılırlar. Lastik Tekerlekli Köprülü Saha Vinçleri çok yüksek istifleme yeteneği ve blok halinde istifleme şekli nedeniyle oldukça büyük istifleme yoğunluğu sağlarlar. Lastik tekerlekli vinçler raylı sisteme göre daha esnek yapıdadır. 6+1

sıraya kadar konteyneri yan yana ve 4+1 sıraya kadar konteyneri üst üste istifleyebilmektedir. İşletme ve bakım-tutum masrafları düşüktür (Tacar, 2013).

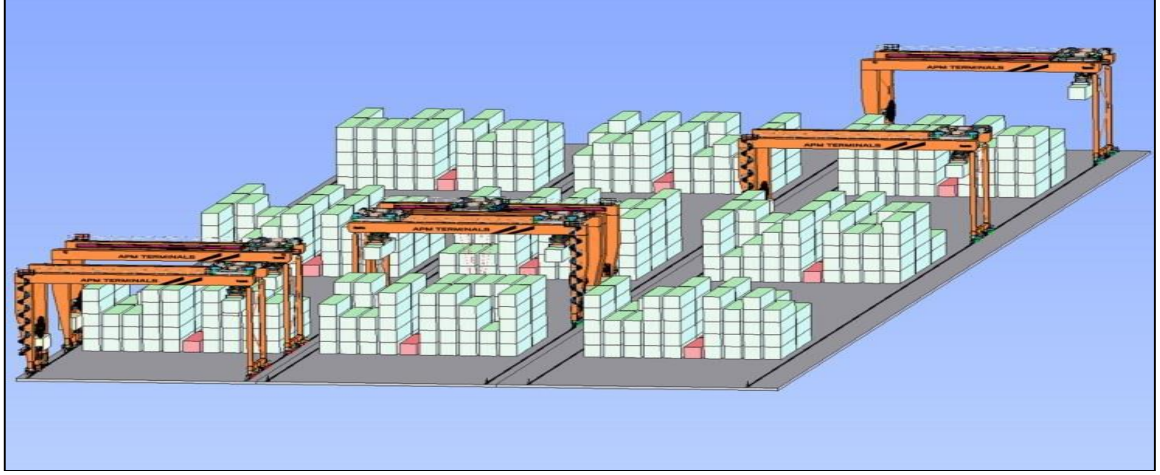


Şekil 3. Lastik tekerlekli köprülü saha vinci (URL-3)

1.6.4. Raylı Köprülü Saha Vinci

Raylı Köprülü Saha Vinci (Rail Mounted Gantry Crane, RMG) RTG çalışma mantığında tasarlanmış, lastik tekerlek yerine aynı SSG'lerde olduğu gibi sabit raylar üzerinde sağa sola hareket eden saha elleçleme ekipmanıdır.

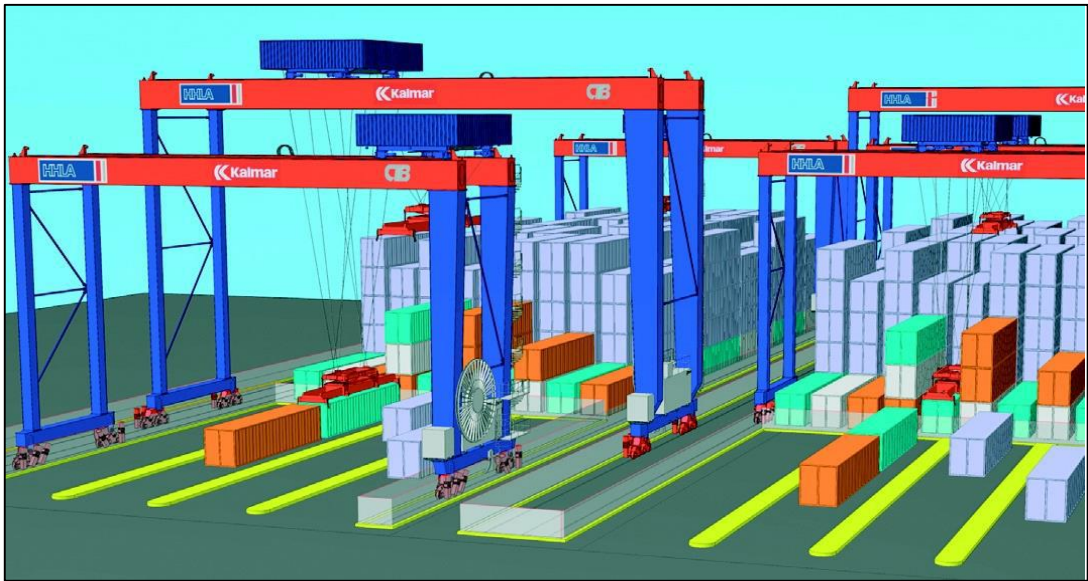
Sabit ray üzerinde hareket ettiği için her konteyner istif bloğu için belli sayıda raylı köprülü saha vinci (RMG) bulunmak zorundadır. Genelde demiryolu bağlantılı terminal operasyonlarında kullanılmaktadır. Konteynerlerin taşınması liman içi taşıma araçları ile yapılmaktadır (Tacar, 2013).



Şekil 4. Raylı köprülü saha vinci (URL-4)

1.6.5. Otomatik İstifleme Vinci

Otomatik İstifleme Vinci (Automatic Stacking Crane), elleçlemeyi insansız olarak yapan otomatik istifleme vinçleri büyük ve çok büyük ileri teknoloji limanlar için en uygun çözümdür. Otomatik istif vinçleri istifleme ve terminal içi istif amaçlı taşımalarda kullanılır. Uzaktan kontrol yöntemiyle çekicilere konteynerlerin yüklenmesi ve boşaltılması sağlanır. En az seviyede kullandığı işçi ile işletme ve bakım-tutum masrafları oldukça düşük düzeydedir (Tacar 2013).



Şekil 5. Otomatik istifleme vinci (URL-5).

1.6.6. Uzun Ayırık Bacaklı Konteyner Elleçleme ve Taşıma Ekipmanı

Uzun Ayırık Bacaklı Konteyner Elleçleme ve Taşıma Ekipmanı (Straddle Carriers), konteynerin hem saha içerisinde taşınmasında hem de konteynerin istiflenmesinde kullanılan esnek ve diğer ekipmanlara göre hızlı bir elleçleme ekipmanıdır. Uğrak yapan gemi sayısı fazla olan, büyük kapasiteli, geniş sahaya sahip olan, performans ağırlıklı ve detaylı planlama gerektiren limanlarda tercih edilmektedir. Geliştirilen yazılımlar sayesinde insansız olarak kullanılabilir (Tacar, 2013).

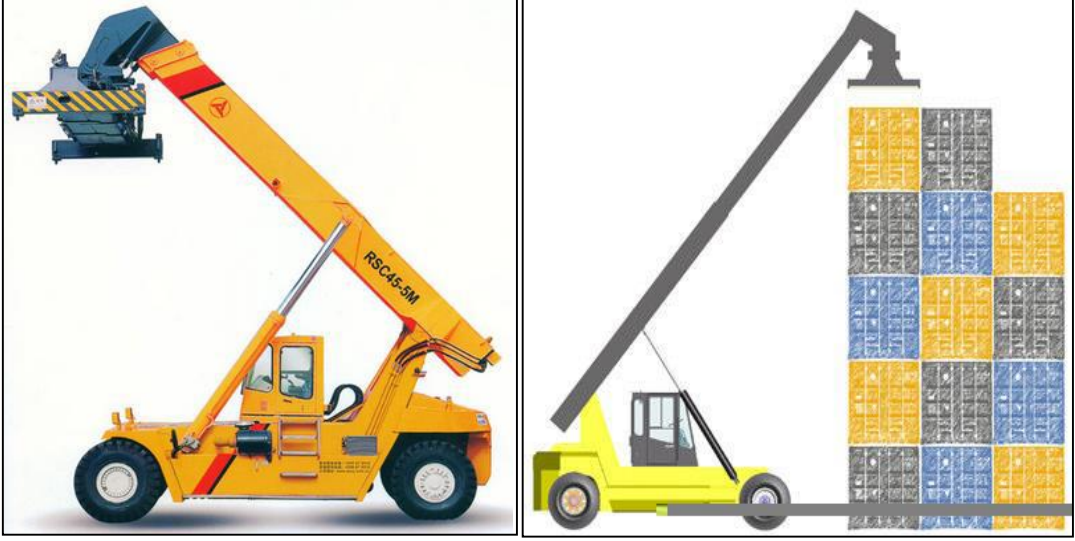


Şekil 6. Uzun ayırık bacaklı konteyner elleçleme ve taşıma (URL-6).

1.6.7. Dolu Konteyner Elleçleme Makinesi

Konteyner elleçleme makineleri (Reach Stacker), limanlarda konteynerlerin taşıma araçlarına yüklenmesi, boşaltılması, istif sahasında üst üste istiflenmesi ve terminal içinde kısa mesafeli taşımalarda kullanılan ekipmanlardır. Dolu konteyner elleçleme makinesi teleskopik bomu sayesinde 2, düşük tonajlı konteynerlerde 3 ileri sıradan konteyner alabilme özelliğine sahiptir. Genellikle 4-5 kat konteyner istifleme kapasitesine sahip olanlar limanlar tarafından tercih edilmektedir (Tacar, 2013).

İstif aralarındaki çalışma mesafesi en az 15 m olması gerektiğinden liman kapasitesi arttıkça tercih edilmezler. Konteynerlerin taşınması liman içi aktarma araçları ile yapılabilir. Hasar verme riski diğer ekipmanlara göre yüksektir.



Şekil 7. Dolu konteyner elleçleme makinesi (URL-7).

1.6.8. Boş Konteyner Elleçleme Makinesi

Boş konteyner elleçleme makinesi (Empty Container Stacker), boş konteynerlerin elleçlenmesi için kullanılan saha ekipmanlarıdır. Kaldırma kapasiteleri boş konteynerlere göre tasarlandığı için düşüktür, dolayısı ile işletme maliyetleri diğer saha ekipmanlarına göre daha düşüktür.

Boş konteyner elleçleme makinelerinin çalışma mantıkları MHC ile aynıdır, ancak kilitleme mekanizması konteynerin üstünden değil yanından tasarlanmıştır. Boş konteyner sayısına ve sahanın büyüklüğüne bağlı olarak 4-7 kat istifleme kapasitesinde olan ekipmanlar tercih edilmektedir (Tacar, 2013).



Şekil 8. Boş Konteyner Elleçleme Makinesi (URL-8)

1.6.9. Çatallı Kaldıraç (Fork Lift Truck)

Kaldırma kapasiteleri 3-9 ton arasında bulunan çatallı kaldıraçlar (Fork Lift Truck), konteyner iç yükleme ve iç boşaltma operasyonları için en uygun ve en çok tercih edilen ekipmanlardır. Ön tarafında özel olarak hazırlanmış farklı ekipmanlar yardımıyla hemen hemen tüm yük çeşitleri elleçlenebilmektedir. Daha fazla ağırlık kaldırma kapasitesine sahip çatallı kaldıraçlar dizel yakıtlı olup konteynerlerde elleçlenebilmektedir.

Kaldırma kapasitesi daha az olan çatallı kaldıraçlar genellikle elektrikli dir. Çevre ve gürültü kirliliği yaratmayan, çevreye duyarlı çatallı kaldıraçlar günümüzde daha çok tercih edilmekte ve kullanılmaktadır (Tacar, 2013).



Şekil 9. Çatallı kaldıraç (URL- 9).

1.6.10. Terminal Traktörleri

Yüksek çekme kapasiteli çekici veya traktör denen bu araçlar, kamyon veya treyler kasası (dorse) üzerinde bulunan konteynerleri terminal sahası içinde rıhtım ile istif sahası arasında karşılıklı olarak taşırlar. Terminal traktörleri sadece konteyner terminallerinde kullanılmak üzere özel olarak yapılmışlardır. Rıhtımda MHC ya da SSG'ler aracılığı ile gemiden alınan konteynerler terminal traktörün arkasında bağlı bulunan kasa (dorse) üzerine bırakılır, emniyete alınan konteyner terminal traktör ile istif sahasına taşınır ve istif sahasında bulunan çeşitli elleçleme araçları yardımıyla konteyner istif sahasında yerine istiflenir (Tacar, 2013).



Şekil 10. Terminal traktörleri (URL-10).

1.7. Özelleştirme

1.7.1. Özelleştirme Kavramı

20. yüzyılın son dönemlerinde özellikle 1970’li yıllardan sonra serbest piyasa ekonomisi ve dışa açık büyüme politikaları doğrultusunda şekillenen yeni ekonomik yapılanma beraberinde yeni ekonomik fikirler ve uygulamalar getirmiştir. Bunlardan birisi ve belki de en önemlisi, serbest piyasa koşulları içerisinde devletin ekonomik hayata müdahalesini en aza indirmeyi hedefleyen kamu iktisadi teşebbüslerini özelleştirme uygulamasıdır. İşte özelleştirme, “serbest piyasa ekonomisine işlerlik kazandırılmak 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).

Özelleştirme kelimesinde yer alan “özel” sözcüğünün Türk Dil Kurumu sözlüğünde karşılığına bakıldığında “yalnız bir şeye, bir amaca, bir kişiye ait olan” şeklinde ifade edildiği görülmektedir (TDK, 2013). Bu anlamla birlikte kişiye ait olan mal “özel mal”; topluma ait olan mal “toplumsal mal (kamusal mal)” olarak adlandırılır. Kamuda gerçekleştirilen üretimin mal ve hizmet olarak şekillendirildiği dikkate alındığında kamusal mal mülkiyet ve kullanım açısından toplum malıdır. Bu mal dağ, ova deniz olduğu gibi fabrika, işletme ya da başka bir varlık olabilir. Kamusal hizmet ise toplumun ihtiyaç duyduğu ve devlet tarafından karşılanan hizmetlerdir. Mal ve hizmet açısından özelleştirme ile ifade edilmek istenen en basit haliyle topluma ait olan varlıklarla toplum için devlet tarafından yapılan hizmetlerin üretiminin özel kişilere bırakılmasıdır. Diğer bir deyişle devletin kamusal üretim alanlarından geri çekilmesi özelleştirmenin genel anlamını belirtebilir. Topluma ait olan mal ve hizmetlerin çok ve çeşitli olması, bunların hangilerinin özelleştirilmesi gerektiği sorununu gündeme getirmektedir (Çetinkaya, 2001).

Özelleştirme, basit bir mülkiyet veya yönetim transferinin ötesinde, bütün bir iktisadi organizasyonu, serbest piyasa mekanizmasına göre işleyen yapıya kavuşturmak ve bunun için gerekli dönüşümü sağlamaktır. Bütün bu unsurlar ise özelleştirmenin geniş anlamda tanımında yer almaktadır. Geniş anlamda özelleştirmede, mülkiyet devrinin yanı sıra, bu tür kuruluşların özel kesime kiralanması, kamu kesimi tarafından üretilen mal ve hizmetlerin finansmanının özel kesimce sağlanması, yönetimin özel kesime devri, mal ve

hizmet üretimindeki kamusal tekellerin kaldırılması ve kurumsal serbestleşme de özelleştirme kavramı içinde yer almaktadır (Taşkın, 2006).

1.7.2. Özelleştirme Nedenleri

Genel kanı özelleştirilen kurumlarda verimlilik ve etkinliğin arttığı yönde olurken özelleştirme için genel kabul görmüş bazı unsurlar vardır. Bunlardan birincisi, özel sektör kurumları kar amaçlı çalışmalarından dolayı maliyetleri en aza indirirken, kamu kurumlarında kar temel amaç değildir. İkinci olarak kamulaşmanın getirdiği monopolistik ortamın verimsiz ve etkin olmayan bir çalışma ortamı yarattığı düşünülmektedir. Bunların sonucu olarak ekonomistler, özelleştirmenin, verimliliği ve etkinliği arttırarak kurumları rekabete yönlendirdiğini düşünmektedirler (Aktan, 2004).

Özelleştirme harekâtı, ülkemizde özellikle 24 Ocak 1980 ekonomik istikrar önlemleri ile gündeme gelmekle beraber halen güncelliğini koruyan ülkemizin en önemli konusu durumundadır. Özelleştirmenin sürekli ülkemiz gündeminde olmasının ana nedeni, bugüne kadar özelleştirme konusunda önemli mesafenin alınmaması ve Kamu İktisadi Teşebbüslerimizin (KİT) aşağıda sıralanan sorunlardan kaynaklanan pek başarılı olmayan performanslarıdır. Bu sorunlar başlıca 7 başlık altında toplanabilir (Doğan, 1998).

1.7.2.1. Yasal ve Yönetmelik Sorunları

Kamunun hangi faaliyet alanında girişimciliği üstlenmesi gerektiği, diğer bir deyişle, KİT'lerin kapsamının ne olması konusundaki tereddüt ve görüş farklılıkları, yasal organizasyon yapılarının birçok kanun ve kanun hükmündeki kararname ile düzenlenmeleri nedeniyle yasal yapı ve statüleriyle ilgili birçok yasal karışıklık bulunmaktadır.

KİT'lerin aşırı büyümeleri, iştirak ve bağlı ortaklıkların artması beraberinde yönetim ve denetim problemlerini getirmiştir. Aşırı merkeziyetçi yapıları nedeniyle yeni durumlar karşısında hızlı karar verebilmek olanaklı olmamakta; yönetici kadroların sıkça değişmesi, yönetici personelin performansını değerlendirecek objektif sistemin uygulanmaması da istikrarlı gelişimi engellemekte ve uzlaşmaya olanak tanımamaktadır (Doğan, 1998).

1.7.2.2. Politik Sorunlar

Kamu yararına uygun çalışma hedefi ile kar amacına yönelik çalışma hedefleri çelişmekte; üretim, yatırım ve istihdam politikaları siyasi karar organlarınca belirlenmektedir. Personel ve özellikle yöneticiler, çoğu kez liyakat esası yerine politik tercihlere göre belirlenen yetersiz veya profesyonel olmayan kişiler arasından seçilmektedir (Doğan, 1998).

1.7.2.3. Finansal Sorunlar

Öz sermaye ya da kaynak yetersizliği finansal sorunların başında gelmektedir. Ekonomik boyutlarına göre öz sermayeleri genellikle yetersiz olduğundan KİT'ler sık, sık dış kaynak veya sermaye kullanmaya yönelmektedir. Bu da üzerindeki faiz yükünü arttırmaktadır.

Ayrıca hükümetlerin sübvansiyon yoluyla KİT fiyatlarına müdahale ederek bunları düşük tutması, sübvansiyonların ise yetersiz kalması yanında zamanında ödenememesi KİT'lerin finansal yapısını daha da bozmaktadır. KİT finansman gereksinimlerinin Devlet bütçesi tarafından karşılanması sonucu enflasyon yükselmektedir (Doğan, 1998).

1.7.2.4. İstihdam Sorunu

Politik amaçlarla şişirilmiş KİT personeli gizli işsizliği getirmekte, istihdam edilen çoğu kez niteliksiz personelin verimli ve etken çalışmadığı gözlemlenmektedir. Ayrıca sözleşmeli personel ve kadrolu personel arasındaki statü ve ücret eşitsizliği de verimliliği engellemekte, üretim artışlarının dayandırılmayan ücret politikaları sonucu işgücü verimliliğini daha da düşürmektedir (Doğan, 1998).

1.7.2.5. Üretim Sorunları

KİT'ler, özel sektöre göre yüksek maliyet ve düşük verimlilikle çalışmaktadırlar. Bunun nedenleri arasında önceden değinilen finansal sorunlar, nitelik ve nicelik açısından girdi yetersizliği, düşük teknolojik düzey gibi sorunlar sayılabilir.

Düşük kapasite kullanımı birim maliyetleri arttırmakta, bu maliyetlerle rekabet olanağı zorlanmakta, yetersiz finansal kaynaklar da kalitesiz ve yetersiz girdi kullanımına neden olarak kaliteyi düşürmektedir. Etkin stok kontrolünün yapılamaması da ya çok düşük ya da çok fazla stokla çalışmaya yol açarak üretimde gecikmelere ve ekstra maliyetlere neden olmaktadır (Doğan, 1998).

1.7.2.6. Yatırım Sorunları

KİT yatırım projelerinin seçiminde ekonomik faktörler dışında politik kriterlerin etken olması söz konusu projelerin uygulanabilirliğini ve rasyonelliğini olumsuz yönde etkilemektedir.

Finansal kaynakların yeterince ve zamanında temin edilememesi sonucu projelerin tamamlanması çok uzun yılları almakta ve böylece ekonomik yüklerini ağırlaştırmakta, teknolojik açıdan projeyi çağın gerisinde bırakmaktadır (Doğan, 1998).

1.7.2.7. Pazarlama Sorunları

KİT'lerin pazarlama organizasyonları ve yönetimleri de özel sektöre oranla etkin, güncel ve verimli olmamakta bu da başarısızlıkta önemli bir faktör olmaktadır (Doğan, 1998).

1.7.3. Özelleştirmenin Amaçları

Özelleştirmenin ana felsefesi, devletin, asli görevleri olan adalet ve güvenliğin sağlanması yolundaki harcamalar ile özel sektör tarafından yüklenilemeyecek altyapı yatırımlarına yönelmesi, ekonominin ise pazar mekanizmaları tarafından yönlendirilmesidir (ÖİB, 2009).

Özelleştirme ile devletin ekonomideki sınai ve ticari aktivitesinin en aza indirilmesi hedeflenirken, rekabete dayalı piyasa ekonomisinin oluşturulması, devlet bütçesi üzerindeki KİT finansman yükünün azaltılması, sermaye piyasasının geliştirilmesi ve atıl tasarrufların ekonomiye kazandırılması, bu yolla elde edilecek kaynakların altyapı

yatırımlarına kanalize edilebilmesi mümkün olacaktır. Özelleştirmenin temel amacı nihai olarak, devletin ekonomide işletmecilik alanından tümüyle çekilmesini sağlamaktır.

Özelleştirmenin amaçları ülkelerin içinde buldukları koşullara ve sektör özelliklerine göre değişim göstermekle beraber genelde özelleştirme amaçları etki alanları itibariyle aşağıdaki gibi sıralanmıştır (ÖİB, 2009).

Ekonominin gelişimi ve etkinliği açısından;

- Pazar ekonomisi oluşturmak,
- Özel girişimciliği teşvik etmek ve özel sektörün genel ekonomideki payını genişletmek,
- Makroekonomik veya sektörel etkinlik ve rekabetçiliği teşvik etmek,
- Ekonomide sertlikleri bertaraf ederek esnekliği korumak,
- Tekel alanlarında rekabeti teşvik etmek,
- Yerli tasarrufların harekete geçirilerek etkin sermaye piyasası kurmak ve geliştirmek,
- Yerli ekonominin dünya ekonomisi ile bütünleşmesini teşvik etmek,
- Yeni istihdam yaratmak.

Bütçesel ve finansal iyileşme açısından;

- Kamu borç yükünü azaltmak,
- Kamu işletmelerinin kamuya olan finansal yüklerini azaltmak,
- Büyük ölçekli kamusal nitelikli yatırımların gerçekleştirilmesinde özel yatırımların katkısını sağlamak,
- Vergi gelirlerini artırmak için yeni kaynaklar oluşturmak,
- Kamu işletmeciliğinden kaynaklanan bütçe baskılarını azaltmak.

Gelir dağılımı açısından;

- Yabancı sermayenin yatırım yapmasına elverişli ortam hazırlamak,
- Orta sınıfa geliştirmek,
- Bireysel girişimi teşvik etmek.

Siyasal açıdan;

- Kamu sektörünün doğrudan ekonomik faaliyetlerdeki payını azaltmak,
- Devletin üretimden çekilmesini ve asli fonksiyonları üzerinde yoğunlaşmasını sağlayarak kamu sektörünün faaliyet göstereceği alanları yeniden tanımlamak,

- Özel sektör faaliyetlerini geliştirmek ve desteklemek için gerekli ortamı oluşturmak,
- Kamu varlıklarının kamu yönetimi tarafından yanlış kullanılmasının önüne geçmek,
- Siyasi kaygı ile verilen/verilmeyen kararların ekonomiye etkisini azaltmak (ÖİB, 2009).

1.8. Limanların Özelleştirilmesi

Dünyada değişen ekonomik şartlar, siyasi olaylar ve teknolojik gelişmelere paralel olarak deniz taşımacılığı dökme taşımacılıktan konteyner ve Ro-Ro taşımacılığına yönelmiştir. Taşıma sistemi ise kombine (çoklu) taşımacılığa dönüşmüştür. Böylece hinterlandına yük dağıtan tesisler haline gelen limanlar ekonomiyi doğrudan etkileyen stratejik tesisler konumuna gelmiştir.

Kamu sektöründeki limanlar teknolojik gelişmeleri takip edememekte, daha fazla bürokratik işlemler gerektirmekte ve müşteri taleplerine cevap verebilmede fazla etkin olamamaktadır. Kamu limanlarının etkin, verimli ve karlı olduğu durumlarda bile, merkezi idareye bağlı olmanın yaratacağı kısıtlamalar limanı olumsuz yönde etkilemekte ve limanlar serbest rekabet koşulları içerisinde çalıştırılmamaktadır. Kamu tarafından işletilen limanların yaratabileceği kısıtlamalar şöyle özetlenebilir (Ece, 2005).

Personel yönetimi, kamu personel politikasının kurallarına bağımlıdır ve teşvik gibi politikaların uygulanmasında güçlükler söz konusudur.

Liman İşletmeleri mali konularda kısıtlı bütçeye sahiptir. Pazarlama faaliyetleri yeterince yapılmamaktadır. Rekabet koşullarında ticari esaslara göre uygulanması gereken tarife politikaları uygulanmamaktadır. Liman altyapı ve üstyapına ilişkin yeterli yatırım gereksinimleri karşılanmamaktadır. Gümrük, liman, ticaret odaları, güvenlik gibi kuruluşlar arasında etkin uyum, koordinasyon ve işbirliği olmamaktadır.

Limanların etkinliğinin artırılması için önerilen çözümlerden biri limanların özelleştirme politikalarıdır. Limanların özelleştirilmesi etkinliği ve verimliliği yükselteceği ve beklenen ekonomik yararı arttıracığı düşüncesiyle teşvik edilmektedir. Yine kamunun limancılık gibi yoğun sermaye gerektiren sektörlere yönelik uzun dönemli finansal ve idari sorumluluğunu azaltması, özelleştirmesinin politik gerekçesini oluşturmaktadır (Cullinane ve Song, 2002).

Limanları özelleştirmenin boyutu ve yöntemleri ülkelerin sosyal, siyasi ve kültürel unsurlarına göre ülkeden ülkeye değişmektedir (Matons, 1989). Bu açıdan özelleştirme yöntemlerini incelemek gerekmektedir.

Limanların özelleştirilmesinin başlıca amaçlarını ise şöyle sıralanabilir (Kikeri ve Arkadaşları, 1992).

- Kamu sektörünün payını ve bürokrasiyi azaltmak,
- Liman hizmetlerinin etkinliğini ve verimliliğini artırmak,
- Liman kolaylıkları ve kaynaklarının azami kapasite kullanımını sağlamak,
- Ulusal ve bölgesel rekabeti artırmak,
- Finansal bağımsızlık sağlamak,
- Limanları modern işletme teknikleri ve uygulamaları ile yönetmek,
- Piyasa ekonomisi şartlarına uygun esnek bir tarife yapısı oluşturmak,
- Bölgesel ve ulusal ekonomiye katkıda bulunmak,
- Liman üst ve altyapı yatırım gereksinimlerini karşılamak,
- Limanların teknolojik gelişmelere ayak uydurmasını sağlamak,
- Liman sektöründe yeni ve cazip yatırım olanakları sağlamak,
- İstihdam yapısını güçlendirmek,
- Limanları rekabet ortamında ticari esaslara göre işletmek,
- Uygun çalışma koşullarını, yüksek ücret, terfi fırsatları, teşvik sistemini sağlamak,
- Sanayinin gelişmesini sağlamak.

1.9. Liman Özelleştirme Yöntemleri

Limanların özelleştirilmesi günümüz liman endüstrisinin en önemli konularından biri olmaktadır. Limanların özelleştirilmesi, özel sektörün liman hizmetlerinin performansına, liman kolaylıkları operasyonlarına ve finansmanına direkt katılımıdır.

Limanları özelleştirmenin boyutu ve yöntemleri ülkelerin sosyal, siyasi ve kültürel gibi unsurlarına göre ülkeden ülkeye değişmektedir (Matons, 1989). Dünyada kamu sektörüne ait limanlar idari yapılarına göre limanların veya rıhtımların hisse satışı, işçilere hisse satışı, işletme hakkının devri, yönetim anlaşmaları, kiralama gibi yöntemlerle özelleştirilmektedir. Ancak, bu gibi kamuya ait liman kolaylıklarının özel sektöre transferinde potansiyel yatırımcılar için liman özelleştirmelerini cazip kılmak amacıyla

kısıtlamaları kaldıracak veya azaltacak düzenlemelerin yapılması gerekmektedir (Ece, 2006).

Limanların özelleştirilmesi yaklaşımında başlıca üç liman özelleştirme yöntemi mevcuttur. Bunlardan birincisi liman hizmetlerinin etkinliğinin ve verimliliğinin artırılması amacıyla işletme hakkı devri, imtiyaz anlaşması, kira sözleşmeleri ile bu hizmetlerin özel sektör tarafından yürütülmesi (Cook ve Kirkpatrick, 1989). İkinci yaklaşım ise limanların daha fazla ticari esaslara göre çalıştırılmasını sağlayacak şekilde yönetilmeleri (yönetim anlaşması-management contract) ve üçüncüsü gerekli finansmanın sağlanması amacıyla özel sektöre transferidir (Matons, 1992).

Liman sektöründe hizmetlerin etkin ve verimli olarak verilmesi ve ticari esneklik sağlamak için özelleştirme bir araçtır. Ancak, liman özelleştirme programının amaçları ülkelerin ticaret ve ulaştırma amaçlarına uygun olmalıdır (Ece, 2005).

Limanlara özel sektörün katılım yolları Ott ve Hartley tarafından şu şekilde belirtilmektedir (Ott, Hartley, 1991).

Liman ekipmanının kiraya verilmesi. Liman işleticileri (özel operatörler) liman işletmesine ait olan ekipmanı operatörü ile birlikte veya operatör olmaksızın kiralamaktadır. Antwerp, Rotterdam gibi limanlarda römorkör, yüzer vinç, rıhtım vinci gibi belediyeye ait ekipmanlar kiralanmaktadır (Ott, Hartley, 1991).

Liman arazisinin ekipmanlı/ekipmansız kiraya verilmesi. Liman arazisi belirli bir süre için kira sözleşmesi (concession acts) ile özel sektöre kiraya verilmektedir. Ancak, liman arazisi ekipmanlı kiraya verildiğinde bu yöntemin dezavantajı işletici özellikle konteyner terminalleri için pahalı ekipmana yatırım yapmaktan kaçınmakta ve bu durum liman trafiğini ve elleçleme operasyonlarını etkilemekte, uzun dönemde liman için risk teşkil etmektedir. Antwerp, Rotterdam gibi limanlarda özel sektör terminal, sundurma, istif sahaları vb. kiralamakta ve elleçleme, depolama operasyonlarını yerine getirmektedir (Ott, Hartley, 1991).

Yönetim sözleşmeleri. Yönetim sözleşmeleri liman ekipmanı ve arazisinin kiralanması yöntemine benzemektedir. Ancak, işletici sadece yönetimden sorumlu olup, herhangi bir yatırım veya finansman katkısı yapmamaktadır. Nijerya'da Tincan Adasında konteyner ve Ro-Ro terminalleri söz konusu yöntemle özelleştirilmiştir (Ott ve Hartley, 1991).

Liman arazisinin üstyapı yatırım yapma koşuluyla özel sektöre kiraya verilmesi. Bu yöntem limanlarda özel sektörün katılımı açısından en uygun yöntemlerden biri olmakta ve

özel sektörü yatırıma teşvik etmektedir. Genellikle ihtisas limanları için kullanılan bir yöntemdir. Amerika Birleşik Devletleri'nde Tacona, İngiltere'de Marsey Docks and Harbour Şirketleri bu yöntemle özelleştirilmiştir (Ott ve Hartley, 1991).

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.

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 devlete (liman işletmesine) geçmektedir. Kira süresi yatırım maliyetleri ve amortisman sürelerine bağlıdır. Avrupa, Afrika, Orta Doğu'nun bazı bölgeleri ve Asya'daki birçok limanda bu yöntem uygulanmaktadır. Süveyş Kanalı, Fas'ta Tangier Limanı ve Kanada'nın Vancouver limanının bazı terminalleri için Yap İşlet Devret yöntemi uygulanmıştır (Ott ve Hartley, 1991).

Özel sektör ve liman idaresi arasındaki ortak girişim. Birçok limanda özel/kamu sektörü işbirliği söz konusudur. Fransa'nın Roven Limanı hubabat terminalleri Roven Otonom Limanı, Ticaret Odası ve tarım sektöründeki çeşitli firmaların liman hisselerine katılımı ile özelleştirilmiştir. Zaire'de Kinshasa konteyner kara terminali için Liman Otoritesi ve yabancı denizcilik şirketi ortak girişim kurmuştur (Ott ve Hartley, 1991).

Dünyadaki liman özelleştirme örneklerinde işletici kuruluşlar hizmetlerden elde edecekleri gelirin bir bölümünü kira bedeli olarak liman idaresince ödemek ve liman idaresince konulan genel kurallara uymak zorundadırlar.

1.10. Dünya'da Liman Özelleştirmeleri

Küreselleşme ve bölgeselleşme nedeniyle uluslararası ulaştırma sektörünün serbestleşmesi; limanlarda daha etkin ve verimli, rekabetçi, hızlı ve güvenilir bir hizmet verilmesini ve limanların bir dağıtım merkezi konumuna gelmesini gerektirmektedir (Ece, 2005).

Limn Özelleştirmesi “varlıkların mülkiyetinin kamudan özel sektöre devri veya liman tesis, donatım ve sistemlerinde kullanılan yatırım fonlarına özel sermayenin uygulanması” olarak tanımlanabilir. Özel mülkiyet veya liman varlık ve hizmetlerinde özel sermaye kavramı olmadan liman özelleştirmesi olmaz. Özel yatırım olmadan, liman

hizmetlerinin ifasında özel sektörün payının artması, özelleştirme değil, vekalet verme şeklinde olmaktadır (UNCTAD,1998).

Özellikle İngiltere ve Birleşik Devletler gibi Anglo Sakson ülkelerinde son yüzyıl içinde özel liman düşüncesi oldukça popülerdi. Bu ülkelerde zaman zaman kamu yetkilileri bir işletme imtiyazı olarak limanın tümünü özel sektöre verdi ve özel sektörden inşasını da istedi. 1960'lı yılların başında birçok gelişmekte olan ülkenin bağımsızlıklarını kazanmaları ile birlikte özellikle Afrika'da olmak üzere özel sektör işletme özerkliğini kamuya verilmesi ile yerini kamuya bırakmıştır (Taşkın, 2006).

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

Fransa'da Hükümet kontrolü altında 15 adet özerk olmayan liman ve hükümet kontrolünden bağımsız olan ve hükümetin yetkilerini devralmış olan bölgesel özerk birimler veya bölgesel ticaret ve endüstri odaları tarafından yönetilen 200'den fazla liman bulunmaktadır (Taşkın, 2006).

Hollanda'da Rotterdam ve Amsterdam limanlarında liman altyapısı, doklar ve bir kısım liman ekipmanının mülkiyeti belediye liman otoritesine ait olup, liman yönetimine belediyeler hakimdir. Yönetime yerel Bakanlıklar ve eyalet hükümetinin katkısı bulunmaktadır. Liman arazisi özel operatörler tarafından kısa veya uzun dönemli kiralanmakta olup, bu operatörler üstyapı yatırımlarını yapmakta, yükleme-boşaltma operasyonlarını ve pazarlama faaliyetlerini yürütmektedir. Devlet sadece liman altyapı yatırımlarına katkıda bulunmaktadır (Taşkın, 2006).

Almanya'da Federal Hükümet, liman idaresiyle ilgilenmemekte olup, tüm liman yönetimi eyalet hükümetlerine bırakılmıştır. Bölgesel hükümetlerin bazıları yönetimi kendileri yapmakta diğerleri ise yönetim işlevinin çoğunu liman işletme şirketlerine bırakmaktadır. Asya'da en büyük özelleştirme uygulaması Malezya'da gerçekleştirilmiş olup, devlete ait limanların tamamına yakını özelleştirilmiştir. Kelang konteyner terminalinin 1986 yılında % 51 hissesi satılarak özelleştirilmeye ilk adım atılmıştır (Taşkın, 2006).

1.11. Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri

Türkiye’de limanların özelleştirilmesi “4046 sayılı *Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun*” kapsamında gerçekleştirilmektedir (Resmi Gazete, 1994).

Söz konusu Kanuna göre “*Kamu Hizmetlerinin Gördürülmesinin Özelleştirilmesi*” başlıklı 15. maddesinin (B) bendine göre limanlar kuruluşların bir bütün olarak veya aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimlerinin mülkiyet hakkı saklı kalmak kaydıyla bedel karşılığında belli süre ve şartlarla işletilmesi hakkının verilmesi olan işletme haklarının verilmesi veya kiralanması ve mülkiyetin devri dışındaki benzer diğer yöntemlerle özelleştirilebilir ve işletme hakkının devri süresi 49 yılı geçemez şekilde ifade edilmektedir. Bahsi geçen kanun’un 37. maddesinin (a) bendine göre limanlar hakkında mülkiyetin devri suretiyle özelleştirme yapılamaz ve limanların, mülkiyetin devri dışındaki yöntemlerle özelleştirmelerinden Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişiler yararlanabilir ve yabancı sermaye payı % 49’u geçemez (Volkan ve ark. 2010).

Türkiye’de kamu limanları Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD) olmak üzere iki kurum tarafından işletilmektedir. Türkiye Denizcilik İşletmeleri’ne ait limanlar 1994 yılından itibaren özelleştirilmeye başlanmıştır Tablo 1.

Tablo 1. Özelleştirilen TDİ limanları (URL-11, 2014).

Limn Adı	Özelleştirilme Tarihi	İhaleyi Alan Kuruluş
Tekirdağ Limanı	1997	Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş.
Hopa Limanı	1997	Park Denizcilik İşletmeleri A.Ş.
Giresun Limanı	1997	Çakıroğlu Liman İşletmesi A.Ş.
Ordu Limanı	1997	Çakıroğlu Liman İşletmesi A.Ş.
Sinop Limanı	1997	Çakıroğlu Liman İşletmesi A.Ş.
Rize Limanı	1997	Riport Rize Limanı Yatırım A.Ş.
Antalya Limanı	1998	Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi A.Ş.
Alanya Limanı	2000	Alıdaş Alanya Liman İşletmeleri A.Ş.
Marmaris Limanı	2001	Marmaris Liman İşletmeciliği A.Ş.

Tablo 1'in devamı

Limani Adı	Özelleştirilme Tarihi	İhaleyi Alan Kuruluş
Çeşme Limanı	2003	Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş.
Kuşadası Limanı	2003	Ege Liman İşletmeleri A.Ş.
Trabzon Limanı	2003	Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş.
Dikili Limanı	2003	Dikili Liman ve Turizm İşletmeleri A.Ş.
Salıpazarı Limanı	2013	Doğuş Holding A.Ş.

Tablo 1'de yer alan bu limanların hepsi 30 yıl süreyle “İşletme Hakkı Devri” ile özelleştirilmiştir. Tekirdağ Limanı'nın işletme hakkı sözleşmesi 2012'de feshedilmiş ve TDİ tarafından geri alınmıştır.

TCDD'ye ait İskenderun, Mersin, İzmir, Derince, Bandırma ve Samsun Limanları, 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu (ÖYK) kararı ile özelleştirme programına alınmıştır (Tablo 2). 02.06.2005 tarih ve 2005/54 sayılı ÖYK kararı ile anılan limanların “İşletme Hakkının Verilmesi” yöntemiyle özelleştirilmelerine karar verilmiştir. Tablo 2'de TCDD limanlarının özelleştirme süreçleri gösterilmiştir.

Tablo 2. Özelleştirilen TCDD limanları (URL-12, 2013).

Limani Adı	İhale Tarihi/Süresi	Özelleştirme Bedeli (\$)	İhaleyi Kazanan Kuruluş	Son Durum
Mersin Limanı	2005 / 36 Yıl	755.000.000	PSA/AKFEN O.G.G	Limani devredilmiştir.
Samsun Limanı	2008 / 36 Yıl	125.200.000	CEYNAK Lojistik ve Ticaret A.Ş.	Limani devredilmiştir.
Bandırma Limanı	2008 / 36 Yıl	175.500.000	ÇELEBİ O.G.G	Limani devredilmiştir.
İskenderun Limanı	2010 / 36 Yıl	372.000.000	LİMAK Yatırım	Limani devredilmiştir.
Derince Limanı	-	-	-	İmar planı çalışmaları devam etmektedir.
İzmir Limanı	-	-	-	İmar planı çalışmaları devam etmektedir.

TCDD limanlarının özelleştirme sürecinde hemen hemen bütün limanların devri süreç içerisinde yapılmıştır. Bu devirler, açılan davalar sonucunda 2-3 yıllık beklentiler sonunda gerçekleşmiştir. 2008 yılında ortaya çıkan uluslararası ekonomik krizden denizcilik sektörü ile birlikte liman işletmecileri de büyük oranda etkilenmiştir. Ekonomik kriz sonucu liman gelirleri önemli ölçüde azalmıştır. Bu da limanlara yatırım yapmak isteyen özel sektör yatırımcıları için olumsuz yönde önemli bir etken olmuştur. Krizin etkilerinin yavaş yavaş ortadan kalkması ile özelleşen limanlar gerekli yatırımları yaparak limanların elleçleme kapasitelerini arttırmıştır (TCDD, 2012).

1.12. Karadeniz Limanlarının Özelleştirilmesi

Karadeniz’de özelleştirilen limanlara baktığımızda TDI’ye ait Hopa, Rize, Trabzon, Giresun, Ordu ve Sinop limanları 30 yıl süreyle “işletme hakkı devri” ile özelleştirilmiştir.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Hopa Liman İşletmesi Müdürlüğü adı altında devam eden Hopa Limanı, Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı Özelleştirme Yüksek Kurulu’nun 9 Mayıs 1997 gün ve 22984 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan ve uygulama şekli işletme hakkının 30 yıl süre ile devredilmesi yöntemi ile özelleştirilmesi hakkındaki karar sonucu, 17 Haziran 1997 tarihi itibarıyla özelleştirilerek Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. tarafından fiilen 27 Haziran 1997 tarihi itibarıyla Park Denizcilik Ve Hopa Liman İşletmeleri A.Ş.’ne devredilmiştir (URL-13, 2013).

Özelleştirme tarihi itibarı ile 2000 m² olan kapalı ambar sahasını 18220 m²ye, 54000 m² olan açık ambar sahasını 102462 m²’ye çıkartan Park Denizcilik, ilave olarak yüksek kapasiteli forklift, vinç, kantar, hizmet aracı ve makineleri ile yeni yatırımlar yapmıştır. Bu yatırımlar hizmet gereklerine göre her geçen gün artarak devam etmektedir. Ayrıca Akaryakıt Terminaline yapılan ilave yatırımlarla toplam 38.000 m³ depolama kapasitesi ile dağıtım yapabilecek seviyeye ulaşmıştır (URL-13, 2013).

Ordu, Giresun ve Sinop Limanları 1997 yılında Çakıroğlu Liman İşletmeleri A.Ş.’ne İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında devredilmiştir.

Ordu Limanı 3 rıhtımı ve gerekli tüm donanımı ile Ordu ilinin tek ticari Limanı olarak hizmet vermekte. Liman 6710 m² açık depolama alanına ve yıllık 352 adet gemi kabul kapasitesine sahip. Limanda kuru yük, dökme yük, genel kargo, LPG, metanol, ve sıvıyağ yükleme boşaltma hizmetleri verilmekte (URL-14, 2013)

Giresun Limanı, Doğu Karadeniz bölgesinde bulunan Giresun ilinin tek ticari liman özelliğini taşımaktadır. Liman 2 taraflı dalga kıran tarafından deniz ve hava muhalefetine karşı korunmalıdır. Toplam 425 metre rıhtım uzunluğuna sahip liman yıllık 1400 gemi kapasitesine sahiptir. Limanın açık saha alanı 54349 m², kapalı depolama alanı ise 2325 m²'dir (URL-15, 2013).

Sinop Limanı, Orta Karadeniz bölgesinde bulunan Türkiye'nin en kuzey noktası Sinop burnunun ve Sinop ilinin tek Ticari Limanıdır. Toplam 239 metre rıhtım uzunluğuna sahip liman yıllık 400 gemi kapasitesine sahiptir. Limanın açık saha alanı 5000 m², yıllık depolama miktarı ise 20000 tondur. Limanda kapalı depolama alanı ise mevcut değildir (URL-16, 2013).

Trabzon Limanı, Özelleştirme Yüksek Kurulunun 31/10/2003 tarih ve 2003/76 sayılı kararıyla 30 yıllığına Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş.'ne 20.11.2003 tarihli İşletme Hakkı Devir Sözleşmesi kapsamında 21.11.2003 tarihinde devredilmiştir (URL-17, 2012).

Trabzon Limanı'nda 6 adet rıhtım bulunmaktadır. Toplam 1525 metre rıhtım uzunluğu olan Trabzon Limanı'nın ortalama derinliği 2,5 metre ile 10 metre arasında değişmektedir. Trabzon Limanı her tür gemi yanaşabilecek ve yılda 2000 adet gemiye hizmet verecek şekilde yapılmış olup kapasitesi 250000 yolcu, 2000000 ton dökme kuru yük, 1830000 ton genel kargo, 175000 TEU konteyner ile 10000 araçtır (URL-17, 2012).

Trabzon Limanı yıllık 2500000 ton yükün depolanabilmesine imkân veren açık alana ve yıllık 500000 ton yükün depolandığı kapalı depolara sahiptir. Limanın yıllık toplam depolama kapasitesi 3000000 ton'dur. Limanda 306000 m² gümrüklü alan mevcut olup, soğutuculu konteynerler de dâhil olmak üzere yıllık konteyner depolama kapasitesi 100070 TEU' dur (URL-17, 2012).

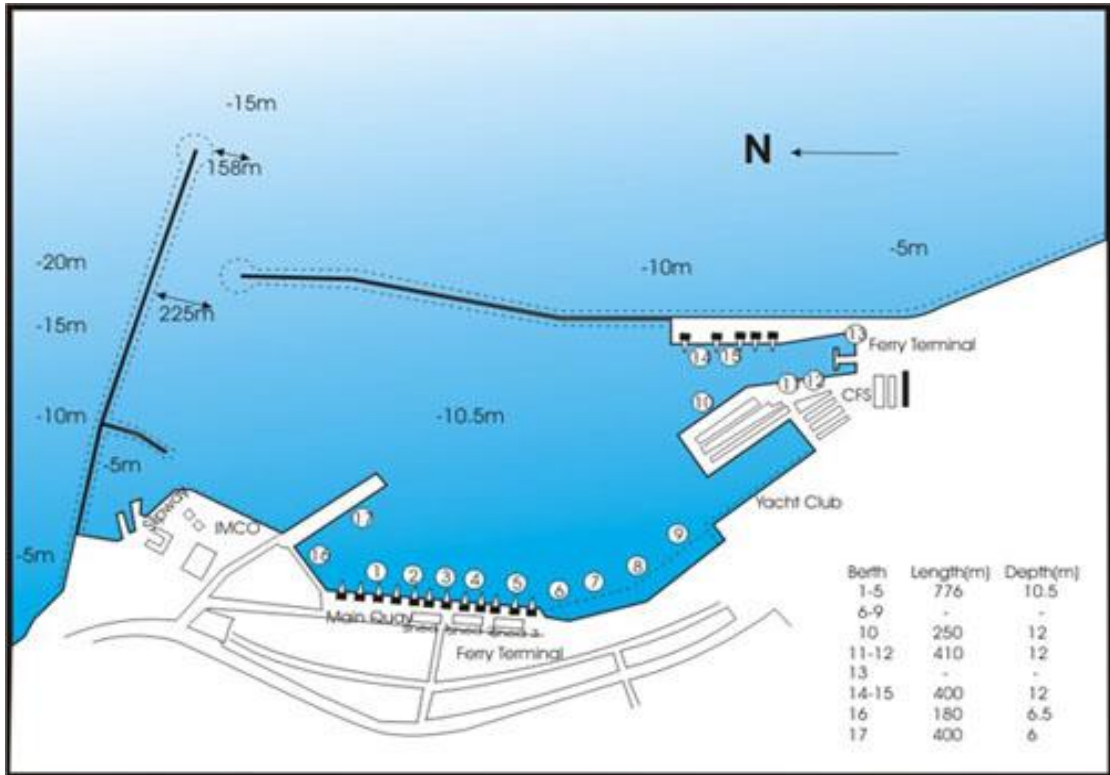
1.13. Samsun Limanı ve Özelleştirilmesi

Hinterlant ile ulaşım bağlantılarının güçlü olması ve kentin Karadeniz'e hâkim bir noktada konuşlanması Samsun'da denizcilik ve limancılık faaliyetlerinin her dönemde etkin olmasına neden olmuştur. Kentin limancılık tarihi M.Ö. 3500'lü yıllara kadar uzanmaktadır. M.Ö. 3500 yıllarına dayanan şehrin yapılanması ile birlikte bugünkü Samsun Limanı doğal liman olarak kullanılmıştır. 1926-1944 yılları arasında iskele özelliğinde olan liman, kurulu 7 iskelesi ile deniz ticaretine hizmet vermiş ve 1944 yılında Devlet Limanlar İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne devir edilerek fiilen işletilmeye

başlanılmıştır. Samsun Limanı 29.07.1953 yılında kabul edilen 6186 sayılı kanunla TCDD işletmesine devredilmiştir (DTO, 2008).

Samsun Liman sahası, doğuda enlemi $41^{\circ} 15' 45''$ kuzey, boylamı $37^{\circ} 01' 30''$ doğu olan Çaltı Burnu'ndan ve batıda enlemi $41^{\circ} 44' 00''$ kuzey, boylamı $35^{\circ} 57' 00''$ doğu olan Kızılırmak Nehri'nin deniz ile birleştiği noktadan, genel kuzey istikametine çizilen hatların, Karadeniz'deki Türk karasularının dış sınırını kestiği noktalar arasında kalan deniz ve kıyı alanıdır (Resmi Gazete, 1970).

Limanın krokisi şekil 11'de gösterilmiştir (URL-18, 2009).



Şekil 11. Samsun limanı krokisi (URL-18, 2009).

Samsun Limanı konumu, $41^{\circ} 18' 00''$ kuzey enlemi ve $36^{\circ} 22' 00''$ doğu boylamları arasında yer almaktadır. Samsun Limanı deniz hinterlandı, Gürcistan'ın Batumi, Poti ve Sukhumi Limanları; Rusya'nun Soçi, Tuapse, Novorossisk, Azak denizinde Azov, Taganrog, Jdanov, Yalta, Berdyansk, Geniçesk; Kırım'da Mis.Kız-Oğul, Feodosiya, Yalta, Todor, Sevastopol, Yevpatorskiy; Ukrayna'da Nikolayev, Odesa, Iliçhevski; Romanya'da Konstanta; Bulgaristan'da Varna limanlarını içine almaktadır.

Samsun Limanı Karadeniz bölgesinde Türkiye'nin en büyük limanıdır. Karadeniz'de demiryolu bağlantısı olan tek limandır ve geniş bir hinterlanda sahiptir. Anadolu'dan gelen ve Anadolu'ya gidecek yüklerin uğrak noktasıdır. Samsun, demiryolu ve karayolu bağlantısı ile Sinop, Çorum, Amasya, Ordu, Sivas, Erzincan, Yozgat, Tokat, Kastamonu, Ankara, Kırşehir, Kayseri, Niğde, Konya, Malatya illerini hinterlandı içine almaktadır.

Samsun Limanı'nda ilk yükleme-boşaltma hizmetleri biri özel idareye ait "Park İskelesi", 6 tanesi Belediye'ye ait "Gaz-Zahire-Markopala-Gümrük-Yolcu-Un ve Tütün" iskelelerinden istifade edilerek çaparcılar cemiyeti tarafından yapılmaya başlamıştır. Bu iskeleler 06.01.1944 tarihinde o zamanki adıyla Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü emrine verilmiş ve yine aynı tarihte Devlet Demiryolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. Limanda mevcut bulunan makineli ve makinesiz deniz nakil vasıtaları (çaparcılar-mavnalar ve cer motoru) alınarak limanın fiilen bu Umum Müdürlükçe işletilmesine 01.03.1944 tarihinde başlanmıştır. Liman 29.07.1953 tarihinde yürürlüğe giren 6186 sayılı kanun TCDD İşletmesi'ne intikal etmiştir (URL-19, 2012).

1.14. Konu ile İlgili Daha Önce Yapılan Çalışmalar

Türkiye'de liman özelleştirmeleri 1997 yılından itibaren hız kazanmaya başlamıştır. Bu tarihten itibaren gerek Türkiye'deki liman özelleştirmeleri ve bu özelleştirmelerin boyutları, gerekse özelleştirilen bazı limanlar üzerinde bildiri, makale ve tez çalışmaları yapılmıştır.

Günel (2004), limanlarda verimliliğin ölçülmesine yönelik çalışmasında verimliliğin ölçülmesi için gerekli parametreleri tanımlamış, bu parametreler çerçevesinde limanlarda uygulanabilecek temel bir bilgisayar yazılımının başlıca unsurlarını ortaya koymuş.

Ünalımış (2005), Avrupa Birliği ve Türkiye'de deniz yolu taşımacılığı ve liman özelleştirmelerini incelemiş, Türkiye'de önemli liman işletmelerine, uygun modeller seçerek özel sektörün katılım yollarını araştırmıştır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'na ait limanların işletmelerine özel sektörün katılımının önünün açıldığı ve bu konunun yoğun olarak gündeme geldiği ortamda, Türkiye'de daha önce yapılan liman özelleştirmelerini analiz ederek, özelleştirilmeyle birlikte performanslarının arttığını tespit etmiş, bundan sonra yapılması gereken liman özelleştirmelerine ve bunun ülke ekonomisine sağlayacağı faydalara ışık tutmaya çalışmış.

Ünal (2006), liman özelleştirmelerinin Türkiye'deki ekonomik boyutunu incelemiş, özelleştirme amaçları, liman özelleştirmesinin tercih edilme nedenlerini belirtmiş, bugüne kadar Türkiye'de özelleştirilen limanlar hakkında bilgi vermiş. Çalışma sonucunda, Türkiye'de özelleştirme konusuna bilinçli yaklaşılmadığı, özel sektöre devredilen limanlara devir sonrası yapılan yatırımlar, anlaşma şartlarına bağlılıkları gibi konuların takibine önem verilmediği, limanların hangi kuruluşun bünyesi altında olacağı ve denetimleri konusunun açıklığa kavuşturulması ve kapsamlı bir limancılık programının oluşturulması gerektiği kanaatine varmış.

Taşkın (2006), Türkiye'de yapılan liman özelleştirmelerinin hukuki analizini inceleyerek özelleştirmeleri yasal çerçevede ele almaya çalışmış.

Çelebi (2006), Doğu Karadeniz limanları olan Trabzon, Rize ve Hopa limanlarının kapasite analizlerini yapmış ve verimliliklerini belirlemiştir. Limanların çok düşük kapasite ile çalıştığı verisine ulaşan Çelebi, bunu limanların transit yükler için kullanılmamasından ve sadece sanayi ve ekonomik bakımından çok gelişmemiş olan bölge hinterlandına hizmet vermelerinden kaynaklandığı sonucuna dayandırmıştır.

Doğan (2007), Tekirdağ Limanı'nın özelleştirme sürecini incelemiş ve bu kapsamda özelleştirme hakkında kapsamlı araştırma yapmış, Türkiye'deki liman özelleştirmeleri ve bölgesel limanlar konusunda incelemelerde bulunmuş.

Akarçay (2009), Liman Özelleştirmeleri ve Türkiye Uygulamaları çalışmasında limanların ülke ekonomisindeki yerini ve özelleşmeleri ile ne gibi değişikliklerin yaşandığını, Türkiye'de liman özelleştirmelerinin doğurduğu sonuçları incelemiştir. Çalışmasının sonunda da limanlar için devletin ve özel sektörün yapması gereken birtakım çalışmalar önerilmiştir.

Karacan (2010), Türkiye'de Özelleştirme Uygulamaları ve Derince Limanının Özelleştirilmesi başlıklı çalışmasında, özelleştirme olgusunu teorik temellerde incelemiş, sadece mali bir konu olarak değil, stratejiden, uygulamaya kadar olan geniş bir perspektiften ele almış, küreselleşme ile ilgisi küreselleşmenin neyi ifade ettiği ve nerden çıktığı bulgular ışığında yorumlamış daha sonra, limanların özelleştirilmesi ve Derince Limanının önemi üzerinde durmuş. Son olarak da özelleştirmenin Dünya ve Türkiye bazında nasıl bir sonuç yaratacağı kapsamlı olarak incelenmiştir.

Çağlar ve arkadaşları (2010) Özelleştirme ve Özelleştirme Aşamasında Olan Limanların Sektörel İncelenmesinde, Türkiye'de liman özelleştirme süreçlerini ele almışlar ve liman özelleştirme gereksinimleri ile birlikte özelleştirme uygulamaları incelemişler.

Son olarak da Türkiye’de liman özelleştirmesi kapsamında gelinen nihai noktayı değerlendirmişler.

Esmer ve Oral (2012), Samsun Limanı’nın özelleştirme sonrasında pazar payının arttırılması konusunu işlemiş. Yakın zamana kadar Türkiye’nin en geniş hinterlandına sahip limanlarından birisi iken hinterlandtan Samsun Limanı’na yük akışının son derece sınırlı kaldığından bahsedilmiş ama son dönemde yapılan yatırımlar sayesinde Samsun Limanı’nın uluslararası pazarlardaki öneminin gelecekte artması beklendiği belirtilmiş.

2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

Limanlar deniz ticaretinin en önemli kilit noktalarıdır. Limanların etkin, verimli, çevreci ve aynı zamanda emniyetli şekilde yönetilmeleri gerekmektedir. Bunların yanı sıra gelişen ve değişen teknolojiye paralel hareket etmelidir. Bütün bunlara ayak uyduramayan limanlar rekabet avantajlarını kaybetmektedirler. Bu da o limanlara gelen gemi sayılarının azalmasına ve limanların zarara uğramasına sebep olmaktadır. Özellikle kamu limanları bu değişim ve gelişime ayak uyduramadıkları için özelleştirilmeye başlanmıştır. TCDD Samsun Limanı da özelleştirme kapsamına alınan ve işletme hakkı devri ile özelleştirilen limanlardan biridir.

2.1. Samsun Limanı'na Ait Verilerin Toplanması

Samsun Limanı Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca 2010 Nisan ayında Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş.'ye devredilmiştir. Yapılan bu çalışmada limanın devredilmesinden önceki durumu ve devredilmesinden sonraki durumu araştırılıp incelenmiştir. Bunun için gerek Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na gerek Samsun Limanı'na gerekse de TCDD Samsun Gelemen Lojistik Köyü'ne bizzat gidilerek hem sözlü olarak mülakatlarda bulunmuş olup aynı zamanda bu tesislerden bazı veriler alınmıştır. Ayrıca Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na (UDHB) bağlı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (DTGM) istatistik veri tabanından, TCDD veri tabanından ve TÜRKLİM'den Samsun Limanları ve Samsun Limanı ile ilgili veriler toplanmıştır. Bu veriler içerisinde Samsun Limanları'nda yüklenen toplamı, yüklenen yükün kabotaj ve ihracattaki payları, Türk Bayraklı ve yabancı bayraklı gemilere yapılan yükleme miktarları mevcuttur. Aynı zamanda limanlarda yapılan toplam tahliye toplamı, toplam tahliyenin kabotaj ve ithalattaki payları, Türk ve yabancı bayraklı gemilerden yapılan tahliye miktarları mevcuttur. Yük, yolcu, araç ve istihdam durumunu karşılaştırmak üzere TCDD'nin veri tabanından veriler elde edilmiştir. Bizzat Samsun Limanı'na gidilerek alınan verilerle liman özelleştikten sonra yapılan yatırımlar ve bu yatırımlar sonucunda elde edilen veriler toplanmıştır. Ayrıca Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na da gidilerek özelleştirme ile ilgili veriler alınmıştır. Bu verilerin dışında, Samsun Limanı'ndaki Ro-Ro araç trafiği ile ilgili

toplam araç sayısı ve konteyner elleçlemesine ait bilgiler elde edilmiştir. TCDD Gelemen Lojistik Köyü'nden demiryolu taşımacılığına ait yük bilgileri, ihracat ve ithalat oranları alınmıştır. Limanda çalışan personel sayısı farklı veri kaynaklarından alınarak değerlendirilmiştir.

2.2. Verilerin Analizi

Toplanan bütün veriler ayrıntılı şekilde analiz edilmeye çalışılmıştır. Özelleştirme öncesi ve sonrasına ait bu veriler Microsoft Excel programı kullanılıp analiz edilerek grafiklerle gösterilmiştir. Hem Samsun ili içindeki limanlar, hem de Türkiye'deki toplam elleçleme miktarları değerlendirilerek aralarındaki oranlar hesaplanmıştır. Samsun Limanı'na ait yüklenen yük miktarı yıllara göre Microsoft Excel programında tablo ve grafik halinde belirlenmiştir. Aynı şekilde limanda yapılan tahliye miktarlarına ait bilgiler, limanda elleçlenen konteyner miktarı ve tonajı, limana giren ve limandan çıkan vagon adetleri ve tonajları, limanda elleçlenen yük çeşitliği ve limanın istihdam ettiği personel sayısı Microsoft Excel programı kullanılarak tablo ve grafiklerle analiz edilmiştir.

3. BULGULAR

Deniz taşımacılığında limanlar önemli ve ticarete kilit nokta durumundadır. Son yıllarda giderek artan ticaret hacmi limanlar arasındaki rekabeti de etkilemiştir. Bu rekabet ortamında limanların etkin, verimli ve karlı çalıştırılması öne çıkmaktadır. Türkiye’de kamu limanlarının bu serbest rekabet ortamında geri planda kalması ve yeterli seviyeye ulaşamaması sonucu, 1995 yılından itibaren işletme hakkı devri ile özelleştirilmeye başlanmıştır. Böylece limanların gelişen teknolojik gelişmelere ayak uydurması, daha etkin ve verimli çalıştırılması ve serbest rekabet ortamında etkin rol alması hedeflenmiştir.

Samsun Limanı da özelleştirilen limanlar arasında yer almıştır. Yapılan çalışma sonucunda elde edilen bulgular, Samsun Limanının özelleştirme süreci, özelleştirme sonrası yapılan yatırımlar, limanda yapılan toplam ithalat ihracat yük elleçleme verileri, giden gelen araç sayısı, konteyner elleçleme verileri, limanda istihdam edilen personel sayısı, demiryoluyla gelen giden yük miktarları, limanın yıllık gelir bilgileri yer almıştır.

3.1. Samsun Limanı

Samsun Limanı, Samsun şehrinin kuzeyinde, iki mendirek içerisinde bulunmaktadır. Samsun Limanı içinde 18 km’lik demiryolu ağı mevcut olup, sahilde Çarşamba ve iç bölgelerde Sivas aracılığıyla Türkiye demiryolu ağına bağlıdır. Karayolu ile sahilde Samsun-Ordu, Giresun, Trabzon ve Samsun-Sinop, iç kısımda Samsun - Amasya, Tokat ve Samsun-Çorum ve Ankara ile bağlantılıdır. Diğer yandan Samsun Çarşamba Havalimanı, Samsun Uluslararası Limanı’na yaklaşık olarak 30 km. uzaklıkta yer almaktadır (URL-17, 2012).

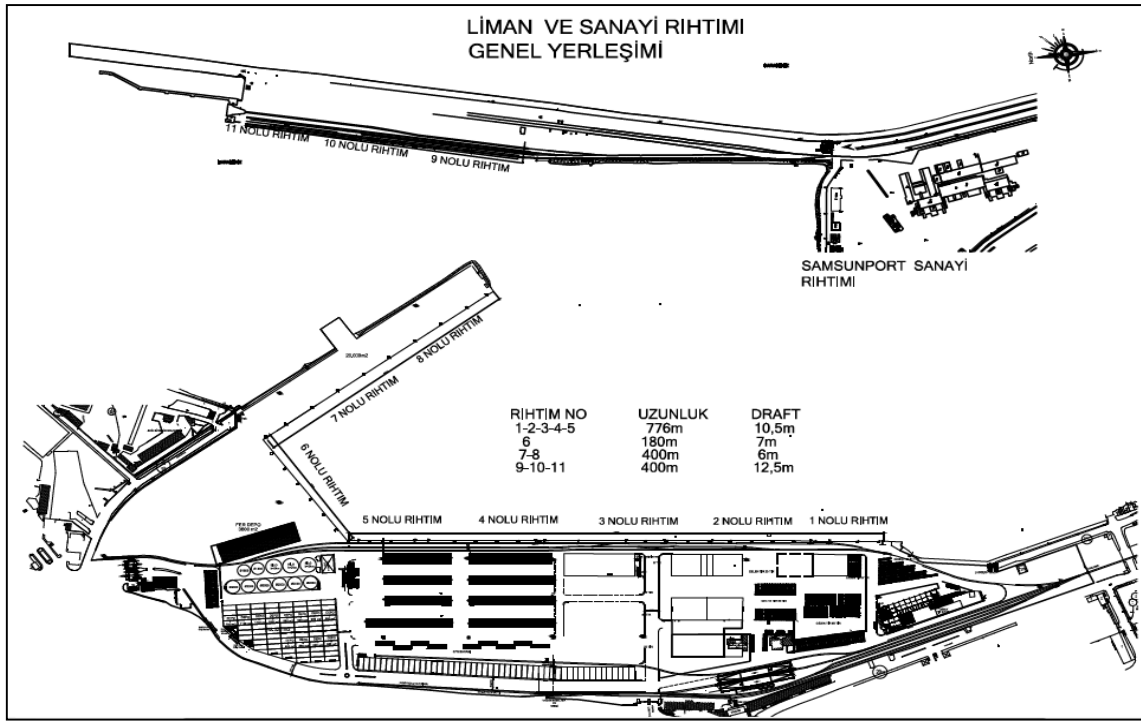
Samsun Limanı; doğuda enlemi 41° 15' 45" kuzey, boylamı 37° 01' 30" doğu olan Çaltı Burnu’ndan ve batıda enlemi 41° 44' 00" kuzey, boylamı 35° 57' 00" doğu olan Kızılırmak Nehri’nin deniz ile birleştiği noktadan, genel kuzey istikametine çizilen hatların, Karadeniz’deki Türk karasularının dış sınırını kestiği noktalar arasında kalan deniz ve kıyı alanıdır (Resmi Gazete, 1970).

Samsun Limanı’nın kuzey mendireğinin uzunluğu 1580 m, doğu mendireğinin uzunluğu ise 3176 m’dir. Kuzey mendireği, uzunluk itibarıyla, doğu mendireğinden daha

kısa olmasına karşın, Doğu Karadeniz'deki egemen rüzgâr yönüne bağlı oluşan ve boyu 8 m'ye kadar çıkan açık deniz dalgalarını karşılama işlevi nedeniyle Samsun Limanı'nın ana dalgakıranıdır (Acar ve Kılıç, 2007).

Samsun Limanı toplam 2812 m uzunluğunda 10 rıhtıma sahiptir ve derinliği 6-12 m arasında değişmektedir. Limanın en uzun ve en derin rıhtımları 6 ve 7 nolu rıhtımlardır, bu rıhtımların derinliği 12 m ve uzunluğu ise 400 m'dir (URL-20, 2012).

Mevcut Samsun Limanı, 1953 yılında TCDD'ye devredildikten sonra 1953-1963 yılları arasında mendirek ve rıhtım inşaatları dönemi geçirerek bugünkü yapısına ulaşmıştır. Limanda sanayi rıhtımı 1990 yılında faaliyete girmiştir (TCDD, 2013). Şekil 12'de limana ait rıhtımların genel yerleşim planı verilmiştir. Tablo 3'de ise limana ait rıhtımların bilgileri bulunmaktadır.

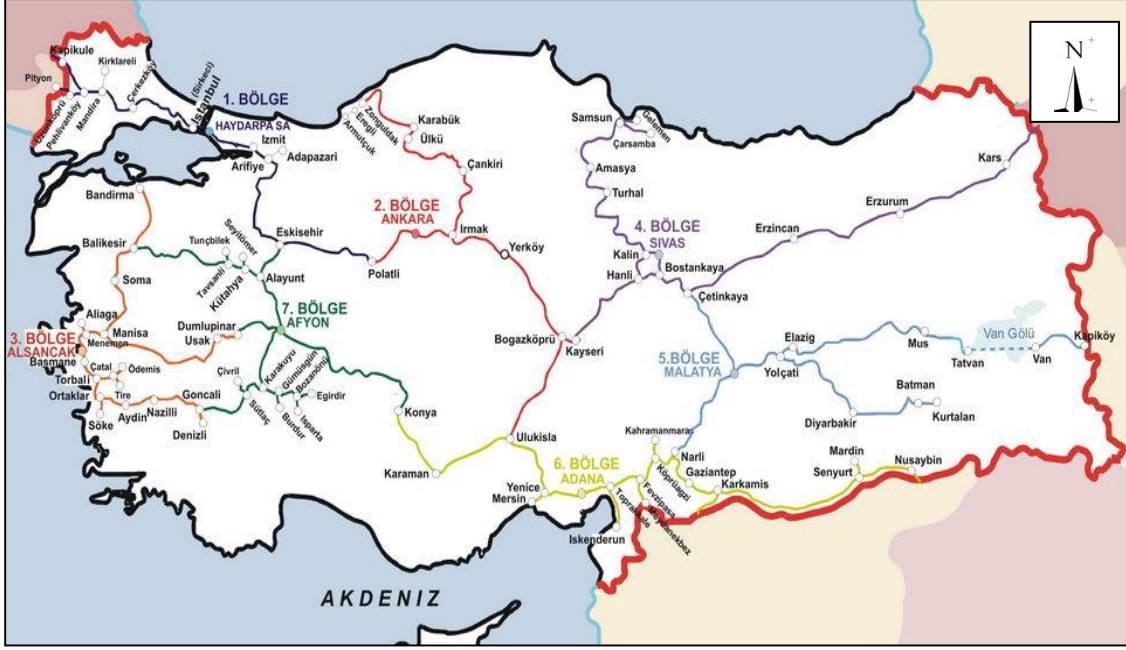


Şekil 12. Liman ve sanayi rıhtımı genel yerleşimi (Samsun Limanı, 2013).

Tablo 3. Samsun Limanı'na ait rıhtım bilgileri (UDHB, 2009).

Rıhtım no	Uzunluğu (m)	Derinliği (m)	Gemi kabul kapasitesi (Adet)
1	326	10,5	158
2	326	10,5	158
3	150	10,5	81
4	300	10,5	162
5	300	10,5	162
6	400	12	162
7	400	12	162
8	30	8	1
9	400	6	405
10	180	6	162

Samsun Limanı Karadeniz bölgesinde Türkiye'nin en büyük limanıdır. Orta ve Doğu Karadeniz'de demiryolu bağlantısı olan tek limandır. Geniş bir hinterlanda sahiptir. Anadolu'dan gelen ve Anadolu'ya gidecek yüklerin uğrak noktası durumundadır. Samsun, demiryolu ve karayolu bağlantısı ile Sinop, Çorum, Amasya, Ordu, Sivas, Erzincan, Yozgat, Tokat, Kastamonu, Ankara, Kırşehir, Kayseri, Niğde, Konya, Malatya illerini hinterlandı içine almaktadır (URL-20, 2013). Bölgesindeki diğer illere göre önemli bir ulaştırma alt yapısı potansiyeli olan Samsun stratejik bir öneme sahiptir. Bu önem sadece Karadeniz'in merkezi bir noktasında olmasıyla değil aynı zamanda karayolu ve daha da önemlisi demir yolu bağlantısı ile Akdeniz'deki diğer bir stratejik liman kenti olan Mersin'e olan bağlantısı ile açıklanabilir. Şekil 13'teki demiryolu hinterlandında iç bölgelere ve Mersin'e uzanan bağlantılar görülebilmektedir.



Şekil 13. Samsun limanları demiryolu hinterlandı (TCDD, 2012).

Samsun Limanı deniz hinterlandı olarak Gürcistan'ın Batumi, Poti ve Sukhumi, limanları; Rusya'nun Soçi, Tuapse, Novorossisk, Azak denizinde Azov, Taganrog, Jdanov, Yalta, Berdyansk, Genişesk; Kırım'da Mis.Kız-Oğul, Feodosiya, Yalta, Todor, Sevastopol, Yevpatorskiy; Ukrayna'da Nikolayev, Odesa, İliçevski; Romanya'da Konstanta; Bulgaristan'da Varna limanları ile deniz taşımacılığı yapmaktadır.



Şekil 14. Samsun Limanı deniz hinterlandı (Samsun Limanı, 2013).

3.2. Samsun Limanı'nın Özelleştirme Süreci

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne ait Bandırma, İzmir, Samsun, Derince, Mersin ve İskenderun Limanları 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı ile özelleştirme programına alınmış ve 02.06.2005 tarih ve 2005/54 sayılı ÖYK kararı ile anılan limanların “İşletme Hakkının Verilmesi” yöntemiyle özelleştirilmelerine karar verilmiştir (ÖİB, 2009).

Samsun ve Bandırma Limanları'nın özelleştirilmelerine ilişkin olarak 20.02.2008 tarihi itibarıyla yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkılmış, söz konusu ihale süreçleri 16.05.2008 tarihinde kamuya açık olarak yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmıştır. Samsun Limanı ihalesinde en yüksek teklif 125.200.000 ABD Doları olarak Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş. tarafından verilmiştir (ÖİB, 2009).

Rekabet Kurumu'nun olumlu görüşünün alınmasını müteakip Samsun ve Bandırma Limanlarının özelleştirilmesine ilişkin olarak 19.09.2008 tarih ve 2008/59 sayılı ÖYK'nun nihai kararı istihsal edilmiştir. Her iki limanın imtiyaz Sözleşmelerine yönelik Danıştay görüşlerinin temin edilmesinin ardından 31.03.2010 tarihinde imzalanan “Samsun Limanı'nın 36 Yıl Süreyle İşletme Hakkının Devrine İlişkin İmtiyaz Sözleşmesi” ile Samsun Limanı'nın 36 yıl süreyle işletme hakkı 125.200.000 ABD Doları peşin bedel karşılığında SAMSUNPORT-Samsun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş.'ne devir ve teslim edilmiştir. İşleticinin limanı mevcut kapasitesinin altına düşürmeme ve sözleşme imzalanmasını müteakip 7. yılın sonuna kadar limanı yıllık en az 100000 TEU konteyner elleçleme kapasitesine çıkarma yükümlülüğü bulunmaktadır (ÖİB, 2011).

Liman'a 50 milyon ABD Doları yatırım yapma garantisi veren Ceynak Lojistik 2012 sonuna geldiğinde bunun 35 milyon ABD Dolarlık kısmını gerçekleştirmiş olduğu bilinmektedir (Samsun Limanı, 2013).

Yapılan bu 35 milyon ABD Dolarlık yatırımlar içerisinde altyapı, üst yapı ve ekipman yatırımları mevcuttur. Bu yatırımlar sırasıyla 4 adet mobil liman vinçleri (1 adet liebherr marka 104 ton 3 adet reggani fantuzzi marka 120-40 ton kapasiteli konteyner ve general kargo vinci, 2 adet linde marka reach sticker 42 ton 1 adet kalmar çatal 42 ton, 5 adet 10 /30 ton kapasiteli mobil vinç, 7 adet 1 ila 7 m³'lük loder yükleyici, 5 adet 3-5 ton kapasiteli forklift, 2 adet mini yükleyici, 50000 m² kapalı modern depolar, 12000 m² deponun çatı ve duvarlarının yenilenmesi, 8 adet dikey çelik silo, 300 m demiryolu rampası, 2750 m²'lik kapalı vagon boşaltma havuzu, liman içi demiryollarının

yenilenmesi, liman kamera sisteminin kurulması, 7 adet elektronik kantar, gümrük muhafaza kaçak istihbarat müdürlüğüne arama hangarı ve çalışma ofisleri, elektrik ve su altyapısının yenilenmesi, yaklaşık 250000 m² betonlamadır (Samsun Limanı, 2013).

Bölgenin en eski limanı olan Samsun Limanı, özelleştirme sonrasında Samsunport adını almıştır. Ülkemizin sayılı ihracat ve ithalat limanlarından birisi olan Samsunport'tan hem ülkemizin diğer limanlarına hem de Rusya, Kafkasya ve Ukrayna'ya karşılıklı yolcu ve yük taşımacılığı yapılmaktadır. Ayrıca, Ro-Ro seferlerinin yanı sıra Türkiye'de ilk kez faaliyete giren Samsun-Kavkaz tren ferry hattı da il ekonomisine canlılık kazandırmıştır (Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2010).

Limani, Kuzey Avrupa, Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ve Ortadoğu ülkeleri arasında demir-kara-denizyolu kombine taşımacılığına hizmet veren feribot köprü sistemine sahiptir. Yanaşma rampasının boyu 184,5 m, genişliği 26,5 m ve su çekimi 7,4 m olup, 12000 dwt ağırlığındaki tren ferilerinin yanaşmasına uygundur. Kara ve gemi yükseklik ayarı hidrolik olarak yapılmaktadır (URL-20, 2012).

Samsun Limanı yıllık 5280000 ton yükün depolanabilmesine imkân veren açık alana ve yıllık 192300 ton yükün depolandığı kapalı depolara sahiptir. Limanda 377560 m² gümrüklü alan mevcuttur (URL-20, 2012).

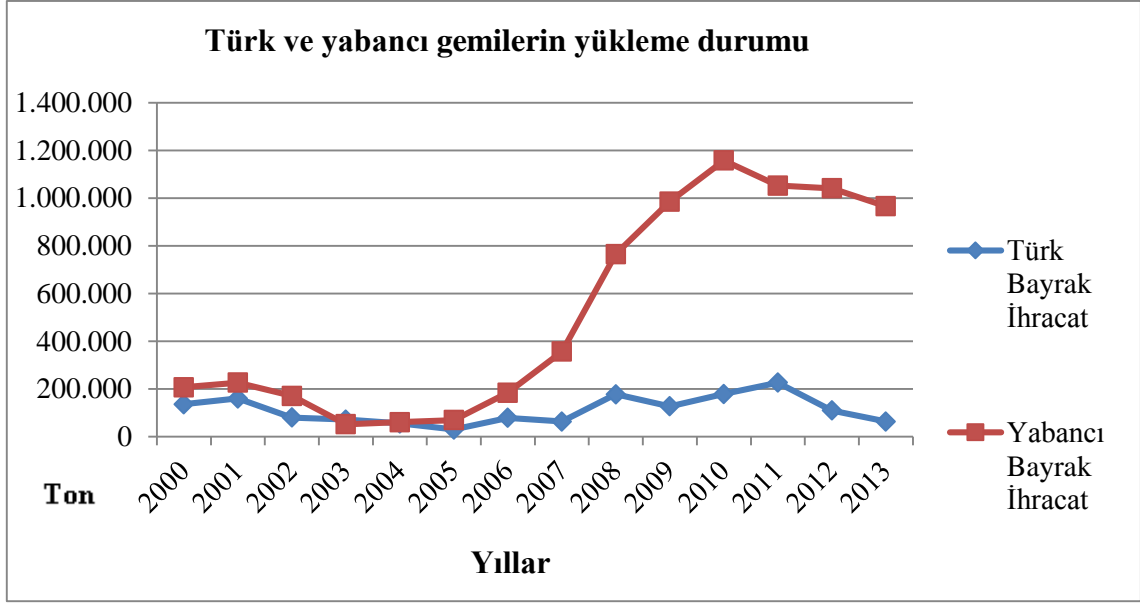
3.3. Samsun Limanlarında Yük Yükleme ve İhracat Bilgileri

Samsun Limanı'nın 2000-2013 arası kabotaj hattında çalışan gemiler ile Türk ve yabancı bayraklı gemilerin yükleme bilgileri Tablo 4'da verilmiştir. Şekil 14'te ise verilen bu yükleme bilgilerine ait oluşturulan grafik gösterilmiştir.

Tablo 4. Samsun Limanları yükleme istatistikleri (URL-20, 2014).

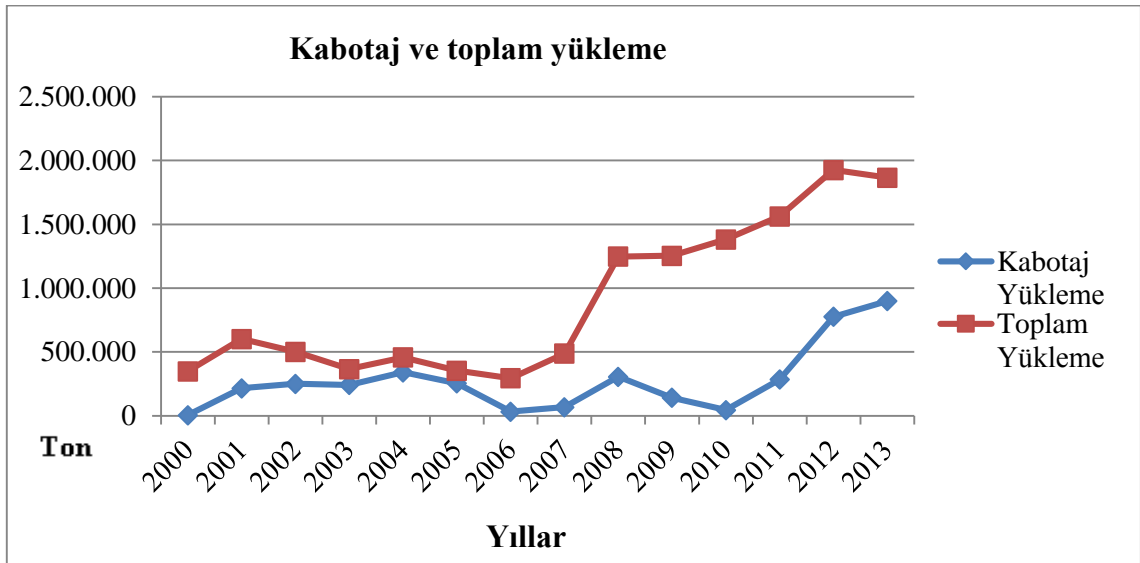
Yıllar	Yükleme (Ton)				Toplam Yükleme
	Kabotaj	İhracat		Toplam İhracat	
		Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı		
2000	4870	135638	207072	342710	347580
2001	215534	160101	226227	386328	601862
2002	250144	80177	170881	251058	501202
2003	241963	71684	52043	123727	365690
2004	341200	55570	60986	116556	457756
2005	254091	29802	69683	99485	353576
2006	31430	79091	184207	263298	294728
2007	66900	63674	356428	420102	487002
2008	305112	177268	765504	942772	1247884
2009	141635	126937	985376	1112313	1253948
2010	44639	178909	1157781	1336690	1381329
2011	283990	226304	1052413	1278717	1562707
2012	775457	109492	1040966	1150458	1925915
2013	898894	63273	873228	966440	1865334

Şekil 15'deki verilere göre Samsun Limanlarında yapılan yükleme istatistiklerine göre yabancı bayraklı gemilere yapılan yüklemenin Türk bayraklı gemilere göre daha büyük oranda olmakla birlikte 2010 yılından sonra ihracat yüklemelerinde düşüş olduğu görülmüştür.



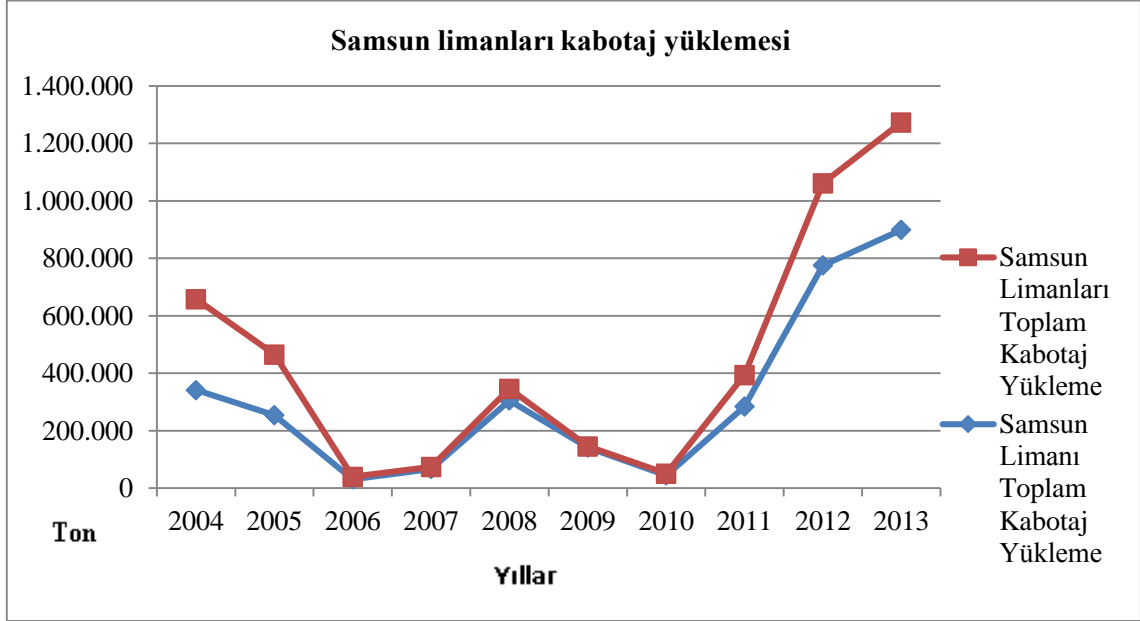
Şekil 15. Samsun Limanlarında Türk ve yabancı bayraklı gemilerin yükleme durumu

Şekil 16'deki grafikte kabotaj hattaki yüklemenin 2000'li yıllarda çok az olduğu görülmektedir. Daha sonraki yıllarda dalgalanmalar gözükse de limanlarda özellikle 2010 yılından sonra kabotaj hattaki yüklemenin arttığı görülmektedir. Türk ve yabancı bayraklı gemi yüklemelerine baktığımızda ise 2005 yılından sonra bir artış görülmektedir. Fakat bu artış 2012 yılından sonra azalmıştır.



Şekil 16. Samsun limanları yükleme miktarları grafiği (kabotaj ve toplam)

Samsun Limanları ve Samsun Limanı kabotaj yüklemesinin gösterildiği Şekil 17’de Samsun Limanlarındaki dalgalanmaların Samsun Limanıyla orantılı olduğu görülmüştür. Özellikle 2006 - 2010 yılları arasında neredeyse sadece Samsun Liman’ından kabotaj yüklemenin yapıldığı görülmektedir. 2010 yılından sonra hem Samsun ilindeki limanlarda hem de Samsun Limanı’nda çok büyük oranda artış olduğu görülmüştür.



Şekil 17. Samsun Limanları kabotaj yükleme bilgileri

3.4. Samsun Limanları Yük Tahliye ve İthalat Bilgileri

Samsun limanları hinterlandının geniş olmasına bağlı olarak bölgede deniz taşımacılığı açısından etkin rol oynamaktadır. Samsun Limanlarına 2000 yılından 2013 yılları arasında Kabotaj, Türk ve yabancı bayraklı gemilere ait boşaltma istatistikleri Tablo 5’de verilmiştir (URL-22).

Tablo 5. Samsun Limanları tahliye istatistikleri (URL-22, 2014).

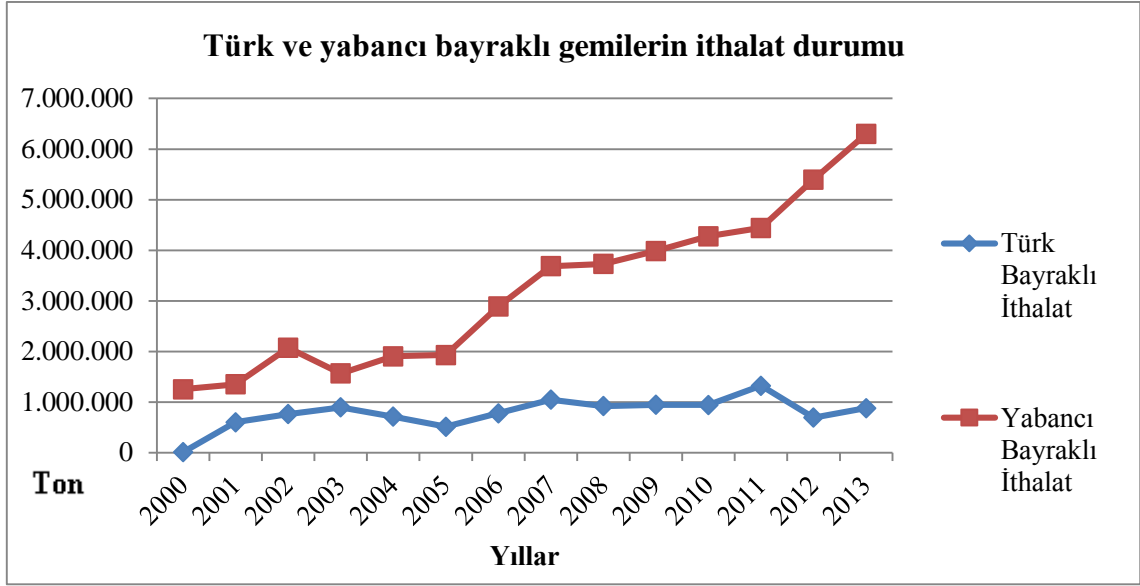
Yıllar	Tahliye (Ton)				Toplam Tahliye
	Kabotaj	İthalat		Toplam İthalat	
		Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı		
2000	381285	9277	1252782	9277	390562
2001	648096	601097	1350596	1951693	2599789
2002	502083	763896	2071860	2835756	3337839
2003	488344	895044	1566987	2462031	2950375
2004	268389	711919	1904921	2616840	2885229
2005	334495	512089	1930396	2442483	2776980
2006	377329	777626	2888384	3666010	4043339
2007	474488	1046410	3685063	4731473	5205961
2008	575647	920166	3731032	4651198	5226845
2009	504456	946233	3986969	4933202	5437658
2010	682836	941997	4277445	5219442	5902278
2011	944765	1321381	4443448	5764829	6709594
2012	895473	691707	5397331	6089038	6984511
2013	1388555	879796	4803328	6298324	7686879

Samsun limanlarındaki tahliye istatistiklerine baktığımızda 2000 yılında artmaya başlayan, 2002-2005 yılları arası durağanlaşan ve daha sonra sürekli artan bir tahliye grafiği şekil 18 ve 19'de gösterilmiştir. Bu artış hem kabotajda hem de ithalatta paraleldir. Samsun Limanlarındaki tahliye son 13 yılda yaklaşık 18 kat artış göstermiştir.

Samsun limanında yapılan yükleme ve boşaltma işlemlerinden tablolarda da görüldüğü üzere ihracat oranı ithalat oranının çok altında kalmaktadır. 2013 yılında Samsun Limanlarında 1865334 ton yükleme yapılırken, aynı yıl için boşaltma işleminde bu rakam 7686879 ton olarak gözükmektedir. Yaklaşık olarak yükleme işleminin 4 katı kadar tahliye işlemi gerçekleştirilmiştir.

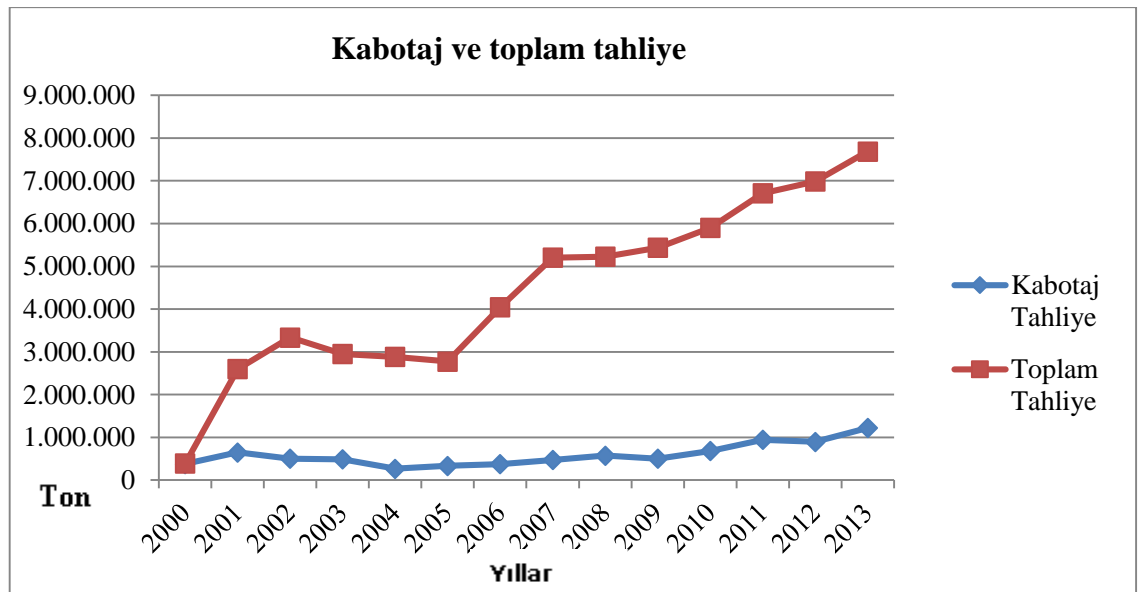
Şekil 18'e göre Samsun Limanlarına yapılan ithalatın büyük bölümü sürekli artan bir oranla yabancı bayraklı gemiler tarafından yapıldığı görülmektedir. Türk bayraklı

gemilerle yapılan ithalat ise belli bir seviyede kalmış ve küçük dalgalanmalar halinde devam etmiştir.



Şekil 18. Samsun Limanları Türk ve yabancı bayraklı gemilerin ithalat durumu

Kabotaj ve toplam tahliye miktarlarının gösterildiği şekil 19’da ise kabotaj tahliye oranının toplam tahliyeye göre çok düşük olduğu görülmüştür. Samsun Limanlarında yapılan kabotaj tahliye yatay bir artış göstermiş ve 1000000 tonun üzerine 2013 yılında çıkmıştır.



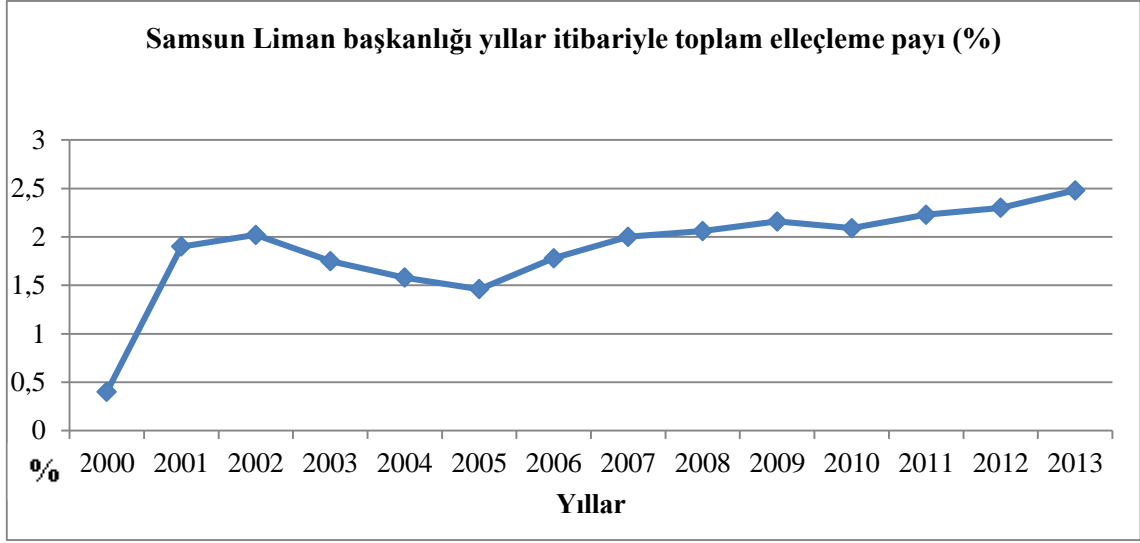
Şekil 19. Samsun Limanları kabotaj ve toplam tahliye miktarları

3.5. Samsun Limanları Toplam Yük Elleçleme

Tablo 6'da ve şekil 20'de 2000-2013 yılları arası Türkiye geneli ve Samsun Bölgesine bağlı limanların yıllık yük elleçleme miktarları ile birlikte birbirine oranları verilmiştir.

Tablo 6. Samsun limanlarında yıllar itibariyle yük elleçleme (Ton) (STSO, 2013).

Yıllar	Tahliye (Ton)				Toplam Tahliye
	Kabotaj	İthalat		Toplam İthalat	
		Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı		
2000	381285	9277	1252782	9277	390562
2001	648096	601097	1350596	1951693	2599789
2002	502083	763896	2071860	2835756	3337839
2003	488344	895044	1566987	2462031	2950375
2004	268389	711919	1904921	2616840	2885229
2005	334495	512089	1930396	2442483	2776980
2006	377329	777626	2888384	3666010	4043339
2007	474488	1046410	3685063	4731473	5205961
2008	575647	920166	3731032	4651198	5226845
2009	504456	946233	3986969	4933202	5437658
2010	682836	941997	4277445	5219442	5902278
2011	944765	1321381	4443448	5764829	6709594
2012	895473	691707	5397331	6089038	6984511
2013	1388555	879796	4803328	6298324	7686879

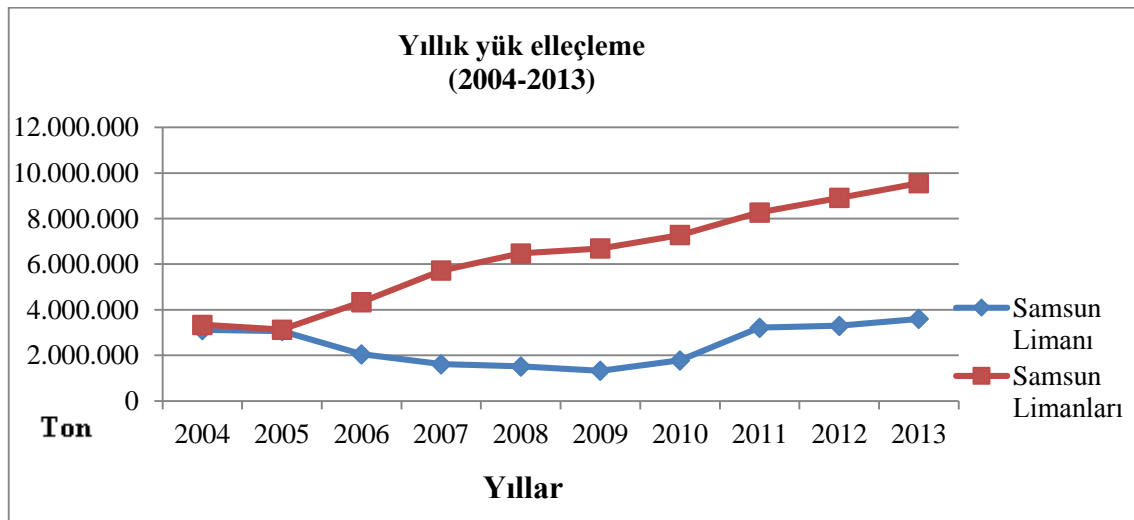


Şekil 20. Samsun Limanlarının Türkiye genelindeki yük elleçleme oranı

Tablo 7 ve Şekil 21’de Samsun Limanı’nın TCDD ve Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü’nden alınan verilere göre özelleştirme öncesi ve sonrası dönemlerdeki yıllar bazında yük elleçleme miktarı verilmiştir. 2004 yılında limanda elleçlenen yük miktarı 3 milyon tonun üzerinde olup özelleştirmeden önce 1,3 milyon tona gerilediği anlaşılmaktadır. Ayrıca Samsun Liman Başkanlığı’na bağlı limanların yük elleçlemesinin 2005 yılından itibaren sürekli bir artış içinde olduğu da gözlemlenmiştir. 2010 yılında yapılan özelleştirme sonrasında yük elleçleme miktarında artış olduğu görülmekte olup 2013 yılında da 3,5 milyon tona çıktığı tespit edilmiştir.

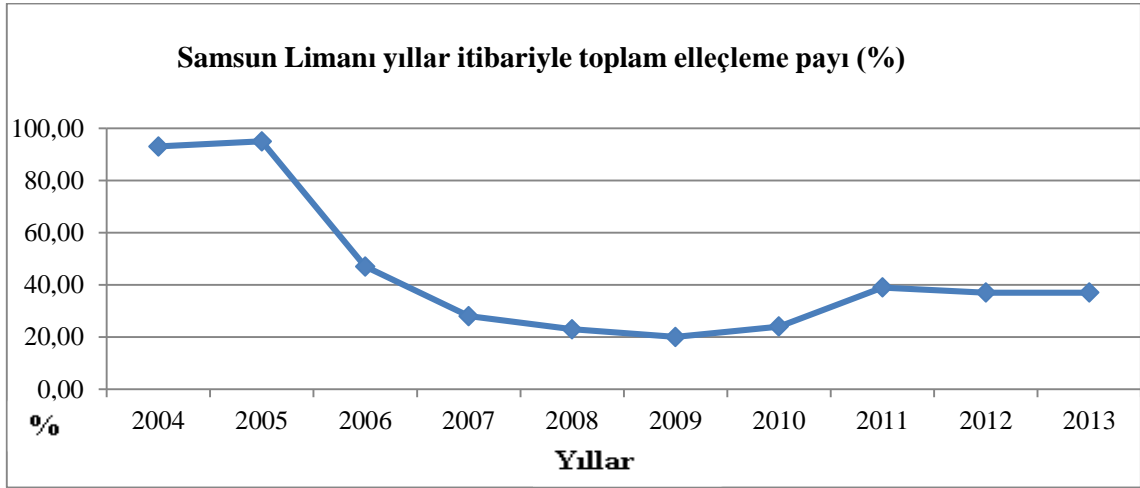
Tablo 7. Samsun limanlarında ve Samsun Limanı'nda yıllar itibariyle yük elleçleme (TCDD, 2012; URL-22, 2014).

Yıllar	Tahliye (Ton)				Toplam Tahliye
	Kabotaj	İthalat		Toplam İthalat	
		Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı		
2000	381285	9277	1252782	9277	390562
2001	648096	601097	1350596	1951693	2599789
2002	502083	763896	2071860	2835756	3337839
2003	488344	895044	1566987	2462031	2950375
2004	268389	711919	1904921	2616840	2885229
2005	334495	512089	1930396	2442483	2776980
2006	377329	777626	2888384	3666010	4043339
2007	474488	1046410	3685063	4731473	5205961
2008	575647	920166	3731032	4651198	5226845
2009	504456	946233	3986969	4933202	5437658
2010	682836	941997	4277445	5219442	5902278
2011	944765	1321381	4443448	5764829	6709594
2012	895473	691707	5397331	6089038	6984511
2013	1388555	879796	4803328	6298324	7686879



Şekil 21. Samsun Limanı ve Samsun Limanlarında yıllar itibariyle yük elleçleme

Şekil 22’de Samsun Limanı’nın Samsun Liman Başkanlığı’na bağlı diğer limanlarla olan yük oranı grafik halinde verilmiştir. Limanın 2005 yılından itibaren yük elleçleme payı büyük oranda düşüş göstermeye başlamış, 2010 yılından itibaren yükselmiş ve daha sonra durağan bir hal aldığı görülmüştür.



Şekil 22. Samsun Limanı’nın Samsun Liman Başkanlığı’na bağlı limanlara göre yük elleçleme payı

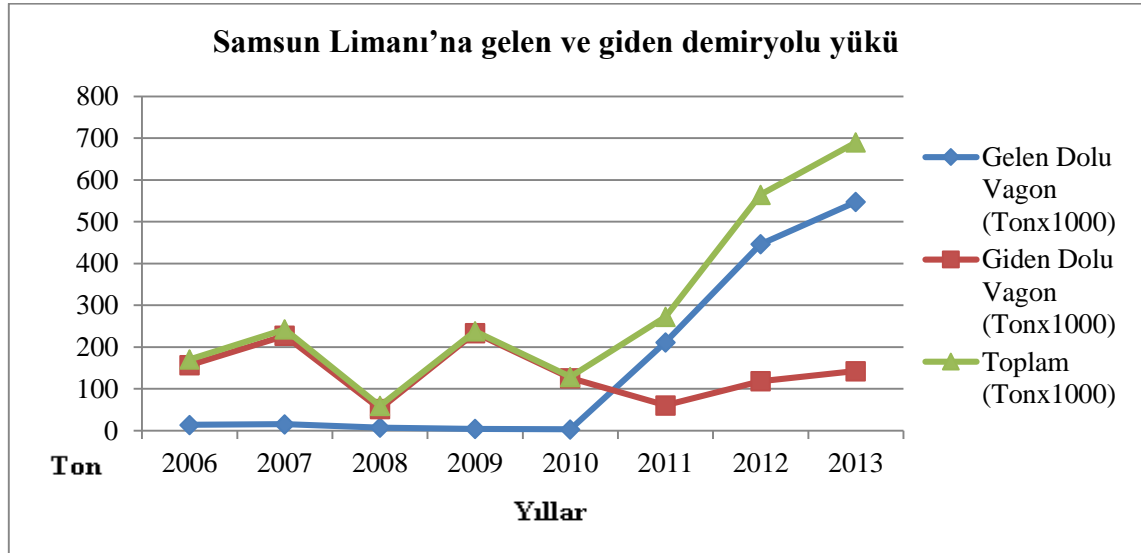
3.6. Samsun Limanı Demiryolu Taşımacılığı

Samsun Limanı’nın özelleştirme öncesi ve sonrası döneme ait demiryolu taşımacılığına ait verilerin yer aldığı Tablo 8’de yıllar itibariyle limana gelen ve limandan çıkan vagon adetleri ve toplam yük tonajları hakkında bilgi verilmiştir. 2010 yılından sonra limana giren vagon adedinde ve tonajında artış olduğu görülmüştür.

Tablo 8. Samsun Limanı'na gelen ve giden vagon adedi ve tonajlar (TCDD, 2014).

Yıl	Limana Giren Vagon		Limandan Çıkan Vagon		Toplam Vagon	
	Adet	Ton	Adet	Ton	Adet	Ton
2006	421	13803	3618	156639	4039	170442
2007	465	15365	5939	227156	6404	242521
2008	258	7412	1610	52141	1868	59553
2009	140	4114	12598	233976	12738	238090
2010	100	2994	6477	125644	6577	128638
2011	3927	211747	1731	60684	5658	272431
2012	8388	446366	3722	118528	12110	564894
2013	10304	547503	2892	142545	13196	690048

Tablo 8'de gösterilen Samsun Limanı'na giren ve çıkan vagonların tonajlarına ait grafik Şekil 23'de gösterilmiştir. Grafikteki verilere göre limanın 2010 yılından itibaren vagon kullanımında artış olduğu anlaşılmaktadır.



Şekil 23. Yıllar itibariyle Samsun Limanı'na gelen ve giden demiryolu yükü

Samsun Gelemen Lojistik Köyü'ne gelen ve buradan liman vasıtasıyla ihraç edilen yük çeşitleri yıllar bazında ele alınarak Tablo 9' de gösterilmiştir. Yıllar itibariyle yük

çeşitliliğinde farklılıklar görülmüştür. Suni gübre 2007 yılından sonra hiç taşınmamış, 2011 yılından itibaren ise mermer ve konteyner yükleri taşınmaya başlanmıştır.

Tablo 9. Samsun lojistik müdürlüğüne gelen yük çeşitleri (İhraç)

Ürünler					
Yıllar	Demir cevheri	Suni gübre	Yapı malzemesi	Mermer	Konteyner
2002	190676	27883	3590	-----	-----
2003	225818	30782	1830	-----	-----
2004	270227	11100	9979	-----	-----
2005	184045	14877	7561	-----	-----
2006	-----	2897	10118	-----	-----
2007	-----	-----	9848	-----	-----
2008	-----	-----	3728	-----	-----
2009	-----	-----	4009	-----	-----
2010	-----	-----	2665	-----	-----
2011	200954	-----	14067	11101	1319
2012	282556	-----	-----	138779	33993
2013	349861	-----	-----	145563	47113

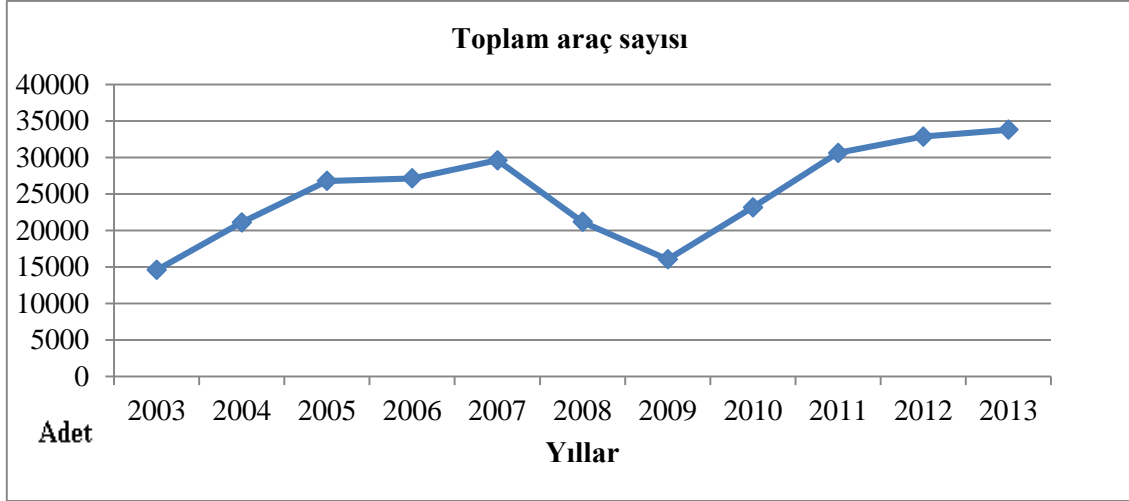
Tablo 10’da Samsun Gelemen Lojistik Köyüne limandan gelen ve buradan dağıtımı yapılan yükler gösterilmiştir. Taşınan yüklerde yıllar itibariyle farklılıklar görülmektedir. 2008 yılına kadar linyit kömürü ve toz kömür taşınırken 2007 yılından sonra rulo sac ve buğday taşınmaya başlanmış daha sonrasında ise konteyner yükü de taşınan yükler arasında girmiştir.

Tablo 10. Samsun lojistik müdürlüğüne giden yük çeşitleri (İthal)

Ürünler							
Yıllar	Linyit kömürü	Suni gübre	Rulo sac	Hurda demir	Toz kömür	Buğday	Konteyner
2002	188134	106050	-----	11222	9634	-----	-----
2003	234418	71940	-----	19637	21368	-----	-----
2004	336293	22430	-----	11120	21840	-----	-----
2005	217756	1000	-----	4239	21738	-----	-----
2006	127639	2658	-----	21730	16154	-----	-----
2007	158344	1414	30603	23029	13388	7366	-----
2008	12468	-----	23468	3290	5684	44935	-----
2009	-----	-----	7329	235582	-----	14634	-----
2010	4693	-----	8367	111674	-----	9361	-----
2011	-----	-----	33241	5098	-----	33586	250
2012	-----	3243	82818	26030	-----	18111	3140
2013	-----	1929	128700	3050	-----	4663	9600

3.7. Samsun Limanı Ro-Ro Taşımacılığı

Samsun Limanı, özellikle 2000 yılından itibaren Ro-Ro taşımacılığı açısından Karadeniz Bölgesinin en etkili limanlarından biridir. Şekil 24’de hem özelleştirme öncesi hem de özelleştirme sonrası Ro-Ro trafiğine ait toplam araç sayıları verilmiştir.



Şekil 24. Yıllar itibariyle Samsun Limanı'na gelen-giden toplam araç sayısı (STSO, 2013)

3.8. Samsun Limanı Konteyner Elleçlemesi

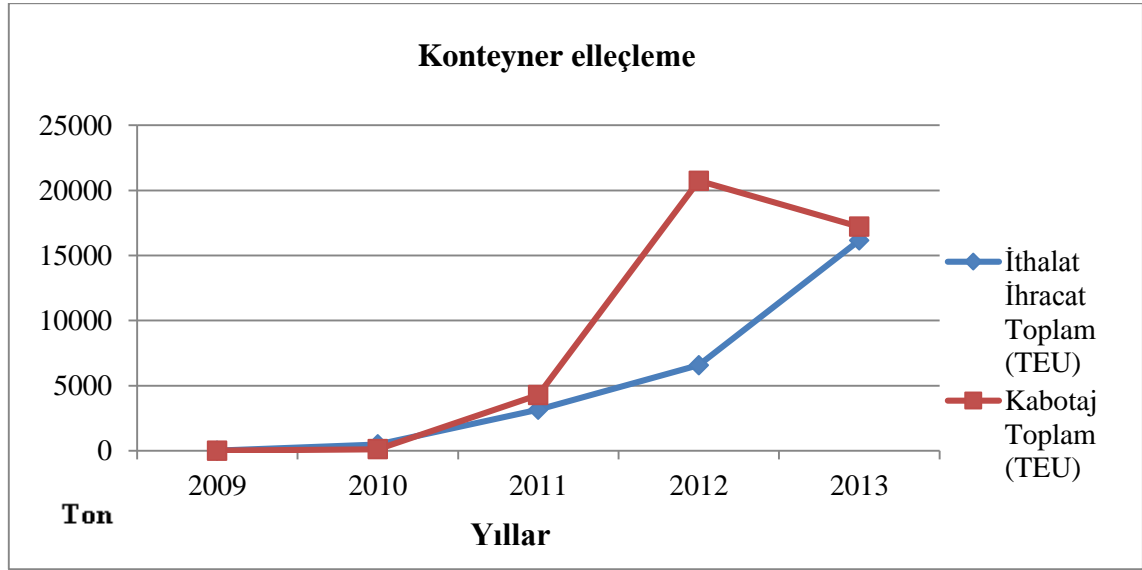
Samsun Limanı özelleştirilmeden önce konteyner elleçlemesi yapılmayan bir liman olduğu bilinmektedir. 2010 yılından sonra yapılan çalışmalar ile konteyner elleçlemesi yapılmaya başlanmıştır. Tablo 11'de Samsun Limanı'nın özelleştirildikten sonraki yıllara ait konteyner elleçleme miktarları ve toplam tonaj verilmiştir.

Tablo 11. Samsun Limanı'nda yıllar itibariyle konteyner elleçlemesi (URL-23, 2014).

Yıllar	İthalat- ihracat toplam (TEU)	İthalat- ihracat toplam (Ton)	Kabotaj toplam (TEU)	Kabotaj toplam (Ton)	Toplam (TEU)	Toplam (Ton)
2010	481	5820	115	2721	596	8541
2011	3150	60193	4286	325038	7436	385231
2012	6565	72185	20738	404195	27303	476380
2013	16159	323374	17203	847022	33362	1170396

Samsun Limanı'nda, liman özelleştirildikten sonra konteyner elleçlemesinin başladığı görülmektedir. 2009 yılı öncesi konteyner elleçlemesi olmayan limanda 2013

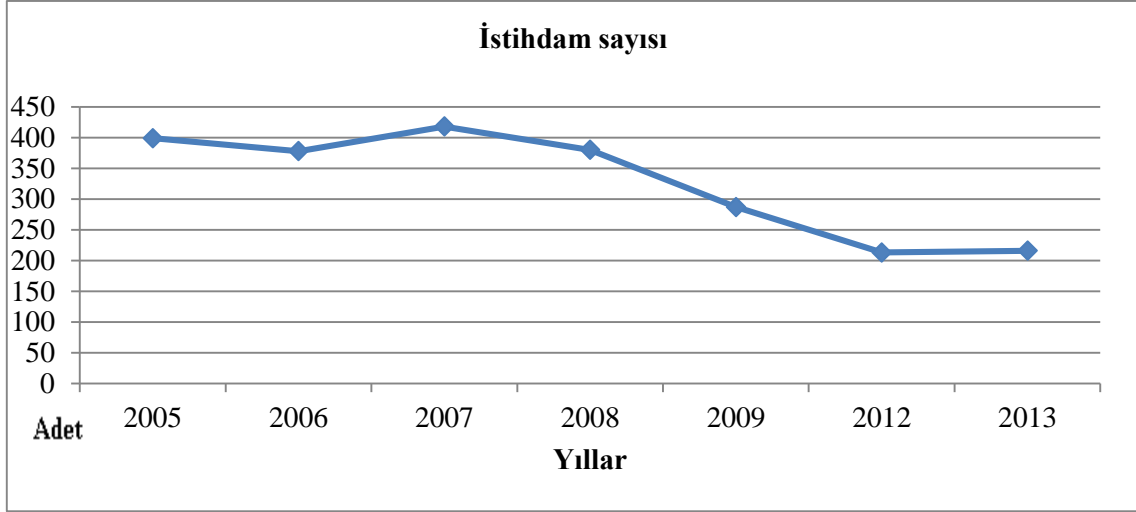
yılında 33000 TEU' nun üzerinde konteyner elleçlemesi gerçekleştirilmiştir. Şekil 25'te bu değişime ait grafik gösterilmiştir.



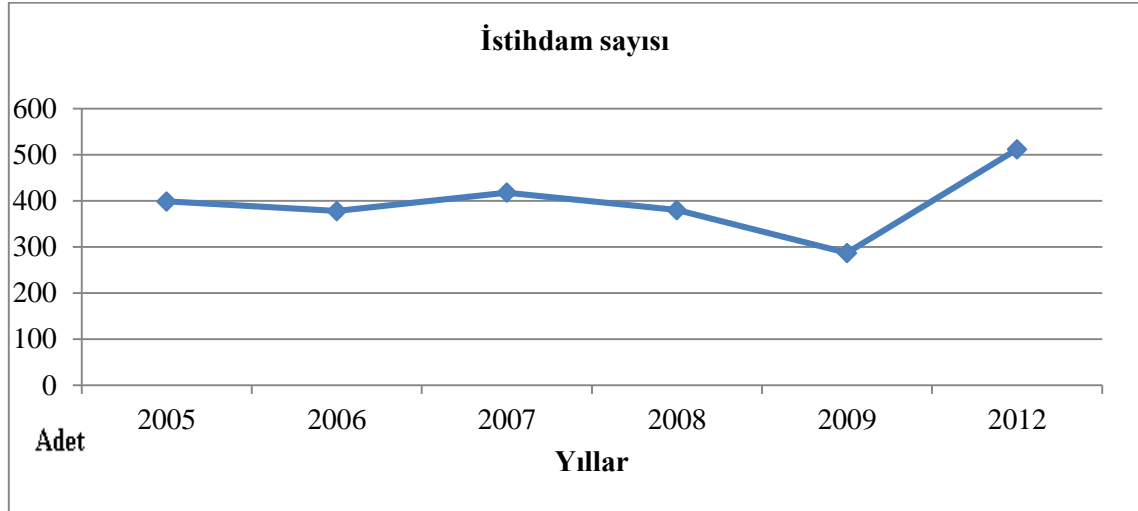
Şekil 25. Samsun Limanı'nda yıllar itibariyle konteyner elleçleme grafiği

3.9. Samsun Limanı İstihdam Sayısı

Samsun Limanı özelleştirildikten sonra personel istihdamı konusunda kaynaklara göre farklı değerler olduğu anlaşılmaktadır. Özelleştirme sonrasında istihdam ile ilgili TÜRKLİM'den alınan veriler şekil 26' te gösterilmiştir (TÜRKLİM, 2014). Buna karşın Samsun Limanı'ndan alınan verilere göre personel istihdamı şekil 27'de verilmiştir (Samsun Limanı, 2013).



Şekil 26. Samsun Limanı yıllar itibariyle istihdam sayısı



Şekil 27. Samsun Limanı yıllar itibariyle istihdam sayısı

3.10. Samsun Limanı Genel Elleçleme Miktarı

Samsun Limanı özelleştirmenin yapıldığı 2010 yılı sonrasında yük elleçleme miktarını büyük oranda arttırmıştır. Bu oran Samsun ve Türkiye limanları ile karşılaştırıldığında daha net bir şekilde görülmektedir. Tablo 12’de Samsun Limanı’nın özelleştirme sonrasındaki artış oranı ile Türkiye ve Samsun limanlarının aynı dönemdeki artış oranları verilmiştir.

Tablo 12. Samsun Limanı'nın özelleştirme sonrası yük elleçleme artış oranı

Yıllar	Samsun Limanı	Samsun limanları	Türkiye limanları
2010	1780738	7283607	348689941
2013	3500991	9552213	384930758
Artış oranı %	96,6	31,1	10,3

4. İRDELEME

Karadeniz havzası ekonomik, ticari, siyasi özellikleri ile Balkanlar, Avrasya, Kafkasya gibi birbirinden farklı geniş bir coğrafyayı kapsamaktadır. Bu bölge sadece Karadeniz'e kıyısı olan Türkiye dâhil altı ülke göz önüne alındığında toplam (satın alma paritesine göre) 3,6 trilyon ABD Dolar GSMH ile 18,8 milyon km²'de yaşayan 300 milyon insanın oluşturduğu bir havzadır. Bu coğrafyaya Balkanlar ve Ukrayna üzerinden Orta ve Doğu Avrupa'yı, Hazar ve Kafkasya üzerinden ise Orta Asya'yı dâhil ettiğimizde Karadeniz'in ticari coğrafyası ve ulaştırma coğrafyası çok daha geniş bir alanı ve çok daha fazla sayıda ülkeyi kapsamaktadır (Esmer ve Oral, 2012). Bundan dolayı Avrupa ve Balkanlar ile Kafkaslar ve Asya arasında bir köprü konumunda bulunan Karadeniz üzerinde farklı taşıma koridorları oluşturulmuştur. Böylece bölgenin ticari faaliyetinin daha aktif, verimli ve etkin kullanılması amaçlanmıştır.

Samsun, gerek Karadeniz'deki stratejik konumu gerekse bölgedeki sosyo-ekonomik yapısı ile Türkiye'nin önemli kentlerinden birisidir. Yaklaşık 10 bin km² yüz ölçümüne sahip şehirde 1,2 milyonun üzerinde nüfus bulunmaktadır. Samsun, bölgedeki diğer illerle karşılaştırıldığında kara, hava, denizyolu ve demir yollarına sahip olması nedeni ile ulaştırma alt yapısı yönünden avantajlı olduğu söylenebilir. Karayolu açısından bakıldığında Karadeniz Bölgesi'ni İç ve Batı Anadolu'ya bağlamasından dolayı Samsun önemli bir ulaşım merkezidir (Esmer ve Oral, 2012).

Samsun ilinin coğrafi konumu ve yapısı sanayi yatırımları için diğer Karadeniz illerine göre daha avantajlı durumdadır. Şehrin bu özelliği başta bakır, gübre ve sigara fabrikaları olmak üzere büyük sanayi işletmelerinin bölgede kurulmasına zemin hazırlamıştır. İlde beş adet Organize Sanayi Bölgesi (OSB) bulunmaktadır. Samsun'dan yapılan ihracatın büyük bir kısmı sanayici firmalar tarafından bu organize sanayi bölgelerinde gerçekleştirilmektedir. İhracatın yarısından fazlasını demir ve çelik, değirmencilik ürünleri, motorlu kara taşıtları, makine ve cihazlar oluşturmaktadır. Bu ürünlerin yanı sıra kalorifer kazanı, plastik poşet, muhtelif şekerleme, reçel ve sanayi tipi mutfak eşyası ve buzdolabı üretimi yapılmaktadır. Ayrıca Samsun Serbest Bölgesinde 5'i imalatçı olmak üzere 25 adet ruhsatlı firma bulunmaktadır. İmalatçı firmalar ağaç masif panel, tıbbi malzeme, ilaç dolumu ve ilaç ampülü üretmektedirler (STSO, 2012). Türkiye'nin en büyük akarsularından Yeşilirmak ve Kızılırmak'ın can kattığı, Çarşamba ve

Bafra Ovaları'nın verimli topraklarıyla Samsun, Türkiye'nin önde gelen önemli tarım bölgelerindedir. Buna bağlı olarak sanayi kuruluşları içinde tarıma dayalı sanayi kuruluşları Samsun ilinde gelişme göstermiştir (TUİK, 2013).

Esmer ve Oral (2012)'de yaptıkları çalışmada "Hinterlant ile ulaşım bağlantılarının güçlü olmasının ve kentin Karadeniz'e hâkim bir noktada konuşlanmasının Samsun'da denizcilik ve limancılık faaliyetlerinin her dönemde etkin olmasına neden olduğunu belirtmişlerdir. Samsun ilinde üretilen ürünlerdeki değişimler Samsun liman hinterlandındaki sosyo-ekonomik gelişmelere doğrudan bağlıdır ve başka bir deyişle bahsedilen yüklerin artması ve bölge limanlarının bu yüklerle bağlı gelişimi bölgenin gelişim hızı ile ilgili olduğunu bildirmişlerdir (Esmer ve Oral, 2012). Yapılan çalışmada, limanın bölgede etkin bir yapıda olduğu ve bölgeye önemli bir ekonomik girdi sağladığı belirlenmiştir. Samsun'da yerleşik firmaların 2009 yılında yapmış oldukları ihracatın tutar bazında taşıma modlarına göre dağılımında denizyolu taşımacılığı % 48 oranla en büyük payı almıştır (STSO, 2010).

Samsun Limanı, Orta ve Doğu Avrupa, Ukrayna ve Rusya'dan gelen yüklerin Orta Doğu ve Orta Asya'ya kadar ulaştırılmasında önemli bir durak olarak karşımıza çıkmaktadır. İhracatta ve kabotaj yüklemeye yapılan yüklemelere baktığımızda özellikle son yıllarda artan mermerin yanı sıra sebze, narenciye, un, çimento, inşaat malzemeleri ve klinker göze çarpmaktadır. İthalatta ve kabotaj tahlियede ise tomruk, kereste, sunta, demir sac rulo, çelik levha, gübre, balık unu, buğday gibi yükler belirlenmiştir. Samsun Limanı art bölge noktasından bakıldığında en geniş hinterlanda sahip limanlar arasında yer almaktadır. İthal edilen yükler ve ham maddeler Samsun Limanı'ndan art bölgelere, Doğu ve Güneydoğu bölgelerindeki illere kadar ulaşmaktadır. Bölgenin demiryolu bağlantısı olan tek liman özelliğini taşıyan Samsun Limanı ihraç yüklerin toplandığı ve sevk edildiği bir merkez konumundadır.

Araştırma kapsamında elde edilen toplam verilerde Samsun Limanı'nın yanı sıra, Yeşilyurt Limanı, Toros Gübre Limanı, Aygaz şamandıraları, Petrol Ofisi şamandıraları, Total Oil şamandırası, TÜGSAŞ Limanı ve Yıldız Entegre Ağaç Sanayi şamandırası da dahil edilmiştir. Tüm limanlar ele alınarak bölgeye olan etkileri belirlenmiştir.

Samsun'da bulunan diğer limanlara baktığımızda Yeşilyurt Demir Çelik Sanayiye ait Yeşilyurt Limanı, Toros Tarım Limanının yanı sıra sıvı yük elleçlemesinin yapıldığı Lukoil, Alpet, Aygaz, Milangaz, Petrol Ofisi A.Ş., Total ve Yıldız Entegre'ye ait terminaller bulunmaktadır. Yeşilyurt Limanı, bağlı olduğu demir-çelik fabrikasının da

etkisiyle şehrin en çok yük elleçleyen limanı konumuna gelmiştir. 2012 yılsonu toplam yük elleçlemesine baktığımızda Yeşilyurt Limanı 3831000 ton yük elleçlemesi yapmıştır. Samsun Limanı 3060359 ton, Toros Tarım terminali ise 1133580 ton elleçleme gerçekleştirmiştir (URL-20).

Samsun Limanlarındaki ithalat oranı ihracat oranının yaklaşık 4 katı olduğu görülmüştür. Bu da Samsun ilinin yoğun olarak ithalat yapılan bir şehir olduğunu göstermektedir.

Samsun limanlarının ithalat ve ihracattaki yük elleçlemeleri değerlendirildiğinde bu daha açık bir şekilde görülebilmektedir. Son yıllarda yapılan yüklemeler incelendiğinde 2010 yılında ihracat seviyesi en üst noktaya ulaşmasına rağmen kabotaj yüklemesinin bunun tam tersi en alt seviyeye indiği görülmektedir. Son üç yıla bakıldığında ise Samsun limanlarında 45000 tondan 898000 bin tona ulaşan kabotaj yüklemesi gerçekleşmiştir. Bunun 374000 tonu Samsun Limanı'nda yüklenmiştir. Kısa zamanda çok yüksek oranda gerçekleşen bu artış Samsun Limanı'nın özelleştirilmesi sonrasında olduğu belirlenmiştir. Türkiye genelindeki kabotaj yüklemesine bakıldığında Samsun limanlarının % 3,44 gibi bir paya sahip olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca Samsun limanlarındaki tahliye verileri hem kabotaj hattında hem de toplam tahliye miktarında artan bir yapıda olduğu görülmektedir. Bu da özelleşen Samsun Limanı'nın kabotaj taşımacılıkta çok önemli bir konuma geldiğini göstermektedir. TÜRKLİM (2012)'e göre, taşıma modlarındaki dengesizlikler, karayolu taşımacılığında yoğun trafikte oluşan kazalar ve karayolundaki tahribatın önlenmesi nedeniyle (2010 yılında yük taşımacılığında karayolu payı % 91, demiryolu payı % 5,5, denizyolu yük taşımacılığında payı % 3,2, hava yolunun % 0,32'dir) yurtiçi yük ve yolcu taşımacılığının karayolundan denizyoluna kaydırılması gerektiğini belirtmiştir. Bu yük ve yolcu taşımacılığının bir kısmının karayoluna göre 7 kat düşük maliyeti olan deniz yoluna kaydırılmasının, hem ülke ekonomisine, hem karayolu trafiğinin rahatlamasına hem de liman işletmelerinin karlılığı ile sonuçlanacağına vurgu yapmıştır (TÜRKLİM, 2012). Bu kapsamda denizyolu taşımacılığının karayolu taşımacılığına göre daha düşük olduğu bilinmektedir. Bu durumun denizyolu taşımacılığı lehine çevrilmesinin hem ekonomik kayıpların azaltılması hem de emniyet açısından önemli olduğu görülmektedir.

Samsun limanlarının Türkiye'deki yük elleçleme oranlarındaki payı incelediğinde son yıllarda artan bir yapıda olduğu saptanmıştır. Bu oranın 2000 yılında % 0,4 seviyesinde iken 2013 yılında % 2,48'e yükseldiği görülmüştür. Samsun limanlarında 2005 yılından itibaren yıllar itibariyle sürekli artan bir yük elleçleme grafiği olduğu yapılan

araştırmalarda tespit edilmiştir. Bu artışta Samsun ilindeki liman ve terminal sayısındaki artışın etkisinin olduğu saptanmıştır. Özellikle 2006 yılından sonra faaliyete geçen Yeşilyurt Limanı zamanla Samsun limanları içinde en çok elleçleme yapan liman konumuna gelmiş ve Samsun Limanı'nın en büyük rakibi olmuştur. Samsun Limanı'nın bu süreç içerisinde 2005 yılından itibaren yük elleçlemesinde bir düşüş olduğu gözlemlenmiş fakat özelleştirme sonucu limanın devrinin gerçekleştiği 2010 yılından itibaren liman elleçleme miktarında yükselişe geçtiği elde edilen verilerde ortaya çıkmıştır.

Özelleştirmenin yapıldığı 2010 sonunda 1780000 ton olan yük elleçlemesi 2013 sonunda 3500991 tona ulaşmıştır. Bu bilgiye göre Samsun Limanı'nın özelleştirme sonrası yük ticaretindeki artış oranı 2010 yılından 2013 yılına kadarki dönemde % 96,6 olduğu saptanmıştır. Aynı dönemde Samsun limanlarında bu artış oranı % 31,1, Türkiye limanlarında ise yük ticaretinin artış oranı % 10,3 olarak belirlenmiştir. Bu oranlar karşılaştırıldığında Samsun Limanı'nın Türkiye limanlarındaki ticaretin artış oranına göre % 9,3 kat daha fazla olduğu belirlenmiştir. Bu artış oranı özelleştirme sonrasında limanda elleçlenen yüklerin miktarındaki artışı göstermektedir. Bu artış oranı ile Türkiye limanları ortalamasının hayli üzerine çıktığı tespit edilmiştir.

Samsun, Orta ve Doğu Karadeniz Bölgesi'nin ülke demiryolu ağıyla bağlantısı olan tek ilidir. Şehri ülke demiryolu ağına bağlayan 404 km'lik Samsun-Sivas hattının yapımı 1932 yılında tamamlanmıştır. Samsun-Sivas bağlantısı dışında, Samsun-Çarşamba arasında, 37 km'lik bir dar demiryolu hattı da bulunmaktadır. Sivas-Samsun-Çarşamba hatlarında tesis edilmiş olan demiryolunun, il sınırları dâhilindeki uzunluğu 189 km'dir (Genç, 1998). Samsun Limanı'nın bölgedeki diğer limanlardan farklı kılan en önemli özelliği, limanın bu demiryolu bağlantısına entegre olmasıdır. Limanın, demiryolu ile Sivas, Kayseri ve doğrudan bir hat işlemese de Mersine kadar bağlantısı bulunmaktadır. Bu da limanın hinterland açısından geniş bir alana hitap ettiğini göstermektedir.

Samsun Limanı'nın ihracat ve ithalattaki demiryolu taşımacılığındaki payı incelendiğinde, özelleştirme öncesi ve sonrasında büyük bir fark olduğu görülmüştür. Özelleştirme öncesinde demiryolu taşımacılığının büyük çoğunluğu ithal yüklere hizmet verirken, özelleştirme sonrasında bu oran düşmüş ve ihraç yüklere verilen hizmet oranında büyük artış görülmüştür. Örneğin, 2009 yılında limana giren 140 vagon adedi karşılığı toplam 4100 ton iken limandan çıkan 12590 vagon adedi karşılığı toplam 234000 ton yük taşımacılığı gerçekleşmiştir. 2013 verilerine göre ise limana 10304 adet vagon karşılığında toplam 547500 ton yük girişi olmuş, buna karşın 2892 adet vagon karşılığında ise 142545

ton yük çıkışı gerçekleşmiştir (TCDD, 2014). Bu artışa yeni eklenen bazı hatlar da olumlu etkili yapmıştır. Bu hatlardan en dikkat çekenini ise Türkiye’de bir ilk olan Samsun-Kavkaz tren ferri hattıdır. Rusya'dan Orta Asya ve Orta Doğu'ya kombine yük taşımacılığının Türkiye üzerinden yapılmasını sağlayan Samsun - Kavkaz Tren Ferri Hattının aynı zamanda TRACECA hattı olarak bilinen Balkanlardan tüm Anadolu topraklarını geçerek Orta Asya ve Uzak Doğuya giden ana ulaşım koridorlarını da kullanabilecek önemli bir hattır. Bunun yanı sıra Türkiye üzerinden Orta Doğu'ya, Rusya üzerinden ülkenin iç kısımlarına batısına ve doğusuna da mevcut demiryolu hattına entegre olabilecek şekilde geliştirilmiş, gelecek yıllarda taşımacılığımızı sorunsuz bir şekilde karşılayacak çok önemli bir projedir. Bu, limanın özelleştirme sonrasında demiryolu taşımacılığına ve bununla birlikte intermodal taşımacılığa verdiği önemi göstermektedir.

Demiryolu ile taşınan yükün analizine bakıldığında yıllar itibariyle yüklerde çeşitlilik gözlemlenmiştir. 2002 yılından günümüze kadar olan bölümde ihrac edilen yük çeşitliliği incelendiğinde en çok demir cevheri, suni gübre, yapı malzemesi, konteyner ve mermer olduğu anlaşılmaktadır. Fakat bu ürünlerin yoğunluğu yıllar itibariyle farklılık göstermiştir. Örneğin, suni gübre ihracatı en son 2006 yılında gerçekleşmiştir. Bunda limanı etkin bir şekilde kullanan Toros Tarım İşletmelerinin, Samsun Gübre Sanayi A.Ş'nin bünyesindeki Samsun Terminalini özelleştirme idaresinden 2005 yılının ikinci yarısında satın almasının etkisi olduğu düşünülmektedir. Bununla birlikte özelleştirme sonrasında mermer ve konteyner yükünün büyük oranda artış gösterdiği görülmektedir.

İthal edilen yük çeşitliliğinde ise linyit kömürü, hurda demir, rulo sac, toz kömür, buğday ve konteyner yükleri vardır. 2007 yılından itibaren Samsun Limanı'nda kömür elleçlemesi çevre kirliliğine sebep olduğu gerekçesiyle belediyenin almış olduğu kararla yapılmamaktadır.

Samsun Limanı Ro-Ro taşımacılığı açısından Karadeniz Bölgesi'nin Zonguldak' tan sonra ikinci yoğun limanıdır. Liman'dan Novorossisk, Gelinzhik, Tuapse Limanlarına direk Ro-Ro hatları mevcuttur. Şekil 22'deki verilere göre Ro-Ro trafiğinde taşınan toplam araç sayısında 2008 ve 2009 yılları haricinde sürekli bir artış olduğu görülmektedir. 2008 ve 2009 yıllarındaki bu düşüşün sebeplerine baktığımızda küresel ekonomik krizin ve 2009 yılında Türkiye ve Rusya arasındaki ilişkileri söyleyebiliriz.

Rusya Federasyonu'nun 2014'te yapılan Kış Olimpiyat Oyunları gerekçesiyle Sochi Limanı'nı Eylül 2010 tarihinden itibaren yük taşımacılığına kapatması nedeniyle Trabzon'dan Rusya'ya yapılan Ro-Ro seferleri Samsun Limanı'na kaymıştır. Hem 2009

krizinin çözülmesi hem de Sochi Limanı'nın yük taşımacılığına kapatılması sonrasında Samsun Limanı, Ro-Ro taşımacılığında 2010 sonunda 2009 yılına göre yaklaşık % 45 lik bir artış gerçekleştirmiştir. Sonraki yıllarda da bu artış devam etmiş ve 2013 yılı sonunda toplam 33800 araç elleçlemesi yapılmıştır (TÜRKLİM, 2014).

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Samsun Limanı'nın özelleştirilmesinde İşleticinin limanı mevcut kapasitesinin altına düşürmeme ve sözleşme imzalanmasını müteakip yedinci yılın sonuna kadar limanı yıllık en az 100000 TEU konteyner elleçleme kapasitesine çıkarma yükümlülüğü şartını koymuştur. Özelleştirme öncesi hiçbir konteyner gemisinin uğrak yapmadığı, konteyner elleçlemesinin ve depolamasının olmadığı bir limanı yedi yılda 100000 TEU kapasiteye çıkarmak yedi yıl gibi kısa vadede zor olacağı gözükmektedir. Özelleştirmenin üçüncü yılı itibariyle 2013 sonunda konteyner elleçlemesinin 33300 TEU'ya ulaştığı görülmektedir.

Esmer (2012), yapmış olduğu çalışmada, Samsun limanları ile bazı bölgelerde hinterlandları kesişen Mersin International Port (MIP), Evyap, Yılport, Mardaş, Haydarpaşa ve Gempport limanlarının Ankara, Kayseri ve Sivas illerindeki yaklaşık konteyner potansiyelini 300 bin TEU olarak hesaplamıştır. Bahsedilen limanları kullanan konteyner yükünün Samsun limanlarını tercih etmesi için konteyner elleçleme alt yapısının olmasının ya da hat anlaşmalarının yapılmasının tek başına yeterli olmayacağını belirtmiştir. Normal şartlarda Karadeniz ülkelerine gitmeyecek konteynerin Orta Anadolu'dan Samsun limanlarına gitmesinin ticari olarak kabul edilebilir bir durum olmayacağından bahsetmiştir. Mevcut ticari yapı göz önüne alındığında tespit edilen 300000 TEU konteynerin daha çok Akdeniz bağlantılı hatlar ile pazarlara ulaştırıldığı, bu durumda Samsun için Karadeniz'deki transit konteyner potansiyelinin değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir (Esmer, 2012). Yapılan çalışmada, özelleştirme sonrası konteyner elleçlemesine baktığımızda bu durumu destekler nitelikte bir sonuca ulaşılmıştır. 2010 yılında özelleşen limanda konteyner trafiğinde bir artış olduğu görülmektedir. 2009 yılında hiçbir konteyner hareketinin olmadığı limanda 2010 yılında 596 TEU, 2011'de 7436 TEU, 2012'de 27303 TEU, 2013 de ise 33362 TEU konteyner elleçlemesi gerçekleşmiştir. Bu artış hızına bakıldığında limanın konteyner ile ilgili şartnameyi yerine getirmesi için yaklaşık 3 kat daha konteyner hareketinin artması gerektiği anlaşılmaktadır. Bunu sağlayabilmesi mevcut olan imkân ve yük durumuna göre çok zor olduğu görülmektedir. Bunun sağlanabilmesi için limana farklı ve yeni yük gruplarının konteyner ile gelmesi,

yeni konteyner hatlarının açılması ve limanın demiryolu hattının Mersin'e direkt bağlanması sağlanmalıdır.

Özelleştirme İdaresi Başkanlığının 2002 yılı verilerinde Türkiye Denizcilik İşletmelerine ait liman özelleştirmeleri sonucunda toplamda personel sayısında % 30 azalma olduğu görülmektedir. Özelleştirme öncesinde 473 olan personel sayısı özelleştirme sonrasında 371'e düşmüştür. Bu durum özelleştirilen Samsun Limanı için de geçerlidir. TÜRKLİM (2013)' e göre 2005 yılında özelleştirme kapsamına alınan limanın 400 olan personel sayısı 2013 yılında 216'ya düşürülmüştür.

TÜRKLİM verilerine göre istihdam sayıları bu şekilde olmasına karşın Kahveci ve Başar (2013) yayınladıkları bildiriye limandan aldıkları verilere göre 2012 sonunda istihdam sayısının 512 olduğunu belirtmişlerdir (Kahveci ve Başar, 2013). Limandan alınan bu verinin yıl içerisinde limanda çalışmış olan ve sigortası yatırılmış fakat dönemsel veya mevsimsel olarak istihdam edilmiş personel sayısı olduğu öngörülmektedir. Bu dönemlerde işe giriş ve çıkışların yoğun olması nedeniyle sayısal olarak artış gözlemlenmektedir.

Yüksekyıldız (2010), Köse ve Başar (2013) Samsun limanlarıyla ilgili verimlilik analizlerinde geleceğe yönelik yük tahminleri yapmışlardır. Yüksek yıldız yapmış olduğu yük analizinde iyimser, normal ve kötümser olmak üzere üç farklı tahmin üretmiştir. Yüksek yıldız'ın (2010), 2016 yılındaki yük elleçleme iyimser tahminine Samsun Limanları 2013 yılında ulaşmıştır. Normal tahminde ise bu rakamlara 2019 yılında ulaşmıştır. Köse ve Başar (2013) ise yapmış olduğu çalışmada limanların 2013 sonunda elde ettiği yük elleçleme hacmini 2014 sonunda olacağını tahmin etmiştir. Yapılan çalışmaların biri Samsun Limanı'nın özelleştirme öncesi diğeri de özelleştirme sonrası olduğu için yapılan tahminler birbiriyle örtüşmemektedir. Bu da limanın özelleştirme sonrasında yük hacminin büyük oranda arttığını bize göstermektedir.

Limana özelleştirmelerinin temel amacı limanlarının verimliliğinin ve etkinliğinin artırılarak daha fazla gelir elde etmesinin sağlanmasıdır. Cullinane ve Song (2002), yaptıkları çalışmada limanların etkinliğinin artırılması için önerilen çözümlerden birinin limanların özelleştirme politikası olduğunu belirtmişlerdir. Limanların özelleştirilmesinin etkinliği, verimliliği yükselteceği ve beklenen ekonomik yararı arttıracığı düşüncesiyle teşvik edilmesi gerektiğini söylemişlerdir. Ayrıca kamunun limancılık gibi yoğun sermaye gerektiren sektörlerle yönelik uzun dönemli finansal ve idari sorumluluğunu azaltması, liman özelleştirmesinin politik gerekçesini oluşturduğunu da belirtmişlerdir.

Samsun Limanı'nın en büyük dezavantajlarından biri limanın şehrin merkezinde yer almasıdır. Şehir merkezinde yer aldığı için limana hem çevre hem de trafik duyarlılıklarından dolayı bazı yaptırımlar uygulanmaktadır. Çevre açısından bakıldığında limanda her yük elleçlenememektedir. Özellikle 2006 yılında alınan bir kararla limanda kömür elleçlemesi yapılmasına izin verilmemektedir. Bunun dışında şehirdeki trafik sıklığına önlemek için belirlenen saatler dışında kamyonların ve tırların şehir merkezine girmeleri yasaklanmıştır. Belirlenen saatlerin dışında çevre yolunu kullanmak zorunda kalan kamyon ve tırlar yaklaşık 20 km daha fazla yol giderek hem zaman hem de maddi kayıplara uğramaktadırlar.

Yapılan çalışmada, Samsun Limanı'nın Karadeniz'de önemli bir yere sahip olduğu anlaşılmaktadır. Demiryolu bağlantısı avantajı ile İç Anadolu yüklerinin limana getirilmesi sağlanmış, liman ithalat ve ihracatta yoğun kullanılır hale gelmiştir. Nisan 2010'da özelleştirme idaresi tarafından yapılan özelleştirme sonrasında limanda yeni altyapı ve üstyapı yatırımlarının yapıldığı, bununla birlikte yeni yüklerin ve hatların sayısının artırıldığı görülmektedir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Deniz taşımacılığı dünya ticareti için büyük önem arz etmektedir. Dünya ticaretinde taşımacılığın büyük bölümü deniz ticaretiyle yapılmakta bunun sonucunda yüklerin elleçlenmesinde önemli rolü bulunan limanlar devreye girmektedir. Limanlar günümüz ticaret anlayışında sadece yüklerin elleçlendiği yerler değil aynı zamanda depolama ve lojistik hizmetlerin de verildiği düğüm noktaları olmuştur. Gelişen ve değişen teknoloji ile birlikte limanlar da bu değişim ve gelişime ayak uydurmak zorunda kalmıştır. Bu değişim ve gelişime uyum sağlamayan limanlar rekabet avantajlarını kaybetmeye başlamışlardır. Özellikle kamuya ait birçok liman gerekli altyapı ve üstyapı yatırımlarını gerçekleştiremedikleri için rekabet avantajını kaybetmişlerdir. Gerekli yatırımların yapılamadığı ve rekabet avantajını kaybeden limanları devlet özelleştirme politikalarıyla işletme hakkı devriyle özel sektöre devretmektedir. Bu özelleştirmelerin amacı limanların daha etkin, verimli ve yüksek kapasiteyle çalışmasını sağlamaktır.

Samsun Limanı bölgede demiryolu bağlantısı bulunan tek limandır. Özelleştirme öncesinde demiryolunun yoğun olarak kullanılmadığı liman özelleştirme sonrasında daha yoğun kullanılmaya başlanmıştır. Bu demir yolu ile taşınan yüklerdeki artış oranında görülebilmektedir. Demir yolu ile yüklerin daha ekonomik bir şekilde limana taşınması sağlanmaktadır. Demir yolu kullanımı ekonomik olmakla birlikte emniyet açısından da önem arz etmektedir. Böylelikle kara yollarında olan trafik baskısının azalmaya başladığı bilinmektedir.

Özelleştirme sonrasında Samsun Limanı'na gelen yüklerin çeşitliliğinin artmış olduğu ve yeni taşıma hatlarının açıldığı görülmüştür. Bu durum ile limandaki hareketlilik üst seviyelere çıkarak gelir artırılmıştır. Böylelikle şehir ve bölgeye olan olumlu ekonomik getiri önem kazanmıştır.

Özelleştirme sonucunda limanda yeni yatırımlar yapılmış ve limanın daha verimli çalışması için altyapı ve üstyapı geliştirilmiştir. Limanın günümüz modern limancılığına uygun hale getirilmesi için ek tesis ve üniteler inşa edilmiştir. Böylelikle limana yapılan yatırımlarla liman modernize edilmiş bu da bölgeye istihdam ve gelir olarak dönmüştür.

Limana özelleştirildikten sonra alınan verilerde personel seviyesinde iki farklı veri elde edilmiştir. Alınan verilerin birinde limandaki istihdam sayısı artış gösterirken diğer veride bu sayısı düşüş göstermiştir. Bu farklı verilerin limandaki mevsimsel yoğunluklara

bağlı olarak geçici istihdamın ve taşeron işçileinin sebep olduğu öngörülmektedir. Geçici istihdam verilerinin de yıllık istihdama dâhil edilmiş olabileceği düşünülmektedir.

Samsun Limanı'nın özelleştirilmesinde limanın 7 yıl içerisinde 100000 TEU konteyner elleçleme kapasitesine ulaşması ile ilgili bir şartname koyulmuştur. Limanda altyapı, üstyapı ve ekipman yatırımları yapılmıştır. Ayrıca limana getirilen yeni konteyner hatları bu şartnamenin yerine getirilmesi için uğraşıldığını göstermektedir. Fakat aradan geçen dört yıla rağmen limandaki toplam konteyner elleçlemesi şartnamenin üçte biri kadarına ulaşabilmiştir. Önümüzdeki üç yıl içinde şartnamenin yerine getirilebilmesi için yeni konteyner hat anlaşmaları yapılması, konteynerle taşınan yük çeşitliliğinin artırılması ve Mersin Limanı ile demir yolu bağlantısının direkt hat olarak yenilenmesi gerekmektedir. Ayrıca Karadeniz için Samsun Limanı'nın transit konteyner potansiyelinin değerlendirilmesi önemli bir seçenektir. Karadeniz'e giden konteynerlerin Türkiye Limanları'nda aktarıldığı düşünüldüğünde Samsun Limanı'nda gerekli altyapı, üstyapı ve ulaştırma ağları tamamlandığında önemli bir aktarma limanı olacaktır.

Türkiye'de uluslararası anlamda ilk kez uygulanmaya başlanan Samsun-Kavkaz tren ferri hattıyla kombine taşımacılıkta önemli bir avantaj elde etmiştir. Bu kombine taşımacılıkla yükler transit olarak Akdeniz, Avrupa, Asya ve Orta Doğu ülkelerine demir yolu üzerinden ulaşılması sağlanmıştır. Liman bu avantajını iyi kullanarak kuzey-güney eksenindeki kombine taşımacılığı artırarak limanın işlerliği geliştirilebilir.

Samsun Limanı bölgede önemli bir yere sahiptir. Bu limanın Karadeniz'de önemini daha çok artırmak için yeni hatların açılması sağlanmalı ayrıca demir yolu avantajı en üst seviyeye çıkarılmalıdır. Demir yolu Akdeniz ve Güney Doğu Anadolu bölgesindeki yükleri de alabilmesi için bağlantıların yenilenmesi, geliştirilmesi ve direkt hatların açılması gerekmektedir.

Yeni açılan hatların açılması ve kombine taşımacılığın artırılması Samsun Limanı'nın geleceği için önemli olacaktır. Uluslararası anlaşmalar ve taşıma koridorları değerlendirilerek yüklerin Samsun Limanı'na çekilmesi limanın önemini arttıracaktır. Taşıma modlarının geliştirilmesinde Samsun Limanı'ndaki demiryolu bağlantısının önemli avantajlar sağlayacağı bir gerçektir.

Samsun Limanı şehir merkezinde konuşlandığı için limanın şehrin çevre duyarlılığına ve trafikte yaşanan olumsuz durumlara karşı alınan önlemlere uyması ve daha çevreci bir liman olmak için hassasiyetini artırması gerekmektedir. Bu sebeplerden dolayı liman içerisinde kullanılan ekipmanın buna uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Aynı

zamanda limanın yerleşim yerleri içinde olması gürültü kirliliğini de ortaya çıkardığı bilinmektedir.

6. KAYNAKLAR

- Acar, Ö. ve Kılıç, R., 2007. Samsun Limanı Ana (Kuzey) Mendireği Aronşmanlarının Duyarlılığını İncelenmesi, 60. Türkiye Jeoloji Kurultayı, Nisan, Ankara, Bildiriler Kitabı: 301-302.
- Akten, N., 1997. Marmara İçin İdeal Liman Yeri Seçimi, Alesta Dergisi, 19-21. İstanbul.
- Altınçubuk, F., 2000. Liman İdare ve İşletmesi, Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.
- Akarçay, N., 2009. Liman Özelleştirmeleri ve Türkiye Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Aktan, C C., 1994. Kamu Ekonomisinden Piyasa Ekonomisine Özelleştirme, Doğu Matbaası, Ankara.
- Aktan, C C., 2004. Privatization & The Turkish Experience, Seçkin Yayıncılık, İstanbul, 19 s.
- Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2010. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, İller Bazında Denizyolu Taşıma İstatistikleri.
- Baysal, M. E., Uygur, M. ve Toklu, B., 2004. Veri Zarflama Analizi İle TCDD Limanlarında Bir Etkinlik Ölçümü Çalışması, Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi, 4,19 437-442.
- Çağlar, V., Esmer, S., Oral, E. Z., 2010. Özelleştirme ve Özelleştirme Aşamasında Olan Limanların Sektörel İncelenmesi, 8. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları Ulusal Kongresi, Mayıs, Trabzon, Bildiriler Kitabı: 925-934 s.
- Çelebi, T., 2006. Trabzon, Rize ve Hopa Limanlarının Kapasite ve Verimlilik Analizleri, Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Çetinkaya, Ö., 2001. Türkiye'de Devlet İşletmeciliği ve Özelleştirme, Ekin Yayınları, Bursa, 167-178 s.
- Deniz, R., 2002. Liman İşletmeciliği ve Gümrük Mevzuatı, Akademi Yayınları, İstanbul.
- Doğan, E., 2007. Türkiye'de Liman Özelleştirmeleri ve Tekirdağ Limanı'nın Özelleştirme Sürecinin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Doğan, M., 1998. İşletme Ekonomisi ve Yönetimi, Nobel Yayın Dağıtım, İzmir, 66 s.

- Duru, O. ve Yoshida, S., 2011. Centennial Decline of Shipping Freight Rates and Life Cycle Effect: Theory of Long Term Cycles, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, İzmir, 32, 59-77.
- D.P.T., 2006. Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara.
- Eliyi D T., Sevil B., Yumurtacı I Ö., Göldoğan E U. ve Ada E., 2008. Liman Yönetimi ve Rıhtım Atama Problemi, Ege Akademik Yayınları, 8, 243-256 s.
- Ece, J. N., Limanların Özelleştirilmesi, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100008, 23 Ekim 2013.
- Eren E., 1993. Yönetim Organizasyon, Beta Yayın A.Ş., İstanbul, 24 s.
- Ergüneş, N., 1993. Liman ve Liman işletmeciliği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İşletme İktisadi Enstitüsü, İstanbul.
- Esmer, S., 2009. Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simulasyon Modeli, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Esmer, S., Oral, E. Z., 2012. Samsun Limanı'nın Pazar Payını Arttırma Koşullarının İncelenmesi, 9. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları Ulusal Kongresi, Kasım, Hatay, Bildiriler Kitabı: 871-880 s.
- Genç, Ö., 1998. Samsun İli Uygun Yatırım Alanları Araştırması, Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş. Yayın No, 98-11-13, Türkiye Kalkınma Bankası Matb., Ankara, 181 s.
- Günel, Ü., 2004. Limanlarda Verimliliğin Ölçülmesine Yönelik Bir Bilgisayar Yazılımının Geliştirilmesi ve İzmir Limanı Uygulaması, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Hüseyinzade, M., 2006. Deniz Taşımacılığı'nın Ülke Ve Bölge Kalkınmasındaki Rolü, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- İncekara, A. ve Kılış, Y., 1999. Karadeniz Limanlarının Bölgesel Ticaretin Gelişimindeki Önemi ve İşlevi, Deniz Ticaret Odası, İstanbul.
- İTO, 2006. Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi, İstanbul Ticaret Odası Yayın No, 2006-14, Entegre Matbaacılık A.Ş., İstanbul.
- Kahveci S. ve Başar, E., 2013. Özelleştirme Öncesi ve Sonrası: Samsun Limanı, I. Ulusal Liman Kongresi, 1-2 Kasım, İzmir, Bildiriler Kitabı: 87-96 s.
- Karabacak Y., 2003. Türk Kamu Limanlarında Özelleştirme Uygulamaları ve İzmir Limanı için Uygulama Modeli Geliştirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

- Karacan, H. K., 2010. Türkiye’de Özelleştirme Uygulamaları Ve Derince Limanının Özelleştirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu.
- Kikeri S., Nellis J. and Shirley M., 1992. Privatization, The Lessons of Experience, Washington, World Bank Publication, 15 s.
- Matons, J.G., 1989. Transportation Research Forum on Privatization and the Private Financing of Ports.
- Koldemir B. ve Akten N., 2010. Limanlarda Dış Kaynak Kullanımının Etkileri, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları VIII. Ulusal Kongresi, 27 Nisan - 1 Mayıs, Trabzon, Bildiriler Kitabı, 1-9 s.
- Köse, S., 2012. Trabzon’a Yapılması Planlanan Demiryolunun Liman Kapasitesine Etkisinin Araştırılması, Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Köse, S. ve Başar E., 2013. The Impact of The Prospective Link On The Port Capacity: The South Black Sea, Journal of Maritime Transport and Engineering, 2, 2, 14-21
- ÖİB, 2009. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı 2008 Yılı Faaliyet Raporu, Ankara.
- Ott, F. ve Hartley K., 1991. Privatization and Economic Efficiency, A Comparative Analysis of Developed and Developing Countries, Elgar Publishing Ltd., Worcester.
- Resmi Gazete, 1970. Samsun Liman Tüzüğü, Başbakanlık Basımevi, 13585.
- Resmi Gazete, 1994. Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, Başbakanlık Basımevi, 22124.
- Samsun Limanı, 2013. Samsun Limanı Bilgilendirme Toplantısı Tutanakları, 35 s.
- STSO, 2010. Samsun Ticaret ve Sanayi Odası, TR-83 Bölgesi Lojistik Master Planı, 140 s.
- STSO, 2012. Samsun İktisadi Rapor, Samsun Ticaret ve Sanayi Odası Yayın No, 2012/2, Güven Ofset, Samsun.
- Tacar, E., 2013. Konteyner Terminallerinde Benzetim Uygulaması, Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bursa,
- Taşkın, E., 2006. Türk Limanlarında Özelleştirmenin Hukuki Analizi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- TCDD, 2013. T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2008-2012, 88-92 s.

- TCDD, 2014. TCDD Samsun Gelemen Lojistik Köyü Yük İstatistikleri, Samsun.
- TÜİK, 2013. Seçilmiş Göstergelerle Samsun 2012, Türkiye İstatistik Kurumu Yayın No 4078, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, Ankara.
- TÜRKLİM, 2012. Türk Liman İşletmecileri Derneği, Türk Limancılık Sektör Raporu 2011.
- TÜRKLİM, 2014. Türk Liman İşletmecileri Derneği, Türk Limancılık Sektör Raporu 2013.
- UDHB, 2009. Denizcilik Müsteşarlığı Kabotaj Saha Etüdü, Ankara.
- UNCTAD, 1998. Guidelines for Port Authorities and Governments on the Privatizations of Port Facilities, Antwerp, 1-8 s.
- UNCTAD, 2011. Review of Maritime Transportation, United Nations Publications, Geneva.
- URL-1, <http://www.porttechnology.org>, 12 Kasım 2013.
- URL-2, <http://www.vesdra.com>, 12 Kasım 2013.
- URL-3, <http://3dgraphicsonline.tumblr.com>, 12 Kasım 2013.
- URL-4, <http://worldmaritimenews.com>, 13 Kasım 2013.
- URL-5, <http://www.maritimejournal.com>, 13 Kasım 2013.
- URL-6, <http://www.turbosquid.com>, 16 Kasım 2013.
- URL-7, <http://sariel.pl>, 17 Kasım 2013.
- URL-8, <http://www.truckcrane.com.cn>, 18 Kasım 2013.
- URL-9, <http://www.diytrade.com>, 20 Kasım 2013.
- URL-10, <http://websites.starkhost.net>, 20 Kasım 2013.
- URL-11, <http://www.oib.gov.tr/portfoy/tdi.htm>, 10 Şubat 2014.
- URL-12, http://www.oib.gov.tr/portfoy/tcdd_limanlari.htm, 25 Aralık 2013.
- URL-13, <http://www.hopaport.com>, 13 Aralık 2013.
- URL-14, <http://www.cakports.com/ordu.html>, 15 Aralık 2013.
- URL-15, <http://www.cakports.com/giresun.html>, 15 Aralık 2013.

URL-16, <http://www.cakports.com/sinop.html>, 15 Aralık 2013.

URL-17, <http://www.al-port.com>, 17 Ocak 2014.

URL-18, <http://www.yelkenagency.com/samsun.asp>, 20 Mart 2014.

URL-19, <http://www.tcdd.gov.tr>, Samsun Liman İşletmesi, 21 Şubat 2014.

URL-20, <http://www.samsunport.com.tr>, 26 Ekim 2013.

URL-21, <http://www.oib.gov.tr>, 17 Ekim 2013.

URL-22, <https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik>, 27 Ocak 2014.

URL-23, <https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik>, 4 Şubat 2014.

Ünal, E., 2006. Liman Özelleştirmesinin Türkiye'deki Ekonomik Boyutunun İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.

Ünalmiş, M., 2005. Maritime Transportation In Turkey & European Union With Special Reference To Privatization Of Ports, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Avrupa Topluluğu Enstitüsü, İstanbul,

Yazıcı, K., 2004. İşletme Bilimine Giriş, İber Ofset, Trabzon,

Yercan, H. F., 1996. Liman İşletmeciliği ve Yönetimi, DTO Yayınları, Mersin.

Yücel, C., 1997. Limanlarda Verimliliği Artırmaya Yönelik Uygulamalarla Limanların Yönetimi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Yüksekyıldız, E., 2010. Trabzon, Samsun, Rize ve Hopa Limanlarının Ard Bölge Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.

Zarzoso, I., Garcia, E. M., Lucas, E. ve Burguet, C., 2004. How Important are Transport Costs For International Trade, İzmir D.E.Ü, International Logistics Congress 2004, Kasım, İzmir, Bildiriler Kitabı, Cilt I: 596-608.

ÖZGEÇMİŞ

Selçuk KAHVECİ, 1982 yılında Samsun'da doğdu. İlköğretimini Samsun Kubilay İlköğretim Okulu'nda 1993 yılında tamamladı. Aynı yıl Samsun Anadolu Lisesi'nde ortaöğretim hayatına başladı ve ortaöğretimini 2000 yılında tamamladı. 2002 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Bölümünü kazandı ve buradan 2007 yılında mezun oldu. 2008 yılında askerlik görevini tamamladıktan sonra 2010 yılına kadar farklı şirket ve projelerde görev aldı. 2010 yılı Şubat ayında Ordu Üniversitesi Fatsa Meslek Yüksekokulu Motorlu Araçlar ve Ulaştırma Teknolojileri Bölümünde öğretim görevlisi olarak akademik görevine başladı.

2013 yılı Ağustos ayından itibaren Fatsa Meslek Yüksekokulu Motorlu Araçlar ve Ulaştırma Teknolojileri Bölüm Başkanlığı görevini devam ettirmekte ve iyi derecede İngilizce bilmektedir.