

# 1.TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN TARİHÇESİ

## 1.1. GİRİŞ

Denizyolu ulaştırmasının, tarihin çok eski devirlerine kadar uzandığı bilinmektedir. M.Ö.IV.yüzyılın öncesinden kalan, denizciliğin var olduğunu kanıtlayan eserler vardır. Bu devirlerde denizcilik, doğal olarak iç denizlerde yapılabilirdi. Nitekim ilk çağlarda denizcilik, ticaretin beşiği olarak gösterilen ve çevresi karalarla çevrili olan Akdeniz'de başlayıp gelişmiştir.

Dicle ve Fırat nehirleri ile zenginleşen Mezopotamya ile Nil sayesinde hayat kazanan Mısır, ilk tarımın yapıldığı ve ilk şehirleşme olayına rastlandığı yöredir. Denizde seyredilen gemi şeklindeki ilk aracın M.Ö. yaklaşık 3000 yıllarında Mısırlılar tarafından yapıldığı söylenir. Bununla birlikte bazı yazarlar, ilk denizyolu araçlarına Çin medeniyetlerinde rastlandığını ve Asya'nın güneydoğu sahillerinin veya Pasifik kıyıların ilk denizcilik olaylarına, sahne olduğunu savunurlar. Ancak, büyük bir olasılıkla Nil, Dicle ve Fırat nehirleri üzerinde suların akışı ve sırıklarla hareket ettirilen veya karadan çekilen saz veya bambudan yapılmış sallar, kütükten oyma kürekli kayıklarla ulaşımına başlandığı, bu akarsular aracılığı ile denize ulaşıncaya, yol alabilmek için yelken gereksiniminin doğmasıyla papirüs elyafından yelken yapılarak, o zamanki denizcilikte büyük bir aşama olan yelken kullanımının yayılmaya başladığı anlaşılmaktadır. Bu şekilde deniz ulaşımı hızlanmış, denizlerde balıkçılık yapma imkanı da ortaya çıkmıştır.

Günümüzde Denizcilik ve denizlerimiz ülkemiz ve halkımız için olanaklar ile doludur.Kimbilir belki bunun içindir ki Mustafa Kemal Atatürk TBMM' nin 1937 tarihindeki açılışına gönderdiği konuşmasında yer verdiği ' Denizciliği Türk'ün Büyük Milli Ülkesi Olarak Düşünmeli ve Onu Az zamanda Başarmalıyız' özdeyişi ile bu alanda ülkemiz açısından ifade ettiği genel kapsamlı büyük önemi 'Milli' sözcüğünü kullanarak ortaya koymuştur.

Dünya denizciliği kararlı bir bir değişim içindedir.Can ve mal emniyeti ve çevrenin korunması alanlarında her geçen gün daha da etkili ve ayrıntılı standartlara ulaşan sektörde teknik ve bilgi gereksinimi gitgide ağırlık kazanmaktadır.Öte yandan, bu gelişmelere koşut olarak, ticari alanda rekabet, daha doğrusu ekonomisi güçlü ülkelerin ortaya koymaya çalıştığı gizli kormacılık, bu alandaki uluslararası mücadeleyi her geçen gün zorlaştırmaktadır.

Şurası bir gerçektir ki, ülkemizde denizcilik alanında önemli birikimler vardır ve bir sektör olarak gelenekler ve kurumsallaşmalar belirginleşmeye başlamıştır.Ancak alınması gereken ciddi mesafeler olduğu gerekliliği de bir gerçek olarak ortadadır.Ekonomik gelişmişlik ve kalkınma gayretleri içinde olan ülkemiz açısından denizcilik alanında da kapsamlı ve orta vadeli planların ve politikaların yapılmasının ve bunları uygulamaya almanın zamanı çoktan gelmiştir. Örneğin son yıllarda önemli gerilemelere tanık olunan tankercilik için hangi destek politikaları uygulanmalıdır? Türkiye kendi ihtiyaçları ve uluslararası taşımacılık için filosuna bir profil ve hedef belirlemelidir.Sektörde finans hareketinin canlandırılması için finans modelleri geliştirilmeli, örneğin denizcilik şirketlerinin halka açılmaları sağlanmalıdır.Gemi İnşaatı sektörünün daha çok ihraç amaçlı ve yüksek kapasite kullanımı ile üretim yapabilmesi için modeller geliştirilebilir.Limancılık politikası ve işletmeciliğinin, ekonominin kurallarına uygun bir yapılanma ve işletmeciliğe kavuşturulması mümkündür. Köklü bir denizcilik tarihi ve kültürü olan ulusumuzun, yeni bin yılda gerek coğrafi konumu, gerekse büyüyen ekonomisiyle bu alanda üst sıralara oynaması, imkansız değildir.

## 1.2. SELÇUKLU DEVLETİ DÖNEMİ

Türklerin, Anadolu'ya gelinceye kadar denizlerle fazla bir ilgisi olmamış, daha çok karalarda göç etmiş ve yayılmışlardır. Anadolu topraklarının kesin olarak Türkleşmeye başlaması ile beraber Türklerin hakimiyet stratejisi değişmiş ve üç tarafı denizlerle çevrili bu ülkenin fatihleri, denizlere yönelmenin devletin geleceği için en uygun yöntem olacağını anlamakta gecikmemişlerdir. Süleyman şah'ın İznik şehrini Anadolu Selçuklu Devletine başkent olarak seçmesi, Türklerin bundan böyle denizlere açık bir politika izleyeceğini göstermesi bakımından önem taşır. Ayrıca Süleyman şah, bununla da kalmayarak, Boğaziçi'nin Anadolu sahiline kurduğu ve bugünkü anlamda Gümrük Dairesi karşılığı olan bir teşkilat ile boğazdan gelip geçen gemilerden vergi almaya başlamıştır.

I.Gıyasettin Keyhüsrev, 1207 senesinde Antalya'yı fethederek, Selçuklulara denize açılma yollarını tekrar açmış, oğlu I. İzzettin Keykavus, 1214 yılında Sinop'u alarak, Trabzon Rum İmparatorluğu'na ait Sinop deniz üssünü zaptederek Karadeniz'de bir Türk filosunun kurulmasına imkan hazırlamıştır.

Nitekim, Sinop zaptedilince, derhal tersanesi de faaliyete geçirilerek, gemilerin inşasına başlanmıştır. 1263 yılında, Saltuk Dede'ye tabi onbini aşkın bir Türkmen kafilesi, Sinop tersanesinde inşa edilen gemilerle Dobrice'ye geçmişlerdir. Bu kadar büyük bir kafilenin Karadeniz'i geçmesi için gerekli olan teknelerin boyutları, o zamanki Sinop tersanesinin büyüklüğünü ve gücünü de göstermektedir.

Selçuklular döneminde yapılan denizcilik ile ilgili en önemli tesis Alaiyye Tersanesi'dir. Alanya'da 1227 yılında inşa edilmiş olan tersane, limanın iç kısmında, cephesi doğuya bakan beş gözü olup, 10x45 zirai mi'mari (kalfa ve dülgerlerin kullandıkları 24 parmaktan ibaret uzunluk ölçüsü) ebadındadır. Tersaneye, sağ taraftaki gözün kuzeye bakan cephesinde bulunan kapıdan girilir ki, bu kapının iki tarafında odalar vardır. Bunlardan sağdaki, tersane memur ve muhafızlarına ait, soldaki ise tersanenin camiidir. İnşa tarihinden itibaren, sekiz yüzyıla yakın süre geçmesine rağmen tersane ayakta dimdik durmaktadır. Selçuklular devrinden kalma diri ve zinde tek tersane olan Alaiyye Tersanesi, vaktiyle Akdeniz'in egemenliğini elde tutan kadırgaların inşası için kurulmuş ve tersanede 80-100 tonluk tekneler yapılmıştır.

## 1.3. OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİ

### 1.3.1. Osmanlı İmparatorluğunda Denizcilik

Daha çok bir kara devleti görünümünde olan Osmanlı Devleti, Marmara Denizi ile olan ilgisi, Rumeli kıyısında bazı yerleri işgal etmesi ve oralara yerleşmesi ile kendini denize dönük bir politika izlemek konusunda zorunlu hissetmiştir. Nitekim, Ege Denizi ve Karadeniz kıyıları ile Akdeniz sahillerindeki ülkeler, Osmanlı topraklarına katıldıkça, donanmaya ve deniz gücüne duyulan gereksinim artmaya başlamıştır. Bu cümleden olarak, Gazi Orhan Bey zamanında (1326-1360) Osmanlı donanması Karasi Beyliği donanmasına dayanarak tedrici surette artmıştır.

Osman ve Orhan Gaziler devrinde, Marmara Denizi'nin Anadolu sahillerinde Osmanlıların Karamürsel, İzmit, Gemlik vs. gibi yerlerde iki deniz üssü bulunduğu kesindir. Kaldı ki eskiden "Prenetos" denilen Karamürsel kasabasıyla civarının fethinden itibaren, İzmit körfezinin güney sahillerinde Selçuklular devrinde "Emaret'üs Sevahil" tarzında bir Amiral

sancağı kurulmuş, hatta bu sancağın ilk beyi olan Kara Mürsel Bey burada kendi ismini taşıyan bir gemi tipi yaptırarak hızlı bir ince donanma vücuda getirmiştir. Hammer tarihinde (Cilt I-Fasıl II) bu gemilerin savaş gemileri olduğundan ve kendi zamanına kadar bu tipe "Karamürsel gemisi" denildiğinden söz edilmektedir. Kara Mürsel'in oluşturduğu bu donanma, Marmara yöresinde egemen bir durum sağlamış olup, Osmanlı denizciliğinin ilk devri olarak önemlidir.

Süleyman Paşa'nın 1354 yılında Rumeli'ye geçip Çanakkale Boğazı sahillerinde kesin olarak yerleşmesinden bir süre sonra, Osmanlı Bahriyesi merkezinin İzmit Körfezi'nden Gelibolu'ya geçtiği ve Selçuklulardan sahil beylerine geçen an'ane gereğince de İzmit Körfezi'nden sonra Gelibolu sancak beyliğinin ittihaz edildiği anlaşılmaktadır. Bununla birlikte İzmit Körfezi'nin eski önemini birdenbire yitirmedeğini, daha sonraları da burada gemiler yapıldığını ve tersane bulunduğunu gösteren çeşitli kayıtlar vardır.

Osmanlılar ilk zamanlarında Karamürsel'de ve Karasi Beyliği'nin Osmanlı topraklarına katılmasından sonra Aydıncık (Edincik) yöresinde de bir tersane kurmuşlardır. Daha sonra İzmit'in Bizans'tan alınması ile de İzmit (Kocaeli) Tersanesi oluşturulmuştur.

Osmanlı donanmasının akın faaliyetinden çıkıp yavaş yavaş deniz aşırı fetihlerde önemli rol oynamaya başladığı devir, Fatih Sultan Mehmet devridir. (1451-1481) Nitekim Fatih, donanmanın önemini takdir ederek fetihten sonra tersaneyi önce Kadirga Limanı'na, daha sonra da Haliç'e naklettirerek, kurduğu ilave göz'ler (gemi yapım tezgahları) ile yeni bir donanma inşasına önem vermiştir.

Osmanlı Devleti'nin Yakındoğu ve Doğu Akdeniz'de yükselişi ve Türk denizciliğinin dünya çapında bir gelişme göstermeye başlaması, II. Bayezid devrinde (1481-1512) olmuştur. II. Bayezid, babası II. Mehmet (Fatih), oğlu I. Selim ve torunu Kanuni Sultan Süleyman arasında oldukça renksiz bir yer almasına karşılık Osmanlı Devleti'nin bir deniz politikası olması gerektiğini anlayan ilk Osmanlı sultanıdır. Zira II. Bayezid, açık denize elverişli bir denizciliğe sahip olunmadığı sürece, Venedik Cumhuriyeti ile açık denizde baş edilemeyeceğini ve dolayısıyla devletin geleceği için çok önemli olan Doğu Akdeniz hakimiyetinin sağlanamayacağını gayet iyi anladığı gibi, ekonomik faktörler de devleti böyle bir politikaya, ister istemez, götürüyordu.

Türk denizciliğinin parlak devrini yaşatan Barbaros Hayrettin Paşa, 1534 yılında fiilen başladığı "Kaptan Paşalık" görevinde, 12 yıl süreyle pek büyük ve önemli seferler, birçok zaferler kazanmıştır. Bunlar : Tunus seferi, Mayorka seferi, Apulya seferi, Venedik seferi, Adalar Denizi ve Akdeniz seferi, özellikle 1538 yılında 122 gemi ile Andrea Dorya'nın 600'den fazla gemiden oluşan Haçlı donanmasına (302 adet savaş gemisine) karşı Turgut Reis ve diğer reislerle beraber kazandığı zafer ve Fransa Kralı'nı korumak için yaptığı Nis seferidir.

Barbaros Hayrettin Paşa, Preveze'de Haçlı donanmasını bozguna uğrattığı bir sırada, başka bir Osmanlı filosu, Hadım Süleyman Paşa kumandasında Hindistan'da Diyu kalesini kuşatmaktaydı. Birbirinden çok uzak mesafelerde bulunan iki Türk filosunun aynı anda zafer kazanması, tarihte ender rastlanan bir olay olup, bu da Türk deniz gücünün XVI.yüzyılda ne kadar büyük olduğunu gösterir. Hadım Süleyman Paşa'nın Hint Okyanusu'ndaki bu girişimini Piri Reis, Murad Reis ve Seydi Ali Reis sürdürmüşlerse de, Portekizlilerden çok, doğa olaylarının deniz gücünü engellemesi yüzünden, esas hedefleri olan Hindistan topraklarını Osmanlı egemenliğine sokamamışlardır.

Üstün yetenekli Türk denizcilerinin Hint Okyanusu'nun hırçın ve sert dalgalarına yenik düşmelerinin en önemli nedeni, Akdeniz gibi nisbeten sakin ve kapalı bir deniz için yapılmış olan Osmanlı kadırgalarının, okyanusun hırçın doğasını yenmek imkanını bulamamış olmasıdır.

Osmanlı ülkesinde deniz coğrafyacılığı da önemli bir atılım yapmıştır. O zamanlar Osmanlı donanmasının Hint sularına ve Atlas Okyanusu'na ulaşmaları dolayısıyla Hint Seferleri sonucunda iki Türk amirali çok ilginç deniz coğrafyası eserleri vermişlerdir. Bunlar Piri Reis (vefatı 1554) ve Seydi Ali Reis (vefatı 1562) dir.

Bilindiği üzere Piri Reis'in "Kitab-ı Bahriyye" adlı eserinde bütün denizlerin sathı akıntıları, koyları, körfezleri, boğazları, limanları birer birer ve bütün bilimsel nitelikleri ile belirtilmektedir. Ayrıca Amerika'nın o çağa kadar belli olmayan kısımları ile Atlas Okyanusu'nu gösteren ceylan derisi üzerine yaptığı iki haritası da mevcuttur.

Sultan Abdülmecid'in saltanatı devrinde (1839-1861), 1842'de tersanede ilk buharlı gemi olarak Seyr-i Bahri yapılmış, 1843'de ileride Seyr-i Sefain'i oluşturacak olan Fevaid-i Osmaniye, 1851'de Şirket-i Hayriye, 1859'da Haliç Vapurları şirketi kurulmuştur. 1829'da Uzun Mehmet tarafından Ereğli'de bulunan kömür madenleri, ilk defa tersane tarafından işletilmeye başlanmıştır.

### 1.3.2. Osmanlı Deniz Ticareti

Türklerde deniz taşımacılığının gelişmesi, Anadolu'ya girilmesinden sonra başlar. İpek yolunu ellerinde bulunduran Türkler, az zamanda kendi denizlerine egemen olarak, deniz ticaret ve nakliyatına başlamışlardır.

Osmanlı deniz ticaretindeki bu başlangıç döneminden sonraki gelişmeleri, aşağıdaki aşamalarda incelemek yararlı olacaktır :

- Yabancı gemilerin taşıma yaptıkları devir,
- Yabancı gemilerin ve Türk gemilerin birlikte taşıma yaptıkları devir,
- Sadece Türk gemilerin taşıma yaptıkları devir.

Birinci Devir: 16.yüzyıl ile başlayan birinci devirde, Türk sularında yabancı gemilerin çalıştıklarını görüyoruz. Yukarıda ayrıntılarını açıkladığımız gibi, Kanuni Sultan Süleyman'ın Fransa Kralı I. François ile imzaladığı ticaret sözleşmesinde Avrupa ile olan Türk ticareti Fransız bayrağını taşıyan gemilere verilmişti. Bizim için kapitülasyon sözleşmesi olan, ancak Avrupa'da yayınlanan kitaplarda "modern anlamda ilk ticaret muahedesi" olarak geçen bu imtiyazdan yararlanılarak, Türk limanları arasında da Fransız gemileri işletiliyordu. Diğer ülkeler de Türkiye ile yaptıkları ticarete Fransız bayrağı taşıyan gemileri kullanmak zorunda idiler. 17.yy.da bu ülkelere ek olarak Avusturya, Rusya, İsveç, İspanya ve sonraları Prusya da, Babıali'den Türkiye'ye ait olan ticaretlerini kendi gemileriyle yapma iznini almışlardır.

İkinci devri, 19.yüzyıldan başlatmak mümkündür. Bu devirde, yabancı gemiler yanında Türklerin de gemi işletmeye başladığını görüyoruz. Bu şekilde Türkiye kıyılarında ilk buharlı gemi 1828 senesinde görülmüş olup, Tanzimat'tan bir kaç sene sonra 1844'de Bahriye Nezareti tarafından İngiltere'den getirilen bir gemi ile (Seyr-i Bahri), İstanbul-Gemlik-İzmit

ve Tekirdağ hattı açılmış bulunuyordu. Aynı sene içinde bir gemi daha getirtilerek (Eser-i Hayr) Boğaziçi'nde çalıştırılmaya başlanmıştır. "Hazine-i Hassa Müzesi" adı verilen bu işletme; işletmecilikte özerk bir yönetimin kurulmasını gerektirdiğinden, bunun için yine Bahriye Nezaretine bağlı olmak üzere 1843 Fevaid-i Osmaniye adı altında bir yönetim kurulmasını sağlamıştır. Fakat, çürük bir kaç gemi ile işe başlayan ve önemli başarı gösteremeyen, özellikle yabancı rekabetine dayanamayan bu yönetim, bir kaç sene sonra ayrıcalığı ile bir Fransız şirketine devretmeye mecbur kalmış ancak Fransız şirketi de bu işin üstesinden gelememiş ve işletme yine Türk yönetimine geri verilmiştir. Sultan Aziz devrinde, 1871'de İdare-i Aziziye ismini alan bu teşebbüsün adı 1878'de İdare-i Mahsusa olmuş, nihayet 1910 yılında Ticaret Nezareti'ne bağlı Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne dönüşmüştür. Yine aynı dönemlerde, 1851 senesinde İstanbul ile Boğaziçi ve Kadıköy arasında gemi işletmek üzere Şirket-i Hayriye adında bir özel teşebbüs kurularak, başarılı çok önemli hizmetler vermiştir.

Üçüncü devir, sadece Türk gemilerinin taşıma yaptıkları dönem olup bu aşamayı I.Dünya Savaşı (1914) ile başlatmak mümkündür. Gerçi savaşta kapitülasyonlar kaldırılmış ve denizciliğimiz de serbest alan bulmuştu. Fakat savaş senelerinde mevcut gemilerinde bir çoğu düşman tarafından batırılmış olduğundan, ticaret filomuz daha da küçülmüştür. I.Dünya Savaşı'ndan önce, yaklaşık 110.000 tona ulaşan gemilerimizden, toplam tonajı 83.600 olan 63 Türk gemisi savaşta batırılmıştır. Mütareke senelerindeki istikrarsız durum, gemilerimizin daha da fazla eksilmesine neden olmuş ve 1922'de ticaret filomuz 16.582 safi rüsum tonalitosuna düşmüştür. Cumhuriyet dönemi de, özellikle kabotaj hakkının elde edilmesiyle, bu üçüncü devir içinde değerlendirilir.

### 1.3.3. Osmanlı İmparatorluğu'nda Denizcilikle İlgili Önemli Kuruluşlar

Fevaid-i Osmaniye şirketi (1843-1870): Osmanlı İmparatorluğu, 1839'da Mekteb-i Fünun-i Bahriye'yi kurdu. Yine İstanbul-İzmir hattında görevli ve ara iskelelere de uğratılan "Peyk-i şevket" adlı gemiye yeterli miktarda yolcu ve yük verilmeden, yabancı gemilere yolcu ve yük verilmemesi kararını alarak uygulatmış ve böylece bayrak himayesini başlatmış oluyordu. Tarifeli seferlerin aksamadan ve eksiksiz uygulanabilmesi için deniz taşımacılığının şirketler eliyle daha sağlıklı yapılabileceğine inanan devlet, Hazine-i Hassa'nın da katılımıyla "Şirket-i Osmaniye"yi kurdu. Bir süre sonra Hazine-i Hassa bu şirketten ayrılmış ve "Hazine-i Hassa Kumpanyası" adı altında kendi gemilerini çalıştırmaya başlamıştır.

Bu kuruluş daha sonra "Mecidiye Şirketi" ve 1843 yılında da "Fevaid-i Osmaniye Şirketi" adını almıştır.

Boğaziçi'nde ilk olarak Üsküdar hattı açılmıştır. Daha sonra, Boğaziçi'nin öteki iskelelerine yabancılara tanınan imtiyazdan yararlanan biri İngiliz diğeri Rus olmak üzere iki yabancı bandıralı geminin 1849 yılında yolcu taşımaya başlaması üzerine, Fevaid-i Osmaniye İdaresi'nin "Hümapervaz" vapuru ile yabancı bandıralı gemiler arasında bir rekabet başlamıştır. Bu rekabet 1851 yılına kadar sürmüş ve Şirket-i Hayriye İdaresi'nin kurulmasıyla ortadan kalkmıştır.

Şirket-i Hayriye (1851-1944): Yüz yıla yakın bir süre İstanbul'un günlük yaşamında vazgeçilmez bir yeri olan Şirket-i Hayriye; önceleri yandan çarklıları, 1903'den itibaren de pervaneli gemileriyle şehir ulaşımında büyük hizmetler görmüştür. Bu şirketin bir başka önemi de, ülkemizde kurulan ilk halka açık ulusal anonim şirket olmasıdır.

"Swift" adlı ilk buharlı gemi II. Mahmut zamanında, 1828 yılında İstanbul sularına gelmesiyle Osmanlı Devleti'nin deniz ticaretinde ve deniz taşımacılığında yepyeni bir dönem açılmışsa da, denizlerde yolcu taşımacılığının ciddi olarak başlaması 1843'de kurulan Fevaid-i Osmaniye ve 1851 yılında kurulan Şirket-i Hayriye ile gerçekleşebilmiştir.

Şirket-i Hayriye, 93 yıl boyunca verdiği hizmetlerle örnek bir işletme olarak tarihe geçmiştir. Boğaziçi'nin gelişmesini Şirket-i Hayriye teşvik etmiş, Boğaziçi'nin mimarı olmuştur. Şirkete ait yolcu gemilerinin çalışmaya başlamasından sonra Boğaziçi köyleri büyümüş, giderek sayfiye merkezleri haline gelmiş, hatta zamanla şehre bağlanarak İstanbul'un yayılıp büyümesine yol açmıştır.

Şirketin kuruluşundaki amaç, Boğaziçi'ni İstanbul'a bağlamak, gemiciliğe ve deniz ticaretine halkı özendirerek başka bir takım denizcilik şirketlerinin kurulmasına önayak olmak, Türk denizciliğinin gelişmesine katkıda bulunmaktadır.

Padişah Abdülmecid'in emirleriyle kurulan Şirket-i Hayriye, Osmanlı İmparatorluğu döneminde denizcilikle ilgili ilk anonim şirkettir. Bu şirketin hem hayırlı işler arz etmesi hem de istihdam politikası yönünden önemli bir yeri vardır.

İstanbul sularında (özellikle Boğaz Tafeyninde) tarifeli vapur seferleri Sadrazam Reşit Paşa'nın desteği, Keçecizade Fuat Paşa ve tarihçi Ahmet Cevdet Paşa'nın gayretleri ile 1851 yılında kurulan Şirket-i Hayriye'ye ait vapurlarla başlar. 1867-1872 yılında Üsküdar-Kabataş arasında sefere konulan "Suhulet" ve "Sahilbent" arabalı vapurları dünyada sefer yapan ilk arabalı vapurlardır.

Şirket-i Hayriye. kurulduğu günden itibaren fabrika ve gemilerinde kullandığı malzemenin çoğunu doğrudan doğruya Avrupa piyasalarından ve bilhassa İngiltere'den satın almayı tercih etmiştir.

I. Dünya Savaşı'ndan önce şirketin vapur sayısı 39'a yükselmiş olup iki araba vapuru 26 (SUHULET), 27 (SAHİLBEND), ondördü yandan çarklı, üçü istimbet 35 (İŞGÜZAR), 55 (BEBEK), 56 (GÖKSU) ve geriye kalanı uskurlu vapurlardır. I. Dünya Savaşı sırasında, çift uskurlu vapurlardan 61 (SULTANİYE), 62 (HÜNKAR İSKELESİ) dahil olmak üzere onbir vapur batmış ve 49 (HALE), 50 (SEYYALE) nin güverteleri sökülerek, cephaneye ve silah taşımada kullanılmak üzere Harbiye Nezaretince satın alınmıştır. Şirketçe Boğaziçi ulaşımını sağlamak amacıyla üç vapur kömür gemisi haline getirilerek, mevcut vapurların kömür gereksiniminin karşılanması yoluna gidilmiştir. Buna göre, araba vapurları ve romörkörlerin haricinde şirketin elinde büyük küçük onsekiz vapuru kalmıştır.

Şirket-i Hayriye'nin yurt dışında gemi inşa ettirmesi 1929 yılına kadar devam etmiştir. Bu tarihlerde, yurda gelen Üsküdar, Anadolu Kavağı ve Altinkum adlarındaki üç vapurdan sonra şirket kendi vapurlarını Kasımpaşa'daki kendi tersanesinde Türkiye Seyri Sefain İdaresi'ne ait tezgahlarda inşa ettirmiştir. 1944 yılında Devlet Deniz Yollarına bağlanan şirket-i Hayriye daha sonraki yıllarda yapılan çeşitli kuruluş değişiklikleri ile halen Türkiye Denizcilik İşletmeleri bünyesinde, Şehir Hatları İşletmesi olarak faaliyet göstermektedir.

İdare-i Aziziye (1870-1878): 1870 yılında İrade-i Şahane (padişah buyruğu) ile Fevaid-i Osmaniye İdaresi dönemin padişahı Sultan Abdülaziz'in adına izafeten İdare-i Aziziye adını almış ve yönetim kuruluna Bahriye Nezaretinden üyeler alınmıştır. 1872 yılında da idarenin adı İdare-i Mahsusa-i Aziziye'ye çevrildi. Asur, Canik, Kemal, Marmara, Musul ve Şems yolcu vapurları filoya katılmışlardır.

İdare-i Mahsusa (1878-1909): İdare-i Mahsusa-i Aziziye, 1878 yılında sadece İdare-i Mahsusa adını almıştır. Sultan II.Abdülhamit'in saltanatı dönemine rastlayan bu dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun muhtelif limanlarına kayıtlı büyük küçük 176 adet vapur bulunuyordu. Bu vapurların 90 adedi İdare-i Mahsusa, 40 adedi Şirket-i Hayriye, 46 adedi de özel şirket ve kişilere aitti. Bunlardan başka İstanbul limanına kayıtlı 912 adet yelken gemisi vardı. İdare-i Mahsusa gemileri Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz limanlarına seferler yapmakta iken, kapitülasyonların verdiği haklardan yararlanan, İstanbul limanında yabancı vapur kumpanyalarını temsil eden yabancı uyruklu ve levantenlerden oluşan acentalar da vardı: Van der Zee, Hayri Araboğlu, P.M. Kurtgis Ege Buharlı Vapur şirketi, Rus Buharlı Gemi ve Ticaret Kumpanyası, Navigazione Generale Italiana Filorio Rubattino, Papayini Line, Mesagerie Maritime, Pake, Fraissinet ve Ortakları Marsilya, Regular-Batum, Hıdiviyal Mail Stim Ship.

Bu acentalar devlet katında yaptıkları girişimler sonucu, temsil ettikleri Avrupalı vapur kumpanyalarının sahip oldukları modern ve konforlu vapurlarla bütün Osmanlı İmparatorluğu'nun kıyı ve limanlarına düzenli seferler yapma olanağı elde etmişlerdir. İdare-i Mahsusa vapurları da bu vapurlara nazaran kifayetsiz ve eski olduklarından ancak yurt içinde yakın seferler yapabilmişlerdir. Daha çok da ülkenin muhtelif bölgelerine asker taşımışlardır.

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910-1923): Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi elinde mevcut çoğu eski adet gemi ile Trablusgarp (1910), Balkan (1912) ve Birinci Dünya (1914) savaşlarını geçirmiştir. Gemilerin büyük bir kısmı bu savaşlarda batırılmış ve düşman tarafından bir kısmına el konmuştur. 1908 İkinci Meşrutiyet'ten sonra kurulan şirketlerin vapurlarının pek çoğu savaş sırasında düşman gemileri tarafından batırılmıştır. Bu şirketler şunlardır:

Hilal şirketi (1910-1928): Beş gemiye sahip olan bu şirketin dört gemisi Birinci Cihan Savaşı'nda düşman donanması tarafından batırılmış, şirket son gemisi olan 1500 tonluk yolcu gemisi Hilal vapuru ile Cumhuriyet dönemine girmiştir.

İttihat şirketi (1913-1918): Bu şirketin biri yolcu, diğeri yük gemisi olmak üzere iki vapuru vardı. Yolcu gemisi I.Dünya Savaşı'nda Ruslar tarafından Karadeniz'de batırılmıştır.

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi (1923-1933): 1923 yılında Cumhuriyet'in ilanı ile ve 1 Temmuz 1926 tarihinde Lozan'da elde edilen kabotaj hakları ile denizciliğimiz gelişme dönemine girmiştir.

En son vapur işletmesi olan Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi yerine 1923 tarih ve 597 sayılı kanun ile Türkiye Seyr-i Sefin İdaresi kurulmuş ve idarenin başına Binbaşı Sadullah Bey getirilmiştir. Sadullah Bey (Güney) ilk iş olarak elde mevcut olan eski idareden devir alınan gemileri esaslı şekilde tamir ettirmiştir. Bu gemilere ek olarak da 1905 yılı Hollanda yapımı her biri 4800 tonluk "Karadeniz", "Ege", "Ankara" ve "İzmir" vapurlarını satın almıştır.

Cumhuriyet'in ilanını müteakip 29 Temmuz 1925 tarih ve 2256 sayılı kanun ile İstanbul Liman İşleri İnhisarı T.A.İ. kurulmuştur. Bu kuruluşun ortakları; Sanayi ve Maadin Bankası, Türkiye İş Bankası, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, Bahri Muamelat T.A.Ş., İstanbul Mavna ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye T.A.Ş.dir. Türkiye Cumhuriyeti'nin millileştirme politikasına paralel olarak 23 Kasım 1934 tarihinde 2265 sayılı yasa ile İstanbul Liman İşleri Umum Müdürlüğü kurulmuştur. 1935 yılında Fransız şirketinin bütün hisseleri 162 milyon Fransız frangına satın alınarak liman, millileştirilmiştir.

İstanbul sınırları içinde bulunan Haydarpaşa Limanı da 1903'de İstanbul-Bağdat demiryolunu inşa eden Almanya tarafından yapılmıştır. Bu liman da 31.01.1928 yılında demiryolu hattı ile birlikte millileştirilmiş olup halen TCDD'na bağlıdır.

## 1.4. CUMHURİYET DÖNEMİ

### 1.4.1. Planlı Dönem Öncesi Gelişmeler

Gemi İnşa Sanayii : 1927 yılına gelindiğinde Cumhuriyet kayık, sandal , gemi yapım ve onarım sanayiinde 1356,7 beygir gücü kullanan 18 motorlu işletmeye ve 92 motorsuz işletmeye sahip olmuştur. Motorlu işletmelerde 149 motor bulunmakta ve tüm kesimde 1613 işçi çalışmaktaydı.

1935 yılına gelindiğinde ise, Cumhuriyetin askeri tersaneleri denizaltı yapabilecek duruma gelmiştir. 1938 yılında 5000 tonalıtaya kadar gemi yapacak bir tersane ayrıca 1000 tonalıtaya kadar gemi yapabilecek ve 4 gemiyi aynı anda inşa edecek iki tersane inşası planlanmıştır.

1950'li yıllardan önce özel sektöre ait gemiler ve Devletin işlettiği deniz yolları işletmelerinin bünyesindeki gemiler teknolojik olarak son derece elverişsizdi. Deniz işletmelerinin bünyesindeki gemilerden bazıları buharla çalışıyordu. Güneysu, Tarı, Cumhuriyet, Aksu, Kadeş, Sus ve Marakaz gibi iptidai gemiler o günün koşullarında yük ve yolcu taşımacılığını birlikte yapıyorlardı. Karadeniz sahillerinde yaşayan halk İstanbul'a, deniz yollarının gemileriyle gelirdi. Bu gemilerin lüks, birinci ve ikinci sınıf kamaraları yolcu tarifelerinin yanında, güvertede ve ambarlarda seyahat eden yolcuları olurdu ve birçok insan İstanbul'a bu şartlar altında taşınırdı.

Bizler bu olumsuzlukları yaşarken, komşumuz Yunanistan, çok uzun seneler öncesine dayanan denizcilik yönlerini iyi kullanarak, bugünlerin temellerini atmaya başlamıştı. İkinci Dünya Savaşı'ndan çıkan diğer devletler de, savaşın kötü yüzünü unutma, yaraları sarma uğraşındaydılar. Bu dönem içerisinde Amerikalılar, savaş esnasında donanmaya ve deniz aşırı ülkelerde savaşan silahlı kuvvetlere yardımcı olması için yaptıkları gemileri, o günün şartlarında bütçeye yük olduğu gerekçesiyle hibe yoluyla ya da ucuz fiyat ve uzun vade avantajlarıyla diğer devletlere satmaya başladılar. Gemiler için Türkiye'ye de teklif verildi, ancak ülkemizde bu gemileri işletecek ya da yürütecek teknik adam ve müteşebbis olmadığı için Türkiye bu gemileri almaya cesaret edemedi. Fakat Yunanistan, teklif edilen gemilerin çok büyük bir bölümünü gerek hibe, gerekse uzun vadeli satış şartları üzerinden aldı. Aslında bizim gibi Yunanistan'da bu işe hazır değildi, ancak onlar daha akıllıca davranıp bu işe soyundular. Yunan halkının büyük bir bölümü bir araya gelerek, ortak şirketler kurdu veya mevcut denizcilik firmalarına ortak olarak denizciliğe soyundular. Ardından imkanlarını zorlayarak denizciliğin gelişimi için meslek okulları kurdular.

İngiltere ise, Amerika'nın gemilerini satmasıyla başlayan bu süreçte denizciliğin herkesin yaptığı ve ayrıcalığını yitiren bir meslek halini aldığını düşünerek, yıllar içinde kademeli olarak küçülme sistemi ile deniz taşımacılığında adeta çekildi.Önemli gördüğü tip gemileri muhafaza ile yetindi. Almanya'da bir dönem denizciliğe önem verilirken,daha sonra İngiltere gibi denizcilikten büyük ölçüde kısıntıya gidilerek başka alanlara yönelmeye başladılar. Bu dönemde denizciliğe devam ederek, büyük paralar kazanan en önemli ülkeler ise Norveç ve Japonya oldu. Sovyetler Birliği kendi kabuğu içinde ve teknolojik olarak eski ancak ihtiyacı görebilen bir filo ile uzun yıllar piyasada bulunabildi.

Avrupa ülkelerinde bu gelişmeler yaşanırken biz, eğitimli personel yokluğundan dolayı, bu şansını değerlendiremedik. Çünkü o günkü ülke şartları bunu gerektiriyordu ve bireylerin yapacakları fazla bir şey yoktu. 1950'li yıllar dünya denizciliğinde büyük değişimlere sahne oldu. O yıllara kadar hiçbir gelişim kaydedememiş olan Türk gemiciliği, eline geçen bu fırsatı da şartların elverişsizliği nedeniyle değerlendiremedi.

Zaman içinde Türkiye'de hafif kıpırdanmalar yaşandı ve örneğin 1950'li yıllarda Trabzon, Ordu ve Giresun isimlerinde 3 yolcu gemisi alınarak, ağırlıklı olarak Karadeniz'e, seferler düzenlenmeye başlandı. Deniz taşımacılığının devletin elinde olduğu 1950 öncesi dönemlerde, bazı Türk işletmecileri özel müsadeler alıp, gemilerde tadilat yaparak, yolcu taşımacılığı yaptılar.

1962 yılında askeri amaçlı olmayan Türk tersanelerinin gemi yapım kapasitesi yılda 10.200 DWT'a ulaşmıştır. Taşkızak ve Gölcük askeri tersanelerinin ticari gemi yapım kapasitesi 23.600 DWT dolaylarında olmuştur. Özel kesim tersanelerinin yıllık gemi üretim kapasitesi 1.300 DWT'dan ibaret ve ulusal gemi üretim kapasitesi içinde yüzde 5,5 oranında bir yer edinebilmiştir. Bu kapasite, ticaret filosunun yaşlanmış ve servisten çekilmesi gereken 445.000 DWT'luk kısmını yaklaşık yirmi yılda ancak yenileyebilirdi. Bu nedenle, planlı kalkınma döneminde ivme kazandırılan sanayii dallarından biri de gemi yapım ve onarım sanayii olmuştur.

Deniz Taşımacılığı: 1913 yılında limanlarımızdan 500.000 ton eşya yüklenmiş ve indirilmiş iken 1960 yılında limanlarımızdan 2,2 milyon ton eşya yüklenmiş ve 3,3 milyon ton eşya indirilmiş, toplam eşya boşaltma ve yükleme kapasitesi 5,5 milyon tona yükselmiştir. Bu miktar, 1961 yılında 6,2 ve 1962 yılında 7,8 milyon tona ulaşmış, limanların araç ve gereçleri de bu ölçüde gelişmiştir.

1961'de limanlarımızdan yüklenen eşyanın yüzde 29'u, boşaltılan eşyanın yüzde 30,6'sı, Türk bayraklı gemilerle taşınmıştır. Ticaret filosunun büyütülmesi 1921-1962 döneminde daha hızlı olmuş, devlet deniz taşımacılığı büyük bir ivme ile gelişmiştir.

1945 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Liman ve Deniz İşleri Daire Başkanlığı'nın yanısıra, İstanbul şehir hatları işletmesi ve Devlet Demiryolları ve Limanlar İşletme Müdürlüğü kurulmuştur.

1950'li yıllara ulaşıldığında özel kesim deniz taşımacılığı kamu taşımacılığını kapasite yönünden geçmiştir. 18 grostondan büyük deniz ticaret filosu ise 605.789 grostona yükselmiştir. 1942, 1943, 1944, 1945 yılları deniz ticaret filomuzun en çok büyüdüğü yıllar olmuştur. Bu yıllarda 231.068 groston taşıma kapasitesine sahip 380 gemi filoya katılmıştır.

1951-1960 döneminde ise 213.381 groston taşıma kapasitesinde 928 gemi daha filoya katılmış, 1960 yılı sonuna gelindiğinde deniz ticaret filosu 819.170 groston taşıma kapasitesine ulaşmıştı. 1961 yılında katılan 59.448 ve 1962 yılında katılan 47.228 grostonluk gemilerle 18 ve daha büyük grostonlardaki Türk deniz ticaret filosu 925.906 grostona erişmiştir (Tablo:5). Ticaret filosu 2803 gemiden oluşmaktaydı.

1961 yılına kadar deniz ticaret filosu içindeki kamu kesimi payı büyürken, özel kesimin payı küçülmüştür. 1962 yılında tersi bir durum başlamış, özel kesimin payı artarken, kamu kesiminin payı azalmıştır.

1962 deniz ticaret filosunun belirgin özelliği yaşlılıktır. Bu özellik, daha önce de değinildiği gibi, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planında ve daha sonrakinde ilkelere bağlandığı gibi, deniz ticaret filosunun gençleştirilmesini kaçınılmaz kılmıştır. Deniz ticaret filosunun;

20.919 grostonu 60 yaşından büyük,  
45.024 " 50-60 yaşlarında,  
73.721 " 40-50 yaşlarında,  
72.000 " 30-40 yaşlarında,  
145.943 " 20-30 yaşlarında,  
166.982 " 15-20 yaşlarındaydılar.

Filonun yüzde 17.3 oranındaki bölümü (160.887 grostonluk kısmı) yerli yapım ve yüzde 82.7 oranındaki (765.019 grostonluk kısmı) yabancı yapım, ithal gemilerden oluşmuştur.

1958 yılında Uluslararası Denizcilik Teşkilatı'na (IMO) üye olan Türkiye, Ulaştırma Bakanlığı'nın koordinatörlüğünde, denizciliğin hukuki, ekonomik ve teknik gelişimine entegre olmak için uluslararası kuruluşlar (IMO, OECD, UNCTAD) bünyesinde yapılan çalışmalara katılmıştır.

#### 1.4.2. Planlı Dönemdeki Gelişmeler

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı yürürlüğe girerken, 1962 yılında denizciliğimiz 798.300 DWT yolcu ve yük taşıma kapasitesine ulaşmıştır. Deniz taşımacılığı kapasitesinin yüzde 40'ı kamu kesimine, yüzde 60'ı özel kesime aitken, yüzde 71'i kuru yük gemilerinden, yüzde 21'i tankerlerden ve yüzde 8'i yolcu gemilerinden oluşmuştur. Ancak deniz taşıma kapasitesinin 445.000 DWT'luk bölümü 20-25 yaşından büyük gemilere aitti ve bu gemilerin 1962-1970 yıllarında servisten çekilmeleri gerekiyordu. Ticaret filosunun gençleştirilme ihtiyacı vardı.

1962 yılına gelindiğinde, askeri amaçlar dışında, yılda 23.600 DWT'luk yük ve yolcu gemisi yapmaya yeterli tersane kapasitesine sahip olunmuştur. Tersane kapasitelerinin yüzde 95'i kamuya, yüzde 5'i özel kesime aittir. Ülkenin ihtiyaç duyduğu gemilerin yapımına teknik yönden yeterlilik taşıyan tersaneler, eksiklerinin tamamlanması halinde, yaşlılıkları nedeniyle servisten çıkartılacak gemilerin yerlerine yenilerini yapmaya, ticaret filomuzu gençleştirmeye elverişlilik göstermekteydi.

Haydarpaşa dışında, önemli 11 limanımız 1963 sonuna gelindiğinde 6.4 milyon ton yükleme ve boşaltma yapmışlardır.

1967'ye gelindiğinde, yolcu dahil kamu kesimi taşıma kapasitesi 287.518 DWT iken, özel kesim taşıma kapasitesi 553.304 DWT'a ulaşmıştır. Başka bir deyimle taşıma kapasitesinde ağırlık özel kesimdeydi.

Birinci plan döneminde gemi inşa sanayii ile ilgili, özellikle 1000 DWT'nun altında gemi üretimindeki hedeflere ulaşılmıştır. Fakat gemi üretiminde 3000 DWT'nin üzerine çıkılamaması, taleplerin ithalatla giderilmesine yol açmıştır. Kullanılmış gemi fiyatlarının düşük oluşu yanında, yurt dışında gemi inşa süresinin kısalığı, ithalatın kullanılmış gemilere yönelmesine neden olmuştur.

1965 yılında Camialtı Tersanesi'nin kapasitesi 15.000-18.000 DWT'luk gemilerin yapılmasına elverişli konuma kavuşturulmuş, 1966 yılında Gölcük Deniz Kuvvetleri Tersanesi'nin artan kapasitesinin ticari gemi inşasına ayrılması sağlanmış, böylece büyük gemi yapımı olanakları hazırlanmıştır. Fakat mevcut kapasiteler yeterince kullanılamamıştır. Bununla birlikte 1965 sabit fiyatlarıyla Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde gemi üretimi yıllık ortalama yüzde 27.2 artış kaydetmiştir.

İkinci Plan döneminde, 1967 sonlarında gemi üretiminin yıllık ortalama yüzde 24.5 artması sonucunda, gemi üretiminin dış ticaret bilançosuna ithalat nedeniyle olumsuz etki yaptığı görülmüştür.

Üçüncü Plan dönemi başlarken, Türkiye'nin aldığı gemi siparişleri, gemi inşa sanayiine bizim gibi yeni girmiş olan Yunanistan, Bulgaristan, Romanya ve Birleşik Arap Devletleri'nin aldığı siparişlere göre oldukça düşük düzeyde bulunmaktaydı. 1962-1972 döneminde;  
Yunanistan 24 adet, toplam 484.000 DWT  
Bulgaristan 15 adet, toplam 114.650 DWT  
Romanya 61 adet, toplam 378.700 DWT  
B.Arap Dev. 16 adet, toplam 361.600 DWT  
sipariş almış iken, Denizcilik Bankası T.A.O'nun aldığı siparişler 12 adet ve 15.500 DWT ile sınırlı kalmıştır.

Birinci plan dönemine girerken 798.330 DWT olan deniz taşıtları kapasitesi, ikinci plan dönemi başlarında 773.262 DWT'a inmiştir. Bu düşme, kapasite fazlalığı ve yaşlılık nedeniyle önceden planlanmıştır. İkinci plan dönemi sonlarında ise deniz taşıtları taşıma kapasitesinin yıllık yüzde 7.1 artışla 1.191.452 DWT'a çıkması gözlenmiştir. Plan dönemi sonunda 1972 yılında taşıma kapasitesi 1.015.419 DWT'a yükselmiştir.

Üçüncü Plan Dönemi'nde gemi dizel motorları fabrikasının kuruluş çalışmaları son aşamasına gelmiş, özel kesim Tuzla Tersanelerinin alt yapı çalışmalarına, Pendik Tersanesi'nin yapımına ve Alaybey Tersanesi'nin "Türkiye'nin en büyük bakım - onarım tersanesi konumuna ulaşması için" gerekli düzenlemelere başlanmıştır. Yine bu dönemde, Denizcilik Bankası'nın bazı tersaneleri ile Deniz Kuvvetleri tersanelerinden ticari gemi yapımına ayrılan süreler büyük ölçüde kullanılabilmiştir. Kazanılan deneyimler, elde edilen bilgi birikimi, iş gücü ve ucuzluğu, kurulu ve kurulmak üzere olan kapasiteler, gemi yapımında Türkiye'nin önemli bir potansiyele kavuştuğunu ortaya koymaktadır.

Üçüncü plan dönemi sonunda Türk deniz ticaret filosunun 18 grostonunun üzerindeki kesiminin taşıma kapasitesi 1.550.993 grostona, 1.800.000 DWT'a ulaşmış ve 2753 gemiden oluşmuştur.

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde, gelişen sanayinin yarattığı ulaşım talebi taşıma kapasitesinin arttırılmasını gerekli kılıyordu. Şehirler arası yolcu taşımada yılda yüzde 9,9 ve yük taşımada (plan hedeflerinin altında kalmakla birlikte) yıllık yüzde 12 gelişme

sağlanmıştır. Dış hatlarda taşımada yıllık yüzde 17,4 artış öngörülmüşken, yüzde 24,6 dolayında bir artış gerçekleşmiştir. Bunun yanında, Türkiye beklenmeyen bir transit deniz trafiğiyle karşılaşmış, bu da limanlarda darboğaz yaratmış, yeni alt yapılar ile düzenlemeleri zorunlu kılmıştır.

1981 yılında denizciliğimize dinamizm kazandırabilmek için İstanbul Deniz Ticaret Odası kurulmuştur. Bunu izleyen yıllarda açılan şubelerle DTO'nun faaliyet alanı tüm kıyılarımızı kapsayacak biçimde genişletilmiştir. Bilahare Mersin Şubesi'nin DTO'dan ayrılması üzerine 1989 yılında Mersin Deniz Ticaret Odası kurulmuştur.

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemine girerken 300 grostondan yüksek deniz ticaret filomuz 1.669.910 DWT taşıma kapasitesine sahiptir ve 1983 yılına gelindiğinde 2.600.000 DWT'a ulaştırılması planlanmıştır. Oysa teşvikler, kredilemeler ve ithalatın kolaylaştırılması sonunda, 1983 yılına gelindiğinde Türk ticaret filosunun taşıma kapasitesi 4.448.439 DWT'a ulaşmış, planlanan yüzde 50 oranındaki artış yerine yüzde 180 dolaylarında büyüme sağlanmıştır. Dünya ihracatı 1973-1988 yılları arasında yüzde 85,7 artarken, dünya deniz taşımacılığı ancak yüzde 17,5 dolaylarında çoğalma gösterebilmiş, dünya genelinde taşıma diğer kesimlere kaymıştır. Bu konum 1980'den sonra dünya gemi üretiminin azalmasına, dünya ticaret filosunun küçülmesine ve gemi fiyatlarının dümesine yol açmıştır. Türk deniz ticaret filosunun büyümesi böyle bir döneme rastlamış ve 1988 yılı için filonun 6.222.250 DWT'luk taşıma kapasitesine kavuşması planlanmıştır.

1983 yılına gelindiğinde, deniz ticaret filomuz, dış ticaret mallarımızın ancak yüzde 47,4'ünü taşıyabilmektedir.

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma planından başlayarak, ticaret filosunun yaş ortalamasının küçültülmesi, yaşlı gemilerin servisten çıkartılması politikası da son bulmuştur.

Limanların iyileştirilmesine, araç ve gereç eksiklerinin giderilmesine, modernizasyonuna yönelik birinci proje Beşinci plan döneminin ilk yılında tamamlanmış bulunmaktadır. Bu nedenle limanların yükleme ve boşaltma kapasiteleri arttırılmış; eşya boşaltma işlemleri 1977'de 9,7 milyon ton iken 1982 sonunda 15,2 milyon tona, yüklemeler de 1977 yılında 12 milyon ton iken 1982 yılında 15 milyon tona yükselmiştir.

Gemi üretimi 1983 yılında 80.500 DWT dolayında olabilmiş, üretim kapasitesinin altında kalmış, filoya aynı yıl içinde katılanların yüzde 14,1'ini karşılayabilmiştir. Filoya katılan gemilerin yüzde 85,9'u ithalatla sağlanmıştır.

1982 yılında Türk dış ticaret mallarının yüzde 47,8'ini taşıyan Türk deniz ticaret filosu, 1989 yılına gelindiğinde 5.123.888 DWT taşıma kapasitesine rağmen yüzde 35,8'ini ancak taşıyabilmektedir.

Beşinci plan döneminde şehirlerarası taşımacılıkta plan hedefleri de aşılarak yıllık ortalama yüzde 26,1 yurt dışı taşımacılıkta da plana uygun olarak yüzde 10,7 artış sağlanmıştır.

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemi sonuna ulaşıldığında kamu tersanelerinin kapasitesi 99.600 DWT'a, özel kesim tersanelerinininki ise 218.000 DWT'a yükseltilmiş bulunmaktadır. Toplam 317.660 DWT taşıma gücüne sahip gemi üretilebilecek Türk tersaneleri 93.235 ton çelik işleyecek bir konum içine girmiştir. Tersanelerin kapasitelerini arttırmaya, alt yapılarını tamamlamaya yönelik çalışmalar sürmektedir. Bu durumda, dönemin

özel tersanelerinin kapasite kullanımı yüzde 5-15, kamu tersanelerinin kapasite kullanımları da yüzde 16-65 olmuştur.

Limanlara yapılan yatırımlar sonunda, eşya yükleme ve boşaltma kapasiteleri artırılmış, 1983 yılında 52,8 milyon ton olan yükleme ve boşaltma işlemleri, dönem sonunda 1988 yılında 81,6 milyon tona ulaşmış bulunmaktadır.

Altıncı Plan döneminde 1992 yılına kadar sağlanan teşviklerle ihraç edilen gemi tonajı artmış, ancak 1993 yılından itibaren bu teşviklerin hazır gemi ithaline kaydırılması neticesi hem iç piyasaya inşa edilen hem de ihraç edilen gemi tonajı düşmüştür.

1988 yılında sektördeki gemi inşa kapasitesi kamuda 5 tersanede 160.560 DWT ve özel sektörde 17 tersanede 205.500 DWT olmak üzere toplam 366.060 DWT iken, 1995 yılı sonu itibarıyla kamuda 4 tersanede 177.900 DWT ve özel sektörde 25 tersanede 310.500 DWT olmak üzere toplam 488.400 DWT'a çıkmıştır.

1984 yılından itibaren devam eden Pendik Tersanesi II. Kademe yatırımı tamamlanma aşamasına gelmiş, yatırımın ana elemanlarından 300 x 700 m. boyutlarındaki kuru havuzun inşaatı 1991 yılında, 450 tonluk gentry kreynin montajı ise 1992 yılında tamamlanmıştır.

Türk deniz ticaret filosu tonajı 300 grostonun üzerindeki gemilerde 1995 yılı sonunda 9,6 milyon DWT'a ulaşmış ve Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarından aldığı pay yüzde 41,8 olarak gerçekleşmiştir.

Denizcilik sistem ve hizmetlerini, ülkenin çıkarlarına ve ihtiyaçlarına uygun olarak tahsisi ve geliştirilmesi amacıyla 19.08.1993 tarih ve 491 sayılı kanun hükmünde kararname ile Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuştur. 1998 yılında limanlarımızdaki yükleme-boşaltma faaliyetleri 155,8 milyon tona, konteyner trafiği de 1.042 bin TEU'ya ulaşmıştır.

Türk Deniz Ticaret Filosu tonajı 300 GRT'nun üzerindeki gemilerde 1998 yılı sonunda 10,4 milyon DWT'a ulaşmış ve Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarından aldığı pay, yıl içinde uygulamaya konulan 98/T-17 sayılı Yüksek Planlama Kurulu Kararındaki tedbirlerin de etkisiyle 1997 yılındaki yüzde 28 seviyesinden yüzde 32,5'e yükselmiştir.

## 1.5. SONUÇ:

Gerçekten, Cumhuriyetten bu yana gemi yapım ve onarım sanayii, Türk deniz ticaret filosu, limankarımız, deniz yoluyla taşınan ticaret mallarımız baş döndürücü oranlarla büyüdüler. Bu büyümenin sağlanabilmesi için Cumhuriyet Hükümetleri ve ilgili devlet kuruluşları değerli çabalar harcadılar, politikalar belirleyip uyguladılar. Gemi ithalatı yasağı ya da sınırlaması, ucuz kredi, vergi muafiyeti, vergi iadesi, prim, fon ve kamu yatırımları ile diğer özendirmele Hükümet politikalarının araçları olarak kullanıldılar. Tüm bu çabalara ve gelişmelere rağmen, denizciliğimiz ivedilikle çözüm bulunması gereken sorunlar içine düşmüş bulunuyor:

Deniz ticaret filomuzun büyütülmesi gemi ithali yoluyla gerçekleştirildi. Büyük ölçüde döviz kullanımını gerektiren ve ödemeler dengesini kemiren bu konum ağırlaşarak sürmektedir. Deniz ticaret filomuz çok yaşlı ve gençleştirmeyi zorunlu kılıyor. Çünkü yaşlılık can ve mal güvenliğini sarsacak, filonun atıl kapasiteler, yüksek maliyetler içinde çalışmasına neden olacak boyutlardır. Deniz ticaret filomuzun taşıma kapasitesi ticaret mallarımızı taşımaya yetmiyor ve büyütülmeyi gerektiriyor. Yabancı gemilere her yıl büyük tutarlarda döviz ödenmesini zorunlu kılıyor.

Deniz ticaret filomuzun oluşumunu sağlayan gemi türlerinin zenginleştirilmesi ve her türde ticari mal taşıyacak güce kavuşturulması kaçınılmaz bir zorunluluktur. Deniz ticaret filomuzun gençleştirilerek büyütülmesi, tür yönünden zenginleştirilmesi, ticaret mallarımızı taşımaya yetersizliğinin giderilmesine karşın; büyük çabalarla ve yatırımlarla oluşturulan tersanelerimiz atıl kapasitelerle çalışıyor. Türk armatörlerin gemi talepleri yaşlı yabancı gemilere yöneliyor.

Tersanelerin alt yapı noksanlarının tamamlanması, çağdaş teknolojiyle donatılması, Ege, Akdeniz ve Karadeniz kıyılarına da yayılması; uygulama aşamasında bulunan tersane yatırım projelerinin hızla tamamlanması icabetmektedir. Gemi yapım sanayiindeki atıl kapasiteler, gemi yan sanayilerinin türленerek büyüüp yayılmalarına engel oluyor. Tersane üretimlerindeki dengesizlik, yan sanayileri olumsuz etkiliyor. Gemi söküm sanayiinin yeniden özenle ele alınması kaçınılmaz bir konum içine girmiş bulunmaktadır. Limanlar yerleşimlerinden donanımlarına varıncaya kadar noksanlık içindedirler. Limanların yeniden ele alınmaları, yeni limanlar yapılması kaçınılmazlık gösteriyor. Ucuz ve hızlı mal akışının sağlanması yönünden, limanların kara içlerindeki pazarlara demiryollarıyla bağlanması gerekmektedir.

Denizcilikle ilgili yasalar, tüzükler, yönetmelikler eskimiş bulunuyor. Bunların çağın koşullarına, atılım içindeki bir ekonominin ve deniz ticaretinin dinamiğine göre yenilenmeleri gerekiyor. Denizciliğimizin yönetilmesinde ve yönlendirilmesinde dünya ve ülke gerçeklerine uygun düşen, çağdaş yönetimlerin belirlenip uygulamaya konulması kaçınılmazlık göstermektedir.

*“Denizciliği Türk’ün büyük ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız”*

M.K. ATATÜRK

Kaynakça:

<http://www.denizcilik.gov.tr/mustgir.htm>

<http://ekutup.dpt.gov.tr/destek/1999/gelisme.html>

Türkiye'nin Deniz ve Denizcilik Sorunları—İ.Reşat.Özkan---Deniz Ticaret Odası Yayın No:  
49

SEVİMAY, Hayri R., Osmanlıdan Günümüze Türk Denizciliği 1992

DENİZ TİCARETİ DERGİSİ, Ocak2000