



**T.C.**  
**ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME**  
**BAKANLIĞI**

---

**LİMAN HİZMET TARİFELERİNİN DÜNYADAKİ**  
**UYGULAMALARININ İNCELENMESİ VE TÜRKİYE**  
**AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ**

---

**DENİZCİLİK UZMANLIĞI TEZİ**

**Mehmet UĞur YILDIRIM, Denizcilik Uzman Yardımcısı**

**Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü**

**Tez Danışmanı**  
**Ergün ÖZGÜR, Genel Müdür Yardımcısı**

**Haziran, 2018**

**Ankara**

## TEZ ONAY SAYFASI


**Görev Yaptığı Birim:** Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü

**Tezin Teslim Edildiği Birim:** Personel ve Eğitim Dairesi Başkanlığı

T.C.

### ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

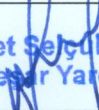
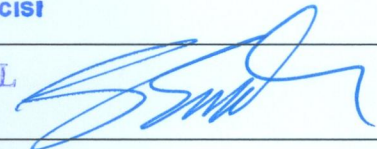
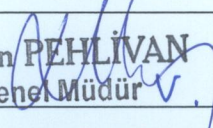
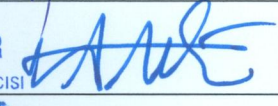

Mehmet Uğur YILDIRIM tarafından hazırlanan ve sunulan, “Liman Hizmet Tarifelerinin Dünyadaki Uygulamalarının İncelenmesi ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi” başlıklı bu tezin uzmanlık tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

  
Tez Danışmanı

Ergün ÖZGÜR, Genel Müdür Yardımcısı

08.06.2018

Bu çalışma, tez savunma komisyonumuz tarafından Denizcilik Uzmanlık tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan	 <b>Ahmet Selçuk SERT</b> Müsteşar Yardımcısı
Üye	 <b>Gündüz SENGÜL</b> Genel Müdür V.
Üye	 <b>Hasan PEHLİVAN</b> Genel Müdür V.
Üye	 <b>Ergün ÖZGÜR</b> Genel Müdür Yardımcısı
Üye	 <b>Dr. Battal DOĞAN</b> Genel Müdür Yardımcısı V.
05/06/2018	

Bu tez, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tez yazım kurallarına uygundur.

## TEŞEKKÜR

Limn Hizmet Tarifelerinin Dñnyadaki Uygulamalarının İncelenmesi ve Tñrkiye Açısından Deęerlendirilmesi konulu tez çalıřmamda deęerli bilgi ve tecrűbelerini benimle paylařan Deniz ve İçsular Dűzenleme Genel Műdűrű Sayın Durmuř ŐNŐVAR'a, tez danıřmanım Deniz ve İçsular Dűzenleme Genel Műdűr Yardımcısı Sayın Ergűn ŐZGŐR'e, bu sűrete yardımlarını esirgemeyen Limanlar Dairesi Bařkanı Sayın Taner KESKİN'e, Denizcilik Uzmanı Sayın Kemal YILMAZ'a, mesai arkadařlarıma ve aileme sonsuz teőekkűrlerimi sunarım.

## BEYAN

Bu belge ile sunduğum uzmanlık tezimdeki bütun bilgileri akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplayıp sunduğumu; ayrıca, bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmamda bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi beyan eder, tezimle ilgili yaptığım beyana aykırı bir durumun saptanması halinde ise ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.

08.06.2018

Mehmet Uğur YILDIRIM  
Denizcilik Uzman Yardımcısı

## ÖZET

Limanların, hizmetlerinden faydalanan müşterilerine ucuz, kaliteli, seri, güvenli hizmetleri sunabilmelerinin ölçüsü; serbest rekabet koşulları altında fark yaratabilmeleri açısından bir fırsat olarak görülmektedir. Çalışmada; limancılık sektörünün içinde bulunduğu rekabet koşullarının tanımlaması yapılmış, Dünyada uygulanmakta olan yönetim modellerinin kapsamı çizilmiş, Türkiye limanları açısından hizmet tarifeleri noktasında mevcut durum analizi yapılmış ve geçmiş yıllarda yürütülmüş olan yönetim modeli çalışmaları irdelenmiş, Türkiye’de uygulanan liman hizmetlerinin tanımlamaları yapılmış, tesis tipi bazında tarife belirleme yetkilerinin Kanuni dayanakları incelenmiş, yetkili İdare nezdinde liman hizmet tarifesi belirleme çalışmaları incelenmiş ve bölgesel komşu limanlar ile Türkiye uygulamaları arasında tarife boyutunda karşılaştırmalı analizlere yer verilmiştir. Sonuçta ise, liman hizmet tarifeleri çerçevesinde liman yönetim modelleri de göz önünde bulundurularak Türkiye limancılığının gelişimine katkı sağlayacağı düşünülen önerilere yer verilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Liman Hizmet Tarifesi, Hizmet Fiyatlandırma, Liman Yönetim Modeli

## ABSTRACT

The extent to which the ports can provide cheap, high quality, secure and reliable services to customers who benefit from their services; it has begun to be seen as an opportunity for the ports to make a difference under free competition conditions. In this study; the definition of competition conditions in which the port industry is located has been defined, the scope of management models being implemented in the world is drawn, current situation analysis has been made in terms of Turkiye and constructive suggestions have been made in the light of management model studies conducted in the past years, definitions of port services applied in Turkiye have been made, the legal basis of the tariff-setting powers on the basis of the facility type is examined and the port service tariff studies conducted by the Competent Authority have been examined and comparative analyzes of the tariffs between regional neighbour ports and Turkiye have been included. At the end of the study, the scope of port management models with port service fees, recommendations that contribute to the development of port business in Turkey has been made.

**Keywords: Port Service Charges (Tariff), Port Pricing, Port Management Model**

## İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI.....	2
TEŞEKKÜR.....	I
BEYAN .....	II
ÖZET.....	III
ABSTRACT.....	IV
TABLO LİSTESİ.....	IX
ŞEKİL LİSTESİ.....	X
KISALTMA LİSTESİ.....	XI
1.GİRİŞ.....	1
2. LİMANLARDA REKABET UNSURLARI VE YÖNETİM MODELLERİ .....	2
2.1. Limanlarda Rekabet .....	2
2.1.1. Limanlarda Rekabetin Geçmişi.....	2
2.1.2. Günümüzde Liman Rekabeti.....	3
2.1.3. Liman Rekabetine İlişkin Gelecek Projeksiyonu .....	7
2.2. Dünyada Uygulanmakta Olan Liman Yönetim Modelleri.....	7
2.2.1. Liman İdaresi (Port Authority) Kavramı .....	8
2.2.2. Hizmet Modeli.....	11
2.2.3. Araç (Tool) Modeli.....	11
2.2.4. Ev Sahibi (Landlord) Modeli .....	12
2.2.5. Özel Sektör Modeli.....	13
2.2.6. Liman Yönetim Modellerinin Ayrışması.....	16
2.3. Liman Yönetim Modelleri Çerçevesinde Türkiye Limanlarının İncelenmesi .....	20
3. LİMAN HİZMET TARİFELERİ.....	27
3.1. Liman Hizmeti Nedir?.....	28

3.2. Liman Hizmet Kalemleri.....	31
3.2.1. Gemi ve İlgililerine Verilen Temel Hizmetler .....	33
3.2.1.1. Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri .....	33
3.2.1.2. Palamar Hizmeti.....	33
3.2.1.3. Barınma Hizmetleri .....	33
3.2.1.4. Gemilere Tatlı Su Verilmesi Hizmeti.....	33
3.2.1.5. Atık Alım Hizmeti.....	34
3.2.2. Yük ve İlgililerine Verilen Temel Hizmetler .....	34
3.2.2.1. Yükleme – Boşaltma Hizmeti.....	34
3.2.2.2. Şifting Hizmeti.....	34
3.2.2.3. Limbo Hizmeti .....	34
3.2.2.4. Güvenlik Hizmeti .....	34
3.2.2.5. Konteyner İstif Sağlama/Çözme ve Emniyet Kilidi Takma/Sökme Hizmetleri.....	35
3.2.2.6. Terminal Hizmetleri .....	35
3.2.2.7. Ardiye Hizmeti.....	35
3.2.2.8. Yolcu Hizmetleri .....	35
3.3. Liman Hizmetlerinin Sağlayıcıları.....	36
3.4. Liman Hizmetlerinde Fiyatlandırma .....	41
3.4.1. Ekonomik yaklaşım .....	42
3.4.2. Finansal Yaklaşım .....	43
3.4.3. Stratejik Fiyatlandırma Yaklaşımı.....	43
3.4.4. Pratik Uygulamalara Yönelik Araştırma Sonuçları.....	44
3.4.5. Fiyatlandırma Yaklaşımlarına İlişkin Değerlendirme .....	45
3.5. Liman Hizmet Tarifelerinde Ücretlendirme Kıstasları .....	47



3.6. Türk Limanlarında Verilen Hizmetlere İlişkin Standart Uygulamalar .....	48
3.6.1. Kılavuzluk ve Römorkaj .....	48
3.6.2. Atık Alım Hizmeti .....	49
3.6.3. Fener ve Tahlisiye Ücretleri: .....	50
3.6.4. Sağlık Resmi .....	51
3.6.5. Gemi Acenteliği Hizmetleri .....	51
3.6.6. Deniz Ticaret Odası Ücreti .....	52
3.6.7. Liman Rüsümü (Harbour Master Sailing Due-Yola Elverişlilik Belgesi Harcı) ....	52
3.6.8. Demirleme Ücreti .....	53
3.6.9. Konteyner Tartım Hizmeti .....	53
3.6.10. Konteyner Gümrük Muayene Hizmeti .....	53
3.6.11. Diğer Sabit Ücretler .....	53
3.6.12. Katma Değer Vergisi Uygulaması.....	53
3.7. Türk Limanlarında Tarife Belirleme Yetkileri .....	54
3.7.1. Özel Mevzuat Hükümleri.....	54
3.7.1.1. Belediye Limanları.....	55
3.7.1.2. Devlet Limanları .....	56
3.7.1.3. Özelleştirilmiş Limanlar .....	57
3.7.1.4. Özel limanlar.....	60
3.7.1.5. Yat limanları .....	62
3.7.1.6. Balıkçı Barınakları .....	64
3.7.1.7. Enerji Tesisleri .....	64
3.7.2. Genel Mevzuat Hükümleri.....	66
3.7.2.1. Mülga 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun .....	66

3.7.2.2. 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname .....	67
3.7.2.3. 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun .....	68
3.7.3. Genel Mevzuat Hükümleri Çerçevesinde Yürütülmüş Olan Uygulamalar .....	68
3.7.3.1. 01.08.2003 Tarihinden İtibaren Yürürlüğe Konulan Liman Hizmet Tarifesi .	68
3.7.3.2. 01.09.2008 Tarihinden İtibaren Yürürlüğe Konulan Liman Hizmet Tarifesi .	71
3.7.3.3. UDHB 2017 Yılı Liman Hizmet Tarifesi Çalışmaları .....	72
3.7.4. Genel ve Özel Mevzuat Hükümlerinin Normlar Hiyerarşisi Açısından Değerlendirilmesi.....	73
3.7.5. Genel Değerlendirme ve 2003 ile 2008 Tarifelerinin Bölgesel Limanlarda Uygulanan Tarifeler ile Karşılaştırmaları.....	74
4. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	83
KAYNAKLAR .....	86

## TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1 Bir Konteyner Limanında Rekabet Türünü Belirleme Eşik Değerleri .....	6
Tablo 2.2 Dünyanın Önde Gelen 50 Limanının Sahipliğine İlişkin Statüler .....	15
Tablo 2.3 Yönetim Modellerine Göre Tarafların Sorumluluk Alanları .....	17
Tablo 2.4 Ana Liman Yönetim Modellerinin Güçlü ve Zayıf Yanları .....	18
Tablo 3.1 Liman Hizmet Tarifelerinin Kullanıcılar İçin Oransal Ağırlıkları .....	27
Tablo 3.2 Yüke, Gemilere ve İlgililerine Verilen Hizmetler .....	32
Tablo 3.3 UNCTAD Çalışmasının Gönderildiği Bölgeler ve Tesis Sayıları.....	36
Tablo 3.4 Limanlarda Verilen Temel Hizmetlerin Sağlayıcıları (Sayısal Analiz) .....	37
Tablo 3.5 Limanlarda Verilen Temel Hizmetlerin Sağlayıcıları (Oransal Analiz).....	38
Tablo 3.6 Devlet Nezdinde Tarife Kontrol Seçenekleri ve Uygulama Sonuçları.....	40
Tablo 3.7 2003 ve 2008 Tarifelerinin Bölgesel Limanlar ile Karşılaştırması .....	76

## ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1 Dünyada Liman İdarelerinin Yönetim Yapıları .....	9
Şekil 2.2 Türk Limanlarının İdari Yapıları.....	20
Şekil 2.3 Kıyı Alanlarına İlişkin İdari Organizasyon Yapısı Önerisi .....	26
Şekil 3.1 Limanda, Yüke ve Gemiyeye Verilen Hizmetlerin Zamansal Sıralaması .....	30
Şekil 3.2 2003 ve 2008 Tarifelerini İçeren En Fazla Ücret Alınan 1. – 10. Limanlar Arası Römorkaj, Kılavuzluk ve Palamar Tarifelerinin Oranları .....	78
Şekil 3.3 2003 ve 2008 Tarifelerini İçeren En Fazla Ücret Alınan 11. – 20. Limanlar Arası Römorkaj, Kılavuzluk ve Palamar Tarifelerinin Oranları .....	78
Şekil 3.4 2003 ve 2008 Tarifelerini İçeren En Fazla Ücret Alınan 21. – 30. Limanlar Arası Römorkaj, Kılavuzluk ve Palamar Tarifelerinin Oranları .....	79
Şekil 3.5 2003 ve 2008 Tarifelerini İçeren En Fazla Ücret Alınan 31. – 40. Limanlar Arası Römorkaj, Kılavuzluk ve Palamar Tarifelerinin Oranları .....	79
Şekil 3.6 2003 ve 2008 Tarifelerini İçeren En Fazla Ücret Alınan 41. – 47. Limanlar Arası Römorkaj, Kılavuzluk ve Palamar Tarifelerinin Oranları .....	80
Şekil 3.7 Karşılaştırması Yapılan Limanların Konumları .....	81

## KISALTMA LİSTESİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
BOTAŞ	: Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi
DİDGM	: Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
DWT	: Deadweight Tonnage
ESCAP	: Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
GRT	: Gross Tonnage
IMCO	: Uluslararası Denizcilik Danışma Organizasyonu
ISPS	: Uluslararası Gemi ve Liman Güvenliği Kodu
İMEAK DTO	: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
KEGM	: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
KİK	: Kamu İktisadi Kuruluşu
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsü
LOA	: Length Over All
MARPOL	: Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme
NRT	: Net Register Tonnage
ÖİB	: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
ÖYK	: Özelleştirme Yüksek Kurulu
SOLAS	: Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TEU	: Twenty-foot Equivalent Unit
TTK	: Türkiye Taşkömürü Kurumu
TÜRKLİM	: Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
UDHB	: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UNCTAD	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
VTS	: Gemi Trafik ve Bilgi Sistemi
TÜFE	: Tüketici Fiyat Endeksi

## 1.GİRİŞ

Limanı genel anlamda tek bir tanımlama içine sığdırabilmek oldukça güçtür. Balıkçı teknelerinin bağlandığı, etrafı koruyucu malzeme ile denizin çevresel etkilerinden yalıtılmış olan ve balıkçıların ihtiyaçlarının karşılanabildiği küçük bir kıyı yapısı olabileceği gibi şirketlerin pazarlama zincirlerinin bir parçası olarak karayollarının, demiryollarının, dağıtım merkezlerinin, rafinerilerin buluşma noktası olan ve bölge limanları ile rekabet halinde kompleks bir şehir limanı da olabilir. Tesisin işletim modeli, ait olduğu tüzel veya gerçek kişi, hedef müşteri kitlesi ve hizmete konu yük veya gemi tipine göre tarifesinde sunduğu hizmet kalemleri değişiklik arz etmektedir. Bu kompleks yapı içinde, birçok endüstride olduğu gibi limancılık sektöründe de verilen mal veya hizmetin ücretlendirme politikası işletmeyi iflasa sürükleyebileceği gibi yüksek oranda kar marjı edinilmesini de sağlayabilir.

Liman hizmetlerinin çeşitlilik arz etmesi bu hizmetlerin birçok çalışmada farklı sınıflandırılmasına sebep olmuştur. Ancak temel anlamda gemiye ve yüke verilen hizmetler olmak üzere ikiye ayırmak doğru olacaktır. Tezin birinci bölümünde limanların genel kabul görmüş yönetim modellerine ve bu çerçevede işletme olarak sundukları hizmetler doğrultusunda maruz kaldıkları rekabet unsurlarına değinilecektir. İkinci bölümde Türkiye ile Dünya genelinde limanlar nezdinde uygulanmakta olan hizmet tarifelerinde verilmekte olan hizmetler ile bu hizmetlerin fiyatlandırılmasına ilişkin literatür taraması yapılacak, karasularımızda yasal mevzuat doğrultusunda tahsil edilen standartlaşmış ücretler tanımlanacak, Türkiye limanlarının idari yapıları itibariyle tarife belirleme yetkilerine değinilecek, İdare nezdinde tarife belirleme uygulamaları irdelenecek ve bölgesel bazda liman hizmet tarifeleri üzerine karşılaştırmalar yapılacaktır.

## **2. LİMANLARDA REKABET UNSURLARI VE YÖNETİM MODELLERİ**

### **2.1. Limanlarda Rekabet**

Rekabetçi endüstrilerde, bir üreticinin mal veya hizmetini sattığı fiyat üzerinde hiçbir etkisi yoktur. İşletici; masraflarını, ya sektörde doğal yoldan yani arz-talep dengesi gözetilerek belirlenen fiyatlara göre ayarlar ya da yok olur. Bununla birlikte bir limanın, fiyatlandırmanın “stratejik fiyatlandırma” olarak tanımlandığı, bir diğer deyişle üreticinin belirli hedeflere ulaşmak için fiyatları etkileme ya da belirleme yeteneğinin bulunduğu, çoklu tekele müsait bir rekabet ortamı (Oligopolistik) olan bir sektörde faaliyet gösterdiği bilinmektedir. Birçok hedef eşzamanlı olarak birbiri içinde çatışmalı olsa da bu hedefler: kârı azami seviyeye çıkarma (Kâr maksimizasyonu), üretimi azami seviyeye çıkarma, istihdam yaratma, bölgesel kalkınma(ulusal boyutta), limanda gemi kalış süresinin en aza indirilmesi olarak sıralanabilir.

#### **2.1.1. Limanlarda Rekabetin Geçmişi**

Özellikle II. Dünya Savaşı'ndan hemen sonrasına bakıldığında, limanların altyapısının kurulması ve geliştirilmesi görevlerinin büyük ölçüde hükümetlerin elinde olduğu görülmektedir. Limanların, her biri kendine ait art bölgeye (hinterlanda) hizmet eden rekabetçi güçlerden oldukça yalıtılmış yapılar olmaları; ticari engeller, ulusal sınırlar ve yetersiz kara ulaştırma altyapısı nedeniyle meydana gelmişti. Bu yıllarda altyapı; işgücü imkanı sunarak, mal ve hizmet üreterek kendi pazarını genişleten ve dolayısıyla toplumun ortak çıkarlarına hizmet eden bir kamu yararı olarak görülmekte idi. Bu da işletmelerin; seri üretime geçmesine, düşük birim maliyetlerine ulaşmak için çaba sarf etmesine ve birikimli (kümülatif) olarak uluslararası rekabet gücünün artmasına yol açmıştır. Bazı gelişmekte olan ülkeler haricinde altyapı; endüstrinin, tarımın ve ticaretin bir parçası olarak, mevcut faaliyetler öncesinde, önceki faaliyetlerin birincinin ardından genişleyeceği umuduyla, sürekli olarak geliştirildi. Ayrıca, altyapının geliştirilmesinde büyük sermaye bölünmeleri, önemli finansal

gereklilikler ve talep artışına kadar uzun gebelik dönemleri henüz tamamlanmamış ve altyapı geliştirme, kamu sektörünün ayrıcalıklı pay sahibi olduğu alan haline gelmişti.

Geçmişte özellikle limanlarla ilgili olarak; genel yük trafiği daha sınırlı, bölgesel liman rekabeti daha sorunsuz ve limanlar, uluslararası ticaretin kolaylaşması da göz önünde bulundurulduğunda önemli ölçüde katma değer ve çok sayıda doğrudan ve dolaylı çıktı üreten faaliyetler içeriyordu. Bu nedenle; hükümetler tarafından limanlar, bölgesel ve ulusal kalkınmanın büyüme kutupları olarak görülmüş ve bölgesel planlama araçları olarak kullanılmışlardır.

Toparlayacak olursak; limanların dağınık yönetilen, bürokratik, verimsiz ve pahalı olmakla beraber, kuralları daha basit, öngörülebilir pazar imkânı sunan, hacim olarak potansiyelinin çok altında faaliyete sahip yapılar olduğu görülmekte idi. Yatırımların yetersizliği neticesinde rekabet koşullarının tam oturmamış olması sebebiyle limana uğramak, bir gemi sahibinin en büyük korkusu gibi görünmekte idi.

### **2.1.2. Günümüzde Liman Rekabeti**

Günümüz limanlarında resim oldukça farklı görünmektedir. Ulaştırma, lojistik ve iletişim teknolojilerindeki kayda değer gelişmelerin yardımıyla ticaretin serbestleştirilmesi, üretim faktörleri arasındaki bağlantıyı önemli ölçüde artırmıştır (Haralambides, 2002).

Geçtiğimiz 20 yıl boyunca, dünya çapında limanlar arasındaki rekabet önemli ölçüde artmıştır; bu durum, liner (düzenli) ve tramp (düzensiz) taşımacılığında artan rekabet, iç ulaşım ağlarının geliştirilmesi, ulaşım prosedürlerinin kolaylaştırılması gibi çeşitli faktörlere bağlı olarak gelişmiştir. Değişimin en büyük etkeni; genel kargo yükünün, konteynerler veya paletler içinde taşınması, dolayısıyla yükte birimselleşmeye gidilmesi ile açıklanabilir. Bu da karma (intermodal) taşımacılığın yani deniz ve kara taşımacılığının gelişmesine ve daha düşük maliyetlerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Artan rekabet, liman yöneticilerinin müşterilerinin ihtiyaçlarına öncelik vermesini ve liman hizmetlerinin genel kalitesi ile



tesislerinden aldıkları verimin arttırılmasına daha fazla eğilmelerini gerektirmiştir (UNCTAD, 1995).

Liman içi/intraport (Farklı rıhtımların farklı operatörlerce işletilmesi halinde ortaya çıkan serbest rekabet ortamı) ve limanlar arası/interport rekabet; limanın yönetim modeline ve liman idaresi ile terminal operatörleri ve yük elleçleme şirketleri arasındaki ilişkilere dayanmaktadır. Bu ilişkiler limanın yönetim yapısını değiştirmek için en önemli kriterlerdir(Gerekli görülmesi halinde). Birçok liman idaresi, liman işletmecileri arasındaki rekabet koşullarının yaratılmasını, liman politikalarının temel taşı olarak görmektedir.

Bu noktada, limanlar arası rekabet ve liman içi rekabet arasında seçime gidilebilir veya her ikisinin de sağlanması için yollar aranabilir. Tekelleşmenin meydana getirebileceği fahiş fiyat riskini azaltmak için, liman idaresi genellikle liman içi rekabeti teşvik eder. Bununla birlikte, orta ölçekli ve daha küçük limanlar, sınırlı trafiklerinden dolayı genellikle yalnızca bir terminal operatörünü barındırır. Bu gibi durumlarda, liman idaresi genellikle liman tarifelerini düzenlemek için yarı devlet yetkilerini kullanır veya limanlar arası rekabet ortamını sağlamak için adımlar atar.

Limanlar arası veya liman içi rekabet ortamını etkileyen temel faktörler şunlardır:

- Coğrafi konum: İyi yapılandırılmış ulaşım yollarına yakın stratejik bir konuma sahip olan liman, rekabet avantajlarına sahiptir. Stratejik bir konum tipik olarak en azından aşağıdaki özelliklere sahiptir.
  1. Bir veya daha fazla büyük deniz yoluna mümkün olduğunca yakınlık, doğal derin su, dalgalara ve akıntılara karşı iyi koruma, büyük bir kıyı ve karada genişleme olanakları,
  2. Büyük üretim veya tüketim alanlarına (pazara ve hammaddeye) yakınlık,
  3. İyi bağlantı sunan art bölge bağlantıları (yol, demiryolu, boru hattı, su yolu vb.).
- Yasal çerçeve: Liman yönetimince uygulanabilir ulusal ve yerel yasal çerçeve, yatırımcı güvenini büyük ölçüde desteklemektedir. Birçok ülke, sektördeki çeşitli

aktörlerin yetki ve sorumluluklarını ele alan belirli liman yasalarını yürürlüğe koymuştur.

- Finansal kaynaklar: Kendi başına yeterli mali imkânı olan bir liman veya limanı geliştirmek için gerekli olan fonları artırma kapasitesi, sınırlı kaynaklara sahip olan veya finansal özerkliğe sahip olmayan limanlar üzerinde rekabet avantajına sahiptir.
- Kurumsal yapı ve sosyo-ekonomik iklim: Limanın yönetim yapısı özel sektör yatırımlarına elverişli olmalıdır.
- Verimlilik ve fiyat: Çeşitli araştırmalar liman maliyetlerinin, özellikle yük sahipleri veya temsilcileri için seçim yapmada tek başına belirleyici olmamakla birlikte önemli bir kıstas olduğunu göstermektedir. Üreticilerin, karmaşık lojistik süreçleri benimsemesiyle maliyetlerini düşürmeyi ve müşteri hizmetlerini geliştirmeyi amaçladığı bir dünyada verimlilik ve fiyat/performans oranı giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Ancak dikkat edilmesi gereken bir husus vardır: Karmaşık prosedürler müşterinin talebini kırabilir.
- Liman görüntüsü: Liman projelerinin imajı, rekabet gücünde etkili bir diğer faktördür. Tercih edilen görüntü, yukarıda belirtilen bileşenlerin en uygun (optimum) karışımıdır.

Günümüz limanlarında rekabetçi düzenlemenin ne zaman gerekli olduğunu değerlendirmek için, farklı durumlarda işletmeciler arasında hangi rekabet derecesinin mümkün olduğunu gösteren bazı rakamlar verilmiştir.

Her bir liman ve yük tipi için geçerli olan eşik değerlerin tespit edilmesi zordur, ancak konteynerler için aşağıdaki rakamlar konusunda uzmanlar arasında bir fikir birliği var gibi görünmektedir (Kent ve Hochstein, 1998).

**Tablo 2.1 Bir Konteyner Limanında Rekabet Türünü Belirleme Eşik Değerleri**

Rekabet Türü	Trafik Yoğunluğu (TEU)
Intra-Terminal <sup>1</sup>	30.000
Intra-Port	100.000
Inter-Port	300.000

Kaynak: Kent ve Hochstein, 1998

İlk satırda belirtilen rakamlar göstermektedir ki, bir limandaki konteyner trafik hacminin yılda 30.000 TEU'nun (Twenty-foot Equivalent Unit) altında olması durumunda, pazarın son derece küçük olması sebebiyle tesiste birkaç terminal ve operatörün bulunması mantıklı olmayacaktır. Bu tip limanlarda en iyi çözüm tesiste tek bir operatörün faaliyet göstermesi ve hizmet tarifesinin buna göre düzenlenmesidir.

Trafik 30.000 TEU'nun üzerinde ancak 100.000'in altındaysa, muhtemelen tek bir terminali paylaşan birkaç operatöre sahip olmak uygun olacaktır. Böylelikle liman, liman kullanıcılarına yük elleçleme hizmeti veren çeşitli şirketler ile birlikte bir liman içi rekabet durumunda olacaktır. Bu şirketler liman idaresi tarafından sahip olunan ekipmanlardan yararlanabilir veya yönetim modeline bağlı olarak kendi ekipmanlarını kullanabilir.

Eğer trafik 100.000 TEU'nun üzerindeyse ve 300.000 TEU'nun altındaysa, limanın farklı terminaller açabilme olasılığı vardır. Bu da birkaç şirket tarafından ayrı rıhtımların kullanılması ve hacmin artırılması için önemli olacaktır. Türkiye için Ambarlı Liman Kompleksi buna iyi bir örnektir.

Bir şirket; belirli bir rıhtımı kullanarak tüm gemilere hizmet verdiğinde, liman idaresinin hizmet alanlardan liman tarifesini tahsil etmek üzere bu özel işletmeciyi sorumlu tutması ve gelirlerin liman idaresine aktarılmasının sağlanması mümkündür. (Burada bahsedilen ücret, limanın genel kullanımından tahsil edilen harçları ihtiva etmektedir. Zira yük elleçleme şirketlerinin sadece ilgili oldukları konu itibarıyla tarifelerini tahsil etme imkânı

<sup>1</sup> Tek operatör tarafından hizmet verilen rekabet türüdür.

bulunmaktadır.). Son olarak, konteyner trafiğinin yılda 300.000'in üzerinde olduğu bir bölgede, pazar büyüklüğü trafik için rekabet edilebilecek birçok alternatif limanın varlığına olanak tanır. Bu da, uygulanan tarifeler üzerindeki denetim mekanizması ihtiyacını azaltan limanlar arası rekabete olanak tanır (Trujillo ve Nombela, 1998).

### **2.1.3. Liman Rekabetine İlişkin Gelecek Projeksiyonu**

Gelecekte, 21. Yüzyıl ile birlikte liman operasyonlarının merkezi faaliyetlerinde köklü değişikliklerin görülmesi beklenmektedir. Yoğun küresel rekabet, limanlar da dâhil olmak üzere uluslararası lojistik zincirindeki tüm oyuncuları, iş süreçlerine ilişkin değişiklik yapmaya zorlayacaktır. Özellikle haberleşme sistemleri, yeni ekipman teknolojileri ve gemi tipleri, liman altyapısının gereksinimlerini kökten değiştirecektir. Zamanla Liman yatırımlarının finansal kaynakları artacak ve bu da son derece uzmanlaşmış bir işgücü ihtiyacını doğuracaktır. Dağıtım şekillerindeki ve deniz coğrafyasının yapısındaki değişiklikler giderek limanların hiyerarşisini oluşturacak ve liman ile ilgili bazı tarihsel faaliyetler iç bölgelere kaydırılacaktır. Çevreye duyarlılık ve güvenlik kaygıları, limanları yeni kurulacak mevzuata uymaya zorlayacaktır.

Günümüz limanlarının müşteriden bağımsız olarak birbirleri ile rekabet edebilecekleri en uygun yönetim sistemini benimsemelerinin, işletmenin verimliliği üzerinde önemli etkisi vardır. Tercih edilen yönetim modeli aslında limanın tüm fonksiyonlarını temelinden etkileyen bir süreci barındırmaktadır.

### **2.2. Dünyada Uygulanmakta Olan Liman Yönetim Modelleri**

Bir limanın yönetim ya da işletim modeli için geçerli bir reçete yoktur. Bu konuda her ülkenin yönetim anlayışı, izlediği ekonomik model belirleyicidir (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010).

Yönetim modelleri konusuna değinmeden önce Dünyada uygulamasına sıkça rastlanan Liman idaresi (Port authority) tanımına yer vermek gerekecektir. Dünyanın birçok yerinde liman yönetiminden sorumlu kuruluş olarak karşımıza çıkan bu sistemde işleyen mekanizma Türkiye’de olduğu gibi şirket vasfı taşımamaktadır. Ayrıca bu otoriteye bağlı olarak çalışan Liman işleticisi (Port operator) tanımından da bahsedilmesi çalışmaya altlık oluşturmak üzere önem arz edecektir.

### **2.2.1. Liman İdaresi (Port Authority) Kavramı**

Liman İdaresi, kamu veya kamuya benzer bir yapıda limanları ve bazen diğer taşıma sistemlerini düzenleyip kimi zaman kontrol etmekle görevli birimdir. Çoğu liman idaresi kendi kendini idame etmekte olan özerk bir yapıya sahiptir. Alanın sahibi olma, ücretleri belirleme, vergileri toplama, tarife belirleme gibi görevleri olabileceği gibi direkt olarak liman ve diğer ulaştırma altyapılarını kontrol etme yetkisini de elinde bulundurabilir. Bu çeşitlilik ülkelerin benimsediği yönetim politikasına göre değişiklik göstermektedir.

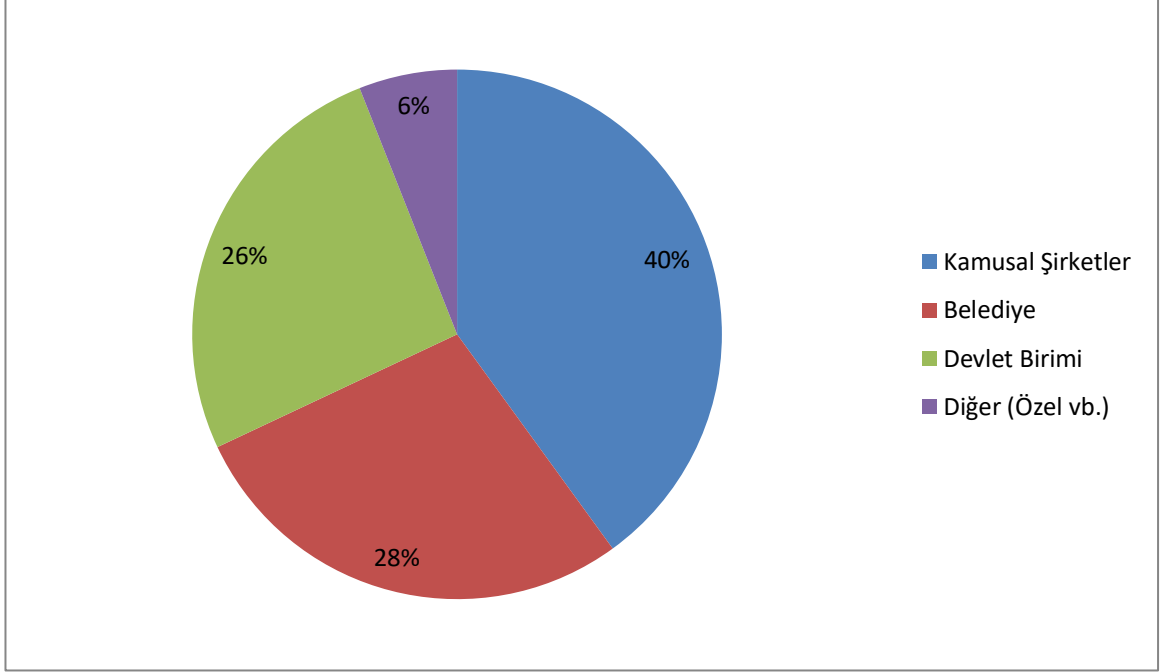
1977 yılında Avrupa Komisyonu liman idaresi kavramını; inşaat, yönetim ve bazen liman tesislerinin işleyişinden ve belirli durumlarda güvenlikten sorumlu olan Belediye, kamu kuruluşu ya da özel kuruluş olarak tanımlamaktadır. Bu tanım Avrupa Birliği’nde ve başka yerlerde var olan çeşitli liman yönetim modellerini içinde barındırmak için yeterince geniştir. (Dünya Bankası, 2001)

Liman idareleri genellikle ilgili kamu bürokratinin onayından geçen bir kurul veya komisyon tarafından yönetilir. Örneğin Kanada’da liman idaresinin yönetici kadrosunun başkanını Federal Bakanlık temsilcisi seçmekte ve kurulun diğer üyeleri ise liman kullanıcılarının önerilerine dayanılarak seçilmektedir. Bu liman idareleri tek bir limandan sorumlu olabileceği gibi birden fazla limandan da sorumlu olabilir. İsrail örneğinde olduğu gibi tek bir liman idaresi düzenleme ve danışma kurulu olarak ülkenin tamamından sorumludur.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_authority](https://en.wikipedia.org/wiki/Port_authority)

## Şekil 2.1 Dünyada Liman İdarelerinin Yönetim Yapıları



Kaynak: UNCTAD (1975)

Tabloda görüldüğü üzere Dünya genelinde limanların yönetiminden sorumlu olan kuruluşların %94'ü kamusal idarelerdir. Bu idareler aynı zamanda çoğu zaman sorumlu oldukları liman tesislerinin tarifelerini belirleme yetkisine de sahiptir.

Liman işleticisi ise Türkiye'de olduğu gibi liman idaresinden bağımsız (Operasyonel anlamda), limanın üstyapısından sorumlu firma olarak tanımlanabilir. Ancak Dünya geneli baz alındığında yapılacak tanımlama: Limanın tamamında veya bir bölümünde, yapılan sözleşme gereği belirlenen asgari düzeydeki taşıma faaliyetini gerçekleştiren şirketi ifade etmektedir. Bu şirketler Devlete de ait olabilir (Özellikle kamusal yapıda olunması halinde işletici de liman idaresi olmaktadır.) özel olarak da işletilebilir. Yaptıkları iş, yükün; yük gemileri, kamyonlar ve yük trenleri arasındaki hareketinin yönetilmesini ve bir geminin limanda geçirdiği süreyi en aza indirmek için malların akışını gümrük yoluyla uyumlaştırmayı (optimize etmeyi) içerir.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_operator](https://en.wikipedia.org/wiki/Port_operator)

Liman yönetim modellerini incelerken yukarıdaki tanımlamaların dikkate alınması ve yalnızca Türkiye uygulamaları noktasında yorumlama yapılmaması önem arz edecektir.

Liman yönetim modeli, liman idaresi veya işletici kuruluş tarafından benimsenen sistemi temsil eder.

Limanların organizasyon yapısı, altyapı durumu ve yönetimini etkileyen başlıca faktörler şunlardır:

- Bir ülkenin sosyo-ekonomik yapısı (Piyasa ekonomisi, gümrük anlaşmaları, vb.)
- Tarihsel gelişmeler (Eski sömürge yapısı vb.)
- Limanın konumu (Şehir içinde, izole bölgelerde vb.)
- Elleçlenen yük tipi

Bu faktörler çerçevesinde zamanla limanlar 4 ana modelde toplanmıştır:

- Hizmet Modeli
- Araç (Tool) Modeli
- Ev Sahibi (Landlord) Modeli
- Özel Sektör Modeli

Bu modellerde ise şu kıstaslara göre ayrıma gidilmektedir:

- Kamu, Özel veya Karma organizasyon yapısı,
- Yerel, Bölgesel veya Uluslararası hizmet ağı,
- Üstyapı ve ekipmanın sahipliği (Özellikle elleçleme sistemleri ile depolar)
- Liman personelinin yönetimi ve çalışma şekli.

Hizmet ve Araç modelleri özellikle kamu yararının gerçekleştirilmesi amacıyla yönelik hizmet vermektedir. Ev sahibi modeli, liman idaresi ile özel limanlar arasında bir dengeyi kurmaya çalışır. Özel sektör modeli ise iştirakçilerinin kar maksimizasyonunu hedefler.

### **2.2.2. Hizmet Modeli**

Hizmet limanları ağırlıklı olarak kamu limanları sınıfına girmektedir. Gelişmekte olan birçok ülkede (Ör: Hindistan, Sri Lanka) halen bu modelin benimsenmekte olduğu görülmektedir. Bu modelde, liman; sahibi olduğu, idame ettiği mevcut her varlığı (taşınır veya taşınmaz) ve yük elleçleme faaliyetlerini doğrudan liman idaresi tarafından istihdam edilen personel tarafından yürütür. Hizmet limanları genellikle ülkelerin Ulaştırma Bakanlıkları tarafından atanan ve direkt bu Bakanlığa rapor vermek üzere görevlendirilen bir Genel Müdür veya Başkan (bazen direkt bir parçası olarak) tarafından kontrol edilir. Diğer her limanda olduğu gibi hizmet limanlarında da temel odak noktası yük elleçlenmesidir. Bu hizmetler bazı gelişmekte olan ülke limanlarında ayrı bir kamu şirketi tarafından yerine getirilmektedir. Bu şirketler genellikle tıpkı liman idaresi gibi aynı Bakanlığa karşı sorumludur. Aynı Bakanlığa rapor vermekte olan ve aynı operasyonel ortamda işbirliği yapmak üzere tesis edilen ve bazen birbirleri arasında çıkar çatışması yaşanan kamu kuruluşlarına sahip olmak, ciddi bir yönetim sorunu oluşturur.

### **2.2.3. Araç (Tool) Modeli**

Araç modelinde liman idaresi; iskele vinçleri, forkliftler, liman traktörleri vb. yük elleçleme teçhizatı da dahil üstyapının yanı sıra altyapının da sahibi ve geliştiricisidir. Rıhtımda bulunan yük elleçleme üniteleri, liman idaresi tarafından yetkilendirilen nakliye acenteleri veya diğer yetkililer ile aralarında iş sözleşmesi imzalanan özel yük elleçleme firmaları tarafından gerçekleştirilir. Yeni kurulan limanlarda özel işletici firmanın liman vinçlerine yatırım yaptığı da görülmüştür. Ancak bu düzenleme, liman idaresi personeli ile terminal işleticileri arasında operasyonel verimliliği engelleyen anlaşmazlıklar doğurmaktadır.

Yukarıda belirtilen görev dağılımı Araç modeliyle ilgili temel problemi açıkça tanımlar: Farklılaşmış operasyonel sorumluluklar. Liman idaresi, yük elleçleme teçhizatının sahibi ve koruyucusu olmasına rağmen, sözleşmeyi gemi sahibi veya yük sahibi ile özel yük elleçleme firması imzalar. Ancak yük elleçleme firması, yük elleçleme işlemlerini tam anlamıyla kontrol edememektedir. Söz konusu çatışmayı önlemek için bazı liman idareleri yük



elleçleme firmalarının kendi ekipmanlarını kullanmasına müsaade edebilir. (Bu noktada artık sistemin araç modelinden uzaklaştığı söylenebilir). Araç modeli, hem kamu yönelimi hem de limanın finanse edilme şekli bakımından hizmet modeli ile benzerliğe sahiptir.

Araç modelinde; liman idaresi, araziye ve üstyapıyı yük elleçleme şirketlerinin operasyonuna uygun durumda tutmakla yükümlüdür.

Modelin geçmiş uygulamalarına bakıldığında, yük elleçleme şirketlerinin çok az sermaye varlığıyla küçük olma eğiliminde olduğu ve maliyetlerinin neredeyse tamamen değişken olduğu görülmektedir. Liman tesislerinin yetersiz kullanımından kaynaklanan maliyet, yük elleçleme şirketleri için riski en aza indirgeyen liman idaresi tarafından bertaraf ediliyordu. Bu da, yük elleçleme hizmetlerinin bölümlere ayrılmasına sebep oldu. Yük elleçleme şirketleri, sorumluluklarındaki işleri ayrıştırdı ve küçük firmalar olarak faaliyet göstermeye başladı. Örneğin yükün elleçlenmesinden sorumlu firma ile elleçlenen yükün depoya taşınmasından sorumlu firma olarak ikiye ayrıldı. Yük elleçleme şirketlerinin sermaye varlıklarını artıramaması, limanda etkin olarak çalışabilecek ve uluslararası alanda rekabet edebilecek güçlü şirketlerin gelişmesinin önünde önemli bir engel oluşturdu. Günümüzde bu model ile rekabetçi firmaların ortaya çıkmaması halen çözülmeyi bekleyen bir sorun olarak görülmektedir (Juhel, 2010).

#### **2.2.4. Ev Sahibi (Landlord) Modeli**

Ev sahibi modeli, karma kamu-özel yönelimi ile karakterize edilir. Bu model kapsamında liman idaresi, düzenleyici kurum olarak ve ev sahibi olarak hareket ederken, liman operasyonları (özellikle yük elleçleme) özel şirketler tarafından yürütülmektedir. Bu özel şirketler üstyapının sahibi konumundadır. Ev sahibi limanlarına örnek olarak Rotterdam, Anvers, New York ve Singapur verilebilir.

Günümüzde liman sektöründe en sık görülen yapı, ev sahibi modelidir. Küresel limanların yüzde 85-90'ının, küresel konteyner limanlarının ise yaklaşık yüzde 65-70'inin ev sahibi limanlar olduğu tahmin edilmektedir (Drewry Maritime Research, 2016).

Ev sahibi liman modelinde üstyapı, özel işletme şirketlerine ve / veya rafineriler, tank terminalleri ve kimyasal tesisler gibi endüstrilere devredilir. Liman idaresine ödenecek kira bedeli genellikle sabit bir meblağdır. Yıllık bazda metrekareye göre tipik olarak bir miktar enflasyona endeksli olarak hesaplanır. Kira tutarı, yatırım maliyetleri ile ilgilidir. Özel liman işletmecileri binaları (ör: ofisler, hangarlar, depolar, konteyner yük istasyonları, atölyeler) da içeren kendi üst yapılarını kurar ve yönetirler. Ayrıca kendi ekipmanlarını, elleçlenecek yükün gerektirdiği gibi (ör: iskele vinçleri, aktarıcılar, konveyör bantları) satın alıp monte ederler. Bu modelde iskelede görevli personel, özel terminal işletmecileri tarafından istihdam edilmektedir. Ancak liman çapında bir işçi havuzu sistemi aracılığıyla da personel sağlanabilmektedir.

### **2.2.5. Özel Sektör Modeli**

Özel Sektör limanları (genellikle özel bir hizmet limanı şeklindedir) sayıca azdır. Birleşik Krallık ve Yeni Zelanda limanları örnek gösterilebilir. Çünkü tam özelleştirme birçok kişi tarafından aşırı bulunan bir liman reformu biçimi olarak kabul edilmektedir. Bu noktada asıl eleştiri Devletin liman sektöründe artık fiziksel bir katılımının olmaması sebebiyle kamu politikası çıkarına sahip olunmadığının ileri sürülmesidir.

Tamamen özelleştirilmiş limanlarda liman arazisi, diğer liman yönetim modellerinde görülen durumun aksine özel mülke aittir. Bu da, bu tür arazilerin sahiplenilmesinin kamudan özel sektöre devredilmesini gerektirir. Buna ek olarak, liman arazilerinin özel şirketlere devredilmesiyle birlikte, hükümetler de düzenleyici işlevleri özel kuruluşlara devredebilir. Örneğin, Birleşik Krallık'ta bir liman düzenleyicisinin yokluğunda, özelleştirilmiş limanlar esasen kendi kendini düzenlemektedir. Bu modelde bir diğer risk: liman arazisinin liman dışı faaliyetler için satılabilmesi veya arazinin devredildiği şirketin araziye bir üçüncü şahsa tekrar satabilmesi ve böylece orijinal denizcilik kullanımı için geri kazanılmasının imkânsız hale getirilmesidir.

İngiltere'yi ele aldığımızda limanlarda tam özelleştirmeye geçiş kararı üç ana nedenden dolayı yapılmıştır:

- Kurumları ve tesisleri modernize etmek, (Sanayi devriminin ilk yıllarında olduğu gibi, kullanıcıların ihtiyaç ve isteklerine daha duyarlı olunmasını sağlama fikri ön plandadır.)
- Özel kaynaklardan gelen finansman ile Devlet bütçesini daraltmamak,
- Yeni liman işletmeleri ile işgücü katılımını artırarak istihdam oranını artırmak. (Cass, 1996)

Özel sektör limanları, arazinin yeni liman projesi için satılması ile veya mevcut kamu limanının satılarak özelleştirilmesi yolu ile kurulabileceği gibi Türkiye'deki gibi alanın uzun bir süre kiralanması yolu ile de kurulabilmektedir. Türkiye'de limanlar tam özel limanlar sınıfına girmemektedir.

**Tablo 2.2 Dünyanın Önde Gelen 50 Limanının Sahipliğine İlişkin Statüler**

NO.	LİMAN	KAMU	KARMA	ÖZEL	NO.	LİMAN	KAMU	KARMA	ÖZEL
1	Hong Kong		■		26	Seattle		■	
2	Singapur	■			27	Glaos tauro		■	
3	Kaohsiung		■		28	Manila		■	
4	Rotterdam		■		29	Hampton r.		■	
5	Pusan		■		30	Osaka		■	
6	Long beach		■		31	Le havre		■	
7	Hamburg		■		32	Genoa		■	
8	Los Angeles		■		33	Tacoma		■	
9	Antwerp		■		34	Charleston	■		
10	Dubai		■		35	Bangkok		■	
11	Shanghai	■			36	I. Chabang		■	
12	N. York		■		37	Melbourne		■	
13	Tokyo		■		38	Durban	■		
14	Yokohama		■		39	Barcelona		■	
15	Felixstowe			■	40	Tianjin	■		
16	Keelung		■		41	Jeddah		■	
17	Kobe		■		42	Southampt.			■
18	San Juan		■		43	Montreal		■	
19	Bremen		■		44	Taichung		■	
20	Colombo	■			45	Valencia		■	
21	Kelang			■	46	Santos		■	
22	T. Pnok		■		47	Sharjah		■	
23	Algeciras		■		48	Houston		■	
24	Oakland		■		49	Sidney		■	
25	Nagoya		■		50	Miami		■	

Kaynak: CASS (1996)

Yukarıda bahsi geçen sıralama trafik yoğunluğuna göre sıralanmış olup bu sıralama eski verilere göre yapılmış olduğunda güncel trafik yoğunluğunu yansıtmıyor olabilir ancak burada ifade edilmek istenen, dünyada görece elleçleme kapasitesi yüksek olan limanların

yönetim yapılarıdır. Dolayısıyla yapılan sıralamanın dikkate alınmasının önemi bulunmamaktadır. Bu sıralamada, liman endüstrisinde karma mülkiyet yapısının, en azından büyük limanlar için bir eğilim (trend) olduğunu gözlemlemek mümkündür.

#### **2.2.6. Liman Yönetim Modellerinin Ayrışması**

Liman yönetim modelleri, limanın altyapısının ve üstyapısının kullanım hakkı ile mülkiyet haklarının hangi bünyelerde olduğuna yönelik olarak birbirinden ayrılmaktadır.

Hizmet liman modeli kamu liman modelini temsil etmektedir. Altyapı ve üstyapının sahipliği kamu idaresinde bulunmaktadır. Üstyapının kullanım hakkı da aynı idarenin sorumluluğundadır.

Araç liman modelinde de hizmet limanında olduğu gibi altyapı ve üstyapının mülkiyeti kamu idaresindedir. Ancak üstyapının kullanım hakkının sözleşme usulü ile özel şirketlere devredildiği görülmektedir. Üstyapı üzerinde tasarruf yetkisi kamu idaresinde bulunmaktadır.

Ev sahibi modelinde ise kamu idaresi yalnızca altyapının sahibi ve geliştiricisi konumundadır. Üstyapının gerek kullanımı gerekse mülkiyeti özel şirketlere bırakılmaktadır.

Özel liman modelinde tesisin altyapısı ve üstyapısının mülkiyeti ve kullanım hakkı tamamiyle özel şirketlerin elinde bulunmaktadır.

Liman üstyapısı; rıhtım vinçlerini, terminal elleçleme ekipmanlarını ve tekerlekli taşıtlarını, römorkörler ve marinbotlar gibi liman ekipmanları ile terminal ışıklandırma, park alanları, depo ve antrepoları, depolama tanklarını, ofisleri ve diğer binaları içine alan bir tanımlamadır.

Liman altyapısı ise dalgakıranları, mendirekleri, rıhtımları, iskeleleri, liman girişlerini (demiryolu, karayolu bağlantılarını), liman tabanı ile deniz manevra alanlarını, liman içindeki

tünel, köprü vb. yapıları, rıhtım duvarlarını, parmak iskeleleri, yangınla mücadele ekipmanlarını, VTS (Gemi Trafik ve Bilgi Sistemi) sistemini ifade etmektedir.

Tablo 2.3'te bu ayrışmalar tablo halinde sunulmaktadır.

**Tablo 2.3 Yönetim Modellerine Göre Tarafların Sorumluluk Alanları**

<b>Model</b>	<u>Liman İdaresi</u>	<u>Deniz Yönetimi</u>	<u>Deniz Altvapısı</u>	<u>Liman Altvapısı</u>	<u>Üstyapı</u>	<u>Kargo elleçleme faaliyetleri</u>	<u>Kılavuzluk</u>	<u>Römorkaj</u>	<u>Palamar</u>	<u>Sualtı taraması</u>	<u>Diğer görevler</u>
Hizmet modeli	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu
							Özel	Özel	Özel	Özel	Özel
Araç Modeli	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu	Özel	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu
							Özel	Özel	Özel	Özel	Özel
Ev sahibi modeli	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu	Özel	Özel	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu	Kamu
							Özel	Özel	Özel	Özel	Özel
Özel liman modeli	Özel	Özel	Özel	Özel	Özel	Özel	Kamu	Özel		Kamu	Kamu
							Özel			Özel	

Kaynak: AYG (2018)

**Tablo 2.4 Ana Liman Yönetim Modellerinin Güçlü ve Zayıf Yanları**

<b>Hizmet Modeli</b>	
<b>Güçlü Yanlar</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Altyapı yatırımları ile yük elleçleme operasyonlarının sorumluluğunun aynı bünyeye ait olması. (Yönetimde birlik)</li></ul>
<b>Zayıf Yanlar</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Yük elleçleme operasyonlarında özel sektörün, ya hiç rolünün bulunmaması ya da çok kısıtlı miktarda rolünün bulunması.</li><li>• Liman idaresinin aynı zamanda işgücünün temel sağlayıcısı olması ve bu çalışanların kamu personeli (Devlet limanları için) olması sebebiyle, personel kaynaklı problemlerin çözülmesine yönelik olarak yeterli kapasite ve esneklikte çözüm sunma imkanının diğer modellere göre az olması.</li><li>• Liman içi rekabetin bulunmaması bunun da işletmeyi verimsizliğe sürüklemesi.</li><li>• Devletin liman yönetimine dahil olması ile devlet bütçesine olan bağlılığın, özkaynakların yersiz kullanılmasına veya gerekli yatırımların yapılamamasına vesile olabilmesi.</li><li>• Operasyonların pazara veya kullanıcıya endeksli olmama riski.</li><li>• İnovasyona ve Ar-Ge'ye gerekli önemin verilmemesi.</li></ul>
<b>Araç Modeli</b>	
<b>Güçlü Yanlar</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Liman altyapısı ile ekipmanlarına (özellikle vinçler ve kreynler göz önüne alındığında) yatırım yalnızca kamu sektörü tarafından yapıldığı için tesislerde mükerrerliğin önüne geçilebilmesi.(Liman içi rekabet durumunda)</li></ul>
<b>Zayıf Yanlar</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Liman idaresi ile özel girişimciler yük operasyonunda ortak çalıştıkları için bu durumun yetkisel karmaşaya yol açabilmesi.</li><li>• Özel işletmeciler büyük ekipmana sahip olmadıklarından, işçi havuzları olarak işlev görme eğilimindedirler ve güçlü bilançoları olan firmalara dönüşmezler. Bunun da, istikrarsızlığa neden olarak şirketlerin gelecekteki genişlemesini sınırlaması.</li><li>• Limana yapılan yatırımın yetersiz kalma riskinin bulunması.</li><li>• İnovasyona ve Ar-Ge'ye gerekli önemin verilmemesi.</li></ul>

<b>Ev Sahibi Modeli</b>	
<b>Güçlü Yanlar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tek bir kuruluş (özel sektör) yük elleçleme operasyonlarını yürütmekten sorumlu olup, yük elleçleme ekipmanlarının sahibi ve işletmecisi olması.</li> <li>• Terminal operatörlerinin limana daha bağlı olması ve uzun vadeli sözleşmelerinin bir sonucu olarak gerekli yatırımları yapma olasılığı daha yüksek olması.</li> <li>• Özel terminal elleçleme şirketlerinin genel olarak pazar gereksinimlerini daha iyi karşılayabilmesi.</li> </ul>
<b>Zayıf Yanlar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Çeşitli özel işletmelerin baskısı sonucu aşırı kapasite riskinin bulunması.</li> <li>• Kapasite artırımına gidilmesi noktasında doğru zamanı yanlış belirleme riskinin bulunması.</li> </ul>
<b>Özel Sektör Modeli</b>	
<b>Güçlü Yanlar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yatırımlarda ve liman operasyonlarında maksimum esnekliğin bulunması.</li> <li>• Doğrudan devlet müdahalesinin bulunmaması.</li> <li>• Liman arazisinin mülkiyetine sahip olmanın, liman gelişimi ile tarife politikalarının pazar odaklı olmasında önemli etken olması.</li> <li>• Limanın tekrar satışı mevzu bahis olduğunda, özel işletmeci muhtemelen liman arazilerinin satışı için yüksek bir fiyat belirleyecektir. Limanın değerinin artma ihtimalinin olması.</li> <li>• Bazı limanların sahip olduğu stratejik konumların, özel işleticinin faaliyet alanını genişletebilmesi.</li> </ul>
<b>Zayıf Yanlar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hükümetin tekелci davranışı kontrol etmek için bir Liman Düzenleyici Sistemi(Sistem ülkeden ülkeye değişiklik gösterebilir.) oluşturmasının gerekli olması.</li> <li>• Devletin, (ulusal, bölgesel veya yerel) liman işiyle ilgili olarak uzun vadeli bir ekonomik kalkınma politikası yürütme yeteneğini kaybetme ihtimalinin bulunması.</li> <li>• Liman alanının yeniden geliştirilmesi için gereklilik ortaya çıkması durumunda; Devletin, liman arazisini geri almak için önemli miktarda para harcamak zorunda olma durumunun olabilmesi.</li> </ul>

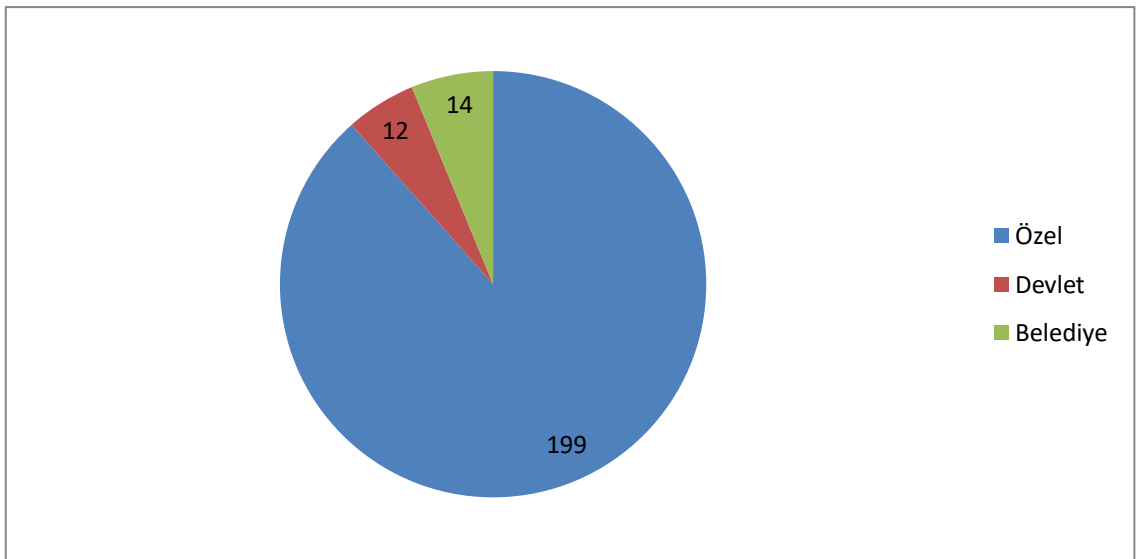


### 2.3. Liman Yönetim Modelleri Çerçevesinde Türkiye Limanlarının İncelenmesi

Türkiye’de limanlar işleticileri bazında özel limanlar (Gempört, Ambarlı liman kompleksi...), özelleştirilen limanlar (Hopa, Bandırma, Mersin limanları...), özelleştirme kapsamında olan kamu limanları (TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) Alsancak Limanı, TDİ (Türkiye Denizcilik İşletmeleri) Tekirdağ Limanı) ve hali hazırdaki kamu limanları (TCDD Haydarpaşa Limanı, TTK (Türkiye Taşkömürü Kurumu) Zonguldak Limanı, TDİ Kabatepe, Güllük Limanları, Belediye limanları) olarak farklılık gösterdiğinden, standart bir yapıya sahip değildir. Birçok liman işleticisi olmasına rağmen liman işletmeciliği konusunda tam rekabetçi bir ortamın oluşturulabildiği söylenemez, çünkü limanlar genelde yerleşim ve elleçlenen yük açısından, böylece art bölgeleri açısından birbirlerinden bağımsızdır.

2018 yılı itibariyle Türkiye’de faaliyet gösteren işletme izinli liman, şamandıra/platform ve boru hattı sistemi ile yat limanı sayısı toplamda 225’tir. Söz konusu veriye şehir hattı yanaşma yerleri ve balıkçı barınakları dahil edilmemiştir. Şekil 2.2’de tesislerin hangi bünyeler tarafından işletildiği gösterilmektedir.

Şekil 2.2 Türk Limanlarının İdari Yapıları



Tablodan da görüleceği üzere Türkiye’de faaliyet gösteren tesislerin yaklaşık %88’i özel sektöre ait işletmeler tarafından işletilmektedir. Ancak İngiltere örneğinin aksine bu tesislerin arazilerinin satışı yapılmamakta, “Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmeliğin”<sup>4</sup> 76. Maddesi’nin 2. Fıkrasında belirtilen: “Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerde ilgili mevzuatı uyarınca yapılması mümkün olan yapı ve tesislerin yapılması amacıyla, en fazla kırkdokuz yıla kadar kullanma izni verilebilir.” hükmü gereği en fazla 49 yıl kullanılmak üzere kiraya verilmektedir. Bu devletin hüküm ve tasarrufu altındaki alanlara ise kıyılar da 3621 sayılı “Kıyı Kanunu”<sup>5</sup> gereği dâhil olmaktadır. Kıyının ise söz konusu Kanunda belirtilen tanımı ile Kıyı çizgisi (Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgi) ile kıyı kenar çizgisi (Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturulduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırı) arasındaki alanı ifade ettiği görülmektedir. Söz konusu kıyı alanlarının 49 yıl hangi amaçlar ile kullanılabilmesinin hükmü yine “Kıyı Kanunu”nun 6. Maddesi’nin (a) bendinde: “İskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacıyla yönelik alt yapı ve tesisler, Sahil Güvenlik Komutanlığının faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan Sahil Güvenlik Komutanlığı bağlısı gemi/bot karakolları ve destek birimi binaları yapılabilir” hükmü ile açıklanmaktadır.

Kiraya verilen alanda bütün altyapı ve üstyapı varlıklarını koruma ve idame ettirme yetkisi kurulan irtifak hakkı veya özelleştirme sözleşmesi hükümleri uyarınca işleticinin sorumluluğundadır. Şekil 2.2’den de görüleceği üzere Türkiye’de faaliyet gösteren limanları şu iki sınıfta toplamak yerinde olacaktır: Kamu Limanları, Özel Limanlar.

Her ne kadar kıyı kenar çizgisinin deniz tarafı devletin mülkiyetinde olsa da müteşebbislerin kendi imkanlarıyla kurmuş oldukları tesisler üzerindeki hakimiyetleri ve özellikle özelleştirilen limanların işleticilerine verilen geniş yetkiler nedeniyle, limanlar

---

<sup>4</sup> Bkz. 19.06.2007 tarihli ve 26557 sayılı RG.

<sup>5</sup> Bkz. 17.04.1990 tarihli ve 20495 sayılı RG.

üzerinde devlet kontrolü tam olarak sağlanamamaktadır. Bu, da limanlara ilişkin strateji belirlemede kamunun elini daraltmaktadır (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010).

Devlet Planlama Teşkilatı'nın yayımladığı 2007-2013 yıllarını kapsayan 9. Kalkınma Planı'nın denizcilik özel ihtisas raporunda: "*Liman yönetiminde dağınıklığın giderilmesi ve devlet tarafından belirlenecek politikanın liman ihtiyaçlarını da göz önüne alacak şekilde uygulanmasını sağlamak amacıyla Liman Otoritesi Modeli belirlemek*" hedefi konulmuştur.

Devlet Planlama Teşkilatı'nın yayımladığı 2013-2018 yıllarını kapsayan 10. Kalkınma Planı'nın 851. Maddesinde: "*Liman yönetiminde dağınıklığın giderilmesini ve kamu tarafından belirlenecek politikaların her bir limanın ihtiyaçları da göz önüne alınarak uygulanmasını sağlayacak, Türkiye'ye uygun bir liman yönetim modeli hayata geçirilecektir.* hükmüne yer verilmiştir.

2009 tarihli 10. Ulaştırma Şurası Denizcilik Sektörü raporu 2023 limancılık hedeflerinde: "*Türkiye Limanlarının Etkin Yönetim Modelinin oluşturularak verimli liman işletmeciliğinin sağlanması, Etkin ve verimli kıyı kullanımının sağlanması için koordinasyon kurullarının kurulması,*" hedefine yer verilmiştir. 2013 tarihli 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şûrası sonuç bildirgesinde söz konusu hedefe yer verilmediği görülmektedir.

Yukarıda bahsi geçen hedefler doğrultusunda 2010 yılında Mülga Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğüne "*Türk Limanları İçin Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor*" hazırlanmıştır.

Raporda ülke bazında, kamu, özel sektör ile sivil toplum örgütlerinin katılımıyla bir limancılık politikası ve buna ilişkin stratejiler belirlenmesinin sağlanması amaçlanmıştır. Bu çerçevede, Dünya ve Avrupa ülkelerinin birçoğunda uygulandığı üzere, liman hizmetlerini düzenleyen ve kontrol eden, hedef ve stratejileri belirleyen bir liman otoritesi ya da liman yönetim modeline Türkiye'de de ihtiyaç duyulmakta olduğu tespit edilmiş olup, bu konuda 2008 yılı itibariyle "*Türk Limanları için Liman Yönetim Modeli Oluşturulması*" adında bir çalışma başlatılmıştır. Çalışmanın büyük bir kısmını oluşturan ana raporda, öncelikle Türkiye

limancılık sistemi incelenmiş, Avrupa ağırlıklı olmak üzere yurt dışı limanların yönetim sistemlerinden detaylı örnekler verilmiş, konuya ilişkin şu ana kadar yapılan çalışmalar hakkında bilgi verilmiş ve son bölümde ise modelin uygulanabilmesi için gerekli hususların yer aldığı öneriler ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.

Raporda; limanlarımızın yaşadığı sorunlara ve bu sorunların oluşturulacak bir yönetim modeli çerçevesinde çözülmesine yönelik olarak TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği), İMEAK DTO (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası), Dokuz Eylül Üniversitesi ve Mülga Denizcilik Müsteşarlığı temsilcilerinden oluşan bir çalışma grubu oluşturulmuş ve önerilere yer verilmiştir.

#### **Raporda Belirlenen Sorunlar:**

- Liman yatırımlarının birçok kurumun izniyle yapılabilmesi ve yatırımların ülkeye ya da bölgeye olacak ticari katkılarının ve etkilerinin tam olarak hesaba katılmaması,
- Kamu limanlarının altyapı sorunları, liman taramalarının ve teçhizat yenilemelerinin özellikle kamu limanlarında maliyeti nedeniyle yapılamaması,
- Birçok özel limanın henüz kurumsal yapıya ulaşmamış olması,
- Birçoğu sanayi iskelesi şeklinde faaliyet gösteren özel limanların birbirinden bağımsız tesisler olması ve bu yüzden yüksek maliyetler oluşturması nedeniyle devlet tarafından demir ve kara yolu bağlantılarının yapılamaması,
- Plansız liman inşası ve limanlar konusunda uygulanan bir master planın olmaması,
- Liman özelleştirmelerinde hem süreç hem de özelleştirme sonrası yaşanan sıkıntılar.

#### **Beklentiler:**

- Kamu ve özel kurum/kuruluşlar arasında eşgüdümün sağlanması,
- Liman yatırım süreçlerinin kısaltılması ve liman yatırımlarının müteşebbis bazında değil ülke ihtiyaç ve stratejileri çerçevesinde değerlendirilmesi, (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı)

- Küçük kapasiteli iskelelerin birleştirilerek belirli yük grupları üzerinde ihtisaslaşmış limanlara dönüştürülmesi,
- Kıyı ve Liman Master Planlarının yapılması ve uygulanması, (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Demiryolları Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü)
- Gemilerin limanlardaki işlemlerinin kolaylaştırılması ve dolayısıyla bürokrasinin azaltılması.

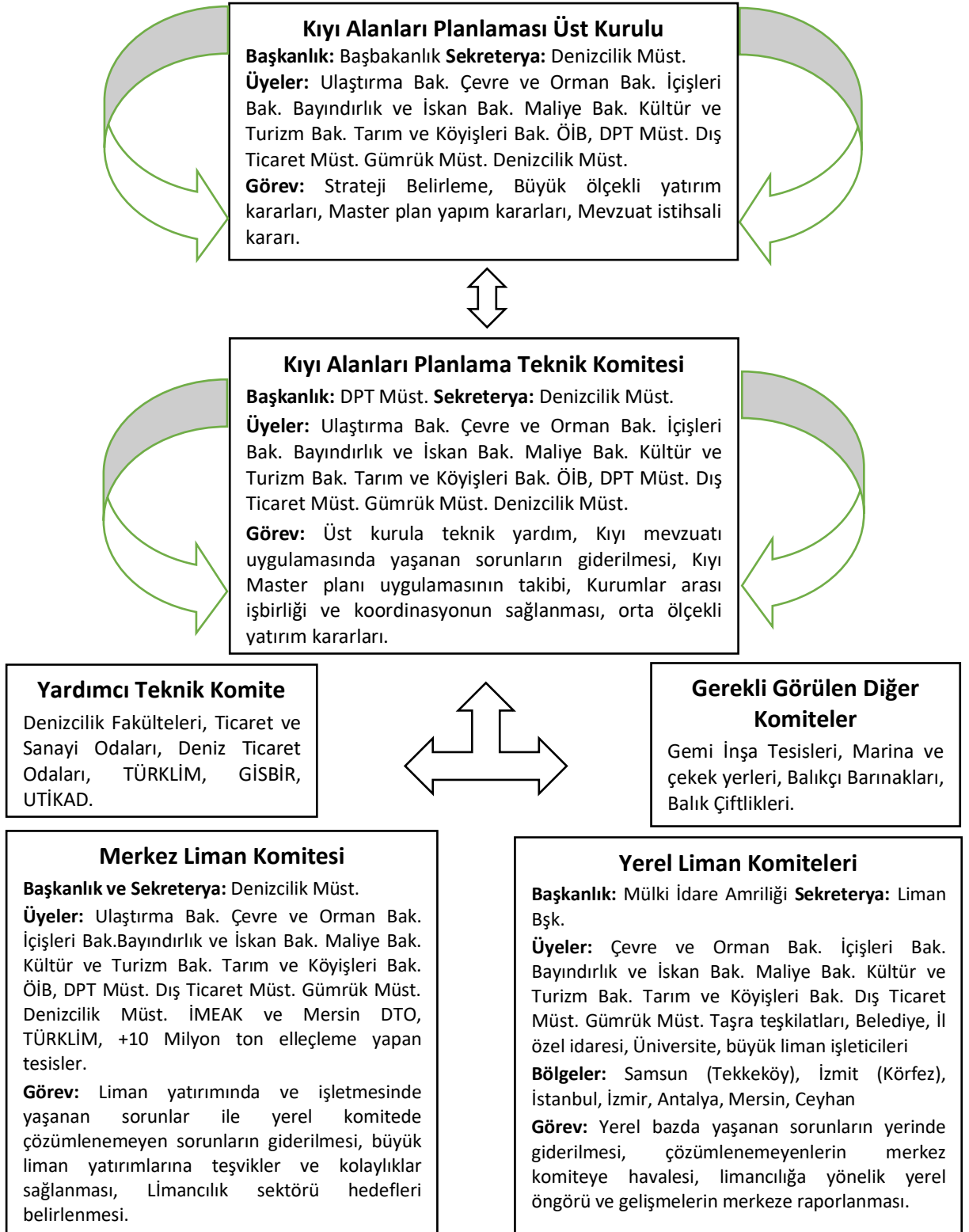
### **Öneriler:**

Yine söz konusu raporda devamla şu ifadelere yer verilmiştir: Geri dönüşü 50-100 yıl olan liman yatırımlarına ilişkin sihirli bir yönetim modeli bulup tüm sıkıntılardan bir anda kurtulmak imkansızdır. Nitekim, liman yönetimi konusunda Avrupa Komisyonu Ortak Liman Politikası'na (Common Port Policy) yönelik bir metin yayımlamıştır ancak Avrupa Parlamentosu tüm Avrupa için geçerli tek bir liman modelinin belirlenmesinin kabul edilmeyeceğini, sektörde çok fazla oyuncu ve üye ülkelerce uygulanan değişik sistemler olduğunu belirterek ortak bir karar yayımlamamıştır. Son 20 yılda kamunun liman yönetiminden çekilmesiyle, yani limanlara ilişkin politika üretme ve buna ilişkin strateji belirlemede kendini geri çekmesiyle bir boşluk oluşmuştur. Özel sektör bu boşluğu, öncelikle kendi ihtiyaçlarını karşılayacak sanayi iskeleleri ile daha sonra ise oluşan kârı gördüklerinde söz konusu iskeleleri tek terminalli küçük liman tesislerine dönüştürmekle, yani sanayi iskelesi olarak projelendirilen bir tesisi limana çevirmeye çalışarak doldurmaya çalışmıştır. Bundan sonraki süreçte ise ya söz konusu sanayi iskeleleri birleşip büyük limanlar olacak, ya da milli kaynaklar komşu tesis iskelesini uzatmış ben de uzatmalıyım mantığıyla heba edilmeye devam edecektir. Ayrıca, söz konusu tesisler haklı olarak Devletten tesislerinin art alanlarına kara, demir yolu bağlantılarının yapılmasını istemektedir. Ancak, Devletin yaklaşık 180 adet uluslararası limana bu bağlantıları hangi kaynakla nasıl yapacağı ve eğer yapılırsa bunun maliyet/fayda analizi sonuçlarının ne olacağı meçhuldür (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010). Bu çerçevede, tespit edilen sorunların çözümüne ve ihtiyaçların giderilmesine yönelik beklentilerin nasıl gerçekleştirilebileceğine ilişkin öneriler sıralanmıştır.

Bu önerilerin tamamına yer verilmesinin çalışmanın kapsamı gereği uygun olamayacağı değerlendirilmiş olup yukarıda bahsi geçen tüm sorunları ortak bir plan ile ortadan kaldırmaya yönelik bir öneriye yer verilecektir.

Bu öneride: merkezde üst düzey temsilcilerinin, uygun görülecek bölgelerde ise söz konusu kurumların taşra teşkilatlarının temsilcilerinin yer alacağı kurulların kurulması ve bölge kurullarının mutlak, merkez kurulun ise ihtiyaç halinde toplanması, bölgesel seviyede istişare ile sorunlara getirilen çözümlerin merkez kurula raporlanması, gerektiğinde ilgili sivil toplum ve özel sektör kuruluşlarının temsilcilerinin davet edilmesi, faaliyetlerini icra edebilecek ilgili Bakanlıklar tarafından paylaşılmış yetkilerin en üst aşamada tek elden yürütülmesini sağlayacak bir yapı oluşturulması planlanmıştır. Planın organizasyon şeması Şekil 2.3'te sunulmaktadır.

Şekil 2.3 Kıyı Alanlarına İlişkin İdari Organizasyon Yapısı Önerisi



Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı (2010)

### 3. LİMAN HİZMET TARİFELERİ

Liman faaliyetinde; liman kullanıcılarının, aldıkları hizmetler ile tesislerin kullanımı için ödeme yapmaları gereken bir çeşitlilik vardır. Limanın genel altyapısının kullanımı için alınan ücretler (veya liman harçları) liman tarifeleri üzerinden alınır. Bu tarifeler, her zaman doğrudan işletici tarafından alınmasa da, bazı durumlarda imtiyaz sahipleri tarafından yerine getirilebilen bir görev olmak üzere, liman idaresi tarafından alınmaktadır. Altyapının kullanımı dışında, liman harçları bazen, özellikle liman idaresinin bu hizmetlerden sorumlu olduğu limanlarda zorunlu yanaştırma hizmetlerinin (pilotaj, çekme) kullanımı için ödenen ücretleri de içerir. Liman idaresi tarafından alınan toplam gelirin bir başka kısmı, liman tesislerinde elleçlenen yüklerin tarifelerinden kaynaklanmaktadır (Burada Liman İdaresinin aynı zamanda işletici kuruluş olduğu varsayımına gidilmektedir.)

Liman tarifeleri, nakliye şirketleri ile ihracatçılar ve ithalatçılar tarafından limanlar arasındaki seçimde önemli bir değişken oluşturabilse de, bu noktada limanda elleçleme hizmetinin kullanıcılarının maliyetleri nispeten küçüktür. (Bu husus tabi ki nakliyecisi ile yük sahibi arasında düzenlenen sözleşmeye göre değişmektedir.) Toplam faturanın en önemli parçası, Tablo 3.1'deki figürde gösterildiği gibi yük elleçleme operasyonlarıdır. (yükleme / boşaltma, taşıma, depolama, vb.)

**Tablo 3.1 Liman Hizmet Tarifelerinin Kullanıcılar İçin Oransal Ağırlıkları**

	Toplam Faturaya Yansıyan Yüzde
Altyapının Kullanımı	5% - 15%
Yanaştırma Hizmetleri	2% - 5%
Yük Elleçleme Hizmetleri	70% - 90%
Diğer	3% - 6%

Kaynak: Suykens (1996)<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Tabloda kılavuzluk ve römorkaj değerleri belirtilmemiş zira bu hizmetlerin liman tarafından verilmediği varsayılmıştır.



Liman endüstrisi uzmanları arasında, liman hizmeti kullanıcılarının liman hizmetlerinin esnekliğine yönelik taleplerinin nispeten küçük olduğu konusunda genel bir görüş birliği bulunmaktadır (Trujillo ve Nombela, 1998). Nakliye şirketleri için, bir limanı seçmede önemli görülen kriterler: genel kalite (ekipman, bekleme süreleri ve çalışma süreleri, vs) ve iş fırsatlarının devamlılığıdır (ihracatçılardan ve ithalatçılardan yük taşımacılığı talebi).

Bu davranışların bir sonucu olarak; liman idarelerinin, talep seviyelerini etkilememek üzere geniş bir yelpazede liman tarifelerini artırabilmeleri veya azaltabilmeleri mümkündür.

### **3.1. Liman Hizmeti Nedir?**

Liman, en genel anlamıyla gemi ve tekne gibi deniz araçlarının park yeri olarak kullandığı korunaklı alanları ve gemi yüklerinin boşaltılıp yüklendiği tesisleri ifade etmektedir. Ne var ki, iki limanın gerek coğrafi özellikleri gerekse verdiği hizmetler nedeniyle birbirinin aynısı olması mümkün olmadığından “liman” kelimesi ile tanımlanan kavram zaman zaman farklı anlamlar içerebilmektedir (Sesli, 2009).

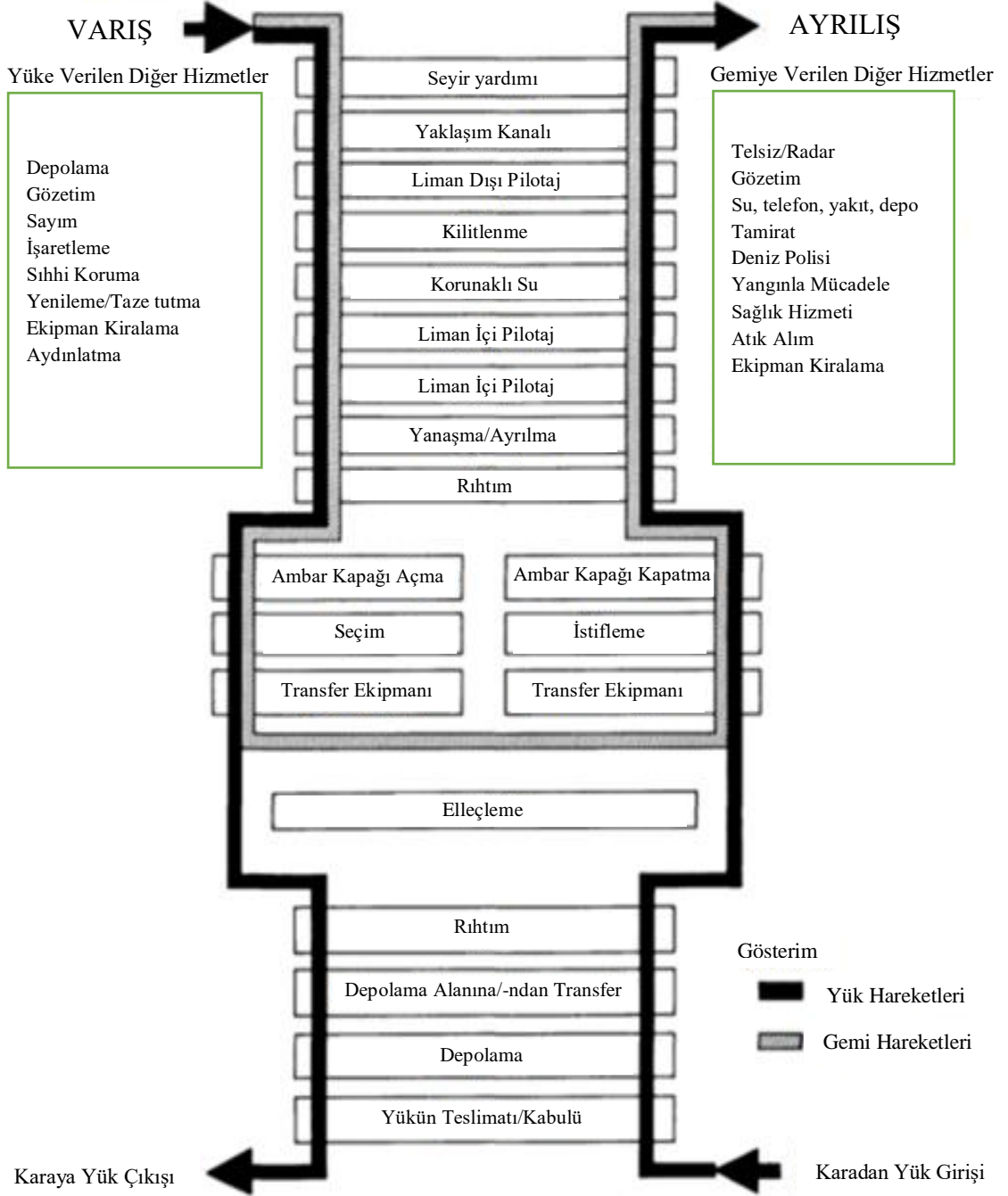
Limanın tek ve kesin bir tanımlamasının mevcut olmadığı gibi limanın fonksiyonuna göre de verilmekte olan liman hizmetleri tek bir tanımlama içine sokmak kapsamlı bir ifade olmayacaktır. Genel anlamda, tesise yanaşmış veya yanaşacak olan gemiye ve bu gemide bulunan yüke veya yolcuya yönelik olarak yükleme/boşaltma, indirme/bindirme, kılavuzluk, römorkaj, istifleme; yakıt, su ve kumanya sağlama vb. işlemlere liman hizmeti denmektedir. Verilmekte olan bu hizmetlerin ise tek bir amacı vardır: Gemi ile gelen yükün iç ulaşım ağına en etkin şekilde transfer edilmesini sağlamak ya da tam tersi.

AKB (2001, 70-71) müşteri gruplarına göre bir sınıflandırma yaparak, liman hizmetlerini gemilere ve yüklere verilen hizmetler olarak ikiye ayırmıştır. Gemilere verilen hizmetler pilotaj (kılavuzluk), römorkaj, bağlama, tarama, gemi onarımı ve çevreye yönelik hizmetleri kapsarken, yüklere yönelik hizmetler elleçleme, kara ulaştırmasına nakil, depolama, güvenlik ve ekipman kiralansından müteşekkildir (Sesli, 2009).

Gemilere verilen kılavuzluk, römorkaj ve bağlama gibi hizmetler kamu işletmeleri veya özel şirketler tarafından sağlanabilmektedir. Kılavuzluk, geminin limana güvenli olarak girebilmesi ve limandan güvenli olarak çıkabilmesi için gerekli işlemleri kapsamaktadır. Römorkaj ise römorkörler aracılığıyla geminin manevra yapmasına ilişkin işlemler iken, bağlama; geminin güvenli bir şekilde iskelede kalmasına yönelik olarak verilen hizmetleri içermektedir. Yüklere verilen en önemli ve aynı zamanda liman gelirleri içerisindeki en büyük paya sahip hizmet türü ise yük elleçleme hizmetidir. Elleçleme hizmeti, yükün kıyıda gemiye ve gemiden kıyıya hareketleri ile yüklerin liman tesislerindeki tüm hareketlerini kapsamaktadır. Geçmişte yükün gemiden kıyıya emniyetli bir şekilde boşaltılması (stevedoring) ve kıyıda gemiye güvenli bir şekilde yüklenmesi (loading) işlemleri farklı işçiler tarafından gerçekleştirildiğinden bu hizmetler arasında bir ayrım söz konusu olmuştur. Fakat günümüzde tüm yük elleçleme hizmetlerini ekipmanlarla gerçekleştiren şirketler bulunmakta olup bu firmalar kuru yük, sıvı yük ve konteyner gibi yük tiplerine göre uzmanlaşmaktadır. Yük sahiplerine yönelik hizmetler ise gemi şirketleri tarafından çalıştırılan ve gemi limana gelmeden önce limandan yararlanabilmek için gerekli işlemleri takip etmekle görevli acenteler tarafından yerine getirilmektedir (Trujillo ve Cruz, 2000).

UNCTAD tarafından 1975 yılında gelişmekte olan ülkeler için liman tarife yapılarını ve tarife düzeylerini geliştirmek üzere bir çalışma yapılmıştır. Bu çalışmada limanda sağlanan ve gemi ile yükün limandaki hareketlerini gösteren diyagram şu şekildedir:

Şekil 3.1 Limanda, Yüke ve Gemiye Verilen Hizmetlerin Zamansal Sıralaması



Kaynak: UNCTAD (1975)

Şekil 3.1’de; bir limanda gemiye ve yüke verilen hizmetler zaman sıralamasına alınarak sunulmuştur. Solda, gemi ile yükün limana varışından itibaren aldığı ortak hizmetler yani asıl olarak yükün henüz gemide bulunması sebebiyle geminin aldığı hizmetler belirsiz bir zaman dilimi içinde sunulmuş ve yükün gemiden indirilmesinden itibaren aynı kaideler içinde yüke verilen hizmetler sunulmuş ve yükün limandan ayrılışı tabloya işlenmiştir. Aynı şekilde sağ tarafta yükün limana taşıyıcı araçlar ile gelişinden itibaren aldığı hizmetler ve gemiye yüklenmesinin akabinde gemiye verilen hizmetler işlenmiş ve geminin limandan ayrılışına dek zaman çizelgesi halinde sunulmuştur. Bu hizmetler temel hizmetler ve hatta operasyon için zorunlu hizmetler sınıfına girmektedir. Diğer taraftan solda yüke ve sağda gemiye verilen talebe haiz diğer hizmetler de sıralanmıştır.

Unutulmamalıdır ki bazı limanlar birimselleşmiş yük tiplerine göre hizmet vermektedir. Dolayısı ile söz konusu tablo, her bir liman için standart uygulamayı içermemektedir.

### **3.2. Liman Hizmet Kalemleri**

Limanlarda hizmet üretebilmek için belirli koşulların yerine getirilmesi gerekmektedir. Liman hizmet arzının ön belirleyicileri aşağıdaki gibi dört grupta toplanabilmektedir:

- Art alanın yük potansiyeli,
- Art alanın ulaştırma altyapısı,
- Limandaki alt ve üst yapı tesislerinin durumu,
- Yük elleçleme ekipmanlarının durumu. (Esmer ve Karataş, 2013)

Liman işletmeleri için çekirdek hizmet; yüklerin gemiye yüklenmesi veya gemiden tahliye edilmesi olarak tanımlanabilir. Bunun yanı sıra liman hizmetlerinde kolaylaştırıcı hizmetler ve zenginleştirici hizmetler de söz konusudur. Liman hizmetleri yük ve gemilere verilen hizmetler temelinde iki ana gruba ayrılabilir. Ayrıca liman içinde, liman işletmeleri tarafından verilmeyen fakat liman kullanıcısının memnuniyetini doğrudan etkileyen hizmetler de bulunmaktadır. Yüke, gemilere ve ilgililerine verilen hizmetler Tablo 3.2’de gösterilmektedir.

**Tablo 3.2 Yüke, Gemilere ve İlgililerine Verilen Hizmetler**

Yük ve İlgililerine Yönelik Hizmetler			Gemi ve İlgililerine Yönelik Hizmetler		
Temel Hizmetler	Destekleyici Hizmetler	Zenginleştirici (Katma Değer Yaratıcı Hizmetler)	Temel Hizmetler	Destekleyici Hizmetler	Zenginleştirici (Katma Değer Yaratıcı Hizmetler)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yükleme</li> <li>• Tahliye</li> <li>• İstifleme</li> <li>• Yük Aktarma</li> <li>• Limbo</li> <li>• Puantaj</li> <li>• Tartım</li> <li>• Geçici depolama</li> <li>• İç Nakliye</li> <li>• Güvenlik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Antrepo hizmeti</li> <li>• Tehlikeli yük elleçleme</li> <li>• Ekipman ve araç kiralama</li> <li>• Konteyner İç Dolum</li> <li>• Konteyner İç Boşaltım</li> <li>• Konteyner İçi hizmetler</li> <li>• Konteyner Yıkama</li> <li>• Konteyner Süpürme</li> <li>• Soğutmalı konteyner enerji, izleme hizmeti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ofis hizmeti</li> <li>• Ulaşım</li> <li>• İaşe hizmetleri</li> <li>• Ara Nakliye</li> <li>• Bilgi ve İletişim hizmetleri</li> <li>• Yük birleştirme</li> <li>• Yük ayrıştırma</li> <li>• Yük bağlama</li> <li>• Yük sabitleme</li> <li>• Ambalajlama</li> <li>• Paketleme</li> <li>• Etiketleme</li> <li>• Barkodlama</li> <li>• İlaçlama</li> <li>• Muayene hizmeti</li> <li>• Konteyner tamir</li> <li>• Konteyner bakım</li> <li>• Otopark</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kılavuzluk</li> <li>• Römorkaj</li> <li>• Palamar</li> <li>• Barınma</li> <li>• Yükleme</li> <li>• Tahliye</li> <li>• İstifleme</li> <li>• Limbo</li> <li>• Ambar kapağı açma</li> <li>• Ambar Kapağı kapama</li> <li>• Konteyner Pabuç takma</li> <li>• Konteyner Pabuç çıkarma</li> <li>• Atık alımı</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tedarik hizmetleri</li> <li>• Güvenlik Hizmetleri</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ofis hizmeti</li> <li>• İaşe hizmeti</li> <li>• Otopark</li> <li>• Enerji tedariki</li> <li>• İletişim</li> </ul>

Kaynak: Yeni (2017)

### **3.2.1. Gemi ve İlgilerine Verilen Temel Hizmetler**

#### **3.2.1.1. Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri**

Gemilerin kılavuz kaptan veya römorkör vasıtası ile liman deniz alanlarına giriş ve çıkışlarında veya rıhtım ve iskelelere yanaşma ve ayrılmalarında veya şamandıralara ve mendireklere bağlamalarında, demirlemelerinde, kıçtankara olmalarında, buraları terk etmelerinde ve buralarda herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde (Şifting'de) verilen hizmetleri ifade etmektedir.

Kılavuzluk, römorkaj, palamar hizmetleri genellikle idare (liman otoritesi) veya idare tarafından yetkilendirilmiş kuruluşlarca verilmektedir. Bununla birlikte bu hizmetlerin bizzat liman işletmelerince verildiği durumlarda bu hizmetler gemilere yönelik temel hizmetler sınıfında değerlendirilmelidir (Yeni, 2017).

#### **3.2.1.2. Palamar Hizmeti**

Geminin vereceği halatın; rıhtım, iskele, mendirek veya şamandıralara bağlanması ve çözülmesini kapsar.

#### **3.2.1.3. Barınma Hizmetleri**

Limana ait rıhtım, iskele ve mendireklere rampa (aborda) veya kıçtankara eden veya şamandıraya, dolfene bağlanan veyahut mendirek içinde demirleyen veya mendirek içinde başka işletmelere ait rıhtım ve iskelelere yanaşan gemilerin barınma hizmetlerini kapsar.

#### **3.2.1.4. Gemilere Tatlı Su Verilmesi Hizmeti**

Gemilere vanadan, kara tankerinden veya bir diğer deniz vasıtasından tatlı su verilmesi hizmetini ifade etmektedir.

### **3.2.1.5. Atık Alım Hizmeti**

İşletmeye ait veya mendirek içinde işletmeye ait olmayan rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlanan veyahut demirleyen gemilerin atıklarının(slop, slaç, kirli balast, atık yağ vb.), işletmeye ait araç-gereçlerle alınması hizmetini ifade eder.

## **3.2.2. Yük ve İlgilerine Verilen Temel Hizmetler**

### **3.2.2.1. Yükleme – Boşaltma Hizmeti**

Eşyanın; rıhtım, geçici depolama yerleri veya kara vasıtasından alınıp, gemi bordasına iş sahibine ait mekanik vasıta ve tesisler ile getirilmesi, yüklenmesi ile bunun aksi yönde takip eden işlemleri ifade eder.

### **3.2.2.2. Şifting Hizmeti**

Bir gemi veya lash layterindeki eşyanın, bu geminin aynı veya diğer ambar veya güverteleri arasında gemiden indirilmeksizin yerinin değiştirilmesi hizmetlerini ifade eder.

### **3.2.2.3. Limbo Hizmeti**

İki geminin; gerek açıkta ve gerekse rıhtımda, birbirine yanaşarak (aborda olarak) karşılıklı güverte veya ambarları arasında, eşyanın bir gemiden boşaltılması ve diğer gemiye yükletilmesi hizmetlerini ifade eder.

### **3.2.2.4. Güvenlik Hizmeti**

ISPS'e (Uluslararası Gemi ve Liman Güvenliği Kodu) ilişkin denizde olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla gemi ve liman tesislerinin emniyetine ilişkin tedbirler alınması kapsamında verilen hizmetleri ifade eder.

### **3.2.2.5. Konteyner İstif Sağlama/Çözme ve Emniyet Kiliti Takma/Sökme Hizmetleri**

Konteyner gemileriyle gelen/giden konteynerlerin iş sahibi tarafından sağlanan malzemelerle, gemi güvertesindeki istiflerinin sağlama/çözülmesi, konteyner istifinde kullanılan emniyet kilitlerinin ve pabuçlarının sökülmesi ve takılması hizmetlerini ifade eder.

### **3.2.2.6. Terminal Hizmetleri**

Terminale alınan eşyayı, sahibine veya taşıyıcılara teslim etmek ya da teslim almak üzere, kara vasıtalarından boşaltılması, ambarlama yerlerine taşınması, istif edilmesi veya mukabili, terminalde bulunan eşyanın, gerektiğinde yerinin değiştirilmesi için taşınması ve istifi, kara vasıtasındaki eşyanın doğrudan diğer bir kara vasıtasına istifi, dolu konteyner veya treylerin içerisinde boşaltılması ve boş konteynerin veya treylerin içerisinde doldurulması hizmetlerini ifade eder.

### **3.2.2.7. Ardiye Hizmeti**

Geçici depolama yerlerine alınan eşyanın, sahibi veya taşıyıcıları tarafından teslim alınmasına veya gemi ile gidecek eşyanın, gemiye veya deniz vasıtasına yüklenmesine veyahut tasfiye vs. şekillerle buralardan çıkartılmasına kadar işletmenin sorumluluğu altında muhafaza edilmesi hizmetini ifade eder.

### **3.2.2.8. Yolcu Hizmetleri**

Limana gemilerle gelip/giden yolcu ve turistlere, liman tesislerinde sağlanan kolaylıklar ve verilen hizmetleri kapsar.



### 3.3. Liman Hizmetlerinin Sağlayıcıları

Bu soruya yanıt bulmak üzere UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı) tarafından Dünyanın çeşitli coğrafyalarından 68 adet ülkeden 81 adet limana soru metni gönderilmiştir. 81 limanın bulunduğu bölgelerin dağılımı Tablo 3.3'te sunulmaktadır.

**Tablo 3.3 UNCTAD Çalışmasının Gönderildiği Bölgeler ve Tesis Sayıları**

Orta Amerika ve Güney Amerika	13
Kuzey Amerika ve Karayipler	4
Batı Avrupa	17
Doğu Avrupa	1
Orta Doğu	10
Asya ve Avustralya	15
Afrika	21
TOPLAM	81

Kaynak: UNCTAD (1975)

Alınan verilerin tüm dünya limanlarını içermediği aşikâr olmakla beraber geniş ve çeşitlilik arz eden yapısı itibariyle önemli bir veri olarak değerlendirilmektedir. İletilen soru metninin içeriğine bakıldığında, yüke ve gemiye verilmekte olan hizmetlerin hangi bünyeler tarafından sağlandığı sorgulanmış ve verilen hizmetler hususunda şu üç temel üzerine cevap verilmesi talep edilmiştir: Liman idaresi, Belediye/Bölgesel kamu yönetimi, Özel şirketler. Alınan veriler tablolaştırılmış ve gelişmekte olan ülkeler ile gelişmiş ülkelere göre tasnife de gidilmiştir. Bu tasnif, Tablo 3.4'te sunulmaktadır.

**Tablo 3.4 Limanlarda Verilen Temel Hizmetlerin Sağlayıcıları (Sayısal Analiz)**

<b>Hizmetler</b>	<b>Gelişmiş Ülkeler</b>				<b>Gelişmekte Olan Ülkeler</b>			
	Limani İdaresi	Belediye Vb.	Özel Şirket	Toplam	Limani İdaresi	Belediye Vb.	Özel Şirket	Toplam
<i>Gemiye verilen hizmetler</i>								
Seyir yardımı	10	13	0	23	36	17	0	53
Pilotaj	10	8	5	23	36	7	12	55
Römorkaj	6	1	13	20	35	4	16	55
Bağlama	4	0	17	21	31	3	18	52
Onarım	0	1	21	22	9	7	35	51
Deniz polisi	7	13	0	20	13	33	0	46
Yangınla Mücadele	6	16	0	22	32	23	0	55
<i>Yüke verilen hizmetler</i>								
Elleçleme	3	1	18	22	10	11	36	57
Rıhtımda teslim alma	4	2	18	24	27	10	19	56
Gözetim	6	5	12	23	20	13	21	54
Sayım	5	2	16	23	22	11	22	55
Tartım	7	5	11	23	28	9	16	53
Depolama	8	3	12	23	34	10	12	56

Kaynak: UNCTAD (1975)<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Not. Limanların vermekte oldukları hizmetler farklılık gösterdiğinden dolayı toplam sayıların tutarsızlık göstermesi normal karşılanmalıdır.

Tablo 3.4'te sunulan veriler ışığında gelişmekte olan ülkeler ile gelişmiş ülkelere göre hizmetlerin hangi bünye tarafından sağlandığına yönelik bir çoğunluk oranlaması yapılacak olursa;

**Tablo 3.5 Limanlarda Verilen Temel Hizmetlerin Sağlayıcıları (Oransal Analiz)**

<b>Gelişmekte Olan Ülkeler</b>		
<b>Liman idaresi</b>	<b>Belediye vb.</b>	<b>Özel şirket</b>
Seyir yardımı	Deniz polisi	Elleçleme
Pilotaj		Yükün sayımı
Römorkaj		Onarım
Bağlama		Yükün gözetimi
Yangınla mücadele		
Yükün rıhtımda teslimi		
Depolama		
Tartım		
Yükün sayımı		
<b>Gelişmiş ülkeler</b>		
Pilotaj	Seyir yardımı	Römorkaj
	Deniz polisi	Bağlama
	Yangınla mücadele	Elleçleme
		Yükün rıhtımda teslimi
		Depolama
		Onarım
		Yükün gözetimi
		Yükün sayımı
		Tartım

Gelişmekte olan ülkelerin limanlarının, geniş kapsamlı yetkilere sahip bir liman idaresinin varlığı ile ana hizmetlerin kamusal tekel tarafından verildiği bir sisteme göre işletildiği görülmektedir. Gelişmiş ülkelerde, liman otoritesinin sorumlulukları genellikle daha az kapsamlıdır, tesislerin inşası ve bakımı ve bazen diğer hizmetlerin resmi veya resmi olmayan denetimi ile sınırlıdır. Bir kamu hizmeti niteliğindeki diğer liman hizmetleri (deniz polisi, yangınla mücadele vb.) çoğu zaman devlet işletmelerinin sorumluluğundadır; ticari faaliyetler ise ağırlıklı olarak özel sektörün güdümündedir ve bu genellikle serbest rekabete yön vermektedir.

Bu farklı tipteki limanların fiyatlandırma politikalarının, genellikle farklı bağlamlarda çerçevelenmiş oldukları açıktır. Sonuç olarak, limanların fiyatlama hedefleri ve kısıtlamaları ve dolayısıyla masrafları tamamen farklı olabilir. Farklı kurumların kendi hizmetlerini ayrı ayrı fiyatlandığı belirli bir liman içinde bile, fiyatlandırma pazarları farklılaşabilir ve hatta çatışabilir: Örneğin; özel bir nakliye şirketinin temsilcisi için bir rıhtımın en uygun şekilde kullanılması için sağlandığı ortam, kamusal liman idaresinin beklentileri ile aynı olmayabilir. Ancak genel bir kural olarak, birbirini tamamlayıcı olan liman hizmetlerinin, limanın idari durumu ne olursa olsun aynı organın kontrolü altında olması beklenir. Örneğin; iskele üzerinde ve gemi üzerinde yük elleçleme, rıhtımda yük elleçleme veya rıhtım ve depolama ve teslimatta yük elleçleme işlemlerinin aynı organ tarafından yürütülmesi beklenir. Bu tür hizmetler bağımsız çalışan farklı kuruluşlar tarafından gerçekleştiriliyorsa, liman varlıklarının en iyi şekilde kullanılmasını sağlamak zor olacaktır. Benzer şekilde, limanda faaliyet gösteren tüm farklı organizasyonların da koordinasyon içinde hareket etmesi gerekmektedir. Örneğin, liman idaresi, yük elleçleme şirketleri, gümrük memurları vb.'nin aynı çalışma saatine sahip olması arzu edilir (UNCTAD, 1975).

Hizmet tarifesi belirleme yetkisi de limanların yönetim modellerine bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Ancak genel kaideye bakıldığında tarifelerin liman idareleri tarafından düzenlendiği ancak Rekabet Kurumu gibi devlet bünyeleri tarafından yıllık enflasyon oranlarına göre kontrol edildiği ve fahiş fiyatın engellenmesi veya tekel piyasa şartlarının önüne geçilmesi için denetlendiği görülmektedir.

**Tablo 3.6 Devlet Nezdinde Tarife Kontrol Seçenekleri ve Uygulama Sonuçları**

<b>Uygulama</b>	<b>Sonuç</b>
<b>Devlet etkisini ortadan kaldırma</b>	Serbest piyasa rekabetinin önünü açar.
	Bazı terminallerin rekabet halinde benzer hizmetler sunması ve hizmetten faydalananların bu tesislerin herhangi biri ile çalışmasında veya alternatif diğer yolların mevcut olması halinde uygulanabilir. Zira tekelleşmenin önünü açabilir.
	Sadece bir terminalin belirli bir servis sunması durumunda işletici, özellikle sabit yükler için yüksek oranlar talep edebilir. Bu durum, liman sektörünün ve ülke ekonomisinin çıkarına olmayacaktır.
<b>Devletin, emtia türü (yük tipi) veya trafik türü için sabit tarifeler tesis etmesi.</b>	İşleticiler için tarife belirleme yetkisinin sınırlanması anlamına gelmektedir, mali olarak doğru hesaplama yapmak ve her bir girdiyi hesaba katabilmek neredeyse imkansızdır.
<b>İşletme tarafından uygulanacak tarifenin sabit bir yüzdesinin, limanı iyileştirmek ya da genişletmek için hemen ya da sonraki yatırımlar için ayrıldığı tiptir.</b>	Serbest Rekabet imkanı sağlamakla beraber yine Devlet etkisinin olmaması anlamına gelir ve aktarılabacak bedellerin sektörün gelişmesi için vergi olarak temin edilmesi anlamına gelmektedir. Türkiye adına yorumlarsak, özelleştirilen limanların sözleşmeleri veya özel limanların kullanma izin sözleşmelerinde belirlenen vergi ve yatırım seviyelerinde güncelleme yapılması gerekecektir. Zira yabancı yatırımcının amaçlayacağı kar maksimizasyonunun önünde engel olabileceği değerlendirilmektedir.
<b>Devlet tavan ve taban ücret tarifesi belirler</b>	İşletmelerin, tabiri caizse “Vur-Kaç” taktiği ve / veya kar ihracatının etkisini ve riskini azaltır.(Uluslararası liman rekabetinde)
	Yeni yatırımcılar için öngörülebilir piyasa koşulları sunar.
	En uygun aralıkların belirlenmesi hayli zordur.

Kaynak: Juhel (2010)

### 3.4. Liman Hizmetlerinde Fiyatlandırma

Dünya ticaretinde artış, küreselleşme ve çoklu taşımacılık biçimlerinin tedarik zinciri anlayışına uygun olarak daha fazla kullanılması ile birlikte limanların önemi artmakla birlikte, liman kullanıcılarının liman işletmelerinden beklentileri de değişmektedir. Bu kapsamda, liman işletmeleri tarafından sunulan hizmetler çeşitlendirilmekte, ileri teknolojiler kullanılarak etkinlik düzeyleri artırılmaya çalışılmaktadır. Değişen pazar ihtiyaçları ve rekabet, liman işletmelerini hizmetlerin pazarlanması konusunda daha fazla çaba göstermeye itmektedir. Bu da, liman işletmelerinin önemli bir pazarlama bileşeni olan fiyat ve fiyatlandırma faaliyetlerine daha fazla önem vermelerini zorunlu kılmaktadır (Yeni, 2017).

Liman fiyatlandırması; liman kapasitesi, liman rekabeti, strateji, politika ve mevzuat gibi konuların anlık olarak ele alındığı alanlardan birisidir.

Bölgesinde tekel gücüne sahip olan limanlar, talepteki düşüşe riayet etmeksizin müşterilerine daha yüksek fiyatlar yükleyebilir, ancak liman fiyatlarının yüksek olması, limanın hizmet vereceği ticareti olumsuz etkilemektedir. Düşük liman fiyatları ise limanın hizmet vereceği müşteri sayısını artırabilir, ancak tıkanıklıklar yaşanabilir ve uzun vadede yatırım maliyetleri geri alınamayabilir. Yani amortisman süresi uzar. (Haralambides ve Veenstra, 1997)

Bu nedenle liman fiyatlandırması, denizcilik endüstrisinin yapısından ve endüstri katılımcılarının pazarlık güçlerinden büyük ölçüde etkilenmektedir.

Bu bölümde; fiyatlandırma konusuyla ilgili uluslararası kabul görmüş yaklaşımlardan bahsedeceğiz.

Liman fiyatlandırma politikası, temelde iki yaklaşım üzerine kuruludur: Ekonomik ve finansal yaklaşım. Ekonomik yaklaşım, marjinal maliyete dayanan liman fiyatlandırmasıyla ilgilidir ve limanın kullanıcılarına sağladığı etki ve faydaları göz önünde bulundurur.

Diğer taraftan finansal yaklaşım; limanın, hizmetlerin sağlanmasından dolayı ortaya çıkan sabit ve değişken maliyetleri geri kazanması ve yatırımcısına yeterli getiriye elde etmesi üzerine inşa edilmiştir.

### **3.4.1. Ekonomik yaklaşım**

Tesis işleticisi; refah ekonomisi gereğince her yıl yeterli mali sonuçlar üretmeye odaklanmaktadır. Refah ekonomisinin fiyatlama sistemindeki önemi, özel maliyetlerin muhasebesinin ötesine geçmesi ve hatta sosyal maliyetleri de içermesidir. (Goss ve Stevens, 2001) Bu sebeple; ekonomik refahı artırma potansiyeli de göz önünde bulundurularak marjinal maliyet fiyatlandırması genel olarak desteklenmektedir.

Marjinal maliyet, faaliyet seviyesinde bir birim değişimle ortaya çıkan toplam maliyetlerdeki değişimdir (Goss ve Stevens, 2001).

Marjinal maliyet fiyatı; bir hizmete ilişkin sunulan fiyatın, hizmetin marjinal maliyetine eşit olduğu fiyat olarak tanımlanmıştır (Talley, 1994).

Maliyet bazlı fiyatlandırmanın hesaplanması diğer fiyatlandırma stratejilerine göre daha kolaydır. Maliyet bazlı fiyatlandırma; sabit, değişken ve marjinal maliyetler değerlendirmeye alınarak oluşturulur. Burada sabit maliyetler, sunulan hizmetten veya tesisin kullanımından kaçınılması mümkün olmayan kesin maliyetlerdir. Değişken maliyetler, sunulan hizmetin kullanılmadığı durumlarda ödemek zorunda olunmayan maliyetlerdir. Marjinal maliyetler ise, sunulan hizmetin katlanılması gereken maliyetlerini içerir (Frankel, 1987).

Gilman (1978), konteyner terminallerinde fiyatlama politikaları ve operasyonları üzerine yaptığı çalışmada maliyet bazlı fiyatlamanın; liman operasyonlarında bilgi alışverişini sağlamadığını ve koordinasyon sağlamada yetersiz kaldığını ileri sürmüştür. Gilman, liman fiyatlamasında liman otoriteleri ve konteyner gemi işletmecilerinin birlikte hareket etmeleri gerektiğini ve bunun da bir kulüp yaklaşımı ile olabileceğini, böylelikle elde edilecek gelirler ile liman maliyetlerinin karşılanabileceğini önermiştir (Gilman, 1978).

Teorik olarak bir fiyatlama yöntemi olarak marjinal maliyetin kullanımı sağlamdır, ancak pratik uygulama zordur.

### **3.4.2. Finansal Yaklaşım**

Finansal fiyatlandırma yaklaşımını benimseyen liman yönetimi, her yıl izleyebileceği diğer hedefleri tabiri caizse göz ardı ederek verimli mali sonuçlar üretmeye odaklanmaktadır.

Liman fiyatlandırmasına yönelik finansal yaklaşımı benimseyen bir limanın ana hedefi, tesisine sunabileceği yatırım gereksinimini karşılayabilmektir. Bu yaklaşımda fiyatlandırma konusunda fazla kaynak bulunmamaktadır. Bunun nedeni, birçok araştırmacının ekonomik yaklaşımın, marjinal maliyet fiyatlandırmasının uygulanmasının, etkin liman fiyatlandırmasına yönelik ana gereklilik olduğunu savunması olabilir (Haralambides, Verbeke, Musso ve Bennachio, 2001).

Liman bu yaklaşım ile belirli bir hedefe ulaşmak isteyebilir ancak aslında temel hedefi finansal getirilerini artırmaktır ancak bunu açıkça belirtmez. Örneğin liman; iş hacmini arttırmak istemektedir, bununla birlikte, aslında istediği nihai sonuç, yatırımında daha iyi bir geri dönüşür.

Dolayısıyla ekonomik yaklaşım çoğunlukla giderlerini tamamlamayı politika edinen limanların uyguladıkları yaklaşımken finansal yaklaşımı benimseyenlerin temel hedefi kar maksimizasyonunu sağlamaktır. Bu noktada sürecin tek tek birimleri üzerine yoğunlaşmazlar.

### **3.4.3. Stratejik Fiyatlandırma Yaklaşımı**

Stratejik liman fiyatlandırması; liman ücretlerinin, limanın stratejik hedeflerine bağlı olduğu önermesine dayanmaktadır.



Bu yaklaşım; fiyatlandırmanın, bir limanın temel hedeflerini gerçekleştirmede çok yararlı bir araç olabileceği anlamına gelir ve ayrıca tesis veya tesiste kullanılan ekipmana yatırım gibi özel stratejilerden oluşur. Bunlar operasyonel verimlilik, pazar odaklı fiyatlandırma veya limanın veya belirli hizmetlerin tanıtımında iyileştirmeler olabilir.

Örneğin, ekonomik kalkınmayı teşvik etme amacına sahip bir liman, ithalat yerine ihracat lehine fiyatlandırmada kolaylık sağlayabilir (Acciaro, 2013).

#### **3.4.4. Pratik Uygulamalara Yönelik Araştırma Sonuçları**

Müstakil veya bölgesel limanlar bazında liman fiyatlandırması konusunda geliştirilmiş çalışmalar teoriktir ve gerçek fiyatlandırma stratejilerinin uygulanmasında sınırlı ampirik araştırma mevcuttur.

Metodolojik olarak, liman fiyatlandırması üzerine yazılmış olan çoğu makalede kavramsal ekonomik modeller ile oyun teorisi kullanılmaktadır.

Acciaro'ya göre bu konudaki ampirik araştırmalardaki kıtlık, fiyatlandırma bilgilerinin limanların gizli sınıfta değerlendirmesinden ve güvenilir liman verilerinin elde edilmesinin zorluğundan kaynaklanmaktadır (Acciaro, 2013). Dolayısıyla bu konuda stratejik araştırmalara yönelik geniş bir alanın bakir olduğu görülmektedir.

Mevcut az sayıdaki çalışmada, liman ücretlerinin yapısı analiz edilmekte ancak her bir liman için fiyat seviyesinin nasıl belirlendiği konusunda bilgi bulunmamaktadır.

Örneğin; Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP) yaptığı bir çalışmanın raporunda; bir tarife uygulama modelini, liman fiyatlarının sunulmasında ortak bir çerçeve sağlamak üzere geliştirmiş ve paylaşmıştır. Ancak, yapı içinde fiyat belirleme görevi bireysel limanların kararına bırakılmıştır.

Bu da yine Devlet bünyesinin dahil olmadığı ve rekabet ortamının uygulanamaz olduğu topluluklarda tekel piyasa yapısına yol açmaktadır. Bu raporda limanların her birinin fiyatlarını belirleme sürecini nasıl yaptığı hakkında bilgi kamuya açık değildir.

### **3.4.5. Fiyatlandırma Yaklaşımlarına İlişkin Değerlendirme**

Limanlar için tarife hazırlanmasında fiyatlandırma tekniğini geliştirmeden önce idrak edilmesi gereken pek çok nokta vardır. Bunlardan en önemlilerinde biri, limanla taşıyıcılar ve nakliyeciler arasında ilişki kurma yönteminde yatmaktadır. Bu noktada limanlar arası rekabetin varlığı asla göz ardı edilmemelidir. Hatta liman hizmeti faydalanıcılarının bu durumu limanların aleyhine kullanacakları da bir gerçektir. Ancak koyu rekabet koşullarında duygularla hareket edilerek fiyatlandırma sürecini sarsacak adımların atılabilmekte olduğunu gösteren hayli fazla örnek mevcuttur. Bu olduğunda da liman, önünü görmekte zorlanmakta ve müşteri de istediğini yani indirimli (sübvansiyonlu) fiyatlardan yararlanmış olmaktadır. Bu noktada ticari sektörlerin tamamında bir problem karşımıza çıkmaktadır: Günün sonunda her talebi karşılamak üzere politika geliştiren işletmeler karlı mı yoksa zararlı mı çıkmaktadır? (Dowd, 1992)

Liman fiyatlandırmasının en önemli faktörlerinden bir diğeri, limanın kullanıcılarının üzerinde sahip olduğu pazar gücünün derecesidir.

Tarife uygulama ve liman modeli arasındaki ilişki üzerine yapılan bir analizde, ev sahibi modelinin çoklu tekele müsait bir rekabet ortamı olan piyasada uygulanması halinde, tarifenin; liman idareleri için en yüksek karı ve liman kullanıcıları için en yüksek fiyatı verdiği ortaya çıkmıştır. Bu kısmen, liman idaresi ile şirketin (landlord) birbirinden ayrı finansal hedefler taşımasından kaynaklanmaktadır.

Rekabet ortamında faaliyet gösteren limanlar ise aksine, verimlerini artırmakta ve hatta liman masraflarını önemli derecede düşürmektedir. Keza tekeli piyasa koşullarında da piyasa gücü, düzgün yönetilmediğinde verimsizliklere yol açabilir.

Limanlar ve ulaştırma modları arasında artan rekabet; diğer limanlar için gemi bağlama, yükleme ve boşaltma hacmi, vb. gibi hizmet anlaşmalarına uygun olarak tarifeleri nakliye hatları ile müzakere etme yöntemine ittiği görülmektedir.

Bahsi geçen 3 yaklaşımın da ayrı güçlü yanları mevcuttur. Tüm limanlar için kabul edilebilir tek bir yaklaşım ise yoktur. Dahası; bir fiyatlandırma sisteminin, ideal kabul edilmesi için oluşturulması ve işletilmesinde maliyetinin yüksek olmamasına dikkat edilmelidir. Sonuç olarak, fiyatlandırma yapısı mümkün olduğunca basit olmalıdır. İki basitleştirme yöntemi vardır: Biri, hizmetlerin sayısını azaltmak, diğeri ise, her bir ücret için temel değişkenlerin sayısını azaltmaktır.

UNCTAD, 1995 yılında limanların tarifelerini belirlemesine kaynak teşkil etmek üzere bir kontrol listesi (Checklist) hazırlamıştır. Bu kontrol listesinde tarife belirleme aşamasında işleticiler tarafından uygulanacak adımlar şu şekilde sıralanmıştır.

1. Tarifelerin hesap edilip fiyatlandırılacağı periyod aralıklarının tanımlanması (Yılda bir, beş yılda bir vb.),
2. Mevcut tesislerin ve cretlendirilecek hizmetlerin tanımlanması,
3. Tesislerin ve hizmetlerin her birinin kullanıcılarının tanımlanması,
4. Fiyatlandırma sürecini etkileyen kısıtlamaların niteliğinin ve kapsamının tanımlanması (Etkili mevzuat hükümleri vb.),
5. Tarife dönemi boyunca hizmetlere yönelik talep tahminlerinin oluşturulması,
6. Fiyatlandırma sisteminin hedeflerinin ve yönteminin, kullanıcı gruplarının geliri artırma kapasitesini nasıl etkileyeceğinin tanımlanması,
7. Maliyet ve gelir kalemlerini, birbirleriyle açıkça ilişkilendirilebilecek şekilde kurularak tanımlanması,
8. Fiyatlandırma yapısının tanımlanması (Para birimi, gemi tipi ve tonaj aralıkları vb.),
9. Verilen hizmetler ile vergilerden (kira vb.) kaynaklanan yıllık toplam maliyetin hesaplanması,
10. Yeni yatırımların maliyetini karşılamak için fon sağlama ihtiyacı dahil olmak üzere, kısıtlar ve hedefler işığında gereken asgari yıllık gelir akışının hesaplanması,

11. Devamlı bir süreçle, ilk önce mevcut yıl için ve daha sonra sonraki yıllar için dahası bütün olarak fiyatlandırma dönemi için gerekli tüm şartları karşılayan ücret miktarlarının belirlenmesi,
12. Yeni tanımlanan ücretlerin, mevcut ücretlerin yanında belli bir deneme süresi boyunca test edilmesi.

Bu özet kontrol listesi, daha önceki UNCTAD'ın 1975 yılındaki liman fiyatlandırmalarına yönelik çalışmasında önerilmiştir. Tarifelerin revize edilmesi için hala değerli bir rehber olarak kabul edilmektedir. Açıkçası, fiyatlandırma sisteminin hedefleri, liman stratejisiyle ilgili olmalıdır. Burada en önemli görev, üretilen toplam geliri belirleyeceğinden dolayı gelecekteki trafik düzeylerinin tahmin edilmesinde yatar. Liman tesisleri ve hizmetlerinin gelecekteki performansı ve fiyatları da dahil olmak üzere limanın kontrolünün ötesinde pek çok değişken, gelecekteki trafiği etkileyecektir. Yine de sabit maliyetler genellikle toplam maliyetlerin hatırı sayılır bir kısmı olduğundan, trafik seviyeleri üzerinde ve sonuç olarak fiyatlandırma seviyeleri üzerinde büyük bir etkiye sahip olacaktır.

### **3.5. Liman Hizmet Tarifelerinde Ücretlendirme Kısıtları**

Ücret esası seçiminde, limanlar doğru bir şekilde belirlenebilen bir ölçüm seçmelidir. Pek çok hizmet kullanıcısı, gemilerin mevcut çeşitli tonaj ölçümlerinin bazı belirsizliklere yol açması sebebiyle, bir seferden diğerine farklı uygulamalarla karşılaşmakta olduklarını ileri sürmektedir. Örneğin, limanların farklı tonaj ölçüm sistemi benimsemesi.

Gemiler için geleneksel ücretlendirme birimleri, ya geminin büyüklüğünün bir ölçüsü olan ve bir geminin tüm kapalı alanlarının hacmini ölçmek için tasarlanmış GRT (Gross Tonnage)<sup>8</sup> cinsinden ya da geminin kazanç kapasitesini yansıtan bir ölçü olan NRT (Net Register Tonnage)<sup>9</sup> açısından ifade edilir.

---

<sup>8</sup> GRT: Bir geminin tüm kapalı yerlerinin hacminin, bazı istisnalar hariç olmak üzere kadem küp olarak toplamının 100'e bölünmesiyle elde edilen hacim ölçüsüdür.

<sup>9</sup> NRT: Bir geminin GRT'sinden; yaşama ve seyir yerleri, portuç, safra ve tatlı su tankları, tankerlerde pompa dairesi, donki ve kazan dairesi, yürütücü yerler ve yelken mağazası gibi hacimler çıkartıldıktan sonra elde edilen tonaj değeridir.

Gemilerin Tonaj Ölçümü hakkındaki IMCO (Uluslararası Denizcilik Danışma Organizasyonu) Konferansı (Londra, 1969), bu birimlerin (GRT ve NRT olarak adlandırılan) tanımlamasını yapmıştır. 1971’de Londra’da bir araya gelerek bahsi geçen sorunları inceleyen bazı Avrupa ülkeleri, GRT’nin NRT’den daha az belirsiz olmasını sebep göstererek GRT kullanımını desteklediler. Ancak son dönemde limanlar tarafında gemilerin sınırlamasını belirlemede yeni eğilim olarak geminin uzunluğunun ortaya çıktığı görülmektedir. Aslında, geminin doğru tanımlanmış uzunluğunun kullanılması, belirsizlikleri ortadan kaldırabilir. Geminin işleticisi tarafından sunulan GRT veya NRT hakkında herhangi bir şüphe varsa, ölçümü çok daha basit olan LOA (Length Over All – Tam Boy) kriteri kullanılabilir. Geminin uzunluğu, özellikle gemiye sunulacak hizmetler ayrı ayrı kategorilere göre belirleniyor olması halinde, liman hizmetlerinin çoğunun (örneğin, rıhtım uzunluğunun yeterliliği, kılavuzluk, römorkaj manevra alanı, vb.) kullanabileceği ortak kriter olarak değerlendirilebilir.

Geminin uzunluğu, gemiye liman hizmetleri sağlamada üstlenilen maliyetin de hesaplanmasında önemli bir kriter olacaktır (Örneğin, rıhtım uzunluğu). Bu sebeple GRT ve NRT kullanımından kaynaklanan belirsizliklerle baş etmek istemeyen işleticilerin LOA kriterini değerlendirmeye alması uygun olacaktır.

### **3.6. Türk Limanlarında Verilen Hizmetlere İlişkin Standart Uygulamalar**

#### **3.6.1. Kılavuzluk ve Römorkaj**

Kılavuzluk ve Römorkaj hizmeti küresel anlamda incelendiğinde gelişmekte olan ülkelerde Devlet organları tarafından sağlandığı, gelişmiş ülkelerde ise Devlet denetiminde olan özel sektör kuruluşları tarafından veya Kamu/Özel ortak kuruluşları tarafından sağlanmakta olduğu görülmektedir. Türkiye’de kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri UDHB (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı), DİDGM (Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü) nezdinde yetkilendirilmiş kuruluşlar ile devlet kuruluşları tarafından verilmektedir. Mülga Denizcilik Müsteşarlığınca hazırlanan ve 1 Ağustos 2003 tarihinden itibaren yürürlüğe konulan liman hizmet tarifesi kapsamında her bir özel kuruluş tarafından tarife kapsamında ücret alındığı için bu başlıkta yer verilmesi uygun görülmüştür. KEGM

(Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü) gibi KİT (Kamu İktisadi Teşebbüsü) statüsündeki işletmelerin Ana sözleşmelerinden gelen hakları ile kendi tarifelerini belirleme yetkileri de bulunmakta olup Türk Boğazlarında ve TCDD Haydarpaşa ve TCDD Alsancak gibi devlet limanlarından bu hizmetlerin KEGM bünyesinde verilmekte olduğu bilinmektedir. Diğer taraftan özelleştirme kapsamına alınan tesislerin “İşletme Hakkı Devir Sözleşmeleri” ile kendi tarifelerini belirleme yetkileri de bulunmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı ile ÖYK (Özelleştirme Yüksek Kurulu) arasında bu yetki karmaşasının çözülmesine yönelik adımlar atılmış olsa da bu husus henüz çözüme kavuşturulmamıştır. Tarife belirleme noktasında yaşanan yetki çatışmalarına, çalışmanın ilerleyen kısımlarında detaylı yer verilecektir. Ayrıca, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerine yönelik verilen hizmetler dikkate alınırca, bu hizmetlerin limancılık adı altında değerlendirilip değerlendirilemeyeceği de ayrı bir inceleme konusudur. Çünkü kılavuzluk ve römorkör hizmeti veren kuruluşların birçoğu limancılık faaliyeti yapmamaktadır, ancak bazı kuruluşlar liman hizmetini de yapmakla beraber kılavuzluk ve römorkaj açısından da ayrı bir yetki almaktadırlar. Dolayısıyla limancılık ile kılavuzluk ve römorkaj şeklinde iki kavram ortaya çıkmaktadır.

### **3.6.2. Atık Alım Hizmeti**

“Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği”<sup>10</sup> kapsamında gemilerin normal faaliyetleri sonucunda ortaya çıkan MARPOL (Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme) 73/78 EK 1 kapsamında bulunan petrol ve petrol türevli atıklar (sintine suyu, slaç, atık yağ, slop), MARPOL 73/78 EK IV kapsamında bulunan pis sular ve MARPOL 73/78 EK V kapsamında bulunan çöp atıkları alınmaktadır.

Gemilerden alınan atıklar tesiste geçici olarak depolanmakta, sepere edildikten sonra Çevre Ve Şehircilik Bakanlığınca lisanslandırılmış tesislere bertaraf edilmek üzere gönderilmektedir.

---

<sup>10</sup> Bkz. 26.12.2004 tarihli ve 25682 sayılı RG.

Bahsi geçen Yönetmeliğin 26. Maddesi kapsamında yayımlanan “Gemilerden Atık Alınması Ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği Çerçevesinde Uygulanacak Ücretler Ve Esaslar Hakkında Tebliğ”<sup>11</sup> ile standart hale getirilmiş. Üst sınır olarak belirtilen ücretlere en fazla % 40 indirim yapılabileceği hükme bağlanmıştır.

### 3.6.3. Fener ve Tahlisiye Ücretleri:

KEGM, Türkiye kıyılarında kurulmuş bulunan ve ilerde kurulacak olan fenerleri, radyofarlarını, deniz işaretlerini, sis düdüklüklerini ve benzeri kıyı emniyeti cihaz ve tesisleri ile can kurtarma istasyonlarını tekel şeklinde işletmekle görevlidir. Dolayısıyla bu ücretlerin belirlenmesi ve tahsilinden de sorumludur.

Belirlenen tarife ile kapsam şu şekilde çizilmiştir: *“Ticari bir işlemde bulunsun veya bulunmasın Çanakkale veya İstanbul Boğazı’ndan giren veya çıkan veya kanun, tüzük, ve sair mevzuata göre transitlik vasfı bozulmadan yabancı bir limandan gelip yabancı bir limana gitmek üzere Boğazlar ve Marmara Denizi’ni, kara ile ihtilat etmeden ve herhangi bir Türk limanına uğramadan transit olarak geçen veya her iki boğaz arasında veya boğazlar dışında Türk limanlarına giren veya çıkan ya da herhangi bir Türk limanı sınırları içinde çalışan Türk veya yabancı bayraklı gemiler ile bu gemilerin çektikleri deniz araçları ve bunların kaptan, donatan ve acenteleri bu tarife hükümlerine tabidir.”*

**Altın Frank Kavramı:** Türk Boğazları, dünya ticaretinin en önemli suyollarından biri olmasından dolayı, dünyada meydana gelen para arzı, kambiyo rejimi, para birliği vb. uluslararası anlaşmalar, boğazlardan geçen ticari araçları önemli ölçüde etkisi altına alır. 20 Temmuz 1936 tarihinde imza edilen “Montrö Boğazlar Sözleşmesi” hükümlerine göre, Türk Boğazları’ndan uğraksız geçen ticaret gemilerinin gidiş-dönüş olarak ödemekle yükümlü oldukları Sağlık Resmi ile Fener ve Tahlisiye Ücretlerinin, sözleşmede “Altın Frank” “Francs Gold” üzerinden ödenmesi karara bağlanmıştır.

---

<sup>11</sup> Bkz. 05.06.2009 tarihli ve 27249 sayılı RG.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Sağlık Resmi, Fener ve Tahlisiye Ücretleri'nin Altın Frank üzerinden alınmasıyla ilgili kazanılan bu hak, 1983 yılına kadar devam etmiş ve bu tarihten itibaren Altın Frank, ABD (Amerika Birleşik Devletleri) Doları esasına bağlanmıştır. ABD Doları esasına bağlanırken, altın fiyatlarının ABD Doları ile yükseliş veya düşüş etkisi göz ardı edilmiştir. Bu tarihten sonra altın fiyatları hızla yükselmiş ve 1983 yılında 1 Ons altın 424 ABD Doları iken bugün 1 Ons altın 1.500 ABD Dolarının üzerine çıkmıştır.<sup>12</sup>

#### **3.6.4. Sağlık Resmi**

NRT üzerinden alınacak sağlık resmi ücretleri, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan ve tahsil edilen, Sağlık Bakanlığı tarafından, Dışişleri Bakanlığı ve Maliye Bakanlıklarının görüşleri alınmak suretiyle hazırlanacak ve her mali yıl başında yürürlüğe konulacak bir tarife ile düzenlenmektedir.

Kabotaj hakkına sahip gemilere, Türk limanlarına gelen özel yatlara, yalnız turist taşıyıp başka ticari işlemlerde bulunmayan turist gemilerine ve bilimsel araştırma yapan gemilere, bu sağlık resmi, aynı tarifede belirlenecek şekilde özel indirimli olarak uygulanmaktadır.

Bu sağlık resmini, Türk limanları arasında sefer yapan gemiler ile Türk limanlarından hareket eden gemiler, ilk hareket ettikleri limanlarda; yabancı ülkelere gelen gemiler ise ilk uğradıkları limanlarda ödemektedirler.

Boğazlardan transit geçen gemilerden tahsil edilecek olan sağlık resmi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine tabidir.

#### **3.6.5. Gemi Acenteliği Hizmetleri**

5174 sayılı “Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu”<sup>13</sup>nun 12 nci Maddesinin (p) bendinde ifade edilen: “*Deniz acenteliği hizmet ücret tarifelerini*

---

<sup>12</sup> <http://www.vda.org.tr/aylik-yazi/turk-bogazlari-5-altin-frank/61>

<sup>13</sup> Bkz. 01.06.2004 tarihli ve 25479 sayılı RG.



*hazırlamak ve Bakanlığın onayına sunmak*” hükmü gereğince yayımlanan “Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ”<sup>14</sup> ile Türkiye karasularında, iç sularında ve nehirlerinde sefer yaparak yük ve yolcu taşıyan veya Türk Boğazları’ndan geçen deniz taşıt ve araçlarının acentelik hizmetlerini ifa eden gemi acentelerinin hizmet ücret tarifesi belirlenmiştir. Söz konusu tarifede yalnızca taban fiyat belirlenmiştir. Belirlenen hizmet türleri: Acentelik hizmeti, koruyucu acentelik hizmeti, Gözetim hizmeti (Acentelik ve koruyucu acentelik hizmetlerine ek olarak, gemi işlemlerinin ilgili kişi, kuruluş ve birimler nezdinde acente tarafından takip edilmesi olarak tanımlanabilir.), Primaj Hizmeti (Çıkış limanında yüklemede gösterilen özeni temsil eder.) ve diğer hizmetlerdir.

### **3.6.6. Deniz Ticaret Odası Ücreti**

“Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği İle Odalar ve Borsalar Kanunu”<sup>15</sup>nun 26. Maddesinin (s) fıkrasına göre “*Türk veya yabancı bayraklı gemilere verilecek genel ve uluslararası sektörel hizmetler.*” ve son paragrafında bildirilen “*Deniz Ticaret Odasınınca Türk ve yabancı bayraklı gemilerden hizmet veya onay karşılığı alınacak ücretlerin, hizmet veya onaydan itibaren en geç on beş gün içinde ödenmesi gerekir.*” hükmü gereği; Oda faaliyet alanı içerisindeki limanlara ve liman bölgesine; Yükleme/Boşaltma, Transit işlem veya Tamir, Bakım/Onarım, Sörvey, İkmal ve Beklemek amacıyla giren gemilerden, UDHB tarafından düzenlenen Liman Çıkış Belgesine göre Liman Hizmet Ücreti alınır.

### **3.6.7. Liman Rüşumu (Harbour Master Sailing Due-Yola Elverişlilik Belgesi Harcı)**

Elleçleme sonrası gemi tarafından liman çıkış belgesi alınması için gereklidir. Liman Başkanlığına NRT hesabına göre ödenmektedir.

---

<sup>14</sup> Bkz. 10.03.2008 tarihli ve 26812 sayılı RG.

<sup>15</sup> Bkz. 01.06.2004 tarihli ve 25479 sayılı RG.

### **3.6.8. Demirleme Ücreti**

Demirleme ücreti yıllık veya aylık olarak alınır. 3 günü aşmayan demirleme durumlarında ücret alınmaz, bu ücretler tüm limanlar için geçerlidir ve ilgili Liman Başkanlığının hesabına yatırılmaktadır.

### **3.6.9. Konteyner Tartım Hizmeti**

01.07.2016 Yılından itibaren SOLAS (The International Convention for the Safety of Life at Sea) bölüm VI. A kısmının 2. Kuralında yapılan değişiklik ile gemilere yüklenecek olan dolu konteyner brüt ağırlıklarının tespiti geminin yükleme planının salahiyeti için zorunluluk olarak getirilmiştir. Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü 2017 / TMKTDGM-01 / DBA sayılı Genelgesi ile dolu konteynerlerin limanlarda tartım ücretine 60 TL tavan fiyat sınırlaması getirilmiştir.

### **3.6.10. Konteyner Gümrük Muayene Hizmeti**

Gümrük ve Ticaret Bakanlığının 2014/29 No.lu Genelgesi ile limanlarda konteynerlerin gümrük kontrolü aşamasında işletici kuruluşlarca verilen X-Ray, tam tespit ve muayene vb. hizmetlerine ilişkin azami ücret tarifesi belirlenmiştir.

### **3.6.11. Diğer Sabit Ücretler**

Deniz polisi ücreti, Komünikasyon ücreti vb.

### **3.6.12. Katma Değer Vergisi Uygulaması**

“Katma Değer Vergisi Kanunu”<sup>16</sup>nun 13/b Maddesiyle deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetler vergiden istisna edilmiştir. Ancak bu noktada

---

<sup>16</sup> Bkz. 2.11.1984 tarihli ve 18563 sayılı RG.

bir limanda verilmekte olan hizmetlerin ve bu hizmetlerin kullanıcıları ile sağlayıcılarının çeşitliliği göz önünde bulundurularak kapsamın sınırlarını belirleyen 19.02.2004 tarih ve KDVK-9/2004-9 sayı ile yayımlanan Katma Değer Vergisi Sirküleri-9’da katma değer vergisinden istisna edilecek hizmetler ile vergiye tabi olacak hizmetler tek tek belirtilerek istisnanın uygulanabileceği hizmetlerin çerçevesi çizilmiştir.

### **3.7. Türk Limanlarında Tarife Belirleme Yetkileri**

Limanların işletmesi konusunda mevcut durum kamu limanları, özelleştirilen limanlar ve özel limanlar için farklılık göstermektedir. Güvenlik hususunda tüm limanlar için aynı uygulamalar hüküm sürmektedir, ancak ticaret ve işletme boyutlarında tüm limanları hükme bağlayan temel bir kanun ya da mevzuat yoktur (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010).

Bu konuyu Özel ve Genel mevzuat hükümleri olarak iki grupta inceleyeceğiz.

#### **3.7.1. Özel Mevzuat Hükümleri**

Mevzuat taramasında kıyı tesisi tarifelerine ve işletim modeline ilişkin göze çarpan en eski doküman 1936 yılında kabul edilen “İskelelerin Ne Suretle İdare Edileceğine Dair Kanun”<sup>17</sup>dur. Kanunda günümüz Türkçesiyle sadeleştirilmiş halde özetle: “*İl Özel İdareleri, Belediyeler ve köylerin elinde bulunan iskele, rıhtım ve genel seyriüsefere yarayan kanal ve sallardan kanunlara dayanılarak alınmakta olan tarifeler Ekonomi Bakanlığınca incelenmesinin akabinde Bakanlar Kurulunca onaylandıktan sonra işleme konulur. Bahsi geçen idari yapıların idaresindeki bu taşınır ve taşınmazların kontrolünü Hükümet ayrıca bir devlet yapılanmasına iade edebilir.*” hükümleri mevcuttur ancak, “Uygulama İmkânı Kalmamış Bazı Kanunların Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Kanun”<sup>18</sup> kapsamında yürürlükten kaldırılmıştır.

---

<sup>17</sup> Bkz. 13.06.1936 tarihli ve 3329 sayılı RG.

<sup>18</sup> Bkz. 02.05.2007 tarihli ve 36510 sayılı RG.

### 3.7.1.1. Belediye Limanları

Halen yürürlükte olan 618 sayılı “Limanlar Kanunu”<sup>19</sup>nun 10. Maddesi “*Bahri merakibi belediye hudutları içinde nakliye tarifeleri her altı ayda bir defa ticareti bahriye müdürü veya liman reisi ve ticaret odası ve belediyeden ve var ise bahri ticaret odası ve şirket meclisi idaresinden müntahap birer aza ile muntika ticaret müdüründen mürekkep bir komisyonca tanzim ve Ticaret Vekaleti tarafından tasdik olunur.*” ifadesini taşır. Biraz daha anlaşılabilir olması açısından günümüz Türkçesi ile bu metin “*Deniz vasıtalarının belediye sınırları içinde nakliye tarifeleri her altı ayda bir defa ticareti bahriye müdürü veya liman reisi ve ticaret odası ve belediyeden ve var ise bahri ticaret odası ve şirket meclisi idaresinden seçilmiş birer aza ile bölgenin ticaret müdüründen oluşan bir komisyonca tanzim edilir ve Ticaret Vekaleti tarafından tasdik olunur.*” şeklinde düzenlenebilir.

Bu her iki Kanun metnine bakıldığında İl Özel İdareleri, Belediyeler ve Muhtarlıklar tarafından işletilen; iskele, rıhtım ve kanal, kayık ve sallardan alınan geçiş hakkı ile giderleri karşılığı olarak alınacak ücretlere ilişkin tarife ile deniz araçlarının belediye sınırları içerisindeki nakliye tarifeleri konusunda bir yetki olduğu ortaya çıkmaktadır.

KİT statüsünde olmayan Belediye limanlarının 2464 No.lu “Belediye Gelirleri Kanunu” nun<sup>20</sup> Ücrete Tabi İşler başlıklı 97. Maddesi’nde “(Değişik: 4/12/1985 – 3239/125 md.) *Belediyeler bu Kanunda harç veya katılma payı konusu yapılmayan ve ilgililerin isteğine bağlı olarak ifa edecekleri her türlü hizmet (...) için belediye meclislerince düzenlenecek tarifelere göre ücret almaya yetkilidir. Belediye’ye tekel olarak verilmiş işler kendi özel hükümlerine tabidir.*” hükmü kapsamında kendi hizmet tariflerini belirleme yetkisine sahiptir (Şehir Hattı Yolcu Taşımacılığı vb.). Ayrıca 4736 No.lu “Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun”<sup>21</sup> ile Belediyelerin uyguladıkları tarifelerde kısıtlama ve indirim gibi uygulamaların yöntemi belirlenmiştir.

<sup>19</sup> Bkz. 20.04.1341 tarihli ve 95 sayılı RG.(Hicri)

<sup>20</sup> Bkz. 21.08.1981 tarihli ve 17435 sayılı RG.

<sup>21</sup> Bkz. 19.01.2002 tarihli ve 24645 sayılı RG.

Diğer taraftan; 2004 yılında yayımlanan 5216 sayılı “Büyükşehir Belediyesi Kanunu”<sup>22</sup>nun 7. Maddesi “f” bendi gereği “... kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek ...” yetkisi Büyükşehir Belediye Başkanlığına verilmiştir.

2005 yılında yayımlanan 5393 sayılı “Belediye Kanunu”<sup>23</sup>nun 15. Maddesi “p” bendi gereği de “Kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek...” yetkisi Belediye Başkanlıklarına verilmiştir.

Burada yer alan hükümlerden de anlaşılacağı üzere Belediyelere ve Büyükşehir Belediyelerine kanunla, deniz yolunu da içeren toplu taşıma araçlarının bilet ücret ve tarifelerinin belirlenmesi yetkisi düzenlenmiştir.

### **3.7.1.2. Devlet Limanları**

Türkiye’de liman ücretlerini belirleme noktasında genel ve kapsayıcı bir yetki olmadığı görülmektedir. Belediye limanları dışında devlet tarafından işletilmekte olan limanlar TDİ, TCDD, TMO (Toprak Mahsulleri Ofisi), TTK, BOTAŞ (Boru Hatları ile Petrol Taşıma Anonim Şirketi) tarafından işletilmekte olan tesislerden oluşmaktadır ve KİT niteliği taşıyan bu kurumların işletmekte olduğu tesislerde hizmet tarifesi belirleme yetkisi bulunmaktadır. Bu yapılar 233 No.lu “Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname” kapsamında kurulmuş olup bu KHK’nın (Kanun Hükmünde Kararname) Teşebbüslerin uygulayacakları fiyatlar ve görev zararı uygulaması başlıklı 35. Maddesi 1. Fıkrasında: “Teşebbüs, müessese ve bağlı ortaklıklar, işletmelerinde üretilen mal ve hizmet fiyatlarını tespitinde serbesttirler.” hükmü bulunmaktadır.

KHK’nın 37 inci maddesinde ise “Kuruluşlara ait fiyat ve tarifelere sosyal faydayı artırmak amacı ile Koordinasyon Kurulunca müdahale edilebilir.” hükmüne yer verilmiştir.

---

<sup>22</sup> Bkz. 23.07.2004 tarihli ve 25531 sayılı RG.

<sup>23</sup> Bkz. 13.07.2005 tarihli ve 25874 sayılı RG.

Buradan da anlaşılacağı üzere KİT'lerin hizmet fiyatlarını belirleme konusunda serbest oldukları yönünde yetkileri bulunmakta olup fiyat ve tarifelerine müdahale yetkisinin Koordinasyon Kurulunda olduğu ortaya çıkmaktadır.

Burada yer alan koordinasyon kurulu Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu'nu ifade etmektedir.

Dolayısıyla KİT'ler kendi hizmet tarifelerini belirleme yetkisine sahiptir. Halen yürürlükte bulunan 233 No.lu KHK'da KİT'ler; iktisadi devlet teşekkülleri ve kamu iktisadi kuruluşları olarak ikili bir ayırımı tabi tutulmuş olup; KİT; İDT (İktisadi Devlet Teşekkülü) ile KİK'in (Kamu İktisadi Kuruluşu) ortak adıdır.

İDT'lerin sermayesinin tamamı devlete aittir. KİK'lerin ise sermayesinin yarısından fazlasının ya da tamamının devlete ait olması ile birlikte, bu kuruluşlar mevcut diğer görevlerine nazaran daha çok tekel mallarını üreten kuruluşlardır.

Burada her iki tanımlamayı da içine alan KİT ifadesini kullanmayı uygun görmekteyiz. "Kamu İktisadi Teşebbüsü (KİT)" kavramı ülkeden ülkeye değişmekle birlikte, genel olarak kamusal kaynakları kullanmak suretiyle ekonomik alanda faaliyet gösteren "Devlet Kuruluşları"nın ifade etmek üzere kullanılmaktadır.

### **3.7.1.3. Özelleştirilmiş Limanlar**

Birçok kamu limanının verimsiz bir işletme halini alması, liman yönetimlerinin kamu bürokrasisinden uzaklaşarak pazar koşullarına daha iyi cevap verebilecek bir yapı arayışına girmesine yol açmış ve özelleştirme stratejisi bir seçenek olarak ortaya çıkmıştır. Böylelikle, kamunun artık limanlara sübvansiyonlar vermek ve limanlara ilişkin ticari kararlar almak yerine, düzenleyici rolüne ağırlık vermesi yaklaşımı ağırlık kazanmaya başlamıştır (UN ECLAC, 1999).

1980’li yıllarda limanlardaki kamu rolünün azaltılmasına ilişkin olarak başlayan tartışmalar 1990 yılından itibaren meyvelerini vermeye başlamıştır. Türkiye’de yakın zamana kadar limanların işletmesi ve inşası kamu tarafından gerçekleştirilmekteydi. Özellikle 1987 yılında Türkiye’de ilk özel liman işletmesinin faaliyete geçmesi ile doğan rekabet ortamı, limanların özelleştirilmesi süreci için bir dönüm noktasıdır. TDİ yönetimindeki ve TCDD’nin işlettiği demiryolu bağlantılı Türkiye’nin en önemli limanları, 1997 yılından günümüze süren ve halen devam eden bir özelleştirme süreci içindedir (Sesli, 2009).

Literatürde özelleştirmenin tanımı çok çeşitli ve karmaşık bir şekilde yapılmaktadır. UNCTAD (1995) özelleştirmeyi herhangi bir varlığın sahipliğinde ya da işletilmesi faaliyetlerinde devletin rolünün azaltılması ya da özel sektörün rolünün artırılması olarak tanımlamaktadır. Özelleştirme, genel olarak KİT’lerin sahipliğindeki işletmelerin tümünün veya hisselerinin bir kısmının özel sektör kurumlarına veya şahıslara satılmalarına verilen bir isimdir (Ateş, 20014).

1992 yılında 248 milyon US dolar ile başlayan limanlara yönelik özel sektör yatırımları, 1997 yılında en üst seviyesine ulaşarak 3,8 milyar dolar olmuştur. 1992- 2004 yılları arasında özel sektör tarafından değişik ülkelerde gerçekleştirilen toplam 220 proje ile limancılık sektörüne yaklaşık 21,4 milyar dolarlık bir yatırım yapılmıştır (Sesli, 2009).

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Türkiye’de liman özelleştirmesinin “ekonomide verimlilik artışı ve kamu giderlerinde azalma sağlamak” amacıyla yapıldığını belirtmiştir. Yapılan özelleştirmeler, “işletme hakkının devredilmesi” şeklinde yapılmakta olup, limanların mülkiyetinin devri suretiyle özelleştirme yapılamayacağı Türk Ticaret Kanunu ile belirlenmiştir. Özelleştirme hakkı, TDİ tarafından limanda verilen barınma, yükleme, boşaltma, şifting, limbo, terminal, kılavuzluk, römorkaj, palamar, gemilere su verme, atık alma, yolcu salonu işletmeciliği ve bakım onarım, iâşe vb. diğer hizmetleri kapsar. Bu süre içerisinde işletici firma, devletin hüküm ve tasarrufu altındaki taşınmazlar ile bunların altyapı tesisleri, yer üstü yapıları ve bütünleyici parçalarını kullanma yetkisine sahip olurlar.

Türk limanlarının yönetim modeli incelendiğinde, özelleştirme öncesinde limanların mülkiyetinin, düzenleyicisinin ve işleticisinin devlet olduğu görülmektedir. Özelleştirme sonrasında ise sadece işletim hakkı el değiştirmektedir. Daha önce de değinildiği gibi limanların mülkiyet hakkının devri yasalarla koruma altına alınmıştır. Türkiye’de kamu tarafından yönetilen limanlar TDİ ve TCDD olarak iki kurum altında yer almaktadır.

TDİ limanlarının büyük çoğunluğu 1994 yılında başlayan özelleştirme süreci sonunda 1997 yılında Tekirdağ limanı ile başlamıştır. TCDD limanlarının ise 2005 yılından günümüze geçen özelleştirme sürecinde 2007 yılında Mersin limanı ile başlamış 2010 yılında Bandırma ve Samsun limanları ve 2011 yılında İskenderun limanının devri ile devam etmiştir. Söz konusu limanların özelleştirme yöntemi; Limanların işletme hakkı devri ve liman envanterinde kayıtlı makine, teçhizat, alet, edevat ve bunların fiili teslim tarihindeki yedek parçaları, deniz vasıtalarının (kılavuzluk, römorkaj ve barınma hizmetlerine bağlı olarak) ve kara taşıtlarının satışı yöntemleri ile birlikte özelleştirilmesi olup özelleştirme süresi TDİ limanlarında 30 yıl ve TCDD limanlarında 36 yıl olarak belirlenmiştir (Ateş, 2014).

Özelleştirilen limanlar ana olarak özelleştirme öncesi TCDD ve TDİ tarafından işletilen limanlar olup, bunların işletme sorumlulukları ve devrine ilişkin hükümler konusunda işletici kuruluş, devralan kuruluş ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığı arasında imzalanan devir sözleşmeleri hükümleri bulunmaktadır. Bu sözleşmelerde yine işletme ve tarife hususunda bazı hükümler mevcuttur (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010).

4046 No.lu “Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun”un<sup>24</sup> Özelleştirme Uygulamalarına İlişkin Hükümler başlıklı 17. Maddesinin “E” bendinde: “*Özelleştirme programındaki kuruluşlardan, anonim şirket statüsünde olanların ürettikleri ve/veya sattıkları mal ve hizmetlerin fiyat ve tarifeleri bu kuruluşların yönetim kurullarınca, diğerlerinde ise yetkili organlarınca belirlenir.*” hükmü kapsamında kendi tarifelerini belirleme yetkisi bulunmaktadır.

---

<sup>24</sup> Bkz. 24.11.1994 tarihli ve 22124 sayılı RG.



Özelleştirilen limanlarda ciddi yatırımlar yapılmaktadır; ancak, özelleştirme şartnamesinin gereği olarak söz konusu limanlarda özelleştirme sonrası belli bir süre kamu liman tarifesinde değişiklik yapılamamaktadır. Özelleştirilen bazı kamu limanlarında ise bu şart yoktur. Benzer şekilde, özelleştirilen limanların her biri özel şartlarla özelleştirilmiştir. Bu hususlar söz konusu limanlarda fiyatlandırma sürecini etkilemektedir (Yeni, 2017). Örneğin; ÖİB (Özelleştirme İdaresi Başkanlığı), TDİ ve işletmeci şirketler arasında yapılan “İşletme Hakkı Devir Sözleşmeleri”nin önemli bazı hükümleri arasında limanların tüm altyapı ve üstyapı donanımları ile ilgili yatırımların işletmeci tarafından karşılanması, elde edilecek gelir ve karlardan TDİ’ye belirlenmiş oranlarda aktarım yapılması, liman tarifelerinin en fazla %20 oranında arttırılması ve özelleştirmeyi takip eden ilk beş yılda tarife değişikliklerinin TDİ’nin onayına tabi olması gibi maddelerin olduğu belirtilmiştir (Sesli, 2009). Ancak işleticilerin bu hususu farklı kalemler altında ücret alma yöntemiyle çözmekte olduğu kanaatimizdir.

#### **3.7.1.4. Özel limanlar**

“Kıyı Kanunu”nun 11. Maddesi’nde, kıyıda ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılması mümkün olan yapı ve tesislerin yapılabilmesi Maliye Bakanlığının iznine bağlanmıştır. Bu kapsamda, “Kıyı Kanunu”nun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin<sup>25</sup> 5. Maddesi’nde kıyıları ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan arazilerin devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu belirtilmiştir. Hazinesinin özel mülkiyetindeki taşınmazlar ile devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerin (Hazine taşınmazlarının) kiraya verilmesi görev ve yetkisi, 178 sayılı “Maliye Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”<sup>26</sup> ile düzenlenmiş olup; bu kararnamenin 13 üncü maddesinin (b) bendine göre söz konusu görev ve yetki; Maliye Bakanlığı, Milli Emlak Genel Müdürlüğünce yürütülmektedir. “Hazine Taşınmazlarının İdaresi Hakkında Yönetmelik” ve buna bağlı değişik tarihlerde yayımlanan Genelgelerle; liman alanlarının tahsisi ve kullanılması düzenlenmiştir. Temel olarak, limanların irtifa hakkı tesis edilerek kullanılmasına ilişkin olarak yatırımcılar ile Maliye Bakanlığı arasında önce “Ön İzin Sözleşmesi” ve sonrasında “Kullanma İzni Sözleşmesi” imzalanmaktadır (Yeni, 2017).

<sup>25</sup> Bkz. 03.08.1990 tarihli ve 20594 sayılı RG.

<sup>26</sup> Bkz. 15.12.1993 tarihli ve 18251 sayılı RG.

Kullanma İzni Sözleşmesi gereğince, liman işletmeleri; Maliye Bakanlığına sözleşme sürecince düzenli olarak “İrtifak Hakkı veya Kullanma Bedeli” ödemesi yapmaktadırlar. Bunun yanı sıra sözleşmeler gereğince liman işletmelerinden yıllık hasılat üzerinden ve üçüncü kişilere ait yükler için yükleme, boşaltma ve konaklama ücreti üzerinden, “Nispi Kira Bedeli” olarak da adlandırılan hasılat payı da alınmaktadır.

Orman ve Tabiat varlıkları gibi alanlarda ilgili Bakanlıkların Özelleştirme ile ilgili özel yetkileri bulunmaktadır.

Türkiye’de kamu limanları ile başlayan, 1987 yılından sonra fabrika limanlarıyla devam eden liman işletmeciliği sadece limancılık hizmeti vermek üzere yapılan özel sektör yatırımları ile devam etmiştir. Bu anlamda Türkiye’deki ilk özel sektör yatırımı, 27 Aralık 1990 yılında Bursa’da yapımına başlanan GEMPORT Limanı’dır. Bu tarihten sonra birçok özel kuruluş farklı bölgelerde özel liman işletmeciliği yapmak üzere yatırımlarını hayata geçirmiştir. 5793 Sayılı “Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”<sup>27</sup> ile 4706 sayılı “Hazineye Ait Taşınmaz Malların Değerlendirilmesi Ve Katma Değer Vergisi Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun”un<sup>28</sup> ilgili maddelerinde değişikliğe gidilerek tamamen 3. Şahıslara hizmet eden limanlar “Münhasır Limanlar” olarak tanımlanmıştır.

**Nispi kira bedeli kavramı:** Limanların TDİ ve TCDD uhdesinde olduğu yani özelleştirmeden önceki dönemde ortaya çıkmıştır. O dönemde limanların düşük kapasiteleri sebebiyle hizmetlerde hantallık göze çarpmakta ve liman kullanıcılarının ihtiyaçlarına tam anlamıyla cevap verilememekte idi. Arıca devlet limanları dışında yalnızca kendi yüklerine hizmet vermekte olan fabrika limanları da faaliyet göstermekte idi. Devlet bu noktada bu tip limanlara 3. şahıslara da hizmet verebilmesinin yolunu açmış ve 3. şahıslara verilen konaklama ve elleçleme hizmetlerinden %15 oranında pay almıştır. Zira bu uygulama ile, faaliyet göstermekte olan devlet limanlarına rakip teşkil olunacaktı. Zaman içinde bu bedellerin ödenmesi söz konusu işletmeler için ağır gelmiş ve bu uygulamanın sona

---

<sup>27</sup> Bkz. 06.08.2008 tarihli ve 26959 sayılı RG.

<sup>28</sup> Bkz. 18.07.2001 tarihli ve 24466 sayılı RG.

endirilmesine yönelik talepler oluşmuştu. Maliye Bakanlığının, bir gemide birden fazla tüzel veya gerçek kişiye ait yük olabileceği de göz önünde bulundurulduğunda, hangi yükün 3. şahsa hangi yükün işleticiye ait olduğu noktasında zorluk yaşandığını belirledi. “Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun<sup>29</sup>”un 29. Maddesi gereğince, Münhasır Liman kavramı ortaya çıkarıldı ve Kanun’un yayım tarihinden sonra 4 ay içinde münhasır liman olmak üzere başvuru yapan ve 3. Şahıslara hizmet eden limanlar münhasır statüsüne alındı. Bu limanlardan 3. Şahıslara verilen konaklama ve elleçleme hizmetlerinden alınan yüzde 15 pay, yüzde 1’e düşürüldü. Bu hükümlerden faydalanmayan limanlar için ise yüzde 15 oranı halen devam etmektedir.

Netice itibariyle bir limanın en büyük mali kalemi olan kira bedelleri şu şekilde sıralanabilir: Arazinin kira bedeli, yıllık cironun yüzde 1’i üzerinden alınan hasılat payı ve yukarıda bahsedildiği üzere limanın türüne göre değişkenlik gösteren Nispi Kira Bedelidir.

Münhasır nitelikli limanların devreye girmesinden sonra, kamu limanlarının verimliliği ve etkinliği tartışılır olmuştur. İlerleyen dönemlerde kamu limanlarının özelleştirilmeye başlanmıştır.

Özel limanların tarife belirleme konusunda yetkisi bulunmamakta Genel mevzuat hükümlerine tabi bulunmaktadır. Özel limanların hizmet tarifeleri konusundan UDHB çalışmaları kapsamında ileride bahsedilecektir. Buraya kadar verilen kısım konuya altlık oluşturması adınadır.

### **3.7.1.5. Yat limanları**

2634 Sayılı “Turizmi Teşvik Kanunu”nun<sup>30</sup> 10. Maddesi turizm tesislerinin uygulayacağı fiyat tarifelerine dayanak teşkil etmektedir. Bu madde gereğince: *”Belgeli işletmelerin uygulayacakları fiyat tarifelerinin hazırlanması ve onaylanmasına ilişkin genel ilkeler Bakanlıkça belirlenir.”* hükmü getirilmiş ancak belgeli işletmelerin hangi işletmeleri

---

<sup>29</sup> Bkz. 06.08.2008 tarihli ve 26959 sayılı RG.

<sup>30</sup> Bkz. 16.03.1982 tarihli ve 17635 sayılı RG.

kapsadığına yönelik tanımlamaya gidilmemiştir. Bahse konu Bakanlık, Kültür ve Turizm Bakanlığdır.

Bu Kanuna dayanılarak hazırlanan “Deniz Turizmi Yönetmeliği”<sup>31</sup> kapsamında uygulamaya yön verilmiştir. Kanun maddesinde belirtilen “Belgeli İşletmeler“ burada “*Bakanlıkça turizm yatırımı belgesi veya turizm işletmesi belgesi verilmiş deniz turizmi tesisleri veya araçları*” olarak tanımlanmıştır. Ayrıca “Tanıtım, bilgilendirme ve fiyat tarifeleri başlıklı” Madde 53’te “*Bu Yönetmelik uyarınca faaliyette bulunacak deniz turizmi işletmeleri fiyat tarifelerini Kanunun(Turizmi Teşvik Kanunu) 10 uncu maddesi uyarınca hazırlayıp onaylatarak uygulayabilir.*” hükmü getirilmiştir. “Belgeli İşletmelerin Uygulayacakları Fiyat Tarifelerinin Hazırlanması Ve Onaylanmasına İlişkin Genel İlkeler Hakkında Tebliğ”<sup>32</sup> ile “Turizmi Teşvik Kanunu”nun 10. Maddesinde hüküm altına alınan belgeli işletmelerin uygulayacakları fiyat tarifelerinin hazırlanması ve onaylanmasına ilişkin genel ilkeler belirlenmiştir.

Tebliğ kapsamında içinde bulunulan yılın Eylül-Ekim aylarında işletmeler, uygulayacakları fiyatları, gerçekçi ve pazarlanabilir olması hususunu göz önünde bulundurarak, serbestçe belirleyebilmektedir. Belirlenen tarifeler İl Kültür ve Turizm Müdürlüklerine sunulmakta ve onaylanması halinde tarifeler tavan ücreti ihtiva etmekte ve tarifede belirlenen ücretlerin altında işlem yapılabilmektedir.

Sonuç olarak; yat limanlarının kısmi olarak işletici tarafından hazırlanan tarifelerini uygulamakta oldukları görülebilmektedir. Ancak bu noktada tarifelerin hangi kriterlere göre onaylandığı noktasında bilgimiz bulunmamaktadır.

---

<sup>31</sup> Bkz. 24.07.2009 tarihli ve 27298 sayılı RG.

<sup>32</sup> Bkz. 09.09.2008 tarihli ve 26992 sayılı RG.

### **3.7.1.6. Balıkçı Barınakları**

“Balıkçı Barınakları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik”<sup>33</sup> Madde 11 kapsamında; barınaktan, barınma veya yük boşaltma hizmetleri kapsamında faydalanılmak için uygulama yöntemi belirlenmiştir.

Özetle; barınağın bulunduğu ilin Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı İl Müdürlüğü ve barınak işletmecisi tarafından barınağın sınıfı, barınaktan yararlanan gemilerin büyüklüğü, motor gücü, av araç gereç kapasitesi ve avlanma tipi gibi özellikler dikkate alınarak hizmet tarifesi belirlenir. Ürün boşaltma ücreti; barınaktan barınma amaçlı yararlanmayan ve barınma ücreti tahsil edilmeyen balıkçı gemilerinden karaya ürün çıkartılması durumunda alınır. Barınakta barınma ve ürün boşaltma ücreti, valilik tarafından onaylandıktan sonra kiralama tarihinden itibaren geçerli olmak üzere bir yıl süreyle uygulanır. Daha sonraki yıllara ait barınma ve ürün boşaltma ücretlerinin tespitinde, Üretici Fiyatı Endeksi artış oranı esas alınır. Ücret tespitinde işletmeci ile il müdürlüğü arasında anlaşmazlık söz konusu olursa durum valiliğe bildirilir. Valiliğin verdiği karar kesindir.

### **3.7.1.7. Enerji Tesisleri**

5015 sayılı “Petrol Piyasası Kanunu”nun<sup>34</sup> 10. Maddesinde işleme, boru hatları ile bağlantılı olmayan lisanslı depolama ve taşıma faaliyetlerinin tarifeleri, lisans sahiplerince hazırlanarak Kuruma (Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu) bildirildikten sonra uygulanır hükmü mevcuttur.

İletim lisansı kapsamında yürütülen taşıma ve bu hatlarla bağlantılı tesislerdeki lisanslı depolama faaliyetlerine ilişkin tarifeler, lisans sahiplerince hazırlanarak Kurul (Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu) onayını müteakip uygulanır. Kurul, tarife onay istemlerini müracaat tarihini takip eden otuz gün içerisinde karara bağlar. Hükmü kapsamında petrol

---

<sup>33</sup> Bkz. 28.10.2008 tarihli ve 27038 sayılı RG.

<sup>34</sup> Bkz. 20.12.2003 tarihli ve 25322 sayılı RG.

iletim ve depolama tesisleri ile ilgili taşıma ve depolama faaliyetine yönelik tarife belirlenmesi hususunun Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı uhdesinde olduğu görülmektedir.

Bu kanun kapsamında uygulama ile ilgili işlemleri, “Petrol Piyasası Fiyatlandırma Sistemi Yönetmeliği”nin<sup>35</sup> 2. Maddesi’nde;

MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik;

- a) Petrol piyasasında fiyatlandırmanın çerçevesine,
- b) Tarife, fiyat listesi ve fiyat ilanına ilişkin ilke ve yükümlülükler,
- c) Tarife, fiyat listesi ve fiyat ilanlarının kamuoyuna açıklanmasına,
- ç) Tarifelerin oluşturulmasına, uygulanmasına ve değiştirilmesine,
- d) Fiyat değişikliklerine,
- e) Fiyat ilanına,
- f) Yerli ham petrol fiyat uyumsuzluklarının haline,
- g) Piyasaya müdahaleye

dair usul ve esasları kapsar.” hükmü ile uygulama hakkında fikir sahibi olunmaktadır.

Diğer taraftan, 4646 Sayılı “Doğal Gaz Piyasası Kanunu”nun<sup>36</sup> 11. Maddesi ile Kanun kapsamında Kurulca onaylanmak üzere düzenlenen tarifeler, tarifelerin belirlenmesi ve uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar şunlardır:

- 1) Bağlantı Tarifeleri
- 2) İletim ve Depolama Tarifesi

Ancak boru hattı şamandıra tesisi işleticileri ile şifahen yapılan görüşmelerde kendi gemileri için ücret talep edilmemekle birlikte 3. şahıslara ait yük ve gemilere hizmet verilmesi aşamasında sektör kuruluşlarının kaynağı bilinmeyen ortak bir tarife uyguladıkları belirtilmektedir.

---

<sup>35</sup> Bkz. 14.10.2008 tarihli ve 27024 sayılı RG.

<sup>36</sup> Bkz. 02.05.2001 tarihli ve 24390 sayılı RG.

Bahse konu tarife kapsamında ücretlerin;

- Palamar Hizmeti:  $[(DWT^{37} - 500) \times 0,1] + 1500$
- Şamandıra Hizmeti:  $[(DWT - 500) \times 0,05] + 1000$
- Hizmet Bedeli:  $DWT \times 0,15$

Hizmet kalemleri halinde belirtilen formüller çerçevesinde gemi DWT'si baz alınarak alındığı görülmüştür.

### 3.7.2. Genel Mevzuat Hükümleri

#### 3.7.2.1. Mülga 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun

Mülga 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun 14 üncü maddesi kapsamında hizmet birimlerinden olan Tarife ve Ticaret Dairesi Başkanlığının görevleri;

a) Bakanlığa bağlı ve ilgili kuruluşların ücret tarifelerini incelemek ve bunlar arasında hizmetin niteliğine ve ülkenin ekonomik şartlarına göre uyumlu ve tamamlayıcı bir ücret sistemini kurmak, konu ile ilgili istatistikleri toplamak,

b) Ulaştırma ve Telekomünikasyon Kurumunun görev ve yetkileri saklı kalmak kaydıyla haberleşme hizmetleri karşılığında alınacak ücretlerin düzenlenmesini sağlamak,<sup>38</sup>

c) 20 Nisan 1341 tarih ve 618 sayılı Limanlar Kanunu ile 13 Nisan 1936 tarih ve 3004 sayılı İskelelerin Ne Suretle İdare Edileceğine Dair Kanuna tabi liman ve iskelelerde uygulanacak ücret tarifelerini incelemek ve gerekli düzenlemeleri yapmak,

d) Bakanlıkça verilecek benzeri görevleri yapmak.

olarak belirlenmiştir. Bu madde içerisinde yer alan (a) bendi kapsamında Bakanlığa bağlı ve ilgili kuruluşların ücret tarifelerini inceleme yetkisini liman tarifesi açısından ele almak

<sup>37</sup> DWT: Deadweight tonnage - Bir gemi yük, yolcu, personel, kumanya, yakıt ve tatlı su ile tam olarak yüklendiği zaman tuzlu suda yaz draftına kadar battığında, 2240 librelilik ton olarak taşıdığı ağırlıktır.

<sup>38</sup> Bu bentte yer alan "Telekomünikasyon Kurumunun görev ve yetkileri saklı kalmak kaydıyla" ibaresi 27.01.2000 tarihli ve 4502 sayılı Kanunla eklenmiştir.

gerekirse, KİT olan ve liman işletmeciliği de yapan TCDD liman tarifeleri ile KEGM tarifelerinin Bakanlıkça incelenmesi, ücret sisteminin kurulmasından söz edilmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bunun dışında örneğin TTK, TMO, TDİ gibi kamu iktisadi teşebbüsleri ile limancılık alanında faaliyet gösteren özel sektöre yönelik bu hüküm kapsamında bir yetkiden bahsedilememektedir.

### **3.7.2.2. 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname**

655 sayılı “Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”nin<sup>39</sup> 9. Maddesi ile “Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğünün görevlerinden biri şudur:

“ö) Deniz ve içsular ulaşımını geliştirmek ve serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak amacıyla sınırlı olmak üzere; liman, iskele ve kıyı yapılarının kullanım ücretleri ile taşımacılık faaliyetlerine ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücret tespit etmek ve uygulamasını denetlemek.”

Buradan da anlaşılacağı üzere, bu görevin ifası için iki temel unsurun bir arada olması gerekmektedir. Bunlar:

- 1- Deniz ve içsular ulaşımını geliştirmek ,
  - 2- Serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak
- amacıyla sınırlandırılmış bir tespit ve denetim yetkisi ortaya çıkarmaktadır.

Bu noktada piyasa koşullarının serbest rekabet şartlarını taşıyıp taşımadığı noktasında karar verecek yetkili merciinin UDHB olup olmadığı tartışmaya açıktır. Zira Rekabet Kurumunun bu hususta yetkili olmasını gerektirecek düzenlemeler de mevcuttur.

---

<sup>39</sup> Bkz. 01.11.2001 tarihli ve 28102 sayılı RG.



### **3.7.2.3. 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun**

Yukarıda bahsi geçen 655 Sayılı KHK ile rekabet ortamının sağlanması ibaresi kapsamında bir değerlendirme yapılması için, 4054 Sayılı “Rekabetin Korunması Hakkında Kanun”<sup>40</sup> kapsamında; Rekabet Kurumunun amacının; mal ve hizmet piyasalarındaki rekabeti engelleyici, bozucu veya kısıtlayıcı anlaşma, karar ve uygulamaları ve piyasaya hâkim olan teşebbüslerin bu hâkimiyetlerini kötüye kullanmalarını önlemek, bunun için gerekli düzenleme ve denetlemeleri yaparak rekabetin korunmasını sağlamak olarak tanımlandığını belirtmek gerekir. Bu doğrultuda hâkim durumun kötüye kullanılması hususu da kanunla yasaklanmıştır.

Mal ve hizmet piyasalarının serbest ve sağlıklı bir rekabet ortamı içinde teşekkülünün ve gelişmesinin temini ile bu Kanunun uygulanmasını gözetmek ve Kanunun kendisine verdiği görevleri yerine getirmek üzere kamu tüzel kişiliğini haiz idari ve mali özerkliğe sahip Rekabet Kurumu teşkil edilmiştir.

Dolayısıyla bu noktada sektörde gerek genel gerek bölgesel bazda rekabet koşullarının yerinde uygulandığının tespitinin bu Kurum’un görevleri arasında olduğu söylenebilir.

Bahsi geçen madde hükümleri; kuruma, tarife belirleme yetkisi vermemekte olmakla beraber denetleme yetkisinin verildiği yorumu yapılabilir.

### **3.7.3. Genel Mevzuat Hükümleri Çerçevesinde Yürütülmüş Olan Uygulamalar**

#### **3.7.3.1. 01.08.2003 Tarihinden İtibaren Yürürlüğe Konulan Liman Hizmet Tarifesi**

Mülga Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 2003 yılında gerçekleştirilmiş fakat günümüz itibariyle limanlarca römorkaj ve kılavuzluk ücretleri kısmen hariç olmak üzere uygulanmayan liman hizmet tarifesinden bahsetmek önem arz edecektir. Bu tarife ile bir önceki tarifeyle %50 oranında indirim uygulanmıştır.

---

<sup>40</sup> Bkz. 13.12.1994 tarihli ve 22140 sayılı RG.

Bu tarifede;

- Kılavuzluk ve römorkaj ücretleri büyük oranda düşürülmüş,
- Hizmetlere ilişkin olarak yalnızca tavan fiyat belirlenmiş, işleticiler; bu fiyatların altında hizmet vermede serbest bırakılmış ve yıllık periyodlar halinde Mülga Denizcilik Müsteşarlığı tarafından oluşturulacak “Tarife Takip Komisyonu” marifetiyle takibinin sağlanması planlanmış,
- Mersin, İskenderun ve İzmit Körfezi (Römorkaj için ayrıca Derince) limanları için ayrı tarifeler belirlenmiş böylece bölgesel farklılıklar göz önünde bulundurulmuş ve kamu limanlarına farklı uygulama getirilmiş,
- Kılavuzluk, Römorkaj, Palamar, Barınma, Yolcu giriş-çıkış, Demirleme, Atık alım, Kabotaj hattında eşya yükleme boşaltma(Haydarpaşa, Mersin, İskenderun, Samsun, Derince, Bandırma, İzmir limanları için; Genel Kargo ve Dökme katı yük elleçleme (Haydarpaşa, Mersin, İskenderun, Samsun1, Samsun2, Derince, Bandırma, İzmir için), Ardiye, Tartı hizmetleri ile sınırlandırılmıştır.

#### **Uygulanan indirimler:**

- Transit yük gemileri (Elleçlenecek yükünün %50’den fazlası transit yük olan gemiler) ile kabotaj hattında çalışan gemilere tarifede ayrı kalem belirlenerek indirim uygulanmış,
- Son bir yıl içerisinde yurt dışında Port State Control<sup>41</sup> denetimine tabi olup da alıkonmadığı Mülga Denizcilik Müsteşarlığı’ndan alınan belge ile tespit edilen Türk Bayraklı gemilere ilk yıl için % 10, ikinci yıl için % 15 ve daha sonrası için % 20 indirim uygulanmış ve böylece Türk Bayraklı gemilerin tutulma oranlarını düşürmeye ve dolayısıyla filo olarak beyaz listedeki konumumuzu sağlamlaştırmaya yönelik adım atılmış,

Kılavuzluk ve römorkaj için;

- Yakıt almak isteyen ve tamir amacıyla tersanelere giren gemiler için tarifeler % 50 indirimli olarak uygulanır hükmü getirilmiş,

---

<sup>41</sup> PSC: Liman Devleti Kontrolü - Bir ülkenin limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin uluslararası denizcilik sözleşmelerine uyumunun kontrol edilmesi işlemidir.

- Liman içi rıhtım değiştirmek için shifting yapan gemilerden alınan kılavuzluk ücreti %50 indirimli uygulanmış,

Kılavuzluk için;

- Baş ve kıç iticisi faal olarak çalışan gemiler tek römorkör alır, römorkör refakatte kalırsa ücret % 50 indirimli, kullanılırsa hizmet karşılığı ücret tam olarak ödenir sınırlaması getirilmiş,
- Gemide sadece baş itici varsa ve bu itici faal olarak çalışıyorsa en az bir römorkör alınır. Geminin GRT'sine göre Müsteşarlığın ilgili talimatındaki indirim uygulanır.

Yolcu giriş-çıkış için;

7 yaşından küçük çocuklar ile kabotaj hattı çalışan gemiler ücretten muaf tutulmuş,

Demirleme için;

- Kabotaj hattında çalışan gemilerin ücretlerine %50 indirim uygulanmış,

Atık alım ücreti için;

- Gemide katı ve sıvı atık yakım kazanı ve sertifikası bulunan, bu atıkları burada imha ettiğini belgeleyen gemiler bu ücretten muaftır hükmü getirilmiş,

Demiryolu + Liman Kombine Taşımacılığını teşvik etmek amacıyla;

- Gemi ile genel kargo, eşya veya konteynerin vagonla götürülmesi ya da mukabili halinde, bu eşyalara verilecek yükleme-boşaltma hizmeti ücretlerine % 10 indirim yapılmış,
- İskenderun, Samsun, Derince, Bandırma Limanlarımızda Kabotaj kapsamındaki konteynerlerin kendi imkânları ile yüklenip-boşaltılmaları halinde esas ücretlerde % 50 oranında indirim yapılmış,
- Düzenli sefer yapan konteyner gemilerinin limanlarımıza daha çok sefer yapmalarını sağlamak ve liman sahasında bulunan boş konteynerlerin liman içerisinde doldurulmasını teşvik etmek amacıyla, ihraç konteynerlere tanınan muafiyet 5 güne çıkarılmıştır.

### **Zamlı verilen hizmetler kapsamında:**

- LNG<sup>42</sup>, LPG<sup>43</sup>, petrol ve petrol türevi taşıyan tankerlerde ücretler % 30 zamlı olarak uygulanır.
- Pazar ve resmi tatil günlerinde yukarıda ki ücretler % 50 zamlı olarak uygulanır. Hükümleri getirilmiştir.

### **3.7.3.2. 01.09.2008 Tarihinden İtibaren Yürürlüğe Konulan Liman Hizmet Tarifesi**

2003 tarifесinden sonra, 2008 yılında tüm limanlar nezdinde uygulanması planlanan EURO cinsinden ücret tarifesi hazırlanmış ancak uygulamaya geçilememiştir. Bu tarifenin hazırlanmasının arkasında yatan sebepler:

- 2003 ile 2007 yılları arasında kümülatif TÜFE (Tüketici Fiyat Endeksi)<sup>44</sup> enflasyonunun %56 oranında artması,
- Bu dönemde EURO/USD paritesinde yaşanan %36'lık artış,
- İşgücü ve yakıt maliyetlerindeki artış, (2003 petrol varil fiyatı: 27.2 USD iken 2007 yılında ortalama 130 USD civarı olduğu görülmektedir.)
- 2008 krizi ile birlikte gelen navlun fiyatlarındaki artış, (Örneğin; 2000 yılında 11.000 USD olan Panamax<sup>45</sup> sınıfı geminin günlük kirasının 90.000 USD'ye ulaşması.)
- Yine o dönemde Türkiye'de deniz yolu taşımacılığının %80'inin yabancı bayraklı gemilerle yapılma dolayısıyla bu indirimli tutarların yabancı yatırımcıya yaraması,

olarak gösterilmiş ve bu tarife çalışmasında; 2003 yılında belirlenen kalemlere %10 oranında artış uygulanarak EURO'ya geçilmiştir. Böylece EURO/USD paritesi de göz önünde bulundurulduğunda ortalama %36 oranında zam yapılmıştır.

---

<sup>42</sup> LNG (Liquid Natural Gas): Sıvı Doğal Gaz

<sup>43</sup> LPG (Liquified Petroleum Gas): Sıvılaştırılmış Petrol Gazı

<sup>44</sup> TÜFE (Tüketici Fiyat Endeksi): gıda, ulaşım, konaklama, sağlık ve haberleşme gibi malları ve hizmetleri içeren bir tüketici sepetindeki fiyat değişimlerini ölçen endekstir.

<sup>45</sup> Panamax: Panama Kanalı'nın kilitleme merkezlerinden geçebilen orta büyüklükte yük gemileridir.

2003 tarifesi ile arasında bulunan bir diğer temel fark ise kılavuzluk ve römorkaj tarifesinde yıllık 10 Milyon GRT geminin üstünde girişi olan limanlar için indirim getirilmesi olmuştur. Böylece nispeten fazla yoğunluğu olan limanlardan daha düşük ücret alınmasını sağlanmıştır.

Ayrıca bu çalışma ile Avrupa ve diğer bölge limanlarında alınmakta olan kılavuzluk ve römorkaj ücretlerinin oranlarının sırasıyla %30 ve %70 olduğu tespit edilmiş ve yeni tarife çalışmasında bu oranlara yaklaşabilmek bir için adım atılmıştır.

### **3.7.3.3. UDHB 2017 Yılı Liman Hizmet Tarifesi Çalışmaları**

Limanlarımız nezdinde UDHB'nin 655 Sayılı KHK'nın yukarıda bahsi geçen Maddesinde belirtilen yetkisi ile standart bir tavan ücret tarifesi belirlenmesi için 2017 yılında tekrar bir çalışma yapılmıştır. Bu çalışmada limanlarda verilen her bir hizmet için maliyet hesaplamasının yapılması ve %10 oranında kar payı eklenerek uygulanması için plan yürütülmüştür. Liman hizmet tarifesi oluşturulması için sektör temsilcileri ile yapılan görüşmeler neticesinde bu hususa ilişkin elde edilen sektörel görüşler şu şekilde sıralanabilir:

- Gerek Türkiye geneli ve gerekse Bölgesel bazda maliyetlerin limandan limana değişiklik göstermesi,
- Maliye Bakanlığına ödenen kiralama ücretlerinin limandan limana değişiklik göstermesi,
- Tesislerin; hizmet kalitesi, elleçleme süresi ve güvenliği, elleçleme teknolojisi, hizmetin hedef kitlesi ile firmaların ticari politikalarının standart olarak hesaplanamayacak olması,
- Mevcut idari yapıları itibariyle her bir hizmet kalemine ait maliyetin işleticiler tarafından dahi hesaplanamamakta olması,
- Özelleştirme kapsamındaki limanların ve KİT limanlarının kanuni hakları olan, ücret tarifelerini kendilerinin belirleme yetkilerinin bulunması,
- Türk limanlarına yatırım yapan yabancı sermayenin yatırım planlarının serbest piyasa koşullarına göre yapıldığı ve yabancı yatırımcılardan gelebilecek muhtemel sektörel yatırımlarının önüne engel konmuş olacağı, (Önü görülemeyen sektör sorunu)

- Liman ücretlerinin düşürülmesi halinde idarenin ihracatçıyı ve yarı mamül ithalatçısını rahatlatacağı düşüncesinin yük acentelerine de ayrı bir tarife zorunluluğu getirilmediği sürece yanlış olacağı, zira üretici ile liman işleticileri arasındaki mali ve lojistik diyalogu yük acentelerinin kurduğu,
- Halihazırda ABD Doları üzerinden alınan 2003 tarifesi ücretlerinin küresel olarak işlem görmesi ve dolayısıyla kendi dengesini buluyor olması sebebiyle güncellemeye gidilmesi gereğinin bulunmaması.

#### **3.7.4. Genel ve Özel Mevzuat Hükümlerinin Normlar Hiyerarşisi Açısından Değerlendirilmesi**

Normlar hiyerarşisi, hukuk normlarının derece ve kuvvetini belirlemekte ve bir hukuk düzeninde var olan normların çokluğu anlamına gelmektedir. Bu normlar farklı kademelerde yer almakta, normlar arasında altlık ve üstlük ilişkisi söz konusu olmakta ve her norm geçerliliğini bir üst hukuk normundan almaktadır (Kuluçlu, 2008).

Özel olarak tarife belirleme yetkisi bulunan kuruluşların bu yetkilerini Kanun veya KHK'lar ile bu mevzuatın uygulama yöntemlerinin belirlendiği Yönetmelik veya Tebliğ'lerden aldığı görülmektedir.

Kanun ile KHK arasında yetki bağlamında fark bulunmamaktadır.

Belirli bir olayı düzenleyen iki ayrı kanunun aynı zamanda yürürlükte bulunduğu durumlar görülmektedir. Söz konusu iki yasanın olayı düzenleyen hükümleri arasında bir çelişki yoksa sorun doğmaz. Ancak iki yasa aynı olayı farklı biçimde düzenlemişlerse bu durumda hangi yasanın söz konusu olaya uygulanacağı sorunu karşımıza çıkmaktadır.

Aynı anda aynı olayı düzenleyen biri genel diğeri özel iki ayrı kanun yürürlükte bulunduğu takdirde ise, eğer önceki kanun genel yeni kanun özel ise, bu takdirde olaya özel olan yeni kanun hükümleri uygulanmalıdır. Şayet, önceki kanun özel yeni kanun genel ise bu durumda da kanun koyucunun genel yasayı çıkarırken hangi amacı taşıdığına bakmak gerekir. Yasa

koyucu önceki tarihli özel kanunla düzenlenen hususlarda yeni bir bakış açısıyla sonraki tarihli genel kanunla bir değişiklik öngördüğü takdirde olaya sonraki tarihli genel kanunun uygulanması gerekir (Kuluçlu, 2008).

Dolayısıyla halem yürürlükte olan KHK ve Kanun'larda bakılması gereken iki temel kriter bulunmaktadır: Genel veya Özel uygulama olup olmaması ve mevzuatın çıkış tarihi.

### **3.7.5. Genel Değerlendirme ve 2003 ile 2008 Tarifelerinin Bölgesel Limanlarda Uygulanan Tarifeler ile Karşılaştırmaları**

Limanlar yapıları gereği kıyılarda inşa edildiğinden Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki bu alanlar için 3621 sayılı Kıyı Kanunu kapsamında uygulama imar planı kararı ile yapılabilmekte olup, özel çevre koruma alanları dışındaki bu yerlerin tahsis işlemleri Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğünce, söz konusu Bakanlığın kuruluş mevzuatı ve 4706 sayılı Kanun ile alt düzenleyici mevzuat kapsamında gerçekleştirilmektedir. Limanlardan yüzölçümü üzerinden yıllık kira bedeli, nispi bedel olarak adlandırılan üçüncü şahıslara yönelik limancılık hizmetlerinden elde edilen hasıllardan limanın durumuna göre %1 veya %15 oranında alınan pay ile yıllık brüt hasıllardan alınan %1 oranındaki pay miktarı limanların en büyük gider kalemi içerisinde yer almaktadır.

Bir limana ilave alan söz konusu olduğunda ortaya çıkan rayiç bedel farklılığından oluşan farklı kira tutarları, bölgede yeni bir liman yapıldığında oluşan kira bedelleri ile diğer liman ya da limanlarda bu tutar arasındaki fark, işletme hakkının özelleştirilmesiyle oluşan kira bedeli ödenmemesi, tarife belirleme yetkisi gibi ortaya çıkan farklılıklar, 4706 sayılı Kanunun geçici 7. Maddesinden yararlanan limanlar için ortaya çıkan yeni kira tutarları ile birlikte nispi bedel oranının %1'e düşmesi gibi hususlar ana gider kalemlerinden biri olan kira bedellerinin rekabet şartlarını etkilediğini ortaya koymaktadır. Bu durum tarife değerlerine yansımaktadır.

Bölgesel farklılıklar ve yapılan hizmetler itibariyle limanların özellikleri değişmekte dolayısıyla gelir ve gider kalemleri ve tutarları arasında da farklılıklar olabilmektedir.

Diğer taraftan bir demirin sapanla tahliyesi işinde kullanılan iş gücü ve bu tahliye şeklinde geçen zaman süreci ile bir buğday yükünün kapma ile tahliyesinde kullanılan iş gücü ile harcanan zaman itibariyle de bakıldığında tahmil tahliyesi yapılan yükün farklılığı da tarife farklılığını oluşturabilecek bir etken olarak ortaya çıkmaktadır. Yükün limanda işgal ettiği zaman ve alan ile birlikte işgücü gerekliliği tarife hesabında dikkate alınması gereken bir husus olarak ortaya çıkmaktadır. Diğer taraftan, limana giriş yapan aracın taşıdığı yükün miktarı ve değeri de önemlidir. Yük miktarı tarifenin düşük tutulmasına da neden olabilecek bir unsurdur. Yükün değeri ya da sigorta değeri de önemli bir etken olabilmektedir. Birden fazla aynı hizmete yönelik faaliyet gösteren tesislerin varlığı rekabet ortamını sağlayacağından tarifenin fahiş olmaması açısından bu konu da dikkate alınmalıdır.

Rekabet olup olmadığı konusunda rekabet kurumunca çalışma yapıldıktan sonra varsa haksız rekabetin tespiti sonrasında işletmelerin kuruluş kanunları, özelleştirme sözleşmeleri ve yapıları itibariyle özel mevzuatlarından yararlanma durumları da göz önünde bulundurularak UDHB tarafından alt ve üst limit belirlenmesi normlar hiyerarşisi bakımından incelenmeli ve konunun üzerine bu ölçüde gidilmesi kanımızca uygun olacaktır.

Gizlilik ilkesi, farklılaştırılmış tarifeler, zamlı uygulamalar ve indirimler arasındaki farkların bulunması ve tarifelerin yerel dilde sunulması ücret tarifelerinin karşılaştırılması noktasında çokça kısıt sunmaktadır.

Türkiye’de; kamu limanları ve yeni özelleştirilmiş birçok limanın (MIP, Bandırma, vb.) tarifelerine internet sitelerinden ulaşmak mümkün iken, özel limanların tarifeleri paylaşılmamaktadır. Bunun temel nedeni limanların hat sahipleriyle yapacakları sözleşmelerde fiyat üzerinden pazarlık yapmaları ve rekabette çok önemli bir araç olarak kullanıyor olmalarıdır. Bu yüzden özel limanların birçoğunda fiyatlar gizli tutulmaktadır. Ayrıca farklılaştırılmış liman hizmetleri ve şartlarının mevcudiyeti ortaya konacak zoraki hesaplamaların gerçeği yansıtmama kaygısı taşınmaktadır. Profesyonel istatistik kuruluşlarının yapmış oldukları analizlerin karşılaştırılması neticesinde ise birbirleri arasında tutarsızların bulunduğu keşfedilmiştir. Ancak fikir vermesi adına bu karşılaştırma örneklerinden sunulması uygun görülmektedir.



UDHB tarafından yürütülen 2008 Liman Hizmet Tarifesi çalışmaları kapsamında İMEAK DTO tarafından hazırlanan ve bölgesel olarak kılavuzluk, römorkaj ve palamar hizmet tarifelerini içeren analiz dikkat çekmektedir. Söz konusu çalışmanın kapsamına ilişkin veri olmamakla beraber güvenilirliği göz önüne alındığında önem verilmesi gereken bir doküman olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu noktada baz bir gemi tipinin belirlenerek belirli sayıda harekete yönelik ücretler hesaplanmıştır. Tarifelerin rakamsal olarak karşılaştırılması neticesinde oluşan sıralama, Tablo 3.7’de sunulmaktadır. Ardından Şekil 3.2, 3.3, 3.4, 3.5 ve 3.6’da toplamda 47 adet veri 10’arlı gruplandırılmış ve römorkaj, pilotaj ve palamar ücretlerinin ağırlıkları şekille betimlenmiştir. Daha sonra Şekil 3.7’de limanların bahse konu tarifelerinde belirlenen ücretlerinde renklendirilmiş halde tasnif yapılmış ve harita üzerinden konumları paylaşılarak bölgesel olarak ortalama tarife miktarları ortaya konulmaya çalışılmıştır.

**Tablo 3.7 2003 ve 2008<sup>46</sup> Tarifelerinin Bölgesel Limanlar ile Karşılaştırması**

	Liman	Römorkaj	%	Kılavuzluk	%	Palamar	%	Toplam
		USD		USD		USD		USD
1	Liverpool (İng)	26.110	0,77	4.920	0,14	3.000	0,09	34.030
2	Kotka (Fin)	25.962	0,80	5.422	0,17	1.100	0,03	32.484
3	Antwerp (Bel)	13.429	0,42	13.087	0,41	5.211	0,16	31.727
4	Rouen (Fra)	10.540	0,35	17.670	0,58	2.170	0,07	30.380
5	Sundalsøra (Nor)	22.318	0,75	7.296	0,24	343	0,01	29.957
6	Bordeaux (Fra)	7.096	0,27	16.868	0,65	2.148	0,08	26.112
7	Bremen (Alm)	14.403	0,57	9.260	0,37	1.705	0,07	25.368
8	Avonmouth (İng)	16.376	0,73	4.696	0,21	1.484	0,07	22.556
9	Halmstad (İsveç)	17.478	0,79	3.310	0,15	1.271	0,06	22.059
10	Aarhus (Dan)	15.782	0,79	2.909	0,15	1.309	0,07	20.000
11	Marghera (İta)	11.594	0,62	5.363	0,29	1.860	0,1	18.817
12	Patras (Yun)	16.926	0,91	814	0,04	814	0,04	18.554
13	Sète (Fra)	11.916	0,66	4.461	0,25	1.767	0,1	18.144
14	Burgas (Bul)	15.461	0,86	1.773	0,1	846	0,05	18.000
15	Santander (İsp)	14.307	0,8	2.677	0,15	958	0,05	17.942

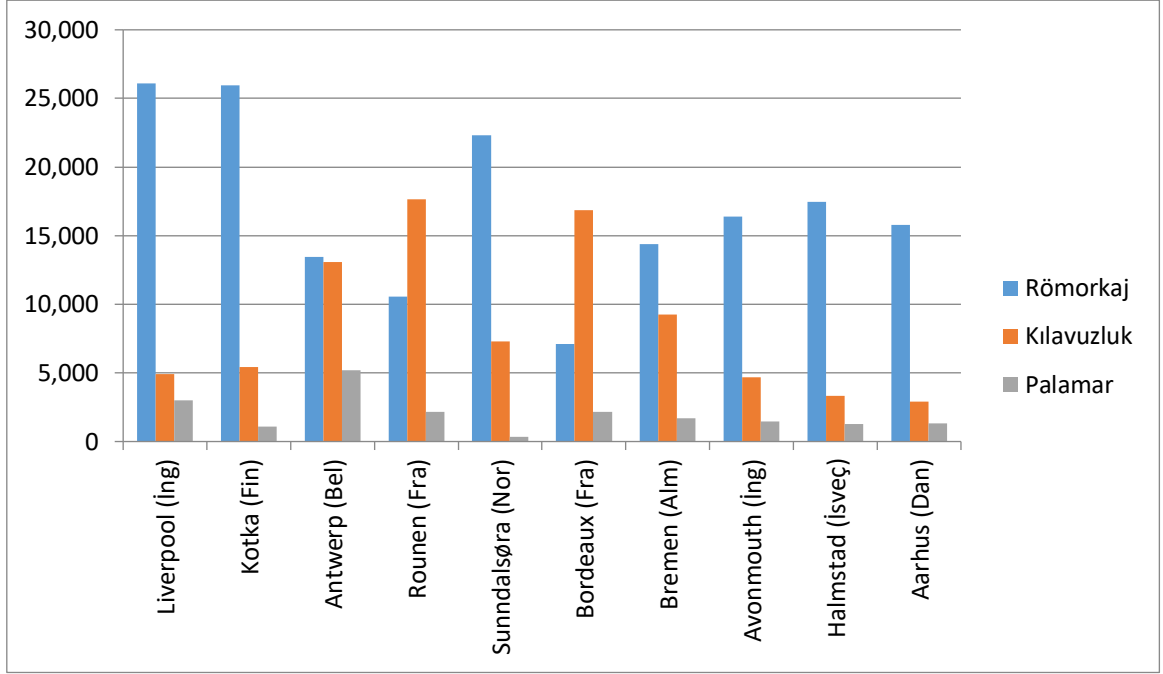
<sup>46</sup> Çok kısa bir süre yürürlükte kalmış ve sonrasında iptal edilerek 2003 tarifesine dönülmüştür.

16	Rostock (Alm)	9.936	0,56	6.510	0,37	1.240	0,07	17.686
17	Avilés (İsp)	12.741	0,73	2.852	0,16	1.934	0,11	17.527
18	Klaipėda (Lit)	12.798	0,74	2.389	0,14	1.993	0,12	17.180
19	Genoa (İta)	12.772	0,8	1.922	0,12	1.217	0,08	15.911
20	Eleusis (Yun)	12.532	0,82	814	0,05	1.953	0,13	15.299
21	Šibenik (Hır)	9.500	0,64	1.490	0,10	3.750	0,25	14.740
22	La Spezia (İta)	12.439	0,86	1.042	0,07	1.045	0,07	14.526
23	Almería (İsp)	12.090	0,87	1.198	0,09	612	0,04	13.900
24	Béjaia (Cez)	9.683	0,7	2.441	0,18	1.739	0,13	13.863
25	Riga (Let)	8.299	0,63	4.883	0,37	0	0	13.182
26	Augusta (İta)	9.610	0,76	1.705	0,13	1.395	0,11	12.710
27	Novorossiysk (Rus)	10.859	0,86	1.274	0,10	550	0,04	12.656
28	Dublin (İrl)	10.602	0,84	1.542	0,12	512	0,04	12.656
29	Bilbao (İsp)	8.790	0,72	1.428	0,12	2.015	0,16	12.233
30	Cagliari (İta)	8.835	0,75	1.674	0,14	1.349	0,11	11.858
31	Tallinn (Est)	7.440	0,68	3.074	0,28	403	0,04	10.917
32	Brindisi (İta)	8.432	0,78	1.504	0,14	814	0,08	10.750
33	Gdańsk (Pol)	6.696	0,62	2.697	0,25	1.349	0,13	10.742
34	Varna (Bul)	8.463	0,80	1.417	0,13	754	0,07	10.644
35	Ploče (Hır)	5.932	0,59	2.100	0,21	1.942	0,19	9.974
36	Constantza (Rom)	6.950	0,72	2.737	0,28	0	0	9.687
37	Sevastapol (Ukr)	5.282	0,58	3.433	0,36	345	0,04	9.061
38	Barcelona (İsp)	7.514	0,84	970	0,11	422	0,05	8.906
39	<b>Mersin, İzmir(2008)</b>	5.952	0,69	2.344	0,27	316	0,04	8.612
40	Batumi – Poti (Gür)	6.371	0,78	1.306	0,15	288	0,04	8.165
41	Bizerte (Tun)	5.606	0,75	1.532	0,2	341	0,05	7.479
42	Casablanca (Fas)	5.697	0,79	1.364	0,19	150	0,02	7.211
43	Ilyichevsk (Ukr)	5.230	0,73	1.654	0,23	302	0,04	7.186
44	Koper (Slovenya)	4.430	0,64	818	0,12	1.628	0,24	6.876
45	<b>Mersin (2003)</b>	3.676	0,59	2.306	0,37	246	0,04	6.216
46	<b>İzmir (2003)</b>	3.324	0,59	2.130	0,38	233	0,04	5.677
47	Dimyat (Mıs)	618	0,3	1.176	0,57	255	0,12	2.049

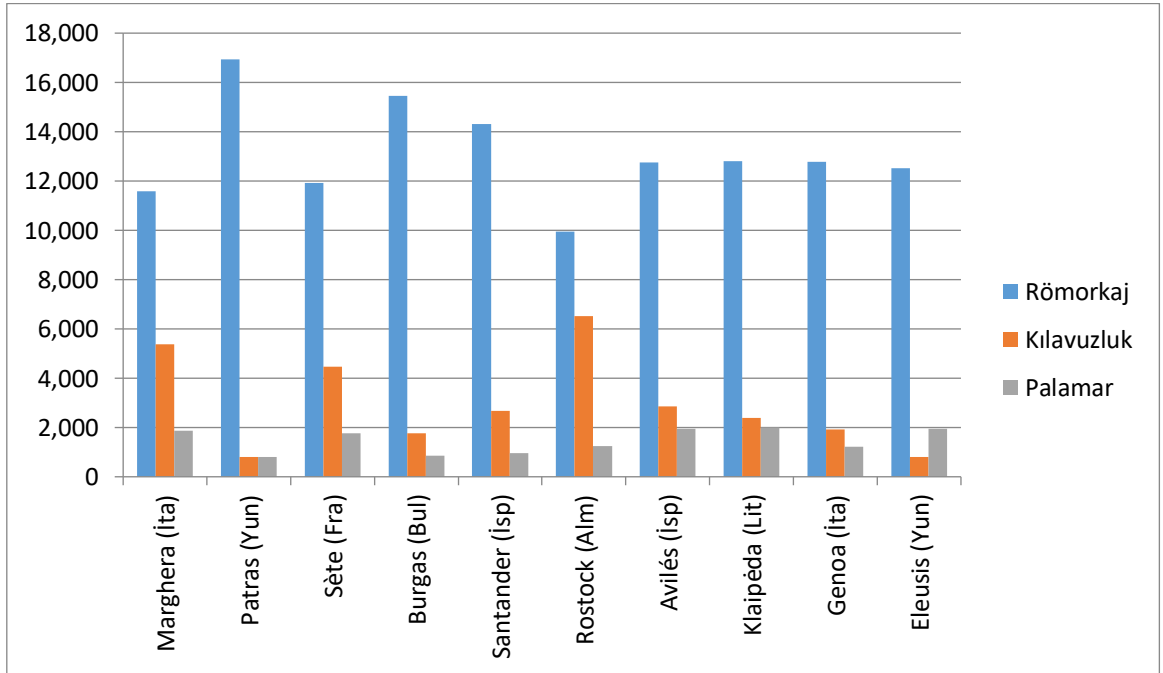
Kaynak: e-ports.com<sup>47</sup>

<sup>47</sup> UDHB Arşivinden alınmış olup hesaplandığı yıl 2008'dir

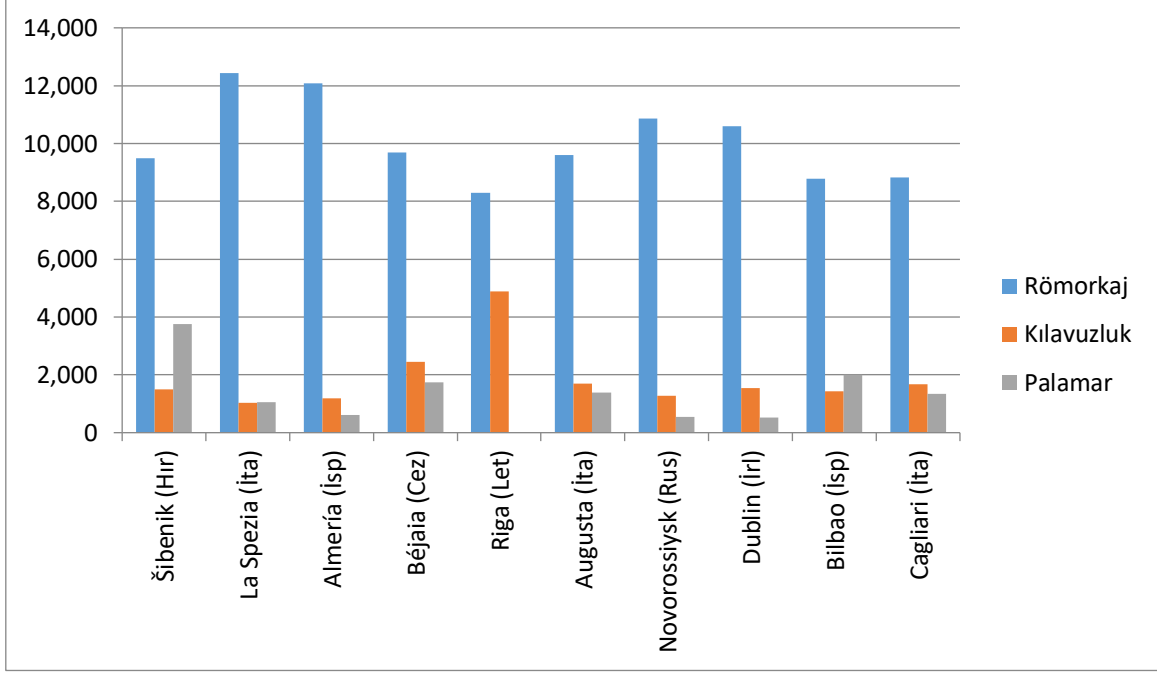
**Şekil 3.2 2003 ve 2008 Tarifelerini İçeren En Fazla Ücret Alınan 1. – 10. Limanlar Arası Römorkaj, Kılavuzluk ve Palamar Tarifelerinin Oranları**



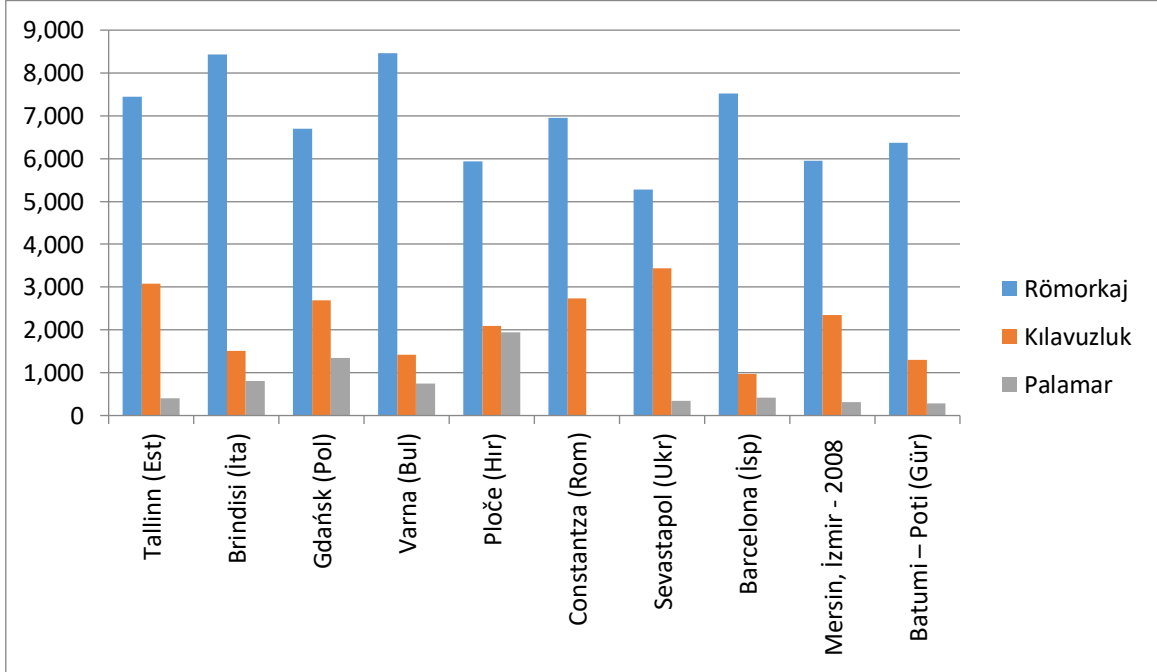
**Şekil 3.3 2003 ve 2008 Tarifelerini İçeren En Fazla Ücret Alınan 11. – 20. Limanlar Arası Römorkaj, Kılavuzluk ve Palamar Tarifelerinin Oranları**



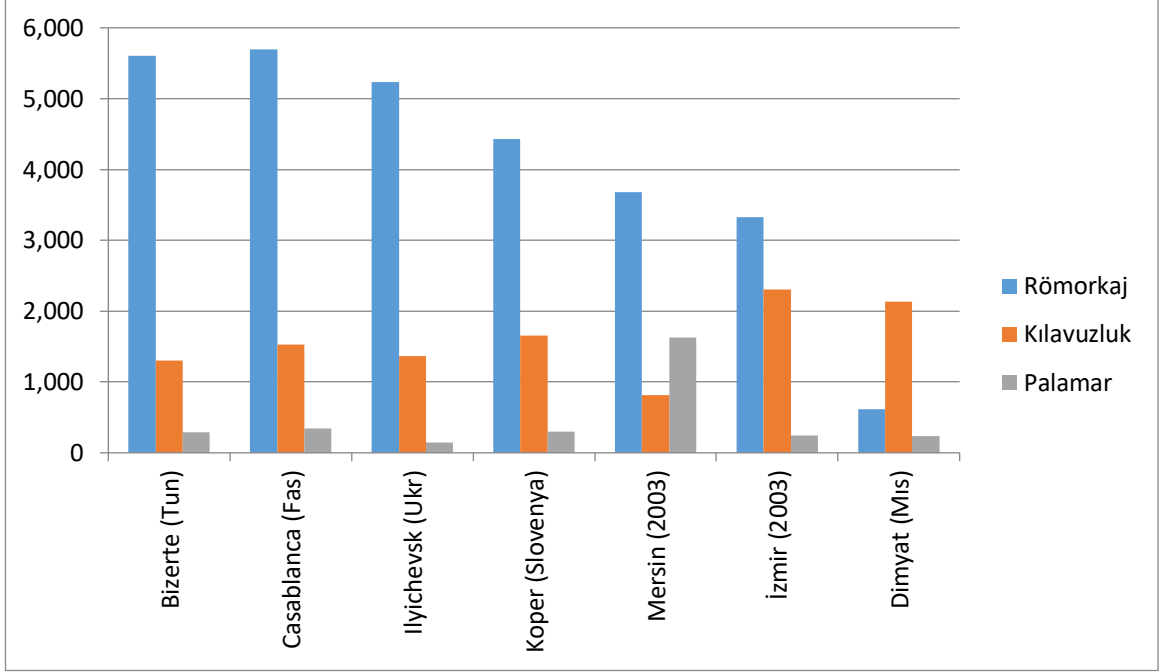
**Şekil 3.4 2003 ve 2008 Tarifelerini İçeren En Fazla Ücret Alınan 21. – 30. Limanlar Arası Römorkaj, Kılavuzluk ve Palamar Tarifelerinin Oranları**



**Şekil 3.5 2003 ve 2008 Tarifelerini İçeren En Fazla Ücret Alınan 31. – 40. Limanlar Arası Römorkaj, Kılavuzluk ve Palamar Tarifelerinin Oranları**



**Şekil 3.6 2003 ve 2008 Tarifelerini İçeren En Fazla Ücret Alınan 41. – 47. Limanlar Arası Römorkaj, Kılavuzluk ve Palamar Tarifelerinin Oranları**



Şekil 3.7 2003 ve 2008 Tarifeleri ile Karşılaştırması Yapılan Limanların Konumları



Kaynak: Google.maps

🚢 : >30.000\$ 🚢 : 30.000 - 20.000\$ 🚢 : 20.000 – 10.000\$ 🚢 : < 10.000\$

Türkiye’de Kılavuzluk ve pilotaj tarifesi 2003 yılında yürürlüğe giren tarifeye uygun şekilde yürütülmektedir. Bazı gemi tipine göre ayrıma gidilen ve karşılaştırmaları yapılan tablolarda karşılaştırmalardan görüleceği üzere Türkiye’de uygulanan tarifeler diğer komşu ülkelerde uygulanan tarifelerden düşüktür. Özellikle Rotterdam, Anvers gibi Kuzey Doğu Avrupa limanlarında alınan ücretlerden neredeyse 3’te 1 oranında düşük alınmaktadır. Liman trafiği, elleçleme kapasitesi, elleçleme süresi ve elleçleme kalitesi, limanın hâkim durumunu ve jeopolitik konumunu verimli kullanması, hinterlanda yakınlığı bu ücret farkının ortaya

çıkmasında temel etkidir. Diğer taraftan aynı şekilde Kuzey Afrika ülkelerinde uygulanan tarifeler ile neredeyse aynı ücretlerin alındığı görülmektedir. Aradan geçen 10 yıllık sürenin bu limanların tarifelerinde uğradığı değişime yönelik istatistiki analizlerin yapılması güncel farkların ortaya koyulması için elzem olacaktır. Ancak bu araştırma sırasında, limanlar nezdinde sağlıklı veriye ulaşmanın ve gizlilik kriterini aşmanın zor olacağı unutulmamalıdır.

#### 4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünya genelinde en fazla uygulanan liman yönetim modeli Ev Sahibi modelidir (Küresel limanların yüzde 85–90'ı). Bu modelde liman idaresi altyapıdan sorumlu olmak üzere üstyapıyı kiraya vermektedir. Liman idaresi liman harçlarından elde ettiği gelirler ile maliyetini karşılamakta ve gelirinin fazlasıyla da altyapı yatırımlarına finansman sağlamaktadır. Türkiye’de özelleştirme kapsamında devredilen limanların devir sözleşmelerinin birçoğunda belirli yıl aralıklarında ve belirli bir bedel ile limana, onaylı imar planı kapsamında yatırım yapılması zorunluluğunun getirildiği görülmektedir. Dolayısıyla asıl amacın liman yatırımlarının devamlılığını sağlamak olduğu göz önünde bulundurulduğunda uygulamalar arasında paralellik bulunduğu göze çarpmaktadır. Bu husus tam özelleştirme sisteminin uygulanmaması ile bağlantılıdır.

Limanın özelleştirme sözleşmesi, kullanma izni veya KİT mevzuatında yapılacak değişikliklerle Belediyelerin liman altyapı yatırımlarında uygulamaya esas teşkil edici kuruluş olarak değerlendirilmesi ile yeni özelleştirme uygulamalarında ve yeni yapılan tesislerin ön izin ve kullanma izni sözleşmelerinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca veya Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca onaylı imar planları kapsamında yatırım yapılması zorunluluğunun getirilmesi halinde yeni bir model oluşturulmasına gerek olmayacağı zira dünyada çokça uygulanmakta olan ev sahibi modeline yatırım noktasında hayli benzer bir modelin karşımıza çıkacağı değerlendirilmektedir. Yönetim modeli belirleme çalışmalarından edinilen tecrübeler de dikkate alındığında komple bir yönetim modeli sisteminin uygulamaya alınmasının zorluğu görülmektedir. Dolayısıyla yeni bir yönetim modeline adapte olmak yerine mevcut sistem üzerinde yapılacak düzenlemeler ile istenen amaca ulaşılabileceği değerlendirilmektedir.

Dünya limancılık sektöründe tarifelerin belirlenmesinden sorumlu kuruluşlarının liman idareleri olduğu görülmektedir. Bu yapılar; Belediye, Bölgesel Yönetim, KİT veya tek başına özel sektör kuruluşundan ibaret olabilir. Liman idareleri kimi zaman tek bir limandan kimi zaman ise ülkenin tüm limanlarından sorumlu olabilmektedir (İsrail örneği gibi). Tarife belirleme noktasında liman bünyesinde faaliyet gösteren yük elleçleme firmaları, işçi taşeron



firmaları vb.(Limanın yönetim modeline göre değişiklik arz eder.) şirketlerle görüş alışverişi yapılmaktadır. Genellikle üst sınır belirlenerek uygulamaya konulmaktadır.

655 Sayılı KHK gereği limanların hizmet tarifelerinin belirlenmesi görevinin UDHB'nin uhdesinde olması gerektiği uygun görülmekte ve bu noktada yürütülecek çalışmalarda, ilgili kurum ve kuruluşların desteğinin alınabileceği değerlendirilmektedir.

Türkiye'de uygulanan tarife düzeyleri ile Bölgesel komşu limanların tarifeleri arasında yapılan ve kılavuzluk, römorkaj ve palamar hizmetlerini kapsayan kıyaslamada bu hizmetlerin değerlerinde baz bir gemiden alınan ücret toplamında Türkiye'nin en düşük ücret alan ülkeler arasında olduğu görülmektedir. Dolayısıyla Türkiye'nin bölgesel transit limancılık potansiyelinin mevcut olduğu belirlenmiştir.

Liman ücretlerinin belirlenmesindeki en büyük etkenlerden birinin gider kalemleri itibariyle kira bedeli ve hasılat payı olduğu düşünölmektedir. Bu husus, yukarıda da değinildiği üzere limanların yeni gelir kalemleri oluşturmasına neden olabilmektedir. Bir limanın en büyük mali gider kalemleri şu şekilde sıralanabilir: Arazinin kullanma izni bedeli olan kira bedeli, yıllık cironun %1'i üzerinden alınan hasılat payı ve nispi kira bedeli (Önceki kısımlarda nispi kira bedeli kavramına değinilmişti.). Limanlar, hizmet tarifelerini belirlerken bu mali kalemlerin amortismanının sağlanması birinci öncelik olarak görmekte-dir. Dolayısıyla fabrika limanları da dahil olmak üzere neredeyse %80 oranında 3. şahıs içi yapan limanlardan alınan vergilerde ve münhasır liman olma statüsünde yeni bir düzenlemenin Maliye Bakanlığı nezdinde yürütölebileceği değerlendirilmektedir. Bu da fahiş fiyat uygulamasının kaynağını kesmeye yönelik adımlardan biri olarak değerlendirilebilir.

Tarife tutarlarının belirlenmesinin dışında; her ne kadar Türk Ticaret Kanunu, Tüketici Kanunu gibi mevzuat düzenlemeleri söz konusu ise de; limanların yapısı gereği ortaya çıkan tarifeden ya da ayrıntılı faturada yer alan hizmet kalemleri tutarlarından kaynaklı anlaşmazlıkların daha çözümlenebilir olması açısından UDHB'ye KHK ile verilen hizmet veren ile hizmetten yararlananlar arasındaki hak ve yükümlölüklerin neler olduğu konusunda

yapılacak bir düzenlemenin tarife ile bir oto-kontrol etkisini oluşturabileceği ve Devletin bu konudaki yaptırım gücünü artırabileceği değerlendirilmektedir.

## KAYNAKLAR

Acciaro, M. (2013): A Critical Review of Port Pricing Literature: What Role for Academic Research. The Korean Association of Shipping and Logistics, Inc.. (27), 207-228.

Asya Kalkınma Bankası (2000): Developing Best Practices for Promoting Private Sector Investment in Infrastructure Ports. Filipinler: Asya Kalkınma Bankası, 70-71.

Ateş, A. (2014): Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği. Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 11 (25), 427-457.

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı(UNCTAD), (1975): Port Pricing. ABD: UNCTAD, (13), 37.

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı(UNCTAD), (1995): Strategic port pricing. ABD: UNCTAD, (3)

Cass, S. (1996): Port Privatisation: Process, Players and Progress. London: IIR Publications Ltd.

Dowd, T. J. (1992): Port Pricing: A Process. Port Management Series, (92), 5-6.

Drewry Shipping Consultants Limited, (2016): Drewry Maritime Research 2016 Report. İngiltere: Drewry Shipping Consultants Limited

Duman R. (2011): Altın Frank, Erişim: 05.05.2018, <http://www.vda.org.tr/aylik-yazi/turk-bogazlari-5-altin-frank/61>.

Dünya Bankası. (2001): Alternative Port Management Structures And Ownership Models. World Bank Transport Division, 312-314.

Esmer, S. ve Karataş Çetin, Ç., (2013): Denizcilik İşletmeleri Yönetimi. Liman İşletme Yönetimi, (1. Bası). İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., 397.

Frankel, E.G. (1987): Port Planning and Development. New York: John Wiley& Sons, 71-76.

Gilman, S. (1978): Pricing Policy and Operational Controls in Container Terminals. *Maritime Policy and Management*. (5): 89-96.

Goss, R. ve Stevens, H. (2001): Marginal cost pricing in ports. *International Journal of Maritime Economics*. 128-138.

Haralambides, H.E., S. MA ve A.W. Veenstra (1997): World-wide Experiences of Port Reform, Transforming The Port and Transportation Business, Belçika: The International Association of Maritime Economists, 107-143.

Haralambides, H. E., Verbeke, A., Musso, E., ve Bennachio, M. (2001): Port Financing and Pricing in the European Union: Theory, Politics and Reality. *International Journal of Maritime Economics*, 368-386.

Haralambides, H.E. (2002): Competition, Excess Capacity, And The Pricing Of Port Infrastructure. *International Journal of Maritime Economics*, 4, (323-347)

Juhel M. H. (2010): Management Models and Public/Private Partnerships in the Port Sector: The World Bank.

Kent, P.E. ve Hochstein, A (1998): Port reform and privatization in conditions of limited competition: the experience in Colombia, Kosta Rika ve Nikaragua. *Journal of Maritime Policy Management*, 25(4), 313-333.

Kuluçlu, E. (2008): Türk Hukuk Sisteminde Normlar Hiyerarşisi ve Sayıştay Denetimine Etkileri. *Sayıştay Dergisi*, (71), 3-9.

Mülga Denizcilik Müsteşarlığı. (2010): Türk Limanları İçin Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor. Ankara: Mülga Denizcilik Müsteşarlığı, 37.

Sesli, E. (2009): Liman Özelleştirme Sürecinde ve Sonrasında Rekabet. Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi No. 89. İlk Baskı. Ankara: Rekabet Kurumu.

Suykens, F. (1996): Influence of Port Tariffs on Maritime Transport. İspanya: VI International Congress of Maritime Traffic and Port Handling.

Talley, W. K. (1994): Port Pricing: A Cost Axiomatic Approach. Maritime Policy and Management. 21 (1): 61–76.

Trujillo, L. ve Nombela, G. (1998): Privatization And Regulation Of The Seaport Industry. İspanya: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 22-23.

Trujillo, L. Ve B. O. Cruz (2000): Infrastructure Privatization: New Options for Competition in Ports and Airports. İspanya: European Regional Science Association, 6-8.

UN ECLAC (1999): Port Modernization: A Pyramid of Interrelated Challenges, Transport Unit of The International Trade, Transport and Financing Division, 23. <http://www.eclac.cl/publicaciones/transporte/1/lcg2031/lcg2031i.pdf>.

Yeni, K. (2017): Liman Hizmetlerinde Fiyatlandırma: Türkiye İçin Ampirik Bir Uygulama (Doktora Tezi, 9 Eylül Üniversitesi).

### **İnternet Adresleri**

[www.resmigazete.gov.tr](http://www.resmigazete.gov.tr): Resmi Gazete

[www.mevzuat.gov.tr](http://www.mevzuat.gov.tr): Mevzuat Bilgi istemi

[www.udhb.gov.tr](http://www.udhb.gov.tr): Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

[www.sayistay.gov.tr](http://www.sayistay.gov.tr): Sayıştay Başkanlığı

[www.tims.udhb.gov.tr](http://www.tims.udhb.gov.tr): Ulaştırma Bilgi Yönetim Sistemi

[www.denizticaretodasi.org.tr](http://www.denizticaretodasi.org.tr): İMEAK Deniz Ticaret Odası

[www.unescap.org](http://www.unescap.org): Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu

[www.eclac.cl](http://www.eclac.cl): Latin Amerika Ülkeleri Ekonomik Komisyonu

[www.vda.org.tr](http://www.vda.org.tr): Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği

[www.worldportsource.com/ports/region.php](http://www.worldportsource.com/ports/region.php)

<https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/Portoolkit/Toolkit/index.html>

[www.google.com.tr/maps](http://www.google.com.tr/maps)

[www.e-ports.com](http://www.e-ports.com)

## **ÖZGEÇMİŞ**

Adı : Mehmet Uğur

Soyadı : YILDIRIM

Doğum Tarihi : 10.03.1991

Doğum Yeri : Malazgirt

Lise : 2005-2009, Biga Atatürk Anadolu Lisesi

Lisans : 2009-2013 Kocaeli Üniversitesi Barbaros Denizcilik Fakültesi

Çalıştığı Kurum : 2015 – devam ediyor, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı