



MARKA/2014

## Kocaeli'nden Dünyaya Derince Limanı ve Hinterlandı

**Projeyi Hazırlayan:**

**Piri Reis Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Proje Grubu:**

**Prof.Dr. Oral Erdoğan (Koordinatör)**

**Yrd.Doç.Dr. Aykut Arslan (Üye)**

**Öğr.Gör. Kenan Tata (Üye)**

**Ar.Gör. Ramiz Salman (Üye)**

**Prof.Dr. Erhan Aslanoğlu (Danışman)**

**Prof.Dr. Nazım Engin (Danışman)**

2014

## Yönetici Özeti

Bu çalışmada; Türkiye Ekonomisinde önemli bir üretim merkezi olan Kocaeli'nin Dünya ticaretine açılan kapısı konumundaki limanlarının ekonomik katkısını en üst seviyede kılmaya yönelik olmak üzere, Derince Limanına düşen görev, ilgili hizmet alan ve verenler, sanayiciler ve yakın taraflar gözüyle yansıtılmaktadır. Bu çerçevede, Derince Limanı'nın ortaklık, yönetim, teknik alt yapı, yatırım, ulaşım bağlantıları ve diğer dışsal faktörler açısından durumu belirlenmiş; potansiyel değerlemesi yapılmıştır.

Son yıllarda Marmara bölgesi limanları ile Ege Bölgesinde İzmir, Akdeniz Bölgesinde Mersin ve İskenderun gibi limanlar için ciddi yatırımlar yapılmış ve yapılmaktadır. Yapılan bu yatırımların yeterli görülmemesine rağmen, Türkiye'nin dış ticaretinde %19'luk paya sahip Kocaeli liman bölgesinin global ölçekte orta büyüklükte bir limanının dahi olmaması dikkat çekicidir.

Hem Türkiye genelinde, hem Kocaeli özelinde liman kapasitelerinin büyütülmesi zaruret olarak değerlendirilmektedir. Derince Limanının, global düzeyde rekabet edebilmesi ve daha önce arz edilen dış ticaret hacmine önemli katkı sağlayabilmesi için; hızlı, kaliteli ve konforlu bir seviyeye ulaşması gerekmektedir.

Ekonomik ve finansal göstergeler değerlendirildiğinde, önümüzdeki yılların global ölçekte çalkantılı geçebileceği; petrol fiyatları, kur ve parite dalgalanmaları, faiz oranlarındaki öncelikle yükselme ve de dalgalanmanın yaşanacağı bir süreç olacağı anlaşılmaktadır. Ayrıca uluslararası ticaretin rotalarındaki beklenmedik değişimler, daha önceleri İpek Yolu üzerinden yapılırken deniz üzerinden güneye kayması gibi, potansiyel risk olarak ağırlığını sürdürecektir.

Türkiye'de büyümenin daha yüksek gerçekleştiği dönemlerde cari açığın yükselmesi ve finansal istikrarsızlık sorununun artması; cari açığı daraltıp finansal istikrarın sağlanmaya çalışıldığı dönemlerde de büyümeden ödün verilmesi; gelecekteki ticaret ve dolayısıyla

limancılık ile ilgili beklentileri etkileyen bir paradoks gibi görülebilir. Türbülansların yaşanabileceği bu ekonomik sürece karşı bu konjonktürde risk yönetimine duyarlı, etkin bir liman ortaklık yönetim modelinin geliştirilmesine ihtiyaç vardır.

Mevcut ticari gelişmelere göre; Kocaeli'nin dış dünyaya açılan limanlarına olan talep, hızlı bir şekilde artmaya devam edecektir. Buna bağlı olarak da, bölgede en az bir limanın orta üstü ölçeğe ulaşması kaçınılmazdır. Çalışmaya göre, Derince Limanı, bu açıdan en büyük potansiyele sahip liman olarak değerlendirilmektedir.

Ticari gelişimden beslenen global deniz ticaret filusunda Türk Denizciliğinin payı, hızla artmaktadır. Limancılık sektöründe denizciliğin yükselişine paralel bir gelişmenin, netice olarak ekonomiyi olumlu anlamda destekleyebilecek bir yeni ivme ve sinerji yaratacağı aşıkardır. Bu anlamda, denizcilikte ileri gitmiş ülkelerin marka olmuş dev limanları mevcut iken, ülkemizin bu alandaki hamlelerinin sınırlı kaldığı saptanmaktadır. Akdeniz, Ege ve Karadeniz'de en az birer mega limanımız oluşturulurken, Körfez bölgesinde de benzer bir limanın geliştirilmesinin gerekli olduğu değerlendirilmektedir. Yapılan çalışmalarda Derince Limanı elleçleme kapasitesinin yıllık 4.674.010 tona kadar çıkabileceği; konteyner elleçleme kapasitesinin ise teorik olarak 1.000.000 TEU'ya kadar ulaşacağı tahmin edilmektedir. Türkiye'nin 2023 yılına kadar İzmit Körfezi Liman Bölgesi'nde, elleçleme miktarının 105 milyon ton'a çıkacağı öngörüler dahilindedir.

1999 yılında bölgeyi vuran depremden zarar görmesine karşın, Derince Limanına ciddi bir yatırım yapılmadığı ve hâlihazırdaki kapasitesi de göz önüne alındığında, ancak mevcut seviyeye kadar gelinebildiği anlaşılmaktadır. Neticede, mevcut haliyle limanın, ekonomik açıdan etkin kullanımı ve rekabet edebilirliği mümkün görülmemektedir.

Hem anket çalışmalarında, hem de yüz yüze yapılan mülakatlarda ve odak grup çalışmalarında ortaya çıkan en çarpıcı sonuç, Derince Limanının stratejik bir liman olarak algılanması ve sadece Kocaeli ekonomisine değil, ülke ekonomisine de ekonomik katkı sağlayabileceğinden dolayı kritik bir liman olarak değerlendirilmesidir.

Derince Limanının aktif olarak kullanılması için ek yatırımlar ile ekonomiye kazandırılması gerektiğine inanılmakta; ancak öncelikler konusunda ilgili taraflar arasında bir takım farklılıkların olduğu gözlemlenmektedir. Örneğin, Derince limanının sıvı yük, kuru yük, konteyner ve Ro-Ro gibi yük tiplerinin tamamında etkin bir liman modeli olup olmaması konusu liman hizmeti alanlar açısından önemli görülüyor iken, limancılar açısından önem derecesi düşük olarak değerlendirilmektedir.

Özelleştirme ile Körfez bölgesi mevcut limancılık pazar yapısına ve rekabete olumlu katkı sağlanacağı konusunda ilgili taraflar arasında uzlaşma görülmektedir.

Özelleştirilse bile ortaklık modelinde kamusal/sivil toplum temsilcilerinin yer alması gerektiği hizmet alanlar açısından önem verilmekte; limancıların ise kararsız kaldığı anlaşılmaktadır.

Hinterlandı değerlendirildiğinde; Orta ve Doğu Anadolu'nun %70'ine kadar bir alanı etkileyebilecek bir liman olması nedeniyle ulaşım bağlantıları konusu son derece önemli addedilmektedir. Bu bağlamda; demiryolundan etkin bir şekilde yararlanılması gerektiği, bu konuda mevcut projelerin ivedilikle hayata geçirilmesi ve yeni projelerin geliştirilmesine ihtiyaç duyulduğu, yeni yatırımlar neticesinde artacak kapasite ile hali hazırdaki karayolu bağlantısının yetmeyeceği ve darboğazlar görülebileceği, bu nedenle TEM'e doğrudan bir bağlantı yolunun yapılmasına ve liman çıkışında bu yola bir altgeçit ile bağlanılmasının önemli olduğu anlaşılmaktadır. Dünyada yaygınlaşmaya başlayan bütünleşik tedarik zinciri için mutlak şekilde intermodal bağlantıların da ilgili tarafların görüşleri alınarak ileriye dönük planlanmasına ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir.

Derince Limanına yatırımlar planlanırken ağırlığın, dünyada da gözlemlenen artışa paralel olarak, konteyner elleçlenmesine verilmesi gerektiği ancak sıvı yük, kuru yük ve Ro-Ro gibi hizmet çeşitlendirmesinin de hızlı, kaliteli ve kesiksiz bir şekilde sürdürülmesinin önemli olduğu anlaşılmaktadır.

İlaveten bölgede pilotaj hizmeti veren tek kurum olması, bu kalemin önemli bir gelir sağladığı ifade edilmekte ve hizmetin devamının sağlanması talep edilmektedir.

Liman elleçleme hizmetlerinde çalışan personelin kalifiye olması ve bu konuda eğitim verebilecek uzman kurumlarla işbirliğinin önemi vurgulanmaktadır.

Bilişim teknolojisinin bütünleşik tedarik zinciri içerisinde kritik altyapılardan birini oluşturması ve kesintisiz hizmetin sağlanmasında ayrıca ileri seviyede işbirliği kurulmasında önemli olduğu değerlendirilmesi, bu konuda da ciddi yatırımlara ihtiyaç duyulduğunu ortaya koymaktadır.

Özelleştirme mevzuatı açısından; Liman içerisinde kiracı konumunda olan firmaların durumunun ne olacağı konusunun, özellikle limanı satın almayı düşünen bir firma açısından belirsizlik yaratacağı düşünülmektedir. Ayrıca kamu temsilcisi uzmanlar, kabul edilen yeni imar planının yeterli olduğunu düşünürken; özel sektörü temsil edenler ise limanı satın alacak firma açısından sıkıntı yaratabilecek bir konu olduğu görüşündeler.

Kıyı Şeridi Master Planının, paydaşların görüşleri alındıktan sonra revizyonuna ihtiyaç olduğu düşünülmektedir.

Geniş bir kitlenin de hem fikir olduğu şekilde ve yukarıdaki tespitler ışığında, hedeflenen büyüklüğe ulaşabilmesi için Derince Limanının, özel müteşebbisler eliyle yönetilmesi gerektiği ancak kontrol ve denetimin kamu eliyle sürdürüldüğü, şeffaf, hızlı, kaliteli ve sürdürülebilir bir liman modeline gereksinim olduğu düşünülmektedir. Özelleştirme ile Körfez bölgesi mevcut limancılık pazar yapısına ve rekabete olumlu katkı sağlanacağı konusunda ilgili taraflar arasında uzlaşma olduğu görülmektedir.

Özelleştirme sürecindeki Derince Limanı açısından öne çıkan hususlardan belki de en önemlisi liman değerinin tahminlemesidir. İç ve dış konjonktürde son dönemlerde yaşanan hızlı değişimler, yapılan değerlendirme sonuçlarını da ciddi şekilde etkilemektedir. Bu çalışma kapsamında farklı olasılıklar ve yöntemler kullanılarak aslında geniş bir marj ile değerlendirme sonuçları elde edilmiştir. Takribi 250-300 milyon dolarlık bir yatırımın 4 senelik bir süreçte yapılması öngörüsüyle; mevcut piyasa borçlanma maliyetleri baz alınarak; minimumda 515 milyon dolar ve maksimum da 786 milyon dolar civarında bir değer

oluşumu söz konusudur. Türkiye’de 2013 Nisan- 2014 Şubat arasında sermaye maliyeti ve risklerde çok aşırı hareketler yaşanması nedeniyle böyle bir fiyat tahmin aralığı geçerli olmuştur. Bir anlamda; devletin borçlanma faizinin %6-7 düzeyinde olduğu bir atmosferde yüksek değerin oluşması muhtemel iken, borçlanma faizinin %10’ları aştığı bir konjonktürde minimum değerin dahi geçerli olduğu değerlendirilebilir.

# Kocaeli'nden Dünyaya Derince Limanı ve Hinterlandı

## İÇİNDEKİLER

|                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------|----|
| Yönetici Özeti .....                                                      | 2  |
| Şekiller Listesi.....                                                     | 9  |
| Tablolar Listesi .....                                                    | 10 |
| 1. GİRİŞ .....                                                            | 11 |
| 1.1. Amaç .....                                                           | 13 |
| 1.2. Kapsam.....                                                          | 13 |
| 1.3. Yöntem .....                                                         | 13 |
| 1.4. Çalışma Akışı.....                                                   | 14 |
| 2. DERİNCE LİMANI AÇISINDAN KONJÖNKTÜR İNCELEMESİ .....                   | 15 |
| 2.1. Global Ekonomide Büyüme.....                                         | 18 |
| 2.2. Dünya Sanayi Üretimi ve Öngörüler .....                              | 21 |
| 2.3. Uluslararası Ticaret .....                                           | 22 |
| 2.4. Gelişmiş Piyasalarda Para Politikası .....                           | 24 |
| 2.5. Emtia Fiyatları.....                                                 | 26 |
| 2.6. Gelişmekte Olan Piyasalarda Riskler .....                            | 29 |
| 2.7. Uluslararası Deniz Ticareti.....                                     | 33 |
| 2.8. Türkiye'nin Büyüme Performansı ve Uluslararası Ticaret Gelişimi..... | 39 |
| 2.8.1. Deniz Taşımacılığının Uluslararası Ticaretimizdeki Yeri .....      | 41 |
| 2.8.2. Türkiye Denizcilik Filosu .....                                    | 42 |
| 2.8.3. Türkiye'de Limanların Deniz Taşımacılığındaki Yeri .....           | 44 |
| 3. LİMANCILIK SEKTÖRÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ .....                          | 47 |
| 3.1. Dünyada Durum.....                                                   | 47 |
| 3.2. Liman Modelleri.....                                                 | 50 |
| 3.3. Avrupa Birliği'nde Durum .....                                       | 54 |
| 3.4. Türkiye'deki Durum .....                                             | 55 |
| 3.5. Limancılık Sektöründe Son Yıllarda Gözlemlenen Eğilimler .....       | 57 |
| 4. DERİNCE LİMANI MEVCUT DURUM TESPİTİ.....                               | 61 |
| 4.1. Özelleştirme Süreci .....                                            | 61 |
| 4.2. Teknik Bilgi .....                                                   | 61 |
| 4.3. Ulaşım Altyapısı .....                                               | 67 |

|                                                            |     |
|------------------------------------------------------------|-----|
| 4.4. Derince Limanı ile İlgili İmar Değişikliği .....      | 69  |
| 5. LİMANCILARA YÖNELİK ANKET ÇALIŞMASI.....                | 71  |
| 6. LİMAN İLE İLGİLİ TARAFLARA YÖNELİK ANKET ÇALIŞMASI..... | 76  |
| 7. ODAK GRUP ÇALIŞMASI .....                               | 83  |
| 8. UZMAN KİŞİLERİN DEĞERLENDİRMESİ .....                   | 88  |
| 9. ORTAK AKIL ÇALIŞMASI.....                               | 91  |
| 10. LİMAN YATIRIMI TAKRİBİ PİYASA DEĞERİ .....             | 94  |
| 11. SONUÇ.....                                             | 99  |
| KAYNAKÇA .....                                             | 103 |
| EK-A: Anketler .....                                       | 107 |
| EK-B: Odak Grup Toplantısı Katılımcılar Listesi .....      | 112 |



## Şekiller Listesi

|                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| Şekil 1: Global Büyüme .....                                       | 19 |
| Şekil 2: Dünyada İmalat Endeksleri.....                            | 21 |
| Şekil 3: Ticaret ve İmalat.....                                    | 22 |
| Şekil 4: Dünya Ticaret Gelişimi .....                              | 23 |
| Şekil 5: Büyüme, Ticaret, Petrol.....                              | 24 |
| Şekil 6: ABD Verim Eğrisi Gelişimi.....                            | 25 |
| Şekil 7: Emtia Fiyat Gelişimi .....                                | 27 |
| Şekil 8: Altın Petrol Paritesi .....                               | 27 |
| Şekil 9: Parite Hammadde Gelişimi .....                            | 28 |
| Şekil 10: Risk Algısı.....                                         | 29 |
| Şekil 11: Makroekonomik Beklentiler.....                           | 30 |
| Şekil 12: Borçlanma Risk Primi.....                                | 31 |
| Şekil 13: Ekonomik İstikrar ve Risk .....                          | 32 |
| Şekil 14: Cari Denge-Kur İlişkisi.....                             | 33 |
| Şekil 15: Global Mal Ticareti .....                                | 34 |
| Şekil 16: Global Deniz Ticareti Gelişimi .....                     | 34 |
| Şekil 17: Global Deniz Ticareti Alt Birimleri .....                | 35 |
| Şekil 18: Global Filo Utilizasyonu .....                           | 36 |
| Şekil 19: Taşımacılık Kazançları.....                              | 37 |
| Şekil 20: Büyüme, Ticaret ve Tüketim .....                         | 39 |
| Şekil 21: Dış Ticaret.....                                         | 41 |
| Şekil 22: Dış Ticaret Yolları.....                                 | 42 |
| Şekil 23: Ulusal Türk Sahipli Filo Gelişimi .....                  | 43 |
| Şekil 24: Limanlar ve Dış Ticaret .....                            | 45 |
| Şekil 25: Derince ve Körfez Bölgesi 2012 Yılı Araç Trafiği.....    | 68 |
| Şekil 26. LHV için Soru Kümeleme Analiz Sonucu.....                | 75 |
| Şekil 27: LHAV için Soru Kümeleme Analiz Sonucu .....              | 79 |
| Şekil 28: Farklı Beta ve Borç Yapıları için Değer (milyon TL)..... | 96 |

## Tablolar Listesi

|                                                                                          |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tablo 1: Büyüme Projeksiyonları .....                                                    | 20 |
| Tablo 2: Faal Durumdaki Türk Sahipli Filonun Yıllık Gelişimi (1.000 GT ve Üzeri) .....   | 43 |
| Tablo 3: Elleçleme Payları .....                                                         | 46 |
| Tablo 4: Toplam Ticaret Payı .....                                                       | 46 |
| Tablo 5: Ticari Liman Temel Faaliyet Alanları .....                                      | 48 |
| Tablo 6: Gelişmekte olan Ülkelerin Konteyner Elleçleme Miktarları (TEU).....             | 49 |
| Tablo 7: Liman Modelleri.....                                                            | 50 |
| Tablo 8: Liman Modellerinde Yeni Eğilimler .....                                         | 51 |
| Tablo 9: Dünya Özel Sektör Liman İşletmecilerinin İş Stratejileri.....                   | 53 |
| Tablo 10: AB Üyesi Ülke Limanlarında Kamu Otoritesi Ağırlığı .....                       | 54 |
| Tablo 11: AB’nde Denizcilik Sektöründe Katma Değer ve İstihdam .....                     | 60 |
| Tablo 12: Derince Limanı Mevcut Rıhtımları .....                                         | 64 |
| Tablo 13: Derince Limanı Teknik Bilgileri.....                                           | 65 |
| Tablo 14: Derince Limanı Kullanımı içi Yapılan Düzenleme .....                           | 70 |
| Tablo 15: LHV için Ortalamalar ve Standart Sapmalar .....                                | 72 |
| Tablo 16: Ortalamalar ve Z Puanları .....                                                | 74 |
| Tablo 17: Hiyerarşik Kümeleme Analizi Sonucu .....                                       | 75 |
| Tablo 18: LHAV için Ortalamalar ve Standart Sapmalar .....                               | 77 |
| Tablo 19:LHAV’ın Ortalama ve Z Puanları .....                                            | 79 |
| Tablo 20: Hiyerarşik Kümeleme Analizi Sonucu .....                                       | 80 |
| Tablo 21: Her İki Gruba Sorulan Ortak Soruların Ortalamaları ve Standart Sapmaları ..... | 81 |
| Tablo 22: Anketlerdeki Ortak Soruların Karşılaştırılması.....                            | 82 |
| Tablo 23: İkinci Tur Sonuçları.....                                                      | 91 |
| Tablo 24: İkinci Tur Genel İstatistik Analizleri .....                                   | 92 |
| Tablo 25: Çarpanlar ve Değer (milyon ABD doları).....                                    | 98 |

## 1. GİRİŞ

Doğal bir liman bölgesi olmasından dolayı İzmit Körfezi, hem coğrafi yapısı, hem de İstanbul sanayisinin doğu ekseninde yer alan Tuzla, Gebze, Körfez ve İzmit hattına olan stratejik yakınlığının bir sonucu olarak ulusal ve uluslararası deniz taşımacılığının önemli bir merkezi haline gelmiştir.

Mevcut altyapı ve kullanım kapasitesi göz önüne alındığında da Türkiye'deki limancılık açısından önemli bir büyüklüğe sahip olduğu görülmektedir. Bu büyüklük rakamları ile ele alındığında; 2011 yılı itibarıyla Türkiye'de gerçekleşen toplam elleçlemenin %15,14'ü (55.001.840 ton/yıl) İzmit Körfezi Limanlarından yapılmıştır. İlave olarak, toplam kapasitesi 80.107.000 ton/yıl olan İzmit Körfezi Limanlarının tank kapasitesi 3.895.832 m<sup>3</sup>, elleçlenen toplam Ro-Ro / araç sayısı ise 815.790 adettir<sup>1</sup>. 2012 yılı sonunda ise bu yük hacmi bir önceki yıla göre yaklaşık %11 artarak 61,5 milyon ton/yıl'a ulaşmış (toplam elleçlemenin %16'sı)<sup>2</sup> ve en nihayet 2013 yılı sonu itibarıyla 61,1 milyon ton/yıl olarak gerçekleşmiştir (yine yaklaşık toplam elleçlemenin %16'sı)<sup>3</sup>.

Körfez bölgesinde faal olan toplam 34 adet liman tesisinin yer aldığı ancak bunların içinden liman tanımına uyan ve ana faaliyet konusu limancılık olanların sayısı ise sadece 14 adettir<sup>4</sup>. Dünyada genel eğilimin intermodal taşımacılığa kaydığı göz önüne alındığında, bu limanlar açısından demiryolu-denizyolu bağlantılı olan liman sayısı ise 6 tanedir<sup>5</sup> ve Derince Limanı bunlardan biridir.

Bölgedeki sanayi üretimindeki artışa paralel olarak limancılık hizmetlerine duyulan ihtiyaç da artmaktadır. Genel olarak yaşanan sıkıntılar arasında; yeterli kıyı alanı bulunmaması, liman tesislerinin depolama alanlarının yetersizliği, ulaşım ağları ile bağlantılarda

---

<sup>1</sup> Kocaeli Valiliği Alt Komisyon Raporu, 2012, s.5.

<sup>2</sup> Zeytinoğlu, A.(2013), "Kocaeli'nin ulaştırma altyapısı ve ihtiyaçları", Odavizyon, KSO Dergisi, ss.12-13.

<sup>3</sup> [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_yuk.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx).

<sup>4</sup> Kocaeli Valiliği Alt Komisyon Raporu, 2012

<sup>5</sup> Kocaeli Valiliği Alt Komisyon Raporu, 2012, s5.

verimliliğin düşük olması, liman tesislerinin genişleme taleplerinin komşu liman tesislerini ve bazı tesislerde yanaşma ve kalkma manevralarında deniz trafiğini ve seyir emniyetini olumsuz etkilemesi gibi konular başı çekmektedir.

2023 yılı hedefleri doğrultusunda İzmit Körfezi Liman Bölgesi'nden mevcut ihracatın 12.9 milyar dolardan 61.5 milyar dolara çıkması, yani 4,76 kat artması<sup>6</sup>; aynı yıl aralığında Dünya üzerinde toplam deniz ticareti hacminin 2013 yılındaki 18 trilyon dolar seviyesinden 46 trilyon dolara, deniz ticaret filosunun da 1.6 milyar DWT'dan 2.25 DWT'a çıkması öngörüler dahilindedir.

Körfezdeki limancılığa yönelik talebin büyük ölçüde zorunlu kıldığı üzere; Derince Limanı hem mevcut altyapısı ve teknolojisinin geliştirilmesi, hem de yeni yatırımlar ile mega bir liman haline getirilmesi arzulanan bir konuma gelmiştir. Hal böyle iken; 2007 yılında ihalesine çıkılıp, ihale edilmesine karşılık özelleştirilmesi tamamlanamamış; ardından 2013 yılı sonunda ihaleye çıkılıp gecikme ile 2014 Ocak ayında açık artırma ile ihalesi yapılmış, ancak artırmaya katılanların açık artırma başlangıç fiyatını yüksek görünce çekilmeleri sonucu ihale iptal edilmişti. Çok net olarak görülüyor ki; Derince Limanının özelleştirmesine talep ve ilgi çok yüksek, ancak ihale süreci bir şekilde başaramadığı ve dolayısıyla başta Kocaeli bölgesi olmak üzere işadamlarına büyük görev düştüğü görülmektedir.

Derince Limanına ilişkin yaşanan sürecin ışığında; Kocaeli Sanayi Odası ve Doğu Marmara Kalkınma Ajansı öncülüğünde Derince Limanı'na bakışın daha iyi değerlendirilmesi amacıyla bir çalışma gerçekleştirilmesi uygun görülmüştür. "Kocaeli'nden Dünyaya Derince Limanı ve Hinterlandı" başlıklı bu çalışma ile; global ve yerel konjonktür kapsamında ekonomi değerlendirilmesi öncelikle yapıldıktan sonra, limancılığa ve deniz ticaretine yönelik talep açısından saptama ve öngörüler ortaya konulmaktadır. Türkiye dış ticaretinde önemli bir paya sahip olan Kocaeli ve yakın çevresinin limanlara ne denli gereksinimi olduğu ve bunun zamanla ne şekilde gelişeceği ele alındıktan sonra nasıl bir Derince Limanı gerektiği yönünde değerlendirmelere geçilmektedir. Bu çerçevede; önde gelen sanayiciler, limancılar, limanlardan hizmet alan ve hizmet veren kesimleri kapsayan

---

<sup>6</sup> Kocaeli Valiliği "İzmit Körfezi Liman Bölgesi Raporu", 2011, s.41.

geniş bir saha çalışması yapılmış ve sonuçları paylaşılmıştır. Saha çalışması ve anketin paralelinde; uzman kişilerden oluşan 3 odak grup ile Derince Limanına yapılması gerekli yatırımlar, lojistik ve bağlantı konusu ve yönetim modelleri üzerinde beyin fırtınası yapıp uzlaşa sağlanan görüşler belirlenmiştir. Araştırma sürecinin son bir adımı olarak; gerekli görülen yatırımların yapılması halinde ve mevcut konjonktürel varsayımlar dikkate alınarak değerlendirme tahminlemesi yapılmıştır. Sonuç bölümünde; varılan tüm ortak ve farklı nitelikteki bulgular özetlenmiştir.

### **1.1. Amaç**

Hazırlanan bu rapor, yerel düzeyde resmi, yarı resmi ve özel kuruluşlar ile STK nezdinde Derince Limanı hakkında bilinç oluşturulması; bölgede mevcut paydaşlar arasında işbirliği imkanlarının geliştirilmesi ve yatırım olanaklarının iyi değerlendirilmesini amaçlamaktadır. Buradan hareketle bölgede yer alan kurum ve kuruluşların Derince Limanı hakkındaki öneri ve görüşleri alınarak ortak fikirlerin oluşturulması, raporlanması ve üst makamlara sunulması konu ile ilgili bölgenin beklenti ve taleplerin doğru ve net bir şekilde karar mercilerine iletilmesi hedeflenmektedir.

### **1.2. Kapsam**

Çalışma amacına uygun olmak üzere; Derince Limanı'nın özelleştirmesinde doğrudan ya da dolaylı olarak etkilenebilecek olan paydaşlardan liman faaliyetlerini üstlenen firmalar, bu limanlara hizmet sağlayan ya da hizmet veren firmalar, bölgede konuşlu kamu, STÖ, üniversiteler ve vatandaşların hepsi ilgili taraflar olarak kapsam dahilindedir. Çalışmanın hedefine ulaşması açısından da; global ekonomik konjonktür ve Türkiye ekonomisi ve piyasalarının riskler ile birlikte bir değerlendirmesi uygun düşünülürken; özelleştirme konusunun değerlendirme açısından ele alınması ve global limancılık modellerini içermesi de çalışma içeriğinde yer bulmuştur.

### **1.3. Yöntem**

Çalışmada saha araştırması, masa başı analizleri, mülakat teknikleri, anketler, delfi yaklaşımını içeren uzman görüşleri, odak grup toplantıları gibi bilimsel teknikler

kullanılmıştır. Sonuçların analiz edilmesinde temel istatistiki yöntemler, kümeleme testleri, ANOVA testi, Z puanlama, oran analizleri ve değerlendirme için indirgenmiş nakit akımı analizi ve piyasa çarpanları yöntemleri kullanılmıştır. Uygulanan tüm yöntemlerin birbiriyle bir sinerji içinde olması itibarıyla, bulguların hem bireysel hem de bütüncül çerçevede değerlendirilmesi yerinde olacaktır.

#### **1.4. Çalışma Akışı**

Giriş bölümünü takiben ikinci bölümde; Derince Limanı açısından konjonktür incelemesi yapılmış; global ekonomide gelişmelerin ekonomik yansımaları ve deniz ticareti ile etkileşimi açısından incelenmiş ve değerlendirilmiştir.

Üçüncü bölümde, limancılık sektörü genel olarak değerlendirilmiş, bu bağlamda Dünyadaki gelişmeler incelenmiş ve Türkiye'deki durum ile karşılaştırma yapılmıştır.

Dördüncü bölümde, Derince Limanı ile ilgili olarak teknik bilgiler verilmiş olup; ulaşım alt yapısı ile imar değişiklikleri irdelenmiş ve limanın tarihçesi verilmiştir.

Beşinci ve altıncı bölümlerde limancılara ve liman ile ilgili taraflara yönelik anket çalışmalarının analizleri yapılarak değerlendirilmiş ve tartışılmıştır.

Akabinde, yedinci bölümde odak grup çalışmasının genel analizleri yapılmış; sekizinci bölümde de uzman kişilerin değerlendirmesi neticesinde ortak konular ile farklılıklar incelenmiştir.

Dokuzuncu bölümde ortak akıl çalışmasına ait sonuçların istatistiki analizleri yapılarak genel bir değerlendirme verilmiştir.

Onuncu bölüm Derince Limanı'na yapılabilecek yatırımın takribi piyasa değeri ile ilgili hesaplamaları içermektedir.

Son olarak, bütün bu çalışmalar değerlendirilmiş ve ilgili tarafların faydalanabileceği öneriler sunulmuştur.

## 2. DERİNCE LİMANI AÇISINDAN KONJÖKTÜR İNCELEMESİ

Dünya deniz ticaretini etkileyen önemli faktörler arasında sanayi üretimi, ihracat-ithalat, döviz kurları, faiz oranları gibi birçok makroekonomik değişken yer almaktadır. Bu nedenle, deniz ticaretinin, dolayısıyla limancılık sektörünün önümüzdeki yıllarda değişime uğraması muhtemel görünümünü daha iyi analiz edebilmek için; ilk olarak global büyüme oranları ve beklentileri, büyüme ile genelde paralel hareket eden ve petrol ve hammadde taşımacılığına doğrudan etki eden sanayi üretiminin durumu ve genel olarak uluslararası ticaret ile ilgili son dönemde yaşanan gelişmeler irdelenecektir. Bunun yanında uluslararası ticarete, üretimin finansmanını, satın alma gücünü ve yatırım-tüketim kararlarını doğrudan etkileyen mevcut finansal koşullar ve içerdikleri kırılganlıklar da beraber incelenecektir.

Ülkeler arasında üretim faktörlerinin maliyetleri ülkelerin dış ticaret kalemlerini etkileyen önemli bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Üretimde girdi fiyatlarının ülkeye has özellikleri nedeniyle (faktör arzının yüksek olması, yasal koşullar, kullanılan teknoloji, işçi piyasasının yapısı, vb) benzer ürünlerin üretim maliyetleri farklılaşmaktadır. Bunun yanında, ülkelerin coğrafi konumu ve hammadde kaynaklarına sahip olması ulaşım maliyetlerinin ve dolayısıyla ürünlerin nihai fiyatlarının ülkeden ülkeye farklılık göstermesine neden olmaktadır. Bu farklılaşma ülkelerin birbirleri arasında ticarete konu olan ürünlerinin üretilmesinde göreceli üstünlük sağlamasına neden olurken, ticaretin yönünün de belirlenmesinde önemli bir unsur olmaktadır. Görece daha düşük maliyetle o ürünü üretebilen ülke ihracatçı konumda olurken, diğer ülkeler o ürünün ithalatçısı olacak ve ülkeler belli ürünleri üretmekte uzmanlaşmaya gitmek zorunda kalacaklardır.

Son dönemde yaşanan döviz kurlarındaki hareketlilik ve özellikle kısa vadede ödemeler dengesi üzerinde ve orta vadede enflasyon üzerinde olası etkileri de, kur düzeylerinin dış ticarete neden önemli bir unsur olduğunu göstermektedir. Gerek döviz kurlarının düzeyi, gerekse bu düzeylerdeki değişimler, dış ticareti oluşturan alt kalemleri kısa zamanda etkileyebilecek güce sahiptir.

Kur seviyelerinin, ülkelerin dış ticaretine olan etkisi ile ilgili analize başlarken, ilk olarak ticaretin birer oyuncusu olan ülkelerin para birimlerinin ticaret ortaklarına karşı aşırı değerli veya değersiz olup olmadığına bakılmaktadır. Aşırı değersiz veya ekonomik temellerin dışındaki nedenlerle değer kaybeden para birimleri o ülkenin uluslararası piyasada ihracata konu olan ürünlerinde fiyat avantajı sağlamasına neden olur (ihraç edilen ürünün yabancı para cinsinden fiyatı düşer ve talebi artar). Nitekim, ithal ürünlerin pahalılaştırılması, ithalatı sınırlama yönünde bir baskı yaratır. Bu durum, aynı zamanda daha karlı görünmeye başlayan ihracatın artmasına ve dış ticaret dengesinin iyileşmesine katkıda bulunabilmektedir. Öte yandan, aşırı değerli bir para birimi, ülkenin ithal edilen ürünlerindeki fiyatın düşmesine ve uluslararası piyasalarda ihraç edilen ürünlerinde fiyat avantajının kaybedilmesi sonucu dış ticaret dengesinin olumsuz yönde etkilenmesine neden olmaktadır. Kısacası; döviz kurları denge fiyatlarından ayrılarak kısa vadede ticaret üzerinde belirleyici unsurlardan biri olarak ortaya çıkabilir, ancak bu durum uzun vadede ortadan kalkabilmektedir.

Kurlardaki oynaklık ise, döviz riskini yükselterek işlem maliyetlerinin artmasına ve ticareti teşvik edici faktörlerin azalmasına neden olmaktadır. Ancak buradaki etkinin daha çok uzun vadeli politikaların kredibilitesi ve ekonomik beklentilerle ilgili algılardaki endişeler nedeniyle oluştuğunu ve kısa vadeli bir etkiden bahsedilmediğini belirtmek gerekir. Bu uzun vadeli etkiler aslında karşılıklı çalışarak, ticaret akışındaki yavaşlama ile döviz kurlarını yeniden etkileyerek kurun stabil hale gelmesine katkı sağlamaktadır. Nitekim aslında kurdaki dalgalanmanın yüksek olması; yatırımcıların kur riski nedeniyle önlerini görememeleri ve neticesinde yatırım yapmaya kaygılı bakmalarına sebep olabilmektedir.

Ülke para birimlerinin değeri para otoriteleri tarafından yakından takip edilerek para politikalarının şekillenmesinde önemli bir değişken olarak görülmektedir. Bu durum kurdaki seyre müdahale etmek isteyen merkez bankalarının uyguladığı politikalar sonucu aynı zamanda faiz oranları ve fiyatlar genel seviyesi gibi dış ticareti doğrudan etkileyen faktörlerin bazen şok seviyelerde değişmesine de neden olabilmektedir.

Uluslararası ticaretin önemli bir belirleyicisi de, finansal piyasalardaki likidite koşullarıdır. Bu durum aynı zamanda faiz oranlarının düzeyiyle ilişkili bir durumdur. Faiz oranlarının düşük olduğu dönemlerde üretimin artmasına yönelik yatırım harcamalarını teşvik eden



ve imalat sanayisini destekleyen bir ortam ortaya çıkmaktadır. Bunun sonucunda ülkenin sanayi üretimi, büyüme değerleri ve işsizlik gibi makroekonomik dengeler olumlu yönde hareket ederken uluslararası ticareti canlandıran koşullar da oluşmaktadır. Üretim üzerinde olduğu kadar, faiz koşulları tüketicilerin de algısında kaymalara sebep olabilmektedir. Tasarruf ve tüketim arasındaki tercihler, yaşanan dönemdeki tüketim lehine ağırlık kazanıp genel refah seviyesini de algı olarak yükseltmiş olabilmektedir.

Resesyon dönemlerinde, iş çevrimleri sırasında yüksek borçluluk oranları ile artan risk algısı nedeniyle veya yine iş çevrimleri sırasında ısınan ekonomiyi soğutmak için Merkez Bankalarının adımları sonucunda faizler yükselebilir. Gelişmekte olan ülkelerde yaşanabilecek çalkantılar, zayıf olan tasarruf tabanı yüzünden ihtiyaç duyulan yabancı sermayenin çıkışını tersine çevirebilmek için Merkez Bankaları faiz artırımına gidebilmektedir. Faizlerin yukarı yönde hareket ettiği bir ortamda fonlama maliyetlerinin artması, yatırımların yavaşlaması ve tüketimin zayıflamasıyla ticaret hacminin daralması sonuçları görülebilecektir.

2008 krizinin en ağır yaşandığı ülkelerde uygulanan politikalar sonucu global çapta likidite bolluğu oluşmasına neden olunmuştur. Bu durumda yurtdışı fonlama maliyetleri düşmüş ve bu fonlar gelişmekte olan piyasalara yönelerek yüksek düzeyde büyüme ve dış ticaret finansman kaynağı sağlamıştır. Ne var ki Euro bölgesinde ve ABD'deki talebin beklenenden zayıf kalması, dış ticaret hacmindeki net değişimin belli dönemlerde negatif kalmasına neden olmuştur. Nitekim, IMF rakamlarına göre dış ticaret hacmi 2009'da yıllık bazda %11'e yakın azalırken ilerleyen iki yılda %13 ve %6 artış kaydettikten sonra 2012 ile birlikte bir miktar hız kaybederek son iki yılda %3'ün altında yıllık artış göstermiştir<sup>7</sup>. 2014 yılı için bir taraftan çok önemli toparlanma sinyali veren ABD ekonomisi, diğer taraftan genişletici para politikasına devam eden Japonya ve Euro bölgesinin resesyondan çıkma eğiliminde olması dış ticaret açısından olumlu bir görünüm çizmektedir. (IMF, World Economic Outlook tahminlerine göre dış ticaret hacmi yılsonunda %5'in biraz altında bir artış kaybedebileceği düşünülmektedir)

Diğer yandan Dünya dış ticaret hacmi ve büyüme projeksiyonu ile ilgili görünümü olumsuz yönde etkileyebilecek risklerin gerçekleşmesi olasılıkları dahilindedir. Bu riskler kısaca:

---

<sup>7</sup> IMF, World Economic Outlook, Ekim, 2013.

- 2008-2009 yıllarında ortaya çıkan kriz koşullarının etkisinin tam olarak sıfırlanmamış olması ve Avrupa’da siyasal ve ekonomik sistemin gerçek anlamda operasyonel bir birlik ve tek bir politika çerçevesinde ilerleyememiş olması,
- Çin, Hindistan ve Asya’daki diğer yüksek büyüme oranları kaydeden ekonomilerde 2014 senesine girildiğinde Çin haricinde önemli yapısal kırılganlıkların belirginleşmesi ve bu ekonomilere fon sağlayanların bu kırılganlıklar karşısında çekimser kalması neticesinde bu ülkelerin bankacılık sistemlerinde stresin artma ihtimalinin olması,
- Gelişmekte olan piyasalarda ortaya çıkan iç talepteki zayıflama ve büyüme performanslarındaki zayıflama ile birlikte sermaye hareketlerinde ve döviz kurlarında oluşan aşırı oynaklığa karşı Merkez Bankalarının yetersiz kalma ihtimali,
- Gelişmiş ülke ekonomilerinde parasal politikaların normalleşmesi ve bu konudaki belirsizliğin ortadan kalkılmasıyla daha önceki dönemlerde Dünya büyümesini destekleyen gelişmekte olan ülke ekonomilerinde talep yönlü şokların ve dış fonlama maliyetlerinin artması gibi sonuçların ortaya çıkması
- Gelişmiş ülke ekonomilerinde ABD için olası mali konsolidasyon ile ilgili bir şok, AB bölgesinde ise güneydeki sorunlu bölgelerde getiri oranlarında ani yükselmenin olumlu görünümü kısa vadede hızla bozması,

şeklinde özetlenebilir.<sup>8,9</sup>

## 2.1. Global Ekonomide Büyüme

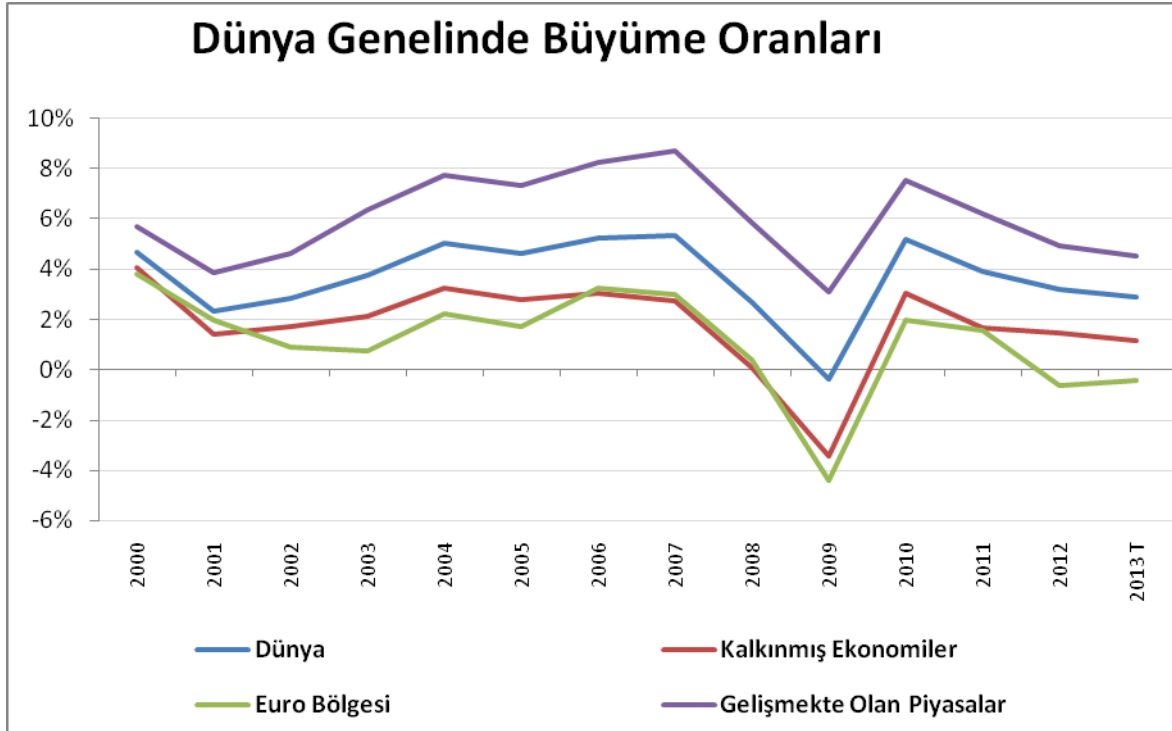
Global büyüme açısından 2013 yılında olumluya dönen tablonun temel nedenlerinden bazıları olarak; başta ABD olmak üzere gelişmiş ekonomilerde toparlanan konut piyasaları, sınırlı oranda artan istihdam, nihai tüketimde kırırdanma ve bunlara bağlı olarak 2013 ortasında açıklandığı üzere, sona doğru gelineen parasal genişleme politikalarının sonuçları sayılmaktadır. Oluşan olumlu algının bir örneği olarak IMF’in yayımladığı 2014 ekonomik görünüm raporunda, Dünya büyüme düzeyinin kısmen değişmeyerek %3’te bırakılması ve 2014 yılı için %3,7 ile anlamlı bir artış kaydedilmesi gösterilmektedir. Buna ek olarak, ABD

<sup>8</sup> IMF, World Economic Outlook 2014 Update.

<sup>9</sup> IMF, World Economic Outlook, Ekim 2013.

için büyüme oranının ise raporda hem geçtiğimiz yıl hem de 2014 yılı için Ekim raporuna göre 0,2 puan yükselerek %1,9 ve %2,8 olarak açıklanması global büyümenin kaynağına dair önemli bir işaret olarak değerlendirilebilir.

#### Şekil 1: Global Büyüme



**Kaynak:** IMF, World Economic Outlook

Son 10 yılda Dünya ortalamasının üzerinde seyreden gelişmekte olan ülkeler büyüme oranı incelendiğinde; bu grubun içinde yer alan bazı ülkelerin büyüme hızında anlamlı bir yavaşlama yaşanmış olmasına rağmen, 2013 sonunda da ortalamanın üstünde kalacağını göstermektedir. Gelişmekte olan piyasalarda 2013 büyüme düzeyi bir önceki rapora göre çok değişmeyerek Dünya ekonomisindeki toparlanmayı ve güçlenen talebi yansıtmaktadır. 2014 koşullarında daha belirgin hale gelecek gelişmekte olan piyasalardaki darboğazlar (zayıflayan yatırımlar, kur riski, yükselen faizler) nedeniyle bu seneki büyüme ile 2010 seviyelerine göre 3 puana yakın aşağıda oluşması beklenmektedir<sup>10</sup>. Önceki yıllarda hızlı büyümeyle birlikte gelen geniş ölçekli yatırım harcamaları ve bunların fonlanması Çin'deki bankacılık sektörü için anlamlı bir risk oluşturmaktadır. Bu riskin gerçekleşmesiyle bölgesel etkilerin ve emtia ihracatçısı ülkelerin (Güney Afrika, Rusya ve Latin Amerika bölgesi)

<sup>10</sup> IMF, World Economic Outlook, Ekim, 2013.

zaten var olan kırılmalıklarını daha da artıracak bir dönemin yaşanacağı olasılıklar dahilindedir. Ancak unutulmamalıdır ki Çin'deki tehlikeli sayılabilecek kredi hacmindeki büyüme bir devlet politikası dahilinde gelişmektedir ve dolayısıyla istihdamda yaşanabilecek sıkıntıların ölçek bakımından çok ciddi ekonomik ve siyasi sonuçları olabilecektir.

**Tablo 1: Büyüme Projeksiyonları**

|                                  | Dünya Büyüme Projeksiyonları ve Gerçekleşen Düzeyler |       |             |       |
|----------------------------------|------------------------------------------------------|-------|-------------|-------|
|                                  | Gerçekleşen                                          |       | Projeksiyon |       |
|                                  | 2012                                                 | 2013  | 2014        | 2015  |
| <b>Dünya</b>                     | 3,1%                                                 | 3,0%  | 3,7%        | 3,9%  |
| <b>Gelişmiş Ekonomiler</b>       | 1,4%                                                 | 1,3%  | 2,2%        | 2,3%  |
| <b>ABD</b>                       | 2,8%                                                 | 1,9%  | 2,8%        | 3,0%  |
| <b>Euro Bölgesi</b>              | -0,7%                                                | -0,4% | 1,0%        | 1,4%  |
| <b>Gelişmekte Olan Piyasalar</b> | 4,9%                                                 | 4,7%  | 5,1%        | 5,4%  |
| <b>Dünya Ticaret Hacmi</b>       | 2,7%                                                 | 2,7%  | 4,5%        | 5,2%  |
| <b>Emtia Fiyatları</b>           |                                                      |       |             |       |
| Petrol                           | 1,0%                                                 | -0,9% | -0,3%       | -5,2% |
| Petrol Dışı                      | -10,0%                                               | -1,5% | -6,1%       | -2,4% |
| <b>Tüketici Fiyatlar</b>         |                                                      |       |             |       |
| Gelişmiş Ekonomiler              | 2,0%                                                 | 1,4%  | 1,7%        | 1,8%  |
| Gelişmekte Olan Piyasalar        | 6,0%                                                 | 6,1%  | 5,6%        | 5,3%  |

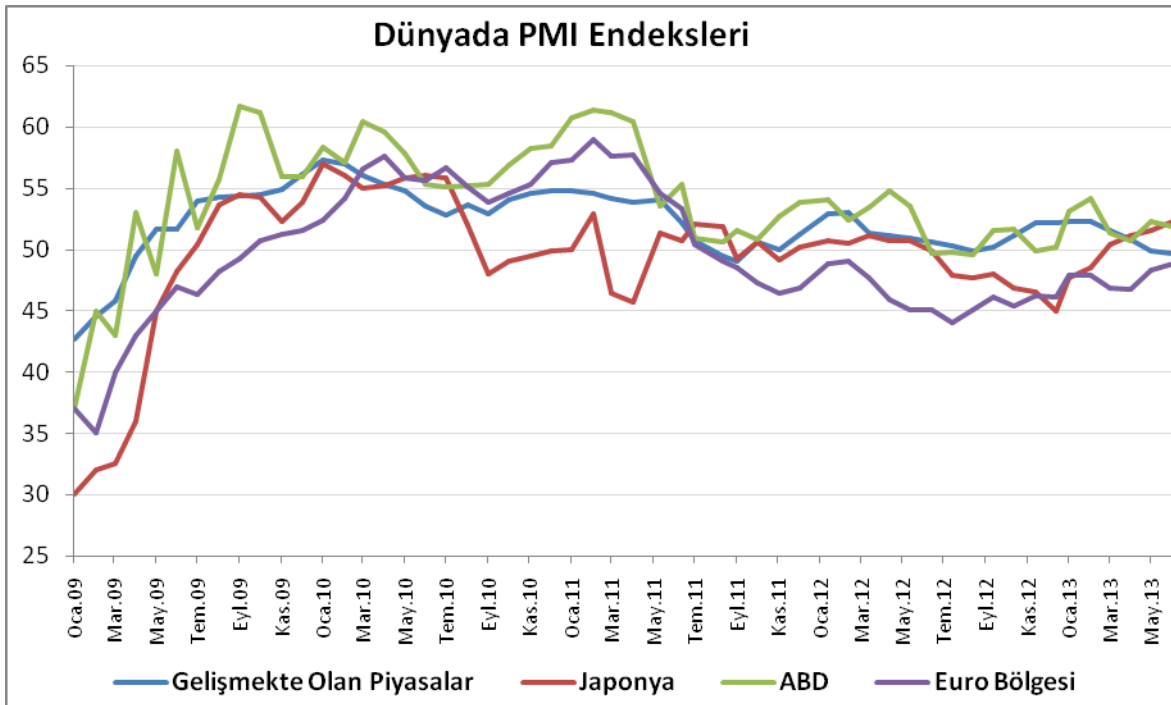
**Kaynak:** IMF, World Economic Outlook 2014 Update

Dünya büyümesindeki ivmelenmenin en önemli faktörü olarak, büyümeyi sınırlandıran para politikalarına ait belirsizliğin ortadan kalkması ve özel sektör taraflı ekonominin canlanması olarak görüldüğü ancak bunun da gelişmiş piyasalardan kaynaklı olduğu görülmektedir. Faizlerde yaşanacak olası artışlar da emtia fiyatlarında aşağı yönlü baskı olarak görülebilecektir. Diğer taraftan varlık fiyatlarında ve istihdamda yaşanan olumlu gelişmeler talep ve enflasyonda bir nebze yükselişe sebep olabilecektir. Bu durum gelişmekte olan piyasaların dünya ekonomisini desteklediği önceki yıllardan bir farklılaşma olarak ortaya çıkmaktadır.

## 2.2. Dünya Sanayi Üretimi ve Öngörüler

Dünya ekonomisinde sanayi ve büyüme yönünde olası risk faktörlerine yönelik inceleyebileceğimiz göstergelerden biri Satın Alma Yöneticileri Endeksidir (PMI). Gelişmiş ekonomiler için 2012 yılı boyunca eşik 50 değerinin altında kaldığı görülen endeksin 2013 ortasından itibaren hızla toparlanarak gelişmekte olan piyasalar ve Çin değerlerinin üstüne çıktığı görülmektedir. PMI endeksleri Çin ve gelişmekte olan ülkeler için 4Ç13 ve 2014 başlarında yüksek gelir grubundaki ülke grubunun aksine zayıflama gösterse de 50 eşik değerinin üstünde kalarak genişleme bölgesinde kaldığı değerlendirilmektedir. Bu noktada Euro bölgesi içinde olumlu gelişmeler yaşandığını belirtmek mümkündür. Sanayi üretimiyle alakalı son veriler bölge ekonomilerinin ve özellikle kamu borcu krizi yaşamış Güney Avrupa ekonomilerinin toparlanma yönünde hareket ettiğine işaret etmektedir. Bunun yanında bölgenin tahvil piyasalarında düşen getirilerin sonucunda borç yükünün hafiflemesi, fon bulma kolaylığı ve maliyetlerinin düşmesi gibi gelişmelerle talep şoklarından faydalanan bir noktada yer alacağı görülmektedir<sup>11</sup>. Ancak bu bölgede hala iç talebin zayıf seyrettiği de belirtilmelidir.

Şekil 2: Dünyada İmalat Endeksleri



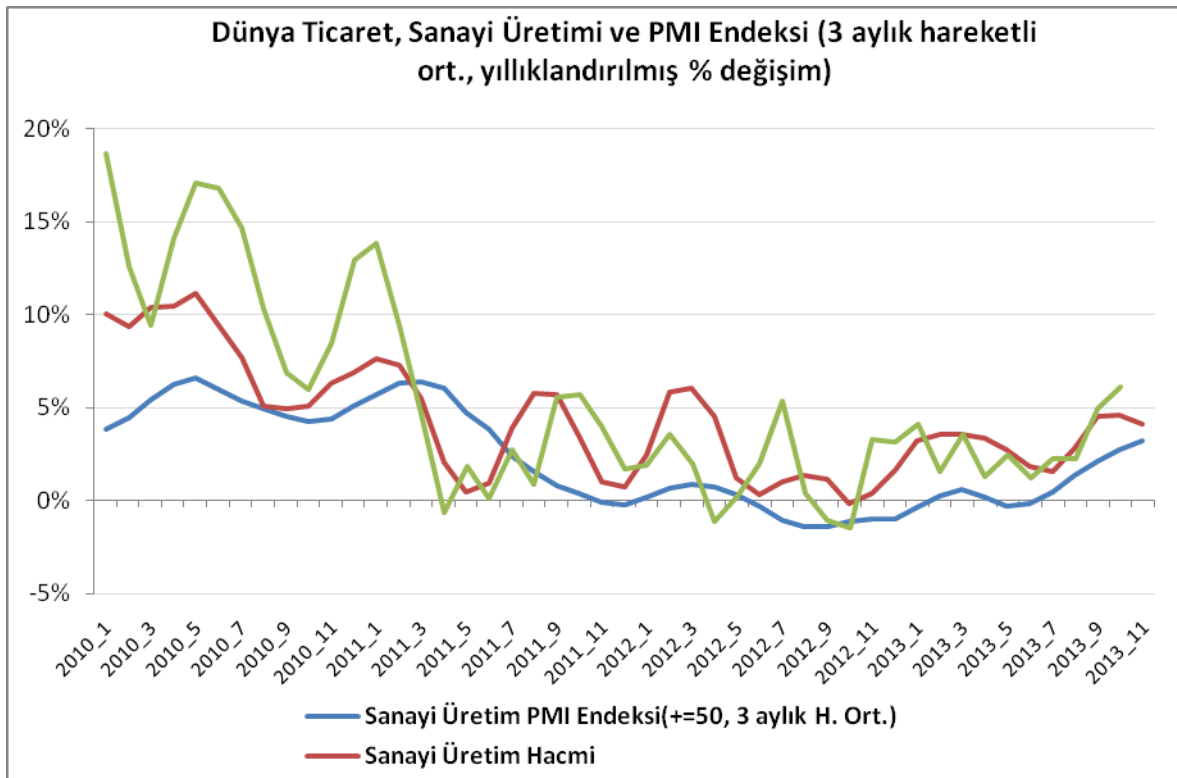
Kaynak: Dünya Bankası, Gelişmekte Olan Trendler 2014 Raporu

<sup>11</sup> Dünya Bankası, Gelişmekte Olan Trendler 2014 Raporu.

## 2.3. Uluslararası Ticaret

Global ticaret hacmindeki aylık seyir, Dünya genelindeki sanayi faaliyetlerinde 2013'ün ikinci yarısında kesintisiz devam eden bir yukarı yönlü ivmeyle açıklanabileceğine işaret etmektedir. Bu ilişkiyi dikkate alarak geçtiğimiz yılın son çeyreğinde yüksek bir artış hızına kavuşan sanayi üretimi hacminin (ort. %4.8) Dünya ticaretindeki aylık artışın %8-%5 arasında hareket edeceğine işaret etmektedir. Doğal olarak ticaret ve sanayi üretimi büyümeye göre şoklara daha kolay tepki verebildiği için çok daha oynak bir seyir izlemektedir. Ancak genel trendin yukarı yönlü olduğu açıktır.

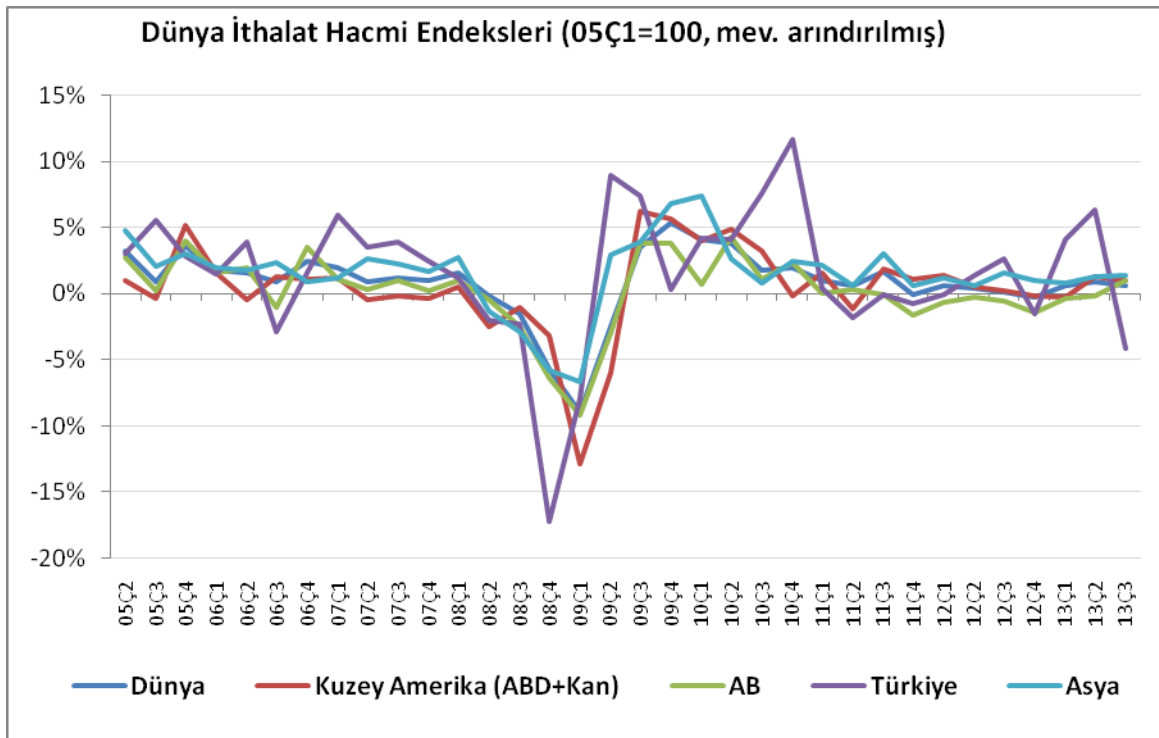
Şekil 3: Ticaret ve İmalat



**Kaynak:** IMF Dünya Ekonomik Görünüm 2014 Güncelleme Raporu, MarkitEconomics, HaverAnalytics, CBP Dünya Ticaret Monitoru

Ticaretteki toparlanmanın daha önce de belirtildiği gibi; ABD ve Avrupa kaynaklı talebin artışından ileri geldiği anlatılmıştı. Bu durum gelişmekte olan piyasalardaki ekonomiler ve özellikle cari açığı, milli gelirin %6-%7 seviyelerinde olduğu ekonomiler için olumlu bir gelişme olarak ortaya çıkmaktadır.

#### Şekil 4: Dünya Ticaret Gelişimi



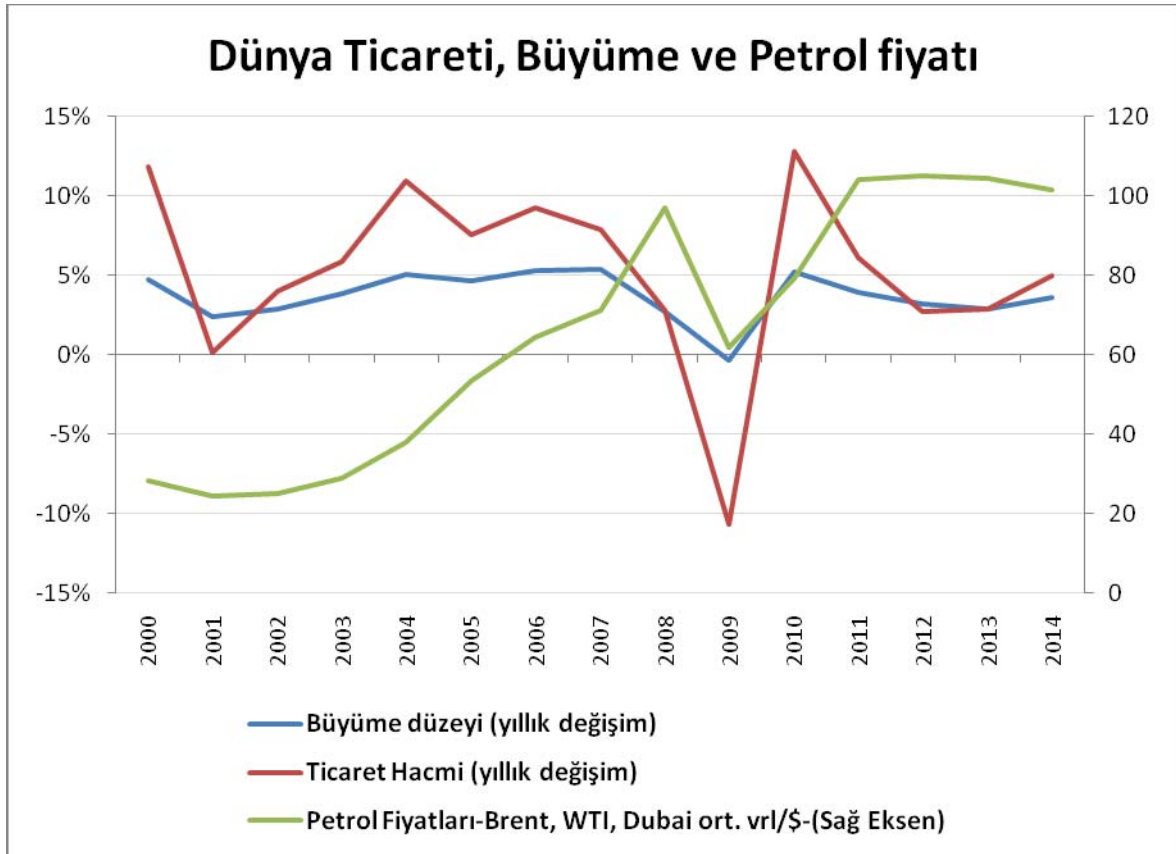
Kaynak: unctad.org

Dünya ticaretinde 2013 yılının başlarında yaşanan zayıflamanın ithalat kaynaklı olduğu belirtilmişti. Ancak bu seyir geçtiğimiz yılın son çeyreğinde hızla toparlanma eğilimine girmiştir. Çin dışında kalan gelişmekte olan piyasalara baktığımızda değişimin halen negatif bölgede yer aldığı görülmektedir. Bu durum grupta cari açık veren ülkeler için denge yönünde bir iyileşmenin yaşanması açısından olumlu bir gelişme iken diğer yandan zayıf talebin bir yansıması olduğu da söylenebilir. Bu noktadan hareketle Dünya ithalatında talebin, büyüme göstergeleri ve sanayi üretiminden de hatırlanacağı üzere gelişmiş piyasalar tarafından destekleneceği anlaşılmaktadır. Ancak Dünya Bankası'nın ele aldığı yeni gelişen trendler raporunda, gelişmekte olan ülkeler arasında ithalatın güçlü olmaya devam ettiği Çin ve Türkiye gibi ülkelerin olduğu, dolayısıyla talep yönlü zayıflığın tüm gelişmekte olan ülkeleri kapsamadığının altı çizilmektedir.

Son yayımlanan Ocak 2014 IMF güncelleme raporuna göre; beklentiler Dünya ticaret hacminin belirgin bir şekilde yukarı yönde artacağı yönünde şekillenmektedir. Gelişmekte olan piyasalarda, hakim parasal politikaların daraltıcı yönde gerçekleşecek olmasına rağmen, büyüme beklentileri 2014'te zayıf, 2015'te ise güçlü (yarım puanın üstünde) bir toparlanmanın yaşanacağına işaret etmektedir. Önümüzdeki 2 yıllık süreçte gelişmiş

ekonomilerde büyüme oranı %2'nin üstünde gerçekleşeceği öngörülmektedir. Dünya büyüme oranları 2014 ve 2015 için mevcut değerlerden sırasıyla 0.6 ve 0.9 puan üzerinde gerçekleşeceği tahmini, Dünya ticaret hacmi için olumlu bir beklenti yaratmaktadır. Bunun yanında, son dönemde ABD Merkez Bankasının aldığı kararlar ile beraber, IMF'nin son güncellenen 2014 Dünya ekonomik görünüm raporunda emtia fiyatlarında düşüş yaşanacağı beklentisi, Dünya genelinde özellikle fon bazlı kırılganlık yaşayan gelişmekte olan ülkelerin sıkı parasal politikalarına yöneliminin de dikkate alındığında önümüzdeki dönemde Dünya genelinde enflasyonist bir baskının önemli bir risk faktörü olmayacağını söylemek mümkündür.

**Şekil 5: Büyüme, Ticaret, Petrol**



**Kaynak:** IMF Dünya Ekonomik Görünümü, 2013 Ekim Raporu

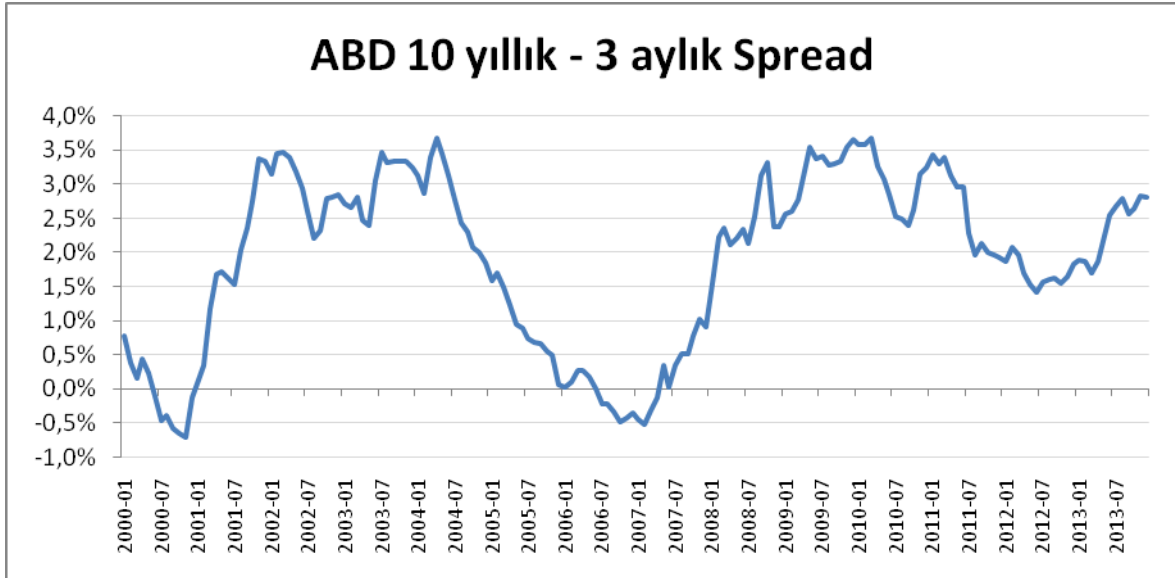
## 2.4. Gelişmiş Piyasalarda Para Politikası

Bu noktada belirtmek gerekir ki, IMF'nin 2014 Ocak ayında yayımladığı Dünya Ekonomik Öngörünüm Güncelleme Raporuna göre, Çin ve Doğu Asya bölgesinde bazı ülkeler %7 civarında bir büyüme beklentisi içinde olsalar da, Türkiye ve Brezilya gibi kırılgan



ekonomiler için bu sene ve sonraki yıl büyüme öngörülerini %3'ün altına çekilmiş durumdadır. Dolayısıyla gelişmiş piyasalarda para politikasında normalleşmeye doğru giden yeni dönemde bu kırılgan grupta yer alan ülkeler için büyüme beklentileri aynı yönde ilerlemektedir, ancak aynı sınıfta yer alan diğer ülkelerin şoklara göstermiş olduğu tepkiye göre oldukça farklı bir yön ve şiddet sergileyebilecekleri düşünülebilir.

**Şekil 6: ABD Verim Eğrisi Gelişimi**



**Kaynak:** ABD Hazinesi ([www.treasury.gov](http://www.treasury.gov))

Para politikalarında kriz ile birlikte FED tarafında uygulamaya sokulan alım ve destek programları sonucunda bilançonun 2013 sonu itibariyle başlangıç değerine göre 5 kat büyümüş olduğu görülmektedir. Ancak bu durumun, varlık alımlarının 2014'te sonlanması ile birlikte devam etmeyeceği de unutulmamalıdır. Diğer taraftan, Avrupa Merkez Bankası'nın (AMB) büyüme ile ilgili verilere göre bir süre daha faizleri düşük tutacak olması ve tam tersine Japon Merkez Bankasının %2 enflasyon hedefi ile agresif bir genişlemeden yana tavır sergilediği bilinmektedir. Bunun yanında her iki Merkez Bankasının da negatif reel faiz ile karşı karşıya olduğunu düşünürsek para politikasında hızlı bir normalleşme de gidilmeyeceği söylenebilir.

ABD tahvil spreadlerinin artış eğiliminde olması reel ekonominin toparlanma eğiliminde olduğunun göstergesi sayılmakta ancak ekonomik faaliyetlerdeki canlılık kriz öncesi dönemin hala altında seyretmektedir. FED, varlık alımlarını 2014 yılı boyunca 10 milyar dolar azaltarak sonlandıracağını ifade etmiş olsa da, kısa vadeli faizleri çok fazla

yükseltmeden bunu gerçekleştirecek bir yol izlemeye çalıştığı görülmektedir (alımlarının önemli bir çoğunluğu mortgage ve uzun vadeli krediler olması yönünde bir politika izlediği düşünülüyor). Dolayısıyla spreadin bir dönem daha mevcut düzeylerde kalacağı düşünülebilir. Bu duruma göre getiri eğrisi eğiminin kısa vadede artmayacağı beklenmektedir.

## 2.5. Emtia Fiyatları

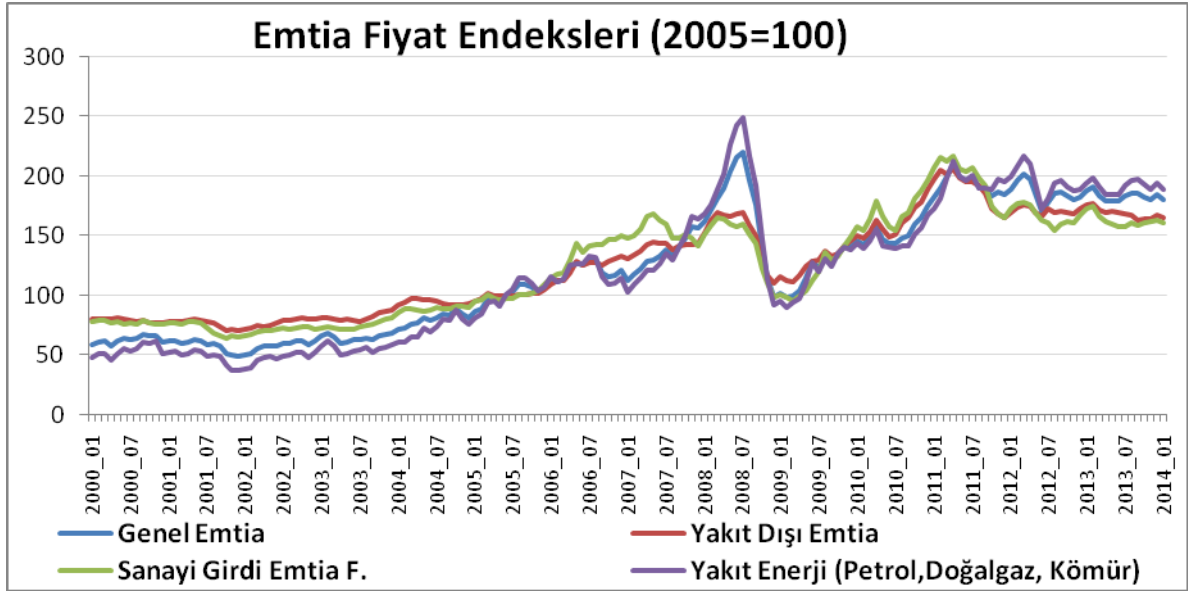
Dünya ekonomisinin kriz sonrası düşük büyüme döneminden çıkmaya çalıştığı mevcut koşullarda, hammadde fiyatlarının halen yüksek olduğu anlaşılmaktadır. Diğer yandan 2008'deki tepe noktasını dikkate almadığımızda, 2013 yılı boyunca ve 2014 başındaki fiyatların halen talepteki zayıflığın etkisiyle de 2012 düzeylerinin altında olduğu anlaşılmaktadır. Enerji fiyatları dışında 2013 yılında emtia fiyatları başta altın gibi kıymetli madenler (%17'ye yakın düşüş) olmak üzere aşağı yönlü bir grafik sergilemektedir. Enerji gurubunda ise, petrol önceki yılların aksine 104 \$/vrl'da stabil kalmıştır. Dünya bankası baz seneryosuna göre beklentiler petrol fiyatının 2014'te 103 \$/vrl düzeyinde gerçekleşeceği yönündedir<sup>12</sup>.

Çin kaynaklı talep şokları, teknolojik gelişmelerin üretim girdisi olarak kullanılabilen hammadde kaynaklarının ikame edilmesini kolaylaştırmış olması, kur ve faiz oynaklığında ani artışlar deniz ticareti taşımacılığında yer alacak hammadde kompozisyonunun ve fiyatının daha dalgalı hale gelmesine neden olabilecektir. Fiyat hareketliliğinin diğer nedenleri finansal piyasalardan kaynaklanmaktadır. Emtia piyasalarıyla ilgili Dünya Bankası ve benzeri kuruluşlarca yazılan raporlarda enerji fiyatlarındaki hareketliliğin diğer emtialara göre daha büyük olduğu ve bu durumun SWAP ve başka sözleşmeler aracılığıyla genel emtia fiyatlarına yansıdığı belirtilmektedir. Bu oynaklık ve riskler yatırımcıların yeni tesisler kurmak amacıyla yapacakları yatırımlar üzerinde bir çekince olarak yer alması kaydıyla genel fiyatları etkileyebilecek sonuçlara neden olabilmektedir.

---

<sup>12</sup> Dünya Bankası, Emtia Piyasaları Öngörünümü Raporu, Ocak 2014.

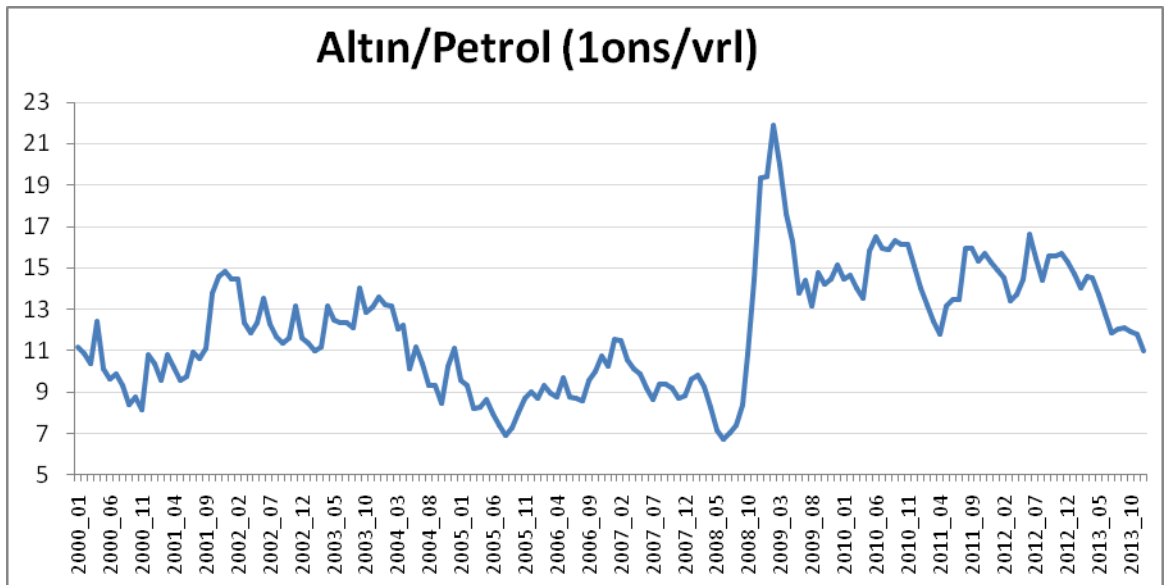
Şekil 7: Emtia Fiyat Gelişimi



Kaynak: IMF Emtia Fiyatları ve Tahminleri

Emtia fiyatlarındaki son gelişmeler incelendiğinde; 2013 yılının sonlarında belirgin bir fiyat artışının yaşanmadığı görülmektedir. Önceki grafiklerden de anlaşılacağı üzere; gelişmiş piyasalardaki talebin yaratacağı etkiyle petrol fiyatlarının yükselebileceği değerlendirilmektedir. Diğer taraftan doların değerlenme sürecinin içinde olduğu ve global düzeyde faizlerin artacağı bir döneme girildiği düşünüldüğünde bu etkilerin talep artışını frenleyeceği söylenebilir.

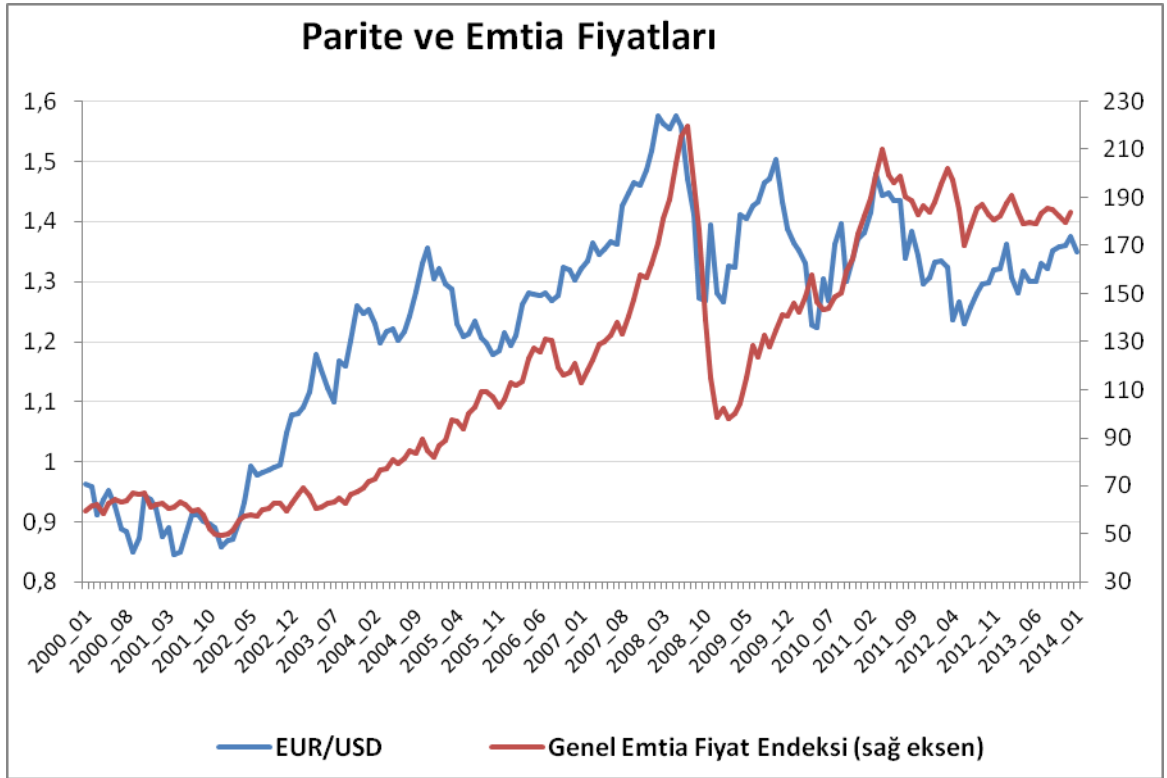
Şekil 8: Altın Petrol Paritesi



Kaynak: TCMB, Investing.com

Altın ve değerli madenlere ait fiyat endekslerinin, artan faiz oranları ve azalan güvenli liman etkisi nedeniyle, dolar bazlı değerlerinde düşüş olasılığı artmaktadır. Bu durumun, altının kriz sonrası en çok değeri artan metal olduğu dönemden itibaren negatif ayrışmaya başladığı 2012 sonlarına kadar daha net yaşandığı görülmektedir. Petrolün varil başına altın değerinin yanısıra parite ile emtia fiyat ilişkilerinde görüldüğü üzere; ülke ekonomilerinde kısa sürede enflasyonist bir baskı oluşmayacağı da tahminlenmektedir. Bir farklı görüş ise özellikle AB ülkelerinin resesyondan çıkış sürecinde, global ticaret ve taşımacılığı pozitif etkileyeceği ve neticesinde petrol talebini de canlı tutacağı yaklaşımıdır. Her halükarda gerek yedek tutma açısından altın, gerekse canlanan talep ile yüksek seyredebilecek petrol fiyatları ve dalgalı Euro/Dolar paritesi ticaretin önündeki önemli risk unsurları olarak kalmaya devam edecektir.

#### Şekil 9: Parite Hammadde Gelişimi



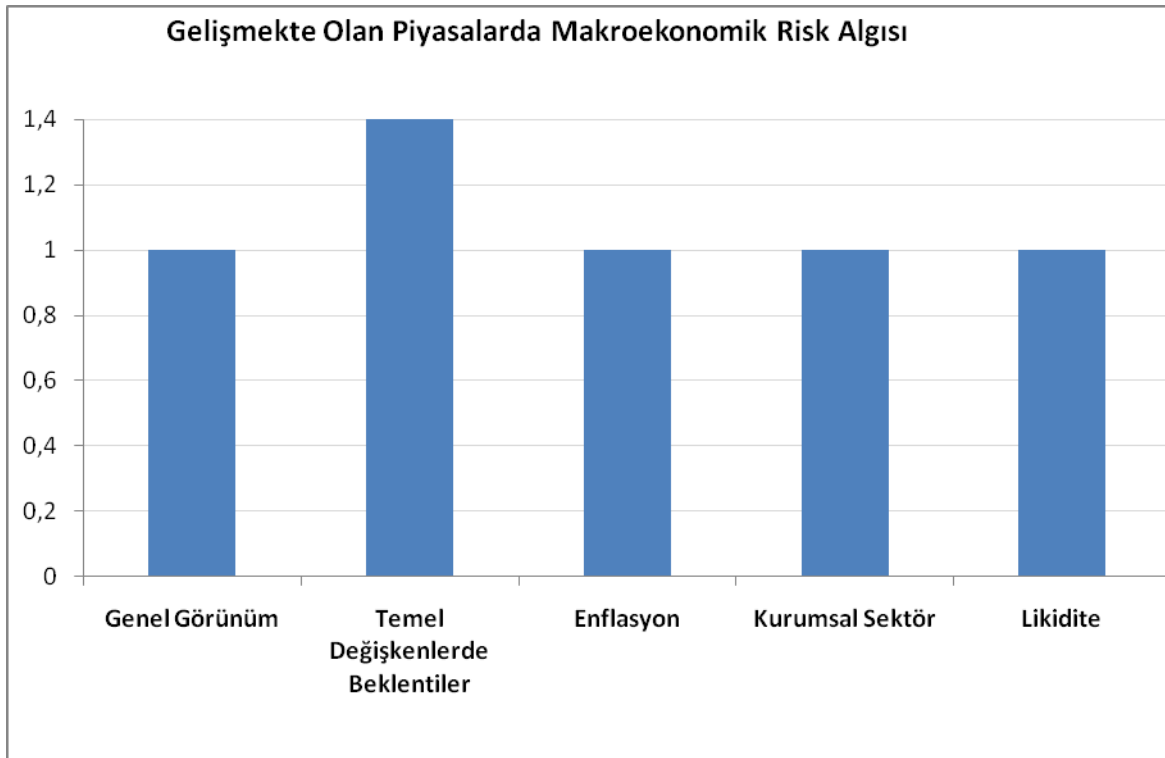
Kaynak: TCMB, IMF Emtia Fiyat ve Tahminleri

## 2.6. Gelişmekte Olan Piyasalarda Riskler

Gelişmekte olan piyasalar, 2013'ün ikinci yarısında etkileri görülmeye başlanan tersine sermaye hareketi sonucunda, olası daha şiddetli ekonomik sarsıntılara karşı tedbirli olma yönünde adımlar attılar. Bu yeni koşulların ilk etkileri finansal piyasalarda düşüşlerin yaşanmış olması ve ülkelerdeki para birimlerinin kısa zamanda değer kaybetmesi ile birlikte oynaklıkların artması olmuştur. Böylelikle, daha önceki tüketim harcamaları için uygun finansman koşulları sağlayan gevşek para politikaları bir ölçüde sonlandırılmaya başlandı. Nitekim enflasyonist kaygı ve daha da önemlisi finansal istikrarsızlık gibi pek çok risk beklentisinin oluşmaya başlaması da bu dönemde artma eğilimine girmiştir.

İç piyasalardaki kırılganlıklar ve dış şoklara karşı daha hassas bir yapıya dönüşen gelişmekte olan piyasa ekonomileri zayıf büyüme öngörüsü ile karşı karşıya kalmıştır. Bununla birlikte borçlanma yeteneklerini etkileyen risk primlerinde de belirgin bir şekilde artışlar yaşanması beklenmektedir<sup>13</sup>.

Şekil 10: Risk Algısı



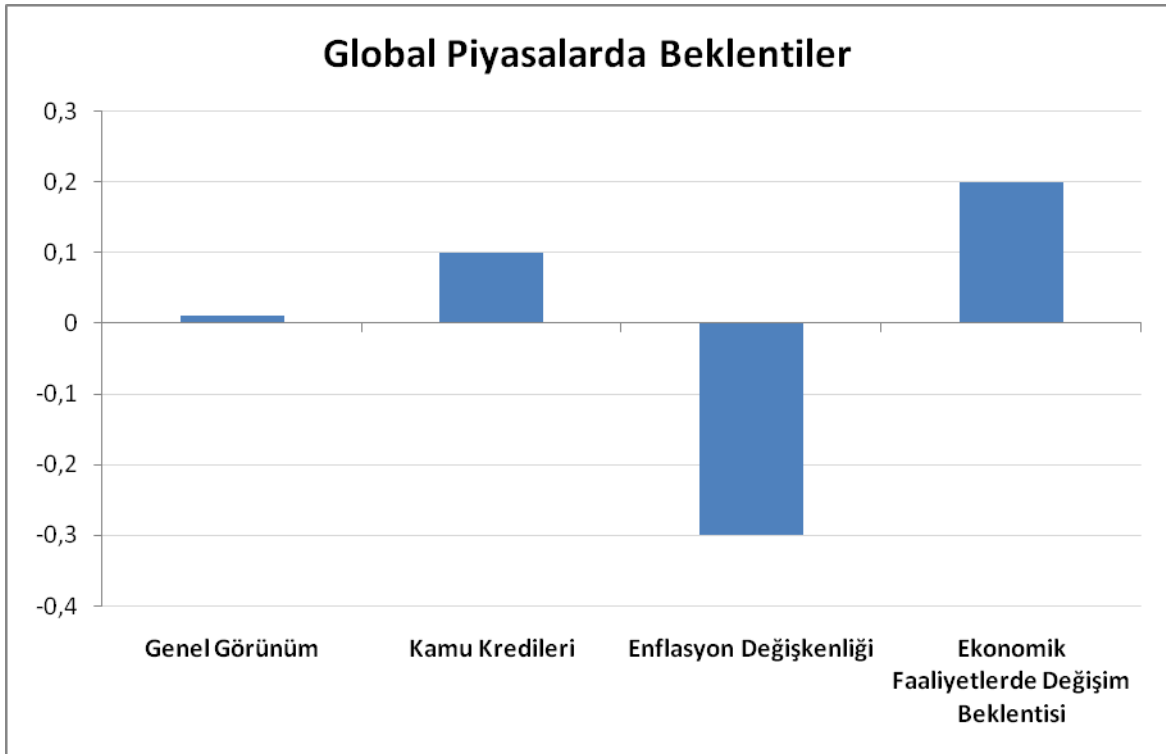
Kaynak: IMF Global Finansal İstikrar Raporu, Ekim 2013

<sup>13</sup> IMF Global Finansal İstikrar Raporu, Ekim 2013.

Global piyasalardaki ekonomik faaliyetlerde toparlanma konusunda belirsizlik varken ve kamu borçlanma kalitesinde anlamlı bir toparlanma beklenmezken, gelişmiş piyasalarda güç kaybeden gevşek politikaların enflasyon baskısını hafifletmiş durumda olduğu anlaşılmaktadır. Tüm bunların gelişmekte olan piyasaların genel görünümünde anlamlı bir toparlanmanın yaşanmayacağını gösterdiği söylenebilir.

Buna ek olarak Euro bölgesi bilançolarının, iyileştirme faaliyetleri ve genişleyici para politikaları devam ederken, önceki dönemlerdeki gibi gelişmekte olan piyasalara hızlı fon akışı sağlayamayacak olması, fonlama ve borç alternatif seçeneklerini daraltıcı bir etki ile neticelenebileceği değerlendirilmektedir. Bu durum gelişmekte olan piyasaların bankacılık sistemlerinde risk primlerinin yukarı yönde hareket etmesi beklentisini beraberinde getirmiştir<sup>14</sup>.

#### Şekil 11: Makroekonomik Beklentiler



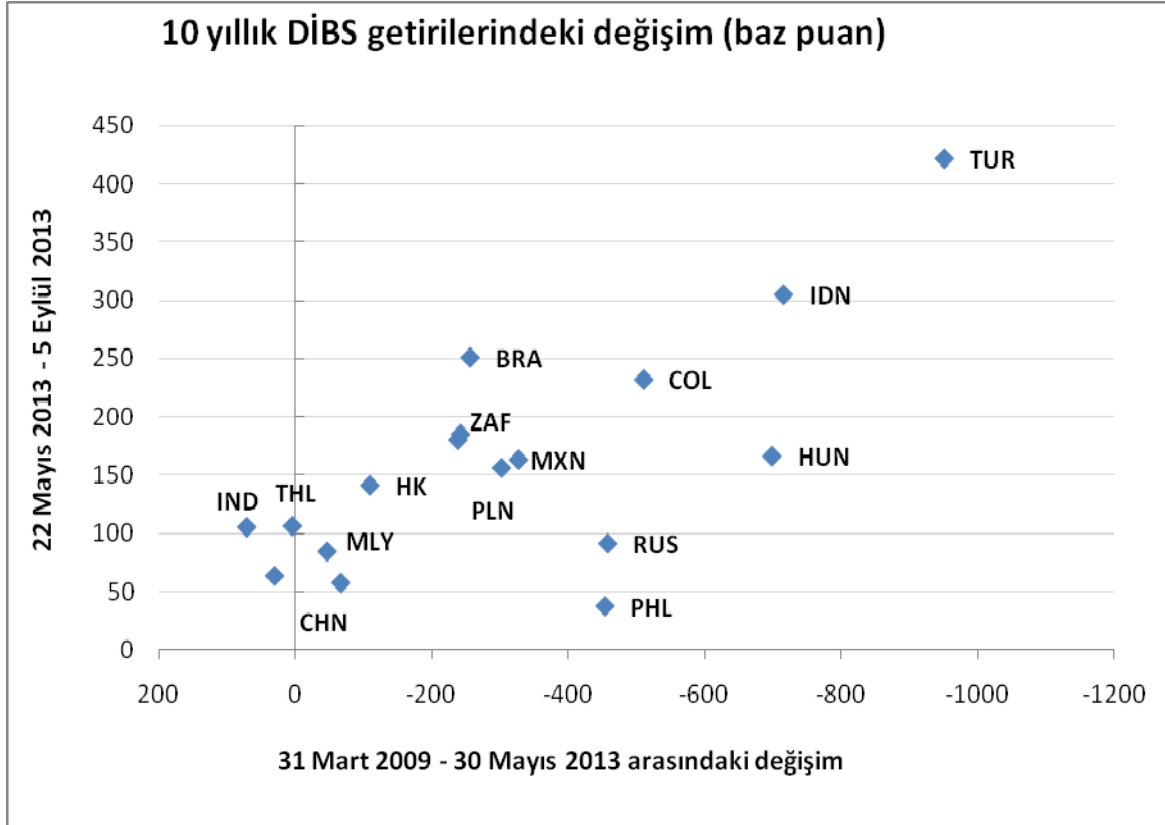
**Kaynak:** IMF Global Finansal İstikrar Raporu, Ekim 2013

Bu tür politika kırımlarının etkileri de görüldüğü gibi farklı sonuçlara neden olabilmektedir. Likidite bolluğunun yaşandığı dönemde borçlanma anlamında kazanılan

<sup>14</sup> IMF Global Finansal İstikrar Raporu, Ekim 2013.

maliyet avantajlarının (yatay eksen) son dönemde kaybedilme eğilimi ile yer değiştirdiği görülmektedir (dikey eksen), (Şekil 12).

**Şekil 12: Borçlanma Risk Primi**

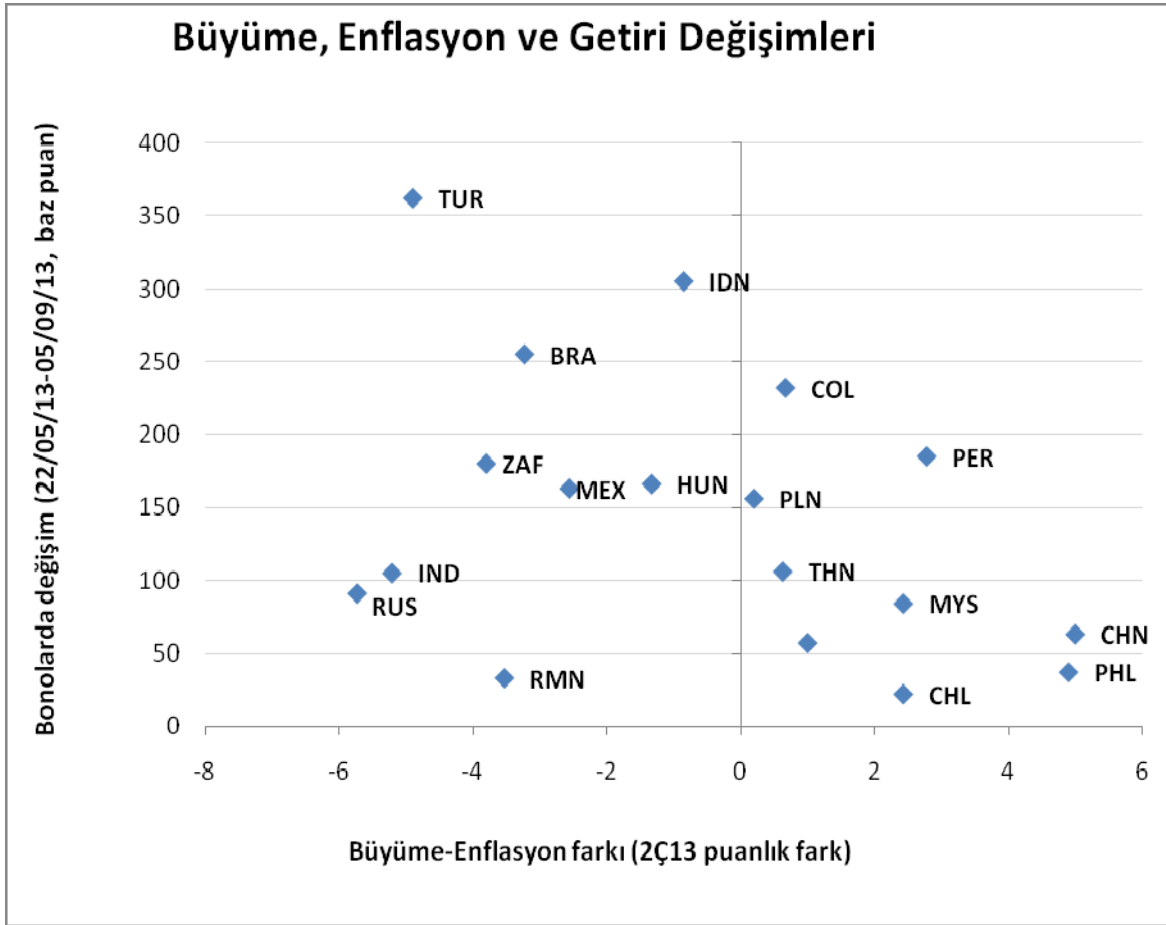


**Kaynak:** IMF Global Finansal İstikrar Raporu, Ekim 2013

Burada ekonomilerini yapısal olarak bir üst sınıfa taşıyabilen ülkelerin son dönemdeki kayıpları, kazançların altında kalmıştır. Örneğin Türkiye için, bu iki dönemin (Şekil 13) toplam etkisine bakıldığında, bundan öncesine göre -500 baz puanlık olumlu bir yerde konumlandığı söylenebilir. Ancak yine de gelişmekte olan piyasalardaki uzun dönem getirilerdeki 4 yıllık düşüş son bulurken, yukarı yönde en sert hareketliliğin 2013'ün ikinci yarısında, özellikle Türkiye, Brezilya, Endonezya ve Güney Afrika'da sırasıyla +400, +300, 250,+200 puan olarak gerçekleştiği görülmektedir.

Büyüme oranlarının enflasyon oranlarını yakalayamadığı durumlarda borçlanma perspektiflerinde de bir bozulmanın yaşandığı söylenebilir. Bu durumda yaşanan fiyat artışlarının gelirle desteklenemediği ortamda gelir dağılımı ve varlık fiyatları sebebiyle oluşan refah algısı gibi çelişkiler gözlemlenmek de mümkündür. Bu sürdürülebilir bir büyümeyi de ortadan kaldırdığı için risk primi olarak borçlanma oranlarında kendini gösterebilmektedir.

Şekil 13: Ekonomik İstikrar ve Risk



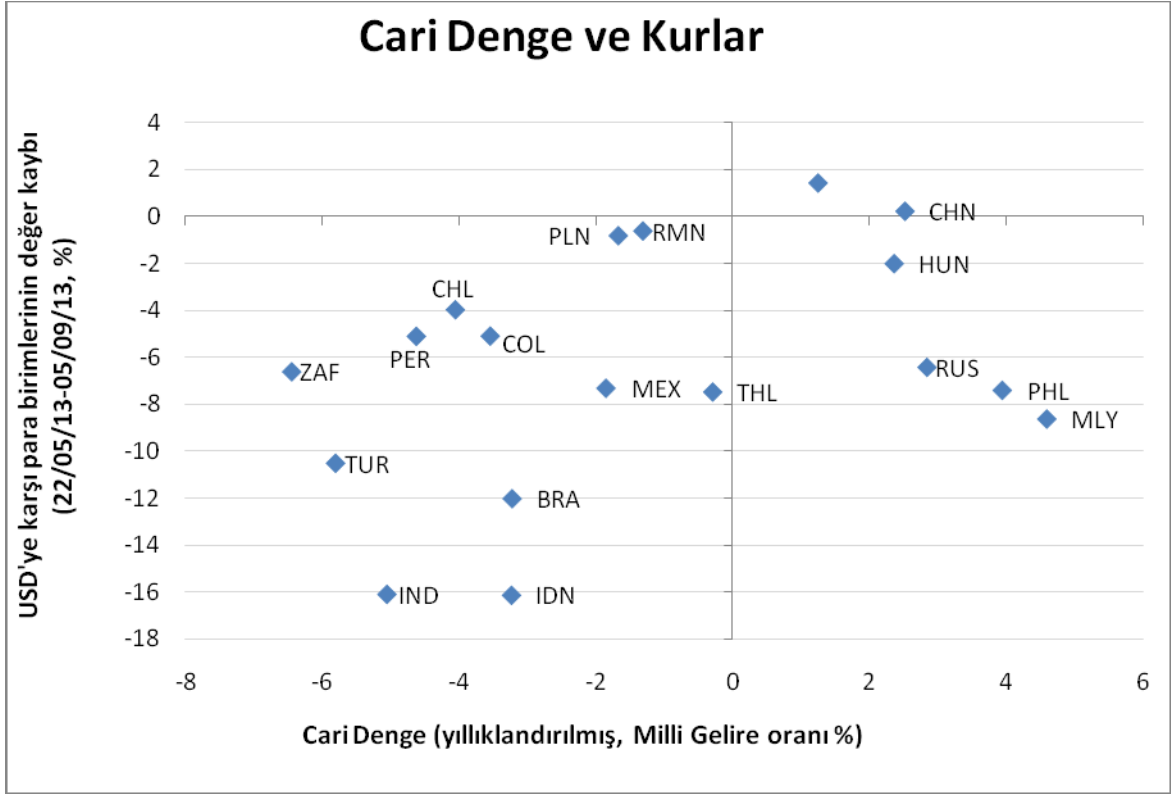
**Kaynak:** IMF Global Finansal İstikrar Raporu, Ekim 2013

Gelişmekte olan piyasalarda Türkiye, Brezilya, Endonezya gibi cari açık ve kurda kırılgan yapıları olan ekonomilerde büyüme ve enflasyon arasındaki fark negatif bölgede yer alırken aynı dönemde 1Y13 sonrası risk ve faizde de yukarı yönlü baskılar olduğu anlaşılmaktadır.

Grafikte yer alan ülkelere baktığımızda büyük bir çoğunluğunun dış dengelerinde bozulma ve sert kur hareketleriyle 2013'ün ikinci yarısında para birimlerinde değer kaybı yaşadıkları görülmektedir. Ek olarak 2014'ün ilk ayında da gelişmekte olan piyasalar para birimlerinin ortalama %7 değer kaybı eklendiğinde (geçen sene yıllık ortalama %15 değer kaybı olmuştur) bu durumun bu ülkelere yurtdışı borç yükümlülükleri ve yabancı kredi piyasalarında fon bulma konusunda ek maliyet olarak yansıyacağı düşünülebilir.



Şekil 14: Cari Denge-Kur ilişkisi



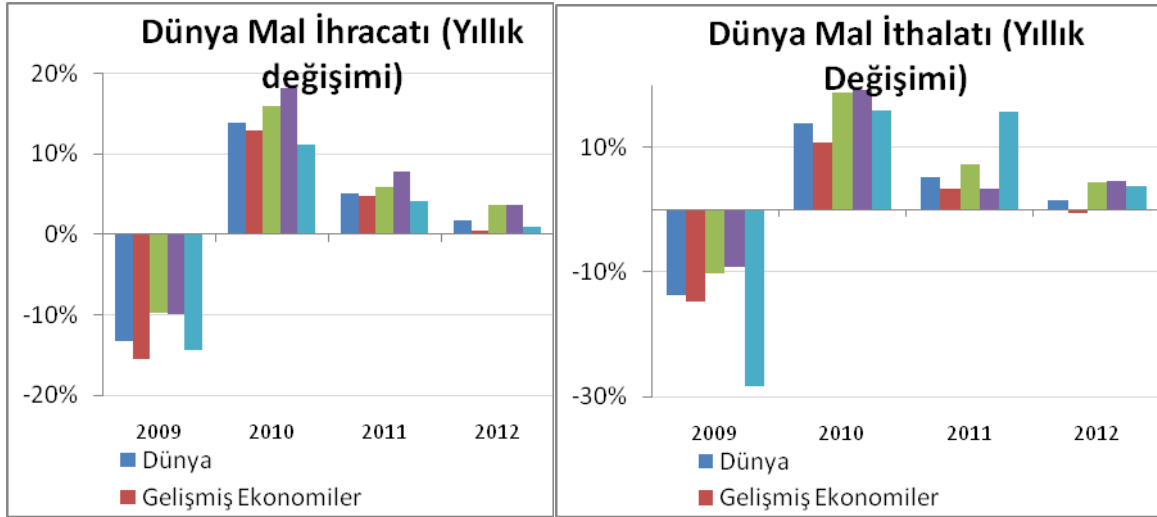
Kaynak: IMF Global Finansal İstikrar Raporu, Ekim 2013

## 2.7. Uluslararası Deniz Ticareti

Uluslararası mal ticareti 2010 yılından sonra belirgin bir yavaşlama göstermiştir. Bu yavaşlama bir dereceye kadar baz etkisiyle gerçekleşmiş olsa da, başta Çin ve Hindistan olmak üzere Asya ekonomilerindeki ticaret hacimlerinin önceki yıllara göre azalması ana etken olarak dikkati çekmiştir. 2013'te bunun devam ettiğini, gelişmiş ülke ekonomilerinin ABD ve Japonya'dan gelen talep ile ticaretin pozitif tarafa geçeceği ve bunun 2014 yılında da süreceği olası görünmektedir. Ancak önceki dönemlere göre de bu seyrin zayıf olduğu söylenebilir. ABD başta olmak üzere genişletici politikaların varlık fiyatları ve finans kesimi üzerinde olumlu etkileri olmuş olsa da, tüketimin tekrar canlanması için, sadece refah artışı değil, gelir artışıyla da bunun teyit edilmesi gerekmektedir. Varlık fiyatlarındaki düzelmeye göre çok daha ağır toparlanan, hatta Avrupa'nın birçok yerinde hala ağır bir sorun olan istihdamdaki düzelme olmadan, borç yükü altındaki gelişmiş ülke bireylerini tekrar tüketime yönlendirmek kolay olmayacaktır. Dünya Ticaret Örgütü'nün resmi

rakamlarına göre 2013 yılı sonunda Dünya mal ticaretinin %3,3 yıllık artış kaydedeceği belirtilmektedir.

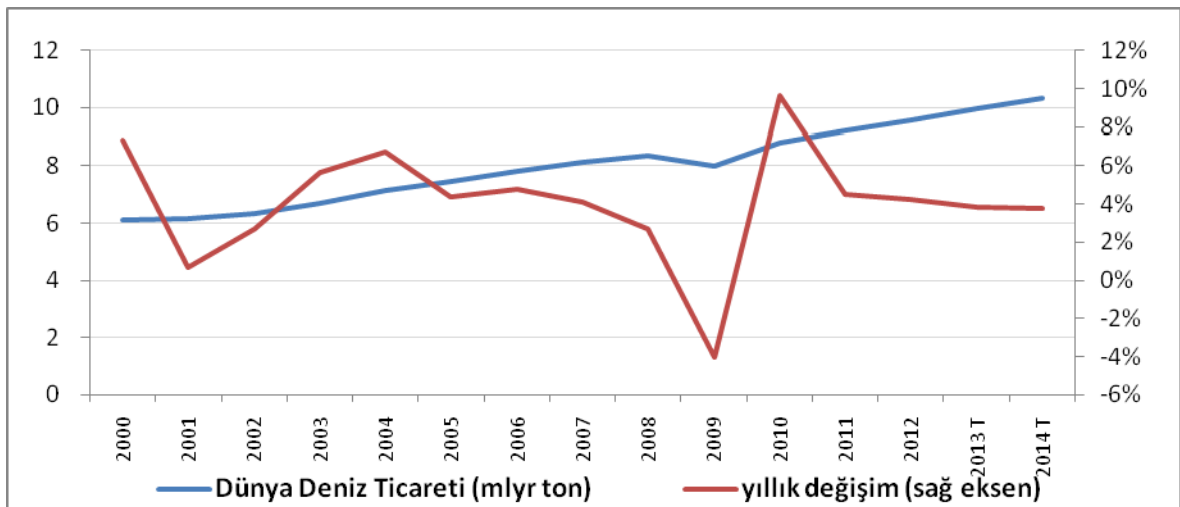
**Şekil 15: Global Mal Ticareti**



**Kaynak:** UNCTAD

Dünya deniz ticareti son 10 yıllık dönemde ortalama %4 düzeyinde artarken, 2014 yılı sonunda 10 milyar ton düzeyini aşacağı beklenmektedir<sup>15</sup>. Dünya mal ticaretiyle karşılaştırıldığında, deniz ticaretinin daha iyi bir performans grafiği çizdiği söylenebilir.

**Şekil 16: Global Deniz Ticareti Gelişimi**



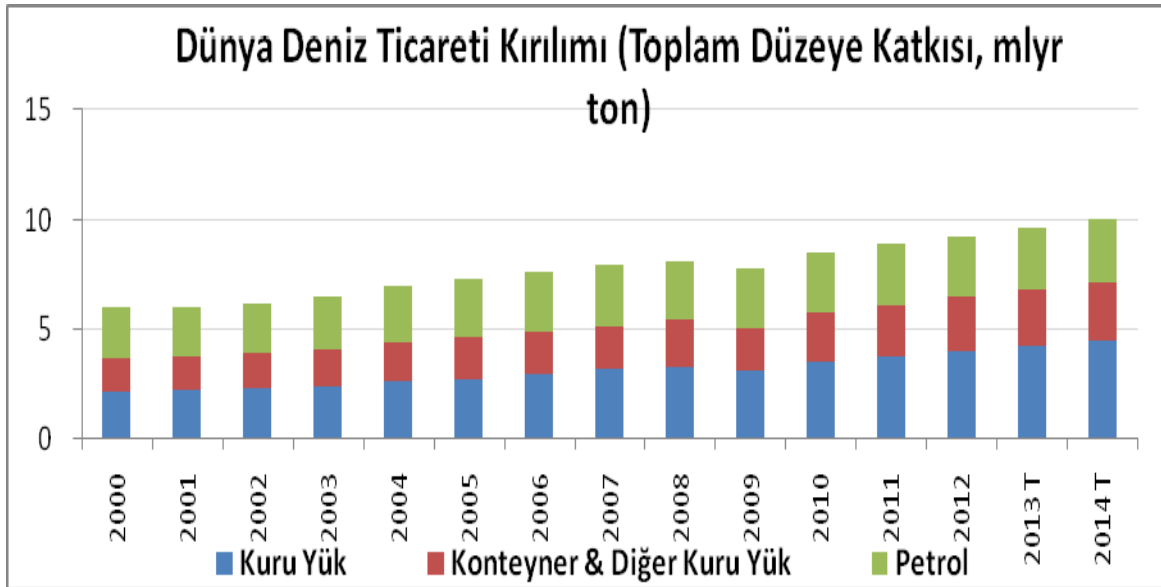
**Kaynak:** www.Clarksons.net

<sup>15</sup> www.Clarksons.net

Kriz öncesi dönemde özellikle Çin'deki reformlar ile beraber daha belirgin hale gelen üretim ve tüketim bölgeleri farkı, kriz sonrası dönemde ise istihdam çekinceleri sebebiyle yine aynı bölgede yaşanan yoğun devlet destekli yatırım ve üretim süreçleri sayesinde ortalama yıllık %4'ün üzerinde büyüyen deniz ticareti, özellikle kuru yük taşımacılığındaki artış sayesinde bu farkı yaratmayı başaramıştır. Bu yüzden, krizin en yoğun olduğu dönemde kısa süreli bir düşüş yaşanmasına rağmen, özellikle 2009'un birinci çeyreği ile beraber, toparlanma süreci tekrar ivmelenmiştir. Değer bazlı (ABD Doları) ticaret ölçülerinde dalgalanmalar çok daha yüksek düzeyde gerçekleşmiş, genişlemeci ve doğrudan devlet destekleri dolaylı da olsa emtia piyasaları üzerinden buna katkıda bulunmuştur.

Uluslararası deniz ticaretinde en büyük pay 2012 yılında kuru yük taşımacılığı olurken; toplam ticaretteki payının giderek artacağı tahmin edilmektedir. Miktar olarak ikinci en yüksek pay petrol taşımacılığının, üçüncü yüksek pay konteyner taşımacılığının olduğu görülmektedir.

**Şekil 17: Global Deniz Ticareti Alt Birimleri**

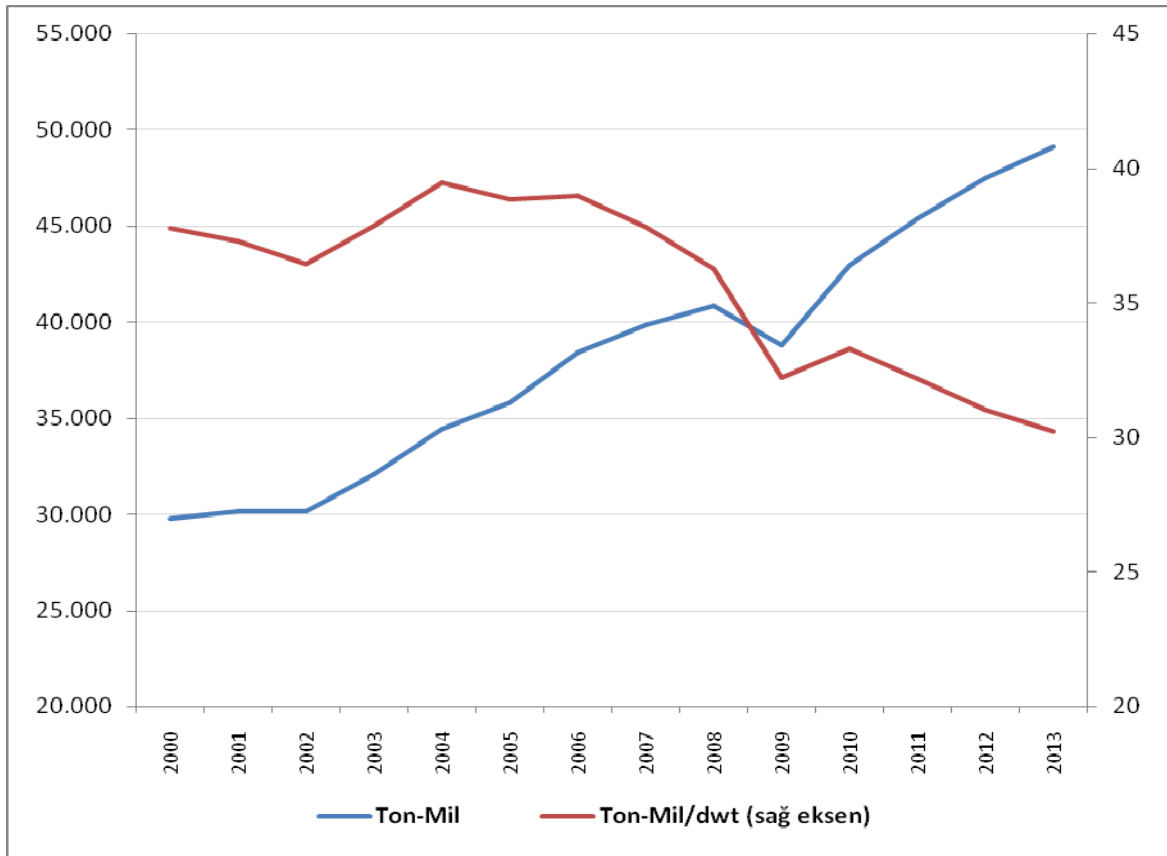


Kaynak: www.Clarksons.net

Yıllık değişim hızlarına baktığımızda ise, konteyner taşımacılığı yıllık bazda 2012 yılında %3.2 artış kaydederken, petrol taşımacılığı Çin ve Hindistan gibi ülkelerin nispeten yüksek talebine rağmen %1.5 gibi bir artış kaydedebilmiştir. Bu durumun, krizden nispeten az etkilenmiş olan gelişmekte olan ülkelerin, özellikle 90'ların sonunda yaşanan krizden de ders çıkarıp tasarruf tedbirleri sayesinde bu son krize daha hazırlıklı girmiş olmaları ve gelişmiş ülkelerde yaşanan önce finansal sonra ekonomik çalkantıya rağmen yatırım ve üretim seviyelerini korumuş olmalarına dayandığı söylenebilir. Bu yüzden finansal

piyasalarda gelişmiş ülkeler ile yaşanan yüksek entegrasyon seviyesine rağmen (Çin'in kısmi korumacı yapısı buna dahildir), rezerv kaynaklı bir krizin bu ülkelerde kısa sürede yaşanmadığı gözlemlenmiştir. Doğal olarak ödemeler dengesi sorunları yaşayanların bu oynaklıklara daha açık oldukları bunun öncesinde de açık bir şekilde ifade edilmiştir. Tonaj olarak en büyük artış kuru yük taşımacılığında gerçekleşmiştir. Tankerler tarafından yapılan taşımacılığın ise miktar olarak büyük bir artış kaydetmediği anlaşılmaktadır. Benzer bir değişim konteyner yükünde de görülmektedir. Mal ticareti, özellikle kuru yük yüzünden nispeten canlı kalmayı başararak, ton-mil birimi açısından da kriz sonrası olumlu bir seyir izlemiştir. Ancak, ticarete özellikle 2008 yılının ortalarına kadar yaşanan aşırı büyük artış ve buna karşın taşımacılık için kullanılan araç arzının sınırlı kalmış olması, kazançları ve bu alandaki yatırıma olan talebi pozitif yönlü bir şokla karşı karşıya bırakmıştır. Bu dönemde yapılmış olan gemi inşa yatırımları, alınan siparişler ve kontratlar seyreden yüksek kazançlar sayesinde oldukça popüler hale gelmiştir. Bu gelişmeleri 2008 öncesinde filo utilizasyon seyrinde de gözlemlemek mümkündür. Taşımacılıkta yaşanan kısıtlı arz, dwt başına düşen ton-mil miktarını 40-50,000 seviyelerinde tutabilmiştir.

**Şekil 18: Global Filo Utilizasyonu**

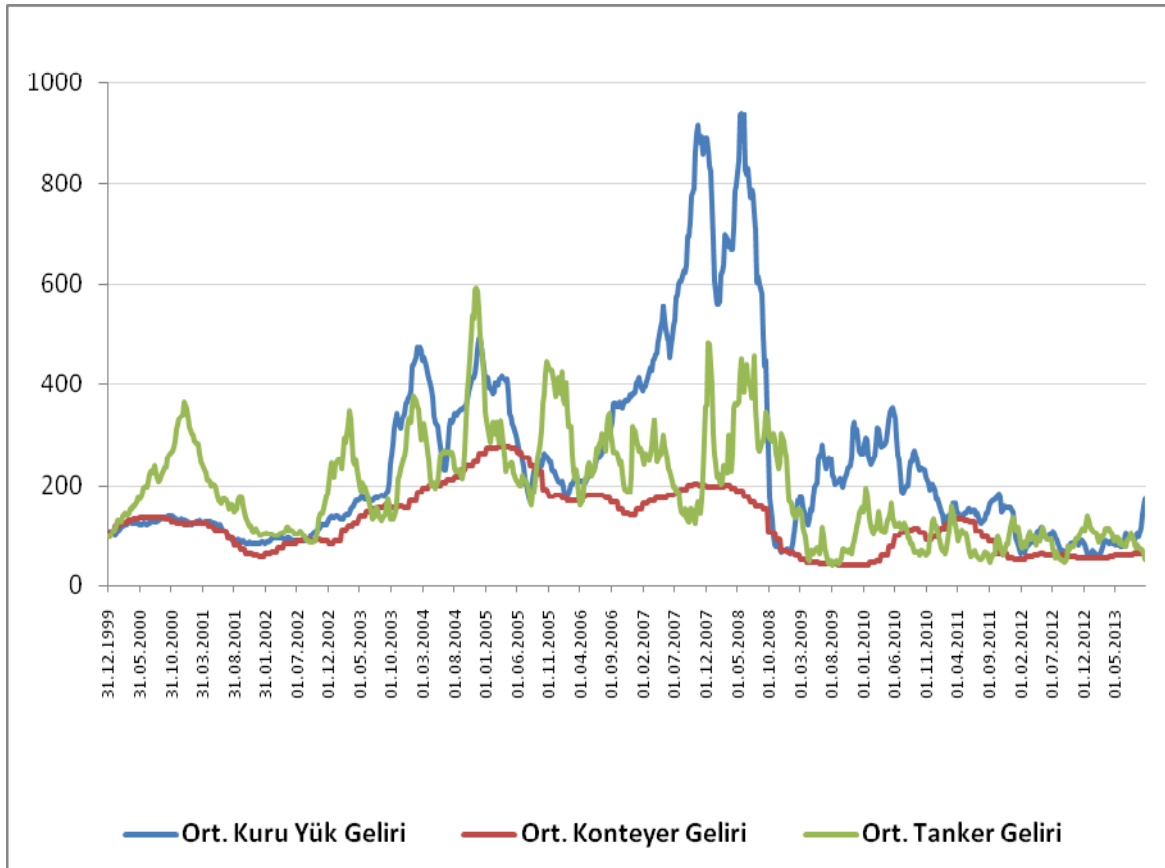


Kaynak: www.Clarksons.net

Dünya deniz taşımacılığında ton-mil göstergesi dış ticaret hacminin 2009 yılındaki daralma kaydetmiş olmasının dışında kademeli olarak arttığını göstermektedir. Bunun yanında daha önce bahsedilen arz tarafındaki pozitif şok, bu alanda yapılan yoğun yatırımlardaki istihdam ve pazar payı kaygıları neticesinde, devlet teşviği ile beraber gemi arzında bir devamlılık yaşanmasına neden olmuştur. Ancak bu yüksek arz, taşınan yük miktarına göre daha hızlı bir artış göstermiş ve gecikmeli etkileri yüzünden talepteki daralmaya göre artış devam etmiştir. Dolayısıyla, global krizlerin yaşandığı dönemde taşınan yük miktarındaki artış zayıflarken, filo arzı hızla artmaya devam etmiştir. Bu durum Şekil 19’da görüldüğü üzere filo tonajı başına taşınan yük miktarındaki düşüşün en önemli nedenlerinden biridir.

Ton-mil/DWT eğrisinin aşağı yönde hareketinin 2009-2010 döneminde kısa süreli bir artış kaydettiği görülmektedir. Özellikle Çin gibi gelişmekte olan piyasalardaki alt yapı yatırımlarındaki hızla yük taşımacılığını bu dönemde desteklemiş ve bu dönemde taşınan yük miktarı filo arzındaki artışın üzerine çıkarak eğrinin yukarı çıkmasına neden olmuştur.

**Şekil 19: Taşımacılık Kazançları**



Kaynak: www.Clarksons.net, Baltic Exchange

Farklı rotalarda gerçekleşen kiralama ve taşımacılık bedellerinin ağırlıklandırılmış bir karması olan Baltic Dry Endeksi (BDI) denizcilik faaliyetlerindeki canlılığın kriz öncesi dönemlerden uzak olduğunu göstermektedir. Taşımacılığa olan talebin bir yansıması olarak algılanan bu endeks özellikle krizin yaşandığı dönemde kısa vadeli bir gösterge olarak popüler hale gelmiştir. Kısa ve orta vadede finansal piyasalarla olan etkileşimi de önem kazanmış ve literatürde incelenmiştir.<sup>16</sup> Takip eden çöküş ise oynaklıkta bir azalmaya sebep olmasına rağmen, seviye olarak taşımacılık işi yapanlar için sürdürülebilir olmaktan uzak olduğu bir dönemi ifade etmektedir. Bu dönemde sadece bulk değil konteyner ve tanker piyasasında da operasyonel kar sorunu yaşanmıştır. Konteyner piyasasının buna verdiği cevap en iyi örnek olarak görülebilir. Gemi arzına karşın yükte yaşanan aşırı daralma sebebiyle, atıl kalan kapasite ile başa çıkabilmek için gemiler seyirlerden alıkonulmuş, düşük seyir hızları öne çıkmış, yakıt maliyetlerine karşı daha büyük gemilerin inşasına başlanmış (ölçek ekonomisi) ve hatta bazı hatlarda rakip olan şirketler kapasite paylaşımına kadar gitmiştir. ABD, Japonya gibi ekonomilerde ekonomik canlılığın artması, Euro bölgesinde zayıf da olsa olumlu sinyallerin alınması ve gelişmekte olan piyasalarda Çin ve Hindistan'ın devam eden %7 dolayındaki büyüme beklentileri endeksin 2014 başında görülen yukarı yönlü seyrinin devam edeceğine işaret eder niteliktedir.

Petrol açısından yaşanabilecek risklerin başında en büyük alıcı olan Çin ve ABD kaynaklı olası şokların olduğu aşıkardır. Bunun yanında değer kazanan dolar ile birlikte dolara endeksli petrol fiyatlarının dolar endeksiyle olan pozitif korelasyon ilişkisinin çalışmadığı bir ortamda, bu piyasadaki gemi kiralama bedellerinin yine diğer sektörlere göre aşağıda kalmasıyla sonuçlanabilir. Bunların yanında jeopolitik risklerin daha etkin olduğu bu piyasada, son bir iki yılda önce Kuzey Afrika daha sonra Orta Doğu'da yaşananlara rağmen arz yönlü bir fiyat şokunun çok kısa vadeli olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bu durumda yakıt fiyatlarının çok yüksek bir artış göstermeyeceği ve aslında talepte olması beklenen canlanmanın navlunlara olumlu etki yapması beklenirken, bu talebin diğer faktörler yüzünden şimdilik istenen seviyede olmadığı da açıktır.

---

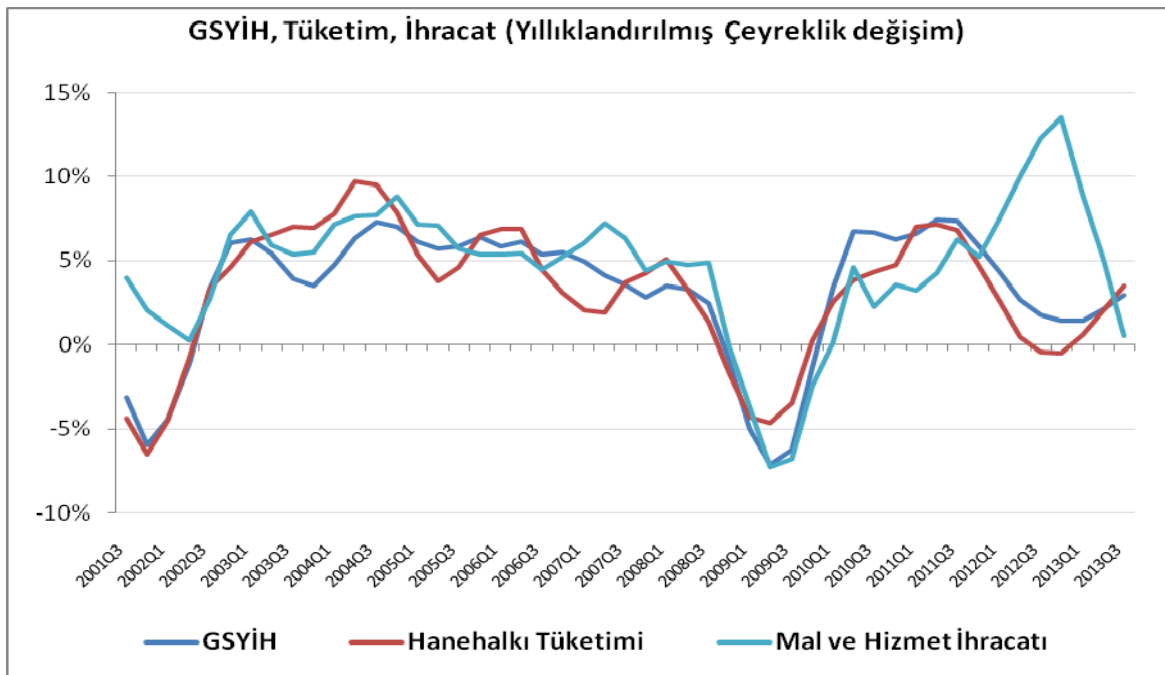
<sup>16</sup> Erdogan, O., Tata, K., Karahasan, B. C., ve Sengoz, M. H. (2013), Dynamics of the co-movement between stock and maritime markets, *International Review of Economics & Finance*, Elsevier, sayı. 25(C), s. 282-290.

## 2.8. Türkiye'nin Büyüme Performansı ve Uluslararası Ticaret Gelişimi

Türkiye ekonomisi 2011 yılında gösterdiği büyüme performansı sonrası (yıllık bazda %8.8), 2012 yılında sert bir iniş yaşamıştır (%2.2). 2013 yılının ise, tahminler gelen veriler ışığında %4 düzeyinde bir büyüme düzeyiyle tamamlanacağı yönündedir. Ayrıca 2014 yılında da büyümenin bir önceki yıla göre daha zayıf seyretmesi beklenmektedir. Bu durumun, yurtdışı piyasalarda gevşek para politikalarının sona ermesiyle, siyasi risk primimin daha önemli hale gelmesine ve genel olarak finansal piyasalarda artan oynaklık, ödemeler dengesi gibi varolan kırılganlıklar ile belirginleşebilecek ekonomik koşullara doğru evrildiği görülmektedir.

Çeyreklik bazda büyüme verilerinin alt kırılımları incelendiğinde; 2013 yılında milli gelir ve nihai hanehalkı tüketiminde bir hızlanma yaşandığı görülmektedir. Ayrıca her iki kalem için oynaklığın göreceli olarak azaldığı da dikkat çeken bir başka gelişme olarak ortaya çıkmaktadır. Ancak belirtildiği gibi, bu değerlerde ekonomik koşullar nedeniyle bir miktar düşüşün yaşanabileceği beklentisi vardır.

Şekil 20: Büyüme, Ticaret ve Tüketim



Kaynak: TÜİK

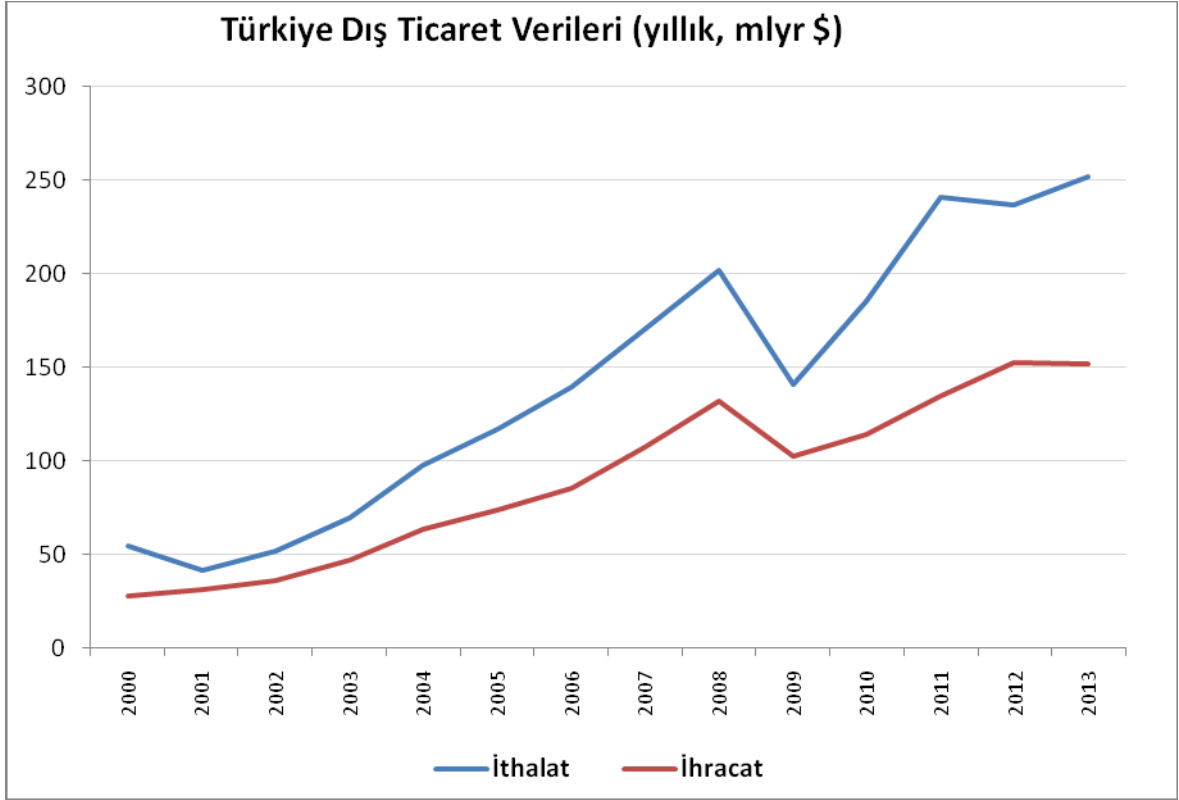
GSYİH verilerinde dikkat çeken bir başka gelişme, mal ve hizmet ihracatı kaleminde çeyreklik bazda sert bir düşüş yaşanmış olmasıdır. Yurtdışında talebin toparlandığı ve TL'nin değer kaybettiği bir dönemde bu seyrin tersine döneceği ve 2013 yılını pozitif bölgede tamamlayacağı söylenebilir. Ancak bu durum, uzun vadeli %4-4.5'lik bir büyüme oranının üzerine çıkarak, istihdam ve sürdürülebilir tüketim seviyeleri anlamına da gelebilir. Refah etkisinin kısa vadede olumsuz olması, bazı çekincelere neden olan göstergelerin iyileşmesi için fırsat yaratacaktır. Bu fırsatların ise kriz öncesi gibi bol likiditenin yaşandığı dönemlerde yapısal bazı değişiklikleri de beraberinde getirmesi gerekmektedir. Bunlar olmadığı sürece döngülerdeki oynaklığın ve kırılganlığın yapısında önemli bir değişiklik beklememek gerektiği açıktır.

2000'li yıllardan itibaren dış ticaret hacminin (hem ithalat hem de ihracat için) kesintisiz olarak artış kaydettiği bir döneme girildiği görülmekteydi. Ancak, kriz döneminde her iki alanda yaşanan 1 yıllık daralma ile birlikte sonrasında her iki kalemden artış yeniden devam etmiştir. Ancak ithalat (ara mal alımı anlamında) odaklı ihracat güdümlü büyüme modeli nedeniyle ithalatın daha hızlı bir artış seyrine girerek dış ticaret açığının giderek büyüdüğü bir döneme girildiği görülmektedir.

Türkiye'nin en büyük ticaret ortağı olan Avrupa Birliği ülkelerinde kriz sonrası talebin halen yeterince güçlü olmaması bu açığın artmasında yine başka önemli bir faktör olarak değerlendirilmektedir. Bunun yanında, ihracatın ithalatı karşılama oranının %70 seviyelerinde seyrettiği göz önüne alındığında, TL'deki değer kaybının gerçek anlamda Türkiye'nin dış ticaret dengesi açısından çok olumlu bir durum oluşturmadığı ve ek bir maliyet olarak ekonomiye yansıdığı söylenebilir. Bahse konu oranın artması ile birlikte kurlarda benzer tarz oynamalar, rekabet açısından avantaj olarak görülmeye başlanabilir. Bu da ancak katma değeri olan üretim alanlarına doğru yapısal değişikliklerin hayata geçmesiyle gerçekleşebilecektir.



**Şekil 21: Dış Ticaret**



**Kaynak:** TÜİK

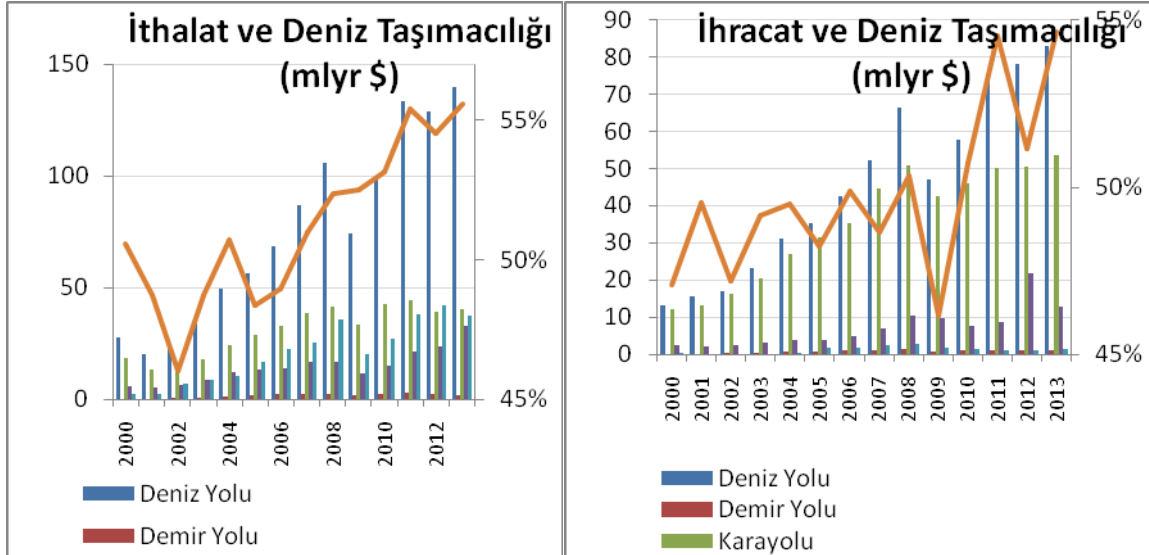
TÜİK tarafından açıklanan verilere göre 2013 yılında Türkiye'nin ihracatının değer bazında %55'i deniz yoluyla yapılırken, bu düzey yaklaşık 80 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Benzer bir oranı Türkiye'nin ithalatı için de söylemek mümkündür. Bu durum, deniz taşımacılığının ve liman faaliyetlerinin, Türkiye'nin uluslararası pazarlarla olan entegrasyonu ve ticaretteki konumu açısından ne kadar önem teşkil ettiğini göstermektedir. Deniz yoluyla yapılan ithalatın ihracata oranla çok daha az oynaklığa sahip olduğu göz önünde bulundurulduğunda, uluslararası gemi kiralama bedellerinin ve tarifelerindeki değişimlerin ithalat ile ilgili maliyetlere daha çok yansıdığı sonucu çıkarılabilir.

### **2.8.1. Deniz Taşımacılığının Uluslararası Ticaretimizdeki Yeri**

2007 yılı sonrası asıl farklılaşma, dış alemdaki talep daralması sebebiyle ihracat kaleminde aşağı yönlü olurken, ithalatta daha stabil bir gidişatın gözlemlenmesidir. Ancak ihracat tarafında kriz ile birlikte yaşanan daralmanın ihracat çeşitlendirilmesi yapılarak kriz öncesi

seviyeler hızla yakalanmıştır. 2013 sonları ile beraber ise deniz yolunun toplam ticaretteki payında daha oynak bir seyrin olması muhtmel bir döneme girdiğimizi söyleyebiliriz

**Şekil 22: Dış Ticaret Yolları**



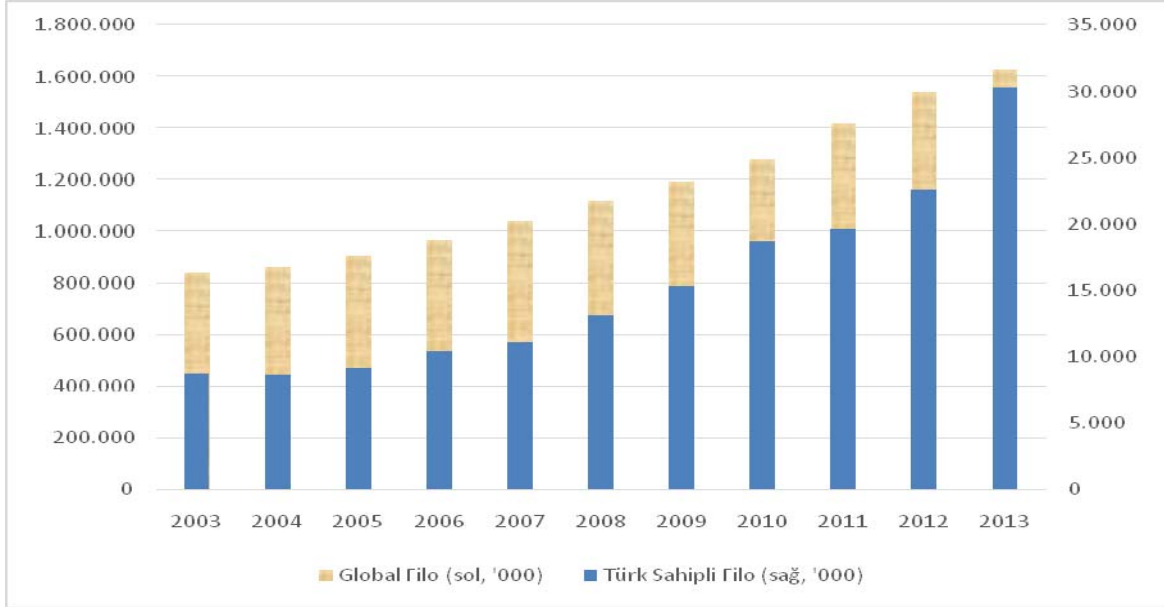
Kaynak: TÜİK

## 2.8.2. Türkiye Denizcilik Filosu

Türkiye'nin gemi filosunun DWT olarak değişimine bakıldığında 2000'li yılların başlarından itibaren çok ciddi bir ayrışma yaşanmadığı görülmektedir. Takip eden süreçte ülke filosundaki artış, Global filodaki değişimin üzerinde olmuştur. Mevcut durumda Türk sahipli filonun 30 milyon DWT'lik bir kapasitenin üzerine çıktığı bilinmektedir. 2012 yılı itibarıyla toplam değer içinde en büyük paya sahip gemiler; dökme yük (%50), kuru yük (%18), akaryakıt ve işlenmemiş ürün taşıyan tankerlerdir (%21). Konteyner filosu ise toplam değer içinde yalnızca %9'una sahiptir. Bu grup içinde kriz öncesi döneme göre gemi adedi sayısındaki gerileme, yalnızca kuru yük gemilerinde görülürken, DWT bazında ise genel olarak hepsinde artış kaydedilmiştir.

Bu alandaki gelişmelerin başka bir boyutu ise, ödemeler dengesi açısından önem arz etmektedir. 2012 yılında ödemeler dengesi açısından navlun gelir gider dengesi -2.4 milyar ABD doları iken, 2013 yılında -3.2 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Böylece sadece navlun dengesi açısından son 10 yılda 22.9 milyar ABD dolarının gider olarak ödenmiş olduğu gerçeği ortaya çıkmaktadır.

### Şekil 23: Ulusal Türk Sahipli Filo Gelişimi



Kaynak: www.isl.org

Türkiye'nin ulusal bayraktaki filo durumu incelendiğinde; bu payın toplam filodaki değerinin DWT olarak %31 düzeylerine gerilediği görülmektedir. Toplam filoda yabancı bayraklı gemi sayısının ağırlığının artıyor olmasına rağmen, %31'lik ulusal bayraklı filonun ağırlığı Yunanistan ve Japonya gibi Dünyanın en büyük filosuna sahip ülkelerle kıyasla (sırasıyla %28 ve %7) 2013 yılı verilerine göre yüksek düzeyde seyretmektedir<sup>17</sup>.

**Tablo 2: Faal Durumdaki Türk Sahipli Filonun Yıllık Gelişimi (1.000 GT ve Üzeri)**

| Yıl  | Dünya Sırası | Ulusal Bayraktaki Filo |          | Yabancı Bayraktaki Filo |          |
|------|--------------|------------------------|----------|-------------------------|----------|
|      |              | Toplamdaki Pay         | DWT 1000 | Toplamdaki Pay          | DWT 1000 |
| 2002 | 17           | 84%                    | 7,815    | 16%                     | 1,514    |
| 2003 | 19           | 80%                    | 7,045    | 20%                     | 1,772    |
| 2004 | 18           | 75%                    | 6,556    | 25%                     | 2,159    |
| 2005 | 20           | 70%                    | 6,427    | 30%                     | 2,725    |
| 2006 | 19           | 65%                    | 6,844    | 35%                     | 3,609    |
| 2007 | 19           | 58%                    | 6,464    | 42%                     | 4,65     |
| 2008 | 17           | 50%                    | 6,592    | 50%                     | 6,591    |
| 2009 | 16           | 44%                    | 6,736    | 56%                     | 8,592    |
| 2010 | 15           | 42%                    | 7,246    | 58%                     | 9,954    |
| 2011 | 15           | 40%                    | 7,797    | 60%                     | 11,863   |
| 2012 | 15           | 38%                    | 8,479    | 62%                     | 14,093   |
| 2013 | 13           | 31%                    | 9,844    | 69%                     | 20,838   |

Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Denizcilik Çalışma Grubu 2013, ISL

<sup>17</sup> ISL, Denizcilik Çalışma Grubu

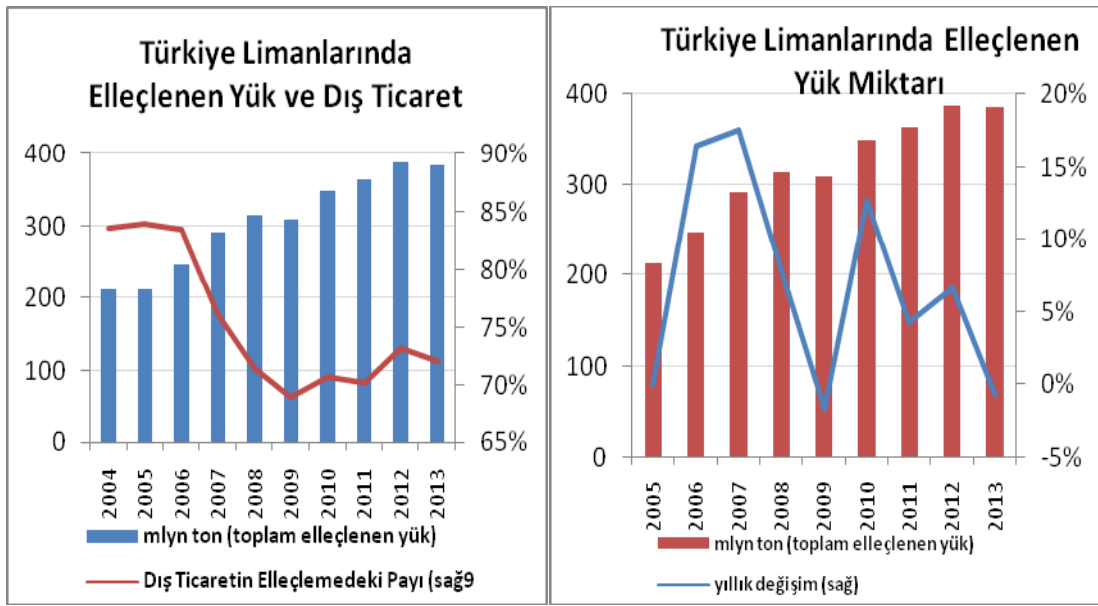
Türkiye'nin Dünya filo sıralamasındaki yeri göz önüne alındığında, DWT olarak kriz öncesi 20. sıralardan kriz dönemi ve sonrasında yükselerek, 2013 itibariyle 13. sıraya geldiği izlenmektedir. Uluslararası deniz taşımacılığında Türk sahipli filonun tonaj olarak artış trendinde olması, Dünya deniz taşımacılığından aldığı paya olumlu bir şekilde yansımına neden olacak bir gelişme iken, dış ticaret hedeflerine paralel olarak artması beklenen dış ticaret toplam hacminin daha esnek ve bu ölçek ekonomisine uygun bir Türk sahipli filo ile taşınmaya başlanması her iki taraf, hizmeti verenler ve alanlar için de avantajlı bir durum yaratacaktır.

### **2.8.3. Türkiye’de Limanların Deniz Taşımacılığındaki Yeri**

Deniz taşımacılığının toplam ticaretteki ağırlığı düşünüldüğünde, limancılık faaliyetlerinin önemi ortaya çıkmaktadır. Bunun yanında limancılık faaliyetlerin hem deniz taşımacılığının kara ve diğer ticaret yollarına entegrasyon açısından bağlantı noktası olarak hem de tedarik zincirinin bir parçası olarak sanayi sektörüne hammadde ulaştırma ve nihai ürünlerini ulaştırma açısından büyük önem teşkil ettiği kabul edilmektedir. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının yayınladığı Denizcilik Çalışma Raporu verilerine göre Türkiye kıyıları genelinde 825 adet kıyı tesisi (bu rakamların içinde 76 adet liman, 74 iskele, 59 depolama, 362 adet balıkçı barınağı, 48 adet marina, 114 adet yanaşma yeri, 71 adet tersane, 21 adet gemi geri dönüşüm tesisi) bulunmaktadır.

Türkiye’de son 9 yılda elleçlenen yük miktarı 172 milyon ton artış kaydederken (%80’lik artış) elleçlenen yük miktarındaki yıllık değişim dalgalı bir seyir izlemiştir. 2013 yılı itibariyle toplam elleçlenen yük miktarı 384 milyon tonu bulmaktadır. Bu düzeyin yaklaşık %73’sini ithalat-ihracat yükleri içermektedirken, %14’ünü transit yük ve %14’ünü toplam kabotaj içermektedir.

**Şekil 24: Limanlar ve Dış Ticaret**



**Kaynak:** Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, İstatistik Bilgi Sistemi

Yük boşaltma miktarının önemli bir payını teşkil eden ithalat ürünlerinin elleçleme miktarı ise toplam payın %49'unu içermektedir. İthalatın bu ağırlığı dikkate alındığında, dış ticaret açığının arttığı dönemlerde elleçlemenin de artacağı ve dolayısıyla önümüzdeki dönemlerde ithalatın zayıf seyretmesi sonucu elleçleme miktarında ciddi bir artışın yaşanmayacağı beklenebilir. Dünyada yaşanan krizlerin dış ticarete negatif etkisi nedeniyle 2009 yılında limanlarımızda elleçlenen yük miktarında sınırlı da olsa %2'ye yakın bir azalma kaydedilmiştir. 2013 sonunda ise elleçlenen yük miktarında yıllık %0.6'lık bir azalma yaşanmıştır.

Toplam elleçleme miktarına göre sıvı dökme yük, katı dökme yük, konteyner, genel kargo ve araç kargo tipi payları sırasıyla %32, %27, %22, %17 ve %2 düzeyindedir. Elleçlemenin yük cinsine göre dağılımını incelediğimizde gerek Türk bayraklı gerekse yabancı bayraklı gemiler için, yükleme açısından sıvı dökme yük, toplam yükleme içerisindeki %39 ağırlığıyla ön plana çıkmaktadır. Yük boşaltma açısından değerlendirildiğinde ise katı dökmenin ağırlığı %36 düzeyiyle en çok elleçlenen kargo tipidir.

**Tablo 3: Elleçleme Payları**

| TOPLAM ELLEÇLEME |     |
|------------------|-----|
| KOCAELİ          | 16% |
| BOTAŞ (CEYHAN)   | 15% |
| AMBARLI          | 11% |
| ALİAĞA           | 10% |
| MERSİN           | 8%  |

**Kaynak:** Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

2013 yılında elleçleme faaliyetlerinin en yoğun yaşandığı liman başkanlıkları bazında ilk 10 nokta incelendiğinde, Marmara bölgesinde yer alan İzmit ve Botaş tesislerinin, toplam yükün %30'una sahip olduğu görülmektedir. Bunun yanında Botaş'ın, elleçlenen ton bazında yük miktarının azalması (yıllık bazda %8) ve en belirgin pozitif yönde yıllık değişimlerin Mersin ve İskenderun'da (6. sırada) yaşanması (sırasıyla %5 ve %9) Türkiye'nin deniz taşımacılığı ve ticaret hatlarının Dünya ticaretiyle birden farklı noktalarda entegre olma yolunda ilerlediğini göstermektedir.

**Tablo 4: Toplam Ticaret Payı**

| TOPLAM İTHALAT-İHRACAT |       |
|------------------------|-------|
| KOCAELİ                | 19,0% |
| ALİAĞA                 | 12,7% |
| MERSİN                 | 11,1% |
| İSKENDERUN             | 10,0% |
| AMBARLI                | 7,9%  |

**Kaynak:** Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Toplam ithalat-ihracat yükü açısından Kocaeli limanı toplam yükün 4'te birine denk gelerek birinci sırada yer almaktadır. Botaş limanının ise dış ticarete ilk sıralarda yer almadığı görülürken, Mersin ve İskenderun limanlarının dış ticaret faaliyetlerinde önemli roller aldıkları anlaşılmaktadır.

### 3. LİMANCILIK SEKTÖRÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ

Limanlar denince akla gemilerin kötü hava koşullarında sığınabildikleri doğal sığınaklardan; insan yapısı ve sadece yüklerin değil, aynı zamanda yolcuların da karadan gemilere ya da gemilerden karaya aktarıldığı çeşitli büyüklükte yerler akla gelmektedir. Kimi limanlarda yalnızca yükler boşaltılıp aktarılmakta; kimi limanlarda ise yük ve yolcu aynı anda indirilip bindirilebilmektedir. Kıyıların kullanım amacına ve fiziksel özelliklerine göre “rıhtım, iskele, dolfin (platform) gibi çeşitli türlerde” inşa edilmektedirler<sup>18</sup>.

#### 3.1. Dünyada Durum

Limancılık sektörü özellikle 1960'lardaki “konteyner devrimi”nden sonra, ticari olarak hızla büyümüş ve zaman içerisinde limanlar da gittikçe gelişmiştir.<sup>19</sup> 1980'lerden itibaren Dünyadaki önemli limanlar “3. nesil limanlar” olarak adlandırılmaya başlanmış ve 2000'li yıllardan sonra ise gittikçe gelişen tedarik zinciri ve lojistik hizmetleri ile küresel lojistik ağlarla bütünleşme sağlanmış ve bunun sonucu olarak da 4. nesil limanlar ortaya çıkmıştır.

Dünya ticaretinin faaliyet sürecindeki başlangıç ve bitiş noktası olan limanların düzgün ve kaliteli bir şekilde yönetimi, gelen-giden yüklerin gelişen teknoloji yardımıyla hızlı ve kesintisiz bir şekilde boşaltılması giderek önem kazanan ve tüm Dünyadan üzerinde çalışılan konuların başında gelmektedir. Tüm Dünyadaki limanlar birer ticari tesis olarak kabul edilmekte ve rekabet esasında hizmet vermektedirler. Bu esaslar sadece ulusal değil, aynı zamanda uluslararası kural ve kanunları da kapsayabilen süreçleri işaret etmektedir. Ayrıca, bulundukları bölgede istihdamı, işgücü gelirlerini, iş kazançlarını ve vergileri artırarak bölgesel ekonomik gelişmeyi sağladıkları gibi, bu işlerden elde edilen gelirlerin yine bulundukları bölgeye harcanmasıyla (restoranlar ve diğer eğlence yerleri ve profesyonel hizmetler) oluşan ilave işgücü gelirleri, iş kazançları ve vergilerle de ciddi

---

<sup>18</sup> Bayraktutan ve Özbilgin, 2013, s.14.

<sup>19</sup> Çağlar vd., 2010, s.1.

anlamda katkı sağlayabilmektedirler<sup>20</sup>. Bir ticari limanın etkileşim gösterdiği 5 temel faaliyet alanı (Tablo 5) göz önüne alındığında yukarıda bahsedilen katkılardan daha fazlasının söz konusu olabileceği anlaşılmaktadır.

Limanların projelendirilmesinde gelecek gemilerin büyüklüğü, elleçlenecek yükün tipi, yıllık gemi ve yük trafiği gibi hususlara dikkat edilmektedir.

**Tablo 5: Ticari Liman Temel Faaliyet Alanları**

| <b>Yük Elleçleme Sistemi</b> | <b>Ulaştırma Sistemi</b>        | <b>Lojistik Sistemi</b>        | <b>Üretim Sistemi</b>                | <b>Ticaret Sistemi</b>        |
|------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|
| * Yükleme/Boşaltma Personeli | * Denizcilik İşletmeleri        | * Lojistik Hizmet Sağlayıcılar | * Üretim Faaliyetleri                | * İthalat/ihracat İşletmeleri |
| * Liman İşçisi Tedarikçileri | * Ulaştırma İşletmeleri         | * Depolama                     | * Üretimle İlgili Tedarik Hizmetleri | * Ticaret Merkezleri          |
| * Demiryolu Terminalleri     | * Gemi Tedarikçileri            | * Lojistik Danışmanlığı        |                                      | * Ticari Müzayedeler          |
| * Pilotaj ve Römorkaj        | * Gemi Acenteleri               | * Katma Değer Hizmetler        |                                      |                               |
| * Depolama                   | * Lojistik Yükleniciler         |                                |                                      |                               |
| * Liman Mühendisliği         | * Deniz ve Ulaştırma Hizmetleri |                                |                                      |                               |
|                              | * Gemi Bakım/Onarım             |                                |                                      |                               |

**Kaynak:** Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması – Sonuç Raporu, 2010, s.380.

Son yıllarda limanların gittikçe artan önemi ve ekonomik gelişmedeki yükselen payının, bu sektöre yönelen finansal yatırımların da doğru oranda artışına yol açtığı görülmektedir. Ekonomik krize rağmen yük elleçlenmesindeki artış gelecek için farklı ve olumlu senaryoların geliştirilmesine olanak sağlamaktadır.

Tablo 6’da gelişmekte olan ülkelerdeki liman faaliyetlerinin kriz sonrası artış miktarları sunulmuştur. 2009-2010 dönemi devlet teşviklerinin de yoğun bir şekilde seyretmesiyle ve 2008-2009 dönemindeki ticaret daralmasına bağlı olarak oluşan düşük elleçleme değerleri, başka bir deyişle baz etkisiyle 2010-2011 rakamları sonraki döneme göre biraz daha yüksek seyretmiştir.

<sup>20</sup> Kızılcapan, 2013.



**Tablo 6: Gelişmekte olan Ülkelerin Konteyner Elleçleme Miktarları (TEU)**

| Ülke/Bölge          | 2010        | 2011        | 2012 Öncül Veriler | 2011-2010 yüzdesel değişim | 2012-2011 yüzdesel değişim |
|---------------------|-------------|-------------|--------------------|----------------------------|----------------------------|
| Çin                 | 130 290 443 | 143 896 697 | 155 017 351        | 10,44                      | 7,73                       |
| Singapur            | 29 178 500  | 30 727 702  | 32 421 602         | 5,31                       | 5,51                       |
| Hong Kong, Çin      | 23 699 242  | 24 384 000  | 23 100 000         | 2,89                       | -5,27                      |
| G.Kore              | 18 542 804  | 20 833 508  | 21 453 964         | 12,35                      | 2,98                       |
| Malezya             | 18 267 475  | 20 139 382  | 20 866 875         | 10,25                      | 3,61                       |
| B.A.E.              | 15 176 524  | 16 780 386  | 17 211 602         | 10,57                      | 2,57                       |
| Tayvan              | 12 736 855  | 13 473 418  | 13 977 453         | 5,78                       | 3,74                       |
| Hindistan           | 9 752 908   | 9 979 224   | 9 826 249          | 2,32                       | -1,53                      |
| Endonezya           | 8 482 636   | 8 966 146   | 9 324 792          | 5,70                       | 4,00                       |
| Brezilya            | 8 138 608   | 8 536 262   | 8 864 368          | 4,89                       | 3,84                       |
| Mısır               | 6 709 053   | 7 737 183   | 8 046 670          | 15,32                      | 4,00                       |
| Tayland             | 6 648 532   | 7 171 394   | 7 372 298          | 7,86                       | 2,80                       |
| Panama              | 6 003 298   | 6 911 325   | 7 187 778          | 15,13                      | 4,00                       |
| Vietnam             | 5 983 583   | 6 335 437   | 6 588 855          | 5,88                       | 4,00                       |
| Arabistan           | 5 313 141   | 5 694 538   | 6 557 448          | 7,18                       | 15,15                      |
| <b>Türkiye</b>      | 5 574 018   | 5 990 103   | 6 229 707          | 7,46                       | 4,00                       |
| Filipinler          | 4 947 039   | 5 264 086   | 5 720 749          | 6,41                       | 8,68                       |
| Sri Lanka           | 4 000 000   | 4 262 887   | 4 433 402          | 6,57                       | 4,00                       |
| G.Afrika            | 3 806 427   | 3 990 193   | 4 424 254          | 4,83                       | 10,88                      |
| Meksika             | 3 693 956   | 4 080 434   | 4 243 651          | 10,46                      | 4,00                       |
| Rusya               | 3 199 980   | 3 448 947   | 3 942 628          | 7,78                       | 14,31                      |
| Şili                | 3 171 959   | 3 450 401   | 3 588 417          | 8,78                       | 4,00                       |
| Umman               | 3 893 198   | 3 632 940   | 3 292 707          | -6,68                      | -9,37                      |
| İran                | 2 592 522   | 2 740 296   | 2 849 908          | 5,70                       | 4,00                       |
| Kolombiya           | 2 443 786   | 2 402 742   | 2 498 852          | -1,68                      | 4,00                       |
| Pakistan            | 2 149 000   | 2 193 403   | 2 281 139          | 2,07                       | 4,00                       |
| Arjantin            | 2 021 676   | 2 159 110   | 2 245 474          | 6,80                       | 4,00                       |
| Jamaika             | 1 891 770   | 1 999 601   | 2 079 585          | 5,70                       | 4,00                       |
| Peru                | 1 534 056   | 1 814 743   | 1 887 332          | 18,30                      | 4,00                       |
| Fas                 | 2 058 430   | 2 083 000   | 1 800 000          | 1,19                       | -13,59                     |
| Dominik Cumhuriyeti | 1 382 680   | 1 461 492   | 1 519 952          | 5,70                       | 4,00                       |
| Bangladeş           | 1 356 099   | 1 431 851   | 1 489 125          | 5,59                       | 4,00                       |
| Bahama Adaları      | 1 125 000   | 1 189 125   | 1 236 690          | 5,70                       | 4,00                       |
| Venezüella          | 1 226 508   | 1 162 326   | 1 208 819          | -5,23                      | 4,00                       |
| Ekvator             | 1 221 849   | 1 081 169   | 1 124 415          | -11,51                     | 4,00                       |
| Guatemala           | 1 012 360   | 1 070 065   | 1 112 867          | 5,70                       | 4,00                       |
| Kosta Rika          | 1 013 483   | 1 065 468   | 1 108 087          | 5,13                       | 4,00                       |
| Kuveyt              | 991 545     | 1 048 063   | 1 089 986          | 5,70                       | 4,00                       |

**Kaynak:** UNCTAD Deniz Taşımacılığı Raporu, 2013, s.89.

Üretim ve tüketim bölgelerinin benzer bir hareketliliğe sahip olmasından sonra limancılığın gerçek potansiyeli ortaya çıkabilecektir. Batıdaki, özellikle de AB içindeki durgunluğun ancak nihayete ermekte oluşu, küresel tüketim açısından olumsuz durumu ifade etmektedir. Geliştirilen politikalarla bu olumsuz durumun üstesinden üretim ve istihdamı artırmaya yönelik çabalarla önlem getirilmeye çalışılırken, krizden az etkilenmiş gelişmekte olan ülkelere özellikle geçmişe bakarak dersini alamamış olanlarında, kırılma noktalarının halen devam etmekte olduğu görülmektedir.

### 3.2. Liman Modelleri

Yapılan çalışmalar, limanlar için öne çıkan sabit ve yeknesak bir yönetim ya da işletim modelinin olmadığını göstermektedir. Her ülke kendi ekonomik ve siyasi stratejisine göre bir düzen kurmakta ve zaman içerisinde talep ve ihtiyaçlara göre değişikliklere gidebilmektedir. Tablo 7’den görüldüğü üzere bu konuda sınıflandırma kamu ve özel ayrımı bakımından genel olarak 4 kategoriden oluşmaktadır<sup>21</sup>:

**Tablo 7: Liman Modelleri**

| Modeller | Liman Fonksiyonları    |                         |              |              |
|----------|------------------------|-------------------------|--------------|--------------|
|          |                        | Gayrimenkule sahip olma | Düzenleme    | Kullanım     |
| 1        | Tam kamu sektörü       | Kamu sektörü            | Kamu sektörü | Kamu sektörü |
| 2        | Ağırlıklı kamu sektörü | Kamu sektörü            | Kamu sektörü | Özel sektör  |
| 3        | Ağırlıklı özel sektör  | Özel sektör             | Kamu sektörü | Özel sektör  |
| 4        | Tam özel sektör        | Özel sektör             | Özel sektör  | Özel sektör  |

**Özel Sektör Limanları:** Liman sahası içerisinde mevcut tüm varlıklar ve yük elleçleme faaliyetlerinin sahipliği, yürütülmesi ve yönetilmesi sadece özel sektör tarafından yapılmaktadır. İngiltere ve Yeni Zelanda limanları bu modele örnek olarak verilebilir.

**Kamu Hizmeti Modeli:** Liman sahası içerisinde mevcut tüm varlıklar ve yük elleçleme faaliyetlerinin sahipliği, yürütülmesi ve yönetilmesi kamu otoritesinin kontrolündedir.

<sup>21</sup> Liman Raporu (2010), Türk Limanları için Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara.

Devletçi geleneğe sahip eski Sovyet Bloğu ülkeleri, Çin, Tayland gibi ülke limanları, Hindistan, Kenya, Gana, Sri Lanka'daki limanlar örnek olarak verilebilir.

**Araç (tool) modeli:** Liman altyapısı ve yük elleçleme ekipmanları ile liman üst yapısının sahipliği, işletilmesi ve yönetilmesi liman otoritesinin kontrolündedir. Özel firmalar ise yük elleçleme faaliyetlerini yapar.

**Kiralık (Landlord) Modeli:** Liman otoritesi düzenleyici ve arazinin sahibi konumundadır. Ancak tüm liman operasyonları özel firmalar tarafından yapılır. Günümüzde orta ve büyük ölçekte limanlarda kiralık liman modelinin kullanıldığı belirtilmektedir. Örnek olarak; AB Ülkelerindeki limanların çoğu, Kuzey Amerika'daki limanların büyük bir bölümü, Estonya, Letonya, Litvanya, Rusya, Polonya'daki limanlar, Endonezya, Tayvan, Tayland ve Filipinler'deki limanlar Arjantin, Brezilya, Şili ve Meksika'daki limanlar verilebilir.

Ancak son yıllarda yapılan sınıflandırma çalışmaları sonucunda yukarıdaki listede ufak farklılıkların olduğu gözlemlenmiş ve sınıflandırma sayısının 5'e yükseldiği çalışmalar ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu beşli sınıflandırma ve sahiplik ilişkisini içeren modeller Tablo 8'de sunulmuştur:

**Tablo 8: Liman Modellerinde Yeni Eğilimler**

| Sahiplik                                | Gayrimenkul | Terminal Altyapısı | Terminal Üstyapısı                | Rıhtım Faaliyetleri  | Kara Faaliyetleri    | Örnekler                                                         |
|-----------------------------------------|-------------|--------------------|-----------------------------------|----------------------|----------------------|------------------------------------------------------------------|
| <b>Tam Kamu</b>                         | Kamu        | Liman Otoritesi    | Kamu                              | Liman Otoritesi      | Liman Otoritesi      | Haifa(İsrail), Durban (G.Afrika)                                 |
| <b>Kiralık Terminaller</b>              | Kamu        | Liman Otoritesi    | Özel Sektör Tarafından Kiralanmış | Terminal İşletmecisi | Terminal İşletmecisi | Oakland Konteyner Terminali (ABD), ECT (Rotterdam)               |
| <b>İmtiyaz Sözleşmeli</b>               | Kamu        | Liman Otoritesi    | Özel Sektör                       | Terminal İşletmecisi | Terminal İşletmecisi | Port 2000, leHavre (Fransa), SantosBrasil (Brezilya)             |
| <b>İmtiyazlı YİD (Yap-İşlet-Devret)</b> | Kamu        | Özel Sektör        | Özel Sektör                       | Terminal İşletmecisi | Terminal İşletmecisi | Laem Chabang Uluslararası Terminali (Thailand), JNPT (Hindistan) |
| <b>Tam özel</b>                         | Özel Sektör | Özel Sektör        | Özel Sektör                       | Terminal İşletmecisi | Terminal İşletmecisi | Teesport (İng.), Liverpool (İng.)                                |

**Kaynak:** Gützkow, P. (2013), Ports&MaritimeLogisticsTrends, Presented at PROMAT, An MHIA International Expo, McCormickPlace, Chicago, January 21-24, s.11.

## **Trafik Tiplerine Göre Limanlar<sup>22</sup>:**

**1-Düzenli Hat Limanları:** Konvansiyonel vinçlerle donatılmış genel yük limanları, ağır konteyner ve diğer stradle taşıyıcı gibi ağır ekipmanlarla donatılmış, kapalı ve açık geniş ambarlama alanlarına sahip konteyner limanları, yolculara ve tekerlekli araçlara günlük hizmet vermek için donatılmış limanlar olarak sınıflandırılabilir, düzenli hatta çalışan gemilere hizmet veren limanlardır.

**2-Genel Yük Limanları:** Ro-Ro, konteyner ve konvansiyonel tip gemilere hizmet verecek şekilde donatılmış limanlardır.

**3-Dökme Yük Limanları:** Özel olarak tasarlanmış, sadece akaryakıt yükleme boşaltma-depolama-tasıma amaçlarına yönelik akaryakıt limanları, genelde boruhattı tesisleri olan kimyevi sıvı limanları ile cevher, kömür, hububat, boksit vefosfat gibi kuru dökme yüke hizmet verebilecek kuru yük limanları olarak sınıflandırılabilen limanlardır.

**4-Kıyı Trafiği Limanları:** Ülke kıyıları arasında deniz yoluyla taşımanın yapılmasına imkan veren limanlardır. Genelde kıyı taşımacılığına hizmet veren bulimanlarda su derinlikleri azdır ve rıhtım alanları ile apronlar sınırlıdır.

**5-İç Su Yolu Trafiği Limanları:** Büyük endüstri ülkelerinde oldukça yoğun bulunan bu tip limanlar, trafiğe uygun su derinliği ve genişliğe sahip nehirlerde ülke dökme nakliyatını gerçekleştirilmesine hizmet veren limanlardır.

**6-Yük-Yolcu Limanları:** Araba ve kamyon yükleme ve boşaltmalarının hızla kısa zamanda gerçekleştirildiği, yük ve yolcu gemilerine, diğer bir deyişle feribotlara hizmet verilen, oldukça geniş apronlara sahip limanlardır. Yolcu limanlarının gelişebilmesi için ülkenin zengin olması, limanların her iki ucunda geniş insan topluluklarının bulunması, kısa seyir mesafesinin olması ve limanların hizmet seviyesinin artması gerekmektedir.

## **Liman İşletmecileri Kimdir?**

Diğer yandan limanlara kamu haricinde kimlerin hangi sektörlerin yatırım yaptığı konusu hep ilgi çekmektedir. Dünyadaki liman işletmecileri veya sahipleri ile ilgili iş stratejilerinin

---

<sup>22</sup> Soner, E. (2003), "Ege ve Marmara Bölgesi Limanları Arz-talep Projeksiyonu", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 9 Eylül Ün. Sos.Bil.Ens.,Den.İşl.Yön. ABD, s.17.

özeti Tablo 9’da sunulmuştur. Buna göre liman işletmeciliğine ilgi duyanlar yalnız armatörlerden oluşmamakta finans kurumları da dahil olmak üzere geniş bir yatırımcı kitlesinin ilgisini çekmektedir. Deniz ticaret hacminin Dünya ticareti içerisindeki payı düşünüldüğünde farklı sektörlerde faaliyet kolları olan firmaların da bu sektöre kendi ana şirket stratejileri doğrultusunda yatırım yapmak istemeleri ve yapmaları doğal karşılanmalıdır.

**Tablo 9: Dünya Özel Sektör Liman İşletmecilerinin İş Stratejileri**

|                                                           | <b>Yükleme-Boşaltma Firmaları</b>                                                                              | <b>Armatörler</b>                                                                              | <b>Finansal Firmalar</b>                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>İş Modeli</b>                                          | Yatay Bütünleşme                                                                                               | Dikey Bütünleşme                                                                               | Portföy Çeşitlendirme                                                                                                                                     |
| <b>Ana İş Tanımı içinde Terminal Faaliyetlerinin Yeri</b> | Liman faaliyetleri ana iş sahası; konteyner terminallerinde iş çeşitlendirme ve iş büyütmek için yatırım yapar | Denizcilik ana iş sahası; konteyner terminallerine yatırımı destekleyici faaliyet olarak yapar | Finansal varlıkların yönetimi ana iş sahası; konteyner terminallerine yatırımı değerlendirme ve gelir elde etme amaçlı yapar                              |
| <b>Baskın Genişleme Stratejisi</b>                        | Doğrudan yatırım ile büyüme.                                                                                   | Ya doğrudan yatırım ile büyüme amaçlar ya da ana firma aracılığıyla bu yatırımı yapar          | Satın almalar, birleşmeler ve varlıkların tekrar düzenlenmesiyle işi büyütür                                                                              |
| <b>Örnekler</b>                                           | PSA(Kamu), HHLA(Kamu), Eurogate (Özel), HPH (Özel), ICTSI (Özel), SSA (Özel).                                  | APM(Özel), COSCO (Kamu), MSC(Özel), APL(Özel), Hanjin (Özel), Evergreen (Özel)                 | DPW(Devlet Fonu), PortsAmerica(AIG; Fon), RREEF(Alman Bankası; Fon), Macquarie Altyapı (Fon), Morgan Stanley Altyapı (Fon), SSA Denizcilik (GoldmanSachs) |

**Kaynak:** Zuesongdham, P. (2013),Port Operators, ActorsandStakeholders, MaritimeLogisticsModule: IntroductiontoPorts, theirstructuresandfunctions, Course Presentation, <http://www.onthemosway.eu/blog/port-terminals-and-hinterland-links/2013/04/08/training-course-ports-terminals-and-hinterland-links>, s.7.

### 3.3. Avrupa Birliği'nde Durum

Daha önceden de belirtildiği üzere AB'ye özel bir liman modeli bulunmamaktadır. Ancak AB üyelerine yol göstermesi maksadıyla bir metin üzerinde çalışılmışsa da birtakım konularda fikir ayrılıkları mevcuttur. Bunlardan bazıları “kamunun ve özel sektörün rolü, ideal yönetim modeli, liman otoritesinin hukuki çerçevesi ve işletme ve finansman açısından bağımsızlık derecesi” gibi konuları içermektedir<sup>23</sup>. Ancak AB üyesi ülkelerdeki limanların hepsinde kamu otoritesinin ağırlığı görülmektedir (Tablo 10).

**Tablo 10: AB Üyesi Ülke Limanlarında Kamu Otoritesi Ağırlığı**

| Üye Ülke   | Yönetim Biçimi           | Liman Yönetimi  |      |      |
|------------|--------------------------|-----------------|------|------|
|            |                          | Doğrudan Devlet | Kamu | Özel |
| Belçika    | Belediye/Bölgesel        |                 | x    |      |
| G.Kıbrıs   | Ulusal                   |                 | x    |      |
| Danimarka  | Belediye/Ulusal          | x               | x    | x    |
| Estonya    | Ulusal                   |                 | x    |      |
| Finlandiya | Belediye                 | x               | x    | x    |
| Fransa     | Ulusal/Bölgesel          | x               | x    |      |
| Almanya    | Bölgesel/Belediye        | x               | x    | x    |
| Yunanistan | Ulusal/Belediye          |                 | x    |      |
| İranda     | Ulusal                   |                 | x    | x    |
| İtalya     | Ulusal                   | x               | x    |      |
| Letonya    | Ulusal/Belediye          |                 | x    |      |
| Litvanya   | Ulusal                   |                 | x    |      |
| Malta      | Ulusal                   |                 | x    |      |
| Hollanda   | Belediye/Bölgesel/Ulusal |                 | x    | x    |
| Polonya    | Ulusal/Belediye          |                 | x    |      |
| Portekiz   | Ulusal                   |                 | x    |      |
| Slovenya   | Ulusal                   |                 | x    |      |
| İspanya    | Ulusal/Belediye          |                 | x    |      |
| İsveç      | Belediye                 | x               | x    |      |
| İngiltere  | Ulusal/Belediye/Bölgesel | x               | x    | x    |

**Kaynak:** Ernst&Young Sunumu, 2011, s.11.

Bahse konu metindeki tespitler ileriye dönük projeksiyonları da içerdiğinden ülkemiz açısından da önem arz etmektedir. Buna göre denizyolu taşımacılığının ucuz olması ve gittikçe artan talep nedeniyle bu sektörde büyüme bazen ekonomik büyümeden fazla olabilmektedir. Kuşkusuz bu durum limanlar ile ilgili yatırım kararlarını ciddi biçimde

<sup>23</sup> Liman Raporu, 2010, s.41.

etkileyebilecektir. Artan talebin karşılanabilmesi, sürdürülebilir rekabet için hızlı, kesintisiz, kaliteli ve hatasız hizmet sağlayabilmek maksadıyla gelişen teknolojik olanaklardan (iletişim, yazılım, seyir ve taşıma teknolojileri) azami ölçüde faydalanmayı gerektirmektedir. Hava kirliliğini en aza indirmenin yollarından biri de taşımacılık sistemini mümkün olduğunca demiryolu, içsu yolu ve deniz yoluna kaydırmakla mümkündür. Ayrıca artan talebin karşılanabilmesi için mevcut kapasitenin artırılması ve geliştirilmesi için bölgedeki paydaşlar arasında uzlaşma arayışlarına devam edilmesi ve kaliteli operasyon planlaması, alanların en uygun şekilde kullanımı, rekreasyon veya turizm konularında çalışılmaya devam edilmesinin gerekliliği vurgulanmaktadır<sup>24</sup>.

### 3.4. Türkiye'deki Durum

Ülke genelinde 76 liman ve 74 iskeleden oluşan Türk limanlarında 2012 yılı için 550 milyon ton yük elleçlenmiştir. Bu rakam, mevcut tüm limanlar açısından % 70'lik bir kapasiteye tekabül etmektedir. 2013 yılı verilerine göre ise toplam 387 milyon ton dış ticaret yükü elleçlenmiş ve dış ticaret taşımalarının son on yıllık ortalamasına bakıldığında, % 87.6 oranında denizyolu taşımacılığının kullanıldığı görülmektedir<sup>25</sup>.

Diğer yandan, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından Türk limanları için bir liman yönetim modeli oluşturulması maksadıyla yapılan bir çalışmada<sup>26</sup> ülkemizde mevcut limanların işletilmesinde farklılıkların olduğu ve standart bir yapıdan söz edilemeyeceğine dair vurgu yapılmaktadır. Bu kapsamda limanlar; özel limanlar, özelleştirilen limanlar ve özelleştirme kapsamındaki kamu limanları ile mevcut kamu limanları olarak tasnif edilmiştir. Aynı raporda başka dikkat çekici bir husus da limancılık konusunda tam bir rekabetçi ortamın oluşmadığı tespitidir. Bunun en büyük nedeni olarak da, limanların dağınık konumu ve elleçlenen yük açısından belirgin farklılıklar nedeniyle hinterlandlarındaki bağımsızlıkları gösterilmektedir.

---

<sup>24</sup> Liman Raporu, 2010, s.42.

<sup>25</sup> Erdoğan, Ç. (2013), "Limanlara 45 milyon TEU'luk ilave kapasite geliyor", Perşembe Rotası, <http://www.persemberotasi.com/2013/04/limanlara-45-milyon-teuluk-ilave-kapasite-gelior/>[19.02.2014 13:27:46].

<sup>26</sup> Liman Raporu, 2010.

Ernst&Young firmasına<sup>27</sup> göre, 1997 yılından itibaren TDİ Limanlarında konteyner taşımacılığından gelir sağlanmasına rağmen, yatırımların gecikmesi ve limanların modernize edilememesi neticesinde ihtiyaçlara cevap veremez hale gelince özelleştirmeler kaçınılmaz olmuştur.

Liman özelleştirmeleri ile hedeflenenler aşağıda özetlenmiştir<sup>28</sup>:

- Kamu sektörünün payını ve bürokrasiyi azaltmak,
- Liman hizmetlerinin etkinliğini ve verimliliğini artırmak,
- Liman kolaylıkları ve kaynaklarının azami kapasite kullanımını sağlamak,
- Ulusal ve bölgesel rekabeti artırmak,
- Finansal bağımsızlık sağlamak,
- Limanları modern işletme teknikleri ve uygulamaları ile yönetmek ve
- Limanların teknolojik gelişmelere ayak uydurmasını sağlamaktır.

Ancak şu ana kadar yapılan özelleştirmeler ile yukarıda hedeflenen sonuçlara ulaşmayı bir takım sorunların ve sıkıntıların engellediği konusu gündeme getirilmiş ve konu ile ilgili yapılan araştırmalarda (TÜRKLİM Raporu) aşağıda 3 ana başlık altında özetlenen hususlar belirlenmiştir<sup>29</sup>:

#### **Bürokratik Sorunlar**

- Limanların tevsii edilerek ne kadar büyüyebileceğinin belirsizliği,
- Kamu kurumlarında (gümrük, milli emlak, liman başkanlıkları, DLHİ, TCDD, Bayındırlık, karayolları, yerel yönetimler arasındaki) yetki karmaşasının bulunması,
- Limancılıkla ilgili sorumluluğu olan farklı idari birimlerinin zaman zaman birbirleriyle çelişen uygulamalarının yarattığı çözümsüzlükler, çok başlılığın yarattığı bürokrasi,
- Yeni liman inşası ve/veya kapasite artışlarına ilişkin çok uzun süren prosedür,
- Yatırım öncesinde onaylatılması gereken imar planı için izlenen bürokratik sürecin son derece zorlu, karışık ve zaman alıcı olması nedeniyle liman yatırımlarının gecikmesi, her aşamada aynı konu için birden fazla kamu idaresi ile muhatap

<sup>27</sup> Ernst&Young Sunumu, 2011.

<sup>28</sup> Ernst&Young Sunumu, 2011, s.32.

<sup>29</sup> Kızılkapan, T. (2013), " 2023'e doğru Dünyada ve Türkiye'de limancılık politikası", Aktüel Deniz e-Dergisi, [http://www.aktueldeniz.com/taner\\_kizkapan/2023--\\_dogru\\_dunyada\\_ve\\_turkiye--de\\_limancilik\\_politikasi\[01.02.2014 00:31:38\]](http://www.aktueldeniz.com/taner_kizkapan/2023--_dogru_dunyada_ve_turkiye--de_limancilik_politikasi[01.02.2014 00:31:38]).



olunmasına, yapılacak olan yatırımın nitelik ve niceliğine bakılmadan aynı zorlu prosedürlere tabi olunmasına sebep olması,

- Limancılıkla ilgili tek bir merciinin bulunmaması nedeniyle sektörün çok başlı durumunun liman gelişimine engel olması,
- Limanların yatırım ve işletme aşamasında izin ve onay almak amacı ile muhatap olduğu yetkili kurum sayısının fazlalığı,

#### **Yönetsel Sorunlar**

- Limanlarla ilgili uzun dönemli gelişim politikası olmaması,
- Limanlarla ilgili planlamaların (yeri, kapasitesi, yük çeşitleri v.s) doğru yapılamaması,
- Nerede, ne zaman, hangi limanın ortaya çıkıp çıkmayacağını belli olmamasından dolayı yapılacak olan yatırımların geri dönüşü konusunda soru işaretleri meydana getirmesi,

#### **Sektörel Sorunlar**

- Büyüme ve gelişme kapasitesi olan limanların gerekli yatırımları yapamaması birçok küçük yeni limanın izin almasına, ülkemizin ana sorunu olan küçük liman tesislerine bir tane daha eklenmesine neden olması.
- Özel sektör limanlarının neredeyse tamamının demiryolu bağlantısının olmaması,
- Limanların yapısal özelliklerinin multimodal taşımacılık sistemlerine uyum sağlayamaması nedeniyle dünya ile rekabet zorluğu,

### **3.5. Limancılık Sektöründe Son Yıllarda Gözlemlenen Eğilimler**

2013 yılında yapılan bir araştırmada Dünya genelinde eğilimlerin incelenmesi ile konteynerizasyon ve büyük gemilere olan talep artışına dikkat çekilmektedir<sup>30</sup>. Belli bir sürece kadar artan dökme yük dışı kargoların hacimlerine uygun standart konteyner büyüklükleri ile devam edileceği ancak bunun için ise daha büyük konteyner gemilerine ihtiyaç duyulacağı öngörülmektedir. Talepteki artışın neticesinde daha çok terminal kapasitesine gereksinim duyulduğu ve kapasitenin eksiksiz idamesi için de terminal

---

<sup>30</sup> Gützkow, 2013, s.15.

faaliyetlerinin en üst düzeyde otomasyona gidilmesi önerilmektedir. Aktarma merkezlerinin (hub) önem kazanmaya başladığına da işaret eden araştırmada<sup>31</sup> toplam kalite yönetimine atıfta bulunularak toplam liman yönetiminin ortaya çıktığı belirtilmektedir. Büyük terminallerin oluşturulmasına kadar mevcutların artan talebi en etkin şekilde karşılayabilmesi için istifleme ve terminal yönetim sistemlerine olan ihtiyaca da ayrıca vurgu yapılmaktadır.

Dünyada gözlemlenen bir başka dikkat çekici eğilim de hinterland ulaşımı konusundaki gelişmelerdir. Sektörde rekabetin, etkin hinterland ulaşımında yoğunlaşmaya başladığı ve bunun bir doğal sonucu olarak da intermodal ağlara doğru hızlı bir eğilimin gözlemlendiği dikkat çekmektedir. Gelişmiş ülkelerdeki intermodal ağlarda demiryolu ve barç karması ile oluşturulan konteyner akışı ve demiryolu ile barç mekiklerinin ortaya çıkışı gibi konular tartışılmaktadır.

Ayrıca dikey ve yatay bütünleşmeler çerçevesinde IT altyapısı ile yeniden kurgulanmış ve optimize edilmiş iki taraflı tedarik zincirlerinin mevcudiyeti de artmaya başlamıştır. Güvenlik konusunda dikkat çekici gelişmeler yaşanmaktadır. Yine sözkonusu rapor itibarıyla; terörist saldırılarında yaşanan artış ve bunun doğurduğu korku nedeniyle uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Code) geliştirilmiştir. Artık ABD'ye giden tüm konteynerlar X ışınlarıyla kontrol edilebilmekte ve diğer kritik limanlarda da konteyner ve gemi kontrolleri gittikçe sıklaşmaktadır. Sürdürülebilirlik kapsamında tüm ülkelerde limanların yol açtığı CO2 emisiliminin azaltılması konusunda çabaların yoğunlaştığı gözlemlenmektedir. Buna ilave olarak enerji kullanımı ve tüketimi için optimizasyon çalışmalarının da arttığı rapor edilmektedir.

---

<sup>31</sup> Gützkow, 2013.

### **Limancılık Sektörünü Doğrudan Etkileyebilecek Teknolojik Gelişmeler:**

Aynı araştırmada yine Dünya genelinde teknolojik gelişmelerin limancılık sektöründeki aktörleri ne açıdan etkileyebileceği tartışılmıştır. Gemi inşa ve tekniklerinde gelişme neticesinde artık tek bir taşıyıcıda 18,000 TEU'ya ulaşılmış; özellikle gelişmiş ülkelerde konuşlu terminallerde dikkat çekici bir şekilde otomosyon artışının gözlemlendiği rapor edilmiş; IT tabanlı arabirimlerin limancılıkta artan kullanımına (RDIF, konteyner ve kamyon tanıma, robotik elleçleme) atıfta bulunulmuş ve artık paydaşlar arası kaliteli veri alışverişinin sağlanabildiği teknolojiler kullanılmaya başlanmıştır. Son yıllarda gittikçe artan terörist faaliyetler gibi nedenlerden dolayı daha önceden de değinilen liman güvenliği önem kazanmakta olup özellikle radyasyon ve kimyasal algılama sistemlerinin kullanımının yaygınlaşmaya başladığı bildirilmiştir<sup>32</sup>. Bahse konu teknolojik gelişmeler ışığında etkiler üç boyutlu olarak ele alınmış ve limanlar açısından etkin hinterlandintermodal bütünleşmesine duyulan ihtiyaca vurgu yapılarak paydaşlar arası ileri seviyede işbirliğinin gittikçe artan önemi ve gerekliliği; işletmeciler açısından yüksek büyüklükte ve kısa süreli yükleme talebinde artışın yarattığı baskı ve bunun yeni yatırım ihtiyacı ortaya çıkarması; yatırımın özellikle etkin elleçleme sistemlerinde yoğunlaşıyor oluşu; lojistik sektörü açısından ise yüksek büyüklükte ve kısa süreli yükleme talebinde artış ile bunun sonucunda yeni yatırım ihtiyacı gibi sonuçlara yol açtığı ve bu sürecin giderek de artacağı öngörülmüştür.

### **Limancılıkta İstihdam**

Limanlar yalnızca kendi faaliyet alanlarında doğrudan istihdam yaratmazlar; aynı zamanda dolaylı istihdam da yaratarak bulundukları bölgeye ve genelde ülke ekonomisine ciddi katkı sağlayabilirler. Dolaylı istihdam bölgesel ekonomik aktörlerle olan ilişkiler ve küresel tedarik zincirinde yer alan tüm aktörlerin birbirleri ile iletişimi sonucu ortaya çıkabilmektedir<sup>33</sup>. Limanlarda ve faaliyet bölgelerinde doğrudan ve dolaylı olarak istihdam edilenlerden sağlanan gelir harcandıkça çarpan etkisi ile ekonomide yaratılan ek istihdama uyarılmış istihdam adı verilmektedir.

---

<sup>32</sup> Gützkow, 2013.

<sup>33</sup> Notteboom, T. (2010), "DockLabourand port-relatedEmployement in theEuropeanSeaportSystem", Report PreparedforEuropeanSeaportsOrganization (ESPO).

Limanlarda istihdam temelde iki gruba ayrılmaktadır: doğrudan yük ve eşya yükleme-boşaltmada çalışanlar yani liman işçileri ve idari hizmetler ile bakım-onarım personeli <sup>34</sup>. Sendikacılığın en kuvvetli olduğu iş kollarından biri olan liman işçiliğinde sıkıntı yaratan iş güvenliği ve işçi haklarının son yıllarda büyüyen yaş ortalaması ile birlikte işverenler aleyhine döndüğü anlaşıncı başta İngiltere olmak üzere pek çok Avrupa ülkesi deregülasyon yoluna giderek ilgili kanunları değiştirdiler. Bu durum da çoğu işverene işçi yaşını düşürmelerine ve taze ama nispeten düşük ücretli işgücü istihdamı olanağı vermiştir. Doğası gereği yükleme-boşaltma işinde çalışan bir işçinin çok kalifiye olmasına gerek yoktu. Ancak teknolojik alet-edevatın ve benzeri gelişmelerin limanlarda kullanılmaya başlanmasıyla işçiler için de kalifiye olma yolu açılmış oldu.

AB’de yapılan araştırmalarda denizcilik sektörünün tamamının sadece katma değer değil aynı zamanda istihdam da yarattığı ortaya konmuştur (Tablo 11). Yalnızca limancılık sektöründeki istihdam bile 2005 yılında 300 bin kişinin üzerinde yer almaktadır.

**Tablo 11: AB’nde Denizcilik Sektöründe Katma Değer ve İstihdam**

|                                                                   | <b>Yaratılan Katma Değer</b> | <b>İstihdam</b>  |
|-------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------|
| Geleneksel Denizcilik Sektörü (Limanlar dahil)                    | %66                          | %40              |
| Kıyı ve deniz ile ilgili alanlar denizcilik rekreasyonu ve turizm | %25                          | %51              |
| Balıkçılık                                                        | %9                           | %9               |
| Toplam                                                            | 186 600 milyon €             | 4,78 milyon kişi |

**Kaynak:** ESaTDOR\_InterimReport\_2013, s.2.

<sup>34</sup> Tovar, B., Trujillo, L. ve Jara-Díaz, S. (2004), “Organisation and Regulation of the Port Industry: Europe and Spain”, Essays on Microeconomics and Industrial Organisation Contributions to Economics, pp 189-207.

## **4. DERİNCE LİMANI MEVCUT DURUM TESPİTİ**

### **4.1. Özelleştirme Süreci**

Derince Limanı ilk olarak Özelleştirme İdaresi Başkanlığı “İşletme hakkının verilmesi” yöntemiyle özelleştirme kapsamına aldığı liman için ilk kez ihaleye 2007’de çıkmıştır. İhaleye girip teklif veren firmalar arasına Akfen Holding, Türkerler İnşaat, Global Altyapı, Çelebi Holding-Kocaeli Sanayi Odası Ortak Girişim grubu ve Limak İnşaat yer almıştır. Açık artırma sonucunda en yüksek teklif 195 milyon 250 bin dolarla Türkerler Ortak Girişim Grubu’ndan gelmiştir. 36 yıl süre ile “işletme hakkı verilmesi” yöntemiyle özelleştirmesine ilişkin ihale 12.09.2007 tarihinde tamamlanmış olmasına rağmen Liman-İş sendikası, özelleştirmeye karşı dava açmış ve Danıştay, Derince Limanı ile ilgili imar planı çelişkilerini dikkate alarak, bu özelleştirmeyi iptal etmiştir. Bu süreçte imar planlarını değiştirerek belediyeden ve Özelleştirme Yüksek Kurulu’ndan onay alan Özelleştirme İdaresi ihale için 10 Aralık’ta teklif alacağını açıklamış ancak daha sonra bu tarih ertelenerek, 16 Ocak olarak değiştirilmiştir. 16 Ocak 2014 tarihinde teklif veren firmalar arasında Yılport Holding AŞ, The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, Safi Katı Yakıt Sanayi ve Ticaret AŞ, Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik Sanayi ve Ticaret AŞ, Cengiz İnşaat Sanayi ve Ticaret AŞ, Ceynak Lojistik ve Ticaret AŞ. bulunmaktadır. İhale komisyonunun açık artırma başlangıç tutarını 516 milyon dolar olarak belirlemesinin ardından, katılımcılardan teklif gelmemesi üzerine ihale iptal olmuştur.

### **4.2. Teknik Bilgi**

Derince Limanı, İzmit iline bağlı Derince ilçesinde, İzmit Körfezinin kuzey kıyısında 40° 44' 44" N enlemi ve 29° 50' 00" E boylamında yer almaktadır. Derince ilçesi İzmit’e 5 km İstanbul’a ise 90 km uzaklıktadır.

Resim 1: Derince Limanı



Marmara Bölgesinin en eski limanlarından biri olarak kabul edilen Derince Limanı, Marmara Bölgesinde tüm yük türlerine hizmet veren sayılı limanlardan birisidir ve bu haliyle stratejik bir öneme sahiptir. Ülkemizin en önemli sanayi ve ticaret merkezi olan Marmara Bölgesi, dış ticaretimizde de önemli bir yere sahiptir. Dış ticaret ile ilgili liman işletmeleri de Marmara Bölgesinde yoğunlaşmış bulunmaktadır. Marmara bölgesi, limancılık faaliyetleri açısından ülkemiz için olduğu kadar bölge ülkeleri için de çok önemli bir konumdadır. Kuzey–Güney/Doğu–Batı ulaştırma koridorları içerisinde elverişli bir konuma sahip olan Marmara Denizi, Akdeniz–Karadeniz bağlantılı aktarma yük trafiği açısından önem arz etmektedir. Derince Limanı elverişli konumu ile gelecekte aktarma yüklere de hizmet verebilecek durumdadır<sup>35</sup>.

<sup>35</sup> Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması – Sonuç Raporu, 2010, s.107

Liman 1900 yılında verilen bir imtiyazla Anadolu Bağdat Demiryolları Kumpanyası tarafından inşaatına başlanılıp, 1904 yılında işletmeye açılmıştır. 1927 yılında 1042 sayılı Kanunla Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. 1953 yılında kabul edilen 6186 sayılı Kanunla TCDD İşletmesine devredilen liman, Haydarpaşa Liman Müdürlüğü'nün bir ünitesi olarak iskele şefliği ünvanı ile hizmet vermeye devam etmiştir. Daha sonra 1961 yılında TCDD Genel Müdürlüğü'nün emri ile müstakil Liman İşletmesi Müdürlüğü olmuştur<sup>36</sup>.

Liman, 1999 yılında bölgede yaşanan deprem felaketinden etkilenmiştir. 1999 depreminden bu yana deprem hasarlarını giderecek fazla yatırım yapılamamıştır.

**Resim 2: Derince Limanı Rıhtımı**



Derince Limanı, mevcut işletme yapısıyla körfezdeki otomotiv (araba, traktör, vb.) sanayi ve karışık eşya yüklerine hizmet vermektedir. Derince Limanı mevcut durumu ile aktif yedi adet rıhtıma sahiptir. Toplam uzunluğu 1,322 m olan bu rıhtımların su çekimleri -4 ila -14

<sup>36</sup> Geniş tarihçe bilgisine TCDD resmi web sayfasından ulaşılabilir: <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=272>

m arasında değişmektedir. 1 numaralı rıhtım kullanım dışıdır. 2 ve 3 numaralı rıhtımlar ise -5 m derinliğe sahiptir ve pilot teknesi ve römorkör barınağı olarak kullanılmaktadır. Su çekimi en yüksek olan 4 numaralı rıhtımda hububat tahliyesi amacı ile sabit pnömatik vinçler çalışmaktadır. Söz konusu rıhtım dökme yük ve tekerlekli yükler için kullanılmaktadır. Birbirinin devamı niteliğinde olan 5, 6 ve 7 numaralı rıhtımların toplam uzunluğu 718 m olup derinlikleri 8 ila 13 m arasında değişmektedir. Limanın bu rıhtımları genel kargo ve tekerlekli yüklere hizmet vermektedir. 7 ve 8 numaralı rıhtımlarda depremde oluşan ciddi hasarlar vardır. Bu rıhtımlar gerek rıhtımdaki hasarlar gerekse su derinliği açısından mevcut durumları ile genel yük gemilerine hizmet verebilecek durumda değildirler<sup>37</sup>.

**Tablo 12: Derince Limanı Mevcut Rıhtımları**

| Rıhtım No | Rıhtım Uzunluğu (m) | Rıhtım Derinliği (m) |
|-----------|---------------------|----------------------|
| 1         | Kullanım Dışı       |                      |
| 2         | 82                  | -5                   |
| 3         | 50                  | -5                   |
| 4         | 440                 | -12 /-14             |
| 5         | 338                 | -11 /-13             |
| 6         | 220                 | -9 /-11              |
| 7         | 160                 | -8 /-9               |
| 8         | 120                 | Kullanım Dışı        |
| Toplam    | 1322                |                      |

**Kaynak:** Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması – Sonuç Raporu, 2010, s.407.

Limanın toplam alanı, 419. 373m<sup>2</sup> olup, bunun yaklaşık 139.000 m<sup>2</sup>'si demiryolları tamir-bakım-üretim amacıyla kullanılmakta iken, atıl duruma düşmesi sebebiyle limana devredilmiştir. Halen 100.000 m<sup>2</sup>'lik kısmında, 4458 sayılı yasa çerçevesindeki gümrüklü alan mevzuatı, geçerli değildir. Operasyon alanı olarak kullanılan 319.000 m<sup>2</sup>'lik alanın, 150.000 m<sup>2</sup>'lik kısmında otomobil ithalat ve ihracat işleri yürütülmekte olup, bu alanlar Özelleşme İdaresi Başkanlığınca kiraya verilmektedir. Kapalı alanlarda ambarların stoklama kapasitesi 225.000 Ton/Yıldır. Uzun Süreli Kiralık olan SİLOLARIN Stoklama Kapasiteside 2.101.000 Ton/Yıldır.

<sup>37</sup> Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması – Sonuç Raporu, 2010, s.407.



**Tablo 13: Derince Limanı Teknik Bilgileri**

| Stoklama Alanı                               | Kapasite                 | m2          | Elleçleme araçları              | Kapasite  | Adet |
|----------------------------------------------|--------------------------|-------------|---------------------------------|-----------|------|
| <b>Toplam Liman Alanı</b>                    | -                        | 419.000     | <b>Gentry-Crane</b>             | -         | -    |
| <b>Net kullanılan alan</b>                   | 7.201.000 ton/yıl        | 150.000     | <b>Dolu Konteyner Forklifti</b> | 7-40 ton  | 4    |
| <b>Kapalı alanlarda yük tutma kapasitesi</b> | 2.326.000 ton/yıl        | 23.470      | <b>Boş Konteyner Forklifti</b>  | 10 ton    | -    |
| <b>Sahalarda konteyner tutma kapasitesi</b>  | 50.000 TEU/yıl           | 8.600       | <b>Transteyler</b>              | -         | 7    |
|                                              |                          |             | <b>Elektrikli Vinç</b>          | 5-35 ton  | 6    |
| <b>Deniz Araçları</b>                        | <b>Kapasite</b>          | <b>Adet</b> | <b>Mobil Vinç</b>               | 10-25 ton | 31   |
| <b>Tüzer Vinç</b>                            | -                        | -           | <b>Forklifter</b>               | 3-5 ton   | 5    |
| <b>Römorkör</b>                              | 20-22 ton (Bollard Pull) | 2           | <b>Traktörler</b>               | 3 ton     | 5    |
|                                              |                          |             | <b>Çekiciler</b>                | -         | 18   |
| <b>Palamar Botu</b>                          | 214-106 HP               | 2           | <b>Treylerler</b>               | -         | 2    |
|                                              |                          |             | <b>Loder</b>                    | 3 m3      |      |
|                                              |                          |             | <b>Mini Loder</b>               | -         |      |

**Kaynak:** Derince Limanı Sunumu, 2012, s.3.

Limana giren ve çıkan gemiler için kılavuz almak zorunlu olup pilotaj hizmeti Liman İdaresi tarafından sağlanmaktadır. Ayrıca 500 GT'ye kadar olan gemiler için römorkör alma mecburiyeti yoktur. Hizmet, 24 saat boyunca, 1.550 HP'lik 2 Römorkör vasıtasıyla Liman İdaresi tarafından verilmektedir<sup>38</sup>.

2005 yılında hazırlanan Master Plan çerçevesinde İzmit hinterlandı ve 2024 yılı için genel kargo yükünün 52.6 milyon ton, dökme yükün 37.9 milyon ton, konteynerin ise 4.2 milyon TEU olacağı tahmini yapılmıştır<sup>39</sup>. Ayrıca limanın gelecekteki durumunu değerlendirmek için 5 seçenek geliştirilmiştir:

1. Mevcut limanın sadece konteyner için kullanılması,
2. Mevcut limanın kargo, araba ve dökme yük için kullanılması,
3. Mevcut limanın çok amaçlı ve genel kargo için kullanılması,
4. Mevcut limanın karışık yük elleçlenmesi için kullanılması ve mevcut limanın yanına 1 milyon TEU kapasiteli YİD (Yap-işlet-devret) modeliyle yeni bir liman yapılması,

<sup>38</sup> Derince Limanı Sunumu, 2012.

<sup>39</sup> Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması – Sonuç Raporu, 2010, s.408.

5. Gerekli yenileme ile konteyner terminali haline getirilmesi ve yeni yapılacak limanla birlikte kapasitenin 1.25 milyon TEU'ya çıkarılması.

Bahse konu çalışma için öngörülen maliyet 2005 yılı için 1.170 milyon dolar olup ayrıca fizibilite çalışması sonucunda mevcut limanın karışık yük elleçlemesi ve yanına 1.25 milyon TEU kapasiteli YİD modeli ile yeni bir limanın yapılması da önerilmiştir. Yapılan çalışmalarda Derince Limanı elleçleme kapasitesinin yıllık 4.674.010 tona kadar çıkabileceği; konteyner elleçleme kapasitesinin ise teorik olarak 875.605 TEU'ya kadar ulaşabileceği hesaplanmıştır<sup>40</sup>.

İzmit Valiliği'nin 2011 yılında hazırlattığı başka bir raporda<sup>41</sup>, kısa ve orta vadede kapasite artırımına gidilmesi halinde sıvı yük, kuru yük, Ro-Ro, konteyner ve genel kargo elleçlemelerinin tamamının gerçekleştiği liman için öngörülen kapasite artırımları aşağıdaki şekilde arz edilmiştir:

- Sıvı Yük: 52.031 m<sup>3</sup>/yıldan kademeli olarak 2020 yılında 450.000 m<sup>3</sup>/yıla. Yaklaşık %760 artış.
- Kuru Yük: 1.356.534 ton/yıldan kademeli olarak 2020 yılında 3.000.000 ton/yıla. Yaklaşık %120 artış.
- Ro-Ro: 300.781 adetten 2020 yılında 1.000.000 adete. Yaklaşık %233 artış.
- Konteyner: 6.254'ten 2023 yılında 1.000.000 adete.
- Genel Kargo: 1.071.481 tondan 2020 yılında 1.500.000 ton'a. Yaklaşık %40 artış.

Kocaeli Limanlar Mülkî idare Amirliği Bünyesinde 34 adet liman-iskele tesisi mevcut ve çalışır durumda olup, ekonomik gelişmelere paralel iş paylaşımı limanlar arasında rekabeti körüklediğinden ve yeni açılan limanların Derince Limanının iş alanına hakim limanlar olduğundan, Derince Limanı, "OTO, DÖKME KURU YÜK, DÖKME SIVI YÜK, PROJE YÜKLERİ" olarak ihtisaslaşmaya doğru gitmektedir. Körfeze gelen gemiler ile yüklerin tamamına, Derince Limanında hizmet vermek mümkün olmakla birlikte talepler, rekabet ortamında müşterinin tercihi doğrultusunda yön almaktadır.

<sup>40</sup> Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması – Sonuç Raporu, 2010, s.408

<sup>41</sup> Kocaeli Valiliği "İzmit Körfezi Liman Bölgesi Raporu", 2011, s.40.

Yüklerin indirilmesi-bindirilmesi için yer darlığı çekilmesine dayalı yük kaybı mevcut olmamakla birlikte, rekabet koşullarının had safhada olduğu İzmit Körfezinde hizmet veren Derince Limanı, fabrikasına daha yakın limanı tercih eden tedarikçilerin, tercihlerine istinaden, kamyon-Tır sahibi kooperatiflerin önemli gelir kaynaklarından ikisini teşkil eden kâğıt ve halat hammaddesi yüklerini kaybetmiş durumdadır.

#### **4.3. Ulaşım Altyapısı**

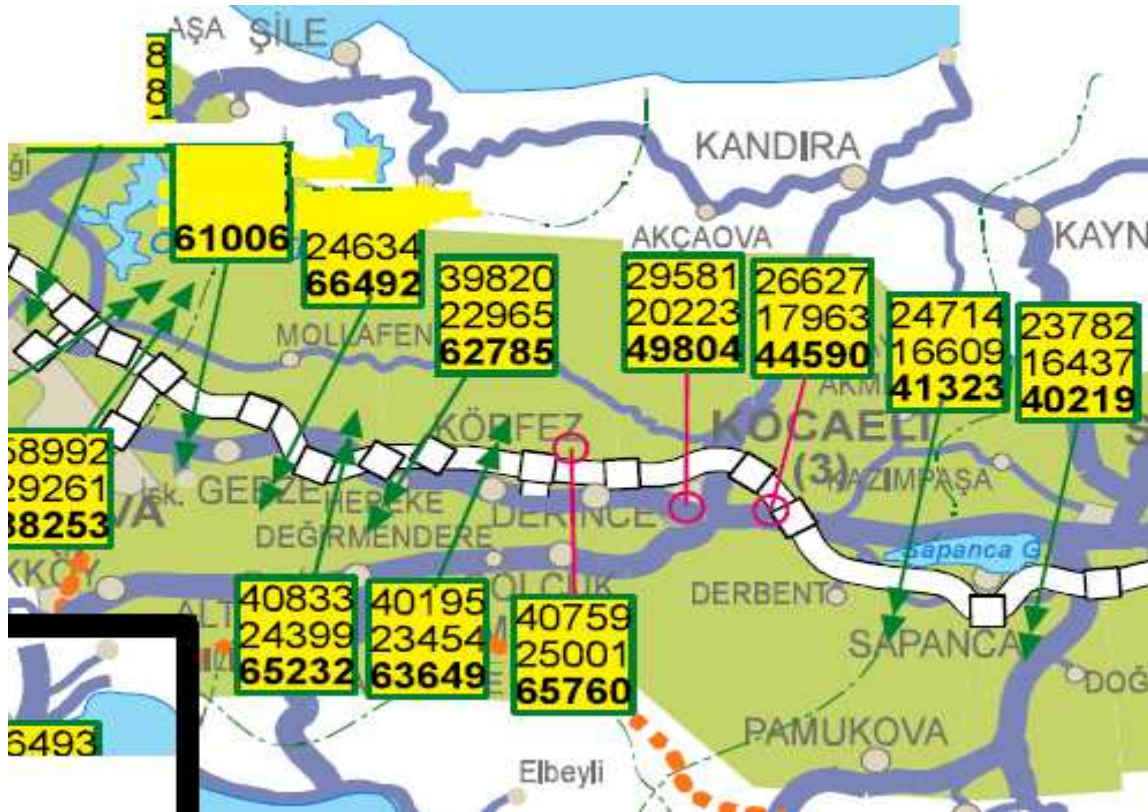
Liman tesisi içinde Demiryolu – Denizyolu – Karayolu yük aktarılmasının olduğu her türlü yük için çalışmaya uygun intermodal özelliklere sahip bir liman olmakla birlikte özelleştirme kapsamında olması nedeniyle 1999 depreminden sonra iyileştirme ve modernizasyon amaçlı hiçbir altyapı yatırımı yapılmamıştır. Mevcut karayolu bağlantısı D-100 Devlet Karayolu üzerinden sağlanmakta olup, D-100 Devlet Karayolu son yıllarda yapılan yatırımlar ile 2x3 şeritli hale dönüştürülmüştür. Derince'deki limanların ana bağlantıları; D-100 Devlet Karayolundan, Otoyol bağlantıları ise 04 (TEM) Otoyol Körfez Bağlantısı ve İzmit Batı Kavşağı vasıtası ile sağlanmaktadır. Mevcut 04 (TEM) Otoyolunun Gebze-İzmit arasındaki kesimi trafik kapasitesinin üzerinde çalışmaktadır. Projesi 2x2 şeritli Otoyolun bu kesimi, trafiğin artması ile birlikte 2x3 şerit olarak yeniden düzenlenmiştir. Otoyoldaki bu yoğun trafik nedeniyle Otoyol üzerinden talep edilen ilave kavşakların trafik yoğunluğunu daha da arttırması söz konusu olacağından ilave kavşağın yapılması, trafik güvenliği açısından tehlike yaratabileceği değerlendirilmektedir.

Derince bölgesinde ileriye dönük ulaşım taleplerinin karşılanması için, Kuzey Marmara Otoyol Projesi ile birlikte Kuzey Marmara Otoyolundan başlayarak 04 (TEM) Otoyolu ve D-100 Devlet Karayolunu keserek İzmit Körfezindeki limanlara ulaşacak bir bağlantı yolu yapılmasının gerekli olduğu düşünülmektedir. Kuzey-Güney yönündeki 12-13 km'lik bu yolun Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ve ilgili kurumların katılımı ile hazırlanması bu çerçevede yararlı değerlendirilmektedir.

Derince Limanı ile TEM otoyolu bağlantı projesi, Derince Belediyesince hazırlanmış bir proje olup, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB)'na teslim edilmiştir. Derince Limanının imar planının yapılmasına ilişkin çalışmalar ÖİB tarafından yürütülmektedir.

Derince Limanına günde ortalama 824,5 kamyon giriş-çıkış yapmaktadır<sup>42</sup>. Tüm körfez bölgesi doğu-batı ekseninde araç trafiği ölçümleri aşağıdaki haritalarda arz edilmiştir.

**Şekil 25: Derince ve Körfez Bölgesi 2012 Yılı Araç Trafiği**



**Kaynak:** 2012 Trafik ve Ulaşım Bilgileri, s.15.

Bölgenin kuzeyinden geçen mevcut TEM otoyolunun mevcut trafik yükü nedeniyle yetersiz kaldığı değerlendirilmektedir. TEM otoyolundan geçen toplam taşıt sayısının ortalama % 32'si yük taşıtıdır. Dilovası ve Körfez'de bu oran % 37'lere çıkmaktadır.

Karayolu üzerine binen yükü hafifletmek ve aynı zamanda da daha ucuz bir alternatif nakliye yöntemi olan demiryolundan azami derecede faydalanmak için üçüncü bir demiryolu hattı planlanmış ancak bu hattın her limana giremediği anlaşıldığından belli

<sup>42</sup> Kocaeli Valiliği Alt Komisyon Raporu, 2012, s.34.

alanlarda toplanma merkezleri oluşturulması teklif edilmiştir<sup>43</sup>. Üstüne üstlük planlara alınan 3.hat demiryolunun, yük taşıma sorununu çözemeyeceği de tespit edilmiştir. Bu yeni hattın kapasitesi 7 tren/gündür. Bu hat ile taşınabilecek yük tonajı ancak 1,5 milyon tondan 3 milyon tona çıkabilecektir. Oysa Kocaeli Limanlarından 2012 yılında elleçlenen yük miktarı sadece 61,5 milyon tondur. Buradan hareketle Gebze-Köseköy arasında planlanan bu üçüncü hatta ek olarak bir dördüncü hattın planlanmasının elzem olduğu düşünülmektedir. Dördüncü hattın sadece limanlara değil aynı zamanda OSB'lere de hizmet edebileceği değerlendirilmektedir. Ancak, teklif edilen 4. hattın, ciddi dolgu yatırımına ihtiyacı olduğu ve yüksek kamulaştırma bedeli gerektirdiğinden planlara dahil edilemeyeceği bildirilmiştir.

#### 4.4. Derince Limanı ile İlgili İmar Değişikliği

Özelleştirme İdaresi tarafından hazırlatılan Derince Limanı "Kısa Tanıtım Dökümanı"nda, limanın stratejik konumundan ve coğrafi avantajlarından en üst düzeyde yararlanabilmesi için kapasite genişlemesine ve verimliliği baz alan yeni bir yatırım ve İmar Planına ihtiyaç duyulduğu tespitine istinaden bir takım düzenlemelerin yapıldığı bildirilmiştir 44. Bahse konu imar planı 24.05.2013 tarihinde 2013/87 sayılı ÖYK kararı ile onaylanmış ve Koruma Kurulu ve kurum görüşleri doğrultusunda düzeltmeleri müteakip İmar Planı ÖYK onayına sunulmuştur. Plan, resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir<sup>45</sup>.

Daha önce yapılan çalışmalar doğrultusunda Marmara bölgesinin uzun vadede konteyner terminal yatırımlarına ihtiyacı olduğu belirlenmiş ve bu kapsamda İmar Planı da mevcut tesisin konteyner elleçlemesinin ve depolama kapasitesinin artırılmasına yönelik olarak hazırlanmıştır. Bunlara ilaveten limanın toplam alanının 968.890,97 m<sup>2</sup> çıkarılması öngörülmüş ve liman geri sahasında konteyner istiflenmesi için toplam yaklaşık 310.000 m<sup>2</sup> alan tahsis edilmiştir (Tablo 14)

---

<sup>43</sup> Zeytinoğlu, 2013.

<sup>44</sup> Derince Limanı Kısa Tanıtım Dökümanı, 2013, s.10.

<sup>45</sup> <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/05/20130529-27.htm>

**Tablo 14: Derince Limanı Kullanımı İçi Yapılan Düzenleme**

| <b>Alan Adı</b> | <b>Alan (m<sup>2</sup>)</b> | <b>Oran (%)</b> |
|-----------------|-----------------------------|-----------------|
| Liman Alanı     | 787.171,02                  | 81,24           |
| TCDD Alanı      | 159.318,42                  | 16,44           |
| Park Alanı      | 2.571,21                    | 0,27            |
| Yol Ve Otopark  | 19.830,32                   | 2,05            |
| <b>Toplam</b>   | <b>968.890,97</b>           | <b>100,00</b>   |

**Kaynak:** Derince Limanı Kısa Tanıtım Dökümanı, 2013, s.10.

## 5. LİMANCILARA YÖNELİK ANKET ÇALIŞMASI

Bu çalışma iki ana gruba odaklanmıştır; Limanlardan Hizmet Alan ve Veren Şirketler (LHAV) ve Liman Hizmeti Veren Şirketler (LHV). Anket sorularında ortak noktalar olduğu gibi Derince Limanının özelleştirilmesi durumunda her iki grup özelinde ortaya çıkabilecek hususlar da irdelenmiştir. Sorular ağırlıklı olarak özelleştirmenin gerekliliği, bölgedeki rekabet yapısı, limanın işletme ve yönetim yöntemi, operasyonel beklentiler, altyapı ve genel olarak yatırımlar, Körfez Bölgesi mevcut liman elleçleme kapasitesi gibi konulardan oluşmaktadır. 150 adet anket limancılık sektörüyle ilgili firmalara gönderilmiş ve 73 adet geri dönüş olmuştur. Bu anketlerden bir kısmı analize uygun olmadığı için çıkarılmış ve toplamda 70 adet anket analiz edilmiştir.

Liman hizmeti veren firmalara 17 soru sorulmuştur. Aynı şekilde her soru için 1-2 “Katılmama” derecesini, 4-5 ise “Katılma” derecesini ifade etmektedir. 3 ise ortalama bir ifade olup kararsız olanların tercih edebileceği dereceyi göstermektedir. Sorulara ait ortalamalar ve standart sapmalar Tablo 15’te görülmektedir. Buna göre LHV grubunun yüksek ortalama değeri ile “katıldığı” ifadeler incelendiğinde, 17 ( $\bar{X}=4,20$ , S.S.=0,92), 8 ( $\bar{X}=4,20$ , S.S.=0,92) ve 9 ( $\bar{X}=4,00$ , S.S.=0,94) numaralı soruların öne çıktığı görülmektedir. 17. soru stratejik konuma atıfta bulunurken 8. soru özelleştirme sonrası altyapı yatırım gereksinimine ihtiyaç duyulduğuna işaret etmektedir. 9 numaralı soru ortalamasının yüksekliği ise Derince Limanının Kocaeli sanayisi için önemli görüldüğü anlaşılmaktadır. Burada diğer bir hususta 6 ( $\bar{X}=3,90$ , S.S.=0,88) ve 1 ( $\bar{X}=3,90$ , S.S.=0,99) numaralı sorularda belirginleşmektedir. Her ne kadar en üst gruba kıyasla göreceli düşük bir ortalama olsa da, her iki sorunun 3,9 ortalama uzlaşma oranları ile LHV açısından, rekabete ve pazar yapısına olumlu anlamda katkı sağlayabileceği değerlendirilmektedir. Ayrıca 17 ve 1 numaralı sorular birlikte değerlendirildiğinde birbirlerini tamamlayıcı olmaları, LHV’in Derince Limanına stratejik açıdan yaklaştıklarının bir göstergesi olarak ele alınabilir.

**Tablo 15: LHV için Ortalamalar ve Standart Sapmalar**

| #  | Sorular                                                                                                                                                                                                                    | N  | $\bar{X}$ | SS   |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-----------|------|
| 17 | Derince limanı Türkiye ve bölge ekonomisi için kesinlikle faaliyette olması gereken bir limandır.                                                                                                                          | 10 | 4,20      | 0,92 |
| 8  | Derince limanının özelleştirilmesi sonucunda liman altyapısına yatırım gerekliliği artacaktır.                                                                                                                             | 10 | 4,20      | 0,92 |
| 9  | Özelleştirilmesini takiben Derince limanının kapasitesindeki gelişim, <b>Kocaeli sanayisinin büyüme potansiyeli ile paralellik</b> taşıyacaktır.                                                                           | 10 | 4,00      | 0,94 |
| 6  | Derince limanı özelleştirildiği takdirde Körfez bölgesi <b>mevcut limancılık pazar yapısına ve rekabete olumlu katkı</b> sağlar.                                                                                           | 10 | 3,90      | 0,88 |
| 1  | Derince limanı Türkiye ekonomisi açısından <b>stratejik ticari limanlardan</b> biridir.                                                                                                                                    | 10 | 3,90      | 0,99 |
| 2  | Körfez bölgesi limancılığı açısından Derince limanı hem sektöre hem de bölgeye yapılacak olan yatırımlar ile <b>katma değer ve farkındalık kazandıracaktır.</b>                                                            | 10 | 3,80      | 0,79 |
| 5  | Derince limanının özelleştirilmesi halinde, <b>imar planı değişiklikleri</b> nedeniyle sorunlar çıkabilir.                                                                                                                 | 10 | 3,70      | 0,67 |
| 4  | Derince limanı ortaklık yapısında (özelleştirilse dahi) bölgenin ilgili <b>kamusal ve/veya sivil toplum kuruluşlarının bulunması</b> gereklidir.                                                                           | 10 | 3,60      | 1,71 |
| 7  | Derince limanının özelleştirilmesi bölgede <b>liman hizmetlerinde fiyat rekabeti</b> yaratacaktır.                                                                                                                         | 10 | 3,50      | 0,71 |
| 10 | <b>Limanın ve ilgili mevzuatın mevcut durumu</b> itibarıyla; Derince Limanının özelleştirilmesi hukuki açıdan sorunludur.                                                                                                  | 10 | 3,33      | 0,82 |
| 3  | Sıvı yük, kuru yük, konteyner ve RoRo gibi yük tiplerinin <b>tamamında etkin bir liman</b> modeli olmalıdır.                                                                                                               | 10 | 3,30      | 1,42 |
| 16 | İhtisaslaşmış lojistik merkezlerinden oluşan bir yapı modeli (Örn. <b>Rotterdam</b> )                                                                                                                                      | 10 | 3,13      | 1,20 |
| 15 | Gemilerin liman içinde ihtisaslaşmış alt birimlere ulaşıp yük boşaltım veya yükleme yaptığı bir model (Örn. <b>Singapur</b> )                                                                                              | 10 | 2,86      | 1,28 |
| 14 | Derince limanı yönetim modeli olarak a. Büyük tonajlı gemilerin ön boşaltım yaptığı ve daha sonra ikincil bir taşımacılık aşamasından sonra yüklerin terminallere ulaştırıldığı bir model uygundur (Örn. <b>Antwerp</b> ). | 10 | 2,75      | 1,47 |
| 12 | Özelleştirilmesini takiben Derince limanının kapasitesindeki artış, <b>Körfez bölgesi gemi giriş-çıkış trafiğini olumsuz yönde</b> etkileyecektir.                                                                         | 10 | 2,44      | 1,17 |
| 11 | <b>Mevcut karayolu ve demiryolu ulaşım bağlantı altyapısı</b> , Derince limanı özelleştirilmesi sonucunda beklenen liman kapasitesinin artırılması halinde dahi yeter düzeydedir.                                          | 10 | 2,22      | 1,47 |
| 13 | <b>Gebze Köprüsü karayolu bağlantısının</b> uygulamaya geçmesi Körfezdeki toplam liman faaliyet hacmini olumsuz etkiler.                                                                                                   | 10 | 1,90      | 0,99 |

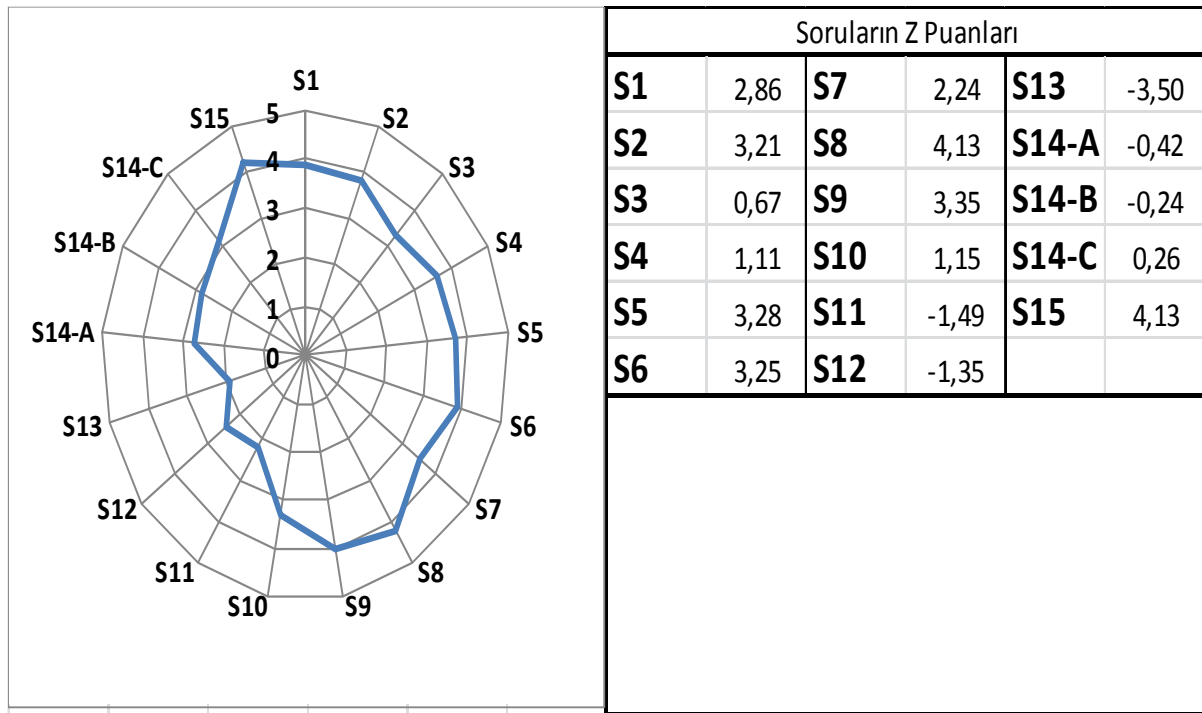


Diğer yandan LHV grubunun “katılmadığı” ifadeler açısından incelendiğinde 15 ( $\bar{X}=2,86$ , S.S.=1,28), 14 ( $\bar{X}=2,75$ , S.S.=1,47), 12 ( $\bar{X}=2,44$ , S.S.=1,17), 11 ( $\bar{X}=2,22$ , S.S.=1,47) ve 13 ( $\bar{X}=1,90$ , S.S.=0,99) numaralı soruların ortalamalarına ait oranların düşüklüğü dikkat çekmektedir. Özellikle “katılmama” derecesi en düşük olan 13 numaralı ifade, başka bir açıdan irdelendiğinde liman için bağlantı yolunun önemli görüldüğü hatta ilave bağlantılara ihtiyaç duyulduğu ve genelde tüm liman hacmine olumlu etki yapabileceği düşünülmektedir. Bu görüşü destekler nitelikte olan 11 numaralı ifadede de mevcut bağlantıların yetersizliğine işaret edilmektedir. Aynı şekilde 12 numaralı soru ile Derince Limanının kapasitesindeki artışın Körfez bölgesi deniz trafiğinde de bir olumsuzluk yaratmayacağı konusunda uzlaşma olduğu izlenmektedir. Yönetimsel açıdan incelendiğinde; Dünyada en çok ilgi çeken liman yönetim modelleri olarak Rotterdam, Singapur ve Antwerp modellerinin uygun olup olmadığı 14, 15 ve 16 numaralı sorularda sorulmuştur. Başta 14 ve 15 olmak üzere 16. soruda gözlemlenen yüksek katılmama derecesi ortalamaları, LHV tarafından pek kabul görülmediğinin göstergesi olarak değerlendirilebilir. Kararsızlığa işaret eden ortalamaların LHA’dekine benzer sorularda yoğunlaşması aynı şekilde özelleştirme ile hedeflenen kazanımlar konusunda bu grup için de soru işaretleri olduğu şeklinde yorumlanabilir.

### **Z Puanları ile Soruların Değerlendirilmesi**

Z puanları, sorulara verilen cevapların o konu hakkındaki görüş için emin olma derecesini ifade ettiğini belirtmiştik. Buna göre 4, 7, 10, 11,12, 14, 15 ve 16 numaralı sorulara katılma dereceleri için grubun verdiği cevapların ortalamalarını anlamsızlaştırdığı gibi bir sonuca gidilebilir. Ancak örneklem sayısının düşük kalması neticesinde standart hatanın büyük çıkması Z puanlarını da etkileyebileceği değerlendirilmektedir (Tablo 16). Dolayısıyla Z puanlarının bu grup için fazla bir işlevi olmayacaktır.

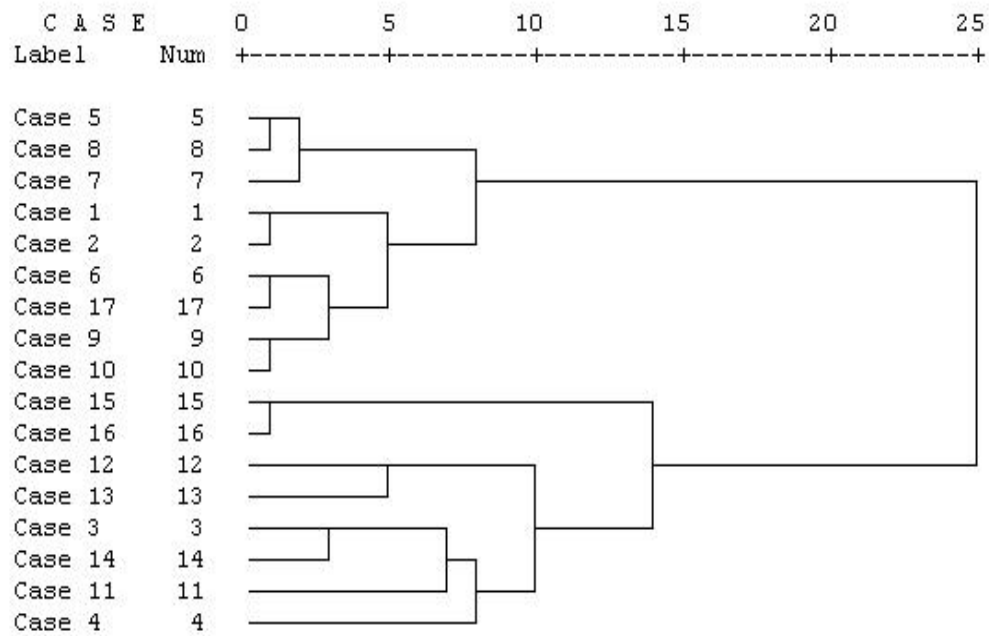
**Tablo 16: Ortalamalar ve Z Puanları**



Cevaplanan sorular için SPSS 16 paket programında hiyerarşik kümeleme analizi yapılmış ve Ward yöntemi kullanılmıştır. Kümeleme yöntemleri arasında tek bağlantı yöntemi, tam bağlantı yöntemi, Ward yöntemi, k-Ortalama yöntemi ile öklid uzaklığı ve karesel öklid uzaklığı en çok kullanılanlar olarak yer almaktadır. Ancak yapılan çalışmalarda Ward yönteminin diğer yöntemlere göre daha anlamlı küme yapısı ortaya çıkardığı öne sürülmektedir<sup>46</sup>. Yapılan analizde 17 sorunun 6 kümede toplandığı görülmektedir. Kümelerin ana başlıkları Şekil 26’da sunulmuştur. Bunlar sırasıyla altyapı, strateji konumu, rekabet ve pazar, yönetim modelleri, liman bağlantıları ve operasyon tipi şeklinde yer almaktadır. Kümelere göre en yüksek ortalamaların ilk üç başlıkta toplandığı gözlemlenmektedir. Buradan elde edilen veriye göre LHV’in Derince Limanı ile ilgili olarak altyapı yatırımlarını önemsedikleri ( $\bar{X}=3,80$ ), rekabet ve pazar açısından farklılık yaratabileceğini düşündükleri ( $\bar{X}=3,90$ ) ve stratejik öneminin farkındalığı ( $\bar{X}=3,90$ ) konularında yüksek oranda bir uzlaşma oluşturdıkları şeklinde bir değerlendirme yapılabilir (Tablo 17).

<sup>46</sup> Atbaş, A. ve Günay, C. (2008), “Kümeleme Analizinde Küme Sayısının Belirlenmesi Üzerine bir Çalışma”, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

### Şekil 26. LHV için Soru Kümeleme Analiz Sonucu



### Tablo 17: Hiyerarşik Kümeleme Analizi Sonucu

| Sorular   | Küme Başlıkları    | $\bar{X}$ |
|-----------|--------------------|-----------|
| 5,8,7     | Altyapı            | 3,8       |
| 1,2       | Stratejik konumu   | 3,85      |
| 6,17,9,10 | Rekabet ve pazar   | 3,86      |
| 15,16     | Yönetim modelleri  | 2,99      |
| 12,13     | Liman bağlantıları | 2,17      |
| 3,14,11,4 | Operasyon Tipi     | 2,97      |

## 6. LİMAN İLE İLGİLİ TARAFLARA YÖNELİK ANKET ÇALIŞMASI

Limanlardan hizmet alan firmalara toplam 15 soru sorulmuştur. Her soru için 1-2 “Katılmama” derecesini, 4-5 ise “Katılma” derecesini ifade etmektedir. 3 ise ortalama bir ifade olup kararsız olanların tercih edebileceği dereceyi göstermektedir. Sorulara ait ortalamalar ve standart sapmalar Tablo 18’de görülmektedir. Buna göre LHAV grubunun yüksek ortalama değeri ile “katıldığı” ifadeler incelendiğinde, 1. ( $\bar{X}=4,52$ , S.S.=0,76) , 15. ( $\bar{X}=4,32$ , S.S.=1,14), 12. ( $\bar{X}=4,32$ , S.S.=0,84), 2. ( $\bar{X}=4,24$ , S.S.=1,13), 11. ( $\bar{X}=4,23$ , S.S.=0,95) ve 3. ( $\bar{X}=4,10$ , S.S.=1,18) numaralı sorular öne çıkmaktadır. Bu soru grubuna “katılma derecesi” ortalama 4’ün üzerindedir. Grubun neredeyse hemfikir olduğu ifade 1 numaralı soru olup Derince Limanına yapılacak yatırımların sektörel ve bölgesel açıdan katma değer ve farkındalık yaratabileceği değerlendirilmektedir. İkinci en yüksek ortalama ile yine neredeyse tüm grubun hemfikir olduğu başka bir ifade 15 numaralı soru olup Derince Limanının mutlaka faaliyette olması gerekliliğine işaret etmektedir. Bu sorunun tamamlayıcısı olan 2 numaralı soru ortalaması da katılma derecesi en yüksek olan ifadelerden biri olup Derince Limanının stratejik önemine atıfta bulunmaktadır. Derince Limanının yük tipleri açısından ne tür bir ihtisaslaşmaya gitmesi gerektiği konusu ise 3 numaralı soru ile sorulmuş olup sıvı yük, kuru yük, konteyner ve Ro-Ro gibi yük tiplerinde hizmet vermesi gerekliliğine katılımın yine ortalamanın üzerinde seyrettiği görülmektedir. Bu sorunun tamamlayıcısı olarak 12. ve 11. sorularda yer alan ifadeler ile mevcut kapasitenin de arttırılmasının gerekliliği incelenmiş ve ortalamanın üzerinde bir mutabakatın olduğu gözlemlenmiştir. Buna göre sadece konteyner elleçleme kapasitesinin artırılması ile yetinilmemesinin gerektiği, aynı zamanda da büyük tonajlı gemilerin elleçlenmesi için limanda gerekli yatırımların yapılmasına ihtiyaç duyulduğu konularında bir uzlaşmanın olduğu değerlendirilmektedir.

Ancak tabloda dikkat çeken hususlardan biri özelleştirmenin rekabet açısından bir fayda sağlayıp sağlayamayacağı konusunda sorulan 4 ( $\bar{X}=3,89$ , S.S.=,19) ve 5 ( $\bar{X}=3,74$ , S.S.=1,29) numaralı ifadelerde belirginleşen kararsızlık durumudur. Hizmet alan firmaların bu kararsızlığı, Derince Liman özelleştirmesine temkinli yaklaştıkları; daha önceki

özelleştirme uygulamaları sonrası beklentilerin karşılanamayışı, fiyat, kalite ve benzeri unsurlar açısından taleplere cevap verilememesi gibi durumlardan ortaya çıkan kuşkulardan dolayı olabileceği düşünülmektedir. Diğer yandan sektörel bazda bir fiyat standartlaşmasına doğru eğilim varsa ki sektörün önde gelen temsilcileriyle yapılan görüşmelerde bu konuda genel bir eğilimin varlığından bahsedilmektedir, bu konuda bir çekincenin olması da bir dereceye kadar normal karşılanabilir.

**Tablo 18: LHAV için Ortalamalar ve Standart Sapmalar**

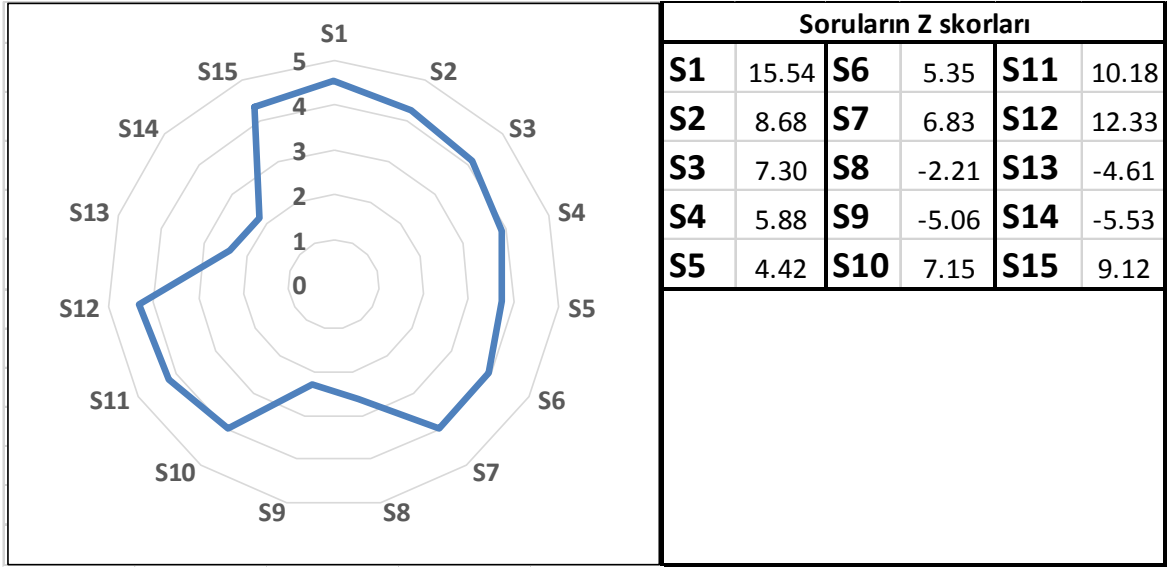
| #  | Sorular                                                                                                                                                                | N  | $\bar{X}$ | SS   |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|-----------|------|
| 1  | Körfez bölgesi limancılığı açısından <b><u>Derince limanına yapılacak olan yatırımlar</u></b> , hem sektöre hem de bölgeye katma değer ve farkındalık kazandıracaktır. | 62 | 4,52      | 0,76 |
| 15 | Derince limanı Türkiye ve bölge ekonomisi için <b><u>kesinlikle faaliyette olması gereken</u></b> bir limandır.                                                        | 62 | 4,32      | 1,14 |
| 12 | Derince limanı <b><u>büyük tonajlı gemilerin elleçlenmesi</u></b> için uygun hale getirilmelidir.                                                                      | 62 | 4,32      | 0,84 |
| 2  | Derince limanı, Türkiye ekonomisi açısından <b><u>stratejik ticari limanlardan biridir.</u></b>                                                                        | 62 | 4,24      | 1,13 |
| 11 | Derince limanı için <b><u>konteyner elleçleme kapasitesinin</u></b> artırılması önemlidir.                                                                             | 62 | 4,23      | 0,95 |
| 3  | Derince limanı, Sıvı yük, kuru yük, konteyner ve RoRo gibi yük tiplerinin <b><u>tamamında etkin bir liman</u></b> modeli olmalıdır.                                    | 62 | 4,10      | 1,18 |
| 10 | Derince limanının özelleştirilmesinin ardından yapılacak olan yatırımlar <b><u>hizmet alanlara operasyonel açıdan katma değer</u></b> sağlayacaktır.                   | 62 | 3,98      | 1,05 |
| 7  | Özelleştirilmesini takiben Derince limanının kapasitesindeki gelişim, <b><u>Kocaeli sanayisinin büyüme potansiyeli ile paralellik</u></b> taşıyacaktır.                | 62 | 3,97      | 1,12 |
| 6  | Derince limanı ortaklık yapısında (özelleştirilse dahi) bölgenin <b><u>ilgili kamusal ve/veya sivil toplum kuruluşlarının bulunması</u></b> gereklidir.                | 62 | 3,93      | 1,35 |
| 4  | Derince limanı özelleştirildiği takdirde Körfez bölgesi <b><u>mevcut limancılık pazar yapısına ve rekabete</u></b> olumlu katkı sağlar.                                | 62 | 3,89      | 1,19 |
| 5  | Derince limanının özelleştirilmesi bölgede <b><u>liman hizmetlerinde fiyat rekabeti</u></b> yaratacaktır.                                                              | 62 | 3,74      | 1,29 |
| 8  | Mevcut ulaşım bağlantı altyapısı, Derince limanı özelleştirilmesi sonucunda beklenen liman kapasitesi artırımını kaldırabilecek seviyededir.                           | 62 | 2,62      | 1,32 |
| 13 | Mevcut liman işletmeleri itibarıyla, Körfez bölgesinin yük elleçleme kapasitesi bölge ticareti için yeterlidir.                                                        | 62 | 2,42      | 0,96 |
| 9  | <b><u>Gebze karayolu bağlantısının</u></b> uygulamaya geçmesi Körfezdeki toplam liman faaliyet hacmini olumsuz etkiler.                                                | 62 | 2,28      | 1,05 |
| 14 | Birinci derecede deprem bölgesi olması açısından <b><u>Derince limanına ek yatırımlar risklidir.</u></b>                                                               | 62 | 2,21      | 1,10 |

Öte yandan LHAV grubunun “katılmadığı” ifadeler, 8 ( $\bar{X}=2,62$ , S.S.=1,32), 9 ( $\bar{X}=2,28$ , S.S.=1,05), 13 ( $\bar{X}=2,42$ , S.S.=0,96) ve 14 ( $\bar{X}=2,21$ , S.S.=1,10) numaralı sorular olarak dikkati çekmektedir. 8., 9., ve 14. sorular sırası ile “mevcut altyapının özelleştirme sonrasında yeterli olacağı”, “Gebze karayolu bağlantılarının limana etkisi” ve son olarak “Deprem riski ve yatırımlar” ile ilgilidir. Ortak görüşler olarak mevcut altyapının yetersizliği konusu ağır basarken, karayolu iyileştirmelerinin de liman faaliyetlerine olumsuz yansıması beklenmemektedir. Deprem riskinin ise muhtemel yatırımlar açısından bir risk unsuru olarak algılanmadığı görülmektedir. 13. soru ise daha çok bölgedeki mevcut limancılık yapısının yeterliliği ile ilgili olup, bunun bölgede ileriki yıllarda giderek artan talepleri karşılayabilme yeteneğinden emin olunmadığı şeklinde değerlendirilebilir.

### **Z Puanları ile Soruların Değerlendirilmesi**

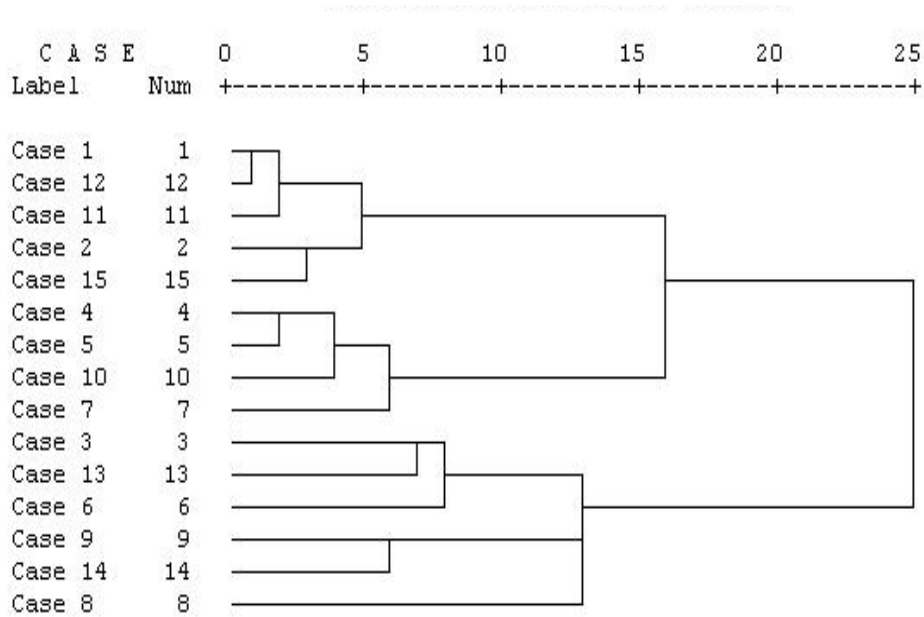
Z puanları sorulara verilen cevapların o konu hakkındaki görüş için emin olma derecesini ifade eder ve bu konuda çok kullanılan standart ölçüm araçlarından biridir. Buna göre LHAV için hesaplanan Z puanları Tablo 19’da sunulmuştur. Z puanları kararsızlık veya nötr ifade eden ve 1’den 5’e kadar olan katılma derecelerinin ortancası, yani 3’e göre hesaplanmıştır. Buradaki amaç her soru için LHAV grubunun ne kadar kesin bir görüş belirttiğini ölçebilmektir. Örneğin sekizinci soru için daha önce ortalamada olumsuz bir görüş belirtildiği söylenmişti. Z puanına bakıldığında ise diğer sorulara göre kesinlik açısından en düşük soru olduğu anlaşılmaktadır. Yani grubun sorulardan emin olma derecesi 8 hariç tümü için ortalamaların gösterdiği değerdedir. Bu soruya ise verilen cevaplardan emin olunamadığı anlamı çıkmaktadır.

**Tablo 19:LHAV'ın Ortalama ve Z Puanları**



Bu grup için de hiyerarşik kümeleme analizi yapılmış ve aynı şekilde Ward yöntemi kullanılmıştır. Yapılan analizde 15 sorunun 5 kümede toplandığı görülmektedir. Kümelerin ana başlıkları Şekil 27'de arz edilmiştir. Bunlar sırasıyla yatırım ve kapasite artırımı, strateji konumu, rekabet ve pazar, yönetim ve altyapı şeklinde yer almaktadır. Kümelere göre en yüksek ortalamasının ilk iki başlıkta toplandığı gözlemlenmektedir.

**Şekil 27: LHAV İçin Soru Kümeleme Analiz Sonucu**



Buradan elde edilen veriye göre LHAV'in Derince Limanı ile ilgili olarak yatırımlar ile kapasitesinin artırılması gerektiğini düşündükleri ( $\bar{X}=4,36$ ) ve stratejik öneminin farkında oldukları ( $\bar{X}=4,28$ ) konusunda yüksek oranda bir uzlaşma oluşturdıkları şeklinde değerlendirilebilir. Yukarıda arz edilen ilk sonuçlar ile büyük oranda paralellik gözlenmektedir (Tablo 20).

**Tablo 20: Hiyerarşik Kümeleme Analizi Sonucu**

| Sorular  | Küme Başlıkları              | $\bar{X}$ |
|----------|------------------------------|-----------|
| 1,12,11  | Yatırım ve kapasite artırımı | 4,36      |
| 2,15     | Stratejik konumu             | 4,28      |
| 4,5,10,7 | Rekabet ve Pazar             | 3,89      |
| 3,13,6   | Yönetim                      | 3,48      |
| 9,14,8   | Altyapı                      | 2,37      |

## İKİ HEDEF GRUP ARASINDA BENZERLİKLER/FARKLILIKLAR

Hedef gruplarla yapılan anketlerde sorulardan 10'u her iki gruba da sorulmuştur. Soruların her iki grup için ortalamaları ve standart sapmaları Tablo 21'de sunulmuştur. İki grubun da ortalaması en yüksek ifadeleri farklıdır. LHAV için Körfez bölgesi limancılığı açısından Derince limanına yapılacak olan yatırımların hem sektöre hem de bölgeye katma değer ve farkındalık kazandıracağına inanılmakta iken ( $\bar{X}=4,52$ , S.S.=0,76); LHV açısından en önemli hususun Derince limanının Türkiye ve bölge ekonomisi için kesinlikle faaliyette olması gereken bir liman olduğu görülmektedir ( $\bar{X}=4,20$ , S.S.=0,92).

Ayrıca LHAV açısından en yüksek ikinci ortalamaya ( $\bar{X}=4,32$ , S.S.=1,14) sahip ifadenin de LHV'in en önemli gördükleri soru olması bu iki ifadenin birbirini tamamlayıcı ifadeler olmasından kaynaklanıyor olabilir. LHV grubu için ikinci en önemli ifade ise özelleştirilmesini takiben Derince limanının kapasitesindeki gelişimin, Kocaeli sanayisinin büyüme potansiyeli ile paralellik taşıyacağına olan inançlarıdır ( $\bar{X}=4,00$ , S.S.=0,94). Bu soru LHAV için 5. sırada önemli ( $\bar{X}=3,97$ , S.S.=1,12) olarak algılanmaktadır. Özetle her iki grup, Derince Limanının önemini kavramış görünmekte ve aktif olarak kullanılmasını ve ek yatırımlar ile ekonomiye kazandırılması gerektiğine inanmakta; ancak öncelikler konusunda bir takım farklılıkların olduğu gözlemlenmektedir. LHAV için en önemsiz algılanan husus ( $\bar{X}=2,28$ , S.S.=1,05), LHV için de önemsiz olarak değerlendirilmektedir



( $\bar{X}=1,90$ , S.S.=0,99). Yani Gebze karayolu bağlantısının uygulamaya geçmesi Körfezdeki toplam liman faaliyet hacmini olumsuz etkilemeyeceğine inanılmaktadır

**Tablo 21: Her İki Gruba Sorulan Ortak Soruların Ortalamaları ve Standart Sapmaları**

| Ortak Olan Sorular                                                                                                                                              | LHAV   |           |      | LHV    |           |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-----------|------|--------|-----------|------|
|                                                                                                                                                                 | Ö.Sıra | $\bar{X}$ | SS   | Ö.Sıra | $\bar{X}$ | SS   |
| Derince limanı ortaklık yapısında (özelleştirilse dahi) bölgenin <b>ilgili kamusal ve/veya sivil toplum kuruluşlarının bulunması</b> gereklidir.                | 6      | 3,93      | 1,35 | 6      | 3,60      | 1,71 |
| Derince limanı özelleştirildiği takdirde Körfez bölgesi <b>mevcut limancılık pazar yapısına ve rekabete</b> olumlu katkı sağlar.                                | 7      | 3,89      | 1,19 | 3      | 3,90      | 0,88 |
| Derince limanı Türkiye ve bölge ekonomisi için <b>kesinlikle faaliyette olması gereken</b> bir limandır.                                                        | 2      | 4,32      | 1,14 | 1      | 4,20      | 0,92 |
| Derince limanı, Sıvı yük, kuru yük, konteyner ve RoRo gibi yük tiplerinin <b>tamamında etkin bir liman</b> modeli olmalıdır.                                    | 4      | 4,10      | 1,18 | 8      | 3,30      | 1,42 |
| Derince limanı, Türkiye ekonomisi açısından <b>stratejik ticari limanlardan biridir</b> .                                                                       | 3      | 4,24      | 1,13 | 4      | 3,90      | 0,99 |
| Derince limanının özelleştirilmesi bölgede <b>liman hizmetlerinde fiyat rekabeti</b> yaratacaktır.                                                              | 8      | 3,74      | 1,29 | 7      | 3,50      | 0,71 |
| <b>Gebze karayolu bağlantısının</b> uygulamaya geçmesi Körfezdeki toplam liman faaliyet hacmini olumsuz etkiler.                                                | 10     | 2,28      | 1,05 | 10     | 1,90      | 0,99 |
| Körfez bölgesi limancılığı açısından <b>Derince limanına yapılacak olan yatırımlar</b> , hem sektöre hem de bölgeye katma değer ve farkındalık kazandıracaktır. | 1      | 4,52      | 0,76 | 5      | 3,80      | 0,79 |
| Mevcut ulaşım bağlantı altyapısı, Derince limanı özelleştirilmesi sonucunda beklenen liman kapasitesi artırımını kaldırabilecek seviyededir.                    | 9      | 2,62      | 1,32 | 9      | 2,22      | 1,47 |
| Özelleştirilmesini takiben Derince limanının kapasitesindeki gelişim, <b>Kocaeli sanayisinin büyüme potansiyeli ile paralellik</b> taşıyacaktır.                | 5      | 3,97      | 1,12 | 2      | 4,00      | 0,94 |

İlginç bir şekilde ikinci en önemsiz görülen konunun, yine iki grup tarafından benzer görüşe sahip olmalarıdır. Hem LHAV ( $\bar{X}=2,62$ , S.S.=1,32) hem de LHV ( $\bar{X}=2,22$ , S.S.=1,47) mevcut ulaşım bağlantı altyapısının özelleştirme sonrası beklenen liman kapasitesi artırımını kaldırabilecek seviyede olmadığı konusunda uzlaşmış görünmektedir. Diğer bir ilginç görüş farklılığı, Derince limanının sıvı yük, kuru yük, konteyner ve Ro-Ro gibi yük

tiplerinin tamamında etkin bir liman modeli olup olmaması konusunda görülmektedir. LHAV için bu konu 4. sırada önemli olarak algılanmakta iken ( $\bar{X}=4,10$ , S.S.=1,18); LHV için 8. sırada yer almakta ve genel bir kararsızlığın olduğu ( $\bar{X}=3,30$ , S.S.=1,42) gözlemlenmektedir. Bu grubun zaten liman sahipleri olarak benzeri hizmetleri verdiği göz önüne alındığında rekabeti artıracak yeni bir oluşuma temkinli yaklaşımları bir dereceye kadar normal kabul edilebilir.

Ortak Sorulara verilen cevaplar açısından grup ortalamalarının bir farklılık oluşturup oluşturmadığını test etmek maksadıyla bağımsız örneklem T-testi yapılmış olup sonuçlar aşağıda Tablo 22’de verilmiştir. Bir soru hariç diğerlerinde istatistiki bir fark vardır sonucuna ulaşılammıştır. Dolayısıyla birinci soru hariç diğer sorulara verilen cevapların ortalamaları iki grup için de tutarlıdır sonucuna ulaşılabilir.

**Tablo 22: Anketlerdeki Ortak Soruların Karşılaştırılması**

| #  | Ortak Sorular                                                                                                                                                   | Ortalama |      | t-değerleri |          |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|------|-------------|----------|
|    |                                                                                                                                                                 | LHAV     | LHV  | t-hes       | t-kritik |
| 1  | Körfez bölgesi limancılığı açısından <u>Derince limanına yapılacak olan yatırımlar</u> , hem sektöre hem de bölgeye katma değer ve farkındalık kazandıracaktır. | 4,52     | 3,80 | 2,70*       | 2,18     |
| 2  | Derince limanı, Türkiye ekonomisi açısından <u>stratejik ticari limanlardan biridir</u> .                                                                       | 4,24     | 3,90 | 0,99        | 2,16     |
| 3  | Derince limanı, Sıvı yük, kuru yük, konteyner ve RoRo gibi yük tiplerinin <u>tamamında etkin bir liman</u> modeli olmalıdır.                                    | 4,10     | 3,30 | 1,68        | 2,20     |
| 4  | Derince limanı özelleştirildiği takdirde Körfez bölgesi <u>mevcut limancılık pazar yapısına ve rekabete</u> olumlu katkı sağlar.                                | 3,89     | 3,90 | -0,04       | 2,13     |
| 5  | Derince limanının özelleştirilmesi bölgede <u>liman hizmetlerinde fiyat rekabeti</u> yaratacaktır.                                                              | 3,74     | 3,50 | 0,85        | 2,08     |
| 6  | Derince limanı ortaklık yapısında (özelleştirilse dahi) bölgenin <u>ilgili kamusal ve/veya sivil toplum kuruluşlarının bulunması</u> gereklidir.                | 3,93     | 3,60 | 0,59        | 2,20     |
| 7  | Özelleştirilmesini takiben Derince limanının kapasitesindeki gelişim, <u>Kocaeli sanayisinin büyüme potansiyeli ile paralellik</u> taşıyacaktır.                | 3,97     | 4,00 | -0,10       | 2,16     |
| 8  | <u>Mevcut ulaşım bağlantı altyapısı</u> , Derince limanı özelleştirilmesi sonucunda beklenen liman kapasitesi arttırımını kaldıracabilecek seviyededir.         | 2,62     | 2,22 | 0,72        | 2,23     |
| 9  | <u>Gebze karayolu</u> bağlantısının uygulamaya geçmesi Körfezdeki toplam liman faaliyet hacmini olumsuz etkiler.                                                | 2,28     | 1,90 | 1,09        | 2,16     |
| 15 | Derince limanı Türkiye ve bölge ekonomisi için <u>kesinlikle faaliyette olması gereken</u> bir limandır.                                                        | 4,32     | 4,20 | 0,38        | 2,14     |

## 7. ODAK GRUP ÇALIŞMASI

20 Ocak 2014 tarihinde Kocaeli Sanayi Odası Çalıştay Salonunda “Odak Grup Çalışması” düzenlenmiştir. Bu toplantıya bölgede mevcut kamu kuruluşları, üniversiteler ve sektör temsilcileri katılmıştır. Katılımcıların bir listesi EK-A’da mevcuttur. Temsilciler mümkün olduğunca uzmanlık alanlarına yakın gruplara dağıtılarak 3 ayrı odak grubu oluşturulmuştur. Birinci turda, A grubu Derince Limanının yapılması gerekli yatırımlar, B grubu lojistik ve bağlantı yolları konusunda, nihayet C grubu da yönetim modelleri üzerinde beyin fırtınası yapıp uzlaşa sağlanan ifadeler ile kendi listelerini oluşturmuşlardır. Her grup kendi içinde oluşan görüşleri değerlendirmiş ve sonuçlar aşağıda sunulmuştur.

### **A Grubu: Derince Limanının yapılması gerekli yatırımlar**

- Çalışan personelin teknik bilgi düzeyi yetersizdir.
- Araç gerekler 30-40 yıllıktır.
- Ağır bürokrasi vardır.
- Limandaki teçhizatların modernize edilmesi gerekiyor.
- 30-40 tonu kaldıracak vinçler yoktur.
- Limanın özelleşmesi doğru bir karardır.
- Derince limanı içerisindekiler için bir okul niteliğinde olmuştur.
- Kocaeli’nin 10 yıl sonraki ihracatı düşünüldüğünde, konteyner kullanılması iyi bir öngörüdür.
- Mevcut mevzuat ve kanunlar liman işletenler açısından sıkıntı yaratmaktadır.
- Bir ihalenin sonuçlanması için 120 gün uzun bir süredir.
- Ülke ve Kocaeli açısından Derince Limanı kritik bir konumdadır. Özelleştirme aceleyle getirilmektedir.
- Derince limanı bölgede pilotaj ve römorkaj hizmeti verebilecek tek limandır.
- Özelleştirme idaresi başkanlığı ihale şartnamesinde sürekli ve yeni değişiklikler yapıyor.
- İhale ile ilgili sorulan teknik ve idari sorular cevapsız kalmaktadır.

- Avrupa’da bir seferde 60.000 araç indirilebilen limanlar varken Derince Limanında mevcut teknik ve istifleme imkanları ile en fazla 9000 araç indirildiğinde limanda tüm işlemler durma noktasına geliyor.
- ÇED raporunun alınması ihaleyi kazanan firmaya bırakılıyor. Bu durumda daha başta ihaleye girmeyi düşünen 30 firmanın 6’ya düşmesine neden olacaktır.
- İhaleye kazanan firmanın ilk 5 yıllık süreçte 10 milyon doları zorunlu olarak devlete vereceği öngörülüyor.
- AB uyum müktesebatını birebir kopyaladığımız için, bu sürece uyum sağlamakta zorlanıyoruz.
- Koper (Slovenya) limanının alt yapısı devlete, üst yapısı ise özel bir şirkete ait. Buna benzer bir yapı kurulabilir.
- Liman özelleştirmelerinde 3 tip model vardır; tam özel, yarı özel veya YİD. Derince Limanı için tam özel modeli düşünülüyor ama bu imkansız görünüyor.
- Denizcilik sürecinde konteynerlere doğru bir eğilim var çünkü en ucuz yöntemlerden biridir.
- Körfez bölgesinde 2 milyon TEU’lük yük potansiyeli mevcuttur.
- Yatırımlar altyapı ve üstyapı olarak 2’ye ayrılmıştır.
- Dolgu yapılabilmesi için 5 milyon metreküp (300 bin kamyon) kaya taşınması gerekiyor. 200 milyon dolarlık yatırım yapılması gerekiyor.
- Özelleşecek alan aslında 450.000 metrekare değil 330.000 metrekaredir.
- Pilotaj önemli bir gelir kaynağıdır.
- Tarihi eserler kanunu sıkıntılı bir kanundur.
- Şartnamede ilk 5 yılda 500.000 TEU’luk bir artışa ulaşma şartı bulunmaktadır.
- Liman başkanlığının görevi denetimdir.
- Şu anki mevcut durumda ulaşım, karayolları bağlantısı tesisin kapasitesine olumsuz etki yaratmaktadır.
- Yeni yapılacak planlar ile bağlantı yollarının daha geniş kapasitesi olacağı öngörülerek düzenleme yapılmalıdır.
- Araç park edilmesi konusunda da yeterli alan bulunmamaktadır.
- Limanların giriş çıkışları ve araç park alanları geniş tutulmalıdır.
- Sadece konteynere odaklanılmamalıdır.

- Limanlar şehrin dışında yer almalıdır.
- Forklift ve operatör konusunda büyük eksiklik mevcuttur.
- Teçhizat çok sınırlıdır.
- Yaşam mahalleri açısından da liman tesisleri oldukça elverişsizdir (wc vb.).
- Özelleştirilmesi doğru bir karardır.
- Derince limanı içerisinde kılavuzluk hizmetleri aslında büyük bir gelir sağlayabilen iştir. Zira 40'ın üzerinde liman yanaşma yeri var ve burada kılavuzluk hizmetleri en büyük kalemlerden biridir (yıllık 200 trilyon civarı).
- En önemli konulardan birisi, gelecekte bu limandan ne bekleneceği ve lojistik ulaşımın ne olacağıdır.
- Bu beklentiler üzerine, donanım ve teçhizat yatırımları ayrı ayrı belirlenmelidir.
- ISPS kurallarına uygun olunması gibi uluslararası kurallara uygunluk da önemlidir.
- Özel güvenlik bölgesi ihtiyacı doğacaktır. Ancak buna bakanlar kurulu karar vermektedir.
- Kamuoyunun multimodel taşımacılık ile ilgili bilgisinin olmaması dikkat çekicidir.
- 60 milyon tonun 1,5 milyon tonu demiryolu taşımacılığı ile elleçleniyor. 3. Demiryolu hattı yapıldığında bu 3 milyon tona çıkacak.

#### **B Grubu: Lojistik ve Bağlantı Yolları**

- Özelleştirmede Derince Limanını alan firma liman sahasındaki tarihi yapıların restorasyonlarını da yapmak zorunda kalacaktır.
- TÜPRAŞ gibi iskelesi olan firmalar bile ihtiyaç olduğunda Derince Limanını kullanmaktadır.
- Demiryolu ağlarından mutlak suretle faydalanılmalıdır.
- 3. Hat bile yetmeyecek görünüyor ve daha şimdiden uzun vade için 4. hat planlaması üzerine çalışılmalıdır.
- Ancak hem 3. hem de 4. hat için ciddi kamulaştırma maliyeti çıkacaktır.
- Limanın arka sahalarında mutlaka TIR parkları oluşturulmalıdır.
- TEM bağlantı yolu ve çıkış kavşağı için Kocaeli Büyükşehir Belediyesi proje geliştirmiştir. Ancak kamulaştırma bedelleri sıkıntısı vardır.

- Ro-Ro taşımacılığı entegrasyonunda Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Ulaştırma Birimleri de devrede olmalıdır.
- Limanın mevcut durumu ile Derince ilçesine ve Belediyesi'ne katkısı azamidir. Az miktarda vergi geliri haricinde bir getirisi yoktur.
- Limanın özelleştirilmesine Derince halkı olumlu bakmaktadır.
- Gerekli altyapı yatırımları tamamlanmadan özelleştirmeye gidilmesi sıkıntı yaratacaktır.
- İhaleyi alacak firma TEM bağlantı yolu ile çıkış kavşağı projelerini de üstlenecek gözüyle bakılmaktadır.
- Liman caddesinin kentsel dönüşüm bölgesi olarak değerlendirilmesi gereklidir ve bu yönünde Bakanlığa başvuruda bulunulmuştur.
- Derince belediyesi liman sahasında bulunan iki derenin ıslah çalışmalarını üstlenmelidir (daha önce çalışma yapılmış ancak yetersiz olduğu düşünülüyor).

#### **C Grubu: Yönetim Modelleri**

- Liman sahasında kiracı konumunda olan firmaların hukuki durumu ihaleyi alacak şirket için bir muammadır.
- Liman faaliyetlerinde yer alan aktörlerin tümünün temsil edildiği bir yönetim modeli uygundur.
- Verimlilik, kar maksimizasyonu ve uzmanlık açısından bu tür bir karma model uygun olmayabilir; anlaşmazlıklar ve çatışmalar yaratabilir.
- Özelleştirme sonunda bölge halkı, taşeronlar ve ilgili diğer paydaşlar ilk etapta karşı çıkacaktır ancak orta ve uzun vadede herkes durumdan memnun kalacaktır.
- Tam özelleştirme yapılsa dahi bir üst otoritenin limanı denetleme görevini sürdürmesi gerekmektedir.
- Limanın bir kısmı halka arz edilebilir ve geri kalan hisse üzerinden özelleştirmeye gidilebilir.
- Derince Limanı mevcut yönetim yapısı ile verimsiz işletilmektedir.
- Derince Limanında faaliyet fiyatlandırma politikası piyasanın altındadır.
- Hinterlandı değerlendirildiğinde Orta ve Doğu Anadolu'nun %70'ine kadar bir alanı etkileyebilecek bir limandır.

- Tam özelleştirme modeli ile liman sadece istihdam yaratmakla kalmayacak, çevresel ekonomik gelişmeye de önemli katkı sağlayacaktır.
- Özelleştirme sürecinde bölgedeki paydaşların görüşleri yeterince alınmamıştır.

**A Grup içi puanlama:**

Üyeler yukarıdaki ifadelere % 80 katılmaktadır.

**B Grup içi puanlama:**

Üyeler yukarıdaki ifadelere % 95 katılmaktadır.

**C Grup içi puanlama:**

Üyeler yukarıdaki ifadelere % 85 katılmaktadır.

## 8. UZMAN KİŞİLERİN DEĞERLENDİRMESİ

Delfi tekniği, çalışılan konulardaki uzmanların veya hedef kitleden seçilen temsilcilerinin soruna ilişkin “yaklaşımlarını, bakış açılarını ortaya çıkarmaya, incelemeye ve bir uzlaşma sağlamaya yönelik bir dizi aşamadan” oluşmaktadır<sup>47</sup>. Buradan hareketle uzman kişiler ile Derince Limanı sorunları ve çözüm önerilerine ilişkin görüşlerin ortaya konulması amaçlanmıştır. Delfi tekniği sayesinde; çok sayıda kişi yerine Derince Limanı hakkında fikir önderi sayılan, tanınan kişiler, Proje Çalışma Grubu tarafından yapılan çalışmalar sonucu seçilmiştir. Bazı uzmanlara ise; aynı anda ihalenin sürmesi nedeniyle ulaşmak mümkün olamamış ve/veya etik olmayacağı değerlendirildiğinden temasa geçilmemiştir. Yine de uzman 7 kişi belirlenmiştir. Görüşmelerde; belirli bir anket formatına benzer şekilde ancak daha az sayıda soru yöneltilmiştir. Temel olarak; Derince Limanının öne çıkan sorunlarını ortaya koymaları istenmiş, sorunlara yönelik de çözüm önerileri getirmeleri beklenmiştir. Soruların değerlendirmesine yönelik olmak üzere; ortak ve net fikirlerin oluştuğu noktalar ile farklılık arz eden hususlar belirgin bir şekilde ortaya konulmuş olduğundan ileri aşama sorulara veya ankete gerek görülmemekle birlikte; uygulanan teknik gereği aynı kişilere takip eden süreçte görüşlerinin teyidi yapılmıştır. Tekniğin özelliği gereği de; söz konusu uzmanlar tamamen gizli tutulmuş ve her bir uzman diğeri konusunda haberdar edilmemiştir. Her bir uzman ile yapılan görüşmede kendisinin isteği dışında bir kişi görüşmede bulundurulmamıştır.

### Görüşmelerde Tespit Edilen Ortak Konular:

- Derince Limanının stratejik bir öneme sahip olduğu ve hem bölgesel hem de ülke ekonomisi açısından önemli olduğu vurgulanmaktadır.
- Özelleştirme ile ilgili süreçte bir takım sıkıntıların mevcut olduğu belirtilmektedir. Örneğin Özelleştirme İdaresinin görevlendirdiği aracı firmanın teknik ve idari konularda yetersiz kaldığı değerlendirilmektedir.

---

<sup>47</sup> Şahin, A.E. (2001), Eğitim Araştırmalarında Delphi Tekniğine Kullanımı, Hacettepe Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi, 20, ss.215 – 220.



- Derince Limanının, Dünyada artış gösteren eğilimin aksine, konteyner elleçleme açısından fazla değerlendirilemediği ifade edilmektedir.
- Limanın çok ciddi bir modernizasyona ihtiyaç duyduğu ve altyapı planlamasının bu doğrultuda revize edilmesi gerektiği düşünülmektedir.
- İhaledeki belirsizliklerden dolayı ihaleyi alacak firmanın özelleştirme maliyeti kadar yatırım yapabilmeyi göze alması gerektiği belirtilmektedir.
- Limanda çalışan personelin kalifiye olmaması ve kısa sürede teknik açıdan etkin personele duyulan ihtiyaç ihaleyi alacak firmaya sıkıntı yaratabilecektir.
- Limanın özelleştirilmesine karar verilmiş olmasına rağmen kamu ve özel sektör uzmanları tam özelleştirme konusunda farklı düşünmektedir.
- Limanda demiryolu bağlantısının olduğu ancak kapasite artırımı ile ek bağlantılara ihtiyaç duyulacağı ve mevcut hatların da yenilenmesinin kaçınılmaz olduğu belirtilmektedir.
- Körfez geçiş projesinde yer alan köprü yüksekliğinin bu bölgede yükleme-boşaltma yapabilecek büyük tonajlı gemiler için uzun vadede bir sıkıntı yaratabileceği ifade edilmektedir.
- Özelleştirme sonrası yapılacak yatırımlar neticesinde kapasite artırımının kaçınılmaz olacağı değerlendirilmekte ve bu durumun limana giriş-çıkış trafik yoğunluğu yaratacağı düşünülmektedir.
- Artan trafik için gerekli ve TEM otoyoluna bağlantı sağlayacak bir yol için yerel yönetimlerin acil projeler gerçekleştirmesi gerektiği söylenmektedir.
- Ancak bu bağlantı yolunun projelendirilmesi ve hatta oluşabilecek kamulaştırma bedellerinin ihaleyi alan firma tarafından karşılanmasının beklendiği duyumu alınmıştır.
- Limanda ek yatırımlar ile oluşacak kapasite fazlası neticesinde Derince şehrine ekonomik ve sosyal düzeyde katkı sağlanabileceği hesaplanmaktadır.
- Serbest bölge ile ilgili bir adımın mutlaka atılması gereği vurgulanmaktadır.
- Köseköy’de düşünülen lojistik merkezi ile demiryolu bağlantısı gerekmektedir.

- Kıyı Şeridi Master Planının paydaşların görüşleri alındıktan sonra revizyonuna ihtiyaç olduğu düşünülmektedir.
- Kapasite artışı ile artacak deniz trafiğinin körfezde orta vadede bir sıkışma yaşatmayacağı ifade edilmektedir.
- Liman içerisinde kiracı konumunda olan firmaların durumunun ne olacağı konusunun, özellikle ihaleyi alabilecek firma açısından belirsizlik yarattığı düşünülmektedir.
- Rakip limanlarda kapasite artırımı tüm hızıyla sürmekte ve Derince Limanını alacak firmanın ciddi bir yatırım yapmadığı takdirde orta ve uzun vadede zarar edebileceği ifade edilmektedir.

#### **Görüşmelerde Tespit Edilen Farklı Görüş Konuları:**

- Kamu temsilcisi uzmanlar kabul edilen yeni imar planının yeterli olduğunu düşünürken, özel sektörü temsil edenler ihaleyi alacak firma açısından sıkıntı yaratabilecek konular olduğu görüşündeler.
- Kamu temsilcisi uzmanlar devletin hissesinin kalmasını ve kontrolü sağlamanın önemli olduğunu savunmakta (özelleştirme yerine Kocaeli Büyükşehir Belediyesine işletme hakkının devredilmesinin de düşünülmesi gerektiği belirtilmiştir) ; özel sektörü temsil eden uzmanlar ise tam özelleştirmeden yana tavır almaktadır.
- Özel sektörü temsil eden uzmanlar intermodal modele sürekli atıf yapmaktadırlar.
- Özel sektörü temsil eden uzmanlar stratejik açıdan konteyner elleçleme kapasitesinin artırılması gerektiğini belirtirken, kamu temsilcisi uzmanlar eskisi gibi sıvı yük, kuru yük, konteyner ve Ro-Ro gibi yüklerle devam edilmesi gerektiğini düşünüyorlar.
- Özel sektörü temsil eden uzmanlar Derince Limanı özelleştirilmesi ile ancak orta ve uzun vadede fiyat rekabeti oluşabileceğini değerlendirmektedir; kamu temsilcisi uzmanlar ise kısa sürede yapılacak yatırımlar ile fiyat rekabetinin hemen başlayabileceğine inanıyorlar.

## 9. ORTAK AKIL ÇALIŞMASI

Bu sefer her gruptan bir sözcü seçilerek, uzlaşa sağlanmış maddeler ile ilgili sunumlar yapılmıştır. Her grup sunum yapan grubu dinlemiş ve gerektiğinde düzeltme talebinde bulunarak nihai listeler oluşturulmuştur. Müteakiben bahse konu listeler, diğer iki grup üyeleri tarafından 1-5 arası katılma derecesi ölçeği ile değerlendirilmiştir (Tablo 23).

**Tablo 23: İkinci Tur Sonuçları**

| GRUP A              | GRUP B              | GRUP C              |
|---------------------|---------------------|---------------------|
| GENEL DEĞERLENDİRME | GENEL DEĞERLENDİRME | GENEL DEĞERLENDİRME |
| 4                   | 4                   | 3                   |
| 3                   | 4                   | 2                   |
| 4                   | 3                   | 5                   |
| 4                   | 3                   | 3                   |
| 4                   | 3                   | 2                   |
| 4                   | 3                   | 3                   |
| 4                   | 4                   | 2                   |
| 5                   | 5                   | 4                   |
| 5                   | 5                   | 2                   |
| 3                   | 3                   | 4                   |
| 4                   | 3                   | 3                   |
| 4                   | 5                   | 5                   |
| 4                   | 5                   | 5                   |
| 4                   | 4                   | 4                   |
| 5                   | 4                   | 4                   |
| 5                   | 5                   | 3,4                 |
| 4                   | 1                   | 3,4                 |

Bu değerlemenin geneline baktığımızda; 3 odak grubun sonuçlarına katılım yüksek oranda seyretmiştir. Üçünün de ortalaması 3'ün üzerinde gerçekleşmiştir. Ancak Z puanlarına baktığımızda üyeler en kesin bir şekilde Grup A'nın çıkarımlarına katılmıştır. Grup C'nin sonuçlarına ise kesinlikle katılım anlamında onay düşük seviyede kalmıştır. Bu sebeple bu grubun genel oylaması katılmıyorum-katılıyorum ölçeğinin orta değeri olan 3'ten çok da farklı çıkmamıştır. Grup B'nin ortaya koyduğu fikirlere ise Grup A'ya göre kesin katılım daha zayıf kalsa da beyan edilen ortalama görüş katılım yönündedir. ANOVA analizi ise "bu 3 grubun ortalama aldığı oyların birbirinden istatistiki olarak farklı mıdır?" sorusuna cevap niteliği taşımaktadır. Bu açıdan incelendiğinde %95 güven aralığı içinde bu skorların birbirinden farklı

olduğunu söylemek için yeterince istatistiki kanıt yok sonucuna ulaşıyoruz. Ancak, güven aralığı kıstasını biraz hafiflettiğimizde, %90 seviyesine indirdiğimizde, bu sonuçların farklı olduğunu söylemek mümkündür. Buna neden olan fark ise açıkça Grup A ve C'deki sonuçların oylayanların gözünde arz ettiği farklı önem dereceleridir.

**Tablo 24: İkinci Tur Genel İstatistik Analizleri**

|                 | <b>Grup A</b>  | <b>Grup B</b> | <b>Grup C</b> |
|-----------------|----------------|---------------|---------------|
| <b>Ortalama</b> | 4,12           | 3,76          | 3,4           |
| <b>St.Sapma</b> | 0,6            | 1,09          | 1,05          |
| <b>Z-Puanı</b>  | 7,68           | 2,89          | 1,57          |
| <b>ANOVA</b>    | P değeri 0,095 |               |               |

#### **ARA DEĞERLENDİRME:**

Derince Limanı sorunlarının belirlenmesi için üç farklı kitleye farklı yöntemlerle yaklaşmıştır. Bu sorun kümesini bir tek yöntemle keşfedebiliyor olsaydık çözüme rahat ulaşabilecektik. Ancak bahse konu kitleler farklı bakış açılarıyla soruna yaklaşmışlar, her ne kadar sorunlar kümesinin örtüşen tarafları olmuşsa da, belirli konularda farklılaşmanın da ortaya çıkması ile aslında sorunun akla gelmeyen boyutlarının da açıklanmasına yardımcı olmuşlardır. Kısaca birbirini tamamlayıcı çalışmalar silsilesi demek yanlış olmayacaktır. Öncelikle ilgili literatür taranıp anketler hazırlanıp iki farklı gruba sorulmuştur. Sektörden ve limanlardan doğrudan ya da dolaylı ilişkide olan temsilcilerin görüşleri hedeflenmiştir. Bunlardan ilki, aynı sektörde yer alıp farklı açılardan, yük, fiyat, müşteri rekabeti açısından birbirine rakip olanlar; ikincisi ise bu limanlardan doğrudan fayda sağlayıp müşteri konumunda olanlardır. Üsteki sonuçlarda grup içinde bile farklı sonuçların olduğu görülmektedir. Bu yüzden sadece bu çalışma ile Derince Limanı sorunlar kümesini açıklamaya çalışmanın yeterli olmayacağı aşikârdır.

Bir sonraki aşama olarak Odak Grup çalışması tasarlanmıştır. Burada üniversite, kamu, özel sektör temsilcilerinden görüş bildirebilecek kişiler çağrılarak mümkün olduğunca uzmanlık alanlarında göre homojen gruplara dağıtılmışlardır. Üst tarafta da arz edilen üç ana tema üzerinde görüş bildirmesini beklediğimiz gruplar aslında kendi temalarıyla birlikte diğer gruplara ait temalar hakkında da görüş bildirme yolunu tercih etmişlerdir. Bu yüzden elde

edilen veriler tek bir temanın olumlu ya da olumsuz tarafını gösteren kesin sonuçları ifade etmekten uzaklaşmış, farklı temaların görüşleriyle birleşince arzu edilen kesinlik maskelenmiştir.

Neticede sorunların belirginleşmesi ve tartışmaya açık alanların da ortaya konulması amacıyla üçüncü bir yol olarak, Delfi tekniği yardımıyla alanında otorite olan kişilerin görüşlerine başvurulmuştur. Buradan elde edilen sonuçlar bir ek filtre görevi görmüştür. Yani otorite olan kişilerin akıl süzgecinden geçenler, daha önce elde edilen sorunlar silsilesi ile karşılaştırılarak önem derecesi bir üst seviye olanlar ele alınmıştır. Ancak diğer grupların tespit ettikleri hususlar da göz ardı edilmemelidir. İhaleye girecek firmaların sübjektif bakış açıları “atıl” gibi görünen sorunların da önem derecesini ilk sıralara taşıyabilme potansiyeline sahiptir. Bu yüzden bu çalışmaları bir bütün olarak algılayıp, ilgili her tarafın objektif ve sübjektif değerlendirmesine imkan sağlayabilmesi nihai hedef olarak belirlenmiştir.

## 10. LİMAN YATIRIMI TAKRİBİ PİYASA DEĞERİ

Derince Limanının mevcut koşullar ve yatırım gereksinimi dikkate alarak tahmini değerlemesi için iki yöntem benimsenmiştir. Gerek literatür, gerekse profesyonel alanda en çok kabul gören yöntemlerden İndirgenmiş Nakit Akımları Yöntemi ve Piyasa Çarpanları bu çalışma için baz teşkil etmiştir.<sup>48</sup>

### **İndirgenmiş Nakit Akımları Yöntemi:**

Bu yönetime göre Derince Limanı'nın 36 yıl boyunca (ihale şartnamesinde yer alan toplam süre) yaratacağı serbest nakit akımlarının belirlenen iskonto oranı ile indirgenmesiyle ortaya çıkan cari değer, adil değer olarak kabul edilmiştir.<sup>49</sup> Bu yöntemin her ne kadar adil bir değer hesaplama imkanı verse de, kullanılan varsayımlar ve belirsizliklerin yüklemiş olduğu hata payları da temkinli yaklaşmayı gerekli kılmaktadır.

Değerlemede kullanılan varsayımlar:

#### **1) Yatırım ve Operasyonlar:**

- a) Yatırım miktarı 300 milyon ABD doları: Uzman görüşleri dikkate alınarak belirlenen bu bedel, ilk 4 yıl boyunca eşit bir şekilde paylaştırıldı. Yatırım sürecini uzatmak ve istenilen kapasiteye ulaşmayı geciktirmek, limanı satın alıcı lehine bir durum da sayılmaz. Bu yatırımın verimliliğini sürdürmesi için ayrıca her yıl yatırım bedelinin asgari %1.5'i kadar bir harcama öngörülmüştür.
- b) Operasyonlar:
  - i) Mevcut operasyonlara devam edildiği varsayılmıştır. Gelirlerin önemli bir kısmı kiracılardan oluşmaktadır. Dolayısı ile kontratların sona ermesiyle kiracıların orada devam etmemesine rağmen liman bu gelirleri ilgili faaliyetlerle elde edebildiği varsayılmıştır.
  - ii) Mevcut operasyonlara dair başka bir varsayım ise; etkinlik ile alakalıdır. Mevcut koşullarda farklı gelişmeler yüzünden (İskenderun Limanı'nın özelleşmesi ile

<sup>48</sup> Brealey, R. A. ve Myers, S. C.,(2002), Corporate Finance: Capital Investment and Valuation, McGraw-Hill Company, 1. Baskı, New York.  
Copeland, T. E., Weston, J. F. ve Shastri, K., (2004), Financial Theory and Corporate Policy, Prentice Hall, 4. Baskı.

<sup>49</sup> Veriler ve oranlar için Bloomberg ve Reuters gibi veri sağlayıcılar kullanılmıştır.

Çalışanların bir kısmı Derince limanına geçmiştir, ve personel giderlerinde artışa sebep olmuştur, yada sözleşmesi biten kiracının inşa tesisin Liman'a devir olması gibi) sağlıklı bir FAVÖK hesaplamak zor görünmektedir. Bu yüzden Dünya'daki limancılık piyasasına bakılmıştır ve satışlara olan oran kullanılmıştır. FAVÖK/Satışlar için oranlar %20-%60 arasında değişmektedir. Başlangıç değeri olarak %30 kabul edilmiş olup her 10 yılda bir yukarı yönlü revize edilmiştir.

- iii) Yapılacak yatırımların ağırlıklı olarak konteyner ellelemesine yönelik olduğu varsayılmıştır. Buna göre nihai kapasite 1,200,000 TEU/yıl olarak varsayılmıştır. Bu kapasite ise yıllara yayılmış, yatırım harcamalarına bağlı olarak artırılmıştır.
- iv) Kapasite kullanım oranı: En kritik unsurlardan biri de yapılacak konteyner sahası yatırımının kapasite kullanım oranı olacaktır. Bu oran, Limanı alacak firmanın limanı yönetme yeteneğine de bağlı olacaktır. Firma kadar ülkenin ve bölgenin büyümesi, ithalat/ihracat ve tüketim dinamikleri de bu konuda belirleyici etkenler. Bu yüzden bunun bir süreç içerisinde yükselen bir trend şekilde gerçekleşeceği varsayılmıştır.
- v) Kurumsal vergi oranı %20 olarak kabul edilmiştir.

## 2) Finansallar:

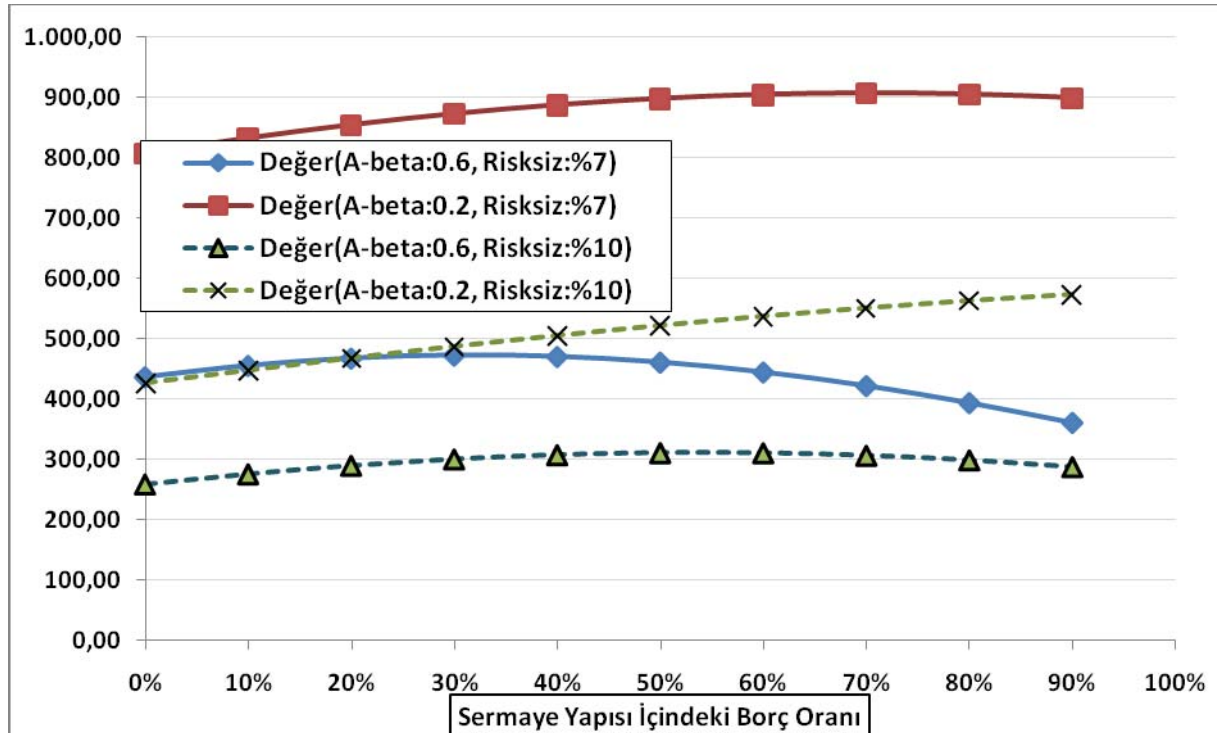
- a) Risksiz faiz oranı %7-10 mertebesinde dalgalanma göstermekle birlikte analiz kapsamında temkinli değerlendirme ile hem %7 hem de %10 baz alınmıştır. Ayrıca, farklı sermaye yapıları için de bir risk katsayısı kullanılmıştır (piyasa risk primi, beta katsayısı ve borç oranına bağlı bir düzeltme yapılmıştır). Bu şekilde risk yapısına uygun bir borçlanma maliyeti oranına ulaşılmıştır. Borçlanma oranlarındaki son 2-3 aylık dönemde yaşanan gelişmeler, değerleme çalışmaları için de ayrı bir sorun oluşturmaktadır. Zira, projeksiyonların vadesi ve mevcut faiz ve kurların yarattığı oynaklık, nihai değerlerde büyük sapmalara sebep olmaktadır. Türkiye kredi iflas primleri (CDS) itibariyle spread değerleri görece %3'lerden %4 seviyelerine çıkmıştır. Bu da borç bulmada maliyet artışını beraberinde getirmiştir. Buna rağmen bu tip yatırımlar için uluslararası piysalardan LIBOR+risk primi oranında borçlanmak mümkündür. Söz konusu borcun da, oynaklıklara karşı türev araçlarla sigortalandığı düşünülürse, böyle bir oranı artı hedge/sigortalama maliyeti ile birlikte düşünmek yanlış olmaz. Neticede; cari dönemde yükselme göstermiş olması itibariyle ve ayrıca

borçlanma etkilerini ölçebilmek için %10 civarında risksiz faiz oranı kullanılmıştır.

- b) Piyasa risk primi: Tarihi ortalamalarına bakılarak %5-6 civarında kabul edilmiştir.
- c) Beta katsayısı: piyasamızda halka açık liman işletmecisi bulunmadığı için uluslararası piyasada işlem gören liman işletmecilere bakılmıştır. Bunların da aktif beta (asset beta) katsayıları esas alınmıştır. Belli bir aralıkta oldukları gözlemlenmiş (0.2-0.6) ve analizde iki farklı (0.2 ve 0.6) aktif betası kullanılmıştır. Bu betalar da; doğal olarak farklı sermaye yapılarına uygun düzeltmeden sonra ağırlıklandırılmış iskonto katsayısı hesabında kullanılmıştır.

Sonuç olarak; farklı borç oranları için ve iki farklı aktif betası için yatırım haricinde kalan değer sınırları alttaki şekilde verilmiştir. Dikkat çeken hususlardan biri, farklı aktif beta katsayısı durumlarında maksimum değer farklı sermaye yapılarında oluşuyor olmasıdır. Bu maksimum değer beta 0.6'de iken, %30 borçluluk oranında (kaldıraç) gerçekleşirken, beta 0.2 olduğunda maksimum değer %70 borçluluk oranında görülmüştür.

**Şekil 28: Farklı Beta ve Borç Yapıları İçin Değer (milyon TL)**





Güncel kur değerleri kullanıldığında ortaya çıkan ABD doları rakamları da sırası ile 215 milyon ve 412 milyon arasında gerçekleşmiştir. Bu rakamlara piyasa öngörülleri ve uzman tahminleri doğrultusunda 300 milyon dolarlık yatırım bedeli de eklendiğinde, Derince Limanı için satın alıcıların kendi varsayımlarına ve öngörülerine bağlı olarak, değer farklılık göstermesi mümkündür. Dolayısıyla, müteşebbis değerinin 515-712 milyon dolar aralığında olması muhtemeldir. Tabi ki son gelişmelerle birlikte borçlanmada artan maliyetler mevcut değerleri de aşağıya çekmiştir. Bu durumda da olası değerler arasındaki düşüşler 450-580 milyon dolar aralığına gerilemiştir. Değerlerdeki bu düşüşler %13-19 mertebelerinde olduğu saptanmıştır.

Unutulmaması gereken husus ise; bu senaryo ve varsayımların firmadan firmaya değişebileceğidir. Ortaya çıkacak adil değer de, sadece o senaryoya tabi olan adil değeri ifade edecektir. Dolayısı ile farklı varsayımlar ve projeksiyonların, bu konuda fikir ayrılığını da beraberinde getirmesi gayet doğaldır.

#### **Çarpan Yöntemi:**

Farklı çarpanlar ile belli birtakım değerlere ulaşmak mümkündür. İzlenen yöntem ağırlıklı olarak piyasa değeri-satış, piyasa değeri-FAVÖK gibi çarpanlar etrafında şekillenmiştir. Bu yöntemde ise şirketin önümüzdeki süreçte de benzer bir performans göstereceği dolaylı olarak varsayılmıştır. Halbuki bu çarpanlar zaman içinde şirketler arasında dahi büyük farklılıklar gösterebilmektedir. Örneğin Piyasa Değeri/FAVÖK oranı aynı şirket için son 7-8 yılda 10 ile 50 arasında bir rakam olarak gerçekleşebilmektedir. Bu da ilgili pazarların yükseliş/düşüş dönemlerine bağlı olarak fiyat ya da piyasa değeri üzerine olan doğrudan etkileri yüzünden büyük oynaklıklara sebep olduğu gerçeğinden kaynaklanmaktadır. Farklı piyasalarda işlem gören şirketlerin ortalamasını kullanmak genel bir kaide olarak kabul edilebilir. Ancak bu ortalamaların da üzerine global yükseliş/çöküş trendlerinin etkisi kaçınılmaz olacaktır. Mümkün olduğu kadar bu iki döngüyü de içeren dönemleri kullanmak Derince için 36 yıllık bir periyodu daha iyi temsil edecektir. Bu dönemde yükselişlerin ve çöküşlerin de döngüler halinde gerçekleşmesi muhtemeldir.

Kullanılan şirketler farklı ülke ve piyasalarda işlem görmektedir. Örnek vermek gerekirse Hutchinson Port Holdings, APM Terminals, Rizhao Port Co., Wuhu Port Storage&Transportation, Shenzen, Novorossiysk Commercial Sea Port, ICT Services, AdaniPorts, South Port New Zealand bunlardan bazılarıdır.

Derince Limanı için ise, yatırım süresi boyunca medyan FAVÖK ve medyan Satış rakamları kullanılmış ve ilgili çarpanlar ile toplam firma değerine ulaşılmaya çalışılmıştır.

**Tablo 25: Çarpanlar ve Değer (milyon ABD doları)**

|          | Firma Değeri/Satışlar | Firma Değeri /FAVÖK |
|----------|-----------------------|---------------------|
| \$1      | 3,23                  | 8,42                |
| \$2      | 3,27                  | 9,51                |
| \$3      | 0,80                  | 6,86                |
| \$4      | 8,24                  | 17,12               |
| \$5      | 6,32                  | 8,66                |
| \$6      | 2,85                  | 11,49               |
| \$7      | 6,38                  | 10,42               |
| \$8      | 6,48                  | 20,20               |
| \$9      | 5,91                  | 9,55                |
| \$10     | 7,35                  | 16,03               |
| \$11     | 4,68                  | 6,94                |
| \$12     | 4,69                  | 10,61               |
| \$13     | 14,70                 | 22,50               |
| \$14     | 2,71                  | 4,63                |
| \$15     | 3,90                  | 6,98                |
| Ortalama | 5,43                  | 11,33               |
| Derince  | 176,00                | 79,00               |
| Değer    | 956,38                | 894,91              |

Çarpan yöntemine göre belirlenen değerın sonsuz ömürlü firma için geçerli olduğunu ve bunun 36 yıl ile sınırlandırılarak değerlendirilmesi gerektiği dikkate alırsak; takribi değerlerin ortalamada 786 milyon dolar civarında olduğu hesaplanmaktadır.

Değerleme neticesinde mevcut borçlanma maliyetleri baz alınarak; minimumda 515 milyon dolar ve maksimum da 786 milyon dolar civarında olması söz konusudur. Türkiye’de 2013 Nisan- 2014 Şubat arasında sermaye maliyeti ve risklerde çok aşırı hareketler yaşaması nedeniyle böyle bir fiyat tahmin aralığı geçerli olmuştur. Bir anlamda; devletin borçlanma faizinin %6-7 düzeyinde olduğu bir atmosferde yüksek değerın oluşması muhtemel iken, borçlanma faizinin %10’ları aştığı bir konjonktürde minimum değerın dahi geçerli olduğu değerlendirilebilir.

Söz konusu iki yöntemle göre yapılan değerlemelerin de sapmalara açık olması ve günümüzde yaşanan oynaklıklar sonucunda farklı sonuçlara ulaşması mümkündür. Dolayısıyla, değişen koşullar ve faktör etkilerine göre değerlemenin değişeceği de gözardı edilmemelidir.

## 11. SONUÇ

Bu çalışmada; Türkiye Ekonomisinde önemli bir üretim merkezi olan Kocaeli'nin Dünya ticaretine açılan kapısı konumundaki limanlarının ekonomik katkısını en üst seviyede kılmaya yönelik olmak üzere, Derince Limanına düşen görev, ilgili hizmet alan ve verenler, sanayiciler ve yakın taraflar gözüyle yansıtılmıştır. Bu çerçevede, Derince Limanı'nın ortaklık, yönetim, teknik alt yapı, yatırım, ulaşım bağlantıları ve diğer dışsal faktörler açısından durumu belirlenmiş; potansiyel değerlemesi yapılmıştır.

Yöntemsel açıdan, yörenin çok çeşitli alanlarında konuya yatkın ve yakın olan tarafların, değerlendirme ve görüşlerinin bir sentezi yapılmıştır. Bu yaklaşımla;

- 1) Konjonktürün etkileri, ekonomi, ticaret ve özelde limancılık odaklı olarak, bir nevi öncü masa başı çalışması ile irdelenmiştir.
- 2) Liman işinde uzman ve doğrudan liman hizmeti verenler ile bahse konu limanlarla hizmet ilişkisi olanlara kapsamlı bir anket uygulanmıştır.
- 3) Ayrıca, söz konusu anket çalışmasını tamamlayıcı nitelikte doğrudan Derince Limanına yönelik derin tecrübe ve uzmanlığı bulunan kişiler ile Delfi tekniği yaklaşımıyla mülakatlar yapılmıştır.
- 4) Elde edilen sonuçlar doğrultusunda belirlenen 3 ana konu üzerinde yine uzmanlardan oluşan odak gruplar oluşturulmuştur. Bu gruplar Derince Limanına yapılması gerekli teknik-teknolojik yatırımlar, lojistik ve bağlantıları konusu ile yönetim modelleri üzerinde beyin fırtınası yapıp öncelikli önerilerini saptamışlardır.
- 5) Akabinde ortak akıl çalışması için ilgili tüm kesimler bir araya gelerek Derince Limanına yönelik ortaya çıkan sonuçları belirlemişlerdir.
- 6) Özellikle son ihalede değerlendirme konusunun nihai öneme sahip olması itibarıyla bir takribi değerlendirme çalışması da yapılmıştır.

Son yıllarda Marmara bölgesi limanları ile Ege Bölgesinde İzmir, Akdeniz Bölgesinde Mersin ve İskenderun gibi limanlar için ciddi yatırımlar yapılmış ve yapılmaktadır. Yapılan bu yatırımların yeterli görülmemesine rağmen Türkiye'nin dış ticaretinde %19'luk paya sahip

Kocaeli liman bölgesinin global ölçekte orta büyüklükte bir limanının dahi olmaması dikkat çekicidir. Kaldı ki 2013 yılında 360 milyar dolarlık dış ticaret hacmine ulaşan Türkiye'nin dış ticaret potansiyelinin önümüzdeki 10 yılda 1 trilyon doları aşması hedeflenmektedir.

Hem Türkiye genelinde, hem Kocaeli özelinde liman kapasitelerinin büyütülmesi mutlak bir zarurettir. Derince Limanının, global düzeyde rekabet edebilmesi ve daha önce arz edilen dış ticaret hacmine önemli katkı sağlayabilmesi için; hızlı, kaliteli ve konforlu bir seviyeye ulaşması gerekmektedir.

Ekonomik ve finansal göstergeler değerlendirildiğinde, önümüzdeki yılların global ölçekte çalkantılı geçebileceği; petrol fiyatları, kur ve parite dalgalanmaları, faiz oranlarındaki öncelikle yükselme ve de dalgalanmanın yaşanacağı bir süreç olacağı anlaşılmaktadır. Ayrıca uluslararası ticaretin rotalarındaki beklenmedik değişimler, daha önceleri İpek Yolu üzerinden yapılırken deniz üzerinden güneye kayması gibi, potansiyel risk olarak ağırlığını sürdürecektir.

Türkiye açısından da genel ekonomik konjonktür; büyümenin daha yüksek sağlandığı dönemlerde cari açığın yükselmesi ve finansal istikrarsızlık sorununun artması; cari açığı daraltıp finansal istikrarın sağlanmaya çalışıldığı dönemlerde de büyümeden ödün verilmesi; gelecekteki ticaret beklentilerini etkileyen bir paradoks gibi görülmektedir. Türbülansların yaşanabileceği bu ekonomik sürece karşı bu konjonktürde risk yönetimine duyarlı, etkin bir liman ortaklık yönetim modelinin geliştirilmesine ihtiyaç vardır.

Hem anket çalışmalarında, hem de yüz yüze yapılan mülakatlarda ve odak grup çalışmalarında ortaya çıkan en çarpıcı sonuç, Derince Limanının stratejik bir liman olarak algılanması ve sadece Kocaeli ekonomisine değil, ülke ekonomisine de ekonomik katkı sağlayabileceğinden dolayı kritik bir liman olarak değerlendirilmesidir.

Mevcut hali ile Derince Limanının ekonomik açıdan rekabet edebilmesi ve etkin kullanımı söz konusu değildir.

Derince Limanının aktif olarak kullanılması için ek yatırımlar ile ekonomiye kazandırılması gerektiğine inanılmakta; ancak öncelikler konusunda ilgili taraflar arasında bir takım farklılıkların olduğu gözlemlenmektedir. Örneğin, Derince limanının sıvı yük, kuru yük, konteyner ve Ro-Ro gibi yük tiplerinin tamamında etkin bir liman modeli olup olmaması konusu liman hizmeti alanlar açısından önemli görülüyorken, limancılar açısından önem derecesi düşük olarak değerlendirilmektedir.

Özelleştirme ile Körfez bölgesi mevcut limancılık pazar yapısına ve rekabete olumlu katkı sağlanacağı konusunda ilgili taraflar arasında uzlaşma görülmektedir.

Özelleştirilse bile ortaklık modelinde kamusal/sivil toplum temsilcilerinin yer alması gerektiği hizmet alanlar açısından önem verilmekte; limancıların ise kararsız kaldığı anlaşılmaktadır.

Hinterlandı değerlendirildiğinde; Orta ve Doğu Anadolu'nun %70'ine kadar bir alanı etkileyebilecek bir liman olması nedeniyle ulaşım konusu son derece önemli addedilmektedir. Bu bağlamda; demiryolundan etkin bir şekilde yararlanılması gerektiği, bu konuda mevcut projelerin ivedilikle hayata geçirilmesi ve yeni projelerin geliştirilmesine ihtiyaç duyulduğu, yeni yatırımlar neticesinde artacak kapasite ile hali hazırda karayolu bağlantısının yetmeyeceği ve darboğazlar görülebileceği, bu nedenle TEM'e doğrudan bir bağlantı yolunun yapılmasına ve liman çıkışında bu yola bir altgeçit ile bağlanılmasının önemli olduğu anlaşılmaktadır. Dünyada yaygınlaşmaya başlayan bütünleşik tedarik zinciri için mutlak şekilde intermodal bağlantıların da ilgili tarafların görüşleri alınarak ileriye dönük planlanmasına ihtiyaç olduğu değerlendirilmektedir.

Derince Limanına yatırımlar planlanırken ağırlığın, dünyada da gözlemlenen artışa paralel olarak, konteyner elleçlenmesine verilmesi gerektiği ancak sıvı yük, kuru yük ve Ro-Ro gibi hizmet çeşitlendirmesinin de hızlı, kaliteli ve kesiksiz bir şekilde sürdürülmesinin önemli olduğu anlaşılmaktadır.

İlaveten bölgede pilotaj hizmeti veren tek kurum olması, bu kalemin önemli bir gelir sağladığı ifade edilmekte ve hizmetin devamının sağlanması talep edilmektedir.

Liman elleçleme hizmetlerinde çalışan personelin kalifiye olması ve bu konuda eğitim verebilecek uzman kurumlarla işbirliğinin önemi vurgulanmaktadır.

Bilişim teknolojisinin bütünleşik tedarik zinciri içerisinde kritik altyapılardan birini oluşturması ve kesintisiz hizmetin sağlanmasında ayrıca ileri seviyede işbirliği kurulmasında önemli olduğu değerlendirilmesi, bu konuda da ciddi yatırımlara ihtiyaç duyulduğunu ortaya koymaktadır.

Özelleştirme mevzuatı açısından; Liman içerisinde kiracı konumunda olan firmaların durumunun ne olacağı konusunun, özellikle ihaleyi alabilecek firma açısından belirsizlik yarattığı düşünülmektedir. Ayrıca kamu temsilcisi uzmanlar, kabul edilen yeni imar planının yeterli olduğunu düşünürken, özel sektörü temsil edenler ihaleyi alacak firma açısından sıkıntı yaratabilecek konular olduğu görüşündeler.

Kıyı Şeridi Master Planının, paydaşların görüşleri alındıktan sonra revizyonuna ihtiyaç olduğu düşünülmektedir.

Özelleştirme sürecindeki Derince Limanı açısından öne çıkan hususlardan belki de en önemlisi liman değerinin tahminlemesidir. İç ve dış konjonktürde son dönemlerde yaşanan hızlı değişimler, yapılan değerlendirme sonuçlarını da ciddi şekilde etkilemektedir. Bu çalışma kapsamında farklı olasılıklar ve yöntemler kullanılarak aslında geniş bir marj ile değerlendirme sonuçları elde edilmiştir. Takribi 250-300 milyon dolarlık bir yatırımın 4 senelik bir süreçte yapılması öngörüsüyle; mevcut piyasa borçlanma maliyetleri baz alınarak; minimumda 515 milyon dolar ve maksimum da 786 milyon dolar civarında bir değer oluşumu söz konusudur. Türkiye’de 2013 Nisan - 2014 Şubat arasında sermaye maliyeti ve risklerde çok aşırı hareketler yaşanması nedeniyle, görece açık bir fiyat tahmin aralığı geçerli olmuştur. Bir anlamda; devletin borçlanma faizinin %6-7 düzeyinde olduğu bir atmosferde yüksek değer oluşması muhtemel iken, borçlanma faizinin %10’ları aştığı bir konjonktürde minimum değer dahi geçerli olduğu değerlendirilebilir.

## KAYNAKÇA

- Atbaş, A. ve Günay, C. (2008), “Kümeleme Analizinde Küme Sayısının Belirlenmesi Üzerine bir Çalışma”, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Bayraktutan, Y. ve Özbilgin, M. (2013), Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2013, 26: 11 – 41.
- Brealey, R. A. ve Myers, S. C.,(2002), Corporate Finance: Capital Investment and Valuation, McGraw-Hill Company, 1. Baskı, New York.
- Copeland, T. E., Weston, J. F. ve Shastri, K., (2004), Financial Theory and Corporate Policy, Prentice Hall, 4. Baskı.
- Çağlar, V., Esmer, S., ve Oral, E.Z. (2010), Özelleştirme ve Özelleştirme Aşamasında Olan Limanların Sektörel İncelenmesi, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları VIII. Ulusal Kongresi, Lale Barlas (Ed.), Bildiriler Kitabı, Cilt II, s.925.
- Erdoğan, Ç. (2013), “Limanlara 45 milyon TEU’luk ilave kapasite geliyor”, Perşembe Rotası, <http://www.perseemberotasi.com/2013/04/limanlara-45-milyon-teuluk-ilave-kapasite-geliyor/>[19.02.2014 13:27:46].
- Erdogan, O., Tata, K., Karahasan, B. C., ve Sengoz, M. H. (2013), Dynamics of the co-movement between stock and maritime markets, International Review of Economics & Finance, Elsevier, sayı. 25(C), s. 282-290.
- Esmer, S. ve Oral, E.Z. (2008), “Türkiye’de Konteyner Limanlarının Geleceği”, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları VII. Ulusal Kongresi, Lale Barlas (Ed.), Bildiriler Kitabı, Cilt I, s.551.
- Gützkow, P. (2013), Ports&MaritimeLogisticsTrends, Presentated at PROMAT, An MHIA International Expo, McCormickPlace, Chicago, January 21-24.
- Kızıldere, C., Kabadayı, B., Emsen, Ö. S., (2013), Dış Ticaretin Döviz Kuru Değişmelerine Duyarlılığı: Seçilmiş Gelişmekte Olan Ülkeler Üzerine Bir İnceleme, Atatürk İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 13(3).

- Kızıkan, T. (2013), “ 2023'e Doğru Dünyada ve Türkiye'de limancılık politikası”, Aktüel Deniz e-Dergisi, [http://www.aktueldeniz.com/taner\\_kizkapan/2023--\\_dogru\\_dunyada\\_ve\\_turkiye--de\\_limancilik\\_politikasi](http://www.aktueldeniz.com/taner_kizkapan/2023--_dogru_dunyada_ve_turkiye--de_limancilik_politikasi)[01.02.2014 00:31:38].
- Notteboom, T. (2010), “Dock Labour and port-related Employment in the European Seaport System”, Report Prepared for European Seaports Organization (ESPO).
- Ross, S. A., Westerfield, R. W. ve Jeffrey, J. (2002), Corporate Finance, Mcgraw-Hill College, 6. Baskı.
- Soner, E. (2003), “Ege ve Marmara Bölgesi Limanları Arz-Talep Projeksiyonu”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 9 Eylül Ün. Sos.Bil.Ens.,Den.İşl.Yön. ABD.
- Şahin, A.E. (2001), Eğitim Araştırmalarında Delphi Tekniği ve Kullanımı, Hacettepe Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi, 20, ss.215 –220.
- Tovar, B.,Trujillo, L. ve Jara-Díaz, S. (2004), “Organisation and Regulation of the Port Industry: Europe and Spain”, Essays on Microeconomics and Industrial Organisation Contributions to Economics, ss. 189-207.
- Yücel, F. (2006), Dış Ticaretin Belirleyicileri Üzerine Teorik Bir Yaklaşım, Sosyo Ekonomik, 2006-2, 060203.
- Zeytinoğlu, A.(2013),“Kocaeli’nin Ulaştırma Altyapısı ve İhtiyaçlar”, Odavizyon, KSO Dergisi, ss.12-13.
- Zuesongdham, P. (2013),Port Operators, Actors and Stakeholders, Maritime Logistics Module: Introduction to Ports, their structures and functions, Seminar Presentation, <http://www.onthemosway.eu/blog/port-terminals-and-hinterland-links/2013/04/08/training-course-ports-terminals-and-hinterland-links>.

## **Raporlar**

- Derince Limanı Kısa Tanıtım Dokümanı (2013), Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Derince Limanı Bilgi Notu, Ankara.
- Derince Limanı Sunumu (2012), [http://www.oib.gov.tr/2012/dosyalar/limanlar/derince\\_limani.ppt](http://www.oib.gov.tr/2012/dosyalar/limanlar/derince_limani.ppt).
- Ernst&Young Raporu (2011), Dünyada ve Türkiye’de Liman İşletmeciliği Faaliyetleri,



[http://www.vergidegundem.com/tr/c/document\\_library/get\\_file?uuid=c7e91e15-406c-4c1d-8ed1-419c2b9e4be4&groupId=10156](http://www.vergidegundem.com/tr/c/document_library/get_file?uuid=c7e91e15-406c-4c1d-8ed1-419c2b9e4be4&groupId=10156).

ESaTDOR\_Interim Report (2013), “European Seas and Territorial Development, Opportunities and Risks (ESaTDOR)” Interim Report, ESPON Applied Research Project, 2013/1/15.

IMF, Global Financial Stability Report, Ekim 2013

IMF, World Economic Outlook, Ekim 2013

IMF, World Economic Outlook Update, Ocak 2014

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, İstatistik Bilgi Sistemi

Kocaeli Valiliği “İzmit Körfezi Liman Bölgesi Raporu” , Haziran 2011.

Kocaeli Valiliği Alt Komisyon Raporu (2012), Kocaeli Limanlarının Demiryolu ve Karayolu Bağlantılarının Yapılması, Coğrafi ve Fiziki İmkanları Uygun Olan Limanların Birleştirilmeleri ve İhtisas Limanların Oluşturulması.

Liman Raporu (2010), Türk Limanları için Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara.

TCDD, <http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=272>

Trafik ve Ulaşım Bilgileri-2012 (2013), Otoyollar ve Devlet Yollarının Trafik Dilimlerine Göre Yıllık Ortalama Günlük Trafik Değerleri ve Ulaşım Bilgileri, Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı Ulaşım Etütleri Şubesi Müdürlüğü Yayınları.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Denizcilik Çalışma Grubu 2013

Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması Sonuç Raporu (2010), T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Kıyı Yapıları, Master Plan Çalışması Sonuç Raporu.

UNCTAD Deniz Taşımacılığı Raporu (2013), Review of Maritime Transport, UNCTAD/RMT/2013, Salesno. E. 13.II.D.9.

World Bank, Global Economic Prospects, Haziran 2013

### **Web Sayfaları**

[https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_yuk.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx)

[https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik\\_filo.aspx](https://atlantis.denizcilik.gov.tr/istatistik/istatistik_filo.aspx)

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/05/20130529-27.htm>

<http://www.Clarksons.net>

<http://www.unctad.org>

## EK-A: Anketler

FİRMANIZIN TAM ADI:

ANKETİ DOLDURAN AD SOYADI GÖREVİ:

### LİMAN İŞLETMELERİ ANKETİ

Aşağıda 15 ADET ifadeye katılıp katılmadığınızı, katılma derecesine uygun olarak işaretleyerek (**daire içine alarak** veya **bilgisayarda cevaplayacak iseniz ilgili rakamı seçip altı çizili hale getirebilirsiniz**) belirtiniz. En küçük rakam olan (1) söz konusu ifadeye hiç katılmama durumunu işaret ederken; en büyük rakam olan (5) en yüksek katılma derecesini göstermektedir.

1. Derince limanı Türkiye ekonomisi açısından **stratejik ticari limanlardan** biridir.

(Katılmama derecesi) 1                      2              3              4              5 (Katılma derecesi)

2. Körfez bölgesi limancılığı açısından Derince limanı hem sektöre hem de bölgeye yapılacak olan yatırımlar ile **katma değer ve farkındalık kazandıracaktır.**

(Katılmama derecesi) 1                      2              3              4              5 (Katılma derecesi)

3. Sıvı yük, kuru yük, konteyner ve RoRo gibi yük tiplerinin **tamamında etkin bir liman** modeli olmalıdır.

(Katılmama derecesi) 1                      2              3              4              5 (Katılma derecesi)

4. Derince limanı ortaklık yapısında (özelleştirilse dahi) bölgenin ilgili **kamusal ve/veya sivil toplum kuruluşlarının bulunması** gereklidir.

(Katılmama derecesi) 1                      2              3              4              5 (Katılma derecesi)

5. Derince limanının özelleştirilmesi halinde, **imar planı değişiklikleri** nedeniyle sorunlar çıkabilir.

(Katılmama derecesi) 1                      2              3              4              5 (Katılma derecesi)

6. Derince limanı özelleştirildiği takdirde Körfez bölgesi **mevcut limancılık pazar yapısına ve rekabete olumlu katkı** sağlar.

(Katılmama derecesi) 1                      2              3              4              5 (Katılma derecesi)

7. Derince limanının özelleştirilmesi bölgede **liman hizmetlerinde fiyat rekabeti** yaratacaktır.

(Katılmama derecesi) 1                      2              3              4              5 (Katılma derecesi)

8. Derince limanının özelleştirilmesi sonucunda liman altyapısına yatırım gerekliliği artacaktır.

(Katılmama derecesi) 1                      2              3              4              5 (Katılma derecesi)

9. Özelleştirilmesini takiben Derince limanının kapasitesindeki gelişim, **Kocaeli sanayisinin büyüme potansiyeli ile paralellik** taşıyacaktır.

(Katılmama derecesi) 1                      2              3              4              5 (Katılma derecesi)

10. **Limanın ve ilgili mevzuatın mevcut durumu** itibarıyla; Derince Limanının özelleştirilmesi hukuki açıdan sorunludur.

(Katılmama derecesi) 1                      2              3              4              5 (Katılma derecesi)

11. **Mevcut karayolu ve demiryolu ulaşım bağlantı altyapısı**, Derince limanı özelleştirilmesi sonucunda beklenen liman kapasitesinin artırılması halinde dahi yeter düzeydedir.

(Katılmama derecesi) 1                      2              3              4              5 (Katılma derecesi)

12. Özelleştirilmesini takiben Derince limanının kapasitesindeki artış, **Körfez bölgesi gemi giriş-çıkış trafiğini olumsuz yönde** etkileyecektir.

(Katılmama derecesi) 1                      2              3              4              5 (Katılma derecesi)

13. **Gebze Köprüsü karayolu bağlantısının** uygulamaya geçmesi Körfezdeki toplam liman faaliyet hacmini olumsuz etkiler.

(Katılmama derecesi) 1                      2              3              4              5 (Katılma derecesi)

14. Derince limanı yönetim modeli olarak;

- a. Büyük tonajlı gemilerin ön boşaltım yaptığı ve daha sonra ikincil bir taşımacılık aşamasından sonra yüklerin terminallere ulaştırıldığı bir model uygundur (Örn. **Antwerp**).

(Katılmama derecesi) 1    2              3              4              5 (Katılma derecesi)

- b. Gemilerin liman içinde ihtisaslaşmış alt birimlere ulaşım yük boşaltım veya yükleme yaptığı bir model (Örn. **Singapur**)

(Katılmama derecesi) 1    2              3              4              5 (Katılma derecesi)

- c. İhtisaslaşmış lojistik merkezlerinden oluşan bir yapı modeli (Örn. **Rotterdam**)

(Katılmama derecesi) 1 2 3 4 5 (Katılma derecesi)

15. Derince limanı Türkiye ve bölge ekonomisi için kesinlikle faaliyette olması gereken bir limandır.

(Katılmama derecesi) 1 2 3 4 5 (Katılma derecesi)

**Yukarıdaki 15 husus dışında Derince Limanı konusunda eklemek istediğiniz husus var ise kısaca aşağıdaki boşlukta belirtebilirsiniz:**

**FİRMANIZIN TAM ADI:**

**ANKETİ DOLDURAN AD SOYADI GÖREVİ:**

**LİMAN HİZMET ALICILAR ANKETİ**

Aşağıda 15 ADET ifadeye katılıp katılmadığınızı, katılma derecesine uygun olarak işaretleyerek (**daire içine alarak** veya **bilgisayarda cevaplayacak iseniz ilgili rakamı seçip altı çizili hale getirebilirsiniz**) belirtiniz. En küçük rakam olan (1) söz konusu ifadeye hiç katılmama durumunu işaret ederken; en büyük rakam olan (5) en yüksek katılma derecesini göstermektedir.

1. Körfez bölgesi limancılığı açısından **Derince limanına yapılacak olan yatırımlar**, hem sektöre hem de bölgeye katma değer ve farkındalık kazandıracaktır.

(Katılmama derecesi) 1      2      3      4      5 (Katılma derecesi)

2. Derince limanı, Türkiye ekonomisi açısından **stratejik ticari limanlardan biridir**.

(Katılmama derecesi) 1      2      3      4      5 (Katılma derecesi)

3. Derince limanı, Sıvı yük, kuru yük, konteyner ve RoRo gibi yük tiplerinin **tamamında etkin bir liman** modeli olmalıdır.

(Katılmama derecesi) 1      2      3      4      5 (Katılma derecesi)

4. Derince limanı özelleştirildiği takdirde Körfez bölgesi **mevcut limancılık pazar yapısına ve rekabete** olumlu katkı sağlar.

(Katılmama derecesi) 1      2      3      4      5 (Katılma derecesi)

5. Derince limanının özelleştirilmesi bölgede **liman hizmetlerinde fiyat rekabeti** yaratacaktır.

(Katılmama derecesi) 1      2      3      4      5 (Katılma derecesi)

6. Derince limanı ortaklık yapısında (özelleştirilse dahi) bölgenin **ilgili kamusal ve/veya sivil toplum kuruluşlarının bulunması** gereklidir.

(Katılmama derecesi) 1      2      3      4      5 (Katılma derecesi)

7. Özelleştirilmesini takiben Derince limanının kapasitesindeki gelişim, **Kocaeli sanayisinin büyüme potansiyeli ile paralellik** taşıyacaktır.

(Katılmama derecesi) 1      2      3      4      5 (Katılma derecesi)

8. **Mevcut ulaşım bağlantı altyapısı**, Derince limanı özelleştirilmesi sonucunda beklenen liman kapasitesi arttırımını kaldırabilecek seviyededir.

(Katılmama derecesi) 1      2      3      4      5 (Katılma derecesi)

9. **Gebze karayolu** bağlantısının uygulamaya geçmesi Körfezdeki toplam liman faaliyet hacmini olumsuz etkiler.

(Katılmama derecesi) 1      2      3      4      5 (Katılma derecesi)

10. Derince limanının özelleştirilmesinin ardından yapılacak olan yatırımlar **hizmet alanlara operasyonel açıdan katma değer** sağlayacaktır.

(Katılmama derecesi) 1      2      3      4      5 (Katılma derecesi)

11. Derince limanı için **konteyner elleçleme kapasitesinin** arttırılması önemlidir.

(Katılmama derecesi) 1      2      3      4      5 (Katılma derecesi)

12. Derince limanı **büyük tonajlı gemilerin elleçlenmesi** için uygun hale getirilmelidir.

(Katılmama derecesi) 1      2      3      4      5 (Katılma derecesi)

13. **Mevcut liman işletmeleri** itibariyle, Körfez bölgesinin yük elleçleme kapasitesi bölge ticareti için yeterlidir.

(Katılmama derecesi) 1      2      3      4      5 (Katılma derecesi)

14. Birinci derecede deprem bölgesi olması açısından **Derince limanına ek yatırımlar risklidir.**

(Katılmama derecesi) 1      2      3      4      5 (Katılma derecesi)

15. Derince limanı Türkiye ve bölge ekonomisi için **kesinlikle faaliyette olması gereken** bir limandır.

(Katılmama derecesi) 1      2      3      4      5 (Katılma derecesi)

**Yukarıdaki 15 husus dışında Derince Limanı konusunda eklemek istediğiniz husus var ise kısaca aşağıdaki boşlukta belirtebilirsiniz:**

## EK-B: Odak Grup Toplantısı Katılımcılar Listesi

|    | AD-SOYAD             | TEMSİL ETTİĞİ KURULUŞ                      | UNVAN                            |
|----|----------------------|--------------------------------------------|----------------------------------|
| 1  | Abdülhamit Akçay     | NUH ÇİMENTO SAN.A.Ş.                       | Dış Ticaret ve Liman İşletme Md. |
| 2  | Adnan Balcı          | DERİNCE BELEDİYESİ                         | Bşk.Yrd.                         |
| 3  | Adnan Pala           | DERİNCE BELEDİYESİ                         | Bşk.Yrd.                         |
| 4  | Ali Demirci          | Kocaeli Ün.                                | Rek.Yrd.                         |
| 5  | Alparslan Fırlalı    | Kocaeli Ün.                                | End.Müh.Böl.Bşk.                 |
| 6  | Cüneyt Çetinbaş      | KBB Ulaş.D.Bşk.lığı                        |                                  |
| 7  | Esin Sayar           | KBB Ulaş.D.Bşk.lığı                        |                                  |
| 8  | Evren Eyyüboğlu      | MOL (Mutsui Osklines)                      | Op.Md.                           |
| 9  | Faruk Töremiş        | DM Güm. Ve Tic.Böl.Md.lüğü                 | Md.                              |
| 10 | Gökçe Çiçek Ceyhun   | Kocaeli Ün. Yıldız Bilge Barbaros Den.Y.O. | Md.Yrd.                          |
| 11 | Gönül Kaya Özbağ     | Kocaeli Ün. Yıldız Bilge Barbaros Den.Y.O. | Md.V.                            |
| 12 | Mehmet Dede          | AK-TAŞ Tank Terminali                      | Tes.Md.                          |
| 13 | Mustafa Kenan Selçuk | SOLVENTAŞ                                  | Gen.Md.                          |
| 14 | Özgür Mengi          | Kocaeli Lim.Bşk.lığı                       | Gem.Sur.Uzm.                     |
| 15 | Seda Türker          | Kocaeli Lim.Bşk.lığı                       | Gem.Sur.Uzm.                     |
| 16 | Seyfullah Sarı       | EXPOSHIP GEMİ ACENTELİĞİ<br>TİC.LTD.ŞTİ.   | Yön.Kur.Bşk.                     |
| 17 | Taner Aksoy          | Kocaeli Kült.Var.Kor.Böl.Md.lüğü           | Böl.Md.                          |
| 18 | Yücel Odabaşı        | KROMAN ÇELİK                               | Lim.Md.                          |
| 19 | Turgay Ener          | Dilovası Diler Demir Çelik A.Ş             | Gen.İd.Md.                       |
| 20 | Mehmet Özcan         | TÜPRAŞ                                     | Şef                              |
| 21 | Aplarslan Yıldız     | TÜPRAŞ                                     | Başmüh.                          |
| 22 | Mehmet Dede          | Aktaş Dış Tic.A.Ş.                         | Tes.Md.                          |
| 23 | Ali Demirci          | Pelikan Den.Loji.Ltd.                      | Md.                              |



|    |                  |                                 |         |
|----|------------------|---------------------------------|---------|
| 24 | Sebahattin Yaşıa | Altıntel Lim. ve Term.İşlt.A.ř. | Gen.Md. |
|----|------------------|---------------------------------|---------|