

T.C.
ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE’DE ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI
VE
DERİNCE LİMANININ ÖZELLEŞTİRİLMESİ

Hamdullah Kültigin KARACAN

Ocak-2010

T.C.
ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI

TÜRKİYE’DE ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI
VE
DERİNCE LİMANININ ÖZELLEŞTİRİLMESİ

Yüksek Lisans Tezi

Hazırlayan
Hamdullah Kültigin KARACAN

Danışman
Yrd. Doç. Dr. Sevim AKDEMİR
BOLU – 2010

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'ne,

Hamdullah Kültigin Karacan'a ait "Özelleştirme ve Derince Limanı İncelemesi" adlı çalışma, jürimiz tarafından İktisat Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Jüri	Akademik Unvan ve Adı Soyadı	İmza
Üye (Tez Danışmanı) :	Yrd. Doç. Dr. Sevim AKDEMİR	
Üye	: Doç. Dr. Şahabettin GÜNEŞ	
Üye	: Yrd. Doç. Dr. Ruziye COP	

Prof . Dr. Gönül ÜLKER
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

.....

ABSTRACT

APPLICATION OF PRIVIZATION IN TURKEY AND PROVIZATION OF DERINCE HARBOUR

Hamdullah Kültigin KARACAN

M.A.Thesis

The Department of Economics

Supervisor: Yrd. Doç. Dr. Sevim AKDEMİR

January 2010, xii + 119 Pages

Throughout the history mankind participated in economic relationships and tried to make its demands be accepted, in the view of mutual advantage by peaceful ways or hostile ways. Mankind consructed and demolished many states, developed different economic systems to make its desires came true. In recent times, we face the order that many countries accept and use is the economic order based on free market economy.

A.Smith, known as the father of capitalism, designated his ideas for U.K., which is the firstly industrialized nation, to rule the world order. According to A.Smith state is not capable of doing more profitable and fruitful enterprisses than individuals. Because of this reason, government should only provide state defence, distribute justice, finance education, healthcare, great public works and establishments for enterprises that are useful for public but not profitable for

individuals. The state may also provide assignment for individuals and their partners over the enterprises established for profiting.

A. Smith, who advocated this structure inside the country, at the foreign affairs financial freedom and removing the barriers. Now, the term, as we call globalization, finds its roots in the A. Smith's ideas.

An important conclusion can be inferred at this point, that is to say that economics doesn't just include the financial matters, but economics is a science that regulates a whole system and it has a direct relationship with every science branch. For this reason our study titled "Privatization Application in Turkey and Privatization of Derince Harbour" while examining privatization on the theoretical basis, it takes up the matter not as a financial problem but at the perspective of the range from strategy to application. And in our study, by the light of our findings, globalization, and where it stems from are explained; so then in our study it is stated that privatization of harbours and importance of Derince Harbour, at the final chapter of our study the result of globalization in the Turkey and in the World is widely examined.

ÖZET

TÜRKİYEDE ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI VE DERİNCE LİMANININ ÖZELLEŞTİRİLMESİ

Hamdullah Kültigin KARACAN

Yüksek Lisans Tezi

İktisat Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Sevim AKDEMİR

Ocak 2010, xii + 119 Sayfa

İnsanoğlu tarihin ilk devirlerinden bu yana iktisadi ilişkilere girmiş ve karşılıklı fayda anlayışı içerisinde barışçı yollarla, ya da savaşçı anlayış içerisinde mücadele ederek kendi isteklerini kabul ettirmeye çalışmıştır. Bu isteklerinin gerçekleşmesi için birçok devletler kurmuş ve yıkılmış, çeşitli iktisadi sistemler geliştirmiştir. Günümüzde, dünya üzerinde çoğunluk devletlerin kabul ettiği ve uyguladığı düzen serbest piyasa ekonomisine dayalı ekonomik düzen olarak karşımıza çıkmıştır.

Kapitalizm'in babası olarak kabul edilen A.Smith, sanayi devrimini gerçekleştirmiş olan İngiltere'nin dünya hakimiyetinin sağlanabilmesinin stratejisini belirlemiştir. A.Smith'e göre; devlet tabiatı gereği şahıslardan daha karlı ve verimli işler yapamaz. Bu nedenle, devletin ülke savunması, adaletin dağıtılması, halkın eğitimi, sağlığın korunması ve büyük bayındırlık işleri ile toplum için yararlı, fakat

yeterli çıkar sağlamadığı için bireyler tarafından yapılmayan işlerin yürütülmesi ile sınırlandırılması, kar amaçlı girişimlerin, kişilere ve onların kurdukları ortaklıklara bırakılmasının, ekonomik kaynakların daha rasyonel kullanılmasını sağlayacağını savunmuştur. İçeride böyle bir yapılanmayı savunan A.Smith'in, dış ilişkilerde savunduğu husus ticaretin serbestleştirilmesi ve sınırların kaldırılmasıdır. Bu gün karşımıza küreselleşme olarak çıkan akımında A.Smith'in fikirlerinden çıktığını söylememiz hiç de yanlış olmaz.

Buradan önemli bir sonuç çıkmaktadır oda iktisat biliminin iktisadi konular değil, bütün bir sistemi düzenleyici ve her bilim dalı ile doğrudan alakadar olduğu gerçeğidir. Bundan dolayı “Türkiye’de Özelleştirme Uygulamaları ve Derince Limanının Özelleştirilmesi” başlıklı çalışmamız, özelleştirme olgusunu teorik temellerde incelerken, sadece mali bir konu olarak değil, stratejiden, uygulamaya kadar olan geniş bir perspektiften ele almış, küreselleşme ile ilgisi küreselleşmenin neyi ifade ettiği ve nerden çıktığı bulgularımız ışığında yorumlanmış daha sonra, limanların özelleştirilmesi ve Derince Limanının önemi üzerinde durulup, en son bölümde de özelleştirmenin Dünya ve Türkiye bazında nasıl bir sonuç yaratacağı kapsamlı olarak incelenmiştir.

TEŞEKKÜR

Başta **Yrd. Doç. Dr.Sevim AKDEMİR** hanımefendiye çalışma boyunca yapmış oldukları yardım ve rehberlik için şükranlarımı, şu an aramızda olan olmayan AİBÜ İktisat Bölümümüzün tüm hocalarına gösterdikleri anlayış ve beni yetiştirmek için sarf emiş oldukları emekten dolayı ayrı ayrı hürmetlerimi arz ediyorum. Sosyal Bilimler Enstitüsünün kıymetli yönetici ve çalışanlarına sabırla bizi dinleyip yardımcı oldukları için en kalbi saygılarımı sunuyorum. Ders dönemince beraber olduğum tüm arkadaşlarıma, saygı ve sevgi ortamını yarattıkları ve kardeşlik duygusuyla hareket ederek, öğrenme zeminini uygun hale getirdikleri için teşekkürlerimi sunuyorum. Beni her konuda destekleyen sevgili hanımım **Dr.Münevver KARACAN**'a, kızlarım **Emine Aybike** ve **Zeynep Ayça KARACAN**'a kucak dolusu sevgilerimi sunuyor, mutluluğumuzun daim olmasını diliyorum.

Hamdullah Kültigin KARACAN

İÇİNDEKİLER

ABSTRACT.....	i
ÖZET.....	iii
TEŞEKKÜR.....	v
İÇİNDEKİLER DİZİNİ.....	vi
TABLolar LİSTESİ.....	ix
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	x
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xi

BÖLÜM 1

1. GİRİŞ.....	1
---------------	---

BÖLÜM II

2. ÖZELLEŞTİRME TEORİSİ.....	6
2.1. ÖZELLEŞTİRME AKIMININ DOĞUŞU VE GELİŞİMİ.....	6
2.2. ÖZELLEŞTİRMENİN TEORİK TEMELLERİ.....	9
2.2.1. Arz Yanlı İktisat Yaklaşımında Özelleştirme.....	13
2.2.2. Parasalcı Yaklaşımında Özelleştirme.....	14
2.2.3. Rasyonel Beklentiler Teorisinde Özelleştirme.....	17
2.2.4. Avusturya İktisat Okulunda Özelleştirme.....	18
2.2.5. Kamu Tercihi Teorisi ve Anayasal İktisat.....	20
2.3. ÖZELLEŞTİRMENİN TANIMI VE KAPSAMI.....	22
2.4. ÖZELLEŞTİRMENİN AMAÇLARI.....	23
2.4.1. Özelleştirmenin Ekonomik Amacı.....	25
2.4.2. Özelleştirmenin Mali Amaçları.....	27
2.4.2.1. Devlete Gelir Sağlamak.....	27
2.4.2.2. KİT'lerinin Borç Yükünden Kurtulmak.....	28
2.4.2.3. Vergilendirme Yapısını Değiştirmek.....	28
2.4.2.4. Yabancı Sermayenin Teşvik Edilmesi.....	29
2.4.3. Özelleştirmenin Sosyal Amacı.....	29
2.4.4. Özelleştirmede Siyasal Amaç.....	30

2.4.4.1. Devleti Küçültmek.....	30
2.4.4.2. Demokratikleşmeyi Sağlamak.....	31
2.4.4.3. Kurum ve Kuruluşların Taleplerini Karşılama.....	31
2.4.4.4. Sendikaların Siyasal Gücünü Azaltmak.....	32
2.5. DÜNYA’DA ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI.....	32
2.5.1. Batı Avrupa’da Özelleştirme Uygulamaları.....	33
2.5.1.1. İngiltere’de Özelleştirme Uygulamaları.....	33
2.5.1.2. Almanya’da Özelleştirme Uygulamaları.....	34
2.5.1.3. Fransa’da Özelleştirme Uygulamaları.....	35
2.5.1.4. İtalya’da Özelleştirme Uygulamaları.....	35
2.5.2. Doğu Avrupa’da Özelleştirme Uygulamaları.....	36
2.5.2.1. Çek Cumhuriyeti’nde Özelleştirme Uygulamaları.....	37
2.5.2.2. Polonya’da Özelleştirme Uygulamaları... ..	38
2.5.2.3. Macaristan’da Özelleştirme Uygulamaları.....	38
2.5.3. Amerika Kıt’asının da Özelleştirme Uygulamaları.....	39
2.5.3.1. Arjantin’de Özelleştirme Uygulamaları.....	39
2.5.3.2. Meksika’da Özelleştirme Uygulamaları.....	40
2.5.3.3. Brezilya’da Özelleştirme Uygulamaları.....	41

BÖLÜM III

3. TÜRKİYE’DE ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI VE EKONOMİK SONUÇLARI.....	43
3.1. TÜRKİYE’DE KİT’LERİN KURULUŞ NEDENLERİ VE İŞLEVLERİ..	43
3.2. TÜRKİYE’DE KULLANILAN ÖZELLEŞTİRME YÖNTEMLERİ.....	45
3.2.1. Satış Yöntemi.....	46
3.2.2. Kiralama Yöntemi.....	46
3.2.3. İşletme Hakkının Devri Yöntemi.....	46
3.3. TÜRKİYE’DE ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI.....	47
3.4. ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARININ EKONOMİK SONUÇLARI..	55

BÖLÜM IV

4. LİMANLARIN ÖZELLEŞTİRİLMESİ.....	61
-------------------------------------	----

4.1. DENİZLER VE OKYANUSLARIN ÖNEMİ.....	61
4.2. LİMANLARIN ÖNEMİ.....	62
4.3. TÜRKİYE’NİN DÜNYA ÜZERİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ.....	66
4.4. TÜRKİYE’DE İKTİSAT POLİTİKALARININ GELİŞİMİ.....	70
4.5. TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ GELİŞİMİ.....	79
4.6. TÜRKİYE’DE LİMANCILIK POLİTİKALARININ GELİŞİMİ.....	80
4.7. DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİ.....	87
4.7.1.Dünyada Liman Özelleştirmeleri.....	87
4.7.2.Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri.....	89
4.7.2.1. Türkiye Denizcilik İşletmeleri Limanları.....	91
4.7.2.2. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Limanları.....	92
4.8. LİMANLARIN ÖZELLEŞTİRİLMESİNİN FAYDA VE MAHSURLARI.....	96
4.8.1.Limanların Özelleştirilmesinin Faydaları.....	97
4.8.2.Limanların Özelleştirilmesinin Mahsurları.....	97
4.9. DERİNCE LİMANI.....	98

BÖLÜM V

5. SONUÇ.....	104
KAYNAKLAR.....	112
ÖZGEÇMİŞ.....	119

TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo 1- Türkiye’de Gerçekleştirilen Özelleştirme Uygulamaları (1986-2009).....	54
Tablo 2- TDİ Liman İşletmeleri Personel Sayısı.....	57
Tablo 3- Mülkiyet Sahiplerine Göre Liman Sayıları	89
Tablo 4- Limanların Bağlı Oldukları Bölge Müdürlükleri.....	90
Tablo 5- Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri.....	90
Tablo 6- TDİ A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkanları.....	91
Tablo 7- TCDD Limanlarında Yapılan Yükleme ve Boşaltmalar.....	94
Tablo 8- TCDD Limanlarında Elleçlenen Eşyanın Gruplara Göre Dağılımı (2002-2007).....	95
Tablo 9- TCDD Limanlarının Özellikleri ve Fiziki Kapasiteleri.....	96
Tablo 10- Derince Limanının Mevcut Rıhtımları.....	100

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1- Yıllar İtibariyle Özelleştirme İşlemleri.....	54
Şekil 2- Yöntemler İtibariyle Özelleştirme İşlemleri.....	54
Şekil 3- TDİ Limanlarında Hizmet Verilen Gemi Sayıları.....	58
Şekil 4- TDİ Limanlarında Verilen Toplam Hizmetler.....	58
Şekil 5- TDİ Limanlarından Elde Edilen Toplam Hasılat.....	59

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
AGÜ	: Az Gelişmiş Ülkeler
BYKP	: Beş Yıllık Kalkınma Planı
ÇELBOR	: Çelik Çekme Boru San. ve Tic. A.Ş.
CREAM	: Benelux Ülkeleri – Türkiye Taşıma Koridoru
ÇİNKUR	: Çinko Kurşun Metal Sanayi A.Ş.
ÇİTOSAN	: Yem, Çimento ve Toprak Sanayi
DİTAŞ	: Deniz İşletmeciliği A.Ş.
DLH	: Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Md.
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
EBK	: Et ve Balık Kurumu
ERDEMİR	: Ereğli Demir Çelik Fabrikaları
ETİBANK	: Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğü
GAP	: Güneydoğu Anadolu Projesi
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
GSYH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
HAVAŞ	: Hava Alanları Yer Hizmetleri A.Ş.
IMF	: Uluslararası Para Fonu
İDT	: İktisadi Devlet Teşekkülü
İMKB	: İstanbul Menkul Kıymetler Borsası
IRI	: Kamu Sanayini Yeniden Yapılandırma Kurumu
İSDEMİR	: İskenderun Demir Çelik Fabrikası

JICA	: Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı
KARDEMİR	: Karabük Demir Çelik İşletmeleri
KİK	: Kamu İktisadi Kuruluşu
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüsleri
MPI	: Milli Piyango İdaresi Genel Müdürlüğü
NATO	: Kuzey Atlantik Paktı Teşkilatı
OECD	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
ORÜS	: Orman Ürünleri Sanayi Kurumuna
ÖYK	: Özelleştirme Yüksek Kurulunca
POAŞ	: Petrol Ofisi A.Ş.
SEK	:Süt Endüstrisi Kurumu
SEKA	: Türkiye Selüloz ve Kağıt Fabrikaları A.Ş.
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TEDAŞ	: Türkiye Elektrik Dağıtım A.Ş.
TEKEL	: Tütün ve Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri A.Ş.
TOFAŞ	: Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.
TRACECA	: Avrupa – Kafkasya – Asya Taşıma Koridoru
TSE	: Türk Standartları Enstitüsü
TTAŞ	: Türk Telekomünikasyon A.Ş.
TÜGSAŞ	: Türkiye Gübre Sanayi A.Ş.
TÜMOSAN	: Türk Motor Sanayi A.Ş.
TÜPRAŞ	: Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş.
USAŞ	: Uçak Servisi A.Ş.
YİD	: Yap İşlet Devret

BÖLÜM I

GİRİŞ

1. GİRİŞ

18.yy sonu ve 19.yy'da, Avrupa'da İngiltere ve Fransa hariç, geriye kalan bütün devletler milli birliklerini tamamlamak ve sanayileşmek için uğraş vermektedir. Klasik teori ve serbest ticaret işte böyle bir ortamda ve İngiliz düşünürlerce ortaya atılmıştır. Serbest dış ticareti savunanların çıkış noktası bireysel çıkarların daima uyuşması tezidir. A.Smith ülkelerin mutlak üstünlüğü olan mallarda ihtisaslaşması ve ülkeler arası mal mübadelesinde bulunmasının her ülkenin çıkarına olacağı kuramını öne sürmüştü, D.Ricardo'da; Karşılaştırmalı Üstünlük Kuramıyla, Mutlak Üstünlükler Kuramını daha da geliştirmiş ve J.S.Mill ise serbest dış ticaretten fakir ülkelerin daha kazançlı olacağını ifade etmiştir. Bu gün serbest dış ticaretin faydalarını görmekle beraber, az gelişmiş ülkelerin bundan en çok kazançlı çıktığını söyleyemeyiz. Ancak Mill'in bu şekilde bir ön savda bulunmasına şaşmamak lazım, çünkü 19.yy'da İngiltere fakir ülkelere karşı oluşan geniş sömürgelere sahipti.

Serbest ticaret politikası ve karşıtı olan korumacılığı savunanlar arasındaki tartışmalar 18.yy'a dayanır. Serbest ticareti savunanların görüşleri uluslararası uzlaşmanın yararları üzerine toplanmıştır. Buna göre; fiyat mekanizmasının serbest işleyişi optimum kaynak dağılımını sağlar, dünya üretimini maksimuma ulaştırır, bu da bütün ülkelerin faydasıdır. Koruyuculuk ise kaynakların etkin dağılımını bozar, daima tekelleşmeye yol açar. Serbest ticaret, piyasa mekanizmasının işleyişine dayandığı için bürokrasiyi ortadan kaldırır. Oysa koruyucu önlemlerin uygulanması çok karmaşık bir bürokratik mekanizmayı gerektirebilir. Bu da kaynak israfına yol açar.

Geleneksel görüşün aksine günümüzün sanayileşmiş ülkelerinin, şimdilerde gelişmekte olan ülkelere önerdikleri ve koşullu kredilerle uyguladıkları, politikalar kendilerinin kalkınmaları için uyguladıkları politikalarla aynı değildir. Günümüzün sanayileşmiş ülkelerinin neredeyse tamamı kendi sanayilerini geliştirmek için gümrük vergileriyle korunma ve sübvansiyonları yoğun olarak uygulamışlardır.

İlginç bir biçimde, dünya ekonomisinin zirvesine serbest piyasaları ve serbest ticaret politikaları sayesinde ulaştıkları sanılan İngiltere ve ABD, aslında koruma ve sübvansiyon politikalarını en yoğun uygulayan ülkeler olduğu bugün açıkça görülmektedir.

Liberalizm, gerçekte, tamamıyla İngiliz ve Fransız düşünürlerinin damgasını taşır. 18.yy sonu 19.yy başında, Avrupa uluslar dengesinde bu iki ülkenin ağır bastığı, diğerlerinden önce sanayileşmiş oldukları düşünülürse, serbest dış ticaretin kendi çıkarlarına işlemesini olağan saymak gerekir. 19.yy ortasına doğru uluslar dengesinde yeni yükselen Almanya ve ABD, İngiltere ve Fransa'ya oranla, Milli Birliğini oluşturmakta ve sanayileşmekte geri kalmıştır. Sanayileşebilmek için ileri ülkelerin rekabetinden kendilerini korumaya çalışmışlar, Serbest Dış Ticaret Teorisine karşı çıkmışlar ve İngiltere'nin yayılmacılığına dur diyebilecek korumacılığa dayalı bir iktisadi kuramı iktisatçı ve devlet adamları F.List ve A. Hamilton tarafından geliştirmişlerdir. Amaçları önce sanayi toplumunu oluşturabilmek, daha sonra sömürgecilik ve dünya hakimiyeti yarışına ülkelerini katabilmektir.

Avrupa'da vuku bulan bu yarış, bütün dünyayı etkilemiş ve hala da etkilemektedir. Birinci Dünya Savaşı ile İmparatorluklar devri kapanmış ve Milli Devletler dönemi başlamıştır. Sanayi Devriminden, Birinci Dünya Harbine kadar olan dönemi sosyal ve iktisadi gelişmeler açısından incelediğimizde tarihe iz bırakan çok önemli olayların gerçekleşmiş olduğunu görürüz. Bunlardan bazıları; Fransa'da gelişen özgürlük ve bağımsızlık hareketleri, 1789 Fransız Devrimini doğurmuş, Millet bilincinin oluşması Milliyetçiliğin hızla yayılmasını bunun neticesinde Milli Devletlerin kurulması ve idare sistemi olarak, Monarşilerin yıkılması Meşrutiyete ya da Cumhuriyete geçişi beraberinde getirmiştir. İnsan Hakları Evrensel Beyanname'si'nin yayınlanması, insanca yaşama hakkının kullanılıp kullanılmadığını sorgulatmış ve neticesinde işçi haklarının alınmasına kadar giden emek sömürsünü engelleyici yasaların oluşmasını sağlamıştır. Özellikle işçi haklarının tescili, karların düşmesini beraberinde getirmiştir. Ölçek ekonomisinin fark edilmesi fabrikalaşmaya doğru gidişi sağlamıştır. Bu dönemde fark edilen konulardan biride iç pazara ulaşılabilirliktir. İç pazara ulaşabilmek ve ülkeleri geliştirebilmek ve karlılıkları artırabilmek, devlet içinde merkezi otoritenin her yerde hissettirilebilmesi ve diğer

ülkelere karşı güvenlik tedbirleri noktasında ulaşımın kolaylaştırılması ve mesafelerin yakınlaştırılması önem arz etmiş ve bu dönemde demiryollarının yapımı önem kazanmıştır. Demiryolu yapımının büyük yatırım gerektirmesi, finansman sorununu beraberinde getirmiş, bu sorun anonim şirketlerin kurulması ve bankacılık sisteminin geliştirilmesi ile sonuçlanmıştır. Artık sermaye yapılan yatırımlardan faiz adı altında pay istemeye başlamıştır. Fabrikalaşma, finans sisteminin gelişmesi, beyaz ve mavi yakalı işçi ayrımıyla işçi aristokrasinin oluşmasını sağlamıştır¹. Bu dönem, Birinci Dünya Harbi'nin çıkışı ile İmparatorlukların son bulması ve 1917 yılında Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği önderliğinde kapitalizm karşıtı sosyalist devletler topluluğunun kurulması ile son bulmuş ve dünya iki kutuplu hale gelmiştir.

Keynes'in 1929 krizine yönelik tedbirleri ancak İkinci Dünya Harbinden sonra yeterli kıymeti bulmuş ve Kapitalizm sıkıntıdan kurtulmuştur. Keynes'in görüşlerinin uygulamaya konulmasının önemli nedenlerinden biri Sosyalist Ülkelerde ekonomik krizin hissedilmemesi ve batı ülkelerinde git gide savunucularının artması ve tedbir alınmazsa halkın bu düşünceyi hakim kılacağı korkusu olmuştur. Yaklaşık onar sene arayla gelen krizler ve stagflasyon olgusunun ortaya çıkışı, sermayenin büyümesi ancak kâr oranlarının düşüşü, daha büyük yatırımları gerektiren ve daha büyük kârlar elde ettirecek, devlet kontrolündeki yatırımlara doğru yönelmeyi gerektirmekteydi. Bütün bu saydıklarımızla beraber, 1980'lere gelindiğinde Sovyetler Birliğinin ve bağlılarının ekonomik olarak batışın eşliğinde olmalarının tespiti, Sovyet tehdidini de ortadan kaldırmış ve Kapitalizmi yeniden yayılmacılık yoluna sokmuş, Keynes'in Sosyalizm'e karşı oluşmasını sağladığı Refah Devleti kavramını, devlet müdahaleleri ve mülkiyetini sorgulatır hale getirmiştir. Bu sorgulama sonucunda gelişmiş ve gelişmekte olan devletler aynı anda, devletin sınai veya ticari hayattaki denetim ve mülkiyetini özel kesime aktarmak manasına gelen özelleştirme faaliyetlerine başlamışlardır.

Özelleştirmenin gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde uygulanmasının farklı sebepleri vardır. Gelişmiş ülkelerde, fiyat mekanizmasının ve bireysel özgürlüklerin engellenmediği piyasaların daha etkin ve verimli olduğu, rekabetin

¹ İşaya Üşür, Kapitalizmin evrimi ve özelleştirme,
<http://www.bagimsizsosyalbilimciler.org/uyecalis.html>, 01.09.2009

olmadığı ve özel mülkiyet ile bireysel karar verme özgürlüklerinin bulunmadığı ekonomilerde ise fayda-maliyet ölçütleri göz önünde bulundurulmadığı için, bu piyasaların üretim ve dağıtımda etkinliği sağlayamayacağı iddiasıyla istenirken, az gelişmiş ülkelerde ise borç ödeme aracı olarak devlet müesseselerinin satılması istenmiştir.

Bu çalışmanın amacı; birçok gelişmekte olan ülke ve Türkiye’de yaklaşık 25 yıldır uygulanan özelleştirme programlarının amacını, kapsamını ve uygulayan ülkelerdeki meydana gelen değişimleri ve amaca uygun olup olmadığını Derince limanını ele alarak incelemektir.

Birinci bölümde; her bölümde incelenecek ve cevap aranacak konular ortaya konacaktır. Geriye kalan iki, üç ve dördüncü bölümlerde ise konular detaylı olarak incelemeye alınacak ve giriş bölümünde sorulan soruların cevapları araştırılacak ve sonuç bölümünde soruların cevapları verilecektir.

İkinci bölüm olan özelleştirme teorisi, özelleştirme akımının doğuşu ve gelişimi, teorik temelleri, tanımı ve kapsamı, amaçları ve dünyada özelleştirme uygulamaları alt başlıkları altında incelenecek ve aşağıdaki sorulara cevap aranacaktır.

- Özelleştirme düşüncesi nereden çıkmıştır?
- Özelleştirme ile ne amaçlanmaktadır?
- Özelleştirmenin tanım ve kapsamı nedir?
- Her ülkede aynı amaca hizmet etmek için mi ortaya atılmıştır?
- Gelişmiş ve az gelişmiş ülkelerde KİT’ler aynı amaçla mı kurulmuştur?
- Özelleştirme ile gelişmiş ve az gelişmiş ülkelerde aynı sonuçlara mı ulaşılmıştır?
- Hangi iktisadi yaklaşımlar özelleştirmeyi savunmaktadır? Neden?
- Dünyada özelleştirme uygulamaları ilk olarak nerde başlamıştır?
- Dünyadaki özelleştirme uygulamalarında ne sonuçlar alınmıştır?

Üçüncü bölümü oluşturan Türkiye’de özelleştirme uygulamaları ve ekonomik sonuçları, şu başlıklar altında incelenecektir; Türkiye’de KİT’lerin kuruluş nedenleri ve işlevleri, kullanılan özelleştirme yöntemleri, özelleştirme uygulamaları ve özelleştirme uygulamalarının ekonomik sonuçları. Bu bölümde aşağıdaki sorular cevaplanacaktır.

- Türkiye’de KİT’ler neden kurulmuştur?

- Türkiye’de yapılmış ve yapılmakta olan özelleştirmelerin amacı nedir?
- Yöntemler itibariyle özelleştirme işlemleri nasıl gerçekleşmiştir?
- Türkiye’de yapılan özelleştirmeler amacına ulaşmış mıdır?
- Elde edilen özelleştirme gelirleri nerelerde kullanılmıştır?
- Özelleştirme uygulamalarının ekonomik sonuçları nelerdir?

Dördüncü bölüm olan limanların özelleştirilmesi, denizler ve okyanusların önemi, limanların önemi, Türkiye’nin dünya üzerindeki yeri ve önemi, iktisadi geçmişi, ulaştırma politikaları, limancılık politikası, Dünyada ve Türkiye’de liman özelleştirmeleri, derince limanı ve limanların özelleştirilmesinin fayda ve mahsurları alt başlıkları altında incelenecek ve aşağıdaki sorulara cevap aranacaktır.

- Denizler ve okyanusların önemi nedir?
- Limanların önemi nedir?
- Türkiye coğrafyası dünya için önem arz eder mi? Neden?
- Türkiye kuruluşundan bu yana nasıl bir ulaştırma ve limancılık politikası uygulamıştır?
- Dünyada ve Türkiye’de limanlar nasıl özelleştirilmiştir?
- Derince limanının önemi nedir?
- Limanların özelleştirilmesinin fayda ve mahsurları nelerdir?

Çalışmanın beşinci ve son bölümünü Sonuç oluşturmaktadır. Bu bölümde giriş bölümünde sorulmuş, iki, üç ve dördüncü bölümlerde araştırılmış olan konuların cevapları verilerek çalışma tamamlanacaktır.

BÖLÜM II

ÖZELLEŞTİRME TEORİSİ

2. ÖZELLEŞTİRME TEORİSİ

1980’de mikro elektronikte gerçekleşen devrimler ulaşımda, iletişimde ve üretimde önemli değişiklikler meydana getirdi. Bunların sonucunda kapitalist üretim ilişkileri hızla dünyanın her yanına yayılmış ve bu duruma “Küreselleşme” denmiştir. Aynı dönemde Refah Devleti de sorgulanmaya başlanmış “özelleştirme ve devletin küçültülmesi” gereği savunulmuştur². Bu bölümde özelleştirmenin doğuşu, gelişimi, iktisadi temelleri, amaçları ve dünya’da özelleştirme uygulamaları incelenecektir.

2.1. ÖZELLEŞTİRME AKIMININ DOĞUŞU VE GELİŞİMİ

Kamu kesiminin ekonomi içindeki ağırlığının artması ve buna bağlı olarak kamu maliyesinin de ayrı bir disiplin olarak gelişmesi, 1929 yılındaki büyük kriz sonrası yıllara denk gelmektedir. 1929 büyük ekonomik kriz döneminde krizi atlatmak ve ekonomiyi yeniden canlandırmak için o güne kadar yaygın anlayış olan klasik iktisat sorgulanmış ve Keynesyen yaklaşım mali politika olarak kullanılmaya başlanmış, bu politikalar doğrultusunda, devletin iktisadi yaşamdaki rolü ve ağırlığı artmıştır. Devletin bu dönemde artan biçimde iktisadi yaşama girmesinde yaşanan iki büyük dünya savaşının da etkisi olmuştur. Savaş dönemlerinde genişleyen devletin, barış dönemlerinde kabuğuna çekilmesi kısa sürede mümkün olmamakta ve hiç bir zaman da savaş öncesi dönemdeki boyutlarına gerilememektedir³.

Birçok ülkede hükümet ekonomik faaliyetlerde daha büyük roller üstlenmiştir. Makro ekonomik planlama ve yönetim üzerinde daha fazla etkiye sahip olmuşlardır. Ayrıca, kamu sektörü bütçeleri hem mutlak anlamda hem de özel sektör

² İşaya Üşür, “Kapitalizmin evrimi ve özelleştirme”,
<http://www.bagimsizsosyalbilimciler.org/uyecalis.html>, 01.09.2009

³ Öztürk, Nursel. “Özelleştirme Ders Notları”, <http://www.canaktan.org/ekonomi/özelleştirme/k...>,
25.04.2009.

faaliyetlerinin hacmi ile ilgili olarak gelişme göstermişlerdir. Kamu bütçelerindeki bu büyüme refah programlarında askeri harcamalarda ki hızlı artış ile kamu alt yapısı ve hizmetlerin alanı ve hacminde çok büyük bir artış sonucu meydana gelmiştir. Aynı şekilde az gelişmiş ülkelerde işletmeciler bir devlet fikrini benimseyerek devletin faaliyet hacmini büyütmüşlerdir. Bu ülkelerde bir taraftan, devletin büyüme ve kalkınmanın motoru olduğu görüşü ileri sürülürken, bir taraftan da gerek millileştirilmiş endüstrileri işleterek, gerekse özel firmaların ve piyasaların işleyişine ciddi şekilde müdahale ederek büyüme hedefine ulaşılmaya çalışılmıştır⁴.

1970’li yılların ortalarına kadar devam eden bu süreçte, özellikle gelişmekte olan ülkelerde, KİT’ler kalkınma politikalarının uygulanmasında önemli bir araç olarak kullanılmış, bu ülkelere gelişmiş ülkelere teknoloji transferleri ve sermaye hareketleri ağırlıklı olarak KİT’ler üzerinden gerçekleştirilmiştir. Böylece KİT’lerin ürettiği katma değer GSYH da ki payı 1980’i yılların başında, sahra altı Afrika ülkelerinde %17, Latin Amerika ülkelerinde %12 ve Asya’da ortalama %15 gibi büyüklüklere ulaşmıştır⁵.

1970’li yıllara gelindiğinde o zamana kadar rastlanmayan yeni bir krizle karşılaşmıştır. Hem fiyatlar yükselmiş hem de ekonomik durgunluk devam etmiş, işsizlik artmıştır. Keynesyen politika araçları bu krizi aşmada yetersiz kalmıştır. Çünkü Keynesyen anlayışa göre bir ekonominin hem işsizlik hem de enflasyon içinde bulunması yani bu iki olgunun aynı zamanda gerçekleşmesi olası değildir. Oysa 1970’li yıllarda yaşanan gelişmeler ile hem enflasyon hem de işsizlik aynı anda yaşanmaktadır. Yaşanan bu krize “durgunluk içinde enflasyon” anlamında “stagflasyon” denmiştir⁶.

1970’li yıllarda başlayan ekonomik krizle birlikte Keynes’çi politikalar, kamu müdahaleciliği ve kamu girişimciliği ciddi bir biçimde sorgulanmaya başlanmıştır. İngiltere, Amerika ve Japonya’nın da aralarında bulunduğu belli başlı gelişmiş ülkelerde Klasik iktisadın yeniden yorumlanmasına yönelik iktisadi ve siyasi düşünce hareketleri gelişmiş ve bu hareketler muhafazakar iktidarların ideolojisini

⁴ Hanke, Steve. “Özelleştirme Teorisi”, çev. Fevzi Devrim, <http://www.canaktan.org/ekonomi/özelleştirme/k...>, 25.04.2009.

⁵ Öztürk, a.g.m., s. 3, <http://www.canaktan.org/ekonomi/özelleştirme/k...>, 25.04.2009.

⁶ **Nazım Öztürk**, *Piyasa Başarısızlığından Kamu Ekonomisinin Başarısızlığına Ekonomide Devletin Değişen Rolü*, Ankara: Palme Yayıncılık, 2007, s. 44-45.

oluşturmuştur⁷.

Ekonomide devletin giderek daha aktif bir rol alması ciddi problemlerin doğmasına yol açmıştır. Gerçekten kaynakların tahsisinde, düzenlenmesinde serbest piyasalara daha fazla güven duyulmaya başlanmıştır. Özellikle, özelleştirmeye ve kamu alt yapısı ve hizmetlerinin özel tedarikine doğru anlamlı bir hareket olmuştur. Özelleştirme ABD'de ve İngiltere'de moda haline gelmiştir. Özelleştirme ABD' de merkezi ve mahalli idareler seviyesinde çokça görülmektedir. Yeni tahvil ihracına seçmenlerin soğuk bakması ve vergileri arttırmaya karşı muhalefetin artması, fonların federal hükümetten transferini azaltmış, merkezi ve mahalli politikacılar pek çok olayda kamu alt yapısı ve hizmetlerine mal ve hizmet temininde özel sektöre dönüş yapmak zorunda bırakılmışlardır. Politikacılar özel sektör tedariklerinin maliyet etkinliğini sağlayabildikleri için, diğer durumlarda faaliyetleri kolayca özelleştirmişlerdir⁸.

Kamu girişimlerini özelleştirme gelişmiş ülkelerle eş zamanlı olarak, az gelişmiş ülkelere de 1980'li yılların başında ileri sürüldü. İleri sürülmesinde ki amaç; 1970'li yılların sonundan itibaren çok sayıda AGÜ'nin dış borçlarını ödeyemez duruma düşmesiydi. Başta Latin Amerika Ülkeleri, bu arada Türkiye özelleştirmeyi uygulamaya koydu⁹.

Özelleştirme sözcüğü ilk defa 1983 yılında Webster's New Collegiate Dictionary'nin 9'ncu baskısında yer almış ve "özel hale getirmek, sınai veya ticari hayattaki denetim ve mülkiyeti, kamu kesiminden özel kesime aktarmak" olarak tanımlanmıştır. Sözcüğün ilk kullanımı ise, Peter Drucker'in 1969 yılında basılan "The Age of Discountinuty" isimli eserinde "reprivatization" şeklinde olmuş, 1976 yılında ise Robert W. Poee bu terimi, "privatization" olarak kısaltmış ve "Reason Foundation" isimli çalışmasında kullanmıştır¹⁰.

Özelleştirme veya çok genel ifadesiyle kamu iktisadi teşebbüslerinin mülkiyetinin özel sektöre satışı, dünya ekonomisinde son 30 yıl içinde en önemli

⁷ Öztürk, a.g.m., s. 3, <http://www.canaktan.org/ekonomi/özelleştirme/k...>, 25.04.2009.

⁸ Hanke, a.g.m., s. 1, <http://www.canaktan.org/ekonomi/özelleştirme/k...>, 25.04.2009.

⁹ **Gülten Kazgan**, *İktisadi Düşünce veya Politik İktisadın Evrimi*, İstanbul: Remzi Kitapevi A.Ş., 2006, s. 282-283.

¹⁰ Güney, Enver. "Özelleştirme'de Nerede Yanlış Yapılıyor?", http://hazder2.googlepages.com/Enver_Güney_Özelleştirme_Nerede_Yanlış_Yapiliyor.pdf, 23.04.2009.

konulardan biri haline gelmiştir. 1970’li yıllarda Şili’de başlayan özelleştirme hareketi, 1979 yılında İngiltere’de Thatcher Hükümeti’nin iktidara gelmesiyle hız kazanmıştır. Özelleştirme serbest piyasa ekonomisindeki bireyin rasyonel davranışına ve piyasa mekanizmasının sağlıklı işleyişiyle kaynakların rasyonel kullanımı varsayımına dayanmaktadır¹¹.

Başlangıçta pragmatik bir çözüm yolu iken, sistem daha sonra kamu girişimleri aleyhine bir ideolojiye dönüştü. AGÜ den ülkelerden, başta İngiltere olmak üzere ileri sanayileşmiş ülkelere, sosyalizmin çökmesi üzerine de Doğu Avrupa’ya ve bağımsızlaşan eski Sovyet Cumhuriyetlerine yayıldı. Kamu girişimleri değişik yöntemlerle yerli – yabancı özel girişime satılmaya başladı. Satış günümüzde de sürmektedir¹².

Özelleştirme olgusu günümüzde adeta evrensel bir nitelik kazanmış, hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde ekonomi politikalarının en önemli amaçlarından biri haline gelmiştir. Düşünsel anlamda klasik iktisadın” bırakınız yapınlar, bırakınız geçsinler” ilkesinden esinlenen özelleştirme kavramı 1970’li yıllarda Keynesyen iktisadın, ulusal ekonomilerin içine düştüğü krizden çıkmaları için yetersiz kalması bağlamında gelişmiş kapitalist ülkelerde ortaya çıkmış ve uygulamaya başlanmıştır¹³.

2.2. ÖZELLEŞTİRMENİN TEORİK TEMELLERİ

Teorik iktisadi modeller, tam rekabet piyasasında olsun, merkezi planlama da olsun, özel ve kamu mülkiyeti altında ekonomide kaynakların tahsisinin en etkin nasıl yapılacağını açıklamaya çalışır¹⁴. Özelleştirmenin teorik tabanı, kamu tercihi teorisyenlerinden, ekonomideki tekелci davranışları inceleyen öğrencilerden veya

¹¹ **Rıdvan Karlık**, *Cumhuriyet’in İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisi’nde Yapısal Dönüşüm*, İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., 2007, s. 297.

¹² **Kazgan**, *a.g.e.*, s. 283.

¹³ **Halit Suiçmez ve Şevket Yıldırım**, *Dünyada ve Türkiye’de Özelleştirme Uygulamaları*, Ankara: Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları:508, 1993, s. 15-17.

¹⁴ **Süleyman Yaşar**, *Özelleştirme*, İstanbul: Beta Basım A.Ş., 2005, s. 35.

çıkar gruplarını inceleyen politika bilimcilerinden kaynaklanmaktadır¹⁵. Özelleştirmenin gerekliliğini savunanların teorik dayanağı **mülkiyet hakkı teorisi**dir. Modern mülkiyet hakkı teorisi, ilk ifadesini Adam Smith’de bulur¹⁶.

Drucker, Tarih boyunca hiçbir kitabın etkisinin, A.Smith’ in “Ulusların Zenginliği” (1776) kitabının yarattığı etkiden büyük olmadığını “Yeni Gerçekler” isimli kitabında belirttikten sonra; A.Smith’ in iş adamlarına olan sevgisinin pek az olmasına rağmen, devletin sırf kendi doğası yüzünden, ekonomiyi yönetemeyeceğini savunduğunu söylemektedir¹⁷.

A.Smith’e göre devletin doğası gereği yapabileceği şeyler sınırlıdır. Devletin görevi; ülke savunması, adaletin dağıtılması, halkın eğitimi, sağlığın korunması ve büyük bayındırlık işleri ile toplum için yararlı, fakat yeterli çıkar sağlamadığı için bireyler tarafından yapılmayan işlerin yürütülmesi ile sınırlandırılmalıdır. Kar amaçlı girişimlerin, kişilere ve onların kurdukları ortaklıklara bırakılması, ekonomik kaynakların daha rasyonel kullanılmasını sağlayacaktır¹⁸.

A.Smith, özel araziler ile kamu arazilerindeki verimliliği mukayese ettiğinde, kamu arazilerindeki verimliliğin, özel verimliliğin %25’i düzeyinde olduğunu tespit etmiş, bu nedenle kamu arazilerinin özel mülkiyete devredilmesini istemiştir¹⁹.

Peter F. Drucker;” Devletin sınırlarına ilişkin tartışma, ilk kez A.Smith’in kitabından iki yüz yıl sonra ortaya atıldığında, yersiz belki de saçma diye ilgi görmedi. Aslında, 1969 tarihinde çıkan *The Age of Discontinuity* başlıklı kitabımla bunu ilk ortaya atan ben oldum. Bu kitapta, böyle bir olgunun ilerde olabileceğini önceden görerek, yönetimlerin kamuya ait şirket ve sanayileri elden çıkarmaları anlamında kullanılmak üzere “özelleştirme” diye yeni bir terim kullandım. Ama *The Economist* kitabın eleştirisini yaparken, düpedüz saçmalık ve gerçekleşmesi hiçbir

¹⁵ Bailey, Robert. “Özelleştirme Kavramının Doğru ve Yanlış Kullanımları”, çev. Aytac Eker, <http://www.canaktan.org/ekonomi/özelleştirme/k...>, 25.04.2009.

¹⁶ Yaşar, a.g.e., s. 36.

¹⁷ Peter F. Drucker, *Yeni Gerçekle*, çev. Birtane Karanakçı, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1998, s. 61-62.

¹⁸ M.Emin Ruhi, *1982 Anayasası Çerçevesinde Sosyal Devlet ve Özelleştirme*, Ankara: Nobel Yayın No: 463, 2003, s. 86.

¹⁹ Yaşar, a.g.e., s. 36.

zaman mümkün olmayacak bir olgu diyerek, bu düşünceyle alay etti. Bunun üzerinden ancak sekiz yıl geçmişti ki Margaret Thatcher İngiltere’de başbakan oldu ve hemen özelleştirmeye başladı ”²⁰diyerek, devletin sınırlanması tartışmasını A.Smith’ ten iki yüz yıl sonra, ilk defa olarak kendisinin başlattığını ileri sürmekte, yine özelleştirme kavramının da 1969 yılında, ilk olarak kendisi tarafından ortaya atıldığını ve bir süre sonrada bunun destek bularak uygulamaya konulduğunu ifade etmektedir.

P. F. Drucker, “Yeni Gerçekler” isimli eserinde bilgi toplumu üzerinde ayrıntılı olarak durmakta ve yeni düzende “her şeye gücü yeten devlet” anlayışının sona erdiğini ifade ederek, özelleştirmenin devletin sınırlanmasına yönelik olarak kullanılabileceğini savunmaktadır. Drucker’a göre, bilgi toplumuyla birlikte işçi sınıfı ve işçi sınıfına dayanan işçi sendikası etki ve önemini yitirmiştir. Artık, Drucker’ın “üçüncü sektör” olarak adlandırdığı hizmet sektöründe “bilgi işçileri” nin oluşturduğu gönüllü kuruluşlar önem kazanmaktadır. İşte özelleştirme bu yeni düzen anlayışının bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır²¹.

Drucker’a göre, devletin yapabileceği şeyler sınırlıdır. Öyle işler vardır ki, bunlar açıkça devlete aittir, devletten başka hiç kimsenin yapmasına izin verilmez. Bunlar: Savunma, yasaları, düzeni ve adaleti korumaktır. Bunun yanında “düzgün bir oyun alanı” sağlamakta devletin görevidir. Devlet oyun alanında herkes için eşit ölçüde bağlayıcı olan kurallar getirebilir. “Çoğulcu bir toplumda devletin ilerde yapacağı belki en önemli görev, standartlar koymaktır”²².

Drucker’a göre; “Devlete ait olmayan kuruluşların devletten daha iyi ya da onun kadar iyi olarak yapabilecekleri ne varsa, bunlar hiçbir zaman devletçe yapılmamalıdır. Önemli olan, yapılacak etkinliğin amacı kar etmek olan ya da karın en azından bir ölçü sayıldığı “ticari bir iş” olarak düzenlenip düzenlenmemesi değildir. Önemli olan, devlet tarafından yürütülmemesidir. İzlenebilecek bir yol özelleştirmedir. Bir başka yol ise, devleti bir iş yapar durumundan bir şeyler temin eder duruma getirmek, işi dışarıdan bulunacak müteahhitlere, devletçe belirlenecek

²⁰ Drucker, *a.g.e.*, s. 62-63.

²¹ Ruhi, *a.g.e.*, s. 87-88.

²² Drucker, *a.g.e.*, s. 69.

standartlara uygun olarak yaptırmaktır²³.

Drucker'a göre yoksullara yapılan sosyal yardımlar aslında amacına ulaşmamaktadır. Örnek olarak, yoksulları gece kondu hayatından kurtarmak amacı ile devlet tarafından yaptırılan sosyal konutları vermekte ve bunların ABD'de suç ve korkunun kol gezdiği, pis, sıçanların istilasına altında ki merkezler haline geldiğini amacına ulaşmadığını belirtmekte ve İngiltere'de Thatcher hükümeti tarafından yapılan, bu ve bunun gibi konutların, oturanlara satılarak özelleştirilmesi sonucunda çehrelerinin bir anda değiştiğini ve bu faaliyetin son kırk yılın en başarılı devlet programı olduğunu belirtmektedir²⁴.

Özelleştirmenin teorik temelleri, üretim araçları mülkiyetinin devlete mi, yoksa fertlere mi ait olduğunda daha etkili ve verimli kullanılacağı tartışmasına dayanmaktadır. Piyasada, neyin, nasıl, kimler için ve hangi metotlarla üretileceğinin fiyat mekanizması veya merkezi otorite tarafından belirlenmesi konusundaki tartışmalar, devlet mülkiyeti ve özel mülkiyet kavramlarını da gündeme getirmektedir. Fiyat mekanizmasının ve bireysel özgürlüklerin engellenmediği piyasaların daha etkin ve verimli olduğu; rekabetin olmadığı ve özel mülkiyet ile bireysel karar verme özgürlüklerinin bulunmadığı ekonomilerde ise, fayda-maliyet ölçütleri göz önünde bulundurulmadığı için, bu piyasaların üretim ve dağıtımda etkinliği sağlayamayacağı amprik çalışmalarla da kanıtlanmaktadır. Bu düşüncelerin devlete ait işletmeler içinde benimsenmesi, özelleştirme uygulamalarını haklı göstermekte ve devlete ait işletmeleri, bireysel mülkiyete, rekabete, fiyat mekanizmasına açarak, ekonomiye etkinlik ve verimlilik kazandırılması amaçlanmaktadır. Böylelikle, toplum yararının özelleştirme ile artırılabilceği kabul edilmektedir²⁵.

Etkinlik ve verimliliğin doğal tekel konumunda olan işletmeler açısından göz ardı edilebileceği, bu işletmelerin rekabete açılmasının sakıncalar doğurabileceği düşünülebilir. Bu tür ekonomik faaliyetlerde stratejik öneme sahip olanların rekabet politikası dışında bırakılması ve doğrudan kamusal düzenlemelere tabi tutulması istenebilir. Demiryolları, posta hizmetleri, elektrik ve gaz gibi doğal tekel olarak

²³ **Ruhi**, *a.g.e.*, s. 89.

²⁴ **Drucker**, *a.g.e.*, s. 71-72.

²⁵ Akdiş, Muhammet. "Dünya' da Özelleştirme Uygulamaları ve Türkiye' de 5 Nisan Kararları Sonrası Beklenen Gelişmeler", <http://makdis.pamukkale.edu.tr/>, 19.05.2009.

kabul edilen mal ve hizmet piyasalarında durum böyledir. Bu piyasalarda, teknolojik şartlar nedeniyle, sadece bir teşebbüs faaliyette bulunmaktadır. Bu teşebbüsün özelleştirilmesi, tekelin, fert ve toplum yararını gözetmeyen kesimlerin eline geçmesi demek olur²⁶. Bu nedenlerle, klasik iktisatçı J.S. Mill, doğal tekel şartları altında, altyapı ve hizmetlerin kamu işletmelerince sağlanması gerektiğini ileri sürmüştür²⁷.

Özelleştirme ile ilgili iktisat politikalarını aşağıda ayrı ayrı incelenecektir.

2.2.1.Arz Yanlı İktisat Yaklaşımında Özelleştirme

Öncülüğünü Arthur Laffer, David Stockman, Murray Weidenbaum, Paul C.Roberts ve Mizheal Boskin'in yaptığı arz yanlı iktisat yaklaşımı, özellikle ABD'de Başkan R.Regan'ın seçim kampanyasında öne sürdüğü ve iktidara geldikten sonra uygulamaya çalıştığı için Reaganomics diye de adlandırılmaktadır. ABD'de R.Regan, İngiltere'de M.Thatcher tarafından kabul gören arz yanlı iktisat, devletin ekonomik içerikli tüm işlevlerini tasfiye etmeye çalışmaktadır²⁸. Anılan iktisadi yaklaşıma göre, iktisadi sorunun temelinde üretimin talebe cevap verememesi yatmaktadır. Üretimi artıracak en önemli iktisat politikası aracı olarak vergi indirimlerini görmektedirler. Vergi indirimleri yoluyla toplam üretim artacak, bu artış neticesinde de kamunun vergi gelirlerinde artışlar olacaktır²⁹.

Arz yanlı iktisatçılar, marjinal vergi oranlarının indirilmesi (artırılması) halinde bunun görece fiyatları pozitif (negatif) yönde etkileyeceğini kabul etmektedirler. Vergi indirimi, bireylerin tüketim yerine tasarrufa yönelmelerine, boş durma yerine çalışmayı tercih etmelerine neden olacaktır. Arz yanlı iktisadın diğer bir temel ilkesi ise vergi oranları ile vergi gelirleri ve toplam piyasa üretimi arasında kurmuş olduğu ilişkidir. Bu ilkeye göre; vergi oranının indirilmesi, sanıldığı gibi vergi gelirlerini azaltmayacak aksine artıracaktır. Çünkü, vergi oranlarının

²⁶ Aktan, Coşkun Can. "Yasal Kurumsal Serbestleşme Ve Özelleştirme", http://www.canaktan.org/canaktan_personal/cana..., 24.04.2009.

²⁷ Hanke, Steve. "Özelleştirme Tercihi: Bir Analiz", (çev. Coşkun Can Aktan). http://www.canaktan.org/canaktan_personal/cana..., 24.04.2009.

²⁸ Öztürk, a.g.e., s. 49.

²⁹ Suiçmez-Yıldırım, a.g.e., s. 18.

indirilmesi görelî fiyatları pozitif şekilde etkileyecek ve bu etki toplam piyasa üretiminin artması şeklinde sonuçlanacaktır³⁰.

Arz yanlı iktisatçılar kamunun iktisadi etkinliği engellediğini ve piyasa ekonomisi içerisinde yerinin çok sınırlı olması gerektiğini savunmaktadırlar³¹. Bundan dolayı işgücü piyasalarının daha etkin çalışması ve serbest piyasa mekanizmasının işleyişi üzerindeki engellerin kaldırılması amacıyla KİT'lerin özelleştirilmesini önermektedirler³².

1980'lerde, gerek ABD gerekse İngiltere örnekleri arz yanlı iktisat politikalarının çok etkin olmadığını, hatta kimi ekonomik sorunlara yol açtığını göstermektedir. Arz yanlı politikalar, özellikle vergi indirimleriyle gelir artırıcı etkiler yaratmakta ancak, bu etki toplam tüketim üzerinde de artırıcı sonuçlara yol açmaktadır. Bu yüzden arz yanlı iktisatçılar, vergi indirimleri vb. yollarla özendirdikleri üretim ve istihdam düzeyini aynı zamanda sıkı para politikasıyla da desteklemektedirler. Aksi takdirde bir yandan vergi indirimleri nedeniyle artan gelir ve artan talep, diğer yandan yüksek para arzı ile iyice genişleyen ve sonuçta iktisadın çözümlemeye çalıştığı enflasyon işsizlik vb. gibi sorunlarla yine karşılaşmaktadır. Nitekim ABD'de Ragan dönemindeki aktif bir iktisat politikası şeklinde uygulanan arz yanlı iktisat politikaları, talep artırıcı özellikleri ve vergi gelirlerinin düşmesi sonucunda artan bütçe açıkları, işsizlik ve üretimde düşme gibi olumsuz sonuçlar yaratmıştır. Bu açıdan arz yanlı iktisadın genel ve tutarlı bir kuramsal içeriğe sahip olduğu söylenemez³³.

2.2.2.Parasalıcı Yaklaşımda Özelleştirme

Milton Friedman'ın öncülüğünde Philip Cagan, Richard Selden, Anna Schwartz, David Meilsman, George Stigler, Allen Wallis ve Karl Brunner gibi bir grup iktisatçı stagflasyon krizinin aşılmasında talep ağırlıklı Keynesyen iktisat

³⁰ Aktan, Coşkun Can. "Arz Yönlü İktisat", <http://www.canaktan.org/ekonomi/özelleştirme/k...> 25.04.2009.

³¹ Suiçmez-Yıldırım, *a.g.e.*, s. 18.

³² Öztürk, *a.g.e.*, s. 55.

³³ Öztürk, *a.g.e.*, s. 57.

politikalarının yetersizliklerini öne sürerek, devletin ekonomiye hiç müdahalede bulunmaması halinde krizin kendiliğinden ortadan kalkacağını ileri sürmektedirler. Bu iktisatçılara monetarist denilmesinin nedeni, stagflasyon krizinin aşılamanmasının sorumluluğunu para arzının gereğinden fazla artırılmasına bağlamalarıdır³⁴. Paracılık adını ise ilk defa 1968 yılında, bu düşüncenin ünlü temsilcilerinden biri olan Karl Brunner kullanmıştır³⁵. Temel düşünceleri serbest piyasa ekonomisine dönüş ve onun sınırlarının genişletilmesi biçimindedir. Enflasyon konusu üzerinde özellikle durmuşlar ve enflasyonun para arzının hükümetlerce gereksiz yere ve aşırı ölçüde artırılmasından kaynaklandığını vurgulayarak ekonomideki istikrarsızlığın parasal kökenli olduğunu öne sürmüşlerdir³⁶. Kamunun ekonomiye müdahale etmesine karşı çıkarak, özelleştirme uygulamalarını savunmaktadırlar³⁷.

Keynesçi anlamda istikrar politikalarının faydalarını küçümseyen fakat bunların enflasyon şeklindeki maliyetlerini çok önemseyen paracılar, istikrar anlayışının iki ayağı vardır³⁸;

- Belirli bir kurala bağlanmış, efektif talebi sistematik olarak etkilemekten kaçınan para politikası, kısaca kurala bağlı para politikası.
- Sosyal olmaktan ziyade tembelliği teşvik eden, ekonomik bürokrasiyi geliştiren, üretimi caydıran uyum süreçlerini geciktiren politikalar yerine, rekabete açık, çalışmayı ve etkin üretimi teşvik eden yapılanmalar, kısaca yapı politikaları.

Monetaristlere göre, ekonomi uzun dönemde kendi dengelerini kurabildiği için devletin para ve maliye politikaları ile ekonomiye müdahalesine gerek yoktur. Ancak ekonomi büyürken fiyat düşüşleri yaşamamak için para arzının her yıl GSMH' nın potansiyel büyüme haddiyle aynı oranıyla genişletilmesi gereğinin kural haline getirilmesi gerekmektedir³⁹. Friedman, anayasaya böyle bir kural konması ve bu kurala sıkı sıkıya uyulması halinde enflasyonun sona ereceğine ve fiyat istikrarına

³⁴ Öztürk, a.g.e., s. 59.

³⁵ Vural Savaş, *İktisadın Tarihi*, Ankara: Siyasal Kitapevi, 2000, s. 870.

³⁶ Halit Suiçmez-Şevket Yıldırım, *Dünyada ve Türkiye'de Özelleştirme Uygulamaları*, Ankara: Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları, 2000, s. 18.

³⁷ Ruhi, a.g.e., s. 89.

³⁸ Merih Paya, *Para Teorisi ve Para Politikası*, İstanbul: Filiz Kitapevi, 2002, s. 333.

³⁹ Sabri Çaklı, *İktisat Politikası Düşüncesinin Evrimi*, Ankara: Gazi Büro Kitapevi Tic. Ltd. Şti., 1998, s. 94.

kavuşulacağına inanmaktadır⁴⁰.

Friedman, klasik liberalizmde devlete atfedilen başlıca üç tür görev – iç ve dış güvenliğin sağlanması ve adaletin temini – dışında devletin diğer bazı görevler üstlenmesini, ancak bunun çok sınırlı olmasını savunur. Sosyal devlet uygulamalarına karşı çıkmakla beraber, piyasa ekonomisinde gelir düzeyi düşük olan kimselerin korunması yönünde fikirleri de savunmaktadır. Örneğin, “negatif gelir vergisi” adını verdiği bir sistemde devletin fakirlik çizgisinin altında gelire sahip olan kimselerden vergi almaması gerektiğini, aksine bu kimselere devletin ödemedede bulunmasını savunmaktadır⁴¹.

Monetaristler, serbest piyasa ekonomisinin istikrarlı bir model olduğunu savunmakla birlikte, klasik iktisatçılardan farklı olarak ekonominin her zaman tam istihdam düzeyinde olmayacağını kabul etmektedirler. Monetaristler, insanların daha iyi bir iş arama veya işsizlik yardımından yararlanmaları neticesinde belirli bir süre işsiz kalabileceklerini, böylece ekonomide her an bir “doğal işsizlik” olabileceğini öne sürmüşlerdir⁴².

Friedman’a göre, başta eğitim ve sağlık olmak üzere bazı hizmetler özel kesimce sunulmalıdır. Bu durum rekabeti artırıp kaliteyi yükseltecektir. Durumu iyi olanlar bu hizmetlerden kendi imkanlarıyla yararlanırken, durumu iyi olmayanlar devletin vereceği kuponla bu hizmetlerden yararlanabilecektir⁴³.

Paracılar göre, piyasa ekonomileri, temelde “yeterli derecede etkin” olarak görülmektedir. Eğer piyasa ekonomileri yeterli derecede etkinlik gösteremiyorsa, piyasa ekonomisinin etkinliğini sınırlayan bazı yanlış yapılanmalar söz konusudur. Etkinliği artıracak ve büyümeye yol açacak politikalar şöyle sıralanır⁴⁴;

- Deregülasyon: Üretici ve tüketicilerin davranışlarını sınırlayan, etkin rekabet ortamını kısıtlayan politikaların kaldırılmasını ifade eden bir kavramdır.
- Özelleştirme: Özel kesimin, daha etkin üretimde bulunduğu düşüncesi ile devletin sınırlandırılması düşüncesidir. Tutarlı bir deregülasyon uygulamasıyla

⁴⁰ **Vural Fuat Savaş**, *Anayasal İktisat*, Ankara: G.Ü.V. İlke Yayınevi, 2007, s. 55.

⁴¹ **Ruhi**, *a.g.e.*, s. 91.

⁴² **Coşkun Can Aktan**, *Monetarizm ve Rasyonel Beklentiler Teorisi*, İzmir: Anadolu Matbaacılık, 2000, s. 3.

⁴³ **Ruhi**, *a.g.e.*, s. 91.

⁴⁴ **Paya**, *a.g.e.*, s. 334-335.

bütünleşecek özelleştirme uygulamalarının, rekabet ortamını geliştireceği, üretimi teşvik edeceği savunulur.

- Çalışmayı caydırıcı vergi politikalarının değiştirilmesi.
- Doğal işsizlik oranını azaltıcı politikalar: Bunlar, işgücünün hareket sığasını artırmayı içeren politikalardır. İşçilerin yeniden eğitilmesi, iş arama ve iş bulma süreçlerini kısaltan bütün uygulamalar çalışmak üzere başka yörelere gitmeyi teşvik eden programlar bu kapsamda düşünülür.

Friedman'a göre, önemli olan serbest fiyat mekanizmasına güvenmek ve ona işlerlik kazandırmaktır. Serbest piyasanın varlığı, devlete olan ihtiyacı ortadan kaldırmayacaktır. Aksine, devlet hem "oyunun kuralları" nı belirlemek için, hem de belirlenen kuralların yorumlanması ve uygulanması için bir hakem olarak var olmalıdır⁴⁵.

2.2.3. Rasyonel Beklentiler Teorisinde Özelleştirme

John F.Muth, Robert E.Lukas, Thomas J.Sargent, Neil Wallece, Edward C.Prescott, L.A.Rapping ve Robert J.Barro gibi iktisatçılardan oluşan Rasyonel Beklentiler Ekolünü diğer ekollerden ayıran en önemli özellik, karar birimlerinin beklentilerine yer vermiş olması ve karar birimlerinin bu beklentilere göre hemen harekete geçeceklerinin öngörülmesidir⁴⁶. Klasik iktisadın temel ilkelerini olduğu gibi benimsemişlerdir. Kamunun ekonomiye müdahale etmesine karşı çıkarak, özelleştirme akımının şiddetli savunucuları olmuşlardır⁴⁷.

Rasyonel beklentiler teorisinden önce beklentiler, Keynesyen ve monetarist iktisat tarafından da ele alınmakla birlikte Rasyonel beklentiler ekolünün beklentileri ele alış biçimi diğer ekollerden tamamen farklıdır. Keynesyen iktisatta beklentilerde yanlışlar söz konusu olabilmekte ve beklentiler süreklilik gösterebilmektedir. Monetarist yaklaşımda ise uyarlanabilir beklentiler esas olup, beklentiler geçmişe bakılarak belirlenmekte, uyum süreci zaman alabilmektedir. Rasyonel beklentiler teorisi, kişilerin her türlü bilgiyi kullanarak, sadece geçmiş deneyimlerine dayanarak

⁴⁵ Ruhi, *a.g.e.*, s. 91.

⁴⁶ Öztürk, *a.g.e.*, s. 70.

⁴⁷ Halit Suiçmez-Şevket Yıldırım, *a.g.e.*, s. 18.

değil, aynı zamanda şimdiki ve gelecekteki politika beklentilerine göre hareket ettiğini savunmaktadır⁴⁸.

Rasyonel beklentiler teorisine göre özellikle son dönemdeki fiyatlar genel seviyesi ortalaması, gelecekteki fiyatların tahmin edilmesinde önemli rol oynar. Eğer cari yıl içerisinde enflasyon oranı artarsa (azalırsa) bireyler sonraki yıldaki enflasyon oranının da artacağını (azalacağını) tahmin ederler ve davranışlarını buna göre ayarlarlar⁴⁹.

Rasyonel beklentiler teorisine göre; bireyler, iktisat politikası uygulamaları ve bu uygulamaların yaratacağı etkiler konusunda tam bir bilgiye sahiptirler, dolayısıyla sistematik bir hata yapmaları söz konusu olamaz⁵⁰. Devlet, kısa dönemde bile, vergiler, harcamalar ve para arzı gibi araçları kullanarak, milli gelir ve istihdam düzeyini değiştirme gücüne sahip değildir. Bu açıdan devletin üretim ve istihdamı artırmak için para ve maliye politikasına başvurması gereksiz olmaktadır. Bunun altında yatan neden bireysel karar alıcıların rasyonel olmasıdır. Rasyonel hareket eden bireysel karar alıcılar devletin makro ekonomik politikalar uygulaması karşısında hemen aktif tavır almakta ve uygulanan iktisat politikalarını etkisiz kılmaktadır. Makro ekonomik hedefleri gerçekleştirmek için siyasal iktidarlar tarafından alınan kararların etkisinin piyasa aktörlerince boşa çıkarılmasına politika etkinsizliği denmektedir⁵¹. Bu bakımdan “aktif” iktisat politikaları yerine “istikrarlı” politikalar kullanılmalıdır. Bu teoriye göre, devlet sadece kuralları belirlemeli; bireyler de, geçmişteki deneyimleri doğrultusunda kendileri için rasyonel olan davranışı göstermelidir. Bu tutum aynı zamanda bireylerin yapmış oldukları davranışların sonuçlarını önceden tahmin edebilmelerine olanak sağlayabilecektir⁵².

2.2.4. Avusturya İktisat Okulunda Özelleştirme

Frederich Von Hayek, Fritz Machlup, Oskar Morgenstein, Hans Mayer ve Ludwig Von Mises gibi iktisatçıların yer aldığı Avusturya iktisat okulu Carl Menger, Leon Walras, Frederich von Waiser ve Eugen F.von Böhm-Bawerk’in temsilciliğini

⁴⁸ Öztürk, a.g.e., s. 71.

⁴⁹ Aktan, a.g.e., s. 5.

⁵⁰ Vural Savaş, *Keynesyen İktisat Yıkılırken*, İstanbul: Fatih Yayınevi, 1984, s. 226-245.

⁵¹ Öztürk, a.g.e., s. 75.

⁵² Savaş, a.g.e., s. 226-245.

yaptığı marjinalist iktisat yaklaşımına dayanmaktadır. Avusturya iktisat okulu ekonomik pozitivizme ve deneyciliğe karşı, alternatif bireyci metodolojik yaklaşımı savunmakta ve tüm ekonomik ve sosyal sorunlara piyasa ekonomisi ilkelerinin uygulanması gerektiğini ileri sürmektedir. Bu okulu diğer okullardan ayıran temel özellik; piyasanın farklı bir şekilde kavramsallaştırılmasıdır⁵³.

Ekonomiye her türlü devlet müdahalesini reddeden yönü ile Avusturya Okulu pek çok iktisatçı ve devlet adamı tarafından benimsenmiştir. Vergi oranlarının düşürülmesi, mali yardımların (sübvansiyon) kaldırılması, işsizlik sigortası başta olmak üzere hemen bütün “sosyal devlet” önlemlerine son verilmesi, devlet işletmelerinin özelleştirilmesi gibi, bir anlamda Keynesyen iktisat uygulamaları olarak sayılabilecek; her türlü ekonomi politikasına karşıt olan Avusturya Okulu, “minimal devlet”ten yanadır⁵⁴.

Piyasayı düzenleyen güç piyasadaki iktisadi karar birimlerinin kişisel çıkarıdır. Ekonomik eylemlerin, eşgüdümün, uyumluluğun ve dengenin oluşumu ancak piyasa mekanizması sayesinde söz konusu olabilir. Bu bağlamda, devletin ekonomiye müdahale etmesine gerek yoktur. Devlet müdahaleleri hem verimsizdir, hem meşru değildir, hem de irrasyoneldir. Devlet müdahaleleri ekonomik istikrarı bozmakta, ekonomiye zarar vermekte ve özünde sosyalizme geçişin ılımlı adımları olarak görülmektedir⁵⁵.

Okulun kurucusu olarak kabul edilen Hayek’e göre, kişilerin davranışları ve kararları kendi hallerine bırakıldığında, merkezi bir planlama ile oluşturulabilecek olandan daha etkin bir piyasa ve çok yönlü bir toplum düzeni oluşturabilecektir. Bu nedenle Hayek, devletin görev ve fonksiyonlarının sınırlandırılması ve serbest piyasa ekonomisine işlerlik kazandırılması gereğini savunmaktadır. Hayek, aşırı devlet müdahalesini şiddetle eleştirirken, devletin görev ve fonksiyonlarının iç ve dış güvenliğinin korunması adaletin sağlanması gibi alanlarla sınırlandırılmış, jandarma devlet ya da minimal devlet anlayışını da kabul etmemektedir. Hayek’ in savunduğu devlet anlayışı sınırlı devlet anlayışıdır. Hayek, aşırı müdahaleci sosyal devlet anlayışını eleştirerek, kendiliğinden bir düzen içinde işleyen piyasa ekonomisinin

⁵³ Öztürk, a.g.e., s. 77.

⁵⁴ Vural Savaş, *İktisadın Tarihi*, Ankara: Siyasal Kitapevi, 2000, s. 1019.

⁵⁵ Öztürk, a.g.e., s. 77-78.

aşırı devlet müdahaleleri ve kontrolleriyle işleyemez hale geldiği, bunun ise hukuk devleti ile bağdaşmaz bir durum olduğunu vurgulamaktadır⁵⁶.

Hayek; Devletin birey ve onun tercihleriyle oluşturulan doğal dengeye müdahale etme hakkının olmadığını, müdahalenin rekabeti ve kendiliğinden düzeni yok ettiğini, devlet tercihlerinin bireysel tercihlerin yerini almasının ekonomik etkinliğin sağlanmasını engelleyeceğini, bu müdahale ile bazı kişi ve grupların çıkarlarının diğerlerinin aleyhine düzenleneceğini, ekonomik ve toplumsal dengenin bozulacağını, ekonomik yaşamı devletin planlaması yüzünden bireylerin kendi tercihleri konusunda karar veremeyeceğini ve bununda insanı insan yapan en büyük hakkın –tercih hakkının- yok olmasından dolayı bireyin ve bireyselliğinin yok olacağını savunmaktadır⁵⁷.

Hayek, ayrıca çağdaş demokrasilerde baskı ve çıkar gruplarının hükümetler ve bürokrasiyi etkileyerek yeniden dağıtımcı politikalar uygulamaya sevk ettiğini ve bunun demokrasiyi yozlaştırdığını ifade etmektedir. Devlet müdahalelerinin ister istemez bireylerin özgürlük alanlarını daralttığını, mutlak adalet düşüncesi ne kadar yaklaşılacak istenirse, devlet müdahalelerinin de aynı ölçüde çeşitlenmesi ve yaygınlık kazanmasının söz konusu olduğunu, bu anlayışın doğal bir sonucu olarak da bireysel özgürlük ve özerkliği hiçe sayan totaliter sistemlerin doğabileceğini, bu hususlardan dolayı, piyasa ekonomilerinde devlet müdahalelerinin mümkün olduğu ölçüde azaltılmasını savunmaktadır⁵⁸.

2.2.5.Kamu Tercihi Teorisi Ve Anayasal İktisat

19. yüzyılın liberal yaklaşımının değişik bir uygulaması niteliğinde olan Anayasal İktisat yaklaşımının başlıca öncüleri James M.Buchanan, Gordon Tullock, Richard Wagner ve Victor Vanberg'dir. Ekonomik ve politik birimlerin tercihlerini ve faaliyetlerini sınırlayan alternatif yasal, kurumsal ve anayasal kurallar bütününe ilişkin özelliklerini açıklamaya çalışan Anayasal İktisat Kuramı, devletin yetkilerinin anayasal düzeyde sınırlandırılmaması durumunda, devletin ekonomideki rolünün

⁵⁶ **Ruhi**, *a.g.e.*, s. 92-93.

⁵⁷ **Öztürk**, *a.g.e.*, s. 78.

⁵⁸ **Ruhi**, *a.g.e.*, s. 94.

giderek artacağını, serbest piyasa ekonomisine yönelik kamusal müdahalelerin bireysel özgürlükleri ortadan kaldıracığını ve bunun sonucunda da demokrasinin anlam ve işlevini yitireceğini ileri sürmektedir⁵⁹.

Kamu tercihi teorisi kısaca “politika biliminin ekonomik analizi” olarak tanımlanabilir. Kamu tercihi, politik süreçte alınan karar ve uygulamaları İktisat biliminin kullandığı araç, metot ve varsayımlara dayalı olarak açıklayan bir disiplindir. James M. Buchanan ve Gordon Tullock meslek yaşamları boyunca sürekli olarak kamu tercihi teorisi üzerinde çalışmışlardır. Virginia Politik İktisat Okulunu (George Mason Üniversitesinde) oluşturmuşlardır⁶⁰. Özellikle bu akımın, özelleştirme düşüncesinin doğuşuna önemli etkileri olmuştur⁶¹.

Kamu tercihi iktisatçılarına göre keynesyenlerin “müdahaleci devlet” anlayışları kamu sektörünün zaman içerisinde büyümesinde önemli rol oynamıştır. Keynesyen iktisadın önemli yanlılarından birisi politikacılara “vergilemeden harcamak” imkanı sağlamış olmasıdır. Kamu harcamalarının vergilerle değil, emisyon ve borçlanma ile karşılanması Keynesyen iktisadın politik yaşama bıraktığı bir mirastır. Yine kamu tercihi iktisatçılarına göre Keynesyenlerin klasik iktisatçılardan farklı olarak “denk bütçe” ilkesi yerine “telafi edici bütçe” görüşünü savunmaları devletin büyümesi ve demokratik yapının yozlaşmasının nedenidir⁶².

Anayasal İktisat ve Kamu Tercihi Teorisinin kurucusu olarak kabul edilen J.M. Buchanan, “Özgürlüğün Sınırları” isimli eserinde, aşırı büyümüş devleti Leviathan (canavar) olarak tanımlamakta, ekonomik ve politik özgürlüğün gerçekleştirilmesi için devletin yetkilerinin, gücünün anayasalarla sınırlandırılması gerektiğini belirtmektedir⁶³.

Kamu Tercihi Teorisi, esasen Anayasal İktisat Teorisinin alt yapısını oluşturmaktadır. Anayasal İktisadın bir disiplin olarak doğuşu ve önem kazanması 1970’li yılların sonlarına rastlamaktadır⁶⁴. Anayasal İktisat, doğrudan doğruya devlete ya da daha somut bir ifade ile siyasi iktidara yönelen sınırlamalarla ilgilenir.

⁵⁹ Öztürk, *a.g.e.*, s. 85.

⁶⁰ Coşkun Can Aktan, *Anayasal İktisat*, İstanbul: İz Yayıncılık, 1997, s. 15-18.

⁶¹ Ruhi, *a.g.e.*, s. 95.

⁶² Aktan, *a.g.e.*, s. 29.

⁶³ Ruhi, *a.g.e.*, s. 95.

⁶⁴ Aktan, *a.g.e.*, s. 37.

Bu sınırlar uygulamada kendilerini “yasa sınırları” ve “kurumsal sınırlar olarak gösterir⁶⁵. J.M. Buchanan, Anayasal İktisadı şu şekilde tanımlamaktadır⁶⁶:

“Anayasal İktisat, ekonomik ve politik birimlerin tercihlerini ve faaliyetlerini sınırlayan alternatif yasal – kurumsal ve anayasal kurallar bütünüünün işleyiş özelliklerini açıklamaya çalışır.”

Buchanan’a göre anayasaların “politik anayasa” hüviyetinin dışında “ekonomik anayasa” hüviyetine de sahip olması gerekmektedir. Anayasa, Devletin “ekonomik” yetki, görev ve sorumlulukları ve bireyin ekonomik hak ve özgürlükleri konularını ilişkin hukuksal normların nasıl olması gerektiğini inceler⁶⁷.

Ekonomik Anayasa oluşturulmasının amacı, devletin ekonomik hak, yetki, görev ve sorumluluklarının anayasal düzeyde açık ve net bir şekilde belirlenmesidir. Anayasal iktisatçılar, devletin yetkisinin anayasal düzeyde sınırlanmaması halinde, Anayasa sonrası bir ortamda devletin giderek büyüyeceğini ve bunun sonucunda ekonomik ve politik yapının giderek yozlaşacağını ve demokrasinin tahribe uğrayacağını savunmaktadırlar⁶⁸.

2.3. ÖZELLEŞTİRMENİN TANIMI VE KAPSAMI

Özelleştirme, herkes tarafından benimsenmiş tek ve kesin bir tanımı bulunmayan çeşitli yaklaşımlarla farklı içerikte tanımlanan bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Ekonomilerin yeniden yapılanmasının bir yolu diye adlandırılan özelleştirme, her ülkenin ekonomik, sosyal ve siyasal yapısına göre biçimlenen ve yorumlanan bir süreç olarak ortaya çıkmaktadır⁶⁹.

Özelleştirmenin, genel olarak dar ve geniş anlamda ikili bir tanımının yapıldığını görmekteyiz. Dar anlamda özelleştirme, Kamu İktisadi Teşebbüsleri’nin mülkiyet ve yönetimlerinin özel kesime devrini ifade eder⁷⁰.

⁶⁵ Savaş, a.g.e., s. 27.

⁶⁶ Aktan, a.g.e., s. 35.

⁶⁷ Ruhi, a.g.e., s. 96.

⁶⁸ Aktan, a.g.e., s. 38.

⁶⁹ Ruhi, a.g.e., s. 99.

⁷⁰ Halil Seyidoğlu, *Ekonomik Terimler Ansiklopedik Sözlük*, İstanbul: Güzem Can Yayınları: 18, 2002, s. 484-485.

Bir kısım yazar, özelleştirmede kesinlikle bir mülkiyet devrinin gerçekleşmesi ve mülkiyet devri işleminin özelleştirilecek kamu kuruluşunun toplam sermayesinin en az %51'i oranında olması gerektiğini ileri sürmektedirler. Diğer bir grup ise, özelleştirmenin %51'lik bir payla sınırlandırılmaması ve daha düşük oranlarda yapılan mülkiyet devirlerinin de özelleştirme olarak kabul edilmesi gerektiğini ileri sürmektedirler⁷¹.

Geniş anlamda özelleştirme, devletin varlıklarının, ya da yaptıkları hizmetlerin özel sektöre devredilmesi⁷². KİT'lerin yönetim ve mülkiyetinin özel kesime devredilmesi, kamu hizmetlerinin özel kesime ihale edilmesi, kamu hizmetlerinin fiyatlandırılması, kamu yetkesince belirli kurallara bağlanmış olan mal, hizmet üretim ve / veya dağıtımının kuralsızlaştırılması ya da kural koyma ve uygulama yetkisinin özerk düzenleyici kuruluşlara devrinden oluşan dört temel alanı kapsamaktadır⁷³.

Özelleştirmenin ana felsefesi, devletin, asli görevleri olan adalet ve güvenliğin sağlanması yolundaki harcamalar ile özel sektör tarafından yüklenilemeyecek alt yapı yatırımlarına yönelmesi, ekonominin ise pazar mekanizmaları tarafından yönlendirilmesidir⁷⁴.

2.4. ÖZELLEŞTİRMENİN AMAÇLARI

Avrupa Konseyi Parlamenterler Meclisi, özelleştirmeye ilişkin kararında özelleştirmenin amaçlarını şu şekilde belirlemektedir; Verimliliği artırmak, fiyatları düşürmek, kıt kaynakları toplumda etkin biçimde bölüştürmek, açık veren kamusal etkinliklerin yükünü azaltmak, gelir sağlamak, kamuda çalışanların sayısını azaltmak⁷⁵.

⁷¹ **Ruhi**, *a.g.e.*, s. 100-101.

⁷² Butler, Stuart M. "Kamu Hizmetlerinin Özelleştirilmesi", çev. Coşkun Can Aktan, <http://www.canaktan.org/canaktan-personal/cana...>, 24.04.2009.

⁷³ **Sevim Akdemir**, "Türkiye'de Özelleştirme Uygulamaları ve Ekonomik Sonuçları" *Çeşitli Yönleriyle Cumhuriyetin 85. Yılında Türkiye Ekonomisi*, ed. Gülen Elmas Arslan, Ankara: Gazi Üniversitesi Hasan Ali Yücel Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını No: 4, 2008, s. 321.

⁷⁴ Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, "Türkiye'de Özelleştirme", <http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm>, 26.04.2009.

⁷⁵ **Ruhi**, *a.g.e.*, s. 103.

Temel olarak üç amacının ön plana çıktığı görülmektedir⁷⁶;

- Bunlardan birincisi, mikro düzeyde şirket verimliliğini sağlamak, karlılığı artırmak; makro düzeyde ise serbest piyasa ekonomisini tüm kurum ve kurallarıyla işletmek, sermayeyi tabana yaymak ve kıt kaynakların optimal dağılımını sağlamak olarak açıklanan ekonomik amaç,
- İkinci amaç ise, devlete gelir sağlamak, Kamu Kurumlarının borç yükünden kurtulmak ve Kamu İktisadi Kurumları fiyatlarını vergileme amacıyla kullanan yönetim anlayışının değişmesini de kapsayan mali amaç,
- Diğer amaç ise, sosyal ve siyasal amaç olarak tanımlanmakta olup, özelleştirmenin demokratikleşme ile paralel olarak gelişeceğini ve bireylerin politik anlamdaki özgürlüklerinin, ancak özel mülkiyet sahipliği ve kamu sahipliğinin bireylere devri suretiyle gerçekleşebileceğini, savunmaktır.

Özelleştirme ile devletin ekonomideki sınai ve ticari etkinliğinin en aza indirilmesi hedeflenirken, rekabete dayalı piyasa ekonomisinin oluşturulması, bütçe üzerindeki KİT finansman yükünün azaltılması, sermaye piyasasının geliştirilmesi ve atıl tasarrufların ekonomiye kazandırılması, bu yolla elde edilecek kaynakların altyapı yatırımlarına katalize edilebilmesi amaçlanırken sonuç olarak devletin ekonomide işletmecilik alanından tümüyle çekilmesini sağlamak nihai amacı oluşturmaktadır. Öte yandan borsa ve sermaye piyasalarını geliştirmeden sağlıklı bir ekonomik gelişmeden bahsetmek mümkün değildir. Şirketlerin yalnızca bankacılık sektörüne bağlı olmadan hisse senedi, tahvil veya bono ihracı yoluyla kaynak temin edebilmeleri ve bu kaynak maliyeti ile enflasyon arasında sağlıklı bir ilişkinin olabilmesi için, sermaye piyasalarının geliştirilmesi gerekir. Sermaye piyasasının gelişimi ise, tasarrufların daha büyük bir kısmının mali piyasalara yönlendirilmesi ve böylece oluşan fonların sermaye piyasasına akışına imkan verecek bir ekonomik yapının oluşturulması ile mümkündür. Bu açıdan değerlendirildiğinde özelleştirme uygulamaları ile bir yandan mali piyasalara ve dolayısıyla sermaye piyasalarına yönelmeyen yerli ve yabancı tasarrufları bu piyasalara yönlendirerek yeni kaynaklar yaratılması, diğer yandan da kamu kesiminin fonlar üzerindeki talebi nedeniyle

⁷⁶ Güney, *a.g.m.*, http://hazder2.googlepages.com/Enver_Güney_Özelleştirme_Nerede_Yanlış_Yapılıyor.pdf, 23.04.2009.

sıkışan mali piyasa üzerindeki olumsuz baskının engellenmesi hedeflenmektedir⁷⁷.

2.4.1. Özelleştirmenin Ekonomik Amacı

Özelleştirmenin en kuvvetli gerekçesini, özel sektörün kaynak kullanımında, kamu sektörüne göre daha etkin olduğu iddiası oluşturmaktadır. Özelleştirme ile eksik rekabetin ortadan kalkacağı, korumacı politikalarla desteklenen ekonominin dışa açılacağı, merkezi bürokrasiye bağlı ekonomiden piyasa ekonomisine geçilerek rekabetin artacağı umulmaktadır⁷⁸. Ekonomik amaçlar mikro düzeyde şirket verimliliğini sağlamak, karlılığı arttırmak, makro düzeyde ise serbest piyasa ekonomisini tüm kurum ve kurallarıyla işler hale getirmek, sermayeyi tabana yaymak, kıt kaynakların optimal dağılımını sağlamak şeklinde sınıflandırılabilir. Özelleştirme ile devlet fiyatlandırmasının yerine, piyasa fiyatlandırmasının maliyetleri aşağıya çekeceği bunun da genel fiyat düzeyinin düşmesine ve anti enflasyonist etki yaratarak ekonominin dengeli büyümesine katkı sağlayacağı kabul edilmektedir⁷⁹.

Özelleştirme ile verimlilik ve karlılık göstergelerinde artış sağlanacağı savı, kamu mülkiyetinin tabiatı gereği verimsiz çalışmaya neden olduğu şeklindeki bir ön kabule dayanmaktadır. Verimlilik genel anlamda, eldeki kaynaklarla maksimum ürünün sağlanması ve bu durumun parasal olarak ölçülmesidir⁸⁰. Şirketler bazında gerçekleştirilecek verimlilik ve karlılık artışı kuşkusuz ekonomiye daha çok katkı sağlayacaktır. Ancak özelleştirme uygulamalarıyla birlikte Türkiye dahil çeşitli ülkelerde yapılan araştırmalar, mülkiyet ve karlılık-verimlilik arasında doğrudan bir ilişki saptayamamıştır. Yapılan araştırmalar, özelleştirme ile etkinlik artışı sağlayabilmenin, özelleşen sektördeki piyasa şartlarına, özelleşen teşebbüsün davranışlarına bağlı olduğunu, çeşitli düzenleme ve sübvansiyonlarla, rekabet açısından farklılık yaratılmazsa, kamu ile özel sektör arasındaki etkinlik farkının,

⁷⁷ Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, *a.g.e.*, <http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm> , 26.04.2009.

⁷⁸ **Bülent Serim**, *Özelleştirme*, Ankara: İzgi Yayınları, 1996, s. 29.

⁷⁹ Öztürk, *a.g.m.*, <http://www.canaktan.org/ekonomi/özelleştirme/k...>, 25.04.2009.

⁸⁰ **Özhan Çetinkaya**, *Türkiye’de Devlet İşletmeciliği ve Özelleştirme*, Ankara: Ekin Kitapevi Yayınları, 2001, s. 172.

önemsiz denilecek düzeylere ineceğini göstermiş⁸¹ olmasına rağmen, Kamuoyunda genel kanı, kamu kuruluşlarında, verimliliği artıracak teknolojik gelişmelerin takip edilmemesi, işgücü maliyetini yükselten siyasal tercihlili bir istihdam politikasının varlığı, ücretlerin düşüklüğü, rasyonel yatırım programlarının uygulanamaması gibi nedenlerle verimlilik her zaman özel sektörden düşük olmaktadır şeklinde oluşmaktadır⁸².

Serbest piyasa ekonomisinin tüm kurum ve kurallarıyla işlemesi amacı, klasik iktisat teorisindeki “müdahale kötüdür” yaklaşımına dayanmaktadır. Klasik öğretiyeye göre ekonomideki dengesizliklerin nedeni devletin yaptığı müdahalelerdir. Özelleştirmenin piyasa mekanizmasını güçlendirmesi ve işlerlik kazandırması fonksiyonu, üretim birimlerinin devrini ifade eden dar anlamdaki özelleştirme yöntemlerinden ziyade, devletin kontrolünü azaltan, geniş anlamdaki özelleştirme yöntemleri ile gerçekleştirilmektedir⁸³.

Sermayeyi tabana yayma amacı, bir yönüyle serbest piyasa ekonomisinin işlerliğe kavuşturulması amacına, bir yönüyle ise siyasal demokrasi ve kişisel özgürlüklerin sağlanması amacına hizmet etmektedir. Ancak mevcut özelleştirme uygulamalarında sermayenin tabana yayılması, yani bireysel hisse senedi sahibi sayısının özelleştirme uygulamalarından sonra hızla azaldığı, halkın elindeki hisse senetlerinin, temel yatırımcı kuruluşlar tarafından satın alındığı ve bu kuruluşların sermaye piyasasını yönettikleri görülmüştür. Ancak, tüm bu tespitlere rağmen, halka arz yöntemiyle özelleştirme uygulaması, en sağlıklı özelleştirme yöntemlerinden birisi olarak kabul edilmektedir. Bu durum, hisse senetlerini belli bir süre sonra kurumsal yatırımcılar toplasa da, hisse sahibi sayısının, özelleştirme öncesi uygulamalara göre yine de çok fazla artmasından, bu satış yönteminin, büyük müteşebbislerin yatırıma yöneltebileceği fonlar yerine, bireysel yatırımcıların atıl tasarruflarını hedef almasından kaynaklanmaktadır⁸⁴.

Az gelişmiş, gelişmekte olan ya da ağır borç yükü altındaki ülkelere gelir sağlamak amacıyla Dünya Bankası projeler hazırlamakta ve bu ülkeleri borçlarına

⁸¹ Öztürk, a.g.m., <http://www.canaktan.org/ekonomi/özelleştirme/k...>, 25.04.2009.

⁸² **Türkiye Odalar Borsalar Birliği**, *Özelleştirme Özel İhtisas Komisyon Raporu*, Ankara: TOBB Yayınları, 1993, s. 23.

⁸³ **Coskun Can Aktan**, *Kamu Ekonomisinden Piyasa Ekonomisine Özelleştirme*, İstanbul, 1994, s. 88.

⁸⁴ Öztürk, a.g.m., <http://www.canaktan.org/ekonomi/özelleştirme/k...>, 25.04.2009.

karşılık, mal varlıklarını satmaya önce özendirmekte, daha sonraki dönemlerde ise bu politikayı onlara dayatmaktadır. Bu ülkeler yapısal durumlarından dolayı ödemeler dengesinde verdikleri açıkları gidermek ve yatırımları artırabilmek için yabancı sermayeyi ülkeye çekmek zorunda kalmakta, yabancı sermayenin ülkeye girişi ise özelleştirme ile sağlanabilmektedir. Yabancı sermayenin ülkeye çekilmesiyle hem yatırımlar hem de döviz gelirleri artarak kaynak sağlanmış olmaktadır. Özelleştirme ile yabancı sermayenin ülkeye girişi iki şekilde olmaktadır. Birincisi yabancı yatırımcının devlet işletmesi satın alması ya da iştirak etmesi doğrudan yatırım, ikincisi yabancı yatırımcının faiz yada temettü geliri sağlamak için oluşturulan sermaye piyasasından (menkul kıymetler borsası) menkul değerler satın alması portföy yatırımı şeklindedir⁸⁵.

2.4.2. Özelleştirmenin Mali Amaçları

Özelleştirme ile gerçekleştirilmek istenen mali amaçları dört başlık altında toplamak mümkündür. Bunlar, Devlete gelir sağlamak, KİT'lerinin borç yükünden kurtulmak, Vergilendirme yapısını değiştirmek ve Yabancı Sermayenin Teşvik edilmesi olup, aşağıda anılan amaçlar incelenmiştir.

2.4.2.1. Devlete Gelir Sağlamak

Devlet özelleştirme ile iki şekilde gelir sağlar. Birinci olarak, sahip oldukları iktisadi nitelikteki işletmeleri ve mal varlıklarını satarak doğrudan gelir, ikinci olarak da sundukları bazı hizmetlerin üretimini özel kesime devrederek dolaylı gelir elde etmektir. Özelleştirme, giderek artan iç ve dış borçların kapatılmasında, kamu açıklarının düşürülmesinde bir araç olarak kullanılmaktadır. Özelleştirmenin bu amaçla kullanılması, özelleştirme kuramcıları ve taraftarlarınca da eleştirilmektedir. Bu yaklaşıma göre, kamu kesimi açığı, cari gider ve gelir farkından oluşan dinamik

⁸⁵ İzzettin Önder, *Özelleştirmeye Genel Yaklaşım, Dünyada Ve Türkiye’de Özelleştirme*, Ankara: Şafak Matbaacılık, 1994, s. 28.

bir olgudur. Bu denkliği sağlayacak yapısal önlemler alınmadıkça, satış geliri ile en fazla 1-2 yıllık açık kapatılabilir. Diğer taraftan, kamu açığını gidermek için temel mal ve hizmetlerin özelleştirilmesi, gelir dağılımı bozukluğuna yol açar, fırsat eşitliğini kaldırır. Özelleştirme gelirinin, yeni yatırım alanlarında ve toplam üretim kapasitesini arttırmaya yönelik kullanılması halinde, rasyonel olacağı savunulmaktadır.

2.4.2.2. KİT'lerin Borç Yükünden Kurtulmak

Devlet işletmelerinin faaliyetleri sonucunda gerek siyasi, gerek idari, gerekse yönetsel sorunlarla karşı karşıya kalmaları devlet bütçesinden bu zararların karşılanması için ayrılan kaynakların artmasına neden olmaktadır. KİT'lerin zararlı çalışan kuruluşlar olmalarının önlenmesi, bu kuruluşların rasyonel işletmecilik anlayışıyla çalışmalarının sağlanması ile gerçekleştirilebilir. Ancak devletlerin siyasi, iktisadi ve sosyal yapılarından dolayı bu teşebbüsleri rasyonel çalışan kuruluşlar haline getirmesinin zor olduğu durumlarda, satmak suretiyle özelleştirmek kolay çözüm olarak ortaya çıkmaktadır. KİT'lerin satılması ile zarardan kurtulma ve dolayısıyla bunların bütçeye olan yükünü ortadan kaldırmak, zararlı olan KİT'ler için geçerli bir durumdur. Kârı çok olan KİT'lerde ise böyle bir durum söz konusu olmadığı için bu işletmelerin özelleştirilmesi ile devlete gelir sağlamanın yanında özelleştirmenin ekonomik amaçlarının sağlanması gerçekleştirilmek istenmektedir⁸⁶. Bu da eleştirilen bir amaç olup, kamu kesimini rasyonalize etmek ve israftan kaçınmak yerine, bu kuruluşları satarak kolay yolu seçmenin, sağlam bir gerekçe oluşturmadığı ileri sürülmektedir.

2.4.2.3. Vergilendirme Yapısını Değiştirmek

Hükümetler KİT fiyatlarını vergilendirme aracı olarak da kullanmaktadırlar. Dolaylı vergiler ise, her gelir grubuna aynı tutarda yansıdığı için, adaletsiz bir vergilendirme biçimi olarak görülmektedir. Özelleştirme ile KİT fiyatlandırma

⁸⁶ Çetinkaya, *a.g.e.*, s. 176.

mekanizması kullanılarak dolaylı vergi alma politikası yerini, özelleşen kuruluşlar kâr elde ettiği sürece, bunlardan alınacak gelir ve kurumlar vergisi gibi dolaysız vergilere bırakacaktır. Mali amaçları kısaca, kamu borç stokunu azaltmak, yatırımların tekrar canlanmasını sağlamak, seçmen talepleri ile ortaya çıkan “görev zararı” uygulamalarına son vermek, özelleştirilen işletmelerin hazineye net kârı olan işletmeler haline getirmek gibi nedenler sayılabilir.

2.4.2.4. Yabancı Sermayenin Teşvik Edilmesi

Milli sermayenin yeterince gelişmediği ya da ülkesine yabancı yatırımcı çekmek isteyen ülkelerde görülen bir amaçtır. Yabancı yatırımcılar açısından ise sıfırdan yatırımdan daha karlı ve kolay bir yatırım aracıdır. Yabancı yatırımın teşviki ile ülkeye döviz girişi sağlanacak ve sermaye ithalini sağlayacaktır. Bu amaç genelde dönüşüm ekonomilerinde sıklıkla görünen bir amaçtır. Çünkü bu ülkelerde yeterince sermaye stoku olmadığı için ekonominin işlerlik kazanması için tek yol olarak gözükmektedir.

2.4.3. Özelleştirmenin Sosyal Amacı

Devlet, bireyin, refah içerisinde yaşamasından sorumludur. Bir ülkede elde edilen gelirden toplumun belli kesimleri fazla, belli kesimleri az pay alıyorsa bu durum huzursuzluklara neden olacaktır. Bireyler arasındaki bu eşitsizlik ve dengesizlikleri gidermek devletin görevidir⁸⁷.

Özelleştirme ile mülkiyet ve sermayenin tabana yayılması amaçlanmaktadır. Senetlerin öncelikle küçük tasarruf sahiplerine, işçilere ve memurlara özendirici uygulamalarla satılması gerçek anlamda sermayenin tabana yayılmasını sağlayacaktır. KİT hisse senetlerinin çalışanlara, yöneticilere ve küçük tasarruf sahiplerine belli avantajlarla satılması durumunda bu kesimlere bir gelir transferi sağlanacağı, böylece özelleştirmeye sosyal bir mahiyet yüklenmesi ile bir taraftan

⁸⁷ **Meryem Koray**, *Sosyal Politika*, Bursa: Ezgi Kitapevi, 2000, s. 6.

KİT’lerde verimlilik oranı yükselirken, diğer taraftan verimlilik artışının düşük gelir gruplarına aktarılmasının sağlanacağı belirtilmektedir. Bu durumun, gelir dağılımı üzerinde olumlu etkide bulunacağı, aynı zamanda mülkiyet ile emek faktörlerini birleştirerek, iş anlaşmazlıklarını azaltacağı ve verimliliği yükselteceği iddia edilmektedir⁸⁸.

Özelleştirme ile birlikte piyasaya girecek yeni firmalarında önu açılacak daha kaliteli ve daha ucuz mal ve hizmet kalitesine kavuşulmuş olunacaktır. Hükümetlerin popülist politikalar sonucunda KİT’lerdeki istihdamı şişirdikleri varsayımı ile KİT’lerin özel sektöre devri ile bu gizli işsizliğin ortadan kaldırılacağına inanılmaktadır. Özelleştirme ile devletin ekonomik amaçlarını tamamlayarak, yeni para basma, vergi artırımı gibi araçlara ihtiyacı kalmayacak, zarar eden kamu kuruluşlarının özelleştirilmesi ile bu kurumlara yapılacak olan kaynak aktarımının ortadan kalkması ve azalması ve bu sayede enflasyonun daha düşük seviyede çıkmasının sağlanacağı düşünülmektedir. Birçok ülkede KİT’ler maliyet enflasyonuna neden olmaktadır⁸⁹.

2.4.4. Özelleştirmede Siyasal Amaç

Toplumsal siyasal amaçlar, özelleştirme ile klasik öğretisi çerçevesindeki ekonomik amaçların gerçekleşmesi halinde, toplumsal konularda da faydalarının olacağı varsayımına dayanmaktadır. Buna göre özelleştirmenin siyasal amaçlarını; devleti küçültmek, demokratikleşmeyi sağlamak, kurum ve kuruluşların taleplerini karşılamak ve sendikaların siyasal gücünü azaltmak olarak saya biliriz. Aşağıda bu konular incelenecektir.

2.4.4.1. Devleti Küçültmek

Özelleştirme bir iktisat politikası aracı olarak ortaya çıkmakla birlikte,

⁸⁸ Coşkun Can Aktan, *Kamu Ekonomisinden Piyasa Ekonomisine Özelleştirme*, İstanbul, 1994, s. 90-91.

⁸⁹ Coşkun Can Aktan, *Kamu Ekonomisi ve Kamu Maliyesi*, İzmir, 2000, s. 5.

özelleştirmeden beklenen amaçların genişlemesi ile birlikte, ideolojik ve siyasi amaçlar için de kullanılmaya başlanılmıştır. Devletin ekonomik ve siyasi hayattaki yerini yeniden tanımlayarak, onu klasik fonksiyonlarına döndürmek isteyen akımlar için özelleştirme, devletin iktisadi yasamdaki yerini daraltmanın, onu savunma, güvenlik, eğitim, sağlık gibi asli fonksiyonlarına döndürmenin bir aracı olarak görülmektedir. Devletin sadece iç ve dış güvenlik, dışişleri, adalet ve altyapı hizmetleri ile ilgili görevlerini yerine getirmesi özelleştirme taraflarınca devletin küçültülmesi anlamında kullanılmaktadır. Kamu kesimi yürüttüğü bazı faaliyetleri durdurarak, yaptığı bazı harcamaları kısarak küçülebilir. Böylece ekonomideki vergi ihtiyacı da azalır. Vergi, işletmelerin yarattığı artık değerden ayrılan pay olduğundan hafifletilmesi özel kesimin ve vergi yükümlülerinin avantajıdır⁹⁰.

2.4.4.2. Demokratikleşmeyi Sağlamak

Özelleştirmeye ilgili diğer bir beklenti de demokratikleşmeye ilgilidir. Toplumsal mülkiyeti sağlaması, dolayısıyla devletleştirmenin demokratikleşmeyi sağlayacağını iddia eden sosyalistlere karşın liberalistler, kamu hisselerinin özelleştirilmesiyle mülkiyetin tabana yayılarak demokratikleşmenin sağlanacağını savunmuşlardır. Özel mülkiyet sahibi olmuş dolayısıyla sosyo-ekonomik düzeyi yükselmiş bireyler, temel hak ve özgürlükleri konusunda daha duyarlı ve bilinçli hale gelmekte, demokratik kitle örgütlerinde katılım artmaktadır. Bu sayede devletin siyasi karar alma sürecine bireyler örgütlenerek katılımda bulunabilmektedirler⁹¹.

2.4.4.3. Kurum Ve Kuruluşların Taleplerini Karşılama

Gelişmekte olan ülkelerde daha çok karşımıza çıkan özelleştirme kavramı, Dünya Bankası, Uluslararası Para Fonu (IMF) gibi uluslararası kuruluşlarca borç ve kredi ilişkileri göz önünde tutularak bir dayatma haline getirilmiştir. Özellikle Dünya

⁹⁰ Önder, a.g.e., s. 20.

⁹¹ Türk Demokrasi Vakfı, *Türkiye’de Özelleştirme Araştırma Raporu*, Ankara: TDV Yayınları, 1994.

Bankası gelişmekte olan ülkelere yönelik ekonomik yeniden yapılanma programları içinde özelleştirmeye ayrı bir önem vermekte ve bu ülkeler için ekonomik istikrar programlarının vazgeçilmez bir unsuru olarak empoze etmektedir⁹². Hatta bazı ülkeler için önerilen zelleştirme politikalarının, hangi sektörlerde yapılacağının ayrıntılı olarak hazırlandığı görülmektedir. Bu gibi dayatmalarla zelleştirme yapılan ülkelerin önemli bir özelliği; dış borcu yüksek ülkeler arasında yer almalarıdır.

2.4.4.4. Sendikaların Siyasal Gücünü Azaltmak

Özelleştirme, kamu teşebbüslerinin özel sektöre devrini gerçekleştirerek, sendikal hareketin gücünü zayıflatmakta, diğer yandan da kamu teşebbüslerinden sorumlu siyasi iktidara baskı yapma gerekçesini ortadan kaldırmaktadır. Türkiye’de olduğu gibi, örgütlenmelerin büyük bir kısmını kamu kesiminde gerçekleştiren işçi sendikaları, sendikal güçlerini ve siyasi güçlerini büyük lde yitirmektedir.

2.5. DÜNYADA ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI

1980’li yıllarda zelleştirme uygulamaları ilk kez, İngiltere, şili, Arjantin ve Meksika’da uygulamaya konulmuştur. Diğer üç ülkede zelleştirme esas olarak dış borç demelerine ve artan bte açıklarına yönelik bir nlem olarak gündeme gelirken, İngiltere’de özelleştirmenin başlıca amacı, ekonomide rekabet kurallarına işlerlik kazandırılması, kamu kesimindeki savurganlığın önlenmesi, tüketicinin korunması gibi çok sayıda fonksiyonu yerine getirmek olmuřtur⁹³.

Avrupa’dan diğer örnekler ise Almanya, Fransa ve İtalya’dır. İkinci olarak yapısal bir değişim sergileyerek özelleştirmeyi amacının ötesinde kullanan Doğu Avrupa lkelerinin özelleştirmeleri, daha sonra, Kıt’a Amerika’sından, Arjantin, Meksika ve Brezilya’daki zelleştirme süreci incelenecektir.

⁹² Bayram Meral, *zelleştirme, İşçi Sınıfına Saldırının Bir Parçasıdır*, Türk-İş, Sayı 280, Ağustos, 1993, s.16.

⁹³ ztrk, a.g.e., <http://www.canaktan.org/ekonomi/zelleştirme/k...>, 25.04.2009.

2.5.1. Batı Avrupa’da Özelleştirme Uygulamaları

Özelleştirme kavramı ilk defa 1979 yılında Thatcher hükümeti ile kavramsal olarak kullanılmaya başlanmıştır. Bu sebepten dünya uygulamaları incelenirken ilk olarak İngiltere örneği ile başlanacaktır.

2.5.1.1. İngiltere’deki Özelleştirme Uygulamaları

1970’lerden itibaren başlayan ekonomik kriz nedeniyle millileştirilmiş endüstrilerin ekonomiye yüklerinin giderek artması ve hazineden borçlanmalarının yüksek boyutlara erişmesi ve 1930’lardan sonra benimsenen Keynesyen politikaların stagflâsyona çözüm bulamaması millileştirilmiş endüstriler probleminin çözümünde yeni arayışlara gidilmesinde etkili olmuştur. 1980’li yılların başında kamu işletmeleri çok önemli bir yere sahiptiler. Öyle ki İngiltere’de 1985 yılında kamu kurumlarında 1,23 milyon kişi çalışmakta ve bu İngiltere’nin iş gücü toplamının %4.8’ine tekabül etmekteydi. 1983 yılında yapılan seçimleri muhafazakâr partinin alması ile özelleştirme uygulamaları hız kazanmıştır. Gelir gelmezde özelleştirme ile ilgili, seçim öncesinde vaat ettiklerinden daha fazlasını yapmıştır⁹⁴. İngiltere’deki muhafazakâr partinin özelleştirme düşüncesi başlıca şu gerekçelere dayanmıştır⁹⁵.

- Kamu sektörü borçlanma ihtiyacını azaltmak suretiyle para arzını kontrol altında tutmak ve böylece enflasyon oranını düşürmek,
- KİT’lerin tekel statüsünü kaldırmak ve serbest rekabet ortamında faaliyet göstermelerini sağlamak suretiyle ekonomideki rekabeti ve verimliliği arttırmak,
- Halkın daha büyük bir kesiminin tasarruflarını hisse senetlerine yöneltmek sermaye mülkiyetini tabana yaymak,
- Borçlanma ve vergi gelirlerine alternatif olabilecek yeni bir gelir kalemi oluşturmak.

⁹⁴ **Veysel Atasoy**, *Türkiye’de Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Özelleştirme Sorunu*, Ankara: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, 1993, s. 200.

⁹⁵ Akdiş, *a.g.m.*, <http://makdis.pamukkale.edu.tr/makaleler>, 19.05.2009.

İngiltere’de özelleştirme politikası, öteden beri kamu yönetiminde güçlü olan sendikaların etkinliğini azaltmaya, sanayide ve ekonomide etkinliği artırmaya yöneliktir. Daha yüksek bir politik genellemede, özelleştirme, piyasa hâkimiyetini tesis etmeyi ve sosyal adaleti savunan program ve kurumları kaldırmayı amaçlayan yeni hukuk programının bir unsuru olarak görülmektedir⁹⁶.

2.5.1.2. Almanya’daki Özelleştirme Uygulamaları

Almanya’da özelleştirme uygulamalarına ilk defa 1957 yılında başlanmış ve başarılı özelleştirme örnekleri verilmiştir⁹⁷. Almanya’daki özelleştirmelerin esas amacı; kamunun ekonomi içindeki faaliyetlerini azaltmak, kamuya ait kuruluşları özelleştirilerek tam rekabet piyasasının işleyişini sağlamak⁹⁸ ve gelir dağılımındaki adaletsizliği bir ölçüde de olsa çözüme kavuşturmaktır. Bu esaslar çerçevesinde, önce maden sektöründe faaliyet gösteren bir anonim şirket özelleştirilmiştir. Hisse senetlerinin satışa sunulması sırasında bir kişiye en çok 5 adet hisse senedi satılması şeklinde bir sınırlama getirilerek hisselerin daha çok kimse tarafından alınması sağlanmıştır. Nitekim 100.058.000 mark tutarındaki hisse senedi 26.119 kişiye satılarak istenilen amaca ulaşılmıştır⁹⁹.

Batı Almanya, doğu ile birleştikten sonra, doğuya ait olan dev ve hantal yapıdaki işletmeleri, serbest piyasa ekonomisinin yapısına uyum sağlayabilecek ve Avrupa Topluluğu standartlarında işlev görebilecek seviyeye getirmek için farklı bir özelleştirme programı uygulamaya koymuştur. Bu uygulamalar ile 1991 yılı Ekim ayının sonuna kadar, özelleştirilen devlet işletmelerinin sayısı 4337’yi bulmuştur. Bu satışlardan yaklaşık 15,1 milyar mark gelir elde edilmiştir. İşletmeleri satın alanların taahhüt ettikleri yatırımların tutarı 96,9 milyar mark’a ulaşmıştır. Doğu Alman

⁹⁶ Veysel Atasoy, *a.g.e.*, s. 200.

⁹⁷ Yahya Doğan, *Kamu İktisadi Teşebbüsleri Ve Özelleştirme*, İzmir: Fakülteler Yayınevi, 1993, s. 137.

⁹⁸ Hayrettin Afşar, “Türkiye’de özelleştirme ve özelleştirme düzenlemeleri”, *Hazine Dergisi*, Sayı: 9, 1998, s. 145.

⁹⁹ Doğan, *a.g.e.*, s. 137.

şirketlerinin içinde bulundukları yapılanmanın olumsuzluklarına rağmen, başarılı bir özelleştirme programı gerçekleşmiştir¹⁰⁰.

2.5.1.3. Fransa'daki Özelleştirme Uygulamaları

Millileştirmenin oldukça yaygın olduğu Fransa'da kamu sektörü oldukça büyük olup, aynı zamanda geniş bir alanda faaliyet göstermektedir¹⁰¹. İngiltere'den sonra özelleştirme uygulamalarına hükümet programlarında en çok yer veren Avrupa ülkelerinden biriside Fransa'dır¹⁰².

1986 yılında iktidara gelen J.Chirac Hükümeti özelleştirme politikasını benimsediğini belirtmiş ve gerekli yasaları dört ay içerisinde çıkarmıştır¹⁰³. Fransa'da özelleştirmenin amaçları; firmaların ekonomik ve finansal performansının artırılması, hazine üzerindeki yüklerinin hafifletilmesi, sermaye piyasasının geliştirilmesi ve sermayenin tabana yayılması olarak ifade edilmiştir¹⁰⁴. Ekim 1986'dan Haziran 1987'ye kadar on üç kuruluş özelleştirilmiş ve 56,8 milyar frank gelir elde edilmiştir¹⁰⁵.

2.5.1.4. İtalya'daki Özelleştirme Uygulamaları

1930'dan itibaren ve II. Dünya savaşı sonrası yeniden yapılanma periyodu boyunca, kamuya ait endüstriyel bir holding olan IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale); Ülkenin 1950 ve 1960'lı yıllarının ekonomik gelişiminde çok önemli bir rol oynamış ve aynı zaman diliminde diğer Avrupa Ülkeleri ile karşılaştırıldığında, İtalyan Kamu işletmeleri sektörü çok daha geniş ve yaygındı. Aslen Bankacılık,

¹⁰⁰ Akdiş, *a.g.m.*, <http://makdis.pamukkale.edu.tr/makaleler>, 19.05.2009

¹⁰¹ Atasoy, *a.g.e.*, s. 200.

¹⁰² Afşar, *a.g.m.*, s. 143.

¹⁰³ Atasoy, *a.g.e.*, s. 208.

¹⁰⁴ Kuddusi Yazıcı, *Özelleştirme Uygulamalarında Değerleme Yöntemlerinin Analizi*, Ankara: DPT Uzmanlık Yayını, 1997, s. 16. <http://ekutup.dpt.gov.tr/kit/yazıcı/ozellestirme.htm>, 19.05.2009.

¹⁰⁵ Nihal İnağ, *Fransa'da Özelleştirme*, Ankara: TCMB Araştırma Genel Müdürlüğü, 1996, s. 1.

Sigortacılık ve Sanayi Sektörü olmak üzere neredeyse tüm ekonomik faaliyet kollarını barındırıyordu¹⁰⁶.

İtalya'da kamu işletmeleri kuruluş ve işleyiş şekli bakımından da oldukça çeşitlidir. Bu kuruluşlar idari özerkliğe sahip olmakla birlikte, politik yönetimlere de uyum gösteren kamu servislerinden, kamu yönetimlerinin meydana getirdiği devlet tekellerine kadar, piyasaya doğrudan müdahale eden işletmelerden, kooperatif birlikleri şeklinde teşkilatlanmış işletmelere kadar uzanmaktadır¹⁰⁷.

Süreç 1980'ler de seyrek satışlar ile başladı. Bununla birlikte, özelleştirme ülkeyi dramatik bir finansal krizden kurtarmak üzere 1992 yılından itibaren gerçekleştirildi ve 1992 yılının Eylül ayında Liretin devalüasyonu ile en üst noktaya ulaştı. Süreç Avrupa Komisyonunun; maddi açıdan iyi durumda olmayan firmalara yapılan kamu yardımlarına karşı uyguladığı artan baskı üzerine ve Maastricht Kriterlerine uyum sağlanması gereği nedeni ile de hız kazandı¹⁰⁸. PM Amato Hükümeti tarafından parlamentoya sunulan kanun tasarısı özelleştirme için dört ana hedef çiziyordu¹⁰⁹;

- Kurumsal etkinlik arttırılacak,
- Piyasada serbest rekabet iyileştirilecek,
- Finans sektörü genişletilecek, derinleştirilecek ve endüstriyel yapı uluslararası olacak,
- Hazine gelirleri arttırılacak ve kamu borçları düzenlenecek.

İtalya bu süreci başarı ile tamamlamıştır.

2.5.2. Doğu Avrupa'da Özelleştirme Uygulamaları

S.S.C.B.'nin dağılmasıyla devletin, ekonomik ve sosyal yapının en temel ve en belirleyici gücü olduğu bu toplumlarda özelleştirme, salt ekonomik anlamda bir reform değil, aynı zamanda her şeye hakim olan bu merkezi otoritenin muazzam gücünün azaltılması, yöreselleşme ve genel anlamıyla da toplumsal süreçlerde

¹⁰⁶ www.privatizationbarometer.net/, 19.05.2009.

¹⁰⁷ Atasoy, *a.g.e.*, s. 210.

¹⁰⁸ www.privatizationbarometer.net/, 19.05.2009.

¹⁰⁹ Atasoy, *a.g.e.*, s. 210.

“devletsizleştirme” anlamına gelmektedir¹¹⁰.

2.5.2.1. Çek Cumhuriyeti’ndeki Özelleştirme Uygulamaları

Kasım 1989 tarihinde komünist yönetimin işbaşından uzaklaşmasıyla özelleştirme konusu gündeme gelmiş ve 1990 başından itibaren de Anayasa değişikliğini de içeren özelleştirmeye yönelik faaliyetler başlamış ilk olarak devlet sektörü ve özel sektör arasındaki ayrımcılığa son verilmiştir. Yasalar hazırlanmış ve bu yasalarla devlet işletmeleri iki grupta toplanmıştır. Birinci grupta, bir genel müdürü, idare meclisi olan ve kâr amaçlı işletmeler, ikinci grupta ise müdürler tarafından yönetilen ve toplum yararına çalışan ve hükümetin gösterdiği faaliyet alanlarında çalışacak şirketler olarak belirlenmiş. Bu şirketleri devlet isterse satabilir, kiraya verebilir, anonim ortaklık haline getirebilir ve hatta hediye edebilir biçimde gerekli yasal düzenleme yapılmıştır. Özelleştirmelerin takibi açısından Devlet Mülkiyeti Fonu kurulmuş ve bu kurum aracılığıyla faaliyetler gerçekleştirilmiştir. Hükümet özelleştirmeyi bir an önce yapmanın yararına inandığından, devlet mülkiyetinin bir kısmının karşılıksız dağıtılmasını planlamıştır. Yabancı sermaye yatırımları konusunda izin alma zorunluluğu kaldırılmamıştır. Çek Cumhuriyeti özelleştirmesi devlet kuponu yöntemini temel almış ve 1992’de başlamıştır. Bu süreçte devlet yaklaşık olarak 5,5 milyar dolarlık hisse senedini kuponlar karşılığında satışa çıkarmış ve 10,5 milyon Çek vatandaşının yaklaşık %70’i hisse senedi sahibi olmuştur. Kalan mallar ise yabancı sermaye için satışa çıkarılmıştır¹¹¹.

Çek Hükümetleri özelleştirmeyi yapısal bir dönüşümün parçası olarak ele almaktadır. Yabancı yatırımcıları ülkeye çekmek için bir araç olarak kullanmışlar ve bu konuda başarılı olmuşlardır. Özelleştirme yöntemleri olarak; mülkiyetin eski sahiplerine iadesi, küçük ölçekli işletmelerin özelleştirilmesi, yığınsal özelleştirme ve kupon yöntemi benimsenmiştir.

¹¹⁰ Ervin Apaty, *Doğu Avrupa’da Özelleştirme*, Çev: Tarık Demirkan, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1995, s. 7.

¹¹¹ Apaty, *a.g.e.*, s. 10.

2.5.2.2. Polanya’da ki Özelleştirme Uygulamaları

Merkezi planlamaya dayalı sisteme 1989’da son verilmesini müteakiben göreve gelen hükümet serbest piyasa ekonomisine geçiş yönünde ekonomik politikalar izlemiştir¹¹². Polonya’da özelleştirmeyi düzenleyen kanun özelleştirmeyi kamuya ait kuruluşların hisselerini veya varlıklarını üçüncü şahıslara satma şeklinde tanımlamıştır. Kanuna göre kamu işletmeleri önce anonim şirkete dönüştürülecek ancak bu mümkün değil ise tasfiye edilecekti¹¹³. Aynı kanuna göre özelleştirme işlemleri; Ticarileştirme, Tasfiye, Yeniden yapılandırma ve kamulaştırılan malların tekrar özelleştirilmesi şeklinde yapılmaktadır¹¹⁴.

Özelleştirme uygulamalarında çalışanlara devir, blok satış bedelsiz devir başta olmak üzere birçok yöntem uygulanmıştır. Hatta 1958 yılında devletleştirilen mülklerin tekrar eski sahiplerine iadesi ile ilgili çalışmalar yapılırsa da uygulamaya geçirilmemiştir¹¹⁵.

2.5.2.3. Macaristan’daki Özelleştirme Uygulamaları

Diğer Doğu Avrupa ülkelerine göre Macaristan’da özel sektörün geliştirilebilmesinin önündeki engeller daha erken dönemlerde kaldırıldı, ilk liberalizasyon ekonomi iş grupları kurulmasıyla 1981’de başlatıldı¹¹⁶.

Macaristan toplu özelleştirme uygulamasının yapılmadığı tek eski komünist ülkedir. Bunun yerine, İngiltere de olduğu gibi kuruluşların tek tek özelleştirilmesi yöntemi benimsenmiş ve kural olarak alıcıların bedelin bir kısmını nakit olarak ödemesi kararlaştırılmıştır. 1995 yılı mayıs ayı içinde parlamento özelleştirme yasasını çıkarmış ve bir özelleştirme ajansı kurulmuştur. Yasa tek tek özelleştirme yaklaşımının yanı sıra işçilerin çalıştıkları kurumların hisselerini almaları gibi

¹¹² www.kobifinans.com.tr, 19.05.2009.

¹¹³ **Yahya Doğan**, *Kamu İktisadi Teşebbüsleri Ve Özelleştirme*, İzmir: Fakülteler Yayınevi, 1993, s. 148.

¹¹⁴ **Yazıcı**, *a.g.e.*, s. 30.

¹¹⁵ **Yazıcı**, *a.g.e.*, s. 31.

¹¹⁶ **Apaty**, *a.g.e.*, s. 89.

olanaklar da getirmiştir¹¹⁷.

2.5.3. Amerika Kıt'a sını da Özelleştirme Uygulamaları

Özelleştirme uygulamalarının en eski örneklerinden birisi de Şili'dir. Bu uygulama kısa vadede amaçlarına ulaşmış gibi gözükse de orta vade de aslında yalnızca mülkiyet devir şeklinde tanımlanacak bir programdır. Çalışmanın kapsamında ise ülkemizle ekonomik olarak ve bazı özellikleri ile denk sayabilecek Arjantin, Meksika ve Brezilya örnekleri ele alınacaktır.

2.5.3.1. Arjantin'deki Özelleştirme Uygulamaları

Arjantin, İkinci Dünya Harbi öncesinde dünyanın zengin ülkelerinden biri olmasına rağmen, savaş sonrasında izlenen ekonomik politikalar ülkeyi geriletmiştir. 1980'li yılların sonlarına kadar devam ettirilen müdahaleci politikalar ve reform hareketleri enflasyon, işsizlik, bütçe açığı ve dış borç sorunlarını çözmek yerine daha da güçlendirerek toplumsal huzursuzlukların büyümesine neden olmuştur¹¹⁸.

Arjantin'deki özelleştirme uygulamaları, hızlı bir süreç takip etmiş ve bu yönüyle de dikkatleri çekmiş bir şok programı içermektedir. Arjantin'deki ilk özelleştirme girişimleri, ekonominin içinde bulunduğu bunalımları aşmak amacıyla, 1983 Aralık ayında IMF önerilerine uygun olarak hazırlanan Austral Planı çerçevesinde özelleştirme faaliyetlerine başlanacağı öngörülmüştür. Ancak bu plan başarılı olamamıştır. 1989 Temmuz döneminde iktidarı devralan Carlos Menem hükümeti, acil bir istikrar programı başlatmıştır. Ekonomide liberizasyonu ve deregulasyonu tamamlayacak bir özelleştirme programı yürürlüğü konulmuştur. Bu program içinde, özelleştirmeyi güçleştiren siyasi ve bürokratik engelleri azaltacak yasal düzenlemeler bulunmaktaydı. Ekonomide yapısal uyumu sağlamak amacıyla, devlet telekomünikasyon şirketi, Arjantin Havayolları gibi pek çok kamu

¹¹⁷ www.adana-to.org.tr, 19.05.2009.

¹¹⁸ **A.Vural Örsdemir**, "Üçüncü Binyılda Özelleştirme ve Yeni Yönetim Paradigması", Kırıkkale Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları No:4, 2002, s. 50.

kuruluşunun özelleştirilmesi ve kamu kontrol organlarının rasyonelleştirilmesi ile ulusal finans sisteminin yeniden yapılanmasını içeren, oldukça geniş kapsamlı bir program hazırlamış ve uygulamıştır. Arjantin'deki özelleştirme uygulamaların kapsamı, savunma sanayi ve kamusal hizmetleri de içine alacak şekilde geniş tutulmuştur. Özelleştirmenin önemli bir bölümü, büyük KİT'lerin doğrudan yabancı şirketlere devredilmesi şeklinde gerçekleşmiştir. Bu uygulamalarla, GSMH'nın %15'i civarındaki bütçe açığının %6'sına yol açan üç yüz beş KİT'in büyük çoğunluğu özelleştirmeye açılmış ve 1992 yılı sonu itibarıyla nakit olarak yaklaşık 5.6 milyar dolar gelir ve 11 milyar dolar borç azalması gerçekleşmiştir¹¹⁹.

2.5.3.2. Meksika'daki Özelleştirme Uygulamaları

Yakın geçmişteki Meksika deneyimi, dikkatlice planlanarak uygulanan bir özelleştirme programının mükemmel bir örneği sayılmaktadır. Küçük çapta özelleştirmelerle başlayan bu program, kısa sürede, sık aralıklarla yapılan daha büyük ve karmaşık şirketlerin özelleştirilmeleriyle tam kapsamlı bir programa dönüşmüş ve kamuoyundan da destek görmüştür¹²⁰.

Özelleştirme uygulamaları İngiltere ile birlikte başlayan ülkelerden biri olan Meksika'da özelleştirmenin gerçek amacı bütçe açıklarını kapatmak olarak görülmektedir. 1988 yılına kadar ise, bütçe açıklarını kapatmak amacıyla, yalnızca küçük işletmelere dönük olarak ve bu işletmelerin tasfiyesini sağlamak şeklinde uygulanmıştır. Özelleştirme uygulamaları, 1989'da Salinas Hükümetleriyle birlikte ivme kazanarak devam etmiş ve özelleştirme programı, ticarete serbestleştirmeyi, dış borç ödemelerinin ertelenmesini ve iç pazarın serbestleştirilmesini de içeren yapısal bir reform paketinin bir parçası olarak uygulanmıştır¹²¹.

Meksika'da, halka arzlarda, küçük hisselerle özelleştirmeye başlanılıp, özelleştirmeye olan güven artırıldıktan sonra kalan hisseler daha yüksek değerden satılmıştır. Örneğin, hükümet, %40 oy hakkına sahip olduğu bir şirketi yeniden

¹¹⁹ Akdiş, a.g.e., <http://makdis.pamukkale.edu.tr/makaleler>, 19.05.2009

¹²⁰ Akdiş, a.g.e., <http://makdis.pamukkale.edu.tr/makaleler>, 19.05.2009

¹²¹ Ayhan Sarısu, "Dünya'da ve Türkiye'de Özelleştirme: Genel Bir Değerlendirme", Ekonomistler Bülteni (2003), www.geocities.com/ceteris_paribus_tr/a_sarisu.doc, 24.05.2009.

yapılandırarak; Aralık 1990'da %20,4 hisseyi 1,7 milyar dolara, Mayıs 1991'de %16,5 hisseyi 2,4 milyar dolara ve Mayıs 1992'de kalan hisse payını 1,4 milyar dolara satmıştır¹²².

Meksika'da, kamu kuruluşlarının satışından, koordinasyonundan ve diğer uygulamalardan maliye bakanlığı ve kamu kredileri bakanlığı sorumludur. Şirket değeri; defter değeri, indirgenmiş nakit akımları değeri, tasfiye değeri ve piyasa değeri yöntemleri kullanılarak hesaplanmaktadır. Sonuçlar minimum değer konusunda bir gösterge oluşturmaktadır¹²³.

Özelleştirmenin önemli bir bölümü doğrudan satış şeklinde yapılmış ve hizmet kesimlerindeki, havayolları, telefon şirketi gibi bazı devlet tekellerini de kapsamıştır. Meksika, kapsamlı ve istikrarlı bir paketle hem kamunun ekonomideki ağırlığını azaltmış, hem de elde ettiği özelleştirme gelirleri ile enflasyon, faiz oranları ve kamu borç yüklerinde belirli gerileme sağlamıştır. Bu nedenle de, başarılı özelleştirme programı uygulaması örneği olarak gösterilmektedir¹²⁴.

2.5.3.3. Brezilya'daki Özelleştirme Uygulamaları

Brezilya; Latin Amerika'nın en büyük üç ülkesinden birisidir. İlk özelleştirme uygulaması askeri hükümet tarafından yapılan Brezilya'da, Amerika'daki diğer örnekleri gibi özelleştirmelerdeki temel amaç borç ödenmesidir. Kasım 1985'te askeri hükümetin sona ermesinden sekiz ay sonra çıkan yeni yasa özelleştirme sürecini değiştirmişti. Bakanlıklar arası özelleştirme konseyi, yabancı yatırımcıların özelleştirilecek şirketleri doğrudan kontrollerine almalarına kısıtlama getirmekteydi. Konsey özelleştirmede belirli yasal ilkeler belirledi¹²⁵.

Brezilya'daki özelleştirme uygulamalarında asıl olarak iki amaç benimsenmişti. Bunlar, devlet işletmelerinde verimliliğin artırılması ve devletin ekonomik alanlardan çekilerek asli fonksiyonlarına dönmesiydi. Özelleştirme

¹²² Yazıcı, a.g.e., s. 30.

¹²³ Yazıcı, a.g.e., s. 30.

¹²⁴ Sarısu, a.g.m., www.geocities.com/ceteris_paribus_tr/a_sarisu.doc 24.05.2009

¹²⁵ Vedat Bilgin, *Dünya'da ve Türkiye'de Özelleştirme Uygulamaları*, Ankara: Türkiye Sağlık İşçileri Sendikası Yayınları, 1998, s. 108.

gelirlerinin de bu yönde kullanılması öngörülmüştü¹²⁶.

1991-2002 yılları arasında dünyada ki en kapsamlı özelleştirme programından birini gerçekleştiren Brezilya toplamı 105 milyar dolar'ı bulan ve çoğunluğunu hizmet sektörünün oluşturduğu çok sayıda kamu teşebbüsünü özelleştirmiştir. Yabancı sermaye girişi 2002 yılı itibari ile 16,5 milyar dolar'a ulaşmıştır¹²⁷.

Sonuç olarak hızlı bir şekilde kamu kuruluşları satılmış fakat ne sermaye tabana yayılmış, ne gelirler düzgün dağıtılmış ne de bir başka ekonomik faydası görülmüştür. Brezilya özelleştirme uygulamalarında başarısız bir örnektir.

¹²⁶ Bilgin, *a.g.e.*, s. 108.

¹²⁷ Dış Ticaret Müsteşarlığı Anlaşmalar Genel Müdürlüğü, “Ülke Raporu”, <http://www.inegoltso.org.tr/belgeler/ulkerapor/Brezilya.doc>, 24.05.2009.

BÖLÜM III

TÜRKİYE’DE ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI VE EKONOMİK SONUÇLARI

3. TÜRKİYE’DE ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI VE EKONOMİK SONUÇLARI

Türkiye’de özelleştirme uygulamaları KİT’lerin özelleştirilmesiyle başladığı için bu kurumları kısaca açıklamak yararlı olacaktır. KİT’ler ülkeden ülkeye değişmekle birlikte genel olarak, kamusal kaynakları kullanarak ekonomik alanda etkinlik gösteren devlet kuruluşlarıdır. İktisadi düşüncede KİT’lerin varlık nedenleri, kapitalist ekonomide üstlendikleri işlevler, dolaylı ve dolaysız olarak, Keynesyen, neoklasik ve gözlemsel yaklaşımlarla açıklanmaktadır¹²⁸. Bu bağlamda Türkiye’de KİT’lerin kuruluş nedenleri ve bu günkü durumları açıklanacaktır.

3.1. TÜRKİYE’DE KİT’LERİN KURULUŞ NEDENLERİ VE İŞLEVLERİ

Özellikle gelişmekte olan ülkelerde ekonomik nedenlerle kurulan KİT’lerin kuruluş amaçları; iktisadi kalkınmayı sağlamak, tekelleri devlet eliyle işletmek, özel sektörün başaramayacağı veya giremediği işleri yapmak ekonomiye yön vermek, özel sektöre öncülük etmek, gelir dağılımını düzenlemek biçiminde özetlenebilir. Türkiye’de de KİT’ler bu amaçlarla kurulmuştur. Türkiye’de KİT olarak adlandırılan kurumlar şöyle açıklanmaktadır. Sermayesinin tamamı devlete ait, iktisadi alanda ticari esaslara göre etkinlik göstermek amacıyla kurulan kamu kurumları İktisadi Devlet Teşekkülü (İDT), sermayesinin tamamı devlete ait olan, tekeli niteliğindeki mal ve hizmetleri üretmek ve pazarlamak üzere kurulan, kamu hizmeti özelliği ağır basan kamu kurumları ise Kamu İktisadi Kuruluşu (KİK)’dur. KİT, İDT ve KİK’in

¹²⁸ **Sevim Akdemir**, “Türkiye’de Özelleştirme Uygulamaları ve Ekonomik Sonuçları” *Çeşitli Yönleriyle Cumhuriyetin 85. Yılında Türkiye Ekonomisi*, ed. Gülen Elmas Arslan, Ankara: Gazi Üniversitesi Hasan Ali Yücel Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını No: 4, 2008, s. 326-327.

ortak adıdır. KİT'lere, bağlı işletme ve işletme topluluğuna müessese denilmektedir. KİT'lerin sermayesinin %50'sinden fazlasına sahip oldukları anonim şirketler bağlı ortaklık, sermayesinin en az yüzde on beşine, en çok yüzde ellisine sahip bulundukları anonim şirketler iştirak olarak adlandırılmaktadır. Müesseselerin ve bağlı ortaklıkların mal ve hizmet üreten fabrika ve diğer birimlerine ise işletme denilmektedir. 2000'lerde KİT kavramı daha da genişletilmiş, yerel yönetimlere ait iktisadi teşebbüsler, bugünkü ismi Sosyal Güvenlik Kurumu olan sandık ve sigorta kurumlarına ait işletmeler, fonların mülkiyetindeki kurumlar ve kamu vakıflarına ait işletmelerde KİT kabul edilmiştir. KİT kavramını belirleyen ölçüt olarak tamamen mülkiyet kavramı alınmış ve mülkiyeti devlete ait olan tüm varlıklarda özelleştirme konusu olmaya başlamıştır¹²⁹.

Türkiye'de KİT'lerin, sistemli bir şekilde kuruluşları ve gelişmeleri her ne kadar 1930'lu yıllardan sonra gerçekleştirilmiş ise de Cumhuriyet öncesi dönemde de özellikle ordu ve sarayın ihtiyaçlarını karşılamak üzere bazı devlet işletmeleri kurulmuştur¹³⁰. Türkiye Cumhuriyetinin kuruluşu ile birlikte özel sermayeyi destekleyici bir dizi kararlar alınmıştır. İzmir İktisat Kongresi yapılarak özel sektörün gelişimi için bir tedbir alınmaya çalışılmış ancak savaştan yorgun bir şekilde çıkan ekonominin kendine gelmesi çok kolay olmamıştır. Devlet karma ekonomik sistemi benimsemiş, bir dizi kamu kuruluşu kurulmuş, bazıları ise yabancı mülkiyetten alınarak millileştirilmiştir¹³¹.

1927 yılında Teşvik-i Sanayi Kanunu çıkarılarak özel sektör desteklenmeye çalışılmış, ancak özel kesimde yeterli sermaye birikimi olmaması, alt yapı sorunları, kalifiye işgücünün yetersizliği ve 1929 ekonomik buhranının bütün dünyayı sarsması gibi nedenlerden beklenen gelişim sağlanamamış, bu nedenlerden dolayı devletin, planlı bir biçimde kuracağı KİT'ler ile sanayileşmenin gerçekleştirilmesi zorunluluğu doğmuştur. KİT'ler katı bir devletçilik anlayışı ile kurulmamış, ekonomi açısından önemli sanayi dallarında etkinlik gösterecek özel sektör işletmelerinin kurulması ve gelişmesi için oluşturulmuşlardır. KİT'ler özel kesim şirketlerinin sermayelerine iştirak etmek, kredi sağlamak ve nitelikli personel yetiştirmek amacıyla etkinliklerini

¹²⁹ Akdemir, *a.g.e.*, s. 326-327.

¹³⁰ Akdemir, *a.g.e.*, s. 327.

¹³¹ Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, "Türkiye'de Özelleştirme Raporu", <http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm>, 26.04.2009.

sürdürerek özel kesimi teşvik etmek amacı taşımışlardır. 1950 yılında iktidara gelen siyasal parti, hükümet programında, kurulmuş olan KİT'lerin özel kesime devredilmesi görüşü yer almasına rağmen, iktidarda kaldığı 1950-1960 döneminde, devletin ekonomideki payının küçültülmesi sağlanamamış, var olan KİT'lere yenileri eklenmiştir. 1961'de Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kurulmuş, karma ekonomi ilkesi benimsenmiş, Beş Yıllık Kalkınma Planı yapılmış, KİT'lerin yeniden düzenlenmesi, etkin ve verimli çalışmalarını sağlayacak gerekli önlemler alınmış ve kalkınma hızını istenen oranlarda gerçekleştirebilmek maksadıyla yeni KİT'lerin kurulması sağlanmıştır¹³². 24 Ocak 1980 tarihinde uygulamaya başlanan IMF'nin istikrar programıyla KİT politikasında köklü değişiklikler olmuştur. Bu kararlarla dışalım mallarını ülke içerisinde üretmeye yönelik sanayileşme stratejisi yerine dışsatıma yönelik sanayileşme stratejisi uygulanmaya başlanmıştır. Fiyat mekanizmasının etkin işlemesiyle genel ekonomik sorunların çözüleceği biçimindeki yeni liberal yaklaşım benimsenmiştir. Fiyat mekanizmasının etkin işlemesini sağlamak için idari ve yasal düzenlemeler yapılarak, devletin ekonomiye müdahalesi ve ekonomideki ağırlığını azaltmaya yönelik uygulamalara başlanmıştır. KİT'lerin piyasa koşullarında etkinlik esasına göre çalışmasının gerektiği düşüncesi vurgulanarak, özelleştirmeye 1980'li yıllarda başlanmıştır¹³³.

3.2. TÜRKİYE'DE KULLANILAN ÖZELLEŞTİRME YÖNTEMLERİ

Dünya'da kullanılan özelleştirme yöntemlerinin çoğu ülkemizde günümüze kadar kullanılmıştır. Özelleştirme işlemlerinde bazen bir kaç yöntemin birlikte kullanıldığı görülmektedir. Ülkemizde kullanılan başlıca özelleştirme yöntemleri aşağıdaki gibidir¹³⁴.

¹³² Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, "Tarihçe", <http://www.dpt.gov.tr/DPT.portal>, 01.01.2010

¹³³ Akdemir, *a.g.e.*, s. 328-329.

¹³⁴ Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, *a.g.e.*, <http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm>, 13.12.2009.

3.2.1.Satış Yöntemi

Belli bir bedel karşılığında kamuya ait kuruluşların devrine denir.

- Blok Satış,
- Halka Arz Yöntemi,
- Gecikmeli Halka Arzı İçeren Blok Satış Yöntemi
- Çalışanlara Satış yöntemlerini kapsar.

3.2.2.Kiralama Yöntemi

Kuruluşların aktiflerindeki varlıkların bedel karşılığında, belli süre ile kullanım hakkının verilmesidir.

3.2.3.İşletme Hakkının Devri Yöntemi

Kuruluşların bütün olarak veya aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimleri ile madenlerin, mülkiyet hakkı saklı kalmak kaydıyla bedel karşılığında, belli süre ile işletilmesi hakkının verilmesine denir.

- Mülkiyetin Gayri Ayni Haklar Tesisi: Özelleştirme kapsamındaki kuruluşların aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimleri ile varlıklarının, mülkiyeti ilgili kuruluşa ait olmak kaydıyla, Türk Medeni Kanunda öngörülen şekil ve şartlar dâhilinde, malike ait kullanma hakkına ilişkin bazı tasarruflara rıza gösterilmesine veya malikin mülkiyete bağlı haklarını kullanmasından vazgeçmesi sonucunu doğurmasına ilişkin hakların tesisidir.
- Gelir Ortaklığı Yöntemi: Bu model iki şekilde uygulanabilir. Birincisi; kamu mülkiyeti devam etmekle birlikte kuruluşların veya hizmetlerin gelirlerine özel kişilerin ortak edilmesidir. Bu yöntem gerçek anlamda bir özelleştirme sayılmaz. Bu yöntemde, kamuya ait gelir getiren varlıkların gelirlerinin çıkarılan senetleri alan yatırımcılar tarafından paylaşılması, böylelikle yeni yatırımlar için kamuya kaynak sağlanması söz konusudur. Mülkiyet veya yönetimin özel sektöre devri söz konusu

değildir. Enflasyonun düşük olduğu durumlarda geçerli bir yöntemdir. İkincisi ise, kuruluş hizmetlerinin gelirlerinden idareye pay verilmesi koşuluyla özelleştirilmesidir. Gelir ortaklığı yöntemi ancak diğer özelleştirme yöntemleri ile birlikte uygulanabilirler. Tek başına uygulanabilecek bir yöntem değildir.

3.3. TÜRKİYE'DE ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARI

Türkiye Cumhuriyeti Devleti kuruluşu ile birlikte özel sermayeyi destekleyici bir dizi kararlar almıştır. Devlet karma ekonomik sistemi benimsemiştir. Kamu kuruluşları 1960'lı yıllara kadar dünyadaki diğer örnekleri ile paralel olarak gelişme göstermiş ve büyümeye devam etmiştir¹³⁵. 1980'li yıllarda özelleştirme akımının bütün dünyayı sarmasıyla birlikte Türkiye'de 24 Ocak 1980'de yapılan ve uygulamaya konulan yasal düzenlemeler ve istikrar programı ile KİT'lerin ekonomideki etkisi azaltılmaya çalışılmıştır. Ancak 1980–83 yılları arasında da özelleştirme söz konusu edilmemiş ve KİT'lerin yeniden organize edilmesi esas alınmıştır¹³⁶. Özelleştirme ile ilgili çalışmaların başlaması 1985 yılına kadar sürmüştür. 1985 yılında Devlet Planlama Teşkilatı tarafından özelleştirme ana planı hazırlanmasına karar verilmiştir. Açılan uluslararası ihale sonucunda, Morgan Guaranty Trust Company of New York firması, Türkiye Sanayi Kalkınma Bankası, Sınai Yatırım ve Kredi Bankası, Yatırım Finansman A.Ş. ve Price Waterhouse / Muhas A.Ş. ile birlikte özelleştirme ana planı hazırlamakla görevlendirilmiştir¹³⁷.

Kimi kaynaklarda “Master Plan” kimi kaynaklarda “Özelleştirme Ana Planı” olarak geçen raporda özelleştirmenin amaçları şöyle belirlenmiştir¹³⁸.

- Pazar güçlerinin ekonomiyi harekete geçirmesine imkân verilmesi,
- Verimliliğin ve randımanın artırılması,
- Malların ve hizmetlerin kalite, miktar ve çeşitliliğinin artırılması,

¹³⁵ **Veysel Atasoy**, *Türkiye’de Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Özelleştirme Sorunu*, Ankara: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, 1993, s. 2.

¹³⁶ **Güneri Akalın**, *Kamu İktisadi Teşekkülleri Reformları Alternatifleri ve Özelleştirilmeleri*, Ankara: Yeni Çag Basın Yayın San., 1990, s. 422–423.

¹³⁷ **Metin Kilci**, *Başlangıcından Bugüne Özelleştirme Uygulamaları (1984-1994)*, Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Uzmanlık Tezi, 1994, s. Giriş.
www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/3759/ozelles.pdf, 24.05.2009.

¹³⁸ **Kilci**, *a.g.e.*, s. 2.

- Halka açık şirketlerin teşvik edilmesi,
- Sermaye piyasalarının geliştirilmesinin hızlandırılması,
- Hazinesin KİT'lere sağladığı mali desteğin asgariye indirilmesi,
- KİT'ler tarafından uygulanan tekclci fiyatlandırma ve dolaylı vergilendirmenin azaltılması,
- Kamu görevlilerinin politika ve yönetmelik konularında çalışmalarına izin verilmesi,
- Modern teknoloji ve yönetim tekniklerinin cezp edilmesi,
- Çalışanlara hisse senedi vermek suretiyle iş verimliliğinin artırılması,
- Kamu ve özel sektör kuruluşları arasındaki dengenin değiştirilmesi,
- Yabancı yatırımlarla uluslararası ekonomik ve politik bağların kuvvetlendirilmesi,
- Mevcut sermaye yatırımlarındaki iç karlılığın artırılması,
- Devlete gelir sağlanması.

Özelleştirme idaresi, özelleştirmenin amaçlarını şu şekilde vermektedir; Özelleştirme ile devletin ekonomideki sınaî ve ticari aktivitesinin en aza indirilmesi hedeflenirken, rekabete dayalı piyasa ekonomisinin oluşturulması, devlet bütçesi üzerindeki KİT finansman yükünün azaltılması, sermaye piyasasının geliştirilmesi ve atıl tasarrufların ekonomiye kazandırılması, bu yolla elde edilecek kaynakların altyapı yatırımlarına kanallze edilmesi sağlanacağı belirtilmektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde özelleştirme uygulamaları ile bir yandan mali piyasalara ve dolayısıyla sermaye piyasalarına yönelmeyen yerli ve yabancı tasarrufları bu piyasalara yönlendirerek yeni kaynaklar yaratılması, diğer yandan da kamu kesiminin fonlar üzerindeki talebi nedeniyle sıkışan mali piyasa üzerindeki olumsuz baskının engellenmesi hedeflenmektedir¹³⁹.

1985-2009 yılından itibaren 270 kuruluşdaki kamu hisseleri, 22 yarım kalmış tesis, 524 taşınmaz, 8 otoyol, 2 boğaz köprüsü, 103 Tesis, 6 Liman, şans oyunları lisans hakkı ile Araç Muayene İstasyonları özelleştirme kapsamına alınmıştır. 25 kuruluşdaki kamu payı ile 4 taşınmaz daha sonra özelleştirme işlemine tabi tutulmaksızın kapsamdan çıkarılmak, tasfiye edilmek veya kapsamda olmayan

¹³⁹ www.oib.gov.tr, 19.05.2009.

başka bir kuruluşla birleştirilerek tüzel kişiliği sona erdirilmek üzere devredilmiştir.¹⁴⁰.

Süt Endüstrisi Kurumu (SEK) ve Yem Sanayi, Çimento ve Toprak Sanayi (ÇİTOSAN) ve Orman Ürünleri Sanayi Kurumuna (ORÜS) bağlı tüm üretim birimleri tamamen özelleştirilmiş ve devlet bu alanlarda işletmecilikten çekilmiştir. ORÜS'ün 21 işletmesi özelleştirilmiş, kalan iki işletme SEKA'ya devredilerek, kuruluş 2000 yılında tasfiye edilmiştir. Bunların yanı sıra, 7 giyim tesisi ve 34 gayrimenkulü daha önce özelleştirilen KÖYTEKS Yatırım Holding A.Ş.de, 1998 yılında, TURBAN Turizm A.Ş., T.Zirai Donatım A.Ş. ve Türk Motor Sanayi A.Ş. (TÜMOSAN) 2003'de, Türkiye Selüloz ve Kağıt Fabrikaları A.Ş. (SEKA) ile Türkiye Gübre Sanayi A.Ş. (TÜGSAŞ) 2005'de, Türkiye Demir Çelik İşletmeleri A.Ş., 2008'de Sümer Holding A.Ş. bünyesinde birleştirilerek tüzel kişiliklerine son verilmiştir¹⁴¹.

İskenderun Demir Çelik Fabrikası (İSDEMİR) 31 Ocak 2002 tarihinde tüm varlıkları ve Çelik Çekme Boru San. Ve Tic. A.Ş. (ÇELBOR) A.Ş.'de bulunan %100 oranındaki hisselerin tamamı 31 Mayıs 2002 tarihinde Ereğli Demir Çelik Fabrikalarına (ERDEMİR) devredilmiş ve tüzel kişiliği sona ermiştir. T. Gemi Sanayii A.Ş. ise T. Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ) bünyesinde birleştirilerek Mayıs 2002'de tüzel kişiliği sona ermiştir. (DİTAŞ) Deniz İşletmeciliği A.Ş.'de bulunan %50.98 oranındaki hisselerin tamamı 21 Kasım 2002 tarihinde Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş.'ne (TÜPRAŞ) devredilmiştir¹⁴².

Karabük Demir Çelik İşletmeleri (KARDEMİR) ilk defa yöre halkı, sanayici ve çalışanlara bedelsiz devir suretiyle özelleştirilmiş, böylece gider tasarrufuna yönelik bir uygulama yapılmıştır. NETAŞ ve TOFAŞ'da bulunan kamu hisseleri ilk defa uluslararası piyasalarda halka arz edilmiş, böylece İMKB'nin yabancı borsalarla entegrasyonunun sağlanmasında bir adım atılmıştır. 1990'lı yılların başında birçok şirketteki kamu hisseleri kısıtlı da olsa halka arz edilmiş, hisse senedinin kurumsallaşması ve sermayenin tabana yayılmasında bir başlangıç yapılmış, 1998 yılında da T. İş Bankasında ki kamu hisseleri ile 2000 yılında

¹⁴⁰ Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, *a.g.e.*, <http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm> , 13.12.2009.

¹⁴¹ **Akdemir**, *a.g.e.*, s. 330.

¹⁴² Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, *a.g.e.*, <http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm> , 13.12.2009.

TÜPRAŞ hisselerinin büyük bölümünün özelleştirilmesiyle yurtiçi ve yurtdışı piyasalarda bugüne kadar yapılan en büyük halka arz gerçekleştirilmiştir¹⁴³.

Sümerbank, Denizbank, Etibank ve Anadolubank'ın özelleştirilmesi ile de kamu bankalarının özel sektöre devredilmelerine ilişkin çalışmalara başlanmıştır. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'nin özelleştirilmesi, TDI'nin İzmir Körfez Hattı ile Şehir İçi Yolcu ve Araç Taşımacılığı'nın da devri sonucunda devlet, deniz taşımacılığından da çekilmeye başlamıştır¹⁴⁴.

2000 yılında Petrol Ofisi A.Ş.'nin (POAŞ) %51 oranındaki hissesinin blok satış yöntemiyle özelleştirilmesi sonucunda bugüne kadar yapılan en önemli özelleştirme uygulamalarından biri gerçekleştirilmiş, 2002 yılında ise POAŞ'da kalan kamu hisselerinin İstanbul Menkul Kıymetler Borsasında (İMKB) satışı sonucunda POAŞ'da bulunan kamu hisselerinin tamamı özelleştirilmiştir. Ayrıca bu süreç içerisinde devletin, turizm, tekstil ve hayvancılık sektörlerindeki işletmelerinin yaklaşık %90'ı da özelleştirilmiştir¹⁴⁵.

Halen özelleştirme kapsamında 2, kapsam ve programda 16 olmak üzere toplam 18 kuruluş bulunmaktadır. Bu kuruluşların 11 tanesinde %50'nin üzerinde kamu payı vardır. Söz konusu 2 kuruluşun programa alınması yönündeki çalışmalar sürdürülmektedir. Bunun yanı sıra, özelleştirme kapsamında 192 taşınmaz, 77 tesis, 5 liman, 8 otoyol, 2 boğaz köprüsü ile şans oyunları lisans hakkı da yer almaktadır. İhale veya satış-devir işlemleri devam eden kuruluşlar; T. Şeker Fab. A.Ş., Türkiye Elektrik Dağıtım A.Ş. (TEDAŞ), TEKEL A.Ş., TCDD Limanları, Milli Piyango (Şans Oyunları Lisans Hakkı)¹⁴⁶.

Tütün ve Tütün Mamulleri, Tuz ve Alkol İşletmeleri A.Ş.(TEKEL)'ne ve TEKEL'in bağlı ortaklığı Sigara Sanayi İşletmeleri ve Ticareti A.Ş.'ye ait sigara üretim işi ve varlıklarının "satış" ve "mülkiyetin gayri ayni hakların (irtifa) tesisi" yöntemi ile bir bütün halinde özelleştirilmesi amacıyla ihale açılmış ve 2008'de, 1.720 milyar dolar bedelle British American Tobacco Tütün Mamülleri Sanayi ve

¹⁴³ Akdemir, a.g.e., s. 331.

¹⁴⁴ Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, a.g.e., <http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm>, 13.12.2009.

¹⁴⁵ Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, a.g.e., <http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm>, 13.12.2009.

¹⁴⁶ Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, a.g.e., <http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm>, 13.12.2009.

Ticaret A.Ş.’ne ihale verilmiştir. İhale Komisyonunun değerlendirmesinden sonra Özelleştirme Yüksek Kurulunun onayı ile TEKEK’in devri yapılacaktır¹⁴⁷.

T. Elektrik Dağıtım A.Ş.’ye ait Vangölü Elektrik Dağıtım A.Ş., Uludağ Elektrik Dağıtım A.Ş., Fırat Elektrik Dağıtım A.Ş. ve Çamlıbel Elektrik Dağıtım A.Ş.’deki %100 oranındaki idare hissesinin “blok satış” yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla 10 Kasım 2009 tarihinden itibaren verilen ilanlarla ihale açılmıştır. İhalede son teklif verme tarihi 29 Ocak 2010 olarak belirlenmiştir. Yeşilirmak Elektrik Dağıtım A.Ş., Çoruh Elektrik Dağıtım A.Ş. ile Osmangazi Elektrik Dağıtım A.Ş. ve Aras Elektrik Dağıtım A.Ş.’deki %100 oranındaki idare hissesinin “blok satış” yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla Nisan 2009 tarihinden itibaren verilen ilanlarla ihale açılmış ve teklifler alınmıştır. Alınan tekliflerin değerlendirilmesini müteakip, ihale sonuçları Özelleştirme Yüksek Kurulu gündemine sunulacaktır¹⁴⁸.

T.C. Devlet Demir Yolları İşletmesi Genel Müdürlüğü’ne bağlı İzmir limanının 49 yıl süreyle “işletme hakkının verilmesi” yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla açılan ihale 2007’de 1,275 milyar ABD Doları bedelle Global-Hutchison-Ege İhracatçı Birlikleri Liman Hizmetleri ve Taşımacılık A.Ş.ne verilmiştir. Derince Limanı’nın 36 yıl süreyle “işletme hakkının verilmesi” yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale 2007’de 195,25 milyon ABD Doları bedelle Türkerler Ortak Girişim Grubuna verilmiş özelleştirme onaylanmıştır. Ayrıca aynı Genel Müdürlüğe bağlı Bandırma ve Samsun Limanlarının 36 yıl süreyle “işletme hakkının verilmesi” yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla ihale açılmış, Bandırma Limanı için 175,5 milyon ABD Doları bedelle Çelebi Ortak Girişim Grubu, Samsun Limanı için ise 125,2 milyon ABD Doları bedelle CEYNAK Lojistik ve Ticaret A.Ş. verilmiş özelleştirme onaylanmıştır. Devir sözleşmelerinin imzalanmasına ilişkin çalışmalar sürdürülmektedir¹⁴⁹.

Türk Şeker Fabrikaları A.Ş.’ye ait Malatya, Erzincan, Elazığ ve Elbistan Şeker Fabrikaları Portföy-B’nin ve Kastamonu, Kırşehir, Turhal, Yozgat, Çorum ve Çarşamba Şeker Fabrikaları Portföy-C’nin bir bütün halinde “satış” yöntemiyle

¹⁴⁷ Akdemir, *a.g.e.*, s. 332.

¹⁴⁸ Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, *a.g.e.*, <http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm> , 13.12.2009

¹⁴⁹ Akdemir, *a.g.e.*, s. 333.

özelleştirilmesi amacıyla Kasım 2009 tarihinden itibaren ihale açılmış, süreç devam etmektedir¹⁵⁰.

Türk Telekomünikasyon A.Ş.'nin (TTAŞ) özelleştirme çalışmaları, diğer özelleştirme uygulamalarından farklı olarak 406 sayılı Telgraf ve Telefon Kanunu çerçevesinde yapılmış. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Ulaştırma Bakanlığı ve Hazine Müsteşarlığı üyelerinden oluşan bağımsız değer tespit ve ihale komisyonları tarafından yürütülmüştür. 13.11.2003 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı uyarınca, şirket hisselerinin en az %51'inin tek seferde blok olarak satılması ve blok satıştan sonra, kalan hisselerin Bakanlar Kurulunca belirlenecek süreç içinde halka arz edilmesi kararlaştırılmıştır. Türk TELEKOM özelleştirmesine yönelik yapılan düzenlemeler; yabancılara yönelik sermaye sınırlamasının kaldırılması ve altın hissenin kapsamının daraltılması, şirketin %100'ünün satılmasının sağlanması, özelleştirme sonrası çalışanların başka kamu kurum ve kuruluşlarına nakledilmesi ve şirketin Deprem Afet Fonuna, Sivil Savunma Fonuna, Milli Prodüktivite Merkezine, Türk Standartları Enstitüsüne (TSE) ödediği katkı payının 2005 yılının başından itibaren kaldırılması biçimindedir. Türk Telekom'un özelleştirilmesi amacıyla 2005'de açılan ihaleyle bu kurum 6,550 milyar ABD Doları bedelle, Bakanlar Kurulunun karar ve onayıyla Oger Telecoms Ortak Girişim Grubuna satılmıştır¹⁵¹.

Ülkemizde karşılığı nakit olmak üzere, şans oyunlarını plânlama, tertip etme ve çekiliş düzenleme hakkı, 1939 yılında kurulan ve daha sonra 1988 yılında 320 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile bugünkü yapısına kavuşan Milli Piyango İdaresi Genel Müdürlüğü'ne (MPİ) aittir. 15.08.2003 tarih ve 25200 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 4971 sayılı Kanunun "Lisans verilmesi işlemlerinin başlatılmasına ilişkin karar Özelleştirme Yüksek Kurulunca verilir. Lisansın verilmesine ilişkin değerlendirme ve ihale işlemleri, Özelleştirme İdaresi Başkanlığından bir başkan yardımcısı, İdareden bir genel müdür yardımcısı ve bir daire başkanı, Bakanlıktan bir daire başkanı ve Hazine Müsteşarlığından bir daire başkanı olmak üzere toplam beş üyeden oluşan komisyon tarafından yürütülür." hükmü çerçevesinde, lisans verilmesine yönelik işlemlere ÖYK'nın 12.09.2003 tarih ve 62 sayılı kararı ile başlanılmış olup, lisans verilmesine ilişkin değerlendirme ve ihale

¹⁵⁰ Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, *a.g.e.*, <http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm> , 13.12.2009

¹⁵¹ Akdemir, *a.g.e.*, s. 333.

işlemlerini yürütmek üzere beş kişilik komisyon 14.10.2003 tarihinde Bakan Olur'u ile oluşturulmuştur. Şans oyunlarının Lisans verilmesi suretiyle özelleştirilmesine ilişkin olarak 5 Kasım 2008 tarihinde ilana çıkılmış olup, söz konusu ihale süreci halen devam etmektedir¹⁵².

Türkiye’de özelleştirme, 1984 yılında kamuya ait yarım kalmış tesislerin tamamlanması veya yerine yeni bir tesis kurulması amacıyla özel sektöre devri uygulamalarıyla başlamıştır. 1986’dan itibaren hız kazanan ve tamamı kamuya ait veya kamu iştiraki olan kuruluşlardaki kamu paylarının özelleştirme kapsamına alınması yoluyla yürütülen program çerçevesinde, 196 kuruluşta hisse senedi veya varlık satış/devir işlemi yapılmıştır. Kuruluşlardan 187’sinde hiç kamu payı kalmamıştır¹⁵³. 1986’dan 2009 sonuna kadar gerçekleştirilen özelleştirme uygulamalarının toplam tutarı 38,6 milyar dolardır.

1985 – 31 Aralık 2004 döneminde toplam 14.3 milyar dolar özelleştirme geliri elde edilmiş ve elde edilen gelirin %98’ine tekabül eden 13.9 milyar doları kullanılmıştır. Toplam kullanımların %44’ü olan 6.1 milyar dolar, kapsamdaki kuruluşlara sermaye iştiraki, kredi borçları ve personel ödemeleri için kullanılmıştır. En büyük ikinci kalemi ise toplam kullanımların %26’sı oluşturan 3.6 milyar dolar Hazineye ve Hazine bünyesinde bulunan Kamu Ortaklığı Fonuna aktarılmıştır. Bu fonun kullanım alanı ise mevzuatla sadece baraj, otoyol ve içme suları gibi altyapı tesislerinin finansmanı ile sınırlandırılmıştır. 2000 yılında yürürlüğe giren 4568 sayılı Kanun çerçevesinde, 2001 yılından itibaren bu fona aktarım durdurulmuştur. Üçüncü harcama kalemi ise, özelleştirme uygulamaları için çıkarılan bono ve tahvil ödemelerinden oluşmaktadır. Bu ödemelerin toplamı 3.9 milyar dolarla toplam kullanımların %28’i olmuştur. Özelleştirme için yapılan gider-masraf olarak adlandırılan uygulamalar için yapılan danışmanlık, ihale ilanları ile reklam ve tanıtım giderleri ise toplam kullanımların %1’dir¹⁵⁴.

¹⁵² Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, “2008 Yılı Faaliyet Raporu”, <http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm> , 13.12.2009

¹⁵³ Akdemir, a.g.e., s. 333-334.

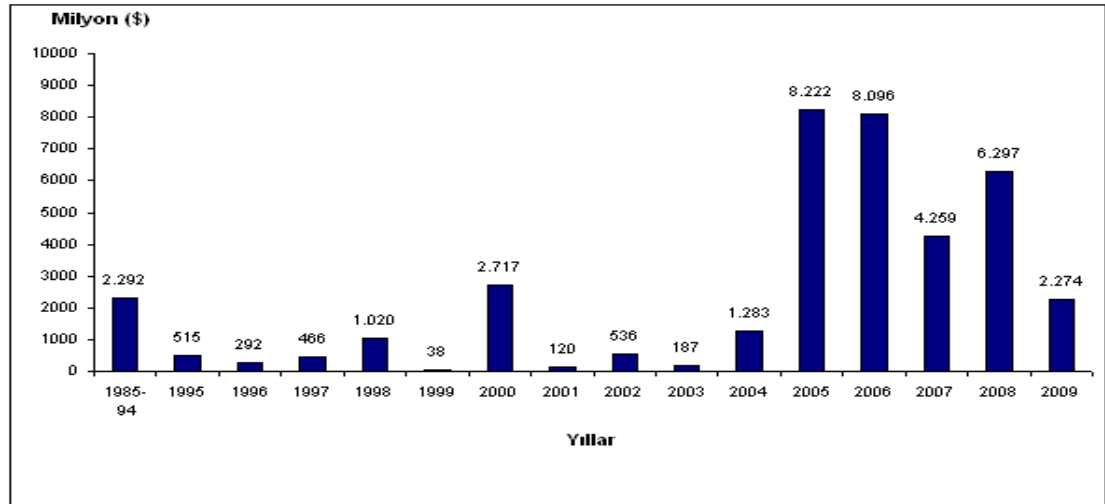
¹⁵⁴ Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, “Türkiye’de Özelleştirme Raporu”, <http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm> , 26.04.2009.

Tablo-1 : 1986 – 2009 Dönemi Gerçekleştirilen Özelleştirme İşlemleri

1986 - 2008 DÖNEMİ GERÇEKLEŞTİRİLEN ÖZELLEŞTİRME İŞLEMLERİ (\$)					
Özelleştirme Yöntemi	Yıllar	1986-2007	2008	2009	Toplam
		(\$)	(\$)	(\$)	(\$)
Blok Satış		18.159.166.639	2.040.000.000	0	20.199.166.639
Tesis/Varlık Satışı		4.821.223.576	2.256.200.287	2.270.211.611	9.347.635.474
Halka Arz		5.180.202.610	1.911.000.000	0	7.091.202.610
İMKB'de Satış		1.261.053.768	0	0	1.261.053.768
Yar. Kal.Te.Satışı		4.368.792	0	0	4.368.792
Bedelli Devirler		615.730.069	89.923.687	3.613.144	709.266.900
TOPLAM		30.041.745.454	6.297.123.974	2.273.824.755	38.612.694.183

Kaynak: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, "Türkiye'de Özelleştirme Raporu"
<http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm> , 26.04.2009'dan aktarılmıştır.

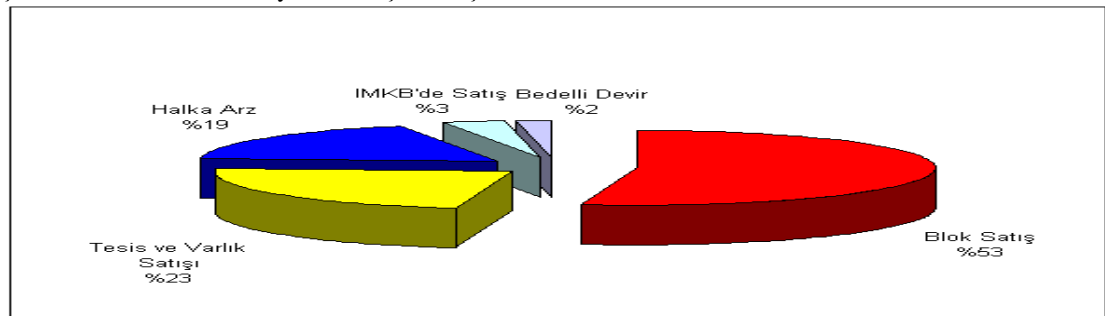
Şekil-1: Yıllar İtibariyle Özelleştirme İşlemleri



Kaynak: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, "Türkiye'de Özelleştirme Raporu"
<http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm> , 26.04.2009'dan aktarılmıştır.

Özelleştirme uygulamalarının başlangıcından, 2009 yılı başına kadar yapılan özelleştirmelerin toplam tutarı 38.6 milyar dolardır. Özelleştirme gelirinin; %53'ü blok satışlardan, %19'u halka arz uygulamalarından, %23'ü tesis ve varlık satışından, %3'ü İMKB'da satıştan ve %2'si ise bedelli devirden elde edilmiştir.

Şekil-2: Yöntemler İtibariyle Özelleştirme İşlemleri



Kaynak: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, "Türkiye'de Özelleştirme Raporu"
<http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm> , 26.04.2009'dan aktarılmıştır.

Özelleştirme uygulamaları 1985 yılında başlamış, 1990'lı yıllarda NETAŞ, TOFAŞ'ın halka arz biçiminde gerçekleştirilen özelleştirmeleriyle artmaya başlamış ve özellikle 1998'den itibaren POAŞ'ın %51'nin blok satışıyla daha da artmıştır¹⁵⁵.

Ocak 2003'de dönemin hükümeti programında özelleştirme kapsamına alınacak KİT'leri gruplandırarak farklı stratejiler belirlemiştir. KİT'ler üç gruba ayrılmıştır. Buna göre; piyasa mekanizması içinde faaliyet gösteren KİT'ler öncelikle özelleştirilecektir. İkinci gruptakiler tekel niteliğindeki KİT'ler olup özelleştirme sonucunda ortaya çıkabilecek, piyasa aksaklıklarının giderilmesine, rekabetin sağlanmasına ve tüketicinin korunmasına yönelik gerekli önlemler alındıktan sonra özelleştirilecektir. Son grupta ise tarımsal destekleme ile ilgili KİT'lerin özelleştirilmesi vardır. Bunların tarım politikaları ile birlikte bütün olarak değerlendirileceği ve gerekli tedbirlerin alınmasından sonra özelleştirilmesi hedeflenmiştir¹⁵⁶.

3.4. ÖZELLEŞTİRME UYGULAMALARININ EKONOMİK SONUÇLARI

Türkiye'de 1985'de başlayan özelleştirme uygulamalarının amacı etkinlik ve verimlilik olarak vurgulanırken, 1994 yılında 4046 sayılı Kanun ile özelleştirmenin amacı “ekonomide verimlilik artışı ve kamu giderlerinde azalma sağlamak” olarak belirtilmiş ve özelleştirmenin kapsamı genişletilmiştir. Etkinlik amacıyla özelleştirme söylemi, 1990'ların ortasından itibaren yerini giderek kamu açıklarını kapatma amacıyla özelleştirme söylemine bırakmıştır. Özelleştirme uygulaması sonrası özelleşen şirketlerin verimliliklerini karşılaştırmaya ilişkin çalışmalar 1985-2000 dönemine ait olup izleyen yıllarda bu çalışmalar yapılmamıştır. 1990'lı yılların ortasından itibaren özelleştirmenin amacı artık verimlilik ve etkinlik olmadığı için bu çalışmaları yapmanın bir anlamı olmayacağı açıktır. 2000'li yıllardan itibaren ekonominin en büyük ve karlı kurumları özelleştirilmeye başlanmıştır. Bu nedenle özelleşen kurumların özelleşmesinin

¹⁵⁵ Akdemir, a.g.e., s. 335.

¹⁵⁶ www.oib.gov.tr, 19.05.2009.

ekonomiye etkileri kurumların ekonomideki önemi bağlamında değerlendirilecektir¹⁵⁷.

1985 yılından itibaren hız kazanan ve tamamı kamuya ait veya kamu iştiraki olan kuruluşlardaki kamu paylarının özelleştirme kapsamına alınması yoluyla yürütülen program çerçevesinde, İdare tarafından bugüne kadar 199 kuruluşta hisse senedi veya varlık satış/devir işlemi yapılmış ve bu kuruluşlardan 188’inde hiç kamu payı kalmamıştır. 1985 yılından bugüne kadar gerçekleştirilen özelleştirme uygulamalarının toplam tutarı 38.6 milyar dolar düzeyindedir¹⁵⁸.

Türkiye’de özelleştirme uygulamasının ilk gerçekleştirildiği sektörlerden birisi çimento sektörüdür. Bu nedenle çimento sektöründeki özelleştirilen çimento fabrikaları üzerine yapılan araştırmalar çok sayıdadır. Bu araştırmalardan biride Niğde, Afyon, Ankara, Balıkesir ve Trakya çimento fabrikası olmak üzere özelleştirilen beş çimento fabrikasını kapsamaktadır. 1986-1988 özelleştirme öncesi dönem ve 1990-1992 özelleştirme sonrası dönem incelenmiş ve karşılaştırılmıştır. Sonuçlara göre; anılan beş çimento fabrikasında, ortalama satış karlılığı %92, istihdam %30, üretim %5,5 oranında düşerken, işgücü verimliliği %5,5 oranında artmıştır. İşgücü verimliliği bu fabrikalarda çalışan işçilerin işten atılmaları sonucunda daha az işçi ile üretime devam etmelerinden kaynaklıdır. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından Milli Prodüktivite Merkezine, 1989-1997 yıllarında özelleştirilen 29 şirket ile 56 işletme biriminin özelleştirme öncesi ve sonrası etkinliklerine ilişkin çalışma yaptırılmıştır. Bu çalışmada, özelleştirme öncesi karlı ve verimli olmayan işletmelerin özelleştirme sonrasında da aynı durumlarını sürdürdükleri ya da zarara geçtikleri, bazılarının ise kapandığı tespit edilmiştir¹⁵⁹.

1995 yılında özelleştirilen 31 SEK işletmesinden 16’sı özelleştirmeden sonra kapanmış ve etkinliğine devam eden işletmelerde ise %30-35 istihdam azalmış, üretim düşmüştür. Aynı yıl özelleştirilen Et ve Balık Kurumunun (EBK) 10 kombinasında özelleştirme sonrası istihdam %46 azalmış, üretim ise artmıştır. Üç yıl üretim şartıyla devredilen anılan kuruluşlarda istenilen karlılık verimlilik düzeylerine ulaşılamamış, makine-donanım ve altyapı eksikliği içinde bulunan bu işletmelerin

¹⁵⁷ Akdemir, a.g.e., 2008, s. 338.

¹⁵⁸ Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, a.g.e., <http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm> , 26.04.2009.

¹⁵⁹ Akdemir, a.g.e., s. 336.

bazılarında, gerekli yatırımlar yapılmamış ve işletmelerin gayrimenkulleri satılarak, etkinliklerine son verilmiştir. 1996'da üç yıl üretime devam etme koşuluyla satılan 8 ORÜS işletmesinde bir yıl sonra istihdam %66-70 ve kereste üretimi %46 düşmüştür. 1996'da aynı koşullarla özelleştirilen Sümer Holdinge bağlı 7 iplik fabrikasında, istihdam %36, iplik üretimi %22, dokuma üretimi %77 oranında düşmüştür. 1997'de blok satış yöntemiyle özelleştirilen Çinko Kurşun Metal Sanayi A.Ş. (ÇİNKUR)'nin özelleştirme öncesi zararı 1.767 milyar TL.'ye ulaşmış ve 1999'da şirketin etkinliğine son verilmiştir. Kamuya ait 24 çimento fabrikasının özelleştirilmesiyle devlet bu sektörden tamamen çıkmış ve özelleştirme öncesi karlı çalışan 7 çimento fabrikası özelleştirme sonrası zarar etmeye başlamışlar, sektörde istihdam %50-60 oranında azalırken, bölgesel azel (oligopol) şirketleri oluşmuş, rekabet yerine haksız rekabet yaratılmış ve çimento fiyatları yükselmiştir¹⁶⁰.

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı verilerine göre özelleştirme öncesi ve sonrasında TDİ Limanlarının personel durumunu gösteren Tablo-2 incelendiğinde özelleştirme sonrasında personel sayısının bir çok limanda azaltıldığı, toplamda da 132 çalışanın işinden olduğu görülmektedir.

Tablo-2: TDİ Liman İşletmeleri Personel Sayısı

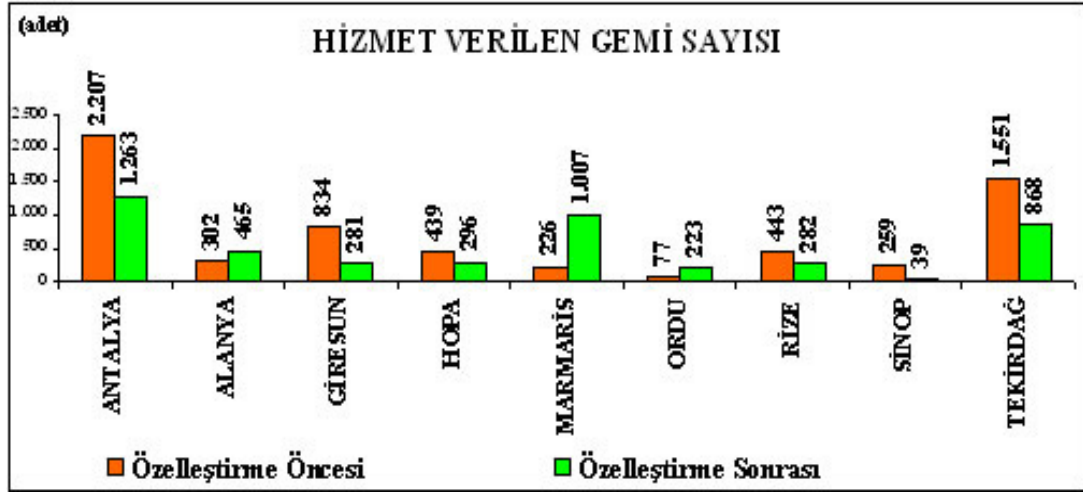
	DEVİR TARİHİ İTİBARIYLA	ÖZELLEŞTİRME SONRASI
ALANYA	25	9
ANTALYA	212	105
GİRESUN	63	20
HOPA	76	102
MARMARİS	10	12
ORDU	5	15
RİZE	13	20
SİNOP	1	1
TEKİRDAĞ	68	57
TOPLAM	473	341

Kaynak: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

Ayrıca özelleştirme sonrasında hizmet verilen gemi sayısı Marmaris limanı haricinde diğer tüm limanlarda düşmüştür.

¹⁶⁰ Akdemir, a.g.e., s. 337.

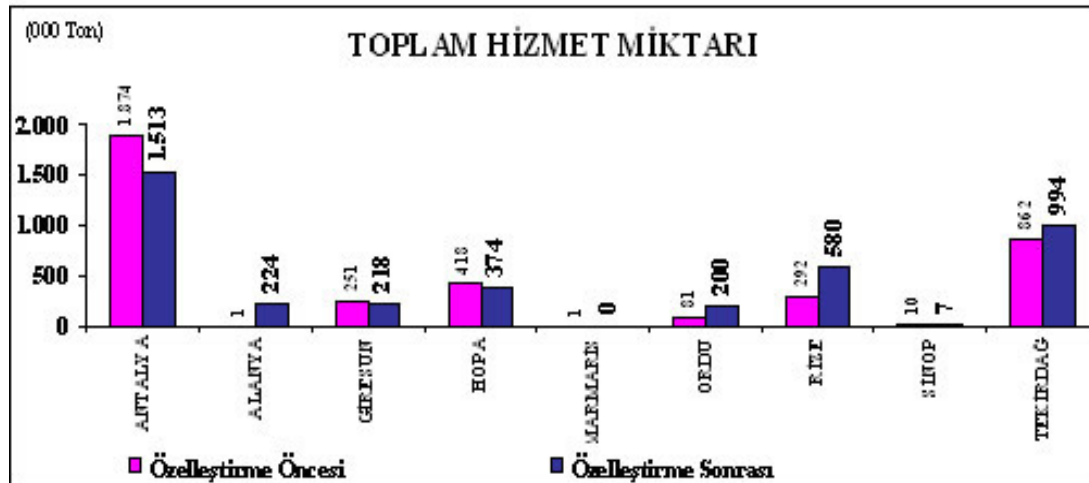
Şekil-3: TDİ Limanlarında Hizmet Verilen Gemi Sayıları



Kaynak: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı internet sitesinden aktarılmıştır.

Toplam hizmetler açısından da Antalya, Giresun, Sinop ve Hopa limanlarında düşüş gerçekleşmiş, Alanya, Ordu, Rize ve Tekirdağ limanlarında artış kaydedilmiştir.

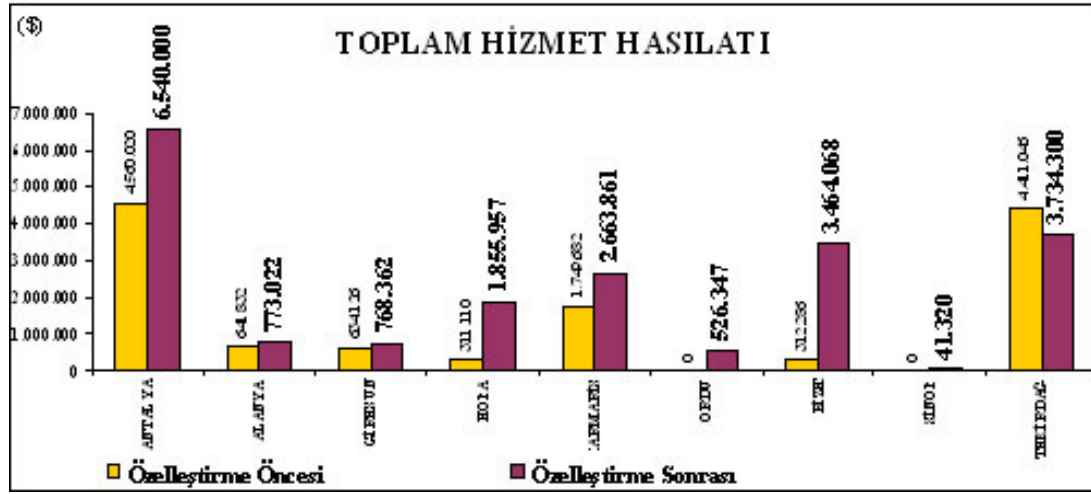
Şekil-4: TDİ Limanlarında Verilen Toplam Hizmetler



Kaynak: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı internet sitesinden aktarılmıştır.

Toplam hizmet hasılatlarına bakıldığında ise Tekirdağ limanı hariç tüm limanlarda hasılatın artışı görülmektedir. Özelleştirme sonrası yatırım harcamaları tamamının 30.569.543 ABD Doları olduğu tespit edilmiştir.

Şekil-5: TDİ Limanlarından Elde Edilen Toplam Hasılat



Kaynak: Özelleştirme İdaresi Başkanlığı internet sitesinden aktarılmıştır.

(*): Ordu ve Sinop Limanlarının faaliyet gelirleri, özelleştirme öncesinde Giresun Limanı gelirleri içinde izlenmiştir.

NOT: Özelleştirme öncesi rakamlar, limanın özelleştirildiği tarihten bir önceki yıl, özelleştirme sonrası rakamlar ise 2001 yılı sonu itibariyledir.

Tablo-2 ve Şekil-3,4,5 den de görüleceği üzere, TDİ Limanlarının özelleştirmeden sonra personel sayısının azaltıldığı, hizmet verilen gemi sayısının azaldığı, toplam hizmetlerin başa baş noktasında olduğu ve hasılatın arttığı tespit edilmiştir. Elleçlenen gemi sayısının azalması hasılatın artması, fiyatların arttığıнын göstergesidir. Bu durumda ülke limanlarının, diğer ülke limanları ile rekabeti de zorlaşacaktır. Özelleştirme sonrasında 30.569.543 ABD Doları olarak gerçekleşen yatırım harcamalarının da limanların verimlilik ve karlılığını artırmak için yeterli olmadığı açıktır.

Özelleştirme öncesinde de karlı çalışan Hava Alanları Yer Hizmetleri A.Ş. (HAVAŞ), Uçak Servisi A.Ş. (USAŞ) gibi şirketlerle, çimento şirketlerinin önemli bir bölümünün karlarını artırarak etkinliklerine devam ettikleri görülmüştür. Petrol ürünleri dağıtım şirketi olan POAŞ özelleştirme öncesinde 5259 bayisi olan ve 2000 senesinde 104 milyon dolar net kar etmiş ve 61 milyon dolar vergi ödemiş bir işletmeyken, 2000 yılında %51 hissesinin devriyle yapılan özelleştirme sonrasında karlılığı düşük, kamu yararı doğrultusunda hizmet veren kırsal alandaki bayilerinin çoğu kapatılmış ve 2004’de 186 milyon dolar net dönem karı elde etmesine karşın,

zarar eden bir şirketle birleşerek, 776 milyon dolar borcu oluşmuş ve vergi ödemez duruma gelmiştir¹⁶¹.

Yukarıda yer alan çalışmalar doğrultusunda bir çıkarsama yapılırsa; mülkiyet yapısı ile işletmenin etkinliği ve verimliliği konusunda bir ilişki olduğu ve özel kesimin kamudan daha etkin çalıştığı söylenemez. Ancak zarar eden işletmeler özel kesim tarafından kapatılırken, kamu kesiminde böyle bir uygulamanın olmadığını belirtmek yararlı olacaktır. KİT'lerin kuruluş sermayesi kamusal tasarruflardır. KİT'ler özel sektör işletmeleri gibi kar ve zarar edebilirler, ancak KİT'lerin ekonomideki işlevleri farklıdır. Özel sektörün gelişmesi için ucuz girdi teminine yönelik fiyatlama politikası, bölgesel kalkınma, istihdam ve sosyal amaçlar taşıyan KİT'ler kamu kesiminin iradi kararlarıyla zarar ettikleri için bu zararları da bütçeden karşılanmıştır. Özelleştirme konusunda sendikaların yapmış olduğu çalışmalarda özelleştirme sonrasındaki istihdamdaki düşüşler sayısal verilerle yer almaktadır. Özelleştirilen işletmelerde, özelleştirmeden sonra istihdamdaki düşmeler, var olan işgücü fazlasını azaltmanın yanı sıra, emek verimliliğini artırarak maliyetleri düşürmek amacına yöneliktir. Ayrıca bu çalışmalarda özelleştirilmiş işletmelerde yüksek ücretli sendikalı işçiler işten çıkarılarak, asgari ücretli ve sendikasız işçilerin istihdam edildiği belirtilmektedir¹⁶².

¹⁶¹ Akdemir, *a.g.e.*, s. 337.

¹⁶² Akdemir, *a.g.e.*, s. 338.

BÖLÜM IV

LİMANLARIN ÖZELLEŞTİRİLMESİ

4. LİMANLARIN ÖZELLEŞTİRİLMESİ

Bu bölümde denizlerin önemi, Türkiye'nin dünya üzerindeki yeri ve önemi, Türkiye'nin iktisadi geçmişi, Türkiye'nin ulaştırma ve limancılık politikaları, Dünyada ve Türkiye'de liman özelleştirmeleri, Türk limanlarının önemi ve potansiyeli, Derince limanı, limanların özelleştirilmesinin fayda ve mahsurları incelenecektir.

4.1. DENİZLER VE OKYANUSLARIN ÖNEMİ

Dünya yüzeyinin %71'i denizler ve okyanuslar ile kaplanmıştır. Dünya ticaretinin ithal ve ihraç yüklerinin %90'dan fazla bölümü deniz yoluyla taşınmaktadır. Deniz yoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacmi, her geçen gün sürekli artmaktadır. Uluslararası deniz ticaret hacmi 2007 yılında 7.572 milyon tona ulaşmıştır¹⁶³.

Ticaret merkezlerinin neredeyse tamamının deniz sahilinde kurulmuş olduğunu, dünya nüfusunun yaklaşık %75'inin sahiller ile yakın bölgelerinde yaşadığını görmekteyiz. Denizler ve okyanusların gerek doğal kaynak olarak gerekse sunduğu hizmetler açısından yaklaşık 23 trilyon dolar/yıllık bir katma değer sağladığı hesap edilmektedir. Bu katma değer içerisinde deniz ulaştırmasının payı yaklaşık 300 milyar dolar olup bunun da yaklaşık %30'u Akdeniz havzası taşımacılığından sağlanmaktadır. Denizler, geniş kapasiteli ulaştırma imkanları, sunduğu sayısız besin ve doğal kaynakların yanında, alternatif enerji kaynakları ile

¹⁶³ Ece, Jale Nur. "Limanların Evrimi", <http://www.limanis.org.tr/makalegoster.php?kod=27>, 09.07.2009

de insanlığın ortak ve vazgeçilmez hayat alanını ve ekonomik mücadele zemini oluşturlar¹⁶⁴.

Bu ekonomik mücadeleyi denizleri ele geçirenlerin kazanacağı sonucuna ulaşan ABD'li Amiral Alfred Thayer Mahan, 17,18 ve 19. yy. üzerindeki incelemeleri neticesinde yazmış olduğu “Asya problemi” adlı kitabında, kuzey yarı küresinin, dünya hakimiyeti mücadelesinde esas zeminini oluşturduğunu, özellikle Asya'da 30-40 enlemleri arasındaki kuşağın Britanya deniz gücü ile Rusya'nın kara gücü arasında sürekli bir mücadele bölgesi olduğunu belirtmiş; ileriye dönük olarak ise, İngiltere ve ABD gibi okyanuslara hakim devletlerin, Rusya ve Almanya gibi karada güçlü devletlere oranla daha fazla şansa sahip olduklarını belirtmiştir. Mahan, Britanya İmparatorluğu'nun gelişmesi ile donanmasının gelişmesi arasında yakın bir ilişki görmüş, dünyanın belli başlı deniz yollarının aynı zamanda Britanya İmparatorluğu'nun iç bağlantı hatları olmasına dikkat çekmiş ve “Dünya egemenliği, deniz yollarının kontrol edilmesindedir” tezini ortaya atmış ve savunmuştur¹⁶⁵. Türk Amirali Barbaros Hayrettin Paşa, Mahan’ dan yaklaşık olarak 360 yıl önce "Denizlere hakim olan cihana hakim olur" özdeyişini hayata geçirerek Osmanlının rakipsiz bir deniz imparatorluğu olmasını sağlamıştır¹⁶⁶.

4.2. LİMANLARIN ÖNEMİ

Geleneksel olarak limanlar, katma değer yaratan lojistik hizmetlerinin sağlandığı, yanaşan gemileri kabul etme, yüklerini boşaltma ve yükleme yeteneklerine sahip, gemiden - karaya, karadan - gemiye tüm taşıma türleriyle hizmet verebilen altyapı ve üstyapısal özellikleri içinde barındıran alanlar olarak tanımlanmaktadır¹⁶⁷.

¹⁶⁴ Kurumahmut, Ali. “İnsanlık Açısından Önemi”, <http://www.bigglook.com>, 29.06.2009

¹⁶⁵ Oral, G.. “Silahlı Kuvvetler Dış Politika İlişkisinde Jeopolitiğin Yeri, Rolü Ve Etkisi”, <http://www.habusulu.com/makale56.htm>, 29.06.2009

¹⁶⁶ Kurumahmut, a.g.m., <http://www.bigglook.com> 29.06.2009

¹⁶⁷ **T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü**, *Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması - 1'nci Ara Rapor*, Ankara: Yüksel Proje Uluslararası A.Ş. ve Belde Proje Ve Danışmanlık Tic. Ltd. Şti. Ortak Girişimi Yayını, 2009, s. 48.

Dünyanın ilk limanları gemilerin barınma uğrağı olan doğal limanlardı. Bu işlevde limanlar yükleme/boşaltma ve depolama tesislerine sahip olmayan doğal barınma yerleridir. Limanların evrimi verdikleri hizmetler açısından üç aşamada tanımlanabilir. Bunlar¹⁶⁸:

- 1960 öncesi dönemi kapsayan sadece gemilerden yükleme boşaltma hizmetleri veren klasik liman tipi dediğimiz birinci kuşak limanlar;
- Liman çevresinde gelişen endüstrinin ürettiği ham madde, işlenmiş ve yarı işlenmiş üretim gibi yüklerin elleçlendiği ve ayrıca taşımacılık, endüstri ve ticari merkez gibi birinci kuşak hizmetleri kapsayan ikinci kuşak limanlar;
- Birinci ve ikinci kuşak limanların verdiği tüm hizmetleri veren ve bunlara ek olarak yük dağıtım ve depolama, müşteri hizmetlerini veren, elektronik ortamda ticaret imkanı sağlayan ve robot sistemlerin devreye girdiği üçüncü kuşak limanlardır.

Üçüncü kuşak limanlarla birlikte, liman dendiğinde, karayolu ile su yolu arasında bütünleştirici özellik taşıyan denizaşırı gemilerini, kısa mesafe deniz/nehir gemilerini, karayolu ve demir yolu ağlarını birleştiren alanlar akla gelmektedir¹⁶⁹.

Dünyada yaklaşık olarak 2500 adet liman bulunmaktadır. Bu limanların her birisi diğer limanlarla rakip olmasa da büyük limanlar arasındaki rekabet oldukça fazladır. Dünya limanlarında her yıl 10 milyar ton yük elleçlenmekte ve konteyner elleçleme miktarında sürekli bir artış görülmektedir. Dünya çapındaki limanların çoğu, geniş alanlara sahiptir, rıhtım sayısı, kullanılan teknik ekipman, işçilerin sayısı ve niteliği limanların etkin hizmet vermesi için tasarlanmıştır. Gerekli altyapı yatırımları ve bilişim sistemi liman yönetimi ve rıhtım atama problemi yatırımları tamamlanmıştır¹⁷⁰.

Dünya limanlarında elleçlenen yüklere bakıldığında, Asya limanları %38,8 ile ilk sırada, Amerika limanları %22,1 ile ikinci sırada, Avrupa limanları %21,8 ile üçüncü sırada ve %8,8 ile Avustralya limanları dördüncü ve %8,5 oranında Afrika limanları beşinci sırada yer almaktadır. Türk limanları 350 milyon ton/yıl yük

¹⁶⁸ Ece, a.g.m., <http://www.limanis.org.tr/makalegoster.php?kod=27>, 09.07.2009

¹⁶⁹ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, a.g.e., s. 48.

¹⁷⁰ Deniz Türsel Eliyi ve Diğerleri, *Liman Yönetimi ve Rıhtım Atama Problemi*, Ege Akademik Bakış, Ağustos, 2008, s. 243-256.

elleçleme kapasitesine sahip olup 2006 yılında toplam 243,6 milyon ton yük elleçlenmiştir¹⁷¹.

Dünya limancılık politikasına bakıldığında, limanların belli bir yükte uzmanlaşması söz konusudur. Gelişmiş ülkelerde yapılanmış olan belli bir yük grubunda uzmanlaşmış terminallerin sahip olduğu pazarlar nedeniyle kendi ülke ekonomilerine çok önemli maddi girdiler sağlamanın yanı sıra, ülkede yeni teknolojilerin gelişmesine, denizcilik sektörünün güçlenmesine ve modern sanayinin daha fazla gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Denizyolunun, demiryolu ve karayoluyla bütünleşmesi ile oluşan taşıma zinciriyle malların kısa sürede, ekonomik ve güvenli olarak taşınması sağlanmaktadır. Birden fazla taşıma türünün entegrasyonu ile yapılan ve artan bir hızla yaygınlaşan kombine taşımacılıkta birim yük kavramı ile konteyner ve ro- ro taşımaları artmaktadır¹⁷².

Tüm dünyada olduğu gibi, Avrupa Birliği’de 1990’lı yıllardan itibaren entegre taşımacılık sistemlerini politika olarak benimsemiştir. Avrupa Birliğinde, hem kendi altyapı yatırımlarını bu yönde yapmakta, hem de Avrupa – Kafkasya – Asya Taşıma Koridoru (TRACECA) ve Benelux Ülkeleri – Türkiye Taşıma Koridoru (CREAM) Projesi gibi projelerle doğu ülkeleri ile taşımacılıkta aynı politikanın uygulanması için gerekli finansmanı sağlamaktadır. Bu yönde özellikle limanların demiryolu bağlantısına önem vermektedir¹⁷³.

Devletin rolünün yeniden değerlendirilmesi ile limanlar ve deniz taşımacılığında iyi yönetim konularına çok büyük önem verilmeye başlanmıştır. Taşıma hizmeti talep edenlerin, tamamen entegre edilmiş hizmetlere ve yeteneklere duyduğu ihtiyaç, entegre edilmiş lojistik stratejileri, ulaştırma bazlı üçüncü taraf lojistik hizmet sağlayıcılardan, depolama ve dağıtım hizmetleri sağlayıcılarına doğru kaymayı tetiklemiş ve aynı zamanda fiziksel varlıklara dayalı olmadan lojistik hizmetler sağlamak için pazarlar açmıştır. Bu yeni şekil dördüncü taraf lojistik hizmet sağlayıcılar olarak adlandırılan işletmeler tarafından sunulmaktadır¹⁷⁴.

¹⁷¹ Ece, *a.g.m.*, <http://www.limanis.org.tr/makalegoster.php?kod=27>, 09.07.2009

¹⁷² Sibel Bayar - Serap İncaz, Güler Alkan, Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Türkiye’nin Limancılık Politikası <http://denizcilik sorunlarisempozyumu.com/main/pdf/makaleid1.pdf>

¹⁷³ Bayar- Serap İncaz, Güler Alkan, *a.g.m.*, <http://denizcilik sorunlarisempozyumu.com/main/pdf/makaleid1.pdf>

¹⁷⁴ **T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü**, *a.g.e.*, s. 29.

Dünyada değişen ekonomik şartlar ve teknolojik gelişmeler deniz ticaretini de etkilemiş ve yapısal değişimlere zorlamıştır. Gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artması dünyanın bir ucundaki pazarlara daha kolay ulaşılması imkanını sağlamış, deniz taşımacılığı dökme taşımacılıktan, konteyner, ro-ro taşımacılığına doğru kaymış, yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına olanak sağlayan kara, deniz ve hava taşımacılığının bütünleşmesi olan kombine taşımacılık giderek artan bir önem kazanmıştır. 1990'dan günümüze konteyner taşımacılığının yaklaşık 2,5 kat arttığı görülmektedir. 2012 yılında konteyner sayısının 491 milyona ulaşacağı beklenmektedir. Bunun gerçekleşmesi durumunda konteyner operasyonlarının hızlı bir biçimde yürütülmesine uygun modern, alt ve üst yapısı yeterli donanımlı, etkin ve verimli hizmet veren limanlar gerekecektir¹⁷⁵.

Taşımacılıkta konteynerlerin kullanımı ile birlikte gelişen çoklu taşımacılık denizyolu taşıyıcılarına, taşıma pazarlarında daha geniş liman seçimi olanakları ile çok daha fazla serbestlik sağlamıştır. Belirli bir limana özgü hinterland olarak görülen pazarlara artık günümüzde birçok giriş kapısından hizmet verilebilmektedir. Bu gelişmeler hinterland trafiğinden yük elde etmede limanlar arası rekabeti arttırmıştır. Dünyada limanlar pahalı üstyapı ve altyapılara yatırım yaparak konteyner endüstrisine girme yükümlülüğü hissetmektedirler. Bir liman otoritesi için bir konteyner terminaline yatırım yapmak konteyner işine katılabilmeye tek yoldur, fakat terminalin mevcudiyeti kullanım garantörlüğünü vermemektedir¹⁷⁶.

Bugün dünya konteyner trafiğinin %25'i Akdeniz koridorunu kullanmaktadır. Uzakdoğu ülkeleri ile Avrupa ülkeleri arasındaki uzun mesafe konteyner taşımacılığı, Doğu Akdeniz, Süveyş Kanalı, Kızıldeniz üzerinden geçmekte ve Doğu Akdeniz'de ana liman olarak Malta, Pire, Limasol, Larnaka, İskenderiye, Damietta, Port Said, Haifa, Valetta, Ravenna, Gioia Tauro ve Algeciras Limanlarından hizmet almaktadır. Türkiye'nin konteyner yükü genellikle aktarma gemileri ile ana aktarma limanlarına gelerek buradan büyük konteyner gemilerine taşınarak nihai hedeflerine gönderilmektedir. İhracat ve ithalatta iki aşamada gerçekleşen taşımacılık zaman kaybına ve maliyetlerin artmasına neden olmaktadır.

¹⁷⁵ Ece, Jale Nur, "Denizcilik Sektörünün Özelleştirilmesi", http://site.mynet.com/ozellestirme/jnece_denizcilik.html, 23.06.2009

¹⁷⁶ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, s. 33.

Söz konusu ana aktarma limanları, sadece bir dağıtım merkezi olarak hizmet verdikleri aktarma konteynerlerden büyük kazanç sağlamaktadırlar. Coğrafî konumu, Asya ile Avrupa arasında bir köprü konumunda olmasına ve dış ticaretimizin %91,4'ünün denizyolu ile yapılmasına rağmen Türkiye konteyner taşımacılığında dünyadaki gelişmeyi izleyememiş, limanlarının Akdeniz'deki avantajlı konumunu değerlendirememiştir¹⁷⁷.

4.3. TÜRKİYENİN DÜNYA ÜZERİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

Akdeniz, tarihin her döneminde büyük güç olma iddiasında bulunan her devlet tarafından ilgi görmüş ve bu bölge üzerine politikalar oluşturulmuştur. Bu bölgenin önemi, kaynak olarak bizzat bu denizin kendisinden değil, kaynaklara geçiş özelliği taşımasından ileri gelmektedir. Akdeniz, zaman içerisinde bir ticaret yolu haline gelmiş ve yüksek miktardaki gelirler onun korunmasını zorunlu hale getirmiştir¹⁷⁸.

Avrupa, Asya ve Afrika kıtaları arasında sıkışmış yarı kapalı bir deniz olan ve dünya su kütlesinin yaklaşık %1'ini oluşturmaya rağmen dünya deniz taşımacılığının %30'unun, ham petrol ve petrol ürünleri taşımacılığının ise %28'inin gerçekleştiği Akdeniz'in önemli bir bölümüne Türkiye kıyıdaştır. Akdeniz'in uzantısı "Ege Denizi" bazı bilim adamlarınca Asya ile Avrupa'nın denizaltındaki sınırı olarak kabul edilir¹⁷⁹.

Ege Denizi, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan, kıyısı bulunan devletleri uluslararası su yollarına ulaştıran, jeostratejik öneme sahip, bir kıta içi denizdir. Üç kıtanın kara, deniz, hava ulaşımının odak noktası ve kritik bir enerji yoludur. 1973 yılında Taşoz adası açıklarındaki işletilebilir geniş petrol yataklarına ulaşılması ile

¹⁷⁷ Ece, a.g.m., http://site.mynet.com/ozellestirme/jnece_denizcilik.html, 23.06.2009

¹⁷⁸ İsmail Duran-Orhan Sezgin, "Avrupa Birliği'nin Jeopolitik Güç Mücadelesine Türkiye'nin Tam Üyeliğinin Etkileri", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, Aralık 2007, s. 162.

¹⁷⁹ Kurumahmut, a.g.m., http://www.biglook.com/haber/kabotaj_5.asp 29.06.2009

enerji havzası konumuna gelmiş, ayrıca Süveyş Kanalı, Cebelitarık Boğazı ve Doğu Akdeniz'i kontrol altında tutma imkânı verir¹⁸⁰.

Çanakkale ve İstanbul Boğazları, sadece Akdeniz'i Karadeniz'e, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan su geçitleri değil, Karadeniz'e kıyısı olan ya da bu denizden yararlanan ülkeleri Cebelitarık ve Süveyş Kanalları ile Atlas ve Hint Okyanusuna ve dolayısıyla büyük kara parçalarını birbirine bağlayan önemli su geçitleridir¹⁸¹. İstanbul Boğazı'ndan her 9 dakikada 1 gemi ve her 51 dakikada 1 tehlikeli yük taşıyan gemi geçiş yapmaktadır. İstanbul Boğazı'ndan 2005 yılında taşınan tehlikeli yük miktarı yaklaşık 144 milyon tondur. Çanakkale Boğazı'nda ise bu miktar 150 milyon tona ulaşmaktadır. Türk Boğazlarının fiziki yapısı değişmezken geçiş yapan gemi sayısı ve taşınan tehlikeli yük miktarı her geçen yıl artış eğilimi göstermektedir. Bir başka ifade ile Türkiye, boğazlar yoluyla taşınan ham petrol ve petrol türevleri neticesinde kuzey-güney enerji koridoru haline gelmiştir. Taşınan bu yükün %35'inin Avrupa Birliği üyesi devletlere gitmesi de ayrı bir önem arz etmektedir¹⁸².

Üç asır Türk gölü hüviyetinde olan, 1774'de Türk-Rus denizine dönüştürülen ve bugün altı devletin kıyıdaş olduğu Karadeniz'in yaklaşık yarısı bu denize kıyısı bulunan devletlerle yapılan antlaşmalarla Türkiye'nin kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesi olarak, diğer bir ifade ile Türkiye'nin belirli egemen haklara sahip olduğu alan olarak tescil edilmiştir¹⁸³. Bilindiği üzere, Karadeniz; Hazar havzası ve Orta Asya enerji kaynaklarının dünyaya açılması ile önemli bir enerji koridoru haline dönüşmüştür. Karadeniz'de günde ortalama 300 gemi hareket halindedir. Bu sayının 150'si Karadeniz'de doğu-batı ekseninde faaliyette bulunurken, geri kalan kısmı Türk boğazlarını kullanmaktadır. Türk boğazlarını geçiş için kullanan 150 geminin yaklaşık 30'u petrol ve yan ürünü taşımaktadır. Bu miktar yıllık olarak 145 milyon tona ulaşmaktadır. 2008 yılında toplamda, 102 devlete ait 55

¹⁸⁰ **M.Melih Başdemir**, "Türkiye'nin Avrupa Birliği Müzakere Sürecinde Yunanistan İle Olan Karasuları Sorunu", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, Aralık 2007, s. 94.

¹⁸¹ Taştanir, Mehmet. "Stratejik Önemi Bakımından Çanakkale Zaferi", http://somuncubaba.net/pdf/0077/www.somuncubaba.net-2007-003-0077-stratejik_onemi.pdf, 29.06.2009

¹⁸² Kurumahmut, a.g.m., http://www.bigglook.com/haber/kabotaj_5.asp 29.06.2009

¹⁸³ Kurumahmut, a.g.m., http://www.bigglook.com/haber/kabotaj_5.asp 29.06.2009

bin ticaret gemisi Türk boğazlarından geçiş yapmıştır. Karadeniz'in ekonomik ve stratejik önemi her geçen gün daha da artmış ve artmaktadır¹⁸⁴.

Karadeniz'e açılan önemli su yollarından biri olan Tuna nehri, on Avrupa ülkesini kat ederek Karadeniz'i, Kuzey Denizi'ne bağlar. Ekonomik açıdan bölgenin can damarlarından birini teşkil etmektedir. Tuna nehrini kullanarak, Romanya'nın Köstence limanından istifade eden konteyner taşımacılığı işlem hacmi, son sekiz yılda yaklaşık on katına çıkmış ve Avrupa'nın en önemli terminal limanlarından biri haline gelmiştir¹⁸⁵.

Hazar Denizi ve çevresi doğal gaz ve petrol rezervleri açısından oldukça zengin kaynaklara sahiptir. Muhtemel rezervler, petrol ve doğal gaz üretimleri ve üretici ülkeleri, tüketim ve pazarlama koşulları, boru hatları ve diğer ulaştırma proje ve politikaları bölgeler arası bütünleşmenin oluşma nedenlerindendir¹⁸⁶.

Dünyanın en büyük petrol ve doğalgaz yatakları petrol ihracatçısı İran, Irak, Suudi Arabistan'ın yer aldığı Basra Körfezi bölgesindedir. Bilinen 1.4 trilyon varillik dünya petrol rezervinin yaklaşık 700 milyar varili yalnızca Basra Körfezi çevresindeki beş jeolojik formasyondan oluşan bölgede yer almaktadır. Yine 264 milyar varile eşit gaz miktarıyla, dünya gaz rezervinin üçte biri bu bölgededir. 3 km. genişliğinde dar bir boğaz olan Hürmüz Boğazı'ndan günde 15 milyon varillik bir petrol akışı olmakta ve boğaz, stratejik açıdan en önemli noktalarından birini oluşturmaktadır.¹⁸⁷

OECD-Avrupa ülkelerinin 15.6 milyon varil, Pasifik'in 8.7 milyon varil, Çin'in 7.1 milyon varil, diğer Asya ülkeleri 9.1 milyon varil petrol tüketmektedir. Bu tüketimin önemli bir bölümü Ortadoğu petroleri de denen Basra Körfezi çevresi petrollerinden sağlanmaktadır. Avrupa, petrolünü Ortadoğu dışında, Kuzey Afrika (Cezayir, Libya) ve Rusya'dan sağlamaktadır. Pasifik, Çin ve Japonya bütünüyle Ortadoğu petrollerine bağımlı konumdadır. Körfez'den Amerika'ya günde 7 milyon

¹⁸⁴ Metin Ataç, "Romanya'nın Karadeniz Uyumu Harekatına Katılımında Deniz Kuvvetleri Komutanının Konuşmaları", <http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/KONUSMALAR/MATAC/310309.php>, 29.06.2009

¹⁸⁵ Ataç, *a.g.b.*, <http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/KONUSMALAR/MATAC/310309.php>, 29.06.2009

¹⁸⁶ Duran-Sezgin, *a.g.m.*, s. 169.

¹⁸⁷ Üşümezsoy, Şener. "Basra Körfezi'nin petrol açısından vazgeçilmezliği", <http://www.turksolu.org/108/usumezsoy108.htm>, 02.07.2009

varil petrol akışı olduğu, 2030 yılında ise bu akışın günde 20 milyon varile ulaşacağı tahmin edilmektedir. Eldeki bu verilere göre Hürmüz Boğazı'nın sürekli önem kazanan bir noktada olduğunu görüyoruz¹⁸⁸.

Tahminlere göre dünya nüfusu 2008 itibariyle 6.640 milyonu aşmıştır¹⁸⁹. Dünya nüfusunun yaklaşık olarak %78'i Asya, Avrupa ve Afrika'da yaşamaktadır. Gelişmiş ülkelerin %70'i bu bölgededir¹⁹⁰. Dünya ticaretinin %70'i burada gerçekleşir. Dünya üretilebilir petrol rezervlerinin %65'i Orta Doğu'da¹⁹¹, %4'ü Hazar Bölgesinde¹⁹², %6,2'si eski Sovyet Bloğu ülkelerinde ve %7,3'ünde Afrika'da olduğu tahmin edilmektedir¹⁹³. Bununla beraber dünyada bilinen üretilebilir rezervler; petrolde 40 yıl, doğal gazda 62 yıl, kömürde ise 216 yıl yetecek düzeyde olduğu tahmin edilmektedir¹⁹⁴. Türkiye ise coğrafi konum olarak tam bunların orta noktasında, 36-42 derece kuzey paralelleri ile 26-45 derece doğu meridyenleri arasında yer almaktadır¹⁹⁵. Jeopolitik durumu ve değeri açısından dünyada bir benzeri daha bulunmayan çok kritik bir bölgede bulunmaktadır¹⁹⁶.

Türkiye üç kıtanın geçiş yollarında olan coğrafi konumu nedeniyle; Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna, Türk Boğazlarının Karadeniz-Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya ve Uzakdoğu'ya uzanan bir ulaşım ağının odak noktasındadır. Bu durumu Türkiye'yi, taşımacılık yönünden büyük bir potansiyele sahip kılmaktadır.¹⁹⁷ Asya ile Avrupa'nın sınırı Türkiye'den geçmektedir. Yakın tarihe kadar NATO ile Varşova Paketi'nin sınırını oluşturmuştur. Çok partili sistemden tek partili sistemlere, liberal ekonomik sistemlerden, devletçi ekonomik sistemlere ve hatta batı kültüründen doğu

¹⁸⁸ Üşümezsoy, Şener. "Basra Körfezi'nin petrol açısından vazgeçilmezliği", <http://www.turksolu.org/108/usumezsoy108.htm>, 02.07.2009

¹⁸⁹ "Dünya nüfusu", <http://tr.wikipedia.org> 2.07.2009

¹⁹⁰ "G-20 Ülkeleri", www.dtm.gov.tr 2.07.2009

¹⁹¹ Pamir, A.Necdet. "Dünyada ve Türkiye'de Enerji, Türkiye'nin Enerji Kaynakları ve Enerji Politikaları", <http://www.metalurji.org.tr> 2.07.2009

¹⁹² "Dünya Doğal Gaz Rezervleri Tüketimi Ve Muhtemel Gelişmeler", <http://www.diplomatikgozlem.com> 2.07.2009

¹⁹³ Dursun, Fevzi. "Dünya'da Petrol Rezervlerinin Dağılımı", <http://www.feyzidursun.com> 2.07.2009

¹⁹⁴ Pamir, a.g.m., <http://www.metalurji.org.tr> 2.07.2009

¹⁹⁵ <http://www.sosyal-bilgiler.com/ders-notlari/135-turkiyenin-matematik-konumu-ve-sonuclari.html>

¹⁹⁶ Kuloğlu, Armağan. "Değişen Küresel Jeopolitikte Türkiye", <http://www.asam.org.tr/temp/temp903.pdf>, 08.07.2009

¹⁹⁷ Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007 – 2013), TBMM Kararı, Resmî Gazete, 1 Temmuz 2006 Cumartesi - Mükerrer

kültürüne geçiş noktasındadır. Bölge ülkeleri ile tarihten gelen çok önemli ortak değer ve bağları bulunmaktadır¹⁹⁸. Dünyanın yirmi büyük ekonomisi arasında yer alması, 70 milyonu aşkın nüfusu, sahip olduğu silahlı kuvvetler ile Müslüman ve laik yapısı, çevresindeki zengin petrol ve üzerindeki su kaynakları ile Türkiye bölgedeki en önemli ülke ve güç durumundadır¹⁹⁹.

Yukarıda yer alan sebeplerden dolayı Türkiye; kara hakimiyet, deniz hakimiyet, kenar kuşak (Rimland) hakimiyet, hava hakimiyet, hayat alanı (Lebensraum), jeostratejik ve jeopolitik alanlar, ekonomik alanda ve Jeokültür merkezli Jeopolitik Teoriler (Tarihin Sonu ve Son İnsan Teorisi (Francis Fukuyama, 1993) Medeniyetler Çatışması Teorisi (Samuel Huntington, 1993) Büyük Satranç Tahtası Teorisi (Zbigniew Brzezinski, 1997) Medeniyetler Bütünleşmesi Teorisi (Barry Buzan, Gerald Segal, 1995) Modern Dünya Devleti Teorisi (H.G. Wells, 1933)) gibi çalışmaların bir çoğunda coğrafi konumu, kültürel yapısı, tarihi geçmişi ve üç büyük dini bünyesinde sorunsuz bir şekilde asırlardan beri barındırmasından dolayı stratejik öneme sahiptir²⁰⁰.

4.4. TÜRKİYE'DE İKTİSAT POLİTİKALARININ GELİŞİMİ

İstiklal Harbi kazanıldıktan sonra, iktisadi sistemin düzenlenmesi, geri kalmışlığın önüne geçilmesi ve Milletimizin hak ettiği seviyeye çıkarılması için 17 Şubat 1923'de İzmir İktisat Kongresi ile başka bir İstiklal Savaşına girilmiştir. Bu kongrenin sonuç bildirgesinde iki konu öne çıkmaktadır. Birincisi; milli yapının hiçbir şekilde zafiyete uğratılmayacağı, ikincisi ise; devleti yıkıcı faaliyetlerde bulunmadığı müddetçe yabancı sermayeye karşı olunmadığı mesajıdır. İktisat Bakanı Mahmut Esat Bey bu kongrede yapmış olduğu konuşmada yeni bir iktisadi sistemi hayata geçireceklerini, bunun ne liberalizm ne sosyalizm ne de dünya üzerinde var olan her hangi bir iktisat okuluna bağlı olmadan, ülke gerçeklerine uygun bir sistem

¹⁹⁸ Kuloğlu, a.g.m., <http://www.asam.org.tr/temp/temp903.pdf>, 08.07.2009

¹⁹⁹ Duran-Sezgin, a.g.m, s. 165.

²⁰⁰ Oral, G., a.g.m., <http://www.habusulu.com/makale56.htm> , 29.06.2009.

olacağını, İktisadi teşebbüslerin kısmen devlet kısmen de şahsi teşebbüs tarafından yapılacağını belirtmişlerdir²⁰¹.

Ülke müteşebbislerinin, yeterli sermaye birikimine sahip olmamasından, büyük yatırımlar devlet eliyle yapılmış ve bu şekilde Kamu İktisadi Teşebbüsleri oluşmaya başlarken, bir yandan da ülke ekonomisini kontrol altında tutan yabancı şirketlerin elinde olan işletmeler millileştirilmeye başlanmış²⁰², birinci beş yıllık sanayi planı uygulamaya konmuş, hızlı bir şekilde demiryolu yapımı faaliyetine girişilmiş ve 1939 yılına kadar 3.189 km. yol yapılmıştır²⁰³.

Türkiye’de millileştirmeler, sermaye karşıtı sınıf çelişkisinden ziyade; iktisadi milliyetçilikten kaynaklanmıştır²⁰⁴. Devletçiliğin temel kurum ve kuruluşlarının tamamlanmasına devam edilmiştir. Ticaretin etkin bir şekilde yapılabilmesi için 1924 yılında Türkiye İş Bankası, sanayi alanında kredi vermek üzere 1925 yılında Sanayi ve Maadin Bankası, 1930 yılında Merkez Bankası kurularak ekonomik düzenlemeler ve devletleştirme sürecinde önemli bir adım daha atılmış, 1933 yılında Sümerbank kurularak bir kalkınma bankası olarak çalışmış ve özellikle enerji ve madencilik konusundaki araştırmaları ve işletmeleri denetim altına almak ve bir merkezden yönetmek için 1935 yılında 20 milyon TL. sermayeli ETİBANK kurulmuştur²⁰⁵.

1940-1945 dönemini, devletçilik uygulamaları olarak nitelendirilen dönemlerden ayrı olarak ele almak gereklidir; zira bunlar savaş yıllarıdır. İkinci dünya savaşı, devletçilik uygulamalarında somut çözülme ve gevşeme belirtilerinin görüldüğü bir anda patlak vermiştir²⁰⁶. 1939 yılının Eylül ayında 2. Dünya Savaşı’nın çıkışı ile birlikte ülkede bir milyon genç silah altına alınmış, sanayi ve hizmetler sektöründe yetişmiş işgücü kıtlığı üretim ve verimliliğin düşmesine yol açmıştır. Ayrıca 1945 yılına kadar artan askeri harcamalar ekonomiyi sıkıntıya sokmuş ve bu

²⁰¹ **Yaşar Akbıyık ve Diğerleri**, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi 1*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Divan Yayıncılık Ltd. Şti., 2005, s. 406-413.

²⁰² **Cemal Avcı ve Diğerleri**, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi 1*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Divan Yayıncılık Ltd. Şti., 2008, s. 319-327..

²⁰³ **T.C. Nafia Vekaleti**, “Milli Demiryollarımızın Yüksek Eserlerinden Sivas-Erzurum Hattı” *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl:6/sayı 5 29.10.1939, s. 7.

²⁰⁴ **Güneri Akalın**, *Atatürk Dönemi Maliye Politikaları*, Ankara: T.C.Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı Yayını, 2008, s. 110.

²⁰⁵ **Avcı ve Diğerleri**, *a.g.e.*, s. 323-324.

²⁰⁶ **Korkut Boratav**, “Türkiye’de Devletçilik”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi 2. Cilt*, yay: Murat Belge-Mete Tunçay-Bülent Özukan, İstanbul: İletişim Yayınları, 1983, s: 413-414.

sıkıntıdan kurtulmak maksadı ile 1942 yılında “Varlık Vergisi” adı ile vergi getirilmiş bu da bu dönemdeki gerilemeyi engelleyememiştir²⁰⁷.

Çarlık döneminde sıcak denizlere inme hayalinde ki Rusya, Sosyalist rejime geçtikten ve özellikle İkinci Dünya Harbinden sonrada Boğazlara olan ilgisi ve sıcak denizlere inme arzusundan vazgeçmemiş ve Türkiye’yi tehdit eder duruma gelmiş ve neticesinde Türkiye Batı bloğunun içindeki yerini almıştır²⁰⁸.

Türkiye’de 1946-1950 dönemi Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliğinden korkulmasının etkileriyle, devletçiliğin bir iktisat politikası olarak tasfiye edildiği ve devlet kapitalizmine geçildiği yıllardır²⁰⁹. 1950’de tek başına iktidara gelen Demokrat Parti’nin parti programında, özel teşebbüse ağırlık verilmiş ve ekonomi içinde özel sektörün payının artması gerektiği vurgulanmıştır²¹⁰.

Türkiye Sınai Kalkınma Bankası’nın faaliyete geçmesi, ABD çıkışlı sermayenin Türkiye’ye gelmesi ve özel kuruluşlarla işbirliği yapmasıyla birlikte dış ekonomik ilişkilerde liberalleşme başlamıştır. 1954 yılından itibaren baş gösteren döviz darboğazını aşmak için, hükümet, ithalatta liberalizme son vermiş, ithal ikamesi yoluna gidilmesi için KİT’lere yeniden yatırım yapma yetkisi vermiş ve Avrupa Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütünün (OECD) yol göstermesi, teknik ve mali yardımda bulunması için yardım talebinde bulunmuştur. Kuruluşun uzmanları bir istikrar paketi hazırlamış ve bu paketin uygulamaya konulması şartıyla vadesi gelmiş olan 400 milyon dolar borcun erteleneceği ve ek olarak 359 milyon dolar kredi verileceği bildirilmiştir. 1958 senesinin Ağustos ayında paket kabul edilmiş ve uygulamaya konulmuştur. Ancak başta ABD olmak üzere Batı Avrupa ülkelerinden daha fazla yardım ve kredi alamayacağını anlayan hükümet Doğu Bloğu ülkeleriyle takas yoluyla ticarete girişmiştir. 27 Mayıs 1960 senesinde, hükümetin uyguladığı plansız ve hesapsız, iktisadi politikaların ülkeyi mali bir uçurum noktasına sürüklediği iddia edilerek askeri darbe yapılmış ve demokrasiye ara verilmiştir²¹¹. Askeri Rejim, ülkeyi iddia ettiği mali uçurumdan kurtarmak

²⁰⁷ **Avcı ve Diğerleri**, *a.g.e.*, s. 323-324.

²⁰⁸ Kuloğlu, *a.g.m.*, <http://www.asam.org.tr/temp/temp903.pdf>, 08.07.2009

²⁰⁹ **Boratav**, *a.g.e.*, s. 414.

²¹⁰ **Rıdvan Karluk**, *Cumhuriyetin İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisi’nde Yapısal Dönüşüm*, İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., 2007, s. 283.

²¹¹ **Avcı ve Diğerleri**, *a.g.e.*, s. 333-336.

maksadıyla Devlet Planlama Teşkilatını kurmuştur. Teşkilatın başlıca görevi, ekonominin bir plan dahilinde akılcı bir biçimde işlemlerini denetlemektir. Aynı zamanda başkanlığını başbakanın yaptığı bir danışma kurulu olarak görev yapmıştır²¹². 1960-1980 yılları arasında uygulanan planlı ekonomik kalkınma modeli 1950'li yıllarda DP hükümeti döneminde uygulanan plansız ve programsız liberal ekonomik politikalara karşı bir tepki olarak uygulamaya konmuştur²¹³. Bu bağlamda ekonomiye bir düzen ve istikrar getirme isteğiyle uygulamaya konulan planların genel amaçları ise²¹⁴:

- Ulusal gelirde hızlı büyüme,
- İstihdam sorunun çözümü,
- Adil bir gelir dağılımı,
- İstikrarlı bir fiyat düzeyi,
- Ödemeler dengesinde dengeyi yakalamak,
- Çeşitli bölgeler arasında sosyo-ekonomik dengesizlikleri gidermektir.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Şubat 1963 yılında İnönü Hükümetince yürürlüğe konmuş ancak bir yıl olmadan hükümet değişikliği olmuş, Ürgüplü Hükümeti 1'nci BYKP'nın ikinci yılını uygulamış 20 Ekim 1965 tarihinde Demirel Hükümeti göreve gelmiştir. Planın son iki yılında Demirel hükümeti kendi iktisadi görüş ve düşüncelerini plana dahil etmişlerdir. Antikomünist sloganlara büyük önem veren Demirel hükümeti, Ürgüplü hükümetinin Sovyetlerle kurduğu ekonomik ilişkileri geliştirmiş ve temel sanayi projelerinin gerçekleştirilmesinde kuzey komşumuzdan destek almışlardır. Plan dönemi başında (1962 yılı) sabit fiyatlarla GSMH içinde tarımın payı %34,6, sanayinin payı %16,7 iken, plan dönemi sonunda bu paylar sırasıyla %29,3 ve %20,7 olmuştur. Kalkınma özdeştir sanayileşme ilkesine uygun olarak sanayi sektörü büyürken tarımın payı azalmış, sanayide ithal ikamesine ve kamu kesimine ağırlık veren bir kalkınma stratejisi uygulanmıştır²¹⁵.

²¹² **Feroz Ahmad**, *Modern Türkiye'nin Oluşumu*, İstanbul: Analiz Basım Yayın Tasarım Gıda Ticaret Ve Sanayi LTD. ŞTİ., 2008, s. 159-160.

²¹³ **Anadolu Üniversitesi**, Türkiye'de Sosyal ve Ekonomik Değişmeler, s.162.
<http://www.aof.anadolu.edu.tr/kitap/ioltp/1269/unite09.pdf>, 05.03.2010

²¹⁴ **Erdal ATEŞ**, "Türkiye Ekonomisinde Tartışılan Konular", PARADOKS, Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi, (e-dergi), Yıl:3 Sayı:2 (Temmuz-2007),
http://www.paradoks.org/makale/yil3_sayi2/eates32.pdf, 05.03.2010

²¹⁵ **Avcı ve Diğerleri**, *a.g.e.*, s. 336-338.

Demirel hükümetince hazırlanan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1 Ocak 1968’de yürürlüğe konmuş ve büyüme hızı %7 olarak öngörülmüştür. Bu dönemin en önemli olayı; 12 Mart 1971’de Silahlı Kuvvetlerin sosyal ve ekonomik huzursuzluklar sonucunda yapmış olduğu müdahaledir. Bu müdahale neticesinde 1969 yılında yeniden seçilerek hükümeti kurmuş olan Demirel hükümeti gitmiş, yerine Prof.Dr.Nihat Erim görevlendirilerek yeni hükümet kurulmuştur. Erim hükümeti de 17 Nisan 1972’de güvenoyu alamayarak istifa etmek zorunda kalmıştır. Bütün bu olumsuzluklara rağmen öngörülen ortalama büyüme hızına ulaşılmış, ancak sanayi sektörü için bu başarılamamıştır. Bu başarısızlığın sebebi; özel sektör ve yabancı yatırımcıların özendirilmesine rağmen, ülkedeki siyasi istikrarsızlığın yatırımcıları bekle ve gör politikası uygulamaya zorlaması ve izlenen “sabit kur” politikasının ihracatı değil ithalatı özendirici sonuçlar vermesi olarak düşünülmüştür²¹⁶. Bu başarısızlığın bir diğer nedeni olarak; 1970’li yıllardan itibaren ithal ikamesinin ikinci aşaması olan ara ve sermaye malları ikamesine geçiş gösterilmektedir²¹⁷.

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Erim Hükümetince 15 yıllık olarak değil, AET ile imzalanan katma protokol uyarınca 22 yıl sonra gümrük duvarlarının tamamen kalkması öngörüldüğü için plan 22 yıllık hazırlanmıştır. Bu plana göre 1995 yılına gelindiğinde, 1970’lerin İtalya’sının sahip olduğu sanayileşmişlik düzeyine çıkılacağı hesaplanmıştır. Yani GSMH’nın oluşumunda tarım %11,6, sanayi %35 ve hizmetler %53,4 olacaktı. Bu yapısal değişim için yıllık büyüme hızı %7,9 olarak belirlenmişti. Bu plan döneminde yıllık büyüme hızı ortalama %6,5 olarak gerçekleşmiştir. Bu dönemin önemli iktisadi olaylarından biriside vadesi gelen dış borçları ödeyemez hale gelmemizdir²¹⁸.

Türkiye 1970’lerin başlangıcında elverişli dünya konjonktürü, 1970 devalüasyonu ve devalüasyona paralel ekonomik tedbirlerin ödemeler dengesine olumlu katkıları sonucu, artan döviz rezervlerinin verdiği avantajları kullanarak kalkınma çabasını devam ettirmiştir. 1973-74 yıllarında ortaya çıkan petrol krizi, eldeki mevcut döviz rezervleri kullanılarak ve kısa vadeli borçlanmaya gidilerek,

²¹⁶ **Avcı ve Diğerleri**, *a.g.e.*, s. 338-341.

²¹⁷ **Nadir EROĞLU**, “Türkiyede Büyüme ve Sanayileşme Politikaları”, <http://www.genbilim.com/content/view/5014/190/>, 05.03.2010

²¹⁸ **Avcı ve Diğerleri**, *a.g.e.*, s. 341-343.

belli bir süre ertelenebilmiştir. Ancak değişen dünya konjonktürüne uyum sağlayamama ve özellikle de 1974 Kıbrıs harekatında uygulanan ambargo, 1977 den sonra ödemeler dengesinde büyük açıklara neden olmuştur. Türk ekonomisinde 70’li yılların sonlarında ağırlaşan ekonomik koşullar hayatın her alanında kendini göstermiş ve bu da enflasyonu 1980’li yıllarda üç rakamlı boyutlara yükseltmiştir. 1970-80 döneminde görülen enerji ve döviz darboğazları özellikle sanayi sektöründe kendini hissettirmiş, bu da eksik kapasite kullanımına yol açmıştır. Sanayi sektöründeki bu gerileme GSMH ya yansımış ve buna paralel olarak halkın refah düzeyinde düşüslere neden olmuştur. Bu darboğazlardan hizmetler sektörü de etkilenmiş ve 1980 yılında %0.22 oranında gerilemiştir. Artan ekonomik bunalım ve enerji darboğazları sanayi sektöründe etkili olurken bu doğrultuda işsizlik oranlarında da artış kaydedilmiştir. 1979 yılında %9,7 olan işsizlik oranı 1980 de %14,4, 1981 yılında da %14,8’e yükselmiştir²¹⁹.

Süleyman Demirel’in başında bulunduğu “İkinci Milliyetçi Cephe” hükümetince hazırlanmaya başlanan Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı bitmeden hükümet değişikliği olmuş ve Bülent Ecevit tarafından yeni hükümet kurulmuş ve 1978 yılı için bir yıllık bir plan uygulamaya konmuş daha sonra bu plan esas alınarak beş yıllık plan tamamlanmış ve uygulamaya konulmuş ancak daha bir yıl olmadan yeniden hükümet değişikliği olmuştur. Demirel yeniden hükümeti kurmuş ve hemen akabinde de 24 Ocak kararları olarak da anılan istikrar programını hazırlamışlar ve yürürlüğe koymuşlardır. Bu programın ulaşmak istediği hedefler şunlardır²²⁰:

- Mal darlıklarını gidermek,
- Kuyrukları kaldırmak,
- Enflasyonu aşağıya çekmek,
- İhracatı artırarak dış ticaret açığını küçültmek,
- Büyüme hızını pozitif yapmak ve yükseltmek,
- Piyasa ekonomisine işlerlik kazandırmak.

1980 yılı Türkiye için bir kriz yılıdır. 1960 yılından beri uygulanan ithal ikameci sanayileşme modelinin tıkanmaya başlaması, planlı ve müdahaleci

²¹⁹ **Esenay AYDOĞAN**, “1980’den Günümüze Türkiye de Enflasyon Serüveni”, Yönetim Ve Ekonomi Dergisi, Yıl:2004, Cilt:11, Say :1, <http://www.bayar.edu.tr/~iibf/dergi/pdf/C11S12004/ea.pdf>, 05.03.2010

²²⁰ **Avcı ve Diğerleri**, *a.g.e.*, s. 343-347.

ekonomik politikaların terk edilmesini zorunlu kılmaktaydı. 24 Ocak 1980 kararları 12 Eylül askeri müdahalesinden sonra uygulama olanağı bulmuştur. Askeri müdahale ile birlikte ekonomide şok kararlar alınmış ve hemen uygulamaya konulmuştur. Türk parasının değeri düşürülmüş, KİT ürünlerine çok büyük oranlarda zam yapılmış, sendikal faaliyetler askıya alınmış, grev yasağı gelmiş, memur maaşlarında reel düşüşler olmuş ve tarıma yönelik genel destekleme politikaları terk edilmeye başlanmıştır²²¹.

1981 senesinde Silahlı Kuvvetler desteğinde kurulan Bülent Ulusu hükümeti can ve mal güvenliğini sağlayıp yeraltı ekonomisinin belini kırıncı ekonomik göstergeler pozitif geçmiş ve büyüme hızı negatiften %4.1'e gelmiş, ihracat artırılmış ve dış ticaret açığı böylece küçültülmüştür. 1980'de başlayan İran-İrak savaşı da ihracatı artırmış ayrıca Körfez Ülkelerinin mal ve hizmet ihtiyacının Türkiye tarafından karşılanması ekonomiye doping etkisi yapmıştır. Özel sektörün uzun zamandan beri beklediği iki yeni uygulama Merkez Bankası tarafından "günlük döviz kuru" ilanı ve Sermaye Piyasa Kanunu 1981 senesinde yürürlüğe girmiştir. Dördüncü plan dönemi kapanırken çoğulcu demokrasiye yeniden geçilmiş, enflasyon aşağıya çekilmiş ihracat GSMH'nın %11'i düzeyine çıkmış fakat temel çarpıklıklar işsizlik, tekelleşme, hayali ihracat ve gelir dağılımında dengesizliklerin artması engellenememiştir²²².

İkinci Dünya Savaşından sonra, Soğuk Savaş süresince ithal ikamesi politikalarıyla bağımsız bir ulusal ekonomik alan oluşturmaya çalışan Türkiye, seksenli yıllardan itibaren başlayan ve Soğuk Savaş sonrası dönemde gittikçe artan bir ivme kazanan ihracata dayalı kalkınma modelleri ile küresel ekonomik dengelerde yer edinmeye çalışan politikalarla yönelmiştir²²³.

Beşinci plan dönemi uygulama açısından en şanslı dönem olmuştur. Özal Hükümeti hazırlamış olduğu planı aynı zamanda uygulama imkanı da bulmuştur. Özal Hükümeti 1984 yılı başından itibaren iki temel hedefe yönelik önlemlere

²²¹ Anadolu Üniversitesi, Türkiye'de Sosyal ve Ekonomik Değişmeler, s. 164.
<http://www.aof.anadolu.edu.tr/kitap/ioltp/1269/unite09.pdf>, 05.03.2010

²²² Avcı ve Diğerleri, a.g.e., s. 343-347.

²²³ Ahmet Davutoğlu, *Stratejik Derinlik: Türkiye'nin Uluslararası Konumu*, İstanbul: Küre Yayınları, 2001, s. 22-29.

öncelik vereceğini her fırsatta belirtmiştir. Bunlar²²⁴:

- Enflasyonu aşağıya çekmek,
- Ödemeler bilançosu sorununu çözmek.

Söz konusu önlemlerle “ithal ikameci” kalkınma politikasından “ihracata yönelik” kalkınma politikasına geçilmiş, 80’li yıllar boyunca bu kararlara çeşitli eklemeler yapılmış, değişikliklere gidilmiş ancak hedef değiştirilmemiştir. Yapılan düzenlemelerle, ekonominin dışa açılması, piyasa mekanizmasının geliştirilmesi, kamu kesiminin sınırlandırılması, enflasyonun kontrol altına alınması, yabancı sermayenin teşviki hedeflenmiştir²²⁵.

Özal Hükümetinin uygulamaya çalıştığı “dışa açık büyüme modeli” ve başlıcalarını yukarıda saydığımız politikaların ortak hedefi piyasa ekonomisine geçişi hızlandırmak ve tamamlamaktır. Beşinci planın hedefleriyle gerçekleşen sonuçlarını karşılaştırdığımızda²²⁶:

- Enflasyon hedeflemesi dönem sonunda %10 olarak öngörülmesine ve başlangıç yılı olan 1983 de %30 iken, dönem sonunda (1989) bu oran %69,6’ya çıkmıştır.
- Büyüme hızı %6,3 olarak öngörülmesine rağmen, %5,1 olarak gerçekleşmiştir.
- Plan döneminde kamu kesimi enerji, haberleşme, otoyol ve konut gibi alt yapı yatırımlarına yönelmiş, sanayileşme özel sektörün kararlarına bırakılmış fakat sanayi sektöründe istikrar içinde büyüme olmamıştır.
- İhracata yönelik mal üretenler değil, doğrudan ihracatçının (aracıların) desteklenmesi, sınai yatırımlar üzerinde caydırıcı etki yapmış ve çok sayıda hayali ihracatçı ortaya çıkmıştır.
- Gelir dağılımı hızla bozulmuş ve “zengin daha zengin fakir daha fakir” hale gelmiştir.

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı, üretim, genel denge, kamu finansmanı ve ödemeler dengesi konusunda belirleyici hedefleri beşinci plandan farklı değildir. Dışa açık büyümenin yıllık ortalama %7 düzeyinde gerçekleşeceği öngörülmüştür. Türkiye planının birinci yılını tamamlarken dünyada siyasal, ekonomik ve askeri dengeler altüst olmuş, başta Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği olmak üzere

²²⁴ **Avcı ve Diğerleri**, *a.g.e.*, s. 348.

²²⁵ **Nadir EROĞLU**, “Türkiyede Büyüme ve Sanayileşme Politikaları”, <http://www.genbilim.com/content/view/5014/190/>, 05.03.2010

²²⁶ **Avcı ve Diğerleri**, *a.g.e.*, s. 348-349.

Doğu Bloğu Ülkeleri sosyalizmi terk etmişler ve çoğulcu demokrasiye geçmişlerdir. 27 Mart 1994’de Yerel Yönetimler Seçimini yapmak zorunda kalan hükümet, seçim ekonomisi havasına girmiştir. Seçim neticesinde Hükümet siyasi prestijini korumuş olsa da mali piyasalardaki çalkantıları dizginleyememiş ve 5 Nisan 1994 günü Başbakan Çiller “ekonomik kurtuluş savaşı ilan etmiş” ve tedbir paketini açıklamıştır. Bu pakete göre²²⁷:

- Enflasyonu hızla düşürmek, Türk Lirasına istikrar kazandırmak, ihracat artışını hızlandırmak, ekonomik ve sosyal kalkınmayı, sosyal dengeleri de gözetken sürdürülebilir bir temele oturtmak,
- İstikrarı sürekli kılacak yapısal reformların yapılması,
- Kamu açıklarının aşağıya çekilmesi, devletin ekonomiden elini çekmesi ve serbest piyasa ekonomisinin tüm kurum ve kurallarıyla işletilmesinin sağlanmasıdır.

Altıncı plan sonunda Türkiye üç rakamlı enflasyon ve negatif büyüme dolayısıyla “stagflasyon” içinde ayakta durmaya çalışmıştır. İşsizlik ve yoksullaşma devam etmiştir. Küçük bir azınlık ise faiz, temettü, kira ve kar gelirlerini katlamaya devam etmişlerdir. “Kayıt dışı ekonomi” giderek büyümüş, “çeteler” ulusal ekonomik kaynakların kullanımda ve paylaşımında yönlendirici olmayı sürdürmüştür.

1991 yılında Rusya dahil Doğu Bloğu Ülkelerinin serbest piyasa ekonomisine geçmeleriyle birlikte Karadeniz, Hazar Bölgesi ve Orta Asya Ülkeleri hızla sistem değişikliği, ekonomik yapılanma ve maddi yapılanma sürecine girmişler ve bunların hepsinden daha önemli olmak üzere kendi kaynaklarını yönetir konuma gelmişlerdir. Bu durum Kapitalizm için büyük fırsatlar doğurmuştur. Hammadde kaynaklarının alımından mamul ve hizmet ürünlerinin satılmasına kadar geniş bir yelpazede ticaret kapasitesi artmış ve bütün bunlar ticaretin Karadeniz’e doğru yönelmesini beraberinde getirmiştir. Bu gelişmelerin sonucunda yeni taşımacılık kolidorları açılmış, hızla gelişmiş ve gelişmektedir²²⁸.

Ekonomik büyüme ve gelişmenin temel motoru olarak son 25-30 yılda uluslararası ve global ticarete artan bir eğilim bulunmaktadır. Geçmişte birçok ülke

²²⁷ **Avcı ve Diğerleri**, *a.g.e.*, s. 349-354.

²²⁸ Erdoğan, Murat. “Konteynerde kaçan fırsatı yeniden yakalaya biliriz”, Perşembe Rotası Gazetesi, 10 Kasım 2008 <http://www.perseemberotasi.com> 15.07.2009.

kendi kendine yeterlilik ve ulusal pazarın korunmasına ağırlık veren gelişme stratejileri izlerken son yıllarda ilerlemenin yolunun global ekonomi içerisinde entegrasyona dayandığı yönünde artan bir eğilim görülmektedir. Bu durum neticede devletleri, hem ticaret hem de yatırıma olan engelleri azaltma politikalarını benimsemeye yöneltmiştir. Ticaret engellerinin azalması ve artan doğrudan yabancı sermaye yatırımları ticarete düşük değerli mallardan yüksek değerli mallara kaymayı hızlandırırken, ticaret hacimlerinde büyümeyi motive etmiştir²²⁹.

Globalleşmenin etkisiyle, bu gün çok uluslu şirketler arasındaki ilişkiler devlet-ölçekli ilişkilerinde ötesinde etkiler yapabilmektedir. Bölgesel entegrasyon faaliyetleri ile birlikte daha da karmaşık bir nitelik kazanan bu durum ithal ikamesi politikalara gerekçe oluşturan ulusal ekonomik bağımsızlık kavramını temelinden sarsmaktadır. Bugün resmi ve gayri resmi aktörlerin birlikte oluşturdukları ulusal total etkinlik sadece devlet kontrolüne dayanan ulusal bağımsızlığın önüne geçmiş bulunmaktadır. Çok uluslu şirketler, sivil toplum kuruluşları, bölgesel ve uluslararası kuruluşlar gibi ulus devlet yapılanması dışındaki aktörlerin etkisi küresel ölçekli makro stratejiler ile yerel ölçekli mikro stratejiler arasında önemli bir uyum problemi doğurmuş bulunmaktadır²³⁰.

2007-2013 dönemine ilişkin uluslararası gelişmeler ve temel eğilimler doğrultusunda, Türkiye ekonomisine ilişkin geçmiş dönemdeki gelişmeler ile mevcut ekonomik ve sosyal gelişmeler dikkate alınarak hazırlanan Dokuzuncu Kalkınma Planının vizyonu, “istikrar içinde büyüyen, gelirini daha adil paylaşan, küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşen ve AB’ye üyelik için uyum sürecini tamamlamış bir Türkiye” olarak belirlenmiştir²³¹.

4.5. TÜRKİYE’DE ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ GELİŞİMİ

1923 yılında, Türkiye Cumhuriyeti Devleti’nin kurulmasıyla birlikte sanayileşme ve kalkınma politikasının, temel unsurlarından biri olan ulaştırma

²²⁹ Bayar - İncaz, Alkan, *a.g.m.*, <http://denizciliksorunlarisempozyumu.com/main/pdf/makaleid1.pdf>

²³⁰ Ahmet Davutoğlu, *a.g.e.*, s. 22-29.

²³¹ Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007 – 2013), *a.g.e.*

altyapısının geliştirilmesine önem verilmiş ve özellikle de demiryolu ulaştırmasına gereken hassasiyet gösterilmiştir. 1925 yılında yapılan ilk Demiryolu kongresi ile ülkedeki demiryolu ulaşım politikası ortaya konmuş ve 1929 yılına gelindiğinde 1000 km uzunluğunda demiryolu yapımı tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Demiryollarındaki hızlı ilerleme 1940 yıllarına kadar sürmüş ve 1940-1950 yılları arasında ise tam bir durgunluk dönemine girmiştir. 1 Mart 1950 yılında çıkartılan bir yasa ile Ulaştırma Bakanlığından bağımsız Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur²³². 1950’li yıllardan itibaren izlenen karayolu ağırlıklı ulaştırma politikalarının sonucunda, demiryolu ulaşımı günümüzün gerektirdiği kurumsal ve teknolojik yenilenmeyi başaramamış ve ulaştırma sistemi içindeki payı giderek küçülmüştür²³³.

Bu çarpık gelişmelerin sonucunda Türkiye’de pahalı, kaynakların etkin kullanımına izin vermeyen ve sosyal maliyeti yüksek bir sisteme dayalı taşıma modeli ortaya çıkmıştır. Bu göstergeler ışığında ulaştırma sistem ve alt sistemlerinin yeniden ve ciddi olarak ele alınıp, ulaştırma alt sistemleri arasında işbirliği sağlanmalı ve her sisteme, bir bütünün parçaları gözü ile bakılmalıdır. Günümüzde ulaştırma sistemlerinin birbirine karşı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılmasına olanak sağlayan kombine (çoklu) taşımacılık hızla gelişmektedir. Kombine taşımacılığın en ekonomik şeklinin denizyolu ve demiryolu olduğu bilinmektedir. Bu sebeple ülkemizde denizyolu-demiryolu kombine taşıma sisteminin geliştirilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır²³⁴.

4.6. TÜRKİYE’DE LİMANCILIK POLİTİKALARININ GELİŞİMİ

Limanlar, ülkelerin ekonomik yapıları üzerinde doğrudan etkili olup, bir ülkenin dünyayla bütünleşmesinin en önemli öğelerinden biridir. Denizyolu

²³² Aytaç Bengi Pınar - Çelik Fazıl, Türe Funda. “Ülkemiz Ulaştırma Politikalarının Doğu Karadeniz Bölgesi’nin Kalkınması Üzerindeki Etkileri”, s. 138-139,

http://www.linsaat.com/uploads/TrbBlogs/pdfs_2/24064_1198333394_526.pdf

²³³ Kaya, Sait. “Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve Sorunları”, <http://www.izto.org.tr>, 08.07.2009

²³⁴ Aytaç-Çelik, Türe, *a.g.e.*, s. 138-139.

taşımacılığına doğrudan etkide bulunurlar. Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili, kıyı şeridinin uzunluğu 8.333 km' ye varan ve limancılık açısından büyük avantajlara sahip bir ülke olmasına rağmen, denizyolu taşımacılığında maalesef istenilen düzeye ulaşamamıştır²³⁵.

Ulaşım sistemi kalkınmayı belirleyen önemli bir faktördür. Ulaşım alt sistemlerini oluşturan denizyolu, demiryolu, karayolu, havayolu ve boru hattı sistemlerinin kendine özgü ve kalkınma sürecini farklı şekilde etkileyen özellikleri vardır ve bu sistemler birbirinden bağımsız olarak düşünülmemelidir. Ekonomik kalkınma sürecinde bu alt sistemlerden hangisine öncelik tanınacağı bilimsel gerçekler ışığında değerlendirilmeli ve sistemlerin birbirlerinin gelişmesini engelleyecek şekilde hizmet sunmaları önlenerek, ülke sathında dengeli ve koordineli şekilde tesis edilmeleri sağlanmalıdır²³⁶.

Bu maksatla bilimsel bir çalışma (Türkiye Ulusal Liman Gelişim Master Plan Çalışması) Japan International Cooperation Agency (JICA) tarafından, Türk Hükümeti'nin Japon Hükümeti'nden resmi isteği üzerine geliştirilmiş, çalışmanın kapsamı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) tarafından belirlenmiştir. Çalışmanın amacı²³⁷:

- Liman altyapı, liman yönetimi ve işletimi için temel politikaları belirlemek,
- Uzun dönemli liman yapıları gelişim planlarını, stratejik limanlar için aşamalı planlar, kamu yatırım planlarını, liman yönetim ve liman işletim planlarını içeren, 2020 yılının hedeflendiği Ulusal Liman Gelişim Master Planının oluşturulması,
- İlgili kuruluşların kurumsal kapasitesinin artırılmasıdır

Türkiye'nin ekonomik aktivitelerinin verimli olarak değerlendirilebilmesi için master plan çalışmasına, insan, ulaşım altyapısını ve üretim aktiviteleri gibi etkenler göz önüne alınarak oluşturulan 'Ulusal arazi gelişim eksenleri' tanımlanmıştır. Önerilen 'eksenler' ve rolleri aşağıdaki verilmiştir²³⁸.

²³⁵ Kaya, *a.g.m.*, <http://www.izto.org.tr>, 08.07.2009

²³⁶ Aytaç-Çelik, Türe, *a.g.m.*, s. 138.

²³⁷ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, s. 53.

²³⁸ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, s. 54.

- Avrupa-Asya Koridoru Ekseni (Marmara – Ankara – Mersin Ekseni)

Bu eksenin ulusal ekonominin itici gücü olmaya devam edeceği belirtilmiş ve sosyal sabit sermayenin bu bölgedeki ekonomik aktivitelerdeki artışla uyumlu olarak geliştirilmesi önerilmiştir.

- Ege-Karadeniz Koridoru Ekseni(İzmir - Ankara - Samsun Ekseni)

Bu eksenin önemli şehir merkezlerine yakınlığı nedeniyle büyük bir gelişme potansiyeline sahip olduğu ve potansiyelin kullanılabilmesi için bölgedeki sabit sermayenin artırılması gerektiği belirtilmiştir.

- Ege Denizi Ekseni ve

- Akdeniz Ekseni

Bu iki eksenin ulusal ekonomide önde rol alması beklenmektedir. Stratejik konumları nedeniyle sahip oldukları avantajın kullanılabilmesi için özellikle Avrupa ve Asya kıtalarına daha erişilebilir hale getirilmeleri önerilmiştir.

- Karadeniz Ekseni

Bu eksenin Doğu Avrupa ve CIS ülkeleriyle yakın ilişkiler kurması ve iç bölgelerdeki ekonomik kalkınmayı yönlendirmesi beklenmektedir. Bu nedenle sabit sermayenin artırılması önerilmiştir.

- GAP Ekseni (Güneydoğu Anadolu Ekseni)

GAP projesiyle hem üretkenlik hem de komşu bölgelere ulaşım imkanı artacağı için eksenin çok büyük bir gelişim potansiyeline sahip olduğu gözlemlenmiş, Akdeniz ve Karadeniz'e Ulaşım ağının güçlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

- İç Anadolu- Doğu Anadolu Koridoru Ekseni

Bu eksenin gelişmiş ve az gelişmiş bölgeleri bağladığı ve komşu iller arasındaki alış-verişin geliştirilebilmesi için Ankara Belediyesi'yle iletişimin geliştirilmesi gerektiği gözlemlenmiştir.

- Karadeniz-Güneydoğu Anadolu Koridoru Ekseni

Karadeniz kıyı bölgesini ve Doğu Anadolu Bölgesini birbirine bağlayan eksenin Karadeniz'deki uluslararası alışverişini arttırması beklenmektedir.

- Doğu Anadolu Sınır Bölgesi Alt-ekseni

Karadeniz kıyı alanlarını en az gelişmiş bölgelerle bağlayan eksenin komşu ülkelerle uluslararası ilişkileri güçlendireceği düşünülmektedir.

Deniz taşımacılığı, demiryolu taşımacılığından 3, karayolu taşımacılığından 7 ve havayolu taşımacılığından ise 21 kat daha ucuz olmasının yanında çevre dostu, güvenli, düşük yatırım maliyetli, istihdam yaratıcı ve ülke ekonomisinin gelişmesine katkı sağlayıcıdır²³⁹. Durum böyle olmasına rağmen, toplam ithalat ve ihracatının yaklaşık %90'ını deniz yolu ile gerçekleştiren Türkiye'nin bu pastadan aldığı pay, dış ticaret taşımacılığında %25'lerin altında gerçekleşmişti. Bu durum dünya sıralamasında 1 Ocak 2000'de 18'inci olan Türk deniz ticaret filosunun, 2001'de 20'nci, 2004'de 23'üncü ve 2005'de ise 24'üncü sıraya düşmesine neden olmuştur. Seyir emniyeti ve deniz güvenliği bakımından geliştirilme ihtiyacı açık olan deniz ticaret filomuzun mevcut 20 yaş ortalaması, irdelenmesi gereken önemli konulardan biridir²⁴⁰.

Dünya yük taşımacılığının %90'dan fazlası deniz yolu ile yapılmakta iken, ülkemizde 2007 itibariyle ihracatın %75,7'si, ithalatın %93,2'si deniz yolu ile yapılmaktadır. Globalleşen dünyada ekonominin büyümesi, üretim ve hammadde merkezlerinin çok çeşitli yerlerde bulunması ve deniz yolunun da ekonomik taşıma yolu olması nedeniyle limanlarımızda elleçlenen yük miktarında artışların gerçekleşmesi beklenmektedir. Bu kapsamda; Limanlarımızda elleçlenen yük miktarına baktığımızda²⁴¹;

- İhracat miktarı, 2003 yılında 46 milyon ton iken 2008 yılı sonunda %59 artarak yaklaşık 73 milyon tona ulaşmış olup, ihracattaki yıllık ortalama artışın %10 civarında olması nedeniyle 2012 yılı sonunda 90 milyon tona ulaşması beklenmektedir.
- İthalat miktarı, 2003 yılında 103 milyon ton iken 2008 yılı sonunda %48 artarak 152 milyon tona ulaşmış, ithalattaki yıllık ortalama artış %10 civarında gerçekleşmiş olup, 2012 yılı sonunda 180 milyon tona ulaşması beklenmektedir.

Türk limanları için fırsat oluşturabilecek unsurlar;

- Karadeniz'e kıyıları olmayan yeni Cumhuriyetlerin, Akdeniz ve Kızıldeniz ile Basra Körfezin de kıyıları bulunmayan Ortadoğu ülkelerinin mallarının Türkiye üzerinden taşınmalarının sağlanması,

²³⁹ Kurumahmut, *a.g.m.*, http://www.bigglook.com/haber/kabotaj_5.asp 29.06.2009

²⁴⁰ Kurumahmut, *a.g.m.*, http://www.bigglook.com/haber/kabotaj_5.asp 29.06.2009

²⁴¹ Denizcilik Müsteşarlığı Performans Programı 2009, s. 50.

- Orta Asya Cumhuriyetleri ile yapılacak ekonomik işbirliğinin Karadeniz limanlarının potansiyelini artırması,
- Akdeniz’de Bakü-Ceyhan ve NABUKO petrol boru hatlarının gerçekleşmesi,
- GAP Projesi’nin getirebileceği üretim artışları,
- Bu bölgedeki limanların bir transit limanı olma özelliğine sahip olması yük trafiğinin ve kruvaziyer yolcu taşımacılığının artması,
- Limanlarımızın ana aktarma limanı (hub-port) ve dağıtım merkezi konumuna gelerek bölge limanları ile rekabet gücünün artması,
- Liman hinterlandında sanayileşme, limanların gelişmesinin yan sanayi geliştirmesi ve istihdamı artırmasıdır²⁴².

Türkiye’nin jeopolitik konumunun getirdiği avantajlar iyi kullanılmazsa, Avrupa, Asya, Orta Doğu üçgenindeki ticaret hareketinde, tali koridorlar üreten komşu ülkeler tarafından uğramadan geçilebilir duruma gelebilir. Lazkiye-Pire hattı güneyden, Taseca ile Sibiry’a uzanan Avrupa-Sibiry hattı ile kuzeyden, Tecer-Saraks-Mashhad-Bander Abbas hattı ile doğudan, ticaret yollarında devre dışı kalma tehlikesi vardır. Bu nedenlerle çağdaş modern liman tesislerinin İskenderun, Mersin, Kuzey Ege, Kuzey Marmara, Derince noktalarında planlanan süreç içinde gerçekleştirilmesi ve en az ikisinin ana liman olarak hizmet vermesi halinde transit trafikte Türkiye vazgeçilmez bir koridor olacaktır. JICA hibesi çerçevesinde yürütülen Türkiye Limanlar Master Planı sonuçlarında da öngörüldüğü üzere gelecekte ülkemize strateji ve diğer ülkelerle rekabet gücü de kazandıracak Mersin ve Kuzey Ege (Çandarlı) Konteyner Limanlarının ana aktarma limanı (hub-port) olarak gerçekleştirilmesi ihtiyaç olarak ortaya çıkmıştır²⁴³.

Doğu-batı ekseninde ulaşım koridoru ve transit uğrağı haline gelmesi muhtemel olan Türkiye’nin, 21. yüzyılın kombine taşımacılık anlayışı doğrultusunda limanlarını ve diğer ulaştırma altyapılarını uyarlaması gerekmektedir. Konteynerlerin taşımada kullanılmaya başlaması kombine taşımacılığı hızla geliştirmiştir. 21. yüzyıl taşımacılığı olarak gözüken kombine taşımacılığın önemli altyapıları liman

²⁴² Ece, a.g.m., http://site.mynet.com/ozellestirme/jnece_denizcilik.html, 23.06.2009

²⁴³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, a.g.e., s. 82-83.

terminalleri ile iç bölge (hinterlant) uzantılarıdır. Bu nedenle, hinterlant uzantılarını oluşturan karayolu, demiryolu altyapılarının bu taşıma sistemine uyumlu hale getirilmesi önem arz etmektedir. Avrupa Birliği ve diğer gelişmiş dünya ülkeleri ile kıyaslandığında, ana liman olarak gösterebildiğimiz limanlarda dahil olmak üzere ülkemiz limanları, küçük terminaller olarak görülmektedir. Dünyadaki ana limanlara baktığımızda, gemilerin her türlü ihtiyacına cevap verebilen şehirler görülmektedir. Geliştirilmesi gereken diğer bir politika ise, limanların dünya taşımacılığına uygun teknoloji ile donatılmasıdır. Avrupa Birliği uyum sürecinde de bunlar ülkemizden istenmekte olup limanların özelleştirilmesi Avrupa Birliği limancılık politikası olarak karşımıza çıkmaktadır.²⁴⁴

Dokuzuncu Kalkınma Planında; limanların yükleme, boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra, kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri hedefi doğrultusunda tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları tamamlanacağı, başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi olmak üzere liman kapasitelerinin artırılacağı, bu kapsamda Doğu Akdeniz'in önemli bir lojistik merkezi olması için destekleneceği, denizyolunda kısa mesafe denizyolu taşımalarını artıracak gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verileceği, deniz güvenliğinin artırılması kapsamında Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti kontrolünün iyileştirileceği, bu çerçevede; gemi trafik hizmetleri projeleri deniz trafiğinin yoğun olarak yaşandığı liman, körfez ve bölgelerde hayata geçirileceği, askeri ve ticari gemilerin Türk tersanelerinde tasarımı, yüksek yerli katkı oranıyla üretilmesi ve Türk Deniz Ticaret Filosunun yenilenmesi amacıyla, başta Ceyhan yöresi olmak üzere, Türkiye Tersaneler Mastır Planının sonuçları da göz önüne alınarak yeni tersaneler kurulacağı ön görülmektedir²⁴⁵.

Ülkemizde, dâhilî yük taşımacılığının %1,2'si deniz yolu ile yapılmaktadır. Kara yolu taşımacılığı ise dâhili taşımacılıkta %93'lük bir oranla diğer türlerin çok önündedir. Hem çevreci hem de ucuz taşıma yolu olması nedeniyle, dâhilî yük ve yolcu taşımacılığında denizyolunun tercih edilebilir hale getirilmesiyle taşıma payının artırılması hedeflenmiştir. Dâhilî yük ve yolcu taşımacılığında denizyolunun

²⁴⁴ Bayar - Serap İncaz, Güler Alkan, *a.g.m.*,
<http://denizciliksorunlarisempozyumu.com/main/pdf/makaleid1.pdf>

²⁴⁵ Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007 – 2013), *a.g.e.*

tercih edilmesiyle²⁴⁶;

- Yurt içi taşıma maliyetleri düşürülecek,
- Karayolu trafiğinin denizyoluna kaydırılması sonucunda, karayolundaki araç yoğunluğunun azalması, buna paralel olarak ölümlü ve maddî hasarlı kazaların da azalmasıyla, kazalardan kaynaklanan ekonomik kayıplar azaltılmış olacak,
- Ayrıca, karayolundaki yoğunluğun azalması ile bakım ve onarım maliyetlerinde de tasarruf sağlanmış olacaktır. Karayolu taşımacılığının denize kaydırılması, ulaştırma modları arasındaki dengesizliğin giderilmesi yanında, kombine taşımacılığın gelişmesine de katkı sağlayacaktır.

Gemi inşa sanayi; desteklendiği ve geliştirildiği bütün ülkelerde önemli bir istihdam imkânı oluşturan ve döviz ikame eden bir sektördür. Ülkemizde özel sektörün faaliyet alanında yer alan gemi inşa sektörünün dünya gemi inşa sanayinden alacağı payı arttırmak için mevzuattan kaynaklanan sıkıntıların ortadan kaldırılması gerekmektedir. Ülkemizde gemi inşa sanayinde, gemi cinsine bağlı olarak, yerli katkı oranı yaklaşık %25-50 arasındadır. Bir bütün olarak gemi inşa sanayinin ülke ekonomisine katkısının artırılması için gemi yapımında kullanılan her türlü makine, teçhizat ve malzemenin yerli üretim imkânlarının geliştirilmesi amaçlanmıştır. Gemi inşa ve yat inşa sektöründeki talep artışı ve hızlı büyüme, yetişmiş uzman ve ara eleman açığı gibi çok önemli bazı sorunları da beraberinde getirmiştir²⁴⁷.

Denizyolu ile taşınan yüklerin Türk Bayraklı gemilerle taşınması ülke ekonomisine önemli oranda katkı sağlamaktadır. Mevcut taşıma miktarları içinde Türk Bayraklı gemilerin paylarına baktığımızda²⁴⁸;

- İhracatın 2003 yılında %28'inin Türk Bayraklı gemilerle, %72'sinin yabancı bayraklı gemilerle, 2008 yılında ise, %15'inin Türk Bayraklı gemilerle, %85'inin yabancı bayraklı gemilerle yapıldığı,
- İthalatın 2003 yılında %30'unun Türk Bayraklı gemilerle, %70'inin yabancı bayraklı gemilerle, 2008 yılında ise, %14'ünün Türk Bayraklı gemilerle, %86'sının yabancı bayraklı gemilerle yapıldığı görülmektedir.

²⁴⁶ Denizcilik Müsteşarlığı, Performans Programı 2009, s. 54.

²⁴⁷ Denizcilik Müsteşarlığı, *a.g.e.*, s. 58-59.

²⁴⁸ Denizcilik Müsteşarlığı, *a.g.e.*, s. 51.

Bu veriler ışığında, Türk Bayraklı gemilerin taşımacılıktan aldıkları payın giderek azaldığı görülmektedir. Bu nedenle Türk Bayraklı gemilerin deniz taşımacılığımızdaki payının artırılması hususunda çalışma yapılması plânlanmıştır²⁴⁹.

4.7. DÜNYADA VE TÜRKİYEDE LİMAN ÖZELLEŞTİRMELERİ

Limanların özelleştirilmesi özel sektörün liman hizmetlerinin performansına, liman kolaylıkları operasyonlarına ve finansmanına direkt katılımıdır. Liman sektöründe hizmetlerin etkin ve verimli olarak verilmesi ve ticari esneklik sağlamak için özelleştirme bir araçtır. Limanların özelleştirilmesi stratejilerinde başlıca iki unsur mevcuttur. Bunlardan birincisi liman hizmetlerinin etkinliğinin ve verimliliğin artırılması amacıyla imtiyaz hakkı, kira sözleşmeleri ile bu hizmetlerin özel sektör tarafından yürütülmesi. İkinci yaklaşım ise limanların daha fazla ticari esaslara göre çalıştırılmasını sağlayacak şekilde yönetilmeleri (yönetim anlaşması) ve gerekli finansmanın sağlanması amacıyla özel sektöre transferidir²⁵⁰.

4.7.1. Dünyada Liman Özelleştirmeleri

Limanların özelleştirilmesi Avrupa Birliği için ana konudur. Avrupa’da başlıca liman özelleştirme uygulamalarına baktığımızda, Belçika’nın Antwerp ve Hollanda’nın Rotterdam ve Amsterdam limanlarında liman altyapısı ve bir kısım liman ekipmanının mülkiyeti belediye liman otoritesine ait olup, liman yönetimine belediyenin hakim olduğunu görürüz. Yönetime yerel bakanlıklar ve eyalet hükümetinin katkısı bulunmaktadır. Devlet sadece liman altyapı yatırımlarına katkıda bulunmaktadır. AB limanlarındaki faaliyetler ile ilgili rekabet ve antitröst kuralları en önemli konular olarak ele alınmaktadır. Bunun yanı sıra, AB yasaları kapsamında, “malların serbest dolaşımı”, “dış ilişkiler” ve “rekabet”le ilgili kurallarının da limanlardaki hizmet serbestliği kadar önemli olduğu vurgulanmaktadır. Kuralların

²⁴⁹ Denizcilik Müsteşarlığı, *a.g.e.*, s. 51.

²⁵⁰ Ece, *a.g.m.*, http://site.mynet.com/ozellestirme/jnece_denizcilik.html, 23.06.2009

gerçekleşme nedenleri arasında “liman hizmetlerindeki verimsizlik”, “fiyat politikaları”, “devlet yardımları” gibi faktörlerin rolü bulunmasına rağmen, ağırlık rekabet ve antitröst kurallar üzerine odaklanmaktadır. Bunların yanında söz konusu kuralların oluşturulmasında, çevre, kurumsallaşma serbestliği, hizmet serbestliği, ayrımcılık, istihdam, kamu yararı, denizde emniyet, limanlarda devlet kontrolü ve ulaştırma ile ilgili genel kurallar da göz önünde bulundurulmuştur. Kullanıcıların limanlarla olan ilişkilerinin geliştirilmesinin sağlanması yanında, limanlardaki verimsizlik, emniyet, bayrak ayrımı, pahalılık gibi sorunlara çözüm bulması konuları da AB’nin birinci derece ilgi alanına girmektedir. Komisyonun diğer bir hedefi de, limanlardaki verimliliği artırmaktır. AB’nin taşımacılık politikalarından bahsettiği Beyaz Sayfa ve Yeşil Kitapta limancılık politikalarının aşağıdaki üç alana işaret ettiğini görmekteyiz. Bunlar²⁵¹:

- Daha iyi prosedürler geliştirilmesi, yeni teknoloji kullanılması, limanlarda ve limanlar arası işbirliğinin geliştirilmesi dahili limanların etkinliğinin artırılması,
- Limanları çoklu ağ sistemine entegre etmek ve çevre alanlara yeterli giriş olanağı sağlamak amacıyla limanlardaki ve çevresindeki altyapının geliştirilmesi,
- Topluluğun serbest ve rekabetçi bir yapı oluşturma yükümlülüğünü liman sektöründe de yerine getirmiş olmasına duyulan ihtiyaç olarak belirtilmiştir.

Bununla birlikte Beyaz Kitapta, AB kısa mesafeli deniz taşımacılığını geliştirmek için politikalar benimsediğini bildirmiştir. Bu durum liman hizmetlerinin kalitesindeki iyileşmeyle birlikte, limanlar, demiryolu ve iç su yol ağları arasında daha iyi bağlantı gerektirmektedir. Kısa mesafeli deniz taşımacılığının gelişmesiyle birlikte, belirli nakliye bağlantı noktaları, karayolları ve demiryolları gibi Avrupa içerisindeki ağın parçası olacaktır.

Son yüzyıl içerisinde dünyada özel sektör tarafından işletilen limanlar özellikle İngiltere ve Birleşik Devletler gibi ülkelerde yaygınlaşmıştır. Limanların özelleştirilmesi eğilimi Afrika dışında Latin Amerika, Doğu-Batı Avrupa, Asya, Avustralya, Yeni Zelanda gibi çeşitli ülkelerde artmaktadır. ABD’de limanlar; genelde belediye’ye, rıhtımların %49’u kamuya, %51’i ise özel sektöre aittir. Asya kıtasında en büyük özelleştirme uygulaması Malezya’da gerçekleştirilmiş olup,

²⁵¹ Bayar - Serap İncaz, Güler Alkan, *a.g.m.*,
<http://denizciliksurunlarisempozyumu.com/main/pdf/makaleid1.pdf>

devlete ait limanların tamamına yakını özelleştirilmiştir. Çin’de Shanghai Liman Otoritesi, Hong Kong limanı konteyner terminalinin %50 hissesi Hong Kong uluslararası terminal şirketine satılmış olup, Hong Kong limanının tüm alt yapısı özel sektör tarafından sağlanmakta ve operasyonlar uzun dönemli kira anlaşmaları ile özel sektör tarafından yürütülmektedir²⁵².

4.7.2. Türkiye’de Liman Özelleştirmeleri

Türkiye’de limanların özelleştirilmesi “4046 sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” kapsamında gerçekleştirilmektedir. Söz konusu Kanun’un 15 inci maddesinin (B) bendine göre limanlar “Kuruluşların bir bütün olarak veya aktiflerindeki mal ve hizmet üretim birimlerinin mülkiyet hakkı saklı kalmak kaydıyla bedel karşılığında belli süre ve şartlarla işletilmesi hakkının verilmesi olan işletme haklarının verilmesi veya kiralanması ve mülkiyetin devri dışındaki benzer diğer yöntemlerle özelleştirilebilir”. Bahsi geçen Kanun’un 37. Maddesinin (a) bendine göre limanlar hakkında mülkiyetin devri suretiyle özelleştirme yapılamaz ve limanların, mülkiyetin devri dışındaki yöntemlerle özelleştirilmelerinden Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişiler yararlanabilir ve yabancı sermaye payı %49’u geçemez. Denizcilik Müsteşarlığı kayıtlarında Türkiye’de 160 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi TDİ(Türkiye Denizcilik İşletmeleri) tarafından, 6 tanesi de TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) tarafından işletilmektedir. İşleten Kurumlar açısından limanlar 3 kısma ayrılmaktadır. Bunlar sırasıyla Kamu Limanları, Belediye Limanları ve Özel Limanlardır. Tablo-3’de bu limanların sayıları verilmiştir²⁵³.

Tablo-3: Limanların İşletme Tipleri

Kamu Limanları	25 Adet
Belediye Limanları	27 Adet
Özel Limanlar	108 Adet
Toplam	160 Adet

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Md. “Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması 1. Ara Rapor”, sayfa 2’den aktarılmıştır.

²⁵² Bayar - İncaz, Alkan, *a.g.m.*, <http://denizciliksorunlarisempozyumu.com/main/pdf/makaleid1.pdf>

²⁵³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, s. 2.

Limanlar, ayrıca bağlı bulundukları Bölge Müdürlüklerine göre, aşağıdaki şekilde sıralanabilir.

Tablo-4: Limanların Bağlı Oldukları Bölge Müdürlükleri

Antalya	7 liman
Çanakkale	23 liman
İstanbul	71 liman
İzmir	19 liman
Mersin	16 liman
Samsun	15 liman
Trabzon	9 liman
Toplam	160 liman

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Md. “Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması 1. Ara Rapor”, sayfa 2’den aktarılmıştır.

Tablo-5: Limanlarımızda Yapılan Yükleme-Boşaltma Faaliyetleri

TAŞIMA CİNSİ		2003	2004	2005	2006	2007
TRANSİT	YÜKLEME	BİLGİ YOK	4.826.449	3.722.816	9.112.901	30.593.600
	BOŞALTMA	BİLGİ YOK	-	-	-	2.473.350
	TOPLAM	BİLGİ YOK	4.826.449	3.722.816	9.112.901	33.066.950
İHRACAT	T.C. GEMİSİ	9.798.081	8.465.427	11.138.934	9.691.009	9.761.897
	YAB. GEMİ	31.678.720	38.592.767	43.370.786	53.224.889	57.835.842
	TOPLAM	41.476.801	47.058.194	54.509.720	62.915.898	67.597.739
İTHALAT	T.C. GEMİSİ	29.946.962	26.452.733	31.929.337	32.398.022	27.003.125
	YAB. GEMİ	68.726.675	78.244.387	95.145.837	107.457.906	125.310.476
	TOPLAM	98.673.637	104.697.120	127.075.174	139.855.928	152.313.601
KABOTAJ	YÜKLEME	BİLGİ YOK	14.598.640	14.238.305	13.595.664	16.364.074
	BOŞALTMA	BİLGİ YOK	14.727.554	13.930.533	14.682.817	18.741.552
	TOPLAM	BİLGİ YOK	29.326.194	28.168.838	28.278.481	35.105.626
TOPLAM	YÜKLEME	41.476.801	66.483.283	72.470.841	85.624.463	114.555.413
	BOŞALTMA	98.673.637	119.424.674	141.005.707	154.538.745	173.528.503
	TOPLAM	140.150.438	185.907.957	213.476.548	240.163.208	288.083.916

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Md. “Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması 1. Ara Rapor”, sayfa 3’den aktarılmıştır.

Ülkemiz liman ve iskelelerinde, Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre 2007 yılında 288.083.916 ton yük elleçlenmiştir. 2007 yılında elleçlenen toplam yükün²⁵⁴;

- %23,4’ü olan 67.597.739 tonu ihracat,
- %52,9’u olan 152.313.601 tonu ithalat,
- %12,2’si olan 35.105.626 tonu kabotaj,
- %11,5’i olan 33.066.950 tonu transit olarak gerçekleştirilmiştir.

²⁵⁴ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, a.g.e., s. 3-4.

4.7.2.1. Türkiye Denizcilik İşletmeleri Limanları

2007 yılsonu itibariyle, TDİ limanlarına yanaşan 832 gemi ile 460.427 yolcuya liman hizmeti verilmiştir. 2007 yılsonu itibariyle, TDİ limanlarının toplam rıhtım uzunluğu 2.853 m, yıllık elleçleme kapasitesi teorik olarak 800.000 ton/yıl, gemi kabul kapasitesi 5.845 adet/yıl, yolcu kabul kapasitesi ise 4.260.000 kişi/yıl'dır. Tablo-6'da bu verilerin limanlara göre dağılımı gösterilmektedir.

Tablo-6: TDİ A.Ş. Limanlarının Yıllık Kapasite ve İmkanları

Limanlar	Rıhtım Uzunluğu (m)	Derinlik (m)	Yıllık Elleçleme Kapasitesi (x000 Ton/Yıl)	Gemi Kabul Kapasitesi Adet	Depolama Kapasitesi (x000 Ton/Yıl)	YOLCU KABUL KAPASİTESİ (Kişi/Yıl)
İSTANBUL	1.386,00	(-8,-12)	-	3.950	-	3.860.000
ÇANAKKALE	90,00	(-6,-7)	300	365	-	110.000
LAPSEKİ	106,00	(-6,-8)	100	100	10	-
KABATEPE	295,00	(-4,-5)	-	365	-	90.000
GÖKÇEADA (Kuzu Limanı)	900,00	(-6,-7)	400	700	200	200.000
GÖKÇEADA (Uğurlu İskeleyi)	76,00	(-6,-8)	-	365	-	-
TOPLAM	2.853,00		800	5.845	210	4.260.000

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Md. "Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması 1. Ara Rapor", sayfa 4'den aktarılmıştır.

Şu ana kadar 13 liman işletme hakkı devir yöntemiyle özelleşmiştir. Bu limanlar şöyledir; Tekirdağ Limanı, Hopa Limanı, Giresun Limanı, Ordu Limanı, Sinop Limanı, Rize Limanı, Antalya Limanı, Alanya Limanı, Marmaris Limanı, Çeşme Limanı, Trabzon Limanı, Kuşadası Limanı ve Dikili Limanı. Devletin liman özelleştirmesinde ele aldığı en önemli noktalardan biri limanların kullanım kapasitelerinin artırılması ve daha verimli hizmet sunulabilmesidir²⁵⁵.

²⁵⁵ Eliyi ve Diğerleri, a.g.m., s. 248.

4.7.2.2. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Limanları

Üç tarafı denizlerle çevrili olmasına ve önemli ticaret yolları üzerinde sahip olduğu stratejik konuma rağmen, Türk limanlarının verimsizlik, ağır bürokratik yapı ve altyapı yatırımlarının yetersizliği gibi nedenlerle özellikle Akdeniz trafiğinde yeterli rekabet gücüne sahip olamaması özelleştirme sürecinin başlıca nedenleri olarak ortaya çıkmıştır. Türkiye’de liman özelleştirmeleri 1990’ların ikinci yarısından itibaren başlamış ve ülkemizde ilk olarak Türkiye Denizcilik İşletmeleri’ne (TDİ) ait 13 limanın işletme hakkı, 1997-2003 yılları arasında gerçekleştirilen ihalelerle özel sektöre devredilmiştir. 2005’te ise aralarında Türkiye’nin en büyük limanlarından İzmir ve Mersin limanlarının da bulunduğu TCDD ait altı limanın özelleştirme süreci başlatılmıştır²⁵⁶.

Özelleştirme kapsamındaki TCDD limanlarının konumları itibarıyla özellikleri; Haydarpaşa Limanı Rhein-Main-Tuna nehri kanalı ile Avrupa ve Karadeniz ülkelerini kapsayan bölgede önemli bir konuma sahiptir. İskenderun Limanı Doğu Akdeniz’de ki konumu ile Güneydoğu Anadolu Projesini (GAP) de içine alan geniş iç bölgeye hizmet vermekte, gerek sanayi gerekse tarımsal üretime önemli katkıda bulunmaktadır. Liman aynı zamanda Ortadoğu ülkeleri için de önemlidir. Bandırma Limanı Marmara Bölgesini, Ege ve İç Anadolu’ya bağlayan liman mevcut hava ve demiryolu bağlantısıyla bölgenin ithal ve ihraç kapısı konumundadır. İzmir’le olan tren bağlantısı kombine taşımacılığa yönelik hizmet sunmasına olanak vermektedir. Derince Limanı Marmara Bölgesi hinterlandında Köstence Limanı ile Derince arasında çalışan demiryolu vagonlarını taşıyan feribotlarla kombine taşımacılığa olanak sunmaktadır. Samsun Limanı konumu nedeniyle Balkanlar, Orta Avrupa ülkeleri ve Rusya’dan gelen yüklerin Ortadoğu ve Orta Asya ülkelerine taşınmasında merkez teşkil etmektedir. İzmir Limanı Batı Avrupa ve Kuzey Afrika arasında merkezi konumu ve güçlü hinterlandıyla sadece Ege Bölgesinin tarımsal ve ticaret merkezi olmayıp, aynı zamanda Türk ihraç ürünleri için de çok önemli bir rol üstlenmektedir. Mersin Limanı coğrafi konumu,

²⁵⁶ **Evren Sesli**, *Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet*, Ankara: Rekabet Kurumu Yayınları, 2009, s. 2.

sahip olduğu kapasitesi ve geniş hinterlandının yanı sıra yurtiçi ve yurt dışına olan bağlantı kolaylığının sağladığı avantajlarla yalnız Türkiye'nin değil, aynı zamanda Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'in en büyük limanlarından biridir²⁵⁷.

11 Mayıs 2007 tarihinde özelleştirilen Mersin limanı dışında kalan ve özelleştirme işlemi devam eden limanlarla birlikte 6 limanı işletmeye devam eden TCDD limanlarının özellikleri, yıllara ve yük gruplarına göre yükleme/boşaltma istatistikleri Tablo-7'de sunulmaktadır. Ayrıca özelleşen Mersin Limanı'na ait Liman bilgileri ile yükleme ve boşaltma bilgileri tablolarda gösterilmektedir²⁵⁸.

²⁵⁷ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, s. 80-81.

²⁵⁸ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, s. 3-4.

Tablo-7: TCDD Limanlarında Yapılan Yükleme ve Boşaltmalar

	YÜKLEME			BOŞALTMA			
YILLAR	İHRACAT	KABOTAJ	TRANSİT	İTHALAT	KABOTAJ	TRANSİT	TOPLAM
HAYDARPAŞA							
2003	2.561.492	34	0	3.108.322	45	53.075	5.722.968
2004	2.740.306	6.940	0	3.646.850	6.573	57.262	6.457.931
2005	1.843.741	484	0	2.755.489	5.432	9.093	4.614.239
2006	1.252.813	0	0	2.532.781	0	0	3.785.594
2007	1.065.764	310.685	0	2.259.776	291.960	0	3.928.185
İZMİR							
2003	8.010.121	0	0	3.086.755	12.723	0	11.109.599
2004	8.976.864	175	0	3.511.322	11.904	0	12.500.265
2005	8.223.730	1.515	0	3.568.644	17.590	0	11.811.479
2006	8.268.423	33.945	0	3.828.909	138.656	0	12.269.933
2007	7.724.318	15.355	0	4.180.422	148.081	0	12.068.176
MERSİN							
2003	5.241.091	517.576	120.918	8.701.796	554.678	340.319	15.476.378
2004	5.176.553	407.467	124.565	10.091.725	782.221	600.762	17.183.293
2005	5.363.594	305.870	165.130	9.190.875	773.142	487.697	16.286.308
2006	6.354.812	154.700	438.606	8.226.605	702.618	656.410	16.533.751
2007*	2.119.530	6.100	150.145	2.804.897	222.208	301.652	5.604.532
SAMSUN							
2003	318.443	239.577	157	2.017.392	186.134	7.033	2.768.736
2004	417.848	316.776	0	2.258.620	102.515	16.475	3.112.234
2005	483.794	211.111	0	2.183.078	175.744	13.481	3.067.208
2006	515.794	8.221	0	1.452.703	62.336	7.237	2.046.291
2007	531.109	6.990	0	1.042.818	31.171	4.217	1.616.305
BANDIRMA							
2003	1.035.725	182.182	0	1.374.416	131.553	0	2.723.876
2004	912.260	582.646	3.798	1.301.445	439.306	3.805	3.243.260
2005	758.806	1.386.639	10.692	1.010.352	1.337.280	10.692	4.514.461
2006	822.328	2.330.885	0	897.976	2.144.942	0	6.196.131
2007	761.558	3.035.399	2.000	1.908.423	2.755.463	2.000	8.464.843
İSKENDERUN							
2003	395.633	20.658	0	629.581	1.194.503	16.342	2.256.717
2004	333.387	43.745	3.231	438.069	1.382.403	32.763	2.233.598
2005	396.764	23.438	0	587.513	1.096.460	27.531	2.131.706
2006	501.510	11.560	0	591.110	860.561	23.727	1.988.468
2007	365.121	1.457	406	622.762	834.604	22.388	1.846.738
DERİNCE							
2003	340.712	7.761	0	1.096.219	6.864	83	1.451.639
2004	493.533	6.385	582	1.456.964	9.417	570	1.967.451
2005	726.461	2.590	40	1.489.756	5.497	0	2.224.344
2006	768.725	1.189	102	1.774.711	35	0	2.544.762
2007	843.687	1.234	0	2.185.773	342	0	3.031.036
TOPLAM							
2003	17.903.217	967.788	121.075	20.014.481	2.086.500	416.852	41.509.913
2004	19.050.751	1.364.134	132.176	22.704.995	2.734.339	711.637	46.698.032
2005	17.796.890	1.931.647	175.862	20.785.707	3.411.145	548.494	44.649.745
2006	18.484.405	2.540.500	438.708	19.304.795	3.909.148	687.374	45.364.930
2007	13.411.087	3.377.220	152.551	15.004.871	4.283.829	330.257	36.559.815

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Md. "Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması 1. Ara Rapor", sayfa 5'den aktarılmıştır.

Tablo-7,8 ve 9 incelendiğinde Haydarpaşa limanının kapatılması ve Derince limanının alternatif olması durumunda, birden bire Derince limanının kapasitesi 2-3'e katlayacak ve kazancı artacaktır.

Tablo-8:2002-2007 Yılları Arasında TCDD Limanlarında Elleçlenen Eşyanın Gruplara Göre Dağılımı

LİMAN	YIL	KARIŞIK	KONTEYNER	DÖKME KATI	DÖKME SIVI	TOPLAM
HAYDARPAŞA	2002	2.769.618	2.338.146	5.121	2.073	5.114.958
	2003	3.203.175	2.503.643	16.085	65	5.722.968
	2004	3.320.515	3.128.689	8.421	306	6.457.931
	2005	1.143.968	3.470.111	160	0	4.614.239
	2006	74.091	3.711.503	0	0	3.785.594
	2007	650.820	3.277.365	0	0	3.928.185
MERSİN	2002	1.004.885	3.858.623	3.073.544	5.825.813	13.762.865
	2003	1.102.223	5.128.919	3.128.805	6.116.431	15.476.378
	2004	1.064.862	5.924.054	2.679.438	7.514.939	17.183.293
	2005	1.264.205	6.462.500	2.444.871	6.114.732	16.286.308
	2006	1.276.260	7.181.091	2.971.386	5.105.014	16.533.751
	2007*	378.177	2.428.451	1.273.370	1.524.534	5.604.532
İSKENDERUN	2002	223.185	303	492.317	886.200	1.602.005
	2003	468.848	3.646	557.331	1.226.892	2.256.717
	2004	173.214	8.282	630.519	1.421.583	2.233.598
	2005	192.444	0	812.578	1.126.684	2.131.706
	2006	241.133	0	842.284	905.051	1.988.468
	2007	368.151	1.021	607.619	869.947	1.846.738
SAMSUN	2002	838.999	7.880	1.750.028	13.988	2.610.895
	2003	619.153	0	2.127.347	22.236	2.768.736
	2004	756.183	0	2.318.711	37.340	3.112.234
	2005	821.262	0	2.212.130	33.816	3.067.208
	2006	879.027	0	1.149.035	18.229	2.046.291
	2007	896.596	0	688.703	31.006	1.616.305
DERİNCE	2002	692.529	5.232	400.042	51.172	1.148.975
	2003	765.798	15.667	603.025	67.149	1.451.639
	2004	1.090.900	11.184	799.990	65.377	1.967.451
	2005	1.307.715	5.476	849.036	62.117	2.224.344
	2006	1.374.072	4.915	1.073.113	92.662	2.544.762
	2007	1.734.764	3.603	1.215.897	76.772	3.031.036
BANDIRMA	2002	133.702	8	2.080.954	145.026	2.359.690
	2003	160.529	0	2.399.140	164.207	2.723.876
	2004	768.797	284	2.290.429	183.750	3.243.260
	2005	2.523.678	0	1.840.210	150.573	4.514.461
	2006	4.348.701	0	1.733.899	113.531	6.196.131
	2007	5.557.147	156	2.768.107	139.433	8.464.843
İZMİR	2002	567.725	5.439.787	3.457.351	187.851	9.652.714
	2003	614.348	6.478.213	3.765.593	251.445	11.109.599
	2004	673.254	7.659.365	3.947.449	220.197	12.500.265
	2005	554.296	7.789.102	3.130.959	337.122	11.811.479
	2006	586.881	8.274.042	3.044.234	364.776	12.269.933
	2007	692.052	8.858.429	2.304.523	213.172	12.068.176
TOPLAM	2002	6.230.643	11.649.979	11.259.357	7.112.123	36.252.102
	2003	6.934.074	14.130.088	12.597.326	7.848.425	41.509.913
	2004	7.847.725	16.731.858	12.674.957	9.443.492	44.854.340
	2005	7.807.568	17.727.189	11.289.944	7.825.044	44.649.745
	2006	8.780.165	19.171.551	10.813.951	6.599.263	45.364.930
	2007	10.277.707	14.569.025	8.858.219	2.854.864	36.559.815

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Md. “Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması 1. Ara Rapor”, sayfa 6’den aktarılmıştır.

İhaleyi kazanan firma 110 milyon dolar’lık ek yatırım yaparak, Derince limanının kapasitesini artıracığını açıklamıştır.

Tablo-9: TCDD Limanlarının Özellikleri ve Fiziki Kapasiteleri

LİMANLAR	H.Paşa	İzmir	Samsun	Bandırma	Derince	İskenderun	Toplam
Toplam Rıhtım Uzunluğu(m)	2,765	2,959	1,756	2,788	1,092	1,426	12.786
Liman Alanı (x 1,000 m ²)	320	902	588	246	312	750	3.118
Maksimum Draft (m)	-12	-13	-12	-12	-15	-12	
İşçi Sayısı	725	505	274	248	235	491	2.478
Gemi Kabul Kapasitesi (Gemi/Yıl)	2,651	3,640	1,130	4,280	862	640	13.203
Toplam Elleçleme Kapasitesi (x 1,000 ton/yıl)	5,427	6,419	2,380	2,771	2,288	3,247	22.532
Toplam Rıhtım Kapasitesi (x 1,000 ton/yıl)	8,558	11,100	4,300	7,008	2,991	6,097	40.054
Konteyner Rıhtım Ekipman Kapasitesi (x 1,000 ton/yıl)	354	549	40	40	40	20	1.043
Karışık Eşya Stoklama Kapasitesi (x 1,000 ton/yıl)	689	884	6,866	2,013	2,984	9,286	22.722
Konteyner Stoklama Kapasitesi (x 1,000 ton/yıl)	269	343	50	50	100	146	958

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Md. “Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması 1. Ara Rapor”, sayfa 7’den aktarılmıştır.

4.8. LİMANLARIN ÖZELLEŞTİRİLMESİNİN FAYDA VE MAHSURLARI

Limanların özelleştirilmesinde en uygun stratejiyi belirlemede ulusal ekonomi, liman kullanıcıları, işçiler, denizcilik sektörü ve liman işleticisinin amaçları dikkate alınmalıdır. Limanlar için en uygun özelleştirme yöntemini seçerken; özelleştirme programının amaçları, yönetimin etkinliği, liman kullanıcılarının ve işçilerinin ihtiyaçları, liman hinterlandı, limanın hava, kara ve demiryolu bağlantıları, liman yöresinin sosyo-ekonomik yapısı, diğer bölge limanlarına yakınlığı, liman varlıkları ve liman sektörüne etki eden diğer faktörler değerlendirilmelidir. Ayrıca, her bir limanın alt ve üst yapı ve tesislerinin işletme ve finansman şartlarını içine alacak şekilde birer birer tüm fonksiyonlarının incelenmesi, limanların güçlü ve zayıf yanları ile fırsat ve tehdit oluşturabilecek unsurların belirlenmesi gerekmektedir²⁵⁹.

²⁵⁹ Ece, Jale Nur. “Denizcilik Sektörünün Özelleştirilmesi”, http://site.mynet.com/ozellestirme/jnece_denizcilik.html, 23.06.2009

4.8.1.Limanların Özelleştirilmesinin Faydaları

Limanların özelleştirilmesinin faydaları şu şekilde sıralanabilir²⁶⁰:

- Kamu sektörünün ve payının azaltılması,
- Liman hizmetlerinin etkinliğinin ve verimliliğinin artırılması,
- Liman kolaylıkları ve kaynaklarının azami kapasite kullanımının olanaklaştırılması,
- Ulusal ve bölgesel rekabetin artırılması,
- Finansal bağımsızlığın sağlanması,
- Limanların modern işletme metotları ve uygulamaları ile yönetilmesi,
- Piyasa ekonomisi şartlarına uygun bir tarife yapısının oluşturulması,
- Bölgesel ve ulusal ekonomiye katkıda bulunması,
- Liman üst ve altyapı yatırım gereksinimlerinin karşılanması,
- Limanların teknolojik gelişmelere ayak uydurmasının sağlanması,
- Liman sektöründe yeni ve cazip yatırım olanaklarının sağlanması,
- İstihdam yapısının artırılması,
- Limanların rekabet ortamında ticari şartlara göre işletilmesi,
- Uygun çalışma koşullarının sağlanması,
- Sanayinin gelişiminin sağlanması.

4.8.2.Limanların Özelleştirilmesinin Mahsurları

Limanlar, kamuya büyük miktarlarda karlar sağlayan, bunun ötesinde ülkenin stratejik ve ulusal güvenliği açısından büyük önem arz eden giriş kapılarıdır²⁶¹.

- Limanlar değerinin çok altında hatta 3-4 yıllık karları tutarına satılmaktadır,
- Limanların özelleştirilmesi sonucu kamuya büyük miktarlarda aktarılan gelir kesilmiş olacak, böylelikle devlet zarara uğratılmış olacaktır,
- Limanların özelleştirilmesi burada çalışan işçilerin işsiz kalmasıyla sonuçlanacaktır,

²⁶⁰ Eliyi ve Diğerleri, a.g.e., s. 243-256.

²⁶¹ Liman-İş Sendikası, <http://www.limanis.org.tr/basingoster.php?kod=12> , 09.07.2009

- Limanların özelleştirilmesi bu limanlarda sendikal örgütlülüğün son bulması anlamına gelecektir,
- Özelleştirme ile ekonomide piyasa kurallarına işlerlik kazandırmak ve devlet tekellerinin kırılması amaçlanmaktadır, fakat özel sektör işletmesinin tekel olma avantajını karını maksimize etmek maksadıyla kötüye kullanma ihtimali daha fazla bulunmaktadır.
- Özelleştirilen bir firmanın, kar amacı taşımayan mal ve hizmet üretmesi düşünülemez. Onun için özelleştirme neticesi, kamunun KİT'ler aracılığıyla gerçekleştirdiği sosyal amaçlı kamu hizmeti yara alacaktır,
- Siyasi nedenlerle büyük ölçüde işgücü fazlası bulunduran KİT'ler özel sektöre geçince, aşırı istihdamın getireceği mali yükü taşımak istemeyecek olan özel sektör, çeşitli yollarla istihdam fazlasını tasfiyeye gidecektir. Bunun sonucu verimlilik artışı gibi gözükecek ancak bu durumda da işsizlik baş gösterecektir,
- Özelleştirmenin blok satış yöntemi ile gerçekleşmesi mülkiyetin gelir dağılımının aksine bir yerde yığılması sonucu gelir dağılımındaki adaletsizliği artırabilecektir,
- Menkul ve gayri menkullerde rant amacı ile özelleştirme ihalesine girmiş olan firmaların mevcudiyeti de sakıncalardan birini oluşturmaktadır.

4.9. DERİNCE LİMANI

Derince Limanı, İzmit iline bağlı Derince ilçesinde, İzmit Körfezinin kuzey kıyısında 40° 44' 44" N enlemi ve 29° 50' 00" E boylamında yer almaktadır. Derince ilçesinin İzmit il merkezine olan uzaklığı 5, İstanbul'a ise 90 km.dir. Derince Limanı Marmara Bölgesinin en eski limanlarından birisidir. Dünya denizcilik haritalarına geçmiş olan liman; denizcilik sektörü tarafından iyi bilinmektedir. Derince limanı Marmara bölgesinde tüm yük türlerine hizmet veren sayılı limanlardan birisidir. Ülkemizin en önemli sanayi ve ticaret merkezi olan Marmara bölgesi, dış ticaretimizde de önemli bir yere sahiptir. Dış ticaret ile ilgili liman işletmeleri de Marmara bölgesinde yoğunlaşmış bulunmaktadır. Marmara bölgesi, limancılık faaliyetleri açısından ülkemiz için olduğu kadar bölge ülkeleri içinde çok önemli bir konumdadır. Kuzey – Güney / Doğu – Batı ulaştırma koridorları içerisinde elverişli

bir konuma sahip olan Marmara Denizi, Akdeniz – Karadeniz bağlantılı aktarma yük trafiği açısından önem arz etmektedir. Derince limanını, elverişli konumu ile gelecekte aktarma yüklere de hizmet verebilecek durumdadır²⁶².

Derince limanı 1927 yılından bu yana TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından işletilmektedir. Liman, 1999 yılında bölgede yaşanan deprem felaketinden etkilenmiştir. 1999 Depreminden bu yana deprem hasarlarını giderecek yatırım yapılamamıştır. Stratejik konuma sahip Derince Limanı'nın, İstanbul Haydarpaşa Garı'nın özelleştirilmesinden sonra, çok daha stratejik bir öneme sahip olacağı beklenmektedir. İhracat merkezi olan üç kente de yakın durumda bulunan limanın, otomotiv ve yan sanayi sektörünün de kalbi niteliğinde olduğu bilinmektedir. Körfezdeki otomotiv (otomobil, traktör ve benzeri) sanayi ve karışık eşya yüklerine hizmet veren liman, demiryolu ve karayolu şebekesiyle bağlantılıdır²⁶³.

Derince Limanının birincil hinterlandını Kocaeli, İstanbul, Sakarya, Yalova, Bilecik, Bursa, Zonguldak, Düzce ve Bolu illeri oluşturmaktadır. Limanın ikincil hinterlandını ise Çanakkale, Balıkesir, Kütahya, Eskişehir, Ankara, Karabük, Zonguldak, Edirne, Kırklareli ve Tekirdağ, illeri oluşturmaktadır. Derince Limanının İstanbul-Ankara Demiryolu bağlantısı ve İstanbul-Ankara karayolu bağlantısı (otoyol dahil) bulunmaktadır²⁶⁴.

Derince limanı mevcut durumu ile yedi adet rıhtıma sahiptir. Toplam uzunluğu 1,322 m. olan bu rıhtımların draftları -4 ila -14 m arasında değişmektedir. 1 numaralı rıhtım kullanım dışıdır. 2 ve 3 numaralı rıhtımlar ise -5 m. derinliğe sahiptir ve pilot teknesi ve römorkör barınağı olarak kullanılmaktadır. Draftı en yüksek olan 4 numaralı rıhtımda hububat tahliyesi amacı ile sabit pnömatik vinçler çalışmaktadır. Söz konusu rıhtım dökme yük ve tekerlekli yükler için kullanılmaktadır. Birbirinin devamı niteliğinde olan 5,6 ve 7 numaralı rıhtımların toplan uzunluğu 718 m olup derinliği 8 ila 13 m arasında değişmektedir. Limanın bu rıhtımları genel kargo ve tekerlekli yüklere hizmet vermektedir. 7 ve 8 numaralı rıhtımlarda depremde oluşan

²⁶² T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, s. 70.

²⁶³ Uzun, Orhan. "Derince Limanı'nı 36 yıl işletmek 195 milyon dolar", Radikal, Ankara, 13.09.2007 <http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=232752> , 23.06.2009

²⁶⁴ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, s. 71.

ciddi hasarlar vardır, gerek rıhtımdaki hasarlar gerekse su derinliği açısından mevcut hali ile genel yük gemilerine hizmet verebilecek durumda değildir²⁶⁵.

Tablo-10: Derince Limanının Mevcut Rıhtımları

Rıhtım No	Rıhtım Uzunluğu (m)	Rıhtım Derinliği (m)
1	Kullanım Dışı	-
2	82	-5
3	50	-5
4	440	-12/-14
5	338	-11/-14
6	220	-9/-11
7	160	-8/-9
8	120	Kullanım Dışı
Toplam	1.322	-

Kaynak: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Md. “Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması 1. Ara Rapor”, sayfa 71’den aktarılmıştır.

Derince Limanı mevcut hali ile 419,373 m²’lik bir geri sahaya sahiptir. Mevcut geri sahanın 150,000 m²’lik bölümü depolama alanı olarak kullanılmaktadır. Derince Limanı Master Plan çalışmasında İzmit Körfezi için endüstri ve yük trafiği tahminlerinin orta ve uzun vadede yapılması, kavramsal liman yerleşim planlarının geliştirilmesi finansal ve ekonomik olarak en uygun seçeneğin belirlenmesi, yatırım planlarının ve finansal planların programın yapılması, Haydarpaşa Limanı’nın kapanması durumunda Derince limanının rolünün dikkate alınması konuları çalışılmıştır ve Aralık 2005’de Derince limanı ile ilgili Master Plan hazırlanmıştır. İzmit Hinterlandı ve 2024 yılı için non-bulk 52.6 milyon ton, bulk 37.9 m. Ton konteyner ise 4.2 milyon TEU olacağı tahmin edilmiştir. Master plan çalışmasında Liman gelişimi için 4 seçenek çalışılmıştır²⁶⁶;

- Mevcut limanın kargo, araba ve dökme yük olarak kullanılması
- Mevcut limanın çok amaçlı ve genel kargo olarak kullanılması
- Mevcut limanın karışık yük elleçlenmesi olarak kullanılması ve mevcut limanın yanına 1milyon TEU kapasiteli YİD modeliyle yeni bir liman yapılması,

²⁶⁵ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, s. 70.

²⁶⁶ T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, *a.g.e.*, s. 71.

- Derince limanının revize edilerek konteyner terminali haline getirilmesi ve yeni yapılacak limanla birlikte kapasitenin 1.25 milyon TEU ya çıkarılması.

Derince limanını 36 seneliğine idare edecek olan Türkerler Grubu yapmış olduğu açıklamada, Derince Limanının 1999 depreminde zarar görmesi nedeniyle, çok fonksiyonel bir liman olmadığı, rıhtımların ağır elleçleme için kullanılamaz durumda bulunduğu, konteyner elleçlemesi için şu anda limanının mevcut bir donanımının olmadığı, 110 milyon dolarlık ekstra bir yatırımın limanının fonksiyonel hale getirilmesi için harcanacağı, inşaat konusunda rıhtımların ve geri sahanın kullanılabilmesi için gerekli inşaat çalışmalarının başlatılacağı ve konteyner elleçlemesi için gerekli en modern donanımların getirileceğini kamu oyu ile paylaşmışlardır²⁶⁷.

Denizyolu araba taşımacılığında Rusya, Doğu Avrupa ve Türkiye’de güçlü bir büyüme beklenmektedir. Uzak yol ve bölgesel taşımacılığın kombinasyonunda kapıdan kapıya taşımacılık ve lojistik sisteme doğru artan bir trend söz konusudur. Türkiye otomotiv endüstrisi yılda bir milyon adedin üzerinde motorlu araç üretimiyle toplam ihracatının yaklaşık %20'sini gerçekleştirmektedir. Türkiye'nin otomotiv üretimi, ihracatı ve ithalatının %80'inden fazlası Marmara Bölgesi'nde gerçekleşmekte olup araba taşımacılığının ve araba ihtisas limanlarının önemi artmıştır²⁶⁸.

Derince limanı bu manada da yani otomobil sevkiyat üssü olarak da çok büyük öneme sahiptir. Toyota başta olmak üzere birçok otomotiv şirketinin Derince limanı'nın geliştirilmesi konusunda talepleri vardır. Marmara Denizi'nin doğusunda yer alan Derince limanı, İzmit sanayi bölgesinin ithalat ve ihracat kapısı konumundadır. Romanya'nın Köstence Limanı'na tren ve feribot seferleriyle denizyolu ve demiryolu kombine taşımacılık imkânı da bulunan Derince limanı, otomotiv sektörünün bulunduğu bölgeye yakınlığı nedeniyle önemli bir konumda yer almaktadır. Haydarpaşa limanı'nın özelleştirilmeyerek farklı bir şekilde değerlendirilecek olması nedeniyle bu limandaki ticaret de Derince limanı'na kaydırılacaktır. Derince Limanı'nın artan yükü karşılayabilmesi için özelleştirilirken

²⁶⁷ Uzun, a.g.m., <http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=232752> , 23.06.2009

²⁶⁸ Ece, Jale Nur. “Araba Terminalleri”, http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100323 15.07.2009

kapasitesinin artırılması sağlanacaktır²⁶⁹.

Derince limanının bu özelliklerinin dışında, Gölcük Deniz Üssünün hemen kuzeyinde ve Sınıf Okulunun yanında bulunması da stratejik açıdan önem arz etmektedir. Bir diğer önem arz eden konuda İstanbul Boğazının yükünün azaltılması için gündeme gelen ve İzmit Körfezi ile Karadeniz'i birbirine bağlayacak olan kanal projesinin Marmara çıkışında yer almasıdır.

Limanlarda özelleştirme sürecinin başladığı 1993'ten bu yana yaşanan çeşitli hukuki ve finansal güçlüklerle rağmen 17 kamu limanının özelleştirildiği ülkemizde limancılık sektörü bir değişim sürecinden geçmektedir. Bu çerçevede, özelleştirme sonrasında sektörde oluşan yeni yapı ve rekabet hukuku açısından önem taşıyabileceği düşünülen bazı hususların ele alınmasında fayda görülmektedir. Ülkemizin en büyük limanları konumundaki Mersin ve İzmir limanlarının özelleştirilmesi ile iki büyük küresel terminal işletmecisi (PSA ve Hutchison) Türkiye pazarında faaliyet göstermeye başlayacaktır. Bu durumun ise sektörde birtakım yapısal değişikliklere yol açması beklenmektedir. Mersin ve İzmir limanlarının sahip oldukları coğrafi konum ve fiziksel kapasite avantajlarına rağmen bugüne kadar gerçekleştirilemeyen altyapı yatırımları nedeniyle, özellikle Akdeniz çanağında ana liman olma potansiyellerini değerlendiremedikleri dikkate alındığında küresel terminal işletmecilerinin limanlara yapacakları yatırımlar ile bu tablonun değişebileceği ve limanların rekabet gücünün kayda değer bir oranda artabileceği değerlendirilmektedir. Mersin ve İzmir'in ana liman olmaları durumunda ise hinterland trafiğine yönelik rekabetin yerini, daha yoğun rekabetin yaşandığı aktarma trafiğinin alması öngörülmektedir. Öte yandan, küresel terminal işletmecilerinin özellikle pazarda faaliyet göstermeye başladıkları ilk dönemlerde piyasada tutunabilmek amacıyla daha yok edici fiyat politikaları izleme ve karşılaşılabilecek muhtemel zararları diğer ülkelerdeki faaliyetlerinden elde ettikleri gelirler ile subvanse etme ihtimalleri olası riskler olarak ortaya çıkmaktadır²⁷⁰.

Özelleştirme sonrasında limanlarda ortaya çıkabilecek muhtemel sorunlardan bir diğerini ise; dikey bütünleşmenin yaratabileceği rekabet kısıtları

²⁶⁹ http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=52955&KTG_KOD=147&ForArsiv=1, 23.06.2009

²⁷⁰ Evren Sesli, *a.g.e.*, s. 79-81.

olarak görmek mümkündür. TCDD'ye ait limanların özelleştirilmesi aşamasında Rekabet Kurulu'nun bu yöndeki görüşünün de etkisiyle, gerçekleştirilen ihaleler sonrasında dikey bütünleşmelere yol açabilecek bir yapıya rastlanmamakla beraber, TDI'ye ait bazı limanların özelleştirilmesi sonrasında hat işletmecilerinin aynı zamanda liman işletmecisi olarak faaliyet gösterdiği görülmektedir. Limanlarda, çoğu zaman hat işletmeciliği ve liman işletmeciliği hizmetlerinin aynı teşebbüs tarafından verilmesinden kaynaklanabilecek dikey bütünleşik yapıların per se yasak kabul edilmesi, her durumda geçerli bir yaklaşım olarak değerlendirilmemekle beraber bu yapının yaratabileceği piyasa kapatma etkisi ve fiyat ayrımcılığı gibi rekabete aykırı uygulamaların oluşmaması yönünde gereken tedbirlerin alınması yerinde olacaktır. Çoğunlukla doğal tekel niteliği gösteren limanlara yönelik düzenleme ve denetleme yetkilerinin büyük önem arz ettiğini söylemek mümkündür. Bu bağlamda, limanlarımızda gerçekleştirilen faaliyetlere ve liman yatırımlarına ilişkin söz konusu yetkilerin, çok sayıda farklı kamu kurumu tarafından verilmesinin özellikle özelleştirme sonrasındaki dönemde yetki boşluklarından kaynaklanabilecek bazı sorunlar yaratması muhtemeldir. Tek bir otoritenin bulunmadığı böyle bir yapıda, limanlarda oluşabilecek rekabete aykırı uygulamalara yönelik müdahaleler de gecikebilecektir. Limancılık sektörünün yapısı gereği ayrımcılık ve aşırı fiyat gibi olası rekabet ihlalleri ile birlikte uygulamada karşılaşılabilecek liman hizmetlerine ilişkin diğer aksamaların teşebbüslerin ciddi kayıplara uğramasına yol açabileceği ve Rekabet Kurulu tarafından yürütülecek incelemelerin belirli bir zaman dilimini kapsayacağı dikkate alınarak; esas itibariyle limanların denetim ve gözetiminden sorumlu, yetkileri yasalarla belirlenmiş ve ihlal anında müdahale yetkisi ile donatılmış bir liman otoritesinin kurulması en sağlıklı yaklaşım olarak görülmektedir²⁷¹.

²⁷¹ Evren Sesli, *a.g.e.*, s. 79-81.

BÖLÜM V

SONUÇ

5. SONUÇ

Teorik iktisadi modeller, tam rekabet piyasasında olsun, merkezi planlama da olsun, özel ve kamu mülkiyeti altında ekonomide kaynakların tahsisinin en etkin nasıl yapılacağını açıklamaya çalışır. Özelleştirme fikride 1970’lerde ortaya çıkan “stagflasyon” olgusuna çare arayan Klasik iktisatçılar - Arz Yanlı İktisatçılar, Parasalcılar, Rasyonel Beklentiler Teorisyenleri, Avusturya İktisat Okulu temsilcileri, Kamu Tercihi Teorisyenleri ve Anayasal İktisat- özelleştirme ile ilgili iktisat politikalarını oluşturmuşlardır. Bu politikalar içerisinde en önemli yere sahip olanı “Kamu Tercihi Teorisi ve Anayasal İktisat”tır. Anayasaların “politik anayasa” hüviyetinin dışında “ekonomik anayasa” hüviyetine de sahip olması gerektiğini savunmakta olan Anayasal iktisatçılar, devletin yetkisinin anayasal düzeyde sınırlanmaması halinde, Anayasa sonrası bir ortamda devletin giderek büyüyeceğini ve bunun sonucunda ekonomik ve politik yapının giderek yozlaşacağını ve demokrasinin tahribe uğrayacağını savunmaktadırlar.

Özelleştirmenin gerekliliğini savunanların teorik dayanağı **Mülkiyet Hakkı Teorisidir**. Modern Mülkiyet Hakkı Teorisi, ilk ifadesini Adam Smith’de bulur. A.Smith’ ten iki yüz yıl sonra, devletin sınırlanmasını fikrini ve özelleştirme kavramını 1969 yılında ilk olarak Peter F. Drucker ortaya atmıştır. Drucker, “Yeni Gerçekler” isimli eserinde “her şeye gücü yeten devlet” anlayışının sona erdiğini ifade ederek, özelleştirmenin devletin sınırlanmasına yönelik olarak kullanılabileceğini savunmaktadır.

Özelleştirmenin, genel olarak dar ve geniş anlamda ikili bir tanımının yapıldığını görmekteyiz. Dar anlamda özelleştirme, Kamu İktisadi Teşebbüsleri’nin mülkiyet ve yönetimlerinin özel kesime devrini ifade eder. Geniş anlamda özelleştirme, devletin varlıklarının, ya da yaptıkları hizmetlerin özel sektöre devredilmesidir.

Özelleştirmede temel olarak üç amaç ön plana çıkar. Bunlar;

- Ekonomik amaç,
- Mali amaç,
- Sosyal ve siyasal amaçtır.

Kamu İktisadi Teşebbüslerinin yayılması gelişmiş ve az gelişmiş ülkelerde ayrı ayrı sebeplere dayanmaktadır. 1929'de meydana gelen ve bütün dünyayı sarsan ekonomik kriz sonucunda gelişmiş ülkelerde kamu kesiminin ekonomi içinde ağırlığı artmaya başlamış özellikle ikinci dünya savaşı sonrasında komünizm tehlikesinin de meydana çıkmasıyla 1970'li yıllara kadar artarak devam etmiş ve böylece Refah Devleti aracılığıyla rejim değişikliği tehlikesi ve kalkınma problemleri aynı zamanda atlatılmıştır. Az gelişmiş ülkelerde ise bir taraftan devletin büyüme ve kalkınmanın motoru olduğu görüşü ileri sürülürken, bir taraftan da büyüme hedefine piyasalara müdahale edilerek ulaşılabacağına inanıldığından KİT'ler kurulmuştur. Gelişmiş ve az gelişmiş ülkelerde KİT'lerin kuruluş sebepleri farklı farklı sebeplere dayanıyorsa, özelleştirilmeleri de farklı farklı sebeplere dayanmaktadır.

Özelleştirme uygulamaları ilk olarak 1970'li yıllarda Şili'de başlamış ve 1979 yılında İngiltere'de Thatcher Hükümeti'nin iktidara gelmesiyle hız kazanmıştır. Gelişmiş ülkelerde kamu girişimlerini özelleştirmedeki amaç, ekonomiye etkinlik ve verimlilik kazandırılması, az gelişmiş ülkelerde ise 1970'li yılların sonundan itibaren dış borçlarını ödeyemez duruma gelmeleri idi. Doğu Bloğu ülkeleri içinse yapısal dönüşümün sağlanması, planlı ekonomiden serbest ekonomiye geçiş için bir araç olarak kullanılması ve yabancı yatırımcının çekilebilmesidir.

Gelişmiş ülkeler yeterli sermaye birikimine sahip olduklarından özelleştirme faaliyetleri ile istenen amaçlara ulaşmışlardır. Ancak az gelişmiş ülkeler için durumun aynı olduğunu söylemek mümkün değildir. Çünkü çok zor şartlarda biriktirdikleriyle oluşturdukları KİT'ler borç ödemesi karşılığında, gelişmiş devletlerin ellerine geçmiş ve insanca yaşama şansları böylelikle yok olmuştur. Gelişmekte olan devletlerde ise sermaye birikimini tam olarak sağlayamamış olsalar da yabancı ortaklıklarla (doğrudan yatırım) memleketlerini geliştirmişler ve gelişmiş devletler gibi yaşama noktasına yaklaşmışlardır. Doğu Bloğu ülkeleri ise amaçlarını ulaşmışlardır.

Türkiye’de KİT’lerinin bir zorunluluk olarak kurulduğunu görmekteyiz. Yeni savaştan çıkmış, yeni kurulmuş, topraklarının, zenginlerinin ve sermayesinin önemli bir bölümünü kaybetmiş bulunan genç Cumhuriyetin fertlerinin, sermaye birikiminin yetersizliğinden devlet KİT’ler aracılığıyla ülkeyi kalkındırmak istemiş ve böylece KİT’ler kurulmuştur. 1923 senesinde yapılan İzmir İktisat Kongresinde nihai hedefin özel sektörün kuvvetlenmesi olduğu ancak o gün itibari ile dünyada hali hazırda uygulaması olmayan karma ekonomik sistemin kabul edildiği bütün dünyaya bildirilmiştir.

1980’lerde özelleştirme akım olarak bütün dünyada uygulama alanı bulduğunda, çok geçmeden Türkiye’de özelleştirme faaliyetlerine başlanmıştır. 1980’den itibaren temellendirilen özelleştirme faaliyetlerine 1985 senesinden itibaren başlanılmıştır. 24 Ocak 1980 tarihinde uygulamaya başlanan IMF istikrar programlarıyla Türkiye’de KİT politikasında köklü değişiklikler olmuştur. Bu kararlarla dışalım mallarını ülke içerisinde üretmeye yönelik sanayileşme stratejisi yerine dışsatıma yönelik sanayileşme stratejisi uygulanmaya başlanmıştır. Fiyat mekanizmasının etkin işlemesiyle genel ekonomik sorunların çözüleceği biçimindeki yeni liberal yaklaşım benimsenmiştir. Fiyat mekanizmasının etkin işlemesini sağlamak için idari ve yasal düzenlemeler yapılarak, devletin ekonomiye müdahalesi ve ekonomideki ağırlığını azaltmaya yönelik uygulamalara başlanmıştır.

Özelleştirme idaresi, özelleştirmenin amaçlarını şu şekilde vermektedir. Özelleştirme ile devletin ekonomideki sınaî ve ticari aktivitesinin en aza indirilmesi hedeflenirken, rekabete dayalı piyasa ekonomisinin oluşturulması, devlet bütçesi üzerindeki KİT finansman yükünün azaltılması, sermaye piyasasının geliştirilmesi ve atıl tasarrufların ekonomiye kazandırılması, bu yolla elde edilecek kaynakların altyapı yatırımlarına kanalize edilmesi sağlanacağı belirtilmektedir.

Bu amaçlarla başlanan özelleştirme faaliyetleri neticesinde 1986’dan 2009 sonuna kadar 38,6 milyar dolar gelir elde edilmiştir. Bu gelirin; %53’ü blok satışlardan, %19’u halka arz uygulamalarından, %23’ü tesis ve varlık satışından, %3’ü İMKB’da satıştan ve %2’si ise bedelli devirden elde edilmiştir.

Özelleştirmelerin hız kazanması 2000’li yıllarla beraber olmuştur. Yabancı sermayenin çekilebilmesi için her türlü destek verilmeye başlanmıştır. Özelleştirmelerle elde edilen gelirler borç faizi ya da faiz dışı fazla yaratarak anapara

ödemesine gitmiş bu durum yeni tesislerin yapılmasını engellemiş, özelleştirme ile elde edileceği iddia edilen verim artışı ancak işçi çıkarmayla sağlanabilmiş, bu durum yüksek doğum hızı ile birleştiğinde, yatırımlarla örtüşmemiş genç nüfusa istihdam sağlanamamış ve işsizlik ülke için çok sıkıntılı noktalara kadar gelmiştir. Özelleştirilen tesisin yabancı şirketler tarafından alınması durumunda, yabancı girişimcinin genellikle gerçekleştirdiği ithalat ve kâr transferleri cari işlemler dengemizi olumsuz etkilemiş ve etkilemektedir. Ülkemizde ki özelleştirmelerin amacına ulaştığını söylemek tam anlamı ile mümkün değildir.

Limanların özelleştirilmesi ile ilgili yapılan çalışmada da; TDİ Limanlarının özelleştirmeden sonra personel sayısının azaltıldığı, hizmet verilen gemi sayısının azaldığı, toplam hizmetlerin başa baş noktasında olduğu ve hasılatın arttığı tespit edilmiştir. Elleçlenen gemi sayısının azalması hasılatın artması, fiyatların arttığının göstergesidir. Bu durumda ülke limanlarının, diğer ülke limanlarıyla ile rekabeti de zorlaşacaktır. Özelleştirme sonrasında 30.569.543 ABD Doları olarak gerçekleşen yatırım harcamalarının da limanların verimlilik ve karlılığını artırmak için yeterli olmadığı açıktır.

Dünya üzerindeki en önemli ekonomik kaynak olan denizleri anlamadığımız buradan da anlaşılmaktadır. Denizler, ulaştırma imkanları, sunduğu besin ve doğal kaynakların yanında, alternatif enerji kaynakları ile insanlığın ortak ve vazgeçilmez hayat alanını, ekonomik ve askeri mücadele zemini oluşturlar. Bu ekonomik mücadeleyi denizleri ele geçirenlerin kazanacağı sonucuna ulaşan ABD'li Amiral Alfred Thayer Mahan, “Deniz Hakimiyet Teorisi”ni ortaya atmış ve savunmuştur. Bu gün önde gelen devletler halen bu teze göre hareket etmektedir.

Denizlerin bu kadar büyük öneme sahip olması, haliyle limanları da önemli kılmıştır. Limanlar artık ilk çağlardaki gemi sığınakları konumunu değiştirmişlerdir. Günümüzde liman dendiğinde, karayolu ile su yolu arasında bütünleştirici özellik taşıyan ülkeleri küresel ekonomiye bağlayan ve yaşamasını sağlayan vazgeçilmez kara parçaları akla gelmektedir.

Türkiye üç kıtanın geçiş yollarında olan jeopolitik konumu nedeniyle; Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna, Türk Boğazlarının Karadeniz-Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya ve Uzakdoğu'ya uzanan bir ulaşım ağının odak noktasındadır. Bu konumu nedeniyle

Türkiye, taşımacılık yönünden büyük bir potansiyele sahiptir. Asya ile Avrupa'nın, yakın zamana kadar NATO ile Varşova Paktı'nın sınırını oluşturmuştur. Çok partili sistemden tek partili sistemlere, liberal ekonomik sistemlerden devletçi ekonomik sistemlere ve hatta batı kültüründen doğu kültürüne geçiş noktasındadır. Bölge ülkeleri ile tarihten gelen çok önemli ortak değer ve bağları bulunmaktadır. Dünyanın yirmi büyük ekonomisi arasında yer alması, 70 milyonu aşkın nüfusu, sahip olduğu silahlı kuvvetler ile Müslüman ve laik yapısı, çevresindeki zengin petrol ve üzerindeki su kaynakları ile Türkiye bölgedeki en önemli ülke ve güç durumundadır. Türkiye jeopolitik üstünlüğünü geçmişte de bu günde devam ettirmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kurulmasıyla birlikte sanayileşme ve kalkınma politikasının, temel unsurlarından biri olan ulaştırma altyapısının geliştirilmesine önem verilmiş ve özellikle de demiryolu ulaştırmasına gereken hassasiyet gösterilmiştir. 1923-1940 yılları arasında demiryolu yapımında hızlı ilerleme sağlanmış ancak, 1950'li yıllardan itibaren izlenen karayolu ağırlıklı ulaştırma politikalarının sonucunda, demiryolu ulaşımı günümüzün gerektirdiği kurumsal ve teknolojik yenilenmeyi başaramamış ve ulaştırma sistemi içindeki payı giderek küçülmüştür. Deniz yolu taşımacılığı da diğer taşımacılık sistemlerine göre kat ve kat ucuz maliyetli olmasına ve ülkemizin üç tarafı denizlerle çevrili bir yarım ada olmasına rağmen gerekli önemi halen bulamamıştır.

Son yüzyıl içerisinde dünyada özel sektör tarafından işletilen limanlar özellikle İngiltere ve Birleşik Devletler gibi ülkelerde yaygınlaşmıştır. Limanların özelleştirilmesi eğilimi Afrika dışında Latin Amerika, Doğu-Batı Avrupa, Asya, Avustralya, Yeni Zelanda gibi çeşitli ülkelerde artmaktadır. ABD'de limanlar genelde belediye'ye, rıhtımların %49'u kamuya, %51'i ise özel sektöre aittir. Asya kıtasında en büyük özelleştirme uygulaması Malezya'da gerçekleştirilmiş olup, devlete ait limanların tamamına yakını özelleştirilmiştir. Çin'de Shanghai Liman Otoritesi, Hong Kong limanı konteyner terminalinin %50 hissesi Hong Kong uluslararası terminal şirketine satılmış olup, Hong Kong limanının tüm alt yapısı özel sektör tarafından sağlanmakta ve operasyonlar uzun dönemli kira anlaşmaları ile özel sektör tarafından yürütülmektedir.

Türkiye’de limanların özelleştirilmesi “4046 sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” kapsamında gerçekleştirilmektedir. Kanun’un 37. Maddesinin (a) bendine göre limanlar hakkında mülkiyetin devri suretiyle özelleştirme yapılamaz ve limanların, mülkiyetin devri dışındaki yöntemlerle özelleştirilmelerinden Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişiler yararlanabilir ve yabancı sermaye payı %49’u geçemez. Denizcilik Müsteşarlığı kayıtlarında Türkiye’de 160 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi TDİ tarafından, 6 tanesi de TCDD tarafından işletilmektedir. İşleten Kurumlar açısından limanlar 3 kısma ayrılmaktadır. Bunlar sırasıyla kamu limanları, belediye limanları ve özel limanlardır.

Üç tarafı denizlerle çevrili olmasına ve önemli ticaret yolları üzerinde sahip olduğu stratejik konuma rağmen, Türk limanlarının verimsizlik, ağır bürokratik yapı ve altyapı yatırımlarının yetersizliği gibi nedenlerle özellikle Akdeniz trafiğinde yeterli rekabet gücüne sahip olamaması özelleştirme sürecinin başlıca nedenleri olarak ortaya çıkmıştır. Türkiye’de liman özelleştirmeleri 1990’ların ikinci yarısından itibaren başlamış ve ülkemizde ilk olarak TDİ ait 13 limanın işletme hakkı, 1997-2003 yılları arasında gerçekleştirilen ihalelerle özel sektöre devredilmiştir. 2005’te ise aralarında Türkiye’nin en büyük limanlarından İzmir ve Mersin limanlarının da bulunduğu TCDD ait altı limanın özelleştirme süreci başlatılmıştır.

Bu altı limandan biri olan Derince limanı 1927 yılından bu yana TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından işletilmektedir. Liman, 1999 yılında bölgede yaşanan deprem felaketinden etkilenmiştir. 1999 Depreminden bu yana deprem hasarlarını giderecek yatırım yapılamamıştır. İhracat merkezi olan üç kente de yakın durumda bulunan limanın, otomotiv ve yan sanayi sektörünün de kalbi niteliğinde olduğu bilinmektedir. Körfezdeki otomotiv (otomobil, traktör ve benzeri) sanayi ve karışık eşya yüklerine hizmet veren liman, demiryolu ve karayolu şebekesiyle bağlantılıdır. Ayrıca Romanya’nın Köstence Limanı’na tren feribotu seferleriyle denizyolu ve demiryolu kombine taşımacılık imkânı da bulunan Derince Limanı, Haydarpaşa Limanı’nın özelleştirilmeyerek farklı bir şekilde değerlendirilecek olması nedeniyle, bu limana ait yükün önemli bir bölümünü çekeceği tahmin edilmektedir.

Derince limanının bu özelliklerinin dışında, Türkiye Cumhuriyeti Devleti Donanmasının ana üs olarak kullandığı Gölcük Deniz Üssünün Derince limanının güneyinde ve Deniz Sınıf Okulunun Derince limanın yanında bulunması da stratejik açıdan önem arz etmektedir. Bir diğer önem arz eden konuda İstanbul Boğazının yükünün azaltılması için gündeme gelen ve İzmit Körfezi ile Karadeniz'i birbirine bağlayacak olan kanal projesinin Marmara çıkışında yer almasıdır.

Sonuç olarak, özelleştirme, 1980'li yılların başında, devlet kontrolündeki işletmelerin, kaynak dağılımında etkinlik ve verimlilik artışı sağlanacak, kamu finansman açığı ve etkinlik eksikliğini azaltacak ve sermayenin tabana yayılmasını sağlayarak gelirin yeniden paylaşımını gerçekleştirecek ön savı ile sunulurken uygulamaya konmuş, bu gelişmelerin ise demokrasinin yerleşmesine ve sağlıklı işlemesine zemin hazırlayacağı vurgulanmıştır. Özelleştirme uygulamaları ülkeden ülkeye ve gelişmişlik düzeylerine göre farklılıklar göstermiştir. Sanayileşmiş ve bilgi yoğun toplumlarda sermaye birikiminin fazla olmasından dolayı özelleştirmeler amacına uygun olarak yapılabilmektedir. Ancak sermaye birikimi az ve her yönden daha gelişmekte olan ülkelere ise borç ödemesi ve yeni yatırımların yapılamamasından dolayı, stratejik kuruluşlarda dahil ülke varlıkları uluslar üstü sermayenin eline geçmiştir.

Türkiye'de ki özelleştirmelerde aynı savlarla başlamıştır. 1985 yılında özelleştirme kapsamındaki kuruluşlar dahil KİT'lerin toplam istihdamı 653.066 kişi iken, 2009'un üçüncü çeyreği itibari ile toplam istihdam 207.308 kişiye düşmüş ve özelleştirme hızlı nüfus artışıyla birlikte işsizliği daha da artırmıştır. Özelleştirme uygulamaları sermayenin tabana yayılmasını sağlayamamıştır. Merkezi yönetim toplam borç stoku 2003 yılı sonu itibariyle 282,8 milyar TL iken, 2009 yılı Mart ayı itibariyle 407,6 milyar TL olarak gerçekleşmiştir. Kamunun borç stoku devamlı artarken özelleştirme gelirleri borç faiz ve anapara ödemelerinde kullanılmış, satılan tesislerin yerine yenileri konulamamış ve özelleşen birçok tesis tekel konumunda olduğundan fiyatlama özel sektöre bırakılmıştır.

2007 senesinde ABD'de başlayan, bütün dünyayı saran ve halen devam etmekte olan küresel krizle beraber ilginç hadiseler gerçekleşmektedir. Batmak üzere olan devasa şirketler, bankalar ve işletmeler teker teker devletleştirilmeye ya da

devlet desteğiyle ayakta durmaya çalışmaktadır. Kapitalizm bir kez daha sorgulanmakta ve dünya ABD temelli iktisadi sistemin değiştirilmesini tartışmaktadır. Daha düne kadar özelleştirmeyi savunanlar bu sefer yüz geri etmişçesine devletleştirmeyi savunmaktadırlar.

Oxford Üniversitesi profesörlerinden John Vickers ve George Yarrow, şirketlerin ödüllendirme sistemlerinde ve yöneticilerinin davranışlarında, mülkiyetin özel veya kamu mülkiyeti olmasının önemli olduğu, fakat şirketlerin verimliliklerinde, piyasalardaki rekabetin yoğunluğunun ve etkin denetlemenin daha önemli rol oynadığı sonucuna varmışlardır. Bu bilim adamlarının vardığı diğer bir sonuç da, kamu yönetiminin pek çok alanda özel yönetimden daha verimli olabileceğinin, mikro ekonomi çerçevesinde savunulabileceği görüşüdür.

Özelleştirme uygulamaları 1985’de başladığı için 1986-2009 dönemi Türkiye’nin makro ekonomik göstergelerine bakılması 1986 ve 2009 yılı verileri ile bir karşılaştırma yapmak yararlı olacaktır. 1986’da GSMH içinde tarımın payı %19,2, sanayinin payı %21,9 iken bu pay 2009’da tarımda %9’a düşerken sanayide %24,6’ya çıkmıştır. Tarım kesiminin milli gelir içindeki payı çok düşmüştür. Bu payın düşmesi sadece özelleştirmeye açıklanamaz ancak özelleştirmenin etkisi de ihmal edilemez. 2009’da sanayi kesiminin payının ise yaklaşık %25 olduğu görülmektedir. Etkinlik ve verimlilik artışı sağlayacağı iddia edilen özelleştirme uygulamalarıyla sanayinin payında önemli bir artış sağlanamamıştır. Ayrıca 2009’da gerçekleşen toplam dışalım içinde sanayi aramalı dışalımının payı yaklaşık olarak %70 olmuştur. Bunda döviz kuru çok etkili olmuştur. Ancak KİT’lerin özelleştirilmesi nedeniyle yurt içi aramalı fiyatlardaki artış da aramalı dışalımının artışında çok etkili olmuştur. Olası bir döviz kuru yükselmesi dışalım malının yurtiçi fiyatlarını artıracak ve bu da sanayi üretiminin düşmesine yol açacaktır. Özelleştirme sanayi kesiminin dış girdiye bağımlılık oranını daha da artırmıştır.

Kısaca Türkiye’de uygulanan özelleştirmeler sonucunda, en verimli kârlı ve stratejik konumdaki kuruluşlar yabancı tekellerin olmuş, işsizlik artmış, üretim ise beklenen ölçüde artmamış, refah seviyesi yükselmemiştir.

KAYNAKLAR

1. **AFŞAR, Hayrettin**, “Türkiye’de özelleştirme ve özelleştirme düzenlemeleri”, *Hazine Dergisi*, Sayı: 9, 1998.
2. **ANADOLU ÜNİVERSİTESİ**, Türkiye’de Sosyal ve Ekonomik Değişmeler, <http://www.aof.anadolu.edu.tr/kitap/ioltp/1269/unite09.pdf>, 05.03.2010
3. **AHMAD, Feroz**, *Modern Türkiye’nin Oluşumu*, İstanbul: Analiz Basım Yayın Tasarım Gıda Ticaret Ve Sanayi LTD. ŞTİ., 2008.
4. **AKALIN, Güneri**, *Atatürk Dönemi Maliye Politikaları*, Ankara: T.C.Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı Yayını, 2008.
5. -----, **Güneri**, *Kamu İktisadi Teşekkülleri Reformları Alternatifleri ve Özelleştirilmeleri*, Ankara: Yeni Çağ Basın Yayın San., 1990.
6. **AKBIYIK, Yaşar ve DİĞERLERİ**, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi 1*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Divan Yayıncılık Ltd. Şti., 2005.
7. **AKDEMİR, Sevim**, “Türkiye’de Özelleştirme Uygulamaları ve Ekonomik Sonuçları”*Çeşitli Yönleriyle Cumhuriyetin 85. Yılında Türkiye Ekonomisi*, ed. Gülen Elmas Arslan, Ankara: Gazi Üniversitesi Hasan Ali Yücel Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını No: 4, 2008.
8. **AKDİŞ, Muhammet**. “Dünya’ da Özelleştirme Uygulamaları ve Türkiye’ de 5 Nisan Kararları Sonrası Beklenen Gelişmeler”, <http://makdis.pamukkale.edu.tr/>, 19.05.2009.
9. **AKTAN, Coşkun Can**, *Anayasal İktisat*, İstanbul: İz Yayıncılık, 1997.
10. -----, **Coşkun Can**. “Arz Yönlü İktisat”, <http://www.canaktan.org/ekonomi/özelleştirme/k...> 25.04.2009.
11. -----, **Coşkun Can**, *Kamu Ekonomisinden Piyasa Ekonomisine Özelleştirme*, İstanbul, 1994.
12. -----, **Coşkun Can**, *Monetarizm ve Rasyonel Beklentiler Teorisi*, İzmir: Anadolu Matbaacılık, 2000.
13. -----, **Coşkun Can**. “Yasal Kurumsal Serbestleşme Ve Özelleştirme”, http://www.canaktan.org/canaktan_personal/cana..., 24.04.2009.

14. **APATY, Ervin**, *Doğu Avrupa’da Özelleştirme*, Çev: Tarık Demirkan, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 1995.
15. **ATAÇ, Metin**, Romanya’nın Karadeniz Uyumu Harekatına Katılımında Deniz Kuvvetleri Komutanının Konuşmaları,
<http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/KONUSMALAR/MATAC/310309.php>,
29.06.2009
16. **ATASOY, Veysel**, *Türkiye’de Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Özelleştirme Sorunu*, Ankara: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, 1993.
17. **ATEŞ, Erdal**, “Türkiye Ekonomisinde Tartışılan Konular”, PARADOKS, Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi, (e-dergi), Yıl:3 Sayı:2 (Temmuz-2007),
http://www.paradoks.org/makale/yil3_sayi2/eates32.pdf, 05.03.2010.
18. **AVCI, Cemal ve DİĞERLERİ**, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi 1*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Divan Yayıncılık Ltd. Şti., 2008.
19. **AYTAÇ Bengi Pınar - ÇELİK Fazıl, TÜRE Funda**. “Ülkemiz Ulaştırma Politikalarının Doğu Karadeniz Bölgesi’nin Kalkınması Üzerindeki Etkileri”, s. 138-139, http://www.linsaat.com/uploads/TrbBlogs/pdfs_2/24064_526.pdf
20. **AYDOĞAN, Esenay**, “1980’den Günümüze Türkiye de Enflasyon Serüveni”, Yönetim Ve Ekonomi Dergisi, Yıl:2004, Cilt:11, Say :1,
<http://www.bayar.edu.tr/~iibf/dergi/pdf/C11S12004/ea.pdf>, 05.03.2010
21. **BAŞDEMİR, M.Melih**, Türkiye’nin Avrupa Birliği Müzakere Sürecinde Yunanistan İle Olan Karasuları Sorunu, *Güvenlik Stratejileri Dergisi, Aralık 2007, s. 94*.
22. **BAYAR, Sibel - İNCAZ, Serap, ALKAN Güler**, *Avrupa Birliği Uyum Sürecinde Türkiye’nin Limancılık Politikası*.
<http://denizciliksorunlarisempozyumu.com/main/pdf/makaleid1.pdf>
23. **BAİLEY, Robert**. “Özelleştirme Kavramının Doğru ve Yanlış Kullanımları,” (çev: Aytaç Eker), <http://www.canaktan.org/ekonomi/özelleştirme/k...>,
25.04.2009.
24. **BİLGİN, Vedat**, *Dünya’da ve Türkiye’de Özelleştirme Uygulamaları*, Ankara: Türkiye Sağlık İşçileri Sendikası Yayınları, 1998.

25. **BORATAV, Korkut**, “Türkiye’de Devletçilik”, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi 2. Cilt*, yay: Murat Belge-Mete Tunçay-Bülent Özukan, İstanbul: İletişim Yayınları, 1983, s: 413-414.
26. **BUTLER, Stuart M.** “Kamu Hizmetlerinin Özelleştirilmesi”, çev. Coşkun Can Aktan, <http://www.canaktan.org/canaktan-personal/cana...>, 24.04.2009.
27. **ÇAKLI, Sabri**, *İktisat Politikası Düşüncesinin Evrimi*, Ankara: Gazi Büro Kitapevi Tic. Ltd. Şti., 1998.
28. **ÇETİNKAYA, Özhan**, *Türkiye’de Devlet İşletmeciliği ve Özelleştirme*, Ankara: Ekin Kitapevi Yayınları, 2001.
29. **CHANG, Ha-Joon**. “Merdiveni Tekmelemek”, çev: Gökmen Tarık Acar, <http://www.radyokassel.de/modules.php?name=News&file=article&sid=4825>, 03.01.2010.
30. **DAVUTOĞLU, Ahmet**, *Stratejik Derinlik: Türkiye’nin Uluslararası Konumu*, İstanbul: Küre Yayınları, 2001.
31. **DENİZCİLİK MÜSTEŞARLIĞI**, Performans Programı 2009.
32. **DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI MÜSTEŞARLIĞI**, “Tarihçe”, <http://www.dpt.gov.tr/DPT.portal>, 01.01.2010
33. **DIŞ TİCARET MÜSTEŞARLIĞI ANLAŞMALAR GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**, Ülke Raporu, <http://www.inegoltso.org.tr/belgeler/ulkerapor/Brezilya.doc>, 24.05.2009.
34. **DOĞAN, Yahya**, *Kamu İktisadi Teşebbüsleri Ve Özelleştirme*, İzmir: Fakülteler Yayınevi, 1993.
35. Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007 – 2013), TBMM Kararı, Resmî Gazete, 1 Temmuz 2006 Cumartesi - Mükerrer
36. **DRUCKER, Peter F.**, *Yeni Gerçekler*, çev. Birtane Karanakçı, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1998.
37. **DURA, Cihan**. “Özelleştirme Türkiye’ye zarar vermeye devam ediyor”, <http://www.turksolu.com/167/dura167.htm> , 23.06.2009
38. **DURAN, İsmail – SEZGİN, Orhan**, *Avrupa Birliği’nin Jeopolitik Güç Mücadelesine Türkiye’nin Tam Üyeliğinin Etkileri*, *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, Aralık 2007, s. 162-169.

39. **DURSUN, Fevzi.** “Dünya’da Petrol Rezervlerinin Dağılımı”,
<http://www.feyzidursun.com> 2.07.2009
40. “Dünya Doğal Gaz Rezervleri Tüketimi Ve Muhtemel Gelişmeler”,
<http://www.diplomatikgozlem.com> 2.07.2009
41. “Dünya nüfusu”, <http://tr.wikipedia.org> 2.07.2009
42. **ECE, Jale Nur,** “Araba Terminalleri”,
http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100323
15.07.2009
43. -----, **Jale Nur,** “Denizcilik Sektörünün Özelleştirilmesi”,
http://site.mynet.com/ozellestirme/jnece_denizcilik.html, 23.06.2009
44. -----, **Jale Nur.** “Limanların Evrimi”,
<http://www.limanis.org.tr/makalegoster.php?kod=27>, 09.07.2009
45. **ELİİYİ Deniz Türsel ve DİĞERLERİ,** *Liman Yönetimi ve Rıhtım Atama Problemi*, Ege Akademik Bakış, Ağustos, 2008, s. 243-256
46. **ERDOĞAN, Murat,** Konteynerde kaçan fırsatı yeniden yakalayabiliriz
,Perşembe Rotası Gazetesi, 10 Kasım 2008 <http://www.persemerotasi.com>
15.07.2009
47. **EROĞLU, Nadir,** “Türkiyede Büyüme ve Sanayileşme Politikaları”,
<http://www.genbilim.com/content/view/5014/190/> , 05.03.2010
48. “G-20 Ülkeleri”, www.dtm.gov.tr 2.07.2009
49. **GÜNEY, Enver.** “Özelleştirmede Nerede Yanlış Yapılıyor?”,
http://hazder2.googlepages.com/Enver_Güney_Özelleştirme_Nerede_Yanlış_Yapılıyor.pdf, 23.04.2009.
50. **HANKE, Steve.** “Özelleştirme Teorisi”, (çev: Fevzi Devrim),
<http://www.canaktan.org/ekonomi/özelleştirme/k...>, 25.04.2009.
51. -----, **Steve.** “Özelleştirme Tercihi: Bir Analiz”, (çev. Coşkun Can Aktan).
http://www.canaktan.org/canaktan_personal/cana..., 24.04.2009.
52. **İNAĞ, Nihal,** *Fransa’da Özelleştirme*, Ankara: TCMB Araştırma Genel Müdürlüğü, 1996.
53. **KARLUK, Rıdvan,** *Cumhuriyet’in İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisi’nde Yapısal Dönüşüm*, İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., 2007.

54. **KAYA, Sait.** “Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve Sorunları”, <http://www.izto.org.tr>, 08.07.2009
55. **KAZGAN, Gülten,** *İktisadi Düşünce veya Politik İktisadın Evrimi*, İstanbul: Remzi Kitapevi A.Ş., 2006.
56. **KİLCİ, Metin,** *Başlangıcından Bugüne Özelleştirme Uygulamaları (1984-1994)*, Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Uzmanlık Tezi , 1994. www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/3759/ozelles.pdf, 24.05.2009.
57. **KORAY, Meryem,** *Sosyal Politika*, Bursa: Ezgi Kitapevi, 2000.
58. **KULOĞLU, Armağan.** “Değişen Küresel Jeopolitikte Türkiye”, <http://www.asam.org.tr/temp/temp903.pdf>, 08.07.2009
59. **KURUMAHMUT, Ali.** “İnsanlık Açısından Önemi”, <http://www.bigglook.com> 29.06.2009
60. Liman-İş Sendikası, <http://www.limanis.org.tr/basingoster.php?kod=12> , 09.07.2009
61. **MERAL, Bayram,** *Özelleştirme, İşçi Sınıfına Saldırının Bir Parçasıdır*, Türk-İş, Sayı 280, Ağustos, 1993, s.16.
62. **ORAL, G.,** Silahlı Kuvvetler Dış Politika İlişkisinde Jeopolitiğin Yeri, Rolü Ve Etkisi, <http://www.habusulu.com/makale56.htm> 29.06.2009
63. **ÖNDER, İzzettin,** *Özelleştirmeye Genel Yaklaşım, Dünyada Ve Türkiye’de Özelleştirme*, Ankara: Şafak Matbaacılık, 1994.
64. **ÖRSDEMİR, A.Vural,** “Üçüncü Binyılda Özelleştirme ve Yeni Yönetim Paradigması”, Kırıkkale Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları No:4(2002), s. 50.
65. **ÖZELLEŞTİRME İDARESİ BAŞKANLIĞI,** “Türkiye’de Özelleştirme Raporu”, <http://www.oib.gov.tr/yayinler/yayinler.htm> , 26.04.2009.
66. **ÖZTÜRK, Nursel.** “Özelleştirme Ders Notları”, <http://www.canaktan.org/ekonomi/ozelleştirme/k...>, 25.04.2009.
67. **ÖZTÜRK, Nazım,** *Piyasa Başarısızlığından Kamu Ekonomisinin Başarısızlığına Ekonomide Devletin Değişen Rolü*, Ankara: Palme Yayıncılık, 2007.
68. **PAMİR, A.Necdet.** “Dünyada ve Türkiye’de Enerji, Türkiye’nin Enerji Kaynakları ve Enerji Politikaları”, <http://www.metalurji.org.tr> 2.07.2009.
69. **PAYA, Merih,** *Para Teorisi ve Para Politikası*, İstanbul: Filiz Kitapevi, 2002.

70. **RUHİ, M.Emin**, *1982 Anayasası Çerçevesinde Sosyal Devlet ve Özelleştirme*, Ankara: Nobel Yayın No: 463, 2003.
71. **SARISU, Ayhan**, “Dünya’da ve Türkiye’de Özelleştirme:Genel Bir Değerlendirme”, *Ekonomistler Bülteni* 2003, www.geocities.com/ceteris_paribus_tr/a_sarisu.doc, 24.05.2009.
72. **SAVAŞ, Vural Fuat**, *Anayasal İktisat*, Ankara: G.Ü.V. İlke Yayınevi, 2007.
73. -----, **Vural**, *İktisadın Tarihi*, Ankara: Siyasal Kitapevi, 2000.
74. -----, **Vural**, *Keynesyen İktisat Yıkılırken*, İstanbul: Fatih Yayınevi, 1984.
75. **SERİM, Bülent**, *Özelleştirme*, Ankara: İzgi Yayınları, 1996.
76. **SESLİ, Evren**, *Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet*, Ankara: Rekabet Kurumu Yayınları, 2009.
77. **SEYİDOĞLU, Halil**, *Ekonomik Terimler Ansiklopedik Sözlük*, İstanbul: Güzem Can Yayınları: 18, 2002.
78. -----, **Halil** *Uluslararası İktisat*, İstanbul: Güzem Can Yayınları, 2003.
79. **SUIÇMEZ, Halit – YILDIRIM, Şevket**, *Dünyada ve Türkiye’de Özelleştirme Uygulamaları*, Ankara: Milli Prodüktivite Merkezi Yayınları:508, 1993.
80. **TAŞTEMİR, Mehmet**. “Stratejik Önemi Bakımından Çanakkale Zaferi”, http://somuncubaba.net/pdf/0077/www.somuncubaba.net-2007-003-0077-stratejik_onemi.pdf, 29.06.2009
81. **T.C. Nafia Vekaleti**, “Milli Demiryollarımızın Yüksek Eserlerinden Sivas-Erzurum Hattı” *Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl:6/sayı 5 29.10.19399, s. 7.
82. **T.C. ULAŞTIRMA BAKANLIĞI DEMİRYOLLAR LİMANLAR VE HAVA MEYDANLARI İNŞAATI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**, “Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması - 1’nci Ara Rapor”, Yüksel Proje Uluslararası A.Ş. & Belde Proje Ve Danışmanlık Tic. Ltd. Şti. Ortak Girişimi, Nisan 2009.
83. **TÜRK DEMOKRASİ VAKFI**, *Türkiye’de Özelleştirme Araştırma Raporu*, Ankara: TDV Yayınları, 1994.
84. **TÜRKİYE ODALAR BORSALAR BİRLİĞİ**, *Özelleştirme Özel İhtisas Komisyon Raporu*, Ankara: TOBB Yayınları, 1993.
85. **UZUN, Orhan**, Derince Limanı’nı 36 yıl işletmek 195 milyon dolar, *Radikal*, Ankara, 13.09.2007 <http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=232752>, 23.06.2009

86. **ÜŞÜMEZSOY, Şener.** “Basra Körfezi’nin petrol açısından vazgeçilmezliği”,
<http://www.turksolu.org/108/usumezsoy108.htm>, 02.07.2009
87. **ÜŞÜR, İşaya,** Kapitalizmin evrimi ve özelleştirme ,
<http://www.bagimsizsosyalbilimciler.org/uyecalis.html>, 01.09.2009
88. **YAŞAR, Süleyman,** *Özelleştirme*, İstanbul: Beta Basım A.Ş., 2005.
89. **YAZICI, Kuddusi,** *Özelleştirme Uygulamalarında Değerleme Yöntemlerinin Analizi*, Ankara: DPT Uzmanlık Yayını, 1997.
<http://ekutup.dpt.gov.tr/kit/yazicik/ozellestirme.htm> , 19.05.2009.
90. www.adana-to.org.tr , 19.05.2009.
91. www.oib.gov.tr, 19.05.2009.
92. www.privatizationbarometer.net/, 19.05.2009.
93. <http://www.sosyal-bilgiler.com/ders-notlari/135-turkiyenin-matematik-konumu-ve-sonuclari.html>
94. http://www.referansgazetesi.com/haber.aspx?HBR_KOD=52955&KTG_KOD=147&ForArsiv=1, 23.06.2009

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Hamdullah Kültigin KARACAN

Sürekli Adresi : 2nci Komd. Tug. BOLU

Doğum Yeri ve Yılı : Ankara – 1971

Yabancı Dili : İngilizce

İlköğretim : Yalçın Eskiyapan İlk ve Orta Okulu

Ortaöğretim : Ankara Gazi Lisesi

Lisans : Kara Harp Okulu

Yüksek Lisans : Topçu Okulu
Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
AİBÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü

Anabilim Dalı : İşletme
İktisat

Bilim Dalı : Yönetim Organizasyon
İktisat

Yayımları : Depremlerde Kriz Yönetimi ve Bir Model Teklifi
Türkiye’de Özelleştirme Uygulamaları ve Derince Limanı’nın Özelleştirilmesi

Çalışma Hayatı : 1992 – 1993 Ankara
1993 – 1995 Burdur
1995 – 1997 Hakkari
1997 – 2002 Ankara
2002 – 2004 Hakkari
2004 – 2010 Bolu