



## FROM “MERSIN PORT” TO “MIP”

### “MERSİN LİMANI”NDAN “MIP”E

“**B**efore privatization, port was under a political authority, it had no independent budget. Earnings were going to cover the deficits of the state railways, and consequently, investments were not made in a timely manner and the efficiency decreased. The conditions of the collective agreements were in favor of the workers, so that the organization lost blood. We have advocated privatization of the port for years.”

“State is a very clumsy structure. If you want anything, it will be submitted to here, and then sent there, and so on, and it will take that much time for it to come back. The private sector does not have the tolerance for the time lost.”

“**Ö**zelleştirme öncesi liman siyasi bir yetkinin altındaydı, bağımsız bir bütçesi yoktu. Kazancı devlet demir yollarının açıklarını kapatmaya gidiyordu, dolayısıyla yatırımlar zamanında yapılamıyor, verim düşüyordu. Toplu sözleşmelerde konulan şartlar o kadar çok işçinin lehine oldu ki, işletme kan kaybetti. Limanın özelleşmesini senelerdir savunuyorduk.”

“Devlet çok hantal bir yapı. Siz birşey isterseniz, o buradan yazılacak, bir üstten diğerine gidecek, geri dönüşü için de bir o kadar süre geçecek. Özel sektörde işin bu kadar zaman kaybına tahammülü yok.”

**Annually total of around 4,000 vessels call at the Mersin Port, and over 16 million tons of cargoes and approximately 650 thousand teu containers are handled. According to the records, total of 3,961 vessels called at the port and 16 million tons of cargoes were handled.**

**Mersin Limanı'nda yılda yaklaşık 4,000 gemi trafiği, 16 milyon tonu aşan kargo hacmi ve 650 bin teu'ya yakın konteyner hareketi mevcut. Kayıtlara göre 2006'da 3,961 gemi giriş çıkış yapmış ve 16 milyon ton yük hareketliliği gerçekleşmiş.**

*These expressions belong to Atahan Cukurova, Secretary General, and Ali Yavuz, Vice Secretary General of the Mersin Chamber of Shipping, who provided substantial support for the privatization of the Mersin Port. Even though many establishments in the region, but particularly the Mersin Chamber of Shipping and Mersin Chamber of Commerce and Industry, advocate privatization of the port, it seems that problems experienced following the privatization have substantially kept the new management busy and occupied the agenda in the region.*

*The concession agreement relating to the sale of the Mersin Port was signed between the company and the Privatization Administration by the end of 2005 and submitted to the Council of State. Following an eventful privatization process, many suits were brought before the Council of State relating to the port's privatization, and 4 separate lawsuits brought against the process were rejected in November 2006. Consequently, the operation of the port was transferred from the Turkish State*

Bu sözler Mersin Limanı'nın özelleşmesine oldukça destek veren Mersin Deniz Ticaret Odası Genel Sekreteri Atahan Çukurova ve Genel Sekreter Yardımcısı Ali Yavuz'a ait. Limanın el değiştirmesini başta Mersin Deniz Ticaret Odası ile Mersin Ticaret ve Sanayi Odası olmak üzere bölgedeki birçok kuruluş desteklese de, özelleşmeden sonra yaşanan sıkıntılar hem yeni yönetimi, hem de bölge gündemini epey meşgul etmiş görünüyor.

Mersin Limanı'nın satışına ilişkin imtiyaz sözleşmesi, 2005 sonunda alıcı firma ve ÖİB arasında parafe edilirken, Danıştay'a gönderilmişti. Olaylı bir satış sürecinin ardından, limanın özelleştirilmesine ilişkin Danıştay'da davalar açılırken, 2006 Kasım'da Mersin Limanı'nın özelleştirilmesine yönelik işlemlerin iptali istemiyle açılan 4 ayrı dava reddedilmişti. TCDD'ye ait limanın işletmesi Mersin International Port (MIP) adı altında 36 yıllığına PSA International-Akfen Ortak Girişim Grubu'na 755 milyon dolara devredildi.

Railways to the PSA International-Akfen Joint Venture Group for a period of 36 years in consideration of US\$ 755 million, and the name of the port changed to Mersin International Port (MIP).

The fact that some sub-contracting companies have lost the opportunities they had at the time when the port was operated by the state plays an important role in port's being exposed to severe criticisms, even though it has received much support from many companies in the region with respect to its privatization. Many imputations such as they entered the port with inexperienced personnel, they caused congestion because they acted imprudently, and caused some vessels to be late for 3-5 days, etc. were made against the company. Therefore, they are quite careful while making statements.

Cihad Lokmanoglu, Chairman of Mersin Chamber of Shipping, stated that, even though they experienced many misfortunes at the beginning, the standards at the port began to rise and emphasized that PSA was a world giant that also operated the Port of Singapore and it would have positive contributions to the operation of the port.

Lokmanoglu believes that the capacity of the port would increase to 2-2.5 million TEUs in a short period of time.

Filip Tahinci, partner of the Atako Uluslararası Tasimacilik, Denizcilik ve Tic. Ltd. Sti., said, as the Chamber, they lost 10 years for the privatization of the port. Stating that there was over 25% increase in the transaction volume of the port, Tahinci added that the container handling capacity tripled as a result of the investments in machinery and equipment. The port will have significant contributions to Mersin in terms of both increase in the capacity of logistics and service sectors and the employment opportunities to be created with the plans aimed at connection of new lines from the Far East and establishment of a transfer station for container movements.

Having succeeded in overcoming the problems seen in the beginning, MIP rapidly progresses with investments made as from the transfer of the port in May 2007. We discussed the developments and changes seen following the privatization of the port with Mr. Peter Ong Kim Pong, the General Manager, and Mr. Kursat Tezkan, Vice General Manager of MIP:

#### **"LAND TRANSPORTATION SHIFTED TO SEA"**

The commercial potentials of Mersin, which has been a port city since its establishment, enabled the Mersin Port to assume the identity of a Regional Port and to expand its hinterland. Annually total of around 4,000 vessels call at the Mersin Port, and over 16 million tons of cargoes and approximately 650 thousand teu containers are handled. According to the records, total of 3,961 vessels called at the port and 16 million tons of cargoes were handled.

Kursat Tezkan, Vice General Manager of MIP, told us their views about the Mersin Port, which is located in a position that enables it to serve to the Central Anatolia, the Eastern Anatolia as well as other regions in the Mediterranean basin.



Peter Ong  
Kim Pong

Bölgedeki çoğu firmanın özelleşmesi konusunda desteğini alan limanın eleştirileri oklarına maruz kalmasında, liman devlet yönetimi altındayken orada iş yapabilen bazı taşıeron firmaların yeni yönetim ile bu fırsatı kaybetmeleri önemli rol oynuyor. Haklarında; limana deneyimsiz personelle hazırlıksız girdiklerinden, tedbirsiz davranarak limanda sıkışıklıklara yol açtıkları ve gemilerin 3-5 gün gecikmesine neden olduklarına kadar birçok konuda yazılıp çizilen şirket, artık demec vermekte de temkinli davranıyor.

Mersin DTO Başkanı Cihad Lokmanoğlu, başlarken birçok aksilik yaşansa da, limanın şimdiden standartları yükseltmeye başladığını ve PSA'nın Singapur limanını çalıştıran bir dünya devi olduğunu, bunun da limanın işletmesine yansıtacağını altını bir kez daha çiziyor. Lokmanoğlu limanın kapasitesinin kısa zamanda 2-2.5 milyon teu'ya ulaşacağına inanıyor.

Atako Uluslararası Taşımacılık, Denizcilik ve Tic. Ltd. Şti. ortağı Filip Tahinci de limanın özelleştirilmesi için Oda olarak 10 sene kaybettiklerini ve şimdi nemaları toplamaya başladıklarını dile getiriyor. Geçen yıla göre limandaki işlem hacminde %25'in üzerinde bir artış olduğunu kaydeden Tahinci, makine ve ekipman yatırımlarıyla konteyner elleçleme kapasitesinin de 3 katına çıktığını ifade ediyor. Uzakdoğu'dan yeni hatların bağlanması ve konteyner hareketi için aktarma istasyonu kurulması planları ile limanın Mersin'e, gerek lojistik ve hizmet sektörünün kapasitelerini büyütmesi, gerekse sağladığı istihdam açısından önemli katkıları olacak.

Başlangıçta yaşanan sıkıntıları aşmayı başaran MIP, Mayıs 2007'deki devirden itibaren limana yaptığı yatırımla yoluna devam ediyor. Limanın özelleştirilmesinin ardından yaşanan gelişmeleri ve değişiklikleri, MIP Genel Müdürü Peter Ong Kim Pong ve Genel Müdür Yardımcısı Kürşat Tezkan ile konuştuk.

#### **"KARA TAŞIMACILIĞI DENİZE KAYDI"**

Kuruluşundan bu yana bir liman şehri olan Mersin'in ticari potansiyeli; Mersin Limanı'nı, 'bölge limanı' hüviyetine koyarak hinterlandının genişlemesine imkan yaratmış. Mersin Limanı'nda yılda yaklaşık 4,000 gemi trafiği, 16 milyon tonu aşan kargo hacmi ve 650 bin teu'ya yakın konteyner hareketi mevcut. Kayıtlara göre 2006'da 3,961 gemi giriş çıkış yapmış ve 16 milyon ton yük hareketliliği gerçekleşmiş görünüyor.



"We are liable to provide the services stipulated by the government even after the contract. Our primary goal is to provide the services better with a private sector approach, and to further elevate them, make up any deficiencies with respect to equipment, and to increase efficiency with more state-of-the-art technology."

Drawing attention to the rapid growth of the shipping industry and the shift from land transportation to sea particularly due to the increase in the fuel costs, Tezkan added, "Today, when you want to purchase vessels, and particularly containers, you need to wait for 10-15 years, and all shipyards in the world are fully booked until 2015-2016. Both Turkey and Mersin have begun to take their share in these developments."

### TO BECOME MAJOR PORT IN MEDITERRANEAN REGION

General Manager, Mr. Peter Ong Kim Pong defines MIP's target as to bring Mersin Port to international standards and become a major port in the Mediterranean Region.

He says that there will be major introductions to the port: "Some of the investments include more yardspace, state of art technology, high-tech machines and equipment, international port practices and of course a team of well-skilled workforce whom will be trained locally in Mersin. However, the port is one of the many nodes in a 'total logistics' concept. Good road and rail infrastructure connecting to major distribution centers are also necessary to create an efficient and effective logistics center where Turkish exporters and importers will benefit."

When we ask about the effects of big port investments, competition among ports and continuous growth of the vessel sizes on the port industry in general, Mr. Pong states that the maritime industry is very complex and they have to closely monitor the multiple parameters in the dynamics of demand and supply and they need lead time to react. He concludes that "Hence, we need to keep close monitoring on the developments and plan in advance."

### AFTER THE PRIVATIZATION

The selling of the port was stopped and then again started. The buying process of the port was somehow painful for PSA. Pong points out the uniqueness of each privatisation process saying, "Some take longer time while some take shorter time. If the port has potential, whatever the efforts, it is always well worth. As I have commented before, Mersin Port is a Gem waiting to be polished."

"Many things have been upgraded and introduced ranging from adding additional equipment, creating more yardspace, repairing civil structures on the wharf, streamlining operational procedures and also grooming and training the workforce. The reaction to all this was 30% more capacity and improvement in productivity substantially to Mersin Port since May 2007." Mr. Pong says about the new measures taken after the privatization



Kürşat Tezkan

Hem İç Anadolu'ya, hem Doğu Anadolu'ya, ve Akdeniz çanağında birçok bölgeye hitap edebilecek durumda olan Mersin Limanı için MIP Genel Müdür Yardımcısı Kürşat Tezkan şunları söylüyor: "Biz, devletimizin bugüne kadar vermiş olduğu hizmetleri sözleşme sonrasında da yapmakla mükellefiz. Asıl amacımız; yapılan hizmeti özel sektör mantığıyla daha iyi vererek, daha ileri götürebilmek ve eksik kalan teçhizatlar varsa bunları tedarik ederek ve daha iyi bir teknoloji ile iş hacminin verimliliğini arttırmak."

Dünyada denizcilik çok hızlı geliştiğine, özellikle yakıt giderlerinin artması ile birlikte kara taşımacılığının azalarak tamamen deniz sektörüne kayıldığına dikkat çeken Tezkan, "Artık gemileri, özellikle konteynerleri satın almaya kalktığınızda 10-15 yıl beklemek zorunda kalıyorsunuz ve dünyada bütün tersaneler 2015-2016'lı yıllara kadar dolu. Hem Türkiye, hem de Mersin bu gelişmelerden payını almaya başlıyor." şeklinde konuşuyor.

### AKDENİZ BÖLGESİNDE ÖNDE GELEN BİR LİMAN OLMAK

Genel Müdür Peter Ong Kim Pong MIP'in hedeflerini; uluslararası standartlara ulaşmak ve Akdeniz Bölgesi'nde önde gelen bir liman olmak şeklinde tanımlıyor.

Limanda önemli yeniliklerin olacağını belirten Pong şunları söylüyor: "Bazı yatırımlar arasında; daha fazla depolama alanı, gelişmiş teknoloji, yüksek teknolojiye sahip makine ve ekipmanlar, uluslararası liman uygulamaları ve tabii ki Mersin'de yerel olarak eğitilecek kalifiye işgücü bulunuyor. Ancak liman, 'toplum lojistik' kavramı içindeki birçok düğüm noktasından biri. Önemli dağıtım kanallarına bağlantı sağlayan iyi bir kara ve demiryolu altyapısı da, Türk ithalat ve ihracatçıların yararlanabileceği etkin ve verimli bir lojistik merkezi yaratılabilmesi için gerekli."

Büyük liman yatırımları, limanlar arasındaki rekabet ve gemi boyutlarının sürekli büyümesinin genel olarak liman sektörü üzerindeki etkilerini sordüğümüzde Pong; denizcilik sektörünün çok karmaşık bir yapıya sahip olduğunu, arz/talep dinamiklerindeki parametreleri yakından takip etmek zorunda olduklarını ve tepki göstermek için zaman gerektiğini söylüyor.

### ÖZELLEŞTİRME SONRASI

Limanın satışı önce durduruldu, ardından tekrar başlatıldı. Limanın satın alma süreci PSA için oldukça sancılıydı. Her özelleştirme sürecinin benzersiz olduğuna dikkat çeken Pong; "Bazıları uzun sürerken, bazıları daha kısa sürüyor. Eğer limanın potansiyeli varsa, her zaman tüm zorluklara rağmen buna değer. Mersin Limanı parlatılmayı bekleyen bir mücevher. Özelleştirme esnasında her zaman bu tür zorlu geçiş sorunları yaşanır. Mersin Limanı halkın da desteğiyle bu geçiş sürecini çok iyi atlattı. Şimdi daha iyi hizmet ve daha yüksek verimlilikle Mersin Limanı bu bölgedeki Türk işadamları için önemli çözüm sağlayıcı unsurlardan biri haline geldi." diyor.

