

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**TÜRKİYE’DEKİ LİMANLARDA ÖZERK YAPININ
OLUŞTURULABİLME KOŞULLARI: BİR ÖRNEK
OLAY ÇALIŞMASI**

Gönenç KÜÇÜKÇAKIR

Danışman
Yrd. Doç. Dr. Ersel Zafer ORAL

2010

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “**Türkiye’deki Limanlarda Özerk Yapının Oluşturulabilme Koşulları: Bir Örnek Olay Çalışması**” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

.../.../.....

Gönenç KÜÇÜKÇAKIR

İmza

YÜKSEK LİSANS TEZ SINAV TUTANAĞI

Öğrencinin

Adı ve Soyadı : Gönenç KÜÇÜKÇAKIR
Anabilim Dalı : Denizcilik İşletmeleri Yönetimi
Programı : Denizcilik İşletmeleri Yönetimi
Tez Konusu : Türkiye’deki Limanlarda Özerk Yapının
Oluşturulabilme Koşulları: Bir Önek Olay
Çalışması
Sınav Tarihi ve Saati :

Yukarıda kimlik bilgileri belirtilen öğrenci Sosyal Bilimler Enstitüsü’nün tarih ve sayılı toplantısında oluşturulan jürimiz tarafından Lisansüstü Yönetmeliği’nin 18. maddesi gereğince yüksek lisans tez sınavına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayanan tezini dakikalık süre içinde savunmasından sonra jüri üyelerince gerek tez konusu gerekse tezin dayanağı olan Anabilim dallarından sorulan sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek tezin,

BAŞARILI OLDUĞUNA	O	OY BİRLİĞİ	O
DÜZELTİLMESİNE	O*	OY ÇOKLUĞU	O
REDDİNE	O**		

ile karar verilmiştir.

Jüri teşkil edilmediği için sınav yapılamamıştır. O***
Öğrenci sınava gelmemiştir. O**

* Bu halde adaya 3 ay süre verilir.
** Bu halde adayın kaydı silinir.
*** Bu halde sınav için yeni bir tarih belirlenir.

	Evet
Tez burs, ödül veya teşvik programlarına (Tüba, Fulbright vb.) aday olabilir.	O
Tez mevcut hali ile basılabilir.	O
Tez gözden geçirildikten sonra basılabilir.	O
Tezin basımı gerekliliği yoktur.	O

JÜRİ ÜYELERİ

İMZA

..... □ Başarılı □ Düzeltme □ Red	
.....□ Başarılı □ Düzeltme □Red	
..... □ Başarılı □ Düzeltme □ Red	

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

Türkiye’deki Limanlarda Özerk Yapının Oluşturulabilme Koşulları:

Bir Örnek Olay Çalışması

Gönenç KÜÇÜKÇAKIR

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı

Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı

Dış ticaretin en önemli altyapısını oluşturan limanlar aynı zamanda farklı oyuncuların menfaatlerinin kesiştiği yerlerdir.

Türkiye, gelişmiş limancı ekonomilerin büyük bir bölümünün kullandığı özerk yapıyı benimsememekte ve limanlarını bilinçsizce özelleştirmektedir. Limanlarda özerk yapının oluşturulmasının verimliliği artırıp artırmayacağı bilinmemektedir. Bu doğrultuda, çalışmada limancılık sektöründe çalışanların görüşleri alınarak, Türkiye’deki devlet limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajların, devlet limanlarında özerk yapı oluşturulamamasının nedenlerinin ve devlet limanlarında özerk yapının oluşturulabilmesi için gerekli olan koşulların saptanarak analiz edilmesi amaçlanmıştır.

Böylece, Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulması koşulları incelenmiş ve bu yapıyı Türkiye’de oluşturabilmek için gerekli olan koşullar araştırılmıştır. Ayrıca, özerk yapının Türkiye için uygun olup olmadığı değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Liman, Liman Yönetimi, Türkiye Limanları, Limanlarda Özerklik

ABSTRACT
Master Programme Graduation Thesis
The Conditions for Developing an Autonomous Structure at Turkish Ports:
A Case Study

Gönenç KÜÇÜKÇAKIR

Dokuz Eylül University
Institute of Social Sciences
Department of Maritime Business Administration
Maritime Business Administration Program

Ports which constitute the most important substructure of external trade are also the places crossed with different members' profits.

Turkey hasn't assimilated the autonomous structure which is used by a great deal of the economy of advanced ports. Turkey has also denationalized its ports unconsciously. But it hasn't been known that whether the constitution of autonomous structure increases the productivity or not. In this regard, taking the ideas of personnel at maritime sector it is aimed that by determining the advantages of constituting the autonomy at official ports in Turkey, the reasons of not constituting the autonomous structure and the necessary conditions for constituting autonomous structure at official ports have been analyzed.

Thus the conditions of constituting the autonomous structure in ports of Turkey have been analyzed and the essential conditions in order to constitute this structure has been searched. In addition to this, it has been evaluated whether it is appropriate for Turkey or not.

Key words: Port, Port Management, Ports of Turkey, Autonomy at Ports

**TÜRKİYE’DEKİ LİMANLARDA ÖZERK YAPININ OLUŞTURULABİLME
KOŞULLARI: BİR ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI**

YEMİN METNİ	ii
TUTANAK	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR	x
TABLO LİSTESİ	xi
ŞEKİLLER LİSTESİ	xv
EKLER LİSTESİ	xvi
GİRİŞ	1

**BİRİNCİ BÖLÜM
MAHALLİ İDARELER**

1.1. MAHALLİ İDARE KAVRAMI VE ÖZELLİKLERİ	3
1.1.1. Mahalli İdare Kavramı	3
1.1.2. Mahalli İdarelerin Özellikleri	3
1.1.3. Mahalli İdarelerin Önemi	5
1.1.4. Mahalli İdareler ve Özerklik	6
1.2. MAHALLİ İDARELERİN ORTAYA ÇIKIŞ NEDENLERİ	7
1.2.1. Siyasi Nedenler	8
1.2.2. Ekonomik Nedenler	8
1.2.3. İdari Nedenler	9
1.3. MAHALLİ İDARELERİN LİMANLAR ÜZERİNDEKİ ETKİSİ	9
1.3.1. Avrupa’da Mahalli İdareler ve Limanlar Üzerindeki Etkisi	9
1.3.2. Türkiye’de Mahalli İdareler ve Limanlar Üzerindeki Etkisi	10

İKİNCİ BÖLÜM

LİMANLAR VE ÖNEMİ

2.1. LİMANLAR VE ÖNEMİ	12
2.2. LİMANLARIN ROLÜ VE FONKSİYONLARI	15
2.2.1. Limanların Fonksiyonları	15
2.2.2. Limanların Rolü	16
2.3. LİMANLARIN SINIFLANDIRILMASI	18

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LİMAN YÖNETİMİNE GENEL BAKIŞ

3.1. LİMAN YÖNETİMİNE GENEL BAKIŞ	20
3.2. LİMAN MÜLKİYETİ TÜRLERİ	22
3.2.1. Ulusal Liman İdareleri	23
3.2.2. Özerk Liman İdareleri	24
3.2.3. Belediyeye Ait Liman İdareleri	26
3.2.4. Özel Limanlar	27
3.3. LİMAN FİNANSMANI YÖNETİMİ	28
3.4. LİMAN YÖNETİMİ GELİŞİMİ	31
3.4.1. Birinci Kuşak Liman	31
3.4.2. İkinci Kuşak Liman	32
3.4.3. Üçüncü Kuşak Liman	32
3.4.4. Dördüncü Kuşak Liman	33
3.5. DÜNYA LİMANLARININ YÖNETİM ŞEKİLLERİ VE GELİŞİMİ	35
3.5.1. Avrupa Limanları	37

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE LİMANLARI

4.1. TÜRKİYE LİMANCILIĞININ TARİHSEL GELİŞİMİ	40
4.2. TÜRKİYE LİMANLARI'NIN MEVCUT DURUMU	42

4.3. TÜRKİYE LİMANLARI'NIN İDARESİ VE YÖNETİMİ	45
4.4. TÜRK LİMANLARINDA GÖRÜLEN SORUNLAR	58
4.5. TÜRK LİMANLARINDA GÖRÜLEN SORUNLARA İLŞKİN ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	67

BEŞİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE LİMANLARINDA ÖZERK YAPININ OLUŞTURULABİLMESİ KOŞULLARININ ANALİZİ

5.1. ARAŞTIRMA SÜRECİ	76
5.1.1. Araştırmanın Amacı	76
5.1.2. Araştırmanın Kısıtları	76
5.1.3. Araştırmanın Yöntemi	77
5.1.3.1. Araştırmanın Modeli	77
5.1.3.2. Evren ve Örneklem	77
5.1.3.3. Anket Çalışması ve Verilerin Toplanması	78
5.1.3.4. Verilerin Çözümü ve Yorumlanması	78
5.1.4. Anket Çalışmasının Değerlendirilmesi	79
5.1.4.1. Örneklem Grubunun Demografik Özelliklerine Göre Değerlendirilmesi	79
5.1.4.1. Limancılık Sektöründe Çalışanların Özerklik Hakkındaki Düşüncelerine İlişkin Ortalamaların Değerlendirilmesi	86
5.2. TÜRKİYE LİMANLARINDA ÖZERK YAPININ OLUŞTURULMASI KOŞULLARININ ANALİZİ	97
5.2.1. İstatistiksel Analiz Teknikleri	97
5.2.1.1. T-Testi	97
5.2.1.2. ANOVA ve One-Way ANOVA Testi	99
5.2.2. T-Testleri	100
5.2.2.1. Denizcilik Mezunu T-Testine İlişkin Sonuçlar	100
5.2.2.2. Çalışılan Firma T-Testine İlişkin Sonuçlar	109

5.2.3. ANOVA ve One-way ANOVA Testleri	119
5.2.3.1. Çalışanın Yaşı ANOVA Testine İlişkin Sonuçlar	119
5.2.3.2. Öğrenim Düzeyi ANOVA Testine İlişkin Sonuçlar	139
5.2.3.3. Sektördeki Deneyim Süresi ANOVA Testine İlişkin Sonuçlar	147
5.2.3.4. Çalışanın Şirketteki Görevi ANOVA Testine İlişkin Sonuçlar	155
5.2.3.5. Çalışanın Firmanın Sahibi Olup Olmama Durumuna Göre Yapılan ANOVA Testi Sonuçları	172
5.2.3.6. Çalışanın Görevde Çalışma Yılına İlişkin ANOVA Testi Sonuçları	182
5.2.3.7. Kişisel Bilgiler ANOVA ve One-way ANOVA Testleri	194
SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	200
KAYNAKLAR	214
EKLER	220

KISALTMALAR

UNCTAD	United Nations Conferance on Trade and Development
BOT	Build, Operate, Transfer
BOOT	Build, Own, Operate, Transfer
BOO	Build, Own, Operate
ESPO	European Sea Ports Organisation
ULIMAP	The Nationwide Port Development Master Plan
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
DLH	Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
ÖYK	Özelleştirme Yüksek Kurulu
OGG	Ortak Girişim Grubu
ÖİB	Özelleştirme İdaresi Başkanlığı
EİB	Ege İhracatçı Birlikleri
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
OCDI	The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan
EDI	Electronic Data Interchange
AB	Avrupa Birliği
DTO	Deniz Ticaret Odası
TÜRKLİM	Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
SPSS	Statistical Package for Social Sciences
ANOVA	Analysis of Variance
YY	Yüzyıl

TABLO LİSTESİ

Tablo 1: İdare Tarzlarına Göre Limanların Sınıflandırılması	s.18
Tablo 2: Liman Fonksiyonlarının Evrimi	s.34
Tablo 3: Türkiye Limanları	s.50
Tablo 4: Güvenilirlik Değeri	s.78
Tablo 5: Örneklem Grubunun Cinsiyetlerine Göre Dağılımı	s.79
Tablo 6: Örneklem Grubunun Yaşlarına Göre Dağılımları	s.80
Tablo 7: Örneklem Grubunun Öğrenim Düzeylerine Göre Dağılımları	s.81
Tablo 8: Örneklem Grubunun Denizcilik Eğitimi Veren Bir Okul Mezunu Olup Olmama Düzeylerine Göre Dağılımları	s.82
Tablo 9: Örneklem Grubunun Sektördeki Deneyim Süresine Göre Dağılımları	s.82
Tablo 10: Örneklem Grubunun Görevlerine Göre Dağılımları	s.83
Tablo 11: Örneklem Grubunun Firma Sahipliği Açısından Dağılımları	s.84
Tablo 12: Örneklem Grubunun Görevde Çalışma Yılına Göre Dağılımları	s.85
Tablo 13: Örneklem Grubunun Çalıştığı Firmaya Göre Dağılımları	s.85
Tablo 14: Devlet Limanlarının Özerk Yapıda Olmasının Sağlayacağı Avantajlar	s.86
Tablo 15: Devlet Limanlarının Özerk Yapıda Olmamasının Nedenleri	s.88
Tablo 15: Devlet Limanlarının Özerk Yapıda Olmamasının Nedenleri	s.89
Tablo 16: Devlet Limanlarında Özerk Yapının Oluşturulması İçin Koşullar	s.94
Tablo 17: T-Testi Değerlendirmesi	s.98
Tablo 18: Devlet ve Özel sektörün Rollerinin Bilinmemesine Göre ANOVA Analizi Sonuçları	s.99
Tablo 19: Limanların Özerk Yapıda Olmasının Sağlayacağı Avantajlar	s.100
Tablo 20: Limanların Özerk Yapıda Olmamasının Nedenleri	s.102
Tablo 21: Limanlarda Özerk Yapı Oluşturulabilmesi İçin Gereken Koşullar	s.107
Tablo 22: Limanların Özerk Yapıda Olmasının Sağlayacağı Avantajlar	s.110
Tablo 23: Limanların Özerk Yapıda Olmamasının Nedenleri	s.112
Tablo 24: Limanlarda Özerk Yapı Oluşturulabilmesi İçin Gereken Koşullar	s.117
Tablo 25: İfadeler ve Numaraları	s.120
Tablo 26: Çalışanın Yaşına İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları	s.121

Tablo 27: İfadeler ve Numaraları	s.123
Tablo 28: Çalışanın Yaşına İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları	s.124
Tablo 29: Devlet ve Özel Sektörün Rollerinin Bilinmemesine İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları	s.128
Tablo 30: Devletin Saf Dışı Bırakılarak Limanların Doğrudan Özelleştirilmesine İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları	s.129
Tablo 31: Liman Yatırım ve İşletme Bedellerinin Yüksek Olmasına İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları	s.130
Tablo 32: Kamu Limanlarının Finansal Yapılarının Zayıf Olmasına İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları	s.131
Tablo 33: Sektördeki Bürokratik Engellere İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları	s.132
Tablo 34: İfadeler ve Numaraları	s.133
Tablo 35: Çalışanın Yaşına İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları	s.134
Tablo 36: 618 Sayılı Limanlar Kanunu'nda Yasal Düzenlemeler Yapılarak Özerk Liman İdarelerinin Kurulmasına İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları	s.137
Tablo 37: Pilot Bir Liman Uygulamasının Faydalı Olacağına İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları	s.138
Tablo 38: Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun Değerlendirilmesine İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları	s.139
Tablo 39: İfadeler ve Numaraları	s.140
Tablo 40: Öğrenim Düzeyine İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları	s.141
Tablo 41: İfadeler ve Numaraları	s.142
Tablo 42: Öğrenim Düzeyine İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları	s.143
Tablo 43: İfadeler ve Numaraları	s.145
Tablo 44: Öğrenim Düzeyine İlişkin One-way Anova Analiz Çıktıları	s.146
Tablo 45: İfadeler ve Numaraları	s.148
Tablo 46: Sektördeki Deneyim Süresine İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları	s.149
Tablo 47: İfadeler ve Numaraları	s.150

Tablo 48: Sektördeki Deneyim Süresine İlişkin One-way ANOVA	
Analiz Çıktıları	s.151
Tablo 49: İfadeler ve Numaraları	s.153
Tablo 50: Sektördeki Deneyim Süresine İlişkin One-way ANOVA	
Analiz Çıktıları	s.154
Tablo 51: İfadeler ve Numaraları	s.156
Tablo 52: Çalışanın Şirketteki Görevi One-way ANOVA Analiz Çıktıları	s.157
Tablo 53: Devlet Limanlarında Personele Ait ücret Politikasında Daha	
Adaletli Olunmasını Sağlayacağına İlişkin ANOVA	
Analizi Sonuçları	s.159
Tablo 54: İfadeler ve Numaraları	s.160
Tablo 55: Çalışanın Şirketteki Görevi One-way ANOVA Analiz Çıktıları	s.161
Tablo 56: Özerk Liman Yönetiminde Devletin ve Özel Sektörün Rollerinin	
Yeterince Bilinmemesine İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları	s.165
Tablo 57: Devlet Kurumlarına Olan Güven Eksikliğidir	
ANOVA Analizi Sonuçları	s.166
Tablo 58: Devletin Limancılığı Yeterince Desteklememesine İlişkin	
ANOVA Analizi Sonuçları	s.167
Tablo 59: İfadeler ve Numaraları	s.168
Tablo 60: Çalışanın Şirketteki Görevi One-way ANOVA Analiz Çıktıları	s.169
Tablo 61: Devlet – denizcilik sektörü – üniversite İşbirliğinin Sağlanıp,	
Planlı ve Koordineli Çalışmalar Yapılmasına İlişkin	
ANOVA Testi Sonuçları	s.172
Tablo 62: İfadeler ve Numaraları	s.173
Tablo 63: Çalışanın Firmanın Sahibi Olup Olmama Durumuna İlişkin	
One-way ANOVA Analiz Çıktıları	s.174
Tablo 64: İfadeler ve Numaraları	s.176
Tablo 65: Çalışanın Firmanın Sahibi Olup Olmama Durumuna İlişkin	
One-way ANOVA Analiz Çıktıları	s.177
Tablo 66: İfadeler ve Numaraları	s.180

Tablo 67: Çalışanın Firmanın Sahibi Olup Olmama Durumuna İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları	s.181
Tablo 68: İfadeler ve Numaraları	s.182
Tablo 69: Görevde Çalışma Yılına İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları	s.183
Tablo 70: İfadeler ve Numaraları	s.185
Tablo 71: Görevde Çalışma Yılına İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları	s.186
Tablo 72: Devlet Kurumlarına Olan Güven Eksikliğidir ANOVA Analizi Sonuçları	s.190
Tablo 73: Devletin Limancılığı Yeterince Desteklememesidir ANOVA Analizi Sonuçları	s.190
Tablo 74: Kamu Limanlarının Finansal Yapılarının Zayıf Olmasıdır ANOVA Analizi Sonuçları	s.191
Tablo 75: İfadeler ve Numaraları	s.192
Tablo 76: Görevde Çalışma Yılına İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları	s.193
Tablo 77: Sektördeki Deneyim Süresi İle Şirketteki Pozisyon Arasındaki İlişki	s.195
Tablo 78: Deneyim Süresine İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları	s.195
Tablo 79: Çalışanın Yaşı İle Hâlen Bulunulan Görevde Çalışma Yılı Arasındaki İlişki	s.196
Tablo 80: Çalışanın Yaşına İlişkin One-way ANOVA Analizi Sonuçları	s.197
Tablo 81: Çalışanın Yaşı İle Öğrenim Düzeyi Arasındaki İlişki	s.197
Tablo 82: Çalışanın Yaşı İle Denicilik Eğitimi Veren Bir Okul Mezunu Olması Arasındaki İlişki	s.198
Tablo 83: Çalışanın Denicilik Eğitimi Veren Bir Okul Mezunu Olması İle Şirketteki Pozisyon Arasındaki İlişki	s.199

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Devlet Kontrolündeki Limanlar	s.23
Şekil 2: Mahalli İdareler Tarafından Yönetilen Limanlar	s.26
Şekil 3: Dünya Limanlarında Yönetim Şekilleri, 1980	s.35
Şekil 4: Dünya limanlarında yönetim şekilleri, 2004	s.36
Şekil 5: Türkiye Limanları, 2006	s.43
Şekil 6: Örneklem Grubunun Cinsiyetlerine Göre Dağılımı	s.80
Şekil 7: Örneklem Grubunun Yaşlarına Göre Dağılımları	s.80
Şekil 8: Örneklem Grubunun Öğrenim Düzeylerine Göre Dağılımları	s.81
Şekil 9: Örneklem Grubunun Denizcilik Eğitimi Veren Bir Okul Mezunu Olup Olmama Düzeylerine Göre Dağılımları	s.82
Şekil 10: Örneklem Grubunun Sektördeki Deneyim Süresine Göre Dağılımları	s.83
Şekil 11: Örneklem Grubunun Görevlerine Göre Dağılımları	s.83
Şekil 12: Örneklem Grubunun Firma Sahipliği Açısından Dağılımları	s.84
Şekil 13: Örneklem Grubunun Görevde Çalışma Yılına Göre Dağılımları	s.85
Şekil 14: Örneklem Grubunun Çalıştığı Firmaya Göre Dağılımları	s.86

EKLER LİSTESİ

EK-1 Anket Formu

s.220

GİRİŞ

Limanlar, bir ülkenin ekonomik olarak kalkınmasında önemli rol üstlenmektedir. Ancak, ülkenin ekonomik kalkınmasında önemli rol üstlenen limanlardan Türkiye gereken oranlarda yararlanamamaktadır. Türkiye’de devlet limanları verimli çalıştırılmamakta ve bilinçsizce doğrudan özelleştirilmektedir.

Bu çalışmada devlet limanlarının özelleştirilmesi yerine limanlarda özerk yapının oluşturulması koşullarının incelenmesi amaçlanmıştır. Limanların verimliliğin artmasının mümkün olup olmadığını bulabilmek için özerk liman yönetim modeli ile Türkiye’de limancılık sektöründe çalışanların görüşleri alınmıştır ve özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajlar incelenmiştir. Ayrıca, devlet limanlarında özerk yapının oluşturulamamasının nedenleri ve devlet limanlarında özerk yapının oluşturulabilmesi için gereken koşullar da detaylı olarak incelenmiştir. Bu doğrultuda çalışma beş bölümden oluşmuştur.

Birinci bölümde, mahalli idareler ve limanlar üzerindeki etkisi başlığı altında mahalli idare kavramı açıklanmış ve Türkiye ile dünyada mahalli idarelerin limanlar üzerindeki etkisinden bahsedilmiştir.

İkinci bölümde, limanlar ve öneminden bahsedilmiş, limanların rolü ve fonksiyonları açıklanmış ve limanların sınıflandırılması yapılmıştır.

Üçüncü bölümde, liman yönetimini genel olarak incelenmiş ve dünya limanlarının yönetim şekillerinden bahsedilmiştir.

Dördüncü bölümde, Türkiye limanları incelenmiştir. Bu doğrultuda, Türk limancılığının tarihsel gelişimi, Türkiye limanlarının mevcut durumu, idaresi ve yönetimi anlatılmış, Türkiye limanlarında görülen sorunlar ve bu sorunlara ilişkin çözüm önerilerinden bahsedilmiştir.

Çalışmanın beşinci bölümü ise uygulama bölümüdür. Bu bölümde Türk limancılık sektöründe çalışanların görüşleri alınarak Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulabilmesi koşullarını analiz edebilmek için yapılan anket çalışmasından elde edilen bulgular ve yapılan değerlendirmeler bulunmaktadır.

Çalışmanın sonunda ise, Türkiye limanlarında özerklikle ilgili sonuç ve değerlendirmelere yer verilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

MAHALLİ İDARELER

1.1.1. MAHALLİ İDARE KAVRAMI VE ÖZELLİKLERİ

1.1.1. Mahalli İdare Kavramı

Özerk liman yönetim modelinde ağırlıklı görev alması gereken mahalli idareler üstlenecekleri rol nedeniyle bu bölümde incelenmiştir.

Merkezi yönetimlerin görev ve sorumluluklarının gittikçe artması, ancak, istihdam edilen kalifiye personel sayısının yeterli seviyede artmaması merkezi idarelerin bu görev ve sorumlulukları düzgün bir şekilde yerine getirmesinde sıkıntılara neden olmuştur. Bu durumu önlemek için merkezi yönetimlerin görev ve sorumluluklarının, kendilerinden daha alt birimlere dağıtılmasına ve bu birimlere bazı yetkiler verilmesine başlanmıştır. Bu sayede “Mahalli İdare” denen kavram ortaya çıkmıştır. Mahalli idarelerin pek çok tanımı yapılmıştır. Bunlardan bazıları:

Mahalli idareler, var olan bir ulusal alt bölgeyi belirli ölçüde kontrol altında tutan ve bu bölgede yaşayan insanları da temsil eden kişiler tarafından yönetilen politik oluşumlardır (Prud’homme, 1991:208).

Mahalli idareler, bütün ülkelerde kamu yönetimlerinin vazgeçilmez unsuru olduğu kadar, yerel hizmetlerde etkinliğin ve verimliliğin sağlanması açısından da vazgeçilmez kurumlardır (Eryılmaz, 1994:122).

1.1.2. Mahalli İdarelerin Özellikleri

Mahalli idareler, bölgesel sınırları açık bir şekilde belirlenmiş, idari ve mali açıdan özerk, yerel personeli atamada merkezi idareden bağımsız, tüzel kişiliğe sahip idarelerdir (Kingdom, 1991: 478). Bu idarelerin yetki alanları kanunlarla belirlenir ve

devletin belirli bir bölgesinde kendilerine verilen görevleri yerine getirirler. Mahalli idareler bölge halkı tarafından seçilmektedirler ve anılan idareler, federal devletlerde anayasalarda ulusal kimliğe sahip olmayan, ancak eyalet yönetimlerinde yarı özerk statü tanınmış yönetim birimleriyken, üniter devletlerde birer kamu tüzel kişileridir(Ulusoy, Akdemir, 2006: 23).

Mahalli idareler, devletin belirli bir bölgesinde faaliyet gösteren, karar organları yerel halk tarafından seçilen, merkezi idareye karşı belirli bir dereceye kadar bağımsız karar alma ve yetkilere sahip, tüzel kişiliği, ayrı bütçesi, mal varlığı olan yönetim birimleridir ve mahalli idarelerin bu yapısı da onların karar ve eylemlerinde merkezi idarenin müdahale etmemesini gerektirir. Ancak bu idareler ülkenin yönetim sisteminin bir parçasını oluşturduğundan merkezi idareden ayrı kararlar almaması ve merkezi idarenin kontrolü dışında kalmamasını gerektirmektedir (Ulusoy, Akdemir, 2006: 26).

Mahalli idareler, ülkede sadece belirli bir bölgenin yönetimini üstlendiğinden, o bölgeye daha iyi hizmet sunulmasını sağlar. Böylece, bölge halkına daha iyi hizmet verilir.

Günümüzde, Monako, Vatikan gibi çok küçük ülkeler dışındaki bütün ülkelerde kamu hizmetlerinin tamamının tek bir merkezden yürütülmesi oldukça zordur. Zaten mahalli idare kavramı da bu zor durumun önlenmesi için ortaya çıkmış bir yönetim biçimidir. Çünkü mahalli idareler kamu hizmetlerini daha etkin bir şekilde verilmesine izin vermiş ve yerel halkın yönetime katılma isteğine daha geniş bir şekilde cevap verebilmiştir. Sonuçta da, özerk mahalli idareler bütün ülkelerdeki kamu yönetiminin önemli ve vazgeçilmez bir ögesi durumuna gelmiştir (Akıllıoğlu ve diğerleri, 1992: 97).

Mahalli idarelerde yerel halkın yönetime katılımına izin verilmesi ile birlikte daha üst düzeyde denetim işlevi gerçekleştirilirken, yerel yöneticiler de bölge için gerekli olan hizmetlerin karşılanmasında ihtiyaç duydukları gelirleri vergiler yoluyla sağlamaktadırlar. İhtiyaç duyulan kaynağın önemli bir kısmı mahalli idare

vergileriyle toplanmaktadır. Mahalli idarelerin vergi koyarak gelir elde etmesi hakkı “Vergileme yetkisi” olarak adlandırılmaktadır. Bu yetki sayesinde mahalli idarelerin merkezi idareye olan bağımlılığı azalmakta ve yerel mali özerkliğin sağlanması açısından da önemli bir adım atılmaktadır. Ayrıca mahalli idareler personelini kendi atayabilmekte ve merkezi idareden ayrı özerk bir kuruluş olarak faaliyetlerini gerçekleştirebilmektedir (Ulusoy, Akdemir, 2006: 22).

1.1.3. Mahalli İdarelerin Önemi

80’li yıllardan günümüze yerinden yönetime giderek daha fazla önem verilmektedir. Siyasi, ekonomik ve idari nedenlerden ortaya çıkan mahalli idarelere ve bunların üretmiş oldukları hizmetlere olan talep de gün geçtikçe artmaktadır (Ulusoy, Akdemir, 2006: 5).

Merkezi yönetim tarafından mahalli idarelere verilen bu önemin günümüzde artması ve sonucunda bu idarelere daha fazla yetki verilmesi, bunların söz konusu yetkileri kullanarak bulundukları bölgedeki halkın isteklerini daha hızlı bir şekilde yerine getirmesini sağlamıştır.

Mahalli nitelikte olan mal ve hizmetlerin yerinden yönetimlerce sunulmasıyla yerel halkın asıl ihtiyaçlarının karşılanabilmesi sağlanmakta ve kamu sektörünün de etkinliği artmaktadır. Yani, mahalli idarelerin var olduğu ülkelerde halkın ihtiyaçlarının giderilmesi için etkin, verimli ve yerel koşullara duyarlı kararlar alınarak, ihtiyaçlara uygun hizmetler sunulmaktadır (Yıldırım, 1993: 5).

Mahalli idareler, yerel hizmetlerin yerine getirilmesinde son derece etkindir. Sahip oldukları teşebbüs gücünü kullanarak yeni hizmetler geliştirmekte ve bölgesel kalkınmaya katkı sağlamaktadırlar (Eryılmaz, 1994:124-125).

Mahalli idareler ayrıca bulundukları bölgedeki halka istihdam olanakları sunmakta ve bölgenin ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimini de desteklemektedirler. Günümüzde, ister üniter ister federal yapıyı benimsemiş olsun

pek çok ülkede kamu hizmetlerinin önemli bir bölümünü bu idareler gerçekleştirir. Böylece merkezi idarenin yetki alanı sınırlanmış olur ve iktidarın merkezden yerele dağılımı gerçekleştirerek bireysel özgürlüklere de katkıda bulunurlar (Ulusoy, Akdemir, 2006: 24).

1.1.4. Mahalli İdareler ve Özerklik

“Mahalli idare” ve “Özerklik” kavramları birbirinden ayrı düşünülemez. Çünkü, mahalli idareler, merkezi idareden bağımsız olarak kararlar alabilmek için özerk bir yapıya ihtiyaç duymaktadır. Bunun sonucunda mahalli idare sistemlerinde özerk yapı benimsenmiştir.

“Özerklik, bağımsızlıktan farklı olup kurumların kendi faaliyetlerini düzenleme hak ve sorumluluklarını ifade eder” (Güllüce, 2004:9). Aynı zamanda Avrupa Konseyi tarafından kabul edilen Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartının 3. maddesinde özerkliğin tanımı, “Özerk mahalli idare kavramı, yerel makamlara kanunlarla belirlenen sınırlar çerçevesinde, kamu hizmetlerinin önemli bir bölümünü kendi sorumlulukları adı altında ve yerel nüfusun çıkarları doğrultusunda düzenleme ve yönetme hakkı anlamını taşır.” şeklinde yapılmıştır.

Özerkliği idari ve mali olmak üzere iki şekilde ele alabiliriz. İdari özerklik, özerk kuruluşların kendi birimleri aracılığıyla serbest olarak karar alabilmeleri şeklinde tanımlanabilir. Mali özerklik ise, özerk kuruluşların kendine özel gelir kaynağı ve mal varlığı olmasıyla birlikte kendi organları tarafından verilen kararlara dayanarak kanunlar tarafından belirlenen sınırlar çerçevesinde harcama yapabilmesi hakkını ifade eder (Keleş, 1994: 43).

Özerklik üç temel ögeden oluşmaktadır (Güllüce, 2004: 9):

- Tüzel kişiliğe sahip olmak,
- Görevli organları belirlemede seçme hakkına sahip olmak,
- Seçilmiş organlara karar verme yetkisinin tanınması.

Özerklik, yerel idarelerin merkezi idareden tamamen bağımsız olmasını anlamına gelmemelidir ve özerkliğin boyutları, anayasa ve yasalar tarafından belirlenen sınırlar çerçevesinde belirlenmelidir.

Özerklik idari vesayet denetimi ile bağdaşmaz. Çünkü denetim arttıkça özerklik azalır, denetim azaldığında ise özerklik artar. Bu nedenle idari vesayet mahalli idarelerin özerkliğine zarar vermemelidir. Ülkemizde mahalli idareler üzerindeki vesayet denetiminin sıklığı mahalli idarelerin özerkliğini sınırlandırmaktadır. Sürekli mahalli idare reformu tasarılarının gündeme getirilmesi de bu yanlış yapılanmanın taraflarca kabul edildiği anlamına gelmektedir (Ulusoy, Akdemir, 2006: 33).

1.2. MAHALLİ İDARELERİN ORTAYA ÇIKIŞ NEDENLERİ

Mahalli idarelerin ortaya çıkışını devlet kavramının ortaya çıkışı ile birlikte ele almalıyız. XIX. Yüzyıldan önce özellikle Avrupa’da hakim olan derebeylik (feodalite) rejimin yıkılmasıyla ortaya çıkan devletlerde mahalli idareler bir hukuki kişilik olarak ortaya çıkmıştır. Buna göre mahalli idarelerin belirli bir düzeyde özerkliğe, ayrı mal varlığına ve tüzel kişiliğe sahip kuruluşlar olduğunu söylenebilmektedir (Ulusoy, Akdemir, 2006: 39).

Günümüzde birkaç tane çok küçük devlet dışında devletlerin tek bir merkezden yönetilmesi oldukça zor ve sakıncalıdır. Zaten mahalli idarelerin ortaya çıkmasının en önemli nedeni bu zor ve sakıncalı durumu önleyebilmektir.

Mahalli idareler bulunduğu bölgedeki yerel halkın ihtiyaçlarına merkezi idareden daha çabuk bir şekilde cevap verirler ve tüketicilerin istekleri doğrultusundaki mal ve hizmetleri arz ederler. Bu açıdan bakıldığında mahalli idarelerin varlığı ve bunların etkin bir şekilde hizmet vermeleri merkezi idareye oranla bir ülke için çok daha önemli olmalıdır.

Yukarıda saydığımız özelliklerin mahalli idarelerin ortaya çıkmasını gerektiren en önemli iki neden olduğunu söyleyebiliriz. Aşağıda bu idarelerin ortaya çıkmasının siyasi, ekonomik ve idari nedenlerini inceleyeceğiz.

1.2.1. Siyasal Nedenler

Mahalli idarelerin merkezi idareden bağımsız olarak karar alma yetkisine sahip olması, bu idarelerin siyasi anlamda ortaya çıkmasının temel nedenidir.

Yönetimin halkın katılımı ve denetimiyle kendine yüklenen görevleri yerine getirmesi, siyasi açıdan mahalli idarelerin ortaya çıkmasında etkili olmuştur (Ulusoy, Akdemir, 2006: 40).

Mahalli idarelerin varlık nedeni, halkın isteklerini karşılayacak ve yönetime katılımını sağlayacak bir örgütsel yapı ihtiyacı olarak açıklanabilir (Acar, 1988: 83). Ayrıca mahalli idarelerin, siyasi makamlara ulaşmayı, onları elde edebilmeyi ve vatandaşların kendi hayatlarını yönetebilmeleri için gerekli yerel katılım olanaklarını sağlayarak eşitliği gerçekleştirmesi onların ortaya çıkmasındaki bir başka önemli sebeptir (Yıldırım, 1993: 35).

1.2.2. Ekonomik Nedenler

Mahalli idarelerin ortaya çıkışının ekonomik nedenini, bu idarelerin yerel halkın taleplerini karşılamasının ve bu taleplere yönelik ürün ve hizmetler sunmasının merkezi idarelere oranla daha etkin olması şeklinde açıklayabiliriz.

Yerel halkın taleplerini karşılamada merkezi idareler mahalli idareler kadar doğru karar veremez. Çünkü halkın asıl ihtiyaçlarını bilemezler. Oysa mahalli idarelerin halka yakın idareler olması, onların merkezi idarelere göre yerel koşullar hakkında daha fazla bilgi sahibi olmasını sağlar. Böylece mahalli idareler halkın ihtiyaçları hakkında daha fazla bilgiye sahip olmanın yanı sıra, hizmetleri de daha düşük maliyetle sunma avantajına sahip olur (Ulusoy, Akdemir, 2006: 63).

1.2.3. İdari Nedenler

Günümüzde devletlerin tek bir merkezden ülkeyi idare edebilmesinin çok zor olduğu bilinmektedir. Çünkü devletlerin görev ve fonksiyonlarının giderek artması kamu hizmetlerinin tamamının merkezi idareler tarafından sunulmasını imkansız hale getirmektedir (Ulusoy, Akdemir, 2006: 44).

Mahalli idarelerin halka yakın idareler olması onların bölge halkının isteklerini tam olarak bilmesini sağlamaktadır. Bunun sonucunda halkın taleplerini karşılaması, onların ihtiyaçlarına yönelik ürün ve hizmetler üretmesi, aynı zamanda da bu hizmetleri en etkin ve verimli şekilde sunması, idarenin, merkezi idarelerden mahalli idarelere doğru yönelmesini açıklamaktadır.

Türkiye’de büyük ölçüde idari açıdan merkezi idare yapısı benimsenmiştir. Ancak anayasamızın 123. maddesinde, idarenin kuruluş ve görevlerinin merkezden yönetim ve yerinden yönetim esaslarına dayandığı belirtilerek kamu hizmetlerinin sunulmasında hem merkezi idare hem de mahalli idarelerin görev yapacağı söylenmiştir.

1.3. MAHALLİ İDARELERİN LİMANLAR ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

1.3.1. Avrupa’da Mahalli İdareler ve Limanlar Üzerindeki Etkisi

Ülkelerin geçmişte benimsediği yönetim biçimleri, onların günümüzdeki idari yapılarının şekillenmesinde önemli rol oynamıştır. “Batı Avrupa’da mahalli idareler uzun bir geçmişe sahiptir ve krallık yönetimlerine, cumhuriyetlere, devrimlere karşın varlıklarını sürekli korumuşlardır (Sayıştay Dergisi, 2004: 16).” Batı Avrupa’da mahalli idareler 15. yy.’dan başlayarak merkezi devlet gücünün gelişiminde en büyük engel olmuştur (Sayıştay Dergisi, 2004: 18). Bu engel henüz aşılabilmiş değildir. Dünya tarihini incelendiğinde Batı Avrupa’nın rejim ve yönetim açısından derebeyliklerden oluştuğu görülmüştür. Bu olay, Batı Avrupa’da mahalli idare yapısının gelişmesini ve benimsenmesini sağlamıştır. Bu tarihsel gelişim sonucunda

Batılı toplumlarda genellikle özerk idare yapısı benimsenmiştir. Dolayısıyla bu toplumlarda limanlarda da genellikle özerk yapı oluşturulmaya başlanmıştır.

Mahalli idarelerin limanlar üzerindeki bu etkisi, limanların genelde politik baskılardan uzak ve bağımsız, girişimcilik esasına göre çalışan yarı devlet kurumu olarak düşünülmesini sağlamıştır (Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Stratejileri Paneli, 2002). Böylece devlet yönetiminden tamamen uzaklaşmış olan özerk limanlar merkezi idareden bağımsız olarak karar verme yetkisine sahip olmuşlardır.

Mahalli idare yapısına sahip olan ülkelerin daha fazla idari ve mali özerkliğe sahip olduğu görülmüştür (Ulusoy, Akdemir, 2006: 105). Böylece idareler bütçelerinin elverdiği ölçüde limana yatırım yapmışlar ve limanın daha rekabetçi bir yapıya kavuşmasını sağlayarak onun yerel, bölgesel ve ulusal ekonomiye olan katkısının yükselmesini sağlamışlardır (Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Stratejileri Paneli, 2002).

1.3.2. Türkiye’de Mahalli İdareler ve Limanlar Üzerindeki Etkisi

Avrupa’nın, eskiden derebeyliklerden oluşması ve derebeylik rejiminden gelmiş olması, burada mahalli idare sisteminin benimsenmesi ve bu sistemin daha hızlı bir şekilde yerleşmesi sonucunu doğurmuştur. Oysa, Türkiye’nin geçmişten günümüze gelen merkeziyetçi yapısı, Türkiye’de mahalli idare sisteminin hiçbir zaman gerçek anlamda yerleşmemesine neden olmuştur.

Tanzimat öncesine kadar Osmanlı İmparatorluğu’nda merkezi idare yapısı etkin olmuştur. 19. yy’ın ortalarına gelindiğinde tanzimatın ilan edilmesi ve toprakta özel mülkiyete geçilmesiyle birlikte batılı anlamda mahalli idare yapısı oluşmaya başlamıştır (Erkan, 2004: 271). Bu dönemde mahalli idare yapısı benimsenip bu yönetimlere büyük ölçüde özerklik verildiği söylenebilir mahalli idareler yine de merkezi idarenin etkisi altında kalmıştır ve yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti Osmanlı’dan merkeziyetçi bir idare yapısı devralmıştır (Güllüce, 2004: 133; Ulusoy-Akdemir, 2006: 157,162).

Cumhuriyet döneminde de merkezi idarenin mahalli idareler üzerindeki kontrolü artmaya devam etmiştir. Türkiye'nin idari yapılanmasının şekli; merkezi yönetim ve mahalli yönetim olarak ikiye ayrılmasına karşın, esas olarak merkeziyetçi yapının benimsendiği görülmüştür (Güllüce, 2004: 131).

Türkiye'de merkeziyetçi yapının benimsenmesi Türkiye limanlarının da önemli ölçüde merkezi hükümetin kontrolü altında olduğunu ve limanların bulunduğu mahalde merkezi idare yoluyla devlet adına idare edildiğini göstermektedir (Başkaya, 1999: 39). Merkeziyetçi anlayış hükümet politikalarında da etkin rol oynadığından Türkiye'deki mahalli idare birimleri Avrupa'daki mahalli idarelere göre hem mali kaynak kullanımı hem de idari özerklik bakımından daha zayıf kalmıştır (Ulusoy, Akdemir, 2006: 164). Bu durum limanlara da yansımış ve idari ve mali açıdan özerkliğin tam anlamıyla sağlanamaması Türkiye limanlarının merkezi hükümetin kontrolü altında olmasına neden olmuştur.

Türkiye'de mahalli idareler tarafından işletilen ve belediyelere ait liman idareleri ilerleyen bölümlerde kapsamlı olarak açıklanmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

LİMANLAR VE ÖNEMİ

2.1. LİMANLAR VE ÖNEMİ

İnsanoğlunun denize açıldığı ilk zamanlardan beri var olan limanlar günümüze gelene kadar büyük işlev değişimine uğramıştır. Dünyanın ilk limanları gemilerin kötü hava şartlarından veya dalgalardan korunmak için sığındığı doğal limanlardı. Önceleri gemilerin sadece barınma işlevini sağlayan doğal limanların fonksiyonları sonraları gelişmiş ve hizmet üretim merkezlerine dönüşmüştür. Gemileri barındırma işlevi artık bir limanın ikincil işlevi haline gelmiştir. Asıl önemli olan yükü; doğru yere, doğru zamanda, ucuza ve hasarsız biçimde alıcısına teslim edebilmek için, ulaşım sistemleri arasında başarılı bir şekilde aktarabilmek olmuştur.

Günümüze gelene kadar limanlarla ilgili pek çok tanımlama yapılmıştır. İngilizce liman, *port*, sözcüğü Latince'den alınmıştır, *portus*, sığınacak yer veya barınak olarak tanımlanmıştır (GP Wild International, 1995:9). Liman, sözlükte gemilerin fırtınalardan kaçıp sığınabilecekleri veya bir sığınağa, bir barınağa yükleme ve boşaltma yapabilecekleri kıyı yanındaki yer veya gemileri bağlamak veya demirlemek için tesislerin bulunduğu ve malların gemiden kıyıya veya gemiden gemiye transferini sağlayan ekipmanın bulunduğu alan olarak tanımlanmıştır (Alderton, 2005:2). Sonuç olarak “Liman”,

Gemilere ve deniz taşıma araçlarına, rıhtım ve iskelelerine yanaşarak bağlayabilme veya liman içindeki deniz alanlarına demirleyebilme olanaklarını sağlayan, gemiden-kıyıya, gemiden-gemiye, kıyidan-gemiye yük ve insan nakline olanak veren, teknelere sahile bağlanma, seyire kaldırılma veya demirleme imkanları yaratan, yüklerin korunması için ambarları ve depolama tesisleri olan kara ve deniz alanlarıdır (Altınçubuk, 1989:3).

Liman, genellikle ticari malların ekonomiye giriş-çıkış yaptığı bir üs olarak da ifade edilebilir. Bu üs’de olabilecek aksaklıklar, ekonomide üretimin azalması ile maliyetlerin artmasına neden olabileceği gibi, dış ticaretin arzu edilen seviyeye gelmesini de zorlaştırabilmektedir. Bu bakımdan; liman hizmetlerinin en iyi şekilde yapılması için, tüm önlemlerin alınması gerekmektedir (DTO, 1996:176).

Karabacak’a göre limanların öncelikli amacı kâr elde etmektir. Bizce limanların öncelikli amacı hizmettir. Zaten bölgesel ekonomin gelişimini, istidamın artmasını, ithalat – ihracatın desteklenmesini, sanayileşmeyi vb. sağlayan ve ülke ekonomisine oldukça katkıda bulunan limanların, öncelikli amacı kâr elde etmek yerine iyi hizmet sunmak olmalıdır. Bu şekilde daha çok geminin limana gelmesi sağlanacaktır ve elde edilen kâr miktarı çok daha fazla olacaktır. Yani, limanlarda iyi hizmet sunulduğu takdirde daha fazla kâr elde edilecektir. Bunun için de limanların temel işlevi iyi hizmet vermek olmalıdır.

Limanların bir ülkenin ekonomik anlamda gelişmişlik düzeyini belirlediğini söyleyebiliriz. Küreselleşen dünyamızda, ülkelerin ekonomik büyümeyi gerçekleştirebilmeleri için diğer ülkelerle olan ticari ilişkilerini yani dış ticaretlerini mutlaka geliştirmeleri gerekir. Dış ticaretin de büyük bir bölümünün denizyolu ile yapılması limanların önemini bir kat daha arttırmaktadır. Kısacası limanlar olmaksızın dış ticaret, dış ticaret olmaksızın da gelişme olmaz (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007:113).

Limanlar, ülkelerin refah düzeyini arttırmak için önemli bir ekonomik çarpan etkisi yaratır ve bu çarpan etkisi otonom yatırımlardaki bir değişikliğin milli gelirde meydana getireceği artışları veya azalışları gösterir. Limanlar da bulunduğu bölgede yeni endüstriyel yatırımların yapılmasına imkân sağlar ve endüstriyel faaliyetlerin artmasına katkıda bulunur (Economic Impact of Ports, Kişi). Bu yatırımlar da çarpan etkisiyle milli geliri artırır.

Ulusal ekonomilere doğrudan katkı sağlayan limanlar, gelişmekte olan ülkelerin ekonomik kalkınmasında, temel taşlardan birisi olarak düşünülmelidir

(Karabacak, 2003:19). Limanlar yalnızca ticari malların ekonomiye giriş – çıkış yaptığı bir üs olarak görülmemeli aynı zamanda, limanlar aracılığıyla bu üslerde klasik faaliyetleri yerine getiren denizcilik işletmelerinin yanı sıra denizcilik işletmelerine destek olan kuruluşların da yeni iş sahaları yaratarak yerel halka istihdam olanakları sunmakta olduğu göz ardı edilmemelidir. Çünkü deniz ticaretinde limanlar, “gemi işletmeciliği, gemi sahipleri, tersaneler, kıyı emniyeti, gemi kurtarma, destek birimleri gibi genel hizmet birimlerinin yanı sıra acenteler, gemi ve navlun komisyoncuları, charter firmaları, stevedore firmaları, sigorta kuruluşları, kumanya firmaları v.b. gibi firmalar çok geniş ticari kesimi kapsamaktadır” (Yercan, 1996: 13).

Alderton’a göre limanlar (Alderton, 2005: 2-3):

1. Deniz kazalarının büyük bir bölümünün gerçekleştiği, (Özellikle gemiler, limana sığ sularda yanaşırken).
2. Yükün çalındığı veya hasara uğradığı,
3. Yükün elleçlendiği ve önemli şeylerin belli bir noktada toplandığı,
4. Onarım ve tamir işlerinin yapıldığı, (Liman tamir işlerinin yapılabildiği tek yer olarak gözüktür, ancak donatan hangi limanda daha iyi tamir işinin yapıldığını planlayabilir).
5. Pek çok masrafın yapıldığı, - Bu masrafların bazıları liman faaliyetleri için zorunlu ve kaçınılmaz olmakla birlikte, bazıları da dökümantasyon giderleri gibi masraflardır.
6. Olası gecikmelerin olduğu,
7. Teftişlerin yapıldığı,
8. Yüklerin geldiği,
9. Gümrük ve hükümet politikalarının uygulandığı,
10. Özellikle 2. Dünya Savaşı’ndan sonra sanayinin hızla mevkiilenmeye başladığı,
11. Denizcilik bürolarının bulunduğu yerlerdir.

2.2. LİMANLARIN ROLÜ VE FONKSİYONLARI

Limanların taşımacılıkla birlikte üretim fonksiyonu olmak üzere iki temel fonksiyonu bulunmaktadır. Limanlar bu fonksiyonları etkin bir şekilde kullanarak iyi bir hizmet sunma ve bunun sonucunda da ülkenin ekonomik gelişimine katkıda bulunma amacındadır. Aşağıda, Ocak 2000’de yayımlanan Türkiye’nin Liman Gelişimi Master Planı Süreç Raporu’nda limanların rolü ve fonksiyonlarından bahsedilmiştir.

2.2.1. Limanların Fonksiyonları

1) Taşımacılık Fonksiyonu: Taşımacılık fonksiyonu, limanların klasik fonksiyonudur. Yükün veya insanların yurtdışından veya bir ülkenin değişik bölgelerinden toplanarak son varış yerine aktarılması anlamına gelmektedir.

Limanlardaki yük, insanların hayatlarını devam ettirmelerini ve ekonomik gelişmeyi desteklemektedir. Başka bir deyişle, limanlar olmadan milli ekonomi gelişmemekte ve insanlar ihtiyaçlarını karşılayamadığı için de yaşam standartlarında bozuma meydana gelmektedir.

Taşımacılık fonksiyonunu yolcu taşımacılığı açısından değerlendirilirse, Türkiye’ye gemi ile giriş çıkış yapan uluslararası yolcu sayısının her geçen yıl artmakta olduğu görülmektedir. Özellikle kruvaziyer gemilerle gelen yabancı turist sayısı artmakta ve ülkeye getirdikleri dövizle Türkiye’nin turizm endüstrisine oldukça katkıda bulunmaktadır.

2) Üretim Fonksiyonu: Bir limanın sınırları içinde veya hinterlandında imalatçı, üretici ve ticari iş yerleri gibi endüstriler bulunur. Liman alanı içindeki çelik, petrol, petrokimya fabrikaları, tersaneler ve serbest ticari bölgeler bu endüstrilerin tipik örnekleridir. Bu endüstriler limanın taşımacılık fonksiyonu ile bağlantılıdır ve limanın varlığı için gereklidir. Limanın kendisinin endüstriyel alan haline geldiği

veya endüstriyel faaliyetleri teşvik ettiği bazı durumlar vardır. Bu kapsamda, limanın bu nitelikleri ‘‘ Limanın Üretim Fonksiyonu’’ diye adlandırılmaktadır.

2.2.2. Limanların Rolü

1) *Sosyo-ekonomik gelişmeyi desteklemek;* Liman, deniz ve taşımacılık sisteminin bağlantı kavşağıdır ve sosyo-ekonomik gelişmeye katkıda bulunan en önemli altyapılardan biridir. Türkiye’de, limanlar endüstriyel maddelerin sağlanmasında, sanayi ürünlerinin nakledilmesinde ve insanların günlük ihtiyaçlarının temin edilmesinde önemli bir rol oynamaktadırlar. Türkiye’de, yaklaşık olarak ithalat faaliyetlerinin %90’ı ve ihracat faaliyetlerinin %73’ü limanlar aracılığıyla yürütülmektedir. Limanların işler durumda olmaması, milli ekonomi ve insanların günlük hayatlarında bozulmaya yol açabilir.

Liman, bazen yeni bir organize sanayi bölgesi kurulması ile birlikte geliştirilir. Bu durumda, liman özel sektöre ekonomik faaliyetleri için yeni bir alan sağlar.

2) *Küreselleşme çağında varlığını sürdürmek;* Küreselleşme çağında uluslararası ana limanlar için rakipler arasında rekabetin kızıştığı durumlarda uluslararası konteyner taşımacılık alanına girilmiştir. Her ülke için, ana liman ekonomiyi değişik yollarla destekleyebilmek için bir araçtır. Her şeyden önce, ana liman ülkeye en önemli rasyonel taşımacılık çerçevesini sunar ve ülkelere endüstriyel yapıyı destekler. İkinci olarak, ana liman ülkenin üçüncü ülke ekonomisinden kazanç sağlamasına olanak tanımaktadır. Bir ülkede pek az liman bu rolü üstlenebilir.

3) *Bölgesel gelişmeyi desteklemek;* Türkiye’nin doğu ve batı bölgesi arasında kişi başına gayrisafi yurtiçi hasılanın dağılımı bakımından büyük bir farklılık bulunmaktadır. Doğu bölgeleri arasında, Karadeniz kıyı kesimi iç bölgelere göre nispeten daha yüksek kişi başına gayrisafi yurtiçi hasıla göstermektedir. Kıyı kesimlerinin dış dünya ile ticaret yapılması için büyük bir avantaja sahip olmasından

dolayı limanların ekonomik büyümedeki etkisi net olarak görülebilir. Yurtiçi taşımacılık ağına uygun yardım yapılırsa bu rol iç bölgelere de yayılabilir.

4) *İnsanların günlük hayatlarını devam ettirilmesi*, Küçük limanlar, günlük yolcu taşımacılığı için ve kırsal kesimlerde insanların günlük ihtiyaçlarını karşılamak için hizmet ederler.

5) *İlk yardım eşyaları taşıma ve afet olması durumunda acil boşaltım rotası (yolları)*; Deprem kuşağı içinde yer alan Türkiye’de, 1999 yılında Kocaeli’de büyük bir deprem olmuştur ve bir kez daha büyük bir hasar meydana gelmiştir. Kocaeli depreminde, karayolları şebekesi fazla hasar görmemiş, ilk yardım eşya ulaştırma ve vatandaşların acil bir şekilde tahliyesi karayollarına yapılmıştır. Ancak, büyük bir deprem durumunda karayolları şebekesinin de hasar görmeyeceğine dair hiçbir garanti yoktur. Böyle büyük bir deprem olursa karayolları şebekesinin hasar alması durumunda dışarıyla olan iletişimi devam ettirmek imkansız olacaktır. Böyle bir durumda, limanlar ilk yardım eşyaları ulaştırma yolu veya acil tahliye rolünü yerine getirmektedir.

Buna ilaveten, Kocaeli Depreminde, Derince Limanı’nda büyük bir hasar meydana gelmesi nedeniyle liman bu ilk yardım görevini yerine getirememiştir. Bu nedenle, hasarın minimize edilmesi için liman tesislerinin tasarım ve inşasının yapımında dikkatli olmak gerekir.

6) *Denizcilik çevresi için koruyucu faaliyetler ortaklığı*; Akdeniz’de, Ege Denizi’nde, Marmara Denizi’nde ve Karadeniz’de, denizcilik çevresindeki bozulma bu alanlarda bir problem gibi görünmektedir. Limanlar, etrafındaki deniz alanlarında çevrenin korunması için daha fazla çaba harcamalıdır.

2.3. LİMANLARIN SINIFLANDIRILMASI

Limanlar; kuruluşlarına, doğal yapılarına, gördükleri hizmete, trafik tiplerine, yük akımı ve gümrük formalitelerine, faaliyet alanlarına ve idare tarzlarına göre sınıflandırılabilir.

Limanların idare tarzı bir takım faktörler tarafından belirlenmektedir (World Bank, Port Reform Tool Kit Module 3, sf.16):

- Bir ülkenin sosyo-ekonomik yapısı
- Tarihsel gelişmeler
- Limanın yeri
- Elleçlenen yük cinsi.

Aşağıdaki tabloda idare tarzlarına göre limanların sınıflandırılması gösterilmiştir.

Tablo 1. İdare Tarzlarına Göre Limanların Sınıflandırılması

İdare Tarzlarına Göre Limanlar				
Tür	Altyapı	Üstyapı	Liman İşçiliği	Diğer Fonsiyonlar
Kamu Hizmet Limanı	Kamu	Kamu	Kamu	Çoğunluğu Kamu
Takım Limanı	Kamu	Kamu	Özel	Kamu/Özel
Kiralık Liman	Kamu	Özel	Özel	Kamu/Özel
Özel Hizmet Limanı	Özel	Özel	Özel	Çoğunluğu Özel

Kaynak: World Bank, Port Reform Tool Kit Module 3, sf. 21

Hizmet ve takım limanları genel olarak kamu menfaatleri gerçekleştirmeye odaklanır. Kiralık limanlar ise karma (Hem kamu hem de özel) yapıdadır ve liman otoritesiyle liman endüstrisi arasında çıkar dengesi bulmayı amaçlar. Tamamen özelleştirilmiş limanlar da hissedarların çıkarlarını gerçekleştirmeye odaklanır.

Limanların idare tarzlarına göre sınıflandırılmasında dört model söz konusudur (World Bank Port Reform Tool Kit Module 3):

1) *Hizmet Limanı*: Hizmet limanları çoğunlukla kamusal yapıdadır. Gelişmekte olan ülkelerde hala pek çok liman bu şekilde yönetilmektedir. Yük elleçleme ve depolama dahil tüm servisler liman otoritesi tarafından verilir.

2) *Takım Limanı*: Liman otoritesi altyapı ve üstyapı tesislerinin (rıhtım vinçleri, forklift araçları vb.) sahibidir ve elleçleme ekipmanlarını temin etmekle sorumludur. Ancak genellikle yük elleçlemesi liman otoritesi tarafından belirlenen özel şirketler tarafından yapılır. Şirket donatan veya yük sahibi ile yük elleçleme kontratı imzalar. Fakat yük elleçleme faaliyetlerini tamamiyle tek başına kontrol edemez ve bu nedenle şirketler arasındaki anlaşmazlıklara engel olmak için bazı liman otoriteleri firmalara (işleticilere) kendi ekipmanını kullanmasına izin verir. Takım limanı ile hizmet limanı arasında bazı benzerlikler vardır. İkisi de kamu yönelimlidir ve bu yolla finanse edilir.

3) *Kiralık Liman*: Kiralık liman hem kamusal hem de özel yapıdadır. Liman otoritesi arazinin sahibidir ancak liman faaliyetleri (özellikle yük elleçleme) özel sektör firmalarına teslim edilir. Rotterdam, Antwerp, ve New York limanları bu tarz limanlara örnektir. Kiralık liman modelinde altyapı özel firmalara kiralanmıştır. Bu firmalar aynı zamanda ofisler, hangarlar, depolar, konteyner yük istasyonları gibi binaları içeren üstyapı tesislerinin de bakımını sağlar ve işleri gereği kendi ekipmanlarını (rıhtım vinçleri, transtreynler, konveyör bantlı taşıyıcılar vb.) satın alarak onları liman zeminine (saha) inşa ederler.

4) *Tamamen Özelleştirilmiş veya Özel Hizmet Limanı*: Tamamen özelleştirilmiş limanlar az sayıdadır. Britanya ve Yeni Zelanda'da bulunan limanlar örnek gösterilebilir. Özelleştirilme sürecinden sonra devlet artık liman sektörüyle ilgilenmez ve finansal kaynak sağlamaz. Bu tür limanlar da liman arazisi de özel mülktür. Yani mülkiyet kamudan özel sektöre devredilmiştir

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

LİMAN YÖNETİMİNE GENEL BAKIŞ

3.1. LİMAN YÖNETİMİNE GENEL BAKIŞ

“Limanların yönetim birimlerine *liman yönetimi*, *liman idaresi* veya bu kavramların hepsi yerine kullanılan *liman otoritesi* denilmektedir” (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007: 45). Ancak liman idaresi ve yönetimi kavramları arasında az da olsa farklılıklar görülmektedir. Liman idaresi; liman hizmetlerini planlamak, organize etmek ve liman operasyonlarını kontrol etmek gibi limanın düzenleyici fonksiyonlarından sorumluyken liman yönetimi de genel olarak limanın ticari faaliyetleriyle ilgilenmektedir (Alderton, 2005: 91).

Limanların, kullanıcılarına etkin bir şekilde hizmet verebilmesi için güçlü bir liman otoritesine sahip olması ve liman otoritesinin de bu hizmeti sunabilmesi için bir takım yasal yetkilerle donatılmış olması gerekmektedir. Liman otoritesinin yasal yetkileri Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı, Gelişmekte Olan Ülkelerdeki Liman Planlayıcıları için El Kitabı (UNCTAD Handbook for Port Planners in Developing Countries)’na göre şöyle belirlenmiştir:

Yatırım: Liman yatırımları önerilerini onaylama yetkisi.

Finansal Politika: Limanın finansal amaçlarını saptama yetkisi.

Tarife Politikası: Kamu çıkarlarını koruyacak şekilde liman ücret ve tarifelerini düzenleme yetkisi.

İşgücü Politikası: Ortak işe alım standartları, ortak maaş yapısı ve ortak terfi gereksinimleri belirleme ve ortak işçi sendikası usullerini onaylama yetkisi.

Ruhsat Verme: Liman çalışanlarına, acentelere limanda çalışabilmeleri için gerekli kuralları oluşturma yetkisi.

Bilgi ve Araştırma: Limanlarla ilgili istatistikleri genel kullanım için toplama, karşılaştırma, inceleme ve yayınlama yetkisi.

Hukuki Yetki: Yerel liman otoritelerine yasal danışmanlık yapma yetkisi.

Liman otoritesinin yasal yetkileri dışında da yetkileri vardır. Bu yetkiler onları ekonomik gelişme aracı olarak etkili ve verimli kılmaktadır. Liman otoritesi, yetkilerini aşağıdaki nedenlerden dolayı kullanır (Ohio Financing Roundtable, 2009):

1. *Ekonomik gelişmeye yardımcı olabilecek özelliklere sahip olmak;* Ticari kuruluşlara ek olarak liman otoritesinin yargı dairesi bünyesindeki devlet ve yarı-devlet kuruluşlarının gelişimine yardımcı olabilmek için liman otoritesi bu yetkiyi kullanabilir.
2. *Ekonomik gelişme işlemlerini kolaylaştırmak;* Liman otoritesi sahip olduğu yetkileri kullanarak ekonomik gelişme işlemlerini kolaylaştırır ve gelişme sürecinin hızlı bir şekilde geçmesini sağlar.
3. *Hükümet veya devlet yardımları ve kredileri almak;* Liman otoritesi devlet veya federal hükümet yardımlarını ve kredilerini kabul edebilir. Liman otoritesi bu yetkiyi ekonomik gelişme tasarısını kolaylaştırmak için kullanır.
4. *Başka siyasi altbölümler adına yetki kullanmak;* Liman otoritesi her türlü görevi ifa etmek için devletin diğer siyasi altbölümleriyle genellikle işbirliği anlaşmasına uygun olarak anlaşma yapar. Böylece diğer bölümler adına da yetki kullanabilir.
5. *Liman otoritesi finansmanının ek yardımları;* Liman otoriteleri, şirketleri tüm satış vergilerinden muaf tutarak onların finansal açıdan güçlenmesine katkıda bulunabilir.

Liman Otoritesi'nin temel amacı, sermaye maliyetleriyle birlikte limanlarla ilgili olan diğer tüm maliyetleri karşılayabilmektir (Türk Limancılık Sektörü Raporu 'Vizyon 2023', 2007: 46).

Liman Otoritesi'nin bir takım görevleri vardır. Bunlardan en önemlileri (Frankel, 1986: 541):

- Planlama ve stratejik kararlar almayı orta vade yerine uzun vadeye yönelik yapmak. Böylece, ulaşılmak istenen hedeflerin daha düzgün bir şekilde gözden geçirilmesi sağlamak (Ör: taşıma ücreti hedefi),
 - Günlük faaliyetlerin yönetimini içeren operasyonel planlama ve kontrol yapmak,
 - Limanın tanıtılması ve yeni kullanıcıların limana çekilmesi,
- olarak yer almaktadır.

3.2. LİMAN MÜLKİYETİ TÜRLERİ

Her liman; genel yapısının, farklı mülkiyet biçimlerinin, raporlama gereksinimlerinin ve operasyonlarının bağımsız olduğu ayrı fonksiyonel bölümlere sahiptir. Genel olarak her limanın farklı bölümlerin başkanları ve idari birimlerin yöneticileri tarafından desteklenen tepe yönetim takımı bulunmaktadır. Tepe yönetim yapısının ayrıntıları mülkiyete, fonksiyona ve limanı etkileyen dış faktörlere ve onun raporlama gereksinimlerine bağlıdır (Örneğin özel mülkte bulunan tepe liman yönetimi). Limanlar ulusal liman idaresi, belediyeye ait liman idaresi ya da özelleştirilmiş liman bile olsalar genel olarak özerk kuruluşlardır. Özerk liman idareleri genellikle hükümete rapor sunan ve limanın yönetimini denetlemek için tayin edilmiş değişik çıkar gruplarına üye bir yönetim kurulu başkanına sahiptir (Frankel, 1986: 541).

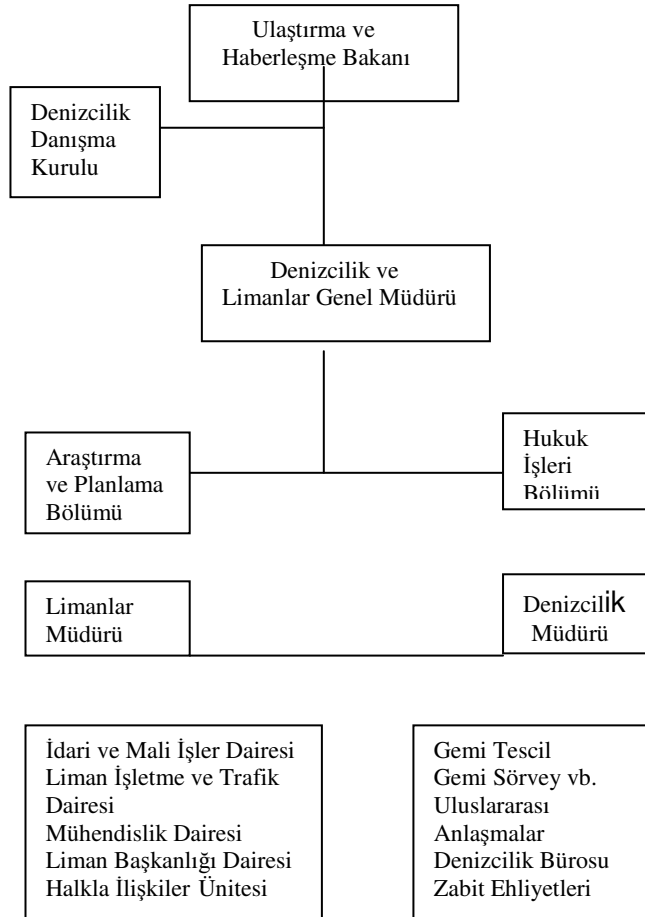
Limanlar idare veya mülkiyet çeşitlerine göre sınıflandırılabilir. Aşağıda, en genel liman idareleri ve bunların özelliklerinden bahsedilmektedir.

3.2.1. Ulusal Liman İdareleri

Kamu limanları ya da devlet kontrolündeki limanlara ulusal liman idareleri denilmektedir. Bu limanlar, merkezi idare yoluyla devlet adına idare edilirler (Karabacak, 2003: 81; Başkaya, 1999: 39).

Ulusal liman idarelerinin, geçmişte daha yaygın bir durumda olduğu görülmektedir. Ancak, son yıllarda yaşanan dünya liman yönetimindeki değişimler ve liman özelleştirme uygulamalarının hızlanmasıyla birlikte ulusal liman idarelerinin sayısının giderek azalmaya başladığı görülmektedir.

Şekil 1. Devlet Kontrolündeki Limanlar



Kaynak: Fikret ALTINÇUBUK, Liman İdare ve İşletmesi, İstanbul 1989, s.27.

Ulusal liman idareleri ya da devlet kontrolündeki limanlar (Frankel, 1986: 543-544; Doğan, 2007: 42):

- Merkezden kontrol edilir.
- Genellikle bir bakanlığın (Ulaştırma Bakanlığı gibi) himayesindedir.
- Bütçe, yatırım ve taşıma ücretleri merkezi hükümet tarafından onaylanır.
- Milli politikaların hükmü altındadır.
- Hükümetten yatırım fonları temin eder.
- Himayesindeki limanların gelecekteki liman gelişiminin planlaması, sermaye yatırımı ve liman fiyatlandırılması gibi stratejik planlama yapma veya ücret hadlerini saptama sorumluluğu yoktur.
- Yeterince sermaye bulma imkanlarına sahiptir.
- Liman bölgesindeki endüstrinin etkinliğini teşvik ve yardım, liman statü ve kuruluşunun gözden geçirilmesi, kâr-zarar hesapları, bilanço yatırımlarının kontrolü ve müstakbel liman geliştirilmesi gibi görev ve sorumluluklarla yükümlüdür.
- Liman ücretlerinde düzeni ve hizmet usullerinde intizamı devam ettirebilir.

3.2.2. Özerk Liman İdareleri

Özerk limanlar, genelde politik baskılardan uzak ve bağımsız, girişimcilik esasına göre çalışan yarı devlet kurumlarıdır (Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Stratejileri Paneli, 2002). Özerk limanlar genel olarak gelişmiş limancı ekonomilerde görülmektedir.

Özerk liman idareleri (Frankel, 1986: 543-545):

- Mali açıdan bağımsız olmalarına rağmen kamuya karşı az da olsa mali açıdan sorumludur.
- Seçilmiş ve atanmış üyelerden oluşan bir kurul tarafından kontrol edilir.
- Hükümetten hukuki açıdan bağımsızdır.

- Genellikle kâr amacı gütmeyenler.
- Kendine borçlanma, tahvil vb. yollarla yatırım fonları temin ederler.

Özerk liman idarelerinin kamuya mali açıdan sorumluluğu bulunur ancak, kendi stratejik planlamalarını, kendi bütçe planlarını gerçekleştirirler ve kendi taşıma ücretlerini belirlerler ve hükümet veya parlamento tarafından tayin edilmiş yönetim kurulunu üyelerinin kontrolüne karşı kendi operasyonlarını yönetirler.

Özerk limanlar mali açıdan bağımsızdır ve kendilerine ait bütçeleri bulunur. Bu limanların, limana yeni yatırımlar yapabilmek için merkezi idareden izin alma sorumluluğu bulunmamaktadır. Böylece bütçelerinin elverdiği ölçüde diledikleri limanlarla rekabete girebilirler. Özerk limanlarda, limanla ilgili devlet kuruluşlarının temsilcileri yönetim kurulunda seçimle yer alabildiği gibi, limandan yararlanan müşteriler de yönetimde yer alabilirler. Kılavuzluk, römorkörcülük vb. hizmetler genellikle gelir karşılığı özel kuruluşlara yaptırılmaktadır. Fonksiyonları yasal olarak sağlanmaktadır, ancak bünyelerinde devlet hiyerarşisi ve bürokrasi kuralları bulunmadığından, işleyişleri kolay ve hızlıdır (Yercan, 1992: 195).

Özerk limanların yönetim şekli şöyle özetlenebilir (Yercan, 1992: 196):

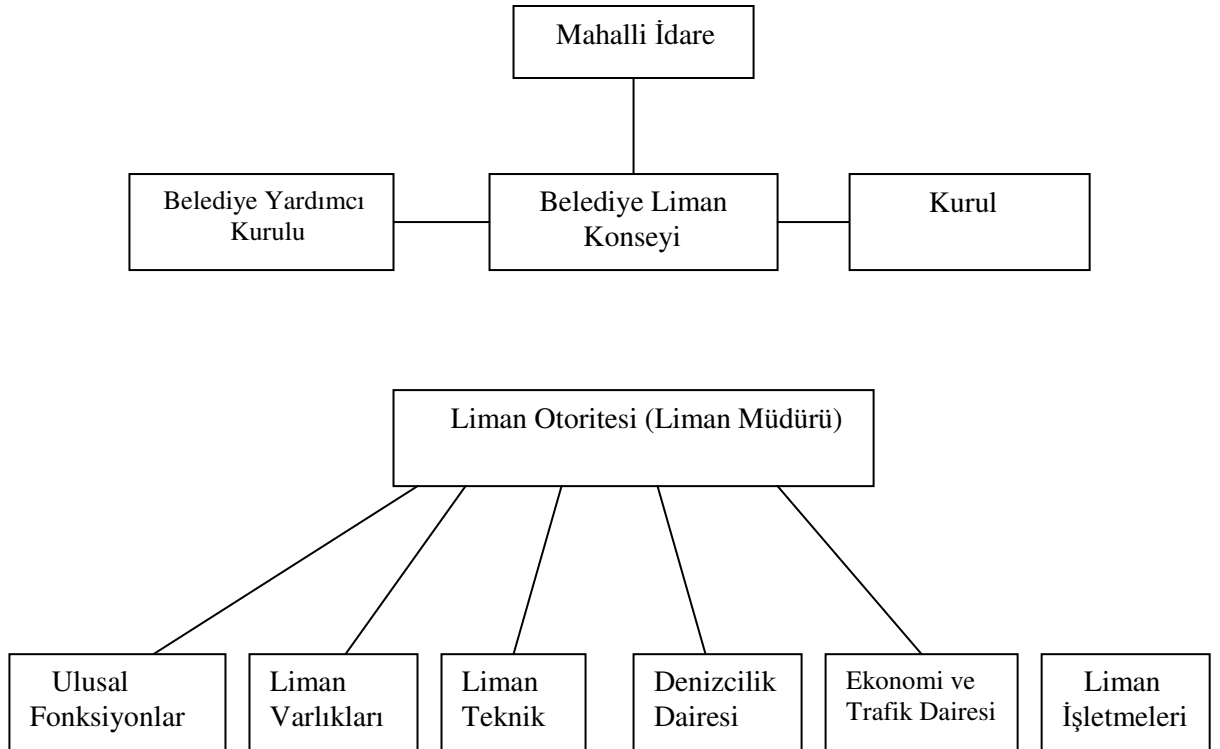
1. Seçilmiş ve atanmış yönetim kurulu vardır.
2. Limandan yararlanan müşterilerin yönetimde etkinliği sözkonusudur.
3. Merkezi idare müdahalesi yoktur veya çok azdır.
4. Yatırım kararı bünyeden alınır.
5. Finansman bünyeden sağlanmaktadır.
6. Hizmetlerde uzmanlaşma ve yüksek verim görülür.
7. Çok amaçlı limanlar için en uygun yönetim şeklidir.
8. “Kendi yağıyla kavrulma”, bu yönetim biçiminin en belirgin özelliğidir

3.2.3. Belediye Ait Liman İdareleri

Liman idaresi konumunda olan belediye limanları, limanın temel altyapısını kurmasıyla birlikte kendine düşen görevi yerine getirmektedir. Daha sonra özel şirketler uygun bir kira bedeli karşılığında liman altyapısını kullanmakta ve limanı kendi ihtiyaçlarına uygun ekipman ve teçhizatla donatmaktadır. Mülk sahibi olarak tanımlanan liman idareleri, kiracılarının işletme faaliyetlerinde herhangi bir rol oynamamaktadır (Ece, 2005).

Belediyeler, limanlarını bulundukları şehrin belediyesinden yeterli mali desteği alamadıklarından ve dolayısıyla da limanı düzgün bir şekilde işletemeyeceklerinden kiralama yoluna başvurmuşlardır.

Şekil 2. Mahalli İdareler Tarafından Yönetilen Limanlar



Kaynak: Fikret ALTINÇUBUK, Liman İdaresi ve İşletmesi, İstanbul 1989, s.28.

Belediyelerce işletilen limanların temel özellikleri (Ece, 2005; Frankel, 1986:544):

- Bir konsey ya da belediye tarafından idare edilirler,
- Bölgesel veya yerel politikaların hükmü altındadırlar,
- Bölgesel veya yerel çıkarlara uyumludurlar,
- Bölgesel veya yerel hattın işleticisidirler,
- Kredi alma imkânları vardır,
- Yerel veya bölgesel planlama söz konusudur,
- Genellikle kar amacı gütmeyenler ancak yapılan harcamalar sonunda fazla para artmasını sağlama girişiminde bulunurlar.

3.2.4. Özel Limanlar

Özel limanlar, özelleştirme sürecinin başlangıcıyla birlikte kurulan özel liman sahibi şirketleri tarafından devletin onayı alınarak inşa edilir ve yönetilir.

Özelleştirme, limanların etkin ve verimli bir şekilde hizmet verebilmesi için bir takım avantajlar sunar. Limanların özelleştirilmesi özel sektörün liman hizmetlerinin performansına, liman operasyonlarına ve finansmanına doğrudan katılımıdır. Artık, finansman kamu sektörü yerine özel sektör tarafından sağlanmaktadır. Bu tür limanlarda kâr sağlamak birinci planda gelmektedir.(Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007: 65).

Özel limanlarda yeni yük elleçleme ekipmanı ve yeni tesis yatırımlarında karar alma süreci daha hızlıdır. Çünkü yatırım kararlarında devlete olan bağımlılık azaltılmış ve bürokrasi en aza indirilmiştir. Bu özellik onların değişen piyasa şartlarına daha iyi cevap vermesini sağlamaktadır. Tüm bu faktörler, özel limanların rekabetin giderek arttığı serbest piyasa ortamında daha etkili bir şekilde yarışa katılmasına olanak tanımaktadır (GP Wild International, 1995: 14).

3.3. LİMAN FİNANSMANI YÖNETİMİ

Bir ülkenin her anlamda gelişmişlik düzeyini gösteren limanların, finansmanına verilen önem her geçen gün artmaktadır. Ulusal, bölgesel ve yerel planlama amaçları olmasına rağmen, limanların giderek ayrı birer ekonomik varlık olarak düşünülmesi, 2. Dünya Savaşı sonunda devletlerin genel olarak limanlardan elini çekip, liman yönetimlerinde özerkliği benimsemeye başlamalarıyla birlikte ortaya çıkmıştır. Bu anlamda, liman finansmanının ulusal ve uluslararası önemi şu faktörlerden kaynaklanmaktadır (Ayan, 1998: 163):

- Limanların ülkenin dış ticaretindeki yerleri,
- İstihdam sağlayıcı bir faktör olmaları,
- Döviz girdisi sağlamaları.

Etkili bir liman yönetimi için liman gelişimini finanse etme hâlâ en önemli konulardan biridir. Ticaretin, taşımacılığın, denizlerdeki teknolojik değişikliklerin ve kara taşımacılığının küreselleşmesi, önümüzdeki yıllarda limanların kalkınma programları ile ilgili önemli miktarlarda fon teminine ihtiyacı olduğu anlamına gelmektedir (Unctad/Sdd/Port 4/13 February 1996: 25).

Limanın özkaynaklarının kendi ihtiyaçlarını karşılayabilecek düzeyde olması yani limanın finansal açıdan yeterli olması, onun diğer limanlar üzerinde rekabetçi üstünlüğünün olduğunu göstermektedir. Limanlar başarılı bir şekilde rekabet edebilmek için de pahalı altyapıya ihtiyaç duymaktadır.

Ulusal hükümetler temel denizcilik ve liman altyapısını, hükümetin siyasal ve ekonomi politikalarına bağlı olup olmadığına göre finanse etmektedir. Örneğin, eğer limanlar bir ülkenin genel taşımacılık altyapısının bir parçası olarak düşünülürse, bundan sonra limana yapılan yatırımların ulusal çıkarların değerini artıracığı düşünülür. Eğer limanların bağımsız ekonomik varlıklar olduğu varsayılırsa, onlar doğrudan hükümet desteğinden yoksun olarak tamamen kendi sermayeleriyle finanse edilecektir (World Bank, Port Reform Tool Kit Module 3, sf.29).

Limanlar; kamu, belediye, özel ve özerk liman idareleri olmalarına göre ayrı şekillerde finanse edilirler.

Kamu limanları tamamen hükümet tarafından finanse edilirler ve yeterince sermaye bulma imkânına sahiptirler. Ancak bir hükümetin pahalı liman altyapısı oluşturmak için yeterli miktarda sermaye bulamaması durumunda, ya liman gelişimi durmaktadır ya da gerekli olan para Dünya Bankası gibi bir uluslararası finans kurumundan tercihli tarifelerle sağlanmaktadır (World Bank, Port Reform Tool Kit Module 3, sf.28).

Belediyeye ait limanlarda, belediyeler rekabet götürür liman rüsumları teklifi yaparak limanı sübvansede etmekte, ticareti desteklemekte ve çevrenin tüm refahını büyük ölçüde artırmaktadır (Altınçubuk, 1989: 28).

Özel limanlarda finansman işleriyle firmalar ilgilenmektedir. Firmalar; rıhtım, arazi açıp işlenmesi, tarama, üstyapı ve ekipmanı içeren tüm terminal inşasının finanse edilmesiyle ilgilenmektedir. Bu; BOT (Build, Operate, Transfer), BOOT (Build, Own, Operate, Transfer) ve BOO (Build, Own, Operate) gibi çok değişik yönetim ve finansman projelerinin ortaya çıkmasını sağlamaktadır. Tüm bunlar kamu ve özel yararları denkleştirirken özel sermayeyi akışkan yapmak için tasarlanmıştır (World Bank, Port Reform Tool Kit Module 3, sf.29).

Özerk limanlara gelince, bu limanların en önemli özelliği mali açıdan da özerk olmasıdır yani finansal özerklik geçerlidir. Bunun anlamı, Tarifeler bundan böyle hükümet ya da bakanlık tarafından onaylanamayacak ve firmalar kendi tedariklerini, sözleşmelerini ve kiralamalarını yapabileceklerdir. Bundan böyle firmalar yatırım yapmak için hükümete bel bağlayamayacaktır. Buna rağmen, hükümetler siyasal denetleme yetkisini belirli bir ölçüde kullanmaya devam edecektir (World Bank, Port Reform Tool Kit Module 3, sf.46). Finansal özerkliğin sağlanabilirlik koşulları şunlardır (Ayan, 1998: 164):

- Gelir ve harcama hesaplarının (varlıkların amortismanı, kredi faizleri, vergiler vb.) bir sermaye fazlası oluşturması,
- Bu gelirin, amortisman yöntemi ile yükseltildiğinde sermaye yenilemeleri ve harcamaları içinde bir fazlalık yaratması,
- Bu gelirin liman faaliyetlerinin sürmesine yetecek, istenen rezerv miktarında olması,
- Liman yönetiminde harcamaların artması veya beklenmeyen harcamalar karşısında fonların elde edilebilir olması.

Limanların fonksiyonel ve ekonomik bir varlık olarak rekabetçi bir piyasada faaliyet göstermesinden beri, liman yönetimi için olan finansal güçler bir Liman(lar) Kanunu içinde yer almalıdır. Liman(lar) Kanununun içerdığı güçler (World Bank, Port Reform Tool Kit Module 4, sf.13):

- Harç almak ve tarifeler,
- Makul düzeyde kar elde edebilmek,
- Kredi, tahvil ve hisse senedi almak,
- Kendi tedarik kurallarını belirlemek,
- Finansal kayıtları tutmak ve serbest muhasebecilik firmaları tarafından yapılan yıllık denetimleri göstermeye yönelmek.

Liman finansmanına etki eden bazı faktörler ise şöyle sıralanabilir (Ayan, 1998: 164):

- Limanın idare şekli (özel, yerel yönetim, otonom veya devlet limanı),
- Limanın halihazırdaki ve gelecekte gelişim olanakları ve yatırım stratejileri,
- Limanın finansmanı için gereken yatırım miktarı,
- Limanın finansmandan beklentileri,
- Limanın borç taşıyabilme kapasitesi,
- Limana olan talepte beklenen büyüme hızı ve gelecekle ilgili risk tahminlemesi,
- Limanda uygulanacak finansal yöntemlerin fayda-maliyet analizi,

- Liman yönetim kararlarının finansman kararları üzerindeki etkisi.

3.4. LİMAN YÖNETİMİ GELİŞİMİ

İnsanoğlunun denizlere açılmasıyla birlikte ortaya çıkmış olan limanların işlevinde ve yönetiminde günümüze gelene kadar büyük gelişmeler yaşanmıştır.

Limanların gelişimi denizcilik ulaştırmasının gelişimine paralellik göstermektedir. Temel olarak limanların gelişiminde rol oynayan faktörler (Hayuth, 1987: 60):

- Gemi tasarımındaki yenilikler,
- Yük yükleme ve boşaltılmasındaki teknolojik gelişmeler,
- Okyanus taşımacılığının boyutu.

Günümüzde liman fonksiyonlarının gelişiminde 4 aşama vardır. Bunlar;

- i) 1960 öncesi (1. kuşak)
- ii) 1960 sonrası (2. kuşak)
- iii) 1980 sonrası (3. kuşak)
- iv) 2000’li yıllar (4. kuşak)

Bu kuşaklar arasındaki farklılık:

- Liman gelişim politikası ve stratejisi,
- Yaklaşım metotları arasındaki farklılık,
- Limanların faaliyet ve gelişme seviyesinin kapsamı,
- Liman faaliyetlerinin bütünleşme derecesi tarafından belirlenir.

3.4.1. Birinci Kuşak Liman

1960 yılına gelene kadar limanlar sadece yükün kara ve deniz taşımacılığı arasındaki kesişim noktası olarak bilinirlerdi ve genellikle aşağıdaki özelliklerle tanımlanırlardı (Alderton, 2005: 100):

- Genellikle taşımacık ve ticaret faaliyetlerini birbirinden ayırırlardı. EDI (Elektronik Veri Değişimi) sistemine sahip olabilişlerdi ancak bu liman kullanıcıları sistemleriyle bağdaşmazdı.
- Yerel idarelerle çok az bir şekilde ya da tamamen işbirliği olmadan kendilerini “bağımsız krallık” olarak görürlerdi.
- Her biri tarafından farklı liman faaliyetleri ayrılırdı.
- Genellikle dökme yük limanlarıydı.

3.4.2. İkinci Kuşak Liman

1960 sonrası ortaya çıkan ikinci kuşak limanlar taşımacılık, endüstri ve ticari hizmet merkezleri olarak geliştirilmişti. Bu limanların özellikleri: (Alderton, 2005: 100):

- Doğrudan yükleme ve boşaltma faaliyetlerine bağılı olmadan kullanıcılarına endüstriyel ve ticari hizmetleri verirdi.
- Liman politikaları ve gelişme stratejileri daha geniş kavramlara ve daha karmaşık davranışlara dayanırdı.
- Endüstriyel tesisler liman sahası içinde kurulurdu.
- Liman sahası içinde yük dönüşüm tesislerini kurmuş olan taşımacılık ve ticari ortaklarla daha yakın ilişki içinde olmayı severdi. Ancak, bu durumdan sadece büyük nakliyeciler kâr elde ederdi.
- Bölgeyle daha yakın ilişkiler geliştirdi.
- Liman organizasyonu içinde farklı faaliyetler daha bütünleşik hale geldi.

3.4.3. Üçüncü Kuşak Liman

Üçüncü kuşak limanlar 1980’lerden sonra ortaya çıkmıştı ve bu limanların başlıca özelliğı dünya çapında konteyner kullanılmaya başlanması ve uluslararası ticaretin artan gereksinimleri doğrultusunda intermodal taşımacılığa katılmaya başlanmasıydı. Bu limanların özellikleri (Alderton, 2005: 100-101):

- Limanlar uluslararası üretim ve dağıtımın merkezi olarak görülürdü. Yönetim inisiyatifi ele alırdı.
- Geleneksel faaliyetlerin yanında, faaliyetler uzmanlaştırılmıştı, değişken ve bütünleştirilmişti.
- Liman çevreyi korumak için uğraşırdı.
- Liman kendinden çok kullanıcının rahatlığı için çalışırdı.
- Basit gümrük muamele usullerini denerdi.
- Örgütsel yapılar bütünleştirilmişti.

3.4.4. Dördüncü Kuşak Liman

Liman işletmeciliğine özel sermayenin katılımı sonucu ortaya çıkan, profesyonel olarak çalışan küresel liman ve terminal işletmecilerinin faaliyetlerinin küresel ölçekte yayılması neticesinde dördüncü kuşak limanlar olarak adlandırılan limanlar ortaya çıkmıştır (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007: 13). Bu limanların özellikleri:

- Yük türlerinde uzmanlaşmaya gidilmiştir.
- Küresel ticaretin gerçekleştirilmesinde lojistik merkez konumundadır.
- Yayılımcı politika benimser.
- Kişiyeye özel terminal sağlar.
- Başka limanlarla etkin bağlantı sağlar.
- Küresel liman işletmeciliği yapar.
- Genişletilmiş liman organizasyonunun oluşturulmasını sağlar.

Dördüncü kuşak limanların ortaya çıkması sonucunda da liman olanakları, yönetimleri, operasyonları ve hizmetlerinde bir dizi gelişmeler yaşanmıştır (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007: 13).

Bu dört kuşak arasındaki farklılıklar şu şekilde gösterilebilir:

Tablo 2. Liman Fonksiyonlarının Evrimi

	Birinci Kuşak	İkinci Kuşak	Üçüncü Kuşak	Dördüncü Kuşak
Gelişim Periyodu	1960'lardan önce	1960'lardan sonra	1980'lerden sonra	2000'li yıllar
Ana Yük	Kırkambar yük	Kırkambar, kuru dökme ve sıvı dökme yük	Dökme ve birleştirilmiş, konteynerize edilmiş yük	Yük türlerinde uzmanlaşma, Dökme yük, konteynerize edilmiş yük, özel yükler
Konum ve liman geliştirme stratejisi	-Geleneksel -Taşıma Modunda değişim fikri	-Yayılmacı (genişlemeci) politika -Taşıma, endüstriyel ve ticari merkezi	-Ticari eksenli -Uluslar arası ticaret için entegre edilmiş taşıma merkezi ve lojistik platform	Küresel ticaret eksenli -Küresel ticaret için lojistik ve dağıtım merkezi platformu -Yayılmacı politika -Özel tahsis terminaler -Intermodal terminaler
Faaliyetlerin kapsamı	1) Kargo yükleme, boşaltma ve navigasyon hizmeti -İskele ve rıhtım sahası	1) + 2)Kargo dönüşümü, gemi ile ilgili endüstriyel ve ticari hizmetler -Genişletilmiş liman alanı	1) + 2) + 3) Yük ve bilgi dağıtımı, lojistik hizmetler -Kıyıya doğru terminaler ve dağıtım merkezleri	1)+2)+3)+ -Tedarik zinciri ve toplam lojistik hizmetler -Lojistik ve dağıtım merkezi hizmetleri -Diğer liman ve terminaleri ile etkin bağlantı -Global liman ağı
Kurum karakteristikleri	-Liman içinde bağımsız faaliyetler -Liman ve liman kullanıcıları arasında gayri resmi ilişkiler	-Liman ve Liman kullanıcıları arasında yakın ilişkiler -Liman içi faaliyetleri arasında gevşek ilişkiler -Liman ve belediye arasında resmi olmayan ilişkiler	-Birleşik liman ortaklığı -Taşıma ve ticaret zinciri ile limanın entegrasyonu -Liman ve belediye arasında yakın ilişki -Genişletilmiş liman organizasyonu	-Global liman ve terminal işletmeciliği -Tedarik zinciri ve liman entegrasyonu -Denizyolu taşıyıcıları, taşıtanlar ve liman arasında yakın işbirliği -Genişletilmiş liman organizasyonu
Üretim karakteristikleri	-Yük akışı -Basitleştirilmiş bireysel hizmet -Düşük katma değer	-Yük akışı -Yük dönüşümü -Kombine hizmetler -Attırılmış katma değer	-Yük/bilgi akışı -Yük/bilgi dağıtımı -Çoklu hizmet paketi -Yüksek katma değer	-Yük/bilgi akışı ve dağıtımı -Yüksek değerli lojistik hizmetler -Entegre lojistik hizmetler -Kullanıcılar özel tahsis terminaler -Esneklik, yalınlık ve çeviklik -Yeşil liman (çevresellik)
Belirleyici faktörler	İşgücü/semaye	Sermaye	Teknoloji/uzmanlık	Global teknoloji/uzmanlık ve limanlar arası ağ

Kaynak: UNCTAD, 1996; Paixao ve Marlow, 2003

3.5. DÜNYA LİMANLARININ YÖNETİM ŞEKİLLERİ VE GELİŞİMİ

1990 yılların başından itibaren günümüze gelene kadar ülkemizi de kapsayacak şekilde dünya limanlarının yönetim yapılarında önemli değişiklikler yaşanmıştır. 1991 yılında dünyanın en büyük 98 limanının %42'si kamu sektörü tarafından yönetilirken 2004 yılında bu oran % 32'ye inmiştir. Liman sahipliği açısından bakıldığında 1991 yılında 98 limanın %60'ı tamamen kamu limanı olma özelliği taşıırken, 2004 yılında bu oran %26'ya düşmüş ve kiralık liman modeli %22'den 2004'te %48'e çıkmıştır (www.denizhaber.com).

Dünyadaki konteyner limanlarının bölgelere göre dağılımını incelersek 1980 – 2004 yılları arasında bu limanlardaki kurumsal değişimleri aşağıdaki şekillerde görebiliriz (Türk Limancılık Sektörü Raporu 'Vizyon 2023', 2007: 50).

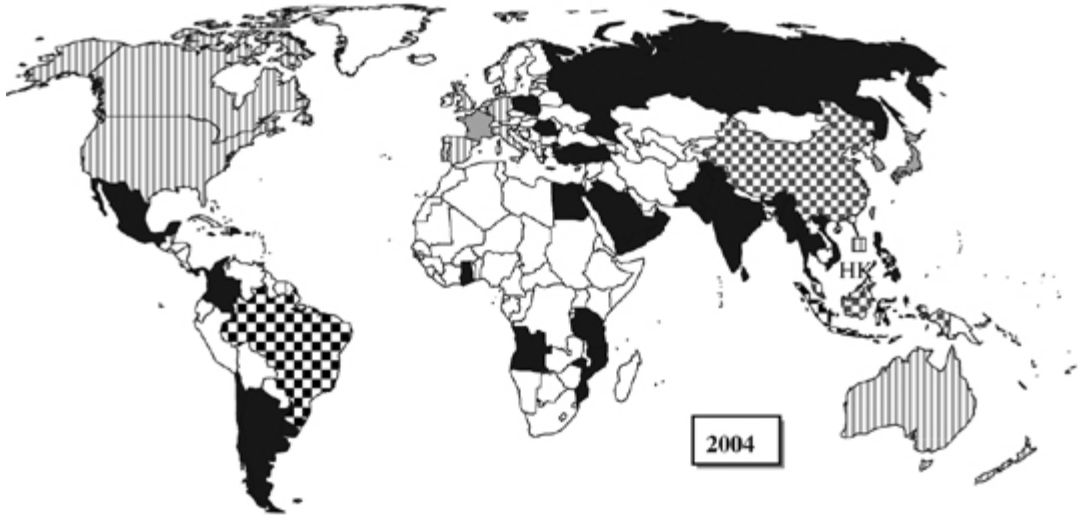
Şekil 3. Dünya Limanlarında Yönetim Şekilleri, 1980



- Özel (genellikle) konteyner terminal operasyonları
- ▨ Birkaç istisna dışında kamu limanı modeli
- ▨ Anseatic kiralık liman modeli. Yerel stevedore'ların liderliği.
- Konteyner terminal operasyonlarında kamu limanı modeli

Kaynak: Türk Limancılık Sektörü Raporu "Vizyon 2023", 2007, sf.50.

Şekil 4.Dünya limanlarında yönetim şekilleri, 2004



- Konteyner terminallerinde özel sektör yatırımları – gelişmekte olan ülkeler (1986 – 2003: < 1 milyar \$)
- ▤ Konteyner terminallerinde özel sektör yatırımları – gelişmekte olan ülkeler (1986 – 2003): > 1 milyar \$)
- Gelişmiş ülkelerdeki liman reformlarının ilk aşamaları
- ▤ Gelişmiş ülkelerdeki liman reformlarının ilerlemiş aşamaları
- Konteyner terminal operasyonlarında kamu limanı modeli

Kaynak: Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon “2023”’, 2007, sf.51.

Görüldüğü gibi 1980 yılından 2004 yılına gelene kadar limanların yönetim yapılarında büyük değişikliklerin meydana geldiğini söylenebilir. 1980 yılında dünyada genellikle kamu limanı modeli görülürken, 2004 yılına gelindiğinde bu oran bir hayli düşmüştür ve özel sektör yatırımlarının artması sonucu da özel limanların sayısı artmıştır. 1980 yılında yalnızca ABD ve Avustralya’da özel limanlar görülürken, 2004 yılına gelindiğinde Afrika, Peru, Bolivya ve İskandinav ülkeleri dışında dünyada genel olarak özel limanların egemenliği görülmektedir.

Şekil 4’de gelişmekte olan ülkelerde limanlara yapılan özel sektör yatırımları görülmektedir. Çin, Malezya, Endonezya ve Latin Amerika’nın doğusundaki limanlara yapılan yatırımlar 1 milyar \$’un üstündeyken diğer gelişmekte olan ülkelerde limanlara yapılan yatırımlar bu rakamın altında kalmaktadır. Kuzey Amerika ve Avrupa’nın büyük bölümünde ve Avustralya kıtasının tamamında liman reformlarının ilerlemiş aşamaları görülürken yalnızca Fransa ve Japonya’da liman reformlarının ilk aşamaları görülmektedir.

3.5.1. Avrupa Limanları

Avrupa Limanları’nın en belirgin özelliklerinden biri yönetim ve operasyon da çeşitlilik olması, yani liman idareleri ve hizmet sağlayıcıları arasında karşılıklı ilişkinin çeşitliliği olmasıdır.

Avrupa Kıtası’nda genelde liman yönetiminde 3 tane model vardır (Response of ESPO, 2003: 1):

- a) Hansa modeli, yerel ve belediyelere ait liman idarelerini kapsar.
- b) Latin modeli, merkezi hükümetin önemli etkisi görülür ve sosyal fayda ön planda tutulur.
- c) Anglo-Saxon modeli, özel liman idarelerini kapsar.

Günümüzde Avrupa Limanları genellikle devlet idaresinin etkisinden arınmıştır ve bu limanlarda özel veya özerk liman idare yapısı benimsenmiştir. Özerk limanlar mahalli idarelerin, yani belediyelerin de yönetimde yer aldığı, çeşitli temsilcilerin oluşturduğu bir yönetimle idare edilmektedir. Özel limanlar ise özel firmalar tarafından işletilmekte ve idare edilmektedir. Avrupa’daki Limanlarda, özelleştirme yerine genelde özerk liman statüsüne geçmeye karar kılınmıştır (Yercan, 1996: 161).

Genel olarak Avrupa limanlarının yönetim modelleri (Çolakoğlu, 2000: 2-3):

Fransa; 6 özerk, 200 tane karma yönetimli limana sahiptir. Devletin doğrudan kontrolü altında 15 liman ve hükümetin yetkilerini bölgesel açıdan devralmış, özerk birimler tarafından yönetilen 200'den fazla liman vardır. Örnek olarak Le Havre, Marsilya, Bordeaux ve Nantes Limanı liman idaresi bağımsız birer özerk limandır ve mali açıdan bağımsız bir devlet gibidir.

İsveç; Genel olarak bölgesel özerk birimler tarafından yönetilmektedir.

İngiltere; 5 ayrı statü bulunmaktadır. Bunlar: İngiliz Taşımacılık Dokları Heyeti tarafından bağımsız birim olarak yönetilen, Liman Komisyon Yönetimi tarafından bağımsız olarak yönetilen, Şehir İdaresi tarafından yönetilen, özel sektör tarafından yönetilen ve Demir veya Su Yolları idarelerince yönetilen limanlar şeklindedir. İngiliz Taşımacılık Dokları Heyeti tarafından yönetilen limanlar hükümetten bağımsız, müteşebbis niteliğindedir. Liman idareleri tarafından yönetilen limanlar ise özerk yapıdadır. İngiltere'de limanlar devletten teşvik veya sübvansiyon almazlar ve kendi kendilerini mali açıdan yönetirler.

Hollanda; devlet, eyalet ve şehir meclisleri tarafından oluşturulan birimlerce yönetilen limanların yanında, aynı zamanda bölgesel özerk birimlerce yönetilen limanlara da sahiptir. Küçük limanlar genellikle kamu statüsündeki limanlardır. Büyük limanlar ise bölgesel özerk birimler tarafından yönetilirler. Bu limanlarda hükümet idareye kısmen de olsa müdahale etmektedir.

Belçika; 4 büyük limanından biri olan Zeebrugge-Bruges Limanı devlet-eyalet ve özel teşebbüsten oluşan birimlerce yönetilmektedir. Kalan 3 liman ise şehir idarelerince yönetilmektedir. Bütün limanlar devletten inşaat ödeneği almaktadır.

Almanya'da, federal hükümetler limanla ilgili faaliyetlerden sorumludur. Liman yönetimi bölgesel idareler olup, limanlar hükümetlerden mali destek alamamaktadır.

Almanya, Hollanda ve Belçika’da merkezi hükümetlerin liman gelişiminde etkisi son derece zayıftır ve liman yönetim kurumları bağımsız rekabetçi bir çerçevede özerk temellere dayanır. Bu ülkelerdeki limanlar “liman idaresinin Kiralık tipi” olarak adlandırılabilir ve özel mülkün, özel stevedoring ve yük elleçleme şirketlerine uzun dönemde kiralanarak kar elde edilmesi amaçlanır. Avrupa’nın en büyük limanından biri olan Rotterdam Limanı, rekabet halinde olan limanların birbirlerine üstünlük sağlamak için yarış halinde olduğu Hamburg’dan Antwerp’e kadar uzanan bölgede normal koşullarda en çok tercih edilen liman olarak liman alanının kiralama ücretleri, liman resimleri ve diğer vergileri belirleyen fiyat lideri konumundadır (ULIMAP, 1999: 5-5).

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE LİMANLARI

4.1. TÜRKİYE LİMANCILIĞININ TARİHSEL GELİŞİMİ

Türkiye’de Cumhuriyetin ilanından önceki dönemde denizciliğe ve limanlara gereken önem verilmemiştir. Bunun en önemli nedenlerinden biri Kabotaj kanununun ilanından önceki dönemde Osmanlı Devleti tarafından kendilerine verilen kapitülasyonlardan yararlanarak Türk karasularında serbestçe ticaret yapabilen yabancı ülkelerle rekabet edemeyen Türklerin denizciliğe gereken önemi göstermemesidir.

Kurtuluş Savaşı’ndan sonra imzalan Lozan Antlaşması ve Cumhuriyetin ilanından sonra 20 Nisan 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj kanunu ile birlikte Türk limancığ da gelişmeye başlamıştır. Bu yıllarda Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin önceliği liman yapımı değil, modern yöntemlerle tarımda üretimin artırılması ve sanayinin geliştirilmesiydi. Demiryolu ağının genişlemeye başlamasıyla birlikte hammaddeye ulaşım kolaylaşacak ve üretilen ürünün tüketiciye daha kolay ve daha düşük maliyetle ulaştırılması sağlanacaktı. İkinci Dünya Savaşı yıllarında dünya ve ülkemizdeki ticaret hacminin daralması, aynı zamanda savaş nedeniyle ülkelerin ekonomik koşullarının yetersiz kalması nedeniyle limanlara gereken yatırımlar yapılamamıştır.

Türkiye Limanları’nda programlı gelişme süreci İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra başlamış ve ana ticaret limanlarının yapımına bu dönemde başlanmıştır. 1946 yılına gelindiğinde kısıtlı olanaklarla Ereğli, Trabzon, İnebolu, Amasra ve daha sonra Zonguldak Limanı’nın yapımına başlanmıştır. 1950 yılından sonra Bayındırlık Bakanlığı tarafından Samsun, Haydarpaşa, Salıpazarı, Mersin ve Alsancak limanlarının yapımına başlanmıştır. Mersin Limanı’nın ticaret rıhtımları 1958 yılında diğer kısımları ise 1963 yılında tamamlanmıştır. İskenderun’da maden cevheri, kömür ve hububat yükleme donanımları da bu dönemde yapılmıştır. Bu arada

Karadeniz'de Giresun Limanı yapılmış, Bartın Limanı da 1967 yılı sonunda bitirilip hizmete girmiştir. 1963 yılından sonra İskenderun Limanı'nın geliştirilmesine başlanmış, Hopa, Bandırma ve Antalya limanlarının yapımı da sözleşmeye bağlanmıştır. 1978 yılında İzmir Limanı'nın genişletilmesi çalışmalarına başlanmış, Haydarpaşa Limanı'nın mevcut dalgakıranı uzatılarak ve yeni bir mol ilave edilerek genişletilmesi işlemi başarılmıştır. 1950'li yıllarda inşa edilen limanların bir bölümü 1970'li yılların sonlarına doğru genişletilmesine karar verilmiş ve kapasitelerinin sınırlarına gelen bazı limanların yerine daha büyük kapasiteli limanların yapımı gündeme gelmiştir. Ana ticaret limanlarının devlet tarafından yapılmasının yanı sıra kamu iktisadi kurumları da kendi limanlarını yapmıştır. Demir-çelik fabrikaları, rafineriler, kağıt fabrikaları ve petrokimya tesisleri kendi limanlarını kurmuşlardır. Son yıllarda liman yapımına özel sektör de katılmış ve önemli yük elleçleme kapasitelerine ulaşmışlardır. (Ulaştırma Bakanlığı, 2009a: 12).

1950'li yılların başından itibaren bir taraftan ana ticaret limanlarının yapımına devam edilirken bir taraftan da Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz'in önemli kıyı yerleşim bölgelerini birbirine deniz yolu ile bağlayan iskeleler yapılmıştır. Hopa, Pazar, Fındıklı, Rize, Vakfıkebir, Ünye, Ordu, Fatsa, Sinop, Maltepe, Zeytinburnu, Kartal, Mudanya, Tekirdağ, Şarköy, Mürefte, Bandırma, Ekinlik, Gemlik, Armutlu, Marmara Adası, Gelibolu, Çanakkale, Dikili, Çeşme, Kuşadası, Marmaris, Güllük, Fethiye, Alanya, Taşucu, Anamur, İskenderun iskeleleri bu dönemin yapılarıdır. 1960 ve 1970 yılları arasında ise balıkçı barınakları inşaatlarına paralel olarak küçük yerleşim birimlerine köy iskelelerinin yapımı gerçekleştirilmiştir.

1979'da başlayan yeni Tekirdağ iskelesi inşaatı 1983 yılında tamamlanmış, 1979 yılında başlayan yeni Kuşadası iskelesi inşaatı ise yaklaşık on yıl sürdükten sonra 1989 yılında bitirilmiştir. Daha sonra Geyikli'de Yükyeri, Ayvalık ve Çanakkale Kepez iskeleleri yapılmıştır. Özellikle 1980 yılların ortalarından sonra İzmit Körfezi'ndeki sanayi tesislerine, İzmir'de Nemrut koyunda gübre ve demir-çelik fabrikalarına, 1990'lı yılların ilk yarısında da İstanbul Ambarlı'da kumcular kooperatifine, çimento ve demir fabrikalarına ait iskeleler yapılmış; özel sektörün

çeşitli dallarında faaliyet gösteren firmalar kendi ihtiyaçlarını karşılamak üzere kendi iskelelerini inşa etmişlerdir (Ulaştırma Bakanlığı, 2009a: 13).

Günümüzde limanlarla ilgili iki önemli gelişme yaşanmaktadır. Bunlardan birincisi özel sektörün yaptığı liman yatırımlarıdır. Özel sektör günümüzde limancılığı bir yatırım olarak görmeye başlamış ve artık, sadece üçüncü şahıslara hizmet veren limanlar inşa edilmeye başlanmıştır. Diğer gelişme ise; 1980'li yılların ikinci yarısından itibaren uygulamaya konulan liberal ekonomik yapıya paralel olarak 1990 yılında yayınlanan 4046 sayılı konuyla özelleştirme uygulamaları devreye sokularak devlet limanlarının özelleştirilmesi sürecine ve kamu sektörü altında faaliyet gösteren pek çok limanın bugün için özel sektör bünyesinde hizmet vermeye başlamasıdır (www.denizhaber.com).

4.2. TÜRKİYE LİMANLARI'NIN MEVCUT DURUMU

Türkiye, Karadeniz'de 1785km, Marmara Denizi'nde 1089km, Ege Denizi'nde 2805km, Akdeniz'de 1577km ve Adalar'da da 1067km deniz kıyısına sahiptir ve toplam 8300km'nin üzerinde kıyı uzunluğuyla birlikte Avrupa ve Asya arasındaki jeopolitik konumundan dolayı büyük bir ticaret güzergâhının merkezi konumundadır. Kıyıları boyunca uluslararası ulaşımaya yönelik hizmet veren 176 kıyı tesisi(liman/iskele/boru hattı ve şamandıra sistemi şeklinde) bulunmaktadır. Aşağıdaki şekilde Türkiye'deki bazı önemli limanlar gösterilmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2009a: 13).

Şekil 5. Türkiye Limanları, 2006



Kaynak: Türk Limancılık Sektörü Raporu “Vizyon 2023”, 2007, sf.56.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, önemli bir deniz ve liman ülkesi olmak açısından önemli avantajlara sahiptir. Ancak, Türkiye sahip olduğu konumun getirdiği avantajlardan yararlanamamakta ve faydalanamamaktadır.

Türkiye, jeopolitik konumunun sağladığı bu avantajlara rağmen, limanlarının hiçbirisi ana liman olarak hizmet verememektedir. Ayrıca Türkiye’de hiç aktarma limanı da bulunmamaktadır. Uzak yol gemilerinin periyodik olarak uğradıkları uğrak limanı olarak Türkiye’de sadece Mersin Limanı hizmet vermektedir. Türkiye’deki limanlar; ana konteyner gemilerinin uğramadığı ve uluslar arası konteynerlerin ana-liman veya aktarma limanından transfer edildiği besleme limanlarıdır (ULIMAP, 1999: 3-8, 3-14).

Türkiye limanları tek bir yük türünü elleçlemeye elverişli olan ekipmanlara sahip değildir ve bu nedenden dolayı da uzmanlaşma eğilimi gösterememektedir. Türkiye limanları farklı yük türlerine hizmet verebilecek elleçleme ekipmanlarına sahip konvansiyonel türde liman olma özelliği göstermektedir. Bunun sonucunda, Türkiye limanları dünya limanlarında görülen uzmanlaşma eğiliminden uzak kalmıştır ve dünya limanlarıyla rekabet etmede zorlanmıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 2009a: 14).

Türkiye limanları, dünya pazarlarıyla rekabet edebilmek için birden fazla yük türünü elleçlemeye yönelik hizmet veren konvansiyonel liman olma özelliğinden çıkıp, tek bir yük türünü elleçlemede uzmanlaşmış liman olma özelliğine kavuşmak ve konteyner taşımacılığına yönelik yeni liman kurulması üzerine bir takım projeler üretmeye ve yapmaya başlamıştır. Bu bağlamda, Batı Karadeniz’de Filyos, Kuzey Ege’de Çandarlı Limanı ve Mersin bölgesinde yeni bir konteyner limanı oluşturma projesi yapılmaktadır. Ana Liman olarak düşünülen Çandarlı ve Mersin limanlarında YİD modelinin uygulanması planlanmakta ve bu konuda çalışmalar yapılmaya devam edilmektedir. Filyos Limanı’nın ise konteyner, akaryakıt vb. gibi çeşitli yük türlerine hizmet vermesi planlanmıştır. Bu projelere ek olarak, Marmara Bölgesi’nde bulunan özel limanlar içinde konteyner operasyonu konusunda uzmanlaşmış konteyner terminalleri de fazlalaşmakla birlikte elleçleme miktarlarını da hızla arttırmaktadır (Ulaştırma Bakanlığı, 2009a: 15).

Türkiye’de işleticilerine göre limanlar: kamu, özel sektör ve belediyeye ait limanlar olarak sınıflandırılabilir. Türkiye limanlarındaki yoğun özelleştirme süreci ile birlikte özel limanların sayısı ve faaliyet alanları giderek artmaktadır (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007: 54).

TCDD limanları yük elleçleme hacmi bakımından önemli rol oynayan kamu limanlarının başında gelmektedir (Çağlar, 2000: 103). Tamamının karayolu ve demiryolu bağlantısı olan toplam 7 adet TCDD limanlarından yalnızca Haydarpaşa limanı özelleştirme kapsamına alınmamıştır. Diğer altısı, 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı ÖYK tarafından verilen karar sonucu özelleştirme programına alınmışlardır. “İşletme Hakkının Devri” yöntemiyle özelleştirme kapsamına alınan

bu limanlardan sadece Mersin Limanı'nın özelleştirme işlemleri tamamlanmış ve liman işletmesi, 2007 yılında 36 yıllığına özel teşebbüse devredilmiştir. Diğer TCDD limanlarından; İzmir-Alsancak, İzmit Derince limanları 2007 yılında, Bandırma ve Samsun limanlarının özelleştirme ihaleleri de 2008 yılında sonuçlandırılmış olmalarına rağmen, henüz sözleşmeler imzalanarak liman işletmelerinin devir işlemleri daha gerçekleştirmemiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2009c: 31). TDİ tarafından işletilen limanların birçoğu özelleştirilmiştir. Ayvalık, Taşucu, Karabiga ve Gemlik ise belediyeler tarafından işletilen liman ve iskelelerdir (Türk Limancılık Sektörü Raporu 'Vizyon 2023', 2007: 54). Türkiye'de bu limanların dışında ayrıca özel liman bulunmaktadır. Bunların çoğunluğu ülkenin kuzeybatı bölgesinde olan Marmara Denizi'nde bulunmaktadır. Bunların arasında en önemlileri: Gempport, Borusan Terminali, Yılport, Kumport ve Mardaş olarak sayılabilir.

4.3. TÜRKİYE LİMANLARI'NIN İDARESİ VE YÖNETİMİ

Türkiye'de liman yönetiminde üç önemli dönem vardır: ulusallaşma dönemi, kamu ve özel sektörün liman işletmeciliği dönemi ve devletin liman işletmeciliğinden soyutlandığı özelleştirme dönemi.

Geçmişte, limanlar sadece kamu limanı olma özelliği gösterirken, günümüzde özelleştirme sürecinin hız kazanmasıyla birlikte özel limanların sayısı giderek artmıştır.

Türkiye'de liman politikaları çeşitli yasalarla desteklenmektedir. Bunlar: 1925 tarihli 618 sayılı Limanlar Kanunu, 1926 tarihli 815 sayılı Kabotaj Kanunu, 1990 tarihli 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkındaki kanunlardır (Türk Limancılık Sektörü Raporu 'Vizyon 2023', 2007: 63).

Bugün için Türkiye de limanların idaresi ve yönetimi, farklı kuruluşlar tarafından gerçekleştirilmektedir. İdare ve yönetimle ilgili başlıca kuruluşlar: Devlet Planlama Teşkilatı (DPT), Denizcilik Müsteşarlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Turizm Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Tarım ve Köy İşleri

Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlıkları ile Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ), Kıyı Emniyet İşletmesi Genel Müdürlüğü, Gümrük Müsteşarlığı, Belediyeler ve Özel kuruluşlar olarak söylenebilir. Türkiye’de limanlar belirtilen kuruluşlar tarafından idare edilse bile fiili liman operasyonları (www.denizhaber.com):

- Kamu teşekkülleri,
- Belediyeler,
- Tarım ve Köy Hizmetlerine Bağlı Kooperatifler,
- Turizm Bakanlığı,
- Özel Sektör,

olarak belirlenmektedir.

Bu kuruluşlar arasında bazen koordinasyon ve otorite çatışmazlıkları çıkmaktadır. Türkiye’de limanlarla ilgili süreçlerde çok karmaşık bir sistem yaşanmaktadır. Çünkü limanlarla ilgili bir sorun farklı kuruluşları ilgilendirmekte ve bu da karar verme aşamasında sorunlara neden olmaktadır. Bunun sonucunda da Türkiye limanlarında etkin bir yönetim mümkün olmamaktadır (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007: 64).

Türkiye limanları: kamu, özel sektör ve belediye idareleri tarafından işletilmekte ve yönetilmektedirler.

Kamu limanlarının en büyük işleticisi TCDD’dir. TCDD tarafından işletilen 7 adet limandan, Haydarpaşa Limanı dışında yer alan Bandırma, İzmir, Samsun, Derince, Mersin ve İskenderun Limanları 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı ile özelleştirme programına alınmış ve 02.06.2005 tarih ve 2005/54 sayılı ÖYK kararı ile bu programa alınan limanların “İşletme hakkının devri” yöntemiyle özelleştirilmelerine karar verilmiştir. Henüz, bu limanlardan yalnızca Mersin Limanı’nın özelleştirilme süreci tamamlanmıştır. Liman işletmesi, yapılan ihalede 755 milyon ABD doları ile en yüksek teklifi veren PSA-

Akfen O.G.G.'na verilmiştir. 11 Mayıs 2007 tarihinde imtiyaz sözleşmesi imzalanarak Limanın özelleştirilmesi süreci tamamlanmıştır. İskenderun Limanı'nın özelleştirilmesine yönelik 11.07.2005 tarihi itibarıyla yayımlanan ilanlarla Liman ihaleye çıkarılmış ve bu süreci 09.09.2005 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmıştır. Ancak, İhale 06.02.2007 tarih ve 2007/09 sayılı ÖYK kararı ile iptal edilmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2009b: 145). TCDD limanlarından yalnızca İskenderun Limanı ihale edilmemiştir. Limanın özelleştirilmesine ilişkin çalışmalar ÖİB tarafından yapılmaktadır. İzmir Limanı'nın "İşletme hakkının devri" yöntemiyle özelleştirme ihalesi tamamlanmış ve liman işletmesi 1.275.000.000 - ABD Doları ile Global-Hutchison - EİB OGG verilmiştir. Özelleştirme Kurulu İzmir Limanı'nın devrini onaylamıştır. Ancak, Mart 2008 tarihi itibarıyla limanın işletmeye devir-teslim süreci sonuçlanmamıştır ve ilgili kurumların görüşleri beklenmektedir. Derince Limanı 195.250.000 ABD Doları bedelle en yüksek teklifi veren Türkerler Ortak Girişim Grubu'na devredilmesine karar verilmiştir ve 23 Kasım 2007 tarihli 26709 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 2009b: 146). Samsun Limanı'nın 36 yıl süre ile "İşletme hakkının devri" yöntemiyle özelleştirme ihalesinin nihai görüşmesi tamamlanmıştır. 16.05.2008 tarihinde yapılan nihai pazarlık görüşmelerinde Samsun Limanı için en yüksek teklifi 125.200.000 ABD Doları ile Ceynak Lojistik ve Ticaret A.Ş. vermiştir. Bandırma Limanı 36 yıl süre ile "İşletme hakkının devri" yöntemiyle özelleştirilmesine yönelik 20.02.2008 tarihi itibarıyla yayımlanan ilanlarla ihaleye çıkarılmış ve ihale 16.05.2008 tarihinde kamuya açık olarak yapılan nihai pazarlık görüşmeleri sonunda tamamlanmıştır. İhaleyi, 175 milyon 500 bin dolar ile Çelebi OGG kazanmıştır. Bandırma Limanı'nın özelleştirilmesine yönelik 19.09.2008 tarih ve 2008/59 sayılı ÖYK Kararı istihlal edilmiş olup, İmtiyaz Sözleşmesi paraflanarak Danıştay'a gönderilmiştir. Halen Danıştay görüşü beklenmektedir (Ulaştırma Bakanlığı, 2009b: 147)

Bir diğer kamu liman işleticisi TDİ A.Ş.'dir. TDİ A.Ş de 10.08.1993 tarih ve 93/4693 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile özelleştirme programına alınmıştır. TDİ A.Ş. tarafından işletilen limanların 30 yıl süre ile "İşletme hakkının devri" yöntemiyle özelleştirilmesine karar verilmiş ve bu kapsamda, Hopa, Rize, Giresun,

Ordu, Sinop ve Tekirdağ limanları 1997 yılında özelleştirilmiştir. Antalya Limanı 1998, Alanya Limanı 2000, Marmaris Limanı 2001, Çeşme Limanı 2002, Kuşadası, Trabzon ve Dikili limanları 2003 yılında özelleştirilmişlerdir (Ulaştırma Bakanlığı, 2009c: 30).

Devlet tarafından işletilen limanlarımız, Ankara merkezli yönetim, yerel karar alma eksikliği, mevzuat baskısı verilen hizmetlerdeki verim düşüklüğü, planlanan yatırımların gecikmesi v.b. nedenlerle yapılan yatırımlar ve istihdam edilen personel sayısı ile orantılı ekonomik faydayı sağlayamamaktadır (Yavuz, 2000: 97).

Yukarıda belirtilen sebeplerden dolayı son yıllarda limanlarda özelleştirme süreci hız kazanmıştır. Özelleştirmenin ilerlemesiyle birlikte hükümetin özel limanlarla olan ilişkisi giderek azalmaktadır ama liman gelişimi özel sektör tarafından teşvik edilse bile merkezi hükümetin rolü asla bitmemektedir (ULIMAP, 2000: 3-1).

21. Yüzyılda önemle ortaya çıkan küreselleşme kavramı çerçevesinde ve durağan Devlet yapısının aktif özel sektör olanaklarını yatırım programında yer alan faaliyetlerde önemli oranda kullanılmasını teminen Yap-İşlet-Devret modeli ile birçok projenin hayata geçirilmesi mümkün olabilmektedir (Yetgin, 2000: 80-81).

Özel sektör tarafından işletilen limanlar azami kazanç sağlamak için planlama, yatırım, işletme faaliyetlerinde bulunmaktadırlar. Azami kazanç için, devletin planlama, koordine eksikliğinden faydalanarak, birbirine çok yakın iskeleler inşa edebilmekte, dolayısıyla ülkenin ekonomik kaybına neden olmaktadır (Yavuz, 2000: 96).

Belediyeler tarafından, daha küçük ölçekli limanlar, iskeleler ve balıkçı barınakları işletilmekte, yönetim ve işletme eksikliklerinin çok büyük ekonomik kayıplara neden olmayacağı düşünülmektedir (Yavuz, 2000: 96). Belediye idarelerine ait limanlar daha çok kabotaj hattına hizmet vermekte olup ve taşra şehirlerinin ihtiyaçlarını karşılamaya yöneliktirler. Ayvalık gibi belediye limanlarından bazıları, elleçleme hizmeti vermesine rağmen genellikle turizme

yönelik hizmet vermemektedir (Türk Limancılık Sektörü Raporu “Vizyon 2023”, 2007: 65).

Türkiye’deki liman idarelerinin büyük bir bölümü, özel liman idareleri dışında finansal açıdan bağımsız değildir. Limanların finansal bağımsızlığını kazanma çabası onların her birinin kalkınma politikasına bağlıdır (ULIMAP, 2000: 3-6).

Japon Deniz Aşırı Kıyı Alanları Geliştirme Enstitüsü (OCDI, 2000) liman idaresi, liman yönetimi ve kurumsal çerçeve arasındaki ilişkiyi araştırmış ve limanlar için dört politika belirlemiştir. Bunlar:

- Özerk liman idaresi
- Esnek liman yönetimi
- Finansal bağımsızlık
- Bölgesel gelişim ile birlikte liman geliştirme

İlk politika Türkiye’de uygulanmamakla birlikte ikinci ve üçüncü politikalar sadece özel limanlarda uygulanmaktadır. Liman geliştirme politikası ise her zaman bölgesel ve ulusal otoriteler ile işbirliği içinde gerçekleştirilmektedir (Türk Limancılık Sektörü Raporu “Vizyon 2023”, 2007: 66).

Aşağıdaki tablolarda Türkiye limanlarının idare edildiği ve yönetildiği kurumlar gösterilmiştir:

Tablo 3. Türkiye Limanları

	Liman ve Liman Grubu		Liman Tesisi	İşletici Kuruluş
1	<u>Akdeniz</u> İskenderun	(1)	İskenderun Limanı	TCDD
2	Dörtyol	(1)	Karayolları Asfalt Rıhtımı	Karayolları Asfalt A.Ş.
		(2)	Yazıcı Liman Tesisi	YazıcıDemirÇelikSan.Ve Tur.A.Ş.
		(3)	Orhan Ekinci İskelesi	Ekmer Deniz. Ve Gemi Acenteliği A.Ş.
		(4)	POAŞ İskenderun Terminali	Petrol Ofisi A.Ş.
		(5)	Gübretaş Süperfosfat Sarıseki İskelesi	Gübretaş Gübre Fab. A.Ş.
		(6)	İşdemir Liman Tesisi	İşdemir İskenderun Dem. Ve Çelik A.Ş.
		(7)	Çekisan Şamandırası	Çekisan Depolama A.Ş.
		(8)	Advansa Sasa Dolum Tesis.	Avdansa Sasa Polyester A.Ş.
		(10)	BP Dörtyol Terminali	BP Gaz A.Ş.
		(11)	Aygaz Dolum Tesisi	Aygaz A.Ş.
		(12)	Milangaz LPG Terminali	Milangaz LPG Dağıtım Tic.Ve San.A.Ş.
		(13)	İpragaz Dörtyol Terminali	İpragaz A.Ş.
		(14)	Delta Liman Tesisi	Delta Petrol Ürünleri Tic. A.Ş.
		(15)	Birleşik Petrol YeniyurtTes.	Birleşik Petrol A.Ş.
3	Botaş	(1)	Botaş Dörtyol Rıhtımı	Botaş A.Ş.
		(2)	Aygaz Şamandıra Sistemi	Aygaz A.Ş.
		(3)	BP Gaz Şamandıra Sis.	BP Gaz A.Ş.
		(4)	Milangaz Şamandıra Sis.	Milangaz A.Ş.
		(5)	Toros Tarım Limanı	Toros Tarım San. Ve Tic. A.Ş.
		(6)	Botaş Ceyhan Lim. Tesisi	Botaş Ceyhan Petrol İşlt. Müdürlüğü
		(7)	İsken İskelesi	İskenderun Enerji Üretim Ve Tic. A.Ş.
		(8)	Haydar Aliyev Den. Term.	Botaş International Ltd A.ş.

Tablo 3. Türkiye Limanları (Devamı)

	Liman ve Liman Grubu		Liman Tesisi	İşletici Kuruluş
4	Mersin	(1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11)	Mersin Limanı OPET Mersin Terminali Altınbaş Dolum Tesisleri Ataş Liman Tesis Siyam Petrol. Lim.Tesis M.I.P. Mersin Limanı Mesbaş Liman Tesis Enerji Pet. Ürün. Tesisatı Tuta Petrolcülük Tesisatı Akpet Akaryakıt Tesisatı Balpet Akaryakıt Tesisatı	PSA-Akfen Ortak Girişim Grubu OPET Petrolcülük A.Ş. Altınbaş Petrol Ve Tic. A.Ş. Ataş Anadolu Tasfiyehanesi A.Ş. Siyam Petrolcülük San. Tic. A.Ş. Mersin Uluslararası Lim. İşlt. A.Ş. Mersin Serbest Bölge İşleticisiA.Ş. Enerji Petrol Ürün.Pazarlama A.Ş. Tuta Petrolcülük A.Ş. Akpet Akaryakıt Dağıtım A.Ş. Balpet Petrol Ürünleri A.Ş.
5	Taşucu	(1) (2)	Taşucu Seka Limanı Taşucu Belediye Limanı	Seka Akdeniz İşletme Müdürlüğü Taşucu Belediyesi Başkanlığı
6	Anamur	(1)	Anamur Belediyesi Rıhtımı	Anamur Belediyesi Başkanlığı
7	Alanya	(1)	Alıdaş Limanı	Alıdaş Alanya Liman İşlt. A.Ş.
8	Antalya	(1) (2) (3) (4) (5)	Ortadoğu Liman Tesis Adoport(ASÇİMPORT) Çekisan Terminali M. Oil Terminali POAŞ Antalya Terminali	Ortadoğu Antalya Liman İşlt. A.Ş. ASÇİMPORT Tur.San.VeTic. A.Ş. Çekisan Depolama Hizmetleri A.Ş. Bölünmez Petrolcülük A.Ş. Petrol Ofisi A.Ş.
9	Finike	(1)	Finike Belediyesi	Finike Belediyesi Başkanlığı
10	Ege Fethiye	(1) (2)	Fethiye Bel. Lim. Tesis. Seka Rıhtımı	Fethiye Belediyesi Başkanlığı Seka Dalaman Müdürlüğü
11	Marmaris	(1)	Marmaris Limanı	Marmaris Liman İşlt. A.Ş.
12	Bodrum	(1) (2) (3)	Bodrum Bel. İskelesi KemerköyTEK Rıhtımı Bodrum Yat Limanı	Bodrum Gıda Mad. Turizm A.Ş. Kemerköy Elektrik Üretimi A.Ş. Bodrum Bel. Gıda San. Tur.Ve Tic. A.Ş

Tablo 3. Türkiye Limanları (Devamı)

	Liman ve Liman Grubu		Liman Tesisi	İşletici Kuruluş
12	Bodrum	(4) (5) (6)	D-Marin Liman Tesisi Bodrum Yolcu Limanı B. Yalıkavak Yat Lim.	Doğuş Turgutreis Marina Liman İşletmeciliği Tur. Ve Tic. A.Ş. Bodrum Yolcu Liman İşletmeleri A.Ş. Bodrum Yalıkavak Yat Lim İşlt. A.Ş.
13	Güllük	(1)	Güllük Gemi Yanaşma İsk.	Güllük Lim. İşlt. İnş. Tur. Tic. San. A.Ş.
14	Kuşadası	(1)	Kuşadası Liman Tesisi	Ege Liman İşletmeleri A.Ş.
15	Didim	(1)	Didim Yolcu Limanı	Marmaris Liman İşletmeleri A.Ş.
16	Göcek	(1)	Mopak Liman Tesisi	Mopak Kağıt Karton San. Ve Tic. A.Ş.
17	Datça	(1)	Datça Belediye Rıhtımı	Datça Belediyesi Başkanlığı
18	Foça	(1)	Foça Bel. Liman Tesisi	Foça Belediyesi Başkanlığı
19	Çeşme	(1)	Ulusoy Liman İşletmesi	Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş.
20	İzmir	(1) (2) (3)	Alsancak Limanı Ege Çelik Liman Tesisi İDÇ Liman Tesisi	TCDD Liman İşlet. Ve Nakliyecilik San A.Ş. İDÇ Liman İşletmeleri
21	Aliğa	(1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15)	Tüpraş Rafineri Tesisi Pektim Liman Tesisi POAŞAliğaTerminali EgeDem.Çel.A.Ş.Rıhtımı Akdeniz Kimya Nempont Ege Gübre Liman Tesisi Limaş Rıhtımı Alpet Akaryakıt Tesisatı Çukurova Rıhtımı Ege Gaz LNG Terminali Habaş Rıhtımı Akdeniz Kimya Nempont Total Oil Liman Tesisi Çamaltı Rıhtımı Batıçim Liman Tesisi	Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş. Pektim Petrokimya Holding A.Ş. Petrol Ofisi A.Ş. Ege Demir Çelik A.Ş. Akdeniz Kimya Nempont Lim. İşlt. A.Ş. Ege Gübre Sanayi A.Ş. Limaş Liman İşletmesi A.Ş. Altınbaş Petrol Ve Tic. A.Ş. Çukurova Liman İşletmesi Ege Gaz A.Ş. Habaş Nemrut Akdeniz Kim. Nempont Liman İşlt. A.Ş. Tutal Oil Türkiye A.Ş. Çamaltı Rıhtımı Batı Anadolu Çimento Sanayi A.Ş.

Tablo 3. Türkiye Limanları (Devamı)

	Liman Ve Liman Grubu		Liman Tesisi	İşletici Kuruluş
22	Dikili	(1	Dikili Limanı	Dikili Liman Ve Tur. İşlt. Tic. A.Ş.
23	Ayvalık	(1 (2 (3	Ayvalık Feribot İskelesi Ayvalık Belediye İskelesi Ayvalık Gümrük Rıhtımı	Ayvalık Belediyesi Başkanlığı Ayvalık Belediyesi Başkanlığı Ayvalık Belediyesi Başkanlığı
24	Bozcaada	(1	Bozcaada Rıhtımı	Bozcaada Belediyesi Başkanlığı
25	Gökçeada	(1	Gökçeada TDİ Limanı	TDİ A.Ş.
26	<u>Marmara</u> Çanakkale	(1 (2 (3	Akçansa Limanı Kepez Liman Tesis İçdaş Liman Tesis	Akçansa Çimento A.Ş. Çanakkale Liman İşlt. San. Ve Tic. A.Ş İçdaş Çelik Enerji Tersane Ve Ulaş.San. A.Ş.
27	Lapseki	(1	Lapseki Şehir Rıhtımı	TDİ A.Ş.
28	Gelibolu	(1	Gelibolu Bel. İskelesi	Gelibolu Belediye Başkanlığı
29	Karabiga	(1	Karabiga Bel. Limanı	Karabiga Belediyesi Başkanlığı
30	Bandırma	(1 (2	Bandırma Limanı Bagfaş Liman Tesis	TCDD Bagfaş Gübre Fabrikaları A.Ş.
31	Mudanya	(1 (2	Mudanya Bel. İskelesi Petrol Ofisi Rıhtımı	Mudanya Belediyesi Başkanlığı Petrol Ofisi A.Ş.
32	Marmara Adası	(1 (2 (3	Saraylar İskelesi Dolamit Madencilik Budalan İskelesi Özgümüş Mermer Budalan İskelesi	Saraylar Belediyesi Başkanlığı Dolamit Madencilik Sanayi Ve Ticaret LTD. Şti. Özgümüş Mermer Mozaik Sanayi Ve Deniz Nak. Tic. LTD. Şti.
33	Gemlik	(1 (2 (3 (4 (5 (6 (7	Gemlik Belediye İskelesi BP Gemlik Dolum Tesis. Gemport Gemlik Gübre Lim. Tesis Borusan Terminali M.K.S. Liman Tesis Kurşunlu Rıhtımı	Gemlik Belediyesi Başkanlığı BP A.Ş. Gemlik Liman Ve Depolama İşlet. A.Ş. Gemlik Gübre Sanayii A.Ş. Borusan Lojistik Dağıtım Depolama Taşımacılık Ve Ticaret A.Ş. M.K.S. Marmara Kimya Sanayi A.Ş. Kurşunlu Belediyesi Başkanlığı

Tablo 3. Türkiye Limanları (Devamı)

	Liman Ve Liman Grubu		Liman Tesisi	İşletici Kuruluş
33	Gemlik	(8) (9) (10)	Küçükkumla Rıhtımı Büyükkumla Köy Rıhtımı Rodaport	Küçükkumla Belediyesi Başkanlığı Büyükkumla Köyü Roda Liman Depo.Ve Lojistik İşlet. A.Ş
34	Yalova	(1) (2)	Aksa Velsan Akrilik Elyaf Ve İplik San.	Aksa Akrilik Kimya Sanayi A.Ş. Velsan Akrilik Elyaf Ve İplik San. Ve Tic. A.Ş.
35	İzmit	(1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (21) (22)	Altinel Efesport Çolakoğlu Poliport Çayırova Cam Sanayi Petline Körfez Dol. Tesisi TÜPRAŞ Kroman Liman Tesisi Shell Derince Terminali Solventaş Limanı Aygaz Yarımca Dol. Tesisi Diler Liman İşletmesi Lafarge Aslan Çimento Ford Otomotiv Lim. Tesisi Total Oil Gebze Terminali Evyap Kirazlıyalı Limanı Nuh Çimento Liman Tesisi Rota Limaş Habaş LPG Terminali POAŞ Derince Terminali İgşaş	Altinel Melamin Sanayi A.Ş. İstanbul Demir Çelik Fab. A.Ş. Çolakoğlu Metalurji A.Ş. Poliport Kimya San. Ve Tic. A.Ş. Çayırova Cam Sanayi A.Ş. Petline Petrol Ürünleri A.Ş. Türkiye Petrol Rafineleri A.Ş. Kroman Çelik Sanayi A.Ş. The Shell Company Of Turkey Solventaş Teknik Depolama A.Ş. Aygaz A.Ş. Diler Dem. Çel. End. Ve Tic. A.Ş. Lafarge Aslan Çimento A.Ş. Ford Otomotiv Sanayi A.Ş. Total Oil Türkiye A.Ş. Evyap Sabun Yağ Gliserin San. Tic. A.Ş Nuh Çimento Sanayi A.Ş. Rota Liman Hizmetleri Sanayi A.Ş. Limaş Liman İşletmeleri A.Ş. Habaş Petrol Ürün. End. Ve Tic. A.Ş Petrol Ofisi A.Ş. İstanbul Gübre Sanayi A.Ş.

Tablo 3. Türkiye Limanları (Devamı)

	Limn Ve Limn Grubu		Limn Tesisi	İşletici Kuruluş
35	İzmit	(23)	Turkuaz Limn Tesisi	Turkuaz Petrol Ürünleri A.ř.
		(24)	Milangaz LPG Terminali	Milangaz LPG Dağıt. Tic.Ve San. A.ř.
		(25)	MarmaraTransport İşk.	MarmaraTrans.GemiSan.Veİnş.A.ř
		(26)	K.yollarıTavşancı Asfalt	K.yolları Makine İkmal Müd. A.ř.
		(27)	Yılport	Yılport Kon. Ter. Ve Lim.İşlt. A.ř
		(28)	Autoport	Autoport Limn İşletmesi A.ř.
		(29)	OPAY Körfez Dol. Tesisi	OPAY Akaryakıt Dağıtım LTD. şti.
		(30)	İşt.Dem.ÇelikA.ř.Rıhtımı	İştanbul Demir Çelik Sanayi A.ř.
		(31)	Total	Total Petrol A.ř.
		(32)	Sedef	Sedef Gemi Sanayi A.ř.
		(33)	Alemdar	Alemdar Dil İşkelesi Limn İşletmesi
		(34)	Kırlangıç A.ř. Rıhtım	Kırlangıç A.ř.
		(35)	Aygaz	Aygaz A.ř.
		(36)	Transtürk	Transtürk Kimya Sanayi A.ř.
		(37)	Melaş	Adapazarı şeker Fabrikası A.ř.
		(38)	Gübretaş Limn Tesisi	Gübretaş Gübre Fabrikaları T.A.ř.
		(39)	Yarımca Bel. Rıhtımı	Yarımca Belediyesi Başkanlığı
		(40)	Pektim	Pektim Petrokimya A.ř.
		(41)	Ak-Taş Tank Terminali	Ak-Taş Dış Ticaret A.ř.
		(42)	Koruma Klor Alkali Lim.	Koruma Klor Alkali San.Ve Tic. A.ř.
36	İştanbul	(43)	Derince Limanı	TCDD
		(44)	Seka	İzmit Selüloz Ve Kağıt Sanayi A.ř.
		(1)	Haydarpaşa Limanı	TCDD
		(2)	TDİ Karaköy-Salıpazarı Limn Tesisi	TDİ A.ř.
		(3)	Zeyport	Z.burnu Lim.İşlt.San.Ve Tic. A.ř.
		(4)	Çekisan Çekmece Term.	Çekisan Depoloma Hiz. Ltd. şti.
		(5)	POAş Haramidere Terminali	Petrol Ofisi A.ř.
		(6)	UN RO-RO Pendik Termnali	Un Ro-Ro Pendik Terminali İşlt A.ř.

Tablo 3. Türkiye Limanları (Devamı)

	Liman Ve Liman Grubu		Liman Tesisi	İşletici Kuruluş
37	Ambarlı	(1)	Kumport	Kumport Liman Hiz. Ve Lojistik San. Ve Tic A.Ş.
		(2)	Akçansa	Akçansa Çimento Ticaret A.Ş.
		(3)	Mardaş	Mardaş Marmara Deniz İşlt. Tic. A.Ş.
		(4)	Armaport	Armatörler Liman İşletmeleri A.Ş.
		(5)	Anadolu (Set) Çim. Term.	Anadolu Çimentoları Türk A.Ş.
		(6)	Total Oil	Total Oil Türkiye A.Ş.
		(7)	Aygaz Ambarlı Dol. Tesis.	Aygaz A.Ş.
		(8)	Marport Ana Terminali	Marport Liman İşlet. Tic. Ve San A.Ş.
		(9)	Marport Batı Terminali	Marport Liman İşlet. Tic. Ve San A.Ş.
		(10)	Soyak Limanı	Soyak Lim. Angurya Çiftliği Mevkii
38	Silivri	(1)	Silivri Belediyesi Rıhtımı	Silivri Belediyesi Başkanlığı
39	Tekirdağ	(1)	Akport	Tekirdağ Akport Liman İşlt. A.Ş.
		(2)	Botaş LNG Terminali	Botaş LNG Terminal İşlet. Müdürlüğü
		(3)	Martaş	Martaş M.Ereğlisi Liman İşlet. A.Ş.
		(4)	TMO Tekirdağ Rıhtımı	TMO Genel Müdürlüğü
		(5)	Şaraphane Rıhtımı	Tekirdağ Şarap Ve İçki
		(6)	Petline Trakya Dol. Tesis	Petline Petrol Ürünleri Tic. A.Ş.
		(7)	Murefle Rıhtımı	Murefle Belediyesi Başkanlığı
		(8)	Opet Marmara Ereğ. Term.	OPET Petrolcülük A.Ş.
		(9)	Şarköy Rıhtımı	Şarköy Belediyesi Başkanlığı
		(10)	M. Ereğlisi Karayolları Rıh.	Karayolları Genel Müdürlüğü
40	<u>Karadeniz</u> Sile	(1)	Sile Limanı	Sile Belediyesi Başkanlığı
41	Kefken	(1)	Kefken Adası Rıhtımı	TKE Tahsiliya Bölümü Müdürlüğü

Tablo 3. Türkiye Limanları (Devamı)

	Liman Ve Liman Grubu		Liman Tesis	İşletici Kuruluş
42	Ereğli	(1) (2) (3)	ErdemirLim.(Uzunkum) Barınak İskelesi Amaç Taşımacılık Rıhtımı	Ereğli Demir Çelik Fab. A.Ş. Maliye Bakanlığı Amaç Taşımacılık Petrol Ürünleri A.Ş.
43	Zonguldak	(1) (2) (3) (4) (5)	TTK Karadeniz Ereğli TTK Zonguldak Erdemir Karadeniz Ereğli Bel. Lim. Erdem Çimento Fab.	Karadeniz Ereğli TTK Liman İslt. A.Ş. TTK İşletmeleri Ereğli Demir Ve Çelik Fab. T.A.Ş. KDZ. Ereğli Belediyesi Liman İşletmesi Erdem Ereğli Çim. İnş. Ve Den.Nak San. Ve Tic A.Ş.
44	Bartın	(1)	Bartın Limanı	Bartın Belediyesi Başkanlığı
45	Amasra	(1)	Amasra Limanı	Amasra Belediyesi Başkanlığı
46	Cide	(1)	Kurucaşile Limanı	Kurucaşile Belediyesi Başkanlığı
47	İnebolu	(1)	İnebolu	İnebolu Belediyesi Başkanlığı
48	Ayancık	(1)	Ayancık Bel. Rıhtımı	Ayancık Belediyesi Başkanlığı
49	Sinop	(1)	Çakıroğlu Sinop Liman Tes.	Çakıroğlu Sinop Liman İşletmeleri A.Ş.
50	Gerze	(1)	Gerze Rıhtımı	Gerze Belediyesi Başkanlığı
51	Samsun	(1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (11) (12)	Samsun Limanı Toros Tarım Samsun Samsun Azot Rıhtımı Milangaz LPG Term. Yeşilyurt Aygaz Sam. Dol.Tesis. Yıldız Şamandıra Tes. Sürsan Limanı Alpet Akaryakıt Tesis. Total Oil POAŞ Samsun Term. Ceka Enerji Akaryakıt Depo Tesis.	TCDD Toros Tarım San. Ve Tic. A.Ş. Samsun Gübre San. A.Ş. Milangaz LPG Dağıt.Tic Ve San A.Ş. Y.yurt DemirçekmeSan.Ve Tic.Ltd.Şti. Aygaz A.Ş. Yıldız Entegre Ağaç San. Ve Tic. A.Ş. Sürsan Su Ürünleri San. Ve Tic. A.Ş. Altınbaş Petrol Ve Tic. A.Ş. Total Oil Türkiye A.Ş. Petrol Ofisi A.Ş. Ceka Enerji Üretim A.Ş.

Tablo 3. Türkiye Limanları (Devamı)

	Liman Ve Liman Grubu		Liman Tesisi	İşletici Kuruluş
52	Ünye	(1	Ünye Limanı	Ünye Belediyesi Başkanlığı
53	Fatsa	(1	Fatsa Bel. İskelesi	Fatsa Belediyesi Başkanlığı
54	Ordu	(1	Çakıroğlu Ordu Liman Tes.	Çakıroğlu Ordu Liman İşletmeleri A.Ş.
55	Giresun	(1 (2 (3	Çakıroğlu Giresun Karadeniz LPG Term. OPET Espiye Term.	Çakıroğlu Giresun Lim İşlt. A.Ş. Karadeniz LPG Depolama Ve Deniz Taşımacılığı A.Ş. OPET Petrolcülük A.Ş.
56	Vakfıkebir	(1	Vakfıkebir Rıhtımı	Vakfıkebir Belediyesi Başkanlığı
57	Akçaabat	(1	Akçaabat Rıhtımı	Akçaabat Belediyesi Başkanlığı
58	Trabzon	(1 (2	Trabzon Liman Tesisi POAŞ Trabzon Terminali	Trabzon Liman İşlt. A.Ş. Petrol Ofisi A.Ş.
59	Çamburnu	(1	Çamburnu Limanı	Sac Gemi Sanayii
60	Rize	(1	Riport	Riport Rize Liman İşletmesi A.Ş.
61	Çayeli	(1	Ünye Çimento Çayeli Limanı	Ünye Çimento
62	Hopa	(1	Hopa Limanı	Park Denizcilik Hopa Liman İşlt. A.Ş.

Kaynak: www.denizcilik.gov.tr

4.4. TÜRK LİMANLARINDA GÖRÜLEN SORUNLAR

Türkiye’de, devletin limanları finansal açıdan yeterince desteklememesi ve bunun sonucunda gerekli olan liman altyapı yatırımlarının yapılamaması limanlarda bir takım sorunların oluşmasına yol açmıştır.

Yapılan “Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması - Revize 1. Ara Rapor” çalışması sonrasında Türkiye Limanları’nın sorunları aşağıdaki gibi belirlenmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2009b: 76 – 78):

(1) Liman Yönetim ve İşletim sorunları

a) Liman kavramının, geliştirme, yönetme ve işletme olgularını içine alarak yasal olarak tanımlanmaması olmasıdır.

b) Liman idaresinin kapsamının, gelecek yıllardaki yük trafiğini dikkate almayacak ve Ulusal Liman Gelişim Planı'nın koordinasyonunu sağlayabilecek bir planlama ve koordinasyon alanını da içermeyecek şekilde yapılmış olmasıdır.

c) Devlet limanlarında önemli kararları veren idare merkezinin limanda bulunmaması, tüketici taleplerinin tam olarak karşılanamamasına yol açmaktadır.

d) Türkiye'de kamu limanlarının büyük bir bölümü küçük yerel yönetimler tarafından işletilmekte ve komşu bölgelerin kalkınma planları içine dahil edilmemektedir. Bunun sonucunda Türkiye'deki kamu limanları dünya pazarlarıyla rekabet edememektedir.

(2) Limanlar için kapsamlı bir politikanın olmaması, gelecek yıllarda gerekecek liman tesisi kapasitesinin belli olmaması ve bu kapasitenin oluşturulabilmesi için gereken bütçenin bulunmaması, liman gelişiminin taleplerin gerisinde kalmasına yol açarak ulusal ekonomik kalkınmada darboğaza yol açacaktır.

(3) Çalışmada besleme limanlarını ana limanlarla karşılaştırıldığında taşıma ücretlerinde artışa yol açtığı, ayrıca mal fiyatlarını arttırarak Türk limanlarının diğer limanlarla rekabet edememesine yol açtığı belirlenmiştir.

(4) Limanlara yapılan yatırımların ihtiyaçları karşılamada yetersiz kaldığı ve finansal problemlere yol açtığı belirlenmiştir.

(5) Yap-İşlet-Devret kontratlarının özel sektör açısından büyük dezavantaj oluşturduğu ve bu nedenden dolayı özel sektör kuruluşlarından çoğunun finansal açıdan problemler yaşadığı ve yeterli miktarda sermayeleri olmadıkları için de yeni

yatırımlar yapamadıkları tespit edilmiştir.

(6) Eski elleçleme ekipmanları, dijitalizasyondaki gecikmeler ve liman tesislerindeki yetersizliklerden ötürü Türkiye’deki yük elleçleme verimliliğinin dünya limanlarına göre düşük olduğu belirtilmiştir.

(7) Tesislerin yetersizliği ve sistemlerdeki eksikliklerden dolayı demiryollarının konteyner nakliyatında düzgün bir şekilde kullanılamadığı belirlenmiştir.

Limanların etkinliğini ve verimliliğini ortaya çıkarabilmek için, limanlarda yaşanan sorunların iyi analiz edilmesi gerekmektedir. Türkiye’deki limanlar incelendiği zaman, limanların genelinde yaşanan ortak sorunlar da anlaşılmış olacaktır. Bu sorunlar aşağıda belirtilmiştir (TDİ, 2000: 224):

Merkezi hükümetin görevine ilişkin temel sorunlar (ULIMAP, 1999: 4-1):

- Bölgesel temelde komşu limanlar arasında liman fonksiyonunun verimsiz yönetimi,
- Ülke çapında stratejik planlama ve koordinasyonun yetersiz fonksiyonu,
- Liman yatırımlarına özel sektör katılımının yetersizliği.

En önemli sorunlardan biri: özel finansal inisiyatiflerle ülke çapında liman gelişiminde özel sektörünün rolü açıklığa kavuşturulamamasıdır. Ayrıca koordinasyon eksikliğinin olduğu yerde, denizcikle ilgili taleplere ayak uydurulması zor olacaktır. Örneğin: özel sektör tarafından talep edilmemiş gelişmeler bölgesel/ulusal ekonomi üzerinde olumsuz etkilere neden olacaktır.

Liman yönetim kurulunun görevine ilişkin temel sorunlar (ULIMAP, 1999: 4-2):

- Değişik sektörler tarafından liman gelişiminin istenilmemiş olması,
- Büyük limanların çevresinde önemli su kirliliği,
- Devlet limanlarında etkisiz yönetim: karar verme esnekliğinin az olması.

Türkiye’de liman yönetiminin özelliklerinden biri liman yönetim kurumlarının çeşitliliğidir. Limanlar TCDD, TDİ, belediye idareleri ve özel şirketler tarafından yönetilmektedir. Bu kurumlardan her biri liman gelişimini kendine göre destekler.

Büyük şehirlerdeki ve endüstriyel bölgelerdeki limanlarda su kalitesi oldukça düşüktür. Yasal sorumluluklar bakanlıklara ve belediye idarelerine aittir. İnşaat işlerini yöneten liman yönetim kurumları dışında su alanlarına yakın olan liman yönetim kurumları çevre korumasından sorumlu değildir.

TCDD limanlarındaki her liman yönetim kurumu sadece işletmeci olarak görev yapmaktadır. Liman gelişimi planlarını yapmak gibi liman yönetimi fonksiyonları TCDD’nin Ankara’daki genel merkezi tarafından üstlenilmektedir. Her liman aldığı kararı genel merkeze sormalıdır ve genel merkezin kararını izlemelidir. Ayrıca, limanlar bu sitemde kapsamlı bakış açısıyla yönetilmelidir ve de gelen fırsatlar kararların zamanında verilmemesinden dolayı kaçmaktadır.

Yukarıdaki sorunlardan başka Türkiye limanlarında mevcut olan diğer sorunlar (ULIMAP, 2000: 1-12 - 1-20):

- 1) Liman idaresi ve yönetim sisteminin sorunları:
 - a. *Kapsamlı liman idarelerinin eksikliği:* Özellikle Türkiye’nin deniz taşımacılığının gelecekteki eğilimi göz önüne alındığı zaman liman idarelerinin planlama-düzenleme fonksiyonlarında bazı sınırlar vardır. Çünkü, idare sisteminde ülke çapında politik hedefler gibi Türk limanlarının gelecekteki vizyon eksikliği belirtilmektedir.
 - b. *Özel sektör tarafından liman gelişimi: Düzensiz liman gelişiminin doğması:* Ulusal liman politikası için, özel sektör tarafından tamamlanan liman yatırımları zorunludur.
 - c. *Devlet limanlarının yönetimi: Kullanıcıların taleplerini yansıtma zorluğu:* TCDD limanlarında, yatırım planlaması ve fiyat-koyma gibi liman yönetimiyle ilgili

politikaları içeren son kararı Ankara'daki genel merkez vermektedir. Ancak, burası limanların aktif olarak işletildiği yerler değildir. TCDD limanlarının mevcut yönetim sistemi, çabuk karar vermeyle ilgili zorlukların yanında, en büyük problem aktif kullanıcıların taleplerinin bu sistemde yansıtılmasının oldukça zor olmasıdır. Çünkü son karar verme işini liman faaliyetlerini fiilen yapan yer yerine tamamıyla uzak bir yer vermektedir.

2) Ulusal Ekonomik Gelişmenin darboğaz yaşaması olasılıkları:

Günümüzde, kapsamlı liman politikaları eksiktir. Bu nedenle liman tesisleri için gerekli olan bütçe ve fonlar rahatça sağlanamamaktadır ve uzun dönemde gerekli miktarda liman tesislerinin yapımı net değildir. Eğer gerekli tesis miktarı sağlanamazsa, bundan sonra ulusal ekonomik gelişme hedefleri kaçırılmış olacaktır. Başka bir deyişle, ulusal ekonomik gelişmede darboğaz yaşanabilecek durumlardan birisi liman gelişiminde geri kalmaktır.

3) Uluslararası konteyner taşımacılığında ast mevki:

Türkiye'de hiç ana-liman bulunmamaktadır ve tüm limanlar besleme limanı olarak faaliyet göstermektedir. Limanlarda yapılan mevcut besleme taşımacılığı sadece gemi maliyetleri göz önünde bulundurulduğunda bile ana gemilerden birinin doğrudan Türk limanına uğramasından daha pahalıdır. Bunun sonucunda maliyetlerden doğacak aradaki farkı Türk şirketleri ve Türk halkı ödemek zorunda kalacaktır. Ayrıca, besleme taşımacılığının daha yüksek taşıma masrafları ürün fiyatlarına yansıyacak ve bu, Türk şirketlerinin uluslar arası rekabet gücüne zarar verecektir.

4) Ulusal kaynaklar ve enerjinin dengeli akışının artan önemi:

Dökme yükler, şimdiye kadar genellikle özel sektör tarafından elleçlenmiştir. Geri planda, dünya kaynaklarının kıtlığıyla ilgili farkındalığın artması ve enerji gibi

kilit ürünlerin dengeli akışının stratejik önemi anlaşılması sonucunda hükümetin rolü kilit ürünlerin dengeli akışının artmasını sağlamak olmuştur.

5) Çevre sorunlarına karşı ilgisizlik:

Çevre görünümüyle ilgili olarak, liman yönetim kurulu sadece deniz alanını kullanmaktadır ve herhangi bir çevre sorumluluğu taşımamaktadır.

6) Bakım işlerinin yetersizliği:

Liman tesislerinin günlük bakımı, hesaplanmış yaşam süreleri içersinde bunların iyi durumda tutulabilmesi için son derece önemlidir. Çünkü, liman hasara uğrarsa, gelen gemiler limana yanaşamayacak, yük elleçleme çalışmaları beklenildiği gibi yapılamayacak veya yük elleçleme ekipmanları kullanım dışıysa, bundan sonra liman yeterli verimliliği sağlayamayacaktır. Bu da liman için önemli bir gelir kaybına neden olacaktır. Bu nedenle yük elleçleme ekipmanları, senede en az 1 defa yenilenmelidir.

7) Risk yönetimi yetersizliği:

1999 yılının ağustos ayında Kocaeli depremi yaşanmıştır ve bu depremde Derince Limanı büyük hasar görmüştür. İlk yardım ulaştırma ve vatandaşların tahliyesi karayolları şebekesinin fazla hasar görmemesi sonucunda karayollarıyla yapılmıştır. Ancak, böyle büyük depremlerde karayolları şebekesinin hasar görmeyeceğine dair bir garanti yoktur. Eğer Kocaeli depreminde karayolları da hasara uğrasaydı, şehre ilk yardım ulaştırılamayacaktı. Böyle bir durumun meydana gelmesi durumunda risk yönetiminin yetersiz kaldığı görülmektedir.

8) Finansal problemler:

Türkiye Limanları'nın altyapısının yenilenememesinde ve yeni yatırımlar yapılamamasındaki en önemli engel yeterli finansal desteğin sağlanamamasıdır.

Sınırlı ekonomik imkanlar nedeniyle yatırımların gerçekleştirilmesi reel olarak çok zaman almakta ve tesisler zamanında tamamlanamadığı için beklenen faydayı sağlayamamaktadır (Arıkan, 2000: 25).

Belediyeler, liman yatırımlarının masraflarını paylaşmamaktadır. TDİ limanlarının mali durumu giderek daha da kötüleşmektedir.

9) Yük elleçleme verimliliğinin dünya standartlarının altında kalması:

Üç büyük konteyner limanımız olan Haydarpaşa, İzmir ve Mersin limanlarında yük elleçleme verimliliğinin iyiye gittiği söylenmektedir. Ancak, bunlar dünyadaki büyük konteyner limanlarıyla karşılaştırıldığı zaman hala onların çok gerisinde kaldığı söylenebilir. Bunun nedenlerine gelince, sadece işletmecilerin gücü değil, aynı zamanda yetersiz konteyner saha kapasiteleri, eski yük elleçleme ekipmanları veya dijitalizasyonda gecikme v.b. nedenler söylenebilir.

10) EDI'nin Türkiye'de kullanılmasında gecikilmesi:

Günümüzde, büyük limanlar EDI'yi (Elektronik veri değişim sistemi) kullanarak liman idare işlerini yürütmekte ve rekabetini daha kolay yapmaktadır. EDI kırtasiye işlemleri ve bürokrasiyi azaltır, maliyetleri düşürür, üretkenliği ve karlılığı artırır ve hızlı ve doğru veri akışı sağlamaktadır. EDI'nin Türkiye'de kullanımı yok denecek kadar azdır.

11) Konteyner taşımacılığında demiryolu kullanımının yetersizliği:

Yeterli tesislerin ve uygun sistemin eksikliğinden dolayı konteyner taşımacılığında demiryolu kullanımı yetersizdir.

Türkiye limanlarında yapısal ve işletmecilik alanında karşılaşılan sorunlar şu şekilde özetlenebilir (Aslan ve Sarıkaya, 2000: 87-88; Karabacak, 2000: 56-57;

Limancılık Sektörü Raporu, 2007: 104-107; Öncü, 2000: 163; TDİ, 2000: 224; Yercan, 1996: 156-158):

- Dünyada tarifeler limanın özelliklerine, potansiyeline, mevsimine, gemi tipine, hatta pazarlık usulüne göre belirlendiği halde, Türkiye’de tek tip ücret tarifesini her liman bünyesine ve ticari rekabete uymamaktadır,
- Liman otoritesi sistemi geliştirilmemiştir ve halen devam etmekte olan işletmecilik sorunları bulunmaktadır,
- Gümrük hizmetleri, araç-gereç ve personel eksikliği sebebiyle ticari işlem ve faaliyet hızının çok gerisinde kalmaktadır,
- Gümrük mevzuatı konteyner ve transit taşımacılığın isteklerine uygun değildir,
- Türk limanlarının büyük çoğunluğu yanlış planlama nedeniyle kentlerin içinde sıkışıp kalmıştır,
- Türk limanları halen ayrı kuruluşlar tarafından yönetilmektedir,
- Modern ekipmanlar sağlanan yerlerde liman işçi temini sayısında beklenen azalma gerçekleşmemiştir ve personel maliyeti yüksektir,
- Limanların yükleme/boşaltma maksimum kapasitesi bir sezon boyunca atıl kapasite sınırlarında kalmaktadır,
- Liman işletmesi yönünden özerk liman uygulamasına geçilememektedir,
- Limanlarda otorite çokluğu bulunmaktadır,
- Limanlarda genel amaçlı ve özel amaçlı planlama, yatırım ve faaliyetlere ilişkin uzun vadeli program yapılmamaktadır,
- Liman yönetiminde bilgi akışı zayıflığı vardır,
- Limanların kapasite ve elleçleme onarım olanakları ve teknolojileri geridir,
- Limanların yapısal yetersizlikleri vardır,
- Limanlar 24 saat düzenli hizmet verememekte, bürokrasi sorunları yaşanmaktadır,
- Limanlar farklı kurumlar tarafından yönetildiğinden aralarında koordinasyon bulunmamaktadır,
- TCDD’nin asıl işlevi demiryolu işletmeciliği olduğundan, limanlardan elde ettiği geliri diğer faaliyetlerinde de ek destek olarak kullanmaktadır,

- Büyük tonajlı gemilerin limana alınıp rıhtımlara yanaştırılması ve rıhtımdan ayrılmaları esnasında yardımcı olan römorkörler genellikle yeterli sayıda ve güçte değildir,
- Limanlarda hizmete göre kalifiye eleman bulunmaması
- Limanların periyodik taramalarını yapacak araç-gereçlerin yetersiz kalması,
- Limanların çoğunun tapu tescillerin yapılmamış olması,
- Limanların su derinliklerinin yetersiz olması,
- Liman geri bağlantı yollarının tamamlanamamış olması,
- Limanlarda hizmet sunan birimlerin mevzuatlarının koordine edilememesi,
- Deniz ve çevre kirliliğini önleyici ekipmanların yetersiz olması,
- Limanlarda gerek yapım gerekse de işletme ekipmanlarının eksik olması,
- Yanaşma yerleri, rıhtımlar, rıhtım boyları, derinlikler ve rıhtım vinçlerinin yetersiz kalması,
- Liman hizmet tarifelerinin maliyet esasına oturtulamaması,
- Özel amaçlı olarak kurulan limanlara genel limancılık hizmeti yetkisi verilmesi,
- Mevcut kıyı yapıları ve limanların mülkiyet ve işletme haklarını elinde bulunduran; kamu, belediye ve özel idarelerin haksız rekabet ortamı yaratan uygulamaları
- Kamu ve Özel kuruluşlar tarafından yapılması istenilen kıyı tesisleri, “Yatırımcılar tarafından yapılacak kıyı tesislerinde uygulanacak prosedüre” göre incelendiğinden ve izin verildiğinden bu prosedürün; karmaşık, birbirinden bağımsız ve farklı Bakanlık ve kurumları içermesi ve süresinin çok uzun olması,
- İlgili yasaların eski olması ve uygulamada çok fazla problemle karşılaşılması,
- Limanların projelendirme aşamasında, gelecekteki gelişimlerinin göz önünde tutulmaması,
- Liman işletmeciliğinin planlı bir şekilde yapılamaması, mevcut alanların, makine ve ekipmanın istenilen verimlilikte kullanılmaması,
- Vergi ve kamu ödemelerinin yüksek olması
- Akdeniz limanları ile karşılaştırıldığı zaman Türkiye limanlarında gemilere verilen hizmetlerin pahalı olması,

- AB'ye üye olunmaması sonucunda Avrupa ülkeleriyle yapılan dış ticaret taşımalarında karşılaşılan zorluklar,
- Limanların belli bir bölümünde iş ve işçi güvenliği konusunda yetersizlikler yaşanması,
- Ölçek ekonomisine uygun operasyonların yapılamaması,
- Sermaye yapısının yeterince güçlü olmaması,
- Türkiye'nin içinde bulunduğu ekonomik ortamdan dolayı karşılaşılan sıkıntılar,
- Gümrük Mevzuatının ticari gelişmelerin gerisinde kalmış olması
- Gümrük Mevzuatına hakim olan eleman sayısının az olması,
- Özel limanların tanıtılmasının ve pazarlanmasının düzgünce yapılamamasıdır.

Sonuç olarak, yönetimin özerk düşünceli olduğu, serbest piyasa koşullarında limanları rekabete hazırlayıcı, kendi reklam ve pazarlamasını istenilen seviyede yapabilen limanlar Türkiye'de henüz mevcut bulunmamaktadır.

4.5. TÜRK LİMANLARINDA GÖRÜLEN SORUNLARA İLİŞKİN ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Türkiye limanlarının mevcut sorunları, yapılan Master Plan çalışması sonucunda hazırlanan raporda belirlenmiş ve bu sorunlara ilişkin bazı çözüm önerileri aşağıda belirtilmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2009b: 76-78):

(1) Liman Yönetim ve İşletim Sorunları ve Çözüm Önerileri

a. Gelecek yıllardaki konteyner trafiğine olan talepteki artış göz önüne alınmalı ve özel sektör tarafından yapılacak limanları bütünleştiren bir politika benimsenmelidir.

b. Gelecekteki liman gelişimi için liman alanlarının yerel yönetimler ve liman idarelerinin ortak katılımıyla yönetilmesi ve arazinin kullanılmasındaki kısıtlamalar nedeniyle limanın çevresindeki alanlarla bir bütün olarak geliştirilmesi önerilmiştir. Ayrıca liman gelişiminin gelecekte, ilgili bölgenin altyapı gelişimi çerçevesinde

yerel yönetimlerle uyumlu olarak ele alınması öngörülmüştür.

(3) Çalışmada besleme limanların ana limanlarla karşılaştırıldığı zaman, besleme limanların taşıma ücretlerinde artışa yol açtığı ve mal fiyatlarını arttırarak Türk limanlarının diğer limanlarla rekabet edememesine yol açtığı belirlenmiş, Türkiye’de uluslararası ana liman yapımının desteklenmesi önerilmiştir.

(4) Dünya kaynaklarının azalmasıyla birlikte ülkeye enerji ve endüstriyel maddelerin sabit akışının önem kazandığı ve bu istikrarın korunması için de devletin rolünün arttırılması gerektiği öngörülmüştür.

(5) Liman idarelerinin çevrenin korunması için daha çok sorumluluk alması ve deniz ulaşımının enerji verimliliğinden dolayı teşvik edilmesi önerilmiştir.

(6) Liman tesislerinin düzgün olarak hizmet verebilmesi için bakım ve onarım faaliyetlerinin, mutlaka düzenli olarak yapılması gerektiği belirtilmiştir.

(7) Geçmiş 30 yıla dayanan doğal afetlerle ilgili hasar verileri toplanarak, depreme dayanıklı yapılar inşa edilmesi ve yapıların dayanıklılığının kontrol edilmesi öngörülmüştür. Ayrıca hasar görmüş yapıların bakım ve onarımının en kısa sürede yapılması gerektiği belirtilmiştir.

(10) Türkiye limanlarındaki mevcut elleçleme ekipmanlarının eski olması, dijitalizasyona geçişte gecikmeler yaşanması ve liman tesislerindeki var olan eksiklikler nedeniyle Türkiye limanlarındaki yük elleçleme verimliliğinin dünya limanlarına göre daha düşük olduğu belirtilmiştir. Verimliliğin arttırılabilmesi için de kapasite arttırımına gidilmesi, elleçleme ekipmanlarının yenilenmesinin yanısıra operatörlerin eğitilmesi, kontrol merkezi ve operatörler arasındaki iletişim sistemlerinin geliştirilmesi ve kargo elleçlenmesinin dijitalize edilmesi önerilmiştir.

(11) Bilgisayar sistemlerinin liman yönetiminde konteyner envanter sistemi, konteyner alımı/teslimi ve yükleme/boşaltma operasyonları gibi liman aktivitelerinin denetiminde kullanılması ve elektronik veri değişimi (EDI) sisteminin benimsenmesi

önerilmiştir.

(12) Liman kullanıcısının memnuniyetinin artırılması için kullanıcı temelli liman görüşünün benimsenmesi, bunu gerçekleştirmek için de gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi, yük elleçleme verimliliğinin artırılması ve EDI sisteminin kullanılması gerektiği belirtilmiştir.

(13) Türkiye’de demiryollarından yeterince faydanılmadığı ve demiryollarının konteyner nakliyatında kullanılmadığı belirlenmiştir. Ancak, demiryollarının konteyner taşımacılığında sağladığı ekonomik avantajlar nedeniyle konteyner taşımacılığında demiryollarının kullanılmasının teşvik edilmesi önerilmiştir.

“Türk Limancılık Sektörü Raporu 2007 Vizyon 2023” adlı raporda limancılık sektörüne Cumhuriyetin 100. yılında ulaşılması için; liman yönetiminde Türkiye’nin liman işletme yapısına uygun olan liman otoritesi modelinin bütün ana limanlarımızda yerleşmesi, gemi ve yük hizmetleri ile dünya standartlarında hizmet verebilen limanlar olunması ve liman işletmeciliğinde edindiği bilgi ve tecrübeyi Türkiye dışına ihraç eden bir seviyeye ulaşması gibi bir takım hedefler konulmuştur. Belirlenen bu hedefler doğrultusunda, Türkiye limanlarının küreselleşme çağında tutunabilmesi için limanların; altyapı, üstyapı, donanım ve finansal yapılarıyla birlikte idari yapısı ile de güçlü yapılar olması gerektiği belirtilmiştir.

Sektör raporunda, sektörün içinde bulunduğu temel sorunlara karşı geliştirilen çözüm önerileri aşağıda belirtilmiştir (Türk Limancılık Sektörü Raporu “Vizyon 2023”, 2007: 116-117):

- Gümrük Mevzuatında gereken değişiklikler yapılarak Türkiye limanlarında kabotaj yüklerine hizmet verilmesinin önü açılmalıdır.
- Limancılık yatırımlarına teşvik edecek yasal ve mali önlemler alınmalı ve yapılan yeni yasal düzenlemelerle beraber devlet ve özel sektör işbirliği içersinde olmalıdır.

- Kıyı mastır planı çalışmalarına başlanmalı ve bu planın düzgün olarak hazırlanması için özel limanların da görüşü alınmalıdır.
- Kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini liman işletmecilerinin vermesi veya bu hizmetlerin onların kontrolünde verilmesi sağlanmalıdır.
- Kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinden alınan % 6,5 pay kaldırılmalı veya bu pay hizmet veren araçların yenilenmesinde kullanılmalıdır.
- Yürürlükten kaldırılan liman yatırımlarını özendirecek uygulamaların yeniden yürürlüğe alınması gereklidir.
- Transit taşımacılıkta Gümrük Mevzuatı sorunlarının yapılan yeni düzenlemelerle birlikte ortadan kaldırılması gerekmektedir.
- Liman ekipmanlarına ve tırlara transit yakıt verilmesine ilişkin mevzuatın düzenlenmesi gerekmektedir.
- Kıyı yapılarında uygulanacak prosedür yeniden düzenlenmelidir.
- Liman yatırımları konusunda tek bir kuruma yetki verilmelidir.
- Limanların temel alt yapılarının yapım, bakım ve onarım işleri devlet tarafından yapılmalıdır.
- Devlete değişik adlar altında ödenen ücretler objektif kriterlere bağlanmalıdır.
- Limanların taranmasındaki izin süreci kolaylaştırılmalı, özel tarama şirketlerinin kurulması teşvik edilmelidir.
- 5312 sayılı kanun kapsamında, acil eylem planı hazırlaması zorunlu olan limanlar arasında kesin bir ayırım yapılmalı ve her limana, hangi kategoride olduğunu belirten bir yazı verilmelidir. Ancak, akaryakıt ve tehlikeli yük elleçlemeyen limanlar kanun kapsamı dışında tutulmalıdır.
- Denizcilik Bakanlığı'nın en kısa sürede kurulması sağlanmalıdır.
- Yürürlükteki Gümrük Mevzuatı düzenli olarak incelenmeli ve yenilenmelidir.

- Gümrük Mevzuatının ilgili personele öğretilmesi için hizmet içi eēitim sunulmalıdır.
- Gümrükler 24 saat çalışma uygulamasına geçmelidir.
- Özel limanların standartları konusunda sektörde limanlarda mutlaka olması gereken asgari koşullar belirlenmeli ve denetimi yapılmalıdır.
- Liman iřletmeciliēi kurumsal yapılar tarafından yönetilmeli ve Liman Otoritesi işletmecilik anlayışı olarak yerleştirilmelidir.
- TÜRKLİM aracılıēıyla bir fon oluşturularak özel limanların tanıtım ve pazarlanması yapılmalıdır.
- Belli kurumlar tarafından mevcut çalışanlara liman operasyon elemanı eēitimi verilmelidir.
- Türkiye’de devlete ve özel sektöre ait limanların multimodal taşımacılık imk nlarını arttırılmalı ve tüm bu ulaştırma sistemleri ile entegrasyonu saēlayacak altyapı yatırımları yapılmalıdır.
- Liman art bölgelerinden kapalı ve depolar, antrepo tır parkları, bakım onarım firmaları, saēlık kuruluşları olarak yararlanılabileceēi d ş n lmeli ve bu amaçlar dışında liman art bölgesinin imara açılmasına izin verilmemelidir.

Gelecek yıllarda transit taşımacılıktan gereken payın alınabilmesi, i  ve dış ticarete en iyi şekilde hizmet verilebilmesi ve Türkiye’de mevcut olan ve yeni kurulacak sanayi tesislerinin ihtiyaçlarına etkili bir şekilde hizmet verilebilmesi için, limanlarda yapısal, işletmecilik ve mevzuatlar açısından başka tedbirlerin de alınması gerekmektedir (Karabacak, 2000: 57).

Bu sorunlara ilişkin alınması gereken tedbirler ařaēıda belirtilmiştir (Aslan ve Sarıkaya, 2000: 88-90; Güler, Güner ve Kadioēlu: 2000: 67-68; Karabacak, 2000: 57-59;  nc , 2000:164-166; Limancılık Sektörü Raporu: 2007: 116-117; ULIMAP, 1999: 4-1, 4-2; Yercan, 1996: 165-168).

1) Yapısal Tedbirler:

- Çağdaş kriterlere göre en uygun noktalarda yeni ana limanlar yapılmalıdır,
- Konteyner taşımacılığına yönelik tedbirler alınmalıdır,
- Limanların geri saha bağlantıları, yük akışında darboğaz yaratmayacak şekilde düzenlenmelidir,
- Şehir içinde kalan ve genişlemeye uygun olmayan limanlar, eğer imkan var ise kamu arazilerinin bu limanlarımıza kazandırılması suretiyle genişletilmelidir,
- Rıhtımlarımızın su derinliklerinin artırılarak büyük tonajlı gemilerin yanaşmalarına olanak verilmelidir
- Kılavuz kaptanların sayılarını artıracak tedbirler alınarak, gemi yanaşmalarında kılavuz eksikliğinden kaynaklanan sorunların çözülmesi gerekmektedir.
- Mevcut limanlarda eksikliği hissedilen ulaştırma ve lojistik unsurlar öncelikle tanımlanmalı, yeni yapılacak limanlarda ise bu unsurlar sağlanmış olmalıdır,
- Mevcut limanlarda öncelikle sahip olunan altyapıda en yüksek verimi alıp daha sonra kapasite arttırıcı altyapı yatırımlarına yönelmek gerekmektedir.

2) Liman İşletmeciliği Tedbirleri:

Limanların düzgün bir şekilde işletilebilmesi için merkezi hükümet bazı önlemler almıştır. Bunlar:

- Ülke çapında liman gelişiminin temel politikasının kurulması,
- Merkezi hükümet aracılığıyla ülke çapında liman gelişimi üzerinde planlama ve koordinasyon fonksiyonunun görevinin kurulması,
- Liman istatistikleri üzerinde güvenilirliğin geliştirilmesi.

Ayrıca liman yönetim kurulu da bir takım önlemler almıştır. Bunlar:

- İdare ve sorumluluğun “Liman idaresi” gibi her liman yönetim kurumuna bırakılması,
- Liman yönetimiyle yerel hükümetin ilgisi,
- Genel merkezden her limana doğru, liman yönetimi üzerinde zorunlu idare yetkisi verilmesi,
- TCDD limanlarında daha özerk yönetimin oluşturulması: Daha yüksek yük elleçleme miktarlarının beklendiği sınırlı alanlarda kar merkezleri gibi bölgesel kurumun denenmesi.

Liman işletmeciliğinin karşı karşıya olduğu sorunların çözümlerine ilişkin alınabilecek genel önlemleri şöyle özetleyebiliriz:

- Limanlarda verilen hizmetlerin hızlandırılması ve yükün limanda asgari sürede kalarak elleçlenmesinin temini için yük sahibi, armatör ve liman işletmesi arasında koordinasyon sağlanmalıdır,
- Operasyonel hizmetler açısından limanlarda, günde 24 saat sürekli hizmet verilmelidir,
- Bürokratik hizmetler açısından, işlemler sadeleştirilip sistematik ve süratli bir yapı özelliğine sahip olmalıdır,
- Türk limanları genel ve özel amaçlı limanlar şeklinde ayrı olarak uzun süreli planlanmalıdır,
- Limanlarda yönetim kadrosunda ve kilit noktalarda eğitilmiş ve uzman personele yer verilmelidir,
- Meslek liselerinde “Limancılık” bölümü açılıp, limanlarda alt kademedeki kadrolarda konusunda daha bilgili personel açığı kapatılmalıdır
- Ekipman ve teçhizat operatörlerinin eğitimi için seminer ve kurslar düzenlenmelidir,
- Türkiye’de konteyner limanlarının sayısı artırılmalıdır,
- Liman dışında boş konteyner toplama alanları kurulmalı ve bu alanlar ile liman arasında kara ve demiryolu bağlantısı yapılmalıdır,

- Limanlarımız araç, gereç ve diğer imkanlar açısından geliştirilmeli, aynı anda değişik yüklü gemiler yanaşabilmeli ve bunlara etkili bir hizmet sunulabilmelidir,
- Devlet-denizcilik-üniversite işbirliğinin sağlanıp, limanlar konusunda da planlı ve koordineli çalışmalar yapılmalıdır,
- Türkiye'deki kamu limanlarının ekonomik konjonktürden çabuk etkilenmesi, değişen teknolojiye anında uyum sağlamaması ve sadece birer istihdam merkezi olarak görülmesi nedeniyle limanların özerk yapıya sahip olmaları gerekmektedir. Liman faaliyetleri ile ilgili yatırım kararlarında liman idaresinin yetkisi olmalıdır,
- Liman tarifelerindeki yakınmaların önlenmesi ve kamu limanlarının özel sektör limanlarına bu konuda emsal teşkil etmemesi için, liman yönetimlerinin özerk hale getirilerek yöresel farklılıklara göre her liman kendi tarifelerini maliyet bazında uygulamalıdır,
- Liman işletmesi-acente-gümrük-emniyet-sağlık koordinasyonunun tek bir merkezden yapılması bürokrasiyi azaltacaktır,
- Gelişen gemi teknolojisine uygun olarak gerek liman tesislerinin reorganizasyonu gerekse de çalışanların eğitimden geçirilmesi gerekmektedir
- Belediyelerin elinde bulunan liman ve iskeleler kabotaj taşımacılığına yönelik işletilmelidir,
- Liman hizmetlerinin ücret tarifeleri tekelcilik anlayışı dışında serbest rekabet şartları atkında yapılmalı her liman kendi tarifelerini uygulamalıdır,

3) Mevzuata İlişkin Tedbirler:

- Serbest Liman Statüsü Avrupa ve Amerika limanlarında uygulanmaktadır. Ülkemiz için yeni olan Serbest Liman kavramı etüt edilerek sonucuna göre karar verilmelidir,
- Tüm kıyı tesislerinde deniz ve çevre kirliliğini önleyecek gerekli tedbirlerin alınarak yasal ve idari düzenlemeler yapılmalıdır,
- Limanların tapu tescil işlemlerinin, işletici Kurum ve Kuruluşlar adına yapılması için gerekli mevzuat düzenlemeleri yapılmalıdır,

- Gümrük mevzuatı basitleştirilmeli ve ihtisaslaşmış bir deniz gümrüğü kurulmalıdır,
- Gelişen gemi tiplerine paralel olarak, Liman Tüzük, Yönetmelik ve Talimatlarda değişiklikler yapılarak, römorkör çekme gücü ayırımının kaldırılarak adet esas  uygulamasına geçilmelidir,
- Kıyı yapılarıyla ilgili olarak kuruluşlara yetki veren yasal mevzuatlar güncelleştirilmeli, yetkili kurumlar arasındaki bağlantı ve bürokratik işlemeler tespit edilerek koordinatör kurumca yürütülmelidir,

Türkiye limanlarının dünyada önemli limanlar haline gelebilmesi ve uluslararası standartlarda  ağdaş ve kaliteli bir hizmet sunabilmesi için devlet ve özel sektörün işbirliği yaparak Türkiye limanlarının özerk idare yapısına kavuşturulması yararlı olacaktır. Ancak, bu yapının oluşturulabilmesi için yapısal, mali ve yasal değişikliklerin yapılması gerekmektedir. Bunun sonucunda özerkleşmenin  n  de açılmış olacaktır. Böylece, Türkiye limanları dünya limanlarıyla rekabet edebilir duruma gelecek ve ülke ekonomisine de büyük katkılar sağlayacaktır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE LİMANLARINDA ÖZERK YAPININ OLUŞTURULABİLMESİ KOŞULLARININ ANALİZİ

5.1. ARAŞTIRMA SÜRECİ

5.1.1. Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı; Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulabilmesi koşullarının incelenmesidir. Çalışma kapsamında Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulabilme koşulları nedenleriyle birlikte açıklanmış olacaktır.

5.1.2. Araştırmanın Kısıtları

Türkiye limanlarını hedef alan bu çalışmada, limancılık sektöründe çalışanların görüşleri alınarak limanlarda özerk yapının oluşturulabilmesi veya neden oluşturulamayacağının önem derecesini belirlemek için beşli likert ölçeğinde hazırlanmış olan ve 41 sorudan oluşan anket çalışması yapılmıştır.

“Likert ölçeğinin seçenekleri Katılıyorum – Katılmıyorum şeklindeki cevaplardan ibarettir (Altunışık ve diğerleri, 2007: 107).” Kullanılan likert yöntemiyle çalışmada, katılımcılardan ankette yer alan ifadelerle katılıp katılamama derecelerinin belirtilmesi istenmiştir.

Araştırma kapsamına yalnızca Türk limancılık sektöründe çalışanların dâhil edilmesinin nedeni, limancılık sektörünün sahip olduğu özel konum nedeniyle belli bir birikim gerektirmesi ve sektör dışındaki çalışanların konuya yaklaşımının yetersiz kalacağı düşüncesidir. Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulması veya oluşturulamamasını araştırmak ve elde edilen yeni fikirleri hayata geçirip projeler hazırlamak yalnızca limancılık sektöründe çalışanların görüşleri değerlendirildiğinde tatmin edici olacaktır.

Anket formları, özel limanlara ve limanlarla iş yapan taşeron firmalara gönderilmiştir. Gönderilen formlar çalışanlar tarafından doldurulmuştur. Veriler, 21 Aralık 2009 – 25 Ocak 2010 tarihleri arasında toplanmıştır.

5.1.3. Araştırmanın Yöntemi

Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulabilmesi koşullarının incelenmesi amacıyla anket hazırlanmıştır. Hazırlanan anket üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, sektörde çalışanların Türkiye’deki devlet limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajlar hakkındaki düşünceleri ele alınmıştır. İkinci bölümde, bu çalışanların devlet limanlarında özerk yapının oluşturulamamasının nedenleri hakkındaki düşünceleri araştırılmıştır. Üçüncü ve son bölümde ise çalışanların devlet limanlarında özerk yapının oluşturulabilmesi için gereken koşullar hakkındaki düşünceleri gözlemlenmiştir.

Bu çalışma, Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulabilmesi veya bu yapının Türkiye’de neden oluşturulamayacağının belirlenmesi açısından sektöre faydalı olacaktır.

5.1.3.1. Araştırmanın Modeli

Yapılan araştırmada limancılık sektöründe çalışanların profil soruları ile cevapladıkları ve limanlarda özerk yapının oluşturulması veya oluşturulamaması koşullarına ilişkin faktörler incelenmiştir.

5.1.3.2. Evren ve Örneklem

Limancılık sektöründe çalışanlar araştırmanın hedef kitlesini oluşturmaktadır.

5.1.3.3. Anket Çalışması ve Verilerin Toplanması

Araştırmanın amacı kapsamında hazırlanan anket formu kullanılmıştır. Anket formları taşeron firmalara ve liman bünyesindeki özel firmalara internet yolu ile elektronik posta olarak gönderilmiştir. Gönderilen formların 96 tanesinden geriye dönüş olmuştur.

5.1.3.4. Verilerin Çözümü ve Yorumlanması

Anket çalışması sonucu elde edilen verilerin analizi SPSS 16.0 programında değerlendirilmiştir.

Anket güvenilirliğinin değerlendirilmesinde Alfa Katsayısından (α) (Cronbach Alfa) yararlanılmıştır. Geriye dönen anketlerin değerlendirilebilmesi için yapılan analizlerde 96 adet katılımcıdan elde edilen veriler kullanılmıştır. Alfa katsayısı 0,851 olarak hesaplanmıştır.

Tablo 4. Güvenilirlik Değeri

Cronbach Alfa	N
,851	32

Alfa (α) katsayısı; $0,80 \leq \alpha < 1,00$ olduğu için ölçek yüksek derecede güvenilir bir ölçektir ($\alpha=0,85$).

Türkiye'deki devlet limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajları, devlet limanlarında özerk yapı oluşturulamamasının nedenleri ve devlet limanlarında özerk yapının oluşturulabilmesi için gerekli olan koşulları incelemek için hazırlanan ve 3 bölümden oluşan ankete, katılımcılar, ankette yer alan profil sorularına göre cevap vermişlerdir. Bu doğrultuda iki seçenekli cevabı olan profil sorularına **t-testi** uygulanmıştır. Çünkü iki grup arası farklılıkların araştırıldığı

testlerden biri t-testidir. İkiiden fazla seçenekli cevabı olan profil sorularına ise **ANOVA** ve **One-way ANOVA** testleri uygulanmıştır. Bunun nedeni ise ikiden fazla gruplar arasında yapılan karşılaştırmalar için bu testlerin uygun olmasıdır.

T-testi ve **Oneway-ANOVA** testi hakkında daha geniş bilgi bu testlerin açıklanacağı daha sonraki kısımlarda bulunmaktadır.

5.1.4. Anket Çalışmasının Değerlendirilmesi

Çalışmanın bu bölümünde limancılık sektöründeki çalışanların Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulabilmesi veya oluşturulamaması hakkındaki düşüncelerine etki eden faktörler değerlendirilmiştir.

5.1.4.1. Örneklem Grubunun Demografik Özelliklerine Göre Değerlendirilmesi

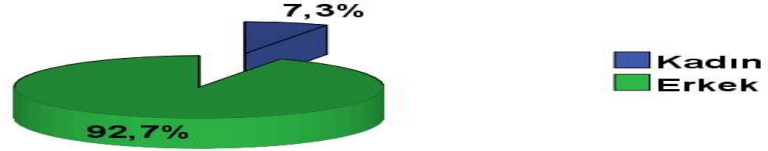
Çalışmanın bu kısmında örneklem grubunun demografik özelliklerine ilişkin dağılımı frekans ve yüzde tanımlayıcı istatistikleri kullanarak incelenmiştir ve çıkan sonuçlar aşağıdaki tablolar ve şekillerde gösterilmiştir.

Örneklem grubunun cinsiyetlerine göre dağılımları Tablo 5’de gösterilmiştir. Katılımcıların %7’si kadın, %93’ü erkektir.

Tablo 5. Örneklem Grubunun Cinsiyetlerine Göre Dağılımı

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçer	Kadın	7	7,3	7,3	7,3
	Erkek	89	92,7	92,7	100,0
	Toplam	96	100,0	100,0	

Şekil 6. Örneklem Grubunun Cinsiyetlerine Göre Dağılımı

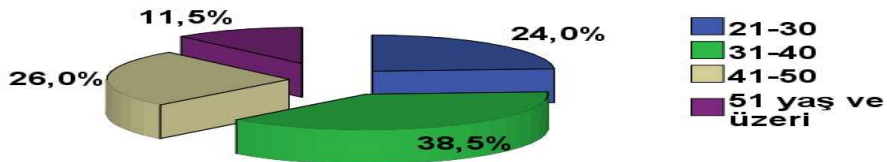


Örneklem grubunun yaşlarına göre dağılımları Tablo 6’da gösterilmiştir. Katılımcıların %24’ünün yaşı 21-30, %39’unun yaşı 31-40, %26’sının yaşı 41 - 50, %12’sinin yaşı da 51 yaş ve üzeridir.

Tablo 6. Örneklem Grubunun Yaşlarına Göre Dağılımları

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçer	21-30	23	24,0	24,0	24,0
	31-40	37	38,5	38,5	62,5
	41-50	25	26,0	26,0	88,5
	51 ve üzeri	11	11,5	11,5	100,0
	Toplam	96	100,0	100,0	

Şekil 7. Örneklem Grubunun Yaşlarına Göre Dağılımları

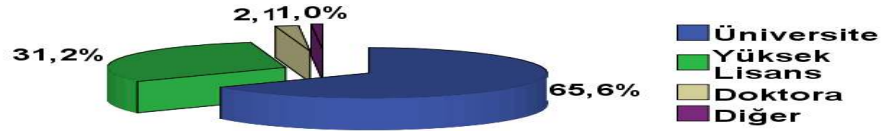


Örneklem grubunun öğrenim düzeylerine göre dağılımları Tablo 7’de gösterilmiştir. Katılımcıların %66’sı üniversite, %31’i yüksek lisans, %2’si doktora ve %1’i de diğer öğrenim düzeyleri arasında yer almaktadır.

Tablo 7. Örneklem Grubunun Öğrenim Düzeylerine Göre Dağılımları

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçer	Üniversite	63	65,6	65,6	65,6
	Yüksek Lisans	30	31,2	31,2	96,9
	Doktora	2	2,1	2,1	99,0
	Diğer	1	1,0	1,0	100,0
	Toplam	96	100,0	100,0	

Şekil 8. Örneklem Grubunun Öğrenim Düzeylerine Göre Dağılımları



Örneklem grubunun denizcilik eğitimi veren bir okul mezunu olup olmama düzeylerine göre dağılımları Tablo 8’de gösterilmiştir. Katılımcıların %50’sinin denizcilik eğitimi veren bir okul mezunu olduğu, geri kalan %50’sinin de denizcilik eğitimi veren bir okul mezunu olmadığı görülmektedir.

Tablo 8. Örneklem Grubunun Denizcilik Eğitimi Veren Bir Okul Mezunu Olup Olmama Düzeylerine Göre Dağılımları

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçer	Evet	48	50,0	50,0	50,0
	Hayır	48	50,0	50,0	100,0
	Toplam	96	100,0	100,0	

Şekil 9. Örneklem Grubunun Denizcilik Eğitimi Veren Bir Okul Mezunu Olup Olmama Düzeylerine Göre Dağılımları

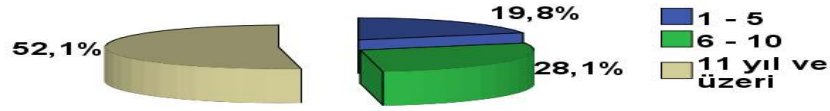


Örneklem grubunun sektördeki deneyim süresine göre dağılımları Tablo 9’da gösterilmiştir. Katılımcıların %20’sinin 1 ile 5, %28’inin 6 ile 10, %52’sinin de 11 yıl ve daha fazla olmak üzere sektörde deneyim süreleri bulunmaktadır.

Tablo 9. Örneklem Grubunun Sektördeki Deneyim Süresine Göre Dağılımları

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçer	1-5	19	19,8	19,8	19,8
	6-10	27	28,1	28,1	47,9
	11 yıl ve üzeri	50	52,1	52,1	100,0
	Toplam	94	100,0	100,0	

Şekil 10. Örneklem Grubunun Sektördeki Deneyim Süresine Göre Dağılımları

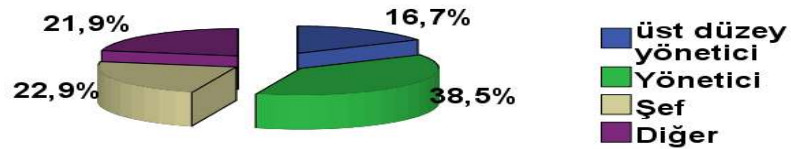


Örneklem grubunun görevlerine (şirketteki pozisyon) göre dağılımı Tablo 10'da gösterilmiştir. Katılımcıların %17'si üst düzey yönetici, %39'u yönetici, %23'ü şef ve %22'si diğer konumundadır.

Tablo 10. Örneklem Grubunun Görevlerine Göre Dağılımları

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçer	Üst Düzey Yönetici	16	16,7	16,7	16,7
	Yönetici	37	38,5	38,5	55,2
	Şef	22	22,9	22,9	78,1
	Diğer	21	21,9	21,9	100,0
	Toplam	96	100,0	100,0	

Şekil 11. Örneklem Grubunun Görevlerine Göre Dağılımları

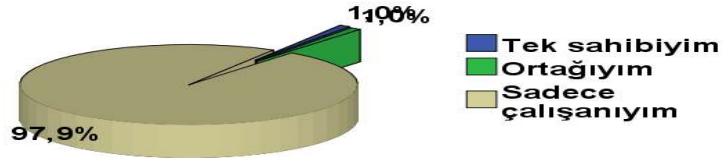


Tablo 11’de örneklem grubunun firma sahipliği açısından dağılımları gösterilmiştir. Katılımcılar arasında yalnızca 1 kişi firmanın sahibi ve 1 kişi de firmanın ortağıdır. Geriye kalanların tamamı sadece çalışanlar kısmında yer almaktadır.

Tablo 11. Örneklem Grubunun Firma Sahipliği Açısından Dağılımları

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçer	Tek Sahibiyim	1	1,0	1,0	1,0
	Ortağiyim	1	1,0	1,0	2,1
	Sadece Çalışanıyım	94	97,9	97,9	100,0
	Toplam	96	100,0	100,0	

Şekil 12. Örneklem Grubunun Firma Sahipliği Açısından Dağılımları

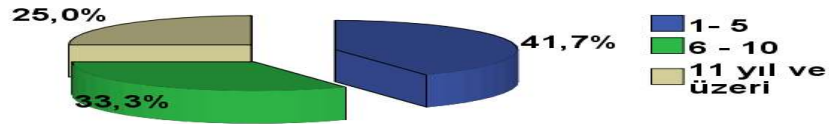


Tablo 12’de örneklem grubunun halen bulundukları görevde kaç yıldır çalıştıklarını inceleyen dağılım gösterilmiştir. Katılımcılardan %42’si 1-5, %33’ü 6-10, %25’i de 11 yıl ve üstü olmak üzere halen aynı görevde çalışmaktadır.

Tablo 12. Örneklem Grubunun Görevde Çalışma Yılına Göre Dağılımları

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçer	1-5	40	41,7	41,7	41,7
	6-10	32	33,3	33,3	75,0
	11 yıl ve üzeri	24	25,0	25,0	100,0
	Toplam	96	100,0	100,0	

Şekil 13. Örneklem Grubunun Görevde Çalışma Yılına Göre Dağılımları

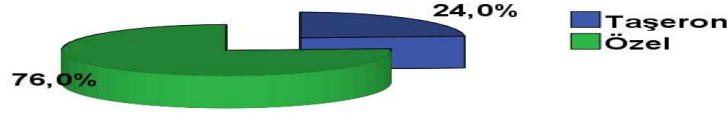


Tablo 13’de örneklem grubunun taşeronla bağlı bir firmada mı yoksa liman bünyesindeki özel bir firmada mı çalıştıklarına ilişkin dağılımlar gösterilmiştir. Katılımcılardan %24’ü taşeronla bağlı bir firmada, %76’sının da liman bünyesindeki özel bir firmada çalışmaktadır.

Tablo 13. Örneklem Grubunun Çalıştığı Firmaya Göre Dağılımları

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçer	Taşeron	23	24,0	24,0	24,0
	Özel	73	76,0	76,0	100,0
	Toplam	96	100,0	100,0	

Şekil 14. Örneklem Grubunun Çalıştığı Firmaya Göre Dağılımları



5.1.4.2. Limancılık Sektöründe Çalışanların Özerklik Hakkındaki Düşüncelerine İlişkin Ortalamaların Değerlendirilmesi

Çalışmanın bu bölümünde, Türkiye’deki devlet limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajların önem derecesinin belirlenmesi amacıyla limancılık sektöründe çalışanların görüşleri alınmıştır. Çalışanlara 8 ifade sunulmuş ve bu ifadeleri önem sırasına göre sıralamaları istenmiştir. Araştırma sonuçları ve devlet limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajlar Tablo 14’de gösterilmiştir (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007: 102).

Tablo 14. Devlet Limanlarının Özerk Yapıda Olmasının Sağlayacağı Avantajlar

İfadeler	Ort.±Std. Sp.
Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır.	4,15±0,97
Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır.	4,13±1,09
Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır.	4,12±0,95
Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır.	4,10±0,91
Hizmet çeşitliliği yaratacaktır.	4,09±0,96
Esnek tarife yapısını sağlayacaktır.	3,61±1,18
Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır.	2,92±1,33
Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır.	2,85±1,18

Verilen cevaplar içinde 4,15 ortalama ve 0,97 standart sapma ile en yüksek ortalamaya sahip olan ifade “Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır” ifadesi olmuştur. Limancılık sektöründe çalışanlar Türkiye limanları özerk yapıya kavuşturulduğu zaman limanın sunduğu hizmet kalitesinin artacağını düşünmektedirler.

Anket kapsamında yer alan “Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır” ifadesi 4,13 ortalama ve 1,09 standart sapma ile önem sırasına göre ikinci sırada yer almaktadır. Limancılık sektöründe çalışanlar limanlarda özerk yapının oluşturulmasıyla birlikte, limanın sunacağı hizmet kalitesinin artacağını ve limanın müşteri yönlü hizmet vereceğini vurgulamaktadırlar.

“Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır” ifadesi 4,12 ortalama ve 0,95 standart sapma ile önem sırasına göre üçüncü sırada bulunmaktadır. Sektörde çalışanlar müşteri odaklı hizmet verilmesinin limanlarda özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajlar içinde olduğunu vurgulamaktadırlar.

Ankette yer alan “Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır” ifadesi 4,10 ortalama ve 0,91 standart sapma ile birlikte önem sırasına göre dördüncü sırada yer almaktadır. Bu görüşle birlikte sektörde çalışanlar devlet limanlarında özerk yapının oluşturulmasıyla limanlarda verilen hizmetin daha hızlı olacağını ifade etmektedirler.

Verilen cevaplar önem sırasına göre incelendiğinde “Hizmet çeşitliliği yaratacaktır” ifadesi 4,09 ortalama ve 0,96 standart sapma önem sırasına göre beşinci sırada yer almaktadır. Yine aynı şekilde, sektörde çalışanlar devlet limanlarında özerk yapının oluşturulmasıyla birlikte limanlarda sunulan hizmet çeşitliliğinin artacağını vurgulamaktadırlar.

Ankete verilen cevaplar içinde önem sırasına göre “Esnek tarife yapısını sağlayacaktır” ifadesi 3,61 ortalama ve 1,18 standart sapma ile önem sırasına göre altıncı sırada gelmektedir. Devlet limanlarında uygulanan yüksek ticari tarifeler

nedeniyle sektör çalışanları devlet limanlarında özerk yapının oluşturulmasıyla birlikte esnek tarife yapısının sağlanacağını ifade etmektedirler.

Anket çalışmasına verilen cevaplar içinde yer alan ifadelerden ortalama değerleri en düşük olan iki ifade sırasıyla 2,92 ortalama ve 1,33 standart sapma ile “Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır” ifadesi ve 2,85 ortalama ve 1,18 standart sapma değerine sahip olan “Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır” ifadesidir. Yapılan çalışmada son sırada bulunmalarına rağmen, sektör çalışanları Türkiye limanlarında devletin uyguladığı baskı ve müdahalelerinin azalması ve devlet limanlarında personele ait ücret politikalarında daha adaletli olunmasına dikkat edilmesi gerektiğini düşünmektedirler.

Çalışmanın bu bölümünde limancılık sektöründe çalışanların görüşleri alınarak Türkiye’deki devlet limanlarında özerk yapı oluşturulamamasının nedenleri saptanmış ve ortalama ve standart sapma istatistikleri kullanılarak incelenmiştir. Analiz sonuçları Tablo 15’de verilmiştir.

Tablo 15. Devlet Limanlarının Özerk Yapıda Olmamasının Nedenleri

İfadeler	Ort.±Std. Sp.
Sektördeki bürokratik engellerdir.	4,52±0,84
Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır.	4,11±1,13
Türkiye’de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır.	4,01±1,03
Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir.	3,94±1,08
Limarlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır.	3,86±1,08
Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir.	3,80±1,11
Limn yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır.	3,73±1,13
Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir.	3,70±0,93

Tablo 15. Devlet Limanlarının Özerk Yapıda Olmamasının Nedenleri (Devamı)

Vergilerin yüksek olmasıdır.	3,69±1,05
Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır.	3,64±1,07
Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir.	3,51±1,12
Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir.	3,50±1,36
Türkiye'nin tarihsel geçmişi.	3,48±1,20
Devletin saf dışı bırakılarak limanların doğrudan özelleştirilmesidir.	3,42±1,17
Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır.	3,32±1,02
Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır.	3,00±1,39

Verilen cevaplar incelendiği zaman “Limancılık sektöründeki bürokratik engellerdir” ifadesi 4,52 ortalama ve 0,84 standart sapma ile birlikte en yüksek ortalamaya sahip olmuştur. Bu sonuca göre, limancılık sektöründe çalışanlar Türkiye’de bürokrasinin çok fazla olduğunu ve yoğun bürokratik engellerle karşılaşıldığını ifade etmişlerdir. Bürokrasinin bu kadar fazla olması limanlarda yaşanan iş süreçlerini uzatmakta ve zaman kayıplarının yaşanmasına neden olmaktadır. Zaman=Para olarak düşünülürse bürokrasinin bu kadar çok olması ülkenin ekonomik açıdan zarara girmesine neden olacaktır.

Ankete verilen cevaplar içinde aynı ortalama (4,11) ve 1.13 standart sapma ile “Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır” ifadesi önem derecesine göre ikinci sırada bulunmaktadır. Türkiye’de merkeziyetçi yapının egemen olması ve alınan her karar için öncelikle Ankara’ya danışılması Türkiye’de özerkliğin neredeyse var olmadığını göstermektedir. Türkiye’de devlet limanlarının merkezin denetimi altında olması ve bunun sonucunda gerekli olan kararları tek başına alamaması, Ankara’ya bunun için mutlaka danışılması sonucu merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olduğu kanısına varılmıştır.

Anket çalışmasına verilen cevaplar içinde ikinci ifadeyi 4,01 ortalama ve 1,03 standart sapma ile “Türkiye’de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır” takip etmiştir. Bu ifadeye göre,

limancılık sektöründe çalışanlar Türkiye’de yeni liman yatırımlarının kolaylıkla yapılabilmesi için mevcut yasaların basitleştirilmesi gerektiğini vurgulamaktadırlar. Türkiye’de, düzenli olarak 1963 yılından beri yapılan ve içinde limancılık politikasını da kapsayan beş yıllık kalkınma planları yapılmaktadır. Bu beş yıllık kalkınma planları içinde yer alan 7. beş yıllık kalkınma planında (1995 – 2000) limanlarda yapılmış programların hızlandırılması, gerekli yerlerde yeni liman kapasitelerin oluşturulmasının sağlanması politikası benimsenmiş, liman işletmeciliğinin özerk bir yapıya kavuşturulması veya özelleştirilmesi suretiyle uluslar arası rekabete hazır hale getirilmesi diğer bir hedef olmuştur. Bu planda yeni liman komplekslerinin gerçekleşmesi gerektiği üzerinde durulmuştur. Ancak ne 7. beş yıllık kalkınma planında ne de ondan sonra yapılan iki kalkınma planında da yeni liman yatırımları yapma yönündeki yasaların basitleştirilmesi ve limanlarda özerk yapının oluşturulabilmesi yönünde gelişme sağlanamamıştır.

Ankete verilen cevaplar içinde önem sırasına göre 3,94 ortalama ve 1,08 standart sapma ile önem sırasına göre dördüncü sırada yer alan “Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir” ifadesi bulunmaktadır. Türkiye, özerkliği incelemeyen ve bir pilot limanda özerkliği deneyip sonuçlarını görmeden limanlarla ilgili olan sorunlarını çözmek için doğrudan özelleştirme kavramına sığınmıştır. Bugüne kadar, Türk limanlarının ticaretin ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde kendilerini yönlendirmeleri ve geliştirmeleri için en uygun yöntemin özelleştirme olduğu düşünülmüştür. Bunun sonucunda, Türkiye umutsuzca özelleştirme yoluna girmiştir. Oysa, limanları tamamen özelleştirmeye çalışmak akılcı bir davranış olmayacaktır. Çünkü devlete zaten kâr getiren bir limanın tamamen özelleştirilerek elden çıkarılması ekonomiye yarar yerine zarar getirmesinden başka bir şey değildir. Bu durumu önlemek için uzun dönemli senaryolar oluşturulmalı ve limanların tamamen elden çıkarılarak özelleştirilmesi yerine, limanlarda özerkliğin denenip sonuçları incelenmeden özelleştirme sürecine girilmemesi gerekmektedir.

Yapılan analizlerde önem sırasına göre “Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır” ifadesi 3,86 ortalama ve 1,08 standart sapma ile beşinci

sırada gelmektedir. Limancılık sektöründe çalışanlar hukuki açıdan Türkiye’de özerk yapı oluşturmak için gerekli olan altyapının olmadığını bu ifade ile açıklamışlardır.

Anket çalışmasında yer alan ve önem sırasına göre altıncı sırada bulunan “Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir” ifadesi 3,80 ortalama ve 1,11 standart sapmaya sahiptir. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye’de, ithalatın %90’ının ve ihracatın %73’ünün limanlar aracılığıyla yapılması Türkiye’de limanların önemi giderek artırmaktadır. Ancak, Türkiye dünyadaki büyük limanların gerçekleştirebildiği yüz milyon tonların üzerinde yük elleçleyememekte ve milyar dolarla ifade edilen gelirler elde edememektedir. Bunun nedeni, devletin milli gelirden denizcilik sektörüne ve limanlara yeterli pay ayırmaması sonucunda, limanlar için gerekli olan altyapı ve üstyapı yatırımlarını yapmamasıdır. Devletin, milli gelirden liman yatırımlarına gereken payı ayırması ve bu sektörü desteklemesi Türkiye limanlarının dünya limanlarıyla rekabetçi üstünlüğünün oluşmasını sağlayacaktır.

“Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır” ifadesi 3,73 ortalama ve 1,13 standart sapma ile önem sırasına göre yedinci sırada bulunmaktadır. Limancılık sektöründe çalışanlar, liman altyapı ve üstyapı yatırımları ile birlikte işletme bedellerinin yüksek olmasını ifade etmişlerdir.

Anket çalışmasında önem sırasına göre sekizinci sırada yer alan “Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir” ifadesi 3,70 ortalama ve 0,93 standart sapmaya sahiptir. Türkiye’de devlet ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesi sonucu devlet limanları özerkleştirildiğinde bu limanlarda tekelleşme yapısı oluşacağı ve son derece yüksek tarifeler uygulanacağı düşünülmektedir. Özel limanlarında asıl amacının para kazanmak ve kâr sağlamak olduğu düşünülmektedir. Hizmet çeşitliliği ya da işletmecilik anlayışı gibi unsurlar hesaba katılmamaktadır.

Verilen cevaplar içinde önem sırasına göre dokuzuncu sırada bulunan “Vergilerin yüksek olmasıdır” ifadesi 3,69 ortalama ve 1,05 standart sapmaya

sahiptir. Sektörde çalışanlar Türkiye limanlarında alınan vergilerin yüksek olduğunu düşünmektedirler.

3,64 ortalama ve 1,07 standart sapma ile birlikte “Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır” ifadesi önem sırasına göre 10. sırada bulunmaktadır. Devlet bütçesinden limancılığa yeterli pay ayrılmaması gibi sorunlar Türkiye’nin devlet limanlarını olumsuz yönde etkilemiş ve bir çözüm yolu olarak da limanların özelleştirmesi gerektiği düşünülmüştür. Devlete zaten kâr getiren limanların tamamen özelleştirilerek elden çıkarılması ekonomiye yarar yerine zarar getirmekten başka bir şey olmayacaktır.

Ankete verilen cevaplar içinde önem sırasına göre 11. sırada 3,51 ortalama ve 1,12 standart sapma ile “Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir” ifadesi gelmektedir. Bu cevap ile sektörde çalışanlar devlet limanlarında özerk yapının oluşturulamamasının nedenlerinden biri olarak limanlardaki kalifiye eleman sayısının yetersiz olduğunu ifade etmişlerdir.

Ankete verilen cevaplar arasında önem sırasına göre 12. sırada 3,50 ortalama ve 1,36 standart sapma ile “Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir” ifadesi bulunmaktadır. Sektörde çalışanlar devlet limanlarında özerk yapının oluşturulamamasının nedenleri arasında devlet kurumlarına karşı güven sorunu olduğunu vurgulamışlardır.

Anket çalışmasına verilen cevaplar içinde önem sırasına göre 13. sırada 3,48 ortalama ve 1,20 standart sapma ile birlikte “Türkiye’nin tarihsel geçmişidir” ifadesi bulunmaktadır. Türklerin ve Türkiye’nin geçmişten günümüze gelene kadar merkeziyetçi yapıyı benimsemiş olması ve hiçbir zaman Avrupa’daki gibi derebeylik rejimini benimsememesi, Türkiye’de sıkı bir merkeziyetçi yapının olması sonucunu doğurmuştur. Türkiye’nin bu tarihsel geçmişi devlet limanlarında özerk yapının oluşturulamayacağını düşünülmesine neden olmuştur.

“Devletin saf dışı bırakılarak limanların doğrudan özelleştirilmesidir” ifadesi ankete verilen cevaplar içinde 3,42 ortalama ve 1,17 standart sapma ile önem sırasına göre 14. sırada bulunmaktadır. Devletin tamamen saf dışı bırakılarak limanların özelleştirilmesi yanlış bir tutum sergilemek olacaktır. Çünkü limanlar özelleştirildiği zaman, limana yapılan yatırımlar ve müşterilere sunulan hizmetin kalitesi artacak fakat kârlarını maksimum seviyeye çıkarmak isteyen firmalara karşı limanı kullananlar yani müşteriler açısından sıkıntılı bir durum oluşacaktır. Bu durumu önlemek için devlet ile özel sektörün yatırım ve işletmecilik yönünden iş birliği yapması ve limanların özerk bir yapıya kavuşturulması müşteriler ve firmalar için avantaj sağlayacaktır. Böylece, limanı kullananlar maksimum seviyede ücretler ödemeden kaliteli bir hizmet alacaktır ve sıkıntılar ortadan kalkacaktır. Dolayısıyla, Türkiye limanların tamamen özelleştirilmeden özerk bir yapıya kavuşturularak özelleştirilmesi dünya deniz ticaretinde daha etkin bir rol almasını sağlayacaktır.

Ankete verilen cevaplar arasında 3,32 ortalama ve 1,02 standart sapma ile “Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır” ifadesi önem sırasına göre 15.sırada gelmektedir. Limancılık sektöründe çalışanlar bu ifade ile Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulamamasının nedenleri arasında kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olduğunu vurgulamışlardır.

3,00 ortalama ve 1,39 standart sapmaya sahip olan “Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır” ifadesi en düşük ortalama sahip olan ifadedir. Sektörde çalışanlar Türkiye’de liman otoritesin bulunmamasını kamu limanlarında özerk yapının oluşturulamamasının nedenlerinden biri olarak göstermektedirler.

Çalışmanın bu bölümünde Türkiye’deki devlet limanlarında özerk yapının oluşturulması için gerekli olan koşulların önem derecesinin belirlenmesi amacıyla limancılık sektöründe çalışanların görüşleri alınmıştır. Çalışanlara 8 ifade sunulmuş ve bu ifadeleri önem sırasına göre sıralamaları istenmiştir. Araştırma sonuçları ve devlet limanlarında özerk yapının oluşturulması için gerekli olan koşullar Tablo 16’da gösterilmiştir (Türk Limancılık Sektörü Raporu ‘Vizyon 2023’, 2007: 102).

Tablo 16. Devlet Limanlarında Özerk Yapının Oluşturulması İçin Koşullar

İfadeler	Ort.±Std. Sp.
Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır.	4,51±0,72
Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır.	4,40±0,74
Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır.	4,35±0,69
Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır.	4,21±0,93
Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır.	4,11±0,89
Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır.	4,10±0,92
618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır.	4,07±0,90
Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır.	3,57±1,30

Verilen cevaplardan “Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır” ifadesi 4,51 ortalama ve 0,72 standart sapma ile birlikte en yüksek ortalamaya sahip olmuştur. Sektörde çalışanlar limanlarla ilgili yatırımları destekleyecek olan yasal önlemlerin alınmasının faydalı olacağını düşünmektedirler.

“Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır” ifadesi 4,40 ortalama ve 0,74 standart sapma ile “Limancılık yatırımlarının özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır” ifadesini izlemektedir. Sektörde çalışanlar yasal önlemlerin alınmasının yanında limanlarla ilgili yatırımları özendirecek mali önlemlerin alınması gerektiğini de vurgulamaktadırlar. Alınacak bu mali önlemler ile birlikte sağlanacak mali özerklik liman için gereken yeni yatırımların hükümetten izin alınmadan yapılmasını sağlayacak ve bunun sonucunda bürokrasinin azalmasıyla birlikte limandaki iş süreçlerini hızlandırarak limanlardan elde edilen gelirlerin artmasını katkıda sağlayacaktır.

Verilen cevapların içinde yer alan “Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır” ifadesi 4,35 ortalama ve 0,69 standart sapma ile birlikte önem sırasına göre üçüncü sırada yer almaktadır. Görüldüğü gibi yeni yasal düzenlemelerin mutlaka yapılması gerektiği ve devlet ve özel sektörün birlikte çalışması gerektiğinin faydalı olacağı konusunda fikir birliğine varılmıştır.

4,21 ortalama ve 0,93 standart sapma ile birlikte “Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır” ifadesi önem sırasına göre dördüncü sırada bulunmaktadır. Türkiye’de öncelikle bir kamu limanının pilot bir liman olarak seçilmesi ve pilot liman olarak seçilen limanın işleyişinin izlenerek özerk yapının Türkiye limanları açısından uygunluğunun öyle değerlendirilmesi gerektiği düşünülmektedir. Öncelikle, özerk yapı oluşturulan pilot limanın, liman operasyonlarındaki etkinliği artırması, gerekli olan altyapı ve üstyapı yatırımlarını yapması, limanın çağdaş bir işletmecilik anlayışı çerçevesinde yönetilmesi sonucunda limanın bölge ve dünya limanlarıyla olan rekabet gücünün artmasını sağlayarak ülke ekonomisine olan katkısını arttıracak ya da belirtilen bu koşulların Türkiye’de gerçekleştirilemeyeceğinin değerlendirilerek limanlarda özerk yapının oluşturulmasının veya oluşturulamayacağının açıklanmasına katkıda bulunacaktır.

Anket çalışmasına verilen cevaplar içinde sırasına göre beşinci sırada 4,11 ortalama ve 0,89 standart sapma ile “Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır” ifadesi gelmektedir. Limanlarda özerk yapının oluşturulması için bu sektörün ve kurumların işbirliği içinde çalışmasının, limanların stratejik durumunun ve ekonomik yapısının değerlendirilerek özerk liman idarelerinin bu koşulun sağlanmasından sonra kurulmasının daha yararlı olacağı düşünülmüştür.

Ankete verilen cevaplar içinde önem sırasına göre altıncı sırada 4,10 ortalama ve 0,92 standart sapmaya sahip olan “Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır” ifadesi gelmektedir. Bu sonuca göre sektörde çalışanlar, pilot liman uygulamasının

Türkiye limanları açısından uygunluğunun değerlendirilmesinden sonra pilot bir liman uygulamasının daha faydalı olacağını düşünmektedirler.

4,07 ortalama ve 0,90 standart sapma ile birlikte “618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır” ifadesi önem sırasına göre yedinci sırada bulunmaktadır. Sektörde çalışanların diğer ifadelerinde de limanlarda mutlaka yasal düzenlemeler yapılması gerektiği fikri üzerinde yoğunlaşmışlardır.

3,57 ortalama ve 1,30 standart sapmaya sahip olan “Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır” ifadesi önem sırasına göre sekizinci sırada bulunmaktadır. Türkiye’de devlet tarafından yapılması gereken liman altyapı yatırımlarının yapılmaması limanları olumsuz yönde etkilemiş ve bir çözüm yolu olarak da limanların özelleştirmesi gerektiği düşünülmüştür. Oysa, limanları direkt olarak özelleştirmek yanlış bir tutum sergilemek olacaktır. Liman işletmesinin, liman hizmetlerinin etkinliğini ve verimliliğini artırılabilmesi için özelleştirilmesi gerekmemektedir. Liman özerkleştirilerek limanın yönetiminde yer alacak özel firmayla birlikte valilik, belediye, üniversiteler, Deniz Ticaret Odası, Ticaret Odası ve yerel yönetimlerden oluşan özerk bir yönetim kurulu da limanın yönetiminde var olacaktır. Böylece, alınacak kararlar yalnızca tek bir firmanın tekelinde olmayacak, kurulan özerk yönetim kurulu tarafından bu kararlar alınacaktır. Özerk liman idaresinin kurulmasıyla birlikte liman yönetimi faaliyetlerini daha etkin ve verimli bir şekilde yerine getirecek ve diğer limanlarla olan rekabetçilik düzeyini artırarak limanın daha kârlı bir şekilde işletilmesini sağlayacaktır

5.2. TÜRKİYE LİMANLARINDA ÖZERK YAPININ OLUŞTURULMASI KOŞULLARININ ANALİZİ

5.2.1. İstatistiksel Analiz Teknikleri

Araştırma kapsamında yapılan istatistiksel analiz çalışmasında, mevcut verilerin durumuna göre **t-testi** ve **ANOVA** testi kullanılmıştır.

T-testi, incelenen değişken bakımından iki grup arasında anlamlı bir farkın olup olmadığının tespit edilmesinde kullanılmaktadır. İki'den fazla gruplar arası karşılaştırmalar içinse **t-testi** yerine **ANOVA** testi uygulanmalıdır.

5.2.1.1. T-Testi

Üç çeşit t-testi vardır. Bunlar **tek grup t-testi**, **bağımsız gruplar arası t-testi** ve **ilişkili iki grup arası t-testi**dir. Araştırmanın analizi için uygulanan t-testi bağımsız gruplar arası t-testidir.

Spss programında bağımsız iki grup arasındaki farklılıkların araştırılması için t-testi analizleri yapılır. T-testi analiz sonuçları Tablo 19'dakine benzer bir formatta çıktı sayfasında görülmektedir. T-testi çıktı sayfasında 2 grup tablo bulunmaktadır. Birinci tabloda karşılaştırma yapılan grupların frekans dağılımı, ortalama, standart sapma ve standart hata istatistikleri gibi gruplara ilişkin özet istatistikler bulunmaktadır.

İlk tablonun hemen altında yer alan ikinci tabloda ise t-testi sonuçları bulunmaktadır. T-testinin değerlendirilmesi 2 aşamada yapılmaktadır. Birinci aşamada **Levene Testi** sonuçlarına bakılır. İkinci aşamadaysa Levene testi sonuçlarına göre t değerinin anlamlı olup olmadığına karar verilir.

Levene testinin yapılmasındaki amaç, üzerinde test yapılan iki grubun varyanslarının aynı olup olmadığını değerlendirebilmektir. Parametrik testlerin

şartlarından bir tanesi analize tabi olan grupların eşit varyanslı kitlelerden gelmiş olması gereği şartıdır. Buna göre, varyansların aynı olması ve olmaması halinde standart sapmanın farklı şekilde hesaplanıyor olması, t değerlerinin de farklı olmasına yol açmaktadır. Bunun için, bağımsız iki grup t-testi analiz sonuçları sonucunda ortaya çıkan tablodaki Levene testine ait F değerinin anlamlı olup olmadığına bakmak için F'in hemen yanındaki sütunda bulunan (Sign.) kısmına bakılır. Eğer, söz konusu sütunda yer alan değer **0,05**'den **küçük** ise (yani iki grubun varyanslarının farklı olduğu), **Equal variance not assumed** satırındaki **Sig. (2-tailed)** başlığı altındaki değere bakılır ve bu değere göre yorum yapılır. Eğer Levene testi grup varyansları arasında bir farkın olmadığını göstermekteyse (Sign.>0,05 ise), **Equal variance assumed** satırındaki **Sig. (2-tailed)** başlığı altındaki değere bakılarak yorumlama yapılır. Sonuç olarak, bağımsız iki grup arası t-testi sonuçlarını değerlendirmek için aşağıdaki tablodaki kriterler kullanılmaktadır (Altunışık ve diğerleri, 2007: 326-328):

Tablo 17. T-Testi Değerlendirmesi

Bağımsız iki grupt-testi sonuçlarını değerlendirme,

Eğer **Levene Testi** gruplar arası varyans farkının olduğuna işaret ediyor ise (Sign<0,05), **Equal Variance Not Assumed** satırına bakılır ve;

Eğer Sig. (2-tailed) değeri > 0,05 ise gruplar arasında **anlamlı fark yoktur**.

Eğer Sig. (2-tailed) değeri < 0,05 ise gruplar arasında **anlamlı fark vardır**.

Eğer **Levene Testi** gruplar arası varyans farkının olmadığına işaret ediyor ise (Sign>0,05), **Equal Variance Assumed** satırına bakılır ve;

Eğer Sig. (2-tailed) değeri > 0,05 ise gruplar arasında **anlamlı fark yoktur**.

Eğer Sig. (2-tailed) değeri < 0,05 ise gruplar arasında **anlamlı fark vardır**.

Kaynak: Altunışık ve diğerleri, Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri

Sakarya 2007, s.329.

5.2.1.2. ANOVA ve One-Way ANOVA Testi

ANOVA testi sonuçları, yalnızca, karşılaştırma yapılan gruplar (3 veya daha fazla sayıda olabilir) arasında bir farkın olup olmadığını göstermekle beraber, bu farklılığa hangi grup ve grupların sebep olduğu konusunda herhangi bir bilgi vermemektedir (Altunışık ve diğerleri, 2007: 153). Bunun için ANOVA testine ek olarak Tukey testinin yapılmasında yarar vardır. Aşağıdaki örnekte bir ANOVA testine ilişkin sonuçlar Tablo 18’de gösterilmiştir ve Tukey testi tablosu incelenmiştir.

Tablo 18. Devlet ve Özel sektörün Rollerinin Bilinmemesine Göre ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Çalışanın Yaşı	(J) Çalışanın Yaşı	Mean Difference (I-J)	Standart Hata	Sig.
21-30	31-40	0,46	0,23	0,21
	41-50	-0,29	0,25	0,67
	51 yaş ve üzeri	0,50	0,32	0,41
31-40	21-30	-0,46	0,23	0,21
	41-50	-0,75*	0,23	0,00
	51 yaş ve üzeri	0,04	0,30	0,99
41-50	21-30	0,29	0,25	0,67
	31-40	0,75*	0,23	0,00
	51 yaş ve üzeri	0,79	0,32	0,07
51 yaş ve üzeri	21-30	-0,50	0,32	0,41
	31-40	-0,04	0,30	0,99
	41-50	-0,79	0,32	0,07

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Tablo 18’de örnek olarak çalışanın yaşı ile özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir ifadesi arasındaki farkın anlamlı olup olmadığı bulmak için Tukey testi yapılmıştır.

Tablonun anlamlılık sütunundaki değerlerden yaşları **31-40** ve **41-50** arasında olanlarla özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince

bilinmemesidir ifadesi arasındaki farkın **istatistiksel olarak anlamlı** olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü Sig. (Anlamlılık) düzeyi 0,05’den küçük çıkmıştır. Yukarıdaki tabloda **diğer gruplar arasındaki ilişki** ise Sig.>0,05 olduğu için **istatistiksel olarak anlamsızdır**.

5.2.2. T-Testleri

5.2.2.1. Denizcilik Mezunu T-Testine İlişkin Sonuçlar

Çalışanların denizcilik okulu mezunu olup olmama durumlarına göre Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajlara ilişkin görüşlerini incelemek için t-testi analizleri yapılmıştır ve Tablo 19’da analiz sonuçları gösterilmiştir.

Tablo 19. Limanların Özerk Yapıda Olmasının Sağlayacağı Avantajlar

İfade No.	İfadeler	Denizcilik Okulu Mezunu	N	Ort.	Std. Sapma	Std. Hata İstatistikleri
1.	Esnek tarife yapısını sağlayacaktır.	Evet	48	3,54	1,21	0,17
		Hayır	48	3,68	1,15	0,16
2.	Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır.	Evet	48	4,00	1,22	0,17
		Hayır	48	4,27	0,93	0,13
3.	Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır.	Evet	48	4,06	1,09	0,15
		Hayır	48	4,18	0,78	0,11
4.	Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır.	Evet	48	4,04	1,09	0,15
		Hayır	48	4,27	0,84	0,12
5.	Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır.	Evet	48	2,70	1,14	0,16
		Hayır	48	3,00	1,22	0,17
6.	Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır.	Evet	48	4,00	0,98	0,14
		Hayır	48	4,20	0,82	0,11
7.	Hizmet çeşitliliği yaratacaktır.	Evet	48	4,02	0,99	0,14
		Hayır	48	4,16	0,93	0,13
8.	Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır.	Evet	48	2,64	1,32	0,19
		Hayır	48	3,20	1,28	0,18

Tablo 19. Limanların Özerk Yapıda Olmasının Sağlayacağı Avantajlar (Devamı)

İfade No.		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means			
		F	Sig.	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference
1.	Varyanslar aynı	0,36	0,54	-0,60	94	0,54	-0,14
	Varyanslar farklı			-0,60	93,69	0,54	-0,14
2.	Varyanslar aynı	0,46	0,49	-1,21	94	0,22	-0,27
	Varyanslar farklı			-1,21	88,22	0,22	-0,27
3.	Varyanslar aynı	2,78	0,09	-0,64	94	0,52	-0,12
	Varyanslar farklı			-0,64	85,30	0,52	-0,12
4.	Varyanslar aynı	1,91	0,17	-1,15	94	0,25	-0,22
	Varyanslar farklı			-1,15	88,42	0,25	-0,22
5.	Varyanslar aynı	0,06	0,80	-1,20	94	0,23	-0,29
	Varyanslar farklı			-1,20	93,64	0,23	-0,29
6.	Varyanslar aynı	0,00	0,95	-1,12	94	0,26	-0,20
	Varyanslar farklı			-1,12	91,02	0,26	-0,20
7.	Varyanslar aynı	0,07	0,78	-0,74	94	0,46	-0,14
	Varyanslar farklı			-0,74	93,51	0,46	-0,14
8.	Varyanslar aynı	0,23	0,63	-2,10	94	0,03	-0,56
	Varyanslar farklı			-2,10	93,90	0,03	-0,56

Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajları içeren ifadelerden;

1. Esnek tarife yapısını sağlayacaktır,
2. Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır,
3. Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır,
4. Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır,
5. Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır,
6. Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır,
7. Hizmet çeşitliliği yaratacaktır,

yedisinin de varyansı yapılan **Levene Testi** sonucunda denizcilik okulu mezunu olanlar ve olmayanlar açısından eşit çıkmaktadır. Yani;

Sig.>0,05 olduğu için **Levene Testi** gruplar arası varyans farkının olmadığını göstermektedir. Bunun sonucunda tablodan varyanslar aynı yazan satırlara baktığımızda tüm ifadelerin Sig. (2-tailed) değerinin 0,05’den büyük olduğunu görürüz. Sig.(2-tailed)>0,05 olduğu için yukarıda yer alan ifadeler açısından denizcilik okulu mezunu olanlar ve olmayanlar arasında **istatistiksel açıdan anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajları içeren ifadelerden “Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır” ifadesinin varyansı da yapılan **Levene Testi** sonucunda aynı çıkmaktadır. Ancak, Sig.(2-tailed)<0,05 olduğu için bu ifade açısından denizcilik okulu mezunu olanlar ve olmayanlar arasında **istatistiksel açıdan anlamlı bir farkın olduğu** sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 20’de sektör çalışanlarının Türkiye limanlarında özerk yapı oluşturulamamasının nedenleri hakkındaki görüşleri denizcilik mezunu olup olmama durumlarına incelenmiş ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Tablo 20. Limanların Özerk Yapıda Olmamasının Nedenleri

İfade No.	İfadeler	Denizcilik Okulu Mezunu	N	Ort.	Std. Sapma	Std. Hata İstatistikleri
1.	Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır.	Evet	48	4,45	0,92	0,13
		Hayır	48	3,77	1,22	0,17
2.	Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir.	Evet	48	3,91	0,76	0,11
		Hayır	48	3,50	1,05	0,15
3.	Türkiye’nin tarihsel geçmişiştir.	Evet	48	4,00	0,96	0,13
		Hayır	48	2,97	1,21	0,17

Tablo 20. Limanların Özerk Yapıda Olmamasının Nedenleri (Devamı)

4.	Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir.	Evet	48	3,52	1,14	0,16
		Hayır	48	3,33	1,20	0,17
5.	Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir.	Evet	48	4,00	1,12	0,16
		Hayır	48	3,89	1,05	0,15
6.	Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır.	Evet	48	3,95	1,00	0,14
		Hayır	48	3,77	1,15	0,16
7.	Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır.	Evet	48	3,75	1,06	0,15
		Hayır	48	3,54	1,09	0,15
8.	Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır.	Evet	48	3,04	1,35	0,19
		Hayır	48	2,95	1,45	0,21
9.	Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir.	Evet	48	3,72	1,25	0,18
		Hayır	48	3,27	1,45	0,20
10.	Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir.	Evet	48	3,85	0,96	0,13
		Hayır	48	3,75	1,24	0,17
11.	Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır.	Evet	48	3,85	1,09	0,15
		Hayır	48	3,62	1,17	0,17
12.	Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir.	Evet	48	3,54	1,21	0,17
		Hayır	48	3,47	1,03	0,14
13.	Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır.	Evet	48	3,29	0,98	0,14
		Hayır	48	3,35	1,06	0,15
14.	Türkiye’de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır.	Evet	48	3,97	0,99	0,14
		Hayır	48	4,04	1,07	0,15
15.	Vergilerin yüksek olmasıdır.	Evet	48	3,62	1,00	0,14
		Hayır	48	3,77	1,11	0,16
16.	Sektördeki bürokratik engellerdir.	Evet	48	4,50	0,94	0,13
		Hayır	48	4,54	0,74	0,10

Tablo 20. Limanların Özerk Yapıda Olmamasının Nedenleri (Devamı)

İfade No.		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means			
		F	Sig.	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference
1.	Varyanslar aynı	4,86	0,03	3,10	94	0,00	0,68
	Varyanslar farklı			3,10	87,30	0,00	0,68
2.	Varyanslar aynı	11,50	0,00	2,21	94	0,02	0,41
	Varyanslar farklı			2,21	85,97	0,02	0,41
3.	Varyanslar aynı	3,48	0,06	4,56	94	0,00	1,02
	Varyanslar farklı			4,56	89,61	0,00	1,02
4.	Varyanslar aynı	0,00	0,96	0,77	94	0,43	0,18
	Varyanslar farklı			0,77	93,75	0,43	0,18
5.	Varyanslar aynı	0,14	0,70	0,46	94	0,64	0,10
	Varyanslar farklı			0,46	93,58	0,64	0,10
6.	Varyanslar aynı	1,37	0,24	0,84	94	0,39	0,18
	Varyanslar farklı			0,84	92,39	0,39	0,18
7.	Varyanslar aynı	0,72	0,39	0,94	94	0,34	0,20
	Varyanslar farklı			0,94	93,93	0,34	0,20
8.	Varyanslar aynı	1,36	0,24	0,29	94	0,77	0,08
	Varyanslar farklı			0,29	93,47	0,77	0,08
9.	Varyanslar aynı	2,73	0,10	1,65	94	0,10	0,45
	Varyanslar farklı			1,65	91,92	0,10	0,45
10.	Varyanslar aynı	3,90	0,05	0,45	94	0,64	0,10
	Varyanslar farklı			0,45	88,55	0,64	0,10
11.	Varyanslar aynı	0,80	0,37	0,98	94	0,32	0,22
	Varyanslar farklı			0,98	93,45	0,32	0,22
12.	Varyanslar aynı	1,83	0,17	0,27	94	0,78	0,06
	Varyanslar farklı			0,27	91,47	0,78	0,06
13.	Varyanslar aynı	0,94	0,33	-0,29	94	0,76	-0,06
	Varyanslar farklı			-0,29	93,52	0,76	-0,06
14.	Varyanslar aynı	0,01	0,89	-0,29	94	0,76	-0,06
	Varyanslar farklı			-0,29	93,55	0,76	-0,06
15.	Varyanslar aynı	1,64	0,20	-0,67	94	0,50	-0,14
	Varyanslar farklı			-0,67	92,95	0,50	-0,14
16.	Varyanslar aynı	0,82	0,36	-0,24	94	0,81	-0,04
	Varyanslar farklı			-0,24	89,00	0,81	-0,04

Türkiye’deki devlet limanlarında özerk yapı oluşturulamamasının nedenleri arasında yer alan ifadelerden;

1. Türkiye’nin tarihsel geçmişidir,
2. Devletin saf dışı bırakılarak limanların doğrudan özelleştirilmesidir,
3. Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir,
4. Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır,
5. Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır,
6. Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır,
7. Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir,
8. Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir,
9. Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır,
10. Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir,
11. Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır,
12. Türkiye’de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır,
13. Vergilerin yüksek olmasıdır,
14. Sektördeki bürokratik engellerdir,

tamamının varyansı yapılan **Levene Testi** sonucunda denizcilik okulu mezunu olanlar ve olmayanlar açısından eşit çıkmaktadır. Yani;

Sig.>0,05 olduğu için **Levene Testi** gruplar arası varyans farkının olmadığını göstermektedir. Bunun sonucunda tablodan varyanslar aynı yazan satırlara baktığımızda tüm ifadelerin Sig. (2-tailed) değerinin 0,05’den büyük olduğunu görürüz. Sig.(2-tailed)>0,05 olduğu için yukarıda yer alan ifadeler açısından denizcilik okulu mezunu olanlar ve olmayanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir fark yoktur sonucuna ulaşılmaktadır. Ancak, burada “Türkiye ‘nin tarihsel geçmişidir” ifadesinin varyansı aynı olmasına rağmen Sig.<0,05 olduğu için

denizcilik okulu mezunu olanlar ve olmayanlar arasında **istatistiksel açıdan anlamlı bir farkın olduğu** sonucuna varılmaktadır.

Türkiye’deki devlet limanlarında özerk yapı oluşturulamamasının nedenleri arasında yer alan ifadelerden “Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir” ve “Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır” ifadelerinin varyansları yapılan **Levene Testi** sonucunda denizcilik okulu mezunu olanlar ve olmayanlar açısından farklı çıkmaktadır. Yani;

Sig.<0,05 olduğu için **Levene Testi** gruplar arası varyans farkının olduğunu göstermektedir. Buradan tabloda varyanslar farklı yazan satıra baktığımızda Türkiye’deki devlet limanlarında özerk yapı oluşturulamamasının nedenleri arasında yer alan ifadelerden “Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir” ve “Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır” ifadelerinin Sig. (2-tailed) değerinin 0,05’den daha küçük olduğu görülmektedir. Sig.(2 -tailed)<0,05 olduğu için yukarıda yer alan ifadeler açısından denizcilik okulu mezunu olanlar ve olmayanlar arasında **istatistiksel açıdan anlamlı bir farkın olduğu** sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 21’de çalışanların denizcilik okulu mezunu olup olmama durumlarına göre Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulabilmesi için gerekli koşullara ilişkin görüşlerini incelemek için t-testi analizleri yapılmıştır ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Tablo 21. Limanlarda Özerk Yapı Oluşturulabilmesi İçin Gereken Koşullar

İfade No.	İfadeler	Denizcilik Okulu Mezunu	N	Ort.	Std. Sapma	Std. Hata İstatistikleri
1.	Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır.	Evet	48	4,39	0,89	0,12
		Hayır	48	4,41	0,57	0,08
2.	Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır.	Evet	48	4,45	0,87	0,12
		Hayır	48	4,56	0,54	0,07
3.	Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır.	Evet	48	4,33	0,63	0,09
		Hayır	48	4,37	0,76	0,10
4.	Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır.	Evet	48	4,06	0,86	0,12
		Hayır	48	4,16	0,93	0,13
5.	618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır.	Evet	48	3,85	0,96	0,13
		Hayır	48	4,29	0,79	0,91
6.	Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır.	Evet	48	4,02	0,97	0,14
		Hayır	48	4,18	0,86	0,12
7.	Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır.	Evet	48	4,12	0,98	0,14
		Hayır	48	4,31	0,87	0,12
8.	Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır.	Evet	48	3,50	1,32	0,19
		Hayır	48	3,64	1,29	0,18

Tablo 21. Limanlarda Özerk Yapı Oluşturulabilmesi İçin Gereken Koşullar (Devamı)

İfade No.		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means			
		F	Sig.	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference
1.	Varyanslar aynı	2,74	0,10	-0,13	94	0,89	-0,02
	Varyanslar farklı			-0,13	80,44	0,89	-0,02
2.	Varyanslar aynı	2,81	0,09	-0,70	94	0,48	-0,10
	Varyanslar farklı			-0,70	78,49	0,48	-0,10
3.	Varyanslar aynı	0,74	0,39	-0,29	94	0,77	-0,04
	Varyanslar farklı			-0,29	90,82	0,77	-0,04
4.	Varyanslar aynı	0,07	0,78	-0,56	94	0,57	-0,10
	Varyanslar farklı			-0,56	93,43	0,57	-0,10
5.	Varyanslar aynı	1,69	0,19	-2,41	94	0,01	-0,43
	Varyanslar farklı			-2,41	90,71	0,01	-0,43
6.	Varyanslar aynı	0,54	0,46	-0,88	94	0,37	-0,16
	Varyanslar farklı			-0,88	92,65	0,37	-0,16
7.	Varyanslar aynı	0,44	0,50	-0,98	94	0,32	-0,18
	Varyanslar farklı			-0,98	92,88	0,32	-0,18
8.	Varyanslar aynı	0,01	0,89	-0,54	94	0,58	-0,14
	Varyanslar farklı			-0,54	93,96	0,58	-0,14

Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulabilmesi için gereken koşulları içeren ifadelerden;

1. Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır,
2. Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır,
3. Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır,
4. Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır,

5. 618 sayılı Limanlar Kanunu'nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır,
6. Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır,
7. Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır,
8. Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır,

hepsinin varyansı yapılan **Levene Testi** sonucunda denizcilik okulu mezunu olanlar ve olmayanlar açısından eşit çıkmaktadır. Yani;

Sig.>0,05 olduğu için **Levene Testi** gruplar arası varyans farkının olmadığını göstermektedir. Bunun sonucunda tablodan varyanslar aynı yazan satırlara baktığımızda tüm ifadelerin Sig. (2-tailed) değerinin 0,05'den büyük olduğunu görürüz. Sig.(2-tailed)>0,05 olduğu için yukarıda yer alan ifadeler açısından denizcilik okulu mezunu olanlar ve olmayanlar arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir fark yoktur sonucuna ulaşılmaktadır. Yukarıda yer alan 5. ifadenin varyansı da yapılan **Levene Testi** sonucunda aynı çıkmaktadır. Ancak, Sig.(2-tailed)<0,05 olduğu için bu ifade açısından denizcilik okulu mezunu olanlar ve olmayanlar arasında **istatistiksel açıdan anlamlı bir farkın olduğu** sonucuna ulaşılmaktadır.

5.2.2.2. Çalışılan Firma T-Testine İlişkin Sonuçlar

Katımcıların, çalıştıkları firmaya göre Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajlara ilişkin görüşlerini incelemek amacıyla t-testi analizleri yapılmıştır ve Tablo 22'de analiz sonuçları gösterilmiştir.

Tablo 22. Limanların Özerk Yapıda Olmasının Sağlayacağı Avantajlar

İfade No.	İfadeler	Çalışılan Firma	N	Ort.	Std. Sapma	Std. Hata İstatistikleri
1.	Esnek tarife yapısını sağlayacaktır.	Taşeron	23	3,65	1,11	0,23
		Özel	73	3,60	1,21	0,14
2.	Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır.	Taşeron	23	4,17	1,15	0,24
		Özel	73	4,12	1,07	0,12
3.	Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır.	Taşeron	23	4,30	0,92	0,19
		Özel	73	4,06	0,96	0,11
4.	Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır.	Taşeron	23	4,08	0,99	0,20
		Özel	73	4,17	0,97	0,11
5.	Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır.	Taşeron	23	2,95	1,06	0,22
		Özel	73	2,82	1,22	0,14
6.	Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır.	Taşeron	23	4,04	0,97	0,20
		Özel	73	4,12	0,89	0,10
7.	Hizmet çeşitliliği yaratacaktır.	Taşeron	23	4,08	1,04	0,21
		Özel	73	4,09	0,94	0,11
8.	Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır.	Taşeron	23	2,65	1,49	0,31
		Özel	73	3,01	1,27	0,14

Tablo 22. Limanların Özerk Yapıda Olmasının Sağlayacağı Avantajlar (Devamı)

İfade No.		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means			
		F	Sig.	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference
1.	Varyanslar aynı	0,54	0,46	0,17	94	0,86	0,04
	Varyanslar farklı			0,18	39,78	0,85	0,04
2.	Varyanslar aynı	0,27	0,60	0,19	94	0,84	0,05
	Varyanslar farklı			0,18	34,98	0,85	0,05
3.	Varyanslar aynı	0,05	0,81	1,03	94	0,30	0,23
	Varyanslar farklı			1,05	38,15	0,29	0,23

Tablo 22. Limanların Özerk Yapıda Olmasının Sağlayacağı Avantajlar (Devamı)

İfade No.		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means			
		F	Sig.	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference
4.	Varyanslar aynı	0,11	0,73	-0,38	94	0,69	-0,09
	Varyanslar farklı			-0,38	36,33	0,70	-0,09
5.	Varyanslar aynı	0,87	0,35	0,47	94	0,63	0,13
	Varyanslar farklı			0,50	42,05	0,61	0,13
6.	Varyanslar aynı	0,00	0,96	-0,36	94	0,71	-0,07
	Varyanslar farklı			-0,34	34,51	0,73	-0,07
7.	Varyanslar aynı	0,43	0,51	-0,03	94	0,96	-0,00
	Varyanslar farklı			-0,03	34,21	0,97	-0,00
8.	Varyanslar aynı	2,83	0,09	-1,13	94	0,25	-0,36
	Varyanslar farklı			-1,04	32,69	0,30	-0,36

Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajları içeren ifadelerden;

- Esnek tarife yapısını sağlayacaktır,
- Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır,
- Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır,
- Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır,
- Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır,
- Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır,
- Hizmet çeşitliliği yaratacaktır,
- Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır,

tamamının varyansı yapılan **Levene Testi** sonucunda taşeron ve özel firmada çalışılması açısından eşit çıkmaktadır. Yani;

Sign.>0,05 olduğu için **Levene Testi** gruplar arası varyans farkının olmadığını göstermektedir. Bunun sonucunda tablodan varyanslar aynı yazan satırlara baktığımızda tüm ifadelerin Sig. (2-tailed) değerinin 0,05’den büyük olduğunu görürüz. Sig.(2-tailed)>0,05 olduğu için yukarıda yer alan ifadeler açısından **taşeron ve özel firmada çalışılması arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 23’de sektör çalışanlarının Türkiye limanlarında özerk yapı oluşturulamamasının nedenleri hakkındaki görüşleri çalışılan firma durumuna göre incelenmiş ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Tablo 23. Limanların Özerk Yapıda Olmamasının Nedenleri

İfade No.	İfadeler	Çalışılan Firma	N	Ort.	Std. Sapma	Std. Hata İstatistikleri
1.	Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır.	Taşeron	23	4,39	1,07	0,22
		Özel	73	4,02	1,14	0,13
2.	Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir.	Taşeron	23	3,78	0,73	0,15
		Özel	73	3,68	0,99	0,11
3.	Türkiye’nin tarihsel geçmişidir.	Taşeron	23	4,00	0,95	0,19
		Özel	73	3,32	1,23	0,14
4.	Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir.	Taşeron	23	3,86	1,05	0,22
		Özel	73	3,28	1,18	0,13
5.	Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir.	Taşeron	23	4,34	0,77	0,16
		Özel	73	3,82	1,14	0,13

Tablo 23. Limanların Özerk Yapıda Olmamasının Nedenleri (Devamı)

İfade No.	İfadeler	Çalışılan Firma	N	Ort.	Std. Sapma	Std. Hata İstatistikleri
6.	Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır.	Taşeron	23	3,78	1,04	0,21
		Özel	73	3,89	1,10	0,12
7.	Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır.	Taşeron	23	3,91	1,12	0,23
		Özel	73	3,56	1,05	0,12
8.	Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır.	Taşeron	23	2,52	1,30	0,27
		Özel	73	3,15	1,40	0,16
9.	Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir.	Taşeron	23	3,43	1,34	0,27
		Özel	73	3,52	1,38	0,16
10.	Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir.	Taşeron	23	3,78	0,90	0,18
		Özel	73	3,80	1,17	0,13
11.	Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır.	Taşeron	23	3,91	1,12	0,23
		Özel	73	3,68	1,14	0,13
12.	Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir.	Taşeron	23	3,30	1,25	0,26
		Özel	73	3,57	1,07	0,12
13.	Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır.	Taşeron	23	3,17	0,93	0,19
		Özel	73	3,36	1,04	0,12
14.	Türkiye’de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır.	Taşeron	23	3,69	1,10	0,23
		Özel	73	4,10	0,99	0,11
15.	Vergilerin yüksek olmasıdır.	Taşeron	23	3,47	1,08	0,22
		Özel	73	3,76	1,04	0,12
16.	Sektördeki bürokratik engellerdir.	Taşeron	23	4,34	1,02	0,21
		Özel	73	4,57	0,78	0,09

Tablo 23. Limanların Özerk Yapıda Olmamasının Nedenleri (Devamı)

İfade No.		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means			
		F	Sig.	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference
1.	Varyanslar aynı	0,45	0,50	1,35	94	0,18	0,36
	Varyanslar farklı			1,39	38,89	0,17	0,36
2.	Varyanslar aynı	2,09	0,15	0,43	94	0,66	0,09
	Varyanslar farklı			0,50	49,79	0,61	0,09
3.	Varyanslar aynı	4,33	0,04	2,38	94	0,01	0,67
	Varyanslar farklı			2,73	47,43	0,00	0,67
4.	Varyanslar aynı	1,28	0,26	2,10	94	0,03	0,58
	Varyanslar farklı			2,23	40,86	0,03	0,58
5.	Varyanslar aynı	3,36	0,07	2,05	94	0,04	0,52
	Varyanslar farklı			2,50	54,83	0,01	0,52
6.	Varyanslar aynı	0,00	0,97	-0,41	94	0,67	-0,10
	Varyanslar farklı			-0,42	38,68	0,67	- 0,10
7.	Varyanslar aynı	0,94	0,33	1,37	94	0,17	0,35
	Varyanslar farklı			1,32	35,03	0,19	0,35
8.	Varyanslar aynı	0,92	0,34	-1,90	94	0,06	-0,62
	Varyanslar farklı			-1,97	39,16	0,05	-0,62
9.	Varyanslar aynı	0,10	0,75	-0,26	94	0,79	-0,08
	Varyanslar farklı			-0,26	37,93	0,79	-0,08
10.	Varyanslar aynı	1,64	0,20	-0,09	94	0,92	-0,02
	Varyanslar farklı			-0,11	47,60	0,91	-0,02
11.	Varyanslar aynı	0,69	0,40	0,83	94	0,40	0,22
	Varyanslar farklı			0,84	37,38	0,40	0,22
12.	Varyanslar aynı	1,37	0,24	-1,00	94	0,31	-0,27
	Varyanslar farklı			-0,93	32,82	0,35	-0,27
13.	Varyanslar aynı	1,32	0,25	-0,80	94	0,42	-0,19
	Varyanslar farklı			-0,85	40,81	0,40	-0,19
14.	Varyanslar aynı	1,45	0,23	-1,69	94	0,09	-0,41
	Varyanslar farklı			-1,60	33,96	0,11	-0,41
15.	Varyanslar aynı	0,03	0,84	-1,14	94	0,25	-0,28
	Varyanslar farklı			-1,12	35,97	0,26	-0,28
16.	Varyanslar aynı	4,40	0,03	-1,12	94	0,26	-0,22
	Varyanslar farklı			-0,97	30,41	0,33	-0,22

Türkiye’deki devlet limanlarında özerk yapı oluşturulamamasının nedenleri arasında yer alan ifadelerden;

- Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır,
- Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir,
- Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır
- Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır,
- Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır,
- Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir,
- Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir,
- Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır,
- Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir,
- Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır,
- Türkiye’de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır,
- Vergilerin yüksek olmasıdır,

tamamının varyansı yapılan **Levene Testi** sonucunda taşeron ve özel firmada çalışılması açısından eşit çıkmaktadır. Yani;

Sign.>0,05 olduğu için **Levene Testi** gruplar arası varyans farkının olmadığını göstermektedir. Bunun sonucunda tablodan varyanslar aynı yazan satırlara baktığımızda tüm ifadelerin Sig. (2-tailed) değerinin 0,05’den büyük olduğunu görürüz. Sig.(2-tailed)>0,05 olduğu için yukarıda yer alan ifadeler açısından **taşeron ve özel firmada çalışılması arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

Türkiye’deki devlet limanlarında özerk yapı oluşturulamamasının nedenleri arasında yer alan ifadelerden “Devletin saf dışı bırakılarak limanların doğrudan özelleştirilmesidir” ve “Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye

açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir” ifadelerinin varyansları yapılan **Levene Testi** sonucunda aynı çıkmaktadır. Ancak, Sig.(2-tailed)<0,05 olduğu için yukarıda yer alan ifadeler açısından taşeron ve özel firmada çalışılması arasında **istatistiksel açıdan anlamlı bir farkın olduğu** sonucuna ulaşılmaktadır.

Türkiye’deki devlet limanlarında özerk yapı oluşturulamamasının nedenleri arasında yer alan “Türkiye’nin tarihsel geçmişidir” ve “Sektördeki bürokratik engellerdir” ifadelerinin varyansı yapılan **Levene Testi** sonucunda taşeron ve özel firmada çalışılması açısından farklı çıkmaktadır. Yani;

Sign.<0,05 olduğu için **Levene Testi** gruplar arası varyans farkının olduğunu göstermektedir. Buradan tabloda varyanslar farklı yazan satıra baktığımızda Türkiye’nin tarihsel geçmişidir ifadesinin Sig. (2-tailed) değerinin 0,05’den daha küçük olduğu görülmektedir. Sig.(2 -tailed)<0,05 olduğu için yukarıda yer alan ifade açısından taşeron ve özel firmada çalışılması arasında **istatistiksel açıdan anlamlı bir farkın olduğu** sonucuna ulaşılmaktadır. Ancak, sektördeki bürokratik engellerdir ifadesinin Sig. (2-tailed) değeri 0,05’den büyük olduğu için bu ifade açısından taşeron ve özel firmada çalışılması arasında **istatistiksel açıdan anlamlı bir farkın olmadığı** sonucuna varılır.

Tablo 24’de katılımcıların çalıştıkları firma durumuna göre Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulabilmesi amacıyla gerekli koşullara ilişkin görüşlerini incelemek için t-testi analizleri yapılmıştır ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Tablo 24. Limanlarda Özerk Yapı Oluşturulabilmesi İçin Gereken Koşullar

İfade No.	İfadeler	Çalışılan Firma	N	Ort.	Std. Sapma	Std. Hata İstatistikleri
1.	Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır.	Taşeron	23	4,60	0,72	0,15
		Özel	73	4,34	0,74	0,08
2.	Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır.	Taşeron	23	4,52	0,89	0,18
		Özel	73	4,50	0,66	0,07
3.	Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır.	Taşeron	23	4,34	0,77	0,16
		Özel	73	4,35	0,67	0,07
4.	Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır.	Taşeron	23	3,73	0,96	0,20
		Özel	73	4,23	0,84	0,09
5.	618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır.	Taşeron	23	4,17	0,88	0,18
		Özel	73	4,04	0,91	0,10
6.	Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır.	Taşeron	23	4,39	0,65	0,13
		Özel	73	4,01	0,97	0,11
7.	Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır.	Taşeron	23	4,47	0,66	0,13
		Özel	73	4,13	0,99	0,11
8.	Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır.	Taşeron	23	3,47	1,16	0,24
		Özel	73	3,60	1,35	0,15

Tablo 24.Limanlarda Özerk Yapı Oluşturulabilmesi İçin Gereken Koşullar (Devamı)

İfade No.		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means			
		F	Sig.	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference
1.	Varyanslar aynı	0,21	0,64	1,49	94	0,13	-0,26
	Varyanslar farklı			1,52	38,11	0,13	-0,26
2.	Varyanslar aynı	1,17	0,28	0,08	94	0,93	0,01
	Varyanslar farklı			0,07	30,09	0,94	0,01
3.	Varyanslar aynı	0,64	0,42	-0,05	94	0,96	-0,00
	Varyanslar farklı			-0,04	33,16	0,96	-0,00
4.	Varyanslar aynı	1,19	0,27	-2,36	94	0,02	-0,49
	Varyanslar farklı			-2,20	33,26	0,03	-0,49
5.	Varyanslar aynı	0,54	0,46	0,60	94	0,54	0,13
	Varyanslar farklı			0,62	38,09	0,53	0,13
6.	Varyanslar aynı	0,68	0,40	1,72	94	0,08	0,37
	Varyanslar farklı			2,11	55,33	0,03	0,37
7.	Varyanslar aynı	1,49	0,22	1,54	94	0,12	0,34
	Varyanslar farklı			1,88	55,21	0,06	0,34
8.	Varyanslar aynı	2,20	0,14	-0,39	94	0,69	-0,12
	Varyanslar farklı			-0,43	42,36	0,66	-0,12

Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulabilmesi için gereken koşullar arasında yer alan ifadelerden;

- Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır,
- Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır,
- Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır,
- 618 sayılı Limanlar Kanunu'nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır,
- Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır,

- Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır,
- Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır,

hepsinin varyansı yapılan **Levene Testi** sonucunda taşeron ve özel firmada çalışılması açısından eşit çıkmaktadır. Yani;

Sig.>0,05 olduğu için **Levene Testi** gruplar arası varyans farkının olmadığını göstermektedir. Bunun sonucunda tablodan varyanslar aynı yazan satırlara baktığımızda tüm ifadelerin Sig. (2-tailed) değerinin 0,05’den büyük olduğunu görürüz. Sig.(2-tailed)>0,05 olduğu için yukarıda yer alan ifadeler açısından **taşeron ve özel firmada çalışılması arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

“Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır” ifadesinin de varyansı yapılan **Levene Testi** sonucunda aynı çıkmaktadır. Ancak, Sig.(2-tailed)<0,05 olduğu için yukarıda yer alan ifade açısından **taşeron ve özel firmada çalışılması arasında istatistiksel açıdan anlamlı bir farkın olduğu** sonucuna ulaşılmaktadır

5.2.3. ANOVA ve One-way ANOVA Testleri

5.2.3.1. Çalışanın Yaşı ANOVA Testine İlişkin Sonuçlar

Aşağıdaki tablolarda çalışanın yaşına ilişkin yapılan ANOVA ve one-way ANOVA testlerinin sonuçları gösterilmiştir ve değerlendirmeler yapılmıştır.

Tablo 25’de, Tablo 26’da ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 25. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Esnek tarife yapısını sağlayacaktır.
2.	Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır.
3.	Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır.
4.	Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır.
5.	Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır.
6.	Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır.
7.	Hizmet çeşitliliği yaratacaktır.
8.	Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır.

Tablo 26. Çalışanın Yaşına İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	3,627	3	1,209	,861	,464
	Gruplar içi	129,113	92	1,403		
	Toplam	132,740	95			
2.	Gruplar arası	2,166	3	,722	,598	,618
	Gruplar içi	111,073	92	1,207		
	Toplam	113,240	95			
3.	Gruplar arası	4,467	3	1,489	1,670	,179
	Gruplar içi	82,033	92	,892		
	Toplam	86,500	95			
4.	Gruplar arası	1,306	3	,435	,448	,719
	Gruplar içi	89,351	92	,971		
	Toplam	90,656	95			
5.	Gruplar arası	,958	3	,319	,221	,882
	Gruplar içi	133,001	92	1,446		
	Toplam	133,958	95			
6.	Gruplar arası	3,891	3	1,297	1,590	,197
	Gruplar içi	75,067	92	,816		
	Toplam	78,958	95			
7.	Gruplar arası	1,706	3	,569	,605	,613
	Gruplar içi	86,450	92	,940		
	Toplam	88,156	95			
8.	Gruplar arası	5,856	3	1,952	1,104	,352
	Gruplar içi	162,633	92	1,768		
	Toplam	168,490	95			

ANOVA testi sonucunda oluşan Tablo 26’da yer alan değerlere göre Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajlar arasında yer alan ifadelerden;

1. Esnek tarife yapısını sağlayacaktır,
2. Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır,
3. Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır,

4. Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır,
5. Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır,
6. Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır.
7. Hizmet çeşitliliği yaratacaktır,
8. Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır,

hepsinin Tablo 26’da yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den büyük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den büyük olduğu için (Sig>0,05) çalışanların yaşı ile yukarıda yer alan ifadeler arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

Yapılan ANOVA testi sonucunda ortaya çıkan ANOVA tablosu hangi ikili gruplar arasındaki farkın anlamlı olduğuna dair bilgi vermemektedir. Bunun için ayrıca test yapılmıştır. Yapılan analizlerde Tukey testi uygulanmıştır ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Tukey testi sonucunda çalışanın yaşı ile yukarıda yer alan 8 ifade arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olmadığı anlaşılmaktadır. Çünkü bu ifadelerin Sig. (Anlamlılık) değerinin 0,05’den büyük olması (Sig.>0,05) gruplar arası farkın olmadığını göstermektedir. Yani, istatistiksel açıdan çalışanın yaşı ile bu ifadeler arasında anlamlı bir farkın olmadığı sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 27’de, Tablo 28’de ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 27. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır.
2.	Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir.
3.	Türkiye'nin tarihsel geçmişıdır.
4.	Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir.
5.	Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir.
6.	Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır.
7.	Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır.
8.	Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır.
9.	Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir.
10.	Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir.
11.	Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır.
12.	Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir.
13.	Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır.
14.	Türkiye'de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır.
15.	Vergilerin yüksek olmasıdır.
16.	Sektördeki bürokratik engellerdir.

Tablo 28. Çalışanın Yaşına İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	3,862	3	1,287	1,005	,394
	Gruplar içi	117,877	92	1,281		
	Toplam	121,740	95			
2.	Gruplar arası	10,400	3	3,467	4,343	,007
	Gruplar içi	73,433	92	,798		
	Toplam	83,833	95			
3.	Gruplar arası	2,119	3	,706	,478	,698
	Gruplar içi	135,871	92	1,477		
	Toplam	137,990	95			
4.	Gruplar arası	11,412	3	3,804	2,914	,038
	Gruplar içi	120,078	92	1,305		
	Toplam	131,490	95			
5.	Gruplar arası	5,380	3	1,793	1,537	,210
	Gruplar içi	107,359	92	1,167		
	Toplam	112,740	95			
6.	Gruplar arası	,981	3	,327	,273	,845
	Gruplar içi	110,259	92	1,198		
	Toplam	111,240	95			
7.	Gruplar arası	9,025	3	3,008	2,742	,048
	Gruplar içi	100,933	92	1,097		
	Toplam	109,958	95			
8.	Gruplar arası	1,638	3	,546	,272	,845
	Gruplar içi	184,362	92	2,004		
	Toplam	186,000	95			
9.	Gruplar arası	10,155	3	3,385	1,855	,143
	Gruplar içi	167,845	92	1,824		
	Toplam	178,000	95			
10.	Gruplar arası	8,275	3	2,758	2,329	,080
	Gruplar içi	108,964	92	1,184		
	Toplam	117,240	95			
11.	Gruplar arası	16,056	3	5,352	4,626	,005
	Gruplar içi	106,434	92	1,157		
	Toplam	122,490	95			

Tablo 28. Çalışanın Yaşına İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları (Devamı)

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
12.	Gruplar arası	2,235	3	,745	,582	,628
	Gruplar içi	117,754	92	1,280		
	Toplam	119,990	95			
13.	Gruplar arası	9,853	3	3,284	3,390	,021
	Gruplar içi	89,136	92	,969		
	Toplam	98,990	95			
14.	Gruplar arası	2,492	3	,831	,776	,510
	Gruplar içi	98,497	92	1,071		
	Toplam	100,990	95			
15.	Gruplar arası	3,174	3	1,058	,945	,423
	Gruplar içi	103,065	92	1,120		
	Toplam	106,240	95			
16.	Gruplar arası	7,104	3	2,368	3,580	,017
	Gruplar içi	60,854	92	,661		
	Toplam	67,958	95			

Anova testi sonucunda oluşan Tablo 28’de yer alan Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulamamasının nedenleri arasında yer alan ifadelerden;

- Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır,
- Türkiye’nin tarihsel geçmişiştir,
- Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir,
- Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır,
- Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır,
- Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir,
- Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir,
- Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir,

- Türkiye’de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır.
- Vergilerin yüksek olmasıdır,

hepsinin Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den büyük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den büyük olduğu için (Sig>0,05) çalışanların yaşı ile yukarıda yer alan ifadeler arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

ANOVA testi sonucunda oluşan Tablo 28’de yer alan Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulamamasının nedenleri arasında yer alan ifadelerden;

- Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir,
- Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir,
- Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır,
- Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır,
- Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır,
- Sektördeki bürokratik engellerdir,

hepsinin Tablo 28’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den küçük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den küçük olduğu için (Sig.<0,05) çalışanların yaşı ile yukarıda yer alan ifadeler arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark vardır** sonucuna ulaşılmaktadır.

ANOVA testi sonucunda ortaya çıkan Anova tablosu hangi ikili gruplar arasındaki farkın anlamlı olduğuna dair bilgi vermemektedir. Bunun için ayrıca test yapılmıştır. Yapılan analizlerde Tukey testi uygulanmıştır ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Yapılan Tukey testi sonucunda çalışanın yaşı ile Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulamamasının nedenleri arasında yer alan ifadelerden;

- Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır,
- Türkiye'nin tarihsel geçmişiştir,
- Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir,
- Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır,
- Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır,
- Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır,
- Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir,
- Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir,
- Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir,
- Türkiye'de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır,
- Vergilerin yüksek olmasıdır,

hepsinin Sig. (Anlamlılık) değerinin 0,05'den büyük olması (Sig.>0,05) gruplar arası farkın olmadığını göstermektedir. Yani, **istatistiksel açıdan çalışanın yaşı ile bu ifadeler arasında anlamlı bir farkın olmadığı** sonucuna ulaşılmaktadır.

Aşağıda yer alan tablolarda hangi **gruplar arasında istatistiksel açıdan anlamlı farklılıkların olduğu** ifadeler incelenmiştir.

Tablo 29. Devlet ve Özel Sektörün Rollerinin Bilinmemesine İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Çalışanın Yaşı	(J) Çalışanın Yaşı	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
21-30	31-40	0,46	0,23	0,21
	41-50	-0,29	0,25	0,67
	51 yaş ve üzeri	0,50	0,32	0,41
31-40	21-30	-0,46	0,23	0,21
	41-50	-0,75*	0,23	0,00
	51 yaş ve üzeri	0,04	0,30	0,99
41-50	21-30	0,29	0,25	0,67
	31-40	0,75*	0,23	0,00
	51 yaş ve üzeri	0,79	0,32	0,07
51 yaş ve üzeri	21-30	-0,50	0,32	0,41
	31-40	-0,04	0,30	0,99
	41-50	-0,79	0,32	0,07

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Yaşı 31-40 ile 41-50 arasında olanların özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmediğini düşünmeleri arasındaki farkın **istatistiksel olarak anlamlı** olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü Sig.0,05'den küçük çıkmıştır (Sig.<0,05). Diğer tüm gruplar arasındaki ilişki Sig.>0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamsızdır.

Tablo 30. Devletin Saf Dışı Bırakılarak Limanların Doğrudan Özelleştirilmesine İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Çalışanın Yaşı	(J) Çalışanın Yaşı	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
21-30	31-40	-,03995	,30335	,999
	41-50	,28870	,33008	,818
	51 yaş ve üzeri	1,06324	,41881	,061
31-40	21-30	,03995	,30335	,999
	41-50	,32865	,29578	,684
	51 yaş ve üzeri	1,10319*	,39234	,030
41-50	21-30	-,28870	,33008	,818
	31-40	-,32865	,29578	,684
	51 yaş ve üzeri	,77455	,41335	,246
51 yaş ve üzeri	21-30	-1,06324	,41881	,061
	31-40	-1,10319*	,39234	,030
	41-50	-,77455	,41335	,246

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Yaşı 31-40 ile 51 yaş ve üzerinde olanların devletin saf dışı bırakılarak limanların doğrudan özelleştirildiği görüşü arasındaki farkın **istatistiksel olarak anlamlı** olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü Sig.0,05'den küçük çıkmıştır (Sig.<0,05). Diğer tüm gruplar arasındaki ilişki Sig.>0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamsızdır.

Tablo 31. Liman Yatırım ve İşletme Bedellerinin Yüksek Olmasına İlişkin
ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Çalışanın Yaşı	(J) Çalışanın Yaşı	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
21-30	31-40	,01058	,28560	1,000
	41-50	,23652	,31077	,872
	51 yaş ve üzeri	1,32016*	,39430	,006
31-40	21-30	-,01058	,28560	1,000
	41-50	,22595	,27847	,849
	51 yaş ve üzeri	1,30958*	,36938	,003
41-50	21-30	-,23652	,31077	,872
	31-40	-,22595	,27847	,849
	51 yaş ve üzeri	1,08364*	,38916	,032
51 yaş ve üzeri	21-30	-1,32016*	,39430	,006
	31-40	-1,30958*	,36938	,003
	41-50	-1,08364*	,38916	,032

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Yaşı 21-30, 31-40,41-50, 51 yaş ve üzeri olanlarla liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olduğu görüşü arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için, gruplar arası farkın istatistiksel olarak anlamlı çıktığı görülmektedir.

Tablo 32. : Kamu Limanlarının Finansal Yapılarının Zayıf Olmasına İlişkin
ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Çalışanın Yaşı	(J) Çalışanın Yaşı	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
21-30	31-40	,26322	,26136	,746
	41-50	,57565	,28439	,187
	51 yaş ve üzeri	1,05929*	,36084	,021
31-40	21-30	-,26322	,26136	,746
	41-50	,31243	,25483	,612
	51 yaş ve üzeri	,79607	,33803	,093
41-50	21-30	-,57565	,28439	,187
	31-40	-,31243	,25483	,612
	51 yaş ve üzeri	,48364	,35614	,529
51 yaş ve üzeri	21-30	-1,05929*	,36084	,021
	31-40	-,79607	,33803	,093
	41-50	-,48364	,35614	,529

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Yaşı 21-30 ile 51 yaş ve üzeri olanların kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olduğunu düşünmeleri arasındaki farkın **istatistiksel olarak anlamlı olduğu** anlaşılmaktadır. Çünkü Sig.0,05'den küçük çıkmıştır (Sig.<0,05). Diğer tüm gruplar arasındaki ilişki Sig.>0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamsızdır.

Tablo 33. Sektördeki Bürokratik Engellere İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Çalışanın Yaşı	(J) Çalışanın Yaşı	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
21-30	31-40	-,11633	,21595	,949
	41-50	-,28174	,23498	,629
	51 yaş ve üzeri	,66008	,29815	,127
31-40	21-30	,11633	,21595	,949
	41-50	-,16541	,21056	,861
	51 yaş ve üzeri	,77641*	,27930	,033
41-50	21-30	,28174	,23498	,629
	31-40	,16541	,21056	,861
	51 yaş ve üzeri	,94182*	,29426	,010
51 yaş ve üzeri	21-30	-,66008	,29815	,127
	31-40	-,77641*	,27930	,033
	41-50	-,94182*	,29426	,010

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Yaşı 31-40, 41-50 ile 51 yaş ve üzeri olanların sektörde bürokratik engellerin yaşandığını düşünmeleri arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için **istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır**. Yaşı 21-30 olanlar arasındaki ilişki ise Sig.>0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamsızdır.

Tablo 34’de, Tablo 35’de ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 34. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır.
2.	Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır.
3.	Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır.
4.	Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır.
5.	618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır.
6.	Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır.
7.	Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır
8.	Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır.

Tablo 35. Çalışanın Yaşına İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	2,174	3	,725	1,308	,277
	Gruplar içi	50,982	92	,554		
	Toplam	53,156	95			
2.	Gruplar arası	3,508	3	1,169	2,314	,081
	Gruplar içi	46,482	92	,505		
	Toplam	49,990	95			
3.	Gruplar arası	2,490	3	,830	1,757	,161
	Gruplar içi	43,468	92	,472		
	Toplam	45,958	95			
4.	Gruplar arası	1,670	3	,557	,691	,560
	Gruplar içi	74,070	92	,805		
	Toplam	75,740	95			
5.	Gruplar arası	8,211	3	2,737	3,583	,017
	Gruplar içi	70,278	92	,764		
	Toplam	78,490	95			
6.	Gruplar arası	12,551	3	4,184	5,627	,001
	Gruplar içi	68,407	92	,744		
	Toplam	80,958	95			
7.	Gruplar arası	13,454	3	4,485	5,984	,001
	Gruplar içi	68,952	92	,749		
	Toplam	82,406	95			
8.	Gruplar arası	11,737	3	3,912	2,404	,073
	Gruplar içi	149,752	92	1,628		
	Toplam	161,490	95			

ANOVA testi sonucunda oluşan Tablo 35’de yer alan Türkiye limanlarında özerk yapı oluşturulabilmesi için gereken koşullar arasında yer alan ifadelerden;

- Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır,
- Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır,

- Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır,
- Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır,
- Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır,

hepsinin Tablo 35’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den büyük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den büyük olduğu için (Sig>0,05) çalışanların yaşı ile yukarıda yer alan ifadeler arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

ANOVA testi sonucunda oluşan Tablo 35’de yer alan Türkiye limanlarında özerk yapı oluşturulabilmesi için gereken koşullar arasında yer alan ifadelerden;

- 618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır,
- Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır,
- Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır,

üçünün de Tablo 35’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den küçük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den küçük olduğu için (Sig.<0,05) çalışanların yaşı ile yukarıda yer alan ifadeler arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark vardır** sonucuna ulaşılmaktadır.

Yapılan ANOVA testi sonucunda ortaya çıkan ANOVA tablosu hangi ikili gruplar arasındaki farkın anlamlı olduğuna dair bilgi vermemektedir. Bunun için ayrıca test yapılmıştır. Yapılan analizlerde Tukey testi uygulanmıştır ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Tukey testi sonucunda çalışanın yaşı ile Türkiye limanlarında özerk yapı oluşturulabilmesi için gereken koşullar arasında yer alan ifadelerden;

- Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır,
- Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır,
- Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır,
- Devlet – denizcilik sektörü – niversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır,
- Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır,

hepsinin Sig. (Anlamlılık) değerinin 0,05’den büyük olması (Sig.>0,05) gruplar arası farkın olmadığını göstermektedir. Yani, **istatistiksel açıdan** alışanın yaşı ile bu ifadeler arasında **anlamlı bir farkın olmadığı** sonucuna ulaşılmaktadır.

Aşağıda yer alan tablolarda hangi **gruplar arasında istatistiksel açıdan anlamlı farklılıkların olduğu ifadeler incelenmiştir.**

Tablo 36. 618 Sayılı Limanlar Kanunu’nda Yasal Düzenlemeler Yapılarak Özerk Liman İdarelerinin Kurulmasına İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Çalışanın Yaşı	(J) Çalışanın Yaşı	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
21-30	31-40	-,12926	,23207	,944
	41-50	-,11304	,25252	,970
	51 yaş ve üzeri	,81423	,32040	,060
31-40	21-30	,12926	,23207	,944
	41-50	,01622	,22628	1,000
	51 yaş ve üzeri	,94349*	,30015	,012
41-50	21-30	,11304	,25252	,970
	31-40	-,01622	,22628	1,000
	51 yaş ve üzeri	,92727*	,31623	,022
51 yaş ve üzeri	21-30	-,81423	,32040	,060
	31-40	-,94349*	,30015	,012
	41-50	-,92727*	,31623	,022

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Yaşı 31-40, 41-50, 51 yaş ve üzeri olanlarla 618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulmasının faydalı olacağını düşünceleri arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için **istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır**. Yaşı 21-30 olanlar arasındaki ilişki ise Sig.>0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamsızdır.

Tablo 37. Pilot Bir Liman Uygulamasının Faydalı Olacağına İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Çalışanın Yaşı	(J) Çalışanın Yaşı	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
21-30	31-40	-,25852	,22896	,673
	41-50	,25391	,24914	,739
	51 yaş ve üzeri	,90119*	,31611	,027
31-40	21-30	,25852	,22896	,673
	41-50	,51243	,22325	,107
	51 yaş ve üzeri	1,15971*	,29613	,001
41-50	21-30	-,25391	,24914	,739
	31-40	-,51243	,22325	,107
	51 yaş ve üzeri	,64727	,31199	,169
51 yaş ve üzeri	21-30	-,90119*	,31611	,027
	31-40	-1,15971*	,29613	,001
	41-50	-,64727	,31199	,169

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Yaşı 21-30, 31-40, 51 yaş ve üzeri olanlarla pilot bir liman uygulamasının faydalı olacağını düşünceleri arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için **istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır**. Yaşı 41-50 olanlar arasındaki ilişki ise Sig.>0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamsızdır.

Tablo 38. Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun Değerlendirilmesine İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Çalışanın Yaşı	(J) Çalışanın Yaşı	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
21-30	31-40	-,19271	,22987	,836
	41-50	,34783	,25013	,508
	51 yaş ve üzeri	,98419*	,31736	,013
31-40	21-30	,19271	,22987	,836
	41-50	,54054	,22413	,082
	51 yaş ve üzeri	1,17690*	,29731	,001
41-50	21-30	-,34783	,25013	,508
	31-40	-,54054	,22413	,082
	51 yaş ve üzeri	,63636	,31323	,184
51 yaş ve üzeri	21-30	-,98419*	,31736	,013
	31-40	-1,17690*	,29731	,001
	41-50	-,63636	,31323	,184

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Yaşı 21-30, 31-40, 51 yaş ve üzeri olanlarla pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesinin faydalı olacağını düşünmeleri arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için **istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır**. Yaşı 41-50 olanlar arasındaki ilişki ise Sig.>0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamsızdır.

5.2.3.2. Öğrenim Düzeyi ANOVA Testine İlişkin Sonuçlar

Aşağıdaki tabloda katılımcıların öğrenim düzeyine ilişkin yapılan ANOVA ve one-way ANOVA testlerinin sonuçları gösterilmiştir ve değerlendirmeler yapılmıştır.

Tablo 39’da, Tablo 40’da ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 39. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Esnek tarife yapısını sağlayacaktır.
2.	Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır.
3.	Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır.
4.	Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır.
5.	Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır.
6.	Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır.
7.	Hizmet çeşitliliği yaratacaktır.
8.	Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır.

Tablo 40. Öğrenim Düzeyine İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	2,517	3	,839	,593	,621
	Gruplar içi	130,222	92	1,415		
	Toplam	132,740	95			
2.	Gruplar arası	,770	3	,257	,210	,889
	Gruplar içi	112,470	92	1,222		
	Toplam	113,240	95			
3.	Gruplar arası	,086	3	,029	,030	,993
	Gruplar içi	86,414	92	,939		
	Toplam	86,500	95			
4.	Gruplar arası	1,475	3	,492	,507	,678
	Gruplar içi	89,181	92	,969		
	Toplam	90,656	95			
5.	Gruplar arası	1,608	3	,536	,372	,773
	Gruplar içi	132,351	92	1,439		
	Toplam	133,958	95			
6.	Gruplar arası	,036	3	,012	,014	,998
	Gruplar içi	78,922	92	,858		
	Toplam	78,958	95			
7.	Gruplar arası	,353	3	,118	,123	,946
	Gruplar içi	87,803	92	,954		
	Toplam	88,156	95			
8.	Gruplar arası	5,932	3	1,977	1,119	,345
	Gruplar içi	162,557	92	1,767		
	Toplam	168,490	95			

Tablo 41’de, Tablo 42’de ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 41. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır.
2.	Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir.
3.	Türkiye'nin tarihsel geçmişıdır.
4.	Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir.
5.	Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir.
6.	Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır.
7.	Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır.
8.	Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır.
9.	Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir.
10.	Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir.
11.	Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır.
12.	Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir.
13.	Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır.
14.	Türkiye'de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır.
15.	Vergilerin yüksek olmasıdır.
16.	Sektördeki bürokratik engellerdir.

Tablo 42. Öğrenim Düzeyine İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	5,836	3	1,945	1,544	,208
	Gruplar içi	115,903	92	1,260		
	Toplam	121,740	95			
2.	Gruplar arası	5,787	3	1,929	2,274	,085
	Gruplar içi	78,046	92	,848		
	Toplam	83,833	95			
3.	Gruplar arası	11,666	3	3,889	2,832	,043
	Gruplar içi	126,324	92	1,373		
	Toplam	137,990	95			
4.	Gruplar arası	3,266	3	1,089	,781	,507
	Gruplar içi	128,224	92	1,394		
	Toplam	131,490	95			
5.	Gruplar arası	4,040	3	1,347	1,140	,337
	Gruplar içi	108,700	92	1,182		
	Toplam	112,740	95			
6.	Gruplar arası	1,589	3	,530	,444	,722
	Gruplar içi	109,651	92	1,192		
	Toplam	111,240	95			
7.	Gruplar arası	,435	3	,145	,122	,947
	Gruplar içi	109,524	92	1,190		
	Toplam	109,958	95			
8.	Gruplar arası	2,097	3	,699	,350	,789
	Gruplar içi	183,903	92	1,999		
	Toplam	186,000	95			
9.	Gruplar arası	1,383	3	,461	,240	,868
	Gruplar içi	176,617	92	1,920		
	Toplam	178,000	95			
10.	Gruplar arası	,794	3	,265	,209	,890
	Gruplar içi	116,446	92	1,266		
	Toplam	117,240	95			
11.	Gruplar arası	8,210	3	2,737	2,203	,093
	Gruplar içi	114,279	92	1,242		
	Toplam	122,490	95			

Tablo 42. Öğrenim Düzeyine İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları (Devamı)

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
12.	Gruplar arası	2,872	3	,957	,752	,524
	Gruplar içi	117,117	92	1,273		
	Toplam	119,990	95			
13.	Gruplar arası	1,853	3	,618	,585	,626
	Gruplar içi	97,137	92	1,056		
	Toplam	98,990	95			
14.	Gruplar arası	,266	3	,089	,081	,970
	Gruplar içi	100,724	92	1,095		
	Toplam	100,990	95			
15.	Gruplar arası	4,559	3	1,520	1,375	,255
	Gruplar içi	101,681	92	1,105		
	Toplam	106,240	95			
16.	Gruplar arası	,746	3	,249	,340	,796
	Gruplar içi	67,213	92	,731		
	Toplam	67,958	95			

Tablo 43’de, Tablo 44’de ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 43. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır.
2.	Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır.
3.	Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır.
4.	Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır.
5.	618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır.
6.	Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır.
7.	Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır
8.	Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır.

Tablo 44. Öğrenim Düzeyine İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	,332	3	,111	,193	,901
	Gruplar içi	52,824	92	,574		
	Toplam	53,156	95			
2.	Gruplar arası	,277	3	,092	,171	,916
	Gruplar içi	49,713	92	,540		
	Toplam	49,990	95			
3.	Gruplar arası	2,135	3	,712	1,494	,221
	Gruplar içi	43,824	92	,476		
	Toplam	45,958	95			
4.	Gruplar arası	,960	3	,320	,394	,758
	Gruplar içi	74,779	92	,813		
	Toplam	75,740	95			
5.	Gruplar arası	,094	3	,031	,037	,990
	Gruplar içi	78,395	92	,852		
	Toplam	78,490	95			
6.	Gruplar arası	1,663	3	,554	,643	,589
	Gruplar içi	79,295	92	,862		
	Toplam	80,958	95			
7.	Gruplar arası	1,351	3	,450	,511	,676
	Gruplar içi	81,056	92	,881		
	Toplam	82,406	95			
8.	Gruplar arası	6,853	3	2,284	1,359	,260
	Gruplar içi	154,637	92	1,681		
	Toplam	161,490	95			

Tablo 42’de yer alan “**Türkiye’nin tarihsel geçmişidir**” dışındaki tüm ifadelerin Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den büyük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den büyük olduğu için (Sig>0,05) öğrenim düzeyi ile tablolarda yer alan ifadeler **arasındaki ilişkilerde istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

“Türkiye’nin tarihsel geçmişidir” ifadesinin Tablo 42’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerinin 0,05’den küçük olduğu görülmektedir. Bu değer 0,05’den küçük olduğu için (Sig.<0,05) öğrenim düzeyi ile “Türkiye’nin tarihsel geçmişidir” ifadesi arasındaki ilişkide **istatistiksel olarak anlamlı bir fark vardır** sonucuna ulaşılmaktadır.

ANOVA testi sonucunda ortaya çıkan ANOVA tablosu hangi ikili gruplar arasındaki farkın anlamlı olduğuna dair bilgi vermemektedir. Bunun için ayrıca test yapılmıştır. Yapılan analizlerde Tukey testi uygulanmıştır.

Gruplar arası farkın olmadığı yukarıdaki tablolarda Tukey testi sonuçlarını içeren tablolar üretilmemektedir. Yalnızca, yukarıda görüldüğü gibi ANOVA tablosu oluşturulabilmektedir. Buradan, gruplar arası fark olmadığı için yapılan test sonucunun **istatistiksel açıdan anlamlı olmadığı** sonucuna ulaşılmaktadır.

5.2.3.3. Sektördeki Deneyim Süresi ANOVA Testine İlişkin Sonuçlar

Aşağıdaki tablolarda çalışanların sektördeki deneyim süresine ilişkin yapılan ANOVA ve one-way ANOVA testlerinin sonuçları gösterilmiştir ve değerlendirmeler yapılmıştır.

Tablo 45’de, Tablo 46’da ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 45. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Esnek tarife yapısını sağlayacaktır.
2.	Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır.
3.	Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır.
4.	Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır.
5.	Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır.
6.	Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır.
7.	Hizmet çeşitliliği yaratacaktır.
8.	Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır.

Tablo 46. Sektördeki Deneyim Süresine İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	1,227	2	,613	,434	,649
	Gruplar içi	131,513	93	1,414		
	Toplam	132,740	95			
2.	Gruplar arası	,983	2	,491	,407	,667
	Gruplar içi	112,257	93	1,207		
	Toplam	113,240	95			
3.	Gruplar arası	,755	2	,378	,410	,665
	Gruplar içi	85,745	93	,922		
	Toplam	86,500	95			
4.	Gruplar arası	,003	2	,001	,001	,999
	Gruplar içi	90,654	93	,975		
	Toplam	90,656	95			
5.	Gruplar arası	,041	2	,021	,014	,986
	Gruplar içi	133,917	93	1,440		
	Toplam	133,958	95			
6.	Gruplar arası	1,146	2	,573	,685	,507
	Gruplar içi	77,813	93	,837		
	Toplam	78,958	95			
7.	Gruplar arası	,720	2	,360	,383	,683
	Gruplar içi	87,436	93	,940		
	Toplam	88,156	95			
8.	Gruplar arası	2,467	2	1,233	,691	,504
	Gruplar içi	166,023	93	1,785		
	Toplam	168,490	95			

ANOVA testi sonucunda yukarıda yer alan **8 ifadenin** de Tablo 46’da bulunan **Sig. (Anlamlılık)** sütunundaki değerlerinin **0,05’den büyük olduğu görülmektedir**. Bu değerler 0,05’den büyük olduğu için (Sig>0,05) çalışanların sektördeki deneyim süresi ile yukarıda yer alan ifadeler arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 47’de, Tablo 48’de ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 47. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır.
2.	Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir.
3.	Türkiye’nin tarihsel geçmişıdır.
4.	Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir.
5.	Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir.
6.	Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır.
7.	Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır.
8.	Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır.
9.	Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir.
10.	Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir.
11.	Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır.
12.	Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir.
13.	Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır.
14.	Türkiye’de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır.
15.	Vergilerin yüksek olmasıdır.
16.	Sektördeki bürokratik engellerdir.

Tablo 48. Sektördeki Deneyim Süresine İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	1,001	2	,501	,386	,681
	Gruplar içi	120,738	93	1,298		
	Toplam	121,740	95			
2.	Gruplar arası	,084	2	,042	,047	,954
	Gruplar içi	83,749	93	,901		
	Toplam	83,833	95			
3.	Gruplar arası	2,383	2	1,192	,817	,445
	Gruplar içi	135,606	93	1,458		
	Toplam	137,990	95			
4.	Gruplar arası	,562	2	,281	,199	,819
	Gruplar içi	130,928	93	1,408		
	Toplam	131,490	95			
5.	Gruplar arası	,329	2	,165	,136	,873
	Gruplar içi	112,410	93	1,209		
	Toplam	112,740	95			
6.	Gruplar arası	1,800	2	,900	,765	,468
	Gruplar içi	109,439	93	1,177		
	Toplam	111,240	95			
7.	Gruplar arası	2,226	2	1,113	,961	,386
	Gruplar içi	107,732	93	1,158		
	Toplam	109,958	95			
8.	Gruplar arası	1,864	2	,932	,471	,626
	Gruplar içi	184,136	93	1,980		
	Toplam	186,000	95			
9.	Gruplar arası	,834	2	,417	,219	,804
	Gruplar içi	177,166	93	1,905		
	Toplam	178,000	95			
10.	Gruplar arası	2,283	2	1,142	,924	,401
	Gruplar içi	114,956	93	1,236		
	Toplam	117,240	95			
11.	Gruplar arası	5,047	2	2,523	1,998	,141
	Gruplar içi	117,443	93	1,263		
	Toplam	122,490	95			

Tablo 48. Sektördeki Deneyim Süresine İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları
(Devamı)

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
12.	Gruplar arası	3,798	2	1,899	1,520	,224
	Gruplar içi	116,192	93	1,249		
	Toplam	119,990	95			
13.	Gruplar arası	7,398	2	3,699	3,756	,027
	Gruplar içi	91,592	93	,985		
	Toplam	98,990	95			
14.	Gruplar arası	,368	2	,184	,170	,844
	Gruplar içi	100,621	93	1,082		
	Toplam	100,990	95			
15.	Gruplar arası	,402	2	,201	,177	,838
	Gruplar içi	105,837	93	1,138		
	Toplam	106,240	95			
16.	Gruplar arası	,617	2	,308	,426	,655
	Gruplar içi	67,342	93	,724		
	Toplam	67,958	95			

ANOVA testi sonucunda oluşan Tablo 48’de yer alan değerlere göre **“Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır” ifadesi dışında diğer tüm ifadelerin** Tablo 48’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den büyük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den büyük olduğu için (Sig>0,05) çalışanların sektördeki deneyim süresi ile yukarıda yer alan ifadeler **arasındaki ilişkilerde istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 48’de yer alan **“Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır”** ifadesinin Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerinin 0,05’den küçük olduğu görülmektedir. Bu değer 0,05’den küçük olduğu için (Sig.<0,05) çalışanların sektördeki deneyim süresi ile kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır

ifadesi arasındaki ilişkide **istatistiksel olarak anlamlı bir farkın olduğu** sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 49’da Tablo 50’de ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 49. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır.
2.	Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır.
3.	Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır.
4.	Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır.
5.	618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır.
6.	Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır.
7.	Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır
8.	Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır.

Tablo 50. Sektördeki Deneyim Süresine İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	,533	2	,266	,471	,626
	Gruplar içi	52,624	93	,566		
	Toplam	53,156	95			
2.	Gruplar arası	,408	2	,204	,382	,683
	Gruplar içi	49,582	93	,533		
	Toplam	49,990	95			
3.	Gruplar arası	,177	2	,089	,180	,836
	Gruplar içi	45,781	93	,492		
	Toplam	45,958	95			
4.	Gruplar arası	3,401	2	1,701	2,186	,118
	Gruplar içi	72,338	93	,778		
	Toplam	75,740	95			
5.	Gruplar arası	,559	2	,280	,334	,717
	Gruplar içi	77,930	93	,838		
	Toplam	78,490	95			
6.	Gruplar arası	1,134	2	,567	,660	,519
	Gruplar içi	79,825	93	,858		
	Toplam	80,958	95			
7.	Gruplar arası	2,375	2	1,188	1,380	,257
	Gruplar içi	80,031	93	,861		
	Toplam	82,406	95			
8.	Gruplar arası	2,164	2	1,082	,632	,534
	Gruplar içi	159,325	93	1,713		
	Toplam	161,490	95			

ANOVA testi sonucunda yukarıda yer alan **8 ifadenin** de Tablo 50’de bulunan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den büyük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den büyük olduğu için (Sig>0,05) çalışanların sektördeki deneyim süresi ile yukarıda yer alan ifadeler arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

Yapılan ANOVA testi sonucunda ortaya çıkan ANOVA tabloları (Tablo 46, Tablo 48, Tablo 50) **hangi ikili gruplar arasındaki farkın anlamlı olduğuna dair bilgi vermemektedir**. Bunun için ayrıca test yapılmıştır. Yapılan analizlerde Tukey testi uygulanmıştır ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Tukey testi sonucunda çalışanların sektördeki deneyim süresi ile yukarıda yer alan ifadelerin tamamı arasındaki farkın **istatistiksel olarak anlamlı olmadığı anlaşılmaktadır**. Çünkü bu ifadelerin Sig. (Anlamlılık) değerinin 0,05’den büyük olması (Sig.>0,05) **gruplar arası farkın olmadığını göstermektedir**. Yani, **istatistiksel açıdan** çalışanların sektördeki deneyim süresi ile bu ifadeler arasında **anlamlı bir farkın olmadığı** sonucuna ulaşılmaktadır.

5.2.3.4. Çalışanın Şirketteki Görevi ANOVA Testine İlişkin Sonuçlar

Aşağıdaki tablolarda çalışanların şirketteki görevin ilişkin yapılan ANOVA ve one-way ANOVA testlerinin sonuçları gösterilmiştir ve değerlendirmeler yapılmıştır.

Tablo 51’de, Tablo 52’de ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 51. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Esnek tarife yapısını sağlayacaktır.
2.	Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır.
3.	Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır.
4.	Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır.
5.	Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır.
6.	Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır.
7.	Hizmet çeşitliliği yaratacaktır.
8.	Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır.

Tablo 52. Çalışanın Şirketteki Görevi One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	9,356	3	3,119	2,325	,080
	Gruplar içi	123,384	92	1,341		
	Toplam	132,740	95			
2.	Gruplar arası	5,760	3	1,920	1,643	,185
	Gruplar içi	107,480	92	1,168		
	Toplam	113,240	95			
3.	Gruplar arası	3,434	3	1,145	1,268	,290
	Gruplar içi	83,066	92	,903		
	Toplam	86,500	95			
4.	Gruplar arası	4,895	3	1,632	1,751	,162
	Gruplar içi	85,761	92	,932		
	Toplam	90,656	95			
5.	Gruplar arası	15,606	3	5,202	4,044	,009
	Gruplar içi	118,352	92	1,286		
	Toplam	133,958	95			
6.	Gruplar arası	6,832	3	2,277	2,905	,039
	Gruplar içi	72,126	92	,784		
	Toplam	78,958	95			
7.	Gruplar arası	5,139	3	1,713	1,898	,135
	Gruplar içi	83,018	92	,902		
	Toplam	88,156	95			
8.	Gruplar arası	1,606	3	,535	,295	,829
	Gruplar içi	166,884	92	1,814		
	Toplam	168,490	95			

ANOVA testi sonucunda oluşan Tablo 52’de yer alan değerlere göre Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajlar arasında yer alan:

- Esnek tarife yapısını sağlayacaktır,
- Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır,
- Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır,

- Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır,
- Hizmet çeşitliliği yaratacaktır,
- Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır,

ifadelerin Tablo 52’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den büyük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den büyük olduğu için (Sig>0,05) çalışanların şirketteki görevi ile yukarıda yer alan ifadeler arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

“Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır” ve “Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır” ifadelerinin Tablo 52’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den küçük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den küçük olduğu için (Sig.<0,05) çalışanların şirketteki görevi ile yukarıda yer alan ifadeler arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark vardır** sonucuna ulaşılmaktadır.

ANOVA testi sonucunda ortaya çıkan ANOVA tablosu hangi ikili gruplar arasındaki farkın anlamlı olduğuna dair bilgi vermemektedir. Bunu’n için ayrıca test yapılmıştır. Yapılan analizlerde Tukey testi uygulanmıştır ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Tukey testi sonucunda çalışanın şirketteki görevi ile Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulamamasının nedenleri arasında yer alan:

- Esnek tarife yapısını sağlayacaktır,
- Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır,
- Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır,
- Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır,
- Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır.
- Hizmet çeşitliliği yaratacaktır,
- Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır,

ifadelerinin Sig. (Anlamlılık) değerinin 0,05’den büyük olması (Sig.>0,05) **gruplar arası farkın olmadığı**nı göstermektedir. Yani, istatistiksel açıdan çalışanın şirketteki görevi ile bu ifadeler arasında **anlamlı bir farkın olmadığı** sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 53’de ise hangi **gruplar arasında istatistiksel açıdan anlamlı farklılıkların olduğu** ifade incelenmiştir.

Tablo 53. Devlet Limanlarında Personele Ait ücret Politikasında Daha Adaletli Olunmasını Sağlayacağına İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Çalışanın Görevi	(J) Çalışanın Görevi	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
Üst düzey yönetici	yönetici	-,37162	,33937	,693
	şef	-1,02273*	,37266	,036
	diğer	-1,03571*	,37638	,035
Yönetici	üst düzey yönetici	,37162	,33937	,693
	şef	-,65111	,30536	,151
	diğer	-,66409	,30988	,147
Şef	üst düzey yönetici	1,02273*	,37266	,036
	yönetici	,65111	,30536	,151
	diğer	-,01299	,34602	1,000
Diğer	üst düzey yönetici	1,03571*	,37638	,035
	yönetici	,66409	,30988	,147
	şef	,01299	,34602	1,000

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Görevi: **Üst düzey yönetici, şef ve diğer** olanların devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacağını düşünmeleri arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için **istatistiksel olarak anlamlı** çıkmaktadır. **Yöneticiler arasındaki ilişki** ise Sig.>0,05 olduğu için **istatistiksel olarak anlamsızdır**.

Tablo 54’de, Tablo 55’de ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmiştir.

Tablo 54. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır.
2.	Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir.
3.	Türkiye'nin tarihsel geçmişiştir.
4.	Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir.
5.	Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir.
6.	Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır.
7.	Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır.
8.	Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır.
9.	Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir.
10.	Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir.
11.	Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır.
12.	Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir.
13.	Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır.
14.	Türkiye'de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır.
15.	Vergilerin yüksek olmasıdır.
16.	Sektördeki bürokratik engellerdir.

Tablo 55. Çalışanın Şirketteki Görevi One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	3,805	3	1,268	,989	,401
	Gruplar içi	117,935	92	1,282		
	Toplam	121,740	95			
2.	Gruplar arası	6,544	3	2,181	2,597	,057
	Gruplar içi	77,289	92	,840		
	Toplam	83,833	95			
3.	Gruplar arası	6,020	3	2,007	1,399	,248
	Gruplar içi	131,969	92	1,434		
	Toplam	137,990	95			
4.	Gruplar arası	6,699	3	2,233	1,646	,184
	Gruplar içi	124,791	92	1,356		
	Toplam	131,490	95			
5.	Gruplar arası	1,593	3	,531	,440	,725
	Gruplar içi	111,147	92	1,208		
	Toplam	112,740	95			
6.	Gruplar arası	8,100	3	2,700	2,408	,072
	Gruplar içi	103,140	92	1,121		
	Toplam	111,240	95			
7.	Gruplar arası	2,172	3	,724	,618	,605
	Gruplar içi	107,787	92	1,172		
	Toplam	109,958	95			
8.	Gruplar arası	7,345	3	2,448	1,261	,293
	Gruplar içi	178,655	92	1,942		
	Toplam	186,000	95			
9.	Gruplar arası	22,646	3	7,549	4,470	,006
	Gruplar içi	155,354	92	1,689		
	Toplam	178,000	95			
10.	Gruplar arası	16,898	3	5,633	5,164	,002
	Gruplar içi	100,342	92	1,091		
	Toplam	117,240	95			
11.	Gruplar arası	9,579	3	3,193	2,602	,057
	Gruplar içi	112,911	92	1,227		
	Toplam	122,490	95			

Tablo 55. Çalışanın Şirketteki Görevi One-way ANOVA Analiz Çıktıları (Devamı)

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
12.	Gruplar arası	1,200	3	,400	,310	,818
	Gruplar içi	118,789	92	1,291		
	Toplam	119,990	95			
13.	Gruplar arası	2,258	3	,753	,716	,545
	Gruplar içi	96,731	92	1,051		
	Toplam	98,990	95			
14.	Gruplar arası	2,770	3	,923	,865	,462
	Gruplar içi	98,220	92	1,068		
	Toplam	100,990	95			
15.	Gruplar arası	5,055	3	1,685	1,532	,212
	Gruplar içi	101,185	92	1,100		
	Toplam	106,240	95			
16.	Gruplar arası	1,150	3	,383	,528	,664
	Gruplar içi	66,809	92	,726		
	Toplam	67,958	95			

ANOVA testi sonucunda oluşan Tablo 55’de yer alan değerlere göre Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajlar arasında yer alan:

- Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır,
- Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir,
- Türkiye’nin tarihsel geçmişiştir,
- Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir,
- Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir,
- Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır,
- Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır,

- Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır,
- Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır,
- Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir,
- Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır,
- Türkiye’de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır,
- Vergilerin yüksek olmasıdır,
- Sektördeki bürokratik engellerdir,

ifadelerin Tablo 55’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den büyük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den büyük olduğu için (Sig>0,05) çalışanların şirketteki görevi ile yukarıda yer alan ifadeler arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

“Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir” ve “Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir” ifadelerinin Tablo 55’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den küçük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den küçük olduğu için (Sig.<0,05) çalışanların şirketteki görevi ile yukarıda yer alan ifadeler arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark vardır** sonucuna ulaşılmaktadır.

Uygulanan ANOVA testi sonucunda ortaya çıkan ANOVA tablosu hangi ikili gruplar arasındaki farkın anlamlı olduğuna dair bilgi vermemektedir. Bunun için ayrıca test yapılmıştır. Yapılan analizlerde Tukey testi uygulanmıştır ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Tukey testi sonucunda çalışanın şirketteki görevi ile Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulamamasının nedenleri arasında yer alan:

- Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır,
- Türkiye’nin tarihsel geçmişi,

- Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir,
- Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir,
- Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır,
- Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır,
- Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır,
- Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır,
- Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir,
- Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır,
- Türkiye’de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır,
- Vergilerin yüksek olmasıdır,
- Sektördeki bürokratik engellerdir,

ifadelerinin Sig. (Anlamlılık) değerinin 0,05’den büyük olması (Sig.>0,05) **gruplar arası farkın olmadığını** göstermektedir. Yani, istatistiksel açıdan çalışanın şirketteki görevi ile bu ifadeler arasında **anlamlı bir farkın olmadığı** sonucuna ulaşılmaktadır.

Aşağıdaki tablolarda ise **hangi gruplar arasında istatistiksel açıdan anlamlı farklılıkların olduğu ifadeler** incelenmiştir.

Tablo 56. Özerk Liman Yönetiminde Devletin ve Özel Sektörün Rollerinin Yeterince Bilinmemesine İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Çalışanın Görevi	(J) Çalışanın Görevi	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
Üst düzey yönetici	yönetici	,72804*	,27425	,045
	şef	,55114	,30115	,266
	diğer	,33036	,30416	,699
Yönetici	üst düzey yönetici	-,72804*	,27425	,045
	şef	-,17690	,24676	,890
	diğer	-,39768	,25042	,390
Şef	üst düzey yönetici	-,55114	,30115	,266
	yönetici	,17690	,24676	,890
	diğer	-,22078	,27963	,859
Diğer	üst düzey yönetici	-,33036	,30416	,699
	yönetici	,39768	,25042	,390
	şef	,22078	,27963	,859

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Üst düzey yöneticiler ile yöneticilerin özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmediğini düşünmeleri arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır. Diğer tüm gruplar arasındaki ilişki Sig.>0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamsızdır.

Tablo 57. Devlet Kurumlarına Olan Güven Eksikliğidir ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Çalışanın Görevi	(J) Çalışanın Görevi	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
Üst düzey yönetici	yönetici	1,41892*	,38882	,002
	şef	,95455	,42696	,121
	diğer	1,07143	,43122	,069
Yönetici	üst düzey yönetici	-1,41892*	,38882	,002
	şef	-,46437	,34985	,548
	diğer	-,34749	,35503	,762
Şef	üst düzey yönetici	-,95455	,42696	,121
	yönetici	,46437	,34985	,548
	diğer	,11688	,39644	,991
Diğer	üst düzey yönetici	-1,07143	,43122	,069
	yönetici	,34749	,35503	,762
	şef	-,11688	,39644	,991

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Üst düzey yöneticiler ile yöneticilerin devlet kurumlarına güven eksikliği olduğunu düşünmeleri arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır. Diğer tüm gruplar arasındaki ilişki Sig.>0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamsızdır.

Tablo 58. Devletin Limancılığı Yeterince Desteklememesine İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Çalışanın Görevi	(J) Çalışanın Görevi	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
Üst düzey yönetici	yönetici	1,21959*	,31248	,001
	şef	,85227	,34314	,069
	diğer	,72024	,34656	,168
Yönetici	üst düzey yönetici	-1,21959*	,31248	,001
	şef	-,36732	,28117	,561
	diğer	-,49936	,28533	,304
Şef	üst düzey yönetici	-,85227	,34314	,069
	yönetici	,36732	,28117	,561
	diğer	-,13203	,31861	,976
Diğer	üst düzey yönetici	-,72024	,34656	,168
	yönetici	,49936	,28533	,304
	şef	,13203	,31861	,976

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Üst düzey yöneticilerle yöneticilerin devletin limancılığı yeterince desteklemediği görüşü arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için **istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır. Diğer tüm gruplar arasındaki ilişki** Sig.>0,05 olduğu için **istatistiksel olarak anlamsızdır.**

Tablo 59’da, Tablo 60’da ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 59. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır.
2.	Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır.
3.	Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır.
4.	Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır.
5.	618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır.
6.	Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır.
7.	Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır.
8.	Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır.

Tablo 60. Çalışanın Şirketteki Görevi One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	2,501	3	,834	1,514	,216
	Gruplar içi	50,655	92	,551		
	Toplam	53,156	95			
2.	Gruplar arası	1,704	3	,568	1,082	,361
	Gruplar içi	48,286	92	,525		
	Toplam	49,990	95			
3.	Gruplar arası	2,438	3	,813	1,718	,169
	Gruplar içi	43,521	92	,473		
	Toplam	45,958	95			
4.	Gruplar arası	12,471	3	4,157	6,045	,001
	Gruplar içi	63,268	92	,688		
	Toplam	75,740	95			
5.	Gruplar arası	1,570	3	,523	,626	,600
	Gruplar içi	76,919	92	,836		
	Toplam	78,490	95			
6.	Gruplar arası	2,206	3	,735	,859	,465
	Gruplar içi	78,753	92	,856		
	Toplam	80,958	95			
7.	Gruplar arası	5,709	3	1,903	2,282	,084
	Gruplar içi	76,698	92	,834		
	Toplam	82,406	95			
8.	Gruplar arası	3,443	3	1,148	,668	,574
	Gruplar içi	158,047	92	1,718		
	Toplam	161,490	95			

ANOVA testi sonucunda oluşan Tablo 60’da yer alan değerlere göre Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajlar arasında yer alan:

- Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır,
- Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır,

- Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır,
- 618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır,
- Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır,
- Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır,
- Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır,

ifadelerin Tablo 60’da yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den büyük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den büyük olduğu için (Sig>0,05) **çalışanların şirketteki görevi ile yukarıda yer alan ifadeler arasındaki ilişkilerde istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

“Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır” ifadesinin Tablo 60’da yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerinin 0,05’den küçük olduğu görülmektedir. Bu değer 0,05’den küçük olduğu için (Sig.<0,05) **çalışanların şirketteki görevi ile yukarıda yer alan ifade arasındaki ilişkilerde istatistiksel olarak anlamlı bir fark vardır** sonucuna ulaşılmaktadır.

Uygulanan ANOVA testi sonucunda ortaya çıkan ANOVA tablosu hangi ikili gruplar arasındaki farkın anlamlı olduğuna dair bilgi vermemektedir. Bunun için ayrıca test yapılmıştır. Yapılan analizlerde Tukey testi uygulanmıştır ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Tukey testi sonucunda çalışanın şirketteki görevi ile Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulamamasının nedenleri arasında yer alan:

- Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır,
- Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır,
- Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır,
- 618 sayılı Limanlar Kanunu'nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır,
- Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır,
- Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır,
- Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır,

ifadelerin Tablo 60.'da yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05'den büyük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05'den büyük olduğu için (Sig>0,05) **çalışanların şirketteki görevi ile yukarıda yer alan ifadeler arasındaki ilişkilerde istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 61'de ise hangi **gruplar arasında istatistiksel açıdan anlamlı farklılıkların** olduğu ifade incelenmiştir.

Tablo 61. Devlet – denizcilik sektörü – üniversite İşbirliğinin Sağlanıp, Planlı ve Koordineli Çalışmalar Yapılmasına İlişkin ANOVA Testi Sonuçları

(I) Çalışanın Görevi	(J) Çalışanın Görevi	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
Üst düzey yönetici	yönetici	,69764*	,24813	,030
	şef	,78977*	,27247	,024
	diğer	-,00893	,27519	1,000
Yönetici	üst düzey yönetici	-,69764*	,24813	,030
	şef	,09214	,22326	,976
	diğer	-,70656*	,22657	,013
Şef	üst düzey yönetici	-,78977*	,27247	,024
	yönetici	-,09214	,22326	,976
	diğer	-,79870*	,25300	,011
Diğer	üst düzey yönetici	,00893	,27519	1,000
	yönetici	,70656*	,22657	,013
	şef	,79870*	,25300	,011

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Görevleri üst düzey yönetici, yönetici, şef ve diğer olanlarla devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılmasının faydalı olacağını düşünceleri arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için **istatistiksel olarak anlamlı** çıkmaktadır.

5.2.3.5. Çalışanın Firmanın Sahibi Olup Olmama Durumuna Göre Yapılan ANOVA Testi Sonuçları:

Aşağıdaki tablolarda çalışanın firma sahibi olup olmama durumuna göre yapılan ANOVA ve one-way ANOVA testlerinin sonuçları gösterilmiştir ve değerlendirmeler yapılmıştır.

Tablo 62’de, Tablo 63’de ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmiştir.

Tablo 62. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Esnek tarife yapısını sağlayacaktır.
2.	Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır.
3.	Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır.
4.	Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır.
5.	Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır.
6.	Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır.
7.	Hizmet çeşitliliği yaratacaktır.
8.	Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır.

Tablo 63. Çalışanın Firmanın Sahibi Olup Olmama Durumuna İlişkin
One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	4,527	2	2,263	1,642	,199
	Gruplar içi	128,213	93	1,379		
	Toplam	132,740	95			
2.	Gruplar arası	10,633	2	5,317	4,819	,010
	Gruplar içi	102,606	93	1,103		
	Toplam	113,240	95			
3.	Gruplar arası	1,298	2	,649	,708	,495
	Gruplar içi	85,202	93	,916		
	Toplam	86,500	95			
4.	Gruplar arası	,050	2	,025	,026	,975
	Gruplar içi	90,606	93	,974		
	Toplam	90,656	95			
5.	Gruplar arası	1,490	2	,745	,523	,594
	Gruplar içi	132,468	93	1,424		
	Toplam	133,958	95			
6.	Gruplar arası	1,246	2	,623	,745	,477
	Gruplar içi	77,713	93	,836		
	Toplam	78,958	95			
7.	Gruplar arası	5,220	2	2,610	2,927	,059
	Gruplar içi	82,936	93	,892		
	Toplam	88,156	95			
8.	Gruplar arası	4,873	2	2,436	1,385	,255
	Gruplar içi	163,617	93	1,759		
	Toplam	168,490	95			

ANOVA testi sonucunda oluşan Tablo 63’de yer alan “**Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır**” dışındaki tüm ifadelerin Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den büyük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den büyük olduğu için (Sig>0,05) firma sahibi olup olmama ile yukarıda yer

alan ifadeler **arasındaki ilişkilerde istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

“Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır” ifadesinin Tablo 63’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den küçük olduğu görülmektedir. Bu değer 0,05’den küçük olduğu için (Sig.<0,05) firma sahipliği ile yukarıda yer alan ifade arasındaki ilişkide **istatistiksel olarak anlamlı bir fark vardır** sonucuna ulaşılmaktadır.

ANOVA testi sonucunda ortaya çıkan ANOVA tablosu hangi ikili gruplar arasındaki farkın anlamlı olduğuna dair bilgi vermemektedir. Bunun için ayrıca test yapılmıştır. Yapılan analizlerde Tukey testi uygulanmıştır.

Gruplar arası farkın olmadığı yukarıdaki tabloda Tukey testi sonuçlarını içeren tablo üretilmemektedir. Yalnızca, yukarıda görüldüğü gibi ANOVA tablosu oluşturulmaktadır. Buradan, gruplar arası fark olmadığı için yapılan test sonucunun **istatistiksel açıdan anlamlı olmadığı** sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 64’de, Tablo 65’de ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 64. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır.
2.	Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir.
3.	Türkiye'nin tarihsel geçmişıdır.
4.	Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir.
5.	Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir.
6.	Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır.
7.	Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır.
8.	Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır.
9.	Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir.
10.	Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir.
11.	Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır.
12.	Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir.
13.	Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır.
14.	Türkiye'de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır.
15.	Vergilerin yüksek olmasıdır.
16.	Sektördeki bürokratik engellerdir.

Tablo 65. Çalışanın Firmanın Sahibi Olup Olmama Durumuna İlişkin
One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	9,825	2	4,912	4,082	,020
	Gruplar içi	111,915	93	1,203		
	Toplam	121,740	95			
2.	Gruplar arası	3,482	2	1,741	2,015	,139
	Gruplar içi	80,351	93	,864		
	Toplam	83,833	95			
3.	Gruplar arası	8,585	2	4,293	3,085	,050
	Gruplar içi	129,404	93	1,391		
	Toplam	137,990	95			
4.	Gruplar arası	2,670	2	1,335	,964	,385
	Gruplar içi	128,819	93	1,385		
	Toplam	131,490	95			
5.	Gruplar arası	,910	2	,455	,378	,686
	Gruplar içi	111,830	93	1,202		
	Toplam	112,740	95			
6.	Gruplar arası	1,325	2	,662	,560	,573
	Gruplar içi	109,915	93	1,182		
	Toplam	111,240	95			
7.	Gruplar arası	7,182	2	3,591	3,249	,043
	Gruplar içi	102,777	93	1,105		
	Toplam	109,958	95			
8.	Gruplar arası	5,011	2	2,505	1,287	,281
	Gruplar içi	180,989	93	1,946		
	Toplam	186,000	95			
9.	Gruplar arası	8,511	2	4,255	2,335	,102
	Gruplar içi	169,489	93	1,822		
	Toplam	178,000	95			
10.	Gruplar arası	9,314	2	4,657	4,013	,021
	Gruplar içi	107,926	93	1,160		
	Toplam	117,240	95			
11.	Gruplar arası	9,117	2	4,559	3,739	,027
	Gruplar içi	113,372	93	1,219		
	Toplam	122,490	95			

Tablo 65. Çalışanın Firmanın Sahibi Olup Olmama Durumuna İlişkin

One-way ANOVA Analiz Çıktıları (Devamı)

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
12.	Gruplar arası	4,500	2	2,250	1,812	,169
	Gruplar içi	115,489	93	1,242		
	Toplam	119,990	95			
13.	Gruplar arası	4,564	2	2,282	2,248	,111
	Gruplar içi	94,426	93	1,015		
	Toplam	98,990	95			
14.	Gruplar arası	2,000	2	1,000	,940	,394
	Gruplar içi	98,989	93	1,064		
	Toplam	100,990	95			
15.	Gruplar arası	3,463	2	1,731	1,567	,214
	Gruplar içi	102,777	93	1,105		
	Toplam	106,240	95			
16.	Gruplar arası	,469	2	,234	,323	,725
	Gruplar içi	67,489	93	,726		
	Toplam	67,958	95			

ANOVA testi sonucunda oluşan Tablo 65’de yer alan değerlere göre Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajlar arasında yer alan:

- Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir,
- Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir,
- Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir.
- Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır,
- Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır,
- Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir,

- Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir,
- Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır,
- Türkiye’de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır,
- Vergilerin yüksek olmasıdır,
- Sektördeki bürokratik engellerdir,

ifadelerinin Tablo 65’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den büyük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den büyük olduğu için (Sig>0,05) firma sahipliği ile yukarıda yer alan ifadeler arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır

ANOVA testi sonucunda oluşan Tablo 65’de yer alan değerlere göre Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajlar arasında yer alan:

- Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır,
- Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır,
- Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir,
- Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır,

ifadelerinin Tablo 65’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den küçük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den küçük olduğu için (Sig.<0,05) firma sahibi olup olmama ile yukarıda yer alan ifadeler arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark vardır** sonucuna ulaşılmaktadır.

ANOVA testi sonucunda ortaya çıkan ANOVA tablosu hangi ikili gruplar arasındaki farkın anlamlı olduğuna dair bilgi vermemektedir. Bunun için ayrıca test yapılmıştır. Yapılan analizlerde Tukey testi uygulanmıştır.

Gruplar arası farkın olmadığı yukarıdaki tabloda Tukey testi sonuçlarını içeren tablo üretilmemektedir. Yalnızca, yukarıda görüldüğü gibi ANOVA tablosu oluşturulmaktadır. Buradan, gruplar arası fark olmadığı için yapılan test sonucunun **istatistiksel açıdan anlamlı olmadığı** sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 66’da, Tablo 67’de ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 66. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır.
2.	Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır.
3.	Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır.
4.	Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır.
5.	618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır.
6.	Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır.
7.	Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır
8.	Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır.

Tablo 67. Çalışanın Firmanın Sahibi Olup Olmama Durumuna İlişkin
One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	,337	2	,169	,297	,744
	Gruplar içi	52,819	93	,568		
	Toplam	53,156	95			
2.	Gruplar arası	,532	2	,266	,500	,608
	Gruplar içi	49,457	93	,532		
	Toplam	49,990	95			
3.	Gruplar arası	,852	2	,426	,878	,419
	Gruplar içi	45,106	93	,485		
	Toplam	45,958	95			
4.	Gruplar arası	1,601	2	,801	1,004	,370
	Gruplar içi	74,138	93	,797		
	Toplam	75,740	95			
5.	Gruplar arası	,873	2	,436	,523	,595
	Gruplar içi	77,617	93	,835		
	Toplam	78,490	95			
6.	Gruplar arası	,820	2	,410	,476	,623
	Gruplar içi	80,138	93	,862		
	Toplam	80,958	95			
7.	Gruplar arası	,662	2	,331	,376	,687
	Gruplar içi	81,745	93	,879		
	Toplam	82,406	95			
8.	Gruplar arası	4,160	2	2,080	1,229	,297
	Gruplar içi	157,330	93	1,692		
	Toplam	161,490	95			

Tablo 67’de **sekiz ifadenin** de Sig. değerinin 0,05’den büyük olduğu görülmektedir. Sig>0,05 oldu için firma sahibi olup olmama ile yukarıdaki ifadeler arasındaki ilişkide arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

Gruplar arası farkın olmadığı yukarıdaki tabloda **Tukey testi sonuçlarını içeren tablo üretilmemektedir.** Yalnızca, yukarıda görüldüğü gibi Anova tablosu oluşturulmaktadır. Buradan, gruplar arası fark olmadığı için yapılan test sonucunun **istatistiksel açıdan anlamlı olmadığı** sonucuna ulaşılmaktadır.

5.2.3.6. Çalışanın Görevde Çalışma Yılına İlişkin ANOVA Testi Sonuçları

Aşağıdaki tablolarda çalışanın görevde çalışma yılına ilişkin yapılan ANOVA ve one-way ANOVA testlerinin sonuçları gösterilmiştir ve değerlendirmeler yapılmıştır.

Tablo 68’de, Tablo 69’da ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 68. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Esnek tarife yapısını sağlayacaktır.
2.	Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır.
3.	Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır.
4.	Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır.
5.	Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır.
6.	Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır.
7.	Hizmet çeşitliliği yaratacaktır.
8.	Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır

Tablo 69. Görevde Çalışma Yılına İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	3,881	2	1,941	1,401	,252
	Gruplar içi	128,858	93	1,386		
	Toplam	132,740	95			
2.	Gruplar arası	1,556	2	,778	,648	,525
	Gruplar içi	111,683	93	1,201		
	Toplam	113,240	95			
3.	Gruplar arası	1,125	2	,562	,613	,544
	Gruplar içi	85,375	93	,918		
	Toplam	86,500	95			
4.	Gruplar arası	,348	2	,174	,179	,836
	Gruplar içi	90,308	93	,971		
	Toplam	90,656	95			
5.	Gruplar arası	1,858	2	,929	,654	,522
	Gruplar içi	132,100	93	1,420		
	Toplam	133,958	95			
6.	Gruplar arası	,750	2	,375	,446	,642
	Gruplar içi	78,208	93	,841		
	Toplam	78,958	95			
7.	Gruplar arası	,923	2	,461	,492	,613
	Gruplar içi	87,233	93	,938		
	Toplam	88,156	95			
8.	Gruplar arası	3,556	2	1,778	1,003	,371
	Gruplar içi	164,933	93	1,773		
	Toplam	168,490	95			

Tablo 69’da **sekiz ifadenin** de Sig. değerinin 0,05’den büyük olduğu görülmektedir. Sig>0,05 oldu için görevde çalışma yılı ile

- Esnek tarife yapısını sağlayacaktır,
- Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır,
- Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır,

- Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır,
- Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır,
- Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır,
- Hizmet çeşitliliği yaratacaktır,
- Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır,

ifadeleri arasındaki ilişkide arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

ANOVA testi sonucunda ortaya çıkan **ANOVA tablosu hangi ikili gruplar arasındaki farkın anlamlı olduğuna dair bilgi vermemektedir**. Bunun için ayrıca test yapılmıştır. Yapılan analizlerde Tukey testi uygulanmıştır.

Gruplar arası farkın olmadığı yukarıdaki tabloda Tukey testi sonuçlarını içeren tablo üretilmemektedir. Yalnızca, yukarıda görüldüğü gibi Anova tablosu oluşturulmaktadır. Buradan, **gruplar arası fark olmadığı için** yapılan test sonucunun **istatistiksel açıdan anlamlı olmadığı** sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 70’de, Tablo 71’de ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 70. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır.
2.	Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir.
3.	Türkiye'nin tarihsel geçmişiştir.
4.	Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir.
5.	Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir.
6.	Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır.
7.	Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır.
8.	Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır.
9.	Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir.
10.	Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir.
11.	Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır.
12.	Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir.
13.	Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır.
14.	Türkiye'de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır.
15.	Vergilerin yüksek olmasıdır.
16.	Sektördeki bürokratik engellerdir.

Tablo 71. Görevde Çalışma Yılına İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	7,431	2	3,716	3,023	,053
	Gruplar içi	114,308	93	1,229		
	Toplam	121,740	95			
2.	Gruplar arası	1,600	2	,800	,905	,408
	Gruplar içi	82,233	93	,884		
	Toplam	83,833	95			
3.	Gruplar arası	1,338	2	,669	,455	,636
	Gruplar içi	136,652	93	1,469		
	Toplam	137,990	95			
4.	Gruplar arası	,306	2	,153	,109	,897
	Gruplar içi	131,183	93	1,411		
	Toplam	131,490	95			
5.	Gruplar arası	2,187	2	1,094	,920	,402
	Gruplar içi	110,552	93	1,189		
	Toplam	112,740	95			
6.	Gruplar arası	1,281	2	,641	,542	,584
	Gruplar içi	109,958	93	1,182		
	Toplam	111,240	95			
7.	Gruplar arası	5,058	2	2,529	2,242	,112
	Gruplar içi	104,900	93	1,128		
	Toplam	109,958	95			
8.	Gruplar arası	9,823	2	4,911	2,593	,080
	Gruplar içi	176,177	93	1,894		
	Toplam	186,000	95			
9.	Gruplar arası	14,292	2	7,146	4,059	,020
	Gruplar içi	163,708	93	1,760		
	Toplam	178,000	95			
10.	Gruplar arası	8,881	2	4,441	3,811	,026
	Gruplar içi	108,358	93	1,165		
	Toplam	117,240	95			
11.	Gruplar arası	1,837	2	,919	,708	,495
	Gruplar içi	120,652	93	1,297		
	Toplam	122,490	95			

Tablo 71. Görevde Çalışma Yılına İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları
(Devamı)

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
12.	Gruplar arası	3,121	2	1,560	1,242	,294
	Gruplar içi	116,869	93	1,257		
	Toplam	119,990	95			
13.	Gruplar arası	8,837	2	4,419	4,558	,013
	Gruplar içi	90,152	93	,969		
	Toplam	98,990	95			
14.	Gruplar arası	2,640	2	1,320	1,248	,292
	Gruplar içi	98,350	93	1,058		
	Toplam	100,990	95			
15.	Gruplar arası	,681	2	,341	,300	,741
	Gruplar içi	105,558	93	1,135		
	Toplam	106,240	95			
16.	Gruplar arası	1,350	2	,675	,942	,393
	Gruplar içi	66,608	93	,716		
	Toplam	67,958	95			

ANOVA testi sonucunda oluşan Tablo 71’de yer alan değerlere göre Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajlar arasında yer alan:

- Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır,
- Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir,
- Türkiye’nin tarihsel geçmişiştir,
- Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir,
- Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir,
- Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır,

- Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır,
- Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır,
- Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır,
- Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir,
- Türkiye’de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır,
- Vergilerin yüksek olmasıdır,
- Sektördeki bürokratik engellerdir,

ifadelerin Tablo 71’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den büyük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den büyük olduğu için (Sig>0,05) **çalışanların görevde çalışma yılı** ile yukarıda yer alan **ifadeler** arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

ANOVA testi sonucunda oluşan Tablo 71’de yer alan değerlere göre Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajlar arasında yer alan:

- Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir,
- Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir,
- Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır,

ifadelerinin Tablo 71’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değerlerinin 0,05’den küçük olduğu görülmektedir. Bu değerler 0,05’den küçük olduğu için (Sig.<0,05) **çalışanın görevde çalışma yılı** ile **yukarıda yer alan ifadeler** arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark vardır** sonucuna ulaşılmaktadır.

Uygulanan ANOVA testi sonucunda ortaya çıkan ANOVA tablosu hangi ikili gruplar arasındaki farkın anlamlı olduğuna dair bilgi vermemektedir. Bunun için

ayrıca test yapılmıştır. Yapılan analizlerde Tukey testi uygulanmıştır ve aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Tukey testi sonucunda çalışanın şirketteki görevi ile Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulamamasının nedenleri arasında yer alan:

- Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır,
- Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir,
- Türkiye'nin tarihsel geçmişiştir,
- Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir,
- Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir,
- Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır,
- Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır,
- Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır,
- Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır,
- Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir,
- Türkiye'de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır,
- Vergilerin yüksek olmasıdır,
- Sektördeki bürokratik engellerdir,

ifadelerinin Sig. (Anlamlılık) değerinin 0,05'den büyük olması (Sig.>0,05) **gruplar arası farkın olmadığını** göstermektedir. Yani, istatistiksel açıdan çalışanın şirketteki görevi ile bu ifadeler arasında **anlamlı bir farkın olmadığı** sonucuna ulaşılmaktadır.

Aşağıdaki tablolarda ise hangi **gruplar arasında istatistiksel açıdan anlamlı farklılıkların olduğu ifadeler** incelenmiştir.

Tablo 72. Devlet Kurumlarına Olan Güven Eksikliğidir ANOVA Analizi
Sonuçları

(I) Görevde Çalışma Yılı	(J) Görevde Çalışma Yılı	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
1-5	6 - 10	,06250	,31467	,978
	11 yıl ve üzeri	,91667*	,34257	,024
6-10	1- 5	-,06250	,31467	,978
	11 yıl ve üzeri	,85417*	,35827	,050
11yıl ve üzeri	1- 5	-,91667*	,34257	,024
	6 - 10	-,85417*	,35827	,050

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

1-5, 6-10, 11 yıl ve üzeri çalışanlarla devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir ifadesi arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır.

Tablo 73. Devletin Limancılığı Yeterince Desteklememesidir ANOVA Analizi
Sonuçları

(I) Görevde Çalışma Yılı	(J) Görevde Çalışma Yılı	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
1-5	6 - 10	,17500	,25601	,774
	11 yıl ve üzeri	,75833*	,27870	,021
6-10	1- 5	-,17500	,25601	,774
	11 yıl ve üzeri	,58333	,29148	,118
11yıl ve üzeri	1- 5	-,75833*	,27870	,021
	6 - 10	-,58333	,29148	,118

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

1-5 ile 11 yıl ve üzeri çalışanlarla devletin limancılığı yeterince desteklememesidir ifadesi arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır.

Tablo 74. Kamu Limanlarının Finansal Yapılarının Zayıf Olmasıdır ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Görevde Çalışma Yılı	(J) Görevde Çalışma Yılı	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
1-5	6 - 10	,25625	,23351	,518
	11 yıl ve üzeri	,76667*	,25421	,009
6-10	1- 5	-,25625	,23351	,518
	11 yıl ve üzeri	,51042	,26586	,139
11yıl ve üzeri	1- 5	-,76667*	,25421	,009
	6 - 10	-,51042	,26586	,139

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

1-5 ile 11 yıl ve üzeri çalışanlarla kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır ifadesi **arasındaki fark** Sig.<0,05 olduğu için **istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır.**

Tablo 75’de, Tablo 76’da ANOVA ve one-way ANOVA testleriyle incelenen ifadelerin hangi numaraya tekabül ettiği gösterilmektedir.

Tablo 75. İfadeler ve Numaraları

İfade No.	İfadeler
1.	Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır.
2.	Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır.
3.	Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır.
4.	Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır.
5.	618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır.
6.	Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır.
7.	Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır.
8.	Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır.

Tablo 76. Görevde Çalışma Yılına İlişkin One-way ANOVA Analiz Çıktıları

İfade No.		Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
1.	Gruplar arası	,173	2	,086	,152	,859
	Gruplar içi	52,983	93	,570		
	Toplam	53,156	95			
2.	Gruplar arası	,156	2	,078	,146	,865
	Gruplar içi	49,833	93	,536		
	Toplam	49,990	95			
3.	Gruplar arası	,281	2	,141	,286	,752
	Gruplar içi	45,677	93	,491		
	Toplam	45,958	95			
4.	Gruplar arası	,421	2	,210	,260	,772
	Gruplar içi	75,319	93	,810		
	Toplam	75,740	95			
5.	Gruplar arası	1,121	2	,560	,674	,512
	Gruplar içi	77,369	93	,832		
	Toplam	78,490	95			
6.	Gruplar arası	,350	2	,175	,202	,818
	Gruplar içi	80,608	93	,867		
	Toplam	80,958	95			
7.	Gruplar arası	1,048	2	,524	,599	,552
	Gruplar içi	81,358	93	,875		
	Toplam	82,406	95			
8.	Gruplar arası	1,006	2	,503	,292	,748
	Gruplar içi	160,483	93	1,726		
	Toplam	161,490	95			

Tablo 76’da **sekiz ifadenin** de Sig. değerinin 0,05’den büyük olduğu görülmektedir. Sig>0,05 olduğu için görevde çalışma yılı ile

- Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır,
- Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır,

- Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır,
- Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır,
- 618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır,
- Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır,
- Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır.
- Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır,

ifadeleri arasındaki ilişkide arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

ANOVA testi sonucunda ortaya çıkan ANOVA tablosu hangi ikili gruplar arasındaki farkın anlamlı olduğuna dair bilgi vermemektedir. Bunun için ayrıca test yapılmıştır. Yapılan analizlerde Tukey testi uygulanmıştır.

Gruplar arası farkın olmadığı yukarıdaki tabloda Tukey testi sonuçlarını içeren tablo üretilmemektedir. Yalnızca, yukarıda görüldüğü gibi Anova tablosu oluşturulmaktadır. Buradan, **gruplar arası fark olmadığı için** yapılan test sonucunun **istatistiksel açıdan anlamlı olmadığı** sonucuna ulaşılmaktadır.

5.2.3.7 Kişisel Bilgiler ANOVA ve One-way ANOVA Testleri

Çalışmanın bu bölümünde, çalışanların bazı kişisel bilgilerine ilişkin ANOVA ve one-way ANOVA testleri yapılmıştır.

1. Sektördeki Deneyim Süresi İle Şirketteki Pozisyon Arasındaki İlişki

Tablo 77. Sektördeki Deneyim Süresi İle Şirketteki Pozisyon Arasındaki İlişki

	Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
Gruplar arası	16,376	3	5,459	11,785	,000
Gruplar içi	42,614	92	,463		
Toplam	58,990	95			

Tablo 78. Deneyim Süresine İlişkin ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Şirketteki Pozisyon	(J) Şirketteki Pozisyon	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
Üst Düzey Yönetici	Yönetici	,21791	,20364	,709
	Şef	,67614*	,22362	,017
	Diğer	1,14583*	,22585	,000
Yönetici	Üst Düzey Yönetici	-,21791	,20364	,709
	Şef	,45823	,18323	,066
	Diğer	,92793*	,18595	,000
Şef	Üst Düzey Yönetici	-,67614*	,22362	,017
	Yönetici	-,45823	,18323	,066
	Diğer	,46970	,20763	,115
Diğer	Üst Düzey Yönetici	-1,14583*	,22585	,000
	Yönetici	-,92793*	,18595	,000
	Şef	-,46970	,20763	,115

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Çalışanların sektördeki deneyim süresi ile şirketteki pozisyonları arasındaki ilişkinin Tablo 77’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değeri 0,05’den küçük çıkmıştır. Bu değer 0,05’den küçük olduğu için (Sig.<0,05) çalışanların sektördeki deneyim süresi ile şirketteki pozisyonları arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark vardır** sonucuna ulaşılmaktadır.

Şirketteki pozisyonlar arasında anlamlı farkın hangi gruplar arasında olduğunu bulmak için Tukey testi yapılmıştır ve çıkan sonuçlar Tablo 78’de gösterilmiştir.

Çalışanların sektördeki deneyim süresi ile şirketteki pozisyonları arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için **istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır**. Yani, çalışanların şirketteki pozisyonları sektördeki deneyim sürelerine göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

2. Çalışanın Yaşı İle Hâlen Bulunulan Görevde Çalışma Yılı Arasındaki İlişki

Tablo 79.Çalışanın Yaşı İle Hâlen Bulunulan Görevde Çalışma Yılı Arasındaki İlişki

	Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
Gruplar arası	22,392	2	11,196	16,369	,000
Gruplar içi	63,608	93	,684		
Toplam	86,000	95			

Çalışanın yaşı ile hâlen bulundukları görevde çalışma yılı arasındaki ilişkinin Tablo 79’da yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değeri 0,05’den küçük çıkmıştır. Bu değer 0,05’den küçük olduğu için (Sig.<0,05) çalışanın yaşı ile hâlen bulundukları görevde çalışma yılı arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı bir fark vardır** sonucuna ulaşılmaktadır.

Tablo 80. Çalışanın Yaşına İlişkin One-way ANOVA Analizi Sonuçları

(I) Görevde Çalışma Yılı	(J) Görevde Çalışma Yılı	Ortalama Farkı (Mean Difference) (I-J)	Standart Hata	Sig.
1-5	6-10	-,36250	,19614	,160
	11 yıl ve üzeri	-1,21667*	,21354	,000
6-10	1-5	,36250	,19614	,160
	11 yıl ve üzeri	-,85417*	,22332	,001
11 yıl ve üzeri	1-5	1,21667*	,21354	,000
	6-10	,85417*	,22332	,001

*. The mean difference is significant at the 0.05 level

Bulunulan görevde çalışma yılları arasında anlamlı farkın hangi gruplar arasında olduğunu bulmak için Tukey testi yapılmıştır ve çıkan sonuçlar Tablo 80’de gösterilmiştir.

Çalışanın yaşı ile hâlen bulundukları görevde çalışma yılı arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için **istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır**. Yani, çalışanların hâlen bulundukları görevde çalışma yılı yaşlarına göre anlamlı bir farklılık göstermektedir.

3. Çalışanın Yaşı İle Öğrenim Düzeyi Arasındaki İlişki

Tablo 81. Çalışanın Yaşı İle Öğrenim Düzeyi Arasındaki İlişki

	Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
Gruplar arası	4,363	3	1,454	1,639	,186
Gruplar içi	81,637	92	,887		
Toplam	86,000	95			

Çalışanın yaşı ile öğrenim düzeyi arasındaki ilişkinin Tablo 81’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değeri 0,05’den büyük çıkmıştır. Bu değer 0,05’den büyük olduğu için (Sig.>0,05) çalışanın yaşı ile öğrenim düzeyi arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

4. Çalışanın Yaşı İle Denicilik Eğitimi Veren Bir Okul Mezunu Olması Arasındaki İlişki

Tablo 82. Çalışanın Yaşı İle Denicilik Eğitimi Veren Bir Okul Mezunu Olması Arasındaki İlişki

	Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
Gruplar arası	1,500	1	1,500	1,669	,200
Gruplar içi	84,500	94	,899		
Toplam	86,000	95			

Çalışanın yaşı ile denizcilik eğitimi veren bir okul mezunu olması arasındaki ilişkinin Tablo 82’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değeri 0,05’den büyük çıkmıştır. Bu değer 0,05’den büyük olduğu için (Sig.>0,05) çalışanın yaşı ile denizcilik eğitimi veren bir okul mezunu olması arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

5. Çalışanın Denicilik Eğitimi Veren Bir Okul Mezunu Olması İle Şirketteki Pozisyon Arasındaki İlişki

Tablo 83. Çalışanın Denicilik Eğitimi Veren Bir Okul Mezunu Olması İle Şirketteki Pozisyon Arasındaki İlişki

	Kareler Toplamı	Df	Kareler Ortalaması	F	Sig.
Gruplar arası	,222	3	,074	,286	,835
Gruplar içi	23,778	92	,258		
Toplam	24,000	95			

Çalışanların denizcilik eğitimi veren bir okul mezunu olması ile şirketteki pozisyonları arasındaki ilişkinin Tablo 83’de yer alan Sig. (Anlamlılık) sütunundaki değeri 0,05’den büyük çıkmıştır. Bu değer 0,05’den büyük olduğu için (Sig.>0,05) çalışanların denizcilik eğitimi veren bir okul mezunu olması ile şirketteki pozisyonları arasındaki ilişkilerde **istatistiksel olarak anlamlı fark yoktur** sonucuna ulaşılmaktadır.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Çalışma kapsamında Türkiye ve dünya limanlarının mevcut durumu, idari ve hukuki boyutu ile incelenmiştir. Günümüzdeki limanların temel darboğazları, etkin ve verimli çalışmama nedenleri kaynak taraması ile incelenmiştir. Limanlarımızı etkileyen sorunların hiçbirisinin limanın mülkiyetinin kimde olduğu ile doğrudan ilişkili olmadığı görülmüştür.

Günümüzde limanlar aynı anda birden fazla yük tipine hizmet vermemekte, bir yük tipinde uzmanlaşmaktadırlar. Ancak, Türkiye bu gelişmelerin gerisinde kalmakta ve limanlarının büyük birçoğunda birden fazla yük tipine hizmet vermektedir. Limanlarımızdaki yük tipinde uzmanlaşma seviyesinin az olması Türkiye limanlarının dünya limanlarıyla rekabetini olumsuz etkilemektedir. Liman maliyetlerini arttırmakta ve verimliliği düşürmektedir.

Türkiye limanlarının rekabetçi üstünlüğe kavuşması limancılık alanındaki gelişime ve değişmelere etki eden unsurların bilinmesine bağlıdır. Limancılık alanındaki gelişmeleri takip edip, değişen koşullara kendini uydurmak ve ortaya çıkan yeni koşullara anında tepki verebilmek yoğun rekabet koşullarında ayakta kalabilmenin ilk şartıdır. Liman gelişimine etki eden unsurların başında küreselleşme gelmektedir. Limanların küresel rekabetten pay alabilmesi için bir takım gelişmelere ayak uydurması gerekmektedir. Küreselleşen dünyada rekabet edebilmek için Türkiye de bu gelişmelere uyum sağlamaya çalışmakta ve politikalarını da buna uydurmaya çalışmaktadır. Ancak, ülkemizin ulaştırma yatırımlarına ve dolayısıyla limancılığa fazla bütçe ayırmaması nedeniyle uyum süreci yeterince hızlı olamamaktadır. Bunun sonucunda, Türkiye yanlış bir özelleştirme sürecine girmiştir. Özelleştirme ile limanların daha iyi hizmet vereceği düşünülmüştür. Ancak, limanların özerkleştirilerek daha iyi hizmet verebileceği hiç düşünülmemiş ve denenmemiştir. Bu çalışmada Türkiye limancılık sektöründe çalışanların görüşleri alınmış ve onların sektöre bakış açısı değerlendirilmiştir. Bu doğrultuda Türkiye'deki devlet limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajların, devlet limanlarında özerk yapı oluşturulamamasının nedenlerinin ve devlet limanlarında

özerk yapının oluşturulabilmesi için gerekli olan koşulların saptanarak, istatistiksel olarak incelenmesi için bir araştırma yapılmıştır. Elde edilen verilerin analizinde t-testi ve one-way ANOVA testi kullanılmıştır. Yapılan çalışma sonucunda aşağıdaki bulgu ve sonuçlara ulaşılmıştır:

Araştırmaya Katılanların Demografik Özelliklerine İlişkin Sonuçlar:

- Araştırmaya katılanlar arasında 7 (%7) kadın, 89 (%93) erkek bulunmaktadır. Türk limancılık sektöründe çalışan kadınların sayısının erkeklere oranla oldukça az olduğu görülmektedir.
- Araştırmaya katılanlardan %24'ünün yaşı 21-30, %39'unun yaşı 31-40, %26'sının yaşı 41 - 50, %12'sinin yaşı da 51 yaş ve üzeridir. 31-40 yaş aralığında olanların çalışmayı daha ciddiye aldıkları görülmektedir.
- Araştırma kapsamında yer alan katılımcılardan 63 (%66) üniversite, 30 (%31) yüksek lisans, 2 (%2) doktora ve 1 (%1) diğer öğrenim düzeyi mezunu bulunmaktadır. Katılımcıların denizcilik eğitimi almamış olsa bile genelinin üniversite ve yüksek lisans mezunu olması araştırmaya verilen cevapların daha nitelikli olmasını sağlamıştır.
- Katılımcılardan 48 kişi (%50) denizcilik eğitimi veren bir okul mezunudur, geriye kalan 48 (%50) kişi de denizcilik eğitimi veren bir okul mezunu değildir. Katılımcıların verdikleri cevaplar mezun oldukları okullara göre değerlendirilmiştir.
- Katılımcılar arasında yer alan 19 kişinin (%20) 1 ile 5, 27 kişinin (%28) 6 ile 10, 50 kişinin de (%52) 11 yıl ve daha fazla olmak üzere sektörde deneyim süreleri bulunmaktadır. Anket çalışmasında en çok geri dönüş yapan grubun ise deneyim süresi en fazla olan 50 kişinin

olduğu görülmektedir. Sektördeki deneyim süresi azaldıkça çalışanların çalışmaya katılım sayısının azaldığı görülmektedir.

- Araştırmaya katılanlar arasında 16 (%17) üst düzey yönetici, 37 (%39) yönetici, 22 (%23) şef ve 21 (%22) diğer pozisyonlarda çalışanlar bulunmaktadır. Araştırmaya en çok yönetici sınıfında çalışanların katıldığı görülmektedir.
- Çalışmaya katılanlar arasında yalnızca 1 kişi (%1) firmanın sahibi, 1 kişi de (%1) firmanın ortağıdır. Geri kalan 94 kişi (%98) ise firmada sadece çalışan konumunda bulunmaktadır. Firma sahibi ya da ortağı olanlar çalışmaya rağbet göstermemişlerdir. Firmada sadece çalışan konumunda olanların ise çalışmaya katılım oranı ise %98 gibi büyük bir orandır.
- Katılımcıların %42'si 1-5, %33'ü 6-10, %25'i ise 11 yıl ve üstü olmak üzere halen aynı görevde çalışmaktadırlar. Araştırmaya göre görevde çalışma süresi ne kadar uzarsa çalışanların bulundukları görevde terfi etme olasılığı da o kadar zor olacaktır.
- Araştırmaya katılanlar arasında 23 kişinin (%24) taşeronla bağlı bir firmada, 73 kişinin de (%76) liman bünyesindeki özel bir firmada çalıştığı görülmektedir. Özel firmada çalışanların araştırmaya katılım oranının daha fazla olduğu görülmektedir.

Araştırmaya Katılanların Özerklik Hakkındaki Düşüncelerine İlişkin Ortalamaların Sonuçları:

- Anketin birinci kısmında Türkiye'deki devlet limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajların önem derecesinin belirlenmesi amacıyla limancılık sektöründe çalışanların görüşleri alınmıştır. Katılımcılara 8 ifade sunulmuş ve bu ifadeleri önem

sırasına göre sıralamaları istenmiştir. Araştırma sonuçlarına göre en yüksek ortalamaoya sahip ifade “Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır” ifadesidir. Buna göre katılımcılar Türkiye limanları özerk yapıya kavuşturulduğu zaman limanın sunduğu hizmet kalitesinin artacağını düşünmektedirler. Katılımcıların verdikleri cevaplar içinde en düşük ortalamaoya sahip olan ifade “Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır” ifadesidir. Katılımcılar ücret politikasında daha adaletli olunması gerektiğini düşünmektedirler.

- Anketin ikinci kısmında limancılık sektöründe çalışanların görüşleri alınarak Türkiye’deki devlet limanlarında özerk yapı oluşturulamamasının nedenleri saptanmış ve önem dereceleri ortalamalarına göre değerlendirilmiştir. Katılımcıların verdiği cevaplar içinde en yüksek ortalamaoya sahip ifade “Limancılık sektöründeki bürokratik engellerdir” ifadesi olmuştur. Bu sonuca göre, katılımcılar Türkiye’de bürokrasinin çok fazla olduğunu vurgulamışlardır. Bürokrasinin bu kadar fazla olması limanlarda yaşanan iş süreçlerini uzatmakta ve zaman kayıplarının yaşanmasına neden olmaktadır. Zaman=Para olarak düşünülürse bürokrasinin bu kadar çok olması ülkenin ekonomik açıdan zarara girmesine neden olacaktır. “Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır” ifadesi ise en düşük ortalamaoya sahip olan ifadedir. Katılımcılar Türkiye’de liman otoritesin bulunmamasını kamu limanlarında özerk yapının oluşturulamamasının nedenlerinden biri olarak göstermektedirler.
- Anketin üçüncü kısmında Türkiye’deki devlet limanlarında özerk yapının oluşturulması için gerekli olan koşulları önem derecesinin belirlenmesi amacıyla limancılık sektöründe çalışanların görüşleri alınmıştır. Katılımcılara 8 ifade sunulmuş ve bu ifadeleri önem sırasına göre sıralamaları istenmiştir. Araştırma sonuçlarına göre en yüksek ortalamaoya sahip olan ifade “Limancılık yatırımlarını

özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır” ifadesidir. Katılımcılar limanlarla ilgili yatırımları destekleyecek yasal önlemlerin alınmasının faydalı olacağını düşünmektedirler. En düşük ortalamaya sahip ifade ise “Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır” ifadesidir. Katılımcılar limanın özelleştirilmemesi gerektiğini bu ifade ile vurgulamışlardır.

- **Katılımcıların Özerklik Hakkındaki Düşüncelerinin Değerlendirilmesine İlişkin Yapılan Testlerin Sonuçları:**

Çalışmada yer alan değişkenler arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki olup olmadığını belirlemek amacıyla **t-testi** ve **one-way ANOVA testi** yapılmıştır. **Bu testlerin sonucunda değişkenler arasında sadece istatistiksel açıdan anlamlı farkların olduğu ifadelere yer verilmiştir** ve testlere ilişkin sonuçlar aşağıda gösterilmiştir.

1. Denizcilik Mezunu T-Testine İlişkin Sonuçlar:

Denizcilik okulu mezunu olanların ve olmayanların Türkiye limanlarında özerk yapı oluşturulup oluşturulamayacağı hakkındaki görüşler arasında yer alan;

- Devlet limanlarında devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlanacaktır,
- Türkiye’nin tarihsel geçmişidir,
- Devlet limanlarında merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır,
- 618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır

ifadeleri, yapılan t-testi sonucunda denizcilik okulu mezunu olanlar ve olmayanlar arasında **istatistiksel açıdan anlamlı bir farkın olduğunu** göstermektedir (Sig.<0,05).

2. Çalışılan Firma T-Testine İlişkin Sonuçlar:

Katılımcıların taşeron ya da özel bir firmada çalışma durumlarına göre Türkiye limanlarında özerk yapı oluşturulup oluşturulamayacağı hakkındaki görüşleri arasında yer alan;

- Devletin saf dışı bırakılarak limanların doğrudan özelleştirilmesidir,
- Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir,
- Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır,
- Türkiye'nin tarihsel geçmişidir

ifadeleri, yapılan t-testi sonucunda taşeron veya özel firmada çalışılmasına göre **istatistiksel açıdan anlamlı bir farkın olduğu** sonucunu göstermektedir (Sig.<0,05).

3. Çalışanın Yaşı ANOVA Testine ilişkin Sonuçlar:

Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulması koşullarının değerlendirilmesi için yapılan anket çalışmasında;

- Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir,
- Devletin saf dışı bırakılarak limanların doğrudan özelleştirilmesidir,
- Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır,
- Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır,

- Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır,
- Sektördeki bürokratik engellerdir,
- 618 sayılı Limanlar Kanunu'nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır,
- Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır,
- Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır

ifadeleri ile çalışanların yaşı arasındaki ilişki yapılan ANOVA testi sonucunda **istatistiksel olarak anlamlı bir farkın olduğunu** göstermektedir (Sig.<0,05). Yaş grupları arasında anlamlı farkın hangi gruplar arasında olduğunu bulmak amacıyla yapılan Tukey testi sonuçlarına göre:

- o Yaşı 31-40 ile 41-50 arasında olanların özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmediğini düşünceleri arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olduğu görülür (Sig.<0,05).
- o Yaşı 31-40 ile 51 yaş ve üzerinde olanların devletin saf dışı bırakılarak limanların doğrudan özelleştirildiği görüşü arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır (Sig.<0,05).
- o Yaşı 21-30, 31-40,41-50, 51 yaş ve üzeri olanların liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olduğu görüşü arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır (Sig.<0,05).
- o Yaşı 21-30 ile 51 yaş ve üzeri olanların kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olduğunu düşünceleri arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olduğu anlaşılmaktadır (Sig.<0,05).
- o Yaşı 31-40, 41-50 ile 51 yaş ve üzeri olanların sektörde bürokratik engellerin yaşandığını düşünceleri arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır (Sig.<0,05).

- o Yaşı 31-40, 41-50, 51 yaş ve üzeri olanların 618 sayılı Limanlar Kanunu'nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulmasının faydalı olacağını düşünmeleri arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır (Sig.<0,05).
- o Yaşı 21-30, 31-40, 51 yaş ve üzeri olanlarla pilot bir liman uygulamasının faydalı olacağını düşünmeleri arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır.
- o Yaşı 21-30, 31-40, 51 yaş ve üzeri olanlarla pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesinin faydalı olacağını düşünmeleri arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır.

4. Öğrenim Düzeyi ANOVA Testine İlişkin Sonuçlar:

Çalışmanın bu bölümünde yalnızca istatistiksel olarak anlamlı farkların olduğu ifadeler yer alacaktı. Ancak, Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulması koşullarının değerlendirilmesi için yapılan anket çalışmasında yer alan tüm ifadelerle öğrenim düzeyi arasındaki ilişki yapılan ANOVA testi sonucunda **istatistiksel olarak anlamlı bir farkın olmadığını** göstermektedir (Sig.>0,05).

Ayrıca, gruplar arası fark olmadığı için yapılan test sonucunun istatistiksel açıdan anlamlı olmadığını gösterir.

5. Sektördeki Deneyim Süresi ANOVA Testine İlişkin Sonuçlar:

“Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır” ifadesinin Sig. değerinin 0,05'den küçük olduğu görülmektedir. Bu değer 0,05'den küçük olduğu için (Sig.<0,05) **çalışanların sektördeki deneyim süresi ile kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır ifadesi arasındaki ilişkide istatistiksel olarak anlamlı bir farkın olduğu** sonucuna ulaşılmaktadır. Deneyim grupları arasında

anlamli farkin hangi gruplar arasinda bulunduğunu bulmak amacıyla Tukey testi yapılmıştır. Test sonucunda çalışanların sektördeki deneyim süresi ile ankette yer alan tüm ifadeler arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olmadığı anlaşılmıştır. Çünkü bu ifadelerin Sig. (Anlamlılık) değerinin 0,05’den büyük olması (Sig.>0,05) gruplar arası farkın olmadığını göstermektedir. Yani, **istatistiksel açıdan çalışanların sektördeki deneyim süresi ile bu ifadeler arasında anlamlı bir farkın olmadığı** sonucuna ulaşılmaktadır.

6. Çalışanın Şirketteki Görevi ANOVA Testine İlişkin Sonuçlar:

Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulması koşullarının değerlendirilmesi için yapılan anket çalışmasında;

- Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunması sağlanacaktır,
- Hızlı hizmet verilmesi sağlanacaktır,
- Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir,
- Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir,
- Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır

ifadeleri ile çalışanın şirketteki görevi arasındaki ilişki yapılan ANOVA testi sonucunda **istatistiksel olarak anlamlı bir farkın olduğunu** göstermektedir (Sig.<0,05). Çalışanların şirketteki pozisyonunu belirleyen görev grupları arasında **anlamli farkın hangi gruplar arasında** bulunduğunu bulmak amacıyla yapılan Tukey testi sonuçlarına göre:

- o Görevi: Üst düzey yönetici, şef ve diğer olanların devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacağını düşünceleri arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır.

- o Üst düzey yöneticiler ile yöneticilerin özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmediğini düşünmeleri arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır.
- o Üst düzey yöneticiler ile yöneticilerin devlet kurumlarına güven eksikliği olduğunu düşünmeleri arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır
- o Üst düzey yöneticilerle yöneticilerin devletin limancılığı yeterince desteklemediği görüşü arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır.
- o Görevleri üst düzey yönetici, yönetici, şef ve diğer olanlarla devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılmasının faydalı olacağını düşünmeleri arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamlı çıkmaktadır.

7. Çalışılan Firmanın Sahibi Olup Olmama Durumuna Göre Yapılan ANOVA Testi Sonuçları:

Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulması koşullarının değerlendirilmesi için yapılan anket çalışmasında;

- Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır,
- Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır,
- Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır,
- Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir,
- Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır

ifadeleri ile firma sahipliği arasındaki ilişki yapılan ANOVA testi sonucunda **istatistiksel olarak anlamlı bir farkın olduğunu** göstermektedir (Sig.<0,05).

Çalışılan firmanın sahibi olup olmasını belirleyen gruplar arasında **anlamli farkın hangi gruplar arasında** olduğunu bulmak amacıyla yapılan Tukey testi sonuçlarına göre **gruplar arası farkın olmadığı** tespit edilmiştir. Gruplar arası fark olmadığı için yapılan test sonucunun **istatistiksel açıdan anlamli olmadığı** sonucuna ulaşmaktadır.

8. Çalışanların Görevde Çalışma Yılına İlişkin ANOVA Testi Sonuçları:

Türkiye limanlarında özerk yapının oluşturulması koşullarının değerlendirilmesi için yapılan anket çalışmasında;

- Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir,
- Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir,
- Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır

ifadeleri ile çalışanların görevde çalışma yılı arasındaki ilişki yapılan ANOVA testi sonucunda **istatistiksel olarak anlamli bir farkın olduğunu** göstermektedir (Sig.<0,05). Çalışma yılı grupları arasında **anlamli farkın hangi gruplar arasında** olduğunu bulmak amacıyla yapılan Tukey testi sonuçlarına göre:

- o 1-5, 6-10, 11 yıl ve üzeri çalışanlarla devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir ifadesi arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamli çıkmaktadır.
- o 1-5 ile 11 yıl ve üzeri çalışanlarla devletin limancılığı yeterince desteklememesidir ifadesi arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamli çıkmaktadır.
- o 1-5 ile 11 yıl ve üzeri çalışanlarla kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır ifadesi arasındaki fark Sig.<0,05 olduğu için istatistiksel olarak anlamli çıkmaktadır.

Yapılan testler sonucunda “**Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır**” ifadesi çalışanların demografik özelliklerine göre değerlendirildiğinde istatistiksel açıdan anlamlı çıkan en fazla ifadedir.

İstatistiksel açıdan anlamlı çıkması bakımından ikinci sırada yer alan ifadeler arasında;

- Türkiye’nin tarihsel geçmişidir,
- 618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır,
- Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir,
- Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır,
- Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir,
- Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir

ifadeleri bulunmaktadır.

Çalışanların demografik özellikleri ile **istatistiksel açıdan anlamlı** çıkan;

- Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır,
- Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır,
- Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir,
- Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir,
- Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır,
- Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır,
- Sektördeki bürokratik engellerdir,
- Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır,

- Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır,
- Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır,
- Hızlı hizmet verilmesini

sağlayacaktır ifadeleri üçüncü sırada bulunmaktadır. Çünkü bu ifadelerin Sig. değeri 0,05'den küçük çıkmıştır (sig.<0,05) Diğer ifadeler arasındaki ilişki ise istatistiksel olarak anlamsız çıkmaktadır. Çünkü bu ifadelerin Sig. değeri 0,05'den büyüktür (Sig.>0,05).

Sonuç olarak; katılımcıların kamu limanlarının finansal yapısının zayıf olduğunu düşündükleri tespit edilmiştir. Oysa kamu limanlarının gelir ve giderleri incelendiğinde devlet limanlarının finansal yapılarının güçlü olduğu görülmektedir. Ancak, devlet limanları kendi bütçelerini kullanamamaları nedeniyle yüksek gelirler elde etmesine rağmen bütçeden yeterli ödenek sağlayamama nedeniyle mali sıkıntılar yaşamaktadırlar (Ör: TCDD sadece limana değil ayrıca demiryollarına da bütçe ayrılmaktadır). Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemektedir ve Türkiye limanları kâr etmesine ve ülke ekonomisine kaynak sağlamasına rağmen doğrudan özelleştirilmektedir. Bugüne kadar, Türk limanlarının ticaretin ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde kendilerini yönlendirmeleri ve geliştirmeleri için en uygun yöntemin özelleştirme olduğu düşünülmüştür. Ayrıca, Türk limanlarındaki bürokrasi fazlalığı nedeniyle yaşanan zaman ve para kayıpları ve devlet bütçesinden limancılığa yeterli pay ayrılmaması gibi sorunlar, Türkiye'nin devlet limanlarını olumsuz etkilemiş ve bir çözüm yolu olarak da limanların özelleştirilmesi gerektiği düşünülmüştür.

Katılımcıların "Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır" ifadesine katılmadıkları tespit edilmiştir. Bu sayede çok sayıda liman kullanıcısının beklentilerini karşılayacak bir yönetim modeli olan özerkleştirmenin limanların etkin çalışmasını sağlayacağı görülmüştür. Liman işletmesinin, liman

hizmetlerinin etkinliğini ve verimliliğini arttırılabilmesi için özelleştirilmesi gerekmemektedir. Liman işletmesinin tek bir firmaya verilmesi yoluyla özelleştirme yapılması özellikle liman kullanıcıları açısından mevcut sorunları daha da arttırmaktan başka bir işe yaramayacaktır. Limanın özerkleştirilmesiyle birlikte liman yönetiminde bulunacak olan özel firmanın yanı sıra valilik, belediye, üniversiteler, Deniz Ticaret Odası, Ticaret Odası ve yerel yönetimlerden oluşan özerk bir yönetim kurulu limanın yönetiminde yer alacaktır. Böylece, liman ile ilgili alınacak kararlar, yalnızca tek bir firmanın tekelinde olmayacak, oluşan özerk yönetim kurulun kararları olacaktır. Özerk liman idaresinin kurulmasıyla birlikte liman yönetimi faaliyetlerini daha etkin ve verimli bir şekilde yerine getirecek ve diğer limanlarla olan rekabetçilik düzeyini arttırarak limanın daha kârlı bir şekilde işletilmesini sağlayacaktır.

Türkiye limanlarını dünyadaki büyük limanların seviyesine ulaştırabilmek ve dünya deniz ticaretindeki ağır rekabet koşullarıyla mücadele edebilmek için devletin yavaş yavaş liman işletmeciliği ve yatırımlarından elini çekmesi gerekmektedir. Katılımcılar bu düşüncüyü “Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir” ifadesi ile desteklemişlerdir. Ancak, devletin tamamen saf dışı bırakılarak limanların özelleştirilmesi de yanlış bir tutum sergilemek olacaktır. Çünkü liman özelleştirildiği zaman, limana yapılan yatırımlar ve müşterilere sunulan hizmetin kalitesi artacak, fakat tekelcilik başlayacak ve kârını maksimum seviyeye çıkarmak isteyen firmalara karşı limanı kullananlar yani müşteriler açısından sıkıntılı bir durum oluşacaktır. Bu durumun önlenmesi için devlet ile özel sektörün yatırım ve işletmecilik yönünden iş birliği yapması ve limanların özerk bir yapıya kavuşturulmasının faydalı olacağı düşünülmüştür.

Çalışmanın sonucunda, çok sayıda liman kullanıcısının beklentilerini karşılayacak bir yönetim modeli olan özerkleştirmenin limanların daha etkin çalışmasını sağlayacağı görülmüş ve Türkiye limanlarının özelleştirilmesi yerine devlet limanlarında özerk idare yapısının kurulmasının daha yararlı olacağı vurgulanmıştır.

KAYNAKLAR

Alderton, P. (2005). *Lloyd's Practical Shipping Guides Port Management and Operations*. London: LLP.

Altınçubuk, F. (1989). *Liman İdare ve İşletmesi*, İstanbul: DTO, Yay. No.12.

Altunışık, R., Coşkun, R., Yıldırım, E. ve Bayraktaroğlu, S. (2007). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri*. Sakarya: Sakarya Kitabevi.

Ayan, S. (1998). Liman Finansmanı ve Otonomi. *Çağdaş Denizcilik Stratejileri: İşletme Yönetimi Yaklaşımı* (ss.163-165). İzmir: Dokuz Eylül Yayınları.

Başkaya, Ö.C. (1999). *Türkiye’de Liman Hizmetlerinin Özelleştirilmesi ve İzmir Limanı Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Çağlar, F. (2000). 2. Ulusal Denizcilik Şurası Kıyı Yapıları ve Limanlar Çalışma Grubu Raporu. 2. *Ulusal Denizcilik Şurası Kıyı Yapıları ve Limanlar Çalışma Grubu Görüşler, Öneriler ve Değerlendirmeler Kitabı* (ss.99-119). Düzenleyen T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı ve 2. Ulusal Denizcilik Şurası. İstanbul. 28-30 Eylül 2000.

Çitci, O. (1989). *Yerel Yönetimlere Temsil: Belediye Örneği*. Ankara: TODAİE Yayını No:226.

Çolakoğlu, K. (2000). *İzmir Limanları Sempozyumu Kitabı* (ss.1-5), Düzenleyen Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksek Okulu. İzmir. 29 Mart 2000.

Deniz Ticaret Odası (1997). *Deniz Sektörü Raporu 1996*. İstanbul: DTO Yayınları.

Doğan, E. (2007). *Türkiye' de Liman Özelleştirmeleri ve Tekirdağ Limanı'nın Özelleştirme Sürecinin İncelenmesi*. Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
<http://tez2.yok.gov.tr/> (2 Aralık 2008).

Ece J.N. (27 Nisan 2005). *Limanların Özelleştirilmesi*.
http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100008
(19 Eylül 2008).

Erkan, H. (2004). *Ekonomi Sosyolojisi*. İzmir: Barış Yayınları Fakülteler Kitabevi.

Eryılmaz, B. (1994). *Kamu Yönetimi*. İzmir: Üniversite Kitabevi.

European Sea Ports Organisation (ESPO). (30 Eylül 2003). *Green Paper of General Interest*.
http://ec.europa.eu/services_general_interest/docs/associations_enterprise/espo.pdf
(16 Nisan 2009).

Frankel, E.G. (1987). *Port Planning and Development*. New York: A Wiley – Interscience Publication.

Gözübüyük, A., Akıllıoğlu, T. (1992). *Yönetim Hukuku*. Ankara: Turhan Kitabevi.

GP Wild (International) Ltd. (1995). *The Lloyd's Business Intelligence Center*. Londra

Güllüce, İ. (2004). *Yerel Yönetimlerin Sorunları ve Çözüm Önerileri*. İstanbul: Alfa Basım Dağıtım Ltd. Şti.

Hayuth, Y. (1987). *Intermodality: Concept and Practice, Structural Changes in the Ocean Freight Transport Industry*. London: Lloyd's University Press.

Karabacak, Y. (2000). Limanların Mevcut Durumu. 2. *Ulusal Denizcilik Şurası Kıyı Yapıları ve Limanlar Çalışma Grubu Görüşler, Öneriler ve Değerlendirmeler Kitabı*

(ss.45-60). Düzenleyen T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı ve 2. Ulusal Denizcilik Şurası. İstanbul. 28-30 Eylül 2000.

Karabacak, Y. (2003). *Türk Kamu Limanlarında Özelleştirme Uygulamaları ve İzmir Limanı İçin Uygulama Modeli Geliştirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Keleş, R. (1994). *Yerinden Yönetim ve Siyaset*. İstanbul: Cem Yayınevi.

Kingdom, J. (1991). *Government and Politics in Britain*. Cambridge: Polity Press.

Kiş, H. *Economic Impact of Ports*. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kiş, H. (2002). *Özerk Liman Yönetimi Örgütlenmesi ve Kamu Limanlarını Geliştirmede Özel Sektörün Yatırımları İçin Bir Strateji*. Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Stratejileri Paneli. İstanbul.

Köse, H. (2004). Yerel Yönetim Olgusu ve Küreselleşme Sürecindeki Yükselişi. <http://www.sayistay.gov.tr/yayin/dergi/icerik/der52m1.pdf> (21Mart 2010).

Nadaroğlu, H. (1994). *Mahalli İdareler*. İstanbul: Beta Basım Yayım.

OCDI (The Overseas Coastal Area Development Institute Of Japan). *ULIMAP (The Study On The Nationwide Port Development Master Plan in The Republic of Turkey) – Interim Report*. (Aralık 1999).

OCDI (The Overseas Coastal Area Development Institute Of Japan). *ULIMAP (The Study On The Nationwide Port Development Master Plan in The Republic of Turkey) – Progress Report (2)*. (Ocak 2000).

Prud'Homme, R. *Decentralization, Merkezi İdare ile Mahalli İdareler Arasındaki Mali İlişkiler, VII. Türkiye Maliye Sempozyumu*, Marmara Üniversitesi Maliye Bölümü, 23-25 Mayıs 1991.

Rogers, D.A. (Şubat 2009). *Ohio Enterprise Bond Fund and Port Authorities: How They Add Value To A Deal?*

<http://www.cdfa.net/cdfa/cdfaweb.nsf/pages/oebfrogers.html> (18 Nisan 2009).

Şinel, R. (10 Ocak 2009). *Limanların Evrimi*.

<http://www.denizhaber.com/YAZAR/15195/22/Limanlarin-Evrimi.html>

(19 Eylül 2008).

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, *Ulaştırma Şurası Denizyolu Altyapı Komisyonu Draft Raporu*. (2009).

T.C. Ulaştırma Bakanlığı. *Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması – Revize 1. Ara Rapor*. (Nisan 2009).

T.C. Ulaştırma Bakanlığı. *Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması - 3. Ara Rapor İdari ve Hukuksal Düzenleme İhtiyaçları*. (2009).

TDİ (2000). TDİ'nin Genel Değerlendirmesi Görüş ve Önerileri. 2. *Ulusal Denizcilik Şurası Kıyı Yapıları ve Limanlar Çalışma Grubu Görüşler, Öneriler ve Değerlendirmeler Kitabı* (ss.215-225). Düzenleyen T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı ve 2. Ulusal Denizcilik Şurası. İstanbul. 28-30 Eylül 2000.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği ve Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Y.O., Esmer, S., Oral, E. Z., Karataş, Ç., Deveci, D.A. ve Tuna, O. (2007). *Türk Limancılık Sektörü Raporu 2007 Vizyon 2023*. İzmir: Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (Yayın No. 03).

Ulusoy, A., Akdemir, T. (2006). *Mahalli İdareler: Teori – Uygulama – Maliye*. Ankara: Seçkin Yayınevi.

UNCTAD (13 Şubat 1996). *Financing Port Development*.

<http://www.unctad.org/Templates/Search.asp?intItemID=2068&lang=1&frmSearchStr=UNCTAD%2FSD%2FPORT%2F4&frmCategory=all§ion=whole>
(17 Aralık 2008).

Yavuz, A. (2000). Kıyı Yapıları ve Limanlara İlişkin Mersin Deniz Ticaret Odası Başkanlığı'nın Görüş ve Önerileri. 2. *Ulusal Denizcilik Şurası Kıyı Yapıları ve Limanlar Çalışma Grubu Görüşler, Öneriler ve Değerlendirmeler Kitabı* (ss.93-98). Düzenleyen T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı ve 2. Ulusal Denizcilik Şurası. İstanbul. 28-30 Eylül 2000.

Yercan, F. (1992). *Ülke Ekonomisi Açısından Liman İşletmeciliği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Paz. Bil. ve Teknolojisi Enstitüsü.

Yercan, F. (1996). *Liman İşletmeciliği ve Yönetimi*. İzmir: Mersin Deniz Ticaret Odası Yayını.

Yetgin, Ü. (2000). Değerlendirme Raporu. 2. *Ulusal Denizcilik Şurası Kıyı Yapıları ve Limanlar Çalışma Grubu Görüşler, Öneriler ve Değerlendirmeler Kitabı* (ss.71-81). Düzenleyen T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı ve 2. Ulusal Denizcilik Şurası. İstanbul. 28-30 Eylül 2000.

Yıldırım, S. (1993). *Yerel Yönetimler ve Demokrasi: Kavramlar, Yaklaşımlar, T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı ve IULA-EMME*. İstanbul: Kent Basımevi.

World Bank (2007). *Port Reform Tool Kit, Module 3: Alternative Port Management Structures and Ownership Models*.

http://rru.worldbank.org/Documents/Toolkits/ports_fulltoolkit.pdf (17 Aralık 2008).

World Bank (2007). *Port Reform Tool Kit, Module 3: Legal Tools for Port Reform*.

http://rru.worldbank.org/Documents/Toolkits/ports_fulltoolkit.pdf (17 Aralık 2008).

EKLER

EK-1 ANKET FORMU

**T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**DENİZCİLİK İŞLETMELERİ VE YÖNETİMİ
ANA BİLİM DALI**

**“TÜRKİYE LİMANLARINDA ÖZERK YAPININ OLUŞTURULMASI
KOŞULLARININ ANALİZİ” KONULU TEZ İÇİN ANKET FORMU**

Sayın yetkili;

“Türkiye Limanlarında Özerk Yapının Oluşturulması Koşullarının Analizi” konulu yüksek lisans tez çalışması kapsamında hazırlanan anketin doldurulması konusunda değerli bilgilerinizden yararlanmayı arzu ediyoruz.

Bu çalışma, limancılık sektöründe çalışanların görüşleri alınarak, **Türkiye’deki devlet limanlarında özerk yapının oluşturulmasının sağlayacağı avantajların, devlet limanlarında özerk yapı oluşturulamamasının nedenlerinin ve devlet limanlarında özerk yapının oluşturulabilmesi için gerekli olan koşulların** saptanarak, istatistiksel olarak incelenmesi amacıyla hazırlanmıştır.

Verilen cevaplar yalnızca istatistiksel çalışmada kullanılacaktır. Araştırma anket formlarına isim ve soyadı yazılması gerekli değildir. Çalışmama olan katkılarınızdan dolayı şimdiden teşekkür ederim.

Saygılarımla
Gönenç KÜÇÜKÇAKIR

Hazırlayan: Gönenç Küçükçakır
Tel: 0232 224 48 08
Cep: 0505 869 66 93
e mail: gonenck@gmail.com

Bu veri setini doldurduktan sonra lütfen

gonenck@gmail.com

adresine yollayınız.

Bu çalışma **Yrd. Doç. Dr. Ersel Zafer ORAL**’ın danışmanlığında gerçekleştirilmektedir

e mail: ersel.oral@deu.edu.tr

KİŞİSEL BİLGİLER

1. Cinsiyetiniz: () Kadın () Erkek
2. Yaşınız: () 20 yaş ve altı () 21 – 30 () 31 – 40 () 41 – 50 () 51 yaş ve üzeri
3. Öğrenim düzeyiniz: () Üniversite () Yüksek Lisans () Doktora () Diğer
4. Denizcilik eğitimi veren bir okul mezunu musunuz? () Evet () Hayır
5. Sektördeki deneyim süresi: () 1 - 5 yıl () 6 -10 yıl () 11yıl ve üzeri
6. Göreviniz (Şirketteki pozisyonunuz): () Üst düzey yönetici () Yönetici () Şef () Diğer
7. Çalıştığınız firmanın: () Tek sahibiyim () Ortağım () Sadece çalışanıyım
8. Halen bulunduğunuz görevde kaç yıldır çalışıyorsunuz: () 1 - 5 yıl () 6 -10 yıl
() 11 yıl ve üzeri
9. Taşeronu bağlı bir firmada mı yoksa liman bünyesindeki özel bir firmada mı çalışıyorsunuz? () Taşeron () Özel firma

**“TÜRKİYE LİMANLARINDA ÖZERK YAPININ OLUŞTURULMASI
KOŞULLARININ ANALİZİ” KONULU TEZ İÇİN ANKET FORMU**

Her bir ifadeye katılım derecenizi 1’den 5’e kadar (X veya √) ile işaretleyerek belirtiniz.

BÖLÜM – A LİMANLARDA ÖZERK YAPININ OLUŞTURULMASININ SAĞLAYACAĞI AVANTAJLAR HAKKINDAKİ DÜŞÜNCELERİNİZ

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum

	DEVLET LİMANLARININ ÖZERK YAPIDA OLMASI:	1	2	3	4	5
1	Esnek tarife yapısını sağlayacaktır.					
2	Müşteri yönlü hizmet verilmesini sağlayacaktır.					
3	Çağdaş bir işletmecilik anlayışı olmasını sağlayacaktır.					
4	Limanın sunduğu hizmet kalitesinin artmasını sağlayacaktır.					
5	Devlet limanlarında personele ait ücret politikasında daha adaletli olunmasını sağlayacaktır.					
6	Hızlı hizmet verilmesini sağlayacaktır.					
7	Hizmet çeşitliliği yaratacaktır.					
8	Devletin baskı ve müdahalelerinin azalmasını sağlayacaktır.					

**“TÜRKİYE LİMANLARINDA ÖZERK YAPININ OLUŞTURULMASI
KOŞULLARININ ANALİZİ” KONULU TEZ İÇİN ANKET FORMU**

Her bir ifadeye katılım derecenizi 1’den 5’e kadar (X veya √) ile işaretleyerek belirtiniz.

**BÖLÜM – B LİMANLARDA ÖZERK YAPININ OLUŞTURULAMAMASININ NEDENLERİ
HAKKINDAKİ DÜŞÜNCELERİNİZ**

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum

DEVLET LİMANLARININ ÖZERK YAPIDA OLMAMASININ TEMEL NEDENİ:		1	2	3	4	5
1	Merkezi otoritenin liman yönetiminde çok güçlü olmasıdır.					
2	Özerk liman yönetiminde devletin ve özel sektörün rollerinin yeterince bilinmemesidir.					
3	Türkiye’nin tarihsel geçmişi.					
4	Devletin tamamen saf dışı bırakılarak kamu limanlarının doğrudan özelleştirilmesidir.					
5	Özerkliğin bir pilot limanda denenip sonuçlarının Türkiye açısından uygunluğu değerlendirilmeden özelleştirme sürecine girilmesidir.					
6	Limanlarda özerkleşmenin hukuki altyapısının olmamasıdır.					
7	Kamu limanlarına devlet bütçesinden yeterli pay verilmemesi sonucu limanlarda doğrudan özelleştirme sürecine başlanmasıdır.					
8	Ülkemizde liman otoritesinin bulunmamasıdır.					
9	Devlet kurumlarına olan güven eksikliğidir.					
10	Devletin limancılığı yeterince desteklememesidir.					
11	Liman yatırım ve işletme bedellerinin yüksek olmasıdır.					
12	Limanlardaki kalifiye eleman eksikliğidir.					
13	Kamu limanlarının finansal yapılarının zayıf olmasıdır.					
14	Türkiye’de yeni liman kurma ve mevcut limanları geliştirme yönündeki yasaların basitleştirilmemiş olmasıdır.					
15	Vergilerin yüksek olmasıdır.					
16	Sektördeki bürokratik engellerdir.					

**“TÜRKİYE LİMANLARINDA ÖZERK YAPININ OLUŞTURULMASI
KOŞULLARININ ANALİZİ” KONULU TEZ İÇİN ANKET FORMU**

Her bir ifadeye katılım derecenizi 1’den 5’e kadar (X veya √) ile işaretleyerek belirtiniz.

BÖLÜM – C LİMANLARDA ÖZERK YAPININ OLUŞTURULABİLMESİ İÇİN GEREKEN KOŞULLAR HAKKINDAKİ DÜŞÜNCELERİNİZ

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum

DEVLET LİMANLARINDA ÖZERK YAPININ OLUŞTURULABİLMESİ İÇİN:		1	2	3	4	5
1	Limancılık yatırımlarını özendirecek mali önlemler alınması faydalı olacaktır.					
2	Limancılık yatırımlarını özendirecek yasal önlemler alınması faydalı olacaktır.					
3	Yapılması gereken yasal düzenlemelerde, devlet ve özel sektörün işbirliği yapması faydalı olacaktır.					
4	Devlet – denizcilik sektörü – üniversite işbirliğinin sağlanıp, planlı ve koordineli çalışmalar yapılması faydalı olacaktır.					
5	618 sayılı Limanlar Kanunu’nda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak özerk liman idarelerinin kurulması faydalı olacaktır.					
6	Pilot bir liman uygulaması faydalı olacaktır.					
7	Pilot limanın Türkiye limanları için uygunluğunun değerlendirilmesi faydalı olacaktır.					
8	Liman işletmesini tek bir firmaya vererek özelleştirmek yerine, limanın özerk bir yapıya kavuşturularak işletmenin özelleştirilmesi faydalı olacaktır.					