

**T. C.
İstanbul Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
İktisat Anabilim Dalı**

Doktora Tezi

**Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığının Türkiye
Ekonomisindeki Yeri (1923–1980)**

**Hüseyin Topuz
2502970284**

**Tez Danışmanı
Prof. Dr. Tefik Güran**

İstanbul 2009

ÖZ
ULUSLARARASI DENİZ TİCARİ TAŞIMACILIĞININ
TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ 1923–1980

Hüseyin TOPUZ
İstanbul Üniversitesi, İktisat Bölümü
Doktora Tezi, Nisan, sayfa 311, 2009

Danışman: Tevfik GÜRAN

Bu çalışma, Türkiye ekonomisi içinde uluslararası deniz ticari taşımacılığının ülke ekonomisindeki yerini saptamayı temel amaç edinmiştir. Ayrıca çalışmada, mevcut analize göre bugün ve gelecekte bu sektörden elde edilmesi mümkün olan gelirin sağlanabilmesi için öneriler sunulmuştur. Çalışmada izlenen yöntem iki grupta toplanabilir. Birinci grup tarihsel analiz yöntemidir. Cumhuriyet'in kuruluşundan bugüne kadar, söz konusu sektörün gelişim trendine karşılaştırmalı bir biçimde bakılarak, sektörün ekonomik bağlamda avantaj ve dezavantajları saptanmıştır. İkinci yöntemde, sektörün Türkiye ekonomisindeki rolünü bulabilmek için deniz yoluyla yapılan ihracat ve ithalat taşımacılığında elde edilen navlun gelirlerinin GSMH içerisindeki yeri ve önemi tespit edilmiştir. Söz konusu amaca ulaşmak için kantifikasyon yapılmıştır. Tezde izlenen yöntemi, tarihsel ve tümevarım olarak değerlendirmek mümkündür. 1923–1980 döneminde Türkiye'nin uluslararası deniz ticari taşımacılığında meydana gelen siyasi ve iktisadi kırılmalar özellikle dikkate alınmıştır.

Ekonomik politikalar siyasi otorite tarafından belirlenip uygulandığı için hukuki mevzuatlardan sıklıkla yararlanmışır. Türkiye'nin yasal mevzuatının derlendiği Düstur ciltlerine başvurulmuştur. Ayrıca çalışma süresince, araştırma dönemine ait gazeteler, Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, TÜİK İstatistikleri ve diğer ikincil kaynaklardan yararlanılmışır.

Çalışmada ülkelerin ticaret filolarındaki gelişme ile navlun gelirleri arasında doğru yönlü bir etkileşimin olduğu ve bu durumun da ülke GSMH'ine pozitif yönde bir katkı sağladığı sonucuna varılmışır. Ancak Türkiye'nin uluslararası deniz ticari taşımacılığında sahip olunan potansiyel ile bu potansiyelin ülke ekonomisine sağladığı katma değer ve mevcut coğrafyasının kendine sağladığı imkânlardan yararlanamadığı sonucuna ulaşılmıştır. Türkiye'nin uluslararası deniz ticari taşımacılığının tarihten bugüne uzanan eksikliklerinin ve bugün içinde bulunduğu durumun daha da iyileştirilmesi için hangi önlemlerin alınması gerektiğine yönelik projeksiyon sunulmuştur. Bu projeksiyonun değerlendirilmesinin Türkiye ekonomisine önemli katkılar sağlayacağı düşünülmektedir.

ABSTRACT

THE PLACE OF INTERNATIONAL COMMERCIAL MARINE TRANSPORTATION IN TURKISH ECONOMY 1923- 1980

This study aims to determine the place of international commercial marine transportation in the Turkish economy. Suggestions are also made for gaining the possible income from this sector today and in the future according to the present analysis. The method employed in this dissertation can be categorized into 2 groups: The first group is historical analysis method. The advantages and the disadvantages of this sector in economic context since the establishment of the republic up until now are determined, assessing the developmental trend of the sector comparatively. In the second method, the point and the importance of freight incomes that are obtained from import and export shipments by sea, in GDP are ascertained in order to define the role of the sector in the Turkish economy. Quantification is made to reach the discussed aim. It is possible to define the method that is followed in the thesis, as historical and inductive. Political and economical breakings that took place in the international commercial marine transportation of Turkey between 1923 and 1980 are especially emphasized.

Since economical politics are determined and performed by the governments, legal legislation is frequently used. *Dustur* volumes, in which Turkey's legal legislations are compiled, are resorted to. Besides, journals, Prime Ministry Ottoman State Archives, Prime Ministry Republican Archive, statistics of TUIK and other secondary resources are referred in the course of the dissertation.

The study reveals that there is a positive correlation between the development of mercantile fleets of countries and their freight incomes, which contributes the country's GDP positively. However, the study concludes that Turkey does not benefit from the potential in the marine transportation and the added value that potential provides to the economy of the country as well as the opportunities of its geography provides. The study finally presents a projection about which precautions should be taken in order to improve the present situation and the deficiencies in Turkey's international commercial marine transportation extending from past to present. The evaluation of this projection is expected to make great contributions to the Turkish economy.

ÖNSÖZ

Ülke ekonomisinin kalkınmasında önemli bir katkısı olan Uluslararası deniz ticari taşımacılığında doğru hedefleri seçebilmenin ve isabetli kararlar verebilmenin, önceden yapılmış araştırmaların değerlendirilmesi ve mevcut bilgi birikiminin kullanılması ile mümkündür. Ülkemiz ekonomisinin geliştirilmesi için uluslararası deniz ticareti gibi önemli bir döviz kazandıran imkânlar tarafından yararlanmak ve bu yolda milli bir politika tespit etmek zorundayız.

Çalışmamız için gerekli olan araştırma da karşılaştığımız en önemli sorun her yıl için sabit fiyatlarla safi deniz ticaret hacimlerine ulaşmaktı. Bunun için son derece meşakkatli bir yol izlenmiştir. Öncelikle Cari fiyatlarla safi ithalat ve ihracat rakamlarına ulaşmak gerekiyordu. Bu rakamlara ulaşmak için ise fiili ithalat ve fiili ihracat rakamlarından, her yılın kara hudutlarımızı itibarıyla yapılan sınırlı taşımalarımız çıkartılarak ulaşılabilecekti. Bu amaçla TÜİK arşivleri düzenli olarak taranmıştır. Ancak seneler itibarıyla tutulan istatistik yıllıkları arasında özellikle 1924–1934 arasında ki istatistik yıllıkları manyetik ortama aktarılabileceği gerekçesiyle ulaşılamamıştır. Kara Hudutlarımızı itibarıyla yapılan sınırlı taşıma değerlerini elde etmek amacıyla TÜİK Ankara ve İstanbul Bölge temsilcilerinin arşivlerinden, Ankara da Merkez Bankası ve Merkez Kütüphanesinden, İstanbul Üniversitesi İktisat Kütüphanesi ve İstanbul Ticaret Odası Kütüphanelerinden, çalışmamız için gerekli olan veriler seri olarak tamamlanabilmiştir. Ayrıca Türkiye'nin ihracat ve ithalatının hangi oranlarda Türk ve yabancı gemilerle yapıldığı hakkında TÜİK yayınlarında bilgi mevcut değildir. Ancak bu yayınlarda mevcut uluslararası deniz istatistiklerinin Türk ve yabancı gemilerle yükletilen ve boşaltılan eşya tonajı istatistiklerinden yararlanılmıştır. Yapılan araştırmamızda da zaten limanlarımızda gerçekleştirilen 1950–1980 arasında ki yıllar için hesaplanan boşaltılan ve yüklenen mal miktarlarının Türk ve yabancı bayraklı gemiler arasındaki dağılımı ile 1963–1972 yıllarına yönelik deşşik kaynaklarda hesaplanan dağılım arasında birkaç yıl hariç çok fazla bir deşşiklik olmadığı gözlemlenmiştir. 1923–1949 yılları arasındaki Türkiye'nin deniz yoluyla yaptığı ithalat ve ihracat taşımalarının, Türk ve yabancı

bayraklı gemiler arasındaki dağılım yüzdeleri D İE yayınlarında tutulmadığı için bu yıllar için en yakın olan son dört yılın ortalaması alınmıştır.

Çalışmamız sırasında konunun tespit edilmesi, Planlanması ve değerlendirilmesi aşamalarında düşünceleri ile destek veren ve programı serbestçe oluşturmamı sağlayan hocam Prof.Dr. Tevfik Güran'a teşekkürü borç bilirim. Görüşlerinden yararlandığım hocalarımla Prof.Dr. Ahmet Kal'a, Prof.Dr. Ahmet Tabakoğlu'na ve Prof.Dr. Coşkun Çakır'a teşekkür ederim. Ayrıca çalışmam sırasında yardımlarını gördüğüm, Yrd. Doç.Dr. Ş.Kamil Akar'a ve Yrd. Doç.Dr. Ercüment Balcı'ya ve Arş. Gör. Kadir YILDIRIM'a da teşekkür ederim.

İstanbul Hüseyin TOPUZ

Tarih

02.04.2009

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER.....	vii
TABLolar LİSTESİ	xii
GRAFİK LİSTESİ.....	xvi
KISALTMALAR	xviii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E ULUSLARARASI DENİZ TİCARİ TAŞIMACILIĞI

1.1. Osmanlı Öncesi Türklerde Denizcilik, Selçuklu ve Anadolu Beylikler Dönemi.....	6
1.1.1. Selçuklu Dönemi.....	6
1.1.2. Anadolu Beylikler Dönemi.....	9
1.2. Osmanlı Dönemi Deniz Ticareti ve Deniz Taşımacılığı.....	11
1.2.1. Kurulu şundan 1800'e Kadar Osmanlı Deniz Ticari Taşımacılığı.....	11
1.2.1.1. 1300-1700 Dönemi.....	12
1.2.1.2. 1700-1800 Dönemi.....	20
1.3. Kapitülasyonlar ve Osmanlı Denizciliği.....	24
1.3.1. Kapitülasyonlar ın Ekonomiye ve Denizciliğe Etkileri.....	24
1.3.2. Kapitülasyonlar ın Kaldırılmasına Dair Girişimler ve Denizciliğe Etkileri.....	28
1.4. Osmanlı Dönemi Limanları.....	29
1.4.1. İstanbul Limanı	29
1.4.2. İzmir Limanı	32
1.4.3. Diğer Limanlar.....	34
1.4.3.1. Trabzon Limanı	34
1.4.3.2. Samsun Limanı	36
1.4.3.3. İskenderun Limanı	38
1.4.3.4. Mersin Limanı	39
1.5. Yenile şme Döneminden Cumhuriyet'e Osmanlı Deniz Ticari Taşımacılığı 40	
1.5.1. Bahriye Nezareti ve Bahriye Meclisinin Kurulu şu.....	44
1.5.2. Osmanlı Deniz Taşımacılığında Özel Teşebbüse Ait Gemicilik İşletmeleri.....	46
1.5.2.1. Şirket-i Hayriye (1853–1945).....	46
1.5.3. Osmanlı Deniz Taşımacılığında Kamuya Ait Gemicilik İşletmeleri49	
1.5.3.1. Fevaid-i Osmaniye Şirketi (1843-1870).....	49

1.5.3.2.	İdare-i Aziziye (1870–1878).....	54
1.5.3.3.	İdare-i Mahsusa (1878–1909).....	55
1.5.3.4.	Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910–1923).....	56
1.6.	XIX. Yüzyılda Osmanlı Limanlarından Gerçekleşen Ticaret Hacmi.....	59
1.6.1.	Osmanlı İmparatorluğunun Beş Büyük Limandan Yaptığı İhracat..	60
1.6.2.	1878–1894 Arasında İthalat ve İhracatın Kıymeti ve Alınan Gümrük Vergisi Miktarları.....	61
1.6.3.	(1888-1897) Osmanlı Limanlarına Ticaret Eşyası ve Saire Nakleden Sefai'nin Miktarı.....	62
1.6.4.	1897 Senesi Osmanlı İmparatorluğuna Eşya ve Saire Nakleden Yabancı Sefainin Milliyeti ve Gemi Sayıları.....	63
1.6.5.	1897 Senesi Osmanlı Limanlarında Mevcut Osmanlı Sancağı Taşıyan Toplam Sefain (Gemi) ve Kayık ve Sairenin Miktarı.....	64
1.6.6.	Osmanlı Limanlarının Son Dönemlerinde, İstanbul ve İzmir Liman Hareketleri.....	64
1.6.6.1.	İzmir Liman Hareketleri.....	64
1.6.6.2.	İstanbul Liman Hareketleri.....	66
1.6.7.	Osmanlı İstatistiklerindeki Verilere Göre Osmanlı Dış Ticareti (1878–1913).....	70
1.6.7.1.	Yirminci Yüzyıl Başlarında Osmanlı İmparatorluğunun İthalat ve İhracat Yaptığı Uluslar ve Mal Çeşitleri (1907-1911).....	72
1.6.7.2.	Osmanlı Limanlarının Son Dönem de Deniz Ticaretinin Geliştirilmesine Yönelik Layihalar.....	75
1.6.8.	Osmanlı Limanlarının Son Dönem Deniz Ticaret Filosu ve Taşıma Kapasitesi....	77
1.7.	19. Yüzyılın İlk Yarısı (1823) Yılı İstanbul Limanı ve Diğer Limanlarımız Arasında Bir Haftalık Deniz Ticari Taşımacılığının Analizi.....	79
1.7.1.	Liman Hareketleri.....	80
1.7.1.1	İstanbul Limanından Çıkan Gemiler.....	80
1.7.1.2.	İstanbul Limanına Giren Gemiler.....	82
1.7.1.3.	Marmara ve Ege Denizinden, İstanbul Limanına Giren ve Çıkan Gemilerin Uğradığı Limanların Envanteri.....	84
1.7.1.4.	Karadeniz'den, İstanbul Limanına Giren ve Çıkan Gemilerin Uğradığı Limanların Envanteri.....	84
1.7.2.	Döneme Ait Gemilerin Taşıdığı Yükler.....	85
1.7.3.	Gemi Çeşitleri ve Mürettebat.....	93
1.8.	Yabancı Bandıralı Gemiler Açısından İstanbul Liman Hareketleri (1848–1851).....	97
1.8.1.	İstanbul Limanına Gelen Yabancı Bandıralı Gemiler ve Toplam Bandıralı Gemilerin Üzerinde Ulusların Payları (1848-1851).....	98
1.9.	İstanbul Limanına Giren ve Çıkan Osmanlı ve Yabancı Bandıralı Gemilerin Liman Hareketleri (1899- 1908).....	107

İKİNCİ BÖLÜM
CUMHURİYET DÖNEMİ ULUSLARARASI DENİZ TİCARİ
TAŞIMACILIĞI

2.1. Cumhuriyetin Devraldığı Yapı	116
2.1.1. Cumhuriyet Dönemi Deniz Taşımacılığında Özel Teşebbüse Ait Gemicilik İşletmeleri.....	118
2.1.2. Cumhuriyet Dönemindeki Kamuya Ait Gemicilik İşletmeleri.....	121
2.1.2.1. Türkiye Seyrisefain İdaresi Umum Müdürlüğü (6.12.1923–30.6.1933).....	123
2.1.2.2. Denizyolları, Akay ve Fabrika ve Havuzlar İşletmeleri (1933–1937).....	125
2.1.2.3. Denizbank (1938–1939).....	127
2.1.2.4. Devlet Denizyolları İşletmesi (1939–1944).....	129
2.1.2.5. Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü (1944–1952).....	132
2.1.2.6. Denizcilik Bankası T.A.Ş. (1952–1983).....	133
2.2. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Denizcilik Politikaları	138
2.2.1. Kapitülasyonların Kaldırılması	139
2.2.2. İzmir İktisat Konferansı ve Denizciliğimiz.....	140
2.2.3. Lozan Konferansı ve Denizciliğimiz (24 Temmuz 1923).....	144
2.2.4. Limanlar Kanunu ve Denizciliğimiz.....	149
2.2.5. Kabotaj Kanunu ve Deniz Ticari Taşımacılığımız.....	151
2.3. Planlı Dönem Öncesi Cumhuriyet Dönemi Hükümet Programlarında Belirlenen Denizcilik Politikaları	158
2.3.1. İcra Vekilleri Heyetlerinin Hükümet Programlarında Denizcilik ve Deniz Ulaştırması (3 Mayıs 1920–28 Ekim 1923).....	159
2.3.2. Atatürk'ün Cumhurbaşkanlığı Döneminde Kurulan Hükümetlerin Programlarında Denizcilik ve Deniz Taşımacılığı (29 Ekim 1923-11 Kasım 1938).....	160
2.3.2.1. Okyar Hükümeti (22.11.1924–3.3.1925).....	162
2.3.2.2. İnönü Hükümetleri (I,II, III, IV, V,VI, VII 6 Mart 1924–22 Kasım 1924, 3 Mart 1925–1 Kasım 1937).....	162
2.3.2.3. Birinci Bayar Hükümeti (1 Kasım 1937-11 Kasım 1938).....	164
2.3.3. İsmet İnönü'nün Cumhurbaşkanlığı Dönemindeki Hükümet Programlarında Denizcilik ve Deniz Taşımacılığı Politikaları (11 Kasım 1938–21 Mayıs 1950).....	166
2.3.4. Celal Bayar'ın Cumhurbaşkanı, Adnan Menderes'in Başbakan Olduğu Dönemde Hükümetlerin Denizcilik Politikaları (22.5.1950–27.5.1960).....	170
2.4. Beş Yıllık Kalkınma Planları Döneminde Denizcilik Politikaları.....	172
2.4.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi Denizcilik Politikaları (1963-1967).....	173

2.4.2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi Denizcilik Politikaları (1968–1972).....	178
2.4.3. Üçüncü Beş yıllık Kalkınma Dönemi Denizcilik Politikaları (1973–1978).....	182
2.5. 1923–1957 Dönemi Milli Ticaret Filomuzun Büyümesine Yönelik Rakamlar ve 1929 Yılı İle 1957 Yılındaki Milli Ticaret Filomuzun Şirketler Bazındaki Karşılaştırmaları	186
2.5.1. Türk Ticaret Filosunun 1939 Yılı Başındaki Durumu İle 1947 Yılı Başındaki Durumunun Karşılaştırılması.....	190
2.5.2. Dünyanın Önünde Gelen Ülkelerinin Filo Tonajları ile Türkiye'nin Filo Tonajları Açısından Karşılaştırılması (1948–1956).....	192
2.6. Türk Ticaret Filosundaki Kamu ve Özel Sektöre Ait Yük Gemileri (1963–1973).....	195
2.7. Türk Deniz Ticaret Filomuzun Son Dönem Gelişimi (1970–1980).....	197

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİ ULUSLARASI DENİZ TİCARİ TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ

3.1. Tanıtım ve Kavramlar.....	200
3.1.1. Uluslararası Taşımacılık da Ton ve Tonaj Kavramları	201
3.1.1.1. Deplasman Tonilatosu (Maimahreç-Displacement Tonnage or Tonnes).....	202
3.1.1.2. Gross Tonilato (Gross Tonnage).....	202
3.1.1.3. Net Tonilato (Nett Tonnage).....	202
3.1.1.4. Dedveyt ton (Deadweight Tonnes).....	203
3.2. Dünya Deniz Taşımacılığındaki Gelişmeler ve Dünya Ticaret Filosu.....	203
3.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığındaki Gelişmeler.....	203
3.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosundaki Gelişmeler.....	207
3.3. Türkiye'nin Uluslararası Deniz Taşımacılığındaki Gelişmeler ve Türk Deniz Ticaret Filosu	209
3.3.1. Uluslararası Deniz Taşımacılığımızdaki Gelişmeler.....	209
3.3.2. Türk Deniz Ticari Filosundaki Gelişmeler ve Yapısal Analizi.....	211
3.4. Türkiye'de Deniz Yoluyla Yük Taşımacılığı.....	220
3.4.1. Kabotaj Taşımacılığı	220
3.4.2. Uluslararası Taşımacılık.....	220
3.5. Türk Deniz Yolu Taşımacılığının Dış Ticaretteki Gelişimi (1950–1980)....	221
3.5.1. Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerle Yapılan Taşımacılıklar.....	227
3.6. Deniz Ticari Taşımacılığının Türkiye Ekonomisine Katkıları.....	229
3.6.1. Ödemeler Dengesine Katkısı	231
3.6.2. Döviz Girdisi ve Döviz İkameleri Sağlamaya Yönelik Katkısı	231
3.6.3. İstihdama Olan Katkısı	232
3.7. Uluslararası Deniz Taşımacılığı İçindeki Navlun Getirilerinin Türkiye Ekonomisine Katkılarına Yönelik Bir Analiz.....	234

3.8. Türkiye’de Uluslararası Deniz Taşımacılığına Yönelik Sorunlar ve Gelecek İçin Çözüm Önerileri.....	251
SONUÇ.....	257
KAYNAKÇA.....	268
EKLER.....	289
Ek-1: 13 Mart / 12 Nisan 1899 Akdeniz’den İstanbul’a Giren Gemiler.....	290
Ek-2: 13 Mart / 12 Nisan 1899 İstanbul’dan Akdeniz’e Giren Gemiler.....	291
Ek-3: 13 Ekim / 12 Kasım 1899 İstanbul’dan Çıkan Akdeniz’e Giren Gemiler.....	293
Ek-4: 13 Ekim / 12 Kasım 1899 Akdeniz’den Çıkıp İstanbul’a Giren Gemiler.....	295
Ek-5: 14 Ocak / 13 Şubat 1901 Akdeniz’den Gelip İstanbul’a Giren Gemiler.....	296
Ek-6: 14 Ocak / 13 Şubat 1901 İstanbul’dan Çıkan Akdeniz’e Gelen Gemiler.....	297
Ek-7: 14 Şubat / 13 Mart 1907 Akdeniz’den Gelip İstanbul’a Giren Gemiler.....	298
Ek-8: 14 Şubat / 13 Mart 1907 İstanbul’dan Çıkan Akdeniz’e Giden Gemiler.....	300
Ek-9: 14 Nisan / 13 Mayıs 1908 Akdeniz’den Gelip İstanbul Limanına Giren Gemiler.....	302
Ek-10: 14 Nisan / 13 Mayıs 1908 İstanbul’dan Çıkıp Akdeniz’e Giden Gemiler.....	304
Ek-11: Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığımız ve Navlun Gelirlerinin GSMH İçindeki Payı	306
Ek-12: 1 Temmuz 1926 Tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nin Kabotajın Başlamasını Duyurduğu Haber.....	308
Ek-13: 1838 Ticaret Sözleşmesinin Metni.....	309
ÖZGEÇMİŞ.....	311

TABLolar LİSTESİ

Tablo No	Tablo Adı	Sayfa
Tablo 1.1:	Fevaid-i Osmaniye'nin İlk Dönemlerinde 1841–1849 Arası Osmanlı Limanları Gelen Gemi Sayısı.....	52
Tablo 1.2:	XIX. Yüzy ılda Önemli Osmanlı Limanlarında Gerçekleşen Ticaret Hacmi.....	59
Tablo 1.3:	Anadolu'dan ihracat: 1819–1912 beş büyük liman: İzmir, Trabzon, Samsun, Mersin ve İskenderun (Yıllık Ortalamalar, İngiliz Sterlini Olarak).....	60
Tablo 1.4:	1878 Senesinden 1894 Senesi Nihayetine Değın Vuku Bulan İthalat ve İhracatın Kıymetiyle Alınan Rüsımun Miktarı	61
Tablo 1.5:	1304/1888 Senesinden 1313/1897 Senesi Nihayetine Değın Devlet-i Aliyye-i Osmâniyye Limanlarına Eşya-i Ticariyye ve Saire Nakleden Sefai'nin(1) Miktarı	62
Tablo 1.6:	1897 Senesi Osmanlı İmparatorluğuna Eşya ve Saire Nakleden Yabancı Sefainin Milliyeti ve Gemi Sayıları.....	63
Tablo 1.7:	1313/1897 Senesi Nihayetinde Devlet-i Aliyye-i Osmâniyye Limanlarında Mevcut Osmanlı Sancağı Hâmil Bılcümle Sefain-i ve Kayık Ve Sairenin Miktarı.....	64
Tablo 1.8:	İzmir Limanı'nda XIX. Yüzyıllarda Gemi Giriş Çıkışları (1863-1888).....	65
Tablo 1.9:	Tüm Limanlar İçerisinde İstanbul Limanınının Payı (1000 Ton Olarak).....	69
Tablo 1.10:	Osmanlı İstatistiklerindeki Verilere Göre Osmanlı Dış Ticareti.....	71
Tablo 1.11:	I. Dünya Savaşı'ndan Önce Türkiye Limanlarına Kayıtlı ve Türk Sancağı Taşıyan Gemi ve Deniz Vasıtaları	77
Tablo 1.12:	I. Dünya Savaşı'ndan Sonra kaybedilen Türkiye Limanlarına Kayıtlı ve Türk Sancağı Taşıyan Gemi ve Deniz Vasıtaları.....	78
Tablo 1.13:	İstanbul'dan Çıkan Gemilerin Karadeniz de Gittiği Limanların İsimleri ve Liman Hareketleri.....	80
Tablo 1.14:	İstanbul'dan Çıkan Gemilerin Marmara ve Ege Denizinde Gittiği İskelelerin İsimleri ve Liman Hareketleri.....	81

Tablo 1.15: Karadeniz'deki Limanlardan İstanbul'a Giren Gemilerin Liman Hareketleri.....	82
Tablo 1.16: Marmara ve Egedeki Limanlardan İstanbul'a Giren Gemilerin Liman Hareketleri.....	83
Tablo 1.17: Marmara, Ege Denizi ve Karadeniz'den Gelip, İstanbul'a Giden Gemilerin 1 Haftada İstanbul'a Taşıdığı Mal Çeşitleri, Geldikleri limanlar, Gemi Türleri ve Tayfa Sayıları	86
Tablo 1.18: İstanbul'dan Çıkan Karadeniz'e Giden Gemilerin 1 Haftada Karadeniz deki Limanlara Taşıdığı Mal Çeşitleri, Gidilen limanlar, Gemi Türleri ve Tayfa Sayıları	91
Tablo 1.19: İstanbul'dan Çıkan Marmara ve Ege Denizine Giden Gemilerin 1 Haftada Limanlara Taşıdığı Mal Çeşitleri, Gidilen limanlar, Gemi Türleri ve Tayfa Sayıları.....	91
Tablo 1.20: İstanbul'dan Çıkan Karadeniz'e Giden Gemi Türleri, Sayısı, Tayfa Sayısı ve Uyuşu.....	94
Tablo 1.21: İstanbul'dan Çıkan Marmara ve Ege Denizine Giden Gemi Türleri, Sayıları, Tayfa Sayısı ve Uyuşu.....	94
Tablo 1.22: Marmara ve Egeden İstanbul'a Giren Gemi Türleri ve Sayısı	95
Tablo 1.23: Karadeniz den İstanbul'a Giren Gemi Türleri ve Sayısı	95
Tablo 1.24: İstanbul'dan Çıkıp Marmara ve Ege Limanlarına Giren, Marmara, Ege ve Karadeniz den Çıkıp İstanbul Limanına Giren gemiler.....	97
Tablo 1.25: 13 Mayıs / 12 Haziran 1848 İstanbul Limanına Gelen Yabancı Bandıralı Gemiler.....	99
Tablo 1.26: 15 Temmuz / 12 Ağustos 1849 İstanbul Limanına Gelen Yabancı Bandıralı Gemiler.....	101
Tablo 1.27: 15 Aralık 1850 / 12 Ocak 1851 İstanbul Limanına Gelen Yabancı Bandıralı Gemiler.....	103
Tablo 1.28: 14 Ocak / 12 Şubat 1851 İstanbul Limanına Gelen Yabancı Bandıralı Gemiler.....	105
Tablo 2.1: D.B.Deniz Nakliyat ı T.A.Ş.'nin Navlun Gelirleri (Yıllar İtibariyle).....	137
Tablo 2.2: Toplam Taşıt Yatırımları İçinde Deniz Taşıtlarına Yapılan Yatırım	175

Tablo 2.3: Türk Deniz Ticaret Filosu Gelişimi (DWT) (% Bir önceki yıla göre artış azalış).....	176
Tablo 2.4: 1963–1967 Yıllarındaki Deniz Yoluyla Taşınan İhracat ve İthalat Mallarının Türk ve Ecnebi Gemileriyle Taşınan Miktarını Gösterir Cetvel.....	177
Tablo 2.5: Türk Deniz Ticaret Filosu Gelişimi(DWT) (% Bir önceki yıla göre artış azalış).....	178
Tablo 2.6: 1968–1973 Yıllarındaki Deniz Yoluyla taşınan ihracat ve ithalat mallarının Türk ve Ecnebi Gemileriyle Taşınan Miktarını gösterir Cetvel.....	181
Tablo 2.7: Türk Deniz Ticaret Filosu Gelişimi (DWT) (% bir önceki yıla göre artış azalış).....	184
Tablo 2.8: Üçüncü Plan Döneminde Dış Hatlar Yük Taşımada Gelişmeler.	184
Tablo 2.9: Milli Ticaret Filomuzun İnkişafına Dair Rakamlar	187
Tablo 2.10: 1929 Yılındaki Milli Filonun Firma İtibarıyla Mevcudu.....	189
Tablo 2.11: 1.8.1957 Tarihindeki Milli Filonun Firma İtibarıyla Mevcudu.....	189
Tablo 2.12: Milli Ticaret Filomuz 1935–1960.....	190
Tablo 2.13: Türk Ticaret Filosu 1939–1947 Ton (Dw).....	191
Tablo 2.14: Başlıca Memleketlerin Filo Tonajı(1946–1956) 1000 Gros Ton.....	194
Tablo 2.15: 1963–1973 yıllarında Türk Ticaret Filosundaki 2500 D.W. Ton'un Üzerindeki Yük Gemileri.....	196
Tablo 3.1: Dünya Ticaretinin 5'er Yıllık Ortalama Artış Hızları.....	204
Tablo 3.2: Ülkelere Göre Dünya Deniz Ticaret Filolarındaki Gelişme (Bin G.R.T.).....	205
Tablo 3.3: Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gelişmesi (1955–1982).....	208
Tablo 3.4: Sahipleri İtibarıyla 18 ve Yukarı Gros Tonilatoluk Gemiler (1933–1974).....	212
Tablo 3.5: Türk Deniz Ticaret Filomuz ve Başlıca Memleketlerin Ticaret Filoları (1924–1971).....	215
Tablo 3.6: Türkiye'nin Denizyolu Dış Ticaretine İlişkin Rakamlar (1950–1980).....	223

Tablo 3.7: Taşıma Sistemleri Maliyetler.....	230
Tablo 3.8: Sabit ve Cari Fiyatlarla Gayri Safi Milli Hâs ıla TL (000.000).....	237
Tablo 3.9: Türkiye'nin Denizyolu İle Yaptığı Net Dış Ticareti ve Sabit Fiyatlarla Safi Deniz Ticaret Hacmi (1926–1980).....	239
Tablo 3.10: İthalat ve İhracat Taşımalarımız İçin Ödenen Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki Oranı	244

GRAFİK LİSTESİ

Grafik No	Grafik Adı	Sayfa
Grafik 1.1:	1909 / 1910 Y ıllarında ki Beş Büyük Liman İçerisinde İstanbul Limanının Nakliyatta Aldığı Hisse (1000 ton olarak).....	70
Grafik 1.2:	Osmanlı Devletinin 1907-1911 Yılları Arasında En Çok İthalat Yaptığı 5 Ülke (Bin Alt ın Lira Hesabı İle).....	72
Grafik 1.3:	Osmanlı Devletinin 1907-1908 Yılları Arasında En Çok İhracat Yaptığı 5 Ülke (Bin Alt ın Lira Hesabı İle).....	73
Grafik 1.4:	Osmanlı Devletinin 1907-1911 Yılları Arasında En Çok İhracatını Yaptığı 5 Mal (Bin Alt ın Lira Hesabı İle).....	74
Grafik 1.5:	Osmanlı Devletinin 1907-1911 Yılları Arasında En Çok İthalatını Yaptığı 5 Mal (Bin Alt ın Lira Hesabı İle).....	74
Grafik 1.6:	Toplam Band ıra İçinde Ulusların Payı	100
Grafik 1.7:	Toplam Band ıra İçinde Ulusların Payı	102
Grafik 1.8:	Toplam Band ıra İçinde Ulusların Payı	104
Grafik 1.9:	Toplam Band ıra İçinde Ulusların Payı	106
Grafik 1.10:	13 Mart / 12 Nisan 1899 Akdeniz den İstanbul'a Giren Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları	108
Grafik 1.11:	13 Mart / 12 Nisan 1899 İstanbul'dan Akdeniz'e Giden Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları	109
Grafik 1.12:	13 Ekim / 12 Kas ım 1899 İstanbul'dan Çıkan Akdeniz'e Giden Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları	109
Grafik 1.13:	13 Ekim / 12 Kas ım 1899 Akdeniz den Çıkıp İstanbul'a Giren Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payı	110
Grafik 1.14:	14 Ocak / 13 Şubat 1901 Akdeniz den Gelip İstanbul'a Giren Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları	111
Grafik 1.15:	14 Ocak / 13 Şubat 1901 İstanbul dan Çıkan Akdeniz'e Gelen Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları	111
Grafik 1.16:	14 Şubat / 13 Mart 1907 Akdeniz'den Gelip İstanbul'a Giren Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları	112

Grafik 1.17: 14 Şubat / 13 Mart 1907 İstanbul'dan Çıkan Akdeniz'e Giden Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları	113
Grafik 1.18: 14 Nisan / 13 Mayıs 1908 Akdeniz den İstanbul'a Giren Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları	113
Grafik 1.19: 14 Nisan / 13 Mayıs 1908 İstanbul'dan Çıkıp Akdeniz'e Giden Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları.....	114
Grafik 2.1: Milli Ticaret Filomuzun İnkişafına Dair Rakamlar.....	187
Grafik 2.2: 1963-1973 Dönemi Türk Ticaret Filosundaki Kamu Sektörü Kuru Yük Gemisi (adet) ve D.W. Dağılımı (ton).....	196
Grafik 2.3: 1963-1973 Dönemi Türk Ticaret Filosundaki Özel Sektör Kuru Yük Gemisi (adet) ve D.W. Dağılımı (ton).....	197
Grafik 3.1: Türk Ticaret Filosunun (1933–1974) Yılları Arasındaki Hususi ve Devlet Sektörü Açısından, Sayı ve Groston Olarak Değişim Grafiği.....	213
Grafik 3.2: Türk Deniz Ticaret Filomuzun Gelişim Seyri (1924–1971).....	217
Grafik 3.3: Yüklenen ve Boşaltılan Yükün Türk ve Yabancı Bandıralı Gemiler Tarafından Taşıma Yüzdesi.....	225
Grafik 3.4: Dış Ticaret Hacmi İçinde Türk ve Yabancı Gemilerin Taşıma Yüzdeleri.....	228
Grafik 3.5: İhracat, İthalat ve İhracat-İthalat Taşımalarının Toplam Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki Oranı (%).....	245

KISALTMALAR

ABD : Amerika Birle	şik Devletleri
Ae : Ayn	1 Eser.
Age : Ad	1 geçen eser.
Agm : Ad	1 geçen makale
ASK : Askeriye	
AŞ : Anonim	Şirketi
AÜ : Ankara Üniversitesi	
BCA : Ba	şbakanlık Cumhuriyet Arşivi
BOA. : Ba	şbakanlık Osmanlı Arşivi
Bkz. : Bak	ımız.
CİF : Cost,	İnsurance, Freight
Çev : Çeviren	
D.B. : Denizcilik Bakanl	ığı
D.L.H. : Devlet Limanlar	ı ve Hava Meydanlar
D.P.T. : Devlet Planlama Te	şkilatı
D.W.T. : Deadweight	
D.HMK. : Bab-	1 Defteri Haremeyn Mukaatas Kalemi
D.MMK. İGE. : Bab-	1 Defteri Maden Mukaatas Kalemi İstanbul Gümrüğü Eminliği
EÜ : Ege Üniversitesi	
Ed : Editör	
FOB : Free, on Board	
GRT : Gross Tonilato	
GSMH : Gayri Safi Milli Hâs	ıla
Haz. : Haz	ırlayan
Hk. : Hakk	ında
ICAO : Uluslararası	1 Sivil Havaçlık Örgütü
İDO :	İstanbul Deniz Odası
İTO :	İstanbul Ticaret Odası

İTÜ : İstanbul Teknik Üniversitesi
KHK : Kanun Hükmünde Kararname
LHD : Liman Hareket Dairesi
Lmt. Şti. : Limitet Şirketi
MSB : Milli Savunma Bakanl ığı
MAD : Maliyeden Müdevver Defterler
ÖİK : Özel İhtisas Komisyonu
SBE : Sosyal Bilimler Enstitüsü.
SSCB : Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birli ği
San : Sanayi
TAO : Türkiye Anonim Ortakl ığı
TBMM : Türkiye Büyük Millet Meclisi
TC : Türkiye Büyük Millet Meclisi
TDİ : Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TL : Türk Liras ı
TRT : Türkiye Radyo Televizyon
TTK : Türk Tarih Kurumu
TTK : Türk Ticaret Kanunu
Ty : Bas ım tarihi yok.
TUİK : Türkiye İstatistik Kurumu
Vd : ve di ğerleri
YPRK : Y ıldız Perakende Hariciye

GİRİŞ

Denizler, insanlık tarihi kadar eski bir mekân olarak insanlığın ekonomik ve sosyal ilişkilerinin üzerinden yürütüldüğü alanlardır. İnsanoğlu denizlere, mitolojik bakış açısından reel alana uzanan bir önem atfedegelmiştir. Bilinen tarihin ilk dönemlerinde bir sınır niteliğini koruyan denizler ve okyanuslar, ilerleyen dönemlerde insanlığın kendisine gerekli olan pek çok ürünü sunan ve aynı zamanda değişik bölge, kabile ve ulusların birbirleri ile ilişkilerini kurabilmelerinin gizemli mekânları olagelmıştır. Ortaçağ gibi çok geç dönemlerde bile mitolojilerde denizlerin kazandığı bir su gibi kaynağı ve içinde büyük canavarların yaşadığı şeklinde dilden dile dolaşan mitolojiler eksik olmamıştır. Ancak bütün bunlara rağmen insanlar bu gizemli alandan faydalanma ve onu kendi yaşamlarını kolaylaştıracak bir unsura dönüştürme bağlamında etkinliklerini hiç yitirmemişlerdir. Denizlerin insanlık tarihindeki getirileri çok olmakla birlikte bu getiriler üç ana başlık altında gruplanabilir. Bunlardan ilki bizzat denizlerin getirdiği başta olmak üzere insanlara sunduğu tüketim maddeleridir. İkincisi, denizler aracılığı ile insanların yapıldıkları keşif ve diğer bölgelerle ilişki kurma faaliyetleridir. Üçüncü ve en önemlisi ise, bir tür geniş sınırlar bölgesi olarak kabul edilebilecek olan denizlerin, ulusların birbirleri ile siyasi ve ekonomik ilişkileri kurmalarına imkân sağlamasıdır.

Roma döneminde, hatta daha eskilerde, Antik Yunan döneminde bile o dönemlerin ticârî ve ekonomik hacmine uygun olarak insanlar, denizleri ticaret yapmak ve kendilerinde bulunmayan malları başka bölgelerden getirmek için kullanmışlardır. Özellikle Roma döneminde zirveye çıkan bu faaliyetler modern uluslararası deniz ticârî taşımacılığının ilk nüveleri olarak değerlendirilmektedir. Nitekim büyük Roma İmparatorluğu'nda Mısır, Kuzey Afrika, Hindistan ve Afrika içlerinden sahillere taşınan çeşitli mallar Roma'nın ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla denizyoluyla İtalya Yarımadası'na taşınmıştır. Tarihçi H. Heaton her yıl hububat yüklü 5.000 geminin Tiber Nehri'nden girerek mallarını Roma'ya indirdiğini belirtmektedir. O dönemin gemi taşıma kapasiteleri her ne kadar az olsa da bu rakam küçümsenecek bir rakam değildir. Aynı yolla yalnızca Roma'da değil, Hint Okyanusu'nda da cereyan eden ve Muson rüzgârları kullanılarak yapılan ticarete de kendini göstermektedir. Nitekim Hicazlı tüccarlar, profesyonel olarak

dünyanın di ğer bölgelerinden elde ettikleri mallar ı Hindistan'a ta şımıştır. Hintli tüccarlar yaklaşık 1600'lü yıllara kadar tekelerini ellerinde tuttukları malları dünyanın di ğer bölgelerine ta şımışlardır. Avrupal ı iktisat tarihçilerinin göz ard ı etmelerine rağmen, bugün birçok ara ştırmacı, Avrupa'nın Ortaça ğı idrak etti ği bir dönemde söz konusu bölgede nasıl olup da etkin bir ticareti yürüttüklerini ve bunun için gerekli olan organizasyonları kurduklar ını ara ştırmaktadırlar. Karayolu ticaretinin maliyetli, altyapısının ilkel düzeyde ve güvenlik unsurlar ının yok denecek kadar az oldu ğu dönemlerde denizlere verilen bu öneme akıl yatmaktadır.

Denizler üzerinden yapılan ticaretin gelişimi tarihin hemen her döneminde deniz taşımacılığı ile el ele yürümü ştür. Ticaretin yapılabilmesinin ilk ko şulu, hatta en önemli ko şulu ticarete konu olan mallar ın taşındıkları mekânlar ve taşındıkları araçlarla olan ili şkinin gücüne bağlıdır. Ancak bu kar şılıklı etkile şimde döngüsel bir ili şki de ğil aksine tek tarafl ı bir belirleyicilik ili şkisi bulunmaktadır. Ticaretin hacmindeki artışa bağlı olarak ticaretin yapıldığı yerler ve taşıma araçları da geliştirilmek, çe şitlendirilmek ve verimlilik bağlamında yeniden tasarlanmak zorunda kalmıştır. Ticaret hacminin artışının nedenleri burada incelenmesine gerek olmayacak derecede çok ve çe şitlidir. Nedeni her ne olursa olsun, artan ticaretin taşımacılıkta ve ticârî mekânlarda gelişme ve yenilikleri tetiklemesi kaç ınılmaz olmuştur. Ortaça ğlarda gemilerle ticaretin yapılabilmesi için tüccar ın elde etmeyi umduğu gerekli kâr pay ının, taşıma maliyetlerinden dolayı, taşınan mallar ın değerlerine yakın, hatta zaman zaman ondan daha fazla bir miktara ulaşması ticaretin yapılmasının önündeki en büyük engeli oluşturmuştur. Bu nedenle, bu alandaki karlılığı artırabilmek için deniz araçlarının verimliliklerinin artırılması ve taşıma maliyetlerinin hızla düşürülmesi yoluna gidilmiştir. Düşen maliyetler, artan ticaret hacmine paralel olarak tüccarların karlarını art ırılmış ve ticaretin yapılabilme gerekçesini güçlendirmiştir. Taşıma teknolojisinde gösterilen bu gelişmelere paralel olarak ilerleyen dönemlerde, yalnızca taşımacılık işleminin, kendi başına bir ekonomik getiriye neden olduğunun görülmesi ile birlikte uluslar arası deniz ticârî taşımacılığı ayrı bir sektör olarak örgütlenmeye başlamıştır. Nitekim ülkelerin bir yandan kendi dış ticaretlerine konu olan mallar ı gemileriyle taşımaları kendi ülke ekonomilerine bir katkı sağlarken, yalnızca aracı olarak faaliyet gösteren taşımacılık

yapan şirketlerin de ülkelerine önemli oranda getiri kazandırdıklarının farkına varılmıştır. Modern dönemlere gelindiğinde uluslararası deniz ticâri taşımacılığı ülkelerin millî gelirlerini yaratan sektörler içinde önemli bir yer işgal etmeye başlamıştır.

Türk tarihine bakıldığında zaman, istisnalar dışarıda tutulmakla birlikte, neredeyse hiçbir dönemde deniz ticâri taşımacılığının, diğer ülkelere göre etkin bir sektör olarak yer almadığını gözlemlemek mümkündür. Selçuklu döneminde zaten gelişme fırsatı bulamayan denizcilik, Osmanlı döneminde ise daha çok ordunun deniz gücüne önem verilmesi ve Osmanlı'nın izlediği ekonomik politikalar nedeniyle pek fazla başarılı olamamıştır. Deniz ticaretinde özellikle ithalat ile ilgilenilmesi ve ihracata pek fazla yönelinmemesine ek olarak, eyalet ve sancak sistemi ile bölünmüş ve iç gümrüklerle desteklenmiş, küçük birimlere dayanan bir yapılanmanın benimsenmesi bu gelişmenin yeterince hızlı olamamasının en önemli nedenlerinden birisidir. Bu nedenle Osmanlı'nın en büyük limanlarından olan İzmir ve İstanbul gibi limanların ticaret kayıtlarına bakıldığında, buradaki ticaretin özellikle, İngiliz, Fransız, Avusturya, Rus, Venedik ve Rum gemiciler tarafından yapıldığı görülmektedir. Osmanlı ekonomisinin genel trendi ile paralellik gösteren uluslararası deniz ticâri taşımacılığı yenileşme dönemlerinde bile, arzulanan yenilikleri izleyememiş, ülke ekonomisine yeterince katkı sağlayamamıştır.

Artık bugün itibarıyla çok iyi bilinmektedir ki, uluslararası deniz ticâri taşımacılığı ülkelerin millî gelirlerine çok önemli katkıları sağlayabilecek bir sektör konumundadır. Osmanlı sonrası dönem söz konusu olduğunda Cumhuriyet döneminde de uluslararası deniz ticâri taşımacılığının istenilen düzeye geldiğini söylemek son derece zordur. Hemen hemen bütün hükümetler ve kalkınma planları bu konuda gerekli adımları yapma vaadinde bulunmuşlar; ancak hukuki, organizasyonel, yapısal ve teknolojik nedenlerden doğan eksiklikler nedeniyle başarılı bir gelişme dönemi yaşanamamıştır.

Bu tez çalışması temel bir araştırma sorusuna cevap vermek ve elde edilen cevap neticesinde (Türkiye ekonomisinin) uluslararası deniz ticâri taşımacılığına bugün ve geleceğe yönelik olarak ekonomik politik öneriler getirebilmek için kaleme alınmıştır. Temel problem Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan bugüne uluslararası

deniz ticârî taşımacılığının tarihsel gelişim süreci içinde, gelişmesinin önündeki en büyük engellerin ne olduğunu. Aynı zamanda paralel bir başka araştırma sorusu da bu sektörün Türkiye'nin millî geliri içindeki rolünün hangi düzeyde ve boyutta oluştuğudur. Bu temel sorulara cevap aranırken dünyadaki uluslararası ticârî taşımacılıkta söz sahibi olan bazı yabancı ülkeler yanında Türkiye'nin konumunun ne olduğu sorusuna da cevap aramaya çalışılacaktır.

Bu temel sorulara başlı olarak çalışmanın çeşitli amaçları bulunmaktadır. Çalışmanın temel amacı Cumhuriyet dönemi uluslararası deniz ticârî taşımacılığının tarihsel gelişim sürecini ortaya koyarak, bu süreç içinde, sektörün karşılaştığı temel problemleri ve dezavantajları saptamak ve buna ek olarak söz konusu sektörün Türkiye ekonomisindeki rolünü açığa çıkararak analiz etmektir. Bunun için sektörün Cumhuriyet dönemindeki artıları ve eksileri değerlendirilerek Türkiye ekonomisindeki ağırlığı bulunmuştur. Tarihsel ve rakamsal incelemeler sonucunda elde edilen sonuçlara başlı olarak bugün ve gelecek için çözüm önerileri oluşturulmuştur. Çalışmanın sonucunda elde edilmesi umulan temel fayda, Türkiye'nin uluslararası deniz ticârî taşımacılığının önündeki engellerin kaldırılarak Türkiye ekonomisine gerekli katkıları yapabilmesinin sağlanmasıdır.

“Uluslararası Deniz Ticârî Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Rolü 1923–1980” ismiyle kaleme alınan bu çalışma üç bölüm halinde düzenlenmiştir. Her bir bölümün kendi içinde alt amaçları bulunmaktadır ve bu alt amaçlar birbirleri ile ilişkili olarak tezin temel araştırma sorularının çözümüne hizmet ettikleri gibi, çalışmanın ana amaçları ile uyumlu ve onları destekler niteliktedir.

Tezin birinci bölümünün başlığı “Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Uluslararası Deniz Ticârî Taşımacılığı” şeklinde belirlenmiş ve bu bölümde Selçuklu döneminden 1980'li yıllara gelene kadar Türkiye'nin denizcilik serüveni ve bu serüven içinde uluslararası deniz ticârî taşımacılığın tarihsel gelişimi netleştirilmeye çalışılmıştır. Bu bölümde aynı zamanda ikinci ve üçüncü bölüme hazırlık olması için çalışmanın kavramsal düzeydeki bazı unsurları açıklanmıştır. Bu amaçtan hareketle Osmanlı öncesi ve Osmanlı dönemi denizcilik faaliyetleri özellikle uluslararası ticârî taşımacılık ekseninde incelenmiştir. Bu incelemede limanlar, organizasyonel ve hukuksal gelişmeler, ticârî taşımacılık şirketleri ve bazı Osmanlı limanlarındaki ticârî

durum incelenmeye çal ışılmıştır. Ama as il inceleme 19. yüzy ılın ikinci yar ısında Osmanlı d ış ticâri ta şımacılığının kapasitesi konusunda yap ılmıştır. Burada liman hareketleri bir örnek oluşturması için bir dönem alınarak incelenmiştir.

İkinci bölümde ise birinci bölümdeki incelemeleri destekler mahiyette olmak üzere Cumhuriyet dönemindeki uluslararası deniz ticâri ta şımacılığı ele al ınmıştır. Bunun için, ilk olarak Osmanlı'dan devralınan yapı incelenmiş, daha sonra gemicilik işletmeleri, Cumhuriyet dönemindeki deniz ticâri taşımacılığına ilişkin olarak yapılan hukukî düzenlemeler ve dönemler itibariyle ilgili hükümet programlar ı ele al ınarak, uluslararası deniz ticâri ta şımacılığının sahip oldu ğu avantajlar ve dezavantajlar saptanmıştır.

Üçüncü bölüm temel bir soruyu cevaplamak için, birinci ve ikinci bölüm üzerine in şa edilmiştir. Bu bölümde Türkiye'nin uluslararası deniz ticaret taşımacılığında yer alan olumsuzlukların gerçekte var olup olmadığını saptamak için rakamsal bir inceleme yap ılmıştır. Bunun için, 1926–1980 dönemindeki navlun gelirlerinin, aynı dönemdeki GSMH içindeki paylarına bakılmış ve bu payların diğer ülkelere oranla hangi durumda olduğunu saptanmıştır. Elde edilen sonuç, Türkiye'nin bu alanda söz sahibi olan bazı ülkelerin gerisinde kaldığıdır.

Sonuç ve değerlendirme bölümü olarak, elde edilen bulgular çerçevesinde Türkiye'nin uluslararası deniz ticâri ta şımacılığının tarihten bugüne devam eden eksikliklerinin giderilmesi ve bugün içinde bulundu ğu durumun daha da iyileştirilerek ileriye götürülebilmesi için hangi önlemlerin al ınması gerekti ği yönünde bir projeksiyon sunulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E ULUSLARARASI DENİZ TİCARİ TAŞIMACILIĞI

1.1. Osmanlı Öncesi Türklerde Denizcilik; Selçuklu ve Anadolu Beylikler Dönemi

1.1.1. Selçuklu Dönemi

Anadolu'nun stratejik yapısını en iyi de ğerlendiren hiç şüphesiz Türklerdir. Anadolu'da Türk denizcilğinin temelleri daha XI. yüzyıl sonlarında İzmir ve Anadolu Selçuklu Devleti'nin kurucusu olan ve aynı zamanda Selçuklu hanedanından gelme Kutalmışoğlu Süleyman Şah döneminde atılmıştır. Bizans'ın elinde bulunan İznik'i fethederek Türkleri ilk defa Marmara kıyılarına yerleştirmiş ve İznik şehrini başşehir yapmıştır.¹ İznik'in başkent olarak seçilmesi Türklerin bundan böyle denizlere yönelik bir politika takip etmesini göstermesi bakımından mühimdir.

Süleyman Şah, İznik'i fethettikten sonra (1076) yerine kumandanlarından Ebu Kasım'ı vekil bırakmıştır. Ebu Kasım, Marmara Adaları ve kıyıları ile beraber Bizans'ı ele geçirmek için harekete geçerek Gemlik'i fethederek kızıklar yapmıştır. Bizans imparatoru Aleksi Komnen, karadan ve denizden kuvvetler göndererek kızıkları yaktırmış ve Selçuklular Marmara Denizi'ne hâkim olma plânlarından geri kalmışlardır. Marmara'da muvaffak olamayan Selçuklular, Adalar Denizi'nde taarruza geçmişlerdir. Süleyman Şah'ın oğlu Alpaslan ve kayınbabası Tekeş Bey İzmir, Sisam ve Midilli'yi ele geçirirken, Adalar Denizi'nde Bizans donanmasını mağlup etmiştir (1092). Bu zafer, Türklerin Bizanslılara karşı kazandıkları ilk deniz zaferi olması bakımından önem taşır. Yüksek stratejik görüşlü Tekeş Bey Çanakkale'yi fethederek Adalar Denizi'ni ele geçirmek istemiştir. Bizanslıların Alparslan'ın kışkırtmaları neticesinde Tekeş Bey öldürülmüştür (1096). Böylece

¹ A. İhsan Gencer, "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem", **II. Denizcilik Gücü Sempozyumu 15-16 Haziran 1999**, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1999, s. 12.

Selçuklular bir taraftan Haçlılar, diğ er taraftan Bizanslı larla uğraşmaktan denizler üzerinde yoğunlaşmaya fırsat bulamamışlardır.²

Anadolu Türklerinin Ege Denizi'ne yönelmesi ise 1081'de İzmir'de Çaka Bey ile başlamıştır. Bu büyük kumandan Kısa sürede 40 gemi inşa ettirmiş ve önce Urla iskele ve kalesini, ardından Foça, Midilli ve Sisam'ı almıştır.³ Fakat 1093'te Çaka Bey'in öldürülmesi ile Türklerin Ege Denizinde yaymaya çalıştıkları hâkimiyet bir müddet için sona ermiştir.⁴

Selçuklu fetihlerinden önce Anadolu, dünya ticaretinin içinde bulunduğu şartlar dolayısıyla milletlerarası ticarî faaliyetlerin dışında kalıyordu. Selçukluların gelişiyle eş zamanlı olarak Akdeniz ticaretinde büyük bir hareketlilik olmuştur. Selçuklu hükümdarları bütün güç ve enerjilerini denizlere ulaşma, sahilleri ele geçirme gayesi üzerinde toplamışlar ve aşama aşama bu hedeflerine ulaşmaya çalışmışlardır.⁵

I. Gıyaseddin Keyhüsrev (1192–1211) Karadeniz ve Akdeniz ticaret yollarını açmak üzere seferler yapmıştır. Samsun ve Antalya'da daha fetihden önce Türk ticaret kolonileri kurularak bu şehirler Türkiye'nin birer ithalat ve ihracat limanları haline getirilmiştir. I. Gıyaseddin'in ardından oğlu I. İzzeddin Keykavus zamanında bu ortam geliştirilmiş; Avrupa ticaretine aracılık eden Kıbrıs ile ilişkiler güçlendirilmiş ve iki taraf tüccarına serbesti tanıyan bir antlaşma yapılmıştır (1214). Antlaşma metinleri Antalya halkının Bizans döneminde sahip oldukları ticaret filosunun artık bir Selçuklu filosuna dönüştüğünü gösterir. Avrupa'ya Kıbrıs aracılığıyla yün, deri, ham ipek, pamuk, zambak, reçine, şap ve dokuma ve ilaç üretimlerinde kullanılan birçok bitki ve sanayi hammaddeleri ihraç edilmiştir.⁶

Selçuklular denizlere çiktikten sonra Akdeniz ve Karadeniz'de donanmalara sahip olmuşlar ve Sinop ile Alaiye'de tersaneler işleterek gemi sanayisinde faaliyette

² Metin Tüzüner, "Denizciliğin Menşei ve Türklerin Denizciliğe Tesiri", **Donanma Dergisi**, Cilt: 73, Sayı: 432, İstanbul, Ocak-Nisan 1961, s. 50.

³ Türkmen Parlak, **Ege Deniz'inde İlk Türk Derya Beyleri**, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınları, Birinci Baskı, No: 7, 1979, İstanbul, s. 11–12.

⁴ Ali İhsan Gencer, **Anadolu Türk Denizciliğinin Başlaması**, Kültür Bakanlığı, Başvuru Kitapları, No.18, Ankara, 1993, s. 54.

⁵ Abdullah Ekinci, "Türkiye Selçuklularının Akdeniz Politikası ve Doğu Akdeniz'de Hâkimiyetin Tesisi", **Doğu Batı Düşünce Dergisi**, Yıl: 9, Sayı: 34, Kasım, Aralık, Ocak, 2005, s. 248.

⁶ Ahmet Tabakoğlu, **Türk İktisat Tarihi**, Dergâh Yayınları, İstanbul, 2000, s. 125.

bulunmuşlardır. Akdeniz ve Karadeniz’de hem coğrafî hem ekonomik anlamda önemli noktalarda bulunan bu iki limanla birlikte denizlerde yapılacak olan ticaret için temel sağlanmış oluyordu. Böylece Akdeniz’de ve Karadeniz’de liman kentlerine sahip Selçuklular, dış ticareti genişletebilmişler ve bu, üretici güçlerin artışıyla yükseltmiş, ülkenin ekonomik güvencine önemli ölçüde yardımcı olmuştur.⁷

I. Alaattin Keykubat’ın tahta çıkmasıyla birlikte ilk defa Selçuklularda deniz politikası bir devlet politikası olarak benimsenmiştir.⁸ Keykubat dönemi Türk denizciliğinin sağlam temellerin atıldığı, denizlerin kullanılabilmesi suretiyle ticaret yapıldığı ve limanlarda gemilerin inşa edilmeye başlandığı süreçtir. Diğer bir deyişle Türk Denizciliğinin çıkışı Keykubat döneminde olmuştur. “Sultanül Berreyn Vel Bahreyn”⁹ yani karanın ve denizin sultanı unvanını alan I. Alaattin Keykubat Türk denizciliğine parlak bir devre yaşattır. 1220 yılında Alanya’yı fethederek günümüze değin ayakta kalabilmeyi başarmış tersaneyi inşa ettirmiştir. Daha sonra Sinop’ta ikinci bir tersane kurularak buradan Kırım’a seferler düzenlenmiştir¹⁰.

Türk denizciliği için Antalya ve Sinop önemli şehirlerdir, buralar gemi inşaat merkezi olarak kullanıldığı gibi Akdeniz ile Karadeniz seferleri için donanmaya üs olarak da kullanılmıştır. Selçuklular, Karadeniz ve Akdeniz’de limanlar fethetmelerine rağmen deniz kuvvetleri yeterli olmadığından deniz ticareti ile doğrudan meşgul olamamışlardır. Avrupa-Asya ticaretinin anayolları Küçük Ermenistan’ın Yumurtalık, Rum İmparatorluğu’nun Trabzon limanlarına ulaşıyordu. Bunlar yalnız transit ticaret için değil dış ticaret için de büyük merkezler idiler.¹¹ Bu yüzden Türklerin elindeki Anadolu’da kara ticaret merkezleri deniz ticaret merkezlerinden daha fazla gelişme göstermişlerdir. Karadeniz ve Akdeniz’de sahip olunan limanlar Selçuklulara bir rekabet gücü kazandırmıştı. Ancak bu rekabet gücü çevre yolları denetim altında tutulmadığı için sınırlı kalmıştır.

Selçukluların yıkılış dönemi olan XIII. yüzyıl sonları ile XIV. yüzyıl başlarında dış ticarete bölgesel bir durgunluk baş göstermiştir. Bu durgunluk

⁷ Ekinci, **a.g.e.**, s. 249-250.

⁸ Parlak, **a.g.e.**, s. 11-12.

⁹ Sadi Çığırman, “Denizcilik ve Deniz Ticaretinin Önemi”, **Deniz Dergisi**, Cilt 1-4, 1972, s. 17.

¹⁰ Ali Sevim, Yaşar Yücel, **Türkiye Tarihi, Fetih Selçuklu ve Beylikler Dönemi**, Türk Tarih Kurumu Ankara, 1989, s. 155.

¹¹ Tabakoğlu, **a.g.e.**, s. 125.

Selçuklu ekonomisini etkisi altına almıştır. Bu sırada Batı Anadolu'daki Türk beylikleri ile Avrupalılar arasındaki ticarî ilişkiler ise devam etmekteydi. Ortaçağda Türk denizciliğinin temellerinin atılması yanında kazanılan askeri ve siyasî alandaki zaferlerle pekiştirmişlerdir.

1.1.2. Anadolu Beylikleri Dönemi

1308 yılında İlhanlıların baskısı sonucu yıkılan Anadolu Selçuklu Devleti'nin yerine birçok beylik kurulmuştur.¹² Bu süreçte Küçük Asya on küçük beyliğe bölünmüştü. Bu beylikler kendi iç bölgelerinde batılı tacirlerle serbestçe alışverişte bulunmuşlardır. Ticaret ve korsanlık alanında kullanılmak üzere kendi imkânlarıyla gemi yapıcılığını geliştirme aşamasına girmişlerdir.¹³

Beyliklerin kurulmasından sonra yabancı tüccarlar bölgedeki faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. İtalyanlar bu ticarete faal rol oynamışlardır. İlhanlı Devleti'nin dağılması üzerine, İran ve Uzakdoğu'yla İtalyanlar arasındaki ticaret tamamen durmuştur. Fakat beyliklerin yürüttükleri küçük çaplı ticaret, bu bölgeler Osmanlılarca ele geçirilinceye kadar sürmüştür.¹⁴

Batı Anadolu'ya önce Karasi, ardından Menteşe, daha sonraları Aydın ve Saruhanlıları inmişlerdir. Ama bu gelişimde denizciliğe ilk defa Menteşeoğulları yönelmiştir. Menteşe Beyliği için her mevsim Toroslardan sahil ovalarına inen Türkmenleri örgütleyerek, güçlü bir deniz beyliği kurmuştur.¹⁵ Oğlu Mesut daha ileri giderek, Çaka Bey'den sonra başta Rodos olmak üzere birçok adayı 1300 yılında fethetmiştir. Karasi Bey'in denizlere uzanışı 1304 yılında Truva, Burhaniye ve Bergama'nın Bizans'tan alınmasıyla başlamıştır. Aydın oğulları 1307, Saruhanlıları ise 1320 yıllarında denizlerde yelken açmışlardır.

Türk beylikleri, deniz akınlarında işsiz güçsüz yerli Rumlara istihdam, geçim ve ekonomik faaliyet imkânı sağlamışlardır. 1260–1310 döneminde, çökmekte olan

¹² İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu Karakoyunlu Devletleri**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1988, s. 106.

¹³ Albert Howe Lybyer, "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları", **E.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi III**, 1987, İzmir, s. 141.

¹⁴ Tabakoğlu, **a.g.e.**, s. 123.

¹⁵ Halil İnalcık, "Akdeniz ve Türkler", **Doğu Batı Düşünce Dergisi**, Yıl: 9, Sayı: 34, Kasım, Aralık, Ocak, 2005, s. 140.

Bizans egemenli ğinin bo Ŗlu ğunu, bu i Ŗbirli ği sonucu ortaya  ıkan Türkmen deniz beylikleri doldurmu Ŗtur.¹⁶ Tek bir bayrak alt ında birle Ŗen beyler, ortak d Ŗmana ynelmi Ŗlerdir. Bu dönemin en önemli denizcisi Sarıca Bey'dir. Sarıca Bey, etrafında topladı ğı Türk korsan gemileriyle, kapitülasyon özelli ğindeki anlaşmalarla sindirilen Türk denizcili ğini yeniden canlandırmı Ŗtır.¹⁷

Aynı as ırda Gazi Çelebi Sinop hükümdar ı olmu Ŗ ve k ıyılarını korumak için ufak bir donanma meydana getirmi Ŗtir. Hatta bir fedailer timiyle, (günümüzdeki kurba ğa adamlar gibi) Sinop'a  ıkartmaya gelip ku Ŗatma alt ına alan Rum donanmasına ait demirli gemileri, deniz alt ından delip bat ırmı Ŗ, mürettebat ı da esir etmi Ŗtir. Türk Leventlerinin Ŗhreti o devirde ayyuka  ıkmamakla beraber, 1328'e geldi ğinde kuvvetli filolara sahip olan Ltin prensliklerinin korkulu rüyalar ı olmaya ba Ŗlamı Ŗlardır. Osmanlı Beyli ği'nin hudutlarının geni Ŗledi ği ilk zamanlarda Edincik'te ve Bizanslı lardan al ınan İzmit Limanı ile körfez ba Ŗlangıcındaki Karamürsel'de 1328 yıllarında Ŗimdiki Gölcük civar ında küçük birer Tersane'nin mevcut oldu ğu, buralarda yeni teknelerin in Ŗ Ŗ edildi ği kati olarak anla Ŗılmı Ŗ bulunmaktadır.¹⁸

Anadolu beylikleri dönemini hem kültürel hem iktisdi yönlerden Anadolu Selçuklu devletinin bir devam ı olarak görebiliriz. Bunlar aras ında Balkanlar'a ve Yunanistan'a yönelttikleri deniz seferleri a ısından Bat ı Anadolu'daki Aydıno ğulları'nın önemini vurgulamak gerekir. Yine Aydıno ğulları İtalyan cumhuriyetleriyle de ticarî antlaşmalar imzalam ı Ŗlardır. lke siyasî ve idari nüfus bölgelerine ayrılmasına ra ğmen iktisadi btnl ğn korumu Ŗtur.¹⁹

Bu dönem özellikle denizcilik a ısından Ege k ıyılarında Türk denizcilerinin ba Ŗarılı faaliyetlerde bulunmasıyla an ılır. Bu faaliyetlerden ba Ŗlıcaları ve genel durum Ŗu Ŗekilde aktarılabilir:

Aydıno ğlu Ment Ŗ Bey, 30 gemiyle Sak ız Adası'na ak ınlar yapm ı Ŗ, bu tarihlerde Anadolu'da Ment Ŗe, Aydıno ğu, Saruhan, Kara İsa ve Osmanlı Beylikleri kurulmu Ŗtur. Ŗayet beyler aralar ında anlaşmı Ŗ olsalardı, Adalar Denizine hâkim

¹⁶ İnalçık, **a.g.e.**, s. 141.

¹⁷ Parlak, **a.g.e.**, s. 12.

¹⁸ Selim Sırrı Altın, **Osmanlı Bahriyesinin Yelken Devri ve Türk Korsanları**, Bo ğaziçi Yayınları, İstanbul, 1990, s. 9.

¹⁹ Tabako ğlu, **a.g.e.**, s. 78.

olunbilecekti. Bu beyliklerden en fazla genişleyen Aydın Beyliği olmuştur. Aydın oğullarından Umur Bey, İzmir kalesini Cenevizlerden almış (1328) ve ertesi sene 1 kadirga 7 çektiri ile denize açıldı. Umur Bey 1330'da, 45 gemi ile Sakız'a sefer yapmış, 1332'de, Saruhan oğlu Timur Bey'in filosu ile Bizans donanmasını Marmara'ya hapsetmek maksadıyla Gelibolu'ya asker çıkarmış, 1333'te 250 gemiyle Eğriboz Adasına sefer yapmıştır. Timur Bey aynı sene, 170 gemiyle Mora sahillerine asker çıkardı, akıncıları Atina kapılarına dayandı. 1335'te 276 gemiyle Mora'ya gitti. 1338'de, 350 gemiyle Korent'e gitti, 50 gemiyi orada bırakarak 300 gemiyi karadan yürüttü. Korent berzahını geçti ve aynı yoldan geri döndü. 1339'da Bizans'a yardım için, Umur Bey'in filosu Karadeniz'e açılarak Kilya'ya asker çıkarmıştır. Umur Bey, bu seferde Beykoz civarını üs olarak kullanmıştır. Umur Bey, Akdeniz'deki Hristiyan devletlerini o kadar yıldırmıştı ki, Papalık, Ceneviz, Rodos, Kıbrıs şövalyeleri birleşerek, Haçlı Donanması teşkil etmiş ve İzmir limanına baskın yaparak Umur Bey'in donanmasını yakmışlardır. 1344'te Orhan Bey'in oğlu Süleyman Paşa, 1345'te ise Umur Bey; Bizans İmparatoru Kantakuzen'e yardım maksadıyla askerini sallarla deşil gemilerle geçirmişlerdir. 1344'te Umur Bey ölmüştür. Herkes tarafından bilinen Osmanlı denizciliği, bu tarihten sonra başlar.²⁰

Türkler, Selçuklular devrinde geldikleri Yakın Doğu'da büyük denizlerle karşılaşınca, uzun süredir gemicilik yapan yerli halktan öğrendikleri yeni tekniklerle kısa sürede ne denli mahir gemiciler olduklarını ispat etmiş,²¹ Osmanlı devrindeki büyük Türk denizcilerinin ortaya çıkmasına zemin hazırlamışlardır.

1.2. Osmanlı Dönemi Deniz Ticareti ve Deniz Taşımacılığı

1.2.1. Kuruluşundan 1800'e Kadar Osmanlı Deniz Ticarî

Taşımacılığı

Denizci Anadolu beylerine nazaran daha ziyade bir kara devleti görünümünde temelleri atılan Osmanlı Devleti, Anadolu beylikleri arasında denize en son ulaşanıdır. Osmanlı beyliğinin bağımsız bir devlet olarak kurulabilmesi, beslenebilmesi ve uzun ömürlü olabilmesi onun deniz olanaklarından yararlanmasına

²⁰ Tüzüner, a.g.e, s. 51.

²¹ Hüseyin Kayhan, "Osmanlı Öncesi Akdeniz ve Çevresinde Türk Korsanları", **Doğu Batı Düşünce Dergisi**, Yıl: 9, Sayı: 34, Kasım, Aralık, Ocak, 2005, s. 285.

bağlıydı. Osmanlı yönetimi Rumeli kıyısında bazı yerlerin fethi ve oralara yerleşilmesi ile denize dönük bir politika izlemeye mecbur kalmıştır. Nitekim Ege Denizi ve Karadeniz kıyıları ile Akdeniz sahillerindeki memleketler Osmanlı topraklarına katıldıkça, donanmaya veya deniz gücüne duyulan ihtiyaç artmaya başlamıştır.²²

1.2.1.1. 1300-1700 Dönemi

Orhan gazi dönemi Osmanlıların denizlere çıkış dönemi olarak kabul edilebilir. Gazi Orhan Bey (1324–1360) Osmanlı donanması Karesi Beyliği donanmasına dayanarak tedrici olarak artmıştır.

1356'da Osmanlı Türkleri Çanakkale Boğazının her iki yakasını ellerine geçirmişler ve çok az sayıda gemilere sahip olmalarına karşın Karadeniz üzerinden gelmekte olan Doğu ticaretinin bir kısmı üzerinde, küçük çapta da olsa, etkili olabilmişlerdir. Aynı zamanda Küçük Asya'da bulunan diğer Türk beyliklerini kademeli bir şekilde ülkelerine katma politikasını sürdürmüşlerdir. Osmanlı'ya katılan bu beyliklerin Cenova ve Venedik ile daha önce yapmış oldukları ticaret anlaşmaları Osmanlılar tarafından aynen kabul edilmiş ve aynı zamanda bu beyliklerin bazı Ege Adaları üzerindeki vergi toplama hakkı doğal olarak Osmanlıların eline geçmiştir.²³

İlerleme politikasına hız veren Osmanlı'nın Balkanlar, Karadeniz ve Ege'de yeni toprakları ilhak etmesiyle genişleme dönemlerinde Osmanlı Devleti Avrupa'dan Asya'ya giden ticaret yollarının hâkimiyetini elinde tutmaya başlamıştır. 14. yüzyıl sonlarına doğru Bursa ve Edirne gibi şehirler ticarî yönden önem kazanmaya başlamışlardır. I. Bayezid'in (1389-1402) Erzincan, Amasya ve Tokat'ı almasıyla İpek yolu Bursa'ya bağlanmış ve Trabzon deniz yolunun önemi azalmıştır. Antalya ve Alanya'nın Osmanlı topraklarına katılmasıyla Batı'nın Hindistan ve Arap ülkeleriyle olan baharat vs. ticareti Osmanlı denetimi altına girmiştir.

Gerek Anadolu Selçuklu devletinin deniz kuvvetleri ve gerekse Anadolu Beyliklerinin ve Osmanlı Devleti'nin donanmaları birer savaş donanmasından ziyade

²² Gencer, "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizcilğe Verdiği Önem", a.g.e., s. 16.

²³ Lybyer, a.g.e., s. 145.

akın donanması hüviyetinde idiler. Zira bu ilk Türk deniz güçleri uzak mesafelere kadar baharlı akınlar yapmalarına ve dolayısıyla devlete büyük kazanç temin etmelerine rağmen üç beş Venedik veya Ceneviz harp gemisi ile karşılaşmaları veya mücadeleye girdikleri vakit çoğu kere çekilmek zorunda kalıyorlardı.²⁴

Geniş kıyılara ve boğazlara sahip olan Osmanlıların Akdeniz'e çıkılmalarını engellemek isteyenler öncelikle Venediklilerdi. Venediklilerin yenilgiye uğratılması, Ege adalarının fethi, İtalya'da Otranto'ya çıkılması, Kırım'ın fethi, Karadeniz'in bir Türk gölü haline getirilmesi güçlü bir donanma ile mümkün olabilirdi. Ancak Osmanlı devleti henüz Batı Akdeniz'e kadar etkisini uzatacak bir deniz gücüne sahip değildi. Bu tarihte Osmanlı donanması doksan üç kadırga, beş kalyata, on bir kayık, elli dokuz at gemisi ve on üç tüccar gemisinden oluşmaktadır.²⁵

Karadeniz'in bir Türk gölü haline gelmesi ve Osmanlı donanmasının Akdeniz'de etkin hale gelmesi Fatihle birlikte olmuştur. Devletin Akdeniz çevresindeki ticarî faaliyetlere hâkim olabilmesi için ilkin Doğu Akdeniz'de sürekli mücadele halinde bulunan Venedik ve Cenova'nın tekeli eğilimlerini kırmak gerekiyordu. Bu amaçla Fatih (1451–1481) İstanbul'un fethinden sonra İngilizlere çağrıda bulundu ve onlara ahitname (kapitülasyon) vermek istedi.²⁶ Gene fetihden sonra Fatih donanmanın ehemmiyetini takdir ederek, tersaneyi önce Kadırga limanına daha sonra Haliç'e naklettirerek kurduğu yeni gözler (geminin saat tezgâhları) ile yeni bir donanma inşasına önem vermiştir.

Fatih döneminde bu sıralarda Karadeniz yoluyla yapılan Doğu ticareti artık sona ermişti. Bazı Cenevizliler ticaret için Kefe'de kalmışlar ve resmen altmış yıl sürecek olan Karadeniz'e yelken açma ve ticarî ayrıcalıkları Osmanlı Devleti'nden elde etmişlerdir. Fakat 300 yıla yakın bir süre Karadeniz, Osmanlı Sultanı'nın teb'ası dışındaki gemilerce nadiren kullanılmıştır. Karadeniz üzerinden yapılan büyük ticaret

²⁴ Ali İhsan Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1985, s. 8.

²⁵ İdris Bostan, "Osmanlı Donanmasında Kürekçi Temini ve 958 (1551) Tarihli Kürekçi Defterleri", **Tarih Dergisi**, Sayı: 37, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 2002, s. 59. Ayrıca Bk. Halil İnalcık, "Gelibolu", El, II, London 1965, s. 983.

²⁶ Tabakoğlu, **a.g.e.**, s. 235-236.

İstanbul'a yiyecek ve di ğer çe şitli ham maddeleri sa ğlamış ve bu mallar ın bir kısmı Batı'ya ihraç edilmiştir.²⁷

Fatih'in 1479'da Venedik'le yaptığı barıştan sonra denizcili ğe daha çok önem verilmesine rağmen siyasî birlikte görülen problemler etkinli ği sınırlamıştır.

16. yüzy ılın sonlar ındaki Osmanlı-Venedik sava şları s ırasında Fransa, İngiltere ve Hollanda Venedik'e rakip olarak ortaya ç ıkmıştı. 17. yüzy ıldan itibaren Venedik Osmanlı pazarlar ındaki yerini kaybetmişti. Fransa 16. yüzy ıl sonlar ından itibaren Osmanlı ticaretini arttı rmış ve pay ını toplam ticaret hacminin yar ısına ulaştırmıştı. Fransızlar, Osmanlı limanlarına dokuma, kâ ğıt, züccaciye vs. getiriyorlar ve pamuk, bez, hal ı, baharat, esans, kimyevî maddeler ve tiftik götürüyorlard ı. Yine Fransızlar 1600'lere kadar Türkiye topraklar ında konsolosluklar, elçilikler kurmuşlardı. İngilizler 16. yüzy ılın ikinci yar ısında Akdeniz ticaretinde söz sahibi olmaya başlamışlardır.²⁸

Osmanlı Devleti'nin Yak ındo ğu ve Do ğu Akdeniz'de yükseli şini ve Türk denizcili ğinin cihanşümul bir gelişme istikameti alma ğa başladığı devir II. Bayezid devri (1481–1512) olmu ştur. II. Bayezid; babası Fatih, o ğlu I. Selim ve torunu Kanunî Sultan Süleyman arasında oldukça renksiz bir yer almasına karşılık, Osmanlı Devleti'nin bir deniz politikası ile yüz yüze bulundu ğunu açıkça idrak eden bir Osmanlı Sultan ıdır. Zira I. Bayezid, açık denize elveri şli bir bahriyeye sahip olunmadığı sürece, Venedik Cumhuriyeti ile açık denizde ba ş edilemeyece ğini ve dolayısıyla devletin gelece ği için çok mühim olan Do ğu Akdeniz hâkimiyetini sağlayamayacağını gayet iyi anlam ıştı. Di ğer taraftan iktisadî nedenler devleti böyle bir politikaya ister istemez götürüyordu.²⁹

Denizcilikte ilerlenmesi ve hem güvenlik hem ticarî açıdan gemilerden azami düzeyde faydalan ılması dü şüncesi Osmanlı'nın yükseli ş döneminde hep egemen olmuştur.

Bu süreçte Bat ı'nın Do ğu ile ticaret için kulland ığı yollar ın büyük bölümü Osmanlı topraklarına dâhil olmu ştu. Bu yollar arac ılı ğıyla Asya'ya ulaşmak ve

²⁷ Lybyer, **a.g.e.**, s. 149.

²⁸ Tabako ğlu, **a.g.e.**, s. 248.

²⁹ Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu, a.g.e.**, s. 9.

buralarla ticaret yapmak zorunlulu ğu bulunan Avrupal ı devletleri ise bu durum zora sokuyordu. Ekonomilerini canland ırabilmek maksad ıyla yeni yerlere ürettiklerini satmaları ve oralardan ihtiyaç olan ham maddeleri elde etmeleri gerekmektedir. Bunun için güvenli, kendi denetimlerinde olacak ve az maliyetli geçi ŝ güzergâhları gerekiydi. İşte bu ko ŝulların sonucunda Portekizliler 1498’de Ümit Burnu’nu dolaşarak Osmanlıların ulaştırma ve ticaret ağına rakip olacak güzergâhı geliştirdiler. Bu yeni yolun önemi ise XVII. yüzyılda artacaktı.

Yavuz Sultan Selim’in erken vefat ı denizcilik üzerindeki derin görü şlerini tatbik sahasına koymasına mani olmuş, fakat o ğlu Kanunî Sultan Süleyman devrinde, Osmanlı denizcili ği, deniz ilminde Avrupa’nın denizci devletlerinden daha üstün bir duruma gelmi ştir. Özellikle Barbaros Hayrettin Pa şa, Turgut ve K ılıç Ali Reis gibi kurt denizcilerin devlet hizmetine girmeleri ile onların tecrübe ve maharetlerinden geniş ölçüde faydalan ılmış ve neticede Karadeniz ve K ızıldeniz’den sonra Akdeniz de bir Türk gölü haline gelmi ŝ ve hatta Türk korsanlar ı daha sonra Septe Bo ğazı’ndan geçerek İzlanda adasına kadar gitmişlerdir.³⁰

Özellikle Preveze deniz sava şı siyasî ve iktisadi yönden bir dönüm noktas ı olmuştur. Bu zaferle Akdeniz’de hâkimiyet sa ğlayan Osmanlı devleti Cezayir (1516), Tunus (1534) ve Trablusgarp’ ı (1551) fethetmek suretiyle Bat ı Akdeniz bölgesini kontrolü altına almaya çalı ŝmıştır. Özellikle Cezayir’in Akdeniz’deki Osmanlı ı menfaatlerine sa ğladığı avantajlar, merkezden çok uzaklarda bile önemli siyasî sonuçların alınmasına yardımcı olmuştur. Daha çok Ma ğrip eyaletleri ve sonraları “garp ocakları” olarak anılan bu üç eyalet, kendi gemileriyle aç ıldıkları Akdeniz’de zaman zaman yabancı devletleri güç durumda bırakmıştır. Büyük ölçüde korsan denizcileri bünyesinde ya şatan bu eyaletler 16. ve 17. yüzy ıllarda bilhassa İngiltere, Fransa ve Venedik tüccarlarına zor anlar ya şatmıştır. Fransa ile ilişkilerin dostluk çerçevesinde gelişti ği 16. yüzy ılda, gerek Kanuni Sultan Süleyman tarafından verilen imtiyazlar, gerekse Barbaros Hayrettin Pa şa’nın oluşturdu ğu iyi ilişkiler uzun süre devam etmiştir. Ancak İngiltere’nin Akdeniz pazarlarına girmek için çaba gösterdiği ve Fransa’nın iktidar kavgaları içine dü ŝtü ğü 16. yüzy ıl sonlarında, Garp

³⁰ A.e., s. 14.

Ocakları'nın Bat ı Akdeniz'de korsanlık hareketlerini art ırdığı görülmektedir.³¹ Bu durum aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin bu bölgedeki ticaretine kısmen mani olmuştur. Bu korsanlar zaman zaman Osmanlı ticaret gemilerine saldırımdan geri kalmamış ve bu bölgede güvenli ticareti tehdit edebilen bir unsur haline almışlardır.

I. Süleyman (1520–1566) zaman ında donanma Kuzey Afrika'yı fethedecek ve Akdeniz'de hâkimiyet kuracak bir güce erişmiştir. 7. ve 11. yüzy ıllar arasında Müslümanların hâkimiyeti altında olan Akdeniz, be ş yüzy ıl sonra, özellikle Barbaros'un çabalarıyla Selim ve Kanunî Süleyman zamanlarında, 16. yüzy ılda tekrar bu özelliği kazanmıştır. Barbaros Hayrettin Pa şanın 1531 yılında Mağrip Beyi olarak Osmanlı himayesine girmesi ve 1534 yılı başlarında Osmanlı İmparatorluğu Derya Beyliğine getirilmesiyle denizlerin yönetimi için yeni bir eyalet kurulması, Osmanlı denizciliğinde ve devletin Akdeniz politikalarında önemli bir dönüm noktası teşkil etmiştir.³² 1539 Preveze Savaşı'nda Osmanlıların haçlı donanmasını yenmeleri 1571 İnebahtı bask ınına kadar geçen 30 yıllık süre içinde Akdeniz'de hâkimiyet kurmalarına yol açmıştır. Aslında bu hâkimiyet dönemi Kö lüç Ali Pa şa'nın vefat tarihi olan Haziran 1587'ye kadar uzat ılabilir. Kuzey İtalya şehirlerinin, özellikle Venedik'in Do ğu Akdeniz, Ortado ğu ve Asya ticaretindeki rolleri önemliydi. Venedik'te son bulan ticaret yollar ının birincisi Orta Asya, İran, Hazar'ın Kuzeyi, Kafkasya, Karadeniz ve Balkanları takip ediyordu. İkincisi İran, Suriye ve Anadolu, üçüncüsü ise Hint denizi, Basra körfezi, Suriye veya Kı zıldeniz üzerinden İskenderiye yolunu takip ediyordu. Bu üç yol da Osmanlı ülkesinden geçiyordu. Karadeniz'in ula ştırma ve ticaret aç ılarından önemi, Azak, Kefe, Akkerman gibi Kuzey Karadeniz limanlarının 15. yüzy ıl sonunda Osmanlı hâkimiyeti altına girmesinden sonra artmıştır.

Yabancı tüccarlar, özellikle İtalyan gemiciler, Osmanlı band ırası altında güvenli ve yo ğun bir ticarî faaliyet sürdürmeye başlamışlardır. Bu arada sahipleri Türk ve Müslüman olan gemilerin di ğerlerinin 4–5 kat ı oldu ğunu da belirtmek gerekir. Osmanlılar 16. yüzy ılın ortalarında Akdeniz'in en büyük donanmasına sahip

³¹ İdris Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizcili ği**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006, s. 261.

³² İdris Bostan, "Kanuni, Barbaros ve Akdeniz'de De ğişen Güç Dengeleri", **Do ğu Bat ı Düşünce Dergisi**, Yıl: 9, Sayı: 34, Kasım, Aralık, Ocak, 2005, s. 174.

olunca hem ülke içi ticarete, hem dış ticarete önemli bir güvenlik unsuru oluşturmuşlar, Osmanlı barışını (Pax Ottomana) kurmuşlardır. Kürekli kadırgalardan yelkenli kalyonlara geçiş sürecinde Osmanlıların Akdeniz hâkimiyetleri sarsıntı geçirmiş, ancak 1682'den itibaren kadırgalar yerine büyük ölçüde kalyonların kullanılmaya başlanmasıyla ve 18. yüzyıl başlarında yönetimde Mezomorto Hüseyin Paşa gibi dirayetli amirallerin bulunmasıyla Osmanlı denizcileri tekrar Akdeniz'de söz sahibi olmuştur. Artık Osmanlı donanmasında çok sayıda kalyon bulunuyor ve bu sayede Venediklilerin Akdeniz'de yarım yüzyıldır sürdürdükleri üstünlük ellerinden alınıyordu. Osmanlı donanması kalyonculuk sayesinde 1770 senesindeki Çeşme yenilgisine kadar seksen sene süreyle Akdeniz'deki hâkimiyetini sürdürmüştür.³³

16. yüzyılda fethedilen ülkelere, özellikle Irak ya da Mısır'a Türk tüccarların gelip yerleştikleri pek görülmemektedir. Bunlar Karadeniz'de, Ege Denizi'nde ve seyrek olarak Mısır'la İstanbul arasında iç ticaret ya da kabotaj ticareti yapmaya devam etmişlerdir.³⁴ Bu olgu dolayısıyla Osmanlı Devleti için ileri dönemlerde bu bir sorun olmuştur. Bu bölgelerde siyasi ve askerî üstünlüğünü kaybettiği dönemlerde yerel iktisadi yaşamda kalıcılık olmayınca Osmanlı'nın bu topraklardan kopuşu kolaylaşmıştır. Öncelikle 1571 İnebahtı yenilgisi Batı'nın Osmanlı karşısında psikolojik bir güç kazanmasının önünü açmış ve bu yenilgi Batı'nın teknolojik imkânlarının Osmanlıların üzerine çıktığını göstermiştir.

Daha sonraki yüzyıllarda Akdeniz'deki hâkimiyetin kaybedilmesine en büyük sebep, Osmanlı savaş filolarının arkasında iyi bir deniz ticaret filosunun bulunmaması olmuştur. Bırakılan boşluklardan Avrupa devletleri azamî düzeyde faydalanmış ve Akdeniz ticaretindeki bağlarını canlı tutmuşlardır.

Kanuni'nin ardından gelen II. Selim döneminde Kıbrıs'ın alınması, 70.000 cana mal olduğu gibi, büyük emekler karşılığı meydana getirilen Osmanlı donanmasının, özellikle donanma personelinin yok olmasına sebep olmuştur. Buna karşılık Doğu Akdeniz ticaret yolları tamamen Osmanlıların eline geçmiştir ve

³³ Tabakoğlu, a.g.e., s. 236–237.

³⁴ Robert Mantran, Çeviren: Zeki Arkan, "XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti", **Tarih İncelemeleri Dergisi**, Sayı: 3, İstanbul, 1987, s. 1437.

Akdeniz'in doğusundaki Girit hariç bütün adalar Osmanlı nüfuzuna dâhil edilmiştir.³⁵ Ancak yeni ticaret yollarının geliştirilmesi ve Avrupalıların bu yolları kullanmaya başlaması deniz ticaretini Akdeniz'den okyanuslara kaydırmıştır. Dolayısıyla Osmanlı devleti dünya deniz ticaretinden daha az pay alıyordu. Artık yerli sanayi ürünlerinin karşısında güçlü dış rakipler vardır.

Yine bu dönemde Akdeniz ticaret filoları, Atlantik ticaret filolarının gerisine düşmüştü. Dolayısıyla Atlantik ticareti Akdeniz ticaretinin yerini almaya başladığı gibi, Atlantik filoları Akdeniz ticaretinde önemli rol oynamaya başlamışlardı. Ancak Osmanlı devleti kapitülasyon politikası ile ticarî faaliyetlerin bütün Akdeniz çevresinden uzaklaşmamasını sağlamıştır. Atlantik filolarının Akdeniz ticaretindeki yerleri bunun bir göstergesi sayılabilir.³⁶

Türk gemi yapıcılığı ise, 1560–1616 yıllarında Batı gemi yapıcılığından daha ileri idi. İstanbul Tersanesi diğer yabancı ülkelerin gemi siparişlerini karşılıyordu. Özellikle Venedikliler Osmanlı tersanelerine çok sayıda gemi siparişi veriyordu. İstanbul'da yağ kabanında Hayriye tüccarları adı ile anılan büyük yelken gemileri sahipleri vardı. Bu gemi sahiplerinin ellerinde 10–12 adet açık deniz yelkenli ticaret gemileri mevcuttu. Bu gemiler Hindistan, Arabistan hatta Endonezya'ya ve çeşitli Avrupa limanlarına yük taşımacılığı yapmışlardır. Bu gemi sahiplerinin İstanbul limanına bağlı küçük büyük ticaret gemilerinin adedi 2.600'ü bulmuştu. Bu gemilerin 600 kadarı büyük çapta gemiler olup 3.000 kaptan, 27.000 tayfa çalışmakta idi.³⁷

1580'de bir Osmanlı coğrafyacısı III. Murat'a verdiği bir muhtıradaki Batı ülkelerinin Amerika, Hint ve Sind'e yerleşmelerinin mahzurlarından bahsederek Süveyş kanalını açmayı teklif etmiştir. Yine 1625'de Ömer Talip adlı yazar ülkedeki para buhranını bu olguyla açıklamaktadır. Naima da, 17. yüzyılda ülkenin mamul madde sürüm ve hammadde alım sahası haline gelmesi karşısında endişelerini belirtmektedir. Ona göre geleneksel düşüncede belirtildiği gibi düşman ülkelerin lüks mallarına olan yerli talep, ülke parasının dışarıya kaçmasına yol açar. Bunun için

³⁵ Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu**, a.g.e. s. 19.

³⁶ Tabakoğlu, a.g.e., s. 252.

³⁷ Orhan Kızıldağ, "Dünden Bugüne Ticaret Denizciliğimiz", **Deniz Ticareti Dergisi**, İstanbul Deniz Ticaret Yayınları, Yıl: 2, Sayı: 6, Mart-Nisan 1985, s. 7-9.

yerli mal ı kullan ılmalıdır. D ışarıdan mal getirenlere yerli mal ı verilmelidir ki para içeride kals ın. Oysa Bat ılılar denizyoluyla İslam ülkelerine kuma ř getirip; yapa ğı, tiftik, mazı, şap gibi ihrac ı yasak mallar al ıyorlar ve gemi ile esedı gümü řü; İzmir, Payas, Sayda ve İskenderiye limanlarında ülke ilerine yay ıyorlardı. Ankara, Haleb, Sayda, Trablus ve Lübnan Batı ürünleriyle doluyordu. 17. yüzyılın sonlarında Viyana kuşatmasını takip eden sava şlar, İnan sava şları (1723–1727) ise do ğu s ınırlarının kapanmasına, dolay ısıyla ticarİ faaliyetlerin kesilmesine sebep olmu ştu. 1718 Pasarofça antla şmasından sonra Osmanlı -Avusturya ticarİ münasebetlerindeki tikanıklık giderilmi şti. Bu antla şmaya eklenen ticaret sözle şmesiyle Avusturyalı ve İnanlı tüccarlar, Karadeniz’e girmemek şartıyla, Tuna üzerinden ticarete katılabilecekler ve %5 gümrük vergisi deyeceklerdi. Ancak as ıl Avusturya ticareti Trieste ve Venedik üzerinden gelişme göstermiştir.³⁸

17. yüzyılın ba şları kara yolu ta şımacılığına nazaran deniz yolu ta şımacılığının göreceli olarak verimliliğinin hızlı bir şekilde artmasıyla bir dönüşüm ağı olarak adlandırılrsa da,³⁹ Osmanlı İmparatorluğu bu dönüşüme kayıtsız kalmıştır. Öyle ki 1630’lu y ıllarda İstanbul’da Batı lkelerinin hâkim oldu ğu bir deniz ticareti söz konusudur.⁴⁰

Bu yüzyılın ba şlarındaki okntnn ana sebeplerinden birisi, yeni tip gemilerin yap ımına kar şı duyarsızlıktır. Bu dönemde kad ırğa tipi gemi yap ımında diretilmesi tersanenin kalyon yap ımına ba şlamasını geciktirmi ştir. İlk kalyonun omurgası Haliç tersanesinde 1648 y ılında kızağa konmu ştur. İsim konularak yap ımı tamamlanan ilk kalyonun adı ise Uzunçarşı olarak bilinmektedir.

17. yüzyılın ba şlarında görülen bu oknt alametlerinin bir di ğer sebebi de; gemicilikte yenili ğe uyulmamakta ısrar edilmesi, yani a ğdaş devletler taraf ından tatbik edilen kalyonculu ğun dikkate al ınmak istenmemi ř olmasıydı. Hlbuki denizcilik bak ımından Lepanto’dan sonra, Akdeniz’in çok eskiden beri en mükemmel ve en güzide sava ř gemisi olan kad ırğanın modası geçmeye ba şlamıştı. Artık savaşlarda Türk donanmasına ağır bir darbe indirmiş olan uzun direkli, yelkenli

³⁸ Tabakoğlu, **a.g.e.**, s. 252.

³⁹ Richard Trap, “The Unmaking of the Meditarenan Trade Hegemony: International Trade Rivalery and the Commercial Revolution”, **The Journal of Economic History**, Vol: 35, No: 3, 1975, s. 3.

⁴⁰ Trap, **a.g.e.**, s. 9.

yüksek bordolu 36 toplu Gali'ler moda olmaya başlamıştı. Bu bakımdan, Lepanto deniz savaşı kürek devrinin sonu, yelken devrinin başı olarak kabul edilebilir.⁴¹

1.2.1.2. 1700-1800 Dönemi

Bu yüzyılda Osmanlı çok geniş bir alana yayılmış bir deniz imparatorluğu görünümündedir. Ancak donanması, deniz ticaret filosu ve deniz stratejisi olmayan bir deniz imparatorluğudur. Dünya denizciliğinde önemli teknik gelişmeler olmasına rağmen imparatorluk bu yenilikleri modernleşme hareketleri içinde izleme teşebbüsündedir.

Osmanlı donanmasının 1770'de Çeşme'de uğradığı yenilgi, bahriye tarihinde İnebahtı'dan sonra görülen ikinci önemli felâket olmuştur. Rusların Baltık'tan hareket eden donanmasının, İngiliz ve Danimarkalı denizcilerin kumandası altında Akdeniz'e gelmesi ve Çeşme'de karşılaştığı Osmanlı donanmasını yakmak suretiyle yok etmesi,⁴² Hristiyanların Avrupa ile yapılan deniz ticaretinde ve Osmanlı sınırları içindeki farklı iskeleler arasında yapılan ticarî faaliyetlerde üstünlüğü tamamen ele geçirmeleri, Osmanlı denizciliğini olumsuz etkileyen ekonomik bir tehdit ve siyasî rahatsızlık olarak görülmüştür.⁴³ Bunun üzerine Osmanlı Devlet adamları Bahriye'nin modernleşmesi gerektiği hususunda hemfikir olmuşlardır. Gerek donanmadaki gemilerin ve gerekse idarecilerin eksikliğinin görülmesi Osmanlı denizciliğinde yeterli olmasa da bir gelişmenin önünü açmıştır. Bu dönemde, donanmanın ıslahı için bir takım gayretler sarf edilmiş, fakat tersane ve donanmanın düzenlenmesi ve ıslahı bir plân dâhilinde ele alınıp geliştirilememiş veya devlet bu konuda belirli ve kesin bir politika takip etmek imkânını bulamamıştı.

Osmanlı denizciliğinde asıl önemli gelişme Sultan III. Selim ve kaptan-ı deryası Küçük Hüseyin Paşa zamanında gerçekleşmiştir. Nizam-ı Cedid hareketi içinde tersane ve deniz işlerine özel bir önem veren III. Selim,⁴⁴ tersane ve

⁴¹ Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu, a.g.e.**, s. 20.

⁴² İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesi'nin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sayı: 35, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1994. s. 177.

⁴³ Andre Raymond, **Artisans et Commerçants au Caire au XVIII e Siècle** Damas, 1973, s. 179.

⁴⁴ İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesi'nin Modernleşme Hareketleri Tersanede Büyük Havuz İnşası (1794-1800)", **150. Yılında Tanzimat**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1992, s. 70.

donanmanın tanzim ve ıslahına yönelik planlı bir devlet politikasını uygulamaya koymuştur. Bu dönem boyunca devam edecek olan ıslahat çabaları birtakım gelişmeler yaratabilmiştir. III. Selim tahta geçtikten bir kaç sene sonra, 10 Mart 1792 tarihinde sütkardeşi Küçük Hüseyin Paşa'yı Kaptan-ı Deryalık makamına getirmesi, bu işe vermiş olduğu ehemmiyeti göstermesi bakımından önemlidir. Küçük Hüseyin Paşa bu mevkide kaldığı on iki yıl zarfında kendisine geniş imkanlar veren III. Selim'in ıslahat plânlarına harfiyen uyarak donanmayı ve Tersane'yi en iyi İngiliz ve Fransız örneklerine göre ve yabancı teknisyenlerin yardımı ile Avrupa ayarında ıslah etmiştir. Bundan dolayı modern Osmanlı denizciliğinin hamisi olarak şöhret kazanmıştır.⁴⁵

III. Selim devrinde gerek Tersane ve donanmanın ve gerekse Bahriye Mektebi'nin ıslahı için yabancı uzmanlardan faydalanılmış, ancak onlara bu kurumların yönetimi kayıtsız şartsız teslim edilmemiştir. Onların sadece öğretici sıfatından ve teknolojik birikiminden yararlanılmıştır. Onlardan beklenen denizcilikte yetenekli insanlar yetiştirmeleri olmuştur.

Bu dönemde çeşitli tersanelerde sürekli ve hızlı bir şekilde yeni gemiler inşa edilmekteydi. Bunlar şu şekilde detaylandırılabilir:

- § Tersane-i Amire Sahası Tezgâhları
- § Gemlik Sahası Tezgâhları
- § Akdeniz Boğazında Sultaniye Sahası Tezgâhı.
- § Limni Adası Tezgâhı
- § Midilli Adası Tezgâhı
- § Bodrum Sahası Tezgâhı
- § Rodos Adası Tezgâhı
- § Karadeniz sahilindeki Ereğli Sahası Tezgâhı
- § Sohum Sahası Tezgâhı
- § Sinop Sahası Tezgâhı
- § Kalas Tezgâhı

⁴⁵ Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu**, a.g.e., s. 30.

§ Sisam Tezgâhı

§ Misivri Tezgâhı

III. Selim'in önce Tersane'yi bir nizam altına almakla başlattığı reformlar, bilahare gemi inşaatı ve diğer denize taalluk eden sahalara teşmil edilmiş ve bu arada müstakil bir Tersane Hazinesi kurularak malî bir takım imkânlar sağlanmıştır. Fakat gemiler için çok lüzumlu olan teknik personel ve savaşçı askerlerin yetiştirilmesine, dış sorunlar ve iç huzursuzluklar bir türlü fırsat vermemiş ve neticede gemileri sevk ve idare edecek yeterli bir kadro oluşturulamamıştır.⁴⁶

Öte yandan bu dönemde Karadeniz'de Rusya ile ticaret yapmaya başlanmıştır. Uzunca bir zaman zarfında (Karadeniz'in bir Osmanlı gölü olduğu sürede) burada ticaret yapamayan Ruslar 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla bu hakkı kazanmışlardır.

1780–1784 yılları arasında Rusya'ya gitmek için Karadeniz'e çıkan gemiler, bu tarihlerde Rusya'nın idaresinde bulunan Azak bölgesine gidiyorlardı. Uğradıkları limanlar arasında Azak, Taygan, Yenikale ve Potekali yer alıyordu. Rusya'nın topraklarını genişleterek Kırım'ı (1783) ve Özi'yi (1789) alması ve Yaş Antlaşması'yla (1792) Bug ve Dinyester nehirleri arasında ele geçirmesinden sonra bölgede kurduğu Kerson (1778) ve Odesa (Hocabey, 1794) şehirleri liman olarak gelişmeye başlamıştır. Bu sebeple Osmanlı gemilerinin gideceği Rusya iskeleleri artmıştır. Nitekim yeni Rus ticaret limanlarının kurulmasından sonra Osmanlı ticaret gemileri ilk defa 1784'te Kerson ve Özi'ye, 1785'te Kırım, Balıklava ve Gözleve'ye, 1801'de ise Hocabey'e (Odesa) gitmeye başlamışlardır. Rusya'ya giden gemilerde taşınan mallar arasında ihracı yasak olanların dışında başta kuru yemiş, kuru üzüm, hurma, ham sirke, sirke, limon suyu, limon, portakal, taze meyve, keçiyoynuzu, zeytin, süpürge, hamr (içki) gibi maddeler vardı. Bunlardan limon, portakal ve taze meyve sadece kış aylarında, diğerleri ise senenin her mevsiminde taşınıyordu. Bu yiyecek maddeleri Akdeniz adaları, İzmir, Sisam, Mudanya, Nakşa, Bozcaada, Bandırma ve civarından temin ediliyordu. 19. yüzyılın ortalarına doğru

⁴⁶ A.e., s. 52-88.

gemiler ço ğunlukla bo ŝ gittikleri için defterlerde bu konularda bilgi bulunmamaktadır. Osmanlı tüccarının getirdiği madde ise sadece zahireydi.⁴⁷

18. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunun en fazla d iş ticarete bulunduğu ülke ise Fransa'dır. Bilinen bütün veriler XVIII. Yüzy ıl boyunca 1789 ihtilaline kadar Fransa'nın Türk d iş ticaretinde genellikle birinci yeri i ŝgal etti ği gerçe ğini göstermektedir.⁴⁸ Fransızlar, çok say ıdaki "Tartane" gemileriyle imparatorlu ğun farklı iskeleleri aras ında Türkler ad ına yaptıkları deniz ticarî ta ŝımalarından büyük kârlar elde etmişlerdir. Osmanlı İmparatorluğundaki en ufak liman kentlerinden bile, tüccarların menfaatlerini gözeten bir konsolos veya konsolos vekili bulunuyordu.⁴⁹ Akdeniz'in Osmanlı hâkimiyeti altındaki bölümünde taşıma kapasiteleri 150–350 ton arasında de ğişen 200'e yakın Fransız gemisi faaliyette bulunmaktaydı. Bu gemiler, iki bölge arasındaki mesafenin yakınlığı ve hızlı seyretmeleri nedeniyle, yılda 2 sefer yapabiliyorlardı. Millî ticaret faaliyetlerinde kullanılan gemilerden ba ğımsız olarak, Türkler, yaklaşık aynı say ıda gemiyi, farklı eyaletler aras ında ihtiyaç duyulan gıda maddeleri (denree), sabun, zeytinya ğı, pirinç, kahve ve di ğer meyvelerin tedarik edilmesinde kullanıyorlardı.⁵⁰

Diğer taraftan bu yüzy ılda kıyı ŝehirleriyle ba ğlantıyı sa ğlayacak olan karayollarının geli ŝtirilememesi ve üretimdeki dura ğan yapı nedeniyle mal hareketlerinin fazla olmaması nedeniyle deniz ta şımacılığı 18. yüzyılda Osmanlı için önem arz etmemi ştir. Aslında deniz ta ŝımacılıđını özendirecek ko ŝullar olsa bile, Osmanlı hükümetleri di ğer ula ştırma yatırımlarında oldu ğu gibi burada da mâli sıkıntılarla karşı karşıyaydı. Bu nedenlerle Osmanlı kendi "millî" deniz ula ŝtırmasını çok yavaş geliŝtirebilmiştir. 18. yüzyılda Osmanlı kıyı ta ŝımacılıđında da Avrupalılar daha iyi gemilere sahip olmaları ve kabotaj hakları nedeniyle önder bir konuma sahiptiler. 19. yüzy ılda Avrupa'da meydana gelen İngiliz-Fransız sava şı,

⁴⁷ Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, A.e.**, s. 336.

⁴⁸ Virginia Paskaleva, "Osmanlı Balkan Eyaletlerinin, Avrupalı Devletlerle Ticaretleri", **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, Cilt: 27, No: 1–2, Ekim 1967-Mart 1968, s. 59.

⁴⁹ Elias Abesci, **Etat Actuel de l'Empire Ottoman**, A Paris, Chez La Villette, Libraire, 1798, s. 63.

⁵⁰ M.de Chenier, **Revolutions de l'Empire Ottoman, et Observations Sur Les Progres, Sur Les Revers, Sur L'etat Present de Cet Empire**, A Paris, Chez L'Auteur(et) Bailly, Libraire, 1789, s. 47.

Avrupalıların Osmanlıdaki denizcilik faaliyetlerinin azalmasına yol açarken Yunan gemiciliğinin önem kazanmasıyla sonuçlanmıştır.⁵¹

1.3. Kapitülasyonlar ve Osmanlı Denizciliği

1.3.1. Kapitülasyonların Ekonomiye ve Denizciliğe Etkileri

Kapitülasyon ve benzeri uygulama ve imtiyazlar ne Osmanlı devletiyle başlamış ve ne de Osmanlı devletiyle birlikte sona ermiştir. Ticarî kolaylıklar tanıma, vergilerden muaf tutma, başka bir devlete belli oranlarda ticarî serbestlik hakkı verme Osmanlılardan önce de sonra da çeşitli devletler tarafından uygulanmıştır. Birçok ilk, orta ve yeniçağ devleti ticareti geliştirmek için bu yöntemi kullanmıştır. Anadolu Selçuklular ı, Beylikler, Memlûklar, Bizans, İngiltere vs. hep dış ticaret serbestisini sağlamak için bu yöntemi izlemişlerdir.

Anadolu Selçuklu Devleti hükümdarları tarafından ilk defa XIII. Yüzy ılda Hıristiyan devletlere ahitnameler verilmeye başlanmıştır. Ahitnameler bugünkü anlaşmalardan farklı olarak, yabancı lara imtiyaz tanıyan belgelerdir. Anadolu Selçuklu sultanları Antalya ve Sinop gibi önemli limanların fethinden sonra, deniz aşırı ülkelerle ticarî ilişkilerini geliştirmeye ve Hıristiyanlara ahitnameler vermeye başlamışlardır. Selçuklu sultanları ilk ahitnameleri Venediklilere ve Kırım Krallığı'na vermişlerdir. Bu ahitnamelerde tüccarlara Türk topraklarında ticaret serbestisi, kendileri ve malları için güvenceler verilmekte, gemileri bir tehlikeye uğradıkları takdirde sığınma hakkı tanınmaktadır. Beylikler döneminde Selçukluların vermiş olduğu ahitnamelerdeki hükümler aynen korunmuş ve ayrıca Venedik ülkelerine zarar veren Türk gemilerine yardım edilmeyeceği, Türk gemilerinin Girit ve Venedik ülkelerine zarar vermeyecekleri ve Venedik gemilerinin Türk sularında zarar görmesi halinde zararlarının tazmin edileceği taahhüt altına alınmıştır.⁵²

Orhan Gazi'den (1326–1360) itibaren Osmanlı Beyliği de bu sistemi benimsemiştir. I. Mehmet (1451-1481) İstanbul'un fethinde yakınlık gösteren Cenevizlilere ahitname vermiştir. II. Bayezid ve I. Selim bu ahitnameyi yenilediler.

⁵¹ Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Devletinde Ulaştırma Sistemi ve Demiryollar ı", İTO, **1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu**, 21-23 Kasım 1985, İzmir, 1985, s. 30.

⁵² Melek Delilbaşı, "Ortaçağ'da Türk Hükümdarları Tarafından Batılılara Ahitnamelerle Verilen İmtiyazlara Genel Bir Bakış", **Bellekten**, C: XLVII, Sayı: 185, İstanbul, 1983, s. 95-96.

Yine II. Mehmet'in Venediklilere verdi ği imtiyaz da önemlidir. Daha sonra, evvelce Memlûklar tarafından Fransa'ya verilen imtiyaz ı I. Selim (1512–1520) 1516'da, I. Süleyman (1520–1566) 1528'de onaylam ı şlardır. Fransa'ya verilen bu imtiyaz Osmanlı sultanları II. Selim (1566–1574), III. Murat (1574–1595), I. Ahmet (1603–1617), IV. Murat (1623-1640) ve İbrahim (1640-1648) zamanlarında yenilenmiş, IV. Mehmed (1648–1687) zaman ında, 1669'da geni şletilmiştir. Benzer ahitnameler zamanla Dubrovnik (Raguza), İngiltere, Danimarka, Prusya ve Belçika'ya da verilmiştir.

Kapitülasyonların esas maddelerini sıralarsak;

1. Osmanlı devleti imtiyazın verildi ği ülkenin tüccarlarının kendi topraklarına serbestçe gelip gitmelerine ve ticaret yapmalarına müsaade eder.
2. Tüccarların can ve mal güvenlikleri sağlanır.
3. Ölümleri halinde mirasları ülkelerindeki varislerine intikal eder.
4. Aralar ındaki anlaşmazlıklar kendi hukuklarına göre halledilir. Yerli tüccarlarla anlaşmazlıklarında ise Osmanlı mahkemeleri yetkilidir.
5. Ba şkalarının borçlarından dolayı takibata uğramazlar.
6. Mallar ını istedikleri yerde satarlar.
7. Mal getirip götürdüklerinde genellikle % 2–5 gümrük vergisi ödeyip başka vergi ödemezler.
8. Getirdikleri para vergiye tâbi de ğildir.

Bilindi ği gibi İstanbul'un fethinden hemen sonra Türkler Karadeniz'deki deniz ticaretini kendi tekellerine almakla birlikte Cenevizli, Floransalı ve sonra da Venediklilere ticarî ayrıcalıklar vermişlerdir.⁵³

1528'de I. Fransuva Osmanlı Sultanı I. Süleyman ile görüşmelere başlamış ve Osmanlıların izniyle Fransız gemileri İskenderiye üzerinden geçen baharat ticaretinde Venedik ve Barselona ile rekabete girişmiştir. Memlûklular tarafından alınmakta olan % 10 vergi Osmanlılar tarafından %5'e ve daha sonra %3'e

⁵³ Mantran, a.g.e., s. 1435.

düşürülmüştür. “Venediklileri, para kaybeden birer tüccar” olarak görmenin ötesinde Türkler onları hakaretlere tahammül eden insanlar olarak küçük görürlerken Fransızlara saygı duymuşlar ve Fransızlar bu avantajlı durumdan yararlanarak Levant ticaretinde Venediklileri geride bırakmışlar, zamanla ticaret hacimlerini genişletmişler ve Levant’ta kendilerine iyi bir yer elde etmişlerdir.⁵⁴

Osmanlıların Doğu ile Batı arasındaki ticareti en iyi şekilde de ğerlendirme gayeleri vardı. Bu sebeple sağlam bir “Dış Ticarî Politika” ya ihtiyaç vardı. Bu noktada Osmanlılar “Kapitülasyon” politikasını kendilerine esas kabul ettiler. Osmanlıların bu politikada iki önemli düşünce olmuştur. Birincisi, Osmanlı topraklarından transit olarak geçen ve ülkeden ihraç edilen mallardan vergi alıp gelir sağlamaktı ki, bu malî amaçtı. Diğeri ise, politik olup Osmanlı Devleti’nin kendi emniyet ve çıkarlarını korumak gayesiyle batılı devletlere bir takım imtiyazlar vererek devletlerden birini diğerlerine karşı kullanmaktı. Osmanlılar ilk ticarî imtiyaz hakkını 1352 tarihinde Cenevizlilere vermişlerdir. Bu tarihten sonra bu tür imtiyazların diğer Avrupa krallık ve devletlerine de verildiği bilinmektedir. Meselâ Fransa (1536), İngiltere (1580), Hollanda (1612), iki Sicilya Krallığı (1737), Danimarka (1756), Prusya (1761) ve İspanya (1738) bu ülkeler arasında sayılabilir.⁵⁵

Osmanlı İmparatorluğu, Avrupa devletleri açısından önemini korumaya devam ediyor, bu da kapitülasyonların imzalanması ve konsoloslukların kurulmasıyla kendini belli ediyordu. Böylece Fransa’nın 1535 yılında elde ettiği kapitülasyonlar 1569, 1581, 1604 yıllarında yenilenmiştir. Kendilerine 1579 ve 1597’de buna benzer ayrıcalıklar verilen İngilizler 1581’de Levant Company’yi kurmuşlardır. Hollandalılar ise 1612 yılında kapitülasyonları elde etmişti. Bununla birlikte Venedik oldukça sağlam bir durumda bulunuyordu. 17. yüzyılın başında, hâlâ Doğu Akdeniz’in birinci tüccar devletiydi. Bu kapitülasyonların verildiği zamanki Osmanlı ticareti üzerinde etkisi çok zayıf bir şekilde duyulmaktaydı. Fakat Batılılar artık ilk adımı atmışlardı.⁵⁶

⁵⁴ Lybyer, **a.g.e.**, s. 153.

⁵⁵ Ahmet Zeki İzgüer, “Osmanlı İmparatorluğu Tarafından Avusturya’ya Verilen İmtiyazlara Dair,” **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, İstanbul, 1989, s. 59.

⁵⁶ Robert Mantran, “XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Ticaretin De ğişmesi”, **E.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi**, Cilt: 3, İzmir, 1987, s. 160.

Avrupalı tüccarlar, kendi hareketlerini kolaylaştıran ve imparatorluğun başkente uzak şehirlerindeki yabancı toplulukların büyümesine olanak veren kapitülasyonlardan faydalanıyorlardı. Bu yerleşme, aralıksız düzenli bir şekilde herkesi kapsamına almıyordu. Böylece 17. yüzyıl başında köprübaşıyı tutmuş olan Fransızlar, 1615 ve 1675 dolaylarında bir geri çekilme evresine geldiklerini anlamıştır. İngilizler ve Hollandalılar bunun tersine 17. yüzyılın ortasında ticaretlerini en yüksek düzeye ulaştırmışlardır. Bu dış ticaret alanında deniz ticaretinin her zaman kara ticaretine üstün geldiğini belirtmek uygun olur; konsolosluk raporları da bunu kanıtlamaktadır. Ege Denizi hala gemilerin üzerinde en fazla dolaştığı alan olmuştur. Doğu'nun (Levant) iskeleleri Avrupalıya da Osmanlı gemilerinin sürekli varlığına tanık oluyorlardı.⁵⁷

Ahitname bahsedilmiş devletlerin tüccarları (müste'min), Osmanlı ülkeleri dâhilinde imtiyazlı bir statüye sahip bulunmakta, Osmanlı kanun ve nizamlarını çiğnemedikleri müddetçe canları ve malları devlet teminatı altına alınmakta; tespit edilen gümrük resimlerinin dışında herhangi bir istekle karışılmayacakları garanti edilmekteydi. Kısaca, tüccarlara, Osmanlı topraklarında en mükemmel şartlar altında ticaret yapma imkânı sağlanmış bulunuyordu.⁵⁸

Ancak geçen zaman içerisinde bilindiği üzere Osmanlı Devletinin hem siyasi hem mâli açıdan büyük umutlar bağladığı kapitülasyonlar kendini vuran bir silaha dönüşmüştür. Siyasi açıdan artık Avrupa'nın birçok devleti bu imtiyazlardan faydalandığı için bu devletler arasında birbirlerine karşı kullanılabilecek bir fark kalmamıştı. Aynı zamanda bu devletler sanayi devrimleriyle birlikte ekonomik ilerlemede Osmanlı'nın çok önüne geçtikleri ve Osmanlılar da bu mallara ihtiyaç duyduğu için Osmanlı ülkesi ürettiklerini satacakları bir pazara dönüşmüştür. Üstelik bu pazar aynı zamanda imtiyazlarından ve borçlanmalardan dolayı daha karlı bir hale gelmiştir. Ülke dışına çıkan para giren paranın çok daha üstündeydi.

⁵⁷ A.e., s. 162.

⁵⁸ Mübahat S. Kütükoğlu, "Tanzimat Devrinde Yabancıların İktisadi Faaliyetleri", **150. Yılında Tanzimat**, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1992, s. 91.

1.3.2. Kapitülasyonların Kaldırılmasına Dair Girişimler ve Denizciliğe Etkileri

Osmanlılar, 18. yüzyılda da kapitülasyonları Batılılara karşı bir silah olarak kullanmaya devam etmiş, ancak sistem giderek kendi aleyhlerine işlemeye başlamıştır. Batılılar, devlet zayıflayınca kapitülasyonların karakterini değiştirerek Osmanlı ülkesinin hammadde alım ve mamul madde sürüm sahası olmasını sağlayıcı politikalar izlemeyi yoğunlaştırmışlardır. Devlet ise malî endişelerle buna karşı ciddi bir tepki duymamıştır. III. Selim'in (1789-1807) kapitülasyonların gerçek anlamıyla uygulanması yolunda mücadele etmesi sonuç vermemiştir. Bu yüzden yerli sanayi baltalanırken, iç ve dış ticarete önemli yere sahip gayrimüslim Osmanlı tebaası yabancı devletlerin himayesine girerek Müslüman tüccarlara karşı tekelci özellikler kazanmışlardır.⁵⁹

Bu tekelci özelliklerden birisi olan 1838 Balta liman anlaşması* Osmanlı malîyesini yıpratırken, diğer taraftan kendisine tabi devletlerin yararına işlemiştir. Örneğin Bulgaristan sözleşmelerden yararlanarak ihracatını arttırmıştır. Serbest ihracat üzerindeki Türk baskısını kalkınca Selanik limanı senede 100.000 tonajlık düzeye ulaşmış, Mısır 1853'te İngiltere'ye 550 bin quarter tahıl göndermiştir. İzmir ve Beyrut şehirlerine 1840'larda 200 gemi gelirken 1853'te bu rakam 4000'in üzerine çıkmış ve ithalat ihracat tutarı 18 bin dolar'a çıkmıştır. Trabzon kanalıyla yapılan ithalat, ihracatın dört katını bulmuştur. 19. yüzyılın ikinci yarısı batılı devletlerin bu sözleşmenin yarattığı düzeni ve koşulları koruma çabalarıyla geçmiştir.⁶⁰

Osmanlı Devleti'nin kapitülasyonlardan kurtulmak için Paris Konferansı (1856) sırasında yaptığı teşebbüs başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Ali Paşa kapitülasyonların kaldırılmasını istemiştir. Kongreye katılan devletler kapitülasyonların kaldırılacağına söz vermiş ancak bunu hiçbir zaman gerçekleştirmemişlerdir. Osmanlı İmparatorluğu 1869 ve 1871 yıllarında kapitülasyonların kaldırılması için yeni girişimlerde bulunmuş, fakat bundan da sonuç alamamıştır. 1908 yılında ilan edilen II. Meşrutiyet döneminde de

⁵⁹ Tabakoğlu, a.g.e., s. 261.

* Detaylı Bilgi İçin Bkz. 1838 Ticaret Sözleşmesinin Metni Ek -13'te verilmiştir.

⁶⁰ Ahmet Yücekök, "Emperyalizm Yörüngesinde Osmanlı İmparatorluğu 1838 Ticaret Sözleşmeleri", A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, XXIII, 1, 1968, s. 415.

kapitülasyonları kaldırma girişimleri sürdürülmüştür.⁶¹ İttihat ve Terakki yönetimi Birinci Dünya Savaşı'na girerken (1914) aynı yönde ikinci bir adım atarak kapitülasyonları tek taraflı olarak kaldırmıştır, ancak savaşın yenilgi ile sonuçlanması bu teşebbüsün başarısız olmasına yol açmıştır. Hükümetin bağımsızlığına darbe vuran, millî sanayi ve ticaretin büyümesinin önünde bir engel olan kapitülasyonlar ancak Lozan antlaşması (1923) ile kaldırılabilmiştir.⁶²

1.4. Osmanlı Dönemi Limanları

Limanlar, Denizcilik faaliyetlerinin alt yapılarını oluşturmakta ve ülke ekonomilerinde önemli yer teşkil etmektedir. Hinterlandın geniş bir alana yayılması ekonomik dinamizmi ve sosyal yaşamı devamlı geliştirmektedir. Osmanlı devletinde limanlar yerleşim birimlerinin hep çekirdeğini oluşturmuş ve daima stratejik özelliklerini korumuşlardır. İmparatorluğun bugünkü sınırlarımız dâhilinde tarih boyunca hiç değişmeyen en faal iki büyük limanı İstanbul ve İzmir limanlarıdır.

1.4.1. İstanbul Limanı

Osmanlı Devleti'nin ticarî muamele yaptığı başlıca iskeleler; gelen eşyanın nakledilecekleri yerlere yakın olması gerekliliğine göre çeşitli denizlerdeki iskelelere göre taksim edilmişti. Birinci derecede başlıca iskele doğu olarak İstanbul limanıydı.⁶³

İstanbul'un 1453'te fethiyle kent tarihinde açılan yeni dönem, kent yaşamının diğer tüm alanları gibi doğu olarak limanda ve liman faaliyetinde de kendini göstermiştir. Gerçi, çok uzun sürmediği anlaşılan bir geçiş evresinden sonra çoğu şey, başlangıçta eskisi gibi kalmıştır. Bizans'ın son döneminde Haliç, savaş çıktığında girişini kapatılabilen ve kıyılarından çeşitli ticarî ulaşım için yararlanılan, geniş bir ticaret limanı haline gelmiştir. Ayrıca kentin güney kıyısında donanma için çevresi tahkim edilmiş bir liman olarak Kontoskalion vardı. Bütün bunlar ilk zamanlar aynı kalmıştır. Girişi 600–700 metre enindeki, ortalarında 45 metre

⁶¹ Osman Nebioğlu, **Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Tisa Matbaası, Ankara, 1986, s. 17.

⁶² Reşat Ekrem, **Osmanlı Muahedeleri Kapitülasyonlar 1300–1920 ve Lozan Muahedesi 24 Temmuz 1923**, Türkiye Matbaası, İstanbul, 1934, s. 402.

⁶³ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, II. Cilt, 4. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1983, s. 685.

derinliğe ulaşan eski adıyla Altın Boynuz, yeni adıyla Haliç, ortaçağın küçük gemileri için genelde aşırı büyük sayılabılırdi. 13. yüzyıldan itibaren iyice büyüyen gemiler için ise, 19. yüzyıla kadar hemen hemen tüm ziyaretçilerin büyük övgüsünü kazanan ideal bir demirleme yeriydi. Bu koy, iki yanında yükselen tepelerle İstanbul'da sık sık fırtınaya çeviren güney ve kuzey rüzgârlarından büyük ölçüde korunmuştu. Sadece, İstanbul'da pek sık görülmeyen doğu rüzgârları, güney kıyısında, yani Sirkeci yada Eminönü'nde bulunan gemiler için tehlikeli olabilirdi. Galata önlerinde demirli gemiler o zaman bile yeterince korunuyordu. Haliç güneyden esen fırtınalar ve doğu rüzgârları sırasında görülen hafif dalgalanma bir yana bırakılırsa, sakin ve akıntısı az bir sudur. Marmara Denizi'nden gelen gemiler koya giriş sırasında bazı güçlüklerle karşılaşıyorlardı, çünkü daha ilk çağdaki gezginlerin yazdığı gibi Fatih Sultan Mehmed'in 1468'de sarayını yaptırdığı, bugün Sarayburnu diye anılan yarımada'nın ucuna kuzey yönünden güçlü bir akıntı vuruyordu. Dolayısıyla kuzey rüzgârları eserken gemiler Sarayburnu'nu dolaşıp limana girmekte hayli güçlük çekiyorlardı. Kızkulesi hizasına kadar çikıp oradan Haliç'e doğru dümen kırmak zorundaydılar.⁶⁴

Burada gerçekleşen kazaların uzun listesi de, ilk buharlı gemilerin bile çektiği güçlükleri göstermektedir. Genellikle yeni gelen gemiler önce Haliç önüne demirliyor, ancak yükleme ve boşaltma için doğrudan kıyıya yanaşabiliyorlardı. Haliç'in her iki yakasında kıyıları dik bir yamaç oluşturarak derinleştiğinden, daha sonraki yüzyılların büyük ticaret gemileri için bile malları basit kalaslar üstünde aktarma imkânı vardı. İstanbul limanındaki kışullardan söz eden tüm yazarlar bu özelliği diğer limanlara göre büyük bir avantaj olarak belirtmişlerdir.

18. yüzyılda Haliç'in güney kıyısı yine kentin iaşesi için kullanılırken, kuzey kıyısının batı kısmında tersanenin kurulmasından itibaren sadece donanma bulunuyordu. Galata önlerindeki doğu kısmı ise ağırlıkla uzak bölgelerle ticarete ayrılmıştı. Bu yüzyılda başlayan reformlar sonucu, ahşap yelkenli gemiler yerlerini yavaş yavaş demir gövdeli gemilere bırakmıştı. Avrupa'da artık dönem sanayi devrimine aitti ve deniz taşımacılığı bu gelişimden kaçınılmaz olarak etkilenmişti.

⁶⁴ Wolfgang Müller-Wiener, **Bizans'tan Osmanlıya İstanbul Limanı**, Çeviren: Erol Özbek, Yayına Hazırlayan: Ayşe Berktaş, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998, s. 42.

Buhar gücüyle çal ışan motorların kullan ıldığı gemiler Avrupa limanları aras ında gidip gelmeye baş lamıştır. 1841’de ilk pervaneli buharlı gemi 420 ton navlunla Liverpool’dan İstanbul’a sefer yapmıştır. Ancak İstanbul limanında geleneksel olarak kentin ihtiyaç maddelerini taşı mada kullan ılan küçük yelkenliler 19. yüzy ıl ortasından sonra da önemli rol oynamaya devam etmiştir.⁶⁵

18. ve 19. yüzy ıl İstanbul Limanı, tersane durumu ve faaliyetleri ise şu şekilde özetlenebilir: III. Selim’in padi şahlığı döneminde (1789 -1807), havuzlar sahasının Kas ımpaşa kap ısı 1801 yılında, padi şahın sükrede şisi Küçük Hüseyin Pa şa’nın kaptan-ı deryalığında yapılmıştır. Tersanenin numaralı taş havuzu III. Selim devrinde kaptan-ı derya Giritli Hüseyin Pa şa tarafından tamamlanmıştır. Haliç Tersanesi bu dönemde; 118 top’lu Mesudiye kalyonu (1789), 128 top’lu Selimiye kalyonu (1795), 82 top’lu Badeî Nusrat, 76 toplu Arslan- ı Bahrî, 76 top’lu Asar- ı Nusrat. 72 top’lu Bahri zafer, 50 top’lu Besken-i Gaz ı, 50 top’lu Hümayi Zafer gibi gemilerin yap ımını tamamlamıştır. II. Mahmut da tersaneye gereken önemi vermiş ve tezgâhlarda demirden su mavnaları yap ımına baş lanmıştır. İki numaralı havuzun yap ımını II. Mahmut döneminde baş layarak 1825 yılında bitirilmiştir. Bu dönemde Haliç Tersanesi’nde; 64 top’lu Nusratiye (1835), Tefikiye (.1836), Şadiye (1836), 64 top’lu Piri Şevket (1837) denize indirilmiştir. 1837 yılında Amerikal ı F. Rhodes’in çal ışmaları ile ilk buharlı gemi yap ımına baş landı. Abdülmecit (1839–1861) döneminde üçüncü bir havuza gerek görülmüş ve Azapkap ı taraf ında bir numaralı havuzun yap ımı 1857 yılında baş lanmıştır. 1861 yılında Abdülmecit’in ölümünden sonra havuz yap ımı aksam ış, 1861-1869 yılları aras ında 7–8 yıllık bir aradan sonra Abdülaziz döneminde yap ım tamamlanarak 1870 yılında kullanılmaya baş lanmıştır. Abdülaziz döneminde üç numaralı havuzun genişletilmesi çalışmalarına girilerek, 1876 yılında bitirilmiştir. Bu dönemde Türk donanması Avrupa’nın 2. büyük gücü olmuş, ancak gemi yap ımında Avrupa tezgâhlarına ve yabancı teknik elemanlara olan istek süregelmiştir. II. Abdülhamit döneminde Haliç Tersanesi büyük gemiler yapabilecek bir durumda bulunuyordu. Örne ğin; 1881 yılında Şat Ganbotu’nu yapan tersane 1885 yılında Hamîdiye zırhlısını büyük ölçüde onarmış ve 1884 yılında Şimşiri hücumbotunu denize indirmiştir. Sonraki yıllarda, zırhlı, korvet

⁶⁵ A.e., s. 79.

ve firkateyn yapımı sürdürülerek, 1887 yılında Heybet Nüma ve 1890 yılında Şahin-i Derya denize indirilmiştir. II. Abdülhamit'in 33 yıl süren padişahlığının özellikle son dönemlerinde tersane çalışmaları aksam ış ve gemilerin yurt d ışından alınması sonucu, bakım ve onar ım çalışmalarına yöneltildi ği tir. Bu dönemde tüm çabalara ra ğmen ulti ke yönetiminin kendi tersanesinde gemi yapmaya ikna edilmesi mümkün olmamıştır. Haliç Tersanesi, I. Dünya Sava şı'nın ııkması sonucu Türk denetimi d ışında bir İngiliz kurumu durumuna gelmiştir.⁶⁶

1.4.2. İzmir Limanı

Şehir Osmanlı yönetimine kesin olarak 1426'da girmi ştir.⁶⁷ Bu tarihten itibaren İzmir Osmanlıların yönetim örgütü ile belirlenen bir bölgenin uzmanla şmış bir zanaat ve d ış ticaret merkezi olarak geli şecek ve Anadolu'dan gelecek uzun mesafeli ticaret yollarının son limanı olma özelli ğini sürdürecektir.⁶⁸

İzmir, 16. yüzyıl başlarında Osmanlı düzeninin ekonomik açıdan de ğersiz bir limanı durumunda oldu ğu, Osmanlı başkentinin ve ordusunun meyvesini, tah ılını ve ipli ğini sağ larken, Çe şme, Bursa, İstanbul, Antalya ve di ğer güney limanlar ından gelen veya Ceneviz kontrolündeki Kos adas ından gelip Çe şme'ye demirleyen ama asla körfeze girmeyen gemiler tarafından getirilen lüks mallar ın Bat ı Anadolu'daki kayna ğı durumunda oldu ğu tur.⁶⁹ 16. yüzyıl başlarında Ege Bölgesinin geli şen uluslararası ticaret eksenlerinin d ışında kalması, ayrıca art ı ürünün bölge d ışından denetlenmesi gibi sebepler İzmir'in gelişimini olumsuz yönde etkilemi ştir.⁷⁰ 16. Yüzyılın sonlarında İngiliz ve Hollandal ı tüccarlar ın Do ğu Akdeniz'e yönelerek ticarî ilişkilerini artırmaları ile İzmir d ış ticaret yönünden giderek önem kazanmaya başlamıştır. Bu şekilde Bat ı ile deniz arac ılı ğıyla yapılan alışverişlerin hareket noktasının daha bat ıya kaymış olmasıyla İzmir, İran-Halep arasında işleyen ticaretin bir bölümünü kendisine çekebilmiştir.

⁶⁶ "Haliç Tersanesinin Tarihçesi", **Denizati Dergisi**, Cilt: 1-4, 1974, İstanbul, s. 43.

⁶⁷ Zeki Arıkan, "Akdeniz'de Bir Liman 15 ve 16. Yüzyıllarda İzmir", **Üç İzmir**, Yapı Kredi Lmt. Şti, İstanbul, 1992, s. 59.

⁶⁸ A. Necdet Sözer; " İzmir Ege'nin Metropolü", **Ege Co ğrafya Dergisi**, E.Ü.Edebiyat Fakültesi, İzmir, Nisan 1988, s. 5.

⁶⁹ Daniel Goffman, **17. Yüzyıl Öncesi İzmir**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara, 2003, s. 75.

⁷⁰ İlhan Tekeli, "Ege Bölgesinde Yerleşme Sisteminin 19. yy.daki Dönüşümü", **Üç İzmir**, Yapı Kredi Lmt Şti., İstanbul, s. 125.

Dünya ticaretindeki de ğişimler sonucu yabancı tüccarlar 1570’li yıllardan sonra Batı Anadolu ticaretini geli şime zorlam ış, Osmanlı İmparatorluğunun kar şı çıktığı, Celali isyanlarının olduğu, köylülerin ekili tarlalarını terk ettiği bir durumda İzmir liman şehri, Levanten ticaretinin merkezi olmuş, İzmir’in ekonomisi sosyal ve ekonomik felaketler Batı Anadolu’yu kasıp kavururken bile gelişme kaydetmiştir.⁷¹ 1860’lara kadar İzmir limanında muntazam bir rıhtımın bulunmaması gemilerin yükleme ve boşaltma işi bakımından güçlükler yarattığı gibi, kaçakçılığa büyük çapta imkân sağlamakta ve neticede gümrük gelirlerinde hayli yüksek kayıplara yol açmaktaydı. Bu sebeple ilk defa 1862’de denizde sal üzerinde demir parmaklık ile çevrilmiş bir kordon yapılması düşüncesi ortaya atılmış; 1865’te ise bu, düzenli bir rıhtım yapılması şekline dönüşmüştür.

1867’de bir İngiliz firmasına verilen rıhtım inşası imtiyazı 1869’da inşaatı başlanmasından kısa bir süre sonra el değiştirerek Fransız Dussaud kardeşlere geçmiş ve 1876’da tamamlanmıştır. Eksik kalan 100 arşınlık kısımda Avrupa devletlerinin katkılarıyla rıhtım inşasına başlanarak 1880’de bitirilmiştir.⁷²

Deniz ticareti 1870’li yıllara kadar doğulimanlardan yürütülürken daha sonraları mühendislik projelerinden yararlanılmaya başlanılmıştır. 1875 yılında Fransız Gifre Şirketine Pasaport rıhtımı yaptırılmış, buraya bir mendirek inşa edilmiştir.⁷³

Avrupa sanayi devriminin yol açtığı gelişmelerin etkisiyle 19. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu’nun kapitalist dünya düzeniyle hızlı bir bütünleşme sürecine girmesi ve buna bağlı olarak dışişlişkilerin giderek daha fazla artması İzmir limanının önemini hızla arttırmıştır.

⁷¹ Daniel Goffman, *a.g.e.*, s. 81.

⁷² Mübahat S. Kütükoğlu, “Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü”, İTO, **1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 yıllık İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu**, 21-23 Kasım 1985, İzmir, 1985. Ayrıca Bkz, Mübahat S. Kütükoğlu; “İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı”, **Tarih Dergisi**, Sayı: 32, İstanbul 1979, s. 499.

⁷³ Bayındırlık Bakanlığı, **İzmir Limanı Mastır Planı**, DLH İnşaatı, Limanlar III. Bölge Müdürlüğü, İzmir Alsancak, 1973, s. 4.

1.4.3. Diğer Limanlar

1.4.3.1. Trabzon Limanı

Sahip olduğu coğrafi konumu sayesinde tarih boyunca Karadeniz’de kara ve deniz ticaretinin en önemli merkezlerinden biri olma özelliğini koruyan Trabzon limanı bu özellikleri sayesinde Anadolu’nun Karadeniz’de kıyısı bulunan şehirleri içinde en fazla dikkati çeken liman olmuştur. Kara yoluyla gelen Doğu Asya ve İran ticarî malları Trabzon üzerinden İstanbul’a ulaşabilmiştir. Trabzon limanına gelen mallar, hem Anadolu’ya hem İran içlerine bu yolla gönderilmiştir.⁷⁴

1461 yılında Osmanlı egemenliğine giren Trabzon, doğu ile batı arasındaki tarihi kara ve deniz yollarının başlangıcı ve bitişinde yer alan bir liman şehri olarak askeri ve ticarî açıdan eskiden beri sahip olduğu şöhretini Osmanlı döneminde de sürdürmüştür.⁷⁵ Bizans İmparatorluğu devrinde Karadeniz’de ticaret kolonileri kurmuş olan Cenevizliler ve Venedikliler, Osmanlılar zamanında da bir süre ticaret yapma hakkını sürdürmüştür. Ancak Kili ve Akkirman gibi son önemli Karadeniz şehirlerinin Osmanlılar tarafından fethinden sonra Karadeniz giderek yabancı ticaretine kapalı hale gelmiş, böylece milletlerarası ticaret genellikle Türk bandıralı gemilerle yapılmaya başlanmıştır. Bu statü 17. yüzyılın son çeyreğine kadar değişmeden devam etmiştir.⁷⁶ 1768 Osmanlı-Rus savaşı sonunda yapılan 1774 Küçük Kaynarca anlaşmasıyla Ruslar, ilk defa ticaret gemilerinin Karadeniz’de serbest dolaşma hakkını almışlardır.⁷⁷ Rusya’nın arkasından 1802’de Fransa ve İngiltere aynı hakları elde ederek Karadeniz’in uluslararası ticarete açılışını başlatmış oldular. Trabzon limanından uluslararası ithalat ve ihracatın yapılmasıyla artık klasik dönemdeki Trabzon limanının özellikleri tamamen değişmiş ve yeni bir ticaret hacmine sahip Trabzon limanı karşımıza çıkmıştır.⁷⁸

⁷⁴ İdris Bostan, “Karadeniz’in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı”, **Cumhuriyet’in 75. Osmanlı Devleti’nin 700. Yılında Trabzon Tarihi İlimi Toplantısı (6-8 Kasım 1998), Bildiriler**, Trabzon, 1999, s. 303.

⁷⁵ Necmettin Aygün, “XVIII. Yüzyılda Trabzon’un Ticarî Yapıları”, **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri 3-5 Mayıs 2001**, I.Cilt: Tarih, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Esen Ofset Matbaacılık, Trabzon, 2002, s. 249.

⁷⁶ Bostan, “Karadeniz’in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı”, **a.g.e.**, s. 303.

⁷⁷ Cemal Tukin, **Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi**, İstanbul, 1947, s. 50.

⁷⁸ Bostan, “Karadeniz’in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı”, **a.g.e.**, s. 305.

19. yüzyıl başlarında Trabzon limanında farklı gelişmeler yaşanmaya başlamıştır. Bunun başlıca sebebi, İngiliz-İran ticaretinin arttırılması amacıyla başlatılan projelerdir. İngilizler, bu yüzyılın ilk yıllarına kadar eşya ve emtialarını Bender-i Buşir (Buşir limanı) üzerinden naklediyorlardı. 1812 yılında Sir Gore Queseley, İran ipeğinin Buşir limanı yerine Trabzon'dan gemiye yüklenmesi halinde kara nakliye maliyetinin % 2,5'ten % 1'e düşeceğini, böylece Trabzon'la İngiltere arasındaki deniz nakliye maliyetinin diğer hattan daha ucuz olacağını bildirerek Tebriz-Erzurum-Trabzon güzergâhına dikkat çekmiştir.

1836 yılında İstanbul-Trabzon arasındaki ulaşım buharlı vapurlarla yapılmaya başlamıştır. Buharlı vapur ve gemilerin sefere konulması, deniz seferlerinin ve bunun doğal bir sonucu olarak ticarî eşya ve emtia ticaretinin artmasına; böylece Trabzon limanının hacminin genişlemesine yol açmıştır.⁷⁹

1837'de Trabzon limanına giren gemi sayısı, 73'ü Türk bandıralı olmak üzere 131 iken Kırım harbi arifesinde 228'e ve 1859'da sadece buharlıların sayısı 371'e, 1889'da ise 554'e çıkmıştır. Aynı sene yelkenlilerle birlikte bu rakam 8647'yi bulmuş, 1891'de ise 10,000'i aşmıştır.⁸⁰

Ticaret hacmi bakımından Karadeniz sahillerinin en önemli limanı olan Trabzon, İzmir'in Ege'de oynadığı rolü hiçbir zaman oynayamamış, bir ihrac limanından ziyade daha çok bir ithal limanı olmuştur.

1870'lere kadar Avrupa ile İran arasındaki ticaret yolu Trabzon ve Erzurum üzerinden İran'a ulaşıyordu. Yolun önemine rağmen, herhangi bir iyileştirme-geliştirme çabası görülüyordu. Sadece kervan ulaşımına uygun olan yolun, Rusya'nın bu sıralarda Avrupa-İran ticaretini Kafkasya üzerine çekmek için aldığı tedbirler karşısında rekabet etmesi mümkün olmamıştır. Rusya'nın 1872'de Batum-Tiflis demiryolu sayesinde iç bölgeler ile Karadeniz bağlantısını kurması ve Trabzon'un kendi hinterlandı ile bu tür bir bağlantıya sahip olmayışı, Trabzon'un başta Tebriz

⁷⁹ Selahattin Tozlu, "19. Yüzyılda Soysa-Ekonomik Bakımından Trabzon Limanı", **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri 3-5 Mayıs 2001**, I. Cilt, Tarih, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Esen Ofset Matbaacılık, Trabzon, 2002, s. 383-386.

⁸⁰ Mübahat S. Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", **Geçmişten Geleceğe Trabzon Ulusal Sempozyumu (23-25 Ekim 1991)**, 1991, s. 99.

üzerinden gelen İran transit ticaretindeki pay ı olmak üzere ticaret hacmini olumsuz yönde etkilemiştir. 1869’da açılan Süveyş Kanalı ise bir diğer olumsuz etken olmuştur. Kanal Hindistan ile hızlı bir bağlantı kurarak Avrupa ile Basra Körfezi arasındaki deniz ulaşımını kısaltmıştır.⁸¹ Böylece temelde İran transit ticaretine yönelik bir liman olan Trabzon, (Osmanlı dış ticaretinin genişlemesinden ziyade) Avrupa-İran ticaretinin yön değiştirmesinden etkilemiştir.

Trabzon Limanı’nın değerini kaybetmesine yol açan diğer etkenler kırsaca Samsun, Giresun, Ordu gibi diğer Karadeniz limanlarının zamanla buharlı gemi şirketlerinin sefer listesine girmesi ve iç bölgeler için birer ihracat limanı haline gelmesi ve Trabzon konsolosluk raporlarında sıkça bahsedildiği üzere bölge nüfusunun alım gücünün çok düşük olmasıydı. Bu yıllardan sonra iyileştirme çalışmalarının yapılamamasından dolayı Trabzon giderek önemini yitirmiştir

1.4.3.2. Samsun Limanı

Samsun limanının süreklilik gösteren ekonomik faaliyetlerini Osmanlı tersanesine sunulan hizmetler oluşturmaktadır. Esir ticareti ve İstanbul’a tahıl gönderilmesi, limana zaman zaman bir canlılık kazandırmıştır. Samsun’un İran ticaretine katılma şansının pek olmaması, Kefe ile yapılan ticarete ise genellikle Sinop yolunun tercih edilmesi, 17. yüzyıl boyunca Samsun limanının uzun mesafe ticaretine katılma imkânlarını sınırlamıştır.⁸²

Samsun 19.yüzyıl başlarında Trabzon’un gölgesinde bir Karadeniz limanı iken, 1840’lardan itibaren hızlı bir gelişme dönemine girmiştir. Avrupa’nın tahıl talebi ve Kırım savaşı bu durumda önemli rol oynamıştır. Samsun ve civarı başta tütün ve mısır olmak üzere tarımsal üretime elverişli idi ve ihracat hacmi önemli oranda artmıştır. Daha 1868’de Samsun’da yerleşik bir Avrupalı tüccar, Samsun’un Karadeniz’deki diğer herhangi bir limandan daha aktif bir ticarete ve Merzifon, Amasya, Tokat, Sivas, Yozgat, Şebinkarahisar, Kayseri, Harput, Kırşehir, Diyarbakır gibi Anadolu’nun iç bölgeleri ile önemli bir ticarete sahip olduğunu belirtmekteydi. Bafra, Terme, Ünye, Fatsa gibi küçük limanlar hariç tutulduğunda Samsun bütün bu

⁸¹ A.e.,s. 100.

⁸² Suraya Faroqhi, **Osmanlı’da Kentler ve Kentliler, Kent Mekânında Ticaret, Zanaat ve Gıda Üretimi 1550–1650**, Çev: Neyyir Kalaycıoğlu, Türkiye Araştırmaları 3, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Gökhan Matbaacılık, İstanbul, 1993, s. 132.

hinterlandın, hatta daha uzak bölgelerin bile başlıca ihracat ve ithalat limanıydı. İthalatı şeker, kahve, şarap ve alkollü içkiler, ilaç, pamuklular, demir, çelik, madeni eşya ve çanak-çömlekten; ihracatı ise başlıca mısır, buğday, keten ve kenevir tohumu, darı, kök boya, pamuk, yün, deri, kürk ve ipekböceği gibi ürünlerden oluşmaktaydı. Samsun'un hızlı gelişmesinde Trabzon'un görece olarak gerilemesi de etkili olmuştur. Yüzyıl sonunda ihracat değerlerinde Samsun Trabzon'un önündeydi. Samsun limanı 1870'te yaklaşık % 80'inin yandığı büyük yangından sonra yeniden inşa edilmiş ve bundan sonra ticarî olarak daha hızlı bir yükseliş başlamıştır. 1865'ten itibaren bölgede iskân edilen Çerkez göçmenler ise ticarî gelişmede önemli rol oynamışlardır.⁸³

Çok geniş bir hinterlandın limanı olması, Samsun ile iç bölgeler arasında demiryolu yapılması fikrini gündeme getirmiştir. Samsun'un iç bölgeler ile bağlantısı coğrafi şartların uygunluğu ile Trabzon'a göre daha kolay olmakla beraber demiryolunun büyük kolaylık ve gelişme sağlayacağı belirtilmekteydi. Ancak 1840'lardan beri gündemde olmasına rağmen Samsun ile hinterlandını demiryolu ile bağlamak mümkün olmamıştır. 1893 gibi geç bir tarihte bile Trabzon'daki İngiliz Konsolosu Longworth "Eğer Samsun demiryoluna sahip olursa Sivas, Harput, Diyarbakır vilayetlerinin tahıl üreten bölgelerinin dışı açılan noktası olarak yakında ikinci bir Odesa olacaktır" diyerek hâlâ demiryolunun önemini ve bu konudaki umidini belirtmekteydi. 1909'da ise aynı konsolos elli yıldan fazla bir zamandır gündemde olan Samsun-Sivas demiryolu projesi gerçekleştirilmediği için "Samsun bugün ikinci bir Odesa değildir" diyor ve gerçekleştirilmesinin pek muhtemel görünmediğini belirtiyordu.⁸⁴

Demiryolunun ihmalinin yanı sıra, limanı geliştirme konusunda pek bir ilerleme sağlanamadığı anlaşılmaktadır. 1910'lara gelindiğinde ise 1841'den bu yana ihracatın 16 kat, ithalatın ise 8,5 kat arttığı anlaşılmaktadır. Bu, Samsun ve hinterlandının ihracat hacmindeki yükselişi açıkça yansıtmaktadır. Ticaret hacmi ise aynı dönemde 12 kat artmıştır. İhracatın ithalatı karşılama oranı genellikle birden büyüktür. İhracatın toplam ticaret hacmi içindeki payı dalgalanmakla beraber

⁸³ Baskıcı, **1800–1914 Arasında Anadolu'da İktisadi Değişim**, a.g.e., s. 87.

⁸⁴ A.e., s. 88.

genellikle % 50'den yüksektir ve 1890'lardan itibaren nispeten istikrarlı hale gelmiştir. Bu dalgalanmanın bölgenin ihraç ürünlerinin büyük ölçüde tarımsal ürünler oluşundan ve hava koşulları, ürün fiyatları gibi değişkenlerden kaynaklandığı düşünülebilir. Böylece bu rakamlar ışığında Samsun, döneminin ihracat ağırlıklı bir limanı olarak görünmektedir.⁸⁵

1.4.3.3. İskenderun Limanı

İskenderun, Osmanlı İmparatorluğu zamanında ticarî ve stratejik özelliğini giderek arttıran bir yerleşimle sürdürmüştür. Doğu Akdeniz ticaretinde önemli bir liman vazifesi gören şehir, Ortadoğu ile olan ithalat ve ihracatta yerini almıştır.⁸⁶

18 ve 19. yüzyılda İskenderun elverişli koşullarına rağmen çevresindeki bataklıklar ve sıtma sebebiyle asla yeterli gemi trafiğine sahip olamamış bir limandır. İskenderun, Halep gibi bir ticaret merkezinin limanolarak belirli bir öneme sahiptir.

19. yüzyılın başlarında (1822) yaşadığı deprem sonucu, İskenderun iskelesi önemini kaybetmiş ve daha az kullanılmaya başlanmıştır. Bilhassa 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla ticarî emtia sevkiyatının yön değiştirmesinden dolayı büyük ekonomik kayıplara uğramıştır. 19. yüzyılın ortalarından itibaren İskenderun Limanı'nın daha verimli hale getirilmesi; yani gemilerin kıyıya kolaylıkla yanaşmaları ve daha uygun koşullarda yükleme-boşaltma yapılabilmesi için temizleme çalışmalarına başlanmıştır. 19. yüzyılın sonlarına doğru ticarî potansiyeli tekrar artan İskenderun Limanı, özellikle Halep'le iyi bir ilişki içine girerek, ticarî bakımdan Yakındoğu'nun en işlek limanlarından biri durumuna gelmiştir. Anadolu, Kuzey Suriye, Irak üçgeninde ithalat ve ihracat potansiyelini üzerine çeken İskenderun Limanı'na 1890'da giren gemi sayısı 600'e, hacmi 400.000 tonilatoya ve 1905'te 711 gemi ile 517.000 tonilatoya ulaşmıştır. 1905'te ise 711 gemi ile 517.000 tonilatoya ulaşmıştır. 1911 yılında Haydarpaşa Liman Şirketi'ne İskenderun'da bir liman ve işletme imtiyazı verilmiştir. Almanların inşa edecekleri bu liman sayesinde bölge ve ona yakın çevrelerden Avrupa'nın ve bilhassa Almanya'nın işlek limanlarına yapılacak ihracat ve ithalat ile bazı Alman sektörlerinin çektiği hammaddenin da giderilmesi olacağı belirtilmiştir. Ancak Haziran

⁸⁵ A.e., s. 86-87.

⁸⁶ "İskenderun Osmanlı Dönemi", **Zaman Gazetesi**, 20 Ağustos 2006.

1912’de İskenderun Limanı temel atma töreni yapılmamasına rağmen, daha sonraki süreçte modern tarzda bir liman inşa edilememiştir.⁸⁷

1.4.3.4. Mersin Limanı

Mersin, Adana bölgesinin bir limanı olarak yükselmiştir. Mersin’de diğer limanlara göre yelkenli gemiler daha uzun süre önemini korumuş ve buharlılar daha yavaş bir ilerleme kaydetmiş gibi görünmektedir. Bu durumun, buharlı gemiler uzun mesafe ticaretini ele geçirse de, Suriye kıyıları ve Mısır gibi yakın bölgelerle yapılan ticarete yelkenlilerin kullanılmaya devam edilmesinden kaynaklandığı düşünülebilir.

Gemi trafiği ve ticaret hacmi rakamlarında 1860’lara ait değerleri bulmak mümkün olmamıştır. Ancak 1869 ve sonrasında ait ihracat rakamları önceki dönem ile karşılaştırıldığında Mersin’in sergilediği gelişme daha iyi anlaşılmaktadır.

1890’lardan itibaren limanın ticaret hacmi belirli bir istikrara kavuşmuştur. Böylece Mersin ihracat açısından bir liman olarak öne çıkmaktadır. İhracatın genişlemesinde Adana ve civarında ihracata dönük pamuk yetiştiriciliğinin yaygınlaşmasının önemli payı vardır.

1886’da Adana-Mersin demiryolunun açılması Mersin’in büyümesine katkıda bulunmuştur. 1890’da 9 bin civarında olan nüfus, 1912’de 20 bine ulaşmıştır. 1893’te şehirde 12 ülkenin konsolosluğu bulunmaktaydı. Sergilediği büyüme ile önemli bir liman haline gelen Mersin’e 1909’da 16 buharlı gemi şirketi sefer yapmaktaydı. Mersin limanının büyümesi üzerindeki bir kısıt, doğal liman imkânlarının geliştirilmemesi ve yakındaki rakip İskenderun limanı idi. 1908’de Bağdat Demiryolu Şirketi’nin mühendislerince liman yapımı için bir maliyet incelemesi yapılmış ve doğal koşulların işi zorlaştırıcı olması nedeniyle maliyet çok yüksek çıkmıştı. Ama Mersin’e bir liman yapma çabaları tamamen terk edilmemiştir. 1909’da hâlâ, iyi bir liman yapılsa Mersin’in bütün Adana, Konya ve Kayseri

⁸⁷ Mehmet Beşirli, “Haydarpaşa Liman Şirketi’ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S. 11, Konya, 2004, s. 181.

bölgesi ticaretini kolaylıkla çekebileceği belirtiliyor ve Birinci Dünya Savaşı arifesinde incelemeler devam ediyordu.⁸⁸

1.5. Yenileşme Döneminden Cumhuriyet'e Osmanlı Deniz Ticarî Taşımacılığı

Bu dönem başta İngiltere'de olmak üzere sanayi devriminin artık hayatın tüm alanlarında nüfuzunun hissedildiği dönemdir. Tezgâhların yerini alan makineler aracılığıyla artık üretim seri şekilde yapılabiliyordu. Buhar gücü önce pamuklu üretimi, demir yolu ulaşımı, gemicilik ve madencilik gibi alanlara girmiştir. Osmanlı Devleti ise bu yenilikleri dışarıdan sağlamak zorundaydı. Buharlı makinelerle tanışma ise buharlı gemiler vasıtasıyla olmuştu. Buharlı gemilerin deniz ticaretine hâkim olması ise 19. yüzyıl ortalarına denk gelecekti.

Devletin bu dönemdeki ticarî yapısını genel anlamda şöyle değerlendirmek mümkündür: Osmanlı Devleti tarım ürünleri ve bazı madenler ihraç eden, temel tüketim malları, diğer sanayi malları ve demiryolu malzemesi ile silah-cephane ithal eden bir dış ticaret yapısı içindeydi. İthalat ve ihracat büyük çapta deniz taşımacılığı ile gerçekleştiriliyordu. Deniz ticareti ise İngiliz ve Fransızların elindeydi. Anadolu dış ticareti İstanbul dışında İzmir, Mersin, İskenderun, Trabzon ve Samsun limanlarından gerçekleştirilmekteydi.⁸⁹

Buharlı gemiler uzun mesafeli deniz ulaşımı ve ticaretini kolaylaştırıcı ve dolayısıyla hacmini artırıcı bir etki yaratmıştır. Ulaşım alanında buharlılar ile sağlanan gelişme önemlidir. Türkiye'de buharlı gemicilik 1830'larda başlamıştır. Serbest ticaret antlaşmalarının etkisi ve Türkiye pazarının önemi ile birlikte 1830'lar ve 1840'larda çok sayıda buharlı gemi hattı Akdeniz, Ege ve Karadeniz limanları ile Avrupa, Rusya ve Levant arasında bağlantı sağladı. 1830'da İngilizler Ege sularında ve 1833'te Rus Odesa Company İstanbul hattında buharlı gemiler işletiyordu. 1835'te İstanbul-İzmir arasında haftalık seferler vardı. 1837'de Trabzon-İstanbul arası 60, İzmir-İstanbul arası 36 saatte alınmıyordu. 1842'de İngiliz Peninsular and Oriental Company Southampton-İstanbul seferini başlattı ve birkaç yıl içinde Londra-İstanbul arasında beş ayrı güzergâhta işleten buharlı gemi hatları oldu.

⁸⁸ Baskıcı, **a.g.e.**, s. 98-99.

⁸⁹ Erdinç Tokgöz, **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi 1914-1997**, İmaj Yayınevi, Ankara, 1997, s. 15.

Kısa sürede çok sayıda hattın açılmasıyla deniz yolu şirketleri arasında şiddetli bir rekabet ortamı oluştu.⁹⁰ Osmanlı donanmasına ilk buharlı geminin katıldığı tarih ise 1827'dir. Türk halkının "buğ gemisi" (swift) olarak isimlendirdiği bu ilk buharlı gemi İngiltere'den satın alınmış ve idaresi bir İngiliz subayına verilmişti. 1829'da yine İngiltere'den alınan ikinci geminin ardından Amerikalılarla yapılan anlaşma sonucu buharlı gemiler Osmanlı tersanelerinde yapılmaya başlanmıştır.⁹¹

Bu yeni teknolojiye sahip olunması ticarî yaşamı olumlu yönde etkilemiştir. Deniz ticareti ve gemi trafiği artmış, limanların bulunduğu şehirler ve çevreleri gelişim kaydetmiştir. Örneğin; Adana ve Halep bölgelerinin dışına açılması Mersin ve İskenderun limanları aracılığıyla olmuştur. Trabzon limanı önem kazanmış, bu önem yüzyılın sonuna doğru Samsun, Giresun gibi limanların daha hızlı yükselişi ile gölgede kalmıştır. Sinop, Ordu, İnebolu gibi Karadeniz limanları bir zamanlar sadece yerel gemilerin kıyı ticareti trafiğine sahne olurken, zamanla yabancı deniz yolu şirketlerinin sefer listesine girmiştir. Antalya, Ayvalık gibi nispeten büyük limanların yanı sıra Kuşadası, Çeşme, Enez gibi limanlar kendi ölçülerinde hatırı sayılır bir deniz trafiğine ulaşmıştır. Kısa sürede pazara ulaşması için mallar artık en yakın limana, oradan Avrupa'ya nakledilmeye başlamıştır. Limanların hareketlenmesi gümrük gelirleri ve idaresini önemli hale getirmiştir.

Bunların yanı sıra bu değişim beraberinde yan sektörlerin de gelişmesinin önünü açmaktaydı. Türkiye'nin artan deniz trafiği sonucunda kıyılarda çok sayıda fener inşa edilmiştir.⁹² Gelişen denizcilik sektörü beraberinde daha kapsamlı yasal düzenleme ihtiyacını getirmekteydi. İlk "deniz ticaret kanunu" ve "deniz ticaret mahkemeleri"nin kuruluşu bu döneme rastlamaktadır. Bu süreç Türk Deniz Ticareti Yılığında şu şekilde anılmaktadır.

"Memlekette ticaret işlerinin taşıdığı önemin dikkate alındığı 1848 tarihinde Ticaret Nezareti açılarak müteakiben Ticaret Kanunu hazırlanıyor. Bir zaman sonra millî deniz ticareti işleri ciddiye alınarak ticaretle ilgili sorunların çözülmesi ve davaların görülmesi için 1864 Ekim'inde "Deniz Ticaret Kanunu"

⁹⁰ Baskıcı, a.g.e., s. 55.

⁹¹ Mübahat S. Küttükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", **Çağın Yakalayan Osmanlı**, İstanbul, 1995, s. 165.

⁹² Baskıcı, a.g.e., s. 61.

yayınlanır. Ticaret nezareti tesis edilmezden deniz ticaret kanunları yayınlanmadan önce ticaretle ilgili davalar gümrük dairesinde kurulan bir komisyonda görülürmüş. Ticaret loncası benzeri bir kurum olan bu komisyonun esas seçilmiş birkaç kişi olup aralarında bazı yabancı kimseler de vardır. Ticaret nezaretinin tesisinde bu komisyon kaldırılmış yerine Ticaret Nazarı'nın başkanlığından üyelerinin yarısı Osmanlı vatandaşı, diğer yarısı yabancı uyruklu olmak üzere on dört üyeli bir "Ticaret Meclisi" kurulmuş, daha sonra bu meclisteki Osmanlı ve yabancı üyeler ikiye indirilmiş, sonuçta dört üye ve bir başkandan meydana gelen bir Ticaret Mahkemesi tesis edilmiştir. Daha sonraki işlemler deniz ticaretindeki anlaşmazlıkların çözümü ve ilgililerin devlet dairelerinde sürat istediği için Deniz Ticaret Kanunu yayımlandığı sırada Ticaret Mahkemesi iki kısma ayrılmıştır. Mahkemenin birinci kısmı deniz ticaretine ikinci kısım deniz ticaret davalanna bakacaktır. Mahkemeler gemi ve diğer deniz taşıtlarının el konulması veya salıverilmesi, gemi sahipleri, kaptanlar, tayfalar ve tayfaların ücretleri, navlun kontratları, gemilerin kiralanması veya kiraya verilmesi yük senetleri (konşimento)* yük, yolcular, denizcilik ile ilgili sözleşmeler, sigorta, deniz hasarları, zaman aşımı gibi çeşitli konularda hüküm vermeye yetkilidir. Bu suretle deniz ticareti ilgili işlemler o vakte kadar hiç olmadığı derecede bir sürat kazanarak kendini hissettirmiştir." ⁹³

Öte yandan Osmanlı Devleti, kuvvetli bir deniz filosuna sahip olamadığı için başlangıçtan beri ihtiyaç duydukça yabancı gemileri kullanmaktan çekinmemiştir. O kadar ki, acil durumlarda, limanda bulunan ve kaçak mal yüklediği anlaşılan gemiler seferden alıkonularak gerekli yükün taşınması bile sağlanmıştır.

Osmanlı limanları arasındaki taşımacılıkta yabancı gemiler zaman zaman rekabete girmişler, aralarında harp hali olduğu veya korsanlığı için arttığı zamanlarda Osmanlı ticareti bundan bayağı zarar görmüştür. Hatta olayların önüne geçilememek üzere yabancı gemilerle taşımanın yasaklanması Osmanlı şehirleri ve özellikle İstanbul'da bazı maddelerin sıkıntısının çekilmesine bile sebep olmuştur.

Bu durum artık birçok alanda olduğu gibi deniz ticareti ve taşımacılık alanında da yeni politikaların hayata geçirilmesini zorunlu kılmıştır. Bu sektör

* Konşimento, yada taşıma senedi (Bill of Lading) üzerinde yükleyici, alıcı, ihbar mercii den başlayarak her türlü bilginin yer aldığı kıymetli evraktır. <http://tr.wikipedia.org>.(18.06.2008)

⁹³ Mustafa Hergüner, **Türk Deniz Ticareti Yılı (1926)**, Fatih Belediyesi Kültür Yayınları, 1997 İstanbul, 1997, s. 15.

yabancıların eline geçmişti ve neredeyse her alanda Batılı şirketler kontrol ve söz sahibi olmuştu. Çözüm arayışları Osmanlı'yı yerli şirketlerin önünü açmak, teşvik etmek ve gerekli yasal düzenlemeleri yapmaya götürmekteydi. Ancak bu denemeler hem iç, hem dış ekonomik ve siyasî nedenlerden ötürü pek başarılı sonuçlar vermemiştir.

Sultan Abdülaziz büyük bir askeri donanma meydana getirmek hevesine kapılmıştı. Yabancılardan borç alınan para ile gerçekten büyük bir donanma kurulmuştu. Hatta bu donanmanın Akdeniz'de kuvvet itibarıyla ikinci geldiği iddia edilmiştir. Fakat padişah ve yardımcıları, bir deniz ticaret filosuna sahip olmak ihtiyacını duymamışlardır. Osmanlı limanları ile Avrupa ve diğer memleketler arasında, taşıma yabancı vapur kumpanyaları tarafından temin ediliyordu. İmparatorluk bu kumpanyalarla rekabeti düşünmemiştir.⁹⁴

II. Abdülhamit devrinde, limanların anonim şirket ve kumpanyalara imtiyaz verilmesi suretiyle geliştirilmesi dışında, İmparatorluğun ihtiyaçlarına uygun düşecek bir deniz ticaret filosu meydana getirilememiştir.⁹⁵

Nitekim 1882'de Yahya Hayati Efendi'ye verilen imtiyaz sonunda Hamidiye şirketi kurulduktan sonra korkulan hususla karşılaşmıştır. Carmoly Kumpanyası Hamidiye Şirketi'nin imtiyazına rağmen seferlerini eskisi gibi devam ettirmiştir. Bu durumun önüne geçmek için 9000 liralık hisse senedi verilmesi suretiyle kumpanya vapurları satın alınmak zorunda kalmıştır.⁹⁶

Osmanlı Devleti'nin bu dönemdeki deniz ticarî taşımacılığı ve ticarî yapısını genel anlamda kısaca özetlemeye çalıştık. 1800'de Osmanlı mallarının çoğu küçük yelkenlilerle taşınıyordu. 19. yüzyılın ortasına kadar Akdeniz'de 200 tondan daha ağır yelkenli nadir görülmektedir. Yüzyılın başında Osmanlı kara sularında taşınan yük hacmi yüzyılın sonundakine nispetle önemsizdir. Ticarî malların ne kadarının Avrupa ve ne kadarının Osmanlı tekneleriyle taşındığını tespit etmek güçtür. Bu husustaki bilgilerin çoğu Avrupa kaynaklı olduğundan Osmanlı deniz nakliyatı

⁹⁴ Enver Ziya Karal, **Islahat Fermanı Devri 1861-1876**, Cilt 7, TTK Basımevi, Ankara, 1983, s. 272.

⁹⁵ Enver Ziya Karal, **Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907**, Cilt: 8, TTK Basımevi, Ankara, 1988, s. 464-465.

⁹⁶ Yıldız, **a.g.e.**, s. 124.

hakkında bilgi yetersizdir.⁹⁷ 19. yüzy ılda Osmanlı iç ticareti sahillerdeki iskeleler arasında hafif yelkenlilerle yapılmaktaydı.

1.5.1. Bahriye Nezareti ve Bahriye Meclisinin Kuruluşu

Bilindiği gibi, Tanzimat Ferman ı'nın ilan ından sonra, devletin hemen her sahasında girişilen ıslahat hareketlerinin ağırlık noktasını, eskiden olduğu gibi, askeri sahada yapılan reform hareketleri teşkil etmiştir.

Tanzimat Ferman ı döneminde denizcilikte girişilen bütün reform hareketlerinde özellikle teşkilat yönünden daima kara askeri teşkilatı ve Tophane-i Amire örnek alınmıştır. Nitekim deniz kuvvetlerinin daha iyi ve olumlu bir şekilde idaresi ve teşkilatlandırılması için bir Bahriye Meclisi kurulması söz konusu edildiği zaman "...Bab- ı Seraskeri'de ve Tophane-i Amire'de olduğu misillü, Tersane-i Amire'de dahi meclis tertibiyle..." denilmek suretiyle bu iki müessese bahriyeye örnek teşkil etmişlerdir. Girişilecek reform hareketleri için meclislerin ehemmiyetinin iyice anlaşılmasından sonra, Tersane-i Amire'de de bir meclis kurulması uygun görülerek, yap ılan çalışmalar sonunda, 20 Zilkade 1255 (25 Ocak 1840) tarihinde ilk "Bahriye Meclisi" kurulmuştur.⁹⁸

Bahriye işlerinin daha iyi bir nizam altına alınması için teşkil edilen Bahriye Meclisi tarihimizde " Şura-yı Ali-i Bahri", "Meclis-i Rüesa", "Meclisi Bahriye", "Tersane-i Amire Meclisi" gibi isimlerle de an ılmıştır. Kurulan ilk Bahriye Meclisi, denizciliğimizin geliştirilmesi için köklü bir girişimde bulunamamış ve neticede iki seneye yakın bir faaliyetten sonra 1257 (1841) senesinde meclisin faaliyetine son verilmiştir. 1839'da Tanzimat' ın ilan ından hemen sonra bahriyede girişilen ıslahat hareketleri içinde Bahriye Meclisi'nin kuruluşunun ardından yap ılan en önemli reform, Osmanlı devlet teşkilatında uzun bir geçmi şli olan kaptan pa şalık müessesesinin kaldırılarak yerine Bahriye Nezareti'nin kurulmasıdır. Ancak 1867'de kurulan bu bakanlıkla, 1804 yılında teşkil edilen Umur- ı Bahriye Nezareti'ni

⁹⁷ Donalt Quataert, "19.Yüzy ıla Genel Bir Bak ışıslahatlar Devri 1812-1914", **Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Editör: Halil İnalcık, Donalt Quataert, Cilt: 2 1600-1914, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1997, s. 920.

⁹⁸ Ali İhsan Gencer, **Türk Denizcilik Tarihi Ara ştırmaları**, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi-2, Kral Matbaası, Birinci Basım, İstanbul, 1986, s. 106.

birbirine karıştırmamak gerekir. Çünkü 1804'te kurulan nezaret Tersane Eminliği'nin yerine geçmiştir.⁹⁹

Kaptan pa şalığın kaldırılması fikri ilk defa 1845'te ortaya atılmıştır. Bu tarihte kaptan paşalığa Tophane-i Amire'de olduğu gibi Bahriye Müşirliği denilmesi söz konusu edilmiş, ancak bu teklif o zamanlar pek dikkate alınılmayarak kaptan paşalık unvanı Bahriye Nezareti'nin kurulmasına kadar devam etmiştir. Bahriye Meclisi'nin kurulmasından sonra bahriyede önemli değişiklikler yapılmakla birlikte, tersane ve donanmanın idaresi ve malî yönünün düzenlenmesi henüz esaslı bir nizama bağlanmamıştı. Nitekim Kaptan Paşa'nın malî yardımcısı olan Bahriye ve Tersane Müsteşarlığı'nın 1861 yılında kaldırılması ile bu sorumluluk tamamen kaptan paşalık üzerinde kalmıştır.

Diğer taraftan yine bu yıllarda Kaptan Paşa'nın üzerinde bazı ek memuriyetler de bulunmaktaydı. Bahriyenin malî, idari ve askeri sorumlulukları yanında esas memuriyetine ilave olarak bir takım görevleri yürütmeye çalışsan Kaptan Paşa aynı zamanda Meclis-i Has üyesiydi. Zamanla denizcilik için daha çok önem kazanması, denizcilik meselelerinin gün geçtikçe artması sebebiyle Kaptan Paşa hem askeri, hem de idari ve malî işleri yürütmekte zorlanmaktaydı. Bu durumu göz önüne alan Sadaret makamı 11 Mart 1867 tarihinde bir karar hazırlayarak bundan böyle Kaptan Paşa'nın sadece Donanma-yı Hümayun'un kumandanı olmasını, idari ve malî işlerin yeni kurulacak Bahriye Nezareti tarafından yürütülmesini teklif etmişti. Nihayet çıkan irade ile Bahriye Nezareti kurulmuş ve ilk bakanlığa Hakkı Paşa tayin edilmiştir. Bu şekilde Tersane'nin malî işlerinin Bahriye Nezareti tarafından yürütülmesine karşılık donanma kumandanlığı kaptanlık makamına bırakılmış oluyordu. Bahriye Nezareti'nin kurulmasından sonra bu nezarete bir yardımcı ve bir muhasebeci tayin edilmiş, ardından Bahriye Nezareti'nin ve kaptanlık makamının görevlerini belirten nizamnameler hazırlanmıştır.¹⁰⁰

Bahriye Nezareti'ne tersane ve donanma ile ilgili bütün işlerin yürütülmesinde en büyük yardımcı kuruluşlar Bahriye idare ve kumanda

⁹⁹ Gencer, **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, a.g.e., s. 107.

¹⁰⁰ Ali İhsan Gencer, "Bahriye Nezareti", **İslam Ansiklopedisi**, Cilt 4, Türkiye Diyanet Valfı, 1991, İstanbul, s. 512.

meclisleriydi. Bahriye Nazırı tersane ve donanmanın malî durumunu yürütmekte tam yetki ile hareket ediyorsa da bazı askeri konularda, özellikle asker alma işlemlerinde kaptanlık makamı ile ortak hareket etmek zorundaydı. Fakat kaptanlık makamı nezaretin kuruluşundan bir ay sonra kaldırılınca tersane ve donanma ile ilgili bütün işler Bahriye Nezareti'nde toplanmıştır. Bahriye Nezareti'nin idari ve malî işleri meclisler tarafından yürütülürken Bahriye Mektebi ile ilgili meseleler Mekteb-i Bahriye Nezareti, limanlarla ilgili her türlü hususlar Liman Memuriyeti tarafından idare ediliyordu.

İmparatorluğun sonuna kadar devam eden Bahriye Nezareti, 23 Nisan 1920'de Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümeti kurulunca ayrı bir daire halinde Millî Müdafaa Vekâleti'ne bağlanmış, Cumhuriyet'in ilanından sonra ise 31 Aralık 1924'te ayrıca bir Bahriye Vekâleti kurulmuştur. Cumhuriyet dönemindeki Bahriye Vekilliği 1927'de kaldırılarak bu bakanlığın işleri yeniden Millî Savunma Bakanlığı'na verilmiştir.

1.5.2. Osmanlı Deniz Taşımacılığında Özel Teşebbüse Ait Gemicilik İşletmeleri

1.5.2.1. Şirket-i Hayriye (1853–1945)

Şirket-i Hayriye'nin kuruluşunda XIX. yüzyılın ortalarından itibaren İstanbul ile Boğaziçi arasında artan ulaşım talebini geleneksel ulaşım araçları olan kayıkların gerek güvenlik ve rahatlık gerekse taşıma kapasitesi açısından ihtiyacı karşılayamamasından dolayı bir vapur işletmesine duyulan ihtiyaç belirleyici olmuştur. İstanbul ile Boğaziçi arasında gidiş gelişlerin sıklaşması, yani Boğaziçi'nde ulaşım talebinin artışı, XIX. yüzyıldan önceye göre çok daha belirgin olarak ortaya çıkmış, Osmanlı toplumsal ve ekonomik yapısındaki değişimin bir yansımasıdır. Bu dönemde Osmanlı toplumunda özellikle siyasal ve ekonomik gücü elinde bulunduran sınıfların gündelik yaşamlarında, tüketim alışkanlıkları ve kalıplarında değişim yaşanmaktadır. Bu değişim Osmanlı Devleti'nde batılılaşma sürecinin en belirgin özelliği olarak ortaya çıkar. Tüketim alışkanlıklarındaki değişimin paralelinde Boğaziçi'nin sayfiye olarak yoğun bir biçimde rağbet görmesine paralel ulaşım talebi artmıştır. Kayıkların yanında daha güvenli, rahat ve hızlı bir

ulaşım arac ı olan buharlı gemi işletmeciliği gündeme gelmiştir. Dolayısıyla Şirket-i Hayriye, Osmanlı Devleti'nde Tanzimat ile başlayan reform girişimleri sũrecinde tũketicimin dũzenlenmesi ve rasyonelle ştirilmesi, bunun yan ında ¼retimi rasyonel kılma gereğine bağlı olarak ¼st gelir grupların değişen tũketicim al ışkanlıklarına paralel, bu kitlenin gereksinimlerini gidermek amağıyla kurulur.¹⁰¹

Klasik anlamda bir anonim şirketine benzetilmeye ęalıřılsa da ¼lke içinde bu yœnde yeterli bir bilgi birikimi, deneyim ve yasal dũzenleme olmad ığından daha ęok iş ortaklığı tarzında bir yapı oluşturulmaya gidilmiştir. Ama bu yœnde atılan ilk somut adım Şirket-i Hayriye'nin kuruluşu olmuştur. Şirket-i Hayriye, Osmanlı Devleti'nde faaliyete geçen ilk kent içi toplu ta şıma işletmesi olduğu gibi Osmanlı ekonomisinde œzellikle Tanzimat'tan sonra hız ve boyut kazanan değişimin bir yansıması olan şirketleşme sũrecinin ilk adımıdır. Tũrkiye'de kurulan ilk anonim şirket olan Şirket-i Hayriye'nin kuruluşu ile Osmanlı ekonomisinde kapitalist anlamda anonim şirketlerin kurulması için bir œrnek girişim oluşturmak amağı da g¼d¼lmektedir.

Şirket-i Hayriye'nin t¼z¼ęünde yer alan a şağıdaki maddeler, yap ısı hakkında fikir vermektedir;

Madde 1: Şirketi Hayriye, Osmanlı anonim şirketidir. Hisselerin t¼m¼ nama yazık ve Devlet'i Osmaniye uyruğuna ait olacaktır. Yœnetim Kurulu, b¼t¼n memurlar ve hizmetliler Osmanlı uyruklu olacaklardır. Yalnız fen adamları (teknik personel) gereğinde yabancılardan olabilir.

Madde 2: Şirketi Hayriye'nin gayesi 1304 y ılında imzalad ığı sœzleřme ve şartname ve 1319 y ılında yenilenen imtiyaz ferman ı h¼k¼mlerine gœre imtiyaz sınırları içinde, muntazaman Boğaz iskeleleri arasında vapur işletmektir.

Madde 3: Şirketin merkezi İstanbul'dadır. İmtiyaz tarihi 1319 y ılı Temmuz'unun 19. g¼n¼ sona erecektir.

Madde 4: Şirketin sermayesi itibari olarak 200.000 Osmanlı alt ın liras ı olup mevcut vapurları, araç gereçleri, para ve malları ile alacağından boręları d¼ř¼lerek geri kalan kısm ı şirketin geręek sermayesini (aktif) teşkil edecektir.

¹⁰¹ Murat Koraltũrk, **Şirket-i Hayriye**, Yayınlayan: İDO, İstanbul, 2007, s. 29-30.

Madde 5: Şirketin 200.000 Lira sermayesi beher 5 Liradan itibari k ıymeti olan 40.000 tane hisseye bölünmü ş olup bunlar ın tamamı Osmanlı uyruklu olanlara verilecektir ve y ılda % 5 faiz geliri sa ğlayacaktır. Bu tüzük tarihinden önce 20' şer Lira itibari de ğeri olan 10,000 hissenin her birine kar şılık 5' şer Lira itibari de ğerli 4 tane nominal beşer liralık hisse verilecek ve bunlar ın hepsi Osmanlı uyruklu olanlara verilecektir.¹⁰²

Birinci Dünya Sava şı ve Mütareke döneminin ard ından saltanat ın kaldırılması, Cumhuriyet'in ilan ı, hilafet kurumuna son verilmesi ve devlet merkezinin Ankara olarak belirlenmesi, böylece İstanbul'un yönetim merkezi işlevini yitirmesi kentin ekonomisinde gerileme nedenlerinin başında gelmektedir. Kentin yönetim işlevini yitirmesi yalnızca yoğunlaşan memur nüfusunun azalmasına değil, başkent olmaktan dolayı kazan ılan bazı ayrıcalıkların yitirilmesine de neden olmuştur.¹⁰³

Ekonomik darbo ğazdan ve yukarıda sayd ığımız nedenlerden sonra Şirket-i Hayriye yaşadığı sıkıntıyı bir takım önlemler alarak aşmaya çalışmıştır. Şirket-i Hayriye Bo ğaziçi'nde yerleşimi yaygınlaştırmak, dolay ısıyla gidi ş gelişleri arttırarak gelirini yükseltmek için Kandilli'de bir ilkokul binası inşa ettirmi ştir. Kandilli'de satın alınan arsalarda inşa edilecek sekiz adet binanın kâr amacı güdülmeksizin isteklilere satılması kararı alınmıştır. Sarıyer'de bir balık lokantası ve Altinkum Plajı işletmeye açılmış, Şirket-i Hayriye yönetim kurulu başkanı Necmeddin Kocataş'ın girişimi ile devletçe Bo ğaziçi'nde yeni inşaat yapıracaklara tanınan üç yıllık vergi muafiyeti yanında, bu kişilere üç yıllık ücretsiz pasaport verilmiştir. Şirketçe inşaat malzemelerinin ve k ırlık yakacak maddelerinin ücretsiz taşınması yanında, indirimli abonman kart ı uygulamasına başlanmıştır, bilet fiyatlarında indirim yapılmıştır. Bütün bu girişimlere karşın Şirket-i Hayriye'nin içine düştüğü bunalımdan kurtulması mümkün olmaması ve 1944 yılında şirketin devletleştirilmesi sürecine girilmiştir.¹⁰⁴

¹⁰² Orhan K ızıldemir, "Deniz Ticaret Tarihi", **Denizatı Dergisi**, İstanbul, 1979, s. 28.

¹⁰³ Koraltürk, **a.g.e.**, s. 31.

¹⁰⁴ **A.e.**, s. 89.

Hükümet ile Şirketi-i Hayriye temsilcileri arasında gerçekleşen görüşmeler sonucu 20 Ekim 1944'te Şirket-i Hayriye'nin bütün mal, hak ve imtiyazlarının 2.550.000 TL kar şılığında hükümet tarafından satın alınmasını sağlayan mukavele imzalanmıştır.

1.5.3. Osmanlı Deniz Taşımacılığında Kamuya Ait Gemicilik İşletmeleri

1.5.3.1. Fevaid-i Osmaniye Şirketi (1843-1870)

19. yüzyılda gelişmiş bir özel sermaye birikimi ve deneyimi yoktu ve dolayısıyla özel teşebbüsler ortaya çıkmamıştı. Özel sermayenin bu isteksizliği karşısında devlet ön ayak olarak 1843 yılında "Fevaid-i Osmaniye" adıyla bir deniz taşıma teşebbüsü kurmuştur.

Bu kuruluş İstanbul-İzmir hattında görevli ve ara iskelelere ulaştırılan "Peyk-i Şevket" adlı gemiye yeterli miktarda yolcu ve yük verilmeden yabancı gemilere yolcu ve yük verilmemesi kararını alarak uygulamaya sokmuş ve böylece "bayrak himaye" sini başlatmıştır. Tarifeli seferlerin aksamadan ve eksiksiz uygulanabilmesi için deniz taşımacılığının şirketler eliyle daha sağlıklı yapılabileceğine inanan devlet, Hazine-i Hassa'nın katılımlıyla "Şirket-i Osmaniye"yi kurmuştur. Bir süre sonra Hazine-i Hassa bu şirketten ayrılmış ve "Hazine-i Hassa Kumpanyası" adıyla altında kendi gemilerini çalıştırmaya başlamıştır. Bu kuruluş daha sonra "Mecidiye Şirketi" ve 1843 yılında "Fevaid-i Osmaniye Şirketi" adını almıştır.¹⁰⁵

Bu yıllarda İstanbul-İzmir ve ara iskelelerde ve yine Tekirdağ-Bandırma, İzmit-Gemlik hatları arasında düzenli olarak yolcu ve yük taşımacılığı yapılmaya başlanmıştır. Bu hatların açılması ve Türk gemilerinin uluslararası kurallara uygun seferlere başlaması ile Türkiye Denizcilik İşletmeleri'ne bağlı Deniz Yolları İşletmesi'nin temeli atılmış olmaktadır. Fevaid-i Osmaniye'nin ilk dönemlerinde seferler çok sık değişti. Yolcu potansiyeli buna olanak vermiyordu. Hatta kış mevsiminde seferler kaldırılıyordu. İlk vapurlarda kaptan köşkleri kapalı olmayıp kalorifer yoktu ve kışın yolcu salonlarında soba yakılmaktaydı. Nitekim 1849 yılına

¹⁰⁵ Şükrü Yaman, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmesi Tarihçesi 2**, T.D.İ.A.Ş Genel Müdürlük Kültür Yayınları, İstanbul, 1999, s. 15.

kadar İstanbul'da giden vapurlara kadın yolcular alınmaz, fakat Boğaziçi'ne ve Kadıköy'e işleyen vapurlara müslüman kadınları bindirilmezdi. Bu tarihte Boğaziçi'nde çalışan Rus bandıralı vapur kadınları da taşımaya başlamıştır. Tersane-i Amire tarafından Boğaza mahsus vapur işletmekte olduğu halde böyle ecnebi vapuru ile müslüman kadınların gidip gelmesi yakışıksız göründü ve pazar kayıplarında olduğu gibi erkek ile kadınların bir yerde bulunmamak ve tesettür usulüne uyulmak üzere vapurun uygun bir bölümüne kafes konularak kadınların orada oturtulması kararlaştırıldı. Rus vapuruna eskisi gibi kadın yolcu alınması yasak edildi. Şirket-i Hayriye İdaresi'ne ilk aşamada verilen 25 yıl süreli imtiyazın 10. maddesi gereğince, İstanbul Boğazı'nda yalnızca Şirket-i Hayriye, vapur işletme ve yolcu taşıma hakkına sahipti.

Fevaid-i Osmaniye İdaresi kurulduktan sonra, var olan gemilerle düzenli seferler yapılmaya başlanmıştır. Tersane-i Amire'ye bağlı olarak faaliyet göstermek kaydıyla, idarenin başına müdür olarak ilk kez Salih Bey atandı. Fevaid-i Osmaniye'nin merkezi önce Yalı Köşkü, sonra sırasıyla Kazasker Hanı, Alipaşa Hanı, Lorando Hanı, sonra Hasanpaşa Hanı oldu. Gemilerin tamir ve bakım işleri için Kırım savaşı sırasında İngilizlerin Sarayburnu'nda kurdukları Yalı Köşkü tamir fabrikası olarak kullanılıyordu. 1851'de Boğaziçi'nde Şirket-i Hayriye gemilerinin çalışmaya başlaması üzerine verilen imtiyaz gereği olarak Tersane-i Amire; Rusların ve İngilizlerin gemilerine Boğaz hattında çalışma izni vermedi. Boğaz hattında yalnızca Şirket-i Hayriye gemileri çalışmaya başlamıştır.¹⁰⁶

İlk kuruluşunda Tersane-i Amire Vapurculuk Nezaretinden devralınan gemilere ek olarak 1843 yılında Mısır Valisi tarafından Padişah Abdülmecid'e hediye edilen Huma-Pervaz, 1844 yılında Amerika'dan satın alınan Sudaver, 1845 yılında İngiltere'den satın alınan Seyr-i Bahri ve Vasıta-i Ticaret, 1847 yılında satın alınan Esir-i Nüşet ve Vesile-i Ticaret, 1851 yılında satın alınan Eser-i Ticaret ve Girit, 1856 yılında satın alınan Dolmabahçe ve 1860 yılında satın alınan Ticareti-Bahri vapurları kuruluşun bünyesinde faaliyette bulunmuşlardır.¹⁰⁷

¹⁰⁶ Bayram Camcı, Cezmi Zafer, Şükrü Yaman, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi 1**, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994, s. 143.

¹⁰⁷ M. Orhan Kızıldemir, "İlk Buharlı geminin Türkiye'ye Gelişi ve Türk deniz Ticareti Resmi ve Özel Kuruluşları", **Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi 13**, İstanbul, 1992, s. 26.

Adalar hatt ında al ıştırılmak üzere Mösyo Teodoraki Kostaki'ye 14.4.1869 tarihinde beheri 11.000 alt ın liraya tekneleri ah şap 3 vapur ısmarlanmıştır. Bedelleri muayyen taksitler ile ödenecek olan bu vapurlar 10 ayda teslim edilecektir. Loyd'un birinci belgesine haiz olacaklar ve İskoçya'da Klayt nehrinde denemelerinin yapılacağı belirtilmektedir. Gene 18.8.1869 tarihinde Fenerler İdaresi Direktörü Mösyo Bodvi ile 10.500 liraya yukarıda adı geçen 3 vapurun büyüklü ğünde olmak üzere gerekti ğinde İzmit'e al ıştırılabilecek ba ş taraf ında bir ambar ı bulunmak koşulu ile bir vapur ısmarlanmıştır.

Fevaid-i Osmaniye Şirketi döneminde Osmanlı buharlı gemiler servisi şu beş hat üzerinde yapılmaktaydı:

İstanbul'dan İzmir'e: gidiş her salı – dönüş pazar

İstanbul – Selanik: gidiş her cumartesi - dönüş cumartesi

İstanbul – İzmit: gidiş arşamba, cumartesi - dönüş pazartesi, perşembe

İstanbul – Gemlik: gidiş salı - dönüş Perşembe

İstanbul – Trabzon: gidiş 15 günde bir cuma - dönüş ertesi hafta cumartesi

Bu dönemde ticaret ta şımacılığına ili şkin olarak; Tokat ve Ankara gibi iç bölgelerden alınan ticaret mallar ı develerin sırtlarında ya doğrudan doğruya İstanbul'a veya Sinop, Samsun gibi şehirlere taşınırlar ve buralardan Türk şirketinin veya Avusturya Lloyd'unun buharlı gemileriyle İstanbul'a nakledilirdi. İstanbul istikametindeki merkezi şehirlerin ürünleri ise develerle İzmit'e kadar getirilir ve buradan Osmanlıların buharlı gemilerine yüklenirdi. Bursa'n ın ve yak ın kazaların ipekleri çe şitli yollarla Marmara denizinin İzmit, Karahisar ve Gemlik limanlarına getirilir ve buralardan haftada bir gelip giden buharlı gemiye yükletilirdi.

İstanbul'da ticarî gayelerle yayınlanan İndicatore Bizantino gazetesinin verdiği bilgilere göre İstanbul limanına 1841'den 1849 yılına kadar büyük gemicilik (kervan gemiciliği dâhil değil) ile buharlı gemicilik arasındaki mukayeseli giriş çıkışlar aşağıda Tablo 1.1'de gösterilmektedir.¹⁰⁸

¹⁰⁸ Camcı vd., **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi 1, a.g.e.**, s. 142.

Tablo 1.1: Fevaid-i Osmaniye'nin İlk Dönemlerinde Osmanlı Limanlarına Gelen Gemi Sayısı (1841-1849)

Yıllar	Büyük Gemi	Buharlı	Toplam
1841	5.318	274	5.592
1842	4.503	314	4.819
1843	4.925	394	5.319
1844	5.305	380	5.685
1845	5.631	373	6.004
1846	6.739	426	7.165
1847	10.500	437	10.937
1848	6.395	430	6.825
1849	5.270	486	5.756

Kaynak: Bayram Camcı, Cezmi Zafer, Şükrü Yaman, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi 1**, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994, s. 142.

Fevaid-i Osmaniye'nin ilk yıllarında Limanlara gelen gemi sayısında bir artış söz konusu olsa da bunun düzenli olduğu söylenemez.

1849 yılındaki büyük gemiciliğin toplamını oluşturan 5270 gemiden 1288 adedi Rusya (Karadeniz ve Baltık), 688'i İngiliz (Birleşik Krallık, Malta, İyonya Adaları), 214'ü Avusturya ve 116'sı ise Fransa limanlarından gelmekteydi.¹⁰⁹

Bu şirket döneminde deniz taşımacılığında artık düzenli bir hizmet verilebiliyordu. Bu gemicilik aşağıdaki hizmetleri kapsamaktaydı:

1- Osmanlıların buharlı posta vapurları hizmeti.

2- İskenderiye Vapur Kumpanyası servisi. Bu yolcu vapurları İskenderiye'den İstanbul'a bazen ayda bir, bazen de iki veya üç sefer yaparlardı ve gelişlerinden üç gün sonra İstanbul'dan İskenderiye'ye hareket ederlerdi.

3- Avusturya Lloyd kumpanyası servisi. Merkezi Trieste idi. Yöneticileri arasında Avusturya Maliye Bakanı M. De Bruck da vardı. Şirket 1830 yılında önce Trieste ile Venedik arasında haftada bir sefer yapan tek bir gemi ile işe başlamıştır. Daha sonra, aynı devirde kurulmuş olan Tuna İmparatorluk Kumpanyası ile

¹⁰⁹ A.e.

birleşerek ortakların on beşinci genel kongresinde yayınlanan rapora göre 1849 senesinde büyük bir filo haline gelmiştir (26 gemi).

4- Fransız posta gemileri servisi: 160 ile 220 beygir gücünde, millî bahriye subayları tarafından kumanda edilen ve bütün harp gemileri imtiyazlarından yararlanan 12 buharlı büyük gemi Marsilya'dan İstanbul'a ve Marsilya'dan İskenderiye yoluyla Beyrut'a olmak üzere iki hat üzerinde çalışırdı.

5- Rostand Kumpanyası buharlı gemiler servisi: Bu vapurlar, Marsilya'dan hareket ederek Livorno, Malta, Syra, İzmir, Midilli, Çanakkale ve Gelibolu'ya uğrar ve İstanbul'a gelirlerdi. Gelişlerinden beş gün sonra aynı yolu takip ederek geri dönerlerdi.

6- İngiltere Kumpanyası'nın buharlı gemiler servisi: Yarımada ve Şark Kumpanyası (Peninsular Company) İngiltere ile Türkiye arasında direkt bir buharlı gemi hizmeti sürdürürdü. Her 22 günde bir defa bu kumpanyanın 1.400 tonajlık bir gemisi Southampton'dan hareket edip Malta ve İzmir'e uğrayarak 15 veya 16 günde İstanbul'a ulaşırdı.

7- Rus Postası buharlı gemileri: Bu yolcu gemileri her ayın 4, 14 ve 24'ünde İstanbul'dan Odesa'ya hareket ederler ve 2, 12, 22. günlerinde İstanbul'a geri dönerlerdi.¹¹⁰

Bu millî Türk Vapur İdaresinin düzenli faaliyeti yabancıların hırslarını tahrik etmiş ve çıkarları bozulan bu yabancıları temsilen Bonal adındaki bir Fransız devlete başvurarak Fevaid-i Osmaniye İdaresi'nin bütün işlem ve işlerinin Fransız sistem ve usulüne uygun ve yazışmaların Fransızca olmasını önermiştir. Eğer bu önerileri kabul edilirse idarenin daha fazla ilerleyeceğini, kendisinin idarenin başına müdür getirilmesini teklif etmiştir. Her neyse bu hususta padişahın iradeyi ikarmayı da başarmıştır.¹¹¹

¹¹⁰ A.e.

¹¹¹ Kızıldemir, "İlk Buharlı Geminin Türkiye'ye Gelişi ve Türk Deniz Ticareti Resmî ve Özel Kuruluşları", a.g.e., s. 27.

1.5.3.2. İdare-i Aziziye (1870–1878)

3.8.1872 tarihinde İdare-i Aziziye Vapur kaptanlıklarına yazılmış bir genelge John Avramidis efendinin İdareye müdür atandığını belirtmektedir. Genelge sadeleştirilerek aşağıya çıkarılmıştır.

İdare-i Aziziye Vapur Hümayunları Kaptan ve Makinistlerine: Padişahın iradesi gereği İdare-i Aziziye'ye ait vapurların yönetimi John Avramidis Efendi'ye verilmiştir. Bundan böyle müdür John Avramidis efendinin vereceği emirler doğrultusunda hareket edilmesi gerekmektedir.¹¹²

1870 yılında bir “İrade-i Şahane” ile Fevaid-i Osmaniye Şirketi'nin adı, devrin padişahının adına izafeten “İdare-i Aziziye” olarak değiştirildi. İki yıl sonra yeniden Tersane-i Amire'ye devredilen bu idarenin elindeki gemiler “İdare-i Mahsusa-i Aziziye” adlı bir kuruluş tarafından yönetildi. Bu dönemde, 1871'de Gemlik Tersanesi'nde yapılan “Asir”, aynı yıl İngiltere'de yaptırılan “Canik”, 1874'te yapılan “Kemal”, “Marmara” ve “Musul” adlı gemilerle 1876'da yaptırılan “Şems” gemileri filoya katılmıştır.

Padişah Abdülaziz denize ve denizciliğe karşı çok ilgiliydi. Şirket-i Hayriye'nin büyük ilerlemeler kaydetmesi, Abdülaziz'in dikkatini çekmekteydi, İdare-i Aziziye Şirketi'nin Avrupa'da olduğu gibi büyük bir gemi işletmesini, anonim şirketi olarak kurulmasını ve yeni ve modern gemiler satın alınmasını çok istemektedir. Hatta bu amaçla saltanatının son yıllarına doğru İdare-i Aziziye'nin adını İdare-i Aziziye-i Mahsusa'ya çevirtmişti. Sultan Abdülaziz idareyi bir milyon liralık bir sermaye ile büyütmek istemiş, ancak o tarihlerde Almanya-Fransa savaşı çıktığından ve savaşın Avrupa sermaye piyasasına yaptığı etkiden dolayı şirketin gelişmesi mümkün olmamıştır. 1874 yılında, idare'nin gemileri Marmara kıyıları ile Trabzon, Varna ve Selanik hatlarında düzenli seferler yapmaktaydı. Bir taraftan Şıra'ya (Yunanistan) posta gemisi yollanırken, diğer taraftan Sakız ve Antalya hatları kurulmaktaydı.

24 Haziran 1875'te Bahriye Meclisi'nden çıkarılan bir karara göre, Şirket-i Hayriye İdaresi'nin aslî konusu olan Boğaziçi seferlerinin aksamaması koşuluyla,

¹¹² A.e., s. 34.

Mudanya ve Gemlik hattına gemi işletilebileceği bildirilmişti. Bu sıralarda İdare-i Aziziye'nin elinde 20 gemi bulunmaktaydı. Bunların 16'sı Trabzon, Varna, Adalar, Kadıköy, Haydarpaşa ve Yeşilköy'e işliyor, 4 gemi de tamirde bulunuyordu. İzmir, Girit, Trablusgarp (Libya) ve Mudanya hatları için 4 gemi daha gerekmekteydi. İdare-i Aziziye gelirleri ile Ereğli Kömürleri ve Tuna Vilayeti gelirlerinden ödenmek üzere "Prens Rodetsof" gemisinin 20.000 İngiliz, "Okzapis" gemisinin 28.000 İngiliz altınına ve "Sokratis" gemisinin 2.900 Osmanlı altınına alınmaları uygun görülmüştür.

Bu gemilerin ilk ikisi İdare-i Aziziye için, son gemi de Tuna İdare-i Nehriye Şirketi için alınmıştı. İdare-i Aziziye müdürlüğüne, bu dönemde üç ambarlı süvariliği unvanına sahip Mehmet Bey atanmıştır. İdarenin ıslahı için kurulan komisyonlar ve atanan müdürler sık sık değiştirilmekteydi. Bu dönemde en çok hizmeti görülen Con Avramidis Efendi ile Ziya Bey olmuştur. 1879 yılında İdare-i Aziziye-i'nin adı İdare-i Mahsusa olarak değiştirilmiştir.¹¹³

Sonuç olarak İdare-i Aziziye dönemi; verilen hizmetlerin geliştirilmesi ve filodaki gemi sayısının arttırılması işlevleriyle anılan bir dönem olmuştur.

1.5.3.3. İdare-i Mahsusa (1878–1909)

İdare-i Mahsusa, İstanbul Limanı ve Marmara Denizi'ndeki belli hatlar üzerinde tekel olup, bunların dışındaki bütün Osmanlı limanlarında vapur işletme imtiyazına sahip millî denizcilik işletmesiydi. O dönem bunun dışında bir kaç tane özel vapur şirketi daha bulunuyor ise de, gemilerin sayısı sermayeleri yetersizdi.

Sultan Abdülaziz zamanında bu teşkilat, 20 kadar vapurla Karadeniz ve Ege denizine seferler düzenlemekteydi. 1870'te "Şirket-i Aziziye" adıyla özelleştirilmesi planlanmış ise de Prusya-Fransız Savaşı'ndan dolayı Avrupa'da yeterli kadar sermaye toplanamamış ve bu işten vazgeçmek zorunda kalmıştı. Yerine Bahriye Nezareti'ne bağlı bir kamu kuruluşu olarak "İdare-i Aziziye" yeniden kurulmuştu. Bu teşkilatın adı II. Abdülhamid'in tahta çıkmasıyla birlikte "İdare-i Mahsusa" olmuşsa da idare şeklinde herhangi bir değişiklik olmamış, yine Bahriye Nezareti'nin yönetimi altında kalmıştır.

¹¹³ Camcı vd., **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi 1, a.g.e.**, s. 146.

II. Abdülhamit döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nun muhtelif limanlarına kayıtlı olarak 126 vapur bulunmaktaydı. Bu vapurların 101'i İdare-i Mahsusa Şirket-i Hayriye ile özel şirketlerin vapurlarını da bünyesinde barındırmak üzere İstanbul'daydı.¹¹⁴

Bu dönemde İdare-i Mahsusa'nın özelleştirilmesi zaman zaman gündeme gelmiştir. Buna karşı Bahriye Nezareti, yönetim hakkını kaybetmemek için idare ile olan ilişkilerini sıkılaştırmıştır. Nihayet 1888'de doğrudan doğruya idareyi yönetmeye başlamıştır. Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa bizzat bakan olmuş ve rutin idarî işler ise onun tayin ettiği yardımcısına bırakılmıştır. Böylece artık İdare-i Mahsusa, Bahriye Nezareti'nin nüfuzu altına girmiştir. Tersaneden, donanmadan birçok kişi idareye gönderilmiştir. Aslında deniz ticaretinin ne olduğunu bilmeyen bahriye mensuplarının bu işe karışması türlü sorunlara yol açmıştır. 80'den fazla gemiden oluştuğu belirtilen İdare-i Mahsusa filosu, gerçeğe bakıldığında hemen hemen işe yaramaz hurda gemilerden ibaretti. Bilançosundaki açığın büyümesi durumun gittikçe kötüleştiğini gösteriyordu. Bu kuruluşun dönem dönem özelleştirilmesi gündeme gelmiş, ancak siyasî çalkantılardan (31 Mart vakası) ve gerekli yasal düzenlemelerin yapılamayıp anlaşma şartları yerine getirilemediğinden bu girişimler başarısız kalmıştır. 20. yüzyılın başında bu teşkilatlanma da yetersiz kalmış ve yeniden bu alanda yapılması gereken bir ıslahat ihtiyacı doğmuştur.¹¹⁵

1.5.3.4. Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910–1923)

Mahmut Şevket Paşa'nın büyük çabaları ve Kastamonu milletvekili Necmettin Molla'nın cesareti sayesinde eski İdare-i Mahsusa'nın yerine geçen Seyr-i Sefain İdaresi büyük atılımlar yapmıştır. Özellikle Mahmut Şevket Paşa'nın askeri ödenekten artırdığı 156 bin lira bu amaçla harcanmak üzere İdare'ye verilmiş, bununla da kalmayıp bu tutarın dört katı para tedarik edilerek İdare'nin istenen düzeye çıkarılması amaçlanmıştır. 1910 yılında Nihat, Hamdi ve Abdurrahman Beylerden kurulu bir komisyon Avrupa'ya vapur satın almaya gönderilmiştir.

¹¹⁴ Haluk Y. Şehsuvaroğlu, "Deniz Tarihimize Ait Makaleler", **Deniz Kuvvetleri Komutanlığı**, İstanbul, 1965, s. 350.

¹¹⁵ Kaori Komatsu, "İdare-i Mahsusa'nın Özelleştirilmesi Üzerine Bir Tetkik", **XIII. Türk Tarih Kongresi, Ankara, 4–8 Ekim 1999, Kongreye Sunulan Bildirilerden**, Yayınlayan: Türk Tarih Kurumu, 2002, Ankara, s. 1780.

Kullanılmış oldukları halde daha uzun yıllar kullanılabilecek sekiz vapur satın alınarak peyderpey İstanbul Limanı'na gönderilmeye başlanmıştır. Uzak seferler için satın alınan bu vapurlardan başka Kadıköy-Karaköy arasında çalıştırılmak üzere Marsilya yakınlarındaki Atelier de Chant. Provence port de Bouc Tersanesine küçük çapta üç vapur sipariş edilmiştir. Bunların resim ve planları son derece itina ile yapılmıştır. 1913 yılı Eylül ayı içinde İdare'nin Genel Müdür Yardımcısı Tahir Bey Marsilya'ya gidip bu vapurları İstanbul'a getirdiğinde, bazı çevreler tarafından, "altları düzmüş, çok yalpa yapıyorlarmış..." gibi dedikodular çikartılmış ise de o dönemin sağlam ve güzel görünümlü vapurlarındandı. Bu gemilere sırası ile Moda, Kadıköy ve Burgaz isimleri verilmiştir. Bu üç vapurun bedelleri, Balkan ve İtalya Savaşları nedeniyle tersanede uzun süre kaldığı için alınan işgaliye masraflarıyla birlikte İstanbul'a gelinceye kadar 76.522 altın liraya mal olmuştur. Bu sıralarda, dönemin hükümeti hem deniz ticaretini geliştirmek, hem de askeri taşımayı sağlamak amacıyla eldeki mevcut vapurları ve harap bulunan iskeleleri onarmak için İdare'ye 6 Mart 1911 yılında kabul edilen 80 Sayılı Kanunla 500 bin lira tahsisat vermiştir. Aynı sıralarda hükümet İdare'nin başına ve önemli şubelerine birer uzman getirmiş; 19 Temmuz 1911 tarihinde Alman Kari Leke 14 bin 896 kuruş maaşla Genel Müdür, 5 bin kuruş maaşla Bilum Levazım Müdürü, yine 5 bin kuruş maaşla Aypin Makine Müdürü olarak atanmışlardır. O zamana kadar İdare'nin teşkilatı; Muhasebe Müdürlüğü, Yazı İşleri Müdürlüğü, Güverte Enspektörlüğü, Makine Enspektörlüğü, Yakın Sahiller Kalemi, Baş Acentelik, Kömür Memurluğu ve Fabrika Müdürlüğü'nden oluşmaktaydı.¹¹⁶

1914 yılının sonlarına doğru Osmanlı İmparatorluğunun Birinci Dünya Savaşına girişinden bir yıla yakın bir süre geçmeden Seyr-ü Sefain İdaresi en büyük 3 gemisini kaybetmiştir. Bezm-i Alem, Bahr-i Ahmer ve Mithatpaşa vapurlarının hiçbir önlem alınmadan Karadeniz'e gönderilerek batırılması ve bunu takiben Bombay limanında Karadeniz vapuruna İngilizlerce el konulması idarenin durumunu oldukça sarsmıştır.

Ayrıca el konulan Karadeniz vapurunun mürettebatının ailelerine verilmek üzere ayrılan ödenekler ve yeni alınan Nilüfer, Mersin ve Nova vapurlarının satın

¹¹⁶ Camcı vd., **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi 1, a.g.e.**, s. 15.

alınma bedelleri ile tamirat ve tadilat masraflarının yanında batırılan 3 geminin ticarî gelir kaybının eklenmesiyle idarece kaybedilen paranın tutarı 100.000.000 kuruşa yükselmiştir. Bu durum 05.05.1915 tarihindeki 14 No.lu evrak numarası ile Harbiye Nezaretine yazılan yazıda bütün açıklığıyla belirtilmiş bulunmaktaydı. Bu sıralarda İngiltere’de “Thames Iron Works” gemi tezgâhlarına İdarece 3 adet şehir hattı vapuru ismarlanmıştır. Yapımcı, işletmeden hiçbir kefalet akçesi alınmadığı gibi, kabinedeki bakanlardan Muhtar Paşa, idarenin askeri taşımadan dolayı Harbiye nezaretinden alacağından 20.000 Osmanlı altınının, Thames Iron Works işletmesine avans olarak verilmesini sağlanmıştır. Ancak sipariş edilen vapurlardan bir tanesinin kızağa konulduğu sıralarda şirketin iflas etmesi ve hemen ardından Birinci Dünya Savaşının patlak vermesi sonucu İngiliz Hükümeti tamamlanmamış vapura el koymuş, bu nedenle Seyr-i Sefain İdaresi 20.000 altın lirasını kaybetmiştir.¹¹⁷

Sonrasında İdare’nin kötü yönetilmesi ile gelen ağır borç yükü kurumu bir hayli zora sokmuştu. Bu borç ödemelerinden ancak İsmail Hakkı Paşa zamanında kurtulunabilmiştir. Daha sonra Bahriye Nazırı olan Mahmut Şevket Paşa deniz ticaretinin gelişmesini çok istediğinden İdare’yi Bahriye Nezareti’ne bağlatmıştır. İdare’deki tüm birimleri ise kendine bağlamış, birçok memurun görevlerini değiştirmiştir.

1918 yılının Ekim ayında idarenin genel müdürlüğüne Osmanlı deniz kuvvetlerinin tanınmış amirallerinden Vasıf Paşa tayin edilmiştir. Vasıf Paşa; Osmanlı Seyr-ü Sefain İdaresi’nin geçmişi ve son malî durumunu inceleyerek idarenin bir Anonim Şirkete çevrilmesinin çok daha uygun olacağını belirtmiştir. Bu durumu bir raporla Harbiye Nezaretine bildirmişse de, aynı gün hükümet değişikliği meydana geldiği için Vasıf Paşa istifa etmeye mecbur kalmış ve bu girişim de başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Mütareke ortamı ve koşulları içinde her tarafta olduğu gibi İdare içinde de yolsuzluklar son sınıra ulaşmıştır.

¹¹⁷ Orhan Kızıldemir, “Birinci Dünya Savaşının Sonunda Osmanlı Seyr-ü Sefain İdaresi”, **Deniz Ticareti Dergisi**, İstanbul ve Marmara Deniz Ticaret Odası Yayın Organı, 1986, İstanbul, s. 30.

1919 yılında tarifelere yapılan zamlar eski borçlardan gelen farkları kapatmış ise de, 1922 yılından itibaren bütçe açığı milyonları aşmıştır.¹¹⁸

Seyr-i Sefain İdaresi de genişlemeye uğrayarak da olsa Osmanlı Devleti sonrasında da varlığını sürdürmüştür. Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi Türkiye Cumhuriyeti'ne devredildikten sonra, Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi adıyla bir devlet hizmeti görmeye başlamıştır. Sahillerimizde yük ve yolcu taşıması devlet ve özel teşebbüs eliyle yürütülürken, devletin bu alanı bir kamu hizmeti sayarak müdahalesi ile yolcu taşıma işi devlet tekeline bırakılmış, yük taşımada devlet ve özel teşebbüs bir arada faaliyette bulunabilme imkânına kavuşmuştur.

1.6. XIX. Yüzyılda Osmanlı Limanlarından Gerçekleşen Ticaret Hacmi

19. yüzyıl boyunca Anadolu'dan belli başlı limanlardan yapılan ihracat ve ithalatı Avrupalı gözlemcilerin tuttukları kayıtlardan incelemek mümkündür.

Bu kayıtlardan oluşturulan Tablo 1.2'den anlaşılacağı üzere İzmir'in ithalat ve ihracat rakamlarında bu yıllarda düzenli bir artış görülmüştür. Uzun süre tali kalma döneminin ardından İzmir Limanı bir canlılığa kavuşmuş ve toplam ticaret hacmi içerisinde yeniden önemli bir pay almıştır. İstanbul Limanı'nın ise büyük savaşa giden yıllarda ithalatı azalmış, ihracatı artmıştır. İmparatorluğun ithalat ve ihracatında en büyük paya sahip olan limanlar İstanbul ve İzmir limanıdır. Aynı dönemde Trabzon ve Samsun limanları ithalat ve ihracat açısından kayda değer bir önem arz etmezler.

Tablo 1.2: 19. Yüzyılda Önemli Osmanlı Limanlarında Gerçekleşen Ticaret Hacmi

Kuruş (000)	1840'ların Başları İhracat	1840'ların Başları İthalat	1873-1877 İhracat	1873-1877 İthalat	1900'ler İhracat	1900'ler İthalat
İzmir	800	1.250	3.700	4300	2.700	4.000
Trabzon	200	100	600	300	500	500
Samsun	150	150	400	300	500	700
İstanbul	2000	5000	10000	5.000	7.400	2.800
Selanik	125	125	1.500	1.600	2.500	1.400

Kaynak: Charles Issawi, **The Economic History of Turkey 1800-1914**, Chicago-London, 1980, s. 82.

¹¹⁸ Kızıldemir, "Birinci Dünya Savaşının Sonunda Osmanlı Seyr-ü Sefain İdaresi", **a.g.e.**, s. 31.

İstanbul limanı Osmanlı'nın ithalat ve ihracat açısından hem 1840'ların başlarında hem de 1873–1877 yıllarında ilk sırada yer almaktadır. İkinci sırada ise İzmir limanı vardır. 19 yüzyılın kalan bölümünde ise İzmir, Osmanlı ihracatında birinci, ithalatında ise İstanbul'dan sonra ikinci şehir olmuştur.¹¹⁹

1.6.1. Osmanlı İmparatorluğunun Beş Büyük Limandan Yaptığı İhracat

Ele alınan dönemler içerisinde 1910–1912 döneminin ortalamasının diğer dönemlere nazaran daha yüksek bir rakam olduğu görülmektedir. Ancak adı geçen dönemde ihraç edilen malın miktarı ile cirodaki artış aynı paralelde değildir. Dışa bağımlı olmanın getirdiği bir sonuçla ihracatı artan Osmanlı'nın gelirleri aynı oranda artmamıştır.

Tablo 1.3: Anadolu'dan İhracatta Beş Büyük Liman: İzmir, Trabzon, Samsun, Mersin ve İskenderun (1819–1912 Yıllık Ortalamalar, İngiliz Sterlini Olarak)

Yıllar	Cari Fiyatlar İle	1878-80 Fiyatları İle
1819	1.400.000 (Yaklaşık)	800.000 (Yaklaşık)
1837–39	1.700.000 (Yaklaşık)	1.100.000 (Yaklaşık)
1850–52	2.400.000 (Yaklaşık)	1.600.000 (Yaklaşık)
1864–66	6.300.000	4.600.000
1874–76	6.200.000	5.800.000
1878–80	6.000.000	6.000.000
1897–99	5.900.000	7.900.000
1910–12	8.600.000	10.000.000

Kaynak: Şevket Pamuk; **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820–1913)**, Numune Matbaacılık, İstanbul, Ağustos 1994, s. 39.

Tablodan da görüldüğü gibi 1819 yılından başlanarak 1912 yılına kadar İzmir, Trabzon, Samsun, Mersin ve İskenderun limanlarından yapılan ihracat sürekli artış eğiliminde olmuştur. Buradan Anadolu'daki 5 büyük limanın Osmanlı ihracatındaki öneminin giderek arttığı ortaya çıkmaktadır.

¹¹⁹ Reşat Kasaba, **Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi**, Belge Yayınları, İstanbul, 1993, s. 55.

1.6.2. 1878–1894 Arası İthalat ve İhracatın Kıymeti ve Alınan Gümrük Vergisi Miktarları

1878-1894 yılları arasında Osmanlı ithalat ve ihracat rakamlarının düzenli bir eğilim göstermese de artış içinde olduğu görülmektedir. Aynı şekilde alınan vergilerde de bu istikrarsız artış göze çarpmaktadır. 1889 senesinden 1894 senesine kadar ithalat rakamlarında sürekli bir artış söz konusudur. İhracat rakamları ise bir artış olmasına karşılık düzenli bir seyir izlenmemiştir.

Tablo 1.4: İthalat ve İhracatın Kıymetiyle Alınan Verginin Miktarı (1878-1894)

Seneler	İthalat		İhracat	
	Eşyanın Kıymeti	Alınan Verginin (1) Miktarı	Eşyanın Kıymeti	Alınan Verginin (1) Miktarı
	Kuruş	Kuruş	Kuruş	Kuruş
1294 / 1878	2.000.923.04	149.347.456	839.650.454	9.365.294
1295 / 1879	1.941.758.260	143.577.214	876.071.838	11.950.040
1296 / 1880	1.784.749.814	132.229.237	849.705.324	13.637.688
1297 / 1881	1.948.608.918	144.958.105	1.129.531.000	1.619.054
1298 / 1882	2.019.242.823	151.355.281	1.096.448.660	14.177.384
1299 / 1883	1.975.784.035	149.767.295	1.239.020.128	15.587.814
1300 / 1884	2.063.762.461	155.829.684	1.279.816.631	16.747.556
1301 / 1885	2.000.366.901	150.449.345	1.207.625.714	17.492.607
1302 / 1888	2.070.323.114	157.145.625	1.270.729.508	17.518.535
1303 / 1887	2.010.595.299	152.118.666	1.128.913.090	16.098.884
1304 / 1888	1.945.665.364	148.205.979	1.354.653.989	17.928.929
1305 / 1889	2.104.152.311	158.697.419	1.527.242.928	20.186.082
1306 / 1890	2.291.434.372	172.175.018	1.283.647.611	16.155.846
1307 / 1891	2.455.393.988	186.448.870	1.537.005.024	14.098.998
1308 / 1892	2.446.698.542	180.827.858	1.557.204.200	14.261.830
1309 / 1893	2.410.866.078	174.920.346	1.326.241.567	12.160.019
1310 / 1894	2.407.549.964	175.616.978	1.375.380.530	12.532.747
Yekûn	35.877.875.292	2.633.670.376	20.878.888.196	256.091.207

Kaynak: Tevfik Güran, *Osmanlı Devletinin İlk İstatistik Yılığ 1897*, TÜİK, Ankara, 1997, s. 199.

Bu yıllar Osmanlı devletinin ekonomik olarak içinde bulunduğu durumdan çıkmaya çalıştığı ve ticaretin kendi lehine canlanması için her türlü kolaylığı göstermeye çalıştığı yıllardır. Ancak siyasî istikrarsızlık rakamlardan anlaşılacağı üzere ekonomik istikrarsızlığı da beraberinde getirmiştir. Özellikle 1889, 1891 ve 1892 yıllarında ithalat ve ihracat rakamlarının birlikte bir yükselme seyri izlediği

görülmektedir. Buna paralel olarak bu yıllardaki deniz ticarî taşımalarında düzenli bir artış olduğundan söz edilebilir.

1.6.3. Osmanlı Limanları'na Ticaret Eşyası ve Saire Nakleden Gemi Sayısı (1888-1897)

Osmanlı gemilerinin toplam taşıma kapasitesi 2.4 milyon ton olup, bu gemiler içinde buharlı gemilerin toplam taşıma kapasitesi 1.480.886 ton iken, yelkenli gemilerin toplam taşıma kapasitesi ise 926.264 ton olmuştur.

Tablo 1.5: Osmanlı Limanları'na Ticarî Eşya Taşıyan Gemi Sayısı (1888 - 1897)

Seneler	Toplam			Vapurlar			Yelkenli Gemiler		
	Gemi Sayısı	Tonu	Tayfa Sayısı	Gemi Sayısı	Tonu	Tayfa Sayısı	Gemi Sayısı	Tonu	Tayfa Sayısı
1304/1888	48079	1490116	107287	1548	711882	20557	46531	778234	86730
1305/1889	43484	1776565	145457	2048	883569	24596	41436	892996	120861
1306/1890	44551	1864450	150272	2158	1041676	24619	42393	822774	125653
1307/1891	42279	1868279	146133	2055	1058148	27615	40224	810131	118518
1308/1892	40316	1914022	154233	2102	1099763	29579	38214	814259	124654
1309/1893	47114	2088672	137340	2801	1321152	23835	44313	767520	113505
1310/1894	45304	2531832	128140	3314	1642670	25770	41990	889162	102370
1311/1895	42113	2552402	137232	3782	1710293	35378	38331	842109	101854
1312/1896	41700	2588472	131730	3806	1756497	25515	37394	831975	106215
1313 /1897	45857	2407150	131717	3047	1480886	25192	42810	926264	106525

Kaynak: Tefik Güran, *Osmanlı Devletinin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, TÜİK, Ankara, 1997, s. 277.

Tablo, 1888'den 1897 yılına kadar Osmanlı limanlarına yapılan taşımacılığın inişli çıkışlı bir seyir izlediğini göstermektedir. 88-93-94 ve 97 yıllarının bu alanda yükselişlere tanık olduğu görülmektedir. Ancak ekonomideki istikrarsız seyir bu tabloda da kendini göstermiştir.

1.6.4. 1897 Senesi İtibari ile Osmanlı İmparatorluğu'na Eşya ve Saire Nakleden Yabancı Gemi Sayıları

Osmanlı limanlarına eşya taşıyan toplam 45857 geminin 4631'i İngiliz olmak üzere 8395'i yabancı bayraklı bandıra taşımaktadır. En çok yelkenli gemiye Yunanistan sahiptir. En çok vapura ise İngiltere sahiptir.

Tablo 1.6: Osmanlı İmparatorluğu'na Eşya ve Saire Nakleden Yabancı Gemi Sayıları (1897)

Sahip Olduğu ⁽³⁾ Bandıra	Toplam		Yelkenli Gemiler (2)		Vapurlar	
	Gemi Sayısı	Tonu	Gemi Sayısı	Tonu	Gemi Sayısı	Tonu
İngiliz	4631	-	4	-	4627	-
Fransız	356	-	356	-	-	-
Almanya	188	-	10	-	178	-
Rusya	448	-	9	-	439	-
Avusturya	660	-	3	-	657	-
İtalya	712	-	15	-	697	-
Yunan	731	-	263	-	468	-
İsveç ve Norveç	99	-	-	-	99	-
Danimarka	60	-	-	-	60	-
Belçika	83	-	1	-	82	-
Felemenk	71	-	-	-	71	-
İspanya	12	-	-	-	12	-
Amerika	1	-	1	-	-	-
Romanya	343	-	23	-	320	-
Yekûn	8395	-	685	-	7710	-

Kaynak: Tefik Güran, *Osmanlı Devletinin İlk İstatistik Yıllığı 1897*, a.g.e., s. 277.

1897 yılı itibariyle Osmanlı limanlarında faaliyet gösteren ülkeler arasında İngiltere yaklaşık olarak diğer ülkelerin toplamı kadar bir hacme sahiptir. Bu oran İngiltere ile iktisadî ilişkilerin Osmanlı devleti için ne kadar önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Osmanlı devleti özellikle İngiltere'den ülkeye kaynak, para ve teknoloji girdisi sağlama amacını gütmektedir.

1.6.5. 1897 Senesi İtibari ile Osmanlı Limanlarında Mevcut Osmanlı Sancağı Taşıyan Toplam Gemi ve Kayık Sayısı

1897 yılında Osmanlı limanlarına eşya taşıyan gemilerin sayısı 45.857'dir. Bu rakamın 42.810'u yelkenli, 3.047'si ise vapurdur. Toplam gemi sayısı ise 49.760'dır. Bu gemilerin toplam taşıma kapasitesi ise 2.4 milyon tondur.

Tablo 1.7: Osmanlı Limanları'nda Osmanlı Sancağı Taşıyan Gemi ve Kayıkların Sayısı (1897)

Çeşidi	Toplam	İstanbul	Taşra
Yelkenli Gemiler	42.810	25521	17289
Vapurlar	3.047	1044	2003
Römorkör	3	3	-
İstimbol	6	6	-
Kayık	1630	1630	-
Sandal	1319	1319	-
Diğer	945	945	-
Toplam	49760	30468	19292

Kaynak: Tevfik Güran, *Osmanlı Devletinin İlk İstatistik Yılığ 1897*, TÜİK, Ankara, 1997, s. 278.

1897 senesinde Osmanlı deniz filosunun içerisinde yelkenli gemiler ilk sırayı almaktadır. Her ne kadar devlet teknolojik gelişmeyi istemiş ve makineleşme yoluna gitmişse de denizcilik sektöründeki rakamlar bu yolda istenilen amaca varılmadığını göstermektedir.

1.6.6. Osmanlı'nın Son Dönemlerinde İstanbul ve İzmir Liman Hareketleri

1.6.6.1. İzmir Liman Hareketleri

İzmir her şeyden önce Avrupa ile ilişkilerin en yoğun olduğu iki büyük Osmanlı limanından biridir. 18. yüzyılın ikinci yarısında İzmir limanındaki Avrupa bandıralı gemiler içinde Fransa bandıralı gemilerin üstünlüğü vardır. Avrupalıların bu limandaki ticaretinde Fransızların değişik alanları kapsayan etkinlikleri % 50 ve % 60 arasında değişmektedir. İzmir'in bu ticaretine diğer ulusların gemileri de

katılmaktadır. Toskana, İsveç, Alman, Venedik, İngiltere, Hollanda ve Dubrovnik bandıralı gemiler bu büyük Ege limanında ticaretin bir bölümünü oldukça düzenli bir şekilde gerçekleştirmişlerdir.¹²⁰ 18. yüzyıl ortasında imparatorluğun batıyla yaptığı ticaretteki en önemli liman olarak öne çıkan İzmir, imparatorluk mallarının % 50'den fazlasını ihraç ederek temel liman pozisyonunu 19. yy.da da korumuştur.¹²¹

19. yüzyıldaki bu gelişim süreci ve çok zengin bir hinterlandın tek çıkışı olma özelliğini taşıması nedeni ile en önemli dış ticaret merkezlerinden biri haline gelen İzmir limanının bu yüzyıldaki gemi giriş ve çıkışları aşağıda Tablo 1.8'de gösterilmiştir. Tabloya göre bu yıllarda İzmir limanına giren ve çıkan gemiler içinde vapur sayısı hızla artmasına karşılık yelkenli sayısında bir düşüş söz konusudur.

Tablo 1.8: İzmir Limanı'nda 19. Yüzyılda Gemi Giriş Çıkışları (1863-1888)

Yıllar	Giriş (Adet)		Çıkış (Adet)		Tonaj
	Vapur	Yelkenli	Vapur	Yelkenli	
1863	592	956	590	1009	507.800
1873	640	950	643	801	0
1883	855	120	843	108	0
1886	1.299	102	1.304	115	1.340.000
1887	1.316	282	1.314	318	1.537.812
1888	1.385	373	1.381	282	1.581.011

Kaynak: DHL; İzmir Limanı Master Planı, D.H.L. III. Bölge Müdürlüğü, s. 5.

Ayrıca İzmir Limanı'nın bu yıllardaki trafiğinde hem giriş hem çıkış anlamında düzenli bir artış söz konusudur. Diğer limanlara kıyasla, tonaj ve adet miktarların daha fazla olması daha önce bahsettiğimiz gibi bu limanın Anadolu'nun adı geçen dönemde dünyaya açılan kapısı olduğunu göstermektedir.

19. yüzyılın ikinci yarısında İzmir Limanı'na giren gemi sayısı ve tonajları ise şöyledir: 1863'te toplam 443.340 tonluk 1295 gemi gelmişken, 1895'te limana giren

¹²⁰ Daniel Panzak, "XVII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Ticareti", **Tarih İncelemeleri Dergisi**, C: 4, 1989, s. 184-185.

¹²¹ Elena, Frangakis, Syrett, "Western and Local Entrepreneurs in İzmir in the 19th and Early 20th Centuries", **Son Yıllarda İzmir ve Batı Anadolu Sempozyumu**, (Haz. Tuncer Baykara), Akademi Kitabevi, İzmir, 1994, s. 79.

gemi sayısı 2.495'e, tonajı ise 1.814.486 tona yükselmiştir. 32 senelik bir zaman içinde gemi sayısındaki artış %93 olduğu halde, tonajdaki artış %304'tür. Bunun nedeni, 19. yüzyılın ortalarında gemilerin en azından yarısı yelkenli iken, asrın sonlarına doğru yelkenli gemi sayısında bariz bir azalma olmuş; onların yerini daha büyük tonajlı buharlı gemiler almıştır. Örneğin 1863'te limana giren 183 İngiliz gemisinden 90'ı yelkenli, 93'ü buharlı iken bu rakamlar, 1877'de 59'u yelkenli ve 186'sı buharlı, 1885'te 4'ü yelkenli ve 402'si buharlı şeklinde bir değişiklik göstermiş; 1895'te ise İzmir limanında görülen 319 İngiliz gemisinin 311'i buharlı, 8'i yelkenli olmuştur.¹²²

1890 yılında aralarında İzmir'in de bulunduğu Anadolu'nun yedi limanından yapılan yıllık ihracat içinde İzmir'in payı % 61,4'tür. Bu limanlar İzmir, Trabzon, Samsun, Antalya, Mersin, İskenderun ve Sinop'tur. Bazı mallarda anılan limanlardan yapılan ihracat içinde İzmir'in payı % 100'e varmaktaydı. İzmir 19. yüzyılın ikinci yarısında, Osmanlı Devleti'nin ihracatının ortalama % 40'ünü, ithalatının ise % 20'sini yapmaktaydı.¹²³

İzmir limanından en çok ihraç edilen ürünler; üzüm, incir, palamut halısı, arpa, afyon, pamuk ve süngerdir. İthal edilen belli başlı kalemler ise pamuklu, iplik yünü, kereste, şeker, kahve ve ipektir.

Görüldüğü üzere İzmir limanı Osmanlı dış ticaretinde her zaman ağırlığını korumuş ve önemini 20. yüzyılda da devam ettirmiştir.

1.6.6.2. İstanbul Liman Hareketleri

İstanbul'a gıda maddelerinin taşınmasında deniz taşımacılığı çok önemli bir yer işgal etmektedir.¹²⁴ İstanbul bir ihraç limanından çok bir ithal limanı olarak gözükmektedir. İstanbul'a denizden boşaltılan muazzam mal miktarı karışısında şaşkınlığa düşülebilir. Kente giren mallara bakıldığında, kentten çıkan mal çok küçük bir miktarda kalmaktadır.

¹²² Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", **a.g.e.**, s. 105.

¹²³ İTO, **İzmir Stratejik Planı (1923-2007)**, İzmir, 1993, s. 79

¹²⁴ Hüseyin Topuz, A.Mesud Küçükcalay, "Gerileme Döneminde Osmanlı İstanbul'unun İfaesi İstanbul Nasıl Beslenirdi." **Tarih ve Medeniyet Dergisi**, Yıl: 5, Sayı: 58, Ocak 1999, s. 24.

Daha Kırım Savaşı'ndan önce, limana giren gemi sayısının eskinin üç katına, tonajının ise dört katına çıktığı gözlemlenmiştir. Bu sayılar, yüzyılın ikinci yarısında yine büyük artış göstermiştir. Kentin ticareti ağırlıklı ithalat ve bu ithalat da ağırlıklı kent içi ticaret olarak kalmak zorundaydı, çünkü en büyük tüketim faktörünü bizzat dev kentin (1,1 milyon nüfus) kendisi oluşturuyordu. Buna karşılık ülke içlerine yönelik ithal malların ticareti genel yoksulluk nedeniyle fazla kapsamılamamıştır. İstanbul'da ticareti yapılan malların pek çoğu bu limanda aktarılmadığı, yurtdışından doğrudan doğruya daha elverişli bir yerdeki bir liman üzerinden hedefine ulaştırıldığı, ihraç malları o limanlardan gönderildiği halde İstanbul, Birinci Dünya Savaşı'na kadar Türk ticaret ve hayatının tartışmasız merkezi olarak kalmıştır.¹²⁵

Liman faaliyeti açısından bazı önemli bilgiler belirgin şekilde aydınlatılabilmektedir. Limana giriş yapan vapurların sayısı ve ortalama tonajı oldukça düzenli bir şekilde artarken yelkenli gemilerin sayısı ve tonajı -sadece yakın mesafelerde çalışan yerli yelkenli gemilerde bile- aynı düzen içinde azalmıştır. Buna rağmen yelkenli gemi sayısının hayli yüksek görünmesinin nedeni ise, liman istatistiklerinde balıkçı teknelerinin ve büyük kısmını sadece kent ile Boğaz ve Asya yakasındaki banliyöler arasında görev yapan küçük yük teknelerinin de sayılmasıdır. Bu durum o sırada ortalama 35–70 ton düzeyinde görünen gemi büyüklükleri hakkındaki izlenimi çarpıtmaktadır. Aslında ticaret gemileri daha büyüktür.

Bu dönem içerisinde İstanbul limanında Türk gemilerinin daha yüksek bir orana sahip olmayışı yerel basındaki şikayetlerden anlaşıldığına göre Osmanlı hükümetinin gümrük ve vergi kanunlarından kaynaklanmaktaydı. Çünkü yabancı gemilerin ödentileri, aynı büyüklükteki Türk gemilerinin ödediğinin sadece dörtte biriydi. Yabancı kuruluşların iç deniz ulaşımına katılımı yasaklandıktan sonra, Boğaz ulaşımında Türk limanları arasındaki yakın mesafeli ulaşım açısından benzer tartışmalar yapılmıştır.

İstanbul liman taşımacılığında yabancı şirketler etkili olmuştur ve bu durum ekonomik açıdan sağlıksızlığı gün geçtikçe arttırmıştır. Bu durumun yanı sıra dönem içerisinde gelişen savaşlar deniz ticareti açısından sorunlar yaratmaktaydı.

¹²⁵ Wiener, **a.g.e.**, s. 66.

1911’de liman listelerinde iki Japon gemisi yer almıştır. Gemiyle gelen malların büyük kısmı, kentin tüketimi için öngörülen gıda maddeleri ve her türden tüketim mallarıydı. Yabancı bandıralı gemilerle ithal edilen mallar arasında 1860–1900 yıllarında miktar olarak İngiliz taş kömürü birinci sıradaydı (Cardiff ya da Newcastle’dan yaklaşık 200.000 ton/yılı). Kömür, daha çok yelkenli gemilerle taşınmaktaydı. Bu gemiler dönüş yolculuğunda Rusya’dan ya da Osmanlı İmparatorluğu’nun Balkan vilayetlerinden İngiltere’ye tahıl (buğday, çavdar ve mısır) götürmekteydi. Ticarî değer bakımından ise ithalatın ağırlığını büyük farkla çeşitli tekstil ve demir-çelik ürünleri, şeker ve ham metaller (çinko, kurşun vb.) oluşturmaktaydı. Yüzyıl sonunda bunlara yeni ithal kalemleri olarak çimento ve petrol eklenmiştir.¹²⁶

İthalat istatistiklerinde geçen malların pek çoğu (özellikle her türden tekstil) İstanbul’a transit mal olarak geliyor ve oradan eskiden olduğu gibi başka gemilerle İran’a ve Kafkas bölgelerine gidiyordu. Bu mallar daha limandayken, gümrükten geçmeksizin Trabzon ya da Poti’ye gidecek gemilere aktarılmaktaydı. İstanbul’dan gönderilen ihracat mallarında eskiden olduğu gibi birinci sırada yün, ham ipek, pamuk, tütün, lüle taşı, gül yağı, afyon ve başka tarım ürünleri gelmekteydi.

İstanbul artık tonaj bakımından Londra’nın ardından ikinci sırada geliyordu. Ancak 18. yüzyıldan beri İzmir’in hissedilir rekabeti ve Karadeniz’deki limanların (Trabzon, Samsun, Sinop vb.) daha iyi bir duruma gelmesi, önceden İstanbul üzerinden nakledilen malların artık başka yollar izlemesine yol açmıştır. Buna ek olarak Osmanlı topraklarının kaybedilmesiyle, kentin hinterlandı hayli küçülmüştür. Ayrıca hem yeni oluşan Bulgaristan ve Romanya devletleri ve hem de bir ölçüde Yunanistan kendi limanlarını genişletmeye gayret etmekteydiler. Yunanistan Türk kıyılarında, Jöntürk hükümetinin 1910’da Yunan gemilerine ve mallarına ambargo koymasına neden olacak canlı bir yaka mesafeler arası ulaşım faaliyeti sürdürüyordu. Bununla birlikte bu ambargo çok sürmemiştir, çünkü yerli ticaret filosu belirgin bir artış kaydettiği halde henüz çok küçüktü. Bununla birlikte çoğu küçük olan girişimcilerin malî imkânlarının sınırlılığı, sistematik bir ekonomi politikasının yokluğu ve (kapitülasyonların teşvik ettiği) yoğun yabancı rekabet,

¹²⁶ A.e., s. 130–131.

güçlü bir yerli ticaret filosunun oluşturulmasını engellemiştir. Bütün bu engellere rağmen 19. yüzyılın son yıllarında limana giren ç kıtan gemilerin sayısı ve tonajları, ayrıca limanın yükleme-boşaltma kapasitesi başka Akdeniz limanlarına oranla gözle görülür bir artış kaydetmiştir.¹²⁷

Deniz nakliyatında İstanbul Limanı her zaman ön planda bir mevki işgal etmiş ve toplam nakliyatındaki hissesi her sene hızla artmıştır.

Tablo 1.9: Tüm Limanlar İçerisinde İstanbul Limanı'nın Payı (1000 Ton Olarak)

Yıllar	Bütün Limanlar	İstanbul Limanı	İstanbul'un Toplamda Hissesi (%)
1898 / 1899	36.815	11.538	31.4
1900 / 1901	35.337	10.804	30.6
1904 / 1905	46.686	15.634	33.5
1909 / 1910	43.061	16.215	37.7
1911 / 1912	42.226	19.154	45.03
1913 / 1914	36.250	17.398	48.0

Kaynak: Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1994, s. 109.

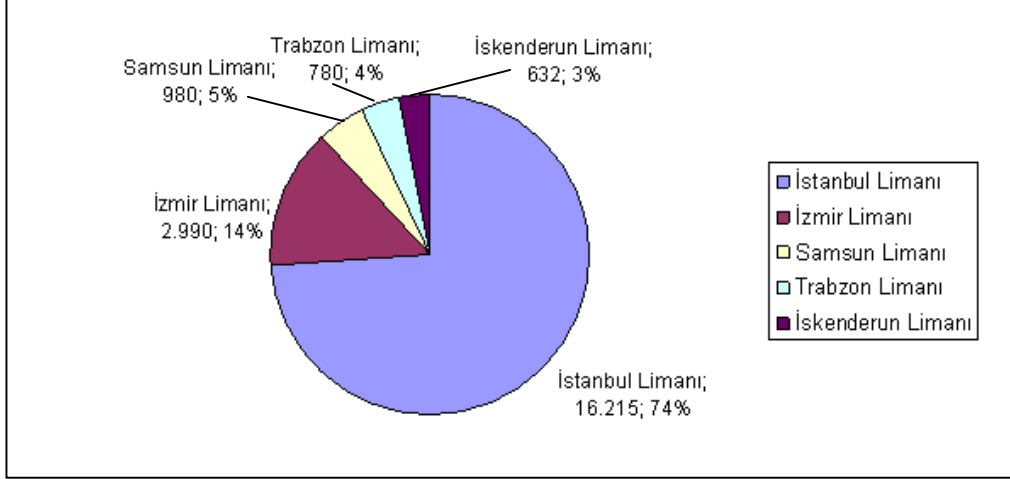
Yukarıdaki tabloya göre İstanbul Limanı'nın bütün limanlar içindeki payı 1900–1901 yılları hariç sürekli bir artış trendindedir. 1913 yılında ise, İstanbul limanının taşımadaki hissesi % 48'e ulaşmıştır.

1888'de İstanbul Limanı'na giren yelkenli teknelerin sayısı 46.351 iken, 1904 yılında 37.567'e düşmesine karşın aynı süre içinde limana giren buharlı tekne sayısı 1548'den 5.161'e çıkmıştır.¹²⁸

¹²⁷ Mustafa Hergüner, **Kurtuluş Savaşı'nda Denizcilerimiz**, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi 16, İstanbul, s. 234.

¹²⁸ Stanford, J. Shaw, Ezel Kural Shaw, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, Çev. Mehmet Harmancı, İkinci Cilt, Baskı Özener Matbaacılık Ltd. Şti., s. 290.

Grafik 1.1: Beş Büyük Liman İçerisinde İstanbul Limanının Nakliyatı Aldığı Pay (1000 ton olarak) (1909 / 1910)



Kaynak: Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Türk Tarih kurumu Basımevi, Ankara, 1994, s. 109'daki verilerden derlenmiştir.

Yukarıdaki grafiğe göre İstanbul Limanı bugünkü Türkiye sınırları içerisinde bulunan beş büyük liman içerisinde ilk sıradadır. Neredeyse tüm nakliyatın dörtte üçü İstanbul Limanı'ndan yapılmaktadır.

1.6.7. Osmanlı İstatistiklerindeki Verilere Göre Osmanlı Dış Ticareti (1878–1913)

Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz ticarî taşımalarının % 98'inin deniz yoluyla yapıldığından imparatorluğun ihracat ve ithalat rakamları son derece önem arz etmektedir. İmparatorluğun 1900 yılına kadar ihracata yönelik deniz taşımalarındaki artış oransal olarak ithalata göre daha fazladır.

Tablo 1.10: Osmanlı İstatistiklerindeki Verilere Göre Osmanlı Dış Ticareti (1878-1913)

Yıllar	Milyon Osmanlı Lirası		
	İhracat	İthalat	Denge
1878	8.394	20.009	-11.615
1879	8.761	19.418	-10.657
1880	8.497	17.847	-9.350
1881	11.295	19.486	-8.191
1882	10.964	20.192	-9.228
1883	12.390	19.758	-7.368
1884	12.798	20.638	-7.840
1885	12.076	20.004	-7.928
1886	12.707	20.703	-7.996
1887	11.289	20.106	-8.817
1888	13.547	19.457	-5.910
1889	15.172	21.042	-5.870
1890	12.836	22.914	-10.078
1891	15.364	24.554	-9.190
1892	15.573	24.467	-8.894
1893	13.262	24.109	-10.847
1894	13.754	24.075	-10.321
1895	15.536	20.576	-5.040
1896	15.428	21.360	-5.932
1897	14.744	23.434	-8.690
1898	13.425	26.621	-13.196
1899	15.591	24.497	-8.906
1900	14.905	23.842	-8.937
1901	-	-	-
1902	-	-	-
1903	-	-	-
1904	-	-	-
1905	19.672	31.366	-11.694
1906	-	-	-
1907	17.495	23.569	-6.074
1908	18.439	31.432	-12.993
1909	18.433	34.737	-16.304
1910	22.080	42.556	-20.476
1911	24.909	45.063	-20.154
1912	-	-	-
1913	21.600	41.842	-20.242

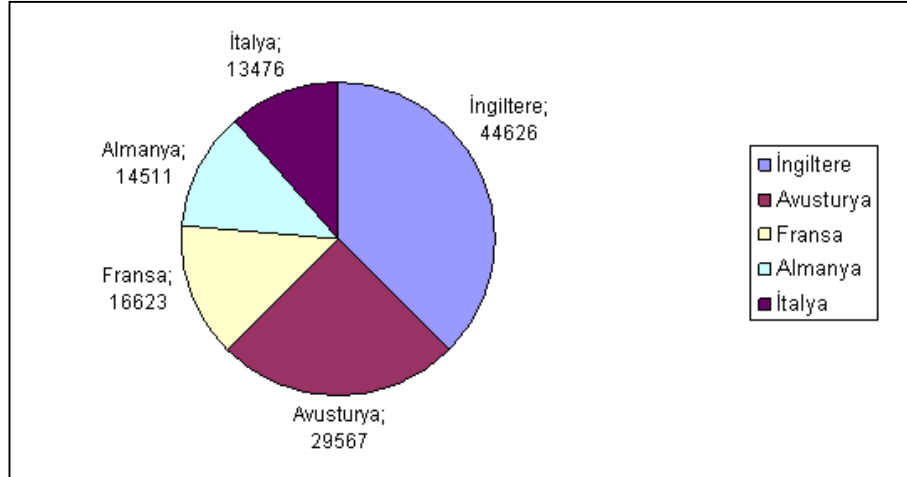
Kaynak: Şevket Pamuk, **19. yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti**, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 2003, s. 1-8, (Tablo 1.10'daki rakamlar ile Gümrükler Umum Müdürlüğü İstatistik Şubesinin yayınladığı Osmanlı İmparatorluğu'nun ithalat ve ihracat rakamları arasında (1880-1917) kısmi bir farklılık söz konusudur.) Ayrıca Bkz. İstatistik Yıllığı 1940-1941, Cilt: 12, Ankara Basım ve Ciltvi, Ankara, s. 404.

1900 yılından itibaren tam tersine ithalata yönelik deniz taşımacılığındaki artış oransal olarak ihracata göre daha fazladır. 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında Osmanlı daima dış ticaret açığı vermiştir. Yeterli sanayileşme gösterilemediğinden dış ülkelerden mal ve hizmet alma gereği hep kendini hissettirmiştir.

1.6.7.1. 20. Yüzyıl Başlarında Osmanlı İmparatorluğu'nun İthalat ve İhracat Yaptığı Ülkeler ve Mal Çeşitleri (1907-1911)

Osmanlı İmparatorluğu'nda 1907 ve 1911 arasındaki yıllarda bir seri olarak dış ticaret istatistikleri düzenli şekilde tutulmuştur. Bu yıllara ilişkin ithalat ve ihracat rakamlarında, uluslararası mal taşımalarının %98'inin deniz yollarıyla yapılmasından hareket ederek, imparatorluğun bu dönemde ticari ilişkide olduğu ülkeler ve mal çeşitleri belirlenebilir.

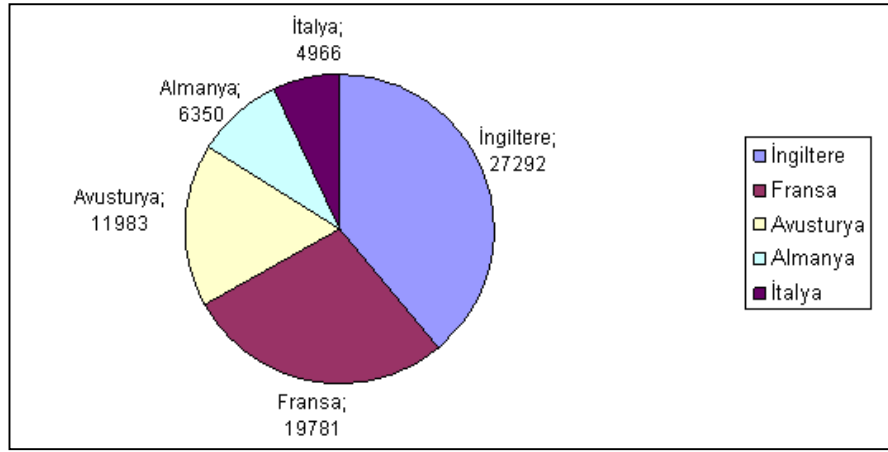
Grafik 1.2: Osmanlı Devleti'nin En Çok İthalat Yaptığı 5 Ülke (Bin Altın Lira Hesabı İle) (1907-1911)



Kaynak: TÜİK, *İstatistik Yıllığı 1940-1941*, Cilt: 12, No: 194, Ankara Basım ve Ciltevi, Ankara, s. 404-406'dan derlenmiştir. Ayrıca Bkz. İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi: 1301 Mart-1 İptidasından Şubatı Nihayetine Kadar Diyar-1 Ecnebiye Giden ve Oradan Gelen Mahsulâtın Miktar ve Cinsini Muhtevi İstatistik Özeti, İstatistikler (1907-1911) Dış Ticaret İstatistikleri, İstanbul.

Yukarıdaki Grafik 1.2'ye göre Osmanlı İmparatorluğu'nun ithalat açısından en çok ticarî ilişkide bulunduğu ülke İngiltere'dir (44.6 milyon altın lira). İngiltere'yi sırasıyla Avusturya, Fransa, Almanya ve İtalya izlemektedir. Dönemlerine göre bu ülkeler deniz ticarî taşımacılığı açısından Osmanlı'nın ithalat taşımalarında etkin olan ülkelerdir.

Grafik 1.3: Osmanlı Devleti'nin En Çok İhracat Yaptığı 5 Ülke (Bin Altın Lira Hesabı İle) (1907-1908)



Kaynak: TÜİK, *İstatistik Yılığ 1940-1941*, Cilt: 12, No: 194, Ankara Basım ve Ciltevi, Ankara, s. 404-406'dan derlenmiştir.

Yukarıdaki Grafik 1.3'e göre Osmanlı İmparatorluğu'nun ihracat değeri açısından en çok ticarî ilişkide bulunduğu ülke İngiltere'dir (27.2 milyon altın lira). İngiltere'yi sırasıyla Fransa, Avusturya, Almanya ve İtalya izlemektedir.

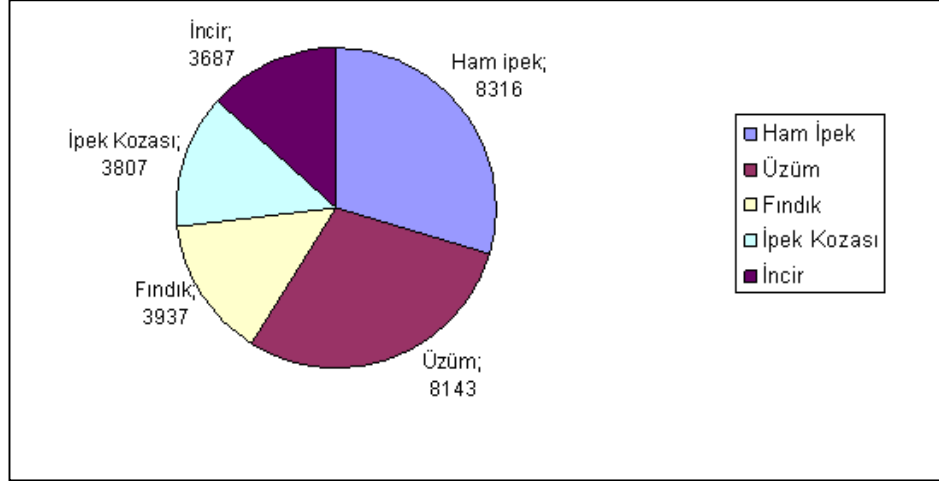
Grafiklerimizde Osmanlı'nın hem ithalat hem ihracat açısından en çok ticarî ilişkide bulunduğu 5 ülke de aynıdır. Sadece ithalat sıralamasına göre, ihracat sıralamasında Fransa ve Avusturya yer değiştirmiştir.

Dönemlerine göre bu 5 ülke deniz ticarî taşımacılığında söz sahibi ülkeler olması açısından Osmanlı'nın ithalat ve ihracat taşımalarında başı çeken ülkelerdir. 1914 yılına gelindiğinde, Osmanlı ve Doğu Akdeniz ticaretinin büyük bölümü İngiltere, Fransa, Almanya, Avusturya ve İtalya üzerine odaklaşmıştır.

1907-1911 yılları arasında Osmanlı devletinin dış ticaretinden en çok ithal ve ihraç ettiği ürünlerin dökümü aşağıda Grafik 1.4'te gösterilmiştir.

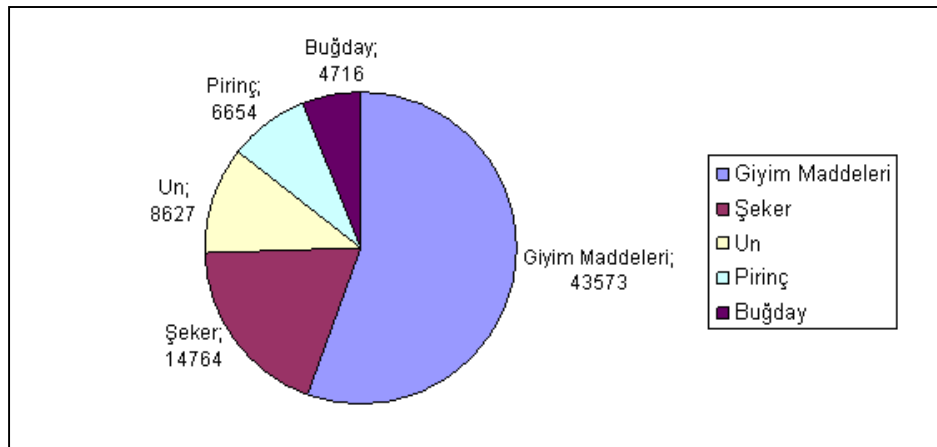
Buna göre son 5 y ıla ait dış ticaret verilerinin toplamlar ına göre, Osmanlı devletinin en çok ithal ve ihraç ettiği 5 ürünün dökümü aşağıdaki grafiklere aktarılmıştır.

Grafik 1.4: Osmanlı Devleti'nin En Çok İhracatını Yaptığı 5 Mal (Bin Altın Lira Hesabı İle) (1907-1911)



Grafiğe göre Osmanlı'nın en önemli temel ihraç maddesi ham ipektir (8.3 milyon altın lira). Bunu sırasıyla üzüm, fındık, ipek kozası, incir gibi tarımsal ürünler izlemektedir. Osmanlı ihracat ının önemli bir özelli ği de ürünlerin çe şitlilik göstermesidir.

Grafik 1.5: Osmanlı Devleti'nin En Çok İthalatını Yaptığı 5 Mal (Bin Altın Lira Hesabı İle) (1907-1911)



Kaynak: TÜİK, *İstatistik Yıllığı 1940-1941*, Cilt: 12, No: 194, Ankara Basım ve Ciltevi, Ankara, s. 407-408'den derlenmiştir.

Grafik 1.5'e göre 1907 – 1911 yılları toplamında Osmanlı'nın ithalatı içinde en önemli mal giyim maddeleridir (43.5 milyon altın lira). Bunu sırasıyla şeker, un, pirinç ve buğday izlemektedir. İthalat içinde gıda maddelerinin de önemli bir yeri vardır.

19. yüzyılda hububat gibi yükü taşıyıcı tarım ürünlerinin, taşıma maliyeti bakımından en elverişli olanı deniz taşıma yoludur. Deniz yoluyla hububat çok uzak mesafelere ucuz bir ücretle götürülebiliyordu.¹²⁹ Bu durum 20. yy başında da değişmemiştir. Bu yüzyıl başlarında Osmanlı devleti ekonomisi içinde önemli bir yer tutan un, pirinç ve buğday ithalatı deniz yoluyla yapılmaktaydı. Bu durum ülke içi ulaştırma ağının zayıflığından ve deniz yoluyla yapılan taşıma maliyetlerinin düşüklüğünden kaynaklanmaktadır.¹³⁰

Ayrıca Osmanlı'nın hem ithalatını hem ihracatını yapan ilk beş ülkenin geçmişten gelen merkantilist politikaları devam ettirmeleri, dış ticarete kendi ülkelerinin bayraklarını taşımayan gemilerle yapılan ticarî taşımacılığı kısıtlama yoluna gitmeleri ve Osmanlı'da böyle bir anlayışın olmamasından hareket ederek,¹³¹ 20. yüzyılın başlarında bu beş ülkenin, Osmanlı'nın deniz ticarî taşımalarında büyük bir paya sahip olduğunu ve söz konusu ticaretin büyük bir çoğunluğunun bu ülkelere ait tüccarların gemileriyle yapıldığını söyleyebiliriz.

1.6.7.2. Osmanlı'nın Son Döneminde Deniz Ticaretinin Geliştirilmesine Yönelik Layihalar

20 yüzyılın ilk çeyreğinde iki farklı layiha Osmanlı'nın deniz ticaretine ne kadar önem verdiği görülmektedir. Bu belgelerden ilkinde deniz ticaretinin geliştirilmesi konusunda Osman Efendi, Hariciye Nezareti'ne bir layiha takdim etmiştir. Layihada Avrupa'nın bir iktisadî savaşta girdiği ve Osmanlı'nın bu iktisadî savaşta başarılı olmasının yolunun deniz ticaretine verilen önemden geçtiği belirtilmiştir. Aynı zamanda Almanya, Amerika ve Rusya gibi büyük devletlerin

¹²⁹ Tevfik Güran, "Osmanlı Tarım Ekonomisi, 1840–1910", **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Türk İktisat ve İktisadiyat Tarihi Araştırmaları Merkezi Türk İktisat Tarihi Yıllığı**, Yıl: 1987, Sayı: 1, s. 232.

¹³⁰ Şevket Pamuk, **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005, s. 211.

¹³¹ Daniel Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire in the 18th, Century," **International Journal of MiddleEast Studies** 24, 1992, s. 189-206.

deniz ticarî ta şımacılığı sayesinde ilerleyip, bütün dünyanın hâkimi say ılan İngiltere'ye karşı nasıl rekabet ettikleri vurgulanmış, Yunanlıların deniz ticaretinde göstermiş olduğu üstün performansın altı çizilmiştir.

Deniz ta şımacılığına millî sermaye ile baş lanması ve hükümetçe desteklenmesi gerekti, lazım gelen sermayeyi elde etmenin imkânsız olmadığı, İdare-i Mahsusa ile Şirketi Hayriye'nin birleştirilmesiyle baş ımsız bir Osmanlı Seyr-i Sefain Kumpanyası'nın kurulması, ülkemizin her ne kadar bir ziraat memleketi olarak kabul edilse de co ğrafi konumu bakımından daha ziyade bir deniz ticareti memleketi olduğu¹³² konular ı üzerinde durulmu ştur. 20 Temmuz 1902 tarihli Dâhiliye Nezaretine gönderilen layihada ise deniz ticaretinin geliştirilip ilerlemesiyle yeni vapurlar, fabrikalar, destigahlar (atölyeler) ve limanların kurulacağı ve bu yolla ülke ekonomisine istihdam yaratılacağına işaret edilmektedir.¹³³

Bu iki layihada durum tespiti sonrasında öneriler safhas ına geçilmiştir. Bunlardan başlıcaları;

—Denizcilik alanında mühendis mektebi kurulması,

—Ara iş gücü ihtiyacını karşılamak için meslek mekteplerinin açılması,

—Nehir yataklarının ulaşım elverişli hâle getirilmesi ve kanal sistemleri ile ulaşım kalitesinin daha da artırılması,

—İçinde Şirket-i Hayriye'nin bulunduğu Osmanlı Seyr-i Sefain Şirketi'nin kurulması (Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi ancak 1909'da kurulmuştur.),

—Taşımacılıkta tekellerin padişah idaresine bağlanması,

—Dâhili ticaretin Osmanlı gemileri ile karşılanması ve bu politikaların devamında güçlenecek olan yerli ülke sermayeli şirketlerin zaman içinde uluslararası taşımacılıkta hak ettiği yeri alması,

—Kurulması gereken tersaneler, havuzlar ve atölyelerde Osmanlı tebaasına ayrıcalıklar tanınması,

¹³² BOA. YPRK. HR. Dosya No: 32, Tarih: 1320.R.15.

¹³³ BOA. YPRK. ASK. Dosya No: 183, Tarih: 1320.R.13.

—İş adamlarının deniz nakliyatı ve bilhassa gemi imalatına yönlendirilmesi ve bu yönde şirketleşmenin teşvik edilerek, gerekirse hazinenin şirketleşme sürecini malî imkânlarla desteklemesi.

Yukarıdaki öneriler ciddi bir sermaye birikimini ve müteşebbis sınıfını hazırlayıcı bir mahiyette ise de, bu önerilerin uygulanmasında büyük devletlerin muhtemel tepkisi dikkate alınmamıştır.

1.6.8. Osmanlı Son Dönem Deniz Ticaret Filosu ve Taşıma Kapasitesi

Osmanlı İmparatorluğu'nda deniz taşımacılığına hiçbir zaman gereken önem verilmemiştir. Kabotajda bile yabancı bandıralı gemiler Türk gemileri ile rekabet ediyor, bilhassa Yunanlılara ait küçük tekneler kıyı ticaretinin büyük bir kısmını ellerinde bulunduruyorlardı. Bunların yanında muntazam seferler yapan yabancı büyük kumpanyalara ait gemiler, Anadolu iskelelerine uğrayarak İstanbul ve dış memleketlerle irtibatı sağlıyor, Türk ticaret filusunun büyümesini önüyorlardı.

1911 yılına kadar Türk limanları arasında aşağı yukarı 42 milyon tonluk taşımanın ancak % 10 kadarı Türk gemileriyle yapılmıştır.¹³⁴

I. Dünya Savaşı'ndan önce Türk limanlarına kayıtlı Türk sancağı taşıyan gemi ve deniz vasıtaları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir. I. Dünya Savaşı'ndan önce toplam 19.283 adet geminin toplam taşıma kapasitesi 193.989 tonilatodur.

Tablo 1.11: I. Dünya Savaşı'ndan Önce Türkiye Limanlarına Kayıtlı ve Türk Sancağı Taşıyan Gemi ve Deniz Vasıtaları

	Adet	Tonilato
Buhar ve Motorlu Gemi ve Deniz Vasıtaları	195	69.089
Yelkenli ve Yelkensiz Tekneler	19.088	124.900
Toplam	19.283	193.989

Kaynak: Mustafa Hergüner, **Kurtuluş Savaşı'nda Denizciliğimiz**, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi 16, İstanbul, s. 31.

¹³⁴ Süleyman Barda, **Ulaştırma Ekonomisi**, Menteş Kitabevi, İstanbul, 1985, s. 207.

Bu dönemde yelkenli ve yelkensiz teknelerle, buhar ve motorlu gemi ve deniz vasıtaları karşılaştırıldığında yelkenli ve yelkensiz deniz vasıtalarının sayısının buharlı ve motorlu deniz vasıtalarından çok fazla olduğu görülmektedir.

Aşağıdaki tabloya göre, savaşta Türk ticaret filomuzdaki kayıplarımız toplam 135.707 tonilato taşıma kapasitesine sahip 475 adet gemidir.

Tablo 1.12: I. Dünya Savaşı'nda Kaybedilen Türkiye Limanlarına Kayıtlı ve Türk Sancağı Taşıyan Gemi ve Deniz Vasıtaları

	Adet	Tonilato
Buhar ve Motorlu Gemi ve Deniz Vasıtaları	75	53.964
Yelkenli ve Yelkensiz Tekneler	400	81.743
Toplam	475	135.707

Kaynak: Mustafa Hergüner, **Kurtuluş Savaşı'nda Denizciliğimiz**, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi 16, İstanbul, s. 31.

Savaştan önce ve sonraki rakamlar karşılaştırıldığı zaman, zaten oldukça kötü bir durumda olan deniz ticarî filomuz savaşta ağır bir darbe yiyerek Cumhuriyet dönemine çoğu harap bir şekilde olmak üzere 58.282 tonilato bir ticaret filosu devretmiştir.

Vedat Eldem'e göre, harbin arifesinde ticaret filosu 114 bin tonilato buharlı gemi ile 202 bin tonilato yelkenli gemiden oluşuyordu. Mütarekede bu miktarlar, buharlı gemiler için 83 bin ve yelkenliler için 150 bin tona düşmüştü. Millî Mücadele'de Türk ticaret filosu yeniden zarar görerek buharlı gemilerin tonajı 75 bin tona düşmüştü. Bunlardan 37.494 tonu bir devlet işletmesi olan Osmanlı Seyri Sefainine aittir.¹³⁵

Bir başka kaynağa göre ise I. Dünya Savaşı'ndan önce Osmanlı Devleti'nin 110.000 tona varan gemi tonajı, savaşta 63 Türk vapurunun batırılmasıyla, Cumhuriyet devrine aşağı yukarı 35.000 ton olarak intikal etmiştir.¹³⁶

¹³⁵ Vedat Eldem, **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1984, s. 186.

¹³⁶ Süleyman Barda, **Ulaştırma Ekonomisi, a.g.e.**, s. 207.

1.7. 19. Yüzyıl Başlarında İstanbul Liman ve Diğer Limanlarımız Arasındaki Bir Haftalık Deniz Ticarî Taşımacılığı

19. yüzyılın ilk yarısı Osmanlı deniz ticarî taşımacılığı üzerine Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunan üç defter; İmparatorluğun denizcilik bölgeleri, bu denizler arasındaki bağlantılar, gemi yükleri, gemi sayıları, tayfa sayıları ve milliyetleri hakkında önemli bilgiler sunmaktadır.

Belgelere göre imparatorluğun deniz ticarî taşımacılığı Karadeniz, Marmara ve Ege denizinde cereyan etmektedir. Bu üç denizdeki limanlardan yapılan taşımalar, Tanzimat öncesi deniz ticarî taşımacılığı hakkında önemli bilgiler vermişlerdir.

En önemli gözlemlerimizden birisi İstanbul'un önemli bir tüketim merkezi olması ve Osmanlı deniz ticarî taşımacılığına küçük gemilerin hâkim olmasıdır. Gemilerin küçük olması Osmanlıların "risk" dağılım yöntemi olarak nitelendirilebilir ya da bu taşımaların daha çok iç denizlerle sınırlı olmasından kaynaklanabilir.

İç denizlerde Osmanlı deniz ticarî taşımacılığının sınırlı kalmasının nedenlerini devletin izlediği ticaret politikası ve ekonominin gelişim seviyesinde aramak gerekir. Devlete daha yakın bağı olan Müslüman reaya için zirai üretim ve esnafılık popüler sektörlerdi. Taşımacılık ise daha fazla sermaye gerektiren riskli bir sektör olduğu için çok rağbet görmemiştir.

Bir arşiv belgesine göre 13.02.1823 ile 12.03.1823 tarihleri arasında toplam 7 ülkeyle dış ticarî taşıma yapılmaktadır. Bandıralar açısından en çok ticarî taşımanın yapıldığı ilk üç ülke sırasıyla; İngiltere (7), Avusturya (6) ve Fransa'dır (4). Bu üç ülkenin Osmanlıya ihracatı 272 değişik mal çeşidini içerir.¹³⁷ Bu önemli bilgiler, imparatorluğun dış ticarî taşımalarda dışa bağımlı olduğuna dair küçümsenmeyecek ipuçları içerir.

Nitekim taşımacılıktaki bu zayıf durumu fark eden II. Mahmut millî bir ticaret filosunun kurulması teşvik edilmiş, Osmanlıların en azından kendi sularında denizciliğin öncüsü olabilmesi gerektiği belirtilmiştir.¹³⁸ Bu amaçla Hayriye tüccarlarının gemi sahibi olmaları teşvik edilmiş, gemileri için gerekli olan

¹³⁷ BOA. DHMK. Dosya No: 22314.

¹³⁸ Alan Palmer, **Son Üç Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu**, (Çev. B.Dişbudak), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2003, s. 105, 106.

personelin e ğitimine dair tedbirler al ınmıştır.¹³⁹ Padi şahın tüm çabalar ına ra ğmen ticarî taşımaların büyük çoğunluğu yabancı gemilerin tekelinden alınamamıştır.

1.7.1. Liman Hareketleri

1.7.1.1 İstanbul Limanından Çıkan Gemiler

1823 yılında 69 gemi İstanbul'dan çıkarak, Karadeniz'deki 22 limana hareket etmiştir. En s ık u ğranılan 7 limandan şile'ye 10, Uzgara'ya 10, nye'ye ve Trabzon'a ise 6' şar gemi u ğramıştır. Bunu 5 gemi ile Midye, 4'er gemiyle Kevgen (Kefgen) ve Ağva izlerken, kalan 15 limana hareket sayısı 4'ten azdır.

Tablo 1.13: İstanbul'dan Çıkan Gemilerin Karadeniz'de Gittiği Limanların İsimleri ve Liman Hareketleri (1823)

şile	10
Akçaşehir	1
Ibrail	2
nye	6
Kevgen (kefgen)	4
Kabokoz	3
Uzgara	10
Trabzon	6
Midye	5
Estafan	1
Mora (kargi) Kastamonu	2
Varna	2
Kilyos	1
Eregli	2
Ineada	2
Ağva	4
Gceyagiz	2
Ilaklar	1
Kalas	1
Rumeli iskeleleri	1
Szebolu	1
Rusya	2
Toplam (22 liman)	69

Kaynak: BOA. Cevdet İktisat ., Sıra No: 1101, Dosya No: 23.

¹³⁹ Musa ad ırıcı, "II. Mahmut Döneminde (1808-1839) Avrupa ve Hayriye Tüccarları" **Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920)** , Editörler; Osman Okyar, Halil İnalçık, Hacettepe Üniversitesi, Ankara, 1977, s. 237-241.

Başkent'ten Marmara ve Ege Denizindeki 31 limana 142 gemi hareket etmiştir. En sık uğranılan limanlar ise Yalova (19), İzmit (18), Tekirdağ (13), Mudanya (12) ve Kurşunlu'dur (11). Geriye kalan 26 limana uğrama sayısı ise 1 ile 10 arasında değişmiştir.

Tablo 1.14: İstanbul'dan Çıkan Gemilerin Marmara ve Ege Denizinde Gittiği İskelelerin İsimleri ve Liman Hareketleri (3-9 Mart 1823)

Yalova (Yalakabad)	19
Degirmendere	1
Marmara	4
İzmit	18
Kurşunlu	11
Çanakkale (Kal-ai Sultaniye)	3
Karamürsel	8
Tekfurdağı	13
Mudanya	12
Bandırma	6
Darıca	2
Kapudağı	3
Mihaliç	8
Mürefle	1
Kartal	6
Çekmece-i kebir (B.Çekmece)	4
Maltepe	4
Pendik	1
Trilya	1
Ulaşlı	1
Kırklaha	1
Tavşanal	1
Şarköy	1
Engürü	1
Midilli	1
Paşalimanı	4
Silivri	1
Erdek	2
Bigados (Selimpaşa)	1
Tuzla	1
Gebze (Gegbüze)	2
Toplam (31 liman)	142

Kaynak: BOA. DMMK. İGE. Dosya No: 23650.

Bu verilerden İstanbul'dan çıkıp Marmara, Ege ve Karadeniz'e giden toplam gemi ve liman sayısına ulaşabiliriz. Buna göre toplamda 211 gemi (142+69), 53 (31+22) farklı limana uğramıştır.

1.7.1.2. İstanbul Limanına Giren Gemiler

Karadeniz'deki toplam 12 limandan 21 gemi İstanbul'a giriş yapmıştır. En çok çıkış yapılan liman Ahyolu (5), Ağva (5) ve Midye (2)'dir. Kalan 9 geminin diğer limanlardan çıkış yapma sayısı ise birdir.

Tablo 1.15: Karadeniz'deki Limanlardan İstanbul'a Giren Gemilerin Liman Hareketleri (1823)

Ereğli	1
Akçayşehir	1
Varna	1
Ahyolu	5
Kastifili	1
Kabakoz	1
Ağva	5
Midye	2
İğneada	1
Ganice	1
Şile	1
Erinorkoyu	1
Toplam (12 Liman)	21

Kaynak: BOA. Cevdet İktisat, Sıra No: 1101, Dosya No: 23.

Marmara ve Ege'deki limanlardan ise İstanbul'a toplam 40 limandan 121 gemi çıkış yapmıştır. En sık çıkış yapılan limanlardan Mudanya'dan 18, Yalova'dan 11, Çınarcık'dan 9, Kastrı (Mora) ve İzmit'ten 8, Tekfurdağ'dan (Tekirdağ) 6 gemi çıkış yapmıştır. Bahsedilen 6 limandan toplamda 60 gemi çıkış yapmıştır. Kalan 61 gemi 34 limana 6'dan daha az sayıda uğramıştır.

Tablo 1.16: Marmara ve Egedeki Limanlardan İstanbul'a Giren Gemilerin Liman Hareketleri (3-9 Mart 1823)

Hora (Şarköy)	4
Kastelloz (Kasterlid)	1
Ganoz	2
Erdek	1
Kumbağı	1
Mudanya	18
Silivri	3
Mihaliç	4
Gemlik	1
Çardak	1
Bandırma	3
Kapıdağı	3
Kartal	5
İnöz	1
Bergos	1
Marmara	1
Tobcu	1
Yalova	11
Maltepe	1
Paşalimanı	1
Kurşunlu	5
Karamürsel	6
Tekfurdağı (Tekirdağ)	1
İzmit	8
Karaboğa	1
Mağdos(Eceabad)	1
Çınarcık	9
Halidere	2
Foçadere	1
Kastra(Mora)	8
Engürü(Engerek)	1
Çekmece (K.Çekmece)	1
Kala-i Sultaniye(Çanakkale)	1
Gelibolu	1
Darıca	2
Pavli(Pavlo)	1
Gelenbe	5
Gelebuz (Gebze)	1
Emrutlu (Armutlu)	1
Kabaklı	1
Toplam (40 Liman)	121

Kaynak: B.O.A.Cevdet İktisat, Sıra No: 1101, Dosya No: 23.

Bu önemli verilerden yola çıkarak 3–9 Mart 1823 tarihinde İstanbul Limanına giren toplam gemi ve liman sayısı ulaşabiliriz. Buna göre 142 gemi (121+21) toplam (40+12) 52 farklı limandan İstanbul'a giriş yapmıştır.

1.7.1.3. Marmara ve Ege Denizinden, İstanbul Limanına Giren ve Çıkan Gemilerin Uğradığı Limanların Envanteri

1823 yılında hem Marmara hem Ege denizinden olmak üzere İstanbul limanına giren ve çıkan gemiler toplam 53 farklı limana uğramışlardır. Bu limanlar:

1-Hora (Şarköy), 2-Kastelloz (Kosterlid), 3-Ganoz, 4-Erdek, 5-Kumba ğı, 6-Mudanya, 7-Silivri, 8-Mihaliç, 9-Gemlik, 10-Çardak, 11-Bandırma, 12-Kapuda ğı, 13-Kartal, 14- İnöz, 15-Bergos, 16-Marmara, 17-Tobcu, 18-Yalova, 19-Maltepe, 20-Paşa Limanı, 21-Kurşunlu, 22-Karamürsel, 23-Tekirda ğ (Tekfurda ğ), 24- İzmit, 25-Karaboğa, 26-Mağdos, 27-Çınarcık, 28-Halidere, 29-Foçadere, 30-Kastra (Mora), 31-Engürü (Engerek), 32-K.Çekmece, 33-Çanakkale (Kal-a-i Sultaniye), 34-Gelibolu, 35-Darıca, 36-Pavli (Pavlo), 37-Gelenbe, 38-Gebze, 39-Armutlu (Emrutlu), 40-Kabaklı, 41-De ğirmendere, 42-Mürefe, 43-Pendik, 44-Trilya, 45-Ulaşlı, 46-Kırklaha, 47-Tavşanal, 48- Şarköy, 49-Midilli, 50-Bigados, 51-Tuzla, 52-B. Çekmece, 53-Malta.

1.7.1.4. Karadeniz'den İstanbul Limanı'na Giren ve Çıkan Gemilerin Uğradığı Limanların Envanteri

Aynı yılda Karadeniz istikametinden gelip İstanbul limanına giren ve çıkan gemiler ise toplam 26 farklı limana uğramışlardır. Bu limanlar:

1-Şile, 2-Akçaşehir, 3- İbrail, 4-Ünye, 5-Kevgen (Kefgen), 6-Kabokoz, 7-Uzgara, 8-Trabzon, 9-Midyeye, 10-Mora (Kar ğı), 12-Varna, 13-Kilyos, 14-Ere ğli, 15-İğneada (inada), 16-A ğva, 17-Göceya ğız, 18- İlçaklar, 19-Kalos, 20-Rumeli İskeleleri, 21-Süzebolu, 22-Rusya, 23-Ahyolu, 24-Kastifili, 25-Ganice, 26-Erinorkoyu.

Başkent'in Marmara, Ege denizi ve Karadeniz ile bağlantısı olan 79 (53+26) farklı limana ulaşılmaktadır.

1.7.2. Döneme Ait Gemilerin Taşıdığı Yükler

Marmara, Ege denizi ve Karadeniz'den gelip, İstanbul limanına giden gemilerin taşıdığı mal çeşitlerine ulaşmak için Osmanlı arşiv belgelerinden yararlanılabilir. Osmanlı Arşivlerinden aldığımız üç adet belgeden elde edilen verilerden oluşturulan tablonun analiz sonuçları şöyledir.

Bu istikamette toplam 142 gemi mevcut olup, bunların 3-9 Mart 1823 tarihleri arasında başkente taşıdığı 31 farklı türde mal vardır:

1-Hınta (Buğday), 2-Hamr (Şarap), 3-Hatap (Odun), 4-Kömür, 5-Kelle Kulak, 6-Saman, 7-Gedüs Bezi, 8-Pekmez, 9-Nohut, 10-Bogaz Bezi ve İplik, 11-Penpe-i ham, 12-Şem-i Revgan, 13-Meyve, 14-Soğan, 15-Üzüm, 16-Esba-I Pelit, 17-Boğazı Denği, 18-Peksimet, 19-Irk, 20-Zeytin, 21-Çanak, 22-Keten Tohumu, 23-Kiçe (Keçe), 24-Duhan, 25-Cup, 26-Peksimet, 27-Taş, 28-Kereste, 29-Çember Takımı, 30-Zeytin, 31-Sebze.

Karadeniz, Marmara ve Ege denizinin farklı limanlarından İstanbul'a gelen toplam 142 gemiden 122 tanesi dolu, 20 tanesi boştur (%14,8). Bu gemilerin taşıdığı mallar arasında ilk sırayı hatap (odun) almaktadır. 142 gemiden 51'i hatap taşıırken (%35,21), ikinci sırayı 11 gemi ile kömür izlemektedir (%7,746). Bu yüzelere hem kömür hem odun taşıyan 3 gemi dâhil değildir. Üçüncü sırayı 7 geminin taşıdığı şarap (%4,92) alırken, bunu 6'şar gemiyle meyve ve zeytin taşıyan gemiler izlemektedir (%4,22). Geriye kalan gemi yükleri ise sayı olarak altıdan azdır (%4,22). Boş olan gemi sayısı ise 20'dir (%14,8).

142 gemiden 15'i Karadeniz'deki limanlardan gelmektedir. Bu 15 geminin 2'si boştur. Geriye kalan gemi yükleri arasında sırasıyla odun, kömür, mum, peksimet, kereste ve zeytin vardır. Toplamda 6 çeşit mal mevcuttur.

Tablo 1.17: Marmara, Ege Denizi ve Karadeniz'den Gelip, İstanbul'a Giden Gemilerin 1 Haftada İstanbul'a Taşdığı Mal Çeşitleri, Geldikleri Limanlar, Gemi Türleri ve Tayfa Sayıları (3-9 Mart 1823)

Mallar	Reis	Gemi Türü	Tayfa Sayısı	Liman	Gün	Karadeniz
Hinta ve Erzak_1 Saire	Benako	Çektirme	Rum: 7	Tekfurdağ	3 Mart 1823	
Hamr(şarab)	Foti	Çektirme	Rum: 15	Ganos	3 Mart 1823	
Hatab(odun)	Hasan	Çektirme	Müsl: 8 Rum: 2	İzmit	3 Mart 1823	
Hamr	Yevan	Çektirme	Rum: 4	Hora (Hasköy)	3 Mart 1823	
Hinta(Buğday)	Estoraki	Çektirme	M: 1 R:11	Karabiga	3 Mart 1823	
Hatab(odun)	Salih	Çektirme	M:12 R:4	İzmit	3 Mart 1823	
Boş	Yorği	Çektirme	R:6	Maydos	3 Mart 1823	
Hatab(odun)	Hüseyin	Çektirme	M:7	Fıstıklı (Kostifili)	3 Mart 1823	Karadeniz
Hatab(odun)	Estirati	Çektirme	M:12 R:3	Çınarcık	3 Mart 1823	
Kömür	Mehmet	Çektirme	M:19	Halidere	3 Mart 1823	
Hatab(odun)	Halil	Çektirme	M:1 R:6	Foçadere	3 Mart 1823	
Hatab(odun)	Yorği	Çektirme	R:8	Kostr(Mora)	3 Mart 1823	
Hatab(odun)	Mihal	Çektirme	R:9	Kostr(Mora)	3 Mart 1823	
Hatab(odun)	Dimitri	Çektirme	R:6	Engürü	3 Mart 1823	
Kelle-Kulak	Ali	Çektirme	M:4	Mihaliç (Karacabey)	3 Mart 1823	
Hatab(odun)	Yorği	Çektirme	R:9	Yalova	4 Mart 1823	
Hatab(odun)	Tanaş	Çektirme	R:7	Yalova	4 Mart 1823	
Hatab(odun)	Kasfondi	Çektirme	R:10	Kastra(Mora)	4 Mart 1823	
Hatab(odun)	Yani	Çektirme	R:9	Kastra(Mora)	4 Mart 1823	
Hatab(odun)	Nikola	Çektirme	R:7	Kastra(Mora)	4 Mart 1823	
Saman	Minol	Çektirme	R:9	Çekmece	4 Mart 1823	
Hatab(odun)	Penapot	Çektirme	M:2 R:3	Çınarcık	4 Mart 1823	
Hatab(odun)	Süleyman	Çektirme	M:2 R:7	Çınarcık	4 Mart 1823	
Hatab(odun)	Yorgaki	Çektirme	M: R:1	Çınarcık	4 Mart 1823	
Hatab(odun)	Aleksi	Çektirme	R:6 M:2	Yalova	4 Mart 1823	
Hinta (Buğday) ve Gedüs Bezi	Mehmet	Çektirme	M.3 R:7	Mudanya	4 Mart 1823	
Pekmez	Mustafa	Çektirme	M:5	Yalova	4 Mart 1823	
Hatab(odun)	Mustafa	Çektirme	M:4	Kabokoz	4 Mart 1823	Karadeniz

Boş	Esnoni	Piyade	R:4	Mudanya	4 Mart 1823	
Hatab(odun)	Mehmet	Çektirme	M:6	Ağva	4 Mart 1823	Karadeniz
Hınta(Buğday)	Mustafa	Çektirme	M:6	Mudanya	4 Mart 1823	
Hatab(odun)	Salih	Çektirme	M:12 R:4	İzmit	4 Mart 1823	
Boş	Dimitri	Çektirme	R:4	Midye	4 Mart 1823	
Nohut ve Pekmez	Süleyman	Çektirme	M:1 R:5	Çanakkale (Kala-i ultaniye	4 Mart 1823	
Hatab (odun) ve Kömür	Mehmet	Çektirme	M:9	Karamürsel	4 Mart 1823	
Boş	Halil	Sandal	M:35	Ağva	4 Mart 1823	Karadeniz
Hatab	Salih	Çektirme	M:6	İzmit	4 Mart 1823	
Hatab	Hasan	Çektirme	M:4 R:3	Karamürsel	4 Mart 1823	
Kömür	Ali	Çektirme	M:9	İğneada	4 Mart 1823	
Boğaz Bezi, Pekmez ve iplik	Ahmet	Çektirme	M:5	Gelibolu	4 Mart 1823	
Penbe-i Ham (Ham Pamuk)	Angoli	Tombaz	M:1 R:11	Mihaliç (Karacabey)	4 Mart 1823	
Boş	Dimitri	Çektirme	R:2	Kartal	4 Mart 1823	
Hamr	Rominko	Martiko	R:8	Darıca	4 Mart 1823	
Kömür	Ali	Çektirme	M:3	Karamürsel	4 Mart 1823	
Kömür	Ali	Çektirme	M:6	Pavlo	4 Mart 1823	
Boş	Hüseyin	Çektirme	M:1 R:3	Midye	4 Mart 1823	Karadeniz
Hatab-Kömür	Osman	Çektirme	M:15	İzmit	4 Mart 1823	
Kömür	Gümüştöz	Çektirme	R:5	Ganice	4 Mart 1823	Karadeniz
Şem-i Revgan (Mum)	Lefter	Çektirme	R: 7	Ahyolu	5 Mart 1823	Karadeniz
Boş	Anesti	Piyade	R:4	Mudanya	5 Mart 1823	
Boş	Suturi	Çektirme	R:4	Mudanya	5 Mart 1823	
Hatab(odun)	Halil	Çektirme	M:10	Karamürsel	5 Mart 1823	
Hatab(odun)	İbrahim	Çektirme	M:12 R:3	İzmit	5 Mart 1823	
Meyve	Memiş	Sandal	M:11	Gelenbe	5 Mart 1823	
Hatap(Odun)	Hüseyin	Çektirme	M:7	Ağva	5 Mart 1823	Karadeniz
Hatap(Odun)	İbrahim	Çektirme	M:7	Ağva	5 Mart 1823	Karadeniz
Boş	Hristo	Çektirme	R:4	Mudanya	5 Mart 1823	
Hatap(Odun)	Mehmet	Çektirme	M:1 R:3	Çınarcık	5 Mart 1823	
Soğan	Mehmet	Çektirme	M:3	Kartal	5 Mart 1823	
Kömür	Tahir	Çektirme	M:4	Silivri	5 Mart 1823	

Boş	Nikol	Piyade	R:4	Mudanya	5 Mart 1823	
Üzüm	Tınaş	Çektirme	R:7	Kurşunlu	5 Mart 1823	
Esba-i Pelit	Hüseyin	Çektirme	M:2 R:4	Kurşunlu	5 Mart 1823	
Boğası Dengi, Boğası Beci	Estarati	Çektirme	R:6	Kurşunlu	5 Mart 1823	
Hınta(Buğday)	Hasan	Çektirme	M:6	Gebze(gegebüze)	5 Mart 1823	
Hatap(odun)	Eyüb	Çektirme	R:4	Şile	5 Mart 1823	
Meyve	Abdullah	Çektirme	M:8	Gelenbe	5 Mart 1823	
Meyve	Ali	Çektirme	M:12	Gelenbe	5 Mart 1823	
Meyve	Mehmet	Çektirme	M:1	Darıca	5 Mart 1823	
Meyve	Halil	Sandal	M:10	Gelenbe	5 Mart 1823	
Peksimet	Estafani	Çektirme	R:6 M:2	Ahyolu	5 Mart 1823	Karadeniz
Hatap (odun) ve Kömür	Bekir	Çektirme	M:7	Karamürsel	5 Mart 1823	
Meyve	İbrahim	Sandal	M:11	Gelenbe	5 Mart 1823	
Hatap(odun)	Mehmet	Çektirme	M:6	Ağva	5 Mart 1823	
Boş	Mihal	Piyade	R:4	Mudanya	5 Mart 1823	
Hatap(Odun)	Bayram-Osman	Çektirme	M:7 R:1	Armutlu	5 Mart 1823	
Hatap(odun)	Borgi	Çektirme	R:10	Kastra (Mora)	5 Mart 1823	
Hatap(odun)	Tohay	Çektirme	R:6	Yalova (Yalakabad)	5 Mart 1823	
Hatap(odun)	Yahya	Çektirme	M:7	Kabaklı	5 Mart 1823	
Hamr(şarab)	Piretor	Çektirme	R:6	Kapudağı	5 Mart 1823	
Hatap(odun)	Antaş	Çektirme	M:1 R:7	Erinorkoyu	5 Mart 1823	
Kömür	Ahmet	Çektirme	M:12 R:2	Halidere	5 Mart 1823	
Hatap(odun)	Penaki	Çektirme	R:6	Yalova	5 Mart 1823	
Hatap(odun)	Yorği	Çektirme	R:8	Kastra (Mora)	5 Mart 1823	
Hatap(odun)	Estarati	Çektirme	M:1 R:3	Çınarcık	6 Mart 1823	
Hatap(odun)	Penapot	Çektirme	M:1 R:4	Çınarcık	6 Mart 1823	
Boş	Pendazi	Çektirme	M:3 R:3	Yalova	6 Mart 1823	
Hatap(odun)	Hüseyin	Çektirme	M:4	Yalova	6 Mart 1823	
Hatap(odun)	Salman	Çektirme	M:2 R:7	Çınarcık	6 Mart 1823	
Hatap(odun)	Yorgaki	Çektirme	M:1 R:7	Çınarcık	6 Mart 1823	
Hamr(içki)	Panaki	Çektirme	R:9	Hora (Şarköy)	6 Mart 1823	
Hatap	Kostandi	Çektirme	R:10	Kastelloz	6 Mart 1823	

Hamr ve Irk	Penaki	Çektirme	R:9	Hora (Şarköy)	6 Mart 1823	
Hamr ve Irk	Kıraman	Çektirme	R:16	Fanos()	6 Mart 1823	
Hatap	Salih	Çektirme	M:1 R:9	Erdek	6 Mart 1823	
Hamr ve Irk	Minol	Çektirme	R:5	Kumbağı	6 Mart 1823	
Zeytin	Yani	Çektirme	M:1 R:5	Mudanya	6 Mart 1823	
Hınta	Emin	Çektirme	M:1	Silivri	6 Mart 1823	
Çanak	Yorgi	Çektirme	R:4	Hora (Şarköy)	6 Mart 1823	
Keten tohumu	Şerif	Çektirme	M:4 R:1	Mihalif	6 Mart 1823	
Zeytin	Yasil	Çektirme	R:5	Gemlik	6 Mart 1823	
Pekmez	Said	Çektirme	M:4 R:2	Çardak	6 Mart 1823	
Kiçe ve pekmez	İbrahi	Çektirme	M:2 R:3	Bandırma	6 Mart 1823	
Zeytin	Tınaş	Çektirme	R:6	Mudanya	7 Mart 1823	
Boş	Ali	Çektirme	R:3 M:6	Mihaliç (Karacabey)	7 Mart 1823	
Kömür	Estarati	Çektirme	R:3	Ereğli	7 Mart 1823	Karadeniz
Hatap	Benakor	Çektirme	R:10	Kapudağı	7 Mart 1823	
Kömür	Hüseyin	Çektirme	M:12	Kartal	7 Mart 1823	
Zeytin	Tiriko	Çektirme	R:8	Mudanya	7 Mart 1823	
Boş	Yamandı	Çektirme	R:4	Mudanya	7 Mart 1823	
Duhan(tabaç)	Hüseyin	Lefke	M:1	İnöz	7 Mart 1823	
Kömür	Salih	Çektirme	M:3 R:2	Silivri	7 Mart 1823	
Cub(okunamadı)	Fevzi	Çektirme	M:8	Kartal	7 Mart 1823	
Peksimet	Mehmet	Çektirme	M:1 R:5	Dergos	7 Mart 1823	
Boş	Penço	Çektirme	M:5 R:5	Bandırma	7 Mart 1823	
Taş	Toksaki	Çektirme	R:9	Marmara	7 Mart 1823	
Hatap	Yorgi	Çektirme	R:7	Topcu	7 Mart 1823	
Kiçe(keçe)	Malko	Çektirme	R:6	Bandırma	7 Mart 1823	
Hatap	Dimitraki	Çektirme	R:6	Yalova	7 Mart 1823	
Hatap	Fevze	Çektirme	M:12 Ermeni 2	İzmit	7 Mart 1823	
Sebze	Nikola	Çektirme	R:5	Maltepe	7 Mart 1823	
Boş	Dimitraki	Çektirme	R:4	Mudanya	7 Mart 1823	
Boş	Dimitraki	Çektirme	R:4	Mudanya	7 Mart 1823	
Üzüm	Kostanti	Çektirme	R:5	Yalova	8 Mart 1823	
Soğan	Bekir	Çektirme	M:1 R:7	Kurşunlu	8 Mart 1823	

Boş	Yordam	Çektirme	R:4	Mudanya	8 Mart 1823	
Kömür	Kostanti	Çektirme	R:5	Kapudağı	8 Mart 1823	
Zeytin	Yorgi	Çektirme	R:7	Mudanya	8 Mart 1823	
Kereste	Ahmet	5 Direkli	M:12	Akçaşehir	8 Mart 1823	Karadeniz
Zeytin	Hüseyin	Çektirme	M:1 R:5	Varna	8 Mart 1823	Karadeniz
Çember takımı	Kostanti	Çektirme	R:3	Paşalimanı	8 Mart 1823	
Kereste	Nikola	Çektirme	R:6	Ahyolu	8 Mart 1823	Karadeniz
Boş	Nikola	Çektirme	R:4	Mudanya	8 Mart 1823	
Boş	Hırist	Çektirme	R:4	Mudanya	8 Mart 1823	
Peksimet	Benaki	Çektirme	R:5	Ahyolu	8 Mart 1823	Karadeniz
Hatap	Karakaş Ahmet	Çektirme	M:10 Ermeni 2	İzmit	9 Mart 1823	
Hınta (buğday)	Hasan	Çektirme	M:1 R:7	Ahyolu	9 Mart 1823	
Üzüm	Metro	Çektirme	R:6	Kurşunlu	9 Mart 1823	
Hatap	Benaki	Çektirme	R:6	Yalova	9 Mart 1823	
Pekmez	İsmail	Çektirme	M:5	Yalova	9 Mart 1823	
Hatap	Ali	Çektirme	M:6	Karamürsel	9 Mart 1823	
Sebze	Nikola	Çektirme	R:4	Kartal	9 Mart 1823	

Kaynak: BOA Cevdet İktisat, Sıra No: 1101, Dosya No: 23 Sayfa 1-2'den derlenmiştir.

İstanbul'dan çıkıp Karadeniz'e giden gemilerin yükleri ise şöyledir. 3 Mart 1823 tarihinde İstanbul'dan Karadeniz yönüne 5 gemi çıkmıştır. Bunlardan 2 tanesi mühimmat yüklüdür ve Trabzon limanına gitmektedir. 2 tanesi tuz yüklüdür. bunlardan biri Ünye'ye diğeri ise Trabzon limanına gitmektedir. Bir tanesi ise limon ve portakal yüküyle İbrail limanına gitmektedir. En yoğun gün bu tarihtir. 5 Mart 1823 tarihinde aynı yöne mühimmat yüklü iki gemi çıkmıştır. İstikametleri ise Trabzon'dur. 6 Mart 1823'te çıkan 2 gemiden ise biri tuz, diğeri keten yüklüdür. Keten yüklü olan Varna'ya, tuz yüklü olan ise Trabzon'a gitmektedir. 7 Mart 1823 tarihinde İstanbul'dan Rusya'ya bir gemi çıkmıştır. Bu geminin yükü tuzdur. Bu istikamette en çok gidilen liman Trabzon limanıdır.

Bu istikamette kullanılan gemi türleri ise 4 martiko, 3 brik, 1 dört çifte, 1 şayka ve 1 şehtiyedir.

İstanbul'dan Karadeniz'e ve Rusya iskelelerine giden gemi reislerinin tamamı müslüman ismi taşımaktadır ve tayfa sayısı en az 6 ve en çok 19'dur. Karadeniz istikametine toplam 69 gemi gitmiştir. Bunlardan 10 tanesi dolu ve 59 tanesi boştur.

Tablo 1.18: İstanbul'dan Çıkan Karadeniz'e Giden Gemilerin 1 Haftada Karadeniz'deki Limanlara Taşındığı Mal Çeşitleri, Gidilen Limanlar, Gemi Türleri ve Tayfa Sayıları (3-9 Mart 1823)

Mallar	Reis	Gemi Türü	Tayfa Sayısı	Liman	Gün
Limon ve Portakal	Ahmet	Dört Çifte	M:2 R:4	İbrail	3 Mart 1823
Tuz	İsmail	Martiko	M:6 R:7	Trabzon	3 Mart 1823
Mühimmat	Mustafa	Martiko	M:7 R:8	Trabzon	3 Mart 1823
Tuz	Mehmet	Şehdiye	M:9 R:4	Ünye	3 Mart 1823
Mühimmat	Mustafa	Martiko	M:12 R:7	Trabzon	3 Mart 1823
Mühimmat	Arif	Brik	M:13 R:4	Trabzon	5 Mart 1823
Mühimmat	İsmail	Brik	M:5 R:5	Trabzon	5 Mart 1823
Tuz	Hüseyin	Şayka	M:5 R:7	Trabzon	6 Mart 1823
Tuz	Osman	Brik	M:8 R:7	Rusya	7 Mart 1823
Keten	İsmail	Martiko	M:7	Varna	6 Mart 1823

Kaynak: BOA. Cevdet İktisat I, Sıra No: 1101, Dosya No: 23

İstanbul'dan çıkıp, Marmara ve Ege yönüne sadece kereste yüklü bir gemi, Şarköy limanına gitmiştir (5 Mart 1823). Belirtilen yöne giden gemi sayısı 142'dir. Bu kadar çok gemi içerisinde sadece bir tanesinin yüklü olması başkentün üretimin önemli bir kısmını kendine çeken büyük bir tüketim merkezi olduğu düşüncesini pekiştirmektedir. Bu geminin de reisi de müslümandır.

Tablo 1.19: İstanbul'dan Çıkıp Marmara ve Ege Denizi'ne Giden Gemilerin 1 Haftada Limanlara Taşındığı Mal Çeşitleri, Gidilen Limanlar, Gemi Türleri ve Tayfa Sayıları (3-9 Mart 1823)

Mallar	Reis	Gemi Türü	Tayfa Sayısı	Liman	Gün
Kereste	Süleyman	Çektirme	M:1 R:6	Şarköy	5 Mart 1823

Kaynak: BOA. DMMK. İGE. Dosya No: 23650.

19 yüzyılın ilk çeyreğinde yapılan deniz ticarî taşımaları ile 18 yüzyılın ikinci yarısında yapılan taşımalar arasında büyük bir fark yoktur. İstanbul Ticaret Tarihi isimli çalışmada konuyla ilgili incelenen İstanbul Ahkâm defterlerinde anlatıldığına göre gemi ile yapılan ticarî taşımalarda, ilgili esnaf birliklerinin taşımacılıkla ilgili kurallarını içeren nizamnamelere göre hareket etmekteydiler. Bütün bu faaliyetler belirli nizamlar çerçevesinde yapılmaktaydı.

Konumuz açısından son derece önemli olan bu belgelerden 6/289/835'te 21–30 Ağustos 1763 yılına ait belgede miri zahirenin Tekfurdağ iskelesinden İstanbul'a kayık kiralanarak zamanında nakledilmesine dair ilam ve hüküm, 8/124/377'de Şile, Kabakos iskelesine gelen tomruğ gemi ile İstanbul'a nakledilmesi ve nakledilen gemilerin adedine dâhil nizam ve bu nizama karşı çıkan rençperlerin müdahalelerinin önlenmesine dâhil hüküm ve ilam, 8/155/494'te ve 4–13 Ağustos 1763 tarihli İstanbul'a gemi ile kömür nakletme nizamı ve bu nizama muhalefet olunmamasına dâhil hüküm, 9/54/201'de kimsenin mülkiyeti altında olmayan dağlardan gelen odun ve kömürün, gemi reisleri tarafından nöbet usulüne göre İstanbul'a nakletme nizamları, 9/233/896'da ve 21–29 Mart 1778 tarihli Kalas İskelesi'nden İstanbul'a muhtelif emtia nakleden gemi reisinin gemisinin kazaya uğraması sonucu gemisindeki emtianın kurtarılması ve kendisine iadesine dair hükümler yer almaktadır.¹⁴⁰ Ayrıca bahsi geçen ve burada hepsine değinmediğimiz bu belgeler imparatorluğun deniz ticarî taşımacılığının belirli kurallar ve nizamlar çerçevesince yapıldığının kanıtıdır. Bu belgelerde 1742–1779 tarihleri arasındaki batan gemilerin mallarına göz atıldığında 1823 tarihli belgelerde geçen mallarla, incelenen dönemdeki malların örtüştüğü görülmektedir (odun, kömür, saman, meyve, tomruk, keten, kereste, zeytin ve soğan sıkça geçmektedir). Bu malların büyük çoğunluğunun İstanbul istikametine gittiği görülmektedir. Kabotaj taşımalarının büyük çoğunluğu İstanbul limanına yapılmaktadır.

¹⁴⁰ Ahmet Kala, **İstanbul Ahkâm Defterleri, İstanbul Ticaret Tarihi 1 (1742 – 1779)**, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul Araştırmaları Merkezi, Eksen Basım Yayın, s. 208, 209, 277, 310, 337, 338.

1.7.3. Gemi Çeşitleri ve Mürettebat

Osmanlı İmparatorluğu'nda kullanılan gemiler kürekle ve yelkenle yürüyen gemiler olarak ikiye ayrılır. Bunlardan mavna, şayka, tonbaz, sandal ve çektirme kürekle yürüyen, şehdiye ve brik ise yelkenle yürüyen gemilerdir.¹⁴¹ Bunlardan mavna 26 oturaklı, genellikle iki bazen üç direkli olarak inşa edilen çektiri nevinden gemilerdir. Şayka, altı düz ve enli bilhassa Osmanlılar tarafından Karadeniz'de kullanılan, uzunluğu 17–33 zira arasında değişen gemilerdir. Sandal; bir gemide bulunan ve 7–12 arasında kürekleri olan kayıktır. Tonbaz; yelkeni iki şer demiri ve kürekleri bulunan güvertesiz ve altı düz olup genellikle Karadeniz'de kullanılan gemilerdir.¹⁴²

Şehdiye ve brik ise yelkenli gemiler sınıfına girer. Yelkenli gemilerin iki direkli anbarsız (tek anbarlı) olanlarına brik denilir. Şehdiye'ye Şitye de denilir. Alade iki direkli şehdiyeler büyük ve küçük olarak iki kısımdır. Küçük şehdiyeler 23 ila 27 ve büyükleri ise 35 ziradır¹⁴³ (Zira: Dirsekten orta parmak ucuna kadar olan bir uzunluk ölçüsü olup 1 zira 75–90 cm dir).¹⁴⁴

İstanbul'dan çıkıp Karadeniz'e giden 69 gemi içerisinde 10 farklı türde gemi bulunmaktadır. Bunlar 30 beş çifte, 3 dört çifte, 10 brik sefine, 13 martiko, 1 şehdiye, 2 çatal kılıklı sefine, 5 sivri kılıklı sefine, 3 çenber, 1 şayka ve 1 mavnadır.

Mürettebata gelince 69 gemide 196 Rum tayfa, 445 müslüman tayfa olmak üzere toplam 641 tayfa çalışmaktadır. Bu hatta çalışın gemilerdeki müslüman tayfa oranı %69,42'dir. Gemi başına ise ortalama 9 tayfa düşer.

¹⁴¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1984 s. 448, 455, 460.

¹⁴² İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı**, XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1992, s. 87, 88, 92.

¹⁴³ Uzunçarşılı, **a.g.e.**, s. 466-467.

¹⁴⁴ Ferit Devellioğlu, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat**, 14. Baskı, Aydın Kitabevi Yayınları, Ankara, 1983, s. 1188.

Tablo 1.20: İstanbul'dan Çıkıp Karadeniz'e Giden Gemi Türleri, Sayısı, Tayfa Sayısı ve Uyruğu (3-9 Mart 1823)

Beş çifte	30
Dört çifte	3
Brik sefine	10
Martiko	13
Şehtiye	1
Çatal Kıçlı Sefine	2
Sivri Kıçlı Sefine	5
Çember	3
Şayka	1
Mavna	1
Toplam (10 çeşit gemi)	69

Rum Tayfa	196
Müslüman Tayfa	445
Toplam	641

Kaynak: BOA. Cevdet İktisat, Sıra No:1101, Dosya No:23.

İstanbul'dan çıkıp Marmara ve Ege denizine giden 142 gemi içerisinde ise 132 çektirme, 6 piyade, 3 tonbaz, 1 lefke olmak üzere 4 farklı türde gemi bulunmaktadır. 142 gemide 425 müslüman, 463 Rum ve 53 Ermeni tayfa çalışmaktadır. Genel toplam 941'dir. Bu istikamette çalışan toplam tayfa içinde müslüman oranı %49,2'dir. Gemi başına ortalama 6 tayfa düşmektedir. İstanbul'dan çıkıp bu üç farklı denizdeki limanlara giden toplam 211 (142+69) gemide 1582 (941+641) tayfa çalışmakta olup gemi başına yaklaşık 7 tayfa düşmektedir.

Tablo 1.21: İstanbul'dan Çıkıp Marmara ve Ege Denizine Giden Gemi Türleri, Sayıları, Tayfa Sayısı ve Uyruğu (3-9 Mart 1823)

Çektirme	132
Piyade	6
Tonbaz	3
Lefke	1
Toplam	142

Müslüman tayfa	425
Rum tayfa	463
Ermeni tayfa	53
Toplam	941

Kaynak: BOA. DMMK. İGE. Dosya No: 23650

Marmara ve Ege'den İstanbul'a giren 121 gemi içinde, 110 çektirme, 1 lefke, 4 piyade, 1 tonbaz, 4 sandal ve 1 martiko vardır. 6 farklı türde gemi başkente giriş yapmıştır.

Tablo 1.22: Marmara ve Ege den İstanbul'a Giren Gemi Türleri ve Sayısı (3-9 Mart 1823)

Gemi Türü	Sayısı
Çektirme	110
Lefke	1
Piyade	4
Tonboz	1
Sandal	4
Martiko	1
Toplam (6 Çeşit Gemi)	121

Kaynak: BOA. Cevdet İktisat, Sıra No: 1101, Dosya No: 23.

Karadeniz'den İstanbul'a üç farklı türden 21 gemi giri ş yapmıştır. Bunlardan 19 tanesi çekirtmedir. Kalan 2 gemiden bir tanesi be ş direkli ve di ğeri sandaldır. Çektirme gemiler çoğunluktadır.

Tablo 1.23: Karadeniz den İstanbul'a Giren Gemi Türleri ve Sayısı (3-9 Mart 1823)

Gemi Türü ve Sayısı		Tayfa Sayısı ve Uyu ğu	
Çektirme	19	Müslüman Tayfa	432
Beş Direkli	1	Rum Tayfa	584
Sandal	1	Ermeni	4
Toplam (3 çeşit gemi)	21	Toplam	1020

Kaynak: BOA. Cevdet İktisat, Sıra No: 1101, Dosya No: 23.

Marmara, Ege ve Karadeniz den Ba şkent'e giren 142 gemide 432 müslüman, 584 Rum ve 4 Ermeni tayfa çal ışıktır. Rum tayfa say ısı müslüman tayfa sayısından fazlad ır. Toplamda 142 gemide 1020 mürettebat çal ışıktır. 142 gemide tüm çal ışanlar içinde müslüman tayfa oran ı % 42,35'tir. Gemi ba şına ortalama 7 tayfa düşer.

Marmara, Ege ve Karadeniz'den İstanbul limanına giriş ve çıkış yapan toplam 353 gemide, 1302 müslüman, 1243 Rum ve 57 Ermeni olmak üzere 2602 ki ş i istihdam edilmektedir. 353 geminin reislerinin 196's ı müslüman ismi ta ş ımaktadır (% 55,5). Reis isimlerinden gemi sahiplerinin kimliğine ulaşmak imkânsızdır.

M. Çizakça Osmanlı İmparatorluğu'nun 5 Mart 1823 tarihli Akdeniz ve Karadeniz'de sefer yapan özel sektöre ait bütün gemilerin sayımının yer aldığı belgeye dayanarak "1820'ler gibi oldukça geç bir tarihte bile Osmanlı gemiciliği müslümanların egemenliği altındadır. Hristiyan gemi sahipleri yalnızca toplamın %8'ini oluşturuyor. Ama kaptanlar arasında daha çok hristiyana rastlanıyor."¹⁴⁵ Değerlendirmesini yapmaktadır. İncelenen dönemde deniz ticaretini yapan gemi sahiplerinin çoğunluğunun müslüman olduğu sonucuna ulaşabiliriz. 1820 sonrası müslüman gemileri sayısındaki artışın sebebi, Balkanlarda meydana gelen milliyetçiliğin neden olduğu ayaklanmalar sonucu Osmanlı'nın Ege Adaları'ndaki Rumlara Karadeniz'e çıkma hususunda yasaklar koymasını ve müslüman halkı ticaret konusunda teşvik etmesidir.¹⁴⁶ Dolayısıyla deniz ticaretini yapan Osmanlı tebaasının çokluğu Müslümanlara ait gemilerin elde ettikleri bir üstünlük olarak değerlendirmemek gerekir. Ayrıca MAD. 20181 numaralı kayıtlı defterde "Vezir Ali ve Mehmet Selim Paşalarla Reisü'l-Küttab Mehmet Sadık ve Mehmet Seyyid Efendiler zamanında, Osmanlı Devleti tüccarlarından bazılarının sahipleri oldukları gemileri Eflak ve Boğdan ahalisine, onların da Yunanlılara satmasından dolayı tüccarın elinde hiçbir gemi kalmayacağından bahisle bir geçici yasak konmasına dair Kaptan Paşa'ya hitaben yazılan buyruldu ile gemi sahiplerinin ellerine geminin kime ait olduğunu gösteren senet verilmesi" ibaresi Osmanlı'nın bu tarihlerde kendi deniz ticaretini yapan gemilerin Yunanlılara satılmamasına yönelik ciddi önlemler aldığını göstermektedir.¹⁴⁷

¹⁴⁵ Murat Çizakça, **İslam Dünyasında ve Batı'da İş Ortaklıkları Tarihi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Çev. Şehnaz Layikel, Numune Matbaacılık, İstanbul, Mayıs-1999, s. 109

¹⁴⁶ İdris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliye Tüccarları 1780-1846, **Marmara Üniversitesi FEF. Türklük Araştırmaları Dergisi**, Yıl 1990, Sayı: 6, İstanbul-1991, s. 33, 38.

¹⁴⁷ BOA, DHMK. Dosya No: 22314, MAD.20181, Sene: 1823.

Tablo 1.24: İstanbul'dan Çıkıp Marmara ve Ege Limanlarına Giren, Marmara, Ege ve Karadeniz'den Çıkıp İstanbul Limanı'na Giren gemiler (3-9 Mart 1823)

Günler	İstanbul'dan Çıkıp Marmara ve Ege Limanlarına Giren	İstanbul'dan Çıkıp Karadeniz'deki Limanlarına Giren	Rusya Giren	Marmara, Ege ve Karadeniz'den Çıkıp İstanbul Limanına Giren	Toplam
3 Mart 1823(Pzt)	18	18		15	51
4 Mart 1823 (Salı)	16	10		33	59
5 Mart 1823 Çarş)	32	20		36	88
6 Mart 1823 (Perş)	21	13	1	19	54
7 Mart 1823 (Cuma)	17	6	1	20	44
8 Mart 1823 (Cmt)	23	-	-	12	34
9 Mart 1823 (Pazar)	15	-	-	7	23
Toplam	142	67	2	142	353

Kaynak: BOA. Cevdet İktisat, Sıra No: 1101.Dosya No: 23, BOA. DMMK. İGE. Dosya No: 23650'den derlenmiştir.

Yukarıdaki tabloya göre 1823 tarihli belgenin günlere göre değerlendirilmesini yaparsak; 3-9 Mart tarihleri arasında toplam 353 gemi faaliyet göstermektedir. Bunlardan (142+67+2) 211 gemi İstanbul'dan çıkıp Marmara, Ege, Karadeniz ve Rusya'daki limanlara giriş yaparken, Rusya'ya giriş yapan gemi sayısı ise 2 ile sınırlıdır.

Marmara, Ege ve Karadeniz'den çıkıp İstanbul limanına giren gemi sayısı ise 142'dir. Tablomuzaya göre en hareketli gün Çarşambadır. Bu günde toplam 88 gemiden 52'si çıkış ve 36'sı giriş yapmıştır. Cumartesi ve Pazar günleri ise (8-9 Mart) liman hareketlerinde azalma söz konusudur. Bunun nedeni İstanbul'dan Karadeniz istikametindeki limanlara gemi hareketinin olmamasıdır.

1.8. Yabancı Bandıralı Gemiler Açısından İstanbul Liman Hareketleri (1848-1851)

Başbakanlık Osmanlı arşivinden alınan 1848, 1849, 1850 ve 1851 yıllarına ait iki belgede İstanbul limanına gelen yabancı bandıralı gemilerin her yıl için birer aylık dökümleri mevcuttur. Bu belgelerden İstanbul limanına gelen yabancı gemilerin taşımacılık içindeki ağırlıklarını, ticareti gerçekleştiren gemilerin bandıralarını izlemek mümkündür. Bandıralar konusunda elde edilecek veriler ve

bunların yorumu Osmanlı deniz ticarî taşımıcılığının bu dönemdeki durumu hakkında bizi önemli bilgilere ulaştırır.

1.8.1. İstanbul Limanı'na Gelen Yabancı Bandıralı Gemiler ve Toplam Bandıra İçinde Ulusların Payları (1848-1851)

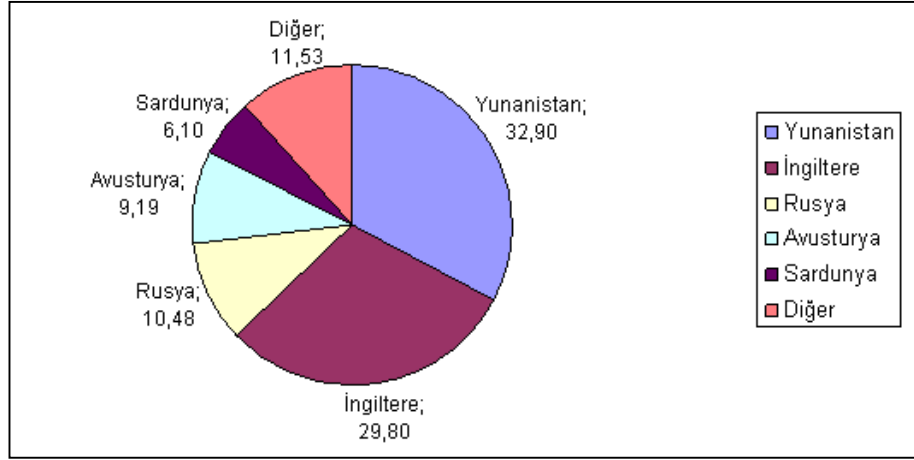
1848-1851 yıllarına yönelik İstanbul limanına gelen yabancı bandıralı gemileri gösteren iki belgeden toplam 4 adet tablo düzenlenerek, her bir tablodan elde edilen grafiklerle İstanbul limanına gelen yabancı bandıralı gemiler ve toplam bandıra içinde ulusların payları belirlenerek, Osmanlı'nın deniz ticarî taşımıcılığı içindeki etkinlik dereceleri değerlendirilmeye çalışılacaktır.

Tablo 1.25: İstanbul Limanı'na Gelen Yabancı Bandıralı Gemiler (13 Mayıs / 12 Haziran 1848)

13 Mayıs / 12 Haziran 1848 İstanbul Limanı'na Gelen Yabancı Bandıralı Gemiler																			
	Danimarka	Bogdan	Amerika	Belçika	Sisam	Hollanda	Cenahir	Yunanistan	Prusya	Elak	İsviç	Sicilya	Toskana	Sardinya	Fransa	Avusturya	İngiltere	Rusya	Genel Toplam
13 Mayıs Cumartesi	-	-	-	-	-	-	1	18	-	-	-	-	2	7		3	7	3	41
15 Mayıs Pazartesi	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	14
16 Mayıs Salı	-	-	-	-	-	-	-	13	-	3	-	-	-	3	1	2	7	3	32
17 Mayıs Çarşamba	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	-	1	5	5	8	-	33
18 Mayıs Perşembe	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1	1	-	-	-	1	4	2	2	15
20 Mayıs Cumartesi	-	-	-	-	-	-	-	11	-	4	-	-	1	1		3	7	3	30
22 Mayıs Pazartesi	-	-	-	-	-	-	1	3	-	1	-	1	-	-	1	-	-	-	7
23 Mayıs Salı	-	-	-	-	-	-	-	12	-	2	-	-	-	8	2	9	20	7	60
24 Mayıs Çarşamba	-	-	-	-	-	-	1	6	-	1	2	-	-	2	3	5	23	6	49
25 Mayıs Perşembe	-	-	-	-	-	-	-	27	-	-	-	-	-	5	-	5	10	8	55
28 Mayıs Pazar	-	-	-	-	-	-	1	15	-	-	1	-	-	2	-	5	17	-	41
29 Mayıs Pazartesi	-	-	-	-	1	-	-	12	-	4	-	-	-	1	2	2	18	10	50
30 Mayıs Salı	-	-	-	-	-	-	1	12	-	2	-	-	2	-	-	-	9	3	29
31 Mayıs Çarşamba	-	-	-	-	-	-	-	3	-	2	-	-	-	-	1	1	5	4	16
1 Haziran Perşembe	-	1	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	2	-	-	1	-	4
3 Haziran Cumartesi	-	-	-	-	-	-	-	8	-	4	-	-	-	2	2	4	15	6	41
5 Haziran Pazartesi	-	-	-	-	-	-	-	29	-	1	-	-	-	2	1	1	10	6	50
6 Haziran Salı	-	-	-	-	-	1	-	13	-	-	-	-	-	1			10	2	27
7 Haziran Çarşamba	-	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	1	-	2	4	1	4	3	26
8 Haziran Perşembe	-	-	-	-	-	-	-		-	-	1	-	-	2	3	1	7	1	15
10 Haziran Cumartesi	-	-	-	-	-	1	-	13	-	-	1	1	-	2	3	13	12	6	52
12 Haziran Pazartesi	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	1	1	-	-	-	7	-	9
Genel Toplam	0	1	0	0	1	2	5	229	0	25	6	4	6	43	29	64	208	73	696

Kaynak: Tablonun oluşturulmasında kullanılan veriler, BOA.Cevdet İktisat, Dosya No:30,Gömlük No:1478,Tarih:1264.C.07 tarihli belgeden derlenmiştir.

Grafik 1.6: Toplam Bandıra İçinde Ulusların Payı (13 Mayıs-12 Haziran 1848)



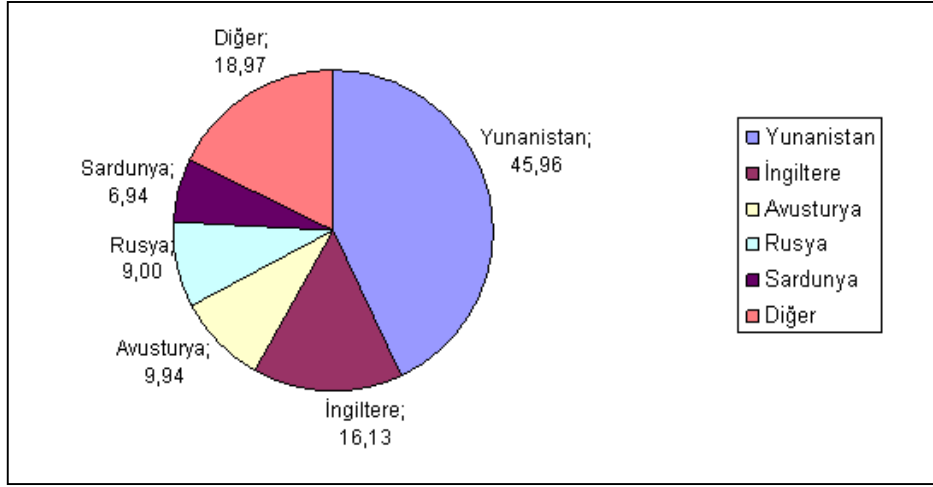
Tablo 1.25'teki verilere göre 13 Mayıs- 12 Haziran 1848 tarihleri arasında toplam 696 gemi İstanbul'a giriş yapmıştır. Bu gemilerin bandıralarının dağılımında ilk 5 sırayı Yunanistan, İngiltere, Rusya, Avusturya ve Sardunya alır. 696 geminin 229'u (% 32,90) Yunanistan, 208'i (% 29,8) İngiltere, 73'ü (% 10,48) Rusya, 64'ü (% 9,19) Avusturya ve 43'ü (% 6,10) Sardunya bandıralıdır. Bu uluslar söz konusu dönemde deniz ticarî taşımacılığında belirgin bir üstünlüğe sahiptirler.

Tablo 1.26: İstanbul Limanı'na Gelen Yabancı Bandıralı Gemiler (15 Temmuz / 12 Ağustos 1849)

15 Temmuz / 12 Ağustos 1849 İstanbul Limanı'na Gelen Yabancı Bandıralı Gemiler																		
	Sisam	Boğdan	Eflak	Yunanistan	Belçika	Cemahir	Amerika	Prusya	Hollanda	İsveç	Sicilya	Fransa	Sardunya	Rusya	Toskana	Avusturya	İngiltere	Genel Toplam
15 Temmuz Pazar	-	-	-	43	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43
16 Temmuz Pazartesi	1	-	1	4	-	-	-	-	-	-	-	10	-	1	-	-	2	19
17 Temmuz Salı	-	1	2	11	-	-	-	-	-	-	1	-	6	4	-	-	7	32
18 Temmuz Çarşamba	-	-	2	8	-	-	-	1	-	-	-	1	1	2	-	7	7	29
22 Temmuz Pazar	-	2	1	43	-	-	-	-	-	1	-	-	-	12	1	6	9	75
23 Temmuz Pazartesi	-	-	1	2	-	-	-	-	-	1	-	1	1	1	-	10	5	22
24 Temmuz Salı	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	5	5	23
25 Temmuz Çarşamba	-	-	3	7	-	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	1	6	18
26 Temmuz Perşembe	-	-	1	13	-	-	-	1	-	-	-	1	3	6	-	-	5	30
28 Temmuz Cumartesi	-	-	1	18	-	-	-	1	-	-	1	1	5	2	-	-	-	29
29 Temmuz Pazar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
30 Temmuz Pazartesi	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	5	2	16
31 Temmuz Salı	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	1	4	1	2	-	4	6	26
1 Ağustos Çarşamba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2	4
2 Ağustos Perşembe	-	1	-	5	-	-	-	-	-	-	-	1	5	-	-	1	5	18
5 Ağustos Pazar	-	-	3	-	-	-	-	1	-	-	-	6	5	10	-	3	9	37
6 Ağustos Pazartesi	-	-	1	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	3	26
7 Ağustos Salı	-	-	4	12	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	6	4	27
8 Ağustos Çarşamba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	1	-	4
9 Ağustos Perşembe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2	-	-	3	9
11 Ağustos Cumartesi	-	-	-	36	-	-	-	1	-	-	-	-	1	1	-	-	5	44
12 Ağustos Pazar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Genel Toplam	1	4	20	245	0	0	0	6	0	2	3	27	37	48	1	53	86	533

Kaynak: Tablonun oluşturulmasında Kullanılan veriler, BOA. Cevdet İktisat I., Dosya No:30,Gömlek No:1495,Tarih:1266.Z.29 tarihli belgeden derlenmiştir.

Grafik 1.7: Toplam Bandıra İçinde Ulusların Payı (15 Temmuz / 12 Ağustos 1849)



Kaynak: Tablo 1.26'daki verilerden yararlanılarak derlenmiştir.

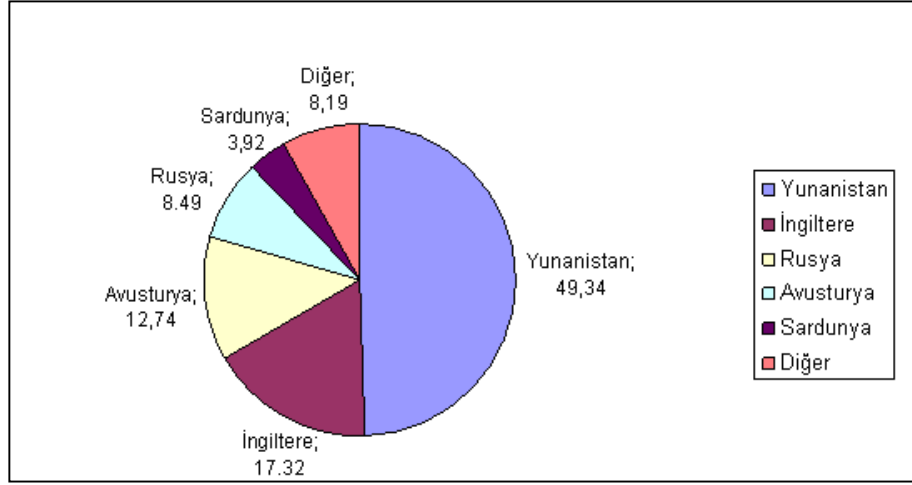
Yukarıda Tablo 1.26'daki verilere göre 15 Temmuz / 12 Ağustos 1849 tarihleri arasında toplam 533 gemi İstanbul'a giriş yapmıştır. Bu gemilerin bandıralarının dağılımında ilk 5 sıraya Yunanistan, İngiltere, Avusturya, Rusya ve Sardunya bandıralıdır. 533 geminin 245'i (% 45,46) Yunanistan bandıralıdır. 86'si (% 16,13) İngiltere, 53'ü (% 9,94) Avusturya, 48'i (% 9,00) Rusya, 37'si (% 6,94) Sardunya bandıralıdır. Gemi hareketinin en yoğun olduğu gün 75 gemi ile 22 Temmuz Pazar günüdür.

Tablo 1.27: İstanbul Limanı'na Gelen Yabancı Bandıralı Gemiler (15 Aralık 1850 / 12 Ocak 1851)

15 Aralık 1850 / 12 Ocak 1851																			
İstanbul Limanı'na Gelen Yabancı Bandıralı Gemiler																			
	Mısır	Cenahir	Amerika	Portekiz	Hollanda	Bogdan	Sisam	Toskana	Prusya	İsveç	Sicilya	Eflak	Yunanistan	Fransa	Sardunya	Rusya	Avusturya	İngiltere	Genel Toplam
15 Aralık 1850 Cumartesi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	30	1	-	4	3	9	48
16 Aralık 1850 Pazar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
17 Aralık 1850 Pazartesi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	1	2	2	-	2	12
18 Aralık 1850 Salı	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	1	-	1	3	7
19 Aralık 1850 Çarşamba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	16	-	-	2	8	4	25
20 Aralık 1850 Perşembe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	11	-	2	5	1	8	29
22 Aralık 1850 Cumartesi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	25	-	-	4	-	1	23
23 Aralık 1850 Pazar	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
25 Aralık 1850 Salı	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	5	1	-	1	-	4	13
26 Aralık 1850 Çarşamba	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	9	-	-	1	-	-	10
27 Aralık 1850 Perşembe	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	1	-	1	13	2	25
29 Aralık 1850 Cumartesi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	2	5
31 Aralık 1850 Pazartesi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	15	-	-	1	1	2	20
1 Ocak 1851 Salı	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	5	-	-	-	-	-	7
2 Ocak 1851 Çarşamba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	1	3
3 Ocak 1851 Perşembe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	1	1	-	-	1	7
5 Ocak 1851 Cumartesi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	-	-	4	18
7 Ocak 1851 Pazartesi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	1	-	6
8 Ocak 1851 Salı	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	4	1	8
9 Ocak 1851 Çarşamba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1	1	4
10 Ocak 1851 Perşembe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	-	1	3	-	18
12 Ocak 1851 Cumartesi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	6	-	1	1	-	5	14
Genel Toplam	1	1	0	1	0	0	0	0	4	2	2	12	151	6	8	26	39	53	306

Kaynak: Tablonun oluşturulmasında kullanılan veriler, BOA. Cevdet İktisat I., Dosya No:30,Gömlek No:1478,Tarih:1264.C.07 tarihli belgeden derlenmiştir.

Grafik 1.8: Toplam Bandıra İçinde Ulusların Payı (15 Aralık 1850 / 12 Ocak 1851)



Kaynak: Tablo 1.27'deki verilerden yararlanılarak derlenmiştir.

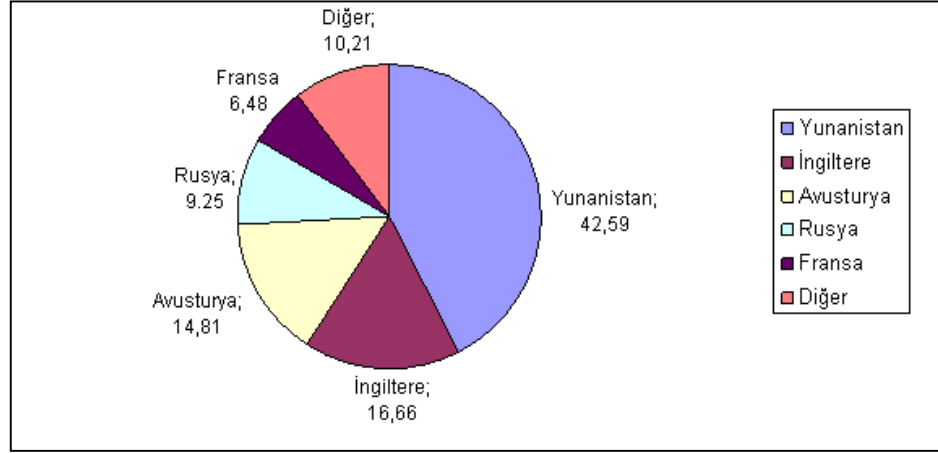
Yukarıda Tablo 1.27'deki verilere göre 15 Aralık 1850–12 Ocak 1851 tarihleri arasında toplam 306 gemi İstanbul'a giriş yapmıştır. Bu gemilerin bandıralarının dağılımında ilk 5 sırayı Yunanistan, İngiltere, Avusturya, Rusya ve Sardunya almaktadır. 306 geminin 151'i (%49,34) Yunanistan bandıralıdır. 53'ü (%17,32) İngiltere bandıralı, 39'u (%12,74) Avusturya (Nemçe) bandıralı, 26'sı (%8,49) Rusya bandıralı, 12'si (%3,92) Sardunya bandıralıdır. (Grafik 1.8) Gemi hareketlerinin en yoğun olduğu gün 48 gemi ile 15 Aralık 1850 cumartesi günüdür. İmparatorluk ile ticarî taşımacılık faaliyetinde bulunan 13 ulusa ait gemiler vardır.

Tablo 1.28: İstanbul Limanı'na Gelen Yabancı Bandıralı Gemiler (14 Ocak / 12 Şubat 1851)

14 Ocak / 12 Şubat 1851 İstanbul Limanı'na Gelen Yabancı Bandıralı Gemiler																			
	Mısır	Cenahir	Amerika	Portekiz	İrlanda	Boğdan	Sisan	Toskana	Prusya	İskoçya	Sicilya	Eflak	Yunanistan	Fransa	Sardinya	Rusya	Avusturya	İngiltere	Genel Toplam
14 Ocak Pazartesi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	-	1	2	1	7
15 Ocak Salı	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	2
16 Ocak Çarşamba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-	4
17 Ocak Perşembe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	1	-	1	6
19 Ocak Cuma	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	1	6
20 Ocak Pazar	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
21 Ocak Pazartesi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	3
22 Ocak Salı	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3
24 Ocak Perşembe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	2
27 Ocak Pazar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5	-	-	1	5	-	12
29 Ocak Salı	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2
30 Ocak Çarşamba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	2
31 Ocak Perşembe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	3
2 Şubat Cumartesi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	1	-	-	-	-	6
4 Şubat Pazartesi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3	1	2	-	-	-	7
5 Şubat Salı	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	1	4
6 Şubat Çarşamba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	1	2	1	6
7 Şubat Perşembe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4	5
9 Şubat Cumartesi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	-	1	-	5	1	21
11 Şubat Pazartesi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	2
12 Şubat Salı	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	4
Genel Toplam	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	6	46	7	3	10	16	18	108

Kaynak: Tablonun oluşturulmasında kullanılan veriler, BOA. Cevdet İktisat I., Dosya No:30,Gömlek No:1495,Tarih:1266.Z.29 tarihli belgeden derlenmiştir.

Grafik 1.9: Toplam Bandıra İçinde Ulusların Payı (14 Ocak / 12 Şubat 1851)



Kaynak: Tablo 1.28'deki verilerden yararlanılarak derlenmiştir.

Tablo 1.28'deki verilere göre, 14 Ocak /12 Şubat 1851 tarihleri arasında toplam 108 gemi İstanbul'a giriş yapmıştır. Bu gemilerin bandıralarının dağılımında ilk beş sırayı Yunanistan, İngiltere, Avusturya, Rusya ve Fransa almaktadır. 108 geminin 46'sı (%42,59) Yunanistan, 18'i (%16,66) İngiltere, 16 (%14,81) Avusturya 10'u (%9,25) Rusya ve 7'si (%6,48) Fransa bandıralıdır.(Grafik 1.9) Gemi hareketlerinin en yoğun olduğu gün 21 gemi ile 9 Şubat cumartesi günüdür.

1848-1851 yıllarına yönelik (her yıl için bir aylık) İstanbul limanına gelen yabancı bandıralı gemileri gösteren iki belgeden oluşturulan toplam dört adet tablonun değerlendirilmesi sonucu ortaya çıkan en önemli tespit Osmanlı'nın deniz ticarî taşımacılığı yapan gemilerin bandıralarında, ilk dört sıranın değişmemesidir. Bunlar Yunanistan, İngiltere, Avusturya ve Rus bandıralı gemilerdir. Bu uluslara ait gemiler söz konusu dönemde deniz ticarî taşımacılığında belirgin bir üstünlüğe sahiptirler. İmparatorluğun deniz ticarî taşımacılığında kullanılan gemilerin hemen hemen yarısını Yunan bandıralı gemiler oluşturmaktadır. 1829 Yunan bağımsızlık hareketinden hemen sonra Yunan bandıralı gemilerin sayısındaki hızlı artış sonucu önceden Rumların elinde olan ve çoğunluğu Osmanlı bandırası taşıyan bu gemiler yeni kurulan Yunan devletinin egemenliği altında taşımacılığa başlamıştır.

Osmanlı'nın İstanbul Limanı deniz ticarî taşımaları 18 farklı bandıralı gemi tarafından yürütülmektedir. Bunlar Yunanistan, İngiltere, Avusturya, Rusya, Sardunya, Fransa, Eflak, Prusya, Toskana, İrlanda, Sicilya İsveç, Hollanda, Portekiz,

Cemahir, Mısır, Boğdan ve Sisam bandıralı gemilerdir. Ayrıca İmparatorluğun deniz ticarî taşımacılık faaliyetleri kış aylarına nazaran yaz aylarında daha yoğundur. Aralık/Ocak/Şubat Aylarında ticarî taşımacılık faaliyetleri az olmasına karşılık, ilkbaharda artarak yaz mevsiminde yoğunluk kazanmaktadır. Bunun sebebi iklim şartlarının yaz aylarında taşımacılık üzerindeki olumlu etkisidir.

1.9. İstanbul Limanı'na Giren ve Çıkan Osmanlı ve Yabancı Bandıralı Gemilerin Liman Hareketleri (1899- 1908)

1850'lere doğru buharlı gemiler, insan ve posta taşıma aracı olarak yelkenli gemilerin yerini almıştır. Yelkenli gemilerin daha çok uzak mesafelerde yük taşıma aracı olarak üstünlüklerini her ne kadar korusalar da, 19. yüzyılın sonlarına doğru yelkenli gemilerin tamamen tasfiye olmasıyla sonuçlanmıştır.¹⁴⁸

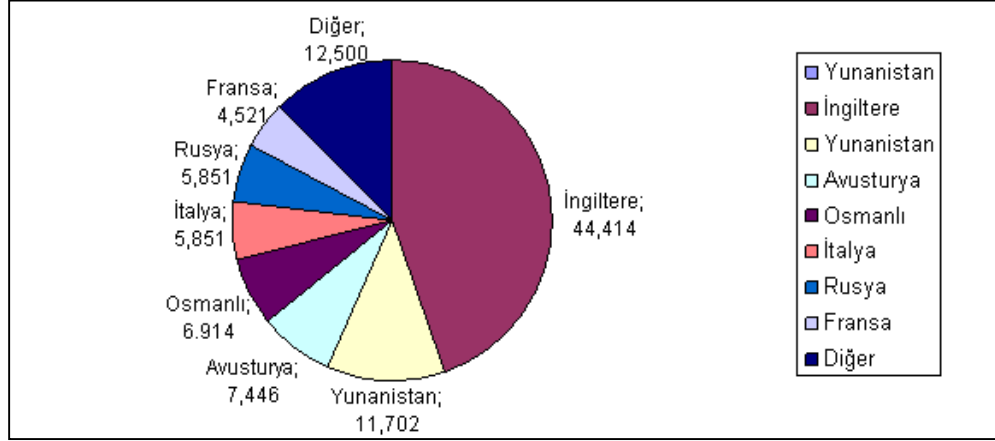
Yelkenli gemilerin tasfiye edilmesinden önce de, deniz ticarî taşımacılığında 18. yüzyılın başlarında özellikle Akdeniz ve Ege'de batılı ulusların üstünlükleri görülmektedir.¹⁴⁹ Bu üstünlük yelkenli gemilerden buharlı gemiye geçişle birlikte daha da artarak, Osmanlı'nın deniz ticarî taşımacılığına da yansımış, 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başlarındaki batı üstünlüğü değişmemiştir. Bütün bu gelişmeleri Başbakanlık Osmanlı arşivinden YPRK, ASK'ya ait 5 belge de destekler niteliktedir. Bahri Sefid Boğazından (Çanakkale) geçip Dersaadete, Dersaadetten Akdeniz'e ve Akdeniz'den gelip Dersaadet'e doğru hareket eden vapur ve yelkenli geminin miktarları ve sahip oldukları sancak ve bandıraları tanzim edilmiştir. Belgelerden hareket ederek İstanbul limanına giren ve çıkan yabancı ve Osmanlı bandıralı gemilerin incelenen döneme ait taşımacılık içindeki ağırlıklarını, ticareti gerçekleştiren gemilerin bandıralarından izleyerek bir fikir yürütmek mümkündür.

13 Mart / 12 Nisan 1899'da Akdeniz den çıkıp İstanbul'a giren toplam 376 gemi vardır.(EK1:) 375 geminin 167'si (%44,414) İngiliz bandıralı, 44'ü (%11,702) Yunan bandıralı, 28'i (%7, 446) Avusturya bandıralı, 26'si (%6,914) Osmanlı bandıralı, 22'si (%5, 851) Rus bandıralı, 22'si (%5,851) İtalyan bandıralı 17'si (%4,521) Fransız bandıralıdır. Kalan 47 gemi (%12,50) ise diğer uluslara aittir.

¹⁴⁸ Tevfik Güran, , **İktisat Tarihi**, Baskı ve Cilt: Acar Basım San. Tic. A.Ş, İstanbul, 2003, s. 128.

¹⁴⁹ Mübahat Küttükoğlu, "18.Yüzyılda İngiliz ve Fransız Korsanlık Hareketlerinin Akdeniz Ticareti Üzerindeki Etkileri", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, Sayı: 12, 1968, s. 59.

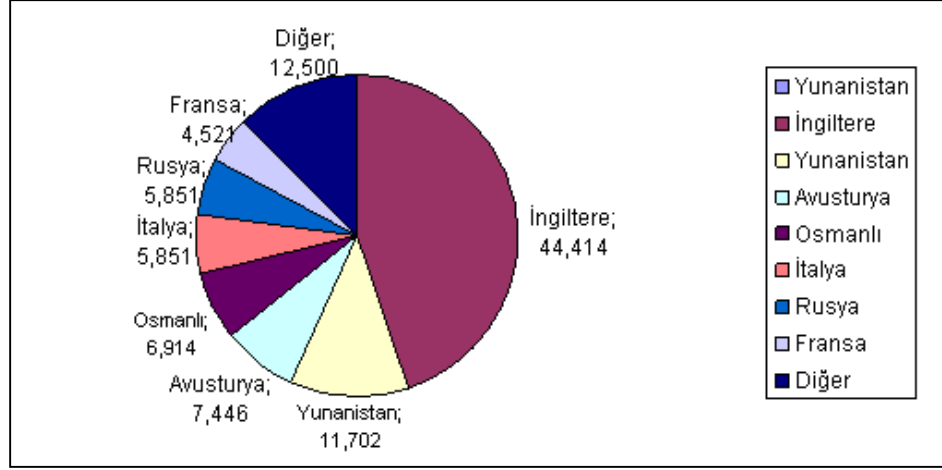
Grafik 1.10: Akdeniz den İstanbul'a Giren Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları (13 Mart / 12 Nisan 1899)



Kaynak: BOA. YPRK-ASK. Dosya No:149, Gömlek No: 94, Tarih:1316.Z.14. tarihli belgelerdeki verilerden derlenmiştir.

13 Mart/12 Nisan 1899 döneminde İstanbul'dan çıkıp Akdeniz'e giden 318 gemi vardır. (Ek: 2) 318 geminin 136'sı (%42,767) İngiliz, 62'si (%19,496) Yunan, 22'si (%6,918) Osmanlı, 21'i (%6,603) Avusturya, 19'u (%5,974) Fransız, 17'si (%5,345) Romanya, 12'si (%3,773) Rus bandıralıdır. Kalan 29 gemi ise (%9,119) diğer uluslara aittir.

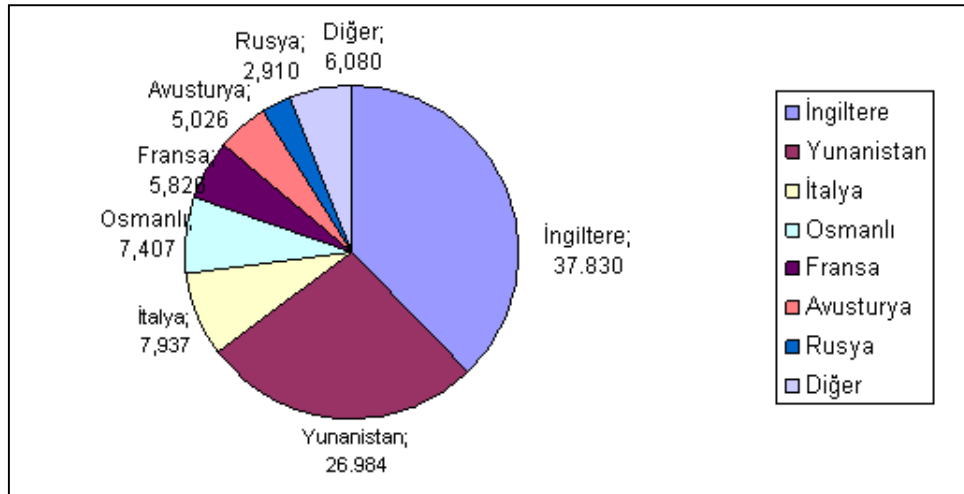
Grafik 1.11: İstanbul'dan Akdeniz'e Giden Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları (13 Mart / 12 Nisan 1899)



Kaynak: BOA, YPRK-ASK. Dosya No:149, Gömlek No:94, Tarih:1316.Z.14. tarihli belgelerdeki verilerden derlenmiştir.

13 Ekim/12 Kasım 1899'da İstanbul'dan çıkıp Akdeniz'e giden toplam 378 gemi vardır.(Ek:3), 378 geminin 143'ü (%37,830) İngiliz, 102'si (%26,984) Yunan, 30'u %7,937 İtalyan, 28'i (% 7,407) Osmanlı, 22'si (%5,826) Fransa, 19'u (%5,026) Avusturya, 11'i (%2,910) Rus bandıralıdır. Kalan 13 gemi (%6,080) diğer uluslara aittir.

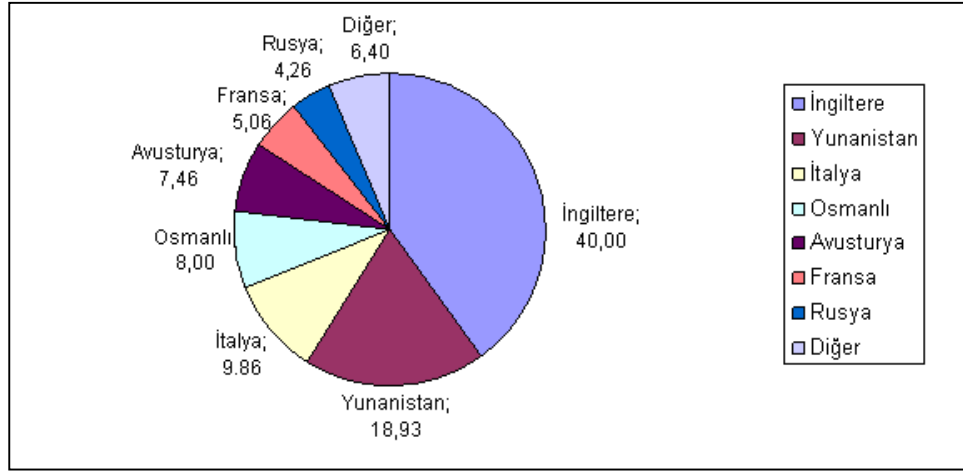
Grafik 1.12: İstanbul'dan Çıkıp Akdeniz'e Giden Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları (13 Ekim / 12 Kasım 1899)



Kaynak: BOA, Y.PRK-ASK. Dosya No:155, Gömlek No: Tarih: 1317.R.10, tarihli belgelerdeki verilerden derlenmiştir.

13 Ekim/12 Kasım 1899'da Akdeniz'den ç ıkıp İstanbul liman ına giren toplam 375 gemi vardır.(Ek: 4) 375 geminin 150'si (%40,00) İngiliz, 71'i (%18,93) Yunan, 37'si (%9,86) İtalyan,30'u (%8,00) Osmanlı, 28'i (%7,46) Avusturya, 19'u (%5,06) Fransa, 16'sı (%4,26) Rus bandıralıdır. Kalan 24 gemi (%6,4) diğ er uluslara aittir.

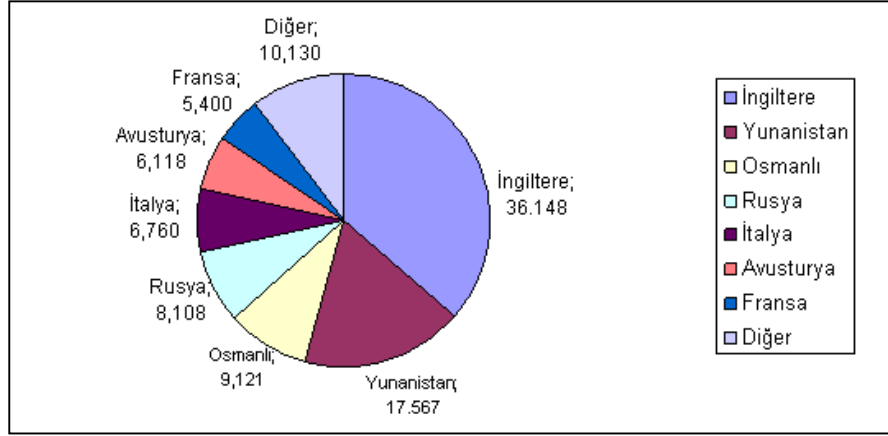
Grafik 1.13: Akdeniz den Ç ıkıp İstanbul'a Giren Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payı (13 Ekim / 12 Kasım 1899)



Kaynak: BOA. Y.PRK-ASK Dosya No:155, Gömlek No: Tarih: 1317.R.10., tarihli belgelerdeki verilerden derlenmiştir.

14 Ocak /13 Şubat 1901 döneminde Akdeniz'den ç ıkıp İstanbul liman ına giren toplam 296 gemi vardır.(Ek:5) 296 geminin 107'si (%36,148) İngiliz, 52'si(%17,567) Yunan, 27'si (%9,121) Osmanlı, 24'ü (%8,108) Rus, 20'si (%6,760) İtalyan, 19'u (%6,118) Avusturya, 16'sı (%5,40) Fransa bandıralıdır. Kalan 30 gemi (%10,130) diğ er uluslara aittir.

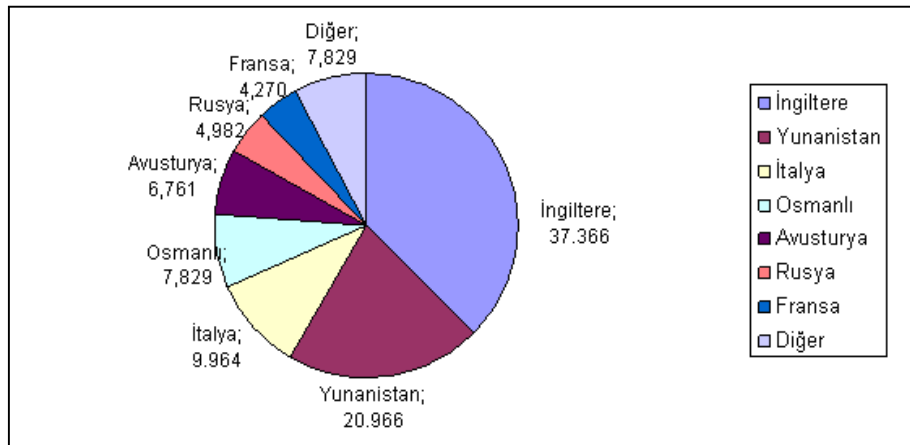
Grafik 1.14: Akdeniz'den Gelip İstanbul'a Giren Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları (14 Ocak / 13 Şubat 1901)



Kaynak: BOA. YPRK. ASK. No:167,Gömlek No:46,Tarih:1318.L.28. tarihli belgelerdeki verilerden derlenmiştir.

Aşağı da 14 Ocak/13 Şubat 1901 döneminde İstanbul'dan çıkıp Akdeniz'e gelen toplam 281 gemi mevcuttur.(Ek: 6) 281 geminin 105'i (%37,366) İngiliz, 59'u (%20,996) Yunan, 28'i (%9,964) İtalyan, 22'si (%7,829) Osmanlı, 19'u (%6,761) Avusturya, 14'ü (%4,982) Rus bandıralı ve 12'si (%4,270) Fransa bandıralıdır. Kalan 29 gemi (%7,829) diğer milletlere aittir.

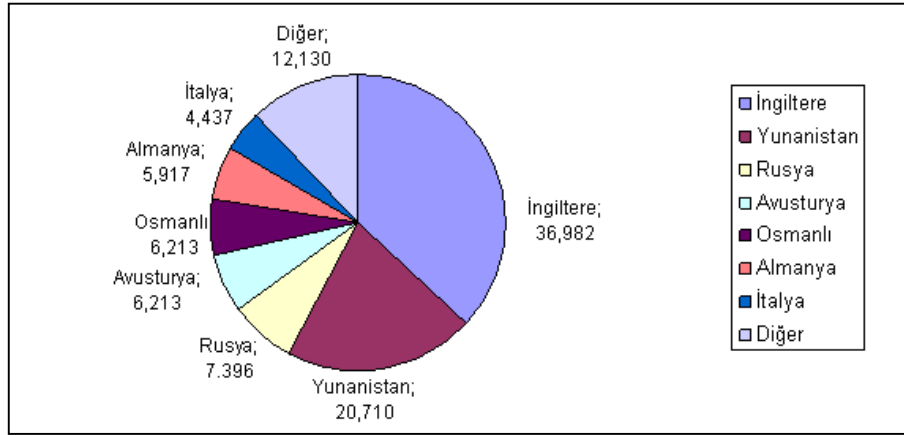
Grafik 1.15: İstanbul'dan Çıkıp Akdeniz'e Gelen Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları (14 Ocak / 13 Şubat 1901)



Kaynak: BOA. YPRK. ASK. No:167,Gömlek No:46,Tarih:1318.L.28. tarihli belgelerdeki verilerden derlenmiştir.

14 Şubat/13 Mart 1907 Akdeniz'den gelip İstanbul limanına giren toplam 338 gemi mevcuttur.(Ek:7) 338 geminin 125'i (%36,982) İngiliz, 70'i (%20,710) Yunan, 25'i (%7,396) Rus, 21'i (%6,213) Avusturya, 21'i (%6,213) Osmanlı, 20'si (%5,917) Alman, 15'i (%4,437) İtalyan bandıralıdır. Kalan 41 gemi (%12,130) di ğer uluslara aittir.Grafik 1.16.

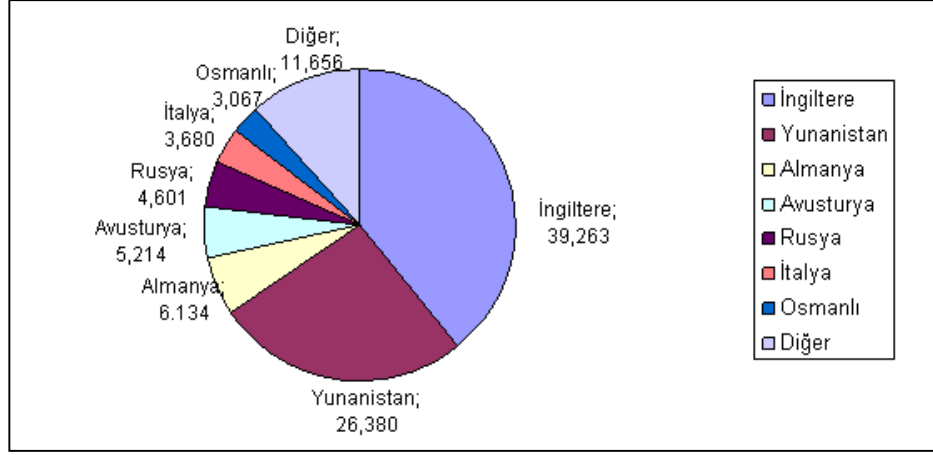
Grafik 1.16: Akdeniz'den Gelip İstanbul'a Giren Gemilerin Toplam Band ıra İçindeki Payları (14 Şubat / 13 Mart 1907)



Kaynak: BOA. YPRK. ASK. No:244,Gömlek No:54,Tarih:1322.N.15. tarihli belgelerdeki verilerden derlenmiştir.

14 Şubat/13 Mart 1907 döneminde İstanbul'dan çıkıp Akdeniz istikametine giden toplam 326 gemi mevcuttur.(Ek: 8) 326 geminin 128'i (% 39,263) İngiliz bandıralı, 86's ı (% 26,380) Yunan, 20'si (% 6,134) Alman, 17'si (% 5,214) Avusturya, 15'i (% 4,601) Rus, 6's ı (% 3,680) İtalyan ve 10'u (% 3,067) Osmanlı bandıralıdır. Kalan 38 gemi (%11,656) di ğer uluslara aittir. Ek.8. Tablo 36'daki veriler aşağıda Grafik 1.17'de gösterilmiştir.

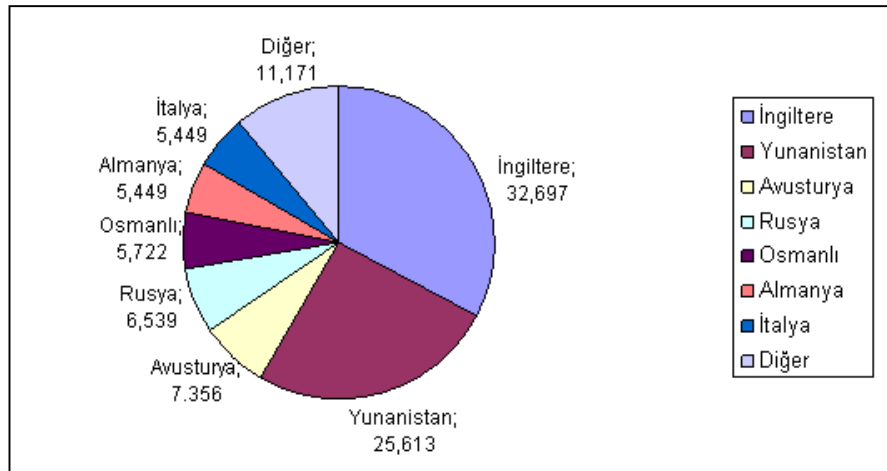
Grafik 1.17: İstanbul'dan Çıkıp Akdeniz'e Giden Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları (14 Şubat / 13 Mart 1907)



Kaynak: BOA. YPRK. ASK. No:244, Gömlek No: 54, Tarih: 1322.N. 15. tarihli belgelerdeki verilerden derlenmiştir.

14 Nisan /13 Mayıs 1908 döneminde Akdeniz'den gelip İstanbul Limanı'na giren toplam 367 gemi mevcuttur.(Ek: 9) Bu 367 geminin 120'si (%32,697) İngiliz, 94'ü (%25,613) Yunanlı, 27'si (%7,356) Avusturya bandıralı, 24'ü (%6,539) Rus bandıralı, 20'si (%5,449)İtalyan bandıralı ve 20'si (%5,449) Alman bandıralıdır. Kalan 41 gemi (%11,271) diğer uluslara aittir. Grafik 1.18.

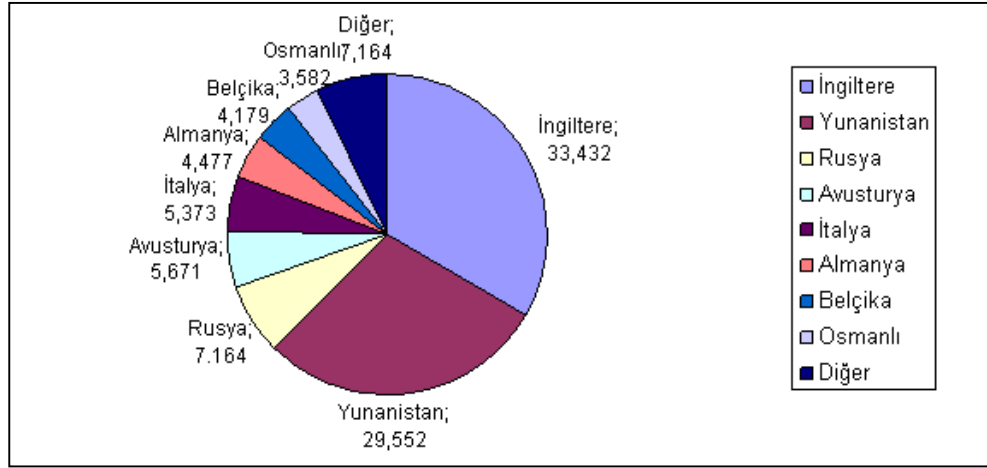
Grafik 1.18: Akdeniz'den Gelip İstanbul'a Giren Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları (14 Nisan / 13 Mayıs 1908)



Kaynak: BOA.YPRK. ASK. No:257,Gömlek No:1,Tarih:1326.R.20. tarihli belgelerdeki verilerden derlenmiştir.

14 Nisan/13 Mayıs 1908 döneminde İstanbul Limanı'ndan çıkıp Akdeniz istikametine giden toplam 335 gemi vardı. (Ek:11) 335 geminin 112'si (%33,432) İngiliz, 99'u (%29,552) Yunan, 24'ü (%7,164) Rus, 19'u (%5,671) Avusturya, 18'i (%5,373) İtalyan, 15'i (%4,477) Alman ve 14'ü (%4,179) Belçika bandıralıdır. Kalan 24 gemi (%7,164) diğer uluslara aittir. Grafik 1.19.

Grafik 1.19: İstanbul'dan Çıkıp Akdeniz'e Giden Gemilerin Toplam Bandıra İçindeki Payları (14 Nisan/13 Mayıs 1908)



Kaynak: BOA. YPRK. ASK. No:257,Gömlek No:1,Tarih:1326.R.20. tarihli belgelerdeki verilerden derlenmiştir.

Belgelerden elde edilen yukarıdaki grafiklere göre Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz ticaretini taşımacılığını yapan, Osmanlı hariç 6 ülke arasında birinci sırayı İngiltere, ikinci sırayı ise Yunanistan almaktadır. Toplam bandıra payları içinde İngiltere'nin oranı % 32'den aşağı düşmemiştir. İmparatorluğun deniz ticaretini taşımacılığının yarısından fazlasını İngiltere ve Yunan bandıralı gemiler yapmaktadır. Osmanlı bandıralı gemiler, ilk yedi ulus içerisinde girmekle birlikte taşımacılık içerisindeki payları gittikçe düşmektedir. Taşımacılığın en sık yapıldığı ülkeler ise İngiltere, Yunanistan, Avusturya, İtalya, Rusya, Fransa ve Almanya'dır.

İstanbul Limanı'na 1899 ile 1908 yılları arasında giren ve çıkan gemilerin bandıraları ile ilgili yukarıdaki veriler, Keyder, Özveren ve Quatert'in belirttiği 1914

yılındaki Do ğu Akdeniz’de ticarî ta Őımacılık yapan ¼lkelerin (İngiltere, Avusturya, Fransa, Almanya ve İtalya)¹⁵⁰ bandıraları büyük ölç¼de ört¼Őmektedir.

Yelkenli ta Őımacılıktan buharlı ta Őımacılıĝa geçişle birlikte yabancı bandıralı gemilerin Osmanlı ticarî ta Őımacılıĝındaki payları artmaya ba ŐlamıŐtır. Osmanlı’nın ta Şıma içindeki payı ise dü Őmeye ba ŐlamıŐtır. Buharlı gemilerin yüksek sat ın alma maliyeti, Osmanlı unsurlar ının onu sat ın alarak i Őletmelerini güçle Őtiriyordu. Kapit¼lasyonlarla yabancılara verilen bazı ayrıcalıklar nedeniyle yerli ta Őımacılıĝın korunamaması deniz ta Őımacılıĝımızda yabancı pay ının art ışı’nın en önemli nedeni idi.

Eklerde verilen tablolara (Ek-1’den Ek-11’a kadar olan) bak ılacak olursa bu dönem içinde İstanbul’a giren ve ç ıkan gemilerin içinde, yelkenli gemi sayısı yok denecek kadar azdır. Buharlı gemilerle rekabet edemeyen yelkenliler ticaretteki büyük paylarını zaman içerisinde kaybetmiŐlerdir. İncelenen dönemde ta Őımacılık faaliyetleri büyük çapta yabancı ulus gemileri yürümüŐtür.

¹⁵⁰ Ça ğlar Keyder, Ey¼p Özveren, Donald Quatert, **Do ğu Akdenizde Liman Kentleri (1800–1914)**, İstanbul, 1994, s. 130–131.

İKİNCİ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİ ULUSLARARASI DENİZ TİCARİ TAŞIMACILIĞI

2.1. Cumhuriyet'in Devraldığı Yapı

Bu bölümde uluslararası deniz ticari taşımacılığını Osmanlı'nın son döneminden başlayıp, Cumhuriyet dönemi 1980'e kadar olan evrelerini yer yer var olan istatistikî veriler çerçevesinde ele alarak genel bir durum değerlendirmesi yapılacaktır.

Osmanlı İmparatorluğunun ülke sınırlarının denizciliğe o derece elverişli olmasına karşın Osmanlı döneminde Türk denizciliği beklenen düzeyde gelişmemiştir. Matbaayı ve sanayi devrimini kaçıran Osmanlı, buharı ve elektriği de kaçırdıktan sonra, limanları arasında yolcu ve yük taşıma hakkını (Kabotaj Hakkını) yabancılara kaptırmıştır. Bu durum çok küçük bir deniz ticaret filosuyla kalmasına buna bağlı olarak da dünya denizcilik tarihindeki önemli yerini kaybetmesine neden olmuştur.

Türk deniz ticaret filosu, Cumhuriyet dönemine 82 bin 948 gros ton taşıma kapasitesine sahip 456 gemiyle girmiştir. Gemilerin ortalama büyüklükleri 181 gros ton dolayındaydı.¹⁵¹ Osmanlı İmparatorluğu'ndan Cumhuriyet'e kalan deniz ticaret filosunun motorla çalınan kesimi 11.024 grostondan ibaretti. Çağdaş anlamda gemi üretimi ve sağlıklı liman yok gibiydi. Deniz ticaret filosu içindeki motorlu gemiler genellikle devlete aitti. Sanayide olduğu gibi, denizcilikte de devlet işletmeciliği Osmanlı mirası arasında yer alıyordu. 1923'teki ticaret filomuz köhne, teknik ve ekonomik vasıflarını kaybetmiş ticari gemilerden ibaret olmak üzere gayrisafi 27.000 tona ancak varabiliyordu. Deniz sanayi ve personeli hakkında da aynı yetersizlik göze çarpıyordu.¹⁵²

¹⁵¹ Necmettin Atken, "Cumhuriyet'in 50. yılında Türk Denizciliği", **Denizati Dergisi**, Cilt 5–10, Yıl: 28.11.1973, s. 3.

¹⁵² T.C. Münakalat Vekâleti Liman H.D. Reisliği, **Cumhuriyet'in 16. Yılı Dönümünde Hitabeler ve Konferanslar**, Ulus Basımevi, Ankara, 1939, s. 93.

Cumhuriyet'ten bu yana Türk deniz ticaret filosu, limanlarımız, deniz yoluyla taşınan ticaret mallarımız imparatorluğun son dönemine oranla başlıca döndürücü oranlarda büyüdüler. Bu büyümenin sağlanabilmesi için Cumhuriyet Hükümetleri ve ilgili devlet kuruluşları değerli çabalar harcamışlardır. Politikalar belirleyip uygulamak, gemi ithalatını yasağı ya da sınırlamaları, ucuz kredi, vergi muafiyeti, vergi iadesi, prim fon ve kamu yatırımları ile diğer özendirme hükümet politikalarının araçları olarak kullanmışlardır.

Bu dönemi ilk on yılı bu anlamda bir atılım yılı olmuştur. Bu sürede Türk deniz ticaret filosunun gemi sayısı %22 artarak 574'e, filo tonajı %151,4 büyüyerek 208,574 gros tona erişmiştir.¹⁵³ Askerî amaçlı gemi yapımında ilk 10 yılda büyük başarılar elde eden Cumhuriyet, ticaret gemileri yapımında başarı yollarına adımlarını atabilmek için planlı kalkınma dönemini beklemek zorunda kalmıştır.

Cumhuriyet'in kurulmasıyla birlikte limanların sayıları çoğaltılma, yükleme ve boşaltma kapasitelerinin büyütülmesi ve zamanlarının kısaltılması, çağdaş teknolojilerle donatılması çabalarına hız verilmiştir. Ulusal ekonomi ile taşıma işleri geliştikçe limanlar ve alt yapılarındaki yetersizliğin giderilmesi çalışmalarına hız verilmiştir. Osmanlı döneminde limanlarımızdan 500.000 ton dolaylarında yükleme ve boşaltma yapılırken Cumhuriyet döneminde yükleme ve boşaltma yıllarıyla büyümüş ve 1980'li yıllarda 130 milyon tona erişmiştir.

Uluslararası deniz taşımacılığı kamu ve özel sektör tarafından desteklenmiş olarak gelişmiştir. Planlı döneme kadar 1942–1944 yılları deniz ticaret filosunun en çok büyüdükleri yıllar olmuştur. 1962'de planlı kalkınma dönemine girerken Türk deniz ticaret filosunun bin grostondan büyük gemileri 798.300 groston taşıma kapasitesine sahip olmuştur. Bu anlamda denizciliğin toplumumuz açısından önem ve değeri Cumhuriyet Türkiye'sinde daha iyi anlaşılabilmiştir. Osmanlı döneminde askerî ve ticarî denizciliği tek çatı altında bulundurma gereği Cumhuriyet döneminde terk edilmiştir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında denizciliğimiz yapılanma aşamasında olduğundan bakanlık seviyesinde bir kurumsallaşma olmamıştır. Bu dönemde ana strateji kabotaj hakkının elde edilmesi, askerî ve ticarî denizciliğin ayrılması ve denizcilikle ilgili yabancı imtiyazların satın alınması olmuştur.

¹⁵³ Atken, **a.g.e.**, s. 3.

Cumhuriyet döneminde deniz işletmecisi kuruluşları ise, esas itibarıyla kamu sektörü ve özel sektör kuruluşları olarak iki ana grupta toplanmıştır. Bu kuruluşlar üzerinde ayrı ayrı durmak suretiyle bunların uluslararası Türk deniz taşımacılığındaki yer ve önem dereceleri saptanmaya çalışılacaktır.

2.1.1. Cumhuriyet Dönemi Deniz Taşımacılığında Özel Teşebbüse Ait Gemicilik İşletmeleri

Osmanlı devletinin yabancı bayraklı gemilere göstermiş olduğu kolaylıklar ve vermiş olduğu haklar millî armatörcülüğün gelişmesini engellemiştir. Özellikle, 1890–1910 yılları arasında, Osmanlı armatörcülüğünün hızlı gelişime göre çok geri kaldığından bahsedilmiştir. Bu açıdan, Cumhuriyet idaresi ise her alanda olduğu gibi deniz ticaretinde de bir istikrar kazanmak arzu ve istekindedir. Bunun için gerek Seyr-i Sefain idaresine, gerek hususi armatörlere doğrudan ya da dolaylı olarak yardımlarda bulunarak uluslararası deniz ticarî taşımacılığını destekleme yoluna gitmiştir.

Hükümet, özel deniz taşımacılığını geliştirmek için çeşitli önlemler almıştır. Türk uyrukluların ya da yerli sermayeli şirketlerin ithal edecekleri gemilere gümrük muafiyeti tanınarak, yeni müteşebbisleri bu alana çekmeye gayret gösterilmiştir.¹⁵⁴ Ayrıca Cumhuriyet'in ilk yıllarında kırıllarımız arasında taşınmaya yeterli filo olmadığı için yabancı gemilerin Türk limanları arasında taşımacılık yapmasına izin verilmiştir. Bu süre içerisinde hükümet, gemileri tersanelerimizde tamir ettirerek, Türk armatörlere teşvikler vererek, yeni gemiler satın alarak ticaret filosunu yeterli hâle getirmeye çalışmıştır.¹⁵⁵

Türkiye'nin ilk müteşebbis tüccarları armatörler olmasına rağmen, başlangıç yıllarında ticaret erbabı içinde az sayıda olan armatör yer almıştır. Cumhuriyet'in ilk 10 yılında gemi sahibi armatörlerin sayısı, kişisel ve ortaklık olarak 52 idi. Bunların 18 tanesini kabotaj taşınmalarıyla uğraşan ve anonim şirket biçiminde oluşan işletmeler teşkil etmekteydi.¹⁵⁶ Cumhuriyet'ten sonra denizcilik alanında birçok kişi

¹⁵⁴ Tezel, **a.g.e.**, s. 203.

¹⁵⁵ İbrahim Tez, **Denizcilik Sektörüne Genel Bakış**, Ankara, 1992, s. 25.

¹⁵⁶ Atken, **a.g.e.**, s. 3.

kendi özel firmalarını kurarak yolcu ve yük taşımacılığı yapmaya başlamıştır. Bu şirketlerin en önemlileri aşağıda verilmektedir:

- Manizade Hacı İbrahim (1906–1991): Ülkemizin en eski denizcilik kuruluşu olup hâlen faaliyetine devam etmemekle beraber deniz ticaret odasında kaydı durmaktadır.¹⁵⁷
- Hilal Vapur Şirketi (1910–1928): Şirketin beş gemisinden 4’ü Birinci Dünya Savaşında batmış, elde kalan 1500 tonluk Hilal vapuru 1928 yılına kadar faaliyetlerine devam etmiştir. Merkezi Karaköy’deydi.
- Hacı Paşazadeler: Merkezi Karaköy olan bu kuruluş, Bursa (135 ton), Hacı Paşa (600 ton), Ayvalık (350 ton), Artuniye (500 ton) ve Sürmene (500 ton) isimli vapurlara sahipti.¹⁵⁸
- Kaptanoğulları: Kaptanoğulları’nın tarihi bir asrı geçmektedir. Bugünkü Kaptanoğulları’nın dedesi Mehmet Kaptan memleketi olan Rize ile Batum, Tuapse, Novorososky gibi Rus limanları arasında 80 tonluk ağaç teknesi ile deniz ticareti taşımacılığı yapıyordu. Gönül, Ceylani Bahri, Çoruh gibi motor ve yelkenle çalışan ağaç tekneler ile Karamürsel, Mürefte, Şarköy, Bozcaada gibi iskelelerden İstanbul’a meyve taşımacılığı yapmıştır. Kaptanoğulları’nın 1930 yılında yaptıkları benzinle işleyen 500 tonluk Çankaya motoru dönemin saygın teknelerindendi. Bu şirketin faaliyetleri hâlen oğulları tarafından devam ettirilmektedir.
- Kalkavanzadeler: Kalkavanzadeler Rizeli’dirler ve ikibuçuk asrı bulan bir tarihleri vardır. 1920’li yılların önde gelen şirketlerinden olan Kalkavanzade Vapur Şirketi’nin 1710 tonluk Hisar ve 450 tonluk Salih, 686 tonluk İnkişaf ve 1120 tonluk Kalkavanzade vapurları Karadeniz ve Ege limanlarına seferler yapıyorlardı. Aynı aileden İbrahim Bey’in 1200 tonluk Kırım ile 900 tonluk Sulh vapurları vardı. Kırım ve Sulh Vapurları

¹⁵⁷ Orhan Kızıldemir, “Türklerde Deniz ve Nehir Taşımacılığı”, **Geleneksel 4. Denizcilik Sempozyumu**, Türkiye Denizciler Sendikası, İstanbul, 1989, s. 65.

¹⁵⁸ Orhan Kızıldemir, “Türk Deniz Ticareti ve Filosu”, **Rota Dergisi**, İstanbul, 1 Temmuz 1990, s. 8.

1923'ten itibaren Karadeniz sahillerine posta seferleri yapm işlar; ayrıca Yunanistan ile yapılan mübadele göçmenlerinin taşınmasında da görev almışlardı. Ağaç teknelerle denizciliğe başlayan bu aile, geçen zaman içinde doğru atılımlar yapmış ve hâlen Türk Armatörler Birliği Başkanı olan Şadan Kakavan'la bu atılımlar hız kazanmıştır.

- Hüdavandiğar Seyri Sefain Anonim Şirketi (1912–1934): 1911 yılında Saci Ali Paşa tarafından kurulan şirketin merkezi Bursa'da bulunmaktadır. Şirket üç vapura sahipti. Bunlar 763 tonluk Sağdıç, 249 tonluk Sevinç, 119 tonluk Başılangıç'tır. Bu vapurlar, İstanbul- Mudanya arasında yolcu ve yük nakliyatı yapmışlardır.
- Hantalzade Tayyar ve Ortakları A.Ş: Şirketin asıl adı D. A Dimitriadis ve Hantalzadeler'dir. Tayyar Kaptan ve Dimitriadis tarafından 1924 yılında kurulmuştur. Şirketin merkezi İstanbul'daydı. İstanbul-Ayvalık-İzmir hattında düzenli biçimde yolcu ve yük taşımacılığı yapan şirket 1933 yılında faaliyetlerini durdurmuştur.¹⁵⁹
- Hüseyin Avni (Sohtorik): Rizeli olan Hüseyin Avni Sohtorik 1920 yılında Abdullah Efendi ile ortak aldıkları yelkenli taka ile deniz ticaretine başladı.1927 yılında aldıkları 3500 D.W.T'luk İstiklal gemisi ile gelişmesini sürdürdü. Şirket geçen zaman içinde bugünkü Sohtorik firmasını meydana getirdi.¹⁶⁰
- Yelkencizade ve Mahdumu Vapur Şirketi: Dönemin büyük vapurculuk şirketlerinden biriydi. Yelkencizade'ler eski bir aile olup, 1855 yılında gemiciliğe başlamışlardı. Şirket Karadeniz'e yolcu ve yük nakliyatını yapmakta idi.¹⁶¹ Şirket, Yelkencizade Şükrü ve oğlu Ömer tarafından 1923 yılında kurulan şirketin 1929 yılı itibarıyla Karadeniz hattında sefer yapan dört vapuru olup merkezi İstanbul'daydı.

¹⁵⁹ Mustafa Hergüner, **Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923–1930)**, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, Yayın No: 62, İstanbul, 2003, s. 145.

¹⁶⁰ Osman Öndeş, "Armatörlerimiz", **Deniz Ticaret Odası Dergisi Eki**, Mayıs 1988 Sayısı, İstanbul, 1988, s. 28.

¹⁶¹ Şükrü Yaman, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmesi Tarihçesi 2**, T.D.İ.A.Ş Genel Müdürlük Kültür Yayınları, İstanbul, 1999, s. 182–183.

- Yeni Türkiye Vapur Şirketi: Nafi ve Halim beylerin kurdukları bu şirketin yönetim merkezi İstanbul'daydı. Karadeniz ve Akdeniz limanlarına yolcu ve yük taşımacılığı yapmışlardır.
- Tahvilzade Vapur Şirketi: Hasan ve Hüseyin isimli şahısların kurdukları şirketin yönetim merkezi İstanbul'dur. Ayvalık ve Edremit limanlarına düzenli şekilde yolcu ve yük taşımışlardır.¹⁶²
- Kocaeli Şirketi: Şirket İzmir e şrafından Rıza Bey tarafında kurulmuştur. İzmit Körfezi ile İstanbul arasında çalışan 4 gemiye sahip olan şirketin merkezi İstanbul'daydı.
- Dillizadeler Şirketi: Şirketin sahipleri Saadet, Saniha ve Rabia Hanım'lardır. Şirket Kurtuluş Savaşımızda yaptığı silah taşımacılıklarıyla büyük fayda sağlamıştır. Misak-ı Milli isimli 232 ton teknesi bulunan şirkete üç gemi verilmiştir. Şirket 1934 yılında kendini feshetmiştir.
- Sadızkadeler: Sadızkade biraderler ve ortaklarına ait vapurlar bütün Türkiye limanları, Adalar denizi, Akdeniz ve Karadeniz limanları ile Rusya limanları arasında yük nakliyeciliği yapmışlardır. Meşrutiyet'ten önce Trabzon'da yelkenli gemilerle nakliyat yapan şirket, Meşrutiyet'ten sonra iki buharlı vapur satın alarak özellikle kereste nakliyatı yapmıştır.¹⁶³

2.1.2. Cumhuriyet Dönemindeki Kamuya Ait Gemicilik İşletmeleri

1911'de Türk limanları arasında ulaşımın ancak % 10'unu sağlayan 1909'da kurulan Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, Türkiye Cumhuriyeti'ne devredildikten sonra, Türkiye Seyr-i Sefain idaresi adı altında bir devlet hizmeti görmeye başlamıştır. Sahillerimizde yük ve yolcu taşınması devlet ve özel teşebbüs eliyle yürütülürken, devletin bu alanı bir kamu hizmeti sayarak yolcu taşıma işini devlet tekeline alması ile yük taşımada devlet ve özel teşebbüs bir arada faaliyette bulunabilme imkânına kavuşmuştur.

¹⁶² Hergüner, a.g.e., s. 146-147.

¹⁶³ Yaman, Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmesi Tarihçesi 2, a.g.e., s. 187.

Böylelikle önce Deniz Bank (1938), daha sonra Devlet Deniz Yolları Genel Müdürlüğü (1939) ve daha sonra Denizcilik Bankası T.A. Ş. (1952) adıyla ilan kuruluşlar deniz taşımacılığının gelişmesinde büyük rol oynamışlardır.¹⁶⁴

1933 yılına gelinceye kadar bir taraftan bir devlet işletmesi olan Seyr-i Sefain'in kaldırılmasına çalışılmış, bir taraftan da özel teşebbüs teşvik edilmiştir. Türkiye'de deniz ticaret işleri yelkenli gemi devrinde tamamen özel teşebbüs tarafından yapılmış, buharlı gemi devresi başlayınca özel teşebbüsün sermaye kıfayetsizliği sebebi ile devlet öncülük yapması ve uzun müddet devlet teşebbüsüyle özel teşebbüs eşit şartlar altında bu alanda çalışmıştır.

Seyr-i Sefain İdaresi'nin özel teşebbüs rekabetine maruz kalarak, dünya buhranı dolayısıyla açık vermeye başlaması karşısında durum deşişmiş ve neticede deniz taşımasının devletleştirilmesine dair 2068 sayılı kanun çıkarılmıştır.¹⁶⁵

2068 sayılı "Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına" dair kanunun birinci maddesi " *Türkiye iskele ve limanları arasında muntazaman posta seferleri yaparak yolcu, eşya ve hayvan nakli işi devlet idaresine alınmıştır.*"¹⁶⁶ Deniz taşımacılığının devlet tekeline alınmasının sebebini T.B.M.M Meclis zabıtlarında yer alan şu ifadelerden anlamak mümkündür.¹⁶⁷

"*Memleketin en hayâti menfaatleri ile alakadar bu ekonomi (ulaştırma) şubesinin Devlet sermaye ve otoritesi ile kurulabileceğini bilen Cumhuriyet rejimi, deniz işlerimizde de filomuzu yenileştirmek için ödenek vermek, bir kıstas deniz teşekküllerini etatize etmek gibi mühim adımlar atmış bulunmaktadır.*"

Görülüyor ki, bu tarihten itibaren Türkiye deniz ticaretinde müdahalecilik devri artık başlamıştır. Türkiye'de 1933 yılından itibaren Denizcilik Bankası

¹⁶⁴ Reformlar ve Ulaştırma, <http://www.ataturk.net/cumh/ulastirma.html>, (10.04.2008)

¹⁶⁵ Yaşar Gürkök, "Yolcu ve Eşya Ulaştırmasında Özel Sektörle Devlet Sektörünün Mukayese", **Modern Ulaştırma Koordinasyon ve Türkiye'nin İmkânlar**, Millî Prodüktivite Kurumu Yayını, 1970, s. 255.

¹⁶⁶ **T.C.Resmî Gazete**, Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine, Alınmasına Dair Kanun, Sayı: 2151, Tesis Tarihi: 7 Teşrinivevvel 1336, 17 Temmuz 1932, s. 1721. Ayrıca Bkz. Bu kanun Görüşmeleri için, **T.B.M.M. Zabıt Ceridesi**, Cilt: 9, Ankara T.B.M.M. Matbaası, 1932, s. 531-534.

¹⁶⁷ **T.B.M.M. Zabıt Ceridesi**, Cilt: 15, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1933, s. 85.

T.A.O.'nın kuruluş y ılı olan 1952'ye gelinceye kadar deniz taşımacılığının dirije ekonomi kurallarına uygun olarak devlet te şebbüslerinin inhisarı altında tutulduğu söylenebilir.

Çalışma açısından son derece önemli olan Cumhuriyet döneminde “Türkiye Seyr-isefain İdaresi” adıyla başlayıp, daha sonra de ğişik isimlerle faaliyetlerini sürdüren kamuya ait gemicilik işletmeleri, kuruluş, tarih, kanun ve faaliyetleri açısından incelendi ğinde, kamuya ait gemicilik işletmelerindeki gelişmelerin çok yönlü bir seyir izledi ği gözlemlenmektedir. Cumhuriyet döneminde de ğişik isimler altında faaliyetlerini sürdüren gemi yapan, işleten ve liman hizmetlerini veren kuruluşlar devlet tarafından kurulmuşlardır. Büyük yatırım ve uzmanlık isteyen bu kuruluşların başlangıçta devletçe kurulması doğru bir seçimdi. Nitekim bunlar uzun yıllar büyük hizmetler vermiş, sanayinin gelişmesi ve uzman elaman yeti şmesinde uygulamalı bir okul görevini sürdürmüşlerdir. Zamanla özel sektörün gelişmesi, yurt dışına açılma eğilimlerinin artması ve de ğişen ekonomik koşullarda etkinlikleri azalarak gelişen teknolojiye ve modern işletme anlayışına ayak uyduramaz hâle gelmişlerdir.

2.1.2.1. Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Umum Müdürlüğü (6.12.1923–30.6.1933)

Cumhuriyet'le birlikte Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti Seyr-i Sefain İdaresine çevrilmiştir. Şirketin ilk hedefi yeni ve yeterli bir filo meydana getirerek kendi limanlarımız arasındaki taşımacılığı gerçekleştirmek olmuştur.

Bu dönemde filoya ilave edilen gemilerle Köprü -Pendik ile Köprü- Ye şilköy arasında hatlar oluşturulmuş ve seferler konmuştur. Daha sonraki yıllarda İstanbul - İzmit ile İzmit Körfezi hattı açılmış ve bu hat Yalova'ya kadar uzatılmıştır.¹⁶⁸

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi hakkındaki talimatnamedeki maddelerin aşağıda özet metni verilmiştir. Buna göre:¹⁶⁹

¹⁶⁸ Türkiye Denizcilik Tarihi, <http://www.keyifci.com/showthread>, (10.02.2008)

¹⁶⁹ BCA. Fon kodu: 030.18.1.1, Yer No: 6.46.15, Sayı: 2195, Tarih: 23.01.1923.

Madde 1- Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi ünvanı Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi namına tahvil edilmiştir(değiştirilmiştir).

Madde 2- Meclis'i İdare azalar ıyla müdür-ü umumiyenin memuriyetleri Müdaafa-i maliyece tasdik-i âliye arz olunur.

Madde 3- Meclis-i idare ile müdür-ü umumiyenin hudut-u vezaif (görevleri) ve derece-i salahiyetleri (yetkileri) ve İdare-i Muamelat- ı Umumiye'sinin süret-i tedviri(yönetme) icra vekilleri heyetince tasdik ve talimatname-i mahsus ile tayin olunacaktır.

Madde 4- İdarenin muamelat-ı hesabiyesinin tefti şî maliye müfetti şlerine ve Muamelat İdaresinin teftiş ve tetkiki Maliye Vekâletince tayin olunacak memureyn-i mahsusaya aittir.

Madde 5- İşbu talimatname 1339 senesi Mart' ından muteber olup icras ına Maliye ve İktisat vekilleri memurdur.

23.01.1339

Bu şirket, kendisine devredilen 26.000 grostonluk filoyu, Cumhuriyet'in ilk yıllarında alınan gemilerle takviye etmiş ve devlet tekelinde olmak üzere, Akdeniz ve Karadeniz'de yük ve yolcu taşımalarına girişmiştir.¹⁷⁰

Millî deniz taşımacılığının içinde önemli yeri olan Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin on y ıla yak ın faaliyet döneminde bir önceki idareden devrald ığı gemilerden kullanılabilecek olanlara ilaveten Hollanda'dan satın alınan ve 1925–28 yıllarında filoya kat ılan Ege, Halep, Basra isimli gemilerle yolcu taşıma kapasitesinde önemli bir artış sağlandı. Sahillerimiz arasındaki yolcu ve yük nakliyatı programlı seferlere dönü ştürüldü. Deniz işletmeciliği alanında kalifiye elaman yetiştirildi ve idare modern şirketler düzeyine getirildi. Keza iskeleler ve tersaneler iyileştirildi. 1926 yılında, Atatürk'ün emriyle Karadeniz vapuru, ihraç mallar ımızı teşhir etmek üzere sergi gemisi olarak Kuzey Avrupa limanlarına gönderildi. Pire-İskenderiye hattı açıldı. Aynı yıl Türk bayrağına Kabotaj hakkının tanınması ile T.C. Seyr-i Sefain İdaresi süratle gelişme sağlayarak 26.197 tonilato olan filosunu

¹⁷⁰ Atken, a.g.e., s. 3.

1927’de 52.857 tonilatoya ç ıkardı. Marmara, Karadeniz, Ege hatları nda ve yabancı limanlar arasında sefer yapan gemi sayısı ise 39 adet oldu.¹⁷¹

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Cumhuriyet döneminde oldukça büyük iş ler başarmıştır. Cumhuriyet dönemine 34 gemi ile giren bu idare, dokuz yıl içinde, kıyılarımız arasında taşımacılık işlerini büyük bir düzen altına almış, güçlü ve işini bilen Türk personel yeti şirmiş, idareyi benzeri yabancı vapur şirketleri düzeyinde modern ve gelişmiş bir duruma getirmi ştir. Bu zamanda 15 adet vapur alınarak mevcut vapur adeti arttırılmış, mevcut bazı vapurlar esaslı biçimde onar ılarak iyi bir duruma getirilmiş, mükemmel bir onar ım fabrikası, modern bir levaz ım ambar ı, idarenin bilet vb. evrakını basmağa yarar bir matbaa kurulmuş, tophane ambar yerleri yeniden düzenlenmiş, bütün gemiler telsiz cihaz ı ile donat ılmış, s ihhî imdat örgütü kurulmuş, sanatta usta Türk kamoralar yeti ştirilerek kamara servisleri yabancı şirket vapurlarına eşit bir düzeye ç ıkarılmış, kabotaj hakları ndan başka Pire ve İskenderiye’ye bir hat aç ılarak ihracat mallar ımızın bu ülkelere ihrac ı arttırılmış, Türk limanlarından doğ ru konşimento ile bütün yabancı limanlarına eşya kabulüne başlanılmıştır.¹⁷²

1925 yılında Seyr-i Sefain Müdüriyet-i Umumiyesi ad ını alan kurulu şun, 30 Haziran 1933 tarihinde dağı lmasıyla, Cumhuriyet döneminin yeni görü şleri çerçevesinde bu idarenin işleri “Denizyollar ı İşletmesi” “A.K.A.Y. İşletmesi” ve “Fabrika Havuzlar ı İşletmesi” isimleriyle tüzel kişiliğe haiz üç müdürlü ğe devredilmiştir.¹⁷³

2.1.2.2. Denizyollar ı, Akay ve Fabrika ve Havuzlar İşletmeleri (1933–1937)

1 Temmuz 1933 tarih ve 2248 say ılı kanun ile Türkiye Seyr-i Sefain idaresi üç kısma ayrı lmış, AKAY, Denizyollar ı, Fabrika ve havuzlar müdürlükleri kurulmuştur. Denizyollar ı ve AKAY İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Te şkilatı hakkındaki kanunun bazı maddeleri aşağıda verilmiştir.

¹⁷¹ D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş., **Atatürk ve Deniz Ticaretimiz**, 1981, s. 13.

¹⁷² Salih Zeki Pamukoğlu, **Türk Deniz Taşımacılığı**, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1982, s. 4-5.

¹⁷³ Nihat Tekin, “Osmanlı ve Cumhuriyet Döneminde Gemi Yapımcılığı ve İşletmeciliği”, **İslam Konferansı Te şkilatı Üye Ülkeler Ulaştırma Bakanları 1. Toplant ısı**, D.B. Nakliyat T.A. Ş., İstanbul, 1987, s. 117.

Madde 1- Seyr-i Sefain Müdüriyet-i Umumiye'sinin sureti idaresi hakkındaki 4 Nisan 1341 tarih ve 597 numaralı kanun ile bu kanunun 3. maddesini tadil eden 19 Haziran 1927 tarih ve 1096 numaralı kanun ilga edilmiştir. Şimdiye kadar Seyr-i Sefain Müdüriyet-i Umumiyesi'nce idare edilmekte olan işlerden; Marmara, Akdeniz ve Karadeniz dış hatları, İstanbul ve civarı iç hatlarıyla Yalova, Fabrika ve Havuzlar işleri ayrı ayrı bu işlerle ayrı ayrı meşgul olmak üzere (Denizyollarını işletmesi), (Fabrika ve Havuzlar) müdürlükleri teşkil olunmuş ve Seyr-i Sefain İdaresine emanet edilmiş bulunan İstanbul limanında kılavuzluk ve römorkörcülük ve diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk işleri devlet inhisarına alınmıştır.

Madde 2- Seyr-i Sefain İdaresi'nin sahip olduğu imtiyaz ve haklarla gemi, mebani, depo alat, levazım ve sair mevduatın ihtiyaca ve hizmet münasebetine göre yeni teşekkül edecek müdürlükler arasında taksimi İktisat Vekâletince yapılır. Ancak Devlet Reisi'ne ait deniz vesaiti ile kılavuzluk ve römorkörcülüğe ait vasıtalar taksime tabi olmayıp, bunlar İktisat Vekâleti'ne devrolunur.

Madde 11- Kılavuzluk ve römorkörcülük ile devlet reisine ait deniz vasıtaları her sene İktisat Vekâleti bütçesinde açılacak bir faslı mahsusa tahsisat ile idare ve kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetine mukabil İcra Vekilleri Heyetince tasdik edilecek tarifeye göre ücret alınır. Bu ücretler, 15 Nisan 1338 tarih ve 216 numaralı kanun mucibince deniz nakil vasıtalarından alınacak rüsum muamelesine tabidir. Hükümet kılavuzluk ve römorkörcülük inhisarının işletilmesini ve devlet reisine ait deniz vasıtalarının idaresini bir arada veya ayrı ayrı olarak kadroları icra vekilleri heyetinden resmi yazı ile bildirilen müdürlüklerle idare edilebileceği gibi bütçede mevzu tahsisatını toptan vermek suretiyle bunları veya bunlardan birini ticareti bahriye müdürlükleri veya Denizyollarını ve A.K.A.Y. İşletmelerinden birine devretmeye yetkilidir.¹⁷⁴

Bu kanun layihasının tevdii tarihi, 13 Nisan 1933, Müzakere tarihi 31 Mayıs 1933'dür. 1 Haziran 1933 tarihinden itibaren muteberdir. Kanun 597, 1096, 2572, 3014, 3048, 3137 sayılı kanunlarla ilgili olup, 3295 sayılı kanunla kaldırılmıştır.

¹⁷⁴ Düstur, Deniz Yollarını ve A.K.A.Y. İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilatı Hakkında Kanun, Üçüncü Tertip, Cilt: 14, Teşrinievvel 1932-Teşrinievvel 1933, Başvekâlet Devlet Matbaası, Ankara, 1954, s. 383.

2248 sayılı kanunla Seyr-i Sefain Müdüriyeti kaldırılmıştır. Bu idarenin sorumluluğu altındaki farklı işler, ayrı ve yeni idarelere bağlanmıştır. Kanunun gerekçesinde, bu şekilde deniz işletmeciliğinin zarar etmekten kurtarılacağı ve Seyr-i Sefain'in verimli çalışmasına engel olan yöntemlerin değiştirilmesinin mümkün olacağı belirtilmiştir.

Akay idaresi devrinde Suvat ve Ülev vapurları Almanya'ya sipariş edilmişti. Bu arada Şirketi Hayriye'den 69 ve 70 numaralı gemiler satın alınarak Göztepe ve Erenköy isimleri verilmiş, ayrıca Bağdat, Basra ve Halep vapurları da Anadolu Bağdat demiryollarından satın alınmıştır.¹⁷⁵

2.1.2.3. Denizbank (1938–1939)

1926 yılına kadar kamu sektöründe gemilerde yolcu ve eşya birlikte taşınmaktaydı. 1 Ocak 1938'te kurulan Denizbank'ın aldığı 3 adet gemi ile deniz hatlarında şilep hizmetine başlanmıştır.¹⁷⁶

Denizbank, deniz nakliyat sahasında müstakil ve ayrı çalışsan muhtelif müesseseleri birleştirmek, bunları müşterek gayeye doğru, İktisat Vekâletince tespit edilecek bir plana göre inkişaf ettirmek, masraflarındaki müşterek fasılları ve teşkilatı birleştirmek suretiyle tasarruf temin etmek ve nihayet, devletin ekonomik kalkınma hareketinde takip etmekte olduğu, planlı ve şuurlu enerjiyi sarf etmek prensibini deniz nakliyatı sahasında da uygulanmıştır.

Deniz nakliyatı ile alakadar bütün müesseselerin bu suretle, ticârî prensiplerle idare edilen ve hükmi şahsiyete sahip bir müesseseye bağlanmasından aşağıdaki faydalar temin edilmiştir:¹⁷⁷

- İktisat vekâletinin bugünkü kadrosu ile kâfi derecede kontrol edilemeyen bu müesseseler “Denizbank” vasıtasıyla tek elden daha iyi denetlenebilecek ve İktisat Vekâleti Denizbank'ı denetlemekle, bütün deniz nakliyatını elinde bulundurmuş olacaktır.

¹⁷⁵ T.C.Ulaştırma Bakanlığı, **Türkiye Cumhuriyeti 1923 50. yıl**, Ankara, 1973, s. 120.

¹⁷⁶ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, **Cumhuriyetimizin 60. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme**, Ankara, 1983, s. 69.

¹⁷⁷ Afet İnan, **Türkiye Cumhuriyeti'nin İkinci Sanayi Planı**, Türk Tarih Kurumu Yayınlarından XVI. Seri-Sayı: 21, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1973, s. 311.

- Bu müesseselerin bir kısmını işletme ve umumi idare masrafları Denizbank'ta birleşecek ve bu suretle önemli bir tasarruf sağlanacaktır.
- Ticârî mahiyette ve hükmî şahsiyeti sahip bir teşekkül olarak kurulacak Denizbank, Sümer ve Etibank'ta tecrübe ile sabit olduğu veçhile, deniz programının tatbiki için hariç ve dâhilde daha kolay kredi temin edilecektir.
- Ticârî işlemlere uygun olmayan devlet formalite ve sistemlerinden hiç birisine tabi bulunmayacak olan Denizbank, idaresindeki teşekküllerin işlerini, daha geniş ve daha basit imkân ve sistemlerle yürütebilecektir.

1 Ocak 1938 tarih ve 3295 sayılı kanun ile İktisat Vekâleti'ne bağlı olarak kurulan Denizbank'a Denizyolları, Akay, Fabrika ve Havuzlar, İstanbul İzmir ve Trabzon Liman İşletmeleri ile Tahlisiye Umum Müdürlüğü ve Van Gölü İşletmesi bağlanmıştır. Kanunun ana metnindeki bazı maddeler şunlardır.¹⁷⁸

Madde 1 - Hükmî şahsiyeti haiz ve İktisat Vekâletine merbut olmak üzere merkezi Ankara'da bulunmak üzere (Denizbank) isimli bir banka kurulmuştur. Bu bankanın yapacağı muameleler bu kanun ile hususî ve ticârî hukuk hükümlerine tabi olup bunlar hakkında Muhasebe-i Umumiye, Arttırma, Eksiltme ve İhale Kanunlarıyla Divanı Muhasebat vize ve murakabe usulleri cereyan etmez.

Madde 2- Denizbank'ın yapacağı işler aşağıda yazılıdır:

- Bu kanunla uhdesine geçen ve ileride geçecek olan inhisar ve imtiyazları işletmek,
- İnhisarı tazammun etmemek şartı ile deniz, göl, nehir ve limanlarda ve bunların kıyılarında deniz ticareti, sanayi ve inşaatı ile denizcilik mevzularına dâhil diğer her türlü işleri ve bu meyanda yapacağı deniz, göl, nehir ve liman münalakatının mütemmimi addolunacak ve İcra Vekilleri Heyeti kararı ile zaruri görülecek iskele ve şehirlerarasında kamyon ve otobüslerle nakliyat yapmak ve bu işler için taahhüdata girişmek,

¹⁷⁸ Düstur, **Denizbank Kanunu**, Üçüncü Tertip Cilt 19, Teşrinisani 1937-Teşrinievvel 1938, Başvekâlet Devlet Matbaası, Ankara 1956, s. 116, 117.

- Denizcilik işlerinde kredi açmak,
- Her türlü banka muameleleri yapmak.

Madde 3- Denizbank uhdesinde bulundurduğu hizmetleri İktisat Vekâleti'nden alacağı direktiflere göre ifa eder.

Madde 4- Denizyolları ve Akay İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar İdaresi, İstanbul, İzmir ve Trabzon Liman İşletme İdareleri, Tahlisiye Umum Müdürlüğü, devlet inhisarı altında bulunan İstanbul limanında kılavuzluk römorkörcülük ve diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk işlerini idare eden Kılavuzluk Römorkörcülük Müdürlüğü ve Van Gölü İşletme İdaresi, hususî kanunlarla kendilerine verilmiş olan inhisar ve imtiyazlar ve her nevi haklar ve vecibeleri ile bu kanunun meriyetinden itibaren Denizbank'a intikal etmiştir.

Bu kanunun tam metninin kabul tarihi 27 kânunuevvel 1937'dir. Resmi Gazete ile neşir ve ilan ı, 30 Kânunuevvel 1937, Say ı:3796, Kanun No:3295'dir. Bu kanun 3633 sayılı kanunun 33. maddesiyle kaldırılmıştır.

3295 sayılı kanunda yeniden denizcilik işlerinin bir elde toplanmasının yararlı olacağı kanunun gerekçesinde belirtilmiştir. Bu yeni kuruluşun bir banka biçiminde olması, kredi ve finansman işlerini sağlayabilmek için gerekli görülmüştür. Böylelikle kanunla yalnızca Seyr-i Sefain'in kurumları değil, liman işletmeleri de Denizbank'a geçmektedir.

Denizbank zamanında Suvat ve Ülev gemileri yurda getirilmesi ve banka ülkemizde deniz sanayinin kurulması için faaliyete geçeceği sıralarda 30.6.1939 tarihinde faaliyetine son verilmiştir.¹⁷⁹

2.1.2.4. Devlet Denizyolları İşletmesi (1939–1944)

1 Temmuz 1939 tarihinde 3633 sayılı kanun ile kurulan Devlet Deniz Yolları, Akay İdaresini bünyesine alarak şehir hatları namıyla çalıştırmış ve 16.7.1941 tarihinde Haliç Şirketini devralmıştır.¹⁸⁰ Yolcu sayısındaki düşüş nedeniyle 1935 yılında faaliyetini durduran ve tüm mal varlığına belediye tarafından el konan Haliç

¹⁷⁹ T.C.Ulaştırma Bakanlığı, **Türkiye Cumhuriyeti 1923 50. yıl, a.g.e.**, s. 113, 121.

¹⁸⁰ Necmettin Akten, **İstanbul Ulaştırımında Denizden Yararlanma**, İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 1994–29, İstanbul, 1994, s. 63.

Vapur Şirketi, 1941 yılında bu yeni müdürlüğe bağlanmıştır.¹⁸¹ 18.2.1943 tarihinde İzmit körfez hattı açılarak Suvat vapuru bu hatta verilmiştir.¹⁸² 1941 yılında Amerika'dan çok ucuz fiyatla alınan gemilerle Türk ticaret filosu genişlemiştir. 1944'te gemi sayısı 40'a, tonaj 86.985 grostona çıkmıştır.¹⁸³

Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanunun özeti aşağıda verilmiştir:¹⁸⁴

Madde 1- Münakalat Vekâletine bağlı ve hükmî şahsiyeti haiz ve merkezleri İstanbul'da olmak üzere “Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü” ve “Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü” isimleri ile mülhak bütçeli iki daire kurulmuştur.

Madde 2- Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü'nün iştiغال ve vazife mevzuları şunlardır:

- Türkiye sahillerinde muntazam posta seferleri inhisarını işletmek,
- Denizbank tarafından işletilmiş olan İstanbul ve civarı iç hatlar ile İzmir körfez hattını ve Yalova hattını işletmek,
- Gemi kurtarma inhisarını işletmek,
- Kılavuzluk ve römorkörcülük inhisarını işletmek,
- Van Gölü işletme inhisarını işletmek, bunlardan maada inhisarı tazammun etmemek şartı ile; deniz, göl, nehir ve kanallarda her nevi yük ve yolcu nakliyatı yapmak, gemi inşa, tamir havuzlama işlerini yapmak.

Madde 4- Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün iştiغال ve vazife mevzuları şunlardır:

¹⁸¹ İstanbul'da Deniz Ulaşımının Tarihsel Gelişimi, <http://www.botshow.com>, 09.03.2001.

¹⁸² T.C. Ulaştırma Bakanlığı, a.g.e., s. 120.

¹⁸³ Türkiye 1923-1973 Ansiklopedisi, Hakkı Devrim Kaynak Kitaplar Basım, Yayım ve Ticaret A.Ş., 1974, s. 499.

¹⁸⁴ Düstur, Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun, Üçüncü Tertip Cilt: 20, Teşrinisani 1938-Teşrinievvel 1939, Başvekâlet Devlet Matbaası, Ankara 1958, s. 506, 510, 511.

İstanbul, İzmir, Trabzon ve hükümetçe Devlet Limanları Umumi Müdürlüğü'ne devir ve tevdi edilecek limanlarda inhisar şeklinde ve diğer limanlarda ihtiyârî olarak:

- Yolcuların beraberlerindeki zat ve hane eşyası hariç olmak üzere bilcümle ticaret eşyasının her türlü yükleme, boşaltma ve aktarma işleri,
- Gemilere tatlı su verilmesi ile ihrakiyelerinin yükleme, boşaltma ve aktarma işleri,
- Rıhtımların işletilmesi,
- Ambarlar, antrepolar, umumi mağazalar, deniz yolcu salonları, sundurmalar tesis ve işletilmesi,
- Sahillerde iskeleler tesisi ve işletilmesi işleri

Madde 33- 27 Kanunievvel 1937 tarih ve 3295sayılı Denizbank Kanunu ile diğer kanunların bu kanuna muhalif hükümleri ilga edilmiştir.

Muvakkat Madde1-Denizbank kendi bünyesine dâhil: Uzak seferler hizmeti, Yakın seferler hizmeti (Sabık A.k.a.y ve İzmir körfez vapurları), Gemi kurtarma müessesesi, Kılavuzluk ve römorkörcülük, Haliç fabrika ve havuzları, İstinye dokları, Şilepçilik (Sosyete şilep dâhil) ve Van Gölü İşletmesi, teşebbüslerini Devlet Denizyolları İşletme Umumi Müdürlüğüne devredilecektir. İstanbul Limanı İşletmesi, İzmir Limanı İşletmesi, Trabzon Limanı İşletmesi, Palamar şamandıraları, Fenerler, deniz işaretleri, radyofarlar ve sahil tahlisiye istasyonlarından ibaret kıyı emniyet hizmetleri, İskeleler, teşebbüslerini Devlet Limanları İşletme Umumi Müdürlüğüne bu teşebbüslerin her birine ait bilcümle işletme malzemesi, tesisatı, vesaiti ile devir ve teslim edecektir.

Kanunun kabul tarihi 7 Haziran 1939'dur. Resmi Gazete'de neşir ve ilanı: 16 Haziran 1939 Sayı: 4234, Kanun No: 3633'tür. Bu kanun 5842 Sayılı Kanunun 40. maddesiyle kaldırılmıştır.

1944 yılında 4517 sayılı Kanunla, Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü kaldırılarak görevleri, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne verilmiştir.¹⁸⁵

2.1.2.5. Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü (1944–1952)

Devlet limanlarını da kapsayarak 1 Şubat 1944 tarihinde 4517 sayılı kanunla kurulan bu işletmenin zamanında ve 1949 ile 1952 yılları arasında, kız kulesi tipinde dört adet araba vapuru, Bahçe ve Yeniköy tipinde 3'er adet, Beşiktaş tipinde iki adet yolcu motorlu vapurları sipariş edilmiş ve böylelikle motorla çalışan vapurlarla filonun modernize edilmesi yönüne gidilmiştir.

15 Temmuz 1949 gününden itibaren Kartal-Yalova arasında araba vapuru hattı açılmış ve Çardak ile Mudanya adlı vapurlar sefere konmuştur. Bunu takiben 5 Eylül 1949 gününden itibaren İstanbul-İzmit hattı yeniden açılmış; Maltepe ve Pendik adlı gemiler sefere girmişlerdir.

Yine bu gelişmeler dahilinde, 10 Nisan 1950 tarihinde Sirkeci-Kadıköy arasında araba vapuru seferleri ihdas edilmiş, yandan çarklı gemilerden ikisi bu hata verilmiştir.¹⁸⁶

Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Deniz Yolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne Verilmesi Hakkında Kanun'un konumuz açısından önemli maddelerine aşağıda yer verilmiştir:¹⁸⁷

Madde 1- 7.6.1939 tarih ve 3633 sayılı kanunla kurulmuş olan Devlet Deniz Yolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinden;

¹⁸⁵ Türkiye Denizcilik İşletmeleri, Tarihçe, <http://www.tdi.com.tr>. (16.05.2008)

¹⁸⁶ Ulaştırma Bakanlığı, a.g.e., s. 120.

¹⁸⁷ Düstur, Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne Verilmesi Hakkında Kanun, Üçüncü Tertip Cilt: 25, Teşrinisani 1943-Teşrinievvel 1944, Ankara Devlet Matbaası, Ankara 1944, s. 98.

- Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü kaldırılmış ve bu idarenin bütün hizmetleriyle gelirleri Devlet Denizyolları ve Limanlar İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir.
- Devlet Limanlar İşletme Umum Müdürlüğü kaldırılmış ve bu idarenin bütün hizmetleriyle gelirleri Devlet Deniz Yolları ve Limanlar İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir.

Madde 2- Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün bütün menkul ve gayrimenkul malları ile paraları ve bütün hak ve vecibeleri Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne geçmiştir.

Kanunun kabul tarihi 24 Kânunusani 1944'dür. Resmi Gazete ile neşir ve ilanı, 1 Şubat 1944, Sayı:5618'dir.

2.1.2.6. Denizcilik Bankası T.A.Ş. (1952–1983)

Şilepçilik işleri 1953 yılına kadar Denizcilik Bankası T.A.O. bünyesinde yürütülürken, 1 Ocak 1954'te Şilepçilik İşletme Müdürlüğü adlı bir örgüt kurulmuştur.¹⁸⁸

Denizcilik Bankası'na bağlı olarak faaliyetini sürdüren Şilepçilik İşletmesi'nden beklenenden daha iyi sonuç alınması, bu işletmenin şirkete dönüştürülmesi halinde gerek iç taşımalarımızda, gerekse uluslararası yük nakliyatı alanında daha aktif rol oynayabileceği ve bu suretle ülke ekonomisine daha büyük katkılar sağlayabileceği düşüncesini yaratmıştır.

Bu amaçla çalışmalara başlandı ve gerekli başvuruları müteakip Bakanlar Kurulu'nun 15.4.1955 tarih 4/5095 sayılı kararname suretinde belirtildiği gibi “*iç ve dış sularda her türlü yük, hayvan ve feran yolcu nakliyatı ile iç sularda kara ve havada kombine veya yardımcı her türlü nakliye ve acentelik işleriyle uğraşmak ve bununla ilgili sair teşebbüslerde bulunmak*” maksadıyla merkezi İstanbul'da olmak

¹⁸⁸ Ulaştırma Bakanlığı, **Cumhuriyetimizin 60. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme, a.g.e., s. 69.**

üzere, elli yıl müddet ve yüz on milyon Türk liras ı sermaye ile “Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı Türk Anonim Şirketi” 22 Haziran 1955 tarihinde kuruldu.¹⁸⁹

Denizcilik Bankası T.A.O. denizyollar ımızın ıslahı üzerinde ısrarla durmuştur. 1956 senesinde zaman ın ba şvekiline yaz ılan 1/10454 say ılı yaz ışmada “*Fazla bir iddiaya kapılmadan güvenerek söyleyebiliriz ki denizyollar ına ehemmiyet veren her devlet gibi ve tahsisen Akdeniz devletleri gibi denizcilik mevzuumuza da bu servet kayna ğı hazinemize de el att ığınız gün yurdun kalk ınma devri içinde karşılaşılan zorluklardan büyük bir kısmı bertaraf edilmiş olacaktır. ...*” ve “*Milletçe başlayan kalk ınma hamlelerimizin en büyük yard ımcısı olan denizcilik faaliyetinin sağlayacağı çeşitli inkişaf lar di ğer eserlerin yanında kendine layık olan mevki i almış bulunacaktır*” ibareleri, deniz taşımacılığ ının ülke ekonomisi için ne denli önem arz etti ği ve vazgeçilmez oldu ğunun bir göstergesidir.¹⁹⁰ Denizcilik Bankası T.A.O.’nın 1.2206.13668 say ılı yaz ışmasında da “*Son seneler içinde, Türk deniz ticaret filosu memleket deki inki şafa paralel olarak büyük hamleler yaparak tonaj ını takriben bir misline ç ikarmıştır*” ifadesi, Türk deniz ticaret filusunun geli ştirilmesine önem verildiğinin göstergesidir.¹⁹¹

Cumhuriyet’in kurulu şundan bu yana sı rıyla Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Umum Müdürlü ğü, Denizyollar ı, A.K.A.Y., Fabrika ve Havuzlar İ şletmeleri, Denizbank, Devlet Denizyollar ı İ şletmesi, Devlet Denizyollar ı ve Limanlar ı İ şletmesi Umum Müdürlüğü eliyle devlet kesimince sürdürülen deniz taşımacılığ ı ve bununla ilgili çalışmalar Denizcilik Bankası T.A.Ş. tarafından yürütülmüştür.

Ulaştırma Bakanlı ğı’na ba ğlı olan ve 5842 say ılı kanunla kurulan Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklı ğı Kanununun özet metni a şağ ıda verilmiştir.¹⁹²

Madde 1- Denizcilik Bankası ad ıyla, Türk sular ında ve yabancı denizlerde ulaştırma işlerini ve bu işlerle ilgili her türlü teşebbüslerle bu kanunda gösterilen

¹⁸⁹ D.B.Deniz Nakliyat T.A. Ş, **The First Meeting of The Ministers of Transport of the OIC Member Countries**, İstanbul 1987, s. 32.

¹⁹⁰ B.C.A.Fon kodu: 030.84.Yer No: 108.681.13.Tarih: 21.09.1956.

¹⁹¹ B.C.A.Fon kodu: 030.84.Yer No: 108.681.15 Tarih: 03.12.1956.

¹⁹² Düstur, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklı ğı Kanunu**, Üçüncü Tertip Cilt: 32, Kasım 1950-Ekim 1951, Ankara Ba şbakanlık Devlet Matbaası, Ankara 1951, s. 1977, 78, 79, 80, 86.

diğer hizmetleri yapmak ve bu kanunla özel hukuk hükümlerine göre idare edilmek üzere anonim ortaklık şeklinde bir banka kurmak için hükümete yetki vermiştir.

Madde 5- Banka, deniz ulaştırmasıyla ilgili hususlarda her türlü banka muamelelerini yapmaya ve bilhassa gemi inşa, tamir ve mubayaa eden veya deniz işletmeciliği yapan gerçek veya tüzel kişilere kanunî hadler dairesinde ve Bankalar Kanununda sayılan karşılıklardan başka gayrimenkul veya gemi ipotekleri mukabilinde krediler açmaya, vadeli vadesiz her türlü tasarruf ve diğer mevduatı kabul etmeye ve çeşitli banka muamelelerini yapmaya yetkilidir.

Madde 6- Banka Türkiye kıyılarında muntazam posta seferleri yaparak yolcu taşımakla görevli ve Türk ve yabancı sularda her türlü yolcu yük ve hayvan nakliyatı yapmaya yetkilidir.

Banka seyrüsefer güvenliği bakımından idaresi Bakanlar Kurulu kararıyla kendisine bırakılacak geçit mahiyetindeki boğazlarla Türkiye kıyılarında muntazam posta seferlerinin uğrağı olan yerlerdeki iskele, rıhtım ve kanallardan 3004 sayılı kanun gereğince kendisine verilecek olanları işletmekle görevlidir.

Madde 7- Banka, Küçükçekmece ile Trilya arasındaki esas hattın doğusunda kalan Marmara Bölgesi'yle Karadeniz Boğazı ve Haliç'te ve Foca ile Ahırılı arasındaki esas hattın güneyinde bulunan İzmir Körfezinde 18 rüsum tonilatosundan yukarı makineli ve motorlu araçlarla yolcu nakli ve araba vapurları, feribotlar ve benzeri özel araçlarla yük nakli işlerini tekel şeklinde yapmakla görevlidir.

Madde 8- Banka, Türkiye limanlarında;

- Yolcuların beraberlerindeki zat ve ev eşyasıyla 300 rüsum tonilatosundan aşağı gemilerdeki eşya hariç olmak üzere deniz yolu ile gelen ve giden bütün emtianın her türlü yükleme ve boşaltma ve aktarma işlerini yapmaya;
- 300 rüsum tonilatosundan yukarı gemilere tatlı su verme, ihrakiyelerini yükleme, boşaltma ve aktarma işlerini yapmaya ve bu işler için gereken tesisleri vücuda getirmeye ve işletmeye;

- Denizyolu ile gelen ve giden eşya için deniz kıyısında antrepolar, ambarlar, sundurmalar, hangarlar, açık sahalar ve deniz yolcu salonları tesis edip işletmeye;
- Bu kanun gereğince devralacağı rıhtımlarla ileride tevsi ve yeniden tesis edeceği rıhtımları işletmeye;
- Denizyolu ile gelen maden kömürü ve bu cins yakıtlar ile her nevi akaryakıtları alma, verme bölgelerini deniz kıyısında tesis edip işletmeye;
- Palamar şamandıraları tesis ile işletmeye;
- Kılavuzluk işlerini yapmaya yetkilidir.

Banka, bu hizmetleri İstanbul, İzmir ve Trabzon limanları ile Bakanlar Kurulu kararıyla kendisine tevdi edilecek diğer limanlarda tekelleşkinde yapmakla görevlidir.

Madde 11 - Banka gemi ve diğer deniz araçlarının inşaa, tamir, tadil ve havuzlama işlerini yapmaya yetkilidir.

Madde 12- Banka, görev ve yetkileri içine giren hizmetlerin ifasında; gerek bankanın ve gerekse diğer gerçek veya tüzel kişilerin maruz kalacakları her türlü rizikolara karşı her nevi sigorta muamelelerini doğrudan doğruya veya diğer sigorta şirketleriyle birlikte yapmaya yetkilidir.

Madde 40- Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlükleri'nin teşkilat ve vazifelerine dair 3633 sayılı kanun ile bu kanuna ek 5396 sayılı kanun;

Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün kaldırılması ve vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne verilmesi hakkındaki 4517 sayılı kanun; Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğünün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne verilmesi hakkındaki 4517 sayılı kanun, Devlet Deniz Yolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü ihtiyaçları için gelecek yıllara geçici yüklemelere girişilmesi hakkındaki 4844 sayılı kanunla bu kanunu değiştiren 5074 sayılı kanun, Denizyolları işletmesi hakkındaki 2239 ve 5604 sayılı kanunlar; İstanbul ve İzmir limanlarının

sureti idaresi hakkındaki 3023 sayılı kanun; Fenerler İdaresi hâsılatından hazineye ödenecek miktar hakkında 4076 sayılı kanun ile diğer kanunların işbu kanuna aykırı hükümleri kaldırılmıştır.

5842 sayılı kanunla kurulan Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu'nun Resmi Gazete ile yayım ve ilanı 16 Ağustos 1951, Sayı:7886'dır.

Kârdan çok kamu yararını ön planda tutan işletme; yükleme, boşaltma, aktarma, gibi liman hizmetleriyle kılavuzluk ve römorkörcülük, ambarcılık, su satışı gibi alanları kapsar.

Tablo 2.1: D.B.Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'nin Navlun Gelirleri (Yıllar İtibariyle)

Yıllar	Navlun Gelirleri (Milyon TL)
1956	42
1958	60
1960	126
1965	135
1970	287
1972	480
1978	2.300
1979	4.814
1980	10759

Kaynak: Salih Zeki Pamukoğlu, **Türk Deniz Taşımacılığı**, İstanbul, 1982, s. 66.

D.B. Deniz Nakliyatı TA Ş.'nin navlun gelirleri sürekli ve düzenli bir artış temayülündedir. Özellikle 1972 yılından itibaren işletmenin navlun gelirlerinde artış oranı çok yüksektir.

Kuruluşta 114.473 DWT tutarında 18'i şilep, 22.664 DWT tutarında 2'si tanker olmak üzere ortalama 11.6 olan 135.137 DWT tutarında 20 gemilik filoya sahip olan şirket aradan geçen zaman içinde rantını kaybeden gemileri kadro dışı bırakarak çağımızın gerektirdiği gemileri filosuna katarak zaman içerisinde büyümesini sürdürerek¹⁹³ ülkemizin en büyük, dünyanın tanınmış bir deniz nakliyat kuruluşu haline gelmiştir.

¹⁹³ D.B.Deniz Nakliyat, **a.g.e.**, s. 32.

Ancak zaman içinde ülkemizde sanayi ve ekonominin gelişmesi, özel sektörün etkin hale gelmesi ve yurt dışına açılma eğilimleri sonucunda kamu kuruluşlarının etkinlikleri gittikçe azalarak önder olma durumlarını sürdüremez hâle gelmişlerdir. Denizcilik Bankası T.A.O.'nın lokanta ve kapalı işletmeciliğini kapsayan çok geniş faaliyet alanı içerisinde; hem gemi siparişi veren, hem yapan ve onarım işlerini yapan, hem de işleten bir kuruluş olarak kendi içinde rekabete kapalı bir devre oluşturması ve ticârî ağırlıklı olarak çalışmaması gelişme hızını azaltmıştır. Günün koşullarına göre doğru, çabuk ve etkin karar vererek atılım yapması; bürokrasi çarkı içinde partizan siyasetin olumsuz etkileriyle iyice güçleşmesiyle kurum özel sektörün çok gerisinde kalmıştır. Bilgili ve deneyimli kadroları tutmanın güçleşmesi, başa geçen her hükümetin bir sonraki seçimi düşünerek istihdamı ihtiyaçtan fazla hale getirmesi, mali imkânların yetersiz kalması, uzun vadeli planlar yapma ve uygulamanın zorlaşması ile kuruma bağlı birimler gelişen teknolojiye ve modern işletme anlayışına ayak uyduramaz hale gelmiştir. Bu durum, Denizcilik Bankası T.A.O.'nun bir kamu kuruluşu olarak görevini tamamlamış olmasının bir göstergesiydi.

1964'te çıkarılan 440 sayılı kanun kapsamında alınan Denizcilik Bankası T.A.O.ve T.A.Ş. genel müdürlükleri İktisâdi Devlet Kuruluşu şeklini almıştır.

Aynı kuruluşlar 1982 yılında 2680 no'lu yetki kanuna dayalı olarak çıkarılan ve 28.10.1983 tarihinde yayımlanan 117 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile "Türkiye Denizcilik Kurumu" adı ile İktisâdi Devlet Teşekkülü haline dönüştürülmüştür. Bunu takiben, 08.06.1984 tarih ve 233 sayılı KHK ile teşebbüslerin çoğunun adı ve organizasyon yapısı değişikliğe uğramış ve sonuçta özelleştirme kapsamına alınmışlardır.¹⁹⁴

¹⁹⁴ Reşat Baysal, "Türk Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Çalışmalarının Gemi Yapım, İşletmecilik ve Limanlar Yönünden Değerlendirilmesi", **Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99-Bildiri Kitabı**, Yapım Matbaacılık Ltd., İstanbul, 1999, s. 2.

2.2. Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Denizcilik Politikaları

Türk deniz taşımacılığı Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kurulduğu yıllarda çok yaşlı ve yetersiz bir filoya sahipti. 1923 yılında tamamı yaşlı gemilerden oluşan 88 parçalık ve 34.902 net tonluk bir millî filoya sahip bulunmaktaydık.¹⁹⁵

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra gerek savaş ve gerekse ticaret filomuzun tonajı 50 bini aşmazken; İkinci Dünya Savaşı öncesinde yalnız ticaret filomuza ait olmak üzere 130.318 bin tona ve II. Büyük Savaş'tan sonradan bu miktar 258.555 tona yükseltilmiştir.¹⁹⁶ Uluslararası deniz ticaretinin sağlayacağı ekonomik faydaların farkına varan Türkiye Cumhuriyeti hükümetleri hiçbir fedakârlıktan çekinmeyerek deniz ticaretinin önündeki engelleri kaldırmaya yönelik olarak aşağıda detaylı olarak bahsedilecek olan stratejik kararları almıştır.

2.2.1. Kapitülasyonların Kaldırılması

Osmanlı İmparatorluğu döneminde, deniz ticârî taşımacılığı ile ilgili tüm işlevler yabancılara imtiyaz hakkı olarak verilmiş bulunuyordu. Denizlerde askerî üstünlüğe sahip olunmasına karşın, denizlerden ticârî taşımacılık yönüyle yeterince yararlanılamamıştır. İmparatorluğun okyanuslara kadar uzanan deniz sınırlarına rağmen, denizlerdeki ticârî taşımacılık yabancıların elindeydi.

18.inci ve 19.uncu yüzyıllarda batılı ülkeler uluslararası deniz ticârî taşımacılığında hızla gelişerek kurdukları koloniler yoluyla yeryüzünün çeşitli zenginliklerini kendi ülkelerine aktarırlarken, ülkedeki kapitülasyonlar, uluslararası deniz ticârî taşımacılığımızın gerilemesine ve buna bağlı olarak millî ekonomimizin yabancı güdümüne girmesi yolunda ülke aleyhine gelişme göstermiş, ulusal egemenliğimiz büyük bir darbe almıştı.¹⁹⁷

Kapitülasyonların zamanla devamlılık kazanmasıyla ticârî yaşamda meydana gelen sınırlamalar yavaş yavaş gevşemiştir. Özellikle 1838 yılında İngiltere-Osmanlı

¹⁹⁵ T. İlker Gülfidan, "Denizcilik ve Kabotaj Bayramının 66'ıncı Yılı Dönümünde Denizciliğimiz", **Kabotaj ve Denizcilik Bayramının 66. Yılı Dönümünde Denizciliğimiz**, Başbakanlık Basımevi, Ankara, 1992, s. 29.

¹⁹⁶ Necmettin Olgaç, **Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış**, T.C. M.S.B. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul, 1952, s. 22.

¹⁹⁷ Cengiz Kaptanoğlu, "Denizcilik ve Kabotaj Bayramının 66'ıncı Yılı Dönümünde Denizciliğimiz", Başbakanlık Basımevi, Ankara, 1992, s. 11.

devleti arasındaki Balta Limanı anlaşmasıyla yabancı tüccara iç ticaret yapma hakkı tanınmıştır.¹⁹⁸ Bu İngiltere'ye verilen radikal bir serbesti demektir. Böylece İngiltere ve onu izleyen diğerleri uzun süren tarihi bir gelişim sonucunda devamlı ve kapsamlı bir ticârî imtiyaz elde ettiler.¹⁹⁹

Meşrutiyet dönemine rastlayan Birinci Dünya Savaşı'nda, Osmanlı Devleti Kapitülasyonları tek yanlı bir bildirge ile kaldırmış, fakat savaş ortamımız Almanya bile bu bildirgeyi tanımamıştır. Savaş kaybedince ise kapitülasyonlar geri gelmiştir.²⁰⁰

1908 yılında Meşrutiyet'in ilanı ile oluşan ruh ve felsefe neticesinde kapitülasyonlar kaldırılmış, 1923 Türkiye Kongresi ile gelişen kabotaj hakkı düşüncesi 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Barış anlaşmasına taraf olan ülkelere kabul ettirilmiştir.²⁰¹

Lozan Barış anlaşması'nın 28 inci maddesinde kapitülasyonların kaldırılmasına şu şekilde değinilir: “*Tarafeyn-i Akideyn Türkiye’de kapitülasyonların kaffei nokta-i nazardan tamamen ilgasını her biri kendisine taalluku cihetinden kabul ettiklerini beyan ederler.*” Lozan anlaşmasının imzalanmasının ardından Atatürk TBMM’de yaptığı konuşmasında kapitülasyonlar üzerinde uzun uzun durmuştur. Padişahlar tarafından ecnebilere, başlangıçta, bir lütuf, bir atıfet, bir ihsan olarak verilen bazı imtiyazların giderek genişlediğini ve memleket ekonomisini, maliyesini, hatta adliyesini kayıt ve şart altına aldığını, bunun da sonuçta, ulusal egemenliğimize ağır kısıntılar getirdiğini söylemiştir. “Oysa biz tam bağımsızlık istiyoruz. İktisâdi, malî, adlî, kültürel her alanda tam bağımsız olmayı amaçlıyoruz” diyen Atatürk, ulusal egemenliğin ancak bu şekilde tam olarak gerçekleşeceğini belirtmiştir.²⁰²

¹⁹⁸ Ahmet Kala, **İstanbul Esnaf Birlikleri ve Nizamları** 1, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları No: 60, İstanbul Araştırmaları Merkezi yayınları No: 15, 1998. s. 139.

¹⁹⁹ İlber Ortaylı, **Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi**, Cedit Neşriyat, İkinci Baskı, Ankara, 2008, s. 339.

²⁰⁰ Doğan Atay, “Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 66'ncı Yılı dönümünde Denizciliğimiz ve Balıkçılığımız”, Başbakanlık Basımevi, Ankara, 1992, s. 1.

²⁰¹ Saim Özgüzel, “Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 66'ncı Yılı Dönümünde Denizciliğimiz”, Başbakanlık Basımevi, Ankara, 1992, s. 9.

²⁰² Bülent Daver, “Atatürk ve Ekonomi”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Sayı: 31, Cilt: XI, Mart 1995, s. 2.

Deniz ticârî ta şımacılığımızın önündeki en büyük engellerden biri olan, yabancılar tarafından yüzyıllardır sömürülmemize ve en önemlisi denizciliğimizi baltalayan kapitülasyonların her türlü Lozan ile kökünden kaldırılmıştır.

2.2.2. İzmir İktisat Konferansı ve Denizciliğimiz

İktisadî gelişmenin devlet desteğiyle yaratılacak bir Türk müteşebbis sınıfına dayandırılacağı özellikle İzmir İktisat Kongresi'nde açıklığa kavuşmuştu. İktisat Kongresi başlıca iki amaçla toplanmıştı. Birincisi, tüccar, sanayici, çiftçi ve işçilerin sorunlarını ve isteklerini belirlemek; bu kesimlerin siyasî kadro ile bütünleşmesini sağlamak. İkincisi, ekonominin gelecekte alacağı biçimi yabancı sermaye çevrelerine açıklamaktır.²⁰³

Lozan Konferansı'na ara verildiği sırada, İzmir İktisat Kongresi 1135 delegesi ile 17 Şubat-4 Mart 1923'te toplandı. İzmir İktisat Kongresi'nde, yeni Türkiye'nin ekonomik sorunları tartışıldı. Ayrıca Lozan'da devam eden kapitülasyonlar ve diğer imtiyazların kabul edilmeyeceği ifade ediliyordu. Bu kritik devrede, ekonomik sorunları düzenlemek için kararlar alan İzmir İktisat Kongresi'nde savaşlardan yorgun çöken halka ekonomik yön vermek ve harap olan yurdu kalkındırmak için yapılması gerekenlerin tespiti amaçlanıyordu.

İzmir İktisat Kongresi ile başlayan bu dönem bir fikrî gelişmenin oluşması, ekonomik envanterlerin belirlenme, model arayışları ve belli ölçüde uygulamaya başlanması dönemidir. Bu dönemde, ekonominin sahip oldukları ve olmadıkları belirlenmiş, ekonomik hedefler tayin edilmiş, karma ekonomi modelinin temelleri hazırlanmıştır.

Kongrede; tüccar, çiftçi, sanayi ve işçi grupları adıyla dört ayrı grup oluşturulmuştur. Bu gruplardan biri olan tüccar grubunun denizciliğimize yönelik hazırlanmış oldukları kararları kongrede ittifakla kabul edildi. Bu kararlar Cumhuriyet dönemi denizciliğimizin genel esaslarını oluşturmaktadır.

Kongrenin deniz ticareti ile ilgili aldığı kararlar şunlardır,²⁰⁴

²⁰³ AYTEKİN ALT İPİRMAK, "Türkiye'de Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Müteşebbis Sınıfının Gelişimi", **Balıkesir S. B.E. Dergisi**, Cilt: 1, Sayı 1, Ocak 1998, s. 68.

²⁰⁴ Afet İnan, **I. İzmir İktisat Kongresi**, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1982, s. 36.

Madde 1- Kendi limanlarımızda kendi bayrağımızdan başka bir bayrakla ticaret yapmaması (kabotaj), bağımsızlık hakkımızın tamamen kullanılması,

Madde 2- Armatörlere vapur almak konusunda izin ve sermaye temin edecek deniz ticaret bankalarının merkez sigortacılığı yapması,

Madde 3- Donanma cemiyetinin sermaye ve taşınmazlarının şehit evlatlarına tahsisi ve mevcut sermayesi ile bir deniz ticaret bankasının kurulması,

Madde 4- Denizcilik sanayinin himayesi için hükümete ait araziden tersane ve çekek yerlerinin bedelsiz olarak ve denizcilikle uğraşanlara verilmesi,

Madde 5- Mevcut olup da ihtiyaca kâfi olmayan inşaat tezgâhlarının, ihtiyacı olan malzeme ve teçhizatın yurt dışından getirilmesinde vergiden muaf tutulmaları,

Madde 6- Gemi inşaat tezgâhlarının ve ustalarının 5 yıl müddetle vergiden muaf tutulması,

Madde 7- İnşaa edilecek gemilerin tekneleri ve motorlarının vergiden muaf tutulması,

Madde 8- Yapılacak olan gemilerin modern olmaları gerektiğinden Bahriye Vekâleti'nin gemi planları ve inşaları için her türlü yardımı yapması,

Madde 9- 300 ton'dan daha büyük tekne yapan tezgâhlara mükâfatlar verilmesi,

Madde 10- Limanlar arasındaki postacılık hizmetlerinin ticaret gemilerimiz tarafından yapılması,

Madde 11- Gemi inşası için gerekli olan kerestenin ormandan teminine izin verilmesi,

Madde 12- Denizcilikte sigorta esasının getirilmesi,

Madde 13- Seyr-i Sefâin İdaresi'nin ticârî bir heyet tarafından idaresi ve geliştirilmesi,

Madde 14- Hükümet tarafından yapılan deniz ticareti ile ilgili yasal düzenlemelere tamamiyle uyulması,

Madde 15- Posta nakliyat ı yapan Türk gemilerinden sadece fener ve sa ğlık vergisinin alınması,

Madde 16- Vapur ve motorlardan yük listelerine kar şılık vergi alınmaması, bunlardan sadece liman girişlerinde bir vergi alınması,

Madde 17- Hangi zamanda olursa olsun limana gelen gemilere sa ğlık kontrol kâğıdının verilmesi(Bundan maksat gemilerin limanda bekletilmelerinin teminidir),

Madde 18- Limanlarımızın her türlü hava ve deniz ko şullarına açık oldu ğu dikkate alınarak Karadeniz ve Akdeniz'e yeni limanlar yapılmaması,

Madde 19- Yükleme ve bo şaltmaların yapılabilmesi için gerekli iskeleler tespit edilerek buralara kayık limanlarının yapılması (o dönemde rıhtımlar çok seyrek olduğundan gemiler aç ıkta demirleyerek kay ıklar vas itasıyla yükleme ve bo şaltma yapabilmektedirler),

Madde 20- Küçük teknelerinde transit eşya taşımalarına müsaade verilmesi,

Madde 21- Deniz ticareti yapanlar ın kaynakları ve dayan ışmaları için esnaf cemiyetleri (Deniz Ticaret Odaları) kurmalarına yardımcı olunması,

Madde 22- Deniz ticaret okullarının kurulması,

Kongrede tüccar grubundan ba ŝka sanayii grubunu ald ığı kararlardan bazı ları deniz ticaretimizin geliştirilmesine yöneliktir;

Madde 2- Rıhtım, mavna ve hamaliye ücretleri için ticaret odaları, belediye ve liman reislikleri gere ğince bir tarifenin haz ırlanması ve rıhtım şirketlerinin dışında ücret almalarının temini, r ıhtıma ç ıkmayan ticâri e ŝyalardan, hiçbir surette r ıhtım ücreti alınmamasını sa ğlayacak düzenlemelerin yapılması,

Madde 4- Gerek yeni verilecek imtiyazlarda, gerekse mevcut olanlarda nakliye vasıtalarının taşıma ücretlerinin, ziraat, ticaret ve sanayi odaları ile sendikalar gibi ilgili kuruluşların görüşü alınarak tespit olunması,

Madde 6- Şimdiye kadar projeleri haz ırlanmış ve tatbik kabiliyeti olan nehir ve göl taşımacılı ğı ile ilgili yatırımların başlatılması.

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, savaş sırasında batan gemilerin sahipleri ile elinde yetersiz gemi bulunan işletmelere; İzmir İktisat Kongresi kararları paralelinde ucuz krediler verdi. Bu krediler ile gemiler alan armatörlerimiz gerek Türk ve Yunan göçmenlerin taşınmasında ve gerekse giderek gelişen ticâri faaliyetlerde taşımalar yapmak suretiyle büyük paralar kazandı.

Osmanlı Devleti tarafından 1913 yılında çıkartılmış bulunan Teşvik-i Sanayi Kanunu, İzmir İktisat Kongresi'nde ele alındı. Kongre kararlarında bu kanunun uygulama ve yorum biçimine ait hususlar da mevcuttur. Kongre kararları paralelinde Cumhuriyet Hükümeti tarafından 1924 yılında bu kanuna getirilen değişikliklerden ticâri denizciliğimizle ilgili olanları şunlardır.

- Gemi yapımında kullanılan malzemeler devlete ait ulaştırma kuruluşları tarafından % 30 indirimli olarak taşınacaktır.
- Yurt içinde üretilen gemi inşaat malzemelerinin korunması amacıyla ithal mallarına % 10 gümrük vergisi uygulanacaktır.
- Devlet tekelinde bulunan (orman, maden, maden kömürü vs.) mallar, gemi inşa eden kuruluşlara indirimli ve kredili olarak satılacaktır.

Alınan bu teşvik tedbirleri ticaret denizciliğimizin gelişmesini sağlamış, 1923 yılında 85.000 ton olan ticaret gemilerimizin toplam tonajı 1924 yılında 102.000 tona ulaşmıştır.²⁰⁵

2.2.3. Lozan Konferansı ve Denizciliğimiz (24 Temmuz 1923)

Tarihte en uzun ömürlü anlaşmalardan birisi olan Lozan anlaşmasındaki deniz ticaretimize ait maddeler taşıdıkları önem açısından dikkate alınarak aşağıda verilmiştir.²⁰⁶

Madde 9- Türkiye, aynı konuda kendisine karşılıklı işlemlerde bulunulması koşulu ile Türk bayrağını taşıyan gemilere uygulamakta olduğu ya da

²⁰⁵ Memduh Yaşar, **Cumhuriyet Dönemi Türk Ekonomisi 1923-1978**, Akbank, İstanbul, 1980, s. 277.

²⁰⁶ Mustafa Hergüner, **Türk Deniz Ticareti Yılı (1926)**, Fatih Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul 1926, s. 53, Ayrıca Bkz., Lozan Konferansında Tarafların Delegeleri Arasında Karşılıklı Gönderilen Mektuplar için Mustafa Hergüner, **Türk Deniz Ticareti Yılı (1926)**, s. 54-58.

uygulayabileceği daha elverişli bir işlemleri, öteki bağıtlı devletlerin gemilerine uygulamakla yükümlüdür.

Türkiye, öteki bağıtlı devletlerden her biri Türkiye'ye karşı, balık avcılığını, deniz kabotajını başka bir deyişle, ülkenin bir limandan alınan malların o ülkenin bir başka limanına deniz yolundan taşınmasını ve liman hizmetlerini çekme, kılavuzluk ve ne nitelikte olursa olsun, her türlü denizcilik hizmetleri kendi ulusal bayrağının tekelinde bulundurma hakkını saklı tutar.

Madde 10- Balıkçılık, deniz kabotajı ve liman hizmetleri konusunda yukarıdaki maddede öngörülen kural dışında kalanlar saklı tutulmak üzere, ülkeye girecek ya da ülkeden çıkacak her tür malların ya da yolcuların taşınması hakları ve gemilerin liman, dok, rıhtım ve iskelelerde durma, yükleme ve boşaltma işlerine ilişkin tüm kolaylıklardan yararlanma konularında, bir yandan Türkiye öte yandan öbür bağıtlı devletlerden her biri, kendi gemilerine uyguladıkları işleme özdeş bir işlemleri, karşılıklı olarak birbirlerine uygulayacaklardır.

Yurda sokulan ya da yurt dışına gönderilecek mallara uygulanacak resim ve vergiler ancak bu malların çıktıkları ve geldikleri yerler ile gönderildikleri yerlere göre saptandığından ve birinci kesimdeki hükümler uyarınca, bunlar tüm öteki bağıtlı devletlere de uygulanabilir olduğundan Türkiye karşılıklı olmak üzere, yurda sokulan ya da yurt dışına gönderilen mallara, bunları getiren ya da götüren geminin bayrağına, varış ya da kalkış limanlarına, geminin yolculuğu ve iskelelerde duruşuna dayanan hiçbir farklı vergi, ek vergi ya da niteliği ve adı ne olursa olsun, ek hiçbir parasal yüklem uygulamamayı da yükümlenir.

Madde 11- Gemilere ve bunların yükleri ile yolcularına ilişkin olarak savaştan önce Türkiye'nin geçerli saymış olduğu ya da bağıtlı denizci devletlerce ileride geçerli sayılabilecek her çeşit belgeleri Türkiye öteki bağıtlı devletlerin uyruklarının gemileri bakımından geçerli ve Türk gemilerine verilmiş belgelerle eşdeğer sayılacaktır.

Lozan Anlaşması, Türkiye'nin deniz ve kara sularındaki egemenliğinin teminatı oldu. Türkiye'nin Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz'deki hakları 1926'da uygulamaya başlanması koşuluyla garanti altına alınmış oluyordu.

İstiklal Savaşı'ndan sonra Türk deniz taşımacılığı ve gemiciliğinde bir ilerleme başlamıştır. Lozan anlaşmasında Türk kırıyılarında yalnız Türk gemilerine seyrüsefer haklarının tanınması Türk vapurlarının ani ve çabuk bir biçimde çoğalmasını, vapur şirketlerinin zenginleyip büyümesini sağlamıştır.

Kalkınma seferberliğinin hareketli günleri içinde deniz ticaret filomuzun yetersizliği göz önünde tutularak, yabancı bayraklı gemilerin 2 yıl daha sahillerimizde sefer yapmalarına izin verilmiştir.

Lozan görüşmeleri gereğince bazı vapur işletmelerinin bir süre daha kabotaj yapmalarına hakları olduğuna dair kararnamenin özet metni aşağıda verilmiştir.²⁰⁷

Lozan'da teati olunan mektuplar mucibince sahillerimizde bir müddet daha kabotaj yapmaya hakları bulunan vapur kumpanyalarıyla icra kılınan müzakerata tedai olup sureti balada muharrer Ticaret Vekâlet-i Celilesizin 25 Haziran 340 (25 Haziran 1924) tarih ve Ticaret-i Müdüriyet-i Umumiyesi 3273 numaralı tezkiresi icra vekilleri heyetinin 29.6.340 tarihli içtimasında tetkik ve mütalaa olunarak Ticaret Vekâletiyle kumpanyalar arasındaki müzakerenin yapıldığı anlaşılmış ve ona göre muamele edilmek üzere keyfiyetin vekâlet-i müşarünileyhaya havalesi karargir olmuştur.

Lozan'da teati edilen mektup mucibince sahillerimizde bir müddet daha kabotaj yapmaya hakları bulunan dokuz vapur kumpanyasıyla 1 Kânunusani 1924 tarihinden itibaren altı ay zarfında icray-ı memur müzakerelere başlamasına 6 Haziran 1924 tarihinde Ankara'da görüşülmüş ve kumpanya müracaatlarıyla bazı esaslar üzerinde tartışıldıktan sonra mumaileyhim merkezi idareleriyle temaslarda bulunmak üzere İstanbul'a gitmişlerdir.

Müzakerata davet idilen dokuz kumpanyadan "La Sosyeteri Tarikaso" şirketleri 1 Kanun-i Sani 922 tarihinden mukaddem Türk sularında tatil-i faaliyet ilyediği tahkikat-ı resmiye ve mezkûr şirket-i ecnebiyesinin potantesiyle sabit olduğuna kabotaj hakkında feragat eyleyen mezkûr kumpanya ile müzakerata mahal görülmemiş olduğu gibi "M. ve J. Kostantin" kumpanyası hakkında İstanbul Liman riyasetinden reşit olan bir tahriratda bu namda kabotaj yapan kumpanyanın

²⁰⁷ B.C.A., Dosya No: 181-23, Fon Kodu: 30.18.1.1. Yer No: 10.31.20.Say
23.01.1923.

1: 643, Tarih:

muahdede mezhur olan kumpanya olmad ığı bildirildi ğinden bu cihetin tahkikat ına de ğin müzakeratın tehir oldu ğu murahhas olarak tebli ğ edilmiştir.

Di ğer yedi kumpanya ile bayrak itibar ıyla üç grup halinde icra edilen müzakereler neticesinde taktir iden esaslar a şa ğıdaki gibidir:

- Kömür tedariki,
- Memuriyet ve müfettişeynin Türklerden istimali,
- Bazı mahsulâtımızın ihracı için tenzilat icrası,
- Her üç ayda bir faaliyet istatistikleri itası,
- Bazı mühim iskelelerde Türk gemilerine taktiri edilecek şerait dairesinde vermek ve almak,
- Limanlarımız arasında posta nakliyatının meccanen ifası ,
- Türk payesiyle hesap istifa edilmesi,
- Türk mezkûrlarıyla kaptan ve efrad-ı askeriyeye tenzilat icrası,
- Nakliyat tarifelerinin ve her türlü tadilatının vekâleten arzı,
- Vapurlarda Türk tercümanlar istihdamı,
- Koşimento ve sair evra ğın Türkçe tanzimi,
- Kabotaj hâs ılat-ı gayrisafisinin asgari yüzde be ş miktar ında bir k ısmının hükümete bırakılması.

İşbu esaslar ın bir k ısmı kumpanyalarca derhal kabul edilmiş ve di ğer k ısmı için idare-i merkeziyelerine müracaat olunmuştur.

Evvela: Sahillerimizdeki nakliyat ın temini z ımında muhtaç oldu ğumuz gemi miktarı toplam olarak 41 adet 58.800 tonluk gemiye lüzum bulundu ğunu irade eylemektedir.

Saniyen: El Yevm mezbur Türk vapurlar ı âdetinin 99 ve tonaj ının 57823 oldu ğu anlaşılmaktadır. Ancak bu iki k ısmın tahrirat- ı veçhile yekdi ğerine

mukayesesinde büyük tonaja malik vapurlarımızın ihtiyacına takat olduğu görülmektedir.

Salisen: Vekâlet-i acizi Lozan mektupları veçhile bu kumpanyaların iki sene müddetle kabotaj yapmalarını keyfiyet-i hususu ve mukavele neticesinde bir müddet daha fazla çalışabilmeleri hukuku yekdiğeriyle bervech-i ati mukayese edilmiştir. İtilaf-ı akt edildiği suretde bu itilafata riayet etmedikleri takdirde her hangi bir zamanda olursa olsun bu itilafların feshi kabotaj hakkının istidadı kabil olacaktır.

Bu iki yıllık süre içinde, bir yandan mevcut gemilerden işe yarar durumda olanların onarımı, bir yandan yurt dışından gemi alımı ve bir yandan da armatörlük yapmak isteyen müteşebbislere teşvik niteliğinde verilen avanslarla, filonun biraz daha iş görür yapıya kavuşturulmasına çalışıldı.

Lozan'da konferansa çağrılan devletler ile akdedilen hususi ve muvakkat bir mukavele ile İtalya, Fransa, İngiltere tabiiyetinde 9 yabancı şirkete iki yıl süreyle kabotaj hakkı verilmiştir. İki yılın sonunda bu devletler ile müzakereler neticesinde bu müddet uzatılabilecektir. Bu şirketlerle yapılan iki yıllık anlaşmanın sonunda Seyr-i Sefain ve diğer Türk gemilerinin hatlara yaptığı muntazam seferler neticesi bu anlaşmayı uzatmaya ihtiyaç kalmamış, bayrağımızı taşıyan millî gemilerimiz bu ihtiyaca cevap vermiştir.²⁰⁸

Kurtuluş Savaşı sonrasında Yunanistan ile Türkiye arasında yaşanan nüfus değişimi Türk denizcilik sektörünün temelini oluşturmuştur.

Türkiye ile Yunanistan arasındaki göçmen nakliyatı Türk gemilerinin tekeline verilmiştir.²⁰⁹ Az zamanda gelişmeye başlayan ticaret denizciliğimiz mübadele göçmenlerinin nakli işinde münhasıran Türk vapurlarının kullanılması yüzünden bir misli daha ilerleme göstermiştir (Lozan Anlaşması gereğince Yunanistan'daki Türklerin Anadolu'daki Rumlarla takas edilmesi yani, Türklerin Türkiye'ye getirilip yerleştirilmesi, Rumların da Yunanistan'a gönderilmesi). Bu sayede limanlarımızı

²⁰⁸ Orhan Közıldemir, "Türk Ticaret Denizciliği (II) (1914–1924)", **Denizati Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği Dergisi**, Cilt: 7, Mayıs 1977, s. 27.

²⁰⁹ Gülfidan, **a.g.e.**, s. 29.

kaplayan yabancı gemilerin yerlerini Türk gemileri almış ve İstanbul limanı Türk bayrağı taşıyan irili ufaklı gemilerle dolmuştur.²¹⁰

Lozan Antlaşmasının 1. maddesi gereğince, antlaşmanın imzası beklenmeden mübadele işlemleri 1 Mayıs 1923'ten itibaren başlatıldı. Taşımaların büyük kısmını Türk gemileri ile yapıldı. Bu bağlamda, 13 Ekim 1923 tarihinden itibaren kabul edilen 368 sayılı kanunla Mübadele, İmar ve İskân Vekâleti kuruldu. Yunanistan'dan Türkiye'nin kıyı kentlerine yapılacak deniz taşımacılığına talip olan vapurculuk kuruluşları (kumpanyalar) teminat mektubu vermekle ihaleye katılacaklardı. Hazırlanan yönetmeliğe göre taşıma ücreti göçmenlerden alınacak, fakirlerin ücretini devlet verecek, böylece vapurculuk kuruluşları için maddi sıkıntı söz konusu olmayacaktı. İhaleye İtalyan, Yunan, Ermeni ve Türk vapur kumpanyaları katıldılar. İtalyan uyruklu Lloyd Tristino vapur kumpanyası ihaleyi kazandı. Ancak emperyalizme karşı savaş vermiş Türk Devleti'nde bu durum kabul olunamazdı. Atatürk'ün talimatıyla 7 denizcilik şirketi birleşerek Türk Vapurcular Birliği'ni kurmuşlardı. Türk armatörlerinin bir devlet kuruluşu olan Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi vapurlarla birlikte Yunan ve İtalyan vapurlarından daha ucuz ve daha verimli bir şekilde hizmet yapabilirlerdi. Bu hizmetin Türk vapurlarınca yapılması halinde, ülke sermayesi dışarıya gitmeyecek, bu suretle denizciliğimiz kalkınacaktı.²¹¹

Türkiye mübadil taşımaları yaparak kabotaja hazır olduğunu, bu hakkını kullanabileceğini Batı'ya kanıtlamalıydı. Mübadil taşımalarında ulusal gemilerin görev almasının desteklenmesindeki nedenlerden biri buydu.

Taşımalarda Seyr-i Sefain İdaresi eşiğüdümü üstlendi. Mübadil göçmenlerin taşınmasında Türk vapurları görev almakla, uluslararası anlamda bir denizcilik hizmeti görülürken, Türk denizciliğine geniş bir ekonomik imkân sağlanıyordu. Yaklaşık bir milyon insanın (vapurlar Türkiye'den Yunanistan'a giderken Yunan göçmenlerini de taşımaktadır) hayvanı ve eşyası ile birlikte denizden nakli, o dönemin kısır ekonomik dünyası için çok kazançlı bir olaydı. Taşımaların ucuza mal

²¹⁰ Kızıldemir, a.g.e., Türk Ticaret Denizciliği (II) (1914-1924, s. 25.

²¹¹ Mustafa Hergüner, "Lozanla Gelen Deniz Egemenliği", <http://www.beyazrenkler.com/forum/showthread>. (10.01.2008)

ğî", <http://www.beyazrenkler.com/forum/showthread>

olması, Türk bayraklı gemilerin kazançlarının artması için her türlü önlem alındı. 7 Kasım 1923 günü yayımlanan 116 sayılı kararname ile Yunanistan'dan Türk limanlarına gelen vapurlardan sağılık ve diğer (fener, tahlisiye...) vergiler kaldırıldı. Hükümet bu taşımaların, Deniz Ticaret Filomuzu güçlendirmesini hedeflemişti ve bir ölçüde hedefe ulaşıldı.

Yıllarca yabancıların elinde bulunan deniz ticâri taşımacılığımız Lozan anlaşması ile Türk bayraklı gemilerle yapılmaya başlanmıştır.

2.2.4. Limanlar Kanunu ve Denizciliğimiz

Devletin daha ziyade bir kamu hizmeti olan, liman işleri ile esaslı bir şekilde ilgilenmesi 14 Nisan 1341 tarih (14 Nisan 1925) ve 618 sayılı limanlar kanunun yürürlüğe girmesiyle başladı.

Bu kanunun 8 maddesiyle, hükümete, sermayesinin bir kısmını bütçeden vererek limanlarda yükleme, boşaltma, su ve kömür dağıtma işlerini tanzim için, her limanda, hisse senetleri nama muharrer birer Türk Anonim Şirketi teşkili yetkisi verilmiştir.²¹² Bu yetkiye dayanılarak, 1925 yılında evvela İstanbul'da ve sonra İzmir ve Mersin'de ve 1927 yılında da Trabzon'da birer liman şirketi kurulmuş, ayrıca İzmir rıhtım şirketi satın alınmıştır.²¹³

Kanun, Türkiye'deki bütün limanların yönetim ve bakım işlerini özel ve devlet sermayesinin katılımı ile kurulacak olan anonim şirketlere vererek, kontrol işletme ve idarenin ise devlet tarafından yapılacağı hükmünü getirmiştir.

20 Nisan 1341 tarih ve 95 No'lu resmi ceride ile neşir ve ilan olunan 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun deniz ticaretiyle ilgili ana metninin özeti aşağıda verilmiştir.²¹⁴

²¹² İlhan Önerdem, "Limanlarda Otonomi ve Devlet Denetimi", **Denizati Dergisi**, Cilt 1-4, 1974, s. 44.

²¹³ DPT, **Denizyolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Yayın No: DPT: 1141-ÖİK: 135, Aralık, 1971, Ankara, s. 2.

²¹⁴ Düstur, **Limanlar Kanunu**, Üçüncü Tertip, Cilt: 6, Teşrinisani 1940-Teşrinievvel 1941, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1934, s. 311, 312, 313; Ayrıca Bkz. Muhittin Uzel, Reşid Uğur, **Mer'i Deniz Mevzuatı**, İkinci Baskı, İstanbul Halk Basımevi, 1969.s. 5, Ayrıca 14.4.1925 tarihli Liman Kanununun ikinci maddesinin tadili hakkında kanun layihası için; Bkz, B.C.A. Fon Kodu: 030.18.1.1, Yer No: 20.48.4, Sayı: 3903, Tarih: 28.07.1926.

Madde 2- Türkiye Limanlarına girip çıkan bütün gemiler işbu kanun ahkâmı ile beraber her limanın icabına ve tahakkuk edecek fenni lüzuma göre demir mevkilerini, rıhtımlara yanaşma, ticaret e şyasının boşaltma ve yükletileceği yerleri zamanları ve gemilerin limanlarda kalabilecekleri müddetlerin kıyasıca limanlarda umumî emniyet ve inzibatın teminine ait tedbirleri içeren ve hükümetçe düzenlenip yayınlanacak nizamnameleri (liman tüzükleri)'nin hükümlerine uymaya mecburdurlar.

Madde 7- Limanlar dâhilinde seyrüseferin selametine engel olabilecek durumda batan tüm gemileri ve yüklerini liman başkanlığınca görevlendirilecek, kısa bir müddet içinde çıkarmaya; gemi sahibi, kaptan ve acentesi mecburdur. Tayin edilen müddet içinde çıkarmadıkları halde liman daireleri münakasa yaparak ihale veya emanet sureti ile çıkartırlar. Liman dairelerinin çıkardığı gemi ve enkaz ve eşyayı sahipleri gazetelerle ilan edilecek tarihten itibaren onbeş gün içinde bütün masrafları ödeyerek alabilirler. Bu müddet içinde liman dairesinin yaptığı işleri masrafları ödeyerek almazlar ise liman dairesinin müracaatı üzerine maliye memurları tarafından usulen müzayide ile satılarak işbu masraflar tesviye edilir

Madde 8- Sermayesinden bir kısmını bütçesinden vererek limanlarda yükleme ve boşaltma ve su kömür dağıtma işlerini tanzim için hisse senetleri nama muharrer her limanda birer anonim Türk şirketi meydana getirmeye hükümet mezundur.

Madde 9- Belediye hudutları içinde kıyıda kıyıya insan, hayvan, kum, kireç, kereste ve saire taşıyan veya vapurlara yolcu veya yolcu eşyası nakleden deniz vasıtaları serbest çalışabilirler.

Madde 10- Deniz vasıtalarının belediye sınırları içinde nakliye tarifeleri, her altı ayda bir defa deniz ticaret müdürü veya liman başkanı ve ticaret odası ile belediyeden ve varsa deniz ticaret odası ve şirket meclisi idaresinden seçilmiş birer üye ile bölge ticaret müdüründen oluşan bir komisyonca düzenlenir ve ticaret vekâleti tarafından onaylanır.

1925 yılında Limanlar Kanunu'nun kabulü ile Limanlarda İnhisar Şirketlerinin kuruluşu kabotaj için yapılan hazırlıklardı.

Bugün mer'î olan Limanlar Kanunu 618 sayılı ve 1341 tarihli olup 7. maddesi 21.10.1935 tarih ve 2829 sayılı kanunla tadil edilmiştir. Bu kadar eski bir kanunun bugünkü ihtiyaçları karşılamayacağı aşîkârdır.²¹⁵ Limanlarımızda mevcut tüzükler, hâlen yürürlükte olan bu kanun gereğince hazırlanmaktadır.

2.2.5. Kabotaj Kanunu ve Deniz Ticârî Taşımacılığımız

Osmanlı Devleti zamanında tanınmış olan kapitülasyonlar yabancı gemiler hakkında kabotaj sınırlamalarını engelliyordu. Birinci Dünya Savaşı'nın patlaması üzerine 1914 tarihli Padişah iradesi ile kaldırılma çabasına girilen kapitülasyonlar Kurtuluş Savaşı sonrasında Lozan anlaşması ile kesin olarak yok edilmiş ve kabotaj sınırlamasına karşı koymanın yolu açılmıştır.²¹⁶

Kabotaj, bir ulusun kendi karasuları içinde kalan millî deniz çevresini kullanması (ya da kullandırması) hakkı olarak bilinir. Kabotaj bir haktır. Yabancılar için yasak niteliğinde olan bu hak, hak sahibi ülkenin vatandaşları için tekeldir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile önce Lozan Anlaşması ve daha sonra 1926'da hazırlanan ve yürürlüğe konan Kabotaj Kanunu sayesinde deniz ticaretinin millileştirilmesi başlamış ve Türk karasularında taşımacılık ve balıkçılık hakları Türk bayrağı taşıyan gemilere ve Türk denizcilerine bırakılmıştır.

Kabotaj hakkı, Osmanlı Devleti zamanında mevcut kapitülasyonların kaldırılması sonucu elde edilebilmiştir. Lozan anlaşması ile birlikte, her türlü kabotaj faaliyetlerinin Türklerce yapılabilmesi sadece onaylanması; yabancılarla karşı herhangi bir yasak getirilmemiştir.²¹⁷ Gelişmiş sömürgeci ülkeler imparatorluk döneminin sonlarına doğru kapitülasyonlarla birlikte her alanda olduğu gibi denizcilik alanında da denizlerimizin nimetlerini ve zenginliğini kendi çıkarlarına uygun olarak sömürmeye başlamış; bunun neticesinde deniz taşımacılığı ve ticaretinde Osmanlı'nın hâkimiyeti giderek azalmıştır. Lozan'da kapitülasyonların kaldırılması kararlaştırılmış, ancak Türkiye karasularında taşımacılık yapan İtalyan,

²¹⁵ Rayegan Kender, "Türk Deniz Hukukunun Günün İhtiyaçlarına Uygun Hale Getirilmesi", **II. Deniz Sektörü Sorunları Sempozyumu**, Başbakanlık Basımevi, Ankara, 1987, s. 7.

²¹⁶ Ahmet Çalılık, "Kabotaj Kanunu Bakımından Boş Konteyner Taşınması", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 2, Sayı: 1, Mart 1997, s. 52.

²¹⁷ Necmettin Akten, "Onurlu Bir Hak: Kabotaj", **Denizati Dergisi**, Yıl: 1, Sayı: 5-6, Haziran 1986, s. 16.

Fransız ve İngiliz şirketlerine bir süre verilmiştir. Bu sürenin bitim tarihi olan 1 Temmuz 1926'da Kabotaj Kanunu yürürlüğe girmiştir.

Bu tarihten itibaren Türk limanları arasında yük ve yolcu taşıma hakkı salt Türk vatandaşlarına tahsis edildi. Taşımacılık konusunda vatandaşlar özendirilip, desteklendiği gibi; devlet bu işlevi üstlenme konusunda ciddi girişimlerde bulunmuştur. Fakat iş salt hak vermekle, hatta gemi sağlama ile de bitmiyordu. Limanlar az ve yetersizdi. Çok ciddi yatırımlar gerekiyordu.²¹⁸ Türkiye, Lozan Barış Anlaşması'nın yürürlüğe girmesinden sonra yabancı bayrak taşıyan gemiler için kabotaj yasağı koymakta acele etmemiş ve ilk defa 19.4.1926 tarih ve 815 sayılı "Türkiye Sahillerinde nakliyatı bahriye (kabotaj) ve limanlarla kara sularını dâhilinde icrayı san'at ve ticaret hakkında kanun" ile yabancı bayrak taşıyan gemileri (ve yabancıları) kabotaj seferleri ve liman hizmetlerinden menetmiştir.²¹⁹

Türkiye Cumhuriyeti'nin kendi karasularındaki egemenliğinin ifadesi olan bu kanunun yürürlüğe girdiği, Cumhuriyet Gazetesi'nin 1 Temmuz 1926 tarihli sayısında "Kabotaj Başladı" başlıklı haberle duyuruluyordu. Bu haberde kabotaj "*...Türkiye limanları arasında seyri-sefer hakkını yabancı ellerden alarak, yalnız Türk bayrağına hasrettiren Kabotaj Kanununun tatbikine dün gece nefsî el-leyleden itibaren başlanmıştır. Kanun mucibince ba'dema Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu nakliyatı ile millî sahiller ve limanlar dâhilinde veya beyinde cer, kılavuzluk, herhangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman hadamatını ifa etmek yalnız Türkiye sancağını hamil sefain ve merakibe münhasır bulunmaktadır. Aynı zamanda bilimum sularımızda bir nevi bahri vesait bulundurmak ve bunlarla icrayı ticaret etmek hakkını tamamıyla Türkiye tab'asına ait olacaktır. Sularımız dâhilinde balık, istiridye, midye, sünger, inci, mercan, sedef vesair midye ile kum, çakıl ihracatı yapmak ve bilcümle deniz, hadamatını ifa etmek hakkı keza mahalli tab'aya munhasır bulunacaktır. Kanun ihkamına muhalif harekette bulunan ecnebi sefaininden bir liradan, onliraya kadar cezayı nakdi alınacak ve bu gibi gemiler Türkiye limanları için hamule ve bolca almak ve*

²¹⁸ Toktamış Ateş, "Kabotaj Hakkı ve Düşündürdükleri", **Denizati Dergisi**, Yıl: 1, Sayı: 9, Eylül 1986, s. 19.

²¹⁹ Tahir Çağrı, "Türkiye'de Deniz Kabotajı Tekeli", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt No: XLI, 1975, s. 202.

çıkarmaktan alt ı aydan bir seneye kadar men olunacaktır. Türkiye tab'as ına ait bulunan hukuku bahriyeden birinci icraya cüret eden ecnebilerde yüz liradan bin liraya kadar cezayı nakdiyi ve bir aydan üç aya kadar hapis cezasıyla tezciye edileceklerdir. (...) şeklinde yayınlamıştır.²²⁰

1 Temmuz 1926 tarihinde resmen yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu'nun gerekçesi²²¹ T.B.M.M. zabıt ceridesindeki* gerekçesine aşağıda yer verilmiştir.

Kabotaj Kanununun gerekçesi

Türkiye sahillerinde nakliyatı bahriye ve limanlarla karasuları dâhilinde icrayı sanat ve ticaret hakkında ba şvekâletten gelen (17875) numaralı kanun tasar ısı ve ticaret ve muvazenei encümenleri mazbataları.

Türkiye Cumhuriyeti Başvekâlet

Kalemi Mahsus Müdüriyeti

Adet:6/631 24.

Şubat 1926

Büyük Millet Meclisi Riyasetine

Türkiye sahillerindeki deniz nakliyat ını velimnlarla karasular ını dâhilindeki sanat ve ticaret hakkında Ticaret Vekâletince tanzim edilen ve İcra Vekilleri Heyetinin 16 Şubat 1926 tarihli içtimas ında tezekkür ve Meclisi Aliye arz ını tasvip olunan kanun layihası ile esbab ını mucibe mazbatas ının musaddak sureti takdim olunmuştur. Muuk tezas ının ifas ına ve neticesinin İş'arına müsaade buyrulmasını rica eylerim efendim.

Ba

şvekil

İsmet

ESBABI MUCİBE

²²⁰ “Kabotaj Ba şladı Millî Sefain ve Vesaitimiz İhtiyaca Kâfidir.”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 1 Temmuz 1926, s. 1.

²²¹ **TBMM. Zabıt Ceridesi**, Cilt: 24, Devre 2, İçtima Senesi: III, TBMM Matbaası, Ankara, 1926, s. 156.

* Bu konuda daha teferruatlı bilgi için Bkz., Kabotaj Kanununun Görüşme Tutanakları. Türkiye Sahillerinde Nakliyat ını Bahriye ve Limanlarla Karasular ını Dâhilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında, (1/866) Numaralı Kanun Layihası ve Ticaret ve Adliye Encümenleri Mazbataları.

Müstağni arz ve beyan oldu ğu üzere bilcümle düveli mutemedine memelinde yerli sanca ğına münhas ır olan kabotaj hakk ı Türkiye’de eccanibin müşareketine u ğrayarak tebai mahalliyeye bundan bihakk ın istifade edememekte ve hatta her memlekette kemali taassupla s ıyanet edilerek hiçbir vakit bir ecnebinin hulul ve nüfusuna cevaz verilmeyen ve daima Ticaret mukavelat ının haricinde bırakılan karasular ıyle karasular ına dahil bulunan limanlar, bogazlar vesaire seyrüsefer ve deniz esnafl ığı gibi kezalik tebai mahalliyeye has olan hukuk dahi bu ecnebilerin müdahale ve rekabetinde azade kalamamakta idi...

Anifen arz olundu ğu veçhile bilcümle memaliki mütemeddinede bayraga hasredelen kabotaj ile liman hidemat ı birinci, ikinci ve üçüncü maddelerde ayn ı hukuka malik olan ve bu hukuku Lozan muahedenamesince de tan ınan Türkiye Cumhuriyeti sanca ğını hamil sefain ve merakibe inhisar ettirilmi ŝ ve yaln ız hâlen vesaiti tahliyemiz olmad ığından ve bunun az zamanda millî sermayemiz ve kendi adamlarımızla tedarik ve ba ŝarılması pek mü ŝkül bulundu ğundan, bu ihtiyac ımızı berayı tatmin ecnebi vesaiti tahliyesinin hükümetçe lüzum görülmedikçe istihdam ına müsaade itas ı bizzarure muvaf ık görülmü ştür. Sefaini ecnebiye k ıyam etti ği ve uğradığı ecnebi limanlar ından Türkiye için alm ış olduklar ı yolcu ve hamuleyi çıkarmak ve Türkiye limanlar ından kezalik ecnebi limanlar ına yolcu ve hamule almak salahiyetini haiz oldu ğundan i ŝbu salahiyeti asliyeleri ve sulk mukavelenamesine müzeyyel mektuplarla (İngiltere, Fransa, İtalya) Devletlerine mensup ve muayyen vapur şirketlerine bahşolnan müsaedatta başkaca zikir ve tasrih ve dördüncü ve be ŝinci maddelerde dahi ahkâm ı inhisariyenin kuvvei teyidiyesi olmak üzere muhalifi kanun harekâta cüret eden ecanip ile kanunun muhafazay ı ahkâmı hususunda ihmal ve tekâsülleri görülen ve her ne suretle olursa olsun, bu baptaki vazifelerini suüstimal eden memurin haklar ında da mücazat ı kanuniye tayin ve tertip kılınmıştır.

Türkiye 15.3.1926

Büyük Millet Meclisi

Ticaret Encümeni

Karar:27

Ticaret Encümeni Mazbatası Riyaseti Celiliye

Türkiye sahillerinde nakliyat ı bahriye ile limanlar ve karasular ı dâhilinde icrayı sanat ve ticaret hakkındaki kanun layihası Ticaret Vekili Beyin huzuriyle tetkik olundu.

Her müstakil devletin hukuku asliye ve tabiyesinde bulunan kabotaj hakk ı ile karasularına ait hukuktan kapitülasyonlar dolay ısıyla Lozan muahedesinin akdine kadar istifade olunamamakta ve ticaret bahriyemiz de millî varlık ve servetimiz inkişaf eylememekte idi. Nakliyat ı bahriyenin teşkilatı millîye ve serveti umumiyemiz içinde haiz oldu ğu ehemmiyeti idrak eden birçok Türk erbab ı servet ve teşebbüs az zamanda kuvvetli mevcudiyetler ibraz ettikleri gibi, hükümetin müzaheretıyla Seyri sefain idaresi de garb ın emsali müessesat ı derecesinde intizam ve tekamüle mazhar olmak yolundadır. Hâlen bazı ecnebi kumpanyalar ı Lozan ahitnamesi icabınca sahillerimizde seyri sefer hakkına malik ve binaenaleyh Türk sanca ğına hamil sefain ile rekabet etmekte olmalar ına rağmen gerek milletimizin millî sefaini tercihde gösterdikleri şuurlu milletperverlik ve gerek sefainimizdeki intizam ve mükemmeliyer muhtelif hatlarda ecnebi sefainini mağlup ederek sahai faaliyeti yalnız Türk sanca ğına küşade bıraktırmıştır.

Temmuz iptidas ında seyri sefer müddetleri hitam bulan bazı muayyen kumpanyalarda sevhifimiz aras ında nakliyattan menedileceklerinden vaziyetin icabatına göre bir kanun tedvini derecesi vücupta bulundu ğu gibi, karasular ına ait ahkâm da hiç mevcut olmad ığından layihai kanuniye ihtiyac ımızı tatmin edecek mahiyette görülmüş ve bazı tadilat ile Heyeti Umumiyeye arz olunmuştur.

3.4.1926

Ticaret Encümeni Reisi

İzmir

Mustafa Rahmi

Türkiye sahilllerinde nakliyat ı, (Kabotaj) ve Limanlarda karasular ı dahilinde icrayı sanat ve ticaret hakk ındaki kanunu hükümetin teklif etti ği tarih16 şubat 1926' dır.

Deniz ticâri ta şımacılığımız aç ısından son derece önemli olan Kabotaj Kanunuyla tanınan haklar:²²²

- Türkiye sahillerinin bir noktas ından di ğerine emtia ve yolcu al ıp nakletmek ve sahillerde, limanlar dâhilinde veya beyninde cer ve kılavuzluk ve her hangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman hidamat ını ifa etmek, yaln ız Türkiye sanca ğını hamil sefain ve merakibe münhasırdır.

Ecnebi sefaini ancak memaliki ecnebiyeden alm ış olduklar ı yolcu ve hamuleyi Türk Liman ve limanlar ına ihraç ederler. Türk liman ve limanlar ından ecnebi liman ve limanlarına gidecek yolcu ve hamuleyi alırlar.

Ecnebi gemileri, ecnebi limanlar ından alm ış olduklar ı yolcu ve e şyayı Türk limanlarında bazı hususi kayıtlar dahilinde aktarma edebilirler.

Türk limanlar ı aras ında yolcu ve e şya ta şımak hakk ı münhas ıran millî gemilere hasredilmiştir.

- Nehir ve göller ve Marmara havzas ı ile bo ğazlarda ve bilumum kara suları ile kara sular ına dahil bulunan körfez, liman, koy vs. vapur, römorkör, istimbot, motörbot, mana, salapurya, sandal, kay ık, velhas ıl makine, yelken kürek ile müteharrik merakibi kepire ve sa ğire ile tarak, prizman, maçuna, algarina, şat ve her nevi nakliye ve su dubalar ı, limbo, sefaini tehlisiye ve emsali ile şamandıra, sal gibi sabit ve sabih vesait bulundurmak ve bunlarla setrü sefer ve nakliyat icra etmek sureti ile ticaret hakkı Türkiye tab'asına münhasırdır.

Elyevm bu kay ıttan muvakkat bir zaman için istisna edilmi ş olan bazı müessesat mevcuttur. Kabotaj kanununun meriyetinden evvel Türkiye'de

²²² Müfit Necdet, **Deniz Nakliyat Ticareti**, T.C. İktisat Vekâleti Al-i Deniz Ticaret Mektebi Neşriyatından, Birinci Kitap, İstanbul 1931, s. 101, 102, 103, Ayrıca Bkz. Düstur, Türkiye sahillerinde Nakliyat ı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Sular ı Dâhilinde İcraı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun, Kasım 1341-Ekim 1926, 3. Tertip, Cilt: 3, s. 759, 760.

imtiyaz almış ve aldıkları bu imtiyazı işletebilmek için vapur, duba, mavna, algarina vs. tasarruf etmeleri icap etmiş olan ve hissedarları arasında ecnebi bulunan Türk şirketlerinin, işlerini gördürmek için, bu nevi gemilere tesahüp etmelerine ve bu gemilerin Türk bayrağı çekmesine müsaade olunabilir. Yalnız bu müsaade şirketlerin müddeti imtiyaziyelerinin nihayeti ile maksurdur.

- Kara suları dâhilinde balık, istiritye, midye, inci, mercan, sedef vs. kum çakıl vs. ihracı gerek sathı bahirde ve gerek karı bahirde kazazede sefain ve merakiple enkazı metrukenin ihraç ve tahlisi, dalgıçlık, arayıcılık, kılavuzluk, deniz bakkallığı ve bilcümle Türk vesait ve merakibi bahriyesi derununda kaptanlık, çarkçılık, kâtiplik, taifelik, amelik ve saire icrası ve iskele, rıhtım hamallığı ve bilumum deniz esnaflığı icrası Türkiye tab'asına münhasırdır.

Kabotaj Hakkı, ekonomik bakımdan olduğu kadar siyasi ve askerî bakımdan da son derece önemli ve vazgeçilmez bir haktır. Bu hakkın verdiği imkânlarla; ulusal filonun kapasitesinin artırılması, kendi yüklerimizin kendi filomuzla azamî ölçüde taşınmasının sağlanması, yabancı bayraklı gemilere döviz ödenmesinin mümkün olan asgariye indirilmesi ve ihraç ürünlerimizin güvenli bir biçimde taşınması yanında potansiyel pazarlarda istikrarlı fiyatlarla kalıcılık sağlanması, yabancı limanlar arasında taşımacılık yaparak direkt döviz girdisi elde edilmesi, gemi inşa sanayimizi geliştirerek, deniz ticaret filomuzun gemi ihtiyacının karşılanması ve ülke bayrağımızın dünya denizlerinde dolaştırılması gibi olumlu neticeler elde edilmiştir.

2.3. Planlı Dönem Öncesi Cumhuriyet Dönemi Hükümet Programlarında Belirlenen Denizcilik Politikaları

Cumhuriyet'ten bu yana Türk deniz ticaretinin ana unsurları içinde yer alan, Türk deniz ticaret filosu, limanlarımız ve bunlara bağlı olarak deniz yoluyla taşınan ticârî mallar oranı hızlı bir şekilde büyümüştür. Bu büyümenin sağlanabilmesi için Cumhuriyet hükümetleri ve ilgili devlet kuruluşları büyük gayretler sarf etmişlerdir. Deniz ticârî taşımacılığımızın bu alanda lider konumda olan dünya denizciliğinde söz sahibi olan ülkeler arasında yer alması için, bu alanda politikalar belirleyip uygulamışlardır.

Denizcilik politikası bir ülkenin denizcilik alanında yapacaklarının ifadesi ve uygulamasıdır. Bunun izlenmesi ve buna sadık kalınması ülkeyi belirli bir hedefe götürür.²²³ Deniz ticaretinin toplumlararası nitelikte olduğu ülkeleri yapılarına uygun bir politika izlemelerini zorunlu kılmıştır.²²⁴ Bu bağlamda geçmişte uygulanan denizcilik politikalarının, ülkemizin genel ekonomik politikalarıyla uyumlu olmasına her zaman dikkat edilmiştir.

Cumhuriyet döneminde deniz ticaretimiz ile ilgili politikalar Atatürk'ün direktifleri doğrultusunda olmuştur. Bu direktiflerin ışığı altında kabotaj taşımalarının tamamı Türk bayraklı gemilerle yapılırken ithal ve ihracat ürünlerimizin önemli bir bölümü aynı şekilde Türk bayraklı gemilerle yapılmıştır.²²⁵

Hükümet programlarında yer alan denizcilik politikalarının belirlenmesi, değişik dönemlerde denizciliğe bakış açılarını ortaya koymak açısından son derece önemlidir. Bu açıdan, aşağıda hükümetler tarafından uygulanan deniz ticaret politikaları incelenecektir.

2.3.1. Hükümet Programlarında Denizcilik ve Deniz Ulaştırması (3 Mayıs 1920–28 Ekim 1923)

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kuruluşundan Cumhuriyet'in ilanına kadar geçen süre içinde kurulan beş hükümetin programında ulaştırma sektörü ve bu kesim içinde denizcilik ilginç bir yer almıştır. Özellikle Karadeniz sahillerinde oturan ve memleketimizin en önemli gemicilik unsurunu oluşturan halkımızın bir kısmı, gemi taşımacılığının ileride kazanacağı önemi fark ederek küçük taka ve yelkenlilerini gemi şeklindeki araçlara çevirmek için tüm fırsatları değerlendirmeye başladılar. Rus gemilerinin İstanbul'da satılmaya başlanması, dünya gemi piyasasında 1922 senesinde görülen fiyat düşüşü, gelecek için yavaş yavaş hazırlık yapma imkânı

²²³ Necmettin Akten, "Deniz Ticareti ve Politikaları", **Denizati Dergisi**, Cilt: 5-10, 31.10.1972, s. 3.

²²⁴ Nejat Odman, **Ortak Pazara Tam Üye Olduktan Sonra Türkiye'nin Deniz Ticareti Politikası Ne Olmalıdır**, Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği Yayınları, t.y, s. 23- 24.

²²⁵ Rıza Akol, "Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin Kuruluşunda Türk Deniz Ulaştırmasına Bir Bakış", **İstanbul Teknik Üniversitesi Atatürk'ün 100. Yıldönümü Anısına Sempozyum**, Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayinin Gelişmesi, 23-26 Kasım 1981, s. 7.

vermişti.²²⁶ Değişik bandıralı gemiler satılmalarıyla Türkiye'nin deniz ticareti bir atılım içerisine girmişti. Deniz taşımacılığına ve deniz filosuna daha Cumhuriyet'e girerken verilen önem hükümetin programlarına şu şekilde yansımıştır:

TBMM'nin Ankara'da toplanmasından 9 gün sonra 2.5.1920 tarihinde kabul edilen 3 sayılı kanun ile 11 Bakanlıktan oluşan Birinci İcra Vekilleri Heyeti'nin (Bakanlar Kurulu) Reisi Mustafa Kemal Paşa'dır.²²⁷ Bu programda amansız savaşa rağmen hükümet kara ve demir yollarının inşasını sürdürmek için mevcut kaynakların kullanılacağından ancak deniz ulaştırmasından, limanlardan sözü edilecek imkânlarla kavuşulmadığından bahseder. 24 Ocak 1921'de kurulup 19 Mayıs 1921'e kadar görev yapan Fevzi Çakmak Paşa başkanlığındaki II. İcra Vekilleri Heyeti TBMM'ye bir program sunmamıştır. Aynı şekilde Kurtuluş savaşı yıllarında kurulan III. ve IV. Hükümetler de TBMM'ye bir program sunmamışlardır. Ancak IV. İcra Vekilleri Heyeti (12 Temmuz 1922 / 04 Ağustos 1923)²²⁸ Dahiliye ve Müdafai Milliye Vekaletleri ile Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekalet-i Celilesine'e gönderilen "Yabancı uyrukluların, İzmir ve diğer limanlarda deniz taşımacılığını tekellerine almalarına izin verilmemesi" hakkındaki yazışmada²²⁹ "*Teba-i Ecnebiyeden bazılarının İzmir liman ve körfezi dahilinde Römörkaj ve Kabotaj yapmaktadırlar halbuki iş bu mevkide ihtiyaç- ı mahalliyeyi temin edebilecek miktarda ve Türk teba'sının taht- ı tasarruf veya ihtiyarında vapur bulunduğu cihetle bilhassa müstahkem bir mevki olan mezkur liman ve körfezde icabının bu gibi muamelat- ı bahriye ile istifalalarının mahsurlu olduğu ve bunun men-i lazımı geldiği...*" bildirilmiştir. Burada karasularımızda avlanma, liman ve körfezlerimizde haber ve kılavuzluk ve bir limandan diğer bir limana emtia ve yolcu naklini kendi teba-ımız ve bayrağımıza has etmek hakkını muhafaza etmemiz gerektiği, İzmir Liman ve Körfezi dahilinde yabancıların bu tür işlerle iştigallerine derhal son verilmesi istenmiştir.

²²⁶ İstanbul Ticaret Odası, "Türk Deniz Ticareti: Dünü, Bugünü ve Durumu Hakkında İnceleme ve Düşünceler", **İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası**, Sayı: 1, 1923, s. 23.

²²⁷ Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, **Cumhuriyet Dönemi Dış Ticaretimiz**, Ekonomik Araştırmalar Dairesi, Ekim 1998, s. 5.

²²⁸ IV. İcra Vekilleri Heyeti (12 Temmuz 1922 / 04 Ağustos 1923), [http://tr.wikipedia.org/wiki/IV. İcra Vekilleri Heyeti](http://tr.wikipedia.org/wiki/IV._%C4%9Cra_Vekilleri_Heyeti) (10.03.2008)

²²⁹ BCA.Fon Kodu: 030.10., Yer No: 64.427.35.Tarih: 26 Haziran 1923.

Nihayet 14 Ağustos 1923 günü kurulan ve Cumhuriyet'in ilanına kadar görev yapan V. İcra Vekilleri Heyeti ise, kendinden sonra gelen hükümetlerinde ilke edindikleri kapsamlı bir program getiriyordu. Ali Fethi Bey (Okyar) Hükümeti Programında²³⁰ “ *Ticaret-i bahriyemizin inkişafı safi esbabı mütelea ve tetkik edilmektedir.*”denilerek, deniz taşımacılığına ve deniz filosuna daha Cumhuriyet'e girerken verilen önem ortaya konuluyordu.

2.3.2. Atatürk'ün Cumhuriyet Döneminde Kurulan Hükümetlerin Programlarında Denizcilik ve Deniz Taşımacılığı (29 Ekim 1923-11 Kasım 1938)

Cumhuriyet'in ilk yıllarında her sektörde önemli yapılanmalar olmuştur. Denizcilik sektöründeki yapılanmalar, bunların en önemlilerini oluşturmaktadır. Denizcilik ve deniz ticareti, yeni Türkiye devleti için hem ekonomik hem siyasi bir güçtür. Mustafa Kemal Paşa ve arkadaşları bu bilinçle denizciliğimizi ve deniz ticaretimizi yapılandırmışlardır.

Atatürk'ün direktifleriyle Bahriye Vekâleti (Deniz Bakanlığı) 30 Aralık 1924'te teşkil edilmiştir. Daha sonra denizciliğimizin gelişimi için sistematik bir politika izlenmiştir. Atatürk, deniz politikası ile ilgili olarak şu yorumu yapmıştır:²³¹

“Dış pazarlardan satın alınan gemiler ile Donanma yapılamadığını siz de biliyorsunuz. Donanma, sadece kıyı koruyacak bir kuvvet değil, bundan daha önemli olarak deniz yollarının güvenliğini sağlayacak bir kuvvettir. Anadolu'da yaşadıkça bu bakımdan ihtiyacımız daha büyüktür. Evvela çekirdek bir Donanma yapmakla yetinip, Deniz Sanayi ve Ticaretimizi geliştirmeliyiz. Bundan sonra Memleket Sanayiinden faydalanacak Donanmayı yapmak da kolay olacaktır. İlk beş senede kendimizi toplayıp devrimleri yaparız, ikinci beş senede dünyaya kendimizi tanıtırız. Üçüncü beş senede İngiliz Kralına yurdumuzu ziyaret ettiririz.”

Deniz ve deniz ticaretinin toplumumuz için önemi Atatürk dönemi Cumhuriyet Hükümetleri tarafından Atatürk önderliğinde daha iyi anlaşılmıştır.

²³⁰ T.B.M.M., **Hükümetler ve Programları**, Cilt: 1, (1920-1966), T.B.M.M., Ankara, 1988, s. 4

²³¹ “Atatürk ve Deniz”, <http://www.golcuk.bel.tr> (13.05.2008)

Atatürk konunun önemini 1 Kasım 1926'da yaptığı Büyük Millet Meclisi açılış söylevinde şöyle dile getirmiştir.²³²

“Deniz ve deniz mahsulleri ticaret endüstrisi önemli bir mevzumuzdur. Ticaret filomuzu yenilemek ve arttırmak teşebbüsünü memnun olarak kaydediyoruz. Limanlarla kâfi teşkilat yapılması, umumi mağazalar ve antrepolar bulundurulması mukarrerdir.”

Mustafa Kemal Atatürk'ün Cumhurbaşkanı olduğu dönem içerisinde, bir Ali Fethi Bey (Okyar), bir Celal Bayar ve yedi İsmet İnönü hükümeti olmak üzere toplam dokuz hükümet kurulmuştur.

Atatürk'ün Cumhurbaşkanılığı döneminde kurulan hükümetlerin programlarında yer alan denizcilik ve deniz taşımacılığı politikalarına aşağıda sırasıyla yer verilecektir.

2.3.2.1. Okyar Hükümeti (22.11.1924–3.3.1925)

Bahriye Bakanlığı, Fethi Okyar'ın başkanlığındaki 3. Hükümet (22.11.1924–03.03.1925) döneminde 30 Aralık 1924'de kuruldu. Bakanlığa Cebelübereket (Osmaniye) milletvekili İhsan Bey (Eryavuz) getirildi.²³³

Okyar Hükümetinin 22 Kasım 1924 tarihli programında, genç Cumhuriyet'in henüz limanlarını, kara ve demiryollarını yapamamasının elemleri dile getirilir. Okyar hükümeti zamanında ulaştırma bir bütün olarak ele alınmıştır. Ticaret başlığı altında da limanlara, dolayısıyla yükleme ve boşaltma işlerine verilen önem dile getirilir.²³⁴

“...Ticaret hayatı üzerinde büyük tesir icra eden nakliyat umurunun ve hususiyle limanlardaki tahmil ve tahliye ameliyatının tanzimi ve mevcut müşkiliyatın izalesi çarelerini teamül edeceğiz...” sözleriyle Cumhuriyet'in bu alanda henüz çare arama döneminde olduğu ve güçlüklerle karşı karşıya bulunduğu ortaya konulur.

²³² Akten, “Cumhuriyet'in 50 yılında Türk Denizciliği”, **a.g.e.**, s. 3.

²³³ Bahriye Eski Bakanı İhsan Bey (Eryavuz) ve Yavuz –Havuz –Yolsuzluk Davası, <http://www.belgenet.com/dava/yucedivan> (13.05.2008)

²³⁴ T.B.M.M., **Hükümetler ve Programları**, **a.g.e.**, s. 20-21.

2.3.2.2. İnönü Hükümetleri (I, II, III, IV, V, VI, VII 6 Mart 1924–22 Kasım 1924, 3 Mart 1925–1 Kasım 1937)

İsmet İnönü, birinci hükümetinden başlayarak VI. hükümetine kadar çok kısa programlar sunmuştur. Bununla birlikte İnönü hükümetlerinin, kısa olan programlarında ülkenin önde gelen sorunlarına değinilir. 5 Kasım 1927 tarihli IV. İnönü hükümetinin programında:²³⁵

...Bütçeden tedarik olunabilecek vasıtaları gelecek seneler için de müdafayı memleket yanında bilhassa imarı memlekete tahsis etmek fikrindeyiz. Ümit ederim ki bu sene yalnız altı istikamette işleyen şimendifer inşaatının gelecek senelerde daha başka istikametlerde işlemesine ve nafianın bilhassa su işlerinde ve diğer imar yollarında da faaliyet göstermesine imkân bulacağız.” denilerek ulaştırma ve imara verilen özel önem dile getirilir.

1927 Teşvik-i Sanayi Kanunu’ndan sonra Cumhuriyet hükümeti ticaret ve taşımacılık alanlarında yeni yabancı sermayeli şirketlere ayrıcalıklı statüler tanımıştır. Deniz taşımacılığında İstanbul, İzmir ile Karadeniz ülkeleri ve İtalya arasındaki hatlar büyük ölçüde Yunan gemilerinin elindeydi, Türk şilepleri ancak Mısır ve Yunanistan hatlarındaki ticaretin bir kısmını taşıyorlardı.²³⁶ Ayrıcalıkların verilmesinin ana etkenlerinden birisi, Türk ticaret filosunun yeterince gelişmemiş olması idi.

IV. İnönü hükümeti döneminde “1928 sene-i maliyesi gümrük bütçesine fevkalade tahsisat verilmesi hakkında 1/381 numaralı kanun layihası ve bütçe encümeni mazbatasında” deniz taşımacılığı açısından çok büyük olan deniz hudutlarımızın eldeki mevcut deniz araçları ile kaçakçılığın önlenemediği bunun önüne geçilmesi için sahil muhafaza motorbotlarının alınması gerektiği arz edilmiştir.²³⁷ Deniz taşımalarındaki kaçakçılığın önüne geçilmesine yönelik bu mazbata IV. İnönü hükümetinin deniz taşımacılığına verdiği önemin bir

²³⁵ A.e., s. 37.

²³⁶ Emre Alkin, “Yabancı Sermayeye Yabancı Değiliz”, **Tercüman Gazetesi**, 18 Kasım 2005, s. 5.

²³⁷ **T.B.M.M. Zabıt Ceridesi**, “1928 Senei Maliyesi Gümrük Bütçesine Fevkalade Tahsisat Verilmesi Hakkında 1/381 Numaralı Kanun Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatasında”, Cilt 10, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1929, s. 2.

göstergesidir. Bununla birlikte 1929 senesinin Haziran ayından itibaren Türkiye tebaasının ecnebiden satın alıp Türkiye sancağı altına geçireceği vapurlardan gümrük resmi alınması²³⁸ başlangıçta bir kaynak yaratmak amacı olsa da Türk deniz ticaret filosunun gelişimini negatif yönde etkilemiştir.

2 Ekim 1930 günü okunan V. İnönü Hükümetinin programında ise limanlar ile, limanlarda yükleme ve boşaltma işlerinin üzerinde özellikle durulmuştur.²³⁹

“Başlıca İzmir ve İstanbul Limanlarında tatbik olunan ve galat olarak vasi manalı bir tabir ile liman inhisarı denilen Millî Tahmil ve Tahliye Şirketlerinin, bu işlerin serbest zannedildiği zamanlara nispetle bir terakki ve tekâmül temin ettikleri sabittir. Liman hizmetlerini biz, serbest işler zümresinden de değil, amme hizmetlerinden telakki ediyoruz. Bu sebeple amme hizmeti cihazını tamamen kurmak imkânı hâsıl oluncaya kadar nispeten buna en yakın olan mevcut millî teşekkülleri kaldırmayacağız. Masraflarını azaltmak, vasıtalarını iyileştirmek ve çoğaltmak hedefimizdir. Gitgide kanun ve mukaveleler ahkâmı ve imkânımız dâhilinde de rıhtım hizmetlerini amme hizmeti cihazını dâhiline almaya çalışmak takip ettiğimiz hattı harekettir.”

9 Mayıs 1931 tarihinde okunan VI. İnönü Hükümeti Programında da *“Ticareti teşvik ve teshil etmekle, limanlarda kolaylıkları arttırmakla bilhassa işteğal edeceğiz. Harici ticareti inhisar altına alacağımız tarzında yapılan işaalar her türlü asl-ü esastan arîdir .”* denilerek deniz taşımacılığına gösterilen özel önem yine sergilenmiş oluyordu.

VI. İnönü Hükümetinin 1 Mart 1935 tarihli bir buçuk sayfalık programında demiryollarının, rıhtımların ve limanların devlet elinde bulunmasının faydalarını her gün daha ziyade anlaşıldığı belirtilmektedir. Nakliyede ucuz ve ekonomik işletmeyi iltizam ediyoruz.” denilerek özel önemin yüzü bu alanda devlet işletmeciliğine, yeni devlet kurumlarına ve verimli işletme tipine çevriliyordu.

Bu dönemim deniz taşımacılığının gelişmesi açısından aldığı en önemli tedbirlerden biri, özel sektörün gemi inşa ve işletmeciliğini teşvik etmek olmuştur.

²³⁸ T.C., İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, “Deniz Ticaretimiz”, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, Numara: 1, Ekim-Kasım, 1930, s. 19.

²³⁹ T.B.M.M., Hükümetler ve Programları, a.g.e., s. 41, 47, 49.

Bir kısma “Teşvik-i Sanayi Kanunu” içinde yer alan teşvik hükümleriyle Türk Armatörlerine hazine avans ve kredi kolaylıkları, vergi ve gümrük muafıkları ve devlet sektörüyle eşit rekabet şartları sağlanmıştır.

2.3.2.3. Birinci Bayar Hükümeti (1 Kasım 1937-11 Kasım 1938)

Malatya mebusu İsmet İnönü'nün başvekaletten istifa etmesiyle yerine Başvekalete gelen Celal Bayar Hükümeti, Cumhuriyet döneminin en uzun hükümet programlarından biridir.²⁴⁰ I. Bayar Hükümetinin 8 Kasım 1937 tarihinde okunan programının temel amaçları;²⁴¹

- Var olan deniz kurumlarını bir elde toplamak, bu amaçla Denizbank'ın kuruluşu ile ilgili taslağı yasalaştırmak;
- Küçük ve büyük tonajlı gemi sayısını ve taşıma kapasitesini büyütmek, bu yolla dış satımı olumsuz etkileyen yüksek taşıma ücretlerini düşürmek;
- Yeni yük ve yolcu taşıma gemileri satın almak;
- Deniz taşıma filosuna yeni gemilerin katılması için yeni tersaneler kurmak, var olanları iyileştirmek ve büyütmek, bu amaçla demir sanayi kurmak;
- Gemi onarım kapasitesinin büyütülmesini ve onarımda ucuzluğu sağlamak;
- Yükleme ve boşaltma tesislerini iyileştirmek, kapasitelerini büyütmek, daha düşük fiyatlarla çalışır konuma sokmak, yeni tesisler kurmak;
- Diğer limanlarda gereksinime uygun yeni iskeleler kurmak, var olanları iyileştirmek;
- İç pazarları kara ve demir yollarıyla limanlara bağlamak, şeklinde özetlenebilir.

Deniz taşımacılığına ve politikasına yönelik politikalar, Cumhuriyet'in daha sonraki dönemlerinde ortaya konulan ayrıntılı hükümet programlarında bile bu çapta

²⁴⁰ T.C. Başbakanlık Personel ve Prensipler Genel Müdürlüğü, **Türkiye Büyük Millet Meclisinin Kuruluşundan Günümüze Hükümetler**, 1998, s. 109.

²⁴¹ T.B.M.M., **Hükümetler ve Programları**, a.g.e., s. 56, 70.

ve etkinlikte ele alınmış sayılmazlar. I.Celal Bayar Hükümetinin denizciliğe ve deniz taşımacılığına yönelik program kesiti ise aynen şöyledir.²⁴²

“Şimdi arkadaşlar, şefin deniz ticaretiyle alakalı olan emirlerine geliyorum.”

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

“Hükümet bu işlerde takip edeceği hareket muhtelif usul ve şekillerde idare edilen mevcut deniz müesseselerimizi bir elde toplamak ve bir plan dâhilinde çalışmaya sevk etmek sureti ile başlayacaktır.”

“Yüksek tetkikinize arz ettiğimiz derdest bulunan-Denizbank Kanunu projesi-bu neticeyi temin etmek maksadıyla hazırlanmış bulunuyor.”

“Memleketimizin zirai ve sınımaî hayatındaki inkişaf ve memleket iç piyasalarının demir ve kara yolları ile tedricen deniz yollarına bağlanmasındaki ilerleyiş hem memleket sahilleri arasında hem de memleketten dışarıya ve dışardan memlekete olan münakale ihtiyacımızı günden güne arttırmaktadır.”

“Bu mesut inkişaf bizi millî kadro ve esasları bir plan dahilinde küçük kabotaj vesaiti ihtiyacı, Büyük kabotaj vesaiti ihtiyacı, ve bunları temin edecek millî tesisat ve teçhizat, mevzularını üzerinde ehemmiyetle düşünmeğe ve çalışmaya sevk etmektedir.”

“Ecnebi kumpanyaların aralarında birleşerek vakit vakit yüksek navlun dayatmak istemelerinden ihracat piyasamız müteessirdir. Millî İktisat menfaatimiz de bu yönünden tedbir almamızın icab ettirmektedir. Bu itibarla millî teşebbüsçülüğümüzü yüksek teknikle teşkilatlandırmaya çalışacağız. Fakat bir inhisar tesisi düşünmediğimizi derhal ilave edebilirim.”

“İhtiyacımız olan gemileri dâhilde yapmak prensibine çok kıymet veriyoruz.”

“Üç senelik birinci plan devresinde İstanbul’da eski tersane mevkiinde yeni bir tersane kuracağız. Bu tersane bidayette ikisi 5000 tonilatoya kadar, diğer ikisi 1000 tonilatoya kadar olmak üzere dört gemiyi aynı zamanda inşa edebilecek

²⁴² A.e., s. 70, 72.

kudrette olacak ve yük gemisi yap ıldığı takdirde istihsal edilecek netice tonaj bakımından daha üstün olacaktır.”

“Mühim limanlar ımızda işletme servislerini tanzim ve tahmil ve tahliye vasıtalarını her birinin hususiyetlerine uygun şekillerde modernle ştirerek masraflarını ve dolayısıyla tarifelerini tenzil için çalışmalarına devam edeceğiz.”

T.B.M.M.’ye sunulan ve tart ışılan hiçbir hükümet program ında I.Bayar Hükümet Programındaki gibi Atatürk’ün direktiflerinden söz edilmemiştir.

2.3.3. İsmet İnönü’nün Cumhurbaşkanlığı Dönemindeki Hükümet Programları ında Denizcilik ve Deniz Taşımacılığı Politikaları (11 Kasım 1938–21 Mayıs 1950)

Cumhuriyet Hükümetleri’nin öncekilerin devamlar ı oldu ğundan, parti programına ve devrimlere inanm ışı olan İsmet İnönü’nün Cumhurbaşkanlığı döneminde de I. Bayar Hükümeti Program ında yer alan politikalar de ğiştirilmeden sürdürülür. Bu konum II. Bayar Hükümeti program ında da (11 Kasım 1938–25 Ocak 1939) devam ettirilir. Gerek 25 Ocak 1939–3 Nisan 1939 tarihleri aras ında görev yapan I. Saydam hükümetinin 27 Ocak 1939 günü okunan program ında ve gerekse 3 Nisan 1939–9 Temmuz 1942 tarihleri aras ında görev yapan II. Saydam Hükümeti’nin 3 Nisan 1939 günü okunan program ında, I. Bayar Hükümet programında denizcilikle ilgili olarak aç ıklanan politikalarda herhangi bir de ğişiklik yapılmamıştır. Ancak II. Saydam Hükümeti Nafia Vekâleti’ni yalnız inşaatla uğraşan bir bakanlık konumuna getirmiş, ula ştırma ve haberleşme işlerini ve bu bağlamda İktisat Vekâletine bağlı bulunan deniz nakliyat işlerini yeni kurulan “Münakale ve Muharebe Vekâletine“ bağlayarak daha sağlıklı bir örgütlenme içine girmi şti.²⁴³ II. Saydam Hükümeti döneminde Reisi Cumhurbaşkanı İsmet İnönü imzalı 1.9.1939 tarih ve 2/11867 sayılı kararname ekinde Ege ve Akdeniz havzasına yakın ecnebi limanlarına büyük ve küçük her nevi gemilerimizin sefer yapmalar ına izin verilmiştir.²⁴⁴ Ayrıca 7.10.1939 tarih ve 2/12100 say ılı kararnameye ek olarak Türk ticaret gemilerinin Cebelitarık bo ğazından geçmemek ve Kı zıldeniz’e inmemek şartı ile Akdeniz

²⁴³ Hayri R. Sevimay, **Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü**, Politikalar Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler, y.y., 1992, s. 27.

²⁴⁴ BCA., Fon Kodu ,030.18.010., Yer No: 88.98.1., Tarih, 1939.

havzasındaki bilumum ecnebi limanlar ına sefer yapmalar ına izin verilmesi 9 Te Ő. San.1939 tarihinde kabul olunmu Ştur.²⁴⁵ Yine bu dönemde, ecnebi limanlar ına Türk bayraklı gemilerin yapacaklar ı seferlere yönelik olarak Karadeniz'deki yabancı ı limanlara Türk bayraklı gemilerin Ba Şvekâletten izin almalar ı Şartı ile sefer yapmalarına izin hakkı verilmiştir.²⁴⁶

I. Bayar hükümet program ında aç ıklanan denizcilik politikalar ı 9 Temmuz 1942–9 Mart 1943 tarihleri aras ında görevde kalan I. Saraço ğlu ve 9 Mart 1943–7 Ağustos 1946 tarihleri aras ında görev yapan II. Saraço ğlu hükümet programlar ında da deĝişikliğe uğramamıŐtır. Gelişim parti programındaki ölçülerdedir. II. Saraço ğlu hükümeti döneminde iç ve d ış deniz nakliyat ının süratle yap ılabilmesi için sevk edilecek mallar ın cins ve miktar ının önceden Ula Ştırma Bakanlıĝı'na bildirilmesi istenerek denizden yap ılacak nakliyatın programlı ve düzenli bir Şekilde saĝlanması amaç edinilmiŐtir.²⁴⁷

1946 seçimlerinden sonra olu Őan çok partili mecliste kurulan ve 7 A ğustos 1946, 10 Eylül 1947 tarihleri aras ında görev yapan ilk hükümet olan Peker hükümetinin 7 A ğustos 1946 tarihinde okunan program ında buraya kadar de ĝinilen denizcilik politikası yeni içerik kazanır.²⁴⁸

“Çok yıpranmış olan devlet ve amatör tonaj ını tedrici olarak yenileyip arttıracakız. Liman ve iskeleleri modern ula Ştırma gereklerine göre en elverişli Şekilde cihazlandıracağız. Deniz endüstrisini gemi yapabilecek duruma getirme imkânlarını araştıracağız. Harp zaruretleri dolayısıyla şahıslara ait deniz taşıtlarının seyriüsefer serbestli ĝi ve navlunlar ı üzerine konulmu Ő olan kay ıtları, ilk önce iç nakliyatımızdan başlayarak, kaldıracakız ve durum fırsat verirse bunu d ış seferlere de teşmil edeceĝiz.”

“Serbest Őilepçiliĝi te Şvik edece ĝiz ve bunun temini için bir kredi maritim bankasının kurulmasını etüt etmek karar ındayız. Kanuni hükümlerde, bu maksada yarayacak deĝişiklikler yapılması için tekliflerde bulunacağız.”

²⁴⁵ BCA., Fon Kodu,030.18.010.Yer No: 89.109.8., Tarih: 1939.

²⁴⁶ BCA., Fon Kodu.,030.10.Yer No: 169.173.32, Tarih: 1941.

²⁴⁷ BCA.,Fon Kodu.030.10..Yer No: 169.177.41, Tarih: 1945.

²⁴⁸ T.B.M.M.,
a.g.e., s. 124.

Söz konusu ifadelerde bir yandan eski politikaların sürdürülmekte olduğu sergilenirken, diğer yandan sorunların henüz tam çözüm yollarına kavuşamadığı açıklık kazanır. Yeni politika ise serbest işlepeçiliğin teşvi ve bunun için kredi maritim bankası kurulması biçiminde açıklanabilir.

Limanların ve iskelelerin yapımında, yurtiçi pazarların demiryolu ve karayoluyla limanlara bağlanması konusundaki Ali Fethi ve I. Bayar hükümetleri programlarında yer alan politikalar Peker Hükümet Programı'nda daha da açıklık kazanır, yapılmış ve yapılmakta olan işler hakkında bilgiler verilir.²⁴⁹

“Karayolları ile demir ve deniz yollarımızdan tam verim alabilmemiz için liman işleri de aynı ehemmiyetle ele alınmıştır.”

“Başlamış bulunan Ereğli, Amasra, İnebolu, Trabzon limanlarıyla Antalya küçük taşıt limanı ve bazı diğer önemli iskelelerin inşaatına devam edilecektir. Bu işler 1947'den başlanarak 1951 yıl sonunda tamamlanmış olacaktır. Samsun limanı projesinin hazırlanması, Mudanya, Çanakkale İskeleleri, Alanya küçük taşıt limanı da bu aradadır.”

“Samsun, İzmir, Mersin, Antalya, İstanbul büyük limanlarıyla Ereğli limanının genişletilmesi, Giresun, Kefken, Bartın ara limanları ve Karadeniz, Marmara ve Akdeniz'deki önemli kıyı kasabalarımızın bindirme ve indirme, yükleme ve boşaltma bakımından muhtaç oldukları iskele ve mendirekler de on yıl gibi bir zamanda bitirilmek imkânına doğru programa alınmıştı.”

Bu suretle yurdun hemen hemen bütün limanlarının inşası yapılmış oluyordu. 10 Eylül 1947'de kurulan ve 10 Haziran 1948 günü görevden çekilen I. Saka hükümetinin 13 Ekim 1947 günü okunan programındaki iki paragrafta, Cumhuriyet'in bugüne kadar açıkladığı denizcilikle ve ulaştırmayla ilgili politikaları sürdürmekte olduğu, diğer kesimlerle birlikte deniz taşımacılığını ve bununla ilgili sanayiye yerli ve yabancı sermayeye açmak istediği görülmektedir.

10 Haziran 1948'de kurulan ve 16 Ocak 1949'a kadar görevde kalan II. Saka Hükümeti Programı'nda denizcilikle ilgili olarak özel bir politikayla karşılaşılmaz.

²⁴⁹ A.e. , s. 133.

İnönü'nün Cumhurbaşkanlığı döneminin son hükümeti olan, 16 Ocak 1949'da kurulup 22 Mayıs 1950 günü görevden ayrılan Günaltay hükümetinin 24 Ocak 1949 günü okunan programında ise önceki politikalara bir ekleme yapılmaz.²⁵⁰

Öte yandan bu dönem aralığında planlanan Kemal Süleyman Vaner'e atfen "Vaner Planı" diye adlandırılan 1947 Türkiye Kalkınma Planı hazırlanmış fakat uygulanamamıştır.

1947 İktisadi Kalkınma Planı'nda, memleketimizin umumî ulaştırma sistemine coğrafi durumumuz ve iktisadi gelişmemizle ahenkli bir şekil verilmesi için, bir taraftan denizlerle memleket içi arasındaki irtibatın sağlanması için birinci derecede öneme sahip bulunan ithalat ve ihracat limanlarımızın inşası ve bağımsız istihsal merkezleri ile limanlar arasında demir yolu bağlantısının temini; diğer taraftan ticaret filomuzun tonaj bakımından artırılması ve nihayet deniz nakliyatında can ve mal selametinin sağlanması iktisadi kalkınma planının deniz ticareti konusunda yer alan bağımsız hedeflerdir. İkinci Dünya Savaşı'na denk gelen devrede bir kısmı devlet elinde olmakla beraber önemli kısmı hususi armatörlere ait bulunan Türk ticaret filosunun o zamanki deniz nakliyatının ihtiyaçlarına cevap vermediği görülmüş ve bu yetersizliğin giderilmesi için resmi ve hususi teşebbüsler tarafından ticaret filomuzun oldukça mühim bir tonajla takviyesi cihetine gidilmiştir.²⁵¹

Türkiye İktisadi Kalkınma Planı'nın hazırlanması sırasında ilerideki yıllarda nüfus artışı ile beraber eşya nakliyat hacminin önemli oranlarda artacağı öngörülerek kara ve demir yollarındaki mevcut taşımanın büyük bir kısmının deniz nakil vasıtaları ile yapılması için deniz nakil vasıtalarının ihtiyacı karşılayacak seviyeye ulaştırılması kararlaştırılmıştır.²⁵²

Türk ticaret filosunun zamanın ihtiyaçlarını karşılamadığı esas itibarıyla deniz nakliyatına dayanması lazım gelen umumi taşıma sisteminin henüz böyle bir manzara arz etmekten uzak olması tespiti konumuz açısından son derece önemlidir.

²⁵⁰ A.e., s. 149-152.

²⁵¹ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, **Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı**, Türkiye Belgesel İktisat Tarihi Serisi No: 1, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 1974, s. 90

²⁵² A.e., s. 91.

“Vaner” planı di ğer birçok plan gibi uygulamaya kavu ŝmamıŝtır. Ancak II. Dünya Sava şı sonrası ndaki hükümetlerimiz için bu plan Türkiye’nin deniz ticaret politikalarının hazırlanmasında ilginç bir belge olma özelliğini korumuştur.

2.3.4. Celal Bayar’ ın Cumhurbaşkanlığı, Adnan Menderes’in Başbakan Oldu ğu Dönemde Hükümetlerin Denizcilik Politikaları (22.5.1950–27.5.1960)

I. Menderes Hükümetinin 29 Mayıs 1950 günü okunan program ında denizciliğe özel bir önem verilmez.²⁵³

“Memleketin kıyı teşkilatı, kara ula ştırma sistemi, denizlerde seyriüsefer şartları limanlar meselesinin hallinde hareket noktalarını teşkil etmektedir. Büyük limanlar programının ödeneklerine taalluk eden kanun tasar ısı büyük meclise sevk edilmiştir.”

“Kara, deniz ve demir yollar ından mürekkep münakale sisteminin ahenkli şekilde ve birbirini tamamlay ıcı olarak geli ştirilmesi gerekti ğine kani bulunuyoruz.”...

“Denizyolları idaresine yeni bir şekil veren kanun tasar ısı önümüzdeki günlerde Yüksek meclise getirilecektir.”...

1954 seçimlerinden sonra kurulan (17 Mayıs 1954 – 9 Aralık 1955) III. Menderes Hükümeti’nin, öncekilerin bir devam ı oldu ğu açıklanan program ında da ula ŝtırmaya ve denizciliğe özel olarak değinilmez.

Önceki programların devam ı ve tekrar ı niteli ğinde oldu ğu açıklanan IV. Menderes Hükümeti’nin (9 Aralık 1955 - 25 Kas ım 1957) 9 Aralık 1957 tarihli programında, ço ğu kesimlerde oldu ğu gibi ula ştırma ve denizcilikle ilgili özel bir politika yer almaz. Gerçekte bu Program Menderes hükümetleri içinde en kısa olanıdır. 1957 seçimlerinden sonra 25 Kas ım 1957 günü kurulan sonuncu ve V. Menderes Hükümetinin, öncekiler gibi temel yapısını Demokrat Parti Programı’ndan aldığı açıklanan 4 Aralık 1957 tarihli program ında ula ŝtırmadan ve denizcilikten söz edilmiyordu. Başından sonuna kadar bak ıldığında Menderes Hükümetleri

²⁵³ T.B.M.M, **Hükümetler ve Programları**, a.g.e., s. 180.

programlarının denizcilik ile ilgili kesitlerinin dar çerçeveler içine sınırlanmış politikalar içerdiği söylenir. Menderes hükümetlerinin denizciliğe ilişkin politikaları belirgin değildir. Denizcilikle ilgili politikalar hükümet programlarının bayındırlık ve ulaştırma ile ilgili kesitleri içinde ve onlardan ayrılmıyacak biçimde yer almıştır.²⁵⁴

Menderes hükümetlerinin içinde denizcilikle ilgili olanlar arasında yer bulabildikleri ulaştırma politikaları aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Kara, deniz ve demiryollarından oluşan ulaştırma sisteminin uyumlu ve birbirlerini tamamlayıcı biçimde geliştirilmesine yönelik hedeflerin gerçekleştirilmesi sağlanır.
- Denizyolları idaresine önerilen kanunla yeni bir biçim verilir.
- Denizcilerin kredi imkânlarına kavuşmaları sağlanır ve bunun için gerekli yasa tasarıları hazırlanarak meclise sunulur.

2.4. Beş Yıllık Kalkınma Planları Döneminde Denizcilik Politikaları

Beş Yıllık Kalkınma Planları döneminde denizcilik politikası konusunu incelerken, planlı dönemlerin başlangıcı olan 1963 yılından bu yana yayımlanmış olan Beş Yıllık Programlar ana dokümanlar olarak kabul olunur.

Denizciliği plan tekniği yönünde ele aldığımızda, aslında birbirinden ayrılan imkânı olmayan ve bir bütün halinde değerlendirildiğinde denizciliğimizi oluşturacak gemi inşa sanayi, deniz ticareti ve limanlar konuları ile karışılır. Aynı ayrı ayrı programlanan bu konular arasında bir ahenk ve koordinasyon sağlanmaması halinde sektörün tümünde çelişkilerin ortaya çıkması beklenebilir. Gemi inşa sanayi kolunda gelişmemiş, yeni teknolojiyi dışarıdan alan, gemisini dışarıda inşa ettiren, hatta önemli bakım ve onarımları dışarıda yaptıran bir ülkenin denizcilik alanında ilerlemesi beklenemez. Aynı şekilde, deniz ticaretini, sigortacılığını, işletmesini, konferanslarını ve benzer konularla bilmeyen, bu konularda yeterli ve yetenekli elemanlardan yoksun olan bir ülkenin denizcilikte dışarıya bağlı olacağını kabullenmek gerekir. Bugün iktisaden gelişmiş ülkelerin tümü genellikle kuvvetli bir deniz ticaret

²⁵⁴ Sevimay, a.g.e., s. 33-35.

filosuna sahiptirler. Dünya ticârî taşımacılığının % 90'dan fazlası deniz yoluyla yapılmaktadır. Ülkemizde ise bu oran % 98 dolayındadır.

Bu denli önemi olan deniz ticârî taşımacılığının gelişmesi bakımından devletimizin geleceğe yönelik nasıl bir plan ve strateji öngördüğü kalkınma planlarına bakılarak izlenebilir. Deniz ticaret filomuzun gelişmesindeki hedef ve ilkeler kalkınma planlarında belirlenmektedir. Türk denizciliğinin geliştirilmesi üzerine resmî görüşleri yansıtacak en kararlı deliller kalkınma planlarından elde edilebilir.

Üç tarafı denizle çevrili olan memleketimizin dışalım ve dışsatımının kabotaj taşımacılığı ile birlikte karışılması için, Türk ticaret filosunun geliştirilmesine planlı dönemde gereken önem verilmeye başlanmıştır.

Cumhuriyet döneminden sonra, özellikle planlı dönemde denizcilikte önemli gelişmeler sağlanmış ve belli bir büyüklüğe ulaşılmıştır. Ancak sahip olunan potansiyel göz önüne alındığında bu yeterli değildir.

2.4.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi Denizcilik Politikaları (1963-1967)

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 16 Ekim 1962 tarihli ve 77 sayılı Uzun Vadeli Planın Yürürlüğe Konması ve Bütünlüğünün Korunması Hakkındaki Kanun hükümlerine uygun olarak Türkiye Büyük Millet Meclisi Plan Karma Komisyonu, Cumhuriyet Senatosu ve Millet Meclisi'nde görüşülüp 21 Kasım 1962 tarihinde onaylanmış ve 3 Aralık 1962 tarihli ve 11272 sayılı Resmi gazetede yayınlanmıştır.²⁵⁵

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planımız hata ve eksikliklerine rağmen, millî deniz ticaret politikamızın çekirdeğini oluşturarak, bu yolda yapılan ilk ciddi çalışma olmuştur.

Gelişme ve büyüme yolundaki Türkiye'nin, artmakta olan nüfusu ve büyüme problemlerine paralel olarak deniz ticaretine dayalı ihtiyaçlarının karşılanması

²⁵⁵ DPT, **Kalkınma Planı (Birinci Beş Yıl) 1963-1967**, Başıbakanlık Devlet Matbaası, Ankara, Ocak 1963, s. 2.

gereklidir. Bu amaçla, ihraç ürünlerimizin güvenli bir biçimde deniz yolu ile taşınması üzerinde önemle durulmuş, bunun için uygun tip, tonaj ve büyüklükte bir deniz ticaret filosu edinmemizin gerekliliği dile getirilmiştir.²⁵⁶ Planda daha modern ve genç teknelerle dış ticaret mallarımızın en az yarısını taşımak, uluslararası sularda yabancı bandıralı gemilerle rekabet edebilir bir ticaret filosu yaratmak ana hedefler olarak belirtilmiştir.²⁵⁷

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı yürürlüğe girerken, 1962 yılında denizciliğimiz 798.300 DWT yolcu ve yük taşıma kapasitesine ulaşmıştı. Deniz taşımacılığı kapasitesinin % 40'ı kamu kesimine, % 60'ı özel kesime aitti.²⁵⁸

Birinci planın ulaştırma politikası içindeki ana ilke ve hedeflerinden birisi daha modern ve genç teknelerle dış ticaret mallarımızın en az yarısını taşıyarak uluslararası sularda yabancı bandıralı gemilerle rekabet edebilir bir deniz ticaret filosu yaratmak ve uzak taşımaları demiryolu, deniz yoluyla yapmak suretiyle ulusal ekonomik gelişmenin gerektirdiği yük taşımalarında hiçbir tıkanıklığa meydan vermeden karışılmaktır. Bunun için de karayolu, demiryolu ve deniz yolu taşımalarını besleyici altyapı yatırımlarının tamamlanması öngörülmüştür.

Planlı dönem içerisinde taşımaların göstereceği gelişme son 10 yıllık eğilime ve ekonomide beklenen değişimlere bakılarak tahmin edilmiştir. Buna göre yolcu taşıma % 7,7 yük taşıma ise % 8,8 bir oranla artacaktır. Taşıma kesiminde devlet ile özel teşebbüs birlikte iş görmektedir. Kara yolunda küçük özel teşebbüsler, demiryolu ve hava yolunda yalnız devlet, deniz yolunda ise hem devlet, hem özel teşebbüs çalışmaktadır.²⁵⁹

Taşıma kesiminde kapasite imkân nispetinde taşıtlar bakımından hesap edilmiştir.

Deniz Taşıtları bakımından kapasite:²⁶⁰

²⁵⁶ “Kalkınma Planları ve Denizciliğimiz”, **Deniz Ticareti Dergisi**, Yıl: 1, Sayı: 4, Kasım-Aralık 1984, s. 27.

²⁵⁷ Ferit Biren, “Deniz Ticareti Politikamızın Vakit kaybetmeden Tespiti Gereklidir”, Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Cemiyeti Türk Denizciliğini Kalkındırma Sempozyumu, 1970, s. 2.

²⁵⁸ **Denizcilik Müsteşarlığı, 1999 Yılı Faaliyetleri ve Devam Eden Çalışmalar**, Denizcilik Müsteşarlığı, 2000, s. 24-33.

²⁵⁹ DPT, **Kalkınma Planı (Birinci Beş yıl) 1963–1967**, Ankara, 1963, s. 386.

²⁶⁰ **A.e.**, s. 388.

(a) 9. 131. 000. 000 Ton-km.(Kabotaj)

(b) 40. 410. 709. 240 Ton-km.(Dış)

şeklinde olup deniz yoluyla dış hatlarda taşıma yurt içi taşımalarından ayrılmıştır.

İlk kalkınma planımızda deniz taşıtlarının toplam taşıtlar içindeki dağılımı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 2.2: Toplam Taşıt Yatırımları İçinde Deniz Taşıtlarına Yapılan Yatırım

Yıllar	1963	1964	1965	1966	1967	Toplam Milyon TL
Karayolu	50.0	200.0	220.0	467.2	546.2	1.483.4
Demiryolu	77.6	105.8	129.9	149.5	213.9	676.7
Denizyolu	30.6	42.0	70.8	70.0	90.0	303.4
Havayolu	-	-	-	-	-	-
Toplam	158.2	347.8	420.7	686.7	350.1	2.463.5

Kaynak: DPT, **Kalkınma Planı (Birinci Beş yıl) 1963–1967**, Ankara, 1963, s. 398.

Toplam taşıt yatırımları içinde denizyolu için yapılacak yatırımlarda yıllara göre bir artış olmasına rağmen karayolu ve demiryolu taşıt yatırımlarının son derece gerisindedir.

1963–1967 arasındaki 5 yıllık süreyi kapsayan dönemde, deniz ticaret filosunun gelişmesi için kalkınma planında öngörülen ana ilkeler şunlardır:²⁶¹

— Filonun gelişmesi, gemi inşa sanayinin kalkınması yoluyla olacaktır. Ülkenin ihtiyaç duyduğu gemiler ülkede üretilecektir. Gemi taleplerinin yurt içi üretimle karşılanması esastır. Gemi ithalatı kısıtlı olacaktır.

— Planda öngörülen şekilde dış ticaret mallarımızın en az yarısı Türk bayraklı gemilerle taşınacaktır.

Böylelikle deniz ticaret filomuzun gelişmesi ilke olarak, doğrudan gemi inşa sanayinin kalkınmasına bağlanmış ve yurt içi gemi talebinin yerli inşa sanayinin kalkınmasına bağlanmış ve yerli gemi inşa sanayisine kayması için ithalat kısıtlanmıştır.

Ulaştırma sektörünün taşıma bölümünde ana ilkeler metot ve hedefler başlığı altında: daha modern ve genç teknelerle dış ticaret mallarımızın en az yarısını taşımak ve uluslararası sularda yabancı bandıralı gemilerle rekabet edebilir bir deniz ticaret filosu yaratmak hedefini öngören ilke ile planın deniz ticaret filosu ile ilgili diğer bahsi olan gemi inşa sanayi bölümündeki ana ilkeler ve genel metot başlığı altındaki “Ticaret filosunun yük taşıma kapasitesi 1967 yılında taşınacak yüke göre

²⁶¹ Pekin Baran, “Dünya’da ve Türkiye’de Deniz Taşımacılığının Hâlihazır Durumu, Sorunları ve Geleceği”, **Türkiye’nin Milletlerarası Deniz Ulaştırması Sorunları, Seminer (Tebliğler, Tartışmalar, Panel)**, Uğur Matbaası, İstanbul, 1982, s. 33.

fazladır. Bu durumda yaşlı gemilerin yenilenmesi ve modernleştirilmesi dışında plan döneminde başka talep olmayacaktır” denilerek ulaştırma sektöründe öngörülen universal ana ilke ile çelişkiye düşülmüştür.²⁶²

Diğer taraftan deniz ticaret filomuzun tonajını sadece Türkiye'nin ithalat ve ihracatının yarısını, kabotaj nakliyatının tamamını taşıyabilecek bir kapasiteye göre hesaplayıp ayarlamak son derece yanlıştır. Buradaki filo tonajımızdaki hedef Türkiye'nin ithalat ve ihracat taşımaları olmaması gerekir.

Plan ilkeleri ve uygulama yöntemleri, dönemde elde edilen neticelerle karşılaştırıldığında, gemi inşa sanayi ve deniz ticaret filomuzdaki gelişmelerin plan hedefleriyle uyumlu olmadığı görülmektedir.

Tablo 2.3: Türk Deniz Ticaret Filosu Gelişimi (DWT) (% Bir önceki yıl ile göre artış azalış)

Yıl	1963	1967	%
Kamuya Ait Yük Gemisi (dwt)	196.042	174.496	—10.99
Özele Ait Yük Gemisi (dwt)	369.006	303.519	—17.74
Toplam	565.048	478.015	—15.402

Kaynak: Yüksel Dinçer; “Devletin Denizcilik Politikası, Geleceğe Yönelik –Planlar ve Stratejisi” **1977 Türk Gücü Sempozyumu Sonuç Raporu** 1977, s. 42’den derlenmiştir.

Not: Deniz ticaret filosu rakamlarına tanker ve yolcu gemileri hariç tutulmuştur.

Gemi inşa sanayini, gemi ithalini kıstırmak suretiyle kalkındırma ilkesi geçerli olmamış, gemi inşa sanayinde öngörülen hedeflerin hiçbiri gerçekleşmemiştir. Diğer taraftan, gemi ithalinin kıstlanması deniz ticaret filosunun gelişmesine mani olmuş ve bu açıdan elde edilen neticeler plan hedeflerine ters düşmüştür. 1963–1967 plan döneminde, hem kamuya ait hem özele ait deniz ticaret filomuzun kapasitesinde artış yerine azalış söz konusudur. Filo gelişimindeki azalış kamuya göre özel sektörde daha fazladır. Her iki kesimdeki toplam azalış 87033 ton’dur.

²⁶² Ferit Bilen, “Deniz Ticaretimiz ve Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planımız”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 16 Ekim 1964, Sayı: 144443. Ayrıca Bkz., gemi inşa sanayi bölümündeki ana ilkeler ve genel metodlar için; DPT, **Kalkınma Planı (Birinci Beş yıl) 1963–1967**, s. 343.

Tablo 2.4: Deniz Yoluyla Taşınan İhracat ve İthalat Mallarının Türk ve Ecnebi Gemileriyle Taşınan Miktarını Gösterir Cetvel (1963–1967)

İHRACAT					İTHALAT						
Yıl	Türk Gemisi	Ecnebi Gemisi	Toplam	% olarak taşınan		Yıl	Türk Gemisi	Ecnebi Gemisi	Toplam	% olarak taşınan	
				Türk Gemisi	Ecnebi Gemisi					Türk Gemisi	Ecnebi Gemisi
1963	437.798	1.432.615	1.870.413	23	77	1963	1.217.751	3.364.896	4.582.647	26	74
1964	394.917	1.544.741	1.939.658	25	75	1964	1.681.943	2.919.897	4.601.840	36	64
1965	369.424	2.062.148	2.431.572	15	85	1965	1.876.160	3.009.302	4.885.609	38	62
1966	325.996	1.844.109	2.170.105	15	85	1966	1.914.721	3.300.449	5.215.170	37	63
1967	507.822	1.677.235	2.185.057	23	77	1967	1.501.621	3.632.944	5.134.565	29	71

Kaynak: Cumhuriyet Senatosu Genel Kurulunun 20.6.1974 Tarihli 69'uncu Birleşim, Tutanak Dergisi, Cilt:17,s. 163'den derlenmiştir.

Dış ticaret taşımacılığımızda Türk gemilerinin payı % 15'e kadar düşmüştür. Yıllık gelişmeden faydalanan, yabancı bayraklı gemilerdir. Bu dönemde hem ithalat hem ihracat taşımacılığımızın büyük bir kısmı ağırlıklı olarak yabancı bandıralı gemiler tarafından yapılmaktadır.

2.4.2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi Denizcilik Politikaları (1968–1972)

İkinci plan, Adalet Partisi ve onun başkanı olan Süleyman Demirel hükümeti tarafından hazırlanmıştır. İkinci beş yıllık kalkınma planında, gemi inşa sanayii bölümünde yurtiçi gemi inşaat kapasitesi artırılacak ve modernleştirilecektir ve “Türk ticaret filosunun genişletilmesi ve gençleştirilmesi amacıyla ve gemi inşa sanayimizin gelişmesini engellemek şartıyla kuru yük gemi, büyük tanker ve özel tipteki deniz araçlarının ithalatı yapılabilecektir.” ilkeleri yer almaktadır. Planın ulaştırma haberleşme kısmında da, Türk deniz ticaret filosunun yaşlı ve hızlı düşük gemilerden kurulu olması nedeniyle plan hedeflerinin gerçekleştirilemediği belirtilmektedir.²⁶³

Filonun gelişmesi, gemi inşa sanayinin kalkınması yoluyla olacaktır. Ülkenin ihtiyaç duyduğu gemiler ülkede üretilecektir. Gemi taleplerinin yurt içi üretimle karşılanması esastır. Bu nedenlerle birinci plan döneminde olduğu gibi ikinci plan döneminde de gemi ithalatına sıcak bakılmamıştır.

Tablo 2.5: Türk Deniz Ticaret Filosu Gelişimi(DWT) (% Bir önceki yıla göre artış azalış)

Yıl	1967	1972	%
Kamuya Ait Yük Gemisi (DWT)	174.496	341.206	95.5
Özele Ait Yük Gemisi (DWT)	303.519	243.353	—19,82
Toplam	478.015	584.559	22.28

Kaynak: Yüksel Dinçer; “Devletin Denizcilik Politikası, Geleceğe Yönelik –Planlar ve Stratejisi” **1977 Türk Gücü Sempozyumu Sonuç Raporu** 1977, s. 42’den derlenmiştir.

Not: Deniz ticaret filosu rakamlarına tanker ve yolcu gemileri hariç tutulmuştur.

²⁶³ DPT, **İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968–1972**, Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara, 1968, s. 529, 562.

Gemi ithalinin kısıtlanması ikinci plan döneminde deniz ticaret filosunun gelişmesine mani olmuş ve bu açıdan elde edilen neticeler plan hedeflerine ters düşmüştür. 1967–1972 plan döneminde, kamuya ait deniz ticaret filomuzun kapasitesinde neredeyse % 100'lük bir artış söz konusudur. Özel sektöre ait deniz ticaret filomuzun kapasitesinde ise % 19.82'lik bir azalış söz konusudur. Filo gelişiminde kamuda bir artış özel sektörde ise bir azalış söz konusu olmakla birlikte, her iki kesimin toplamındaki artış % 22.28'dir. İkinci Plan dönemi (1968–1972) başlarında toplam filo kapasitesi 478 bin DWT'a düşmüştür. Bu düşüş kapasite fazlalığı ve yaşlılık nedeniyle önceden planlanmıştır. 1972'de ise taşıma kapasitesi 584,5 bin DWT olmuştur.

10 Temmuz 1968 tarihli Resmi Gazete'de, Türk deniz ticaret filosunun durumunu içeren Bakanlar Kurulu'nun 6/10648 sayılı kararı tebliğ edilmiştir. Devlet Planlama Merkez Teşkilatı tarafından hazırlanan 2 Mayıs 1968 tarihli "Türk Ticaret Filosunun Geliştirilmesi" hakkındaki raporu tetkik eden Yüksek Planlama Kurulu aşağıdaki hususların 91 sayılı Devlet Planlama Teşkilatının kurulması hakkındaki kanunun 12/A maddesi gereğince Türk deniz ticaret filosunun geliştirilmesinin esaslarına ait özet aşağıda verilmiştir;²⁶⁴

- Türk deniz ticaret filosunun İkinci Plan döneminde dış ticaret hacminin asgari %50 sini karşılaması ve ayrıca %25 kapasitesinin ticaret artışı hacmini karşılayacak bir seviyeye çıkarılması,
- Ticaret filosunun geliştirilmesi amacıyla yerli gemi inşa sanayi ve tersanelerin tesisi ve tevsiinin öncelikle dikkate alınıp desteklenmesi,
- İkinci 5 yıllık plan döneminde öngörülen hedefe ulaşabilmek için tersane kapasitelerinin randımanlı kullanılması ve dönem içinde tersane kapasitelerini aşan ve ihtiyaçımız olan ticaret filosunun yurtdışından temin edilmesi,

²⁶⁴ **Resmi Gazete** , "Türk Deniz Ticaret Filosunun Durumu", Gemi İnşa ve İthali ile Himaye Tedbirleri Hk."Sayı: 12946, 10 Temmuz 1968, s. 2–3.

- Türk ticaret filosunun Türk mallarını taşıma imkânını artırabilmek için gerekli tedbirlerin Ulaştırma Bakanlığı ve Devlet Planlama Teşkilatı tarafından müştereken araştırılarak tespit edilmelidir.

Böylece ikinci plan döneminde 302.500 DWT'lik kuru yük ve 310.000 DWT'lik tanker satın alınması ve bu hedefe ulaşılması için daha küçük teknelerin de yurdumuzda yapılması öngörülmüştür.²⁶⁵

Yukarıda açıklanan görüşlerin ortak hedefi şudur: Ülkemizin her çeşit gemiye ihtiyacı vardır; fakat bunların tiplerini seçecek bir araştırma yapılmamıştır. Ülkemizin deniz ticaretini geliştirmek için, seçilecek gemilerin bazı şartlara bağlı olarak tespiti gerekmektedir.

²⁶⁵ Yücel Sügen, "Deniz Ticaretimizde Gerek Duyulan Gemilerin Tipleri", **Denizati Dergisi**, Cilt: 5-10, 13.02.1973, s. 39.

Tablo 2.6: Deniz Yoluyla Taşınan İhracat ve İthalat Mallarının Türk ve Ecnebi Gemileriyle Taşınan Miktarı (1968–1973)

İHRACAT						İTHALAT					
Yıl	Türk Gemisi	Ecnebi Gemisi	Toplam	% olarak taşınan		Yıl	Türk Gemisi	Ecnebi Gemisi	Toplam	% olarak taşınan	
				Türk Gemisi	Ecnebi Gemisi					Türk Gemisi	Ecnebi Gemisi
1968	345.984	1.800.772	2.146.756	16	84	1968	2.286.665	3.979.485	6.266.150	36	64
1969	485.265	1.986.908	2.472.173	20	80	1969	1.691.011	4.603.485	6.294.496	27	73
1970	455.243	2.319.272	2.774.515	16	84	1970	2.621.593	5.080.927	7.702.520	34	66
1971	570.621	2.577.668	3.148.289	18	82	1971	2.423.590	7.541.623	9.965.213	24	76
1972	587.750	4.159.592	4.747.342	12	88	1972	1.918.918	11.102.145	13.021.063	15	85
1973	690.919	4.079.618	4.770.537	14	86	1973	3.111.667	11.648.431	14.760.098	21	79

Kaynak: Cumhuriyet Senatosu Genel Kurulunun 20.6.1974 tarihli 69'uncu Birleşim, Tutanak Dergisi, Cilt: 17,s. 163'ten derlenmiştir.

Türk gemilerinin pay ında hem ihracat hem ithalat taşımalarımızdaki azalış ikinci plan döneminde devam etmiştir. Bu beş yıllık gelişmeden faydalı çıkan yine yabancı bayraklı gemiler olmuştur. Bu dönemde hem ithalat, hem ihracat taşımalarımızın büyük bir kısmı ağırlıklı olarak yabancı bandıralı gemiler tarafından yapılmaktadır.

1968–1972 yılları arasındaki beş yıllık bir uygulamayı öngören İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda denizcilikle ilgili olarak öngörülen hususlar birinci plan ın devamı ve tamamlayıcısı niteliğindedir. İkinci planda da aynı ilke, tedbir ve hedefler öngörülmüş ve bunların gerçekleşmesi için ısrar edilmiştir.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nın son yılı olan 1967 yılında Türk ticaret filomuzun taşıma kapasitesi 840,8 bin DWT’a ulaşmış, ancak İkinci Plan Dönemi (1968–1972) başlarında filonun kapasitesi 773,2 bin DWT’a düşmüştür. 1972 yılında ise taşıma kapasitesi 1.015 bin DWT olmuştur.²⁶⁶

2.4.3. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi Denizcilik Politikaları (1973–1978)

1973–1977 yılları arasında uygulanan Üçüncü Beş Yıllık Plan ı diğer iki plandan farklı olarak ülkemizin gelecekteki perspektif dönem hedeflerini kapsamamasıyla yönüyle denizcilik konusuna yenilik getirmiştir. Planda denizciliği de kapsayan aşağıdaki hedef ve stratejiler yer almaktadır.²⁶⁷

“Deniz ulaştırmasında, özellikle dış piyasalarda rekabeti gerçekleştirecek bir kapasite, modernleşme ve işletmecilik anlayışı sağlanacaktır.”

“Özellikle dış piyasalara hizmet arz ı için deniz ticaret filolar ı güvenilir bir ulaştırma organizasyonunun kurulması sağlanacaktır.”

“Ulaştırma sektöründe ekonomik gelişmenin ve özellikle sanayileşmenin getireceği ulaştırma talebinin asgari maliyetlerle karşılanması esas olacaktır.”

²⁶⁶ Ba şbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, **21. Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz**, Ankara, 1997, s. 49.

²⁶⁷ Baran, **a.g.e.**, s. 42.

“Dünyadaki teknolojik de ğişmeler yak ından izlenerek, teknoloji ithalat ında en yeni teknolojilerin seçilmesi yan ında, ithal edilenlerin en etkin şekilde kullanılmaları esas olacaktır.”

Bu hedef ve stratejilerin ışığı altında getirilen di ğer hedef, tedbir ve ilkeler ise;²⁶⁸

“Etkili bir deniz ticaret filosuna sahip olmak, deniz yolu ula ştırmasında dışa bağıllık nedeniyle yüksek navlunlar ödenmesini önlemek ve dış pazarlarda rekabet gücü kazanabilmek amacıyla, istihdam yaratmada ve yan sanayi geli ştirmede olumlu etkileri bulunan gemi inşa sanayisine ağırlık verilecek” denilerek gemi inşa sanayinin iç talebi karşılaması ve ayrıca ihracat yapacak şekilde geliştirilmesi öngörülmüştür.

Di ğer taraftan ikinci plan döneminin son yıllarında uygulamaya konulan projelerle, üçüncü plan döneminde deniz ticaret filosu kapasitesinin artacağı, ihraç ve ithal mallar ımızın % 50’sinin kendi gemilerimizle ta şınması hedefinin gerçekleştirilece ği belirtilerek, filo kapasitesinin 1972’de 1.015.410 DWT’ten 1977 yılında 1.765.000 DWT’ye ula şacağı tahmin edilmiştir. Filo kapasitesinin geliştirilmesine paralel olarak, limanlardaki tarama araçlarının ve yükleme – boşaltma donatımının arttırılmasına gidilecekti.²⁶⁹ Gemi inşa sanayinin geli şmesi için Pendik Tersanesi ve Alaybey Tersanesi tevsi projeleri yatırım plan ı içine alınmıştır. Dış ticaretimizin en az %50’sinin filomuz taraf ından ta şınabilmesi için sadece yurtiçi imalat ile karşılanamayacak gemilerin ithaline izin verilmiştir. Bu dönemde tersane kapasiteleri arttırılmış, ihtiyacın önemli bir kısmı tersanelerimizden karşılanmış, az da olsa gemi ihracı yapılmıştır.²⁷⁰

Öngörülen hizmet düzeylerini gerçekle ştirmek için gerekli deniz ticaret filosuna ilişkin büyüklükler Tablo 2.7’de verilmiştir.

²⁶⁸ DPT, **Üçüncü Be ş Yıllık Kalk ınma Plan ı 1973-1977**, Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara 1973, s. 554.

²⁶⁹ Üçüncü Be ş Yıllık Planda Ulaştırma, **Denizati Dergisi**, Cilt: 5–10, 18 Şubat 1974, s. 27. Ayrıca Bkz. Edip Tümay, “Türk Deniz Ulaştırmacılığının Millî ve Uluslararası Alanlardaki Durumu”, **Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu V. No’lu Tebli ğ**, U ğur Matbaası, İstanbul–1982, Tablo–8, s. 118.

²⁷⁰ DPT, **Yedinci Be ş Yıllık Kalk ınma Plan ı, Özel İhtisas Raporu**, Yayın No: DPT: 2378, Ö İK, 442, Başbakanlık Devlet Matbaası, s. 8-9.

Tablo 2.7: Türk Deniz Ticaret Filosu Gelişimi (DWT) (% Bir önceki yıla göre artış azalış)

Yıl	1972	1977	%
Kamuya Ait Yük Gemisi (DWT)	341.206	632.070	85.24
Özele Ait Yük Gemisi (DWT)	243.353	441.816	81.55
Toplam	584.559	1.073.886	83.70

Kaynak: Yüksel Dinçer; “Devletin Denizcilik Politikası, Geleceğe Yönelik –Planlar ve Stratejisi” **1977 Türk Gücü Sempozyumu Sonuç Raporu** 1977, s. 42’den derlenmiştir.

Not: Deniz ticaret filosu rakamlarına tanker ve yolcu gemileri hariç tutulmuştur.

1972–1977 plan döneminde, kamuya ait deniz ticaret filomuzun kapasitesinde neredeyse % 100’lük bir artış söz konusudur. Özel sektöre ait deniz ticaret filomuzun kapasitesinde bu dönemde ciddi bir artış olmuştur. İkinci plan döneminde alınan tedbirler filo gelişimine hem kamuda hem özel sektörde pozitif yönde bir ivme kazandırmıştır. Her iki kesimin toplamındaki artış oranı yüzde 83.70’tir.

Üçüncü plan döneminde deniz yoluyla taşıma kapasitesinde dönem içinde önemli artışlar sağlanmıştır.

Tablo 2.8: Üçüncü Plan Döneminde Dış Hatlar Yük Taşımada Gelişmeler

	Gerçekleşen	III.Plan Hedefi 1977	Gerçekleşme 1977	(Milyon Ton X Km.) Yılda Ortalama Yüzde Artış	
				Plan Hedefi	Gerçekleşen
Denizyolu	11.872	26.646	35.465	17.6	24,7

Kaynak: DPT: **Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-1983**, Yayın No, DPT: 1664, Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara, Nisan 1979, s. 411.

Kamu yatırımları içinde deniz ulaştırması yatırımlarının payı azalmıştır. Dış hatlarda taşınan yükün hemen hemen tümü deniz yolu ile taşınmıştır. Planda öngörülen yıllık ortalama % 17,6’lık artış hedefine karşılık tahminlerin çok üzerinde % 24,7 oranında bir artış gerçekleşmiştir (Tablo 2.8).

Üçüncü Beş Yıllık Plan döneminde, gelişen sanayinin yarattığı ulaşım talebi taşıma kapasitesinin artırılmasını gerekli kılıyordu. Yük taşımada (plan hedeflerinin altında kalmakla birlikte, yıllık % 12 gelişme sağlanmıştır.²⁷¹

Deniz ulaştırma sektöründe taşıma ile ilgili hizmetler planlı dönemde öngörülen hızda artış göstermiş, alt yapı ve taşıma kapasiteleri yönünden plan hedeflerine ulaşmıştır. Ancak taşınan tonajda plan hedeflerine ulaşamamıştır. Mevcut ticaret filomuz dış ticaret yüklerimizin % 50'sine yakın bir bölümünü taşıyabilecek bir büyüklüğe erişmiştir. Ancak gerçekte ulusal taşımalarımızdan filomuzun aldığı pay giderek düşmüştür. Bunun için millî bayraklı gemilerin vereceği hizmetin, yeterli işletme, finansman ve himaye politikası ile cazip hale getirilerek, rasyonel kullanımı ve dış taşımalarındaki payımızın artırılması öngörülmüştür.

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nın istenen hedeflere ulaşabilmek amacıyla hazırlanan ve 15 Ocak 1975 tarih ve 15119 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 7/9245 sayılı "Türk deniz ticaretini, deniz ticaret filosunu ve gemi inşaa sanayini teşvik ve geliştirme politikaları esasları" başlıklı kararnamede Türk deniz ticaret filosunun ve gemi inşaa sanayisinin ekonomik ve sosyal kalkınmaya katkıda bulunarak, millî savunma gereklerine karşılık verebilecek düzeye getirilmesi konularına yer verilmiştir.²⁷²

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973–1977) sonunda Türk deniz ticaret filosunun taşıma kapasitesi 1,8 milyon DWT'ye ve gemi sayısı ise 2753'e ulaşmıştır.²⁷³

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu raporunda millî denizcilik politikamızla ilgili olarak sektöre yön verecek, politik mülahazalardan uzak, partiler üstü, uzun vadeli millî denizcilik politikası belirlenmeli ve bu politika

²⁷¹ Denizcilik Müsteşarlığı, **1999 Yılı Faaliyetleri ve Devam Eden Çalışmalar**, a.g.e., s. 35.

²⁷² **Resmi Gazete**, Türk Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşaa Sanayini Teşvik ve Geliştirme Politikaları Esasları, Sayı: 15119, Tarih, 15 Ocak 1975, s. 2-3.

²⁷³ Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, **21. Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz**, a.g.e., s. 49.

deniz ticareti ve sanayi temel kanunu ile tespit edilmelidir denilerek kanunun temel ilkeleri tespit edilmiştir.²⁷⁴

- Deniz ticâri taşımacılığımıza milletlerarası alanda serbestçe rekabet edebilme imkânları sağlanması,
- Deniz ticaret filomuzu gerektiğinde millî güvenliği destekleyebilecek seviyeye getirilmesi,
- Deniz ticâri taşımacılığında sadece ithal, ihraç mallarının taşınması değil, aynı zamanda yabancı limanlar arası taşıma yapmak sureti ile gelir getiren bir faaliyet dalı olduğunun kabul edilmesi,
- Sektörü, gümrük, vergi ve bayrak himayeleri gibi tedbirlerle teşvik edilmesi,
- Sektörde faaliyet gösteren ve gösterecek kamu ve özel sektör kesimlerine devlet tarafından eşit muamele yapılması.

2.5. 1923–1957 Dönemi Millî Ticaret Filomuzun Büyümesine Yönelik Rakamlar ve 1929 Yılı İle 1957 Yılındaki Millî Ticaret Filomuzun Şirketler Bazındaki Karşılaştırmaları

Denizcilik sektörümüzün en önemli güçlerinden birisi Türk deniz ticaret filosudur. Yüksek maliyetlerle uzun ömürlü olarak büyüyen deniz ticaret filomuzun gelişimini sağlayan faktör ise yüküdür. Özellikle kamu yüklerinin Türk bayraklı gemiler tarafından taşınmasının sağlanması, filomuzun güçlenmesi açısından önemli bir devlet desteği sağlayacaktı.

1923–1933 döneminde deniz taşımacılığının gelişmesi yönünden alınan en önemli tedbirlerden biri, özel sektörün gemi inşa ve işletmeciliğini teşvik etmek olmuştur. Bir kısmına “Teşvik-i Sanayi Kanunu” içinde yer alan teşvik hükümleriyle Türk armatörlerine hazineden avans ve kredi kolaylıkları, vergi ve gümrük muafıkları ve devlet sektörüyle eşit rekabet şartları sağlanmıştır. Alınan bu

²⁷⁴ DPT, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Denizyolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Yayın No: DPT: ÖİK: 135, Aralık 1971, Ankara, s. 54–55.

tedbirlerle deniz ticaret filosu k ısa zamanda h ızla geli Őerek Birinci D ¼nya Sava Şı baŐlangıcındaki kapasitesine yaklaŐmıŐtır.²⁷⁵

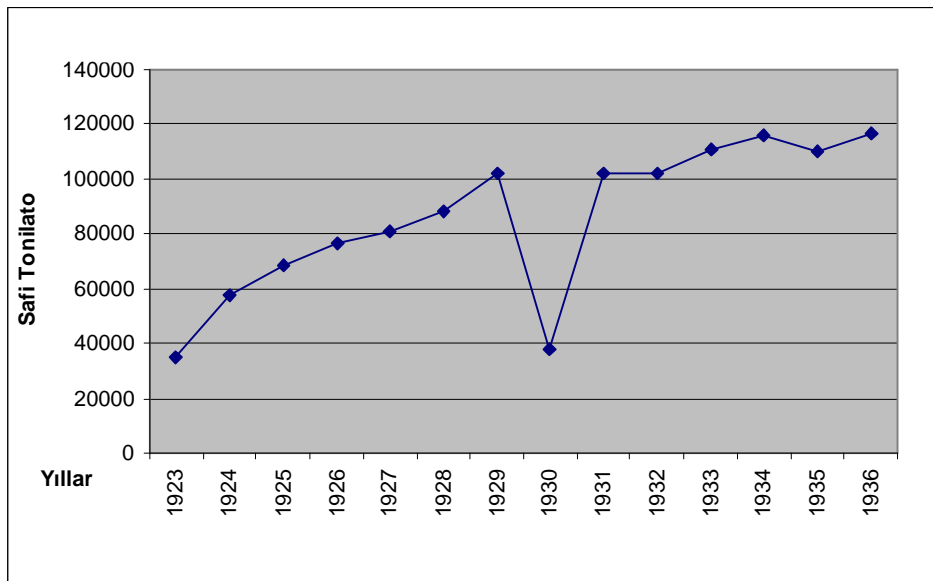
T ¼rkiye'nin devlet sektöründeki bölümü de dâhil olmak üzere millî ticaret filosunun büyümesi hakkında bir fikir edinmek için aşağıdaki tablo incelenebilir.

Tablo 2.9: Millî Ticaret Filomuzun İnkıŐafına Dair Rakamlar

Seneler	Safi Tonilato
1923	34.902
1924	57.830
1925	68.901
1926	76.507
1927	80.744
1928	88.069
1929	102.310
1930	38.051
1931	101.869
1932	101.924
1933	110.7774
1934	115.686
1935	110.304
1936	116.745

Kaynak: B.C.A.,Fon kodu, 030.01, Yer No, 108.682.1.

Grafik 2.1: Millî Ticaret Filomuzun Gelişimi



²⁷⁵ Süleyman Barda, **Münakale Ekonomisi**, İstanbul, 1958, s. 361.

değiştirilmiştir.²⁸⁰ Kanun 5842 sayılı Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanununun 40'inci maddesiyle 1951 yılında kaldırılmıştır.

Deniz ticaret filosunun aşırı devlet müdahaleciliği ve özel sektörün bu alandaki faaliyetlerinin fevkalade daraldığı 1933 yılına kadar oldukça hızlı bir gelişme göstermiştir.

1929 Yılı ile 1957 yılındaki millî ticaret filomuzun şirketler bazındaki bir karşılaştırması aşağıdaki iki tabloda yer almıştır.

Tablo 2.10: Millî Filonun Firma İtibarıyla Mevcudu (1929).

	Gemi Adedi	Gros Tonilatosu
Türk Armatörleri	114	96.623
Seyr-i Sefain	25	54.610
Akay	18	8.646
Şirket-i Hayriye	25	7.795
Haliç	12	1.786
Yekün	194	169.460

Kaynak: B.C.A., Fon kodu, 030.01, Yer No, 108.682.1.

Tablo 2.11: Millî Filonun Firma İtibarıyla Mevcudu (1957).

	Gemi Adedi	Gros Ton	Net Ton	D.W. Ton
Armatör Gemileri	112	277.083	169.358	436.593
Denizyolları Gemileri	33	137.167	78.799	85.914
D.B.Deniz Nakliyat Şirketi	28	130.561	72.820	187.286
Yekün	173	544.811	320.977	709793

Kaynak: B.C.A., Fon kodu, 030.01, Yer No: 108.682.1.

Bu iki tablonun mukayesesinden, Cumhuriyet'in ilanında 34.902 safi tonilatodan ibaret bulunan millî filomuz şehir ve körfez hattı vapurları hariç, 1957'de 320.977 tona yükselmiştir. Yani % 940 nispetinde bir artış olmuştur. Armatör gemi sayısında azalma gözükse de zaman içinde gemilerin kapasitesinde meydana gelen

²⁸⁰ Düstur, **Deniz Yollarını İşletmesi Hakkında 2239 Sayılı Kanunun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine Dair Kanun**, Üçüncü Tertip, Cilt: 131, Kasım 1949- Ekim 1950, Başvekâlet Devlet Matbaası, Ankara 1950, s. 1788.

artış tablomuza yansımaktadır. 1929 yılında 96.623 groston olan kapasite 1957 yılında 277.083 grostona ulaşmıştır. Özel sektördeki artış yüzdesi kamu sektöründeki artışın çok altındadır.

Millî ticaret filomuzun 1935–1960 döneminde 5’er yıllık aralarla gösterdiği gelişme ise Tablo 2.12’de verilmiştir.

Tablo 2.12: Millî Ticaret Filomuzun Kapasitesi (1935–1960)

Yıl	Groston
1935	261.072
1940	268.631
1945	318.907
1950	534.876
1955	738.322
1960	837.156

Kaynak: Kemal Kafalı, “Türkiye’de Deniz Ticaret Filosu ve Gemi İnşaat Endüstrisi”, **1965–1966 Dönemi Seri Konferansları**, Doğan Kardeş Matbaacılık Sanayi A. Ş. Basımevi, İstanbul 1966, s. 4.

Millî ticaret filomuzun taşıma kapasitesi sürekli artış eğilimindedir, ancak özellikle 1945 ve 1950 arasındaki artış ile 1950 ile 1955 yıllarındaki artış oranı diğerlerinden daha fazladır. Türk deniz ticaret filosu zaman zaman alınmış bazı kararlarla gelişmeler göstermiştir.

2.5.1. Türk Ticaret Filosunun 1939 Yılı Başındaki Durumu İle 1947 Yılı Başındaki Durumunun Karşılaştırılması

İkinci Dünya Savaşı’na denk gelen devrede bir kısım devlet elinde olmakla beraber önemli bir kısım hususi armatörlere ait bulunan Türk ticaret filosunun o zamanki deniz taşımalarına yeterli olmadığı görülmüş ve bu eksikliğin giderilmesi için kamu ve özel sektördeki teşebbüsler tarafından ticaret filomuzun takviye edilmesine gidilmiştir.

Harbin ç ikışı, ba şlamış olan gemi tedariki i şlerini durdurmuş ve ticaret filomuz, artmak şöyle dursun, harp içinde mevcudunun % 25'ine tekabül eden 54.208 tonluk bir kayba uğramıştır.²⁸¹

Tablo 2.13: Türk Ticaret Filosu 1939–1947 Ton (DWT)

	1939 Başı	1947 Başı	Azalış % (*)
Yük Gemisi	151.128	129.557	—14.27
Toplam Filo	216.380	204.635	—5.42

Kaynak: İlhan Tekeli ve Selim İlkin, **Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı**, Türkiye Belgesel İktisat Tarihi Serisi No:1, Ortado ğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 1974, s. 91.

Görüldüğü üzere, 1939 y ılı ba şında mevcut olup esasen ihtiyaç 1 karşılayamayan ticaret filomuz; aradan 10 seneye yak ın bir zaman geçti ği halde, 1947 y ılı ba şında ancak 204.6 bin tondan ibaret bulunmaktadır. Yük gemisi sayımızda art ışı bir yana -% 14.27'lik bir dü şüş söz konusudur. Toplam filodaki azalma ise - %5.42'dir. İkinci Dünya Savaşı'ndan millî ticaret filomuz yıpranmış ve önemli ölçüde değer kaybederek çıkmıştır.

Diğer taraftan 4770 nolu Kanunla 27 Haziran 1945 tarihinde “Ula ştırma Bakanlığı görevleri ve kurulu şu hakk ında kanun”²⁸² kabul edilerek yürürlü ğe konulmuştur. Böylelikle İkinci Dünya Sava şı sırasında yetersiz görülen ticaret filosunun ve Türk şilepçiliğinin memleket ihtiyaç ve isteklerine uygun olarak gelişmesini sağlayacak tedbirlerin alınması bu bakanl ığın tasarrufu altına alınarak geleceğe yönelik açılımlar yapılmıştır.

²⁸¹ Tekeli ve İlkin, **a.g.e.**, s. 90.

²⁸² Düstur, **Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkında Kanun**, Üçüncü Tertip, Cilt : 26, Kasım 1344--Ekim 1945, Ankara Devlet Matbaası, Ankara 1945, s. 1243-1253.

2.5.2. Dünyanın Önde Gelen Ülkelerinin Filo Tonajları ile Türkiye'nin Filo Tonajlarının Karşılaştırılması (1948–1956)

1945 yılında memleketimizin ticaret filosu, gerek tonaj miktarı gerekse de gemilerin teknik durumu açısından yetersiz bir duruma düşmüştür. Tonajımızın miktarı İkinci Dünya Savaşı süresince azalmıştır.

Denizyolları ile armatörlerin elinde 300 tondan yukarı 132 gemi bulunuyor ve bunların mecmuu 194.493 ton tutuyordu.²⁸³

Bu durum 1 Ağustos 1945 tarihinde, zamanın ulaştırma bakanı A.F.Cebesoy tarafından Başbakanlığa şu şekilde sunulmuştur.²⁸⁴

“Memleketimizin ticaret filosu, gerek tonaj miktarı gerekse de gemilerin teknik kıfayeti bakımlarından gittikçe tehlikeli bir duruma düşmektedir. Tonajımızın miktarı, harp içerisinde azalmış ve bugünkü deniz taşımacılıklarını bile karşılayamayacak hale gelmiştir. Diğer taraftan, gemilerimizin bir kısmının azami çok eski hale gelmesi, onarım ve işletme masraflarını normalin çok üstünde tutmakta olduğu gibi, gemilerin sık sık tamire alınmaları tonaj miktarını ayrıca azaltmaktadır.”...

“Esasen ticaret filosunun arttırılmasında da öteden beri bu esas kabul edilmiş ve gerek Türkiye Seyr-i Sefain idaresi gerekse de Devlet Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü zamanlarında filoya ilave edilen tonaj, daima devlet bütçesinden verilen tahsisatla temin edilmiştir. Binaenaleyh Demiryolu ve endüstri programlarının gelişiminde olduğu kadar, yukarıda maruz olduğu veçhile, ticaret denizciliği politikamızda da öteden beri uygulanmakta olan bu prensipten, Devlet Ticaret filosunun bu def'a tamamen yenileştirilerek arttırılması gibi büyük ve şümüllü bir işde de ayrılmamak, programın bir an evvel tahakkuku ile ticaret denizciliğimizin içerisinde bulunduğu sıkışık ve tehlikeli durumdan kurtulabilmesi için yegâne

²⁸³ Haluk Y. Şehsuvaroğlu, **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1965, s. 350.

²⁸⁴ B.C.A., Fon kodu: 030.10.Yer No: 170.183.21.Tarih: 01.08.1945.

çaredir.” denilerek Devlet Deniz Yollar ı ve Limanlar ı Genel Müdürlü ğü filosunun yenileştirilerek arttırılması projesinden bahsedilmiştir.

Bütün bu gelişmelerden sonra deniz ticaret filomuz önemli s ıçramalara tan ık olmuştur. 1946 y ılında (18 GRT’den yukarı) 2069 adet olan deniz araçlar ı sayısı 1950 y ılında 2197’ye, toplam kapasite ise 322.325 tondan 534.876 tona ç ıkmıştır. Tonaj itibarıyla büyümenin gemi sayısına nazaran daha yüksek olması, İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra daha büyük tonajlı gemiler alınmasından ileri gelmektedir. Bu döneme kadar özel sektörü kısıtlayıcı tedbirler, 1946 y ılından itibaren tedricen kaldırılmış ve 1947 y ılından başlamak üzere gemi ithalat ında belirgin bir artış görülmüştür. Meydana gelen bu gelişmenin en önemli sebebi, İkinci Dünya Savaşı sonrası Amerika’nın başta olmak üzere birçok ülkenin savaşta kullanılan gemileri piyasaya ucuz olarak ç ıkarmalarıydı. Ancak, Türkiye bu fırsatı tam olarak değerlendiremezken, Yunanistan şimdiki zengin gemi filosunun çekirde ğini bu dönemde kurmuştur.²⁸⁵ Bu dönem içerisinde Amerikalılar, savaş esnas ında 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 avantajları ile diğer devletlere satmaya başladılar. Yunanistan, teklif edilen gemilerin çok büyük bir bölümünü gerek hibe, gerekse uzun vadeli satış şartları ile aldı. Aslında bizim gibi Yunanistan da bu işe hazır değildi, ancak onlar daha akıllıca davrandılar. Yunan halk ının büyük bir bölümü bir araya gelerek, ortak şirketler kurdu veya mevcut denizcilik firmalarına ortak olarak denizciliğe başladılar. Ardından imkânlarını zorlayarak denizcili ğin gelişimi için meslek okulları kurdular.²⁸⁶

Dünya genelinde denizcilikte söz sahibi olan belli başlı ülkelerin filo tonajları açısından Türkiye’nin durumu incelenecek olursa; Cumhuriyet’in ilan edildi ği 1923 yılında millî Türk ticaret filosunun safi tonaj ı 34,902 gross ton’dan ibaret iken, 1929 yılına kadar bu rakam 102,310 groston seviyelerine yükselmiştir (Tablo 2.14’e Bknz). Aşağıdaki tabloda görülece ği üzere 1948 ortasında ise 241,5 gross ton’a çıkarak 1929 yılına göre 139,19 gross tonluk bir artış gerçekleşmiştir.

²⁸⁵ Yaşar Gürkök, *Yolcu ve Eşya Ulaştırmasında Özel Sektör ile Devlet Sektörünün Mukayesesi*, İstanbul, 1970, s. 258.

²⁸⁶ “Türk Denizcilik Sektörünün Tarihçesi”, <http://www.1bilgi.com>, (15.03.2008)

Tablo 2.14: Başlıca Memleketlerin Filo Tonajı (1946–1956) 1000 Gros Ton

Memleketler	1948 Ortası	1956 Ortası	% Artış
İngiltere	18024.9	19545.9	8.43
Fransa	2786.1	3943.2	41.53
Hollanda	2737.1	4006.1	46.36
İtalya	2099.6	4196.8	99.88
İsveç	1973.3	2922.1	48.08
Yunanistan	1286.2	1307.3	1.64
Türkiye	241.5	709.7	193.8

Kaynak: B.C.A.,Fon kodu,030.01,Yer No,108.682.1.' no lu belgeden derlenmiştir.

1948-1956 yılları arasında geçen sürede 468,2 tonluk filo artışı sağlanmıştır. En yüksek artış bu dönemde olmuştur. Bu tablonun incelenmesinden anlaşılabileceği üzere bu devre zarfında, gemi inşa sanayi çok ilerlemiş memleketlerde dahi, artış nispeti bizdeki yüksek nispete ulaşamamıştır.

Bununla birlikte zamanın maliye vekili Hasan Polatkan'a verilen deniz ticaretimizin genel durumunu ve geliştirilmesine yönelik bir raporda şöyle denmektedir:²⁸⁷

“1956 yılına ait istatistikler, Türk ve yabancı gemiler tarafından limanlarımızda yükletilen ve boşaltılan mal miktarının 4.824.000 ton tuttuğunu göstermektedir. Bu miktar, Yunanistan veya Suriye gibi küçük memleketler limanlarında cereyan eden faaliyet hacminden daha azdır. Gerek tonaj ve gerek vasıf itibarı ile ticaret filomuz üç tarafı denizlerle çevrilmiş bir ülkenin ihtiyaçlarını karşılamaya kifayet etmemektedir. Fakat bu kifayetsizliğe rağmen, irrasyonel metotlarla çalışılan ufak ve ihtiyar ticaret filosundan Türkiye'nin temin ettiği döviz hâsılatı ve tasarrufu, hiç de azımsanacak bir miktar arz etmemektedir. 1956–1957 arasında ticaret gemilerinin dış iş tediyeye bilançosunun kazandırdığı döviz geliri 40 milyon 352 bin lira tutmaktadır. Filo gençleştirildiği ve işletmecilik ıslah edildiği nispete, hâsılatın daha ziyade artmaması için bir sebep yoktur.

Deniz ticaretine yapılacak envestismanlar, dış iş ticaret bilançosunun denkleşmesine geniş ölçüde hizmet edebilecek mahiyettedir. Deniz ticareti, döviz

²⁸⁷ BCA, Fon Kodu, 03001, Yer No, 83.524.11.

kaynaklarının verimini yükseltme ğe en müsait faaliyet sahalar ından biridir. Hâlâ yabancı gemilerine y ılda 24 milyon 701 bin lira navlun ödeyen memleketimiz, kazanacağı her gemi sayesinde döviz meselesinin halline do ğru bir adım daha atmış sayılmak mevkiindedir.”

Yukarıdaki ifadelerde mevcut deniz ticâri taşımacılığımızı yapan 1948–1956 yılları arasındaki filonun, (ulaşılan en yüksek filo art ışı olmasına rağmen) hâlâ gerek tonaj ve gerekse vasıf itibarıyla ülkenin ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz olmasının önemle alt ı çizilmiştir. Ayrıca Türkiye'nin döviz gelirleri içinde deniz ticâri taşımacılığından kazan ılan döviz girdilerinin son derece önemli olduğu ve deniz taşımacılığının geliştirilerek dış ülkelere ödenen navlun miktar ının azalt ılması gerektiğinin üzerinde de önemle durulmuştur.

2.6. Türk Ticaret Filosundaki Kamu ve Özel Sektöre Ait Yük Gemileri (1963–1973)

Türk ticaret filosu kamu, sektörü ve özel sektör olarak iki açıdan ele alınmıştır. Detaylı bilgi Tablo 2.15'te gösterilmiştir. Kamu sektörü gemilerinde adet olarak artış 1963 yılına göre % 13,4 ve kapasite olarak artış ise % 19,8 oranındadır.²⁸⁸ Özel sektör gemileri arasında kuru yük gemileri önemli bir oranda düşüş göstermiştir.

1963 yılından itibaren 1970 yılına kadar 2500 DWT tonaj ı üzerindeki kuru yük gemilerinde bir düşüş görülmekte ve bu yıldan sonra ise yükseliş başlamaktadır. Özel sektörün kuru yük gemilerinde ise devamlı bir düşüş görülmektedir.

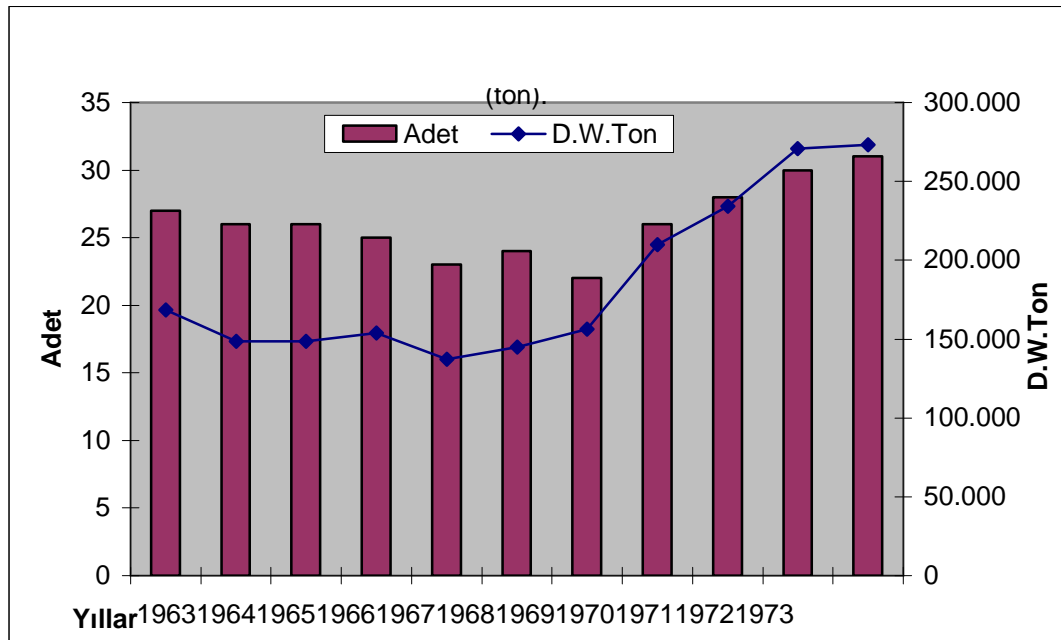
²⁸⁸ Cumhuriyet Senatosu Genel Kurulunun 20.6.1974 Tarihli 69'uncu Birleşim, **Tutanak Dergisi**, Cilt: 17, s. 161.

Tablo 2.15: Türk Ticaret Filosundaki 2500 DWT Üzerindeki Yük Gemileri (1963-1973)

Kuru Yük Gemisi				
Kamu Sektörü			Özel Sektör	
Yıllar	Adet	D.W.Ton	Adet	D.W.Ton
1963	27	168.421	48	361.999
1964	26	148.764	43	332.036
1965	26	148.764	36	281.396
1966	25	154.032	34	277.210
1967	23	137.284	32	256.543
1968	24	144.786	28	231.784
1969	22	156.328	27	222.203
1970	26	210.078	27	222.203
1971	28	234.438	24	196.611
1972	30	270.878	14	127.754
1973	31	273.278	14	127.754

Kaynak: Cumhuriyet Senatosu Genel Kurulunun 20.6.1974 Tarihli 69'uncu Birleşim, **Tutanak Dergisi**, Cilt:17,s.164.

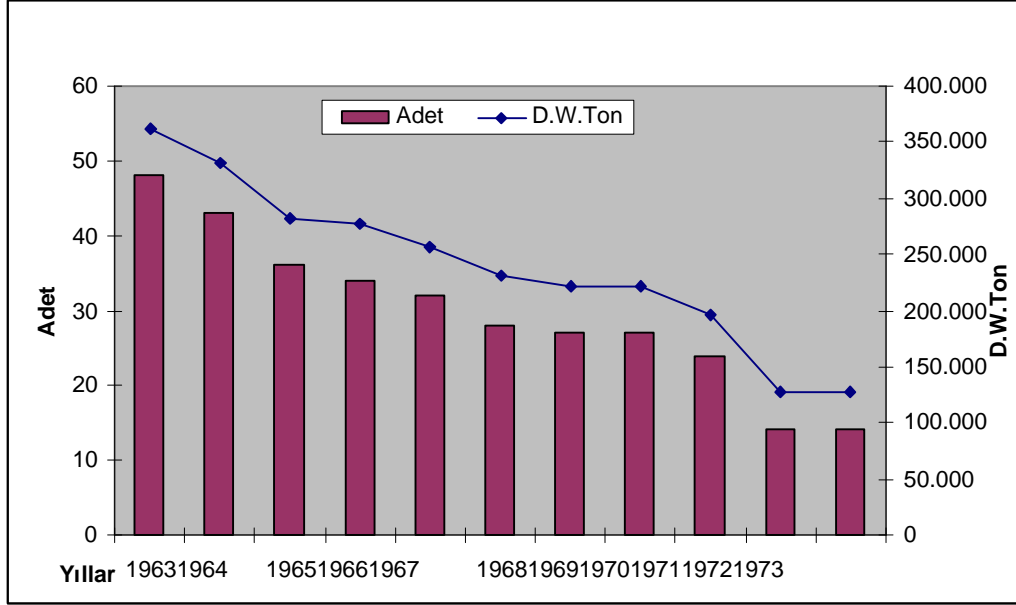
Grafik 2.2: Türk Ticaret Filosundaki Kamu Sektörüne Ait Kuru Yük Gemisi (1963-1973)



Kaynak: Tablo 2.15'teki verilerden yararlanılarak derlenmiştir.

Grafiğe göre 1963 yılından başlayarak kamu sektöründe kuru yük gemisi adet sayısı 1967 yılına kadar (1966 hariç) düşüş; 1967 yılından 1973 yılına kadar (1969 yılı hariç) ise artış trendindedir. Benzer durum DWT olarak da geçerlidir.

Grafik 2.3: Türk Ticaret Filosundaki Özel Sektöre Ait Kuru Yük Gemisi (1963-1973)



Kaynak: Tablo 2.9'daki verilerden yararlanılarak derlenmiştir.

Özel sektöre ait kuru yük gemisi sayısı ise grafik 3'e göre başlangıç yılından 1973 yılına kadar devamlı bir düşüş eğilimindedir. Buna paralel olarak DWT olarak da ciddi bir azalış söz konusudur.

Özellikle kamu sektörü 1971 yılından başlayarak, özel sektördeki kuru yük gemilerinde hem sayı ve hem DWT olarak bir üstünlük sağlamıştır.

2.7. Türk Deniz Ticaret Filomuzun 1970–1980 Dönemi Gelişimi

1970'li yılların ilk yarısında ortaya çıkan petrol krizi sonucu, dünya ticaret hacminde bir daralma olmuş ve dolayısıyla deniz ticaret filosunda bir kapasite fazlalığının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ancak dünya ticaretindeki bu krize uygun bir politikanın izlenememesi, Türkiye'nin bu sektördeki avantajlarını engellemiştir.

Resmi Gazete'nin 15 Ocak 1975 tarihli nüshasında yayınlanmış olan 7/9215 sayılı Türk Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayini Teşvik ve Geliştirme Politikası Esasları ile ilgili kararnamede Türk deniz ticareti, deniz ticaret filusunun ekonomik ve sosyal kalkınmaya katkıda bulunacak ve millî savunma gereklerine karşılık verecek düzeye getirilmesi amaç edilmiştir.²⁸⁹ Türk deniz ticaret filusunun deniz yolu ile yapılan dış ticaret taşımalarımızın en az % 50'sini hızlı, güvenli ve ekonomik bir şekilde taşıyabilecek düzeye getirilmesi, Türk deniz ticaret filusunun tonajının bu amaçla 1982 yılına kadar en az 2.8 milyon DWT'a çıkarılması, gemi ihtiyacını, yurtiçi kapasitesinin azami kullanılarak karşılanması ve yurt içi imalat ile karşılanamayan gemilerin ithalinin gerçekleştirilmesi gelişme hedefleri olarak saptanmış ve bu maksatla bazı tedbirlerin alınması öngörülmüşse de söz konusu kararnamenin tam anlamıyla işletilmesi mümkün olmamıştır.²⁹⁰

1978 yılından sonra gemi ithaline izin verilmiş, ancak dışarıdan yaşlı gemiler ithal edilerek Türk deniz ticaret filosu yaşlı gemilerle doldurulmuştur. Dünyadaki bu kriz esnasında çeşitli nedenlerle gemilerin bir kısmı hurdaya çıkarılmış, bir kısmı da düşük fiyatla satışa çıkarılmıştır. Düşük fiyatla satışa çıkarılan bu gemiler ithal edilerek Türk deniz ticaret filosu sağlıksız bir şekilde büyümüştür. Alınan gemilere yapılan bakım onarım masrafları bu gemilerin kârlılıklarını ortadan kaldırmış, Türk deniz ticaret filusunda hızlı bir çöküş başlamıştır.

1979 yılında özellikle petrol fiyatlarındaki hızlı artışlar denizyolu yük taşımacılığına olan talebi arttırmıştır. Ancak 1979 yılı sonunda 1.920.000 DWT'luk olan ticaret filosu kapasitesinin verim ve etkin kullanımı ile ulaşılabilecek hizmet düzeyi hedefi gerçekleşmemiştir.²⁹¹

Türk Deniz Ticaret filosu 1982 rakamlarına göre 594 gemiden oluşmakta toplam tonajı 2.382.508 GRT'dur. Ekim 1982 istatistikine göre; Türkiye dünya sıralamasında 27. duruma yükselmiştir. Akdeniz ülkeleri arasında (Rusya hariç) 6

²⁸⁹ **Resmi Gazete**, Türk Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayini Teşvik ve Geliştirme Politikaları Esasları, Sayı: 15119, Tarih: 15 Ocak 1975, s. 23.

²⁹⁰ Akol, **a.g.e.**, s. 9.

²⁹¹ Necmettin Atken, "Türkiye'de Taşımacılık ve Gelişimi", **İ.T.Ü. Atatürk'ün 100. Yıldönümü Anısına Sempozyum**, Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayinin Gelişmesi, Alarko Holding A.Ş., 23-26 Kasım 1981, s. 7-8.

durumdadır. Üçüncü dünya ülkeleri sıralamasında 9. sırada olup; Ortadoğu ülkeleri arasında Suudi Arabistan'dan sonra 2. sıradadır. 1982 yılında dünya ticaret filosu sayı itibarıyla 34.684 adet, tonaj itibarıyla 389.094.988 GRT'dur. Türkiye adet itibarıyla dünya deniz ticaret filosunun %1,7'sini, GRT. İtibarıyla % 0.60'ını oluşturmaktadır. Filomuzun 420 gemisi (1.574.046 GRT.)'la özel kesimin; 174 gemisi (808462)'la kamu kesiminindir²⁹².

Deniz ticâri taşımacılığımızın memleketimizin ihracat ve İthalatını kendi gemilerimizle yapmamız gerekir. Bunun yolu da millî bir Türk Deniz Ticaret Filosu kurmaktan geçer. Artık uluslar arası deniz ticâri taşımacılığında ülke taşımalarının % 50'sini yapmak hedefi geçerli de ğildir. Esas olan yabancı ülkeler arasındaki deniz ticâri taşımacılığında hisse sahibi olmak ve güçlü bir ticaret potansiyeline sahip olunarak dünya taşımacılığında söz sahibi olmaktır. Dünya deniz ticaretinde güçlü bir denizci ülke haline gelmemiz ku şkusuz uzun dönemde Türkiye ekonomisine büyük katkılar sağlayacaktır.

²⁹² DPT, **Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ulaştırma Sektöründe Organizasyon ve Tedbirler Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ocak, 1983, s. 49.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİ ULUSLARARASI DENİZ TİCARİ TAŞIMACILIĞININ TÜRKİYE EKONOMİSİNDEKİ YERİ

3.1. Tanıtım ve Kavramlar

Deniz taşımacılığı tarihte eski bir öneme sahiptir. Önceleri göllerde, akarsularda ve yakının sahilleri arasında olmak üzere denizlerde yapılan taşıma faaliyetleri zamanla çok büyük gelişme göstermiştir. Dünya ülkeleri arasındaki ticaret hacmi hızla artmış, coğrafi konumları gereği bu ticarete katılan ülkelerin birbirleriyle bağlantıları çoğunlukla deniz yoluyla yapılmaya başlanmıştır. Deniz taşımacılığı gerek hacim olarak daha büyük miktarların taşınmasına imkân verdiği ve gerekse maliyet avantajları yaratması nedeniyle dünya ticaretine zamanla egemen olmuştur. Uluslararası deniz ticari taşımacılığının önemi, ülkelerin her geçen gün ekonomik büyümeleri gereği ihracatlarını arttırma isteklerinden kaynaklanmaktadır. Üretimini dış pazara daha ucuz ve süratli ulaştırmanın dış pazarlarda tutunma şansını arttırması, deniz taşımacılığında elde ettiği kazançların büyük olmasının nedenidir.²⁹³ Bu durumda ekonomik gelişme için dış pazar ne kadar önemli ise, malın pazara taşınması da o derece önemli ve gereklidir. Ülkemizde üretilen malların taşımacılığı daha ekonomik olması nedeniyle denizyolu ile yapılmaktadır.

Uluslararası deniz ticari taşımacılığında kullanılan deniz araçlarını şu şekilde tanımlamak mümkündür: “Su üstünde insan ve yük taşımaya yarayan uzun, yüzer taşıt” ya da “su üstünde ulaştırma yapmak üzere inşa edilmiş belirli büyüklükte tekne”. Buna karşın Türk Ticaret Kanun’unda deniz ticari araçları şu şekilde tanımlanmaktadır: “Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan, denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne “gemi” sayılır. “Denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir

²⁹³ Yavuz Tarakçıoğlu, “Deniz Ticaretimiz”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 6, Sayı: 3, Temmuz 1976, s. 5.

maksat için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin nam ve hesabına kullanırsa kullanılsın ticaret gemisi sayılır.”²⁹⁴

Aynı zamanda teknenin donatılması, kamaralarının yapılması, makinelerinin monte edilmesi, daha başka bir anlatımla yapacağı işe uygun olarak bir tekneyi donatarak kişilik verilmesi onu gemi yapar. Buna göre gemi deyimi tüm yük gemileri ve yolcu gemileri için kullanılırken diğer tekneler için büyüklük şartı aranarak ve alışılmış kullanım şekillerine de bakarak gemi ya da tekne sözcükleri kullanılabilir.

Uluslararası ekonomi ve dış ticaret terimleri de çok karıştırılan kavramlardır. Uluslararası ekonomi çeşitli ülkelerin birbirleriyle olan ekonomik ilişkilerinin tümünü kapsar. Bu terim genellikle kapsamı dar olan ‘dış ticaret’ terimi ile aynı anlamda kullanılır. Oysa dış ticaretin konusu, sadece ekonomiler arasındaki mal ve hizmetlerin değişimine ilişkin teori ve görüşleri ihtiva eder. Uluslararası ekonomi ise, mal ve hizmet alışverişleri, para, sermaye ve transfer işlemleri konularını kapsar. Dolayısıyla dış ticaret teriminin uluslararası ekonomi terimi yerine kullanılması yanlış olur. Çünkü dış ticaret uluslararası ekonominin en önemli konularından biri olsa da, sadece bir bölümünü kapsamaktadır.

Bu bölümde Türkiye’nin uluslararası deniz ticâri taşımalarını, ithalat ve ihracat bağlamında tarihsel bir süreç içerisinde inceleyerek, uluslararası deniz ticâri taşımalarımız ve onu etkileyen etmenler üzerinde çeşitli analizler yaparak deniz taşımacılığının ekonomideki yerini belirleyip, karşılaşılan sorunlara da çözüm önerileri getirmeye çalışacağız.

3.1.1. Uluslararası Taşımacılıkta Ton ve Tonaj Kavramları

Zaman içerisinde gelişen ölçme teknolojisi karşısında ticaret gemilerinin ölçümlerinde fazla bir gelişme görülmemiştir. 1854 senesinde İngiltere’de George Moorsom gemilerin ölçme işini iç hacmi kadem küp olarak hesaplayarak bulunan değeri 100’e bölmüş ve buna *tonilato* demiştir. Hala gemilerde kullanılan *grostonilato* ve net tonilatoların esasları bu şekilde hesaplanmıştır. Ticâri taşımacılıkta kullanılan başlıca ağırlık ve hacim ölçüleri içinde ton ve tonilato (tonaj) kavramları

²⁹⁴

Türk Ticaret Kanunu, Madde 816/1.

arasındaki farkı bilmek gerekir. Ton a ęırlığı, tonaj ise hacmi tan ımlar. Tonilato 100 kadem küpü yani 2.83 metre küpü, ton ise 2240 libre yani 1016 kg. olan long tonluk bir ağırlığı ifade etmektedir.²⁹⁵ Metrik ton ise 1000 kg.'dır. Ayrıca long ton 1016 kg. (2240) libre, Short ton ise 907,18 kg.(2000) libredir.

3.1.1.1. Deplasman Tonilatosu (Maimahreç-Displacement Tonnage or Tonnes)

Geminin ve içinde bulunan her şeyin tüm a ęırlığına İngilizce literatürde *maimahreç*, Türkçe'de ise *deplasman* ismi verilmektedir. E ęer bir gemiyi tartmak mümkün olsaydı tart ıdan okunacak a ęırlık onun taşıma tonilatosunu gösterirdi. Taşıma tonilatosu, geminin taşıdığı su ile ölçülebilir. Taşıma tonilatosu, a ęırlığı değişmeyen, yani içine alacağı yük ile daha fazla a ęırlaşmayacak olan gemilerde kullanılır.²⁹⁶ Deplasman tonu, gemilerin boş (light) ve yüklü (loaded) olmak üzere iki türlü ifade edilebilir. Boş deplasman tonu deyimi, tekneyi, donanımlarını, ana ve yardımcı makinelerini, kazanlarını, içindeki suyunu ve devamlı bulunan safraları ile birlikte geminin tüm a ęırlığını içine alır.²⁹⁷ Bu kavram daha çok savaş gemilerinde kullanılır. Deniz ticâri taşımacılığında daha çok aşağıda belirtilecek olan ton ve tonaj rakamları kullanılır.

3.1.1.2. Gross Tonilato (Gross Tonnage)

Geminin brüt tüm hacmi, yani geminin bir bütün olarak taşıdığı su hacmi gross tonilato olarak ifade edilir ve genellikle "Gross Tonilato" olarak ölçülür. Gross tonilato, gerek güverte alt ı, gerek güverte üstü bütün boşlukların toplam hacmidir. Gross tonilato hesabında Tonilato 2.832 metre küp'e eşit bir hacim ölçüsüdür.²⁹⁸

3.1.1.3. Net Tonilato (Net Tonnage)

Yük ve yolcu taşımaya elverişli olmayan bölümlerin (makine, kazan, gemi adamlarına ayrılan kamaralar v.s.) grostondan çıkarılmasıyla hesaplanan a ęırlığa ise

²⁹⁵ Refik Akdoğan, **Deniz Ticareti**, Zihni Eğitim Yayını, No: 5, İstanbul, 1988, s. 73.

²⁹⁶ Erol Tümertekin, **Ulaştırma Coğrafyası**, İstanbul Üniversitesi Yay. No: 2053, 2. Baskı, Türkiye Matbaacılık, İstanbul, 1987, s. 116.

²⁹⁷ Akdoğan, **a.g.e.**, s. 74

²⁹⁸ Tümertekin, **a.g.e.**, 117.

net tonilato ismi verilir.²⁹⁹ Net tonilato geminin yakıt sarnıçları, makine bölmeleri, tayfa kamaraları ve çal ışması için gerekli öbür bölmelerin hacmi gross tonilato'dan çıkarıldıktan sonra geminin geri kalan net hacmidir. Net tonilato çok defa "Register Ton" olarak da adlandırılır. Örneğin 12.000 tonilatoluk taşıma ağırlığı olan bir yük gemisinin donanımı 4.000 tonilato ise bunun taşıyabileceği ağırlık, yani deadweight tonilatosu 8000'dir. Yakıt, su vs. malzemeye ait olan 1.000 tonilato deadweight tonilatodan çıkarıldıktan sonra geriye kalan 7.000 tonilato yük gemisinin taşıyabileceği yükün ağırlığını gösterir. Bu yük gemisinin gross tonilatosu ise 3.500'ü geçmez.

3.1.1.4. Dedveyt ton (Deadweight Tonnes)

Yüklü deplasman ile boş deplasman farkı; geminin metrik ton olarak en fazla taşıyabileceği ağırlıktır.³⁰⁰ Kısaca DWT olarak yazılan bu ağırlık ölçüsü bir geminin ne kadar toplam ağırlık taşıyabileceğini gösterir.

Dedveyt ton, geminin yaz yükleme hattında, tuzlu suda yükleyebileceği yük, yakıt, su, kumanya, istif gereçleri ve gemi gereçlerinin toplam ağırlığını 2240 libre (1016 kg) bir ton olmak üzere ifade eder. Bir geminin taşıyabileceği yükün ağırlığını göstermesi bakımından gemi kiralama işlerinde çok önemli rol oynar. Yük gemilerinin kapasitelerini tanımlamak için DWT kullanılır. Yakıt ve su yerine yük taşımak esas olduğuna göre yeterli yakıt ve su aldıktan sonra istif gereçleri de dikkate alınarak geminin ağırlık olarak yükleyebileceği yük miktarı DWT olarak saptanır.³⁰¹

3.2. Dünya Deniz Taşımacılığındaki Gelişmeler ve Dünya Ticaret Filosu

3.2.1. Dünya Deniz Taşımacılığındaki Gelişmeler

Denizcilik faaliyetlerinin gelişmesi ile ülkelerarası ticaretin artması arasında doğrusal bir ilişki bulunmaktadır. Bunun başlıca nedeni, gerek dünyada gerekse ülkeler içindeki ticari faaliyetlerin her yıl önemli miktarda artış göstermesinden kaynaklanmaktadır. Dünya ticaretindeki paylar de

²⁹⁹ Turizm Bakanlığı, **Yat Master Planı**, 1992, s. 20.

³⁰⁰ Münip Başış, **Deniz Ticaret Deyimleri Sözlüğü ve Kısaltmaları**, 2. Baskı, İstanbul, 1999, s. 57.

³⁰¹ Akdoğan, **a.g.e.**, s. 74.

uluslararası deniz ticâri taşımacılığında yer alan faaliyetler y ıldan y ıla kararlı bir biçimde artmaktadır.

Tarihsel süreç içerisinde değerlendirildiğinde, 1914–1939 dönemini dünya ticaretinde ve bunun doğal yansıması olarak uluslararası deniz taşımacılığında özellikli bir dönem olarak kabul etmek gerekir. Nitekim bu dönem I. Dünya Savaşı sonrası ekonomik krizler ve siyasi istikrarsızlıkların etkisiyle dünya ticaretinde meydana gelen önemli değişimleri ihtiva eden bir dönem olarak göze çarpmaktadır.

Dünya ticareti 1914–1929 arasında dikkat çekici bir şekilde artarak 1913'teki düzeyinin yarısına ulaşmıştır. Daha sonra ise 1913'teki düzeyinin altına düşmüştür. İkinci Dünya Savaşı başlarında ise 1929 yılı düzeyindedir. Bu dönemde hâlâ Batı Avrupa hem dünya ticaretinde ve hem de dolaylı olarak dünya ticâri taşımacılığında önde geliyordu.

Tablo 3.1: Dünya Ticaretinin 5'er Yıllık Ortalama Artış Hızları

Dönem	Artış
1948–1953	%7.6
1953–1958	%7.8
1958–1963	%7.2
1963–1968	%11

Kaynak: İktisadi Rapor 1971, Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği, Tablo 252.

Dünya ticaretinde 1948 ile 1963 arasında çok küçük artış ve azalışlar olmuştur. Ancak 1963 ve 1968 döneminde artış düzeyi %11 gibi yüksek bir orana ulaşmıştır. Dünya ticaretindeki bu dalgalanmanın en önemli nedenlerinden biri ABD ve Japonya gibi ülkelerin dünya ticaretine hızla eklenerek ticaret paylarını artırması olmuştur. Bir diğer neden ise petrol kullanımının maliyetleri azaltıcı bir etki ile uluslararası deniz ticâri taşımacılığında hızla kullanım alanı bulmaya başlamasıdır. Aynı zamanda bu sürece mamul ve yarı mamul maddelerin dünya ticaretindeki payının artması da etkide bulunmuştur.³⁰²

³⁰² Tümertekin, a.g.e., s. 156.

Tablo 3.2’de petrol krizi döneminde (1973-1979) dünyadaki deniz ticaret filolarındaki gelişim ülkeler bazında gösterilmektedir.

Tablo 3.2: Ükelere Göre Dünya Deniz Ticaret Filolarındaki Gelişme (Bin GRT.)

Yıllar	1970	1976	1982
Liberya	33.297 * (1)	73.477 * (1)	70.718 *(1)
Japonya	27.004 (2)	41.663 (2)	41.594 (2)
Yunanistan	10.952 (7)	25.035 (5)	40.035 (3)
Panama	5.646 (8)	15.631 (7)	32.600 (4)
S.S.C.B.	14.832 (6)	20.668 (6)	23.789 (5)
İngiltere	25.825 (3)	32.923 (3)	22.505 (6)
Norveç	19.347 (4)	27.944 (4)	21862 (7)
A.B.D.	18.463 (5)	14.908 (8)	19.111 (8)
Türkiye	697 (26)	1.107 (29)	2.014 (31)

Kaynak: Erol Tümertekin, **Ulaşım Coğrafyası**, İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 2053, İkinci Baskı, Türkiyat Matbaacılık, İstanbul, 1987, s.157’den derlenmiştir. Ayrıca Bkz., John C.S. Horrocks, “Uluslar arası Deniz Taşımacılığı ve Dünya Deniz Ticaret Filolarının Gelişmesi”, Republic of Turkey Ministry of Transport, 1987, s.95,97,98.

*Ükelere Göre Dünya Deniz Ticaret Filolarındaki Sıralama

1970 yılında ilk 8 ülke; Liberya, Japonya, İngiltere, Norveç, A.B.D., S.S.S.B., Yunanistan ve Panama iken, Türkiye ancak 26. sıradadır. 1976 yılındaki sıralamada ilk dört ülkenin sıralamadaki yeri değişmemiştir. Yunanistan 7. sıradan 5. sıraya yükselirken, Türkiye üç sıra daha geri düşerek 29. sıraya gerilemiştir. 1982 yılında ise ilk ikinin sıralamadaki yeri değişmemiş Yunanistan beşincilikten üçüncülüğe terfi ederek büyük bir hamle yapmasına karşılık Türkiye iki sıra daha düşerek 31. sıraya kadar gerilemiştir.³⁰³

Dünya deniz ticaret filolarında Liberya bandıralı gemiler her ne kadar tonaj bakımından birinci sırada bulunsalar da bu bandıra altında bulunan gemiler çoğunlukla başka ülke mensuplarına ve özellikle de Yunanistan ve A.B.D.’ye aittir. “Flag of convenience” (bayrak uygunluğu) dünya ticaret filolarının başka bir özelliğini oluşturmaktadır. Gemi sahiplerinin gemilerini bu ülke bandıraları altında çalıştırmalarının nedeni vergi, ücret gibi maliyet kalemlerinin daha düşük olmasıdır.

³⁰³ Tümertekin, **a.g.e.**, s. 157.

Ekonomik durumları ile deniz ticaret filoları arasında ilişki bulunan ülkelere Japonya en anlamlı örneği oluşturmaktadır. Japonya'nın deniz ticaret filosu hem sanayi için gerekli maddelerin ithalini ve hem de mamul maddelerin dağılımını kendi ticaret filoları ile sağlayarak ekonomisine önemli katkılarda bulunmaktadır. Bugün navlun piyasasını, Japonya tarafından kiralanmış gemilerin etkilediği, dünya deniz nakliyat çevrelerinde bütün ilgililerin bildiği ve kabul ettiği bir gerçektir. Japonya gittikçe artan deniz ticaret filosu ile kendi deniz nakliyatını Japon gemi sahiplerine ait gemilere yaptırmaktadır.

İngiltere ise dünya ticaret filosunun yarısından fazlasına sahip olmasına rağmen dünya ülkelerinin kendi ticaret filolarını geliştirerek dış ticaret taşımalarını bu filolarla yapmaya başlamasından dolayı İngiltere'nin deniz ticaret filosunun dünya içindeki payı azalmıştır.

Norveç deniz ticaret filosu II. Dünya Savaşı'ndan sonra büyük çapta tahrip olmasına rağmen savaşın sonradan hızlı bir toparlanma sürecine girerek 4. sırada yer almayı başarmıştır. Norveç'in 1970 yılının sadece ilk 7 ayında bu filosunun taşımacılığında elde ettiği net döviz geliri 680 milyon Kron yani yaklaşık 1,5 milyar TL'den fazla olmuştur.³⁰⁴

Yunanistan deniz ticaret filosunun bu derecede büyük olmasının nedeni ise başka ülke gemilerinin bu bayrak altında çalışmaları için sağlanan kolaylıklardır. Yunan deniz işletmeleri yıllardır Amerika'nın taşıma gücündeki boşluktan yararlanmasını bilmişlerdir. Liberya, Panama gibi vergi ve döviz hesapları ile diğer mükellefiyetler yönünden büyük kolaylıklar sağlayan ve uluslararası deniz ticâri taşımacılığı çevrelerinde *flag of convenience* veya *c heap flags* denilen bandıralar altında dolaşan Yunan armatörlerine ait gemiler dâhil edildiğinde Yunanistan ticaret filosu dünyanın en büyük ticaret filosu olarak karşımıza çıkar. Bu filo II. Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde uluslararası deniz ticâri taşımacılığında ortaya çıkan fırsatları çok iyi değerlendirilmesinden doğmuştur. Kıyısı olmayan İsviçre, yaklaşık Türkiye'nin yarısı kadar ticaret filosuna sahiptir. Japonya, kuruluşu 1948 gibi yakın bir tarihe giden İsrail, ülke ekonomisi neredeyse tamamıyla denizlere bağlı olan

³⁰⁴ Ferit Biren, "Milletlerarası Deniz Nakliyeciliğinin Bugünkü Durumu ve Gelişmeler", **Türkiye'de Milletlerarası Deniz Nakliyeciliği ve Geliştirilmesi İmkânları**, İstanbul, 1972, s. 57.

Norveç ve Yunanistan uluslararası deniz ticâri taşımacılığında çok büyük gelişmelere sahne olan ülkeler olarak değerlendirilmelidir.³⁰⁵

3.2.2. Dünya Deniz Ticaret Filosundaki Gelişmeler

Dünya deniz ticaret filolar ı ve deniz ticareti y ıldan y ıla belirli bir şekilde artmaktadır. Aslında deniz yolu ile yapılan ticâri taşımalar deniz filolar ından daha hızlı bir şekilde artmaktadır. Örneğin 1929 ile 1960 yılları arasında dünya deniz ticaret filolar ı 0,5 misli artmıştır; buna karşılık dünya denizlerinde taşınan yük 2,5 kat artmıştır. Bu duruma şkusuz modern gemilerin eskilere oranla daha büyük ve daha süratli olmalar ından ileri gelmektedir. Dünya deniz ticaret filolar ında tonaj ve hız bakımından meydana gelen değişimin yanı sıra gemilerin türlerinde de büyük değişimler olmuştur. İngiltere, A.B.D., Almanya ve Fransa'n ın Dünya ticaretinden aldıkları payları değerlendirdiğimizde 1913 ve 1938 yılları için İngiltere, A.B.D., Almanya ve Fransa ilk dört içinde yer etti ğini görmekteyiz. 1948'de ilk iki s ıra değişmemiş Fransa üçüncülü ğe Almanya ise dördüncülü ğe yerleşmiştir. 1962 yılında ise sıralama A.B.D., Almanya, İngiltere ve Fransa şeklinde gerçekleşmiştir.³⁰⁶

³⁰⁵ Müfit Özel, "Türkiye Öncelikle Denizci Bir Ülke Olmalıdır", **Denizati Dergisi**, Cilt: 1-4, 1975, s. 3.

³⁰⁶ Shepard B.Clough, **European Economic 17. History The Economic Development of Western Civilization**, New York 1968, s. 419.

Tablo 3.3: Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gelişmesi (1955–1982)

Yıllar	Milyon G.R.T.	Bir Önceki Yıla Göre Artış (%)
1955	97.1	3.2
1956	101.8	4.8
1957	106.8	4.9
1958	114.6	7.3
1959	121.4	5.9
1960	126.2	4.0
1961	132.4	4.9
1962	136.5	3.0
1963	142.4	4.3
1964	149.7	5.1
1965	157.2	5.0
1966	167.8	6.7
1967	178.7	6.5
1968	190.9	6.8
1969	208.4	9.2
1970	224.3	7.6
1971	243.9	8.7
1972	265.1	8.7
1973	286.7	8.1
1974	308.1	7.5
1975	342.2	11.1
1976	372.0	8.0
1977	393.7	5.8
1978	406.8	3.1
1979	413.0	1.7
1980	419.9	1.7
1981	420.8	0.2
1982	424.7	0.9

Kaynak: Erol Tümertekin, **Ulaşım Coğrafyası**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, No: 2053, 2. Baskı, Türkiyat Matbaacılık, İstanbul, 1987,s.160.

Dünya deniz ticaret filosu savaşlar ve ekonomik krizlere bağlı olarak dalgalanmalar göstermiştir. Bununla birlikte, II. Dünya Savaşı'ndan sonraki gelişme açıktır ve süreklilik göstermektedir. 1924 ve 1930'dan sonra ilk yıllardaki bunalım sırasında duraklama görülmüştür. II. Dünya Savaşı'nda bir miktar kayıp oldu ise de, yenilerinin inşası ile bu kayıplar telâfi edilmiştir. Dünya ticaret filosu 1969 yılında ilk büyük sıçrayışı gerçekleştirmiş, ikinci ve en önemli sıçrayış ise 1975 yılında olmuştur.

1970'li yılların ilk yarısında dünya genelinde ekonomik kriz başlamış, 1974 yılında hissedilir duruma gelmiştir. Ham petrol fiyatlarındaki artışlar sonucu maliyetler hızla yükselmiş, enflasyon ve işsizlik meydana gelmiştir. 1973–1979 yılları arasında iki petrol krizi yaşanmıştır.³⁰⁷ 1969 yılı ile 1975 yılları dünya deniz ticaret filosuna eklenen gemilerin tonajı bütün geçmiş yıllardan daha fazla olmuştur.

3.3. Türkiye'nin Uluslararası Deniz Taşımacılığındaki Gelişmeler ve Türk Deniz Ticaret Filosu

3.3.1. Uluslararası Deniz Taşımacılığımızdaki Gelişmeler

Sosyal ve ekonomik yapıdan bakıldığında gelişme içinde olan Türkiye'nin hızlı ve yeterli kalkınmasında uluslararası deniz ticaret filomuzun önemli katkıları bulunmaktadır. Deniz ticaret filomuzun gelişmesinin ülke ekonomisine olan katkısı, millî savunma gereklilerinin karşılanmasında, ihracatımızın gelişmesinde, kalifiye istihdam gücü yaratılmasında olduğu kadar döviz ikamesi ve döviz kaynağı oluşturması açısından da görülmektedir. Türkiye'nin ekonomisini geliştirmek, uluslararası deniz ticâri taşımacılığından ve buna bağlı olarak Türk ticaret filosunu önemli oranda arttırmaktan geçer. Bunu sadece dış ödemelerimizde yalnız tasarruf sağlayacak bir unsur olarak düşünmeyip dış ödemelerimize destek, geniş bir alana sahip kıyılarımızda iş hayatının ve trafiğinin canlanmasını; artan nüfusumuza yeni iş alanlarının açılması olarak da kabul etmeliyiz. Bunun yolu deniz taşımacılığımızı ve dolayısıyla deniz ticaret filomuzu, çağdaş ileri milletlerin norm ve standartlarına uygun hale getirmektir.

³⁰⁷ T.C.,Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, **21. Yüzyıla Girerken Denizciliğimiz**, Ankara, 1997, s. 52.

Türkiye ihracat ve ithalat taşımalarının yüzde %98'ini deniz yoluyla sağlayan bir ülkedir.³⁰⁸ Deniz yolları Türkiye'nin dış dünyası ile bağlantısında hayati önemi olan bir ulaştırma sektörüdür.³⁰⁹

Mevcut gemilerimizin sayısı, tonajları ve tipleri çal ışacakları hatlara göre seçilmemiştir. Günün tekni ği açısından da modern de ğillerdir. Jeopolitik yönden gelişmeye ve geliştirilmesine uygun olan ülkemiz deniz ticaretine gerekli olan önem verildiği takdirde döviz tasarrufu yanında ödemeler dengesi aç ıklarını karşılayan bir emniyet sübab ı görevini görebilir. Ülke ekonomisi yönünden ele al ındığında da, petrole ba ğımlı olan ülkemiz, uluslararası deniz ticârî taşımacılığı sayesinde maliyetlerde bir azalma sa ğlayabilir.³¹⁰ Uluslararası deniz ticârî taşımacılığımız gördüğü hizmetin niteli ği gere ği di ğer bütün sektörlerin faaliyetlerine ve verimliliklerine etki eden stratejik bir konuma sahiptir.

Gelişmiş ülkelerin menfaatleri, gelişmekte olan ülkelerin rekabeti hatta bazen düşmanca tutumları nedeniyle navlunlarla oynayarak, geciktirerek ülkemizin ihracat imkânlarını sınırlandırabilir, azaltabilir ve ithalat fiyatları nı yükseltip mal arz ını düşürerek yurt içi üretim faaliyetlerini sekteye u ğratabilir. Di ğer taraftan yabancı gemiler Türkiye'nin taşıma talebini her zaman karşılamak üzere hazır olmayabilirler. Şayet yabancı şirket gemileri o dönemde tam kapasite çal ışıyorsa, Türkiye'nin talebini karşılamak için ya gemi kiralama ya da gemi satın alma yolunu seçecektir ki; böyle bir durumda ald ıkları riskin karşılığında yüksek navlunlar talep etmesi kaçınılmaz bir sonuçtur.³¹¹ Kısa vadede uluslararası arenada etkinli ğimizin ve pazarlık gücümüzün artmasını istiyorsak uluslararası millî taşımacılığımızı geli ştirmemiz gerekmektedir. Millî taşımacılığımızın gelişmesi millî filonun geli ştirilmesinden geçer. Millî filonun geli ştirilmesi ile gemi in şa ve onar ım sanayi ise ayrılmaz bir bütündür. Biri olmadan di ğeri olmaz. Tersanelerimizin geli ştirilmesi sadece

³⁰⁸ Teoman Özalp, " Türk Denizcili ği Nasıl Gelişebilir ", **Denizati Dergisi**, Cilt: 6, Say ı: 3, Temmuz 1976, s. 9.

³⁰⁹ Kemal Kafalı, "Türkiye'nin Ulaştırma'da Genel yap ısı ", **İslam Konferansı Teşkilatı Üye Ülkeler Ulaştırma Bakanları 1. Toplantısı**, İstanbul, 1987, s. 236.

³¹⁰ Latif Çak ırıcı, "Yeni Ekonomik Politikalar Aç ısından Ulaştırmanın Sektörel Önceli ği", **Yeni Ekonomik Sorunlar Kar şısında Ulaştırma Sektörünün Sorunları**, Tebiat –Turizm, Ekonomi, Bilimsel Araştırma ve Tanıtma Merkez Yayını, s. 32.

³¹¹ Mahir Barutçu, "Türkiye'de Milletleraras ı Deniz Nakliyecili ğinin Geliştirilmesi Engellenen Ekonomik ve Mali Meseleler ve Bu Konuda Al ınması Gerekli Tedbirler." **Türkiye'de Milletleraras ı Deniz Nakliyecili ği ve Geliştirilmesi İmkânları**, Ty, s. 82-83.

ulusal taşımacılığımızın kalkınması için de ğil, aynı zamanda yabancı ülkelerle uluslararası taşımacılıkta rekabet edebilmek için de gereklidir.³¹²

Bu amaçla Türkiye'nin dünya ülkeleri ile gelişen ticaretindeki yükünü taşıyan Türk deniz ticaret filosunun yeterli tonajda tutulması, kalkınma planları ve sonrası dönemde temel hedeflerden biri olmuştur.

3.3.2. Türk Deniz Ticârî Filosundaki Gelişmeler ve Yapısal Analizi

Türkiye'nin uluslararası deniz ticârî taşımacılığında yer alan filo yetersizliği sebebiyle ithalat ve ihracatımızın ancak küçük bir kısmını kendi gemileriyle taşıyabilmektedir. Deniz ticaretindeki taşımacılıkta Türk gemilerinin etkin olması isteniyorsa bunun gerçekleştirilebilmesi için yeterli hacimde kaynak tahsis edilmeli ve en azından belirli bir dönem sonrasında filonun kendi kendini finanse ederek öz sermayesini oluşturabilmesi sağlanmalıdır.

Tablo 3.4'te, 1933–1974 arası sahipleri itibariyle özel ve devlet sektörüne ait 18 ve yukarı gross tonajlık gemilerin sayısı ve tonaj olarak dökümü verilmiştir.*

³¹² Teoman Özalp, **Deniz Ticaretimiz Nasıl Gelişir**, T.R.T., Ankara Radyosu, Saat, 21.15, 02.07.1971.

* Ayrıca Bilgi için Bkz. 1975-1995 Yılları Türlerine Göre Gemiler, Ahmet Kal'a, Sedat Murat, Ahmet Tabakoğlu, **Ulaştırma (1933-1996)**, İstanbul Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul İstatistikleri 10, İstanbul Araştırmaları Merkezi, 1998, s. 445.

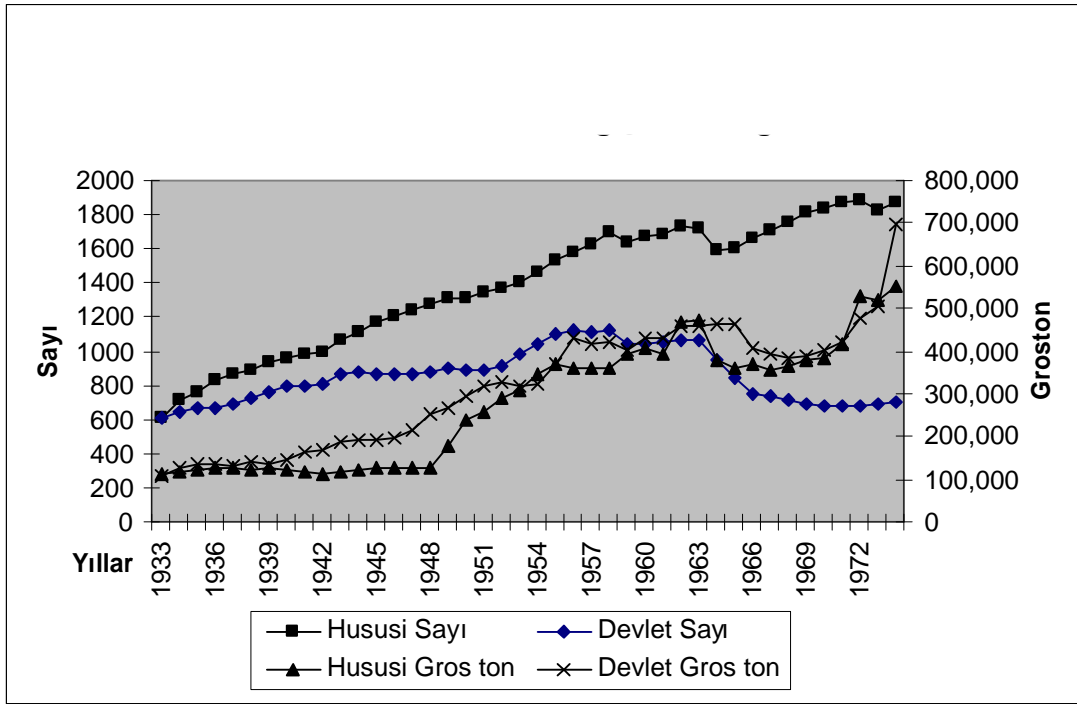
Tablo 3.4: Sahipleri İtibariyle 18 ve Yukarı Gross Tonilatoluk Gemiler (1933–1974)

Yıllar	Genel Toplam		Özel						Devlet					
	Sayı	Gross ton	Toplam		300 ve daha yukarı gross ton		18–30 gross ton		Toplam		300 ve daha yukarı gross ton		18–300 gross ton	
			Sayı	Gross ton	Sayı	Gross ton	Sayı	Gross ton	Sayı	Gross ton	Sayı	Gross ton	Sayı	Gross ton
1933	1.220	216.458	607	110.307	66	85.063	541	25.444	613	106.151	62	75.693	551	30.458
1934	1.356	247.103	709	119.149	65	89.877	664	29.272	647	127.954	68	95.763	579	32.191
1935	1.420	261.177	756	123.753	65	93.089	691	30.664	664	137.424	71	104.889	593	32.535
1936	1.494	261.072	831	126.300	65	94.067	766	32.233	663	134.772	69	102.086	594	32.686
1937	1.553	256.802	867	125.969	65	92.367	802	33.602	686	130.833	66	97.524	620	33.309
1938	1.617	263.159	889	123.716	62	88.685	827	35.031	728	139.443	71	105.235	657	34.208
1939	1.692	260.170	935	124.174	62	86.823	873	37.351	757	135.996	68	100.463	689	35.533
1940	1.746	268.631	954	123.827	59	84.907	895	38.920	792	144.804	72	107.361	720	37.443
1941	1.780	281.313	979	115.935	55	74.858	924	41.077	801	165.378	82	127.242	719	38.136
1942	1.803	283.314	992	114.617	52	72.358	940	42.259	811	168.697	84	130.057	727	38.640
1943	1.927	307.482	1.063	119.093	49	69.511	1.014	49.582	864	188.389	89	145.962	775	42.427
1944	1.991	315.083	1.113	123.089	51	68.511	1.062	54.578	878	191.994	90	147.950	788	44.044
1945	2.030	318.907	1.169	128.013	49	67.521	1.120	60.492	861	190.894	90	147.950	771	42.944
1946	2.069	322.325	1.206	127.018	48	65.019	1.158	61.999	863	195.307	91	151.603	772	43.704
1947	2.108	344.706	1.245	127.804	47	62.247	1.198	65.557	863	216.902	99	173.526	764	43.376
1948	2.152	380.109	1.271	127.843	47	60.742	1.224	67.101	881	252.266	107	207.884	774	44.382
1949	2.206	445.591	1.306	177.444	62	104.004	1.244	73.440	900	268.147	129	222.624	771	45.523
1950	2.197	534.876	1.312	239.231	75	165.542	1.237	73.689	885	295.645	138	250.834	747	44.811
1951	2.235	576.891	1.341	257.631	84	181.200	1.257	76.431	894	319.260	146	274.560	748	44.700
1952	2.287	616.801	1.371	290.214	97	212.969	1.274	77.245	916	326.587	154	279.531	762	47.056
1953	2.390	626.019	1.402	308.955	102	230.490	1.300	78.465	988	317.064	155	269.101	833	47.963
1954	2.501	668.740	1.464	345.081	114	263.278	1.350	81.803	1037	323.659	158	272.952	879	50.707
1955	2.631	738.322	1.527	367.937	119	282.020	1.408	85.917	1104	370.385	173	313.135	931	57.250
1956	2.704	790.198	1.579	358.015	113	269.582	1.466	88.433	1125	432.183	191	373.217	934	58.966
1957	2.730	778.110	1.624	361.871	112	270.400	1.512	91.471	1106	416.239	188	358.350	918	57.889
1958	2.812	782.627	1.691	362.248	110	267.979	1.581	94.269	1121	420.378	192	361.262	929	59.717
1959	2.679	798.912	1.638	394.786	109	299.858	1.529	94.928	1041	404.126	170	350.354	871	53.772
1960	2.722	837.156	1.677	408.119	109	307.603	1.568	100.516	1045	429.037	173	371.819	872	57.218
1961	2.738	824.155	1.688	394.705	101	292.359	1.587	102.346	1050	429.450	175	371.652	875	57.808
1962	2.803	925.906	1.736	467.878	109	362.024	1.627	105.854	1067	458.028	181	397.588	886	60.440
1963	2.785	931.798	1.723	473.969	109	367.619	1.614	106.350	1062	457.829	181	397.588	881	60.241
1964	2.541	842.636	1.594	379.960	97	292.793	1.497	87.167	947	462.676	175	404.070	772	58.606
1965	2.448	822.088	1.608	360.214	95	271.776	1.513	88.438	840	461.874	178	406.496	662	55.378
1966	2.408	773.431	1.656	368.256	103	246.731	1.533	121.525	752	405.175	173	355.268	579	49.907
1967	2.444	752.655	1.705	357.693	108	262.849	1.597	94.844	739	394.962	168	346.293	571	48.669
1968	2.464	745.844	1.753	364.211	109	263.182	1.644	101.029	711	381.633	157	344.997	554	46.646
1969	2.503	766.008	1.810	377.019	114	270.540	1.696	106.479	693	388.989	154	343.578	539	45.411
1970	2.520	787.641	1.839	385.717	118	276.359	1.721	109.358	681	401.924	153	357.447	528	44.477
1971	2.547	840.658	1.871	418.339	130	306.657	1.741	111.682	676	422.319	157	378.111	519	44.208
1972	2.558	1.007.008	1.882	528.252	132	413.850	1.750	114.402	676	478.756	164	435.182	512	43.574
1973	2.516	1.023.261	1.823	518.281	135	407.180	1.688	111.101	693	504.980	185	461.867	508	43.113
1974	2.570	1.252.148	1.869	554.011	148	437.301	1.721	116.710	701	698.137	193	654.433	508	43.704

Kaynak: 1933–1954, 1963–1965 yıllarındaki veriler, Kara ve Deniz Taşıtları Kabotaj, Milletlerarası Deniz Trafiki ve Nakliyatı, Yayın No: 529, Ankara, 1965, s. 95’den; 1955–1962 yıllarındaki veriler, İstatistik Yıllığı 1960–1962, Yayın No: 460, İstanbul, 1962, s. 482’den; 1966–1974 yıllarındaki veriler, Ulaştırma İstatistikleri 1973–1974, Başbakanlık DİE, Yayın No: 950, DİE Matbaası, Ankara, Temmuz 1981, s. 79’den alınarak derlenmiştir.

Buna göre ülkemizin uluslararası deniz ticaret filosunun durumu köklü bir yıllık gelişim seyri dikkate alınarak Tablo 3.4’te gösterilen değerler, Grafik 3.1 yardımıyla yorumlanmıştır. Grafiğin tetkikinden anlaşılacağı üzere, yıl bazında özel sektöre ait gemi sayısı sayıca artmakla birlikte, tonaj olarak da artış görülmektedir. Ancak, bu artışlar dünya taşımacılığında geçerli olan tonaja ulaşmaktan çok uzaktır. Tonajdaki artış filo sayısında meydana gelen artıştan daha yüksektir. Bunun sebebi zaman içerisinde gelişen teknolojiyle beraber gemi yapım tekniklerindeki gelişmeler ve buna bağlı olarak meydana gelen gemi başına taşıma kapasitelerindeki artıştır.

Grafik 3.1: Türk Ticaret Filosunun (1933–1974) Yılları Arasındaki Hususi ve Devlet Sektörü Açısından, Sayı ve Gros ton Olarak Değişim Grafiği



Kaynak: Tablo 3.4’ten yararlanılarak derlenmiştir.

1933 yılında sayı olarak özel sektöre ait gemi sayısı, kamuya ait gemi sayısından daha azdır. 1934 yılında özel sektöre ait gemi sayısı kamu sektörüne ait gemi sayısını geçmiştir ve bu durum izleyen yıllarda daha da artmıştır. 1953–1954 yıllarında boşaltılan yükün Türk bandıralı gemiler tarafından taşıma yüzdesi 32.54’den 40.67 yükselmiştir. 1959–1962 arasındaki yıllarda ise 41.83’den 26.65’e düşmüştür. Bu dönem devletçiliğe tepki dönemidir. Özel sektörün gemi sayısındaki

artış doğrusal bir trend izler. Kamu sektörünün gemi sayısındaki artış özel sektördeki artıştan çok daha düşüktür. Kamu sektörünün gemi sayısı belirli yıllar haricinde 1963 yılına kadar artma eğilimindedir. Ancak 1963 yılından itibaren sayıca azalış trendine yönelmiştir. Özellikle 1964'ten itibaren sürekli azalış eğilimindedir.

1934 yılından 1961 yılına kadar devlet sektöründe groston olarak bir üstünlük söz konusudur. Bu üstünlük 1950'nin sonuna kadar bariz bir şekilde kendini hissettirmiştir. Devlet sektöründeki artış oranı özel sektöre göre çok daha fazladır. Buradan şu sonuca ulaşılabılır: Türkiye'nin deniz ticâri taşımacılığında 1954 yılına kadar devlet sektöründeki gemiler özel sektöre göre daha fazla bir pay almıştır. 1954 yılından itibaren bu üstünlük tedricî olarak özel sektör lehine dönüşmüştür. Bu duruma bağlı olarak da yavaş yavaş deniz taşımacılığındaki ağırlık özel sektör gemilerine doğru kaymıştır.

1950 ve 1964 seneleri arasında 127.613.470 \$ tutarında gerek kamu, gerekse özel sektörün gemi satın alınması için yapılan iş olduğu küçümsenmeyecek miktarda bir yatırım söz konusudur. Ancak bu yatırımların önceden tespit edilmiş bir deniz ticaret politikasının olmayışı nedeniyle plansız yapılması uluslararası rekabete elverişsiz bir filo meydana getirilmesine sebep olmuştur.³¹³ Birinci (1963–1967) ve İkinci Plan (1968–1972) dönemlerinde Türk deniz ticaret filosu gerek kamu ve gerekse özel sektör olarak önemli tonaj kayıplarına uğramıştır.

Deniz ticaret filosunun kamu ve özel sektör ayrımını incelendiğinde kamu sektörüne ait gemiler sayıca filonun %34,4'ünü, tonaj olarak %23,1'ini oluşturmaktadır. 1974 yılında bu oran sırasıyla %37,9 ve %27,7'dir. Görüldüğü gibi filomuzda özel sektöre ait gemilerin payı giderek artmaktadır.³¹⁴

Ülkemiz deniz ticaret filosunun (1924–1971) yılları arasındaki gelişimi Tablo 3.5'te gösterilmiştir. Bu tablodan yararlanarak uluslararası deniz ticâri taşımacılığımız üzerinde doğrudan etkisi olan kararlar ve olaylarla filo arasındaki ilişkiler belirlenmeye çalışılmıştır.

³¹³ Nejat Odman, **Ulaştırma Bakanlığına 28.11.1968 Yılında Yazdığı Türk Deniz Ticaretinin Geliştirilmesi Konusundaki Tebliğin Nüshası**, Ankara, 1968, s. 66.

³¹⁴ "Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi", **Deniz Ticareti Dergisi**, İstanbul ve Marmara Bölgesi Deniz Ticaret Odası Yayın Organı, Yıl: 3, Sayı: 11, 1986, s. 8.

Tablo 3.5: Türk Deniz Ticaret Filosu ve Başlıca Ülkelerin Ticaret Filoları (1924–1971)

Yıllar	Türkiye	Almanya	İngiltere	Danimarka	Fransa	Hollanda	İspanya	İsveç	İtalya	Norveç	Yugoslavya	Yunanistan	Japonya	Arjantin	Amerika Birleşik Devletleri		Kanada	Panama
															Toplam	Büyük Göller		
1924	99	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1927	114	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1928	197	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1929	194	(3)	(1)	-	(5)	-	-	-	-	(4)	-	-	(2)	-	-	-	-	-
1930	177	4.199	20.322	1.072	3.471	3.079	1.207	1.594	3.262	3.663	302	1.391	4.317	298	13103	2.458	1.235	75
1931	179	4.226	20.194	1.133	2.513	3.111	1.212	1.679	3.274	4.062	361	1.398	4.276	303	12.794	2.438	1.344	131
1932	178	4.143	19.562	1.171	3.508	2.957	1.250	1.691	3.331	4.164	381	1.470	4.255	312	12.766	2.445	1.374	138
1933	188	3.888	18.592	1.160	3.470	2.759	1.218	1.658	3.093	4.078	374	1.417	4.258	318	12.563	2.474	1.331	287
1934	193	3.680	17.630	1.101	3.260	2.612	1.164	1.597	2.875	3.980	357	1.507	4.073	316	12.303	2.508	1.316	271
1935	199	3.693	17.298	1.099	2.989	2.554	1.164	1.541	2.838	3.967	347	1.711	4.086	317	12.145	2.480	1.295	137
1936	196	3.708	17.183	1.134	2.973	2.507	1.146	1.507	3.057	4.054	372	1.801	4.216	306	11.905	2.471	1.291	429
1937	195	4.928	17.436	1.118	2.844	2.631	1.044	1.494	3.174	4.347	379	1.855	4.475	293	11.788	2.441	1.257	512
1938	221	4.232	17.675	1.130	2.881	2.852	948	1.571	3.259	4.613	386	1.899	5.007	281	11.404	2.467	1.212	611
1939	224	4.483	17.891	1.175	2.934	2.970	902	1.577	3.425	4.834	410	1.781	5.630	291	11.362	2.452	1.223	718
1942	192	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1943	183	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1944	205	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1945	189	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1946	184	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1947	220	591	17.848	1.024	2.315	2.437	1.130	1.829	1.301	3.761	172	1.027	(6)	571	32.423	2.257	1.870	1.702
1948	241	428	18.025	1.123	2.786	2.737	1.147	1.973	2.100	4.261	202	1.286	1.024	683	29.165	2.264	2.007	2.716
1949	312	300	18.093	1.170	3.070	2.990	1.193	2.048	2.443	4.916	209	1.329	1.564	814	27.814	2.256	2.097	3.030
1950	495	460	18.219	1.269	3.206	3.109	1.190	2.048	2.580	5.456	215	1.349	1.841	914	27.513	2.289	1.931	3.361
1951	497	-	(2)	-	(5)	-	-	-	-	(3)	-	-	-	-	(1)	-	-	(4)
1952	490	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1961	497	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1962	518	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1963	523	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1964	521	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1965	545	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1966	525	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1967	563	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1968	600	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1969	644	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1970	682	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1971	699	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Kaynak, İstatistik Yıllığı, 1951, Cilt: 19, Yayın 332, Ankara, 1951, s. 513, 514; Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı, Cilt: 15, Yayın No: 255, Hüsnütabiat Basımevi, İstanbul, 1946, s.507. (1942–1943) filosu; Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı, Cilt:16, Yayın No: 285, İstanbul, 1948, s. 559; T.C. İstanbul Sanayi Ticaret Odası Mecmuası, Numara:3, Sene: 1929 Mart, s. 305; T.C. İstanbul Sanayi Ticaret Odası Mecmuası, Numara: 2, Sene 1930 Şubat, s. 4; İstatistik Yıllığı 1952, T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, Cilt 20, Yayın 342, Ankara 1952, s. 498; İstatistik Yıllığı 1953, T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, Cilt 21, Yayın 360, Ankara 1953, s. 560'dan yararlanılarak derlenmiştir.

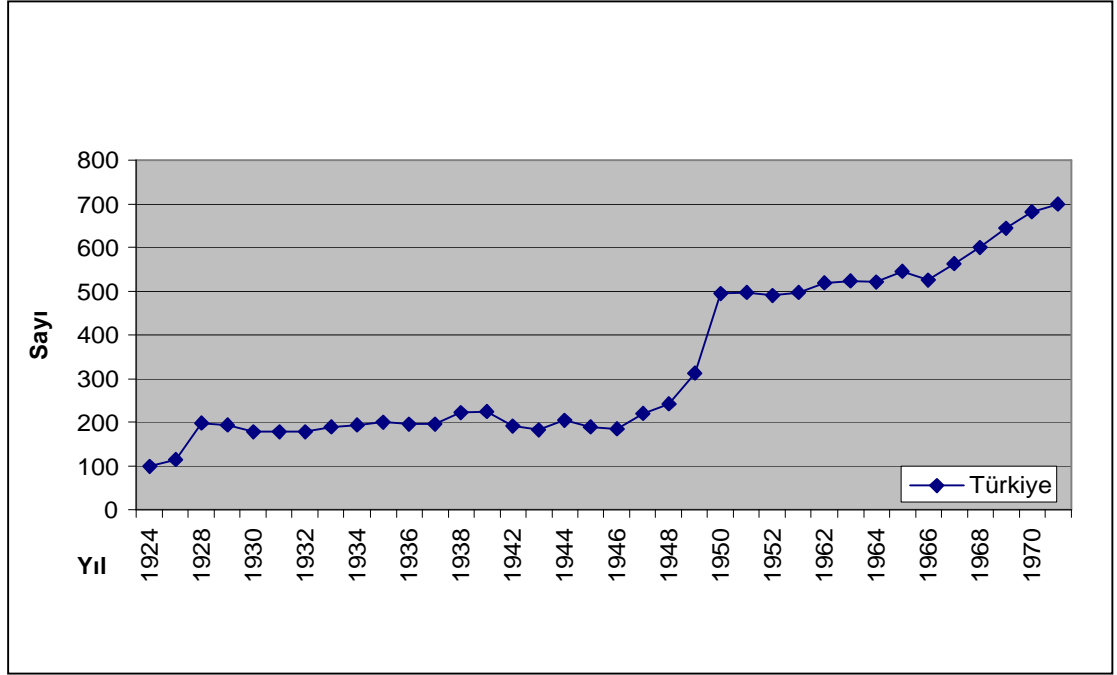
Tablo 3.5'ten görüleceği üzere Türk ticaret filosu sayıca artmıştır. Türk deniz ticaret filosu dünya deniz ticaretindeki bunalım sonucunda ortaya çıkan kullanılmış gemi fiyatlarındaki düşüşten yararlanarak, son yıllarda hızlı bir gelişme eğilimi yakalamıştır. Ancak bu artışa rağmen dünya ticaret filoları içinde geçerli bir yere sahip olmaktan uzaktır.

Türkiye'nin dış ticaret hacminin getireceği koşullar uzun vadede dikkate alınarak planlamalarda deniz ticaret filosuna gerekli yatırımları tahsis etmek şarttır. Filo kapasitesinin artmasına yönelik politikaların ülke ekonomisine olan katkısı kısa dönemde küçümsenmeyecek kadar fazladır.³¹⁵

1930–1950 arasındaki dönemde yabancı ülkelerin deniz ticâri filolarına bakacak olursak 1930 yılında sıralamada ilk beş'e giren ülkeler: İngiltere, Japonya, Almanya, Norveç ve Fransa'dır. Dikkat edilirse ilk beş'e girenlerin hepsi sanayileşmiş ülkelerdir. Türkiye ise 17 ülke arasında ancak 16. sıradadır. 1950 yılında ise İngiltere ticaret filosundaki ciddi kayıplara uğrayarak ilk sıradaki yerini ABD'ye kaptırarak ikinci sıraya gerilemiştir. İngiltere'yi sırasıyla Norveç, Panama ve Fransa izler. Türkiye'nin filo sayısı artmasına rağmen dünya ölçeğinde diğer ülke filolarına göre bu artış çok düşük düzeyde kalmıştır. Aşağıda 1924–1971 yıllarına yönelik Türkiye'nin gemi sayısı Grafik 3.2'ye aktarılarak Türk deniz ticaret filosunun gelişim trendi ve bu trend içinde meydana gelen kırılma noktaları saptanmış ve bunların nedenlerinin neler olabileceği analiz edilmiştir.

³¹⁵ Mustafa Süzer, "Dış Ticaretimizin Gelişmesinde Deniz Taşımacılığımızın Önemi", **Denizati Dergisi**, Yıl: 1, Sayı: 16, 1987, s. 26.

Grafik 3.2: Deniz Ticaret Filomuzun Gelişim Seyri (1924–1971)



Kaynak: Tablo 3.5'ten yararlanılarak derlenmiştir.

Grafikte 1924–1927, 1946–1950, 1966–1972 arası yıllarda Türk deniz ticaret filomuzunda önemli gelişmeler görülmüştür. Bu dönemdeki gelişmeler ve dönüşümlerin incelenmesinde izlenen politikaların ve konjonktürün bunlar üzerindeki etkisinin göz ardı edilmemesi gerekmektedir.

1924–1927 arası yıllardaki dönem Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan güçlüklerin etkili olduğu ve liberal sanayileşme ve kalkınma politikasının güdüldüğü bir dönemdir.³¹⁶ Cumhuriyetin kuruluş yıllarında her alanda köklü değişiklikler meydana gelmiştir. Türk deniz ticâri taşınmacılığını ilgilendiren en önemli gelişmelerden birisi Lozan Konferansı olmuştur. Söz konusu 3 yıllık süre içinde, mevcut gemilerden işe yarar durumda olanların onarımı, yurt dışından gemi alımı ve armatörlük yapmak isteyen müteşebbislere teşvik niteliğinde verilen avanslarla filonun biraz daha gelişkin bir yapıya kavuşturulmasına çalışılmıştır. Aynı şekilde 1923 yılında toplanan İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlardan birisi olan “Türk

³¹⁶ Demir Demirgil, “Türkiye Ekonomisi Dün-Bugün-Yarın”, **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, Sayı: 1, Mart 1985, s. 54.

armatörleri te şvik edilecektir”³¹⁷ ibaresi ile 14 Nisan 1925 ve 618 sayılı limanlar kanununun yürürlüğe girmesi ve limanlarda inhisar şirketlerinin kuruluşu Türk ticaret filosunun sayısındaki artışın önemli nedenlerinden birisi olmuştur.* Nihayet 1 Temmuz 1926’da Kabotaj Kanunu’nun yürürlüğe girmesiyle Türk limanları arasında yük ve yolcu taşıma hakkının salt Türk vatandaşlarına tahsis edilmesi* filo gelişimimiz üzerinde son derece önemli yansımaları olan gelişmeler dizisidir.

1941 yılında Amerika’dan çok sayıda geminin çok ucuz fiyatla satın alınması³¹⁸ Türk ticaret filusunda uzun süren bir durağanlıktan sonra hareketlenme gözlenmesine neden olmuştur. 1946–1950 arasındaki yıllar savaş sonrası döneme denk gelir. II. Dünya Savaşı sonrası dönem deniz ticaret filosunun en çok büyüdüğü yıllar olmuştur. İkinci Dünya Savaşı’ndan önce Türk ticaret filosu 130.318 tonluk taşıma kapasitesine sahipken savaşın sona ermesiyle bu miktar 258.555 tona ulaşmıştır.³¹⁹ 1946 seçimlerinden sonra oluşan çok partili mecliste kurulan ve 7 Ağustos 1946 ile 10 Eylül 1947 tarihleri arasında görev yapan ilk hükümet olan Peker hükümetinin 7 Ağustos 1946 tarihinde okunan programında buraya kadar geliştirilen denizcilik politikası yeni bir içerik kazanır. “Çok yıpranmış olan devlet ve armatör tonajını tedrici olarak yenileyip arttıracaktır...”* İfadesi fiiliyatta gerçekten yerine getirilmiştir.

Bütün bu gelişmelerden sonra deniz ticaret filomuz önemli sıçramalara tanık olmuştur. 1946 yılında (18 Grt’dan yukarı) 2069 adet olan deniz taşıtları sayısı 1950 yılında 2197’ye, toplam kapasite ise 322.325 tondan 534.876 tona çıkmıştır. II. Dünya Savaşı’ndan sonra daha büyük tonajlı gemiler satın alınmıştır. Bu döneme kadar özel sektörü kapsayıcı tedbirler 1946 yılından itibaren tedricen kaldırılmış ve 1947 yılından başlamak üzere gemi ithalatında belirgin bir artış görülmüştür.

³¹⁷ Afet İnönü, **İzmir İktisat Kongresi**, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1982, s. 36–39; Ayrıca Bkz. 2. Bölüm, İzmir İktisat Kongresi ve Denizcilliğimiz.

* Ayrıntılı bilgi için Bkz., II. Bölüm Limanlar Kanunu ve Denizcilliğimiz.

* Ayrıntılı bilgi için Bkz., II. Bölüm Kabotaj Kanunu ve Denizcilliğimiz.

³¹⁸ DPT, **Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporları**, Deniz yolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Yayın No: 2, DPT: 1141-ÖİK: 135, Ankara, Aralık 1971, s. 3.

³¹⁹ Necmettin Olgaç, **Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış**, T.C., M.S. B. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul, 1952, s. 22.

* Ayrıntılı bilgi için Bkz., II. Bölüm, İsmet İnönü’nün Cumhurbaşkanlığı Dönemindeki Hükümet Programlarında Denizcilik ve Deniz Taşımacılığı Politikaları.

Meydana gelen bu gelişmenin en önemli sebebi, II. Dünya Savaşı sonrası Amerika başta olmak üzere birçok ülkenin savaşta kullanılan gemileri piyasaya ucuz olarak sürmeleridir.³²⁰ Bu dönem içerisinde Amerikalıların, savaş esnasında donanmaya ve deniz aşırı ülkelerde savaşan silahlı kuvvetlere yardımcı olması için yaptıkları gemileri alan * Türkiye'nin deniz ticâri taşıma filosundaki sığrayışın temelinde bu gelişme yatar.

1966–1972 arasında geçen yıllar ise planlı dönemlere rastlar. Kısa süren 1966/67 navlun oranları düşüşünden sonra Ekim 1967'de Mısır ve İsrail arasında çıkan savaş sebebi ile Süveyş kanalını kapatılmış ve 1975 yılına kadar açılmamıştır. Süveyş kanalının kapatılması ton-mil olarak talebin artmasına neden olmuştur. Navlun oranlarının yükselmesi hiç kuşkusuz yeterli gemiye sahip olmayan Türkiye'nin filo sayısında bir artışa sebep olmuştur. Denizcilik sektörünün genelde sağladığı istikrarlı kazanç sebebi ile 1967–73 yılları arasında gemi yatırımı için kredi veren bankaların sayısındaki artış, filomuzun büyümenin etkenlerinin başında gelir.

Türk deniz ticaret filusunda görülen gelişme eğilimi oldukça güçlüdür. Cumhuriyet, ticaret gemileri yapımında başarı yollarının adımlarını atabilmek için planlı kalkınma dönemini beklemek zorunda kalmıştır. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, gemi inşa sanayi bölümünde “yurtiçi gemi inşaat kapasitesi arttırılacak ve modernleştirilecektir, Türk ticaret filosunun genişletilmesi ve gençleştirilmesi amacıyla ve gemi inşa sanayimizin gelişmesini engellemek şartıyla kuru yük gemisi, büyük tanker ve özel tipteki deniz araçlarının ithalatı yapılabilecektir.” * İbaresini almaktadır. Bu yaklaşım uzun dönemde filo sayımızın artmasında son derece önemli olmuştur.

Gemi tipleri itibariyle dünya gemi teknolojisindeki gelişme eğilimlerini yeterli duyarlılıkta takip edilememesi Türkiye filosunun gelişmesi açısından bir engel teşkil eder. Bunun için özellikle dünya ölçüündeki bu alanda gerçekleştirilen yenilikler

²⁸ Yaşar Gürkök, **Yolcu ve Eşya Ulaştırmasında Özel Sektör ile Devlet Sektörünün Mukayesesi**, İstanbul, 1970, s. 258.

* Ayrıntılı Bilgi İçin Bkz., II. Bölüm Dünyanın Önde Gelen Ülkelerinin Filo Tonajları ile Türkiye'nin Filo Tonajları Açısından Karşılaştırılması.

* Detaylı bilgi için Bkz., DPT, **İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968–1972**, Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara, 1968, s. 529, 562.

özenle izlenmelidir. Hiçbir ülke, filosu ne kadar güçlü olursa olsun, kendi d iş ticaretinin tamamını millî gemileriyle taşımaya ekonomik bakımdan yeterli olamaz.

3.4. Türkiye’de Deniz Yoluyla Yük Taşımacılığı

3.4.1. Kabotaj Taşımacılığı

Kabotaj hakkı Türk karasular ında denizcilikle ilgili her türlü ticaret ve sanat faaliyetlerinin Türk yurttta şlarınca yapılmasını öngörür. Denilebilir ki, Cumhuriyetle birlikte kazan ılan bu hak, bugünkü Türk denizcili ğinin temel ta şını olu şturur. Uluslararası deniz ticârî ta şımacılığımızın bugünkü gemi varlı ğı kabotaj hakk ı sayesinde. Kabotajdan önce Türk armatörleri gemi armatörü olmaktan çok bir mavna ya da taka sahibi durumundayd ılar.³²¹ Karayollar ı a ğının Cumhuriyet’in ilk yıllarında yayg ın olmay ışı kabotaj ta şımalarının Türk ekonomisi içinde deniz taşımacılığının etkinli ğini arttırmıştır. Ancak daha sonraki y ıllarda ekonominin iç yükünü karayolu ta şımacılığı alm ıştır. Bu durum Kabotaj ta şımacılığının Türk ekonomisi içinde zaten kötü olan durumunu daha kötüye çekmiştir.

En ucuz ve ekonomik ta şıma sistemi olan deniz ta şımacılığının ülkemiz ithalat ve ihracat ta şımalarında bu derecede büyük a ğırlığına kar şın, kabotaj taşımacılığı %3,6 gibi çok dü şük bir orandadır.³²² Ayrıca kabotaj ta şımacılığı ile ilgili sağlıklı bir veri kayna ğı yoktur. Yük ta şıması için verilen rakamlar genelde tahminlere dayalı olup güvenilirli ği belirgin olmayan de ğerlerdir. Bu nedenle çalışmamızın kapsamı dışında tutulmuştur.

3.4.2. Uluslararası Taşımacılık

Uluslararası taşımalar, ülkemiz limanlarında yüklenen ve boşaltılan ihracat ve ithalat yükleri yanında, limanlarımızdan yüklenen ve boşaltılan başka ülkelere ait transit yükler ve ülkemiz d ışında üçüncü ülkelerin limanları arasında deniz ticaret filomuza ait gemilerle yapılan taşımaları kapsamaktadır.³²³

Türkiye’de uluslararası deniz ta şımacılığının geliştirilmesi için yeterli bir ticaret filusunun temin edilmesi ve mevcut filonun modernize edilmesi gereklidir.

³²¹ Metin Mentemış, “Kabotaj Hakkı Korunma Bekliyor”, **Milliyet Gazetesi**, 1 Temmuz 1980.

³²² TC. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, **Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007–2013**, Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 1993, s. 1.

³²³ Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu**, Yayın No: 36, İstanbul, 1994, s. 149.

Ülkemiz açısından uluslararası deniz taşımacılığı sadece ihracat ve ithalat talebinden kaynaklanan taşımaların yanı sıra özellikle savaş dönemlerinde gerekli ham maddeyi taşıyabilecek bir millî ticaret filosu ve yetişmiş deniz adamlarına ihtiyaç vardır.

Uluslararası krizlerin söz konusu olduğu yıllarda gelişmiş ülkelerin hammadde stoku yapmaya yönelmeleri ve bu maddeleri genellikle gelişmemiş ülkelerden ithal etmeleri bir yandan ham madde ve zirâî ürünlerin fiyatlarını arttırırken diğer yandan taşıma talebini arttırmaktadır. Böyle dönemlerde gelişmekte olan ülkelerin ithal mallarına olan ihtiyaçları devam edecek ve döviz sağlamak çok önemli bir sorun olarak ortaya çıkacaktır. Hem uluslararası taşıma faaliyetini sürdürmek ve hem de döviz girdisi sağlamak için, gelişmekte olan ülkelerin yeterli ve günün şartlarına uygun bir deniz ticaret filosuna sahip olması gereklidir. Bu açıdan Türkiye'nin bu pastadan mutlaka payını arttırıcı yönde gerekli önlemleri alması gerekmektedir. Bunun için yapılacak önerilerde bölümün sonunda detaylı olarak yer verilecektir.

3.5. Türk Deniz Yolu Taşımacılığının Dış Ticaretteki Gelişimi (1950–1980)

Uluslararası taşımalarımızın büyük çoğunluğunu deniz yoluyla yapan gemilerimizin ülke ekonomisine katkısı son derece önemlidir. Bu açıdan uluslararası deniz ticârî taşımacılığımızın analiz edilmesi büyük önem taşımaktadır. Deniz yolu taşımacılığı için uluslararası ithalat ve ihracat taşımaları bazında yapılan geçmişe yönelik sayısal bir analiz, uluslararası deniz ticârî taşımacılığının hem bütünüyle konumunu ortaya koymakta ve hem de eksikliklerin tespit edilip bunların giderilmesinde yardımcı olabilecektir. Uluslararası deniz ticârî taşımacılığı hakkında ülkemizde doğru ve sağlıklı kararlar verilebilmesi ancak sistematik olarak sayısal verilerin ortaya konulması ve sonuçların değerlendirilmesi ile mümkün olacaktır. Bu konuda tek bilimsel seçenek bu konuda yapılacak hesaplamalarla ortaya koyulan istatistiksel verilerdir.

Türkiye'nin denizyolu ile yaptığı fiili dış ticaret yüklerinin taşınmasında Türkiye İstatistik Kurumu'nda bulunan geniş kaynaklardaki istatistikî veriler ile Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde bulunan çeşitli istatistikî veriler dikkate alınarak 1950–1980 arasında, Türkiye'nin denizyolu ile yaptığı fiili dış ticaret yükleri(ithalat

ve ihracat miktarı ile limanlarımızdan yüklenen ve boşaltılan yük miktarlarına ulaşılmış ve bu verilerden hareket edilerek aşağıdaki Tablo 3.6 düzenlenmiştir.

Limanlarımızdan boşaltılan ve yüklenen yük miktarlarından, boşaltılan yükten ithalatımızı, yüklenen yükten ihracat rakamlarımızı çıkarttığımız zaman özellik arz eden ithalat rejimi ve özellik arz eden ihracat rejimi rakamlarına ulaşırız. Formülleştirecek,

—Özellik Arz Eden İthalat Rejimi = (Limanlarımızdan Boşaltılan Yük Miktarı) - (Fiili İthalat),

—Özellik Arz Eden İhracat Rejimi=(Limanlarımızdan Yüklenen Yük Miktarı) - (Fiili İhracat),

Burada bahsi geçen özellik arz eden dış ticaret taşımaları a) Transit ticaret b) Dâhilde işleme rejimi c) Geçici ithalat rejimi d) Antrepo rejimi e) Serbest bölge rejimlerinden oluşur. * Burada bizi direkt olarak ilgilendiren husus bunlar dışında kalan ve gümrüklerimizden giren ithalat ve çıkan ihracat taşımalarını bütüğe altın almaktır.

Tablo 3.6: Türkiye'nin Denizyolu Dış Ticaretine İlişkin Rakamlar (1950–1980)

Yıllar	İhracat			İthalat			Özellik Arz eden İthalat Rejimi= Limanlarımızdan Boşaltılan Yük Miktarı-Fiili İthalat (Ton)	Özellik arz eden İhracat Rejimi= Limanlarımızdan Yüklenen Yük Miktarı-Fiili İhracat (Ton)	Limanlarımızdan Boşaltılan Yük Miktarı Dağılımı		Limanlarımızdan Yüklenen Yük Miktarı Dağılımı		(11)Limanlardan Boşaltılan Toplam Yük Miktarı (Ton)	(12) Limanlardan Yüklenen Toplam Yük Miktarı (Ton)	(1) Boşaltılan Yükün Türk Bandıralı Gemiler tarafından Taşıma ¹ %	(2) Boşaltılan Yükün Yabancı Bandıralı Gemiler tarafından Taşıma ² %	(3) Yüklenen Yükün Türk Bandıralı Gemiler tarafından Taşıma ³ %	(4) Yüklenen Yükün Yabancı Bandıralı Gemiler tarafından Taşıma ⁴ %	(5) Dış Ticaret Hacmi İçinde Türk Gemilerinin Taşıma ⁵ %	(6) Dış Ticaret Hacmi İçinde Yabancı Gemilerin Taşıma ⁶ %
	Miktar (ton)	TL	\$	Miktar (ton)	TL	\$			(7)Türk Bandıralı Gemilerin Taşıdığı Miktar (Ton)	(8)Yabancı Bandıralı Gemilerin Taşıdığı Miktar (Ton)	(9)Türk Bandıralı Gemilerin Taşıdığı Miktar (Ton)	(10)Yabancı Bandıralı Gemilerin Taşıdığı Miktar (Ton)								
1950	1.488.312	799.859	285.664	985.329	737.587	263.424	1.957.983	3.042.576	1.148.765	2.297.530	805.581	3.222.324	3.446.295	4.027.905	33,33	66,67	20,00	80,00	25,01	73,335
1951	1.681.246	1.125.840	402.086	1.505.436	879.429	314.082	4.534.986	3.271.956	2.072.077	4.144.155	796.232	3.981.160	6.216.232	4.777.392	33,33	66,67	16,67	83,33	25	75
1952	2.141.374	1.556.575	555.920	2.436.998	1.016.158	362.914	1.289.024	2.660.297	1.143.466	2.284.932	446.323	2.231.615	3.428.398	2.677.938	33,35	66,65	16,67	83,33	25,01	74,99
1953	2.631.248	1.491.093	532.533	2.456.235	1.108.971	396.061	258.777	240.940	940.325	1.949.700	339.081	2.358.094	2.890.025	2.697.175	32,54	67,46	12,57	87,43	22,555	77,445
1954	2.572.269	1.339.404	478.359	2.155.079	937.787	334.924	22.447	60.167	1.055.184	1.539.532	434.855	1.780.394	2.594.716	2.215.249	40,67	59,33	19,63	80,37	30,15	69,85
1955	3.147.936	1.393.384	497.637	1.792.226	877.370	313.346	295.504	181.373	1.327.526	2.115.914	793.988	1.179.611	3.443.440	1.973.599	38,55	61,45	40,23	59,77	39,39	60,61
1956	1.899.365	1.140.553	407.340	2.010.231	853.972	304.990	545.279	374.144	872.038	1.562.606	823.660	1.560.715	2.434.644	2.384.375	35,82	64,18	34,54	65,46	35,18	64,82
1957	2.342.532	1.111.951	397.125	1.741.532	966.608	345.217	779.139	289.608	1.158.259	1.963.415	870.502	1.160.638	3.121.674	2.031.140	37,10	62,90	42,86	57,14	39,98	60,02
1958	1.452.804	882.275	315.098	1.600.007	692.358	247.271	730.535	637.760	792.338	1.391.001	605.231	1.632.536	2.183.339	2.237.767	36,29	63,71	27,05	72,95	31,67	68,33
1959	2.420.927	1.315.950	469.982	2.071.160	990.636	353.799	—120.187	1.067.219	962.369	1.338.371	678.529	1.459.857	2.300.740	3.138.379	41,83	58,17	21,62	78,38	31,725	68,275
1960	2.161.855	2.213.749	467.541	2.158.466	1.721.168	320.731	1.131.355	58.288	1.263.755	2.029.455	748.503	1.468.251	3.293.210	2.216.754	38,37	61,63	33,77	66,23	36,07	63,93
1961	3.120.874	4.585.129	507.205	2.055.192	3.120.659	346.740	1.055.695	41.579	1.279.309	2.897.260	607.293	1.489.478	4.176.569	2.096.771	30,63	69,37	28,96	71,04	29,795	70,205
1962	4.883.095	5.599.802	619.447	2.317.890	3.430.777	381.197	456.464	820.495	1.422.852	3.916.707	621.435	2.516.950	5.339.559	4.516.222	26,65	73,35	24,69	75,31	25,67	74,33
1963	5.457.483	6.216.051	687.616	2.130.998	3.312.781	368.087	—264.546	13.202	3.572.784	1.650.153	1.576.584	3.646.353	5.222.937	5.222.937	68,41	31,59	30,19	69,81	49,3	50,7
1964	4.818.353	4.878.041	537.229	2.619.898	3.696.942	410.771	549.031	795.127	1.924.216	3.443.168	482.663	2.922.407	5.367.384	3.415.070	35,85	64,15	14,13	85,87	24,99	75,01
1965	4.993.114	5.193.332	571.953	2.661.108	4.173.643	463.738	457.303	498.111	2.237.149	3.213.268	737.493	2.421.726	5.450.417	3.159.219	41,05	58,95	23,34	76,66	32,195	67,805
1966	5.306.423	6.521.885	718.269	2.564.194	4.414.570	490.508	735.639	192.168	2.371.368	3.670.694	502.276	2.254.086	6.042.062	2.756.362	39,25	60,75	18,22	81,78	28,735	71,265
1867	4.958.384	6.216.794	684.669	2.022.703	4.701.007	522.334	2.187.255	414.268	2.098.012	5.824.603	472.208	7.922.615	2.436.411	26,48	73,52	19,38	80,62	22,93	77,07	
1968	6.234.850	6.934.025	763.659	2.181.675	4.467.771	496.419	852.207	459.296	2.693.752	4.393.305	551.874	2.089.097	7.087.057	2.640.971	38,01	61,99	20,90	79,10	29,455	70,545
1969	6.194.761	6.785.348	747.285	2.903.644	4.831.503	536.834	1.477.706	-33.428	2.483.583	5.188.884	521.827	2.348.389	7.672.467	2.870.216	32,37	67,63	18,18	81,82	25,275	74,725
1970	7.033.710	9.598.122	885.779	3.113.101	6.407.703	588.476	1.242.666	318.066	2.780.886	4.622.876	606.723	2.560.076	7.409.672	3.166.799	37,53	62,47	19,16	80,84	28,345	71,655
1971	9.452.403	16.474.396	1.088.221	3.843.018	9.090.050	676.602	1.736.548	114.388	2.668.270	8.520.721	651.260	3.306.146	11.188.991	3.957.406	23,85	76,15	16,46	83,54	20,155	79,845
1972	11.742.053	21.564.071	1.507.977	5.455.970	11.875.876	884.969	489.153	-457.007	1.627.749	10.603.457	706.964	4.291.999	12.231.206	4.998.963	13,31	86,69	14,14	85,86	13,725	86,275
1973	13.615.419	29.083.450	2.036.656	5.292.424	18.037.430	1.317.083	2.458.803	—494.088	3.712.934	12.361.288	809.809	3.988.527	16.074.222	4.798.336	23,10	76,90	16,88	83,12	19,99	80,01
1974	17.391.769	52.310.852	3.719.715	4.513.206	21.197.287	1.532.182	242.453	—208.118	6.448.937	11.181.285	942.309	3.622.779	17.630.222	4.305.088	36,58	63,42	21,89	78,11	29,235	70,765
1975	16.035.200	68.987.087	4.738.559	4.092.727	20.075.054	1.401.075	1.713.674	—316.847	9.667.325	8.081.549	767.712	3.008.168	17.748.874	3.775.880	54,47	45,53	20,33	79,67	37,4	62,6
1976	20.038.194	82.940.808	5.128.647	4.399.489	30.775.463	1.960.214	2.329.929	—421.186	6.537.659	15.830.838	1.021.770	2.956.533	22.368.497	3.978.303	29,23	70,77	25,68	74,32	27,455	72,545
1977	23.534.903	104.881.559	5.796.278	6.673.702	31.338.498	1.753.026	-3.018.529	2.541.966	5.617.730	14.898.644	1.488.609	5.185.093	20.516.374	6.673.702	27,38	72,62	22,31	77,69	24,845	75,155
1978	20.115.611	113.290.058	4.599.024	6.540.629	55.357.837	2.288.163	70.893	10.684.921	6.728.752	13.457.752	1.376.338	15.849.212	20.186.504	17.225.550	33,33	66,67	7,99	92,01	20,66	79,34
1979	18.810.538	178.505.342	5.069.432	4.826.522	75.743.688	2.261.195	-3.330.868	22.383.285	7.380.469	14.760.937	4.534.968	22.674.839	22.141.406	27.209.807	33,33	66,67	16,67	83,33	25	75
1980	21.093.317	592.114.488	7.667.324	4.854.826	221.498.145	2.910.122	-1.357.121	17.310.533	7.894.478	11.841.718	5.541.340	16.624.019	19.736.196	22.165.359	40,00	60,00	25,00	75,00	32,5	67,5

*Özellik Arz eden Dış Ticaret Taşımaları

a) Transit Ticaret b) Dâhilde İşleme Rejimi c) Geçici İthalat Rejimi d) Antrepo Rejimi e) Serbest Bölge Rejimi., Detayl ı Bilgi İçin Bkz., **Gümrük Mevzuatı**, Gümrük Muayene Mevzuatı Derneği Yayınları, No: 04, İzmir, 2007, s. 12.

Kaynaklar: BCA, Fon Kodu: 030.10, Yer No: 24.135.09, Dosya No: 18275, (1923–1927); TC. Başvekâlet İstatistik Yıllığı, Üçüncü Cilt, İstatistik Umum Neşriyatından, Sayı: 9, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, s. 309. (1928); Harici Ticaret, Yıllık İstatistik 1935 Kısım 1, Maddeler ve Memleketler İtibarıyla İhracat ve İthalat, (Yenicezevi Matbaası, 1. Ankara 1940, s. 1–15 . (1929–1930); BCA, Fon Kodu: 030.10, Yer No:24.138.06, Dosya No:2076, Tarih 14.03.1938, s. 1 (1935); BCA, Fon Kodu:030.10, Yer No:24.137.09, Dosya No: 2067, Tarih: 09.02.1937, (1936); BCA, Fon Kodu:030.10, Yer No:24.139.1, Dosya No:2092, Tarih:08.02.1939. (1937); BCA, Fon Kodu:030.10, Yer No:24.139.05. Dosya No:2096, Tarih:06.02.1940, s.3. (1938) * İthalat Miktar ve Kıymet Rakamları bu kaynaktan sağlanmıştır; İstatistik Yıllığı, 1939–1940, Neşriyat No: 159, Hüsniyatı Basımevi, İstanbul, 1943, s. 272. (1939); BCA, Fon Kodu:030.10, Yer No:25.140.15, Dosya No:20111, Tarih:018.01.1941, s.3., (1940) * İthalat Miktar ve Kıymet Rakamları bu kaynaktan sağlanmıştır; Harici Ticaret Yıllık İstatistiki 1941, Kısım 3, Hususi Ticaret, Limanlar ve Hudutlar, Maddeler İtibarı İle İthalat ve İhracat, Ankara, 1942, Recep Ulusöğü Basımevi, s. VII–XIV. (1941); Dış Ticaret Yıllık İstatistik 1946 ve 1946 Aralık Aylığı, Kısım: 1, Maddeler ve Memleketler İtibarıyla İthalat ve İhracat, Akın Matbaası, Ankara, 1946, s. LXX, LXXI. (1942–1946) İthalat ve İhracat kıymetleri alındı; B.C.A.Fon Kodu:30.10.00, Yer No:25.142.17, Tarih 07.02.1947, s. 1. (1945–1946), Yılı İhracat ve İthalat Kıymeti ve Miktarı; T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü İstatistik Yıllığı 1959, Yayın No: 380, İstanbul, 1959, s. 496. (1953–1959); Bkz., “Türkiye'nin Ticaret Filosu”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 5–10, s. 42. (1968–1972) Boşaltma ve Yükleme Rakamları; T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı 1953, Cilt: 21, Yayın No: 360, Ankara, 1953, s. 466, 467. (1952); T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı 1952, Cilt: 20, Yayın No: 342, Ankara, 1952, s. 514, 515. (1951); T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı 1951, Cilt: 19, Yayın No: 332, Ankara, 1951, s. 454,455, (1950) * Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz Bölgesinin Yükleme ve Boşaltma Rakamları Toplamından Denizlerimizden Yapılan Genel Yükleme ve Boşaltma Rakamları Elde Edilmiştir; Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, İstatistik Yıllığı 1960–1962, Yayın No: 460, İstanbul, 1962, s. 497.(1960–1962); T.C. İstatistik Yıllığı 1968, DİE, Yayın No 580, Ankara 1969, s. 272, 273. (1966,1967); Türkiye İstatistik Yıllığı 1968 (Ek Yayın), Yayın No: 612, DİE, Ankara, 1970, s. 75. (1968); T.C. İstatistik Cep Yıllığı 1970, DİE, Ankara, 1970, s. 219. (1969); T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü İstatistik Yıllığı 1981, 100. Yıl Özel Sayısı, Yayın No: 960, Devlet İstatistik enstitüsü matbaası, Ankara, Kasım 1981, s. 288, 289. (1940, 1947–1952, 1961, 1963–65, 1973, 1974); Bugün ve Gelecek İçin Deniz Ulaştırması Eğitimi, Alt Komisyon Raporu, İstanbul, Nisan 1974, s. 27. (1970); T.C. İstatistik Yıllığı 1979, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yayın No: 890, Devlet İstatistik Enstitüsü matbaası, Ankara, 1979, s. 290, 291. (1971,1972); Türkiye İstatistik Yıllığı 1977, Başbakanlık DİE, s. 280,281, (1972–1976); Deniz Taşıtları Kabotaj ve Uluslararası Deniz Taşıması İstatistikleri 1975–1980, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, s. 32, 34. (1975–1980); Ulaştırma İstatistikleri, 1970, DİE, Yayın No: 717, DİE Matbaası, Ankara, 1970, s. 117, 118. (1970 yılı yüklenen ve boşaltılan yük)(28) Ulaştırma İstatistikleri, 1967–1969 Yayın No: 677, DİE matbaası, Ankara, 1973, s. 299, 301. (1969 yılı yüklenen ve boşaltılan yük); Ulaştırma İstatistikleri, 1966 DİE, Yayın No: 618, DİE matbaası, Ankara, 1970, s. 167. (1966 Yılı Yüklenen ve Boşaltılan Yük); Kara ve Deniz Taşıtları, Kabotaj ve Milletlerarası Deniz Trafiki ve Nakliyatı 1964, Yayın No: 516, Ankara, 1956, DİE Yayınları, s. 145.(1964 yılı Yüklenen ve Boşaltılan Yük); “Türkiye'nin Ticaret Filosu”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 5–10, s. 42. (1968–1972) Boşaltma ve Yükleme Rakamları; Başbakanlık DİE., Aylık İstatistik Bülteni 1980, I-IV, DİE Matbaası, Ankara 1980, s.29. (1976, 1977, 1978, 1979, 1980); Ba şbakanlık DİE., Aylık İstatistik Bülteni 1979, I-IV, DİE Matbaası, Ankara 1979, s. 31. (1973); Başbakanlık DİE., Aylık İstatistik Bülteni 1977, I-II, DİE Matbaası, Ankara 1977, s. 29. (1974, 1975); Turan Ziya, “Deniz Ticaretimizin Geliştirilmesi”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 5–10, 11.11.1974, s. 24; Gürkök Ya şar, İhracat Yönünden Denizyolu Ulaştırması, **Denizati Dergisi**, Cilt:5–10, 18.02.1974, s. 52; Necmettin Atken, **Ortak Pazar Denizcilik ve Türkiye**, Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Türk Denizcilik Semineri, Tebliğleri, İstanbul Ticaret Odası, 1972, s. 30; **Denizcilik Müsteşarlığı**, T.C.Başbakanlık Deniz İşleri Başkanlığı, Liman faaliyetleri ve Deniz Taşımacılığı, 1985, Ankara, 1986, s.20–22'den yararlanılarak derlenmiştir.

Uluslararası Deniz Ulaştırma İstatistikleri ve Türkiye İstatistik Kurumu yayınlarındaki istatistiklerde Türk ve yabancı gemilerden yüklenen ve boşaltılan eşya miktarına yönelik 1950–1980 arasındaki yılları içeren dağınık veriler mevcuttur. Bu verilerden hareket ederek 1950–1980 arasındaki limanlarımızdan yüklenen ve boşaltılan yüklerin yüzde kaçının Türk ve yüzde kaçının yabancı bandıralı olduğunu gösteren Tablo 3.6'nın üzerinde 1, 2, 3 ve 4 numaralı sütunları aşağıdaki formüllerle tespit edilmiştir.

1) Limanlarımızdan Boşaltılan Yükün Türk Bandıralı Gemiler Tarafından Taşıma Yüzdesi =
Limanlarımızdan Boşaltılan Yükün Türk Bandıralı Gemiler Tarafından Taşıma miktarı X 100/
Limanlarımızdan Boşaltılan Toplam Yük Miktarı (Türk ve Yabancı Yük Miktarı Toplamı),

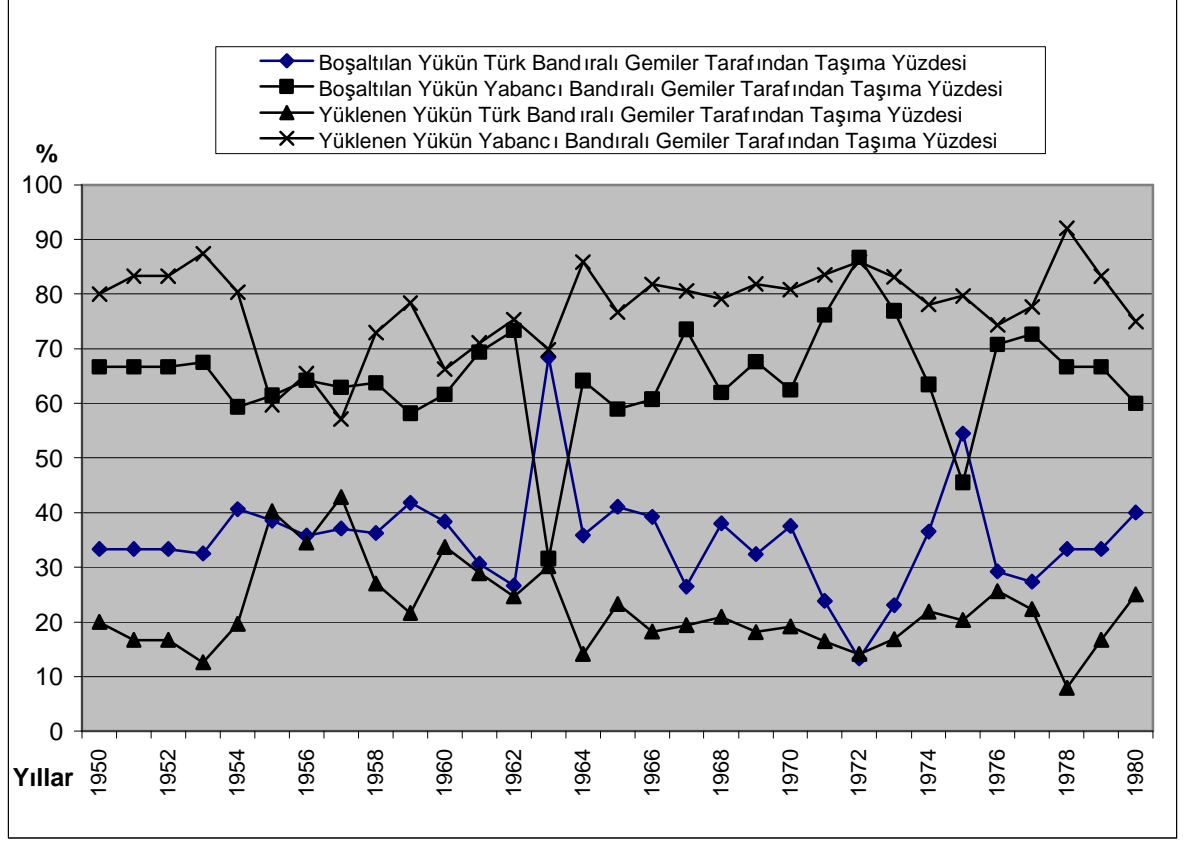
2) Limanlarımızdan Boşaltılan Yükün Yabancı Bandıralı Gemiler Tarafından Taşıma Yüzdesi = 100-Limanlarımızdan Boşaltılan Yükün Türk Bandıralı Gemiler Tarafından Taşıma Yüzdesi,

3) Limanlarımızdan Yüklenen Yükün Türk Bandıralı Gemiler tarafından Taşıma Yüzdesi =
Limanlarımızdan Yüklenen Yükün Türk Bandıralı Gemiler tarafından Taşınan Miktarı X 100/
Limanlarımızdan Yüklenen Toplam Yük Miktarı (Türk ve Yabancı Yük Miktarı Toplamı),

4) Limanlarımızdan Yüklenen Yükün Yabancı Bandıralı Gemiler Tarafından Taşıma Yüzdesi = 100- Limanlarımızdan Yüklenen Yükün Türk Bandıralı Gemiler tarafından taşıma yüzdesi,

Yukarıdaki formüller üzerinden hesaplanan bu değerler, Tablo 3.6'ya aktarılmış ve aşağıdaki grafik 3.3 üzerinde bir değerlendirme yapılarak yorumlanmıştır.

Grafik 3.3: Limanlarımızdan Yüklenen ve Boşaltılan Yükün Türk ve Yabancı Bandıralı Gemiler Tarafından Taşıma Yüzdesi



Kaynak: Tablo 3.6'daki 1,2,3 ve 4 no lu sütunlardaki rakamlardan düzenlenmiştir

Türkiye limanlarına yüklenen ve boşaltılan yükün yıllara göre incelendiğinde grafik 3.3'e göre Türk bandıralı ve yabancı bandıralı gemilerin hem ithalat hem ihracat içindeki taşıma payları inişli ve çıkışlı bir seyir izlediği görülür. 1959 yılında boşaltılan yükleri taşıyan Türk bandıralı gemilerin taşıdığı oran %41.83'tür. Bu dönem devletçiliğe karşı tepki dönemine denk gelir. Özel sermayenin uluslararası deniz ticâri taşımacılığında kullandığı gemileri satın almasının yansımalarıdır.³²⁴ Grafikte, boşaltılan yükü taşıyan Türk bandıralı gemilerin zirve yaptığı yıllar 1963'te %68.41 ile en yüksek düzeyine ulaşmıştır. 1963 yılı Birinci Beş Yıllık Planlı Dönemi içine girer. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, millî bir deniz ticaret politikamızın çekirdeği oluşturmak amacıyla yapılan ilk ciddi çalışmadır. Birinci planın ilk yılında boşaltılan yüklerin taşınmasında Türk gemilerinin aldığı yüksek payda ilk etapta

³²⁴ Yakup Kepenek ve Nurhan Yentürk, 7.Basım, İstanbul, Ekim 1995., s. 107.

Türkiye Ekonomisi, Remzi Kitapevi, Geliştirilmiş

olumlu etkisi olmuştur. Ancak zaman içinde gerçekleştirilen dönüşmede en büyük etken yaşlılık nedeniyle bazı gemilerin tasfiye edilmesidir. Taşıma kapasitesinde dönüşe sebep olan, bu durumdan dolayı istenilen nihai hedeflere ulaşamamıştır. 1975 yılında ise %54.47 ile ikinci en yüksek noktaya ulaşılmıştır. Gelişen sanayinin yarattığı taşıma talebindeki artış sebebiyle Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemiyle eşleşen 1975 yılında Türk gemilerinin taşımadaki payı artmıştır. Gelişen sanayimiz doğrudan taşıma kapasitesinin artırılmasını gerektirmiştir. İncelenen dönem aralığında Türk gemileri boşaltılan yükten ne kadar çok pay alırsa yabancı gemilerin almış oldukları yüzdelik pay oranı o derece az olur. Aralarda negatif yönlü bir ilişki söz konusudur.

İncelenen dönem içinde yüklenen yükün Türk bandıralı gemiler tarafından taşınma yüzdelerinin en yüksek olduğu yıl %42.86 ile 1957 yılıdır. En yüksek diğer yıl ise %40.23 ile 1953'tür. Bu iki yıl devletçiliğe karşı tepki dönemine rastlar. 1951–1957 döneminde ise 213.381 groston taşıma kapasitesine sahip 928 gemi daha filoya katılmıştır. En çok katılımın gerçekleştiği yıllar ise Türk bandıralı gemilerin en çok yük taşıdığı yıllardır. Grafiğe dikkat edilirse 1957 yılından sonraki yıllarda yüklenen yükleri taşıyan Türk gemilerinin paylarında genel seyir olarak küçük artışlar olmasına rağmen 1980 yılına kadar hiçbir zaman 1957'deki duruma ulaşamamıştır. İncelenen dönem aralığında Türk gemileri yüklenen yükten ne kadar çok pay alırsa yabancı gemilerin taşımadan almış oldukları yüzdelik pay oranı o derece az olur.

1950–1980 arasındaki dönem için gerçekleştirilen dış ticaret hacmi içinde Türk gemilerinin taşıma yüzdesi ile dış ticaret hacmi içinde yabancı gemilerinin taşıma yüzdesi Tablo 3.6'daki verilerden elde edilmiştir (7,8,9,10,11 ve 12 no'lu sütunlardaki verilerden 5 ve 6 no'lu sütunlar elde edilmiştir). Bu veriler aşağıda Grafik 3.4'te detaylı olarak analiz edilmiştir. Bulunan dış ticaret hacmi içinde Türk ve yabancı gemilerin taşıma yüzdeleri, ileride hesaplanacak olan navlun gelir ve giderleri üzerine uygulanarak, yıllar itibarıyla Türk ve yabancı gemilerin elde ettiği navlun paylarını tespit etmekte kullanılacaktır.

3.5.1. Türk ve Yabancı Bayraklı Gemilerle Yapılan Taşımalar

Bir ülkenin ithalat ihtiyacı ve ihracat potansiyeli varsa bunların yabancı bayraklı gemilerle taşınması elbette mümkündür. Ancak burada etkin faktörler işin ucuz, güvenilir ve zamanında yapılmasıdır. Ayrıca, taşıma talebini karşılamak üzere yabancı bayraklı gemilerin her zaman hazır olduğunu düşünmekte mümkün değildir. Yabancı şirketler ihtiyaç zamanında tam kapasite çalışıyorlar ise yeni doğan talebi karşılamak için gemi kiralama veya gemi satın alma yolunu seçeceklerdir ki; bu durumda göze aldıkları riskin karşılığında yüksek navlun talep etmeleri kaçınılmaz olur. Bu sebeple belirli bir ihracat politikasını, aksatmadan yürütebilmek için yeterli bir millî filo yaratmak şarttır.

Türkiye'nin ithalat ve ihracatının hangi oranlarda Türk ve yabancı gemilerle yapıldığı hakkında Türkiye İstatistik Kurumu Yayınlarında 1971 öncesi yıllara yönelik bilgi mevcut değildir. Ancak, bu yayınlardan Uluslararası Deniz Ulaştırması İstatistiklerinde ve Türkiye İstatistik Kurumu'ndaki istatistiklerde Türk ve yabancı gemilerle 1971–1980 arasındaki döneme yönelik çeşitli verilere ulaşılmıştır. Bu veriler tablo 3.6'da 5 ve 6 numaraları ile gösterilmiştir. 1950–1980 arasındaki dönem için gerçekleştiren dış ticaret hacmi içinde Türk gemilerinin taşıma yüzdesi ile dış ticaret hacmi içinde yabancı gemilerinin taşıma yüzdesinin, transit ticareti ihtiva edebileceği dikkate alınmıştır. Fakat transit ticaretin iki yönlü olduğunu dikkate almak kaydıyla bu verileri kullanmakta sakınca görülmemiştir.

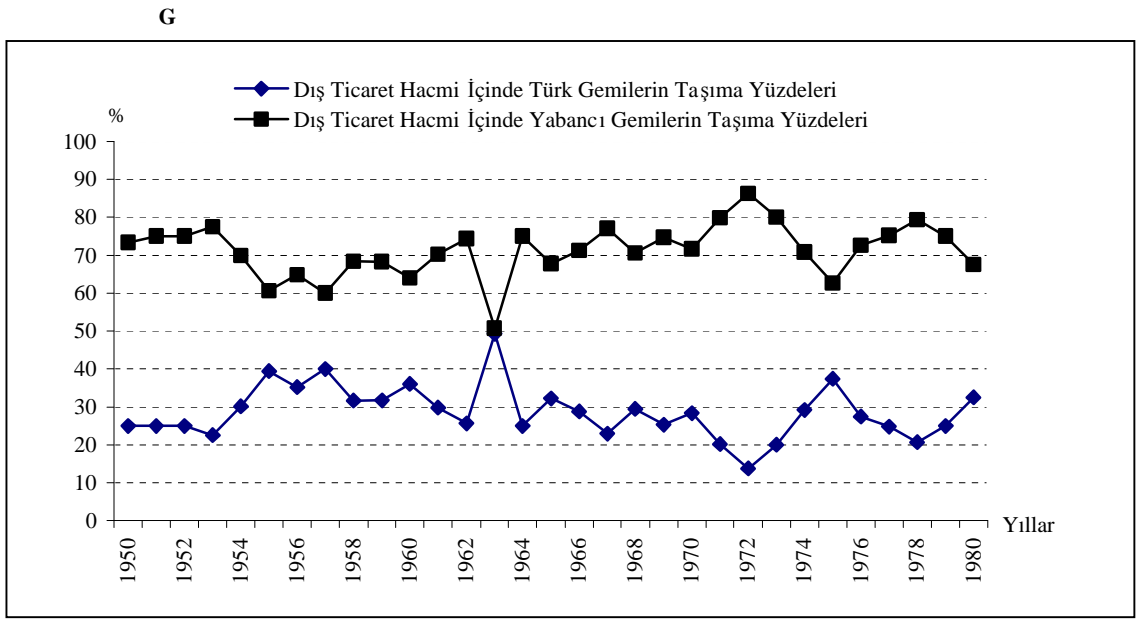
Belirtilen durum ileride uluslararası deniz ticârî taşımacılığı içindeki navlun getirilerinin ekonomimizdeki yerinin belirlenmesine yönelik analiz kapsamında açıklanmıştır. 1950–1980 arasındaki dönemde gerçekleştiren dış ticaret hacmi içinde Türk gemilerinin taşıma yüzdesi ile dış ticaret hacmi içinde yabancı gemilerin taşıma yüzdesi aşağıdaki formüller üzerinden hesaplanmıştır;

5) Dış Ticaret Hacmi İçinde Türk Gemilerinin Taşıma Yüzdesi = (Boşaltılan Yükün Türk Bandıralı Gemiler tarafından Taşıma Yüzdesi + Limanlarımızdan Yüklenen Yükün Türk Bandıralı Gemiler tarafından Taşıma Yüzdesi) / 2'dir.

6) Dış Ticaret Hacmi İçinde Yabancı Gemilerin Taşıma Yüzdesi = Boşaltılan Yükün Yabancı Bandıralı Gemiler tarafından Taşıma Yüzdesi + Limanlarımızdan Yüklenen Yükün Yabancı Bandıralı Gemiler tarafından Taşıma Yüzdesi) / 2'dir.

Grafik 3.4'te, 1950–1980 dönemi için Türkiye dış ticaret yükleri deniz yolu taşımalarının ihracat ve ithalat bazında Türk ve yabancı bandıralı gemiler arasındaki dağılım yüzdelerinin gelişim seyri gösterilmektedir.

Grafik 3.4: Dış Ticaret Hacmi İçinde Türk ve Yabancı Gemilerin Taşıma Yüzdeleri



Kaynak: Tablo 3.6'daki veriler kullanılarak oluşturulmuştur.

Dış ticaret hacmi içinde 1963 yılında Türk gemilerinin aldığı pay en yüksek düzeydedir. 1972 yılında ise en düşük seviyesine inmiştir. Kalkınma planlarımızda dış ticaretimizin %50'sinin Türk bayraklı gemilerle yapılması öngörülüyordu. Ancak bu hedef gerçekleşmemiştir. Bunun doğal bir sonucu olarak her yıl yabancı gemilere milyonlarca dolar navlun ödenmektedir. Ülkemizin doğal durumu ve deniz taşımacılığımızın avantajları sonucu, uluslararası deniz ticaretimizin %98'ini deniz yolu ile yapan bir ülkede, maalesef deniz taşımalarının yaklaşık üçte ikisi yabancı gemiler tarafından taşınmaktadır.³²⁵ 1975 yılında ise Türk gemilerinin dış ticaret hacmi içinde taşıma yüzdesi %37.40 ile ikinci en yüksek seviyesine çıkmıştır. Uluslararası deniz ticâri taşımaları içinde yabancı gemilerin

³²⁵ Müfit Özel, "Türkiye Öncelikle Denizci Bir Ülke Olmalıdır", *Denizati Dergisi*, Cilt: 1–4, 1975, s. 3.

almış oldukları pay ne kadar artarsa Türk gemilerinin dış ticaret hacmi içinde alacakları payda o derecede düşer.

Gerçekte, uluslararası taşımalarda filomuzun aldığı pay giderek düşmektedir. Bunun için millî bayraklı gemilerin vereceği hizmetin, yeterli işletme, finansman ve himaye politikaları ile cazip hale getirilerek ve rasyonel bir kullanım sağlanarak uluslararası taşımalardaki payımızın artırılması sağlanmalıdır.

3.6. Deniz Ticârî Taşımacılığının Türkiye Ekonomisine Katkıları

Ülkemiz Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma konumu ile taşımacılık yönünden büyük bir potansiyele sahiptir. Türkiye üç kıtanın geçiş yolları olan coğrafî konumu nedeniyle; Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusu'na, Türk boğazlarının Karadeniz-Akdeniz bağlantılarıyla Avrasya ve Uzakdoğu'ya uzanan bir ulaşım ağının odak noktasındadır. Bu durum uluslararası taşımacılık yönünden ülkemizin önemini ortaya koymaktadır.

Türkiye dünyada gittikçe önem kazanmakta olan bir deniz ve su potansiyeline sahip bir ülkedir. Bir Akdeniz ülkesi olarak, bu zengin kaynaktan yararlanarak ekonomimizi güçlendirilmesi kaçınılmaz bir zorunluluktur. Uluslararası deniz yolu taşımacılığı; deniz, kara ve hava taşımacılık sistemlerinin tümünü kapsayan taşımacılık sektörü içinde önemli bir yer işgal eder. Gerek sanayi hammaddesi oluşturan yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği, gerekse taşıma maliyetinin demir yoluna göre 3,5, karayoluna göre 7 ve havayoluna göre 22 kat daha ucuz olması deniz yolu taşımacılığının önemli avantajları arasındadır.³²⁶

ICAO (International Civil Aviation Organization) tarafından yapılan bir araştırma, en ucuz ve verimli taşıma sisteminin deniz yolu olduğunu göstermektedir. Bu araştırmaya göre, taşıma sistemleri arasında ton/km bazında yapılan karşılaştırmanın sonuçları aşağıdaki gibidir.

³²⁶ TC. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013, Deniz Yolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Yayın No: DPT: 2725-ÖİK: 678, Ankara 2007, s. 1.

Tablo 3.7: Taşıma Sistemleri Maliyetleri

Taşıma Maliyeti		
Taşıma Sistemi	Ton-Km	Ton-Mil
Yük Uçağı	5-10	7-15
Karayolu (Yük)	3-8	4-12
Demiryolu (Yük)	0,75-5	0,1-7
Denizyolu (Yük)	0,1-2	0,1-3

Kaynak: Necmettin Atken, **Gemi Kiralama**, İstanbul Ticaret Odası, 1981, s.3.

Türkiye uluslararası deniz ticâri taşımalarının, yani uluslararası ticaretinin %98'ine yakın bir bölümü deniz yoluyla yapılmaktadır.³²⁷ Bu taşımaların üçte ikisinin yabancı gemiler tarafından yapılmasının önemine daha önce değinilmişti.³²⁸ Bu açıdan memleketimiz ekonomisine önemli katkıları olduğunu düşündüğümüz uluslararası deniz ticâri taşımacılığının en azından kendi yüklerimizi kendi gemilerimizle taşıyacak düzeye getirilmesi lazımdır. Uluslararası deniz ticâri taşımacılığının Türkiye'nin ekonomik darboğazına çözüm getirecek sektörlerin başında geldiği düşünülerek, hem ucuzluğu hem döviz kazandırıcı bir hizmet olması açısından uluslararası deniz ticâri taşımacılığının Türkiye ekonomisi içerisindeki önemini bir kat daha arttırmaktadır.

Uluslararası deniz ticâri taşımacılığının uluslararası karakterinin yanı sıra ulusal ekonomiyi etkileyen ve ulusal ekonomiden etkilenen bir sistem olması, her devletin bu sahaya büyük önem vermesi sonucunu doğurmuştur. İster gelişmiş olsun isterse gelişme yolunda olsun bütün ülkelerde hükümetler sektörün ulusal ekonomiye katkısını arttırmak için yoğun çabalar göstermektedirler. Bu katkının somut rakamlarla ortaya konması güç olsa bile, bazı göstergeler dolaylı olarak ekonomik gelişmede uluslararası deniz ticâri taşımacılığının rolünü vurgulamak için yeterli olabilmektedir.

Uluslararası deniz ticâri taşımacılığı sonucunda elde edilen navlun gelirlerinin ülke ekonomisi içindeki payı inkâr edilemez derecede önemlidir. Bu

³²⁷ Gemi Mühendisleri Odası, **Türkiye'nin Deniz Ticareti ve Gemi Endüstrisinin Problemleri**, 1968, s. 1.

³²⁸ Özel, **a.g.e.**, s. 3.

1, **Türkiye'nin Deniz Ticareti ve Gemi Endüstrisinin**

nedenle ihracat ve ithalat için ödenen navlun paylarının Türkiye'nin millî geliri içindeki payının incelenmesi çalışmamız açısından son derece önemlidir.

3.6.1. Ödemeler Dengesine Katkısı

Uluslararası deniz taşımacılığının ödemeler dengesine olumlu katkıda bulunması, özellikle ucuz ham madde ihraç edip pahalı mamul maddeler ithal eden ve bu nedenle ödemeler dengesi çoğunlukla açık veren Türkiye gibi ülkeler açısından son derece önemlidir. Uluslararası deniz taşımacılığında elde edilen navlun gelirleri dış ticaret açıklarını azaltmak veya kapatmak için gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler açısından önemli bir gelir kalemidir.

Ödemeler dengesine etki iki şekilde olmaktadır. Bunlardan birincisi ithalat ve ihracat mallarının yerli gemilerle taşınması sonucunda yabancı ülkelere ait olan gemilere ödenen dövizlerde tasarruf sağlanması yoluyla olmaktadır. İkinci etki dolaylı bir etki olarak, yabancı ülke mallarının Türk gemileri ile taşınması yoluyla elde edilen döviz gelirleri sayesinde olmaktadır. Gelişmekte olan Türkiye'nin yeterli filoya sahip olması fakat gemi inşa ve onarım sanayini kurmamış veya geliştirmemiş olması deniz taşımacılığının ülkemizin ödemeler dengesine olan katkısını azaltacaktır.

Ülkemizin ithalat giderleri ihracat gelirlerine göre sürekli büyüme gösteriyorsa uluslararası deniz taşımacılığı, sorunu çözmek açısından çıkar yollardan biri olabilir. Ancak yeterli filoya sahip olurken, gemi inşa ve onarım sanayinin geliştirilmesinin gereğini bir kez daha belirtmekte fayda vardır. Aksi takdirde sadece gemi satın almak için yapılan büyük döviz harcamaları, faizler onarım ve bakım masrafları yüzünden, deniz ticaret filosunun ödemeler dengesine olan katkısı küçük olacaktır.

3.6.2. Döviz Girdisi ve Döviz İkamesi Sağlamaya Yönelik Katkısı

Uluslararası deniz ticârî taşımacılığı hizmet üreten bir sektördür. Bu sektörde başka ekonomiler hesabına yapılan taşımacılıklar, taşıyan ekonomiye döviz kazandırır. Bir ülkenin başka ekonomiden satın aldığı malı kendi gemileriyle taşıması ise

ülkeye döviz tasarrufu sağlar. Aynı şekilde bir ülkenin ihracatını kendi gemileriyle yapabilmesi durumunda taşıma hizmetinin ücreti olan navlun salt döviz geliridir.

Türk ticaret filosunca elde edilen dövizler bir taraftan bu gemilerin edinilmesinde kullanılan dövizlerin ülkeye geri dönmesinde katkı sağladığı gibi diğer taraftan yeni ve daha uygun gemilerin edinilmesinde, filonun yenilenmesinde ve büyütülmesinde kullanılmak suretiyle gelişen yük akımını karıştırmaktadır. Ayrıca üçüncü ülkeler arasında taşımalara yönelerek yeni döviz kaynakları oluşturmaya yönelik katkıları da sağlamaktadır. Türkiye'nin petrolden sonra en çok döviz kaybı navlun ödemelerinde gerçekleşir.

Gelişmiş ekonomiler için uluslararası deniz taşımacılığının ekonomik maksadı, navlun döviz geliri kazanmak ve navlun döviz giderlerinden tasarruf etmek yanında dış ticaret hacmini çoğaltarak ülkedeki istihdam seviyesini yükseltmektir.

3.6.3. İstihdama Olan Katkısı

Uluslararası deniz taşımacılığını geliştirmenin ekonomik amaçlarından bir tanesinde istihdam seviyesini yükseltmektir. Bu açıdan gemilerde, tersanelerde ve bunlarla ilgili yan sanayi ve ticaret dallarında yaratılacak iş imkânlarının önemi çok büyüktür. Gizli ve açık işsizliğin yoğun olduğu gelişmekte olan ülkelerde bu ihmal edilmeyecek bir sorundur.

Uluslararası deniz taşımacılığının istihdama olan katkısı açısından elde edilen bilgiler; 18 groston'un altındaki teknelerin personelini, denizcilikle ilgili meslekî kuruluş, dernek ve birlik personelini, denizcilikle ilgili finansal kuruluşların personelini, denizci firmaların sahip ve ortakları ile askeri tersaneler elamanlarını ve eğitim kurumlarını kapsamaktadır. 1989 yılı için bahsi geçen kurum ve kuruluşlarda toplam 72.000 personel fiilen istihdam edilmiştir. Yukarıda kapsam dışı tutulan çalışanlarla bu rakam 100.000 kişi civarındadır. Bu sayılar konunun ne derece önemli olduğunun bir göstergesidir. Teknik gelişmelere ve denizcilik sektörünün hemen her dalında mekanizasyona gidilmesine rağmen istihdam durumu, uluslararası deniz taşımacılığı üzerinde etkisini muhafaza etmektedir. İlerleyen teknik; yeni mekanik cihazların kullanılmasını ve bakım ve tutumunu sağlayacak gerekli bilgi ve tecrübe sahibi kalifiye elemanlara ihtiyaç doğurmaktadır.

Deniz işletmelerimizin verimi ve rasyonel çalışması, bütün kesimlerdeki eleman becerisi ile mümkündür. Bu elemanların istenilen sayıda ve günün ihtiyaçlarına göre yetiştirilmiş olmaları gerekir. Teknik gelişmeler bilinçli eleman kullanmayı zorunlu kılmıştır. “Devlet yetiştirsin, biz kullanalım, yetiştiremez ise tenkit edelim” şeklindeki görüş tamamıyla yanlıştır. Gerek ülke menfaatleri açısından ve gerekse firma menfaatleri açısından eğitim konusunda elbirliğiyle tüm maddi kaynaklar seferber edilmelidir.

Uluslararası karşılaştırmada, ülkemiz gemi çalışanlarının ücretlerinin düşük olduğu görülür. Buna bağlı olarak verim düşüktür ve verimsizlikten kaynaklanan kayıplar da oldukça fazladır.

Denizcilik uluslararası bir faaliyettir ve bu faaliyetin yürütülmesinden elde edilen para (navlun) uluslararası bir bazdadır. Oysa uluslararası alanda bu faaliyeti yürüten işgücünün aldığı ücret her ülke için aynı değildir. Ülkelerin malî güçlerine göre kimisinde düşük, kimisinde yüksektir. Bunun sonucu olarak, emeğin karşılığınca satın alınmaması ya da aynı tür iş için de düşük ücret uygulaması işçileri yüksek ödemede bulunan bölgeye çekecektir. Uygulamada bu yönelim az gelişmiş ülkelerden gelişmiş ülkelere doğrudur.³²⁹

Deniz taşımacılığında istihdam daralmasına neden olan en önemli etkenler, gemilerde hızla uygulama alan bulan otomasyon, artan ücretler, denizcilik mesleğindeki zorluklar ve denizcileri denizlerden ayrılmaya zorlayan sosyal ve ailevi nedenler olarak sıralanabilir.

Bir ülkenin deniz ticâri taşımacılığındaki gücü sadece o ülkenin gemi sayısının artması, tesislerinin modernize edilmesi ile artmaz. Öncelikle basiretli ve bilgili elemanlara ihtiyaç vardır. Bilgili ve ehil olan yöneticilerle kuvvetli bir filo varlığını her zaman uluslararası arenada hissettirir.

Ülkemizde Birinci ve İkinci Plan döneminde Türk deniz ticaret filosu hem kamu hem özel sektör olarak önemli tonaj kayıplarına uğramıştır. Bilindiği üzere tonaj kaybı direkt olarak istihdamı etkiler. Sırf bu yüzden pek çok armatör meslek

³²⁹ Necmettin Akten, **Ortak Pazar Denizciliği ve Türkiye**, Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Türk Denizciliği Semineri Tebliğleri, İstanbul Ticaret Odası, 1972, s. 26.

değiştirdiği gibi, pek çok denizci yabancı ticaret filolarına gitmiş, ya da meslek değiştirmiştir.

Deniz adamları için vergi istisna ve muafiyetler sağlanması ücret konusuyla ilgili itibarıyla, bir an önce realize edilmesi icap eden bir başka husus olarak düşünülmelidir.³³⁰ Deniz ticâri taşımacılığı kapital yoğun bir sektör olmakla beraber deniz taşımacılığının gelişmesi özellikle bağlı sektörlerde yeni iş imkânları yaratması ve işsizliğin önemli boyutlara ulaştığı ülkemizde, işsizlik oranının bir ölçüde azalması bakımından son derece önem arz eder.

3.7. Uluslararası Deniz Taşımacılığı İçerisindeki Navlun Getirilerinin Türkiye Ekonomisine Katkılarına Yönelik Bir Analiz

Yapılan çalışmada Türkiye’de deniz yoluyla yapılan ithalat ve ihracat taşımalarının önemini ortaya koyabilmek için, temel sayısal verilerle Türk deniz ticâri taşımacılığında elde edilen navlun gelirlerinin GSMH içerisindeki yeri ve önemi açıklanarak, tarihsel süreç içerisindeki konumu tespit edilecek ve geleceğe yönelik yapılacak projeksiyonlara ışık tutularak, karşılaşılabilecek sorunlara çözüm önerileri getirilecektir.

Deniz ticâri taşımacılığının geçmiş yıllarda gösterdiği gelişmeler Türkiye ekonomisinin büyümesi ve kalkınması açısından önemli bir role sahip midir? Bunun için ülke ekonomisinde önemli bir role sahip olan uluslararası deniz ticâri taşımacılığının boyutlarının ve özellikle de bu boyutlar içerisinde navlun gelir ve giderlerinin yıllar itibarıyla tespit edilerek yüzde kaçının yabancı ve yerli gemilerle yapıldığının belirlenmesi ve daha sonra bulunan değerlerin GSMH içindeki paylarına bakılması gerekmektedir. İncelenen zaman aralığında navlun gelir ve giderlerimizin GSMH’den yıllar itibarıyla almış olduğu pay, uluslararası deniz ticâri taşımacılığımızın önemini ortaya koyulması adına son derece önemlidir. Navlun gelir ve giderlerimizin GSMH’den yıllar itibarıyla almış olduğu payların hesaplanarak yorumlanması nihai amacımızdır.

³³⁰ Kamil Yüceoral, “Deniz Taşımacılığında Kamu Sektörünün Potansiyeli ve Sorunları”, **Yeni Ekonomik Sorunlar Karşısında Ulaştırma Sektörünün Sorunları**, Tebiat –Turizm, Ekonomi, Bilimsel Araştırma ve Tanıtma Merkez Yayını, t.y., s. 109.

Uluslararası deniz taşımacılığını geliştirmenin ekonomik amacı, navlun döviz geliri kazanmak, navlun döviz giderlerinden tasarruf etmek yanında, ihracat ve dış ticaret hacmini çoğaltmaktır. Deniz yoluyla ithal edilen ve deniz yoluyla ihraç edilen eşyanın navlunları Türk ekonomisini büyük çapta etkilemektedir. Her yıl yabancı memleketlere ithal ve ihraç ürünlerimizi taşımaktan dolayı ödediğimiz navlun millî ekonomimiz için büyük bir kayıptır.

Çalışmamız ithalat ve ihracat taşıma navlunları ile sınırlandırılacaktır. İthalat ve ihracat bağlamındaki deniz ticârî taşımalarının ekonomiye katkısı hesaplanırken sadece ithal ve ihraç yüklerinin taşıma potansiyeli ve bunun getireceği getiri ele alınacaktır. Üçüncü ülkelerarası taşımalarından elde edilen navlunlar ve transit taşımalarda elde edilen navlun gelirleri kapsamında birkakılmıştır. Örneğin, İran'dan İskenderun'a getirilen petrol buradan bir Türk gemisi ile taşınıyorsa, bu bir transit taşımadır. Eğer Türk gemisi veya işletmecisi petrolü Basra Körfezi'nden yüklüyor ve Türkiye'ye uğramadan İspanya'ya götürüyorsa veya Türkiye'de ikmal yapıp götürse bile, bu bir üçüncü ülkelerarası taşımacılıktır. Ayrıca ton esasından üzerinden taşımanın değerlendirilmesi, hatalı sonuçlara götürebilir. Bu sebeple çalışmamızda esas olan navlun gelir ve giderlerinin Türkiye ekonomisinde likit olarak yerinin tespit edilmesidir. Konuya eğilmemizi gerekli kılan ön önemli sebepler şunlardır.

—Türkiye'de deniz ticârî taşımacılığının potansiyeli ile bu potansiyelin ülke ekonomisine sağladığı katma değerden ve Türkiye'nin denizcilik açısından coğrafyasının kendisine sağladığı imkânlardan maalesef istenildiği şekilde yararlanılamamaktadır.

—Dünya navlun piyasalarında yaşanan gelişmeler filomuzun büyüme hızını doğrudan etkilemektedir. Dolayısıyla filo ve navlun gelir giderleri arasındaki ilişkinin tespit edilmesi gerekmektedir.

—Petrolden sonra en çok döviz navlun için ödemekte olmaması, döviz peşinde koşan bir ülkenin coğrafî açıdan her türlü taşımacılık imkânına sahip olmasına rağmen büyük miktarda döviz navlun için ödemesi, üzerinde düşünülecek son derece önemli bir konudur.

—Deniz taşımacılığı ile sağlanan döviz tasarruflarının ülke kalkınmasına katkılarının önemli bir yer tuttuğuna işaret edebilmek en büyük hedeflerimizden birisidir.

Gemi kiralama veya deniz yolu ile eşya taşıma dolayısıyla charter, kırkambar* veya deniz yolu ile eşya taşıma mukavelesi gereğince alınan ücrete navlun denir.³³¹ Deniz taşımacılığında esas hedef yükün ağırlığı yerine taşıma değeri (navlun) üzerinden değerlendirilmeye gitmek olmalıdır. Ayrıca deniz taşımacılığında öncelik malı satın alanındır. Yani malı satın alan dilediği nakliyeciyeye nakliyeciyeyi yaptırabilir. Dış ticarete ithalatın CIF*, ihracatın FOB olarak değerlendirilmesinin bir nedeni de budur.³³²

Aşağıda Tablo 3.9’da sabit ve carî fiyatlarla GSMH rakamlarından 1926’dan 1980’e kadar GSMH deflâtörü bir seri olarak hesaplanmıştır.

* Kırkambar ve Charter olmak üzere iki farklı türde navlun sözleşmesi mevcuttur. Kırkambar sözleşmesinde gemide yer tahsisi olmaksızın belirli bir eşyanın taşınması söz konusudur. Taşıyan yükü gemide, güverte dışında, istediği yere koyabilir. Charter sözleşmelerinde ise taşınan mal için gemi veya gemide belirli bir yer tahsis edilir. Gemi tümüyle taşınacak eşyaya tahsis edilmişse buna tam charter sözleşmesi, geminin sadece belirli bir bölümü taşınacak eşyaya ayrılmışsa buna da kısmi charter sözleşmesi denir. [http://tr.wikipedia.org/wiki/Deniz_Ticareti_Hukuku,\(02.12.2008\)](http://tr.wikipedia.org/wiki/Deniz_Ticareti_Hukuku,(02.12.2008)).

³³¹ Fahiman Tekil, Deniz Hukuku Terimleri, İstanbul, 1985, s. 287.

* CIF: (ing. Cost, insurance & freight), Uluslararası ticari bir terim olan CIF, mal bedeli, sigorta ve navlun teriminde, satıcı, CFR teriminde olan yükümlülükleri aynen üstlenmekte, ancak bunlara ek olarak taşıma sırasında malların kayıp ve hasar riskine karşı deniz sigortası sağlama yükümlülüğünü de almaktadır. Burada sigorta sözleşmesini akdetmek ve sigorta primini ödemek, satıcıya düşmektedir. Alıcının dikkate alınması gereken husus, CIF teriminde satıcıdan yalnızca asgari düzeyde bir sigorta kapsamı sağlanmasının beklendiğidir. CIF terimi, malların ihracı işlemlerinin satıcı tarafından yapılmasını öngörür.

FOB: (Free On Board), Tedarikçinin malzemeyi nakliye yapacağı geminin güvertesine taşıyana kadar olan sorumluluğunu içerir. Fabrikadan liman gümrüğüne kadar olan taşıma masrafları ile liman gümrüğü ve liman masrafları tedarikçiye aittir. Malzeme gemi güvertesine taşındıktan sonraki sorumluluk ise müşteriye aittir. Deniz taşımacılığında kullanılan bir terim olup, petrol fiyatları ile ilgili olarak CIF ile birlikte en sık kullanılan terimdir. [http://www.ebilge.com/,\(02.12.2008\),aynca](http://www.ebilge.com/,(02.12.2008),aynca)
Bkz. Halil Seyitoğlu, **Ekonomik Terimler Sözlüğü**, Güzem, Yayınları, Ankara, 1992, s. 116, 275.

³³² Nejad Odman, Ortak Pazara Tam Üye Olduktan Sonra Türkiye’nin Deniz Ticareti Politikası ve Ne Olmalıdır, Yüksek Denizcilik Okulu Mezunlar Derneği Yayınları, İstanbul, t.y. s. 19.

Tablo 3.8: Sabit ve Cari Fiyatlarla Gayri Safi Millî Hâsıla TL, (000.000)

Yıl	Sabit Üretici Fiyatlarıyla GSMH	Cari Üretici Fiyatlarıyla GSMH	GSMH Deflâtörü = (Cari Fiyat GSMH / Sabit Fiyatlar GSMH)*100
1923	2928,5	952,6	32,5
1924	3363,8	1203,8	35,8
1925	3793,3	1525,6	40,2
1926	4484	1650,5	36,8
1927	3909,6	1471,2	37,6
1928	4341,3	1632,5	37,6
1929	5278,2	2073,1	39,3
1930	5468	1580,5	29,3
1931	5865,7	1391,6	23,7
1932	5235,2	1171,2	22,4
1933	6063,9	1141,4	18,8
1934	6429,6	1216,1	18,9
1935	6233,8	1310	21,0
1936	7679,8	1695	22,1
1937	7798,2	1806,5	23,2
1938	8537,5	1895,7	22,2
1939	9127,8	2063,1	22,6
1940	8677,9	2403,4	27,7
1941	7780,4	2992,3	38,5
1942	8217,4	6187	75,4
1943	*7412,9	9231,7	124,5
1944	7037,9	6684,7	95,0
1945	5960,1	5670	91,8
1946	7864	6857,6	87,2
1947	8192,4	7542,6	92,1
1948	37065,2	9492,9	25,6
1949	35207	9054,4	25,7
1950	38505,9	9694,2	25,2
1951	43447	11644,3	26,8
1952	48621,1	13389,3	27,5
1953	54090,5	15607,4	28,9
1954	52480,3	15914,5	30,3
1955	56641,6	19117,4	33,8

1956	58428	22047,0	37,7
1957	62994,9	29309,9	46,5
1958	65844,3	35000,0	53,2
1959	68521,2	43670	63,7
1960	70868,6	46664,3	65,9
1961	72285	49535	68,5
1962	76754,3	57592,7	75,0
1963	84188,2	66801,4	79,4
1964	87619,4	71312,8	81,4
1965	90367,9	76726,3	84,9
1966	101204,3	91409	90,3
1967	105191	101480,6	96,2
1968	31635197,4	163892,7	0,5
1969	33002579,1	183356,2	0,6
1970	34468624,1	207814,8	0,6
1971	36897377	261072,6	0,7
1972	40279247,9	314139,6	0,8
1973	42255004,3	399088,6	0,9
1974	43633171,7	537677,6	1,2
1975	46275413,5	690900,8	1,5
1976	50437967,7	868065,8	1,7
1977	51944339,3	1108270,7	2,1
1978	52582170,9	1645968,5	3,1
1979	52324175,7	2876522,9	5,5
1980	50869915,2	5303010,2	10,4

Kaynak: TÜİK, *İstatistik Göstergeler Statistical Indicators, 1923–2004*, T.C.Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu, CD, s. 639.

Not: 1923–1947 dönemi 1948 fiyatlarıyla; 1948–1967 dönemi 1968 fiyatlarıyla;
1968–1980 dönemi 1987 fiyatlarıyla

Burada GSMH deflâtörünü elde etmemizin amacı, carî fiyatlarla gösterilen deniz ticaret hacminin, enflasyonun etkisinden arındırılarak sabit fiyatlarla gösterilmesidir. Nihâi aşamada sabit fiyatlarla sâfi deniz ticaret hacmi hesaplanacaktır. Aşağıdaki Türkiye'nin denizyolu ile yaptığı sabit fiyatlarla sâfi deniz ticaret hacimleri yıl bazında (1926–1980) hesaplanarak Tablo 3.9'a aktarılmıştır.

Tablo 3.9: Türkiye'nin Denizyolu İle Yaptığı Net Dış Ticareti ve Sabit Fiyatlarla Safi Deniz Ticaret Hacmi (1926-1980)

(A) Yıllar	(B) Fihli İthalat	(C) İthalat: Kara Hudutlarımız İtibarıyla Yapılan Sınır Taşmalarımız (TL)	(B - C) = (D) Cari Fiyatlarla Safi İthalat Deniz Taşması	(E) Yıllar	(F) Fihli İhracat	(G) İhracat: Kara Hudutlarımız İtibarıyla Yapılan Sınır Taşmalarımız (TL)	(F - G)=(H) Cari Fiyatlarla Safi İhracat Deniz Taşması	* GSMH Deflätörü	(D+H) Cari Fiyatlarla Safi Deniz Ticaret Hacmi	Sabit Fiyatlarla Safi İhracat Deniz Taşması= Cari Fiyatlarla Safi İhracat Taşması / GSMH Deflätörü*100	Sabit Fiyatlarla Safi İthalat Deniz Taşması= Cari Fiyatlarla Safi İthalat Taşması / GSMH Deflätörü*100	Sabit Fiyatlarla Safi Deniz Ticaret Hacmi= Cari Fiyatlarla Safi Deniz Ticaret Hacmi/GSMH Deflätörü*100
1926	234.699.735	11.424.361	223.275.374	1926	186.422.755	9.803.162	176.619.593	36,8	399.894.967	479.944.546	606.726.560	1.086.671.106
1927	211.398.184	11.306.574	200.091.610	1927	158.420.998	99.692.776	58.728.222	37,6	258.819.832	156.192.080	532.158.537	688.350.617
1928	223.531.775	12.681.689	210.850.086	1928	173.537.489	8.431.428	165.106.061	37,6	375.956.147	439.111.864	560.771.505	999.883.370
1929	256.296.379	4.930.733	251.365.646	1929	155.214.071	8.442.342	146.771.729	39,3	398.137.375	439.111.864	639.607.242	1.013.072.201
1930	147.553.703	3.703.901	143.849.802	1930	151.454.371	6.428.154	145.026.217	29,3	288.876.019	494.970.024	490.954.956	985.924.980
1931	126.659.613	2.830.000	123.829.613	1931	127.274.807	5.244.100	122.030.707	23,7	245.860.320	514.897.498	522.487.819	1.037.385.316
1932	85.933.723	2.221.410	83.712.313	1932	101.301.355	4.748.815	96.552.540	22,4	180.264.853	431.038.125	373.715.683	804.753.808
1933	74.675.881	860.242	73.815.639	1933	96.161.855	4.952.285	91.209.570	18,8	165.025.209	485.157.287	392.636.378	877.793.665
1934	86.739.908	1.504.000	85.235.908	1934	92.149.094	1.990.000	90.159.094	18,9	175.395.002	477.032.243	450.983.640	928.015.884
1935	88.823.480	2.020.099	86.803.381	1935	95.861.137	3.759.610	92.101.527	21,0	178.904.908	438.578.700	413.349.433	851.928.133
1936	92.531.474	1.614.605	90.916.869	1936	117.733.153	4.221.787	113.511.366	22,1	204.428.235	513.626.090	411.388.548	925.014.638
1937	114.379.026	2.484.294	111.894.732	1937	137.983.551	3.542.214	134.441.337	23,2	246.336.069	579.488.522	482.304.879	1.061.793.401
1938	149.836.689	1.615.738	148.220.951	1938	144.946.511	2.273.647	142.672.864	22,2	290.893.815	642.670.559	667.661.941	1.310.332.500
1939	118.248.934	827.907	117.421.027	1939	127.388.997	2.119.890	125.269.107	22,6	242.690.134	554.288.084	519.562.066	1.073.850.150
1940	68.922.708	566.387	68.356.321	1940	111.446.186	823.577	110.622.609	27,7	178.978.930	399.359.599	246.773.722	646.133.321
1941	74.815.069	401.738	74.413.331	1941	123.080.868	1.679.305	121.401.563	38,5	195.814.894	319.328.735	193.281.379	508.610.114
1942	147.713.329	805.409	146.907.920	1942	165.034.422	400.196	164.634.226	75,4	311.542.146	218.347.780	194.838.090	413.185.870
1943	203.045.170	1.504.034	201.541.136	1943	257.151.661	1.991.948	255.159.713	124,5	456.700.849	204.947.561	161.880.431	366.827.991
1944	164.944.863	21.102	164.923.761	1944	232.530.350	2.305.264	230.225.086	95,0	395.148.847	242.342.196	173.603.959	415.946.155
1945	126.166.357	105.844	126.060.513	1945	218.828.951	1.226.991	217.601.960	91,8	343.762.473	237.148.105	137.320.820	374.468.925
1946	223.931.229	67.269	223.863.960	1946	432.094.468	9.607.234	422.487.234	87,2	646.351.194	484.503.709	256.724.725	741.228.433
1947	685.003.317	1.625.209	683.378.108	1947	625.243.952	7.372.462	617.871.490	92,1	1.301.249.598	670.870.239	741.995.774	1.412.866.013
1948	770.148.535	22.384	770.126.151	1948	551.038.451	6.141.299	544.897.152	25,6	1.315.023.303	2.128.504.500	3.008.305.277	5.136.809.777
1949	812.270.668	10.597	812.260.071	1949	693.910.259	2.734.618	691.175.641	25,7	1.503.435.712	2.689.399.381	3.160.545.023	5.849.944.405
1950	799.859.127	13.965.801	785.893.326	1950	737.586.635	10.324.242	727.262.393	25,2	1.513.155.719	2.885.961.877	3.118.624.310	6.004.586.187
1951	1.125.840.687	1.094.697	1.124.745.990	1951	879.429.247	19.256.311	860.172.936	26,8	1.984.918.926	3.209.600.507	4.196.813.396	7.406.413.903
1952	1.556.575.265	174.411.469	1.382.163.796	1952	1.016.158.436	24.996.536	991.161.900	27,5	2.373.325.696	3.604.225.091	5.026.050.167	8.630.275.258
1953	1.491.093.000	1.411.767	1.489.681.233	1953	1.108.971.000	11.101.443	1.097.869.557	28,9	2.587.550.790	3.798.856.599	5.154.606.343	8.953.462.941
1954	1.339.404.000	971.998	1.338.432.002	1954	937.787.000	10.149.815	927.637.185	30,3	2.266.069.187	3.061.508.861	4.417.267.333	7.478.776.195
1955	1.393.384.000	2.265.264	1.391.118.736	1955	877.370.000	12.803.976	864.566.024	33,8	2.255.684.760	2.557.887.645	4.115.735.905	6.673.623.550
1956	1.140.553.000	6.058	1.140.546.942	1956	853.972.000	15.609.000	838.363.000	37,7	1.978.909.942	2.223.774.536	3.025.323.454	5.249.097.989
1957	1.111.951.000	1.472	1.111.949.528	1957	966.600.000	7.332.000	959.276.000	46,5	2.071.225.528	2.062.959.140	2.391.289.308	4.454.248.447
1958	882.275.000	1.550	882.273.450	1958	692.358.000	3.295.000	689.063.000	53,2	1.571.336.450	1.295.231.203	1.658.408.741	2.953.639.944
1959	1.315.950.000	34.514	1.315.915.486	1959	990.636.000	17.703.000	972.933.000	63,7	2.288.848.486	1.527.367.347	2.065.801.391	3.593.168.738
1960	2.213.749.000	63.629	2.213.685.371	1960	1.721.168.000	52.690.000	1.668.478.000	65,9	3.882.163.371	2.531.833.080	3.359.158.378	5.890.991.458
1961	4.585.123.000	139.691	4.584.983.309	1961	3.120.659.000	100.344.000	3.020.315.000	68,5	7.605.298.309	4.409.218.978	6.693.406.291	11.102.625.269
1962	5.599.802.000	354.881	5.599.447.119	1962	3.430.777.000	111.209.000	3.319.568.000	75,0	8.919.015.119	4.426.090.667	7.465.929.492	11.892.020.159
1963	6.216.051.000	136.469	6.215.914.531	1963	3.312.781.000	124.687.000	3.188.094.000	79,4	9.404.008.531	4.015.231.738	7.828.607.722	11.843.839.460
1964	4.878.041.000	174.871	4.877.866.129	1964	3.696.942.000	143.510.000	3.553.432.000	81,4	8.431.298.129	4.365.395.577	5.992.464.532	10.357.860.109
1965	5.193.332.000	195.832	5.193.136.168	1965	4.173.643.000	169.184.000	4.004.459.000	84,9	9.197.595.168	4.716.677.267	6.116.768.160	10.833.445.428
1966	6.521.885.000	182.725.577	6.339.159.423	1966	4.414.570.000	128.990.163	4.285.579.837	90,3	10.624.739.260	4.745.935.589	7.020.110.103	11.766.045.692
1967	6.216.794.000	155.877.787	6.060.916.213	1967	4.701.007.000	120.798.485	4.580.208.515	96,2	10.641.124.728	4.761.131.512	6.300.328.704	11.061.460.216
1968	6.934.025.000	155.754.809	6.778.270.191	1968	4.467.771.000	155.118.774	4.312.652.226	0,5	11.090.922.417	862.530.445.200	1.355.654.038.200	2.218.184.483.400
1969	6.785.348.268	257.307.900	6.528.040.368	1969	4.831.502.841	219.296.098	4.612.206.743	0,6	11.140.247.111	768.701.123.833	1.088.006.728.000	1.856.707.851.833
1970	9.598.122.000	197.141.675	9.400.980.325	1970	6.407.703.000	208.242.452	6.199.460.548	0,6	15.600.440.873	1.033.243.424.667	1.566.830.054.167	2.600.073.478.833
1971	16.474.396.000	3.051.003	16.471.344.997	1971	9.090.050.000	18.967.886	9.071.082.114	0,7	25.542.427.111	1.295.868.873.429	2.353.049.285.286	3.648.918.158.714
1972	21.564.070.793	1.741.019.126	19.823.051.667	1972	11.875.876.000	675.540.674	11.200.335.326	0,8	31.023.386.993	1.400.041.915.750	2.477.881.458.375	3.877.923.374.125
1973	29.083.450.272	1.449.135.077	27.634.315.195	1973	18.037.430.000	863.947.625	17.173.482.375	0,9	44.807.797.570	1.908.164.708.333	3.070.479.466.111	4.978.644.174.444
1974	52.310.851.961	1.583.546.913	50.727.305.048	1974	21.197.287.050	1.250.161.283	19.947.125.767	1,2	70.674.430.815	1.662.260.480.583	4.227.275.420.667	5.889.535.901.250
1975	68.987.087.000	3.922.638.258	65.064.448.742	1975	20.075.053.642	1.295.078.710	18.779.974.932	1,5	83.844.423.674	1.251.998.328.800	4.337.629.916.133	5.589.628.244.933
1976	82.940.808.000	2.256.932.066	80.683.875.934	1976	30.775.463.257	1.632.093.885	29.143.369.372	1,7	109.827.245.306	1.714.315.845.412	4.746.110.349.059	6.460.426.194.471
1977	104.881.559.000	3.637.319.854	101.244.239.146	1977	31.338.498.373	1.516.327.872	29.822.170.501	2,1	131.066.409.647	1.420.103.357.190	4.821.154.245.048	6.241.257.002.238
1978	113.290.058.000	393.114.700	112.896.943.300	1978	55.357.837.000	476.973.200	54.880.863.800	3,1	167.777.807.100	1.770.350.445.161	3.641.836.880.645	5.412.187.325.806
1979	178.505.342.000	468.108.200	178.037.233.800	1979	75.743.688.000	617.713.900	75.125.974.100	5,5	253.163.207.900	1.365.926.801.818	3.237.040.614.545	4.602.967.416.364
1980	592.114.488.000	1.327.602.900	590.786.885.100	1980	221.498.145.000	3.654.603.600	217.843.541.400	10,4	808.630.426.500	2.094.649.436.538	5.680.643.125.962	7.775.292.562.500

Kaynaklar: T.C.Harici Ticaret İçin Yıllık İstatistik, Kısım I, Yıl:1926,Ankara,1929; T.C.Harici Ticaret İçin Yıllık İstatistik, Kısım I, Yıl:1927,Ankara,1929; T.C.Harici Ticaret İçin Yıllık İstatistik, Kısım I, Yıl:1928,Ankara,1929; T.C.Harici Ticaret İçin Yıllık İstatistik, Kısım I, Yıl:1929,Ankara,1930; T.C.Harici Ticaret İçin Yıllık İstatistik, Kısım I, Yıl:1930,Ankara,1931; T.C.Harici Ticaret İçin Yıllık İstatistik, Kısım II, Yıl:1932,Ankara,1934,T.C.Harici Ticaret İçin Yıllık İstatistik, Kısım II., Yıl:1933,No:62,Ankara,Devlet Matbaası İstanbul 1935, Başbakanlık, İstatistik Genel Müdürlüğü İstatistik yıllığı, Cilt 17, Yayın No: 303, 1949, Ankara, s.296, 297,298,299, (1947–1948); T.C. Ba şvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü İstatistik Yıllığı 1953, Cilt 21, Yayın No: 360, Ankara, s. 402. (1951–1952); T.C. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, Dış Ticaret Yıllık İstatistik 1956, Kısım 3, Ege Matbaası, Ankara,1957,VI-XIX., Türkiye istatistik y ıllığı 1964/65, yay ın no: 510, s. 293, 294. (1964–1965), Ba şbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü, Dış Ticaret Y ıllık İstatistik 1945, Kısım 1, Ankara Bas ım ve Ciltevi, Ankara 1945, s. XC-XCIII.; Ba şbakanlık, İstatistik Genel Müdürlüğü Dış Ticaret Y ıllık İstatistik, Akın Matbaası, Kısım 1, Ankara,1946, s. LXVIII-LXXI. (1946); Ba şbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı, Cilt 15, Yayın No: 255, Hüsnütabiat Bas ımevi İstanbul, 1946, s. 352–355.(1939–1940); Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü, Dış Ticaret Yıllık İstatistik 1949, Kısım 3, Ankara Basım ve Ciltevi, Ankara 1950, s. 7–22. (1949); T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü İstatistik yıllığı 1951, Yayın No: 332, Cilt 19, Ankara, 1951, s. 401. (1950).;T.C. Ba şbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü Küçük İstatistik Yıllığı 1949, Yayın No: 313, Ankara 1949, s. 231. (1934); limanlar ve hudutlar., T.C. Ba şbakanlık İst. Genel Müdürlüğü İstatistik Yıllığı, Cilt:9, Sayı:115,Devlet Basımevi, Ankara, s.225,226. (1935–1937).; TU İK, İstatistik Göstergeler Statistical Indicators, 1923–2006’dan yararlan ılarak derlenmiştir.

* GSMH Deflâtörü: Millî Gelir genelindeki fiyat hareketlerini ölçer.Yani ithal ve ihraç mallar ının fiyatlarını ölçer.Ülkede üretilen tüm mal ve hizmet fiyatlarında meydana gelen değişimi izlemek için kullanıldığı için en kapsamlı göstergedir. www.Ekodialog.com/eko_sorular/enflasyon_hsap.html 03/Kasım/2008.

Öncelikle her yıl için sabit fiyatlarla sâfi deniz ticaret hacimlerine ulaşılmalıdır. Carî fiyatlarla sâfi ithalat ve ihracat rakamlarına ulaşmak için ise fiilî ithalat ve ihracat rakamlarından, her yılın kara hudutlarımızı itibarıyla yapılan sınır taşımalarımız çıkartılmıştır. Bu amaçla TÜİK arşivleri düzenli olarak taranmıştır. Kara hudutlarımızı itibarıyla yapılan sınır taşıma değerlerini elde etmek amacıyla TÜİK Ankara ve İstanbul Bölge temsilciliğinin arşivlerinden, Ankara'da Merkez Bankası ve Merkez Kütüphanesinden, İstanbul Üniversitesi İktisat Kütüphanesi ve İstanbul Ticaret Odası Kütüphanelerinden çalışmamız için gerekli olan veriler seri olarak tamamlanabilmektedir. Elde edilen kara hudutlarımızı itibarıyla yapılan sınır taşıma değerlerimiz ise aşağıdaki haritada (Resim 1) adlı geçen sınır kapılarımızdan yapılan tüm taşımaların ithalat ve ihracat rakamlarının toplamı alınarak kara hudutlarımızı itibarıyla kara taşımacılığımız elde edilmiştir. Bu rakamlar ilgili her yılın ithalat ve ihracat rakamlarından çıkartılarak carî fiyatlarla sâfi ithalat ve ihracat deniz taşıması rakamlarına ulaşılmıştır. Carî fiyatlarla sâfi ithalat ve ihracat deniz taşıması rakamlarının toplamından carî fiyatlarla sâfi deniz ticaret hacmine ulaşılmıştır. Türkiye'nin her yıl carî fiyatlarla denizyolu ile yaptığı ithalat ve ihracat taşıma rakamları, yukarıdaki tabloda elde edilen deflatör rakamlarına bölünüp yüzde çarpılmasıyla, enflasyondan arındırılarak bahsi geçen her yıl için sabit fiyatlarla sâfi deniz ticareti ithalat ve ihracat taşıma rakamları elde edilmiştir. Sabit fiyatlarla sâfi deniz ticareti ithalat ve ihracat taşıma hacmine ulaşmamızdaki ana amaç, elde edilen rakamlarımızı hem enflasyondan hem kara hudutlarımızı itibarıyla yapılan sınır taşımalarımızdan arındırmaktır.

Deniz ticârî taşımacılığımız için taranan bütün literatürlerde, değişik yıllar için ithalat ve ihracat deniz yolu taşımalarının ortalama %12'si bu taşımalar için ödenen navlun bedeli olarak belirlenmiştir.*

Buradan hareket ederek incelenen döneme ait sabit fiyatlarla sâfi ihracat ve ithalat deniz taşıması rakamlarının (Bkz. Ek 11 B ve C sütunları) %12'si alınarak her bir yıl için navlun bedellerine ulaşılmıştır (Bkz; Ek: 11, E ve F sütunları).

* Bkz; Fikret Özefe, "Deniz ticaretimizin Geliştirilmesi İçin Alınması Gerekli Önlemler", **Denizati Dergisi**, Cilt: 7-8, Sayı: 4, Ekim, Ocak 1977-1978, s. 3; Ziya Turan, "Deniz Ticaretinin Geliştirilmesi", **Denizati Dergisi**, Cilt: 5-10, 11 Aralık 1974, s. 24; Necmettin Akten, "Türkiye'nin Deniz Ticareti", **Denizati Dergisi**, Cilt: 1, Sayı: 1, Aralık 1970, s. 39 ve H.Sami Çelebi, "Deniz Nakliyatımız", **Denizati Dergisi**, Cilt: 1-4, Sayı: 5, Şubat 1977, s. 7. vd.

Ancak Tablo3.6'daki Türkiye'nin deniz yoluyla yaptığı ithalat ve ihracat taşımalarının 1950–1980 arasında limanlarımızdan gerçekleştirilen boşaltılan ve yüklenen mal miktarlarının, Türk ve yabancı bayraklı gemiler arasındaki taşıma oranlarının içinde, transit ticareti de ihtiva edebileceği gözden kaçırılmamıştır. Fakat transit ticaretin her iki yönde olabileceği dikkate alınarak bu rakamları kullanmak mümkündür. Araştırmada limanlarımızda gerçekleştirilen 1950–1980 arasındaki yıllar için hesaplanan, boşaltılan ve yüklenen mal miktarlarının Türk ve yabancı bayraklı gemiler arasındaki dağılım yüzdesi ile, 1963–1972 yıllarına yönelik değişik kaynaklardan hesaplanan dağılım yüzdesi arasında, birkaç yıl hariç çok fazla bir değişiklik olmadığı gözlemlenmiştir.* 1923–1949 yılları arasındaki Türkiye'nin deniz yoluyla yaptığı ithalat ve ihracat taşımalarının, Türk ve yabancı bayraklı gemiler arasındaki dağılım yüzdeleri DİE kayıtlarında tutulmadığı için, bu yıllara yönelik olarak en yakın son dört yılın ortalaması alınmıştır. 1950–1954 yıllarının ortalamaları ise; boşaltılan yükün Türk bandıralı gemiler tarafından taşınan miktar yüzdesi ortalaması %33.14, boşaltılan yükün yabancı bandıralı gemiler tarafından taşınan miktar yüzdesi ortalaması %66.86, yüklenen yükün Türk bandıralı gemiler tarafından taşınan miktar yüzdesi ortalaması %16.48, yüklenen yükün yabancı bandıralı gemiler tarafından taşındığı miktar yüzdesi ortalaması %83.52'dir. Boşaltılan ve yüklenen yükün Türk bandıralı gemiler tarafından taşınan miktar yüzdesi ortalaması %24.81'dir. Boşaltılan ve yüklenen yükün yabancı bandıralı gemiler tarafından taşındığı miktar yüzdesi ortalaması ise %75.19'dur (Bkz. Ek:11, H, I, J, K,L ve M sütunları).

Türk gemilerinin ithalat ve ihracattan elde ettikleri navlun gelirleri, toplam ithalat ve ihracat içerisindeki taşıma oranlarının ithalat ve ihracat navlun gelirleri toplamı ile çarpılması sonucunda elde edilmiştir. Hesaplama sonuçları Ek 11'deki sırasıyla N, O, P ve Q sütunlarından takip edilebilir. Yabancı gemilerin elde ettikleri navlun gelirinin hesaplanmasında da aynı metod uygulanmıştır. Toplam dış ticaret için Türk gemilerine ödenen navlun bedellerine ulaşmak amacıyla (R sütunu) toplam dış ticaret taşımaları için ödenen navlun bedelleri (G sütunu) toplam dış ticaret

* Bkz; Tablo: 13: Türkiye'nin Deniz Yoluyla Yapılan İthalat ve İhracat Taşımalarının, Türk ve Yabancı Bayraklı Gemiler Arasındaki Dağılım Yüzdeleri., Yaşar Gürkök, "İhracat Yönünden Denizyolu Ulaştırması" **Denizati Dergisi**, Cilt: 5–10, 18. Şubat 1974, s. 52; Ziya Turan, "Deniz Ticaretinin Geliştirilmesi, **Denizati Dergisi**, Cilt : 5-10, 11 Aralık 1974, s. 24. v.d.

hacmi içerisindeki Türk gemilerinin taşıma yüzdeleri (L sütunu) ile çarpılmıştır (Bkz Ek 11) .

Böylelikle 1926–1980 yılları arasında dış ticaret taşımacılığı içinde Türk ve yabancı gemilere, ithalat ve ihracat taşımacılığı için ödenen navlun bedellerine ulaşarak seriyi tamamlamış oluyoruz. Burada Türk gemileriyle taşınan mallar için alınan navlun kıymeti gelirdir. Yabancı gemilerle taşınan mallar için ödenen navlun kıymeti giderdir.

1926–1980 arasındaki yıllar için elde edilen ithalat ve ihracat taşımacılığımızdan kazanılan navlun gelir ve kaybedilen giderin aynı seri içindeki yıllar için GSMH içindeki payları hesaplanmıştır. 1926–1980 arasındaki yıllar için gerek ithalat ve gerekse ihracat taşımacılığımızdan elde edilen navlun gelir ve giderlerin GSMH’den aldıkları payların durumuna göre, Türk deniz ticâri taşımacılığımızın Türkiye ekonomisinde ne derecede bir katkıya sahip olduğu değerlendirilerek, geleceğe yönelik uluslararası deniz taşımacılığımızın sorunları tartışılacak ve gelecek için çözüm önerileri getirilecektir.

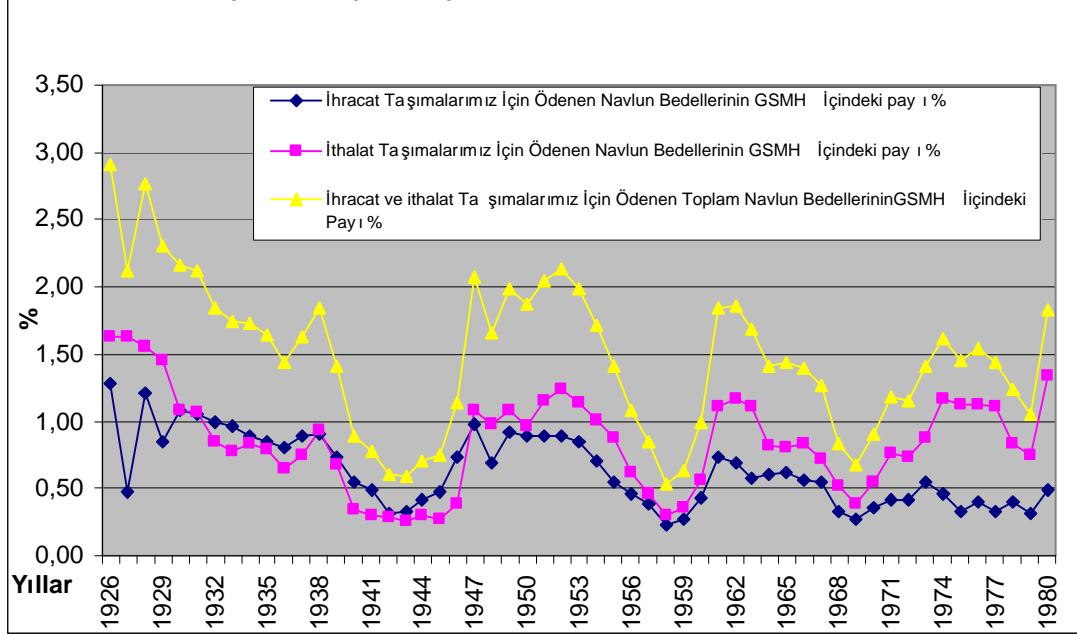
Tablo 3.10: İthalat ve İhracat Taşımlarımız İçin Ödenen Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki Oranı (1926-1980)

A	U	V	W = U + V	A	U	V	W = U + V
Yıllar	İhracat Taşımları İçin Ödenen Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki payı %	İthalat Taşımları İçin Ödenen Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki payı %	Dış Ticaret Taşımları İçin Ödenen Toplam Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki Payı %	Yıllar	İhracat Taşımları İçin Ödenen Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki payı %	İthalat Taşımları İçin Ödenen Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki payı %	Dış Ticaret Taşımları İçin Ödenen Toplam Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki Payı %
1926	1,28	1,62	2,91	1954	0,70	1,01	1,71
1927	0,48	1,63	2,11	1955	0,54	0,87	1,41
1928	1,21	1,55	2,76	1956	0,46	0,62	1,08
1929	0,85	1,45	2,30	1957	0,39	0,46	0,85
1930	1,09	1,08	2,16	1958	0,24	0,30	0,54
1931	1,05	1,07	2,12	1959	0,27	0,36	0,63
1932	0,99	0,86	1,84	1960	0,43	0,57	1,00
1933	0,96	0,78	1,74	1961	0,73	1,11	1,84
1934	0,89	0,84	1,73	1962	0,69	1,17	1,86
1935	0,84	0,80	1,64	1963	0,57	1,12	1,69
1936	0,80	0,64	1,45	1964	0,60	0,82	1,42
1937	0,89	0,74	1,63	1965	0,63	0,81	1,44
1938	0,90	0,94	1,84	1966	0,56	0,83	1,40
1939	0,73	0,68	1,41	1967	0,54	0,72	1,26
1940	0,55	0,34	0,89	1968	0,33	0,51	0,84
1941	0,49	0,30	0,78	1969	0,28	0,40	0,68
1942	0,32	0,28	0,60	1970	0,36	0,55	0,91
1943	0,33	0,26	0,59	1971	0,42	0,77	1,19
1944	0,41	0,30	0,71	1972	0,42	0,74	1,16
1945	0,48	0,28	0,75	1973	0,54	0,87	1,41
1946	0,74	0,39	1,13	1974	0,46	1,16	1,62
1947	0,98	1,09	2,07	1975	0,32	1,12	1,45
1948	0,69	0,97	1,66	1976	0,41	1,13	1,54
1949	0,92	1,08	1,99	1977	0,33	1,11	1,44
1950	0,90	0,97	1,87	1978	0,40	0,83	1,24
1951	0,89	1,16	2,05	1979	0,31	0,74	1,06
1952	0,89	1,24	2,13	1980	0,49	1,34	1,83
1953	0,84	1,14	1,99				

Kaynak: Tablo 3.9'daki veriler ve yukarıda belirtilen formüller kullanılarak derlenmiştir.

Aşağıda Grafik 3.5'te görüldüğü gibi Türkiye'nin ithalat taşımları için ödenen navlun bedellerinin GSMH içindeki payı 1926–1931 döneminde ihracat taşımları için ödenen navlun bedellerinin üzerinde yer alırken, 1932–1947 döneminde 1937 yılı hariç olmak üzere ihracat navlun bedellerinin altında yer almaktadır. Bu dönemde dikkat çeken bir diğer nokta ise ithalat ve ihracat taşımları için ödenen navlun bedellerinin GSMH içindeki payının birbirine paralel bir gelişim göstermesidir.

Grafik 3.5: İhracat, İthalat ve İhracat-İthalat Taşımalarının Toplam Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki Oranı (%)



Kaynak: Tablo 3.10'daki veriler kullanılarak oluşturulmuştur.

U:İhracat Taşımaları İçin Ödenen Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki Payı.

V:İthalat Taşımaları İçin Ödenen Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki Payı.

W: İhracat ve İthalat Taşımaları İçin Ödenen Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki Payı.

1947 yılından 1980 yılına kadar olan dönemde ithalat taşımaları için ödenen navlun bedellerinin GSMH içindeki pay ı, ihracat taşımaları için ödenen navlun bedellerinin GSMH içindeki pay ının üzerinde seyretmektedir. 1947–80 dönemimde birkaç yıl hariç ithalat ve ihracat taşımaları için ödenen navlun bedellerinin GSMH içindeki paylar ı arasındaki fark büyümektedir. 1950'lerin sonlarında iki değer birbirine yaklaşırken benzer bir durum daha sınırlı olmakla birlikte 1967–69 döneminde de görülmektedir. 1973'ten itibaren iki değer arasındaki fark açılmış ve 1979'a gelindiğinde söz konusu fark azalmıştır. Bu yıldan itibaren ise tekrar iki değerimiz arasındaki fark artma eğilimindedir.

Toplam dış ticaret taşımaları için ödenen toplam navlun ödemelerinin GSMH içindeki payı grafikten izlendiği üzere büyük bir dalgalanma göstermektedir. Burada üzerinde önemle durulması gereken bir nokta da, sabit fiyatlarla sâfi dış ticaret deniz taşımalarında dönemler itibarıyla meydana gelen artış ve azalışlar ile ülkenin toplam

dış ticaret taahhütleri için ödenen navlun ödemelerinin GSMH içindeki payları arasında doğrudan bir ilişkinin söz konusu olmasıdır. Bu etkileşimin nedeni aşağıda açıklanmıştır.

Türkiye 1930'dan önce dış ticaret rejimini kendi istediği şekilde düzenleyememiştir. Bu konudaki yetkisini Lozan anlaşmasıyla belirlenen sürenin sonunda 1929'da elde etmiştir.³³³ Bu tarihten itibaren Türkiye korumacı bir dış ticaret politikasına yönelmiştir. Bu kapsamda 1929'u izleyen yıllarda ithalatta önemli azalmalar meydana gelmiştir. Kısmen 1929'da başlayıp 1930'larda da devam eden³³⁴ dünya ekonomik bunalımı nedeniyle bütün ülkeler korumacı dış ticaret politikalarına yönelmişlerdir. Bu bağlamda Türkiye'nin izlediği korumacılık anlayışı daha da önem kazanmıştır. Yukarıda değinilen gelişmeler neticesinde Kepenek ve Yentürk'ün vurguladığı gibi Türkiye "ilk kez dış ticaret fazlasını bu dönemde" vermiştir.³³⁵ Oluşan dış ticaret fazlası nedeniyle ihracat taşımalarında ödenen navlun ödemelerinin millî gelir içindeki payı yükselmiştir.

1947 yılından sonra ithalattaki artışın daha büyük olması, Türkiye'nin ihracatındaki ürün yoğunlaşmasına bağlanabiliriz. Sanayileşme süreci hızla gelişmediği için ihracat belli başlı tarım ürünlerine dayanmaktadır. İthalat ise ülke gereksinimleri nedeniyle sanayi ürünleri içerdiği için daha hızlı bir şekilde artmıştır. Bir başka ifade ile ithalatın artması ithalat taahhütlerine ait navlunun millî gelirdeki payını artırmıştır.

Bu konuda bir diğer önemli nokta sanayileşmiş ülkelerde gelir düzeyi arttıkça tarım ürünlerine olan talep oransal olarak azalmasıdır. Diğer taraftan gelişmekte olan ülkelerdeki gelir artışları sanayi ürünleri talebini artırmaktadır. Bu iki etkinin sonucu olarak dış ticaret hadleri gelişmekte olan ülkelerin aleyhine dönmektedir. Bilindiği gibi bu durum literatürde Singer-Prebisch tezi olarak geçmektedir.³³⁶ Dış ticaret haddinin aleyhine dönmesi ise, daha fazla ihracat yapılırsa bile giderek daha az ihracat geliri elde edilebileceği, aynı miktar ithalat yapılırsa bile daha fazla bedel ödeneceği

³³³ Kepenek ve Yentürk, **a.g.e.**, s. 40.

³³⁴ Ahmet Köllüçbay, **Türk Ekonomisi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 5. Baskı, Minpa Matbaacılık, 1994, s. 101.

³³⁵ Kepenek ve Yentürk, **a.g.e.**, s. 40.

³³⁶ Singer-Prebisch Tezi, detaylı bilgi için Bkz., Halil Seyidoğlu, **Uluslararası İktisat**, Güzem Yayınları, İstanbul, 2003, s. 638,639.

anlamına gelmektedir. Bunun do ğal bir sonucu olarak ithalat ın parasal de ğeri arttı ğı için ithalat ta şımaları için ödenen navlunun millî gelirdeki pay ı bu dönemde önemli ölçüde yükselmiştir.

Dış ödemeler aç ığı 1950 -1960 döneminden ba şlayarak ekonomimizin geleneksel sorunlar ından ba şlıcası haline gelmiştir. Bunun da kayna ğını ithalat ın, ihracattan daha hızlı artması olayında aramak gerekir.

1973 ve sonraki geli şmeleri ise petrol krizine ba ğlamak mümkündür. Petrol fiyatlarının varil başına 3 dolardan yaklaşık 12 dolara yükselmesi ile bütün ülkeler ciddi zorluklarla karşı karşıya kalmışlardır. Petrol fiyatları 1979 Ekim-Kas ım ayları arasında yeniden büyük oranda artarak varil başına \$24 ve 1980 yılı sonu itibarı ile \$32 düzeyine kadar yükselmiş ve bu yüzden petrol ithalatçıları ülkeler enerji tasarrufu yoluna yönelmişlerdir.³³⁷ S ınırlı döviz girdisi olan ülkeler kaynakları enerji ithalatına ay ırmak zorunda kalmışlardır. Diğer taraftan ithalat üzerine k ısıtlamalar getirerek döviz ç ıkışını azaltmaya çaba göstermişlerdir. Bu durumda özellikle gelişmekte olan ülkelerin tar ımsal ihracat ı bundan olumsuz yönde etkilenmiştir. Diğer taraftan özellikle enerji ithalat ı nedeniyle ithalat rakamları hızlı bir şekilde yükselmiştir. Bu nedenlerden dolayı, ihracatta ödenen navlunun millî gelirdeki pay ı düşerken ithalatta ödenen navlunun millî gelirdeki payı artmıştır.

³³⁷ [http: // www.Ekodialog.com/eko_sorular/enflasyon_hsap.html](http://www.Ekodialog.com/eko_sorular/enflasyon_hsap.html) (03.03.2008)

1956 yılında Süveyş kanalının kapanması navlun oranlarında artışa sebep olmuştur. Navlun fiyatlarındaki tedricî düşme 1958 yılı başından 1960 yılı sonlarına kadar devam etmiştir.

Birinci plan döneminde gemi inşaa sanayimiz henüz yurt içinde yeterli bir gelişme kaydetmeden, 1961 yılında çıkarılan 70 sayılı tebliğle yurtdışından gemi satın alınmasının durdurulması deniz ticaretimizi dar boğazlara sokmuştur.³³⁸ Deniz ticaretinin serbest pazar ekonomisine göre uygulandığı bu dönemde ülke ekonomisi yeterli deniz ticaret filosuna sahip olmadığı için navlun giderlerinin artması sonucu döviz kayıpları yaşanmıştır.³³⁹

1961-1963 devresi navlun gelirlerinin oldukça istikrarlı olduğu bir dönemdir. 1963 yılında Sovyetler'in hububat ithal etmesi sebebiyle navlun piyasasında bir hareketlilik yaşanmıştır. Yükselen tonaj talebi sebebiyle navlun piyasasında bir canlılık yaşanmıştır. 1963-1967 yılları bazı dönemler bir tarafa bırakılırsa hafif yükselmelerin olduğu bir dönemdir. 1967 yılı başında ise Vietnam harbinin etkisiyle navlun fiyatları yükselmiş ve aynı yılın ortasında İsrail Mısır harbi sonunda Süveyş kanalının trafiğe kapanması nedeniyle yeni bir artış görülmüştür. 1968-1969 yıllarında fazla bir hareketlilik yoktur. 1961 yılında çıkarılan 70 sayılı kararnameyi tadil eden iktisadi devlet teşekküllerinin mallarının Türk gemileri ile nakledilmesini öngören 13 Şubat 1969 sayılı kararın alınması ve uygulanması olumlu sonuçların alınmasına sebep olmuştur.³⁴⁰ 1970 yılında navlun gelirlerinde büyük bir yükselme gözlenmiştir.

Kısa süren 1966-67 navlun oranları düşüşünden sonra Ekim 1967'de Mısır ve İsrail arasında çıkan savaş sebebiyle Süveyş kanalını kapatılmış ve 1975 yılına kadar açılmamıştır. Süveyş Kanalı'nın kapatılması ton-mil olarak talebin artmasına, navlun oranlarının yükselmesine ve birim işletme masraflarının düşürülmesi için daha büyük gemiler inşa edilmesine sebep olmuştur. Dünya denizcilik sektörünün genelde

³³⁸ Nejad Odman, "Türkiye'de Milletlerarası Deniz Nakliyeciliğinin Geliştirilmesini Engelleyen Teknik Meseleler, Teşkilat ve Bu Konuda Alınması Gerekli Tedbirler", **Türkiye'de Milletlerarası Deniz Nakliyeciliği ve Geliştirilmesi İmkânları**, İstanbul, 1972, s. 92.

³³⁹ Nejad Odman, **Ortak Pazara Tam Üye Olduktan Sonra Türkiye'nin Deniz Ticareti Politikası Ne Olmalıdır, a.g.e.**, s. 46.

³⁴⁰ **A.e.**, s. 26.

sağladığı istikrarlı kazanç sebebi ile 1967–73 yılları arasında gemi yatırımları için kredi veren bankaların sayısında önemli bir artış görülmüştür.

İkinci Dünya Savaşı'nı izleyen ilk beş yıl dünya deniz taşımacılığının çevrelerinde gemi sahipleri için altın yıllar olarak anılır. Kore savaşları ile Süveyş harekâtı ve Arap-İsrail savaşları sırasında navlun piyasasında ekonomik faktörlerin sonucu olan konjonktürün ötesinde yükselişler olmuş ve gemiler büyük gelirler sağlamışlardır. Ayrıca 1970 yılında kaydedilen yüksek navlun artışları büyük bir kalkınma hamlesi içinde olan Japonya'nın ağır sanayisi için gerekli olan çeşitli maden cevherlerini taşıtmak üzere büyük çapta gemi kiralama piyasasından kaynaklanmıştır. Artırı talep sonucu bozulan arz talep dengesi, navlunların baş döndürücü ölçüde yükselmesine sebep olmuştur.³⁴¹

1978 yılı ile beraber kuru dökme yük piyasalarında bir canlılık başlamış ve OPEC ülkelerinin çimento ve diğer yapı malzemelerine, Rusya'nın tahıl ürünlerine olan ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Ayrıca Avrupa ve Japonya piyasalarında, demir cevheri ve kömür ithalatına dayanan çelik üretimi ve kömür kullanan enerji santrallerinde bu madene olan talep artmıştır. Bu koşullar deniz taşımacılığımızın artmasına sebep olmuştur.

Petrol fiyatları 1979 Ekim-Kasım ayları arasında varil başına \$24 ve 1980 yılı sonu itibarı ile \$32 düzeyine kadar yükselmiş ve bu yüzden petrol ithalatçıları ülkeler enerji tasarrufu yoluna yönelmişlerdir.

Bu ikinci kriz enerji piyasalarındaki dengeleri etkileyerek, elektrik üretiminde kömürün petrole tercih edilmesine sebep olmuş ve 1979–81 yıllarında dünya genelinde deniz yolu ile kömür taşımacılığı %60 oranında artmıştır. Artırı artış gösteren bu kömür ithalatı limanlarda önceden tahmin edilemeyen bir sıkışıklığa sebep olmuş ve bu yüzden 1980 yılı süresince kuru dökme yük filosunun %5–6 oranındaki kısmını başlatılmak zorunda kalmıştır. Ancak ekonomik büyümenin yavaşlaması, 1981 yılının ikinci yarısında deniz taşımacılığına olan talebi azaltarak

³⁴¹ Biren, a.g.e., s. 58.

navlun oranlarının düşmesine sebep olmuştur. Aynı zamanda yeni gemi talebini azaltan bu olay birçok ülkede tersanelerin kapatılmasına yol açmıştır.³⁴²

Ülkemize yapılacak taşımaların Türk bayraklı gemilerle yapılması için ihtiyaç olan gemilerin temin edilmesi ile birlikte diğer ülkelerde olduğu gibi koruma tedbirlerinin alınması gereklidir.³⁴³

3.8. Türkiye’de Uluslararası Deniz Taşımacılığına Yönelik Sorunlar ve Gelecek İçin Çözüm Önerileri

Denizcilik sektörü ve özellikle deniz yolu ile yük taşımacılığı Türkiye’de genel ulaştırma sektörü içinde en büyük paya sahip bulunmaktadır. Deniz ticâri taşımacılığının içinde bulunduğu sorunlar da bu sektörün Türkiye ekonomisine katkı oranında çetin ve büyüktür.

Türk deniz taşımacılığı sektörünün içinde bulunduğu en önemli sorunlardan birisi de yük ve navlun sorunudur. Uluslararası deniz taşımacılığında yaşanan konjonktürün etkisiyle, bütün ülkeler kendi navlun giderlerini azaltmanın yanı sıra, bu alanda sağladıkları gelirleri yükselterek dünya deniz ticaretinde ön sıralara çıkmanın yollarını aramaktadır. Özellikle kriz dönemlerinde millî filomuza yük ve navlun desteği sağlanmalıdır. Millî yükün millî filoya azami ölçüde tahsisi açısından ülkemizde gerekli yük potansiyelinin mevcut olduğu da izlenmektedir. Millî yük potansiyelimizin azami ölçüde millî bayraklı gemilerle taşınmasında ise gerek prensiplerde ve gerekse uygulamada çeşitli problemlerle karşılaşmaktadır.

— Millî yüklerin azami ölçüde Türk bayraklı gemilerle taşınmasına özellikle kriz dönemlerinde önem verilmeli, diğer taraftan Türk bayraklı filomuz üçüncü ülke taşımalarından elde edeceği döviz girdisinin yabancı bayraklı gemilere ödenen navlun giderlerini aşma amacı ilke olarak benimsenmelidir.

— Millî yükün millî filoya azami ölçüde taşınması ilkesi özellikle kamu kuruluşlarının ithalat taşımalarında kamu ve özel sektör taşımacılığı arasında dengeyi bozacak nitelikte olmamalıdır.

³⁴² http://www.Ekodialog.com/eko_sorular/enflasyon_hsap.html (03/Kasım/2008)

³⁴³ Odman, a.g.e., s. 68.

—Devlet ve devlet sektörüne ait yükler mutlaka Türk gemileri ile taşınmalıdır. Bu amaçla kamu yüklerinin uzun vadeli kontratlarla Türk bayraklı gemilerle taşınmasına yönelik anlaşmalar yapılmalıdır. Ulusal filonun gelişmesiyle uluslararası dış ticaret yüklerimizin ulusal bayraklı gemilerimiz tarafından taşınma oranı artacak, dışarıya kaynak transferi azalacak, böylelikle hem ödemeler dengesine katkı sağlanacak ve hem de yabancı bayraklı gemilere ödenen navlun giderleri ekonominin başka ihtiyaç alanlarında kullanılacaktır.

—Türk bayraklı gemilerle yapılacak taşımalarda “rekabet” ve “verimlilik” ilkelerine dayal bir sistem oluşturulmalıdır.

Ülkemizin uzun süreli kalkınma stratejisi çerçevesinde deniz taşıma politikasının tespiti ile taşıma politikası ve bu çerçeve içinde önemli bir yer tutan uzun süreli hedeflerin tespiti aşağıda sıralanan diğer sorunların çözülmesi için gereklidir.

—Denizcilik alanında gerek kurumsal, gerek mevzuat açısından da günün şartlarına göre giderecek bir yapıya ihtiyaç vardır.

—Ülkemizin deniz ticâri taşımacılığında optimum fayda sağlamak amacıyla kapsamlı, etkin, uygulanabilir ve tek elden yönetilen projelerin yapılması ve politikaların hayata geçirilmesi gereklidir.

—Uluslararası deniz taşımacılığında devlet eliyle yardım diyebileceğimiz sübvansiyonlar yük, işletme, gemi, hat ve işgücü alanlarına verilmelidir. Yük sübvansiyonu hem armatöre hem satıcıya verilir. Hükümetlerin pazar tutmayı ya da iç piyasada istikrarı sağlamak amacıyla yükler için oluşturulur. İşletme sübvansiyonu uluslararası deniz ticaretindeki konjonktüre ve ülkenin denizcilikteki hedeflerine göre ulusal deniz işletmelerine yapılan yardımlardır. Hükümetler kendi siyasi ve ekonomik politikalarına uygun gelen taşıma hatlarında çalışan ulusal gemilere yardım yapmalıdır. Gemi sübvansiyonları filo gençleştirme amacıyla verilmelidir. İşgücü sübvansiyonu ise istihdam politikaları gereği işgücü fazlalığı ya da yetersizliği yüzünden armatörlerimizin uğrayacağı zararları sübvansiyonla karşılamak için verilmelidir.

—Türkiye ekonomik gelişme ve kalkınma yolunda uluslararası deniz ticâri taşımacılığımız için elindeki mevcut her türlü imkândan en iyi şekilde yararlanmanın yollarını bulmalı ve bunları uygulamalıdır. Bu açıdan deniz taşımacılığımızı bir bütün

olarak dikkate alıp geliştirerek, dünyaya açılımı etkinleştirilebilir ve bu kesim faaliyetlerden elde edilen katma değer önemli boyutta artırılabilir.

—Uluslararası Türk ticaret filosunun tüm gelişmelere rağmen taşımalsardaki payının arttırılamayışının çeşitli nedenleri arasında ulusal filonun ülkemiz ithalatçı ve ihracatçıları tarafından, tam kapasitede kullanılmaması ve ticaret sektörü ile deniz yolu taşımacıları arasında tam bir işbirliği kurulamaması yer almaktadır. Gemilerimizin acenteler tarafından tercih edilmemesinin nedenleri Türk gemilerini zamanında hareket etmemeleri, yükleme ve boşaltma işlemlerini dikkat ve özenle yapmamaları, özellikle navlunları yüksek tutmalarıdır.

—Bugün artık uluslararası deniz ticaretinde ülke taşımacılığının %50'sini yapmak hedefi geçerli değildir. Esas olan yabancı ülkeler arasındaki deniz ticaretinde hisse sahibi olmak ve güçlü bir ticaret filosu ile gerekirse ülkemiz ihracat ve ithalat kullarını ülke yararına etkileyebilecek duruma geçmektir. Başka bir deyişle öyle güçlü bir deniz ticaret potansiyeline sahip olmalıyız ki ülke taşımacılığını yapmasak dahi, yabancı denizcilik kumpanyaları filomuzun büyüklüğünü düşünerek Türkiye navlunları üzerinde bir spekülasyona kalkışma imkanı verilmemelidir. Deniz ticaret filomuzun yeteri kadar büyümesi dünya ticaret alanında da etkili olacak ve ülkemize yönelen navlunların kontrolünün elimizde bulundurulmasını sağlayacaktır.

—Dünya deniz ticaretinde büyük bir hisse elde etmek istiyorsak ve bunun içinde acil olarak gemiye ihtiyacımız varsa gerekli etütler yapıldıktan sonra çok uzun süre alan inşaa süresini beklemeden mevcut yük taşıma talebini karşılayacak gemileri satın alma yoluna gidilebilir. Çünkü dünya deniz taşımacılığı geç kalmayı ve yavaş hareket etmeyi affetmemektedir. Dünyaya açılarak Türkiye'yi süratle denizci bir ülke haline getirmeliyiz. Bunun için uluslararası platformlarda deniz ticari taşımacılığına yönelik her türlü gelişme yakın olarak takip edilmeli ve buna yönelik tedbirler süratle alınmalıdır.

—Türk deniz ticaret filosunun gittikçe yaşlandığı gözlemlendiğinden Türkiye'nin dünya deniz ticaretindeki etkinliği ve rekabet imkânları bakımından deniz ticaret filosunu teşkil eden gemilerin gençleştirilmesi öncelikle ele alınmalıdır. Bu bakımdan, Türkiye'nin ekonomik kalkınmasında öncelik verdiği sanayileşme politikalarına da uygun olarak yabancı tersanelerde yapılan gemilerin işlerini Türk tersanelerine

yöneltmelidir. Türk deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili hususlar ve gemi yapıcılığının desteklenmesi, ortak ve uyumlu bir politika çerçevesinde göz önünde tutulmalıdır. Dünya standartları göz önüne alınarak tespit edilecek ölçütler doğrultusunda, filomuzdaki yaşlı gemilerin hurdaya çıkarılmasını özendirici tedbirler ortaya konulmalıdır. Böylelikle gemi söküm endüstrisine bir canlık kazandırılacağı gibi demir çelik endüstrisi için de hammadde kaynağı yaratılmış olacaktır.³⁴⁴

—İthal ve ihraç mallarımızın taşınmasından dolayı yabancı ülke gemilerine ödenen navlunlar gün geçtikçe artmakta ve görünmeyen giderler yönünden Türkiye büyük kayıplara uğramaktadır. Döviz açıklarını gidermek için güçlü bir filoya sahip olunması gereklidir. Güçlü bir filoya sahip olunmak için de yeterli finansman kaynaklarının temin edilmesi en büyük sorunlardan birisidir. Çünkü uluslararası deniz ticâri taşımacılığında yatırım maliyetinin ve işletme giderlerinin büyüklüğü buna karşılık deniz taşımacılığı faaliyetlerinde risklerin çok oluşu nedeniyle bu alana sermaye bulmak çok zordur. Filomuzun gelişmesi ise bu sermayeyi bu faaliyet dalına yöneltmekle mümkün olacaktır. Bu bakımdan, bugüne kadar Türk deniz taşımacılık sektörü için mevcut teşvik tedbirleri (vergiler, resimler, harçlar ve fonlarla ilgili her türlü mali ve hukuki hususlar) yeniden gözden geçirilmelidir.

—Dış finans kaynaklarının ülkeye getirilmesi için gerekli kanunî düzenlemelerin yapılması ve iç finans kaynaklarının işlenmesi için de çalışmalar gereklidir.

—Türk deniz ticaret filosunun tonajı lüzumlu gemi ve büyüklükleri uzman bir heyet tarafından saptanarak süratle artırılmalıdır.

—Uluslararası deniz ticaret konferanslarında exper gruplarla yoğun faaliyet gösterilmeli ve ülkemizin çıkarları doğrultusunda alınabilecek kararların etkilenmesine çalışılmalıdır.

—Deniz taşımacılığında son derece önemli yeri olan limanların ülke ekonomisinin gelişimine paralel olarak gerek yapısal, gerekse kurumsal değişikliklerle yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Kapasite artırımının yanı sıra modern ve yeterli

³⁴⁴ Deniz Vank, “Türk Denizciliğinin Ulaştığı Nokta,” **Türk Denizciliğinin Sorunları Semineri Sonuç Raporu**, T.C.Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Donanma Komutanlığı, t.y., s. 2.

araç ve gereçlerle donanımın sağlanması, idarî olarak otonom bir yönetim sistemine geçilmesi için gerekli çalışmalar yapılmalıdır.

—Deniz ticaretinin ve navlun politikalarının Türkiye'ye yarar sağlanması için hükümetin bu hususları kontrol edecek bir mekanizma kurması gereklidir. Dünyadaki denizci ülkelerin üyesi olduğu büyük teşkilatlara girmek için teşebbüse geçilmeli ve bu teşebbüslerin yürütülmesine yönelik diplomatik girişimler yapılmalıdır.

—Gemilerin işletilmesinde kullanılacak personelin çağdaş eğitim-öğretim metotları kullanılarak planlı bir şekilde yetiştirilmesi gereklidir. Ülkemizde deniz taşımacılığı eğitimi ayrı bir program halinde ele alınmalı ve uygulanmalıdır. Diğer bir deyişle deniz ticareti eğitimi bir sistem bütünlüğüne kavuşturulmalıdır. Çok geniş bir insan gücü potansiyeline sahip olan ülkemiz, deniz adamı yetiştirecek yeterli sayıda eğitim müessesesi kurmalı ve bu okulların zamanın tekniğinin gerektirdiği tüm yenilikleri takip ederek güçlü eğitim kadrolarıyla desteklemelidir. Devlet ve özel kesim bu eğitim müesseseleri için gereken parasal fonu oluşturmalı, devletin ayırabileceği fon miktarını arttırılmalı, bunlara özel kesim tarafından da destek sağlanmalıdır.

—İhracat, ülkemizin ekonomik büyümesi için sürekli geliştirilmesi gerekli olan bir konudur. Bildiğimiz gibi ihracatımızın büyük bir kısmı deniz yoluyla yapılmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı limanla başlar. Limanların gelişmemiş bir ülke ihracatını da fazla geliştiremez. Limanlarımızdaki yük dolaşım hızı düşüktür. Sırf bu sebeple ihracatçının işletme sermayesinin bir bölümü gereksiz bir şekilde mal olarak kalmasna yol açmakta ve maliyetlerini yükseltmektedir.

—Deniz ticaret filomuzun gelişmesinin ülke ekonomisine olan katkısı, ihracatımızın gelişmesinde, kalifiye istihdam gücü yaratılmasında olduğu gibi özellikle döviz ikamesi ve döviz kaynağı oluşturulması açısından da son derece önemlidir. Filo kapasitesinin artması hedefi döviz ikamesi ve döviz kazandırıcı yönleriyle hâlen geçerliliğini muhafaza etmektedir.

Yukarıda bahsedilen sorunların ve bu sorunlara getirilen çözüm önerilerinin gerçekleşmesi için devletin ekonomik karar alma mercileriyle deniz sektörünün değişik kesimlerini oluşturan kamu ve özel kuruluşlarla işbirliği ve koordine içinde olması gerekmektedir. Bu çalışmalarda plan ve programlar yeniden gözden geçirilmelidir. Yeni

plan ve programların yapılmasında, mutlaka ithalatçılar, ihracatçılar ve finansman kuruluşlarıyla yakın bir diyalog ve işbirliği sağlanmalıdır.

Uluslararası deniz ticâri taşımacılığımızın ekonomimize en iyi katkıyı sağlaması ve sömürünün önlenmesi için yaklaşık iki yüzyıl önce Kâtip Çelebi'nin verdiği öğütlerle çalışmamızı sonlandıracağız.

Tuhfetül'l Kibar Fi Esfari'l Bihar isimli eserinin son bölümünde, geri kalmış Osmanlı denizciliğinin kalkınabilmesi için kırk öğüt veren Kâtip Çelebi'nin bugün değişmeyen üç temel öğütünden birincisi; “*Kaptanı Derya, kendisi denizci kökenli değilse, deniz içinde yeti şmiş olanlara dan ışmalıdır. Yalnız kendi bildi ğine gidenler pişman olagelmi şlerdir.*” ikincisi; “*Gemiler mümkün oldukça, tersane-i Amire'de yapıla.*”son öğüdü ise; *Reisler, deniz ilmini bilmeye skı önem vereler, gafil olmayanlar ve bilenlere de büyükler iltifat eyleyēdir.*³⁴⁵

Ülkemiz deniz taşımacılığını, dünya deniz taşımacılığı içinde mütalaa etmek ve dünya deniz taşımacılığının koşullarını çok yakından izlemek ve bunlardan yararlanmak amacımız olmalıdır. Denizcilik alanında yapılacak tüm çalışmalara yukarıda belirtilmeye çalışılan temel ilkelere göre hareket etmek, ülke ekonomisine katkıda bulunmak en büyük ulusal görevimizdir. Atatürk'ün 1936 yılında “denizcilği Türk'ün büyük ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız” şeklindeki bu veciz sözü her zaman kılavuzumuz olmalıdır.

³⁴⁵ Kamil Atay, “Deniz Ticaretimiz ve E
1976, s. 3.

ğitim”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 1–4, Sayı: 3, Temmuz,

SONUÇ

Deniz ticareti ülke ekonomileri için olduğu kadar toplumların sosyo-ekonomik gelişimi açısından da hayati bir öneme sahiptir. Dünya tarihine bakıldığında zaman zaman ekonomik açıdan gelişmiş bölgelerin çoğunun ya kıyı kentleri ya da bu kıyı kentlerinin hinterlandları olması tesadüfî değildir. Denizler bir yandan ülkelere tüketim maddeleri sağlarken, diğer yandan bölgesel olarak farklılaşan üretim kalıplarının birbirleri ile değişimini sağlamak suretiyle bölgelerin ve ülkelerin ekonomik olarak ilerleyebilmesinin sınır alanları olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin her ne kadar bir kara devleti gibi algılanması gelenek halini almışsa da aslında denizlerin, göllerin ve suyollarının ortasına gömülmüş büyük bir imparatorluk olarak varlık göstermiştir. Bu nedenle kuruluşundan belirli bir süre geçtikten sonra Osmanlı Devleti, denizleri bir yandan kendi siyasî idealleri uğruna, öte yandan başka medeniyet havzaları ile ekonomik ve sosyal olarak diyaloga girebilmek için kullanmaya başlamıştır. Bununla birlikte Osmanlı yönetici elitlerinin dış ticarete, özellikle ihracata sınıcak bakmadıkları ve toplumun dış ticaret konusunda isteksizliği bugün anlaşılabilirse de, sistemin idamesi için dış ticaretin hiç olmadığı ya da zayıf olduğu şeklinde bir iddia ile ortaya çıkmak da fazla mümkün görünmemektedir. Hatta Osmanlıların bazı savaşlarını yalnızca dış ticarî damarları tehdit altına girdiği zaman yaptıkları bilinmektedir. Bu bilgiler bugün arşiv kaynaklarına bağlı olarak yapılan çalışmalardan kolaylıkla anlaşılabilir.

Osmanlı dönemine ilişkin bir başka dikkat çeken nokta, kuvvetli bir deniz filosuna sahip olunmaması nedeniyle ihtiyaç halinde yabancı gemilerin yardımına başvurmak zorunda kalınmasıdır. Hatta daha da ileri gidilerek kaçak mal yüklediği anlaşılan gemiler seferden alıkonularak gerekli yükün taşıtılması bile sağlanmıştır. Ancak bu tespit yabancı bandıralı gemilerden her zaman faydalandığı veya bunun her zaman ülke lehine olduğu anlamına gelmemektedir. Örneğin Osmanlı limanları arasındaki taşımada yabancı gemiler zaman zaman rekabete girişmişler, aralarında savaş hali olduğu veya korsanlığın arttığı zamanlarda Osmanlı ticareti bundan büyük zarar görmüştür. Ortaya çıkan olayların önüne geçebilmek için yabancı gemilerle taşıma yasaklanmış, bu durum ise Osmanlı şehirleri ve özellikle İstanbul'da bazı maddelerin sıkıntısının çekilmesine sebep olmuştur.

Yukarıda değinilen olaylar ve uluslararası deniz ticâri taşımacılığında özellikle 1750'li yıllardan itibaren savaşlara ve siyasal gelişmelere bağlı olan gelişmeler göz önüne alınmazsa, İngiltere ve Fransa gibi ülkelerin deniz ticareti ve taşımacılık alanında söz sahibi haline gelmeleri yeni politikaların hayata geçirilmesini zorunlu kılmıştır. Çözüm arayışları Osmanlı'yı yerli şirketlerin önünü açmak, teşvikler vermek ve çeşitli yasal düzenlemeleri yapmaya yöneltmiş, ancak bu denemeler hem iç hem dış iş ekonomik ve siyasî nedenlerden ötürü çok başarılı sonuçlar verememiştir.

Yüzyılında sonunda, yüzyıl başına göre deniz yoluyla taşınan yük hacmi kıyaslanamayacak ölçüde artmıştır. İmparatorluğun 1900 yılına kadar ihracata yönelik deniz taşımalarındaki artış oransal olarak ithalata göre daha fazladır. 1900 yılından itibaren ise tam tersine ithalata yönelik deniz taşımalarındaki artış, oransal olarak ihracata göre daha fazladır. Ancak, söz konusu yük hacminin ne kadarının yabancı ve ne kadarının yerli gemilerle taşındığını tespit etmek kolay değildir.

1823 yılında İstanbul limanı ile diğer Osmanlı limanları arasında gerçekleşen bir haftalık deniz ticâri taşımacılığının analizi, Tanzimat öncesi Osmanlı'nın deniz ticâri taşımacılığına olan katılımını ortaya koymaktadır. Buna göre deniz taşımacılığında ne tür gemilerin hâkim olduğu, bu taşımacılığın hangi güzergâhlarla sınırlı olduğu, Müslüman tebaanın deniz taşımacılığındaki rolleri ve son olarak da 18. yüzyılın ikinci yarısında yapılan taşımalarla, 19. yüzyılın ilk çeyreğinde yapılan taşımalar arasında bir fark olup olmadığının detaylı bir analizi yapılmıştır.

Analizin en önemli bulgusu Osmanlı deniz ticâri taşımacılığına küçük gemilerin hâkim olduğudur. Gemilerin küçük olması, Osmanlıların risk dağılım yöntemi olarak nitelendirilebilir. Bu taşımaların daha çok iç denizlerle sınırlı olmasından da kaynaklanabilir.

Burada ulaşılan ikinci önemli bulgu ise tüm liman hareketlerinin imparatorluk dâhilindeki sınırlarda yapılmış olmasıdır. İmparatorluğun deniz ticâri taşımacılığı Karadeniz, Marmara ve Ege denizinde cereyan etmektedir. İç denizlerde Osmanlı deniz ticâri taşımacılığının sınırlı kalmasını devletin izlemiştir olduğu ticaret politikasında ve ekonomisinin gelişmişlik düzeyinde aramak gerekir. Devlete daha

yakın bağı olan Müslüman reaya için zirai üretim ve esnaflık daha popüler sektörler olup, taşımacılık ise daha fazla sermaye gerektiren riskli bir sektör olmuştur.

Bir diğer önemli bulgu da, 18. yüzyılın ikinci yarısında yapılan deniz ticâri taşımalarıyla 19. yüzyılın ilk çeyreğinde yapılan taşımalar arasında büyük bir farkın olmaması ve deniz ticâri taşımalarının belirli kurallar ve nizamlar çerçevesinde yapılmasıdır.

İstanbul limanına gelen yabancı bandıralı gemiler ve toplam bandıra içinde ulusların paylarına yönelik olarak 1848–1851 yılları arasında yapılan analizde, İstanbul limanına gelen yabancı bandıralı gemiler ve toplam bandıra içinde ulusların payları belirlenerek, Osmanlı'nın uluslararası deniz ticâri taşımacılığı içindeki etkinlik dereceleri belirlenmiştir. Buradan hareketle Osmanlı'nın deniz ticâri taşımacılığı yapan gemilerin bandıralarında ilk dört sıranın değışmediğı tespit edilmiştir. Bunlar; Yunanistan, İngiltere, Avusturya ve Rus bandıralı gemilerdir. Bu uluslara ait gemiler söz konusu dönemde uluslararası deniz ticâri taşımacılığında belirgin bir üstünlüğe sahiptirler. İmparatorluğun uluslararası deniz ticâri taşımacılığında kullanılan gemilerin hemen hemen yarısını Yunan bandıralı gemiler oluşturmaktadır. Bunun sebebi, önceden Rumlarda elinde olan ve çoğunluğu Osmanlı bandırası taşıyan gemilerin 1829 Yunan bağımsızlık hareketinden hemen sonra yeni kurulan Yunan devletinin egemenliğı altında taşımacılığa başlamış olmasıdır.

Ülkenin toplam deniz ticâri taşımacılığında yukarıdaki durum geçerli iken İstanbul limanından yapılan uluslararası deniz ticâri taşımaları 18 farklı ülkenin gemileri tarafından yürütölmektedir. Bunlar; Yunanistan, İngiltere, Avusturya, Rusya, Sardunya, Fransa, Eflak, Prusya, Toskana, İrlanda, Sicilya, İsveç, Hollanda, Portekiz, Cemahir, Mısır, Boğdan ve Sisam bandıralı gemilerdir. Ayrıca imparatorluğun deniz ticâri taşımacılık faaliyetleri kış aylarına nazaran yaz aylarında daha yoğundur. Aralık/Ocak/Şubat aylarında ticâri taşımacılık faaliyetleri az olmasına karşın, ilkbaharda artarak yaz mevsiminde yoğunluk kazanmaktadır. Bunun sebebi, iklim şartlarının yaz aylarında taşımacılık üzerinde yaptığı olumlu etkidir.

1899- 1908 yılları arasında İstanbul limanına giren ve çıkan Osmanlı ve yabancı bandıralı gemilerin liman hareketleri incelenmesi sonucu ulaşılan bir başka tespit şöyledir: Yelkenli taşımacılıktan buharlı taşımacılığa geçişle birlikte yabancı

bandıralı gemilerin Osmanlı ticârî taşımacılığındaki faaliyetleri artmaya başlamıştır. Osmanlının taşıma içindeki payı ise düşmeye başlamıştır. Buharlı gemilerin yüksek satın alma malîyeti, Osmanlı unsurlarının onu satın alarak işletmelerini güçleştirmiştir. Kapitülasyonlarla yabancılara verilen bazı ayrıcalıklar nedeniyle hükümetin yerli taşımacılığı koruyamaması taşımacılık faaliyetlerinin büyük çapta yabancı ulus gemileri tarafından yürütülmesinin ana nedenlerinden biridir.

20. yüzyıl başlarında Osmanlı ekonomisi içinde önemli bir yer tutan un, pirinç ve buğday ithalatı deniz yoluyla yapılmaktaydı. Bu durum ülke içi kara ulaştırma ağının zayıflığından ve deniz yoluyla yapılan taşıma malîyetlerinin ucuzluğundan kaynaklanmaktadır. 20. yüzyılın başlarında İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya ve Avusturya'nın, Osmanlı'nın uluslararası deniz ticârî taşımacılığında büyük bir paya sahip olduğu ve söz konusu ticaretin büyük bir çoğunluğunun bu ülkelere ait tüccarların gemileriyle yapıldığı söylenebilir.

Osmanlı Devleti bu yüzyılda uluslararası deniz ticârî taşımacılığının gelişmesine yönelik çaba harcamıştır. Örneğin, 20 ve 22 Temmuz 1902 tarihlerine ait iki farklı layiha bu çabanın bir kanıtıdır. Bu iki layihada durum tespiti yanında bazı önerilere de yer verilmiştir. Öneriler ciddi bir sermaye birikimi ve müteşebbis sınıfını hazırlayıcı bir mahiyet taşısa da, bu önerilerin uygulanmasında büyük devletlerin muhtemel tepkisi dikkate alınmamıştır. Nitekim büyük ülkeler bu konuda tepkilerini de dile getirmişlerdir. Ancak, uygulamada çok sınırlı sonuçlar alınmamıştır. Örneğin kabotajda bile yabancı bandıralı gemilerin Türk gemileriyle rekabet etmesi, bilhassa Yunanlılara ait küçük teknelerin kıyı ticaretinin büyük bir kısmını ellerinde bulundurması olumsuz bir etki yaratmıştır. Ayrıca düzenli seferler yapan yabancı büyük kumpanyalara ait gemiler, Anadolu iskelelerine uğrayarak İstanbul ve diğer memleketlerle olan irtibatı sağlamış, ancak Türk ticaret filosunun gelişmesinin önünde büyük bir engel teşkil etmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde, deniz ticârî taşımacılığı ile ilgili tüm işlevler yabancılara imtiyaz hakkı olarak verilmiş bulunuyordu. Denizlerde askerî üstünlüğe sahip olunmasına karşın, denizlerden ticârî taşımacılık yönüyle yeterince yararlanılamamıştır. İmparatorluğun okyanuslara kadar uzanan deniz sınırlarına rağmen denizlerdeki ticârî taşımacılık yabancıların elindedir. Yerli ticaret filosu

belirgin bir artış kaydetmesine rağmen henüz çok küçüktür. Çoğu küçük olan girişimcilerin mali imkânlarının sınırlılığı, sistematik bir ekonomi politikasının yokluğu ve kapitülasyonların teşvik ettiği yoğun yabancı rekabet güçlü bir yerli ticaret filosunun oluşmasını engellemiştir.

Denizciliğin ülke için önemi Cumhuriyet döneminde daha iyi anlaşılabilmiştir. Cumhuriyetin kuruluşundan bu yana Türk deniz ticaret filusunda, limanlarda ve deniz yoluyla taşınan ticaret mallarında bir büyüme söz konusudur. Bu büyümenin sağlanabilmesi için Cumhuriyet hükümetleri ve ilgili devlet kuruluşları büyük çabalar harcamışlardır. Politikalar belirleyip uygulamak, gemi ithalatını yasaklamak ya da sınırlamalar, ucuz kredi, vergi muafiyeti, vergi iadesi, prim, fon ve kamu yatırımları ile diğer özendirme hükümet politikalarının birer araçları olarak kullanılmıştır. Bu dönem deniz taşımacılığı kamu ve özel sektör açısından gelişmiştir. Planlı döneme kadar deniz ticaret filusunun en çok büyüdüğü yıllar 1942 ve 1944 yılları olmuştur.

Osmanlı döneminde askerî ve ticârî denizciliğin tek çatı altında bulundurulması gerektiği Cumhuriyet döneminde terk edilmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında denizcilik yeni bir yapılanma aşamasında olduğu için bakanlık seviyesinde bir kurumsallaşma olmamıştır. Bu dönemde ana strateji; kabotaj hakkının elde edilmesi, askerî ve ticârî denizciliğin ayrılması ve denizcilikle ilgili yabancı imtiyazların satın alınması olmuştur.

Kurtuluş Savaşı sonrasında Yunanistan ile Türkiye arasında yaşanan nüfus değişimi Türk denizcilik sektörünün temelini oluşturmuştur. Uluslararası deniz ticârî taşımacılığımızda sermaye birikimine neden olan en önemli öğelerden birisi mübadil taşımacılığıdır. Türkiye ile Yunanistan arasındaki göçmen nakliyatı Türk gemilerinin tekeline verilmiştir. Kısa zamanda gelişmeye başlayan ticaret denizciliği mübadele göçmenlerinin nakli işinde münhasıran Türk vapurlarının kullanılması yüzünden bir misli daha ilerleme göstermiştir. Bu sayede limanları kaplayan yabancı gemilerin yerlerini Türk gemileri almıştır.

1941 yılında Amerika'dan alınan gemilerle Türk ticaret filosu genişletilmiştir. 1948 -1956 yılları arasında geçen sürede 468,2 tonluk filo

sağlanmıştır. Bu, dönem içinde görülen en büyük artıştır. Söz konusu dönemde gemi inşa sanayisi çok ilerlemiş ülkelerde dahi filo artışı Türkiye'deki kadar yüksek olmamıştır.

1948–1956 yılları arasındaki filonun, (ulaşılan en yüksek filo artışı olmasına rağmen) hala gerek tonaj ve gerekse vasıf itibarıyla ülkenin ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz olması da önemli bir tespittir. Ayrıca Türkiye'nin döviz gelirleri içinde deniz ticâri taşımacılığından kazanılan döviz girdilerinin son derece önemli olduğu ve deniz taşımacılığının geliştirilerek dış ülkelere ödenen navlun miktarının azaltılması gerektiği üzerinde önemle durulmuştur.

Uluslararası deniz ticâri taşımacılığında ülke taşımalarının %50'sini yapma hedefi yeter değildir. Esas olan yabancı ülkeler arasındaki deniz ticâri taşımacılığında pay sahibi olmaktır. Dünya deniz ticaretinde güçlü bir denizci ülke haline gelebilmek, kuşkusuz uzun dönemde Türkiye ekonomisine büyük katkılar sağlayacaktır.

Cumhuriyet döneminde ticaret denizcilikinin gelişimine ilişkin açıklamalara dair bir noktaya değinmekte fayda bulunmaktadır. Uluslararası deniz ticareti sağlayacağı ekonomik faydalar nedeniyle hükümetler üstü bir politika olarak öne çıkmış ve deniz ticaretinin önündeki engeller ortadan kaldırılmaya çalışılmışsa da dünya deniz ticâri taşımacılığının ulaştığı standartlara varılamamıştır.

Türkiye'nin uluslararası deniz ticâri taşımacılığının gelişmesi büyük ölçüde dünyada meydana gelen sosyal, siyasî ve ekonomik gelişmelere bağlı bulunmaktadır. Yakın tarihte ülkeler, ekonomik güç mücadelesinde uluslararası deniz ticâri taşımacılığına önem vermişlerdir. Günden güne ihtiyaçların çoğalması ve ithalat ve ihracatın artması, deniz taşımacılığının önemini giderek daha da arttırmıştır.

Rekabetin her geçen gün daha da zorlaştığı ve rekabete dayalı piyasa ekonomisinin gizli makro korumacılık önlemleri ile birlikte küreselleşmekte olduğu bu sürecin içinde, uluslararası deniz ticâri taşımacılığı Türkiye'nin en güçlü alanlarından bir tanesi olma potansiyeline sahiptir. Türkiye'nin dünya deniz ticâri taşımacılığında güçlü bir denizci ülke haline gelmesi, ülke ekonomisine büyük katkılar sağlayacaktır.

Uluslararası deniz taşımacılığını geliştirmenin gerçek ekonomik amacı navlun döviz geliri kazanmak, navlun döviz giderlerinden tasarruf etmek ve bundan daha önemlisi ihracatı ve dış ticaret hacmini çoğaltmaktır.

Çalışmada, ülke ekonomisinde önemli bir role sahip olan uluslararası deniz ticâri taşımacılığının boyutları ve özellikle de bu boyutlar içerisinde yıllık navlun gelir ve giderlerinin yıllar itibarıyla oranları tespit edilerek, bunların yüzde kaçının yabancı ve yerli gemilerle yapıldığı belirlenmeye çalışılmıştır. Daha sonra bulunan bu değerlerin GSMH içindeki payları çalışılan zaman aralığı içinde incelenerek navlun gelir ve giderlerinin GSMH içinde yıllar itibarıyla almış oldukları pay hesaplanmıştır. Deniz ticâri taşımacılığı ulusal ekonominin ayrılmaz bir parçası olduğu gibi bünyesinde de genişik alt sektör ve fonksiyonları barındıran entegre bir sistemdir. Bu nedenle alınacak tedbirlerin bütün bu yan ve alt sektörlerle uyumlu ve koordineli biçimde planlanması ve yürütülmesi gerekmektedir. Üç ana kategorinin ihtiyacı olan mal ve hizmetlerin nakliyesinde vazgeçilmez bir kavşak olmanın getireceği ekonomik kazanımlar, yerinde ve zamanlaması doğru yapılmış bir faaliyet zinciri ile ulusal ekonominin hizmetine sunulabildiği takdirde, uluslararası deniz ticâri taşımacılığının ülke kalkınmasındaki payı istenilen boyutlara ulaşabilecektir.

Deniz ticaret filosunun gelişmesinin ülke ekonomisine olan katkısı, millî savunma gereklerinin karşılanmasında, ihracatın gelişmesinde, kalifiye istihdam gücü yaratılmasında olduğu gibi, özellikle döviz ikamesi ve döviz kaynağı oluşturması açısından da önemlidir. Türkiye'nin ekonomisini geliştirmenin yolu, uluslararası deniz ticâri taşımacılığını ve buna bağlı olarak Türk ticaret filosunu önemli oranda arttırmaktan geçer.

Deniz taşımacılığı gerek miktar, gerek uzaklıklar ve gerekse de coğrafi açıdan ikamesi mümkün olmayan bir sektördür. Dünya üzerinde bu sektörde zaman zaman iniş ve çıkışlar olabilir. Ancak unutulmaması gereken husus, uluslararası deniz ticâri taşımacılığının hiçbir zaman belli bir limitin altına düşmeyeceğidir. Ekonomi yönetiminde yetkili ve sorumlu olanlara düşen görev, bütün bu ekstremal değerleri mikro önceliklerle beraber ele alarak ülke ekonomisinin makro ölçekli tercihlerine uygun politikaları belirlemek ve onları uygulamaya koymaktır.

Türkiye'nin uluslararası deniz ticaret filosu 41 yıllık gelişim seyri dikkate alınarak özel ve kamu sektörü bazında incelendiği zaman, yıllar itibariyle özel sektöre ait gemi sayısının arttığı, buna bağlı olarak tonajda da bir artışın yaşandığı görülmüştür. Ancak, bu artışlar dünya taşımacılığında geçerli olan tonaja ulaşmaktan çok uzaktır. Tonajdaki artış oranı filo sayısındaki artış oranından daha yüksektir. Bu durum zaman içerisinde gelişen teknolojiyle beraber gemi yapım tekniklerindeki gelişmelere ve buna bağlı olarak meydana gelen gemi başına taşıma kapasitesindeki artışa bağlanabilir.

1933 yılında özel sektöre ait gemi sayısının, kamuya ait gemi sayısından daha az olduğu görülmüştür. 1934 yılında ise özel sektöre ait gemi sayısı kamu sektörüne ait gemi sayısını geçmiştir. İzleyen yıllarda da özel sektöre ait gemi sayısının kamuya göre daha fazla arttığı görülmüştür. 1953–1954 yıllarında boşaltılan yükün Türk bandıralı gemiler tarafından taşınma yüzdesi %32.54'ten %40.67'ye yükselmiştir. 1959–1962 yılları arasında ise %41.83'ten %26.65'e düşmüştür. Bu döneme bakıldığında, devletçiliğe karşı bir tepkinin olduğu, özel sektördeki gemi sayısının doğrusal bir artış trendi izlediği, buna karşın kamu sektöründeki artışın ise özel sektördeki artıştan çok daha düşük kaldığı gözlemlenmiştir. Kamu sektöründe bazı yıllar haricinde devam eden sürekli bir artış trendinin, 1963 yılından, ve özellikle 1964 yılından itibaren sürekli bir azalış eğilimi gösterdiği belirlenmiştir.

1934 yılından 1961 yılına kadar devlet sektörünün taşıma kapasitesi olarak bir üstünlüğü söz konusudur. Bu üstünlük 1950'nin sonuna kadar bariz bir şekilde kendini hissettirmiştir. Devlet sektöründeki bu artış oranı özel sektöre göre çok daha fazladır. Buradan Türkiye'nin uluslararası deniz ticari taşımacılığında 1954 yılına kadar devlet sektöründeki gemilerin özel sektöre göre daha fazla pay aldığı sonucuna ulaşılmaktadır. 1954 yılından itibaren bu üstünlük tedrici olarak özel sektör lehine dönmüştür. Bu duruma bağlı olarak yavaş yavaş uluslararası taşımacılıkta ağırlık özel sektör gemilerine doğru kaymıştır.

Birinci (1963–1967) ve İkinci plan (1968–1972) dönemi, Türk deniz ticaret filosunun gerek kamu ve gerekse özel sektör olarak önemli tonaj kayıplarına uğradığı dönemler olmuştur.

Deniz ticaret filosunun kamu ve özel sektör ayrımını incelendiğinde kamu sektörü mülkiyetli gemilerin 1973 yılında sayıca filonun %34,4'ünü, tonaj olarak %23,1'ini oluşturduğu görülmektedir. 1974 yılında ise bu oran sırasıyla %37,9 ve %27,7 olmuştur. Filomuzda özel sektör mülkiyetli gemilerin payı giderek artmıştır.

Çalışmada uluslar arası deniz ticârî taşımacılığı ile ilgili kararlar ve olayların Türkiye'nin uluslararası deniz ticaret filosu üzerindeki etkisi 1924–1971 yılları itibariyle incelenmiştir. Uluslararası deniz ticaret filosunun gelişim trendi ve bu trend içinde meydana gelen kırılma noktaları saptanmış ve bu kırılmaların uluslararası deniz ticaret filosuna olan yansımaları analiz edilmiştir.

Türk deniz ticârî taşımacılığını ilgilendiren en önemli gelişmelerden birisi Lozan Konferansı olmuştur. 1924–1927 arasındaki dönemde, mevcut gemilerden işe yarar durumda olanların onarımı, yurt dışından gemi alımı ve armatörlük yapmak isteyen müteşebbislere teşvik niteliğinde verilen avanslarla filonun biraz daha gelişkin bir yapıya kavuşturulmasına çalışılmıştır. Aynı şekilde 1923 yılında toplanan İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlardan doğrudan filo gelişimini etkileyecek maddelerden birisi “Türk armatörleri teşvik edilecektir” ibaresidir. 14 Nisan 1925 ve 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle limanlarda inhisar şirketlerinin kuruluşu Türk ticaret filosunun sayısındaki artışın önemli nedenlerinden birisidir. Nihayet 1 Temmuz 1926'da Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle, Türk limanları arasında yük ve yolcu taşıma hakkının salt Türk vatandaşlarına tahsis edilmesi, filo gelişimi üzerinde son derece önemli katkılar yapmıştır. 1941 yılında Amerika'dan çok sayıda geminin çok ucuz fiyatla satın alınması, Türk ticaret filusunda uzun süren bir durağanlıktan sonra hareketlenmeye yol açmıştır.

1946–1950 arasındaki yıllar savaş sonrası döneme denk gelir. II. Dünya Savaşı sonrası dönem deniz ticaret filosunun en hızlı büyüdüğü yıllar olmuştur. İkinci Dünya Savaşı'ndan evvel Türk ticaret filosu 130.318 tonluk taşıma kapasitesine sahipken, savaşın sona ermesiyle bu miktar 258.555 tona ulaşmıştır. 1946 seçimlerinden sonra oluşan çok partili mecliste kurulan ve 7 Ağustos 1946 ile 10 Eylül 1947 tarihleri arasında görev yapan ilk hükümet olan Peker Hükümeti'nin 7 Ağustos 1946 tarihinde okunan programında buraya kadar değinilen denizcilik

politikası yeni bir içerik kazanmıştır. “Çok yıpranmış olan devlet ve armatör tonajını tedrici olarak yenileyip arttıracaktır” şeklinde geçen ibare fiiliyata gerçekten dökmüştür. II. Dünya Savaşı sonrası Amerika başta olmak üzere birçok ülkenin savaşta kullanılan gemileri piyasaya ucuz olarak sürülmüştür. Bu dönemde Türkiye’nin deniz ticâri taşıma filosundaki sıkışmanın temelinde, Amerikan hükümetinin savaş esnasında donanmaya ve deniz aşırı ülkelerde savaşan silahlı kuvvetlere yardımcı olmak amacıyla yaptığı gemilerin satın alınması yatmaktadır. Ekim 1967’de Mısır ve İsrail arasında çıkan savaş sebebi ile Süveyş Kanalı kapatılmış ve 1975 yılına kadar açılmamıştır. Süveyş Kanalı’nın kapatılması ton-mil olarak taşıma talebinin artmasına neden olmuştur. Navlun oranlarının yükselmesi hiç kuşkusuz yeterli gemiye sahip olmayan Türkiye’nin filo sayısında bir artışa sebep olmuştur. Denizcilik sektörünün genelde sağladığı istikrarlı kazanç sebebi ile 1967–73 yılları arasında gemi yatırımı için kredi veren bankaların sayısındaki artış da filo sayısının artmasındaki önemli etkenlerden biridir. Gemi tipleri itibarıyla dünya gemi teknolojisindeki gelişmelerin yeterli duyarlılıkta takip edilememesi filonun gelişmesine bir engel teşkil etmiştir. Bunun için özellikle dünya ölçekte gerçekleşen yeniliklerin özenle izlenmesi gerekmektedir.

Gerçekte ulusal taşımalarda filonun aldığı pay giderek düşmektedir. Bunun için millî bayraklı gemilerin vereceği hizmetin, yeterli işletme, finansman ve himaye politikası ile cazip hale getirilerek, rasyonel kullanımı ve dış taşımalarındaki payının arttırılması gereklidir. İthal ve ihraç mallarının taşınmasından dolayı yabancı ülke gemilerine ödenen navlunların gün geçtikçe artması, Türkiye’yi büyük kayıplara uğratmaktadır. Döviz açıklarını gidermek için güçlü bir filoya sahip olunması gereklidir. Güçlü bir filoya sahip olunmak için de yeterli finansman kaynaklarının temin edilmesi gerekir. Çünkü uluslararası deniz ticâri taşımacılığında yatırım malîyetinin ve işletme giderlerinin büyüklüğü, buna karşılık deniz taşımacılığı faaliyetlerinde risklerin yüksek olması söz konusu sermayeyi elde etmeyi zorlatmaktadır. Filonun gelişmesi ise sermayenin bu faaliyet dalına yöneltilmesiyle mümkün olacaktır. Filo kapasitesinin artmasına yönelik politikaların ülke ekonomisine olan katkısı kısa dönemde küçümsenmeyecek kadar fazladır.

Yapılan hesaplamalar sonucu 1926–1980 arasındaki yıllar için gerek ithalat ve gerekse ihracat taahhütlerinden elde edilen navlun gelir ve giderlerin GSMH içinden aldıkları paylardan, uluslararası deniz ticâri taahhütçülüğünün Türkiye ekonomisine olan katkısının son derece küçük olduğu tespit edilmiştir. Ancak uluslararası deniz ticâri taahhütçülüğünün tarihsel süreç içerisinde karşılaştığı sorunların, geleceğe yönelik projeksiyonlara ışık tutması amacıyla alternatif çözümler önerileri getirilmiştir. Petrolden sonra en çok dövizli navlun için ödemekte olmamasına dikkate alındığı zaman döviz peşinde koşan bir ülkenin coğrafî açıdan her türlü taşımacılık imkânına sahip olmasına rağmen büyük miktarda dövizli navlun için ödemekte olması olumsuz bir durumdur. Uluslararası deniz ticâri taahhütçülüğü ile sağlanan döviz tasarruflarının ülke ekonomisine olan katkılarının ne derece önemli bir yer teşkil edeceği aşîkârdır.

İthal ve ihraç mallarının taşınmasından dolayı yabancı ülke gemilerine ödenen navlunların gün geçtikçe arttığı ve görünmeyen giderler yönünden Türkiye'nin büyük kayıplara uğradığı görülmektedir.

Deniz ticaret filosunun gelişmesinin ülke ekonomisine olan katkısı, millî savunma gereklerinin karşılanmasında, ihracatın gelişmesinde, kalifiye istihdam gücü yaratılmasında olduğu gibi özellikle döviz ikamesi ve döviz kaynağı yaratılmasında da son derece önemlidir. Ülke ekonomisini geliştirmenin yollarından birisi de uluslararası deniz ticâri taahhütçülüğünü ve buna bağlı olarak uluslararası ticaret filosunu geliştirmekten geçer.

Ülkelerin ticaret filolarındaki gelişme ile navlun gelirleri arasında doğrudan yönlü bir etkileşim söz konusu olduğu ve bunun tabii bir sonucu olarak ülke GSMH'sine pozitif yönde bir katkı sağladığı, ancak Türkiye'nin uluslararası deniz ticâri taahhütçülüğünde sahip olunan potansiyel ile bu potansiyelin ülke ekonomisine sağladığı katma değer ve mevcut coğrafyasının kendine sağladığı imkânlardan yararlanamadığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu bağlamda Türkiye'nin uluslararası deniz ticâri taahhütçülüğünün tarihten bugüne uzayan eksikliklerinin giderilmesi ve bugün içinde bulunduğu durumun daha da iyileştirilerek ileriye götürülmesi için gerekli önlemlerin alınması ve bu yönde sunulan projeksiyonların dikkate alınması, Türkiye ekonomisine yapacağı katkılar açısından önemlidir.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

Abescı, Elias: **Etat Actuel de l'Empire Otoman** , A Paris, Chez La Villette, Libraire, 1798.

Akdoğan, Refik: **Deniz Ticareti**, Zihni Eğitim Yayını No: 5, İstanbul, 1988.

Akten, Necmettin: **Gemi Kiralama**, İstanbul Ticaret Odası, 1981.

Akten, Necmettin: **Ortak Pazar Denizcili ği ve Türkiye**, Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Türk Denizcili ği Semineri Tebli ğleri, İstanbul Ticaret Odası, 1972.

Akten, Necmettin: **İstanbul Ulaşımında Denizden Yararlanma** , İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 1994-29, İstanbul, 1994.

Altier, Selim S ırrı: **Osmanlı Bahriyesinin Yelken Devri ve Türk Korsanlar ı** , Boğaziçi Yayınları İstanbul, 1990.

Barda, Süleyman: **Münakale Ekonomisi**, İstanbul, 1958.

Barda, Süleyman: **Ulaştırma Ekonomisi**, Mentesh Kitapevi, İstanbul, 1985.

Baskıcı, Mehmet Murat: **1800-1914 Arasında Anadolu'da İktisadi De ğişim**, Turhan Kitapevi, Ankara, 2005.

Baş, Münip: **Deniz Ticaret Deyimleri Sözlü ğü ve Kısaltmaları**, 2. Baskı, İstanbul, 1999.

Bostan, İdris: **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizcili ği**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006.

Bostan, İdris: **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1992.

Camcı, Bayram, Zafer Cezmi, Şükrü Yaman: **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi 1** , Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994.

Camcı, Bayram, Zafer Cezmi, Şükrü Yaman: **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmesi Tarihçesi 2** , T.D. İ A. Ş. Genel Müdürlük Kültür Yayınları, İstanbul, 1999.

Chemier, M: **de Revolutions de l'Empire Otoman, et Observations Sur Les Progres, Sur Les Revers** , Sur l'etat Present de Cet Empire, A Paris, Chez L'Auteur(et) Bailly, Libraire, 1789.

- Clough, Shepard B.: **European Economic History. The Economic Development of Western Civilization**, New York 1968.
- Çizakça, Murat: **İslam Dünyasında ve Batı’ da İş Ortaklıkları Tarihi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, (Çev. Şehnaz Layık), Numune Matbaacılık, İstanbul, Mayıs, 1999.
- Ekrem, Reşat: **Osmanlı Muahedeleri Kapitülasyonlar 1300–1920 ve Lozan Muahedesi 24 Temmuz 1923**, Türkiye Matbaası, İstanbul, 1934.
- Eldem, Vedat: **Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1984.
- Eldem, Vedat: **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1994.
- Fahiman, Tekil, **Deniz Hukuku Terimleri**, İstanbul, 1985.
- Faroqhi, Suraiya: **Osmanlı’da Kentler ve Kentliler, Kent Mekânında Ticaret, Zanaat ve Gıda Üretimi 1550–1650**, (Çev. Neyyir Kalaycıoğlu), Türkiye Araştırmaları 3, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Gökhan Matbaacılık, İstanbul, 1993.
- Gencer, Ali İhsan: **Anadolu Türk Denizciliğinin Başlaması**, Kültür Bakanlığı, Başvuru Kitapları, No: 18, Ankara, 1993.
- Gencer, Ali İhsan: **Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu**, Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1985.
- Gencer, Ali İhsan: **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, Türkiye Denizciler Sendikası eğitim Dizisi–2, Kral Matbaası, Birinci Basım, İstanbul, 1986.
- Goffman, Daniel: **17. Yüzyıl Öncesi İzmir**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara, 2003.
- Güran, Tevfik: **İktisat Tarihi**, Baskı ve Cilt: Acar Basım San. Tic. A. Ş., İstanbul, 2003.
- Güran, Tevfik: **Osmanlı Devletinin İlk İstatistik Yıllığı**, TÜİK, Ankara, 1997.
- Gürkök, Yaşar: **Yolcu ve Eşya Ulaştırmasında Özel Sektör ile Devlet Sektörünün Mukayesesi**, İstanbul, 1970.
- Hergüner, Mustafa: **Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923–1930)**, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, Yayın No: 62, İstanbul, 2003.

- Hergüner, Mustafa: **Kurtuluş Sava şında Denizcili ğimiz**, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi 16, İstanbul.
- Hergüner, Mustafa: **Türk Deniz Ticareti Y ıllığı (1926)** , Fatih Belediyesi Kültür Yayınları, 1997 İstanbul, 1997, t.y.
- Issawi, Charles: **The Economic History of Turkey 1800–1914** , Chicago-London, 1980.
- İnan, Afet: **“I. İzmir İktisat Kongresi”**, TTK, Ankara, 1982.
- İnan, Afet: **Türkiye Cumhuriyetinin İkinci Sanayi Plan ı**, Türk Tarih Kurumu Yayınlarından XVI. Seri –sa.21, Türk Tarih Kurumu Bas ımevi, Ankara, 1973.
- Kal’a, Ahmet: **İstanbul Esnaf Birlikleri ve Nizamlar ı 1** , İstanbul Büyük şehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Ba şkanlığı Yay ınları No: 60, İstanbul Araştırmaları Merkezi yayınları No: 15, 1998.
- Kal’a, Ahmet: **İstanbul Ahkâm Defterleri, İstanbul Ticaret Tarihi 1 (1742–1779)**, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Ba şkanlığı, İstanbul Araştırmaları Merkezi, Eksen Basım Yayın, İstanbul, 1997.
- Kal’a, Ahmet, Sedat Murat, Ahmet Tabako ğlu: **Ulaştırma (1933-1996)** , İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Ba şkanlığı, İstanbul Külliyyat ı Cumhuriyet Dönemi İstanbul İstatistikleri 10, İstanbul Araştırmaları Merkezi, 1998.
- Karal, Enver Ziya: **Islahat Ferman ı Devri 1861 – 1876**, Cilt: 7, TTK Bas ımevi, Ankara, 1983.
- Kasaba, Re şat: **Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi** , Belge Yay ınları, İstanbul, 1993.
- Kepenek, Yakup, Yentürk Nurhan: **Türkiye Ekonomisi**, Remzi Kitapevi, Geliştirilmiş 7.Basım, İstanbul, Ekim 1995.
- Keyder, Ça ğlar, Özveren, Eyüp, Quatert, Donald: **Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri (1800–1914)**, İstanbul, 1994.
- Kılıçbay, Ahmet: **Türk Ekonomisi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yay ınları, 5. Bask ı, Minpa Matbaacılık, 1994.
- Kızıldemir, M. Orhan; “ İlk Buharlı Geminin Türkiye’ye Geli ş ve Türk Deniz Ticareti Resmi ve Özel Kurulu şları” , Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi 13, İstanbul, 1992.
- Koraltürk, Murat: **Şirket-İ Hayriye**, Yayınlayan: İDO, İstanbul, 2007.

- Müfit, Necdet: **Deniz Nakliyat Ticareti**, T.C. İktisat Vekâleti Ali Deniz Ticaret Mektebi Neşriyatından, Birinci Kitap, İstanbul, 1931.
- Nebioğlu, Osman: **Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Tisa Matbaası, Ankara, 1986.
- Odman, Nejad: **Ortak Pazara Tam Üye Olduktan Sonra Türkiye'nin Deniz Ticareti Politikası Ne Olmalıdır**, Yüksek Denizcilik Okulu Mezunlar Derneği Yayınları, İstanbul, t.y.
- Olgaç, Necmettin; **Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış**, T.C. M.S. B. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul, 1952.
- Ortaylı, İlber: **Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi**, Cedit Neşriyat, İkinci Baskı, Ankara, 2008.
- Özkan İ. Reşat: **Türkiye'nin Deniz ve Denizcilik Sorunları**, Deniz Ticaret Odası, Yayın No: 49, Türkan Matbaası, Temmuz 1998.
- Palmer, Alan: **Son Üçyüz Yılda Osmanlı İmparatorluğu**, (Çev. B. Dişbudak), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2003.
- Pamuk, Şevket: **19. yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti**, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 2003.
- Pamuk, Şevket: **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara, 1984.
- Pamuk, Şevket: **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500–1914**, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Pamukoğlu, Salih Zeki: **Türk Deniz Taşımacılığı**, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1982.
- Parlak, Türkmen: **Ege Deniz'inde İlk Türk Derya Beyleri**, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınları, Birinci Baskı, No: 7, İstanbul, 1979.
- Quataert, Donalt: **19. Yüzyıla Genel Bir Bakış İslahatlar Devri 1812–1914 Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, Editör: Halil İnalçık, Donald Quataert, Cilt: 2 1600–1914, Eren Yayıncılık, İstanbul, 1997.
- Raymont, Antre: **Artisans et Commerçants au Caire au XVIII e Siecle**, Damas 1973.
- Sevim, Ali, Yücel Yaşar: **Türkiye Tarihi, Fetih Selçuklu ve Beylikler Dönemi**, Türk Tarih Kurumu Ankara, 1989.
- Sevimay, Hayri R.: **Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü**, Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler, Basım Yeri Yok, 1992.

- Shaw, J. Stanford, Ezel Kural Shaw: **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, Çev. Mehmet Harmancı İkinci Cilt, Baskı: Özener Matbaacılık Ltd.Şti.
- Şehsuvaroğlu, Y. Haluk: **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, Genel Kurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1965.
- Tabakoğlu, Ahmet: **Türk İktisat Tarihi**, Dergâh Yayınları, İstanbul, 1998.
- Tekeli, İlhan, İlkin Selim: **Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı**, Türkiye Belgesel İktisat Tarihi Serisi No: 1, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Ankara, 1974.
- Tez, İbrahim: **Denizcilik Sektörüne Genel Bakış**, Ankara, 1992.
- Tokgöz, Erdinç: **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi 1914–1997**, İmaj Yayınevi, Ankara, 1997.
- Tukin, Cemal: **Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi**, İstanbul, 1947.
- Tümertekin, Erol: **Ulaşım Coğrafyası**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, No: 2053, İkinci Baskı, Türkiyat Matbaacılık, İstanbul, 1987.
- Uzel, Muhittin, Uğur, Reşid: **Mer'i Deniz Mevzuatı**, İkinci Baskı, İstanbul Halk Basımevi, 1969.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı: **Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu Karakoyunlu Devletleri**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1988.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı: **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1984.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı: **Osmanlı Tarihi**, II. Cilt: 4. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1983.
- Wiener Wolfgang Müller: **Bizans'tan Osmanlıya İstanbul Limanı**, Çeviren: Erol Özbek, Yayına Hazırlayan: Ayşe Berktaş, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998.
- Yaman, Şükrü: **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmesi Tarihçesi 2**, T.D.İ.A.Ş Genel Müdürlük Kültür Yayınları, İstanbul, 1999
- Yaşa, Memduh: **Cumhuriyet Dönemi Türk Ekonomisi 1923–1978**, Akbank Kültür Yayınları, İstanbul 1980.

MAKALELER

- Akol, Rıza: “Genç Türkiye Cumhuriyetinin Kurulu şunda Türk Deniz Ulaştırmasına Bir Bakış”, **İ.T.Ü. Atatürk’ün 100. Yılı** **Yıldönümü Anısına Sempozyum**, Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayinin Gelişmesi, 23–26 Kasım 1981, s. 1-15.
- Akten, Necmettin: “Cumhuriyetin 50. yılında Türk Denizciliği”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 5–10, Yıl: 28.11.1973, s. 3-6.
- Akten, Necmettin: “Deniz Ticareti ve Politikası”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 5–10, 31 Ekim 1972, s. 3-7.
- Akten, Necmettin: “Onurlu Bir Hak: Kabotaj” **Denizati Dergisi**, Yıl: 1, Sayı: 5–6, Haziran 1986, s. 167.
- Akten, Necmettin: “Türkiye’de Tarım ve Gelişimi”, **İ.T.Ü. Atatürk’ün 100. Yıldönümü Anısına Sempozyum**, Cumhuriyet Döneminde Türk Sanayinin Gelişmesi, Alarko Holding A.Ş., 23–26 Kasım 1981, s. 6-11.
- Akten, Necmettin: “Türkiye’nin Deniz Ticareti”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 1, Sayı: 1, Aralık, 1970, s. 3-37.
- Akten, Necmettin: Ortak Pazar Denizciliği ve Türkiye, **Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Türk Denizciliği Semineri**, Tebliğleri, İstanbul Ticaret Odası, 1972, s. 28-35.
- Altıparmak, Aytekin: “Türkiye’de Cumhuriyetin İlk Yıllarında Müteşebbis Sınıfının Gelişimi, ” **Balıkesir S. B.E. Dergisi**, Cilt: 1, Sayı 1, Ocak 1998, s. 65-80.
- Arıkan, Zeki: “Akdeniz’de Bir Liman 15 ve 16. Yüzyıllarda İzmir”, **Üç İzmir**, Yapı Kredi Lmt. Şti, İstanbul, 1992, s. 54-64.
- Atay, Doğan: “Denizcilik ve Kabotaj Bayramı’nın 66’ncı Yılı Dönümünde Denizciliğimiz ve Balıkçılığımız”, **Kabotaj ve Denizcilik Bayramının 66. Yılı Dönümünde Denizciliğimiz** Başbakanlık Basımevi, Ankara, 1992, s. 1-3.
- Atay, Kamil: “Deniz Ticaretimiz ve Eğitim”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 1–4, Sayı: 3, Temmuz, 1976, s. 3-4.
- Ateş, Toktamış: “Kabotaj Hakkı ve Düşündürdükleri” **Denizati Dergisi**, Yıl: 1, Sayı: 9, Eylül 1986, s. 19.
- Aygün, Necmettin: “XVIII. Yüzyılda Trabzon’un Ticârî Yapıları”, **Trabzon ve Çevresi Uluslar arası Tarih-Dil –Edebiyat Sempozyumu Bildirileri 3–5 Mayıs 2001**, I. Cilt: Tarih, T.C. Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Esen Ofset Matbaacılık, Trabzon, 2002, s. 249-271.

- Baran, Pekin: “Dünya’da ve Türkiye’de Deniz Taahhümcülüğünün Hâlihazır Durumu, Sorunları ve Geleceği, “ **Türkiye’nin Milletlerarası Deniz Ulaştırması Sorunları, Seminer (Tebliğler, Tartışmalar, Panel)**, Uğur Matbaası, İstanbul, 1982, s. 30-35.
- Barutcu, Mahir: “Türkiye’de Milletlerarası Deniz Nakliyeciliğinin Geliştirilmesi Engelleyen Ekonomik ve Mali Meseleler ve Bu Konuda Alınması Gereklî Tedbirler, ” **Türkiye’de Milletlerarası Deniz Nakliyeciliği ve Geliştirilmesi İmkânları Sempozyumu**. İstanbul, 1999, s. 79-89.
- Baysal, Reşat: “Türk Denizcilik Sektöründe Özelleştirme Çalışmalarının Gemi Yapım, İşletmecilik ve Limanlar Yönünden Değerlendirilmesi, “ **Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99 – Bildiri Kitabı**, Yapım Matbaacılık Ltd., İstanbul, 1999, s. 2-5.
- Biren, Ferit: “Deniz Ticareti Politikamızın Vakit Kaybetmeden Tespiti Gereklidir.” **Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Cemiyeti Türk Denizciliğini Kalkındırma Sempozyumu**, 1970, s. 1-5.
- Biren, Ferit: “Milletlerarası Deniz Nakliyeciliğinin Bugünkü Durumu ve Gelişmeler”, **Türkiye’de Milletlerarası Deniz Nakliyeciliği ve Geliştirilmesi İmkânları**, İstanbul, 1972, s. 48-61.
- Bostan, İdris: “İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz’de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliye Tüccarları 1780–1846”, **Marmara Üniversitesi FEF. Türklük Araştırmaları Dergisi**, Yıl 1990, Sayı: 6, İstanbul–1991, s. 21-44.
- Bostan, İdris: “Karadeniz’in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı”, **Cumhuriyet’in 75. Osmanlı Devleti’nin 700. Yılında Trabzon Tarihi İlmi Toplantısı (6–8 Kasım 1998)**, Bildiriler, Trabzon, 1999, s. 303-309.
- Bostan, İdris: “Osmanlı Bahriyesi’nin Modernleşme Hareketleri Tersanede Büyük Havuz İnşası (1794–1800)”, **150. Yılında Tanzimat**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1992, s. 69-90.
- Bostan, İdris: “Osmanlı Bahriyesi’nin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785–1819)” **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Tarih Dergisi**, Sayı: 35, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1994, s. 177-192.
- Bostan, İdris: “Osmanlı Donanmasında Kürekçi Temini ve 958 (1551) Tarihli Kürekçi Defterleri”, **İ.Ü.Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sayı: 37, İstanbul, 2002, s. 59-76.
- Çadırcı, Musa: “II. Mahmut Döneminde (1808–1839) Avrupa ve Hayriye Tüccarları”, **Türkiye’nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071–1920)**, Editörler; Osman Okyar, Halil İnalçık, Hacettepe Üniversitesi, Ankara, 1980. s. 237-241.

- Çağa, Tahir: “Türkiye’de Deniz Kabotaj ı Tekeli”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt No: XLI, Sayı, 3-4, 1975, s. 198-207
- Çakıcı Latif: “Yeni Ekonomik Politikalar Aç ısından Ulaştırmanın Sektörel Önceli ği, “**Yeni Ekonomik Sorunlar Kar ısında Ulaştırma Sektörünün Sorunları**, Tebiat –Turizm, Ekonomi, Bilimsel Ara ştırma ve Tan ıtma Merkez Yay ını, ty., s. 32-38.
- Çalık, Ahmet: “Kabotaj Kanunu Bak ımından Bo ş Konteyner Ta şması”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 2, Sayı: 1, Mart, 1997.s. 50-55.
- Çelebi H. Sami: “Deniz Nakliyat ımız”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 1–4, Say ı: 5, Şubat 1977, s. 5-9.
- Çığırman, Sadi: “Denizcilik ve Deniz Ticaretinin Önemi”, **Deniz Dergisi**, Cilt: 1–4, 1972, s. 17-18.
- Daver, Bülent: “Atatürk ve Ekonomi, “ **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, Sayı: 31, Cilt: XI, Mart 1995.s. 2-8.
- Delilbaşı, Melek: “Ortaça ğ’da Türk Hükümdarlar ı Taraf ından Bat ılılara Ahitnamelerle Verilen İmtiyazlara Genel bir Bak ış”, **Belleten**, C: XLVII, Sayı: 185, İstanbul, 1983, s. 95-103.
- Demirgil, Demir: “Türkiye Ekonomisi Dün-Bugün-Yar ın”, **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, Sayı: 1, Mart 1985, s. 53-57.
- Dinçer, Yüksel: “Devletin Denizcilik Politikası, Gelece ğe Yönelik Planlar ve Stratejisi” **1977 Türk Gücü Sempozyumu Sonuç Raporu**, 1977, s. 10-14.
- Ekinci, Abdullah; “Türkiye Selçukluları’nın Akdeniz Politikası ve Do ğu Akdeniz’de Hâkimiyetin Tesisi”, **Do ğu Batı Düşünce Dergisi**, Yıl: 9, Say ı: 34, Kas ım, Aralık, Ocak, 2005, s. 247-266.
- Gencer, A. İhsan; “Türkiye’de Denizcilik ve Türklerin Denizcili ğe Verdi ği Önem”, **II. Denizcilik Gücü Sempozyumu 15-16 Haziran 1999**, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1999, s. 12-24.
- Gülfidan, T. İlker, “Denizcilik ve Kabotaj Bayram ı’nın 66’ ıncı Y ıl Dönümünde Denizcili ğimiz”, **Kabotaj ve Denizcilik Bayram ının 66. Y ıl Dönümünde Denizcili ğimiz** Başbakanlık Basımevi, Ankara, 1992, s. 29-30.
- Güran, Tevfik; “Osmanlı Tar ım Ekonomisi, 1840-1910”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Türk İktisat ve İctimaiyat Tarihi Ara ştırmaları Merkezi Türk İktisat Tarihi Yıllığı**, Sayı: 1, İstanbul 1987, s. 225-303.
- Gürkök, Ya ıar; “İhracat Yönünden Denizyolu Ulaştırması”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 5–10, 18 Şubat 1974, s. 51-55.

- Gürkök, Yaşar; “Yolcu ve Eşya Ulaştırmasında Özel Sektörle Devlet Sektörünün Mukayese”, Modern Ulaştırmada Koordinasyon ve Türkiye'nin İmkânları, Produktivite Kurumu Yayını, 1970, s. 255-262.
- Horrocks, John C.S., “Uluslararası Deniz Taşımacılığı ve Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gelişmesi”, Republic of Turkey Ministry of Transport, 1987, s. 95-98.
- İnalçık, Halil; “Akdeniz ve Türkler”, **Doğu Batı Düşünce Dergisi**, Yıl: 9, Sayı: 34, Kasım, Aralık, Ocak, 2005, s. 133-170.
- İzgüer, Ahmet Zeki; “Osmanlı İmparatorluğu Tarafından Avusturya'ya Verilen İmtiyazlara Dair”, **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, İstanbul 1989, s. 75-86.
- Kafalı, Kemal, “Türkiye’de Deniz Ticaret Filosu ve Gemi İnşaat Endüstrisi”, **1965–1966 Dönemi Seri Konferanslar 1**, Doğan Kardeş Matbaacılık Sanayi A. Ş. Basımevi, İstanbul, 1966, s. 14-18.
- Kafalı, Kemal; “Türkiye’nin Ulaştırma da Genel Yapısı”, **İslam Konferansı Teşkilatı Üye Ülkeler Ulaştırma Bakanları 1. Toplantısı**, İstanbul, 1987, s. 235-237.
- Kaptanoğlu, Cengiz; “Denizcilik ve Kabotaj Bayramı’nın 66’ncı Yıl dönümünde Denizciliğimiz”, **Kabotaj ve Denizcilik Bayramının 66. Yıl Dönümünde Denizciliğimiz**, Başbakanlık Basımevi, Ankara, 1992, s. 11.
- Kayhan, Hüseyin; “Osmanlı öncesi Akdeniz ve Çevresinde Türk Korsanları”, **Doğu Batı Düşünce Dergisi**, Yıl: 9, Sayı: 34, Kasım, Aralık, Ocak, 2005, s. 267-289.
- Kaynak, Muhteşem; “Osmanlı Devletinde Ulaştırma Sistemi ve Demiryolları”, **İTO, 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 yılı İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu**, 21-23 Kasım 1985, İzmir, 1985, s. 28-47.
- Kender, Rayegan; “Türk Deniz Hukukunun Günün İhtiyaçlarına Uygun Hale Getirilmesi”, **II. Deniz Sektörü Sorunları Sempozyumu**, Başbakanlık Basımevi, 1987, s. 5-9.
- Kızıldemir, M. Orhan; “Birinci Dünya Savaşı'nın Sonunda Osmanlı Seyr-ü Sefain İdaresi”, **Deniz Ticareti Dergisi**, İstanbul ve Marmara Deniz Ticaret Odası Yayın Organı, İstanbul, 1986, s. 30-32.
- Kızıldemir, M. Orhan; “Deniz Ticaret Tarihi”, **Denizati Dergisi**, İstanbul, 1979, s. 25-30.
- Kızıldemir, M. Orhan; “Dünden Bugüne Ticaret Denizciliğimiz”, **Deniz Ticareti Dergisi**, İstanbul Deniz Ticaret Yayın Organı, Yıl: 2, Sayı: 6, Mart-Nisan 1985, s. 7-10.

- Kızıldemir, Orhan; “Türk Deniz Ticareti ve Filosu”, **Rota**, İstanbul Temmuz 1990, s. 8-15.
- Kızıldemir, Orhan; “Türk Ticaret Denizcili ği (II) (1914–1924)”, **Denizati Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği Dergisi**, Cilt: 7, Mayıs 1977, s. 25-30.
- Kızıldemir, Orhan; “Türklerde Deniz ve Nehir Ta şımacılığı” **Geleneksel 4. Denizcilik Sempozyumu**, Türkiye Denizciler Sendikası, İstanbul, 1989, s. 65-70.
- Komatsu, Kaori; “ İdare-i Mahsusa’n ın Özelle ştirilmesi Üzerine Bir Tetkik”, **XIII. Türk Tarih Kongresi**, Ankara, 4–8 Ekim 1999, Kongreye Sunulan Bildirilerden, Yayınlayan: Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2002, s. 1779-1786.
- Kütükoğlu, S. Mübahat; “18.Yüzy ılda İngiliz ve Frans ız Korsanlık Hareketlerinin Akdeniz Ticareti Üzerindeki Etkileri”, **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, Sayı: 12, 1968, s. 57-71.
- Kütükoğlu, S. Mübahat; “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, **Çağını Yakalayan Osmanlı**, İstanbul, 1995, s. 165-167.
- Kütükoğlu, S. Mübahat; “Osmanlı Dış Ticaretinin Geli şmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü”, **İTO, 1885–1985 Türkiye Ekonomisinin 100 y ılı İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu, 21–23 Kas ım 1985**, İzmir, 1985, s. 99-120.
- Kütükoğlu, S. Mübahat; “Tanzimat Devrinde Yabancı ıların İktisadi Faaliyetleri”, **150. Y ılında Tanzimat**, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1992, s. 91-138.
- Kütükoğlu, S. Mübahat; “XIX. Yüzy ılda Trabzon Ticareti”, **Geçmişten Gelece ğe Trabzon Ulusal Sempozyumu (23-25 Ekim 1991)**, 1991, s. 97-131.
- Lybyer, Albert Howe; “Osmanlı Türkleri ve Do ğu Ticaret Yolları”, **E. Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi III**, İzmir, 1987, s. 141-157.
- Mantran, Robert; “XVIII. Yüzy ılda Osmanlı İmparatorluğunda Ticaretin Değişmesi”, **E.Ü Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi**, Cilt 3, İzmir, 1987, s. 159-175.
- Mantran, Robert; Çeviren: Zeki Ar ıkan; “XVI. Ve XVII Yüzy ıllarda Osmanlı İmparatorluğu ve Asya Ticareti” **Tarih İncelemeleri Dergisi**, Sayı: 3, İstanbul, 1987, s. 1433-1443.
- Odman Nejad, “Türkiye’de Milletleraras ı Deniz Nakliyecili ğinin Geli ştirilmesini Engellenen Teknik Meseleler, Te şkilat ve Bu Konuda Al ınması Gerekli Tedbirler”, Türkiye’de Milletleraras ı Deniz Nakliyecili ği ve Geli ştirilmesi İmkânları, İstanbul, 1972, s. 91-115.

- Odman Nejat, Ulaştırma Bakanlığına 28.11.1968 Yılında Yazdığı Türk Deniz Ticaretinin Geliştirilmesi Konusundaki Tebliğin Nüshası, Ankara, 1968, s. 62-69.
- Oğuzülgen, Saim; “Denizcilik ve Kabotaj Bayramı’nın 66’ ıncı Yıl Dönümünde Denizciliğimiz”, **Kabotaj ve Denizcilik Bayramının 66. Yıl Dönümünde Denizciliğimiz** Başbakanlık Basımevi, Ankara, 1992, s. 9.
- Öndeş, Osman; “Armatörlerimiz”, **Deniz Ticaret Odası Dergisi Eki**, Mayıs 1988 Sayısı, İstanbul, 1988, s. 28-31.
- Önerdem, İlhan; “Limanlarda Otonomi ve Devlet Denetimi”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 1-4, 1974, s. 44-50.
- Özalp, Teoman; “Türk Denizciliği Nasıl Gelişebilir”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 6, Sayı: 3, Temmuz 1976, s. 7-10.
- Özefe, Fikret, “Deniz Ticaretimizin Geliştirilmesi İçin Alınması Gerekli Önlemler”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 7-8, Sayı: 4, Ekim, Ocak 1977-1978, s. 3-5.
- Özel, Müfit; “Türkiye Öncelikle Denizci Bir Ülke Olmalıdır.”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 1-4, 1975, s. 3-6.
- Panzac, Daniel; “International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire in the 18th Century” **International Journal of MiddleEast Studies**, 24/2, 1992.s. 189-206.
- Panzac, Daniel; “XVII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Ticareti”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, C. 4, 1989, s. 179-191.
- Sözer, A. Necdet; “İzmir Ege’nin Metropolü”, **Ege Coğrafya Dergisi**, E.Ü.Edebiyat Fakültesi, İzmir, Nisan 1988, s. 3-8.
- Sügen, Yücel; “Deniz Ticaretimizde Gerek Duyulan Gemilerin Tipleri”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 5-10, 13.02.1973, s. 39-41.
- Süzer, Mustafa; “Dış Ticaretimizin Gelişmesinde Deniz Taşımacılığımızın Önemi”, **Denizati Dergisi**, Yıl: 1, Sayı: 16, 1987, s. 26-30.
- Syrett, Elana, Frangakis; “Western and Local Entrepreneurs in İzmir in the 19th and Early 20th Centuries”, **Son Yıllarda İzmir ve Batı Anadolu Sempozyumu**, (Haz. Tuncer Baykara), Akademi Kitabevi, İzmir, 1994, s. 79-92.
- Şehsuvaroğlu, Y.Haluk; “Deniz Tarihimize Ait Makaleler”, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, 1965, s. 346-355.
- Tarakçıoğlu Yavuz, “Deniz Ticaretimiz”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 6, Sayı: 3, Temmuz 1976, s. 5-8.

- Tekeli, İlhan; “Ege Bölgesinde Yerleşme Sisteminin 19. Yüzyıldaki Dönüşümü”, Üç İzmir Yapı Kredi Şti., İstanbul, s. 120-129.
- Tekin, Nihat; “Osmanlı ve Cumhuriyet Döneminde Gemi Yapımcılığı ve İşletmeciliği”, **İslam Konferansı Teşkilatı Üye Ülkeler Ulaştırma Bakanları 1. Toplantısı**, D.B. Nakliyat T.A.Ş., İstanbul, 1987, s. 114-117.
- Topuz, Hüseyin, Küçükkalay, A.Mesud, “Gerileme Döneminde Osmanlı İstanbul’unun İaşesi İstanbul Nasıl Beslenirdi” **Tarih ve Medeniyet Dergisi**, Yıl: 5, Sayı: 58, Ocak 1999, s. 22-24.
- Tozlu, Selahattin; “19. Yüzyılda Soysö-Ekonomik Bakımdan Trabzon Limanı”, **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil –Edebiyat Sempozyumu Bildirileri 3–5 Mayıs 2001**, I.Cilt: Tarih, T.C. Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Esen Ofset Matbaacılık, Trabzon, 2002, s. 381-397.
- Trap, Richard; “The Unmaking Of The Mediterranean Trade Hegemony: International Trade Rivalry and the Commercial Revolution”, **The Journal, Of Ekonomik History**, vd: 35, No: 3, 1975, s. 499-525.
- Turan, Ziya; “Deniz Ticaretinin Geliştirilmesi”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 5–10, 11 Aralık 1974, s. 23-27.
- Tümay, Edip; “Türk Deniz Ulaştırmacılığının Millî ve Uluslararası Alanlardaki Durumu”, **Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu V. No’lu Tebliğ**, Uğur Matbaası, İstanbul–1982, s. 110-121.
- Tüzüner, Metin; “Denizciliğin Menşei ve Türklerin Denizciliğe Tesiri”, **Donanma Dergisi**, Cilt: 73, Sayı: 432, İstanbul, Ocak-Nisan 1961, s. 49-51.
- Vank, Deniz; “Türk Denizciliğinin Ulaştığı Nokta”, **Türk Denizciliğinin Sorunları Semineri Sonuç Raporu**, T.C.Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Donanma Komutanlığı, t.y., s. 2-6.
- Varlık, Bülent; “İzmir Ticaret Odasının Yüzüncü Yılı”, **1885–1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu**, İzmir Ticaret Odası, İzmir, 21–23 Kasım 1985, s. 215-230.
- Virginia, Paskaleva; “Osmanlı Balkan Eyaletlerinin, Avrupalı Devletlerle Ticaretleri”, **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, Cilt: 27, No: 1–2, Ekim 1967-Mart 1968, s. 48-59.
- Yücekök, Ahmet; “Emperyalizm Yörüngesinde Osmanlı İmparatorluğu 1838 Ticaret Sözleşmeleri”, **A.Ü., Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, XXIII, 1, 1968, s. 381-425.
- Yüceoral, Kamil, “Deniz Taşımacılığında Kamu Sektörünün Potansiyeli ve Sorunları”, **Yeni Ekonomik Sorunlar Karşısında Ulaştırma Sektörünün**

Sorunları, Tebiat –Turizm, Ekonomi, Bilimsel Araştırma ve Tanıtma Merkez Yayını, s. 100-112.

_____ Üçüncü Beş yıllık Planda Ulaştırma, **Denizati Dergisi**, Cilt: 5–10, 18 Şubat 1974, s. 26-30.

_____ İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası ı; “Deniz Ticaretimiz”, **İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası**, Numara: 1, Ekim-Kasım, 1930, s. 21-27.

_____ “Türk Deniz Ticaret Filosunun Geli şimi”, **Deniz Ticareti Dergisi**, İstanbul ve Marmara Bölgesi Deniz Ticaret Odası ı Yay ın Organ ı, Y ıl: 3, Say ı: 11, 1986, s. 8-9.

_____ “Türkiye’nin Ticaret Filosu”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 5–10, İstanbul, 1974. s. 30-33.

_____ “Haliç Tersanesinin Tarihçesi”, **Denizati Dergisi**, Cilt: 1–4, İstanbul, 1974, s. 42-44.

ARSİVLER

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

B.C.A., Fon Kodu: 030.84.Yer No: 108.681.15.Tarih: 03.12.1956.

B.C.A., Fon Kodu: 030.84.Yer No: 108.681.13.Tarih: 21.09.1956.

B.C.A., Fon Kodu: 030.18.1.1, Yer: No: 20.48.4, Sayı: 3903, Tarih: 28.07.1926.

B.C.A., Fon kodu: 030.10.Yer No: 170.183.21.Tarih: 01.08. 1945.

BCA., Fon Kodu, 030.01, Yer No, 83.524.11.Tarih: 1956.

BCA., . Fon Kodu, 030.10, Yer No, 64.427.35.Tarih: 26 Haziran 1923.

BCA., Fon Kodu: 030.10, Yer No: 24.135.09, Dosya No: 18275.

BCA., Fon Kodu: 030.10, Yer No: 24.137.09, Dosya No: 2067.

BCA., Fon Kodu: 030.10, Yer No: 24.138.06, Dosya No: 2076.

BCA., Fon Kodu: 030.10, Yer No: 24.139.05., Dosya No: 2096.

BCA., Fon Kodu: 030.10, Yer No: 24.139.1, Dosya No: 2092.

BCA., Fon Kodu: 030.10, Yer No: 25.140.15, Dosya No: 20111.

BCA., Fon Kodu: 30.10, Yer No: 25.142.17.

BCA., Fon Kodu: 030.18.01., Yer No: 88.98.1., Tarih, 1939.
BCA., Fon Kodu: 030.10..Yer No: 169.173.32, Tarih: 1941.
BCA., Fon Kodu: 030.10..Yer No: 169.177.41, Tarih: 1945.
BCA., Fon Kodu: 030.18.010.Yer No: 89.109.8., Tarih: 1939.
BCA., Fon Kodu: 030.18.1.1, Yer: No: 6.46.15, Sayı: 2195, Tarih: 23.01.1923.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

BOA., Cevdet İktisat No: 1101 (Mah-ı Cemaziyelahir 1238).
BOA., YPRK. ASK. Dosya No: 183, Tarih: 1320.R.13.
BOA., YPRK. HR. Dosya No: 32, Tarih: 1320.R.15.
BOA., YPRK-ASK.Dosya No: 149, Gömlek No: 94, Tarih: 1316.Z.14.
Cevdet İktisat, Dosya No: 30, Gömlek No: 1478, Tarih: 1264.C.07.
Cevdet İktisat, Dosya No: 30, Gömlek No: 1495, Tarih: 1266.Z.29.
D.H.M.K. Dosya No: 22314, MAD.20181, sene; 1823.
D.M.M. K.İGE/271 (19–25 Mah-ı Cemaziyelahir 1238).
Y.PRK-ASK Dosya No: 155, Gömlek No: 46, Tarih: 1317.R.10.
YPRK. ASK. No: 167, Gömlek No: 46, Tarih: 1318.L.28.
YPRK. ASK. No: 257, Gömlek No: 1, Tarih: 1326.R.20.
YPRK.ASK.No: 244, Gömlek No: 54, Tarih: 1322.N.15.
YPRK-ASK. Dosya No: 149, Gömlek No: 94, Tarih: 1316.Z.14.
YPRK-ASK. Dosya No: 155, Gömlek No: Tarih: 1317.R.10.

TBMM Zabıt Cerideleri

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Cilt: 15, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1933.
T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, Cilt: 9, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1932.

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, “ 1928 Senei Maliyesi Gümrük Bütçesine Fevkalade Tahsisat Verilmesi Hakk ında 1/381 Numaralı Kanun Layihası ve Bütçe Encümeni Mazbatası”, Cilt 10, T.B.M.M. Matbaası, Ankara, 1929.

TBMM. Zabıt Ceridesi, Cilt: 24, Devre 2, İçtima Senesi: III, TBMM Matbaası, Ankara, 1926.

Hukuki Mevzuat

Düster, **Deniz yolları ve A.K.A.Y. İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilatı Hakkında Kanun**, Üçüncü Tertip, Cilt: 14, Teşrinisani 1932-Teşrinievvel 1933, Başvekâlet Devlet Matbaası, Ankara, 1954.

Düster, **Denizbank Kanunu**, Üçüncü Tertip, Cilt: 19, Teşrinisani 1937-Teşrinievvel 1938, Başvekâlet Devlet Matbaası, Ankara 1956.

Düster, **Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu**, Üçüncü Tertip Cilt: 32, Kasım 1950-Ekim 1951, Ankara Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara 1951.

Düster, **Denizyolları İşletme Kanunu**, Üçüncü Tertip, Cilt: 14, Teşrinisani 1932-Teşrinievvel 1933, Başvekâlet Devlet Matbaası, Ankara, 1954.

Düster, **Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüklerinin Teşkilat ve Vazifelerine Dair Kanun**, Üçüncü Tertip Cilt: 20, Teşrinisani 1938-Teşrinievvel 1939, Başvekâlet Devlet Matbaası, Ankara 1958.

Düster, **Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne Verilmesi Hakk ında Kanun**, Üçüncü Tertip Cilt: 25, Teşrinisani 1943-Teşrinievvel 1944, Ankara Devlet Matbaası, Ankara 1944.

Düster, **Limanlar Kanunu**, Üçüncü Tertip, Cilt: 6, Teşrinisani 1940-Teşrinievvel 1941, Başvekâlet Matbaası, Ankara, 1934.

Düster, **Türkiye sahillerinde Nakliyat ı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcraı San'at ve Ticaret Hakk ında Kanun**, Üçüncü Tertip, Cilt: 3, Kasım 1341, Ankara, Ekim 1926.

Düster, **Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kurulu şu Hakk ında Kanun**, Üçüncü Tertip, Cilt: 26, Kasım 1344--Ekim 1945, Ankara Devlet Matbaası, Ankara 1945.

Düster, **“Deniz Yollar ı İşletmesi Hakk ında 2239 Say ılı Kanunun Baz ı Maddelerinin De ğiştirilmesine Dair Kanun”**, Üçüncü Tertip, Cilt: 131, Kasım 1949- 1932-Ekim 1950, Başvekâlet Devlet Matbaası, Ankara 1950, s. 1788.

ANSİKLOPEDİLER

Develioğlu, Ferit; **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat** , 14.Bask ı, Ayd ın Kitabevi Yayınları, Ankara, 1983, s. 1188.

Gencer, Ali İhsan; Bahriye Nezareti, **İslam Ansiklopedisi**, Cilt: 4, Türkiye Diyanet Valfı, İstanbul, 1991.

Seyitoğlu, Halil; **Ekonomik Terimler Sözlüğü**, Güzem, Yayınları, Ankara, 1992.

Türkiye 1923-1973 Ansiklopedisi ; Hakk ı Devrim Kaynak Kitaplar Bas ım, Yay ım ve Ticaret A.Ş., 1974.

GAZETELER

Akten Necmettin, “Yararlanamadığımız Şu Deniz”, **Milliyet**, 03.06.1980.

Cumhuriyet Gazetesi , “Kabotaj Ba şladı Millî Sefain ve Vesaitimiz İhtiyaca Kâfidir.”1 Temmuz 1926.

Emre Alkin, “Yabancı Sermayeye Yabancı Değiliz”, **Tercüman Gazetesi**, 18 Kasım 2005, s. 5.

Ferit Bilen, “Deniz Ticaretimiz ve Birinci Be ş Y ıllık Kalk ınma Plan ımız”, **Cumhuriyet Gazetesi**, sayı: 144443, 16 Ekim 1964.

Menteş Metin, “Kabotaj Hakk ı Korunma Bekliyor”, **Milliyet Gazetesi**, 1 Temmuz 1980.

Zaman Gazetesi, İskenderun Osmanlı Dönemi, 20 Ağustos 2006.

Resmi Gazeteler

T.C.Resmi Gazete , Türk Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayini Teşvik ve Geli ştirme Politikaları Esasları, Say ı: 15119, Tarih: 15 Ocak 1975.

T.C.Resmi Gazete, Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet idaresine, Al ınmasına Dair Kanun, Say ı: 2151, Tesis Tarihi: 7 Teşrinievvel 1336, 17 Temmuz 1932.

T.C.Resmi Gazete, “Türk Deniz Ticaret Filosunun Durumu, Gemi İnşa ve İthalat ile Himaye Tedbirleri Hk.”Sayı: 12946, 10 Temmuz 1968.

İNTERNET KAYNAKLARI

Atatürk ve Deniz, <http://www.gölcük.bel.tr.>, (Çevrimiçi 13.05.2008.)

Bahriye Eski Bakanı İhsan Bey (Eryavuz)ve Yavuz –Havuz yolsuzluk Davası,
<http://www.belgenet.com/dava/yucedivan.>, (Çevrimiçi 13.05.2008.)

Beşirli, Mehmet: “Haydarpaşa Liman Şirketi’ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911). htt:
http://www.sosyalbil.selçuk.edu.tr/sos_mak/makaleler.(Çevrimiçi 18.04.2008)

Deniz_Ticaret_Hukuku www.Ekodialog.com/eko_sorular/enflasyon_hsap.html.
(Çevrimiçi 03/Kasım/2008)

Hergüner, Mustafa “Lozanla Gelen Deniz Egemenliği”, <http://www.beyazrenkler.com/forum/showthread.>, (Çevrimiçi 10.01.2008.)

<http://www.ebilge.com/>, (Çevrimiçi 02.12.2008),

<http://www.keyifci.com/showthread.>(Çevrimiçi 10.02.2008.)

IV. İcra Vekilleri Heyeti (12 Temmuz 1922 / 04 Ağustos 1923), <http://tr.wikipedia.org/wiki.>, (Çevrimiçi 10.03.2008.)

İstanbul’da Deniz Ulaşımının Tarihsel Gelişimi, <http://www.botshow.com.>,
(Çevrimiçi 09.03.2001.)

Konşimento, Vikipedi Özgür Ansiklopedi, <http://tr.wikipedia.org.>(Çevrimiçi
(18.06.2008)

Reformlar ve Ulaştırma, <http://www.ataturk.net/cumh/ulastirma.html.>, (Çevrimiçi
10.04.2008)

Türk Denizcilik Sektörünün Tarihçesi, <http://www.1bilgi.com.>, (Çevrimiçi
15.03.2008.)

Türkiye Denizcilik İşletmeleri, Tarihçe, <http://www.tdi.com.tr.>, (Çevrimiçi
16.05.2008.)

Türkiye Denizcilik Tarihi, Vikipedi, Özgür Ansiklopedi, <http://tr.wikipedia.org/wiki.>
(Çevrimiçi12.04.2008)

DİĞER KAYNAKLAR

Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, İstatistik Yıllığı 1960–1962, Yayın No: 460, İstanbul, 1962.

Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Cumhuriyet Dönemi Dış Ticaretimiz, Ekonomik Araştırmalar Dairesi Ekim 1998.

Başbakanlık DİE., Aylık İstatistik Bülteni 1977, I-II, DİE Matbaası, Ankara 1977.

Başbakanlık DİE., Aylık İstatistik Bülteni 1979, I-IV, DİE Matbaası, Ankara 1979.

Başbakanlık DİE., Aylık İstatistik Bülteni 1980, I-IV, DİE Matbaası, Ankara 1980.

Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı, Cilt: 16, Yayın No: 285, İstanbul, 1948.

Başbakanlık İstatistik Umum Müdürlüğü, İstatistik Yıllığı, Cilt: 15, Yayın No: 255, Hüsnütabiat Basımevi, İstanbul, 1946.

Bayındırlık Bakanlığı; **İzmir Limanı Master Planı**, DLH İnşaatı, Limanlar III. Bölge Müdürlüğü, Alsancak, İzmir, 1973.

Bugün ve Gelecek İçin Deniz Ulaştırması Eğitimi, Alt Komisyon Raporu, İstanbul, Nisan 1974.

D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş., **Atatürk ve Deniz Ticaretimiz**, 1981.

D.B. Deniz Nakliyat T.A.Ş., **The First Meeting of The Ministers of Transport of the OIC Member Countries**, İstanbul 1987.

Deniz Taşıtları Kabotaj ve Uluslararası Deniz Taşınması İstatistikleri 1975–1980, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü.

Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu**, Yayın No: 36, İstanbul, 1994.

Denizcilik Müsteşarlığı, T.C. Başbakanlık Deniz İşleri Başkanlığı, Liman faaliyetleri ve Deniz Taşımacılığı, 1985, Ankara, 1986.

DHL; **İzmir Limanı Master Planı**, D.H.L. III. Bölge Müdürlüğü.

Dış Ticaret Yıllık İstatistik 1946 ve 1946 Aralık Aylığı, Kısım: 1, Maddeler ve Memleketler İtibarıyla İthalat ve İhracat, Akın Matbaası, Ankara, 194.

DPT, **Denizyolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Yayın No, DPT: 1141-ÖİK: 135, Aralık, 1971, Ankara.

- DPT, **Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979–1983**, Yayın No, DPT: 1664, Başbakanlık Devlet Matbaası Ankara, Nisan 1979.
- DPT, **İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968–1972**, Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara, 1968.
- DPT, **Kalkınma Planı (Birinci Beş yıl) 1963–1967**, Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara, Ocak 1963.
- DPT, **Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1973–1977**, Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara, 1973.
- DPT, **Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporları**, Denizyolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Yayın No: 1, DPT: ÖİK: 135, Aralık 1971, Ankara.
- DPT, **Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporları**, Deniz Yolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Yayın No: 1 DPT: 1141-ÖİK: 135, Ankara, Aralık 1971.
- DPT, **V.Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Ulaştırma Sektöründe Organizasyon ve Tedbirler Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ocak, 1983, s. 49.
- DPT, **Yedinci Beş yıllık Kalkınma Planı, Özel İhtisas Raporu**, Yayın No: DPT: 2378, ÖİK, 442, Başbakanlık Devlet Matbaası, Ankara.
- Gemi Mühendisleri Odası, **Türkiye'nin Deniz Ticareti ve Gemi Endüstrisinin Problemleri**, 1968.
- Gümrük Mevzuatı**, Gümrük Muayene Mevzuatı Derneği Yayınları, No: 04, İzmir, 2007.
- Harici Ticaret Yıllık İstatistik 1939, Kısım–3, Hususi Ticaret, Limanlar, Hudutlar ve Md. İtibarı ile İthalat ve İhracat, Yeni Ceza Matbaası, Ankara, 1940.
- Harici Ticaret Yıllık İstatistik 1941, Kısım 3, Hususi Ticaret, Limanlar ve Hudutlar, Maddeler İtibarı İle İthalat ve İhracat, Ankara, 1942, Recep Ulusoğlu Basımevi, s. VII-XIV.
- Harici Ticaret, Yıllık İstatistik 1935 Kısım 1, Maddeler ve Memleketler İtibarıyla İhracat ve ithalat, Yenicezaevi Matbaası, Ankara 1940.
- İktisadi Rapor 1971**, Türkiye Ticaret Odaları, Sanayi Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği, Tablo 252.
- İstatistik Yıllığı 1960–1962, Yayın No: 460, İstanbul, 1962, s. 482.

İstatistik Y ıllığı, 1939–1940, Ne Őriyat No: 159, Hüsñütabiat Bas ımevi, İstanbul, 1943.

İstatistik Y ıllığı, 1951, Cilt, 19, Yayın 332, Ankara, 1951.

İstatistik Y ıllığı1952, T.C.Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlü ğü, Cilt: 20, Yay ın 342, Ankara 1952.

İstatistik Y ıllığı1953, T.C.Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlü ğü, Cilt: 21, Yay ın 360, Ankara 1953.

İTO; İzmir Stratejik Planı (1923–2007) İzmir, 1993.

Kara ve Deniz Taşıtları Kabotaj, Milletlerarası Deniz Trafı ğı ve Nakliyatı, Yayın No: 529, Ankara, 1965.

Kara ve Deniz Taşıtları, Kabotaj ve milletleraras ı Deniz Trafı ğı ve Nakliyat ı 1964, Yayın No: 516, DİE Yayınları, Ankara, 1956.

T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlü ğü İstatistik Y ıllığı 1959, Yay ın No: 380, İstanbul, 1959.

T.C. Başbakanlık İstatistik Genel Müdürlü ğü İstatistik Y ıllığı 1981, 100. Y ıl Özel Sayısı, Yay ın No: 960, Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara, Kas ım 1981.

T.C., Başbakanlık Personel ve Prensipler Genel Müdürlü ğü, **Türkiye Büyük Millet Meclisinin Kuruluşundan Günümüze Hükümetler**, 1998.

T.C., Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlü ğü, İstatistik Y ıllığı 1953, Cilt: 21, Yay ın No: 360, Ankara, 1953.

T.C., Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlü ğü, İstatistik Y ıllığı 1952, Cilt: 20, Yay ın No: 342, Ankara, 1952.

T.C., Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlü ğü, İstatistik Y ıllığı 1951, Cilt: 19, Yay ın No: 332, Ankara, 1951.

T.C., İstanbul Sanayi Ticaret Odası Mecmuası, Numara: 2, Sene: 1930 Şubat.

T.C., İstanbul Sanayi Ticaret Odası Mecmuası, Numara: 3, Sene: 1929 Mart.

T.C., İstatistik Cep Y ıllığı1970, DİE, Ankara, 1970.

T.C., İstatistik Y ıllığı 1968, DİE, Yayın No 580, Ankara 1969.

T.C., İstatistik Y ıllığı 1979, Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yay ın No: 890, Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara, 1979.

- T.C., **Münakalat Vekâleti Liman H.D. Reisliği**, Cumhuriyetin 16. Y ıl Dönümünde Hitabeler ve Konferanslar, Ulus Basımevi, Ankara, 1939.
- T.C., Ulaştırma Bakanlı ğı, **Cumhuriyetimizin 60. Y ılında Ulaştırma ve Haberleşme**, Ankara, 1983.
- T.C., Ba şbakanlık Denizcilik Müste şarlığı, “21. Yüzy ıla Girerken Denizcili ğimiz”, Ankara, 1997.
- T.C., Ba şbakanlık Denizcilik Müste şarlığı, **21. Yüzy ıla Girerken Denizcili ğimiz**, Ankara, 1997.
- T.C.Başbakanlık Denizcilik Müste şarlığı, **1999 Y ılı Faaliyetleri ve Devam Eden Çalışmalar**, Denizcilik Müste şarlığı, Ankara, 2000.
- TC. Ba şbakanlık Devlet Planlama Te şkilatı, Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007–2013, **Deniz Yolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu** , Yay ın No: DPT: 2725-ÖİK: 678, Ankara 2007.
- TC. Ba şvekâlet İstatistik Yıllığı, Üçüncü Cilt, İstatistik Umum Ne şriyatından, Sayı: 9, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, ty.
- Turizm Bakanlı ğı, **Yat Master Planı**, 1992.
- TÜİK: **İstatistik Y ıllığı 1940–1941** , Cilt 12, No: 194, Ankara Bas ım ve Ciltevi, Ankara
- Türk Armatörleri Birli ği, **Türk Armatörleri Birli ğinin Dü şünce ve Dilekleri** , Cumhuriyet Matbaası, İstanbul, Mart, 1950.
- Türkiye İstatistik Yıllığı 1968 (Ek Yayın), Yayın No: 612, DİE, Ankara, 1970.
- Türkiye İstatistik Yıllığı 1977, Ba şbakanlık DİE.
- Ulaştırma Bakanlı ğı, Türkiye Cumhuriyeti 1923, 50. Yıl, 1973.
- Ulaştırma İstatistikleri, 1966 DİE, Yayın No: 618, DİE matbaası, Ankara, 1970.
- Ulaştırma İstatistikleri, 1967–1969 Yayın No: 677, DİE Matbaası, Ankara, 1973.
- Ulaştırma İstatistikleri, 1970, DİE, Yayın No: 717, DİE Matbaası, Ankara, 1970.
- Ulaştırma İstatistikleri, 1973–1974, Ba şbakanlık DİE, Yayın No: 950, DİE Matbaası, Ankara, Temmuz 1981.

EKLER

EK:1 Tablo: 29 Akdeniz'denİstanbul'a Giren Gemiler (13 Mart / 12 Nisan 1899)

	Bulgaristan		İspanya		Amerika		Romanya		Yunanistan		Flemenk		Avusturya		Belçika		İsveç		Norveç		İtalya		Almanya		Danimarka		İngiltere		Rusya		Fransa		Mısır		Osmanlı		Yekün		G. Yekün																					
	Yelken	Vapur	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik	Yelken	Beylik																				
13 Mart Pazartesi										1																													9	9																				
14 Mart Sal										1																															9	9																		
15 Mart Çarşamba																																									7	7																		
16 Mart Perşembe									2																																10	10																		
17 Mart Cuma								1																																	11	11																		
18 Mart Cumartesi										2																																11	11																	
19 Mart Pazar										3																																17	17																	
20 Mart Pazartesi										2		1																														16	16																	
21 Mart Sal										2																																12	12																	
22 Mart Çarşamba								1																																		9	10																	
23 Mart Perşembe										1							1																									7	7																	
24 Mart Cuma								1		1						1																										9	9																	
25 Mart Cumartesi										1																																8	8																	
26 Mart Pazar										1																																	7	7																
27 Mart Pazartesi										1																																	5	5																
28 Mart Sal									1			1																															9	9																
29 Mart Çarşamba									1																																		15	15																
30 Mart Perşembe										5																																	20	20																
31 Mart Cuma									1																																		8	8																
1 Nisan Cumartesi										5																																	17	17																
2 Nisan Pazar																																											5	6																
3 Nisan Pazartesi									1																																		14	14																
4 Nisan Sal										5																																	19	19																
5 Nisan Çarşamba									1																																		15	15																
6 Nisan Perşembe										2			1																														16	16																
7 Nisan Cuma																																											11	12																
8 Nisan Cumartesi										1																																	15	15																
9 Nisan Pazar										2																																	18	18																
10 Nisan Pazartesi																																											14	15																
11 Nisan Sal										1																																	20	20																
12 Nisan Çarşamba										1																																	9	9																
Yelken - Vapur - Beylik										1																																	12	44	4	28	5	2	3	22	13	3	165	1	22	17	4	125	2372	2376
Genel Yekün										1																																	1	12	44	4	28	5	2	3	22	13	3	167	22	17	4	26	376	376

EK:2 TABLO:30 İstanbul'dan Akdeniz'e Giden Gemiler (13 Mart / 12 Nisan 1899)

	Bulgaristan			İspanya			Amerika			Romanya			Yunanistan			Flemenk			Avusturya			Belçika			İsveç			Norveç			İtalya			Almanya		
	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik			
13 Mart Pazartesi														3																						
14 Mart Salı										2										2												1				
15 Mart Çarşamba										1										1																
16 Mart Perşembe														3																						
17 Mart Cuma													1																							
18 Mart Cumartesi																																		2		
19 Mart Pazar										2			1				1																			
20 Mart Pazartesi										1																										
21 Mart Salı																																				
22 Mart Çarşamba										1																									1	
23 Mart Perşembe																																			1	
24 Mart Cuma																																				
25 Mart Cumartesi																																			1	
26 Mart Pazar										2			1																							
27 Mart Pazartesi																																				
28 Mart Salı										1			1																						1	
29 Mart Çarşamba										2			2																							1
30 Mart Perşembe																																				
31 Mart Cuma																																				
1 Nisan Cumartesi										1																										1
2 Nisan Pazar										2			4																							
3 Nisan Pazartesi																																				
4 Nisan Salı																																				1
5 Nisan Çarşamba																																				
6 Nisan Perşembe										1																										
7 Nisan Cuma																																				
8 Nisan Cumartesi																																				
9 Nisan Pazar										1																										
10 Nisan Pazartesi																																				1
11 Nisan Salı										2																										1
12 Nisan Çarşamba																																				4
Yelken/Vapur/ Beylik										1		17	13	49						21		4												8	8	
Genel Yekün										1		17		62						21		4												8	8	

EK:2 TABLO:30 İstanbul'dan Akdeniz'e Giden Gemiler (13 Mart / 12 Nisan 1899)																						
	Danimarka			İngiltere			Rusya			Fransa			Mısır			Osmanlı			Yekün			G.Yekün
	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	
13 Mart Pazartes		1			3											1					8	8
14 Mart Sal		1			5			1													12	12
15 Mart Çarşamba					4			1		1						2					11	11
16 Mart Perşembe																2					5	5
17 Mart Cuma		1			2			1								1		1			5	6
18 Mart Cumartes		1			5			2		2											16	16
19 Mart Pazar					7			1								1		1			12	13
20 Mart Pazartes		1			2			1		1											8	8
21 Mart Sal					6			1													12	12
22 Mart Çarşamba					2											2					7	7
23 Mart Perşembe					6					1						1					13	13
24 Mart Cuma					5					1											7	7
25 Mart Cumartes					8					1											12	12
26 Mart Pazar					8											1		1			14	15
27 Mart Pazartes					6					1											12	12
28 Mart Sal					3													1			6	7
29 Mart Çarşamba					5			1		1						1					13	13
30 Mart Perşembe					4											1					9	9
31 Mart Cuma					2					1						1					5	5
1 Nisan Cumartes					4					1						1					11	11
2 Nisan Pazar					4			1								1		4			10	14
3 Nisan Pazartes					6											1		1			9	10
4 Nisan Sal					4					1								3			10	13
5 Nisan Çarşamba					3					2	1					1		1			6	8
6 Nisan Perşembe					2			1								2					8	8
7 Nisan Cuma					7					1											12	12
8 Nisan Cumartes					2					1											9	9
9 Nisan Pazar					7					1						1					11	11
10 Nisan Pazartes					5																7	7
11 Nisan Sal					5																12	12
12 Nisan Çarşamba					4			1		1						1					12	12
Yelken/Vapur/ Beylik		5			136			12		18	1					22		13	304	1	318	318
Genel Yekün		5			136			12		19						22				318		318

EK:3 TABLO:31 İstanbul'dan Çıkıp Akdeniz'e Giden Gemiler (13 Ekim /12 Kasım 1899)

	Bulgaristan			İspanya			Amerika			Romanya			Yunanistan			Felemenk			Avusturya			Belçika			İsveç			Norveç			İtalya		
	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik			
13 Ekim Cum:														1																1			
14 Ekim Cumartes:														2																1			
15 Ekim Paza											1			2						1		1								1			
16 Ekim Pazartes													5	4						2										1			
17 Ekim Salı													4	3						1										1			
18 Ekim Çarşamba																					1									1			
19 Ekim Perşembe													1	2																1			
20 Ekim Cum:													1	1							1												
21 Ekim Cumartes:													1	4						1													
22 Ekim Paza																				1													
23 Ekim Pazartes													2	4			1			1													
24 Ekim Salı												1	2	1						1										5			
25 Ekim Çarşamba														3																2			
26 Ekim Perşembe													2	1						1										1			
27 Ekim Cum:										1	1		1							1													
28 Ekim Cumartes:													5	2																3			
29 Ekim Paza														3						2													
30 Ekim Pazartes													1	1																1			
31 Ekim Salı														6						1										2			
1 Kasım Çarşamba																				1													
2 Kasım Perşembe													2	3																			
3 Kasım Cum:													3									1											
4 Kasım Cumartes														4																2			
5 Kasım Pazar														2						1													
6 Kasım Pazartesi																	1			1										1			
7 Kasım Salı										1			6											1						4			
8 Kasım Çarşamba													1	1						1										1			
9 Kasım Perşembe														1						1													
10 Kasım Cum:														6																1			
11 Kasım Cumartes											1		1	2																			
12 Kasım Pazar													2	3						1													
Yelken/Vapur/Beylik										1	5		34	68					2		19		4			1				30			
Genel Yekün										6				102					2		19		4			1				30			

EK:3 TABLO:31 İstanbul'dan Qkıp Akdeniz'e Giden Gemiler (13 Ekim /12 Kam 1899)

	Almanya			Danimarka			İngiltere			Rusya			Fransa			Mısır			Osmanlı			Yekün			G.Yekün
	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	
13 Ekim Cuma								8						1									11		9
14 Ekim Cumartesi														1						1	1		5	1	3
15 Ekim Pazar								3			1									2			12		6
16 Ekim Pazartesi								4			1											5	12		5
17 Ekim Salı		1						2												1		4	9		4
18 Ekim Çarşamba		1						7						1						1			12		10
19 Ekim Perşembe				1				3						1								1	8		5
20 Ekim Cuma		2						5		1	1		1									1	11	1	10
21 Ekim Cumartesi								5					1							2		1	13		8
22 Ekim Pazar								5					1							2			9		8
23 Ekim Pazartesi								5					1									2	12		6
24 Ekim Salı								1														2	9		1
25 Ekim Çarşamba		1						2		1										2			11		6
26 Ekim Perşembe								4		1										1		2	9		6
27 Ekim Cuma								4					2							1		2	9		7
28 Ekim Cumartesi								4														5	9		4
29 Ekim Pazar								6		1			2							3			17		12
30 Ekim Pazartesi								2														1	4		2
31 Ekim Salı		1						3												1			14		5
1 Kasım Çarşamba								6												1			8		7
2 Kasım Perşembe		1						3					1							1		2	8		6
3 Kasım Cuma								5					3							2		3	11	1	10
4 Kasım Cumartesi								10					1	1									17	1	12
5 Kasım Pazar								5												1			9		6
6 Kasım Pazartesi								10															13		10
7 Kasım Salı								4		1										1			18		6
8 Kasım Çarşamba		1						6		1			1							1		1	13		10
9 Kasım Perşembe								2					1							1			6		4
10 Kasım Cuma								4					1							2			14		7
11 Kasım Cumartesi		1						6					1									1	11		8
12 Kasım Pazar								9		2												2	15		11
Yelken/Vapur/Beylik		9	1					143		10	1		21	1						27	1	35	339	4	214
Genel Yekün		10						143		11			22							28			378		378

EK:4 TABLO:32 Akdeniz'den Çıp İstanbul'a Giren Gemiler (13 Ekim / 12 Kasım 1899)

	Bulgaristan		İspanya		Amerika		Romanya		Yunanistan		Flemenk		Avusturya		Belçika		İsveç		Norveç		İtalya		Almanya		Danimarka		İngiltere		Rusya		Fransa		Mısır		Osmanlı		Yekün		G. Y.									
	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur										
13 Ekim Cuma							2		2														4		1														25	1	26							
14 Ekim Cumartesi									8				1											1																19	19							
15 Ekim Pazar							1		2				3											1																14	14							
16 Ekim Pazartesi													1											2																	8	8						
17 Ekim Salı									2				1											1		1															10	10						
18 Ekim Çarşamba									1				1																					3							13	13						
19 Ekim Perşembe									2			1																														7	7					
20 Ekim Cuma									2															2																		9	9					
21 Ekim Cumartesi									2														3		1																	8	8					
22 Ekim Pazar									4				2																														10	1	11			
23 Ekim Pazartesi									1				1											2																			8	8				
24 Ekim Salı									1						1																												7	7				
25 Ekim Çarşamba									2				1											5																			21	1	22			
26 Ekim Perşembe									6				1											1																			15	15				
27 Ekim Cuma							1		2														1		1																		11	11				
28 Ekim Cumartesi									2				1		1									3																			11	11				
29 Ekim Pazar									2				3																															11	11			
30 Ekim Pazartesi									5															1																				14	14			
31 Ekim Salı									3				1											1																				14	14			
1 Kasım Çarşamba									3		1		1												1																			13	13			
2 Kasım Perşembe							1		1				1																															10	10			
3 Kasım Cuma			1						5		1		1																															22	22			
4 Kasım Cumartesi									1				1										3																					6	6			
5 Kasım Pazar									3				1																															13	13			
6 Kasım Pazartesi							1		1						1																													9	9			
7 Kasım Salı									2																																			7	7			
8 Kasım Çarşamba													2																															16	17			
9 Kasım Perşembe													2																															8	8			
10 Kasım Cuma							1		3				2																															17	17			
11 Kasım Cumartesi									2				1																															7	7			
12 Kasım Pazar									1		1																																	7	8			
Yelken/Vapur/Beylik									7				28											8																			29	1	2	370	3	375
Genel Yekün									7				28											8																				30		375		375

EK: 5 TABLO: 33 GRAİK: 14 Akdeniz'den Gelip İstanbul'a Giren Gemiler (14 Ocak/ 13Şubat 1901)

	Bulgaristar	İspanya	Amerika	Romanya	Yunanistar	Felemenk	Avusturva	Belcika	İsvet	Norveç	İtalva	Almanya	Danimarkz	İngiltere	Rusva	Fransa	Mısır	Osmanl	Yekün	G.Y.		
	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	
14 Ocak Pazartesi											1				2					5	5	
15 Ocak Sal															3					5	5	
16 Ocak Çarşamba					2	1	1									1			1	6	6	
17 Ocak Perşembe					1										3	1	1			6	6	
18 Ocak Cuma						1	1			2					3	1			1	9	9	
19 Ocak Cumartesi					1						6		1		4	1			2	15	15	
20 Ocak Pazar		1			3		2								2	1			1	10	10	
21 Ocak Pazartesi					4										4	1			2	11	11	
22 Ocak Sal					3	1	1				1				5	2	1		3	17	17	
23 Ocak Çarşamba				1	1		2				1	1			5		1		1	13	13	
24 Ocak Perşembe					1						1		1		3				1	6	7	
25 Ocak Cuma					2				1		1				1	1			1	7	7	
26 Ocak Cumartesi					4										3	1	2			10	10	
27 Ocak Pazar					2		1			2		1			9	1			1	17	17	
28 Ocak Pazartesi				1	5						1				6	1	1			15	15	
29 Ocak Sal							1								3	1				5	5	
30 Ocak Çarşamba								2	1	1					3		2			5	5	
31 Ocak Perşembe	1				1		2	1		1					5	1			3	15	15	
1 Şubat Cuma					5						1				4				1	11	11	
2 Şubat Cumartesi					1						1				2	1				5	5	
3 Şubat Pazar					1		2			1	1				5	2				12	12	
4 Şubat Pazartesi					2				1	1			1		8	1	1			15	15	
5 Şubat Sal					3			1			3				1	2			1	11	11	
6 Şubat Çarşamba						1	3								3	2	1			11	11	
7 Şubat Perşembe					1										1		1		2	5	5	
8 Şubat Cuma					2		1					1			1				1	6	6	
9 Şubat Cumartesi					3						1	1			6				2	13	13	
10 Şubat Pazar					1		1					1			3		1		2	9	9	
11 Şubat Pazartesi					1										2					3	3	
12 Şubat Sal				1		1					1				3	1	1			8	8	
13 Şubat Çarşamba					2		1	1							4		1			9	9	
Yelken/Vapur/Beylik	1	1		3	52	5	19	3	1	8	20	5	1	2	107	24	16		27	295	1	296
Genel Yekün	1	1		3	52	5	19	3	1	8	20	6	2	107	24	16		27	296		296	

EK:6 TABLO:34 GRAFİK15 İstanbul'dan Çıkıp Akdeniz'e Gelen Gemiler (14 Ocak / 13 Şubat 1901)

	Bulgaristan		İspanya		Amerika		Romanya		Yunanistan		Felemenk		Avusturya		Belçika		İsvet		Norvec		İtalya		Almanya		Danimarka		İngiltere		Rusya		Fransa		Mısır		Osmanlı		Yekün		G.Y			
	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur	Yelken	Vapur				
14 Ocak Pazartesi									2			1											2														7	7				
15 Ocak Salı									1			1											1														4	4				
16 Ocak Çarşamba												1											2														4	4				
17 Ocak Perşembe																																					1	1				
18 Ocak Cuma																						1															9	9				
19 Ocak Cumartesi									1			1										2															9	9				
20 Ocak Pazar												1											1														6	6				
21 Ocak Pazartesi									2		1	1										3		2													10	10				
22 Ocak Salı									3														1														10	10				
23 Ocak Çarşamba									4																												6	6				
24 Ocak Perşembe																																						5	5			
25 Ocak Cuma											1																											4	4			
26 Ocak Cumartesi												2										1																7	7			
27 Ocak Pazar									4			1										2																15	15			
28 Ocak Pazartesi									2			2																										13	13			
29 Ocak Salı									3		1	1										3																12	12			
30 Ocak Çarşamba									2																														8	8		
31 Ocak Perşembe									4																														9	9		
1 Şubat Cuma									2			1										1																9	10			
2 Şubat Cumartesi									1																														11	11		
3 Şubat Pazar									4			1										2																13	13			
4 Şubat Pazartesi									1		1	1											2															14	14			
5 Şubat Salı									2														1															8	8			
6 Şubat Çarşamba									3														2															13	14			
7 Şubat Perşembe									4														1															11	11			
8 Şubat Cuma																							2															9	11			
9 Şubat Cumartesi																																						3	3			
10 Şubat Pazar																																							13	13		
11 Şubat Pazartesi									4			2											1															11	11			
12 Şubat Salı									1	4		1											1	1														2	15	17		
13 Şubat Çarşamba									1																														6	6		
Yelken/Vapur/ Beylik									1		58											127		9	1		2										20	2	2	275	4	281
Genel Yekün									1		59											28		10			2										22		281	281		

EK:7 TABLO:35 Akdeniz'den Geliş İstanbul'a Giren Gemiler (14 Şubat /13 Mart 1907)

	Bulgaristan			İspanya			Amerika			Romanya			Yunanistan			Flemenk			Avusturya			Belçika			İsveç			Norveç			İtalya		
	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik			
14 Şubat Perşembe					1								4					2		1										1			
15 Şubat Cuma													4					2												2			
16 Şubat Cumartesi																														1			
17 Şubat Pazar													3					1															
18 Şubat Pazartesi										1			2																				
19 Şubat Salı		1																															
20 Şubat Çarşamba																		2												1			
21 Şubat Perşembe										1			5					2		1						1							
22 Şubat Cuma													1																	1			
23 Şubat Cumartesi													1					1												2			
24 Şubat Pazar													7					1															
25 Şubat Pazartesi											1		3		1																		
26 Şubat Salı													2																				
27 Şubat Çarşamba			1										1					1															
28 Şubat Perşembe													3							1										1			
1 Mart Cuma													3					1															
2 Mart Cumartesi																																	
3 Mart Pazar													3					1												1			
4 Mart Pazartesi										1			5					1								1							
5 Mart Salı			1										3																	1			
6 Mart Çarşamba																		1		1										1			
7 Mart Perşembe													2					1		1													
8 Mart Cuma													4												1								
9 Mart Cumartesi													2		1															1			
10 Mart Pazar													5					1															
11 Mart Pazartesi											1		3																				
12 Mart Salı			1										1																				
13 Mart Çarşamba													3		2			3												2			
Yelken-Vapur-Beylik		4			1						5		70		4		21		5		1			2				15					
Genel Yekün		4			1						5		70		4		21		5		1			2				15					

EK:7 TABLO:35 14 Şubat /13 Mart 1907 Akdenizden Gelip İstanbulla Giren Gemiler

	Almanya			Danimarka			İngiltere			Rusya			Fransa			Mısır			Osmanlı			Yekün			G.Y.		
	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik			
14 Şubat Perşembe								8											2				19		19		
15 Şubat Cuma								4		2			1						2				17		17		
16 Şubat Cumartesi		1						3		2			1										8		8		
17 Şubat Pazar								2															6		6		
18 Şubat Pazartesi		2						4															9		9		
19 Şubat Salı		1											1										3		3		
20 Şubat Çarşamba		1						6										1					11		11		
21 Şubat Perşembe								7					1					1					19		19		
22 Şubat Cuma		1						6		2			1										12		12		
23 Şubat Cumartesi		2						6		2													14		14		
24 Şubat Pazar					1			9		3			1										22		22		
25 Şubat Pazartesi		2						2		4													13		13		
26 Şubat Salı								3		1													6		6		
27 Şubat Çarşamba		1						4					1					2					11		11		
28 Şubat Perşembe		1						4		1								1					12		12		
1 Mart Cuma		1						6		1								3					15		15		
2 Mart Cumartesi		3						2		1			1										7		7		
3 Mart Pazar					1			3															9		9		
4 Mart Pazartesi					1			10		2								2					23		23		
5 Mart Salı								3					1										9		9		
6 Mart Çarşamba								8					2										13		13		
7 Mart Perşembe								2		2								2					10		10		
8 Mart Cuma		1						3		1								1					11		11		
9 Mart Cumartesi		1						6										1					12		12		
10 Mart Pazar		1			1			8					1										17		17		
11 Mart Pazartesi		1			1			1		1													8		8		
12 Mart Salı								4					1					1					8		8		
13 Mart Çarşamba								1					1					2					14		14		
Yelken-Vapur-Beylik		20			5			125		25			14					21						210		210	
Genel Yekün		20			5			125		25			14					21							210		210

EK:8 TABLO:36 İstanbul'dan Çıkıp Akdeniz'e Giden Gemiler (14 Şubat /13 Mart 1907)

	Bulgaristan			İspanya			Amerika			Romanya			Yunanistan			Flemenk			Avusturya			Belçika			İsveç			Norveç			İtalya		
	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik			
14 Şubat Perşembe		1																															
15 Şubat Cuma																																	
16 Şubat Cumartesi	17																																
17 Şubat Pazar																																	
18 Şubat Pazartesi																																	
19 Şubat Sal		1																															
20 Şubat Çarşamba																																	
21 Şubat Perşembe																																	
22 Şubat Cuma																																	
23 Şubat Cumartesi																																	
24 Şubat Pazar																																	
25 Şubat Pazartesi																																	
26 Şubat Sal																																	
27 Şubat Çarşamba		1																															
28 Şubat Perşembe																																	
1 Mart Cuma																																	
2 Mart Cumartesi																																	
3 Mart Pazar																																	
4 Mart Pazartesi																																	
5 Mart Sal		1																															
6 Mart Çarşamba																																	
7 Mart Perşembe																																	
8 Mart Cuma																																	
9 Mart Cumartesi																																	
10 Mart Pazar																																	
11 Mart Pazartesi																																	
12 Mart Sal		1																															
13 Mart Çarşamba																																	
Yelken-Vapur-Beylik		5																															
Genel Yekün		5																															

EK:8 TABLO:36 İstanbul'dan Çıkıp Akdeniz'e Giden Gemiler (14 Şubat /13 Mart 1907)

	Almanya			Danimarka			İngiltere			Rusya			Fransa			Mısır			Osmanlı			Yekün			G.Y.	
	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik		
14 Şubat Peşembe		1						2															3		10	
15 Şubat Cuma		1			1			2																4		7
16 Şubat Cumartesi		1						5									1							17		17
17 Şubat Pazar		1						9		1							1							12		17
18 Şubat Pazartesi					1			5																6		9
19 Şubat Sal					1			3		1		1												6		16
20 Şubat Çarşamba								4		1														5		8
21 Şubat Peşembe								1				1												2		9
22 Şubat Cuma								3		1														4		10
23 Şubat Cumartesi								3				1												4		14
24 Şubat Pazar		1			1			4		1		1					2							10		12
25 Şubat Pazartesi		1						4																5		8
26 Şubat Sal		1						5																6		7
27 Şubat Çarşamba					1			7																8		16
28 Şubat Peşembe		1						3																4		7
1 Mart Cuma		2						4		2														8		11
2 Mart Cumartesi		1						3				1												5		11
3 Mart Pazar								7								2								9		15
4 Mart Pazartesi								5								1								6		8
5 Mart Sal					1			10		1														12		17
6 Mart Çarşamba		1						5																6		10
7 Mart Peşembe					1			5		2														8		11
8 Mart Cuma		1						5		2														8		9
9 Mart Cumartesi								3				1												4		8
10 Mart Pazar		5						7				1				3								16		25
11 Mart Pazartesi		1			1			5																7		8
12 Mart Sal								6		2														8		15
13 Mart Çarşamba		1						3		1														5		11
Yelken-Vapur-Beylik		20			8			128		15		7				10							188		326	
Genel Yekün		20			8			128		15		7				10							188		326	

EK:9 TABLO: 37 Akdeniz'den Gelip İstanbul Liman'na Giren Gemiler 8 14 Nisan / 13 Mayıs 1908)

	Almanya			Danimarka			İngiltere			Rusya			Fransa			Osmanlı			Yekün			G. Y.
	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	
14 Nisan Salı							4			3		1							11		11	
15 Nisan Çarşamba							2					1			1				8	1	9	
16 Nisan Perşembe							5			1									13		13	
17 Nisan Cuma							6												13		13	
18 Nisan Cumartesi		1					5			1		1			1				18		18	
19 Nisan Pazar							6					1							11		11	
20 Nisan Pazartesi		1					4			2									12		12	
21 Nisan Salı			1				4			3		1			1				15	1	16	
22 Nisan Çarşamba							4					1			1				10		10	
23 Nisan Perşembe		1					3			1									9		9	
24 Nisan Cuma							3								1				8		8	
25 Nisan Cumartesi		2					3												9		9	
26 Nisan Pazar		1					2			1		1							12		12	
27 Nisan Pazartesi		1					3			2		1			1				12		12	
28 Nisan Salı		1					5									1			12	1	13	
29 Nisan Çarşamba		1					2					1			1				11		11	
30 Nisan Perşembe		1					3			1									8		8	
1 Mayıs Cuma		1					5					1			2				11		11	
2 Mayıs Cumartesi		1					7			2									18		18	
3 Mayıs Pazar							6					1							14		14	
4 Mayıs Pazartesi							10			1									17		17	
5 Mayıs Salı							2			2									10		10	
6 Mayıs Çarşamba		1					3					1			1				10		10	
7 Mayıs Perşembe		1					3			1					1				13		13	
8 Mayıs Cuma		1					3								1				10		10	
9 Mayıs Cumartesi		1					3			1		1			2				14		14	
10 Mayıs Pazar							3								1				11		11	
11 Mayıs Pazartesi		1					8			2		1			1	1			22	1	23	
12 Mayıs Salı		1					1								1				10		10	
13 Mayıs Çarşamba		1					5					1			1	1			10	1	11	
Yelken - Vapur - Beylik		19	1				120			24		15			18	3		362	5	367		
Genel Yekün		19	1				120			24		15			18	3		362	5	367		

EK:10 TABLO:38 İstanbul'dan Qkıp Akdeniz'e Giden Gemiler (14 Nisan / 13 Mayıs 1908)

	Almanya			Danimarka			İngiltere			Rusya			Fransa			Osmanlı			Yekün			G.Y
	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	Yelken	Vapur	Beylik	
14 Nisan Salı								2			2									8		8
15 Nisan Çarşamba		1						6												17		17
16 Nisan Perşembe		1						2					1			1				7		7
17 Nisan Cuma								5												12		12
18 Nisan Cumartesi		1						5			1					1				10		10
19 Nisan Pazar								6			1									12		12
20 Nisan Pazartesi								4			2									14		14
21 Nisan Salı								7					1							13		13
22 Nisan Çarşamba								2												6		6
23 Nisan Perşembe		1														1				8		8
24 Nisan Cuma		1						4			2		2			1				12		12
25 Nisan Cumartesi		1						5			2									12		12
26 Nisan Pazar		2						4			1					2				15		15
27 Nisan Pazartesi								2			1									10		10
28 Nisan Salı								3			2		1							10		10
29 Nisan Çarşamba								5			1									12		12
30 Nisan Perşembe								1			1									9		9
1 Mayıs Cuma		1						1								1				8		8
2 Mayıs Cumartesi		2									1									4		4
3 Mayıs Pazar								3			1		1							12		12
4 Mayıs Pazartesi								2												7		7
5 Mayıs Salı		1						8												14		14
6 Mayıs Çarşamba		1						2												8		8
7 Mayıs Perşembe								4			1		1			1				20		20
8 Mayıs Cuma								5			2		1			1				17		17
9 Mayıs Cumartesi								5												9		9
10 Mayıs Pazar		1						9			1					1		1		18		19
11 Mayıs Pazartesi		1						4			1								1	11		12
12 Mayıs Salı								3												6		6
13 Mayıs Çarşamba								3			1									12		12
Yelken/Vapur/ Beylik		15						112			24		8			10		2	333		335	
Genel Yekün		15						112			24		8			10		2	333		335	

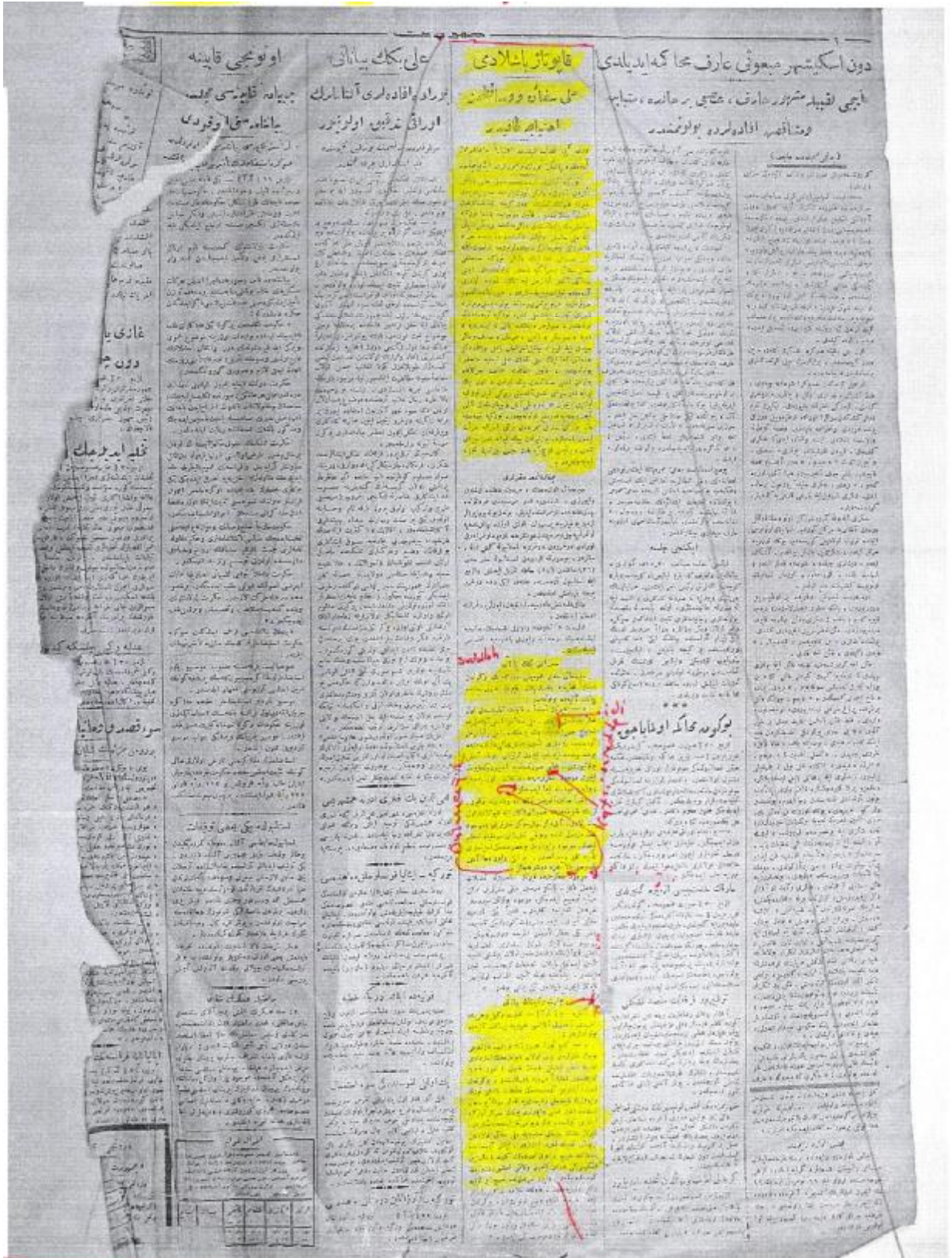
EK 11: Tablo 39: Uluslararası Deniz Ticâri Taşımacılığımız ve Navlun Gelirlerinin GSMH İçindeki Payı (1926-1980)

A	B	C	D	E = B * 0.12	F=C * 0.12	G = E + F	H	I	J	K	L
Yıllar	Sabit Fiyatlarla Safi İhracat Deniz Taşması=Cari Fiyatlarla Safi Deniz İhracat Taşması / GSMH Deflâtörü*100	Sabit Fiyatlarla Safi İthalat Deniz Taşması=Cari Fiyatlarla Safi Deniz İthalat Taşması / GSMH Deflâtörü*100	Sabit Fiyatlarla Safi Deniz Ticaret Hacmi=GSMH Deflâtörü*100 (TL)	İhracat Taşımalarımız için Ödenen Navlun Bedelleri=Sabit Fiyatlarla Safi İhracat Deniz Taşması*0.12 (TL)	İthalatTaşımalarımız için Ödenen Navlun Bedelleri=Sabit Fiyatlarla Safi İthalat Deniz Taşması*0.12 (TL)	Dış Ticaret Taşımalarımız için Ödenen Toplam Navlun Bedeli (TL)	Boşaltılan Yüklün Türk Bandıralı Gemiler Tarafından Taşınma %	Boşaltılan Yüklün Yabancı Bandıralı Gemiler Tarafından Taşınma %	YüklenenYüklün Türk Bandıralı Gemiler Tarafından Taşınma %	Yüklenen Yüklün yabancı Bandıralı Gemiler Tarafından Taşınma %	ToplamDış Ticaret Hacmi İçinde Türk Gemilerinin Taşıma %
1926	479.944.546	606.726.560	1.086.671.106	57.593.346	72.807.187	130.400.533	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1927	156.192.080	532.158.537	688.350.617	18.743.050	63.859.024	82.602.074	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1928	439.111.864	560.771.505	999.883.369	52.693.424	67.292.581	119.986.004	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1929	373.464.959	639.607.242	1.013.072.201	44.815.795	76.752.869	121.568.664	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1930	494.970.024	490.954.956	985.924.980	59.396.403	58.914.595	118.310.998	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1931	514.897.498	522.487.819	1.037.385.317	61.787.700	62.698.538	124.486.238	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1932	431.038.125	373.715.683	804.753.808	51.724.575	44.845.882	96.570.457	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1933	485.157.287	392.636.378	877.793.665	58.218.874	47.116.365	105.335.240	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1934	477.032.243	450.983.640	928.015.883	57.243.869	54.118.037	111.361.906	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1935	438.578.700	413.349.433	851.928.133	52.629.444	49.601.932	102.231.376	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1936	513.626.090	411.388.548	925.014.638	61.635.131	49.366.626	111.001.757	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1937	579.488.522	482.304.879	1.061.793.401	69.538.623	57.876.585	127.415.208	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1938	642.670.559	667.661.941	1.310.332.500	77.120.467	80.119.433	157.239.900	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1939	554.288.084	519.562.066	1.073.850.150	66.514.570	62.347.448	128.862.018	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1940	399.359.599	246.773.722	646.133.321	47.923.152	29.612.847	77.535.999	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1941	315.328.735	193.281.379	508.610.114	37.839.448	23.193.765	61.033.214	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1942	218.347.780	194.838.090	413.185.870	26.201.734	23.380.571	49.582.304	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1943	204.947.561	161.880.431	366.827.991	24.593.707	19.425.652	44.019.359	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1944	242.342.196	173.603.959	415.946.155	29.081.064	20.832.475	49.913.539	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1945	237.148.105	137.320.820	374.468.925	28.457.773	16.478.498	44.936.271	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1946	484.503.709	256.724.725	741.228.433	58.140.445	30.806.967	88.947.412	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1947	670.870.239	741.995.774	1.412.866.013	80.504.429	89.039.429	169.543.922	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1948	2.128.504.500	3.008.305.277	5.136.809.777	255.420.540	360.996.633	616.417.173	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1949	2.689.399.381	3.160.545.023	5.849.944.405	322.727.926	379.265.403	709.993.328	33,14	66,86	16,48	83,52	24,81
1950	2.885.961.877	3.118.624.310	6.004.586.187	346.315.425	374.234.917	720.550.342	33,33	66,67	20,00	80,00	25,01
1951	3.209.600.507	4.196.813.396	7.406.413.903	385.152.061	503.617.608	888.769.668	33,33	66,67	16,67	83,33	25,00
1952	3.604.225.091	5.026.050.167	8.630.275.258	432.507.011	603.126.020	1.035.633.031	33,35	66,65	16,67	83,33	25,01
1953	3.798.856.599	5.154.606.343	8.953.462.941	455.862.792	618.552.761	1.074.415.553	32,54	67,46	12,57	87,43	22,56
1954	3.061.508.861	4.417.267.333	7.478.776.195	367.381.063	530.072.080	897.453.143	40,67	59,33	19,63	80,37	30,15
1955	2.557.887.645	4.115.735.905	6.673.623.550	306.946.517	493.888.309	800.834.826	38,55	61,45	40,23	59,77	39,39
1956	2.223.774.536	3.025.323.454	5.249.097.989	266.852.944	363.038.814	629.891.759	35,82	64,18	34,54	65,46	35,18
1957	2.062.959.140	2.391.289.308	4.454.248.447	247.555.097	286.954.717	534.509.814	37,10	62,90	42,86	57,14	39,98
1958	1.295.231.203	1.658.408.741	2.953.639.944	155.427.744	199.009.049	354.436.793	36,29	63,71	27,05	72,95	31,67
1959	1.527.367.347	2.065.801.391	3.593.168.738	183.284.082	247.896.167	431.180.249	41,83	58,17	21,62	78,38	31,73
1960	2.531.833.080	3.359.158.378	5.890.991.458	303.819.970	403.099.005	706.918.975	38,37	61,63	33,77	66,23	36,07
1961	4.409.218.978	6.693.406.291	11.102.625.269	529.106.277	803.208.755	1.332.315.032	30,63	69,37	28,96	71,04	29,80
1962	4.426.090.667	7.465.929.492	11.892.020.159	531.130.880	895.911.539	1.427.042.419	26,65	73,35	24,69	75,31	25,67
1963	4.015.231.738	7.828.607.722	11.843.839.460	481.827.809	939.432.927	1.421.260.735	68,41	31,59	30,19	69,81	49,30
1964	4.365.395.577	5.992.464.532	10.357.860.109	523.847.469	719.095.744	1.242.943.213	35,85	64,15	14,13	85,87	24,99
1965	4.716.677.267	6.116.768.160	10.833.445.428	566.001.272	734.012.179	1.300.013.451	41,05	58,95	23,34	76,66	32,20
1966	4.745.935.589	7.020.110.103	11.766.045.692	569.512.271	842.413.212	1.411.925.483	39,25	60,75	18,22	81,78	28,74
1967	4.761.131.512	6.300.328.704	11.061.460.216	571.335.781	756.039.444	1.327.375.226	26,48	73,52	19,38	80,62	22,93
1968	862.530.445.200	1.355.654.038.200	2.218.184.483.400	103.503.653.424	162.678.484.584	266.182.138.008	38,01	61,99	20,90	79,10	29,46
1969	768.701.123.833	1.088.006.728.000	1.856.707.851.833	92.244.134.860	130.560.807.360	222.804.942.220	32,37	67,63	18,18	81,82	25,28
1970	1.033.243.424.667	1.566.830.054.167	2.600.073.478.833	123.989.210.960	188.019.606.500	312.008.817.460	37,53	62,47	19,16	80,84	28,35
1971	1.295.868.873.429	2.353.049.285.286	3.648.918.158.714	155.504.264.811	282.365.914.234	437.870.179.046	23,85	76,15	16,46	83,54	20,16
1972	1.400.041.915.750	2.477.881.458.375	3.877.923.374.125	168.005.029.890	297.345.775.005	465.350.804.895	13,31	86,69	14,14	85,86	13,73
1973	1.908.164.708.333	3.070.479.466.111	4.978.644.174.444	228.979.765.000	368.457.535.933	597.437.300.933	23,10	76,90	16,88	83,12	19,99
1974	1.662.260.480.583	4.227.275.420.667	5.889.535.901.250	199.471.257.670	507.273.050.480	706.744.308.150	36,58	63,42	21,89	78,11	29,24
1975	1.251.998.328.800	4.337.629.916.133	5.589.628.244.933	150.239.799.456	520.515.589.936	670.755.389.392	54,47	45,53	20,33	79,67	37,40
1976	1.714.315.845.412	4.746.110.349.059	6.460.426.194.471	205.717.901.449	569.533.241.887	775.251.143.337	29,23	70,77	25,68	74,32	27,46
1977	1.420.103.357.190	4.821.154.245.048	6.241.257.602.238	170.412.402.863	578.538.509.406	748.950.912.269	27,38	72,62	22,31	77,69	24,85
1978	1.770.350.445.161	3.641.836.880.645	5.412.187.325.806	212.442.053.419	437.020.425.677	649.462.479.097	33,33	66,67	7,99	92,01	20,66
1979	1.365.926.801.818	3.237.040.614.545	4.602.967.416.364	163.911.216.218	388.444.873.745	552.356.089.964	33,33	66,67	16,67	83,33	25,00
1980	2.094.649.436.538	5.680.643.125.962	7.775.292.562.500	251.357.932.385	681.677.175.115	933.035.107.500	40,00	60,00	25,00	75,00	32,50

M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W
Toplam Dış Ticaret Hacmi İçinde Yabancı Gemilerin Taşıma %	Türk Gemilerine İhracat Taşımamız İçin Ödenen Navlun Bedelleri=E2*K2/100	Yabancı Gemilere İhracat Taşımamız İçin Ödenen Navlun Bedelleri=E2*K2/100	Türk Gemilerine İhracat Taşımamız İçin Ödenen Navlun Bedelleri=F2*H2/100	Yabancı Gemilere İhracat Taşımamız İçin Ödenen Navlun Bedelleri=F2*I2/100	Toplam Dış Ticaret İçin Türk Gemilerine Ödenen Navlun Bedelleri=G2*L2/100	Toplam Dış Ticaret İçin Yabancı Gemilerine Ödenen Navlun Bedelleri=G2*M2/100	Sabit Üretici Fiyatlarıyla GSMH (TL)	İhracat Taşımamız İçin Ödenen Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki payı %	İthalat Taşımamız İçin Ödenen Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki	İhracat ve İthalat Taşımamız İçin Ödenen Toplam Navlun Bedellerinin GSMH İçindeki Pay %
75,19	9.491.383	48.101.962	24.128.302	48.678.885	32.352.372	98.048.161	4.484.000.000	1,28	1,62	2,91
75,19	3.088.855	15.654.195	21.162.881	42.696.144	20.493.575	62.108.499	3.909.600.000	0,48	1,63	2,11
75,19	8.683.876	44.009.547	22.300.761	44.991.819	29.768.528	90.217.477	4.341.300.000	1,21	1,55	2,76
75,19	7.385.643	37.430.152	25.435.901	51.316.968	30.161.186	91.407.479	5.278.200.000	0,85	1,45	2,30
75,19	9.788.527	49.607.876	19.524.297	39.390.298	29.352.959	88.958.039	5.468.000.000	1,09	1,08	2,16
75,19	10.182.613	51.605.087	20.778.296	41.920.243	30.885.036	93.601.202	5.865.700.000	1,05	1,07	2,12
75,19	8.524.210	43.200.365	14.861.925	29.983.957	23.959.130	72.611.327	5.235.200.000	0,99	0,86	1,84
75,19	9.594.471	48.624.404	15.614.363	31.502.002	26.133.673	79.201.567	6.063.900.000	0,96	0,78	1,74
75,19	9.433.790	47.810.080	17.934.717	36.183.319	27.628.889	83.733.017	6.429.600.000	0,89	0,84	1,73
75,19	8.673.332	43.956.112	16.438.080	33.163.852	25.363.604	76.867.772	6.233.800.000	0,84	0,80	1,64
75,19	10.157.470	51.477.661	16.360.100	33.006.526	27.539.536	83.462.221	7.679.800.000	0,80	0,64	1,45
75,19	11.459.965	58.078.658	19.180.300	38.696.285	31.611.713	95.803.495	7.798.200.000	0,89	0,74	1,63
75,19	12.709.453	64.411.014	26.551.580	53.567.853	39.011.219	118.228.681	8.537.500.000	0,90	0,94	1,84
75,19	10.961.601	55.552.969	20.661.944	41.685.504	31.970.667	96.891.351	9.127.800.000	0,73	0,68	1,41
75,19	7.897.735	40.025.416	9.813.697	19.799.149	19.236.681	58.299.317	8.677.900.000	0,55	0,34	0,89
75,19	6.235.941	31.603.507	7.686.414	15.507.352	15.142.340	45.890.873	7.780.400.000	0,49	0,30	0,78
75,19	4.318.046	21.883.688	7.748.321	15.632.250	12.301.370	37.280.935	8.217.400.000	0,32	0,28	0,60
75,19	4.053.043	20.540.664	6.437.661	12.987.991	10.921.203	33.098.156	7.412.900.000	0,33	0,26	0,59
75,19	4.792.559	24.288.504	6.903.882	13.928.593	12.383.549	37.529.990	7.037.900.000	0,41	0,30	0,71
75,19	4.689.841	23.767.932	5.460.974	11.017.524	11.148.689	33.787.582	5.960.100.000	0,48	0,28	0,75
75,19	9.581.545	48.558.900	10.209.429	20.597.538	22.067.853	66.879.559	7.864.000.000	0,74	0,39	1,13
75,19	13.267.130	67.237.299	29.507.688	59.531.805	42.063.847	127.480.075	8.192.400.000	0,98	1,09	2,07
75,19	42.093.305	213.327.235	119.634.284	241.362.349	152.933.101	463.484.073	37.065.200.000	0,69	0,97	1,66
75,19	53.185.562	269.542.364	125.688.554	253.576.848	174.164.545	527.828.784	35.207.000.000	0,92	1,08	1,99
73,34	69.263.085	277.052.340	124.732.498	249.502.419	180.209.641	528.451.621	38.505.900.000	0,90	0,97	1,87
75,00	64.204.849	320.947.212	167.855.749	335.761.859	222.192.417	666.577.251	43.447.000.000	0,89	1,16	2,05
74,99	72.098.919	360.408.092	201.142.528	401.983.492	259.011.821	776.621.210	48.621.100.000	0,89	1,24	2,13
77,45	57.301.953	398.560.839	201.277.068	417.275.693	242.334.428	832.081.125	54.090.500.000	0,84	1,14	1,99
69,85	72.116.903	295.264.161	215.580.315	314.491.765	270.582.123	626.871.021	52.480.300.000	0,70	1,01	1,71
60,61	123.484.584	183.461.933	190.393.943	303.494.366	315.448.838	485.385.988	56.641.600.000	0,54	0,87	1,41
64,82	92.171.007	174.681.937	130.040.503	232.998.311	221.595.921	408.295.838	58.428.000.000	0,46	0,62	1,08
60,02	106.102.114	141.452.982	106.460.200	180.494.517	213.697.024	320.812.790	62.994.900.000	0,39	0,46	0,85
68,33	42.043.205	113.384.540	72.220.384	126.788.665	112.250.132	242.186.661	65.844.300.000	0,24	0,30	0,54
68,28	39.626.018	143.658.063	103.694.967	144.201.200	136.791.934	294.388.315	68.521.200.000	0,27	0,36	0,63
63,93	102.600.004	201.219.966	154.669.088	248.429.917	254.985.674	451.933.301	70.868.600.000	0,43	0,57	1,00
70,21	153.229.178	375.877.099	246.022.842	557.185.913	396.963.264	935.351.768	72.285.000.000	0,73	1,11	1,84
74,33	131.136.214	399.994.666	238.760.425	657.151.114	366.321.789	1.060.720.630	76.754.300.000	0,69	1,17	1,86
50,70	145.463.815	336.363.993	642.666.065	296.766.862	700.681.542	720.579.193	84.188.200.000	0,57	1,12	1,69
75,01	74.019.647	449.827.822	257.795.824	461.299.920	310.611.509	932.331.704	87.619.400.000	0,60	0,82	1,42
67,81	132.104.697	433.896.575	301.312.000	432.700.180	418.539.331	881.474.121	90.367.900.000	0,63	0,81	1,44
71,27	103.765.136	465.747.135	330.647.186	511.766.027	405.716.788	1.006.208.695	101.204.300.000	0,56	0,83	1,40
77,07	110.724.874	460.610.907	200.199.245	555.840.200	304.367.139	1.023.008.087	105.191.000.000	0,54	0,72	1,26
70,55	21.632.263.566	81.871.389.858	61.834.091.990	100.844.392.594	78.403.948.750	187.778.189.258	31.635.197.400.000	0,33	0,51	0,84
74,73	16.769.983.718	75.474.151.142	42.262.533.342	88.298.274.018	56.313.949.146	166.490.993.074	33.002.579.100.000	0,28	0,40	0,68
71,66	23.756.332.820	100.232.878.140	70.563.758.319	117.455.848.181	88.438.899.309	223.569.918.151	34.468.624.100.000	0,36	0,55	0,91
79,85	25.596.001.988	129.908.262.824	67.344.270.545	215.021.643.689	88.252.734.587	349.617.444.459	36.897.377.000.000	0,42	0,77	1,19
86,28	23.755.911.226	144.249.118.664	39.576.722.653	257.769.052.352	63.869.397.972	401.481.406.923	40.279.247.900.000	0,42	0,74	1,16
80,01	38.651.784.332	190.327.980.668	85.113.690.801	283.343.845.133	119.427.716.457	478.009.584.477	42.255.004.300.000	0,54	0,87	1,41
70,77	43.664.258.304	155.806.999.366	185.560.481.866	321.712.568.614	206.616.698.488	500.127.609.662	43.633.171.700.000	0,46	1,16	1,62
62,60	30.543.751.225	119.696.048.227	283.524.841.838	236.990.748.098	250.862.515.633	419.892.873.759	46.275.413.500.000	0,32	1,12	1,45
72,55	52.828.357.092	152.889.544.357	166.474.566.604	403.058.675.283	212.845.201.403	562.405.941.933	50.437.967.700.000	0,41	1,13	1,54
75,16	38.019.007.079	132.393.395.784	158.403.843.875	420.134.665.530	186.076.854.153	562.874.058.115	51.944.339.300.000	0,33	1,11	1,44
79,34	16.974.120.068	195.467.933.351	145.658.907.875	291.361.517.799	134.178.948.181	515.283.530.915	52.582.170.900.000	0,40	0,83	1,24
75,00	27.323.999.744	136.587.216.475	129.468.676.419	258.976.197.326	138.089.022.491	414.267.067.473	52.324.175.700.000	0,31	0,74	1,06
67,50	62.839.483.096	188.518.449.288	272.670.870.046	409.006.305.069	303.236.409.936	629.798.697.563	50.869.915.200.000	0,49	1,34	1,83

1926-1947: 1948 fiyatlarıyla; 1948-1967: 1968 fiyatlarıyla; 1968-1980: 1987 fiyatlarıyla.

Ek-12 1 Temmuz 1926 Tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nin Kabotajın Başlamasını Duyurduğu Haber



Dünya İktisatçıları Meclisi'nin Kararıyla İttihatçıların İktisadi Politikası

İttihatçıların iktisadi politikası hakkında dünya iktisatçıları meclisinin aldığı kararlar ve bu kararın etkileri üzerine yazılan haber.

Avrupa'da İktisadi Durum

Avrupa'daki ekonomik durumun genel durumu ve ülkelerdeki gelişmeler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber. Bu bölümde, dünya çapındaki ekonomik gelişmeler, özellikle Avrupa'daki durumun detaylı olarak ele alınmaktadır. İktisadi politikaların etkileri ve gelecekteki beklentiler de tartışılmaktadır.

Avrupa'daki ekonomik durumun genel durumu ve ülkelerdeki gelişmeler hakkında yazılan haber. Bu bölümde, Avrupa'daki ekonomik faaliyetlerin detaylı olarak ele alınmaktadır.

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber. Bu bölümde, iktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber. Bu bölümde, iktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber. Bu bölümde, iktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

İktisadi Durum

İktisadi durumun genel durumu ve ekonomik faaliyetler hakkında yazılan haber.

Ek-13 1838 Ticaret Sözleşmesinin Metni

1838 TİCARET SÖZLEŞMELERİ

Çağına mebnî o makule harekete ibtidâr ile mütehim olabilecek Vü-
zârâ ve memurin ve âyân ve mütevevvin veya sair emnâ ve zabî-
tân taraf Devleti Aliyeden ekiden tedip olunup işbu tâdiyattan do-
layı İngiltere ticarî zarara düşer olursa sabit olan zararı alvertilip
hakkarı hakka himmet oluna.

(Üçüncü Madde) İngiltere tüccarından veya ademlerinden biri
memaliki mahrusa mahsulü olarak bûyaya edip yine memaliki
mahrusa içinde serfolunmak üzere fûrut edeceği emtîanın him-i
istîrâ fûrutunda ahzî lâzım gelen rûsumatı müsellem veyahut ri-
yayı Devleti Aliyeden olarak salanâtı seniyenin ticareti dahiliye-
yle meşgul olup daha ziyade mezharı müsaade alan tabakâi tüc-
car misillü eda eylemelerine karar verilmiştir.

(Dördüncü Madde) İngiltere tüccarından veyahut tarafların-
dan memur olan kemescmelerden biri diyarı ahre götürmek için
emaliki mahrusa mahsulü ve kârı olarak bir emtîa istîrâ eylediğin-
de ol emtîa üzerine hiç resim ve nesne vermeksizin münasip bir is-
keleye indirmeye mezun olup emtial mezkûre iskeleye him-i vü-
sulünde her türlü rûsumatı sairere iver olmak üzere kıymetinden
yüzde dokuz ve ol metan iskeleden him-i hurucunda kadimî veç-
hile başkaca yüzde üç resim gümrük alınması bilmukavele karar-
gir olmakla ancak bir iskelede mübayaa olup iskelei merkûme-
ye him-i vüsulünde resim emdiyezi edâ olunmuş olan emtîadan
him-i hurucunda yalnız refiye resmi olan yüzde üç resmi edâ
oluna.

(Beşinci Madde) İngiltere tüccar sefaınınin Bahrişefî ve Si-
yah Boğazlarından mürurlar için itâ buyrulacak izin sefinei eva-
mir aliyelerinin sureti isdâr ve iasî şöyle bir hüsnü rabıtaya ithal
oluna ki sefinei mezkûre mehmâemken izaei-vakt mazarratından
masun ve emin olalar.

(Altıncı Madde) Devleti Aliyye işbu muahedenin şâmil olduğu
bilcümle tazimat ve ahkâmı memaliki mahrusanın cemî mahalle-
rinde yâni Avrupa ve Asya Kr'alarından ve elkât Mısır'da vesair
Afrika'da kâin memlûki Şahanede ve her kangî tabakat olur ise ol-
sun Devleti Aliyyenin kâffei tabakası hakkında mer'iyülcira olmak
ve sair düveli mütehabe tarafında emrî ticaretlerinin işbu muas-
hedenin esasî olan şuruta tabik olunması hususu talep olunur ise
olbapta izhar ve itiraz ve muhalefet etmemek hususlarına rıza dâ-
de olunustur.

(Yedinci Madde) Devleti Aliyye ile İngiltere Devleti beyinde câ-
ri olan usûl üzere İngiltere tüccarının memaliki mahrusaya getire-

1838 TİCARET SÖZLEŞMESİNİN METNİ

İşbu ahidname binikiyüz ellidört senei hicriyesi Camazilevvel-
nin yirmibeşinci gününde Sultan (Mahmut) Han-ı Sâni Hazretleri
zamani saltanatlarında Hariciye Nazırı Reşit Paşa ve Başvekil Mu-
avini Kâni Bey ve Hariciye Müsteşarı Nuri Efendi ve İngiltere Dev-
letinin Derşade'te mukim Ekâisi Lord Bolsoyni memurîyetleriyle
akid ve tanzim olunmuş fi evasıtı Şaban sene 254 tarihinde taraflı
şahâmeden tasdik buyrulmuştur.

(Birinci Madde) İşbu ahidname ile hasseten mütegayyir ol-
muş olan şuruttan maada İngiltere Devleti teb'asına ve İngiltere
sefinelerine ait ve raci bilcümle hukuk ve imtiyazat ve müteafiyet
ahud-u sabıka muktezası üzere ilelebet mer'i ve muteber olmak üz-
re bu defa tasdik ve tekid olunmuş olduğundan başka canibî eşre-
fi Saltanatı Semiyeden bir ahber düvel sefine ve teb'ası haklarında
ita veyahut tecviz buyrulmakta ve istikbâlde tecviz veyahut itâ
buyrulması mümkün olan kâffel müsaade ve imtiyazat ve muafiyet
kezalik İngiltere Devleti teb'asına ve İngiltere sefinelerine ita buy-
rûlup anlar dahi o misillü hukuk ve imtiyazat ve muafiyatın maz-
hariyetiyle bigâm olalar.

(İkinci Madde) İngiltere Kraliçesi ve Padîşahının teb'ası ve
bunların hizmetlerinde istihdâm olunanlar minbaadi memaliki
mahrusenin her bir mahallinde bilâ istisnâ memaliki mahrusa mah-
sulü ve kârı olarak her cins ve nevi emtîa ve eşyayı mübayaaya
mezun olalar ve Saltanatı Semiyeye dahî gerek ziraat ve harat ile
hasıl olur ve gerek sair cemî eşya hakkında yedi vahit usultünâ bi
külliyce terk ve iptâle resmen müteahhit olmuş olmakla emtea mü-
bayaası veyahut mübayaa olunmuş emteanın bir mahalden bir ma-
halle nakliçün zabitan belde ve emnâ tarafından tezkere metalibe
ve ahzî usullü canibî eşrefi Devleti Aliyeden külliyyet terk oluna ve
İngiltere Devleti teb'ası o misillü tezkere almağa ilçaya edni sây
olunması ahudu şurutun nakziyetini mucip bir hareket addoluna-

dahiliyede tekrar be-tekâr bey'î fîruhta olundukta veyahut müb-terisi diyarı ahere göndermek mürad eyledikte emtiyâ mezkûre hakkında ne bîyâden ve ne müstâden ve ne anları alıp iştra gâh göndererek âdemden hiç bir göna resim talep ve ahzolanmamâz hususlarına karar verilmiştir ve kızılık İngiltere tüccarının bir is-kebeye götürmâz oldukları emtia için yüzde üç emtiyeye gümrüğüdür verdikten sonra ol emtiyâ tekrar hiç bir göna resim vermeksâ-zin bir ahâr işkeleye nakle mezun olup bir tacir fakat ol esya-ya götürdüğü işkelede fîruhta eylediği vakitte veyahut andan arazi- dahiliyeye gönderdiği takdirde ikinci resmini dahi vermek müstev-âz bir müddesinde mezur olan eîfâzî müstamelinin sâda ve ar-zaht manasından gayri ve ziyade birşey izmâr eylemediğini ve ahz-âdu atıkadan İngiltere tüccarına ve emvâle zabiren mügayir olma-yan hükuku İdareî Mülkiyeye ve Dahiliyeli Saltanatı Saniyeyi hiç bir vechile hasretmek garazında olmaçığı bilîbeyan tarafeyn muah-âdeyn beyminde kabul ve karar verilmiştir.

(İkinci Madde) İngiltere tüccarı ve müstahdemleri diyarı es- nebiyeden memaliki mahrusaya celbolunmuş olan emti emtia ve esya-yı memaliki mahrusanın her bir mahallinde mübayaa etmeğe mezun ve mürahhas olalar. Şu kadar ki emtiyâ mezkûreden baş- yürüdünda emtiyeye gümrüğünden gayri vesim verilmemiş ise em- tiyâ mezkûreyi iştra eylediği ve yahut becedilbey arazi dahiliyeye getirdiği surette diğer yüzde iki resim gümrüğü verildikten son- ra ol emtiyâ memaliki mahrusanın arazi dahiliyesinde tekrar bey- veyahut diyarı ahere irsâl eylediği halde ol emtiadan tekrar nes- re talep olunmaya ve eğer emtiyâ mezkûreden tayin ve tahsis ola- nan iki vesim bitmemam ahza işcifa olunmuş ise ol emtiyâ hiç bir resim vermeksizin iştra ve fîruhta ve diyarı ahere irsâlde mezun ve serbest olalar.

(Üçüncü Madde) İngiltere ve ana tâbi olan yerlerin ve mema- liki mahrusa mahsulü ve kârı ve İngiltere ticarî mah olan esya ve emtia Bahri-sefid ve Siyah ve Halîç Kostananiyeden müzur ve ubâr ettiklerinden ister anlarını götürmüş olan seffinelerde ol- sun ister Boğazlarca aktarına olmuş seffinelerde bulunsun ve gerek bir sebep ve hikmete mebnî diyarı ahere için gelip de bir müddetçik için karaya ihraç olunarak tekrar seffince tahmil olunsun o makta- le emtia ve esyadan bir göna resim ve avadilnemiyeye ve diyarı ecnebîyeye naklolunmak için memaliki mahrusaya getirilmüş olan emti emtia ve esva ve yahut bir tacirin yedinde kabms olan esya-yı emdiyeyi lâceciülbet diyarı ahere gönderdikte olan esya ve emtianın yalnız yüzde üç resmini verip bîrden ziyade bir göna resmi ahâr vermeye.

cekleri emvali ticaretin bahaları inkidârî hususunda müşkülât ve emrari vakt halâtından iltirazen her onçört senede bir kere her emtia üzerine Osmanlı Sikkesiyle meşkûk edası lâzım gelecek mik- tar resim gümrüğü tahsis için tarafeyn memurlar tayin kılma gel- miştir. İmdi en sonraki tarafeyn müddeti müinkaziye olmuş ol- makla İngiltere tüccarının memaliki mahrusaya getirecekleri em- tianın kıymetlerinden yüzde üç hesabı üzere miktar resim gümrü- ğü tahsis için memurlar tayin olunmuş salîhülzîkir memurlar İngil- tere tüccarının mealiki mahrusadan alıp getirecekleri mahsulât bi- lâdi şahaneden işbu muahede müktezasınca edası lâzım gelecek rûsunatın veçhi tediyesi ve mahsulât mezkûremü nakli için müna- sip olan işkelelerin tahsisi hususlarına ibtidâr eylemelerine karar- verildi. Berveçhi bilâ tanzim olunacak tarifeyn hükümü yedi sene- kadar câri olup yedi sene müdurunda ahâletarafeya ol tarifeyn ta- dil ve tesviyesine talip olmağs muktedir ola. Lâkin salîhülzîkir ye- di seneden altı mahmûrur edip de tarifeyn taçifine ahâletarafeyn talip olmadıği takdirde tarifey mezkûrenin hükümü yedi sene dâba câri olarak bu usûl ilâ mâşallahâtâle mev'î muber tutula.

(H a t i m e)

İşbu muahede tasdik olup tasdiknameleri dahi Dersaadet'te dört mah müddet zarfında mübadele olup sureti icrasına bîn- sekizyüz otuzdokuz senet İsevîyesi Martından teşebbûs ve ibtidâr oluna.

İşbu ahidnâme binikiyüz ellidört senet hicriyesi Cemazivel ev- velinin yirmibeşinci gününde Sultan (Mahmut) Han-ı Sâni Hazret- leri zamanı salanatlarda Hariciye Nazırı Ruşit Paşa ve Başvekil maavini Kâni Bey ve Hariciye Müsteyarı Nuri Efendi ve İngiltere Devletinin Dersaadet'te mukim Eleysi Lörbonsovini memuriyeli- riyle akdû tanzim olunmuş ve fi avasit Şâban sene 1254 tarihinde tarafı eşrefi şâhaneden tasdik buyrulmuştur.

(Birinci Madde) İngiltere ve İrlanda memleketeyn müctemâ- teyn ve ana tâbi yerlerin mahsulü ve kârı olup İngiltere ticarî mah- olan her cins ve nevi emtia ve esya İngiltere seffineleriyle vey- hut berren ve bahren diyarı sâinden gelecek bilcümle emtia ve esya komüfissabık memaliki mahrusanın bilâ istisna emti mahal- lerinde kabul olup kıymetlerinden yüzde üç resim gümrük ahna ve emtiyâ mezkûreden elyevm alınmakla olan bilcümle rûsunatı sairci dahiliyeye yerine münbâadi emtiyâ mezkûreyi getirmiş olan tacirlerden ister varid oldukları mahalde satısın ister lâceciülbey memaliki mahrusanın arazili dahiliyesinden bir mahalle göndersin yüzde iki daha resim alınmak andan sonra emtiyâ mezkûre arazi

