

SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Sonuçlar ve Öneriler

1. Liman Altyapısı Gelişim Stratejisi

(1) Sınıflandırılmış liman gelişimi sistemi

Ana limanlar ulusal çıkarlar bakımından son derece büyük öneme haiz oldukları için, devlet bu limanların işlevleri ile ilgili gelişim ve bakımına, bu limanlar özel sektör tarafından inşa edilmiş ve işletilmekte olsalar dahi, özel bir önem atfetmelidir. Devlet şu rolleri gözönünde bulundurmalıdır.

- (1) Liman gelişim plan / projelerinin uzun vadeli liman gelişim politikası ile uygunluk içinde olup olmadığını izlemek.
- (2) Liman yönetim ve işletmeciliğinin uzun vadeli liman gelişim politikası ile uygunluk içinde olup olmadığını izlemek.
- (3) Temel liman tesislerinin ve liman yönetim ve işletmesinin kalitesini yükseltmek üzere liman yönetim birimine mümkün olan desteğin sağlanması
- (4) ‘Grup Liman’ sözkonusu olan durumlarda, liman yönetim ve işletmesinde birleştirilmiş yapılanma oluşturulmasında inisiyatif almak.
- (5) Uzun vadeli liman gelişim planının ilerleyişini takip edebilmek, ve planda gerekli değişiklikleri yapabilmek üzere gerekli veri ve bilgileri toplamak.

Yirmi-dokuz (29) liman ana limanlar olarak seçilmiştir.

Akdeniz:	1) İskenderun TCDD, 4) Mersin,	2) İskenderun, 5) Antalya,	3) Botaş
Ege:	6) Marmaris, 9) Kuşadası,	7) Bodrum, 10) İzmir,	8) Güllük, 11) Aliağa,
Marmara:	12) Çanakkale, 15) Gemlik, 18) İstanbul TDİ, 21) Tekirdağ,	13) Bandırma, 16) İzmit, 19) Ambarlı,	14) Mudanya, 17) Haydarpaşa, 20) Silivri,
Karadeniz:	22) Ereğli, 25) Ordu, 28) Rize,	23) Bartın, 26) Giresun, 29) Hopa	24) Samsun, 27) Trabzon,

(2) Konteyner tesisleri

1) Akdeniz Bölgesi

İskenderun limanındaki mevcut konteyner elleçleme hacminin varolan kapasitenin çok

altında olması dolayısıyla yeni konteyner terminali zamanlı bir şekilde ve limanın konteyner hacminin gelecekte izlemesi muhtemel seyrine uygun olarak inşa edilmelidir.

Mersin Limanının üç gantry vinçli mevcut konteyner terminalinde 242 bin konteyner elleçlenmektedir. Birkaç yıl içinde konteyner hacmi mevcut kapasiteyi aşacağından bu duruma ayak uydurmak üzere yeni terminal inşası adım adım gerçekleştirilmelidir. Gelişimin ilk aşamasında tam kapasitesi bir milyon TEU'luk yeni bir terminale gerek yoktur.

2) Ege Bölgesi

İzmir Limanındaki mevcut üç gantry vinçli mevcut konteyner terminalinde şu ana dek 399 bin konteyner elleçlenmektedir. Birkaç yıl içerisinde konteyner hacminin mevcut kapasiteyi aşması hemen hemen kesin olduğundan yeni terminal mümkün mertebe çabuk inşa edilmelidir. Yeni terminal tamamlansa bile 2010 yılında 0.9 – 1.2 milyon TEU'luk Ege Bölgesi hacminde 30 – 40 bin TEU'luk kapasite açığı beklenecektir. Yeterli kapasiteye sahip olacak bir diğer yeni terminal daha inşa edilmelidir. Mümkün olan en yakın zamanda büyük konteyner terminali için en uygun yerin tespit edilmesi amacıyla kapsamlı bir araştırma ve çalışma yapılmalıdır.

3) Marmara Bölgesi

Konteyner hacminin birkaç yıl içinde mevcut kapasiteyi aşacağı kesin olduğundan, yeni terminaller hazırlanmalıdır. Çok sayıda küçük çaplı konteyner terminali bulunmasının, bu bölgede inşa edilecek bir limanın, bir uğrak limanı haline gelmesini engelleyeceği göz önünde bulundurulmalıdır. Bu bağlamda, geniş çaplı konteyner terminallerine, yani Derince Konteyner Terminali ve Marmara Limanı'na öncelik verilmesinin gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

4) Karadeniz Bölgesi

Bu bölgedeki limanlarda elleçlenen konteyner hacmi mevcut kapasitenin çok altında olduğundan, yeni konteyner tesisleri her limanın konteyner hacminin gelecekte göstereceği artış göz önünde bulundurularak, zamanı geldikçe kurulmalıdır.

(3) Uzun Vadede Gelişim

2020 yılına dek Türkiye'deki konteyner terminali inşası başlangıç inşaat yatırımının 880 milyon ABD Doları civarında olacağı tahmin edilmektedir. Toplam palamar yeri uzunluğunun 5,900 metre olacağı varsayılmaktadır.

(4) Kısa Vadede Gelişim

Altyapı gelişiminin aşama planı göz önünde bulundurulduğunda, kısa vadede (2010) inşa edilecek liman tesislerine öncelik tanınması gerekmektedir.

Konteyner terminalleri konusunda ise, hub liman politikası ve bu Master Plan'daki talep tahmini uyarınca, sırasıyla Ege ve Marmara Bölgeleri'nde ana liman tipi bir uğrak limanı inşası hedef yılda (2010) gerekli olacaktır. Sadece konteynerlere ayrılmış liman tipi de dahil olmak üzere iki adet konteyner kargo palamar yeri, sırasıyla Akdeniz ve Ege Bölgeleri'nde gerekli olacaktır. Marmara Bölgesi'nde de üç adet palamar yeri gerekeceği değerlendirilmektedir. Türkiye'de 2010 yılına kadarki konteyner terminali ilk inşa yatırımının yaklaşık 360 milyon Amerikan Doları olması beklenmektedir. Toplam rıhtım uzunluğunun 2,200 metre olacağı varsayılmaktadır.

Akdeniz Bölgesi için beş genel yük rıhtımına ihtiyaç olacaktır, ve bu rakam Ege Bölgesi için 18, Marmara Bölgesi içinse 21 olacaktır. Bu rıhtımların bir kısmı çok amaçlı tipte inşa edilecektir. Türkiye'de 2010 yılına kadarki genel yüklere yönelik rıhtım inşaatı ilk inşa yatırımının yaklaşık 650 milyon Amerikan Doları civarında olması beklenmektedir. Toplam uzunluğun 10,000 metre olacağı varsayılmaktadır.

2. Liman Yönetimi Stratejisi

Genel olarak limanlar kamu varlıkları olarak işlev görürler. Türk yasalarınca kıyı hatları kamu kullanımı ile sınırlandırılmıştır. İlk olarak özel sektör de dahil olmak üzere her bir liman yönetim birimine liman yönetimi için belirli bir hukuki kurum statüsü verilmelidir. Buna ilave olarak merkezi hükümet, liman yönetim birimlerini otonom birer birim olarak koordine etmeli yahut yönlendirmelidir. Türkiye'de liman gelişimini sağlamak üzere izleyen kısımdaki gibi bir ulusal liman yönetim sistemini önermekteyiz. Bu gelecekte liman gelişiminin özel sektör tarafından desteklenmesi için bir temel olacaktır.

(1) İdare edilecek 'LİMANLAR'ın tanımı

Birleşik bir liman yönetim sistemine sağlam bir temel oluşturabilmek için 'limanlar'ın temel kavram ve hukuki tanımları açıklığa kavuşturulmalıdır. Bu çalışmada 'liman' şu şekilde tanımlanmaktadır:

“Yük ve yolcu trafiğine yönelik ve en azından liman yönetim, idare ve işletmesi için gerekli boyutta hukuki sınırları haiz olan ve birleşik işlevsel birimler olarak yönetilecek, idare edilecek ve işletilecek kıyı tesisleri kümesinden oluşan organik bir yapı.”

(2) Liman gelişim mastır planı

Liman Gelişim Mastır Planı her bir liman otoritesi tarafından hukuki bir temelde oluşturulmalıdır. Bu plan limanın hem yönetimi hem de idaresi için bir rehberdir. Limanların kullanım ve bakımı, ve çevresel etkinin incelenmesi ve de liman gelişimini içeren planlar ise planlama dönemleri uzun vadeli olan (yaklaşık 10-15 yıl) mastır planlardır. Burada anahtar kavram limanın hem arazi hem de tesisleri içeren bir mekan olarak değerlendirilmesidir.

(3) Liman yönetim birimlerinin oluşturulması (Liman Otoritesi)

'Liman Otoritesi' şu şekilde ele alınmaktadır: “Limanları birleşik işlevsel birimler olarak

geliştiren ve bakımını yapan, ve kamu kullanımı için liman hizmetlerini güvenceye alan hukuki birim”. Şu anda Türkiye’de ihtiyaç duyulan, liman yönetimlerinin, merkezi hükümetin uygun katılımıyla, kontrolünü sağlayacak bir sistemdir. Böylesi bir sistemde her bir liman işletmecisi, limanları merkezi hükümetçe yürürlüğe konulan master planlar uyarınca yönetir ve işletir.

3. Liman Yatırım Finansmanı ile ilgili Strateji

(1) TCDD limanlar hesabının etkin mali yönetimi için yetkili merciler limanlar hesabının, aşağıdaki koşullar dairesinde, demiryolları hesabından ayrı olarak yönetilmesi hususunu değerlendirmeye başlamalıdır;

- 1) Limanlar hesabı Hazine gelirlerini artırmaya devam etmelidir. Hazineye aktarılacak yıllık miktar, yıllık kaba işletme karlarının yüzde ellisi olmalıdır. Durum-2’de 2001-2020 arası yıllık dönemde aktarılacak miktar toplamda 1.689 milyon Amerikan Dolarına ulaşmaktadır.
- 2) Limanlar hesabı, yatırım verimliliğini artırmak üzere etkin bir şekilde yönetilmelidir. Limanlar hesabının kısa vadeli yapım ve geliştirme ile etkin yatırımı sağlamak üzere hem alt hem de üst yapı yatırımlarında kullanılmasına olanak sağlanmalıdır. Dolayısıyla bütçedeki TCDD limanları için olan denizcilik liman yatırımları limanlar hesabına aktarılmalıdır. Öz-işletme için ayrılacak miktar TCDD limanlarında alt ve üst yapı yatırımlarına imkan verecek şekilde yıllık kaba işletme karlarının yüzde kırkı olacaktır. Durum-2’de öz-işletme miktarı toplam 1,351 milyon ABD Dolarına ulaşmaktadır.
- 3) TCDD artan kargonun tamamını elleçleme imkanına sahip olmadığından, limanlar hesabı özel sektörü destekleyecek bir kamu fonu olarak işlev görmelidir. Öte yandan özel sektör de özel kredilerin yetersizliği dolayısıyla limanlarındaki artan yük ile baş edebilmek üzere borçlanabilme imkanları aramak durumundadır. Dolayısıyla bu hesabın bir kamu fonu olarak işlemesi beklenmektedir. Hem Hazine hem de Ulaştırma Bakanlığı bu hesabı özel sektörü destekleyecek bir biçimde işleteceklerdir. TCDD, bu hesabın sekreteryası olarak işlev görecektir. Bu işlev için ayrılan miktar, özel sektöre borç olarak verilmek üzere, yıllık kaba karın yüzde onu olacaktır. 2001-2020 arası yirmi yıllık dönemde bu miktar Durum-2’de 337 milyon ABD Dolarına ulaşmaktadır ve özel finansman kaynaklarındaki açığın yüzde seksenini telafi etmektedir.

(2) Özel sektörün desteklenmesi bakımından yetkili merciler Yap-İşlet-Devret modeli, işletme hakkının devri, özel sektöre destek işlevi ve vergi sistemi konularında aşağıdaki hususları yeniden değerlendirmelidirler.

Bkz. II-8.2.1

- 1) Yap-İşlet-Devret sözleşmelerinde yetkili merciler tahkim, hesaplar, fiyat artışları, zaruri haller, ve sözleşmenin sona erdirilmesi ile ilgili maddeleri risk paylaşımı açısından tekrar değerlendirmeye başlamalıdır. Bu hususla ilgili detaylar “8.2.1 Yap-İşlet-Devret Modeli” bölümünde açıklanmaktadır. Çekici Yap-İşlet-Devret modelleri geliştirmek bakımından yetkili merciler, mali danışmanlar ve hukukçulara danışmak suretiyle Yap-

İşlet-Devret finansmanı ile ilgili modeller konusunda kabiliyetlerini geliştirebilme imkanlarını haiz olmalıdırlar.

Bkz. II-8.2.2

- 2) İşletme haklarının devri sözleşmelerindeki doğal afetlerden kaynaklanan onarım maliyetleri ve yetki tayini ile ilgili maddeler, bir kısım özel sektör işletme şirketleri mali tanımlardan ileri gelen bir takım mali güçlüklerle karşılaşabileceklerinden dolayı, yetkili mercilerce tekrar gözden geçirilmelidir. Bu hususla ilgili detaylar “8.2.2 Özelleştirilmiş Limanlarda Liman İşletmesi” bölümünde açıklanmaktadır.

Bkz. II-8.4

- 3) “8.2.4 Özel Sermaye” bölümünde açıklandığı üzere özel sermaye yatırımları atıl durumdadır. Özel sektöre doğrudan borç vermek ve / veya özel sektörün özel bankalardan borçlanması garantiler sağlamak üzere bir kamu oluşumu düşünülmelidir. Bu oluşum, yukarıda açıklandığı üzere, TCDD limanlar hesabı içerisinde olacaktır. Bu oluşum, özel finansman açıklarının büyük bir bölümünü telafi edecek biçimde işleyecektir.

Bkz. II-8.2.4(3)

- 4) Vergi sisteminin muafiyetler vasıtasıyla girişimciler için finansman kaynakları sağlama işlevi vardır. Limanlar alanındaki girişimciler, yahut limanlar alanına girmeye niyetli girişimciler ölçekleri itibarıyla küçük olduklarından teşvikler bakımından kifayetsizdirler. Bu bakımdan ön-ödemeli hisse senetleri ve özel amortismanlar özel yatırımı desteklemek bakımından güçlü araçlardır ve özel fonlar açığını telafi bakımından değerlendirmeye alınmalıdır.

4. Kurumsal Çerçeve ile İlgili Strateji

(1) Liman Master Planlaması ile Koordinasyon Sistemi

Hükümet, liman otoritesi tarafından hazırlanan liman gelişimi master planını, temel siyasete uygunluğu bakımından inceler ve onay verir. Planda bir değişiklik yapılması durumunda da liman otoritesinin yine merkezi hükümet onayını alması gereklidir. Onayın alınmasından sonra liman otoritesi yapım planlamasını yapar, ve hükümetin temel siyasetine ve onaylanmış master plana uygun olarak gelişme önceliklerini belirler.

(2) Yapılanma

Hükümet tarafından belirlenen ana limanlardaki liman otoritelerinin, liman gelişim master planının oluşturulması yahut değiştirilmesi hususlarında danışmak ve yorum ve önerilerini almak üzere birer “Yerel Liman Konseyi” olmalıdır. Bu, ana limanların gelişiminin ulusal çıkarlarla yakından ilgili olduğu düşüncesinden ileri gelmektedir.

Yeni çerçeve içerisinde, ulusal liman gelişiminin yürütülmesinde en büyük sorumluluk payına sahip olacak ana bakanlığın açıklıkla ortaya konması gerekir. Bugüne değin liman gelişimi ile ilgili sorumluluklar, ilgili bakanlıklar arasında işlevsel olarak parça parça bölünmüş durumdadır. Bu, mevcut sistemde genel koordinasyon işlevinin eksik kalmış olmasının nedenlerinden birisidir.

(3) Liman Otoritelerinin Liman İstatistiklerinin Durumu

Şu anda Türkiye’deki en sistematik ve tutarlı veriler PMUMA’nın liman istatistikleridir. Ancak kargo elleçleme verileri, veri kaynağı temelde liman giriş başvuruları inceleme raporları olduğu için, liman geliştirme ve destekleme bakımından yetersizdir. Kargo elleçleme hacmi ile ilgili olarak, PMUMA verilerini desteklemek üzere, bir diğer veri kaynağı daha sağlanmalıdır. Bu anlamda liman idare birimlerinin liman istatistiklerine daha fazla önem verilmelidir. En azından ulusal çıkarlar üzerinde önemli etkisi olan ana limanların istatistikleri periyodik olarak ve hukuki bir temelde merkezi hükümete rapor edilmelidir.

(4) Birleştirilmiş İstatistikler Kategorisi

Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı istatistikleri, kodlama sistemlerinin küresel standarda uyumlu hale getirilmesi bakımından incelenmiştir. Herbir liman yönetim biriminin kullandığı mal kategorileri gibi istatistiki kriterler ulusal düzeyde birleştirilmelidir. Gelecekte uyum sağlama zorunluluğu doğacağından, Avrupa Birliği yahut uluslararası örgütlerin ilgili rehberleri de incelenmelidir. Liman yük istatistiklerinde birleştirilmiş kriterler, liman idare birimlerinin türlerine bağlı olmaksızın, ulusal düzeyde tüm limanların mukayesesini mümkün kılacağından dolayı ulusal liman gelişim siyasetinin belirlenmesinde de çok önemli bir araç olacaktır.

(5) Ulusal Fiziki Dağılım Yoklaması

Ulusal konteyner kargo akışı ile ilgili temel veriler ulusal liman gelişimi ve desteklenmesinin değerlendirilmesi bakımından faydalıdır. Konteyner kargolar ile ilgili olarak Dönemsel OD (Origin-Destination / Kaynak-Hedef) yoklaması, liman otoritelerinin yük elleçleme hacimlerini takip etmeye ek olarak, tamamlayıcı önlemlerden birisi olarak mevcuttur.

(6) Limanlarla İlgili Bakanlıklar Arasında Personel Değişimi

İletişim ve bilgi paylaşımı bakımından limanlarla ilgili bakanlıklar arasında personel değişimleri değerlendirilmelidir. Unutulmamalıdır ki hükümetteki bürokrasi kaçınılmaz olarak etkin liman yönetim ve işletmesini engelleyici olabilmektedir.

(7) ‘Limanlar Konseyi’ Oluşturulması

Politika oluşturulması sürecinde limanlar konusunda uzman ve deneyimli kişilerden faydalanılmalıdır. Türkiye’deki iş dünyasında konteyner taşımacılığı ve liman yönetimi alanlarında geniş tecrübelere sahip çok sayıda uzman bulunmaktadır. Bu kişilerin düşüncelerinden faydalanmayı sağlayacak bir düzenlemeye acilen gidilmelidir. Liman inşaatı, liman yönetimi ve işletimi konularındaki uzmanlar ve diğer deneyimli kişilerden oluşacak bir ‘Limanlar Konseyi’, hükümetin bu şahısların görüş ve önerilerini tavsiye niteliğinde alabilmesini sağlamak üzere, hükümet bünyesinde oluşturulmalıdır.

5. Liman İşletmesi ile İlgili Strateji

(1) İleri Teknolojilerin Getirilmesi

Konteyner elleçleme işlemlerinde verimliliği artırmak üzere vinç operatörleri ve kontrol merkezindeki gözetmen arasında bilgi alışverişi, ve etkin iletişim son derece önemlidir. Türkiye'deki konteyner limanlarında (Haydarpasa, İzmir) ofis ile vinç operatörleri arasındaki iletişimde telsiz tercih edilmektedir. Ancak işlemlerin büyük kısmı yüz yüze iletişim şeklinde gerçekleşmektedir. Konteyner terminallerinde bilgi aktarımı için aşağıdaki dört sistem halihazırda kullanılmaktadır. Aşağıdaki tablo her bir sistemin özelliklerini açıklamaktadır.

(2) Bilgisayarlaşmanın Önemi

Bilgisayarlaşma ayrı ayrı dökümanlardaki bilgilere her seferinde yeniden ulaşmayı gereksiz hale getirecek, ve bir kez bilgisayara girişi yapılan bir bilginin defalarca kullanımını mümkün kılacaktır. Ayrıca, liman faaliyetleri ile ilgili istatistiki verilerin derlenmesini de kolaylaştıracaktır. Dolayısıyla, TCDD öncelikle Liman Yönetim Birimi içindeki dokümantasyon işlemleri ile ilgili bilgisayar sistemlerini kullanmaya başlamalıdır. Bunu takip edecek bir adım olarak da, fonksiyonların geliştirilmesi ve bilgisayar sistemine dahil edilen alanın genişletilmesi gereklidir. Nihai olarak bilgisayar sistemi, ilgili tarafların erişimini mümkün kılan bir açık sistem haline gelecektir.

(3) Yük Elleçleme Ekipmanının Doğru Kullanım ve Bakımı

- 1) Eski yük elleçleme ekipmanının değiştirilmesi
- 2) Devamlı bakımın önemi
- 3) Yedek parçaların hazır bulundurulması

(4) Eğitim Sisteminin Zenginleştirilmesi

Gelişmiş bilgisayar sistemlerinin getirilmesi Türkiye'deki liman işletmelerinin gelişimi için çok önemli olacaktır. TCDD limanlarındaki tüm personele bilgisayar kullanımı konusunda uygun bir eğitim sağlanmalıdır. Her bir personelin eğitim programının zenginleştirilmesi liman kullanıcıları bakımından tüm hizmetlerin seviyesinin daha da yükseltilebilmesini sağlayacaktır.

(5) EDI (Electronic Data Interchange / Elektronik Veri Alış-Verişi) Sisteminin Getirilmesi

Uluslararası rekabet gücünün artırılması ve kullanıcı-merkezli hizmetlerin sağlanabilmesi için, Türkiye'de limanların idaresini kolaylaştıracak ve verimliliği artıracak EDI sistemleri hayata geçirilmelidir. Türk limanlarının bu konuda ileri ülkelerdeki belli başlı rekabet gücü yüksek limanlardan öğrenebileceklerini araştırması tavsiye olunur.

6. Çevre Değerlendirmesi

- (1) Deniz çevresinin tahribi ve kirlenmesini önleyici gerekli tedbirlerin alınması
- (2) Liman idare birimlerine çevre kalitesini izleme ve çevresel projeler uygulama yetkisinin sağlanması
- (3) Kamu ve özel sektör katılımlı kapsamlı petrol-mücadele sistemleri oluşturulması
- (4) Liman gelişiminde sadece liman tesisleri ve faaliyetleri hakkında değil, aynı zamanda hinterlanddaki ekonomik faaliyetlerle ilgili olarak da çevresel değerlendirmeler yapılması
- (5) Deniz taşımacılığını destekleme politikaları oluşturulması

7. Önerilen Politikalar

[Liman Alt-yapısı Gelişimi ile ilgili Politika]

- (1) Uluslararası konteyner taşımacılığında gelişmiş bir deniz taşımacılık ağının formüle edilmesi (Akdeniz, Ege Denizi ve Marmara Denizi)
 - a. Uluslararası düzeyde rekabet gücü olan konteyner limanları oluşturulması
 - b. Gelecekteki talebe dayalı olarak kamu ve özel kaynakların yoğun ve etkin biçimde liman gelişimine yatırılması
 - c. Kargo elleçleme kapasitesinin geliştirilmesi
 - c-1 Mevcut kapasitenin geliştirilmesi (mevcut tesis ve ekipman ile ilgili bakım faaliyetleri)
 - c-2 Yönetim ve konteyner işlemlerini kapsayacak biçimde, genel bilgisayar sisteminin oluşturulması
 - c-3 Uzun vadede EDI sisteminin kurulması

(2) Rasyonel bir Uluslararası Deniz Taşımacılığı Ağının Formüle Edilmesi

- 1) Diğer uluslararası genel kargo
 - a. Gelecekteki talebe dayalı olarak kamu ve özel kaynakların yoğun ve etkin biçimde liman gelişimine yatırılması
 - b. Yük elleçleme kapasitesinin, mevcut tesis ve ekipmanın bakım faaliyetlerinin güçlendirilmesi suretiyle geliştirilmesi
- 2) Uluslararası dökme yük taşımacılığı
 - a. Dünya doğal kaynaklarının gelecekteki muhtemel kıtlığına karşı enerji ve doğal kaynakların düzenli akışını sağlamak üzere hükümetin katılımının artırılması
 - b. Gelecekteki talebe dayalı olarak kamu ve özel kaynakların yoğun ve etkin biçimde liman gelişimine yatırılması
 - c. Yük elleçleme kapasitesinin, mevcut tesis ve ekipmanın bakımı faaliyetlerinin güçlendirilmesi suretiyle geliştirilmesi
 - d. Kamu ve özel sektör katılımlı, kapsamlı petrol-mücadele sistemleri oluşturulması

(3) Rasyonel ülke içi deniz taşımacılığı ağının formüle edilmesi

- a. Deniz taşımacılığını destekleme politikasının oluşturulması
- b. Mevcut tesislerin bakımı ve geliştirilmesi

(4) Güvenli ve rahat yolcu taşımacılığı ağının formüle edilmesi

- a. Turizmi desteklemek üzere uluslararası deniz yolcu taşımacılığı tesislerinin geliştirilmesi
- b. Mevcut deniz yolcu tesislerinin bakımı ve geliştirilmesi

(5) Bölgesel kalkınmayı desteklemek üzere liman projelerinin desteklenmesi

- a. Uzun vadeli bölgesel kalkınmayı desteklemek üzere yerel konteyner limanları oluşturulması (Akdeniz, ve Karadeniz)
- b. Mevcut deniz yolcu tesislerinin bakımı ve geliştirilmesi
- c. Mevcut yük taşımacılığı tesislerinin bakımı ve geliştirilmesi

(6) Deprem, enerji krizleri gibi hallerde ulusal / bölgesel ekonominin ve halkın günlük yaşamının sürekliliğini sağlamak

- a. Seçilecek tesislerin depreme karşı kapasitelerinin geliştirilmesi
- b. Dünya doğal kaynaklarının gelecekteki muhtemel kıtlığına karşı enerji ve doğal kaynakların düzenli akışını sağlamak üzere hükümet katılımının artırılması

(7) Alt-yapı gelişimi ortak çerçevesi

- a. Farklı kuruluşlar tarafından uygulanan liman geliştirme projelerini koordine etmek ve yönlendirmek üzere Ulusal Liman Gelişimi Mastır Planı oluşturulması
- b. Özel ve kamu kaynaklarını yoğun ve etkin olarak liman altyapı gelişimine yatırmak üzere sınıflandırılmış liman gelişim sisteminin getirilmesi
- c. Liman geliştirme mastır planına dayalı olarak her bir liman için yeni bir yatırım sisteminin getirilmesi
- d. Limanlar ile bunların hinterlandını birbirine bağlayan kara ve demir yolu ağlarının güçlendirilmesi
- e. Özellikle, konteyner taşımacılığında demiryolu faaliyetlerini artırmak üzere yeterli önlemlerin alınması

[Liman yönetimi, idaresi ve işletmesi ile ilgili politikalar]

(1) Liman idaresinin iyileştirilmesi

1) Liman idaresinin çerçevesi

- a. “Liman” kavramının temel anlam ve hukuki tanımını açıklığa kavuşturmak üzere “Limanlar Kanunu”nun hazırlanması
- b. Her bir limanın liman gelişim mastır planının hazırlanması

- c. Liman idare birimlerinin rol ve fonksiyonlarının tanımlanması
- d. Uzun vadede Liman Otoritesi sisteminin getirilmesi

2) Liman idaresinin etkinliği

- a. Daha fazla yetki ve sorumluluğun TCDD merkezinden herbir liman idaresine aktarılması
- b. Yetenekli personelin terfisi ve puanlamayı da kapsayan yeni bir personel sisteminin getirilmesi
- c. Elleçleme verimliliğini artırmak üzere TCDD konteyner terminallerindeki konteyner yükleme – boşaltma işçiliğinde rekabetin getirilmesi

(2) Liman yatırımları ve finansman

- a. Özel sektör yatırımlarını özendirmek üzere Yap-İşlet-Devret sözleşmelerinin risk paylaşımı açısından yeniden değerlendirilmesi
- b. TDİ limanları özelleştirme sözleşmelerinin doğal afet sonrası onarım maliyetleri konusundaki mevcut maddelerinin yeniden değerlendirilmesi
- c. Özel sektöre doğrudan borçlanma ve / veya borçlanma garantisi sağlamak üzere bir kamu fonu oluşturulması
- d. Limanlarla ilgili iş alanlarındaki özel sektör şirketlerine vergi muafiyeti sistemi sağlanması
- e. TCDD limanlar hesabının, demiryollar hesabından ayrı olarak işletilmesi konusunun değerlendirilmesi
- f. Liman yatırımlarının alt ve üst yapılarda hızlandırılması

(3) Kurumsal Çerçeve

1) Temel çerçeve

- a. Herbir limanın liman gelişim master planı hakkında rehber hazırlanması
- b. Limanlar master planı ve yapım planı konuları ile ilgili bakanlıklar arasında koordinasyonu sağlamak üzere uygun bir örgütlenmenin oluşturulması
- c. Merkezi hükümetin koordinasyon fonksiyonunun güçlendirilmesi
- d. Herbir limanda liman idaresi ve gelişimi ile ilgili çeşitli tarafların görüş ve önerilerinin alınmasına imkan sağlayacak uygun bir örgütlenmenin oluşturulması

2) Liman idaresi ve yönetimi ile ilgili alt-çerçeve

- a. Liman istatistikleri sisteminin güçlendirilmesi
 - a -1 Liman istatistiklerinin herbir liman yönetimi tarafından hazırlanması
 - a-2 Ana liman yönetim birimlerinin hukuki bir temelde, periyodik olarak liman istatistiklerini hükümete rapor etmelerinin sağlanması
 - a-3 Birleştirilmiş istatistik kategorileri oluşturulması
- b. Liman tesisleri kayıt sisteminin getirilmesi
- c. Limanlarla ilgili bakanlıklar arasında personel değişimi sisteminin getirilmesi

(4) Liman İşletmesi

- a. Etkin önlemlerle, yük elleçleme verimliliğinin, özellikle kargo elleçleme verimliliğinin, artırılması
- b. Aşamalı olarak yük elleçleme işlemine özel sektör katılımının sağlanması
- c. Vinç operatörleri ve kontrol merkezi arasında ileri iletişim sistemlerinin kurulması
- d. Envanter, teslim / alım kontrolü ve yükleme – boşaltma işlemleri kontrolü gibi bilgisayarlı işletim sistemlerinin getirilmesi
- e. Aşamalı olarak ve dünya standardında EDI sisteminin getirilmesi
- f. Bilgisayar sistemleri eğitim programlarının zenginleştirilmesi

(5) Çevresel değerlendirme

- a. Deniz çevresinin tahribi ve kirlenmesini önleyici gerekli önlemlerin alınması
- b. Liman yönetim biriminin çevre kalitesini izleme ve çevresel projeleri uygulama yetkisiyle donatılması
- c. İlgili kamu ve özel sektör kuruluşlarının katılımıyla kapsamlı petrol-mücadele sistemlerinin oluşturulması
- d. Liman gelişiminde çevresel değerlendirmenin sadece liman tesis ve faaliyetleri bakımından değil aynı zamanda ilgili hinterlanddaki ekonomik faaliyetler bakımından da yapılması
- e. Ulusal deniz taşımacılığını destekleme politikasının oluşturulması

