**Limancılık Genel Durum Tespiti**

**Amiral Hakan Eraydın**

Deniz taşımacılığı hacim ve taşınan malların toplam değeri açısından tüm taşıma modları içerisinde ayrıcalıklıdır. Zira, örneğin ülkemizin dış ticaretinin %88’i deniz yoluyla yapılmaktadır. Deniz taşımacılığının başlangıç ve bitiş noktasında yer alan limanlar tartışmasız olarak dış ticaretin lokomotif gücü, ekonominin barometresidir. Limanlardaki olumlu ve olumsuz herbir gelişme ülkelerin ekonomisini; ekonomideki değişimde limanları doğrudan etkiler. Bu nedenle gelişmiş ülkelerde limanlara ilişkin politika ve stratejiler deniz ticaretinin tüm paydaşlarının ortak menfaatleri düşünülerek oluşturulur.

Limanlar yüksek yatırım bedelleri ile ülke ekonomilerinin önemli değerleridir. Yüksek ciroları ile kar odaklı çalışan tesisler olarak görülen limanlar yatırım ve işletme maliyetlerini karşılamak için sürekli etkin ve verimli çalışmak zorundadır. Ulusal ve uluslararası rekabet içerisinde limanı modern ve güncel tutma zorunluluğu göz önüne alındığında, liman işletmelerinin üzerindeki ekonomik yükün büyüklüğü daha iyi anlaşılabilir.

Bu kapsamda limanlar üzerine gelen her yeni mali yük, uzun vadede dış ticaretimizi olumsuz etkiler ve ülkenin büyümesini doğal olarak yavaşlatır. Bu nedenle, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile bu bakanlıklara bağlı kuruluşların limancılığın önündeki darboğazların aşılmasında etkin rol oynaması ülkemiz dış ticareti açısından kritik önemdedir.

Dünya denizyolu ticareti 2014 başında bir önceki yıla göre %4,4 oranında artış göstererek 9,6 milyar tona ulaşmıştır. Yani tüm dünya limanlarında toplam 9,6 milyar ton elleçleme yapılmıştır. Fikir vermesi için söylüyorum; ülkemiz için bu rakam 383 milyon ton yani toplam yükün binde 4’üdür. 9.6 milyar tonluk global yük içinde sıvı ve gazlar %30, temel dökme yükler %29, diğer kuru yükler %24 ve konteyner %17 oranındadır. Bir önceki yıla göre tonaj olarak en hızlı artış oranı %6,6 ile konteyner yüklerinde gerçekleşmiştir. Konteyner yükünü %5,3 artış oranı ile kuru yükler, %4,5 artış oranı ile temel dökme yükler ve %2,4 ile sıvı ve gaz yükleri izlemiştir.

Çin’in Ningbo limanı 873 milyon ton ile 2014 yılında da en fazla yük elleçleyen liman olmuştur. 2014 yılında toplam yükte ilk 10 sırada yer alan limanlarda toplamda 5,5 milyar ton ile dünyadaki toplam yükün %55’i elleçlenmiştir. İlk 10 liman içinde 8 tane Çin limanı bulunmaktadır. Bu listenin en altında yer alan Çin’in Dalian limanı tek başına bizim tüm limanlarımızda elleçlediğimiz yükün 40 milyon ton daha fazlasına ev sahipliği yapmıştır.

2014 yılında ilk 30 sırada yer alan konteyner limanlarında 366 milyon TEU ile dünyadaki toplam konteyner yükünün %58’i elleçlenmiştir.

Şangay limanı 35.3 milyon TEU ile bu listenin en üstünde yer almıştır. Aynı yıl tüm limanlarımızda toplam 8.4 milyon TEU elleçlenmiştir. Bu miktar dünya sıralamasında 19ncu sırada bulunan Los Angeles limanı ile yaklaşık eşdeğerdir.

Dünya sıralamasında 30ncu sırada bulunan İspanyanın Algeciras limanı Akdeniz’in en fazla konteyner elleçleyen limanı olurken Ambarlı limanı 5. sırada yer almıştır.

2014 yılında Türkiye’deki limanlarda toplam 383 milyon ton elleçleme gerçekleşmiştir. 2013 yılında olduğu gibi 2014 yılında da toplam yük miktarında düşük oranda da olsa bir gerileme görülmektedir.

Bu gerileme tabloda görüldüğü gibi %7.4 oranında genel kargodan, %4.6 oranında sıvı yükten kaynaklanmaktadır. Bu düşüşün etkisiyle toplam yük miktarı bir önceki yıla göre %0.5 oranında gerilemiştir. Katı dökme yük, konteyner ve oto elleçlemesindeki büyüme ise sürmüştür.

2014 yılında İtalya, Rusya ve Mısır en fazla yük taşıdığımız ülkeler olmuştur.

2015 yılında Türkiye’de elleçlenen Konteyner miktarı 8.2 milyon TEU (8.203.511 TEU) olmuştur. 2014 yılına göre - % 2.5’lik düşüş görülmektedir. (2014: 8,414.322 TEU)

2016 yılının hemen başında olmamız nedeniyle genel Kargo ve Katı Dökme Yük elleçlemesinde Türkiye ölçeğinde elleçlenen yük miktarı henüz tam bilinmemektedir.

Bununla birlikte Türkiye Liman İşletmecileri Derneği Türklim bağlısı limanlar mevcut yük hareketinin yaklaşık %89’unu yaptığından üye limanlardan toplanan yük-hacim miktarları yeterli fikir verebilecektir. Buna göre 2015 yılında 103 milyon ton (103.278.036) yük elleçlemiş olup %4 bir azalma görülmektedir. (2014: 108,062.513 milyon ton)

2015 yılındaki Sıvı kimyasal elleçlemelerinde bir önceki yıla göre %7 artma olmuştur.

Saygıdeğer konuklar;

Denizcilik sektörü her gün yeni değişikliklerin ve gelişmelerin yaşandığı dinamik bir sektördür. Uluslararası rekabetin hakim olduğu denizcilik sektöründe, sektörün önünü açan tutarlı bir limancılık politikası zaruridir. Limanlarımızda farklı kamu kurumlarının tasarrufu vardır ve bunlar arasındaki çekişmeler, çok başlılık, yetki karmaşası ve mevzuat çakışmaları limancılığın önündeki büyük engellerdir.

Limanlarımız ağır bir bürokrasinin yanısıra, 24 ayrı kanun, onlarca yönetmelik ve tebliğ ile yapılan düzenlemelerle uğraşmaktadır. Birçok kamu kurum ve kuruluşu aynı konu için bilgi ve belge istemekte, çözüm için defalarca aynı evrakların sunulması gerekmektedir.

 Ülkemiz IMF’nin GSMH sıralamasına göre şu anda dünyanın 17. büyük ekonomisidir. Daha üst sıralara yükselmenin olmazsa olmazı ulaşım altyapısıdır. Limanlar da bu ulaşım altyapılarının en önemli halkasını oluşturur. Türkiye’de 187 kıyı tesisi, limanı mevcuttur ve bugünkü ihtiyaçlar üzerinden bakıldığında kapasite fazlası doğurmakla birlikte küresel ticaretimizin  yüzde 88’inin deniz yoluyla yapıldığı dikkate alındığında bu arz fazlasının makul olduğu açıktır.

Önceleri sadece gemilerin yanaştığı, yükleme ve boşaltma yaptığı yerler olarak tasarlanan Türk Limanlarında bugün 9.4 milyon TEU konteyner kapasitesi, 270 milyon ton kuru ve genel yük, 150 milyon ton civarında sıvı yük ve 2.5 milyon otomobil kapasitesi bulunmaktadır. Bu kapasiteler arz fazlasıyla şu anki ihtiyaçları karşılamakla birlikte öngörülen ekonomik büyüme hedeflerinin tutturulması için yapılan simülasyonlara göre 32 milyon TEU konteyner kapasitesine, 500 milyon ton kuru ve genel yük, 150 milyon ton civarında sıvı yük ve 200 milyon ton transit sıvı taşımacılığı kapasitesine ihtiyaç bulunmaktadır.

Limanlarımızın çoğu temel liman fonksiyonu üzerine inşa edildikleri için eski ve basit limanlardır. Hopa’dan İskenderun’a bütün limanlarımız şehirlerle, konutlarla, turizm ve endüstri tesisleri ile kuşatılmıştır. Bu nedenle kara yönlü genişleme hemen imkânsızdır; deniz yönlü genişleme ise ciddi bir kaynak gerektirmekte, yatırım maliyetini arttımaktadır. Bu da gereksiz kaynak israfına neden olmaktadır.

Türkiye’de limancılık mülkiyet açısından da çok farklılık göstermektedir. TCDD ve TDİ’den özelleştirilen limanlar, özel sektör fabrika iskeleleri, belediye limanları, otomobil fabrikaları için kurulmuş endüstriyel limanlar, münhasıran inşa edilen ve işletilen limanlar, tersaneden dönüştürülen limanlarımız mevcuttur. Birbiriyle rekabet eden ve zaman zaman birbirini engelleyen bu liman tesislerinin ölçek ekonomisinin gerekleri düşünülerek fiziken mümkün olmasa bile “Ortak Liman Yönetim Modeli” kapsamında kapasitelerinin yönetimsel ve amaçsal açıdan harmonize edilmesi zorunludur.

Liman yatırım izinleri mevcut yönetim alanlarındaki kapasite doluluğuna bağlı olarak verilmelidir. Yatırımların bir bölümü ortak yapılarak, limancılıkta en verimli ölçek ekonomisi kurulmalı, ulusal limancılık açısından ciddi bir rekabet gücü ortaya çıkarılmalıdır.

Böylelikle ortaya çıkan kaynaklarla bir çok liman işleticisinin bir araya gelerek kuracakları yeni işletmeler aracılığıyla dünya ölçeğinde rekabet edecek yatırımlar ve yeni liman projeleri hayata geçirilmelidir.

Bir tesisin liman olarak tanımlanmasını sağlayacak bütünü teşkil eden ekipman, geri hizmet sahası, yanaşma yeri derinliği, personel yeterliliği, personelin kalitesi ve eğitimleri gibi konularda standardizasyon çalışmaları yapılarak dünya standartlarına ulaştırılması sağlanmalıdır. Taşıma modlarındaki dengesizlikler giderilmeli; yurtiçi yük ve yolcu taşımacılığı aşamalı olarak karayolundan deniz yoluna kaydırılmalıdır. Bu yük ve yolcu taşımacılığının bir kısmının kara yoluna göre 7 kat düşük maliyeti olan deniz yoluna kaydırılması yoluyla ülke ekonomisi ve karayolu trafiği rahatlatılmalı, böylece dolaylı olarak liman işletmelerinin karlılığı da artırılmalıdır.

Tüm limanlarda ÖTV’siz ve KDV’siz enerji kullanım imkanı sağlanmalıdır.

“Limanlar Mastır Planı” mevcut limanların durumu ve genişleme esasları ülkemizin ve bölgelerin sanayileşme ve kalkınma hedefleri doğrultusunda güncellenmelidir. Hangi tür limanların nerelerde yapılacağı, boyutları ve kuruluş şekillerinin ne olacağı belirlenmeli ve buna sadık kalınmalıdır. Böylece yatırımcılar önlerini görebilmeli; büyük yatırımla bugün yaptıkları limanlar hemen yarın bitişiğinde inşa edilen bir diğer liman ile değerini kaybetmemelidir.

Tüm sektörleri kapsayan “Kıyı Mastır Planı” biran evvel yapılmalı ve bu güne kadar gerçekleştirilen ve bu mastır planın alt planlarını oluşturan “Limanlar Mastır Planı”, “Tersaneler Mastır Planı” gibi gerçekleştirilmiş çalışmalar da “Kıyı Mastır Planı” çerçevesinde tekrar ele alınmalı ve çok başlı bir planlama karmaşası ortadan kaldırılmalıdır.

Gümrükleme işleminin süreçleri limanın çalışma saatlerini etkilemektedir. Çoğunda kapasite zaten sınırlı olmasına rağmen limanlar fazla mesai ücretinden kaçınmak üzere mesai saatleri içerisinde çalışmak zorunda kalmaktadır. Kontroller, istenen evrak ve çağdışı kalmış yönetmelikler liman yöneticilerini zorlamaktadır.

Ekonomimize kazandırılan değerler oranında verilecek teşviklerle limancılık sektörü desteklenmelidir. Özellikle liman için yatırım yapan kuruluşlara vergi muafiyeti getirilmesi ve teşvik kullandırılması faydalı olacaktır.

Tabi ki, denizyolunun sağladığı fiyat avantajından yararlanılmalıdır. Ancak limanlarımızın karşı karşıya olduğu en önemli konu küresel rekabettir. Bunun için sürdürülebilirlik yaklaşımı çerçevesinde etkin bir elleçleme kabiliyeti, inovasyon ve yönetimsel becerilerin geliştirilmesi zorunludur. Zira, limanlarımızın içinde bulunduğu coğrafya gereği rakiplerimizin sayısı çok fazladır.

Bugün birbirleriyle sıkı rekabet içerisinde olan dünyanın en büyük hat şirketleri bir araya gelerek verimi arttırmak için işbirliği yapmakta iken, limanların da bu şekilde bir birleşme içine girmesi verimi artıracaktır. Ülkemizin rekabet avantajı sağlamak için donanımlı işgücü yetiştirmek üzere akademisyenlerimize de büyük görevler düşmektedir.

Limanların etkin ve verimli çalışmasının ilk koşulu işe uygun yetişmiş insan gücünün ilgili yerde istihdam edilebilmesidir. Bu nedenle özellikle ara eleman ihtiyaçının karşılanmasına yönelik mevcut meslek liselerinin ve meslek yüksekokullarının müfredatları limancılığın ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde yeniden düzenlenmelidir. Limancılık alanında mesleki eğitim veren kurslar ve okullar açılmalıdır.

Bugün değişen ticaret anlayışında birçok hizmetin yürütüldüğü kompleks endüstriyel yapılar haline dönüşen limanlarımızın diğer ulaştırma modlarıyla ve ard bölgesiyle bağlantısı çok zayıftır. Son dönemde Hızlı Tren ve Yüksek Hızlı Tren projeleriyle yolcu taşımasında sağlanan ivmenin yük taşıması için de bir an evvel hayata geçirilmelidir. Gerçekten, çok hızlı bir demiryolu atağına ihtiyaç vardır.

Saygıdeğer konuklar;

Limancılık sektörünün çözüm bekleyen sorunlarını bir tabloya belki şu başlıklarla özetlemek isterim.

* Ulusal liman politikamız, ilgili mevzuat ve bürokrasi gözden geçirilmelidir.
* Limancılık sektörünün yönetimi/denetimi yeniden düzenlenmelidir.
* Liman yönetim modeli oluşturulmalıdır.
* Limanlar Master Planı güncellenmeli ve uygulanmalıdır.
* Limanların ulaşım altyapısı, karayolu/demiryolu bağlantı olanakları geliştirilmelidir.
* Limanlarımızın geri saha sorunu çözülmelidir.
* Gümrük işlemleri hızlandırılmalıdır.
* Liman yatırımları ve işletmelerine teşvikler getirilmelidir.
* Liman personelinin eğitimine dönük kurumlar yaygınlaştırılmalıdır.

Sözlerimi Mustafa Kemal Atatürk’ün deniz ve ulaştırmanın önemini vurgulayan veciz sözüyle tamamlamak isterim.

“Zaferi, denizi kontrol altına alan, ihtiyacı olan şeyi ihtiyacı olduğu zamanda istediği yere ulaştırabilen ülke kazanır.”

Saygılarımla,