

T.C
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

24 OCAK KARARLARI SONRASI TÜRKİYEDE LİMAN İŞLETMECİLİĞİ

Yüksek Lisans Tezi

Akın ÖZER

İstanbul, 2020

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

24 OCAK KARARLARI SONRASI TÜRKİYEDE LİMAN İŞLETMECİLİĞİ

Yüksek Lisans Tezi

Akın ÖZER

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Murat KORALTÜRK

İstanbul, 2020

ÖNSÖZ

Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, İktisat Tarihi Bilim Dalı yüksek lisans tezi olarak hazırlanan “*24 Ocak Kararları Sonrası Türkiyede Liman İşletmeciliği*” isimli tez konusu, ülke ekonomisini etkileyen iki kavram; özelleştirme ve liman işletmeciliği kavramları üzerinde durmuştur. Tezin amacı, 24 Ocak kararlarıyla benimsenmeye başlanan liberal politikaların ülke ekonomisine ve liman işletmeciliğine etkisini konu edinmiştir.

Başladığım günden bitirdiğim güne kadar, bu tez çalışmasını oluşturmama yardımcı olan hocam doktora öğretim üyesi Murat Koraltürk’e; Türk-İklim derneğine, deniz ticaret odasına, Beyazıt devlet kütüphanesi çalışanlarına; sevgili arkadaşım araştırma görevlisi Abdullah Miraç Bükey, Hüseyin Şahin, M. Nafiz Hüdavendigar ve bugünlere gelmemde maddi-manevi her türlü destek veren aileme en kalbi duygularıyla teşekkür ederim.

İstanbul 2020

Akın ÖZER

GENEL BİLGİLER

İsim ve Soyisim: Akın ÖZER

Ana Bilim Dalı: İktisat

Programı: İktisat Tarihi

Tez Danışmanı: Dr. Öğre. Üyesi Murat KORALTÜRK

Tez Türü ve Tarihi: Yüksek Lisan- Eylül 2020

ÖZET

24 OCAK KARARLARI SONRASI TÜRKİYEDE LİMAN İŞLETMECELİĞİ

Denizcilik, hem Osmanlı Devleti döneminde hemde sonrasında kurulan Türkiye Cumhuriyetinde önemli bir yere sahiptir. Zamanın iktisadi görüşünden denizcilik sektörü de etkilenmiştir. Osmanlı Devleti'nin gücünü kaybettiği zamanlarda özellikle İngiltere, Baltalimanı Antlaşmasıyla önemli avantajlar elde etmiştir. Fransa'ya geçmişten gelen ticari imtiyazlar zamanla kapitülasyon sorununu ortaya çıkarmıştır. Kurtuluş savaşı sonrası kurulan yeni devlet iktisadi bağımsızlığı sağlamak için kabotaj, kapitülasyon ve boğazlar konusunda ciddi mücadeleler vermiştir.

Bu tez çalışmasında denizcilik sektörü tarihsel panorama şeklinde incelenmiştir. 1980 öncesi kısım biraz daha özet şeklinde anlatılırken, 24 Ocak kararları sonrası süreç istatistiksel veriler yardımıyla detaylandırılmıştır. Osmanlı Devleti'nin son dönemi başta olmak üzere Cumhuriyet'in kuruluşundan 1980 yılına kadar hakim iktisadi görüşlerin ülke ekonomisine olan etkisinden bahsedilmiştir.

Liman işletmeciliğiyle ilgili çalışmalar yapan liman dernekleri, deniz ticaret odası, ulaştırma alt yapı bakanlığı ve kalkınma planlarından elde edilen bulgulara göre; 24 Ocak kararları özelleştirme sayısını arttırmış fakat siyasi ve fiziki eksikliklerden dolayı istenen

seviyede olmamıştır. Türkiye ekonomisinin son 40 yılda yaşamış olduğu iktisadi krizler, maliyetli bir alan olan liman işletmeciliğini de etkilemiştir. Gerekli alt yapı gelişmediğı için küresel rekabette yer edinilmemiştir.

Özel sektörün liman tecrübesi fazla olmasa da hizmet kalitesindeki üstünlüğü ve çözüm odaklı yapısı ülke ekonomisine de katkı sağlamıştır. Elleçleme konusunda uzmanlaşan liman sayısının artmaya başlaması olumlu bir gelişme sayılabilir. Henüz beklenen istikrar ve iktisadi çıkarımlar elde edilmiş olmasa da özel sektör ve hükümet iş birliğiyle dış ticareti geliştirmek adına önemli adımlar atılmıştır.

Anahtar Kelimeler: 24 Ocak Kararları, Liman İşletmeciliğı, Özelleştirme, Dış Ticaret. Denizcilik, Kabotaj, Kapitülasyon, 1838 Baltalimanı Antlaşması.

GENERAL KNOWLEDGE

Name and Surname: Akın Özer

Field: Economics

Programme: History of Economics

Supervisor: Asst. Prof. Murat KORALTÜRK

Degree Awarded and Date: Master-September 2020

ABSTRACT

SEAPORT MANAGEMENT IN TURKEY AFTER THE 24 JANUARY DECISIONS

Maritime, has an important place during the Ottoman state and in the republic of turkey established later, too. The maritime industry was influenced by the economic view of the time. When the Ottoman Empire lost its power, especially England gained significant advantages with the Baltalimanı treaty. Past commercial privileges given to france have arisen the problem of capitulation with time. The new state, was established after the War of liberation, has given serious struggles over cabotage, capitulation and the straits to ensure economic independence.

In this thesis, The maritime sector has examined in the form of a historical panorama. While the section before 1980 is explained in a slightly more summary form, the process after the 24 January decisions is detailed with the help of statistical data. Primarily in the last period of the Ottoman Empire the effect of the dominant economic views on the country's economy was mentioned from the foundation of the republic to 1980.

According to the findings obtained from seaport associations working on seaport management, chamber of maritime commerce, ministry of transportation infrastructure

and development plans; The 24 January decisions has increased the number of privatizations, but it hasn't at the desired level due to political and physical deficiencies. Economic crises that have lived turkey economy the last 40 years has affected the seaport management, a costly field. Since the necessary infrastructure has not developed, a place has not been gained in global competition.

Although the private sector does not have much experience in seaport, its superior service quality and solution oriented structure also contributed to the national economy. The increase in the number of ports specializing in handling is a positive development. Although the expected stability and economic inferences have not been achieved yet, important steps have been taken with the cooperation of the private sector and the government to improve foreign trade.

Keywords: 24 January Decisions, Seaport Management, Privatization, Foreign Trade, Maritime, Cabotage, Capitulation, 1838 Baltalimanı Treaty.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
	No.
ÖZET	V
ABSTRACT.....	vii
İÇİNDEKİLER.....	ix
TABLO LİSTESİ.....	xii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiv
KISALTMALAR	xv
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	3
16. YÜZYILDAN 19. YÜZYILA, DENİZ TİCARETİ VE LİMANLAR.....	3
1.1. DENİZ TİCARETİ.....	3
1.1.1. İç Ticaret	5
1.1.2. Dış Ticaret	6
1.2. İSTANBUL LİMANI.....	8
1.2.1. Akdeniz'in Büyük Limanı İstanbul'un Diğer Liman ve İskelelerle İlişkisi	9
1.2.2. İstanbul'da Şehir İçi Deniz Ulaşımı ve Deniz Taşımacılığı.....	10
1.3. KAPİTÜLASYONLAR.....	10
1.4. 1838 BALTALİMANI TİCARET ANTLAŞMASI VE ETKİLERİ	12
1.5. MODERNLEŞMENİN DENİZCİLİK ALANINA YANSIMALARI.....	14
1.6. İKİNCİ MEŞRUTİYET DÖNEMİ MİLLİLEŞME ÇABALARI.....	16
1.7. MİLLİ İKTİSAT NEDİR?	16

1.8. KAPİTÜLASYONLARIN KALDIRILMASI VE EKONOMİK BAĞIMSIZLIK ÇABALARI	18
1.9. DIŞ TİCARET REJİMİ VE GÜMRÜK TARİFESİ REJİMİ.....	21
1.10. YERLİ SERMAYE, “MÜSLÜMAN-TÜRK GİRİŞİMCİ” YETİŞTİRME ÇALIŞMALARI.....	21
İKİNCİ BÖLÜM.....	23
İZMİR İKTİSAT KONGRESİNDEN 12 EYLÜL’E DENİZ YOLU TİCARETİ..	23
2.1. İZMİR İKTİSAT KONGRESİNDE DENİZ TİCARETİ.....	23
2.2. LOZAN BARIŞ ANTLAŞMASI, DIŞ TİCARET REJİMİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞI	24
2.3. KABOTAJ KANUNU.....	25
2.4. 1929 EKONOMİK KRİZ’İN DENİZ TİCARETİNE ETKİLERİ	26
2.4.1. 1929 Ekonomik Kriz	28
2.4.1.1. Kriz’in Türkiye Ekonomisine Etkileri	30
2.4.1.2. Kriz ve Türkiye’nin Dış Ticareti.....	31
2.4.1.3. Türkiye’nin Ekonomik Krize Karşı Almış Olduğu Tedbirler	33
2.5. CUMHURİYETİN İLK YILLARI: DEVLETÇİLİK (1930-1939) VE DENİZ TİCARETİNE YANSIMASI	35
2.6. SAVAŞ EKONOMİSİ VE DENİZCİLİK POLİTİKASI (1940-1945).....	36
2.7. SAVAŞ SONRASI DEĞİŞEN İKTİSADİ ANLAYIŞ VE DENİZCİLİK (1946-1960).....	37
2.8. PLANLI DÖNEM VE DENİZCİLİK SEKTÖRÜ (1960-1980)	39
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.....	41
24 OCAK KARARLARINDAN GÜNÜMÜZE TÜRKİYE EKONOMİSİ: NEOLİBERAL SÜREÇ	41
3.1. YENİ BİR İKTİSADİ ANLAYIŞ: 24 OCAK KARARLARI.....	41
3.2. İHRACATA DAYALI BÜYÜME (1980-1989)	42
3.3. FİNANSAL SERBESTLEŞME SÜRECİ (1989-2000).....	43

3.4. KRİZLER DÖNEMİNDE TÜRKİYE EKONOMİSİ	44
3.5 GÜÇLÜ EKONOMİYE GEÇİŞ VE KÜRESEL EKONOMİYE EKLEMLENME SÜRECİ (2000-...).....	45
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM.....	47
ÖZELLEŞTİRME VE DENİZCİLİK SEKTÖRÜ.....	47
4.1. ÖZELLEŞTİRME	47
4.2. TÜRKİYEDE ÖZELLEŞTİRME GİRİŞİMLERİ.....	49
4.3. 24 OCAK KARARLARI VE LİMAN İŞLETMECİLİĞİNDE DEĞİŞİM.....	51
4.4. LİMAN İŞLETMECİLİĞİNDE SERBEST BÖLGE UYGULAMASININ GELİŞİMİ	52
4.5. KALKINMA PLANLARINDA LİMAN İŞLETMECİLİĞİ (1979-2018).....	55
4.5.1. 2000 Sonrası Yük Trafikindeki Gelişmeler (2000-2010)	61
4.5.2. Gemi İnşa Sanayi	68
4.5.3. Türkiye Denizcilik İşletmesi Limanları	71
4.5.4. Özel Sektörün Liman Çalışmaları	71
4.5.5. 2010 Yılı Sonrası Liman İşletmeciliği	72
4.5.6. Genel Kargo ve Kuru Dökme Yük Elleçleyen Limanlar	76
4.5.7. Kabotaj Hattındaki Gelişmeler.....	78
4.5.8. Türkiye Limanlarında Gelişmeler	80
SONUÇ	87
KAYNAKÇA.....	91

TABLO LİSTESİ

Sayfa

No.

TABLO 1: DIŞ TİCARET DEĞERLERİNİN YILLARA GÖRE DAĞILIMI (BİN TL)	32
TABLO 2: DIŞ TİCARET MİKTARLARININ YILLARA GÖRE DAĞILIMI (TON)	32
TABLO 3: 1980-1990 YILLARI VERİLEN DIŞ TİCARET VERİLERİ	52
TABLO 4: TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNDA GELİŞMELER	57
TABLO 5: ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ YOLCU TAŞIMALARINDA GELİŞMELER	58
TABLO 6: LOJİSTİK VE ULAŞTIRMADA GELİŞMELER VE HEDEFLER	60
TABLO 7: YOLLAR İTİBARIYLA TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARET TAŞIMALARI (%)	61
TABLO 8: 2004 YILI İTHALAT/İHRACAT TAŞIMLARI (TON)	62
TABLO 9: KABOTAJ TAŞIMACILIĞI (TON)	62
TABLO 10: DENİZYOLU TÜRK BAYRAKLI TAŞIMALARIN GELİŞİMİ (MT/1995-2004)	63
TABLO 11: DENİZYOLUYLA EN FAZLA İHRACAT-İTHALAT YAPILAN ÜLKELER (TON)	64
TABLO 12: TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN GELİŞİMİ (1980-2008)	65
TABLO 13: YOLLAR İTİBARIYLA TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARET TAŞIMALARI (%)	66
TABLO 14: 2004-2008 YILLARI KABOTAJ TAŞIMACILIĞI (TON)	66
TABLO 15: 2008 YILI BÖLGELER İTİBARIYLA KABOTAJ ELLEÇLEMESİ	67
TABLO 16: YOLLAR İTİBARIYLA TÜRKİYE’NİN DIŞ TİCARET TAŞIMALARI MİKTAR YÜZDESİ (%)	68
TABLO 17: 2002/2013 FAAL TERSANE SAYISI	69
TABLO 18: 2002-2012 YILLARINDA TESLİM EDİLEN GEMİ SAYILARI	69
TABLO 19: 2002-2012 YILLARINDA TESLİM EDİLEN GEMİ TONAJI (DWT)	70
TABLO 20: TERSANELERDEKİ İSTİHDAM DURUMU	70
TABLO 21: 2012-2013 YILLARINDA TÜRK LİMANLARI YÜKLEME BOŞALTMA DEĞİŞİMİ	73
TABLO 22: 2012 YILINDA AVRUPA’DA EN FAZLA YÜK ELLEÇLEYEN 10 ÜLKE (*000 TON)	73
TABLO 23: DENİZYOLU İLE YÜK TAŞIYAN İLK 20 ÜLKE, 2013	74
TABLO 24: 2009-2013 YILLARI ARASINDA TÜRK LİMANLARINDA GERÇEKLEŞEN ELLEÇLENEN YÜKLERE GÖRE DAĞILIMI (TON)	75
TABLO 25: TOPLAM YÜKÜN YÜKLEME BOŞALTMA BAZINDA BÖLGESEL DAĞILIMI	75
TABLO 26: YÜK TİPLERİNE GÖRE TERMİNALLERİN BÖLGESEL DAĞILIMI (2013)	76
TABLO 27: KURU YÜKLERİN 2013 YILI PAYLARI	76

TABLO 28: TÜRKİYE’DE EN FAZLA KURU YÜK ELLEÇLEYEN LİMANLAR (TON)	77
TABLO 29: 2009-2013 YILLARI ARASINDA KABOTAJ HATLARINDA TAŞINAN ARAÇ VE YOLCU SAYILARI.....	78
TABLO 30: TÜRKİYE’DEKİ LİMANLARDA YÜK GELİŞİMİ.....	79
TABLO 31: DENİZ YOLU İLE YÜK TAŞIYAN İLK 20 ÜLKE	79
TABLO 32: LİMANLARDA ELLEÇLENEN YÜKÜN REJİMLERE GÖRE DAĞILIMI	83
TABLO 33: YÜK TİPLERİNE GÖRE YÜKLEME/BOŞALTMA (TON).....	83
TABLO 34: LİMANLARDA EN YÜKSEK ORANDA ELLEÇLENEN YÜK TİPLERİ	84
TABLO 35: LİMAN BAŞKANLIKLARI YÜK SIRALAMASI (2018-TON)	84
TABLO 36: BÖLGELER BAZINDA YÜK ELLEÇLEME (TON)	86

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa
No.

ŞEKİL 1: DENİZ YOLU ULAŞTIRMASI.....	60
ŞEKİL 2: 2009-2018 YILLARI ARASI ELLEÇLENEN YÜK MİKTARI	81
ŞEKİL 3: LİMANLARDA ELLEÇLENEN YÜKÜN REJİMLERE GÖRE DAĞILIMI	82
ŞEKİL 4: BÖLGELER BAZINDA YÜK ELLEÇLEME ORANLARI %	85



KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
A.g.e	: Adı geçen eser
AŞ	: Anonim Şirket
BKZ	: Bakınız
CHP	: Cumhuriyet Halk Partisi
Çev.	: Çeviren
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
DYP	: Doğru Yol Partisi
DWT	: Deadweight Tonnage
GRT	: Gros Tonilato
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
GSYH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
Hızl.	: Hazırlayan
İMKB	: İstanbul Menkul Kıymetler Borsası
IMF	: Uluslararası Para Fonu
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
KİT	: Kamu İktisadi Teşebbüs
MSP	: Milli Selamet Partisi
OEDCD	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
RO-RO	: Tekerlekli Araç Taşımacılığı Gemisi
SBE	: Sosyal Bilimler Enstitüsü
SHP	: Sosyal Demokrat Halkçı Parti
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
T.A.O	: Ticaret Anonim Ortaklığı
T.A.Ş	: Ticaret Anonim Şirketi
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.C.B.S.B.B.	: Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı

T.C.D.D.	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEU	: Twenty-Foot Equivalent
TDV	: Türkiye Diyanet Vakfı
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
Vb.	: Ve benzeri
Vs.	: Ve saire



GİRİŞ

Ticaret, ilk başlarda değiş tokuş şeklinde ortaya çıkan bir ilişki olsa da paranın kullanılmaya başlanmasıyla nakdi bir eylem olmuştur. Zamanla iç ve dış ticaret olarak değişim yaşamıştır. Dış ticaret geliştikçe limanlar önem kazanmaya başlamıştır. Devletlerin iktisadi yaklaşımlarına göre liman işletmeciliği şekillenmiştir. Özel sektörün liman işletmeciliğine olan ilgisi ülkenin ekonomik durumu ile paralellik gösterir. Çünkü ekonomideki istikrarsızlık maliyetli bir alan olan liman işletmeciliğini de olumsuz etkileme özelliğine sahiptir.

1980 öncesi dönem Türkiye adına daha çok ithal ikameciliğe dayalı iktisat politikalarının göz önünde olduğu bir dönemdir. Özellikle 1970-1980 arası siyasal sosyal ve ekonomik olarak ciddi sıkıntılar yaşanmıştır. 1970’li yılların ortalarında Türkiye ekonomisi, dış ödeme güçlükleri ve enflasyon nedeniyle iktisadi krize sürüklendi. Tüm mal ve hizmetleri, para piyasalarıyla etki altına alan bunalım, farklı konumlarda saptanabilse de krizin verileri olarak “fiyat artış oranları, işsizlik oranının artması ve dış ticaret açığına bağlı dış ödeme güçlüğü” sayılabilir. Siyasi krizlere bağlı anarşi ve Kıbrıs Barış harekatı ülke ekonomisini olumsuz olarak etkilemiştir. 1970’ler iktisadi bağlamda değişen Dünya düzenine ev sahipliği yapmış ilginç bir zaman dilimidir. Petrol krizine bağlı arz şokları ülke ekonomilerini farklı arayışlara yönlendirmiştir. İşte tam da bu noktada Monetarist düşünce, Keynesyen görüşün yerini almaya başlamıştır. Monetarist düşünce isminden mülhem anlaşılacağı üzere paranın ekonomideki rolünü ön plana çıkarmıştır. Arttırılmayan para arzının maliye politikalarını işlevsiz hale getireceğinden bahseder. Büyüyen ekonominin para arzıyla birlikte kontrol edilmesi gerektiği söylenir. Özellikle ABD de R. Reagan, İngiltere de Thatcher liberal politikaları izlemiştir.

Küresel anlamda yaşanan bu değişimden Türkiye de etkilenmiştir. 24 Ocak kararları bu değişimin en önemli göstergesidir. 24 Ocak kararları Turgut Özal ve ekibi tarafından hazırlanmıştır. Kararlar temel olarak piyasa ekonomisini referans alır. 24 Ocak kararlarıyla ciddi şekilde uygulanmaya başlanan ekonomi politikasının en çarpıcı yanı, ekonomiyle ilgili karar alma sürecinde piyasanın öz işleyişine uygun ortaya çıkacak fiyatların yol gösterici özelliğidir. Uygulanan bu yeni yöntemle ortaya çıkacak fiyatlar, tüketim, yatırım ve üreticilerin karar almalarını etkileyerek, üretici ve tüketici davranışlarını fiyatlara uygun düzenleyecektir. Girişimciler, kar yapmaya uygun buldukları faaliyetleri serbest şekilde yapacaklardır. Bu kararlar birlikte Serbest Bölgeler konusunda ciddi adımlar atılmaya başlandı. Antalya ve Mersin limanları örnek olarak verilebilir. Alt yapı olarak maliyetli bir alan olan limanların bu değişim rüzgarından nasıl etkilendiğini daha iyi anlamak adına bu konu seçilmiştir.

Konuyla ilgili literatür çalışmaları incelendiğinde; 24 Ocak kararlarını iktisadi yönlü incelendiği ve liman işletmeciliği ile ilgisinin gözden kaçtığı görölmüştür. Literatür taramaları neticesinde dönem değerlendirilmesi, sosyal yaşama etkisi ve ihracat açısından değerlendirmeleri olmuştur

Tezin konusu literatür olarak incelendiğinde, liman işletmeciliğinin maliyetli olmasından dolayı özel sektörün ilgi göstermediği ve ülkedeki iktisadi dalgalanmaların

liman işletmeciliği alanında istihdam oranını olumsuz etkilediği görülmüştür. Yaşanan değişim liman işletmeciliğine nasıl yansdı? Devlet bu değişim neresinde yer alıyor? İhracata dayalı politikalarda beklenen başarıya ulaşıldı mı? Liberal politikalar limanların verimliliğini arttırdı mı? Devletin liman işletmeciliği alanından rolü ne olmalıdır gibi sorulara cevap aranmıştır.

Tez, 24 Ocak kararları ve liman işletmeciliği kavramlarının içeriğine dair detaylı bilgiler verdiği kadar konu ile yakından ilgili olan bilgilere de yer vermeyi unutmamıştır. Liman İşletmeciliği daha çok ithalat ve ihracat üzerinden anlatılmıştır. Araştırma konusu kronolojik çerçevede incelenmiştir. Türkiye’de limanların tarihsel arka planlarına bakılmıştır. İstatiksel veri olarak Cumhurbaşkanlığı Strateji Bütçe Başkanlığı, Deniz Ulaştırma Alt Yapı Bakanlığı ve TÜİK’in verileri kullanılmıştır. Deniz Ticaret Odası ve Türk-İklim Derneğinin sektör raporlarına bakılmıştır. Teorik çerçeve oluşturmak amacıyla Türkiye Denizcilik Federasyonu ve Beyazıt Devlet Kütüphanesinden faydalanılmıştır. Bilgileri detaylandırmak adına tezler, makaleler, kitaplar ve sektör raporlarından yararlanılmıştır.

Birinci bölüm Türkiye’de deniz ticaretinin tarihsel arka planını kapsamaktadır. Temel kavramlar özet şeklinde açıklanmıştır. Bu noktada 1838 Baltalimanı Antlaşmasına ayrıca dikkat çekilmiştir. Çünkü bu antlaşma Osmanlı Devleti’nin bağımsız dış ticaret politikasını adeta bağımlı hale getirmiştir. Meşrutiyet sonrası millileşme çabalarını anlatır. Kapitülasyonların kaldırılması önem arz eder. Millileşme çabaları ile yerli sermaye ön plana çıkmaya başlamıştır. İkinci bölümde ise İzmir İktisat Kongresinden 24 Ocak kararlarına geçen süre incelenmiştir. Kabotaj kanunu ile deniz ticaretinde bağımsızlık elde edilmiştir. Dış Ticaret Rejimi ve gümrük tarifesi adım adım bağımsızlığa giden yolun göstergesidir. 1929 Büyük ekonomik krizden sonra 1980’e kadar geçen süre sistematik olarak sınıflandırılmıştır. Üçüncü bölümde ise 24 Ocak kararlarından günümüze Türkiye ekonomisinin dönüşümü incelenmiştir. Belirli aralıklarla yaşanan krizlere dikkat çekilmiştir. Dördüncü bölüm ise tezin son kısmını oluşturur. Özelleştirmenin deniz sektörüne olan etkisinden bahsedilmiştir. Bu bölümde kalkınma planları doğrultusunda liman işletmeciliğinin yeri incelenmiştir. 24 Ocak kararlarının liman işletmeciliğiyle olan bağlantısı istatistik veriler yardımıyla neden-sonuç ilişkisi üzerinden değerlendirilmiştir. Dış ticaret ve yük elleçlemesi sayılarına bakılmıştır. Tezin temelini oluşturması için istatistiksel verilerden yararlanılmıştır. Limanların arka planlarına bakılarak geçmişten günümüze geldiği nokta incelenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

16. YÜZYILDAN 19. YÜZYILA, DENİZ TİCARETİ VE LİMANLAR

1.1. DENİZ TİCARETİ

Osmanlı Devleti, kurulduktan kısa süre sonra denizlerde egemenlik kurmak için büyük gayret göstermiştir. Bu gayret sayesinde, Venedik ve Ceneviz gibi denizci devletlerin tecrübelerinden ders çıkararak XVI. yüzyılda denizlerde sözü geçen bir ülke olmuştu. Sahillerden gelen saldırıları engelleyerek limanlar arasındaki ulaşım trafiğinin güvenliğini sağlamış oldu. Bu sayede Osmanlılar denizcilik üzerinden siyasi ve iktisadi faaliyetleri başarılı şekilde uygulamaya başladı. Karadeniz’de “Amasra, Sinop, Trabzon, Kefe, Kili ve Akkerman’ın” hızlı şekilde Osmanlı egemenliğine girmesi açısından önem arz eder.¹

Osmanlı Devleti’nin en geniş sınırlara ulaştığı zamanlarda Karadeniz, Akdeniz, Kızıldeniz, Hint denizi ve Basra körfezi gibi iç denizler ülkeye dahildi. İç denizler, deniz ulaştırması için büyük imkanlar sağlıyordu. Karadeniz’de “Sinop, Akdeniz’de Antalya ve Alanya” gibi önemli limanları, ticari amaçlarla, ele geçiren Selçuklular, denizcilik alanında gelişmek adına yeterli zamanı bulamamışlardı. Selçuklular, Aydınogulları ve Menteşeoğulları beyliklerinin varisi olan Osmanlılar, zaman içerisinde deniz devleti olmayı başarmıştır. XIV. yüzyılın sonlarına gelindiğinde Anadolu’nun batısında yer alan beyliklerin Osmanlı Devleti’nin topraklarına katılmasıyla Ege ve Akdeniz kıyılarında egemenlik sağlandı.²

16. yüzyıl başlarında bir deniz imparatorluğun dönüşen Osmanlıların, başlangıcından itibaren geçirdiği 150 yıllık dönemi iyi incelemek gerekir. Bu süreç ve aşamalar 4 padişah üzerinden belirlenebilir. Birincisi; I.Bayezid’in Gelibolu’yu donanma üssü ve tersane seçmesi, ikincisi; II. Mehmed’in İstanbul’u fethetmesiyle Karadeniz ve

¹ İdris Bostan, “Gemi”, Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi, C.14”, İstanbul: Diyanet İşleri Başkanlığı, 1996, s.8-15.

² Mufasssal Osmanlı Tarihi, C. I, s.149 Aktaran: “Ahmet Tabakoğlu, Türk İktisat Tarihi”, 1.Basım, İstanbul:“Dergah Yayınları”, 1986, s.366-367.

Akdeniz'e açılması, üçüncüsü de; II. Bayezid'in sessiz ve derin hazırlıklar yapması ve I. Selim'in İstanbul Tersanesi'ni önemli bir üs haline getirmesi şeklinde tanımlanabilir.³

II. Mehmed İstanbul kuşatacağı zaman bu konuyla ilgili hazırlıkları arasında denizden gelebilecek muhtelif yardımları önlemek vardı. Amacına yönelik önce Anadolu Hisarı'nı tamir ettirip sonra karşısına Rumeli Hisarı'nı yaptırdı. Böylece Karadeniz'e girişi zorlaştırmış, sonrasında Çanakkale Boğazı'nın yakınındaki iki sahilin karşısına "Sultaniye ve Kilidbahir" kalelerini inşa ettirmesiyle birlikte İstanbul denizden de kontrol altına alındı. Bu sayede Akdeniz ile Karadeniz deniz ticaretinin hakimiyeti Osmanlı egemenliğine geçti. Hakimiyeti doğrulamak için, Boğaz'dan geçecek gemilerden hisar önünde, selamiye akçesini ödedikten sonra geçiş izini verilmesi kararı alınmıştı. Şarta uymayan devletlerin gemileri izinsiz geçmeye teşebbüs ettiği zaman, Rumeli Hisarı'na yerleştirilmiş toplarla batırılacaktı. 1452 yılının Kasım ayında, Karadeniz'den İstanbul'a tahıl getiren Venedik gemisi kontrol emrine uymayınca top ateşiyle batırıldı. İstanbul fethedilince, denetim konusu sıklaştırıldı. Boğazdan gemiler geçtiği zaman, kaçak mal ve köle hususunda kontrol edildi.⁴

II. Mehmed, fetihten sonra bir süre Bizans'tan kalan Kadırga limanını tersane olarak kullanmıştır. Biraz zaman geçtikten sonra Haliç'te Bizans tersanesinin kalıntıları üzerine küçük bir tersane kurmuştur.⁵

Osmanlı Devleti, Akdeniz ticaretinin önemli merkezi olan "Suriye ve Mısır limanlarını" ele geçirince Akdeniz'in doğu kıyılarına hakim olmaya başladı. Osmanlı Devleti, I. Selim döneminde Mısır'ı fethetmesiyle birlikte, Hint Okyanusu'na ulaşarak yeni bir coğrafyaya ulaşmış oldu. Coğrafi keşifler sonucu bölgeye gelen Hindistan ile Uzakdoğu'ya hakim olma mücadelesine giren Portekizlilere ciddi rakip oldular. Bir yanda Portekiz tehlikesi diğer yanda fethedilen toprakların sahillerini koruma ve denizleri elde tutma zorunluluğu, önemli hale geldi. Bu sebeple I. Selim donanmanın geliştirilmesi

³ İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, 4. Basım, İstanbul: Küre Yayınları, 2017, s.4.

⁴ Donald MacGillivray Nicol, **"Bizans ve Venedik, Diplomatik ve Kültürel İlişkiler Üzerine"** (çev. G. Ç. Güven), İngiltere: Cambridge Üniversitesi, 1992, s.380-381.

⁵ İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVIII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, 1. Basım, Ankara: "Türk Tarih Kurumu Yayınları", 1992, s.3.

niyetiyle Haliç'te bulunan tersanenin Galata'dan Kağıthane'yi içine alan bölgeye kadar genişletilmesini sağladı.⁶

Çar I. Petro (1682-1725) döneminde Rusya'nın yayılmacı faaliyetleri gözle görülür şekilde sistemli hale gelmişti. Rusya güneye inme siyaseti gerçekleştirmek için Ortodoks Hristiyanları egemenliği altına alarak, denizlerde ticaret yapmak istiyordu. Güneye inme siyaseti, Osmanlı Devleti'nin siyasi ve sosyo-ekonomik yapısını etkilediği için, deniz taşımacılığı da etkilendi. Prut savaşı (1711) yapılmadan önce, Rusya, Osmanlı idaresinde bulunan Ortodoks halkı ve bununla birlikte Eflak-Boğdan beylerini kışkırtması, iç isyanlara medet umar hale getirmişti.⁷

19. yüzyıla gelindiğinde, Osmanlı deniz ulaşımı, ekonomi ve dış ticaret bağlamında gelişmeler göstermiştir. Rumeli demiryolu ile karadan sağlanan ticaret, Balkanlar üzerinden Avusturya ve Almanya'ya giden mallar ve sınırlı sayıdaki çevre ülkelere kara bağlantısıyla yapılan ihracat ve ithalat hariç tutulursa, tamamı deniz yoluyla gerçekleşiyordu. Osmanlı ekonomisi 19.yüzyılda dünya ekonomisindeki değişimlerden yakından etkilenmiştir. Bu etkiler, dış ticaretteki genişleme ve durgunluk dönemleri ile ilişkilidir.⁸

1.1.1. İç Ticaret

Osmanlı eyaletleri arası ticaret, literatürde dış ticaretten çok daha az anlaşılmış durumdadır. Böyle olmasının iki temel nedeni vardır: Birincisi, yabancı tüccarlar, yerli tüccarlara göre dezavantajlı oldukları için genellikle iç bölgelere girmeyi tercih etmezlerdi. İkincisi, Osmanlı hükümetleri, ticaretin daha çok mali sonuçlarıyla ilgiliydi. 1760 yılından itibaren “İstanbul, Kavala, Varna, Tokat ve Tuna” pazar gelirlerinde yaşanan düşüş görülmüştür. Osmanlı iç gümrük noktalarının sayısı ve ticaretten kestiği vergi, aynı dönemde Prusya prensliğiyle karşılaştırıldığında daha azdı. Yollarda yaşanan olumsuzluklar, hiç kuşkusuz Osmanlı imalatında yüzyılın sonlarında meydana gelen yavaşlamanın temel sebebiydi. O sıralarda, kırsal nüfusta yaşanan azalmalar Suriye ve

⁶ Bostan, Osmanlılar ve Deniz, s.26-27.

⁷ İsmail Hakkı Uzun Çarşılı, “Osmanlı Tarihi, C.4”, 2. Basım, Ankara: 1983, s.179.

⁸ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*, 2. Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s.28-37.

Mısır'ı da etkilemiştir. 1770'li yıllara gelindiğinde Mısır'ın, Osmanlı Devleti ile olan ticareti, Avrupa ile olan ticaretinin iki-üç katına çıkmıştır. Kahvenin yarısı Yemen'den Mısır'a gelirken, diğer yarısı da Osmanlı eyaletlerine gidiyordu. Ayrıca pirinç, şeker, fasulye, keten, hurma, amonyak v.b ürünler de eşlik ediyordu. Yüzyıl ilerledikçe muhtelif nedenlerden buğday ticareti azaldı. Buna karşılık Mısır diğer eyaletlerden kumaş, kürk, tütün, demir, silah kereste, odun, sabun ve kurutulmuş meyve gibi mallar alıyordu. Ticaretin kahve bileşeni, hacimce nispeten küçük bir yer tutmakla birlikte değeri yüksekti. Halep-İstanbul arasında, bir önceki yüzyıldaki gibi, yılda dört büyük, ama eskisinden daha küçük, kervan gitmeye devam etti.

Suriye ile Irak arasındaki kervanlar, yüzyıl ortasından sonra Basra Körfez'deki Batılı tüccarların faaliyetleriyle engel olmasıyla birlikte iç ticaretin önemli bir bölümünü taşımaya devam etti. 18. yüzyıl sonlarında yaşanan yıkımlardan sonra, gelen sığınmacılar nedeniyle nüfusu artan Halep'te Osmanlı ülkesi iç ticarete yönelik üretim devam etti. 19. yüzyıl başlarında İran ipeğinin azalmasından dolayı Osmanlı Devleti'nin Avrupa eyaletlerinde birçok yerinde (Sakız, Kıbrıs, Trablus ve Tırnova) ipek dokumacılığını harekete geçirdi. Tüccarlar Bursa, Tokat, Amasya, Giresun ve Anadolu'nun çeşitli yerlerinin ipekli dokumlarıyla beraber, Konya'dan deri, Ankara'dan tiftik, Kayseri'den kumaş ve tabaklanmış deri, Rize'den keten kumaş, Tokat'tan bakır, fındık ve kurutulmuş meyve getirirlerdi. İstanbul-Edirne-Bursa üçgenine en yakın eyaletlerde ise daha sıkı bağlantılara sahip bölgesel ticaret vardı. Avrupa yakasının daha uzak eyaletleri de Osmanlı limanları yoluyla aldıkları sömürge mallarının bedelini ödemek için ürünlerini Osmanlı pazarlarına yolluyordu. Prizren ve Bosna'dan deri ve demirin yanı sıra tüfekler ve diğer silahlar geliyordu.⁹

1.1.2. Dış Ticaret

Osmanlı Devleti, Anadolu'nun öteden beri var olan önemli bir geçiş bölgesi olma özelliğini güçlendirmek istemiştir. Devlet bu durum için gümrük ve kapitülasyon politikalarıyla korumak istemiştir. Bu politikalar gereği gümrük vergileri %3-5 oranında

⁹ Bruce McGowan, "Ayanlar Çağı 1699-1812", Halil İnalcık ve Donald Quatoert (Ed.), "**Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi Cilt 2**" içinde (761-865), Ayşe Berktaş, Süphan Andıç, Serdar Alper (Çev.), İstanbul: Eren Yayıncılık, 2004, s.853-854-855.

tutulmuştur. Osmanlı Devleti, XVI. yüzyılın ortalarından itibaren Akdeniz’de hakimiyeti sağlamışlardır. 1539 Preveze Savaşı, Osmanlı Devleti’nin 1539 Haçlı donanmasını yenince, Akdeniz’de 30 yıllık hakimiyet kurmasına yol açmıştır. Dış ticarete, “kıymetli madenler, temel gıda maddeleri, savunma araçları ve sanayi hammaddelerinin ihracatı” genel olarak yasaktır. Mal getiren yabancı tüccarlardan ülkelerine mal götürmeleri istenirdi. Ülkeye mal getiren yabancı tüccarın, para yerine, mal ile dönmesi ilke haline gelmeye başlamıştır. Bu da ihracatı artıran bir faktör olmuştur. Avrupalı devletler ortaya çıkan ihracat-ithalat farkını nakit ödüyorlardı. Osmanlı Devleti, iç ve dış güvensizlik şartlarından dolayı dış ticarete, bazı sanayi kollarında Batılı devletlerin mamul ürünleriyle rahatça rekabet edilmiştir. Yüzyılın ikinci yarısında görülen iktisadi dalgalanmadan dolayı hububat olmak üzere muhtelif tarım ürünlerine ihraç yasağı konulmuştur. Deri, yün, ipek gibi hammaddelere uygulanan bu yasak ayrıca mamul maddeler olarak sayılan zeytinyağı, sabun, işlenmiş deri, ipekli ve pamuklu kumaşa da uygulanmıştır. Bu durum üretim yetersizliğinin örneğidir. Osmanlı Devleti’nin Akdeniz ve Ortadoğu ticaretinde söz sahibi oluşları, Batı dünyasını doğrudan Asya’ya ulaşma konusunda itici bir güç oldu. Okyanusa ulaştırması, XVII. yüzyılda ticaretin önemini arttırmıştır. Osmanlı Devleti’nin kendi ticari bölgelerin önemini korumak adına kapitülasyonları etkili bir araç olarak kullanmaya devam etti.

Amerika keşfedilince Avrupa’ya akan gümüş madeni para arzını arttırması nedeniyle Batı ülkelerindeki enflasyon Osmanlı ekonomisinden daha fazla hale geldi. Fiyatlardaki farklılık, ihraç edilmesi yasaklanan maddelerin Batı ülkelerine gitmesine neden oldu. Bu dönemde Atlantik filoları, Akdeniz ticaretinde ön plana çıkmaya başladığı için Akdeniz ticaret filolarını geçmişti. Osmanlı Devleti Akdeniz çevresinden ticari faaliyetlerin uzaklaşmasına bir süre daha engel olmak için, kapitülasyon politikası izlemiştir. Osmanlı Devleti, ekonomik, mali ve siyasi amaçla kapitülasyon politikasını uygulamıştır. Mali amaçlar, hazineye transit ve dış ticaret aracılığıyla gümrük vergilerinin katkı sağlamasıdır. Ekonomik amaçsa, Akdenizde ticareti mümkün olduğunca tutmaya çalışmaktır. Siyasi amaç, Batı devletlerine verilen ayrıcalıklarla birbirleriyle çatışmasını sağlamaktır. Osmanlı Devleti dış ticaret açısından başarılı olduğu dönemlerde önemli bir süre fazla vermiştir. Yerli ürünler yabancı mallara karşı uzun süre başarıyla rekabet etmiştir. Sonuç olarak Osmanlı Devleti, XVIII. yüzyılın sonlarına gelindiğinde ciddi güç

kaybettiği görülsede, 20-25 milyonluk nüfusun iâşesine yetebilen iktisadi kaynakları oluşturmuştur.¹⁰

1.2. İSTANBUL LİMANI

Haliç limanı, rüzgardan korunaklı, geniş ve derin olması özelliğiyle İstanbul'un işlek limanlarının başında geliyordu.¹¹

Avrupalılar tarafından kullanılan Galata limanı, Tophane'den Kasımpaşa bölgesine uzanıyordu. Avrupalı elçilerin sık yaşadığı Galata ve yanındaki Pera yerleşkesinde, Ermeni, Yahudi ve Frenklerin sayısı da hayli fazlaydı.¹²

Osmanlı halkının sayıca fazla olduğu Haliç'in güneyinde sahil yerli gemiciler tarafından kullanılmaktaydı. Sarayburnu'ndan Balat'a kadar uzanan bölge, birçok iskeleyi içine almaktadır. Üretim yerlerinden her türlü mal ulaşan bu iskeleler, Osmanlı iç deniz taşımacılığının önemli varış yerlerinden biriydi.¹³

Osmanlı Devleti limanlarından gelen malların gümrük işlemlerinin yapıldığı yer olan emtia gümrüğü, Eminönü Yeni Cami yakınında *gümrük meydanı* denilen yerde, ana gümrük binası bulunuyordu. Galata'da bulunan¹⁴ başka gümrük merkezinde, ülkeye dışarıdan gelen mallar kontrol ediliyordu.¹⁵

Coğrafi konumu ve fiziksel özelliği itibarıyla İstanbul limanı beynelmilel ticaret için uygun limanların başında geliyordu. Bu limanın en önemli özelliği geniş bir coğrafyanın merkezinde yer almasıydı. Liman, Haliç'in Galata kıyılarını kapsadığı gibi her iki kıyısını da kapsar konumdaydı. Genişliği yarım mil, çevresi yaklaşık 6 mildir. 17.yüzyılda Akdeniz ticaretine hakim olan liman İstanbul'du. İstanbul limanının en önemli bölgesi olan Galata'da ihracat ve ithalat 17. yüzyılda beynelmilel deniz ticareti aracılığıyla yapıldı. Akdeniz limanlarından getirilen muhtelif ticari malları, Fransız,

¹⁰ Ahmet Tabakoğlu, "Klasik Dönemde Osmanlı Ekonomisi", <http://www.tarihtarih.com/> (6 Aralık2018), s.13-14.

¹¹ Wolfrang Müller-Wiener, "**Bizanstan Osmanlı'ya İstanbul Limanı**", Erol Özbek (çev.), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998, s.159-161.

¹² Kemal Karpat, "**Osmanlı'da Değişim Modernleşme ve Uluslaşma**", Dilek Özdemir (çev.), Ankara: İmge Kitapevi, 2006, s.496.

¹³ Eremya Çelebi Kömürçian, "**İstanbul Tarihi/XVII. Asırda İstanbul**", Hrant Andreasyan (çev.), İstanbul: Eren Yayıncılık, 1988, s.14-19.

¹⁴ Müller-Wiener, s.165.

¹⁵ Kömürçian., s.35.

İngiliz, Hollanda ve Venedik gemileri Karaköy ve Tophanede boşaltırdı. Azap Kapı ile Tophane arasında bulunan limanda yabancı tüccarlara ait, depolar ve dükkanlar bulunuyordu. Ticari ilişkiler için konulan gümrük vergilerini toplayan resmi görevlilerin çalışma daireleri buradaydı. Limanda bulunan beynelmilel ticari bölge doğuda, Tophane, batıdaysa Kasımpaşa Tersanesi ile sınırlanmıştı.

Osmanlı donanması kumandanı olan “*Kapudan Paşa*”¹⁶ Kasımpaşada oturuyordu. Eminönü İskelesi, önemli bir ihracat ve ithalat merkezi olduğu için İstanbul limanının ikinci önemli iskelesiydi. Bu limana daha çok kumaş, demir, kurşun, kıymetli taşlar ve pamuk gibi ticari mallar getiriliyordu.¹⁷

1.2.1. Akdeniz’in Büyük Limanı İstanbul’un Diğer Liman ve İskelelerle İlişkisi

Galata ve Eminönü, İstanbul limanının iki önemli ticari bölgesi olmasıyla birlikte işlek olan diğer iskeleleri de vardı. Anadolu’dan İstanbul’un iâşesi için gerekli bütün mallar deniz yoluyla bu iskelelere getirilirdi. İzmit’ten gelen mallar, Eminönü-Sarayburnu arasında bulunan Meydan iskelesine yanaşırdı. Karadeniz tarafından gelen gemilere, Bahçekapı iskelesi ayrılmıştı. İstanbul’un temel yiyecek ihtiyaçlarını karşılamak için buğday ve arpa da gemilerle taşınırdı. Mısır’dan hasır getiren gemiler, Eminönü limanının yakınında bulunan Hasır iskelesine yanaşıyordu. Kahve getiren gemiler Zindan kapı iskelesine yanaşırken; İzmir ve Mudanya’dan kuru yemiş ve meyve getiren gemiler Yemiş iskelesine yanaşıyordu. “Tavuklar, büyükbaş hayvanlar, soğan, meyve ve odun taşıyan” gemiler için Odun iskelesi ayrılmıştı.¹⁸

Kara yolu aracılığıyla Trakya’dan getirilen buğday, Yenikapı’dan şehre girdiğinde, gümrük alınması amacıyla kapana götürülürdü.¹⁹

¹⁶ “Kapudan kelimesi esas itibarıyla İtalyanca capitândan kelimesinden geçmiştir. Bu tabir, Osmanlı Devleti’nde XV. yüzyılın ortalarından itibaren donanma kumandanı için kullanılmaya başlanmıştır. Donanma kumandanı önceleri sancak beyi statüsünde değerlendirilmiştir. Barbaros Hayreddin Paşa’nın 940’ta (1534) Cezayir beylerbeyi tayin edilmesinden sonra beylerbeyi rütbesindeki kişi “mîrimîrân-ı deryâ” veya “mîrimîrân-ı cezâyir ve kapudan” olarak paşa unvanı ile anılmıştır.” (Bkz: TDV İslam Ansiklopedisi, “Kapudan Paşa”, İstanbul, TDV Yayınları, 2001, C. 24, S. 354-355.

¹⁷ Gülgün Üçel Aybet, “17. Yüzyılda İstanbul Limanı ve Marmara Denizi’nde Uluslararası ve Şehirlerarası Ulaşım ve Ticaret”, VII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu, Marmara Üniversitesi, 27-28 Mayıs 2016, s.27-28.

¹⁸ Aybet., “17.Yüzyılda İstanbul Limanı ve Marmara Denizi’nde Uluslararası ve Şehirlerarası Ulaşım ve Ticaret”, s.28.

¹⁹ Gülgün Üçel Aybet, “Avrupalı Seyyahların Gözünden Osmanlı Dünyası ve İnsanları (1530-1699)”, 1.Basım, İstanbul: İletişim Yayınları, 2003, s.509-511.

Batı Akdeniz ülkeleri için tahıl ihraç eden Sicilyada hem tahıl ticareti hem de ham madde ticareti yapılyordu. İtalya'daki kumaş endüstrisi İspanya'da elde edilen ince yünü dokurdu. Malaga ve Venedik'e gemilerle sevk edilen dokunan yünler, 1570'lerden sonra artan kumaş ihracatında önemli paya sahipti. Baharat ticareti oldukça zengindi. Baharat ticaretini ve nakliyesini genel olarak Venedikliler elinde bulundururdu. Uzakdoğu'dan başlayan baharat ticareti İskenderiye ve Trablus-Şam limanlarından Akdeniz ülkelerine baharat getirildi. Portekizliler, 16. yüzyılın başlarında baharat ticaretini ele geçirince Venedik ticari egemenliğini kaybetti. Avrupa'da, 16. yüzyılın ortalarında görülen nüfus artışı ve savaşlardan dolayı ortaya çıkan tahıl kıtlığında, ihtiyacın arttığı görüldü. Önem kazanan tahıl ithalatı nedeniyle, tahıl yetersizliğinden İstanbul da etkilendi.²⁰

1.2.2. İstanbul'da Şehir İçi Deniz Ulaşımı ve Deniz Taşımacılığı

İstanbul limanı hem Asya ve Avrupa'nın büyük ticaret merkezi olması yanında hem de şehrin merkezinde bulunduğundan dolayı deniz ulaşımının yoğun olduğu bir yerdi. Zamanında Mısırdan gelen Araplar, Galata'ya yerleşmiş "İstanbul-Galata" ve "Eminönü-Galata" arasında 'pereme' adı verilen sandalların kürekçileriydi.²¹

Yemen'den Mısır'a getirilen kahve ile baharat, pirinç, mercimek, hurma İskenderiye Limanı ile İstanbul Limanı arasında seyreden kalyonlar aracılığıyla İstanbul'a taşınırdı. Üsküdar'dan Haliç ve Eminönü limanlarına yük taşıyan tekne ve mavnalar da mevcuttu.²²

1.3. KAPİTÜLASYONLAR

Kuruluşundan itibaren topraklarını hızla genişleten Osmanlı Devleti, Avrupalı tüccarları ticarete özendirmek amacıyla çeşitli imkanlar tanımıştır. 14. ve 15. yüzyıllara gelindiğinde bu imkanlar öncelikle Doğu Akdeniz ticaretine hakim olan Venediklilere ve sonrasında onlarla rekabet içinde olan "Dubrovnik, Cenova, Floransa" gibi İtalyan devletlerinin tüccarlarına verildi. İlerleyen zamanlarda gücünü yitirmeye başlayan

²⁰ Aybet, "17.Yüzyılda İstanbul Limanı ve Marmara Denizi'nde Uluslararası Ve Şehirlerarası Ulaşım ve Ticaret", s. 29-30.

²¹ Aybet, "17. Yüzyılda İstanbul Limanı ve Marmara Denizi'nde Uluslararası Ve Şehirlerarası Ulaşım ve Ticaret", s. 28-29.

²² Aybet, Avrupalı Seyyahların Gözünde Osmanlı Dünyası ve İnsanları, s. 510-511.

Osmanlı tüccarları, bu uygulamalar nedeniyle Avrupalı tüccarların rekabetinden olumsuz etkilendiler. Coğrafi keşifler sonucu yeni yerler keşfeden Avrupalı tüccarlar deniz aşırı ticarete güçlenmeye başladılar. Müslüman tüccarlar 16. yüzyıla kadar Osmanlı dış ticaretinde önemli pay sahip olmuştu. Önemi artan Avrupa ticareti, buna bağlı olarak Avrupalı tüccarlarında gücü artmıştı. Müslüman tüccarlar bu durum karşısında Asya ticaretine yönelmeye başladı. 18. yüzyıla gelindiğinde deniz ticaretinde hızla güçlenen Avrupalı tüccarlar, Müslüman tüccarları büyük ölçüde dışlamışlardı.²³

Kapitülasyonlar, bir ülkede oturan yabancılara devletlerarası antlaşmalar ile verilen ayrıcalıklar olarak tanımlanır. Osmanlı Devleti'nde kapitülasyonlar başta ticaret alanı olmak üzere hukuk, din ve siyaset gibi muhtelif alanlarda da uygulandı. Osmanlı Devleti hem mali hem de siyasi alanda birçok batılı devletlere “İngiltere, Fransa ve Hollanda” olmak üzere kapitülasyonlar verdi. Bu kapitülasyonların muhtelif amaçları vardı. Örneğin ihraç edilen mallardan alınan vergilerin hazine için önemli kaynak olması kapitülasyonların mali yönünü oluşturuyordu. Diğer bir amacı da Osmanlı Devleti, kapitülasyonları menfaatleri doğrultusunda güvenliği için batılı devletler arasında denge sağlanmak amacıyla veriyordu. Bu da kapitülasyonların siyasal ve diplomatik beklentisidir. Batılı devletlerin Osmanlı Devleti ile olan ticari ilişkilerinde elde ettiği kapitülasyonlardan biri de gümrük vergisi %3 ödeme hakkıydı. Batılı devletler, Osmanlı denizinde kendi bayraklarını taşıyan gemiler ile ticaret yapma hakkı elde edince “en çok müsaadeye mazhar ülke” niteliğini kazanmıştı. Dünya koşulları değiştikçe, Sanayi devrimi ve izleyen dönemde kapitülasyonlar Osmanlı Devleti'nin, Avrupalı devletlere bağımlılığını arttırmıştır. Geçmişte yaşanan olaylardan ders alan Ankara Hükümeti, Lozan görüşmeleri sırasında kapitülasyonların kaldırılması konusunda kararlı bir tavır sergilemiştir. Bu tavır sayesinde gösterilen diplomatik başarı ile kapitülasyonlar Lozan Antlaşmasının 28.maddesi sonucu kaldırılmıştır. Böylece Osmanlı Devleti'nin zamanında yabancılara tanıdığı kapitülasyonlar rejimi tamamen sona ermiştir. Böylece İkinci Meşrutiyet dönemiyle birlikte İttihatçıların benimsemeye başladığı yerli girişimci

²³ Pamuk, Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi, s.56-57.

sınıf oluşturmaya çalışan “milli iktisat” politikası önündeki büyük bir engel kalkmış oldu.²⁴

1.4. 1838 BALTALİMANI TİCARET ANTLAŞMASI VE ETKİLERİ

1820'lere gelindiğinde, Sanayi Devrimini gerçekleştiren İngiltere ekonomik anlamda güçlü bir ülke olmuştu. Ancak, aynı yıllarda Sanayi Devriminde geri kalmış Avrupa ülkeleri, İngiliz mamullerinin pazarlarına girmesini engellemek için korumacı önlemler alıyordu. Engellerle karşılaşan İngiliz ticaret ve sanayi sermayesi farklı bölgelere yönelmeye başladı. İngiltere, özellikle 1820'li yıllardan 1840'lara geçen zaman aralığında, Latin Amerika ve Çin başta olmak muhtelif ülkelerde, yerine göre yerel iktidarlar ile anlaşarak, yerine göre de silah gücüne başvurmaktan çekinmedi. Bu durumun sonucu olarak birçok ülke ile ticaret antlaşması yaptı. 1820'lerden itibaren İngiltere ile Osmanlı Devleti'nin ticari ilişkileri artmaktaydı. İngiliz tüccarlar Osmanlı yönetiminin müdahaleci anlayışından şikayetçiydi. Kendileri adına daha rahat ticaret yapabilmek için bu ilişkiyi esnetilmiş yasal çerçeveye oturtmak istiyorlardı. Askeri, siyasi ve mali açıdan eski gücünden olmayan Osmanlı Devleti'nin İngiliz baskısına karşı varlık göstermesi oldukça zor bir durumdu. Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa'nın isyanını fırsat bilen İngiliz diplomasisi, beklediği fırsatı yakalamış oldu. Mehmed Ali Paşa Mısır'da dış ticareti Mısır'daki devlet tekelleri İngiltere'nin dış ticaretteki çıkarlarına darbe vuruyordu. Ayrıca Mehmed Ali Paşa'nın askeri gücü Osmanlı egemenliğini tehdit eder hale gelmişti. Mehmed Ali Paşa, Osmanlı ordusunu yenilgiye uğrattınca Mısır ile birlikte Suriye ve Anadolu'nun bir bölümünü de tehlike altına girmişti. Bir yandan Mehmed Ali Paşa, diğer yanda siyasi nüfuzu artan Rusya, Osmanlı Devleti'ni zor durumda bırakmıştı. Çare İngiltere'ye yaklaşmakta bulundu. Birtakım iktisadi ödünler karşılığında, İngiltere'nin Osmanlı'yı koruyacağı umuluyordu. İşte Baltalimanı Antlaşması, 1838 yılının 16 Ağustosunda Sadrazam Reşit Paşa ile İngiliz elçisi Ponsonby arasında imzalandı.²⁵

Baltalimanı Ticaret Antlaşması'nın getirdiği düzenlemelere bakıldığında, Osmanlı Devleti'nin dış ticarete uyguladığı tekel düzeni, özel sınırlamalar ve ek

²⁴ Koraltürk, “Lozan Antlaşması'nın Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etki ve Sonuçları”, s. 63-64.

²⁵ Pamuk, Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi, s.99.

vergilerle alakalıdır. Düzenlemeden önce uygulanan yöntemde, ihracat ve dış ticaret özel bir kişinin tekeline bırakılmıştı. Bu düzen de “*Yed-i Vahit*²⁶” olarak adlandırılıyordu.

Ayrıca darlığın çekildiği yıllarda belirlenen ham maddelerin ya da gıda maddelerinin ihracatını yasaklayabiliyorlardı. Baltalimanı Antlaşması dış ticarete ortaya çıkan tekeller düzenini kaldırdı. Kaldırılan tekel düzeniyle birlikte olağanüstü vergiler ya da sınırlamalardan da vazgeçilmiş oldu. Osmanlı hammaddeleri böylece, dış pazara serbest hale gelmeye başladı. Bu haktan vazgeçmesiyle Osmanlı mali bunalım dönemlerinde başvurduğu önemli bir ek geliri de kaybetmek durumunda kaldı. Gelir kaybının etkisi Kırım Savaşı sırasında hissedildi. Bunun etkisiyle de Avrupa para piyasalarından borçlanmanın yolu açıldı. Baltalimanı Antlaşması’nın getirdiği düzenlemelerin bir diğeryse gümrük düzeyiyle ilişkilidir. Osmanlı Devleti, 1838 yılından önce ithalat ihracat üzerinden %3 gümrük vergisi alıyordu. Mallarını Osmanlı toprakları içinde bir yerden diğerine taşıyan yerli yabancı tüccarların %8 iç gümrük vergisi verme zorunluluğu vardı. Baltalimanı Antlaşması imzalanınca ihracata uygulanan vergiler %12’ye çıkmıştı. İthalattan alınana vergiler %5 olarak belirlendi. Bu değişiklik yabancı tüccarlar için uygulanırken, yerli tüccarlar iç gümrük ödemeye devam ediyordu. Ne yazık ki yapılan bu ayırım yerli tüccarın aleyhine oldu. Avrupa devletleri fazla bulduğu bu oranları düşürmek için elverişli koşulları bekledi. Lübnan siyasi bunalımı ve 1860-1861 ekonomik bunalımını fırsat bilen Avrupalılar, Osmanlı Devleti’nin bu zor durumundan istifade ederek ihracattan alınan gümrük vergilerini %1’e indiren değişiklik maddesini imzalamak zorunda bıraktılar. %1’lik oran Birinci Dünya Savaşına kadar devam etti. Osmanlı yönetiminin kararlı gayretleri sonucu ithalattan alınan vergiler kademeli olarak artış gösterdi. 1861’de %5’ten %8, 1905’te %11’ ve 1908’de %15’e çıkarıldı. Düzenlemelerin etkisi incelendiğinde Baltalimanı Ticaret Antlaşması, 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde küresel ölçekte evrilen özellikle iktisadi, siyasi, askeri dengelerin yansıması olmuştur. Özellikle Osmanlı Devleti ile İngiltere arasındaki eşitsizlik gün yüzüne çıkmıştır. Sadece Baltalimanı Ticaret Antlaşması üzerinden Osmanlı sanayisinin

²⁶ “Malî ve iktisadî alanlarda, az çok homojen herhangi bir faaliyet türünün ayrı birimler halinde değil tek bir şahıs veya birim tarafından yönetilmesi durumudur. Yed-i vâhid aynı anlamda, XVII. yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlı maliyesinde hisselere bölünerek mâlikâne şeklinde ihale edilen mukâataaların vergilendirilmesinde de yaygın olarak kullanılmıştır. Bu doğrultuda, belirli bir mukâataanın bütün hisse veya unsurlarının, hatta bir bölgede yer alan bütün vergi kalemlerinin tek bir şahıs tarafından vergilendirilmesidir.” (Bkz: TDV İslam Ansiklopedisi, “Yed-i Vahid”, İstanbul: TDV İslam Araştırmaları Merkezi, 2013, C. 43, S. 378-383.

yıkıldığını öne sürmek yanıltıcı olabilir. Antlaşma imzalandığı günden geçen zamana incelendiğinde, Osmanlı hükümetlerinin dış ticaret politikasında bağımsız yol izleyebilme özelliğini ortadan kaldırmıştır.²⁷

1.5. MODERNLEŞMENİN DENİZCİLİK ALANINA YANSIMALARI

Osmanlı deniz ticareti, dış ticaretteki gelişme ve değişimlerden ciddi anlamda etkilenmiştir. Avrupa'nın ekonomik baskı ve egemenliğine karşı Osmanlı deniz ticareti genel olarak sınırları kesin olmamakla beraber yüzyılın sonuna kadar belli başlı süreçlerden geçmiştir. İlk olarak Tanzimat dönemi, arkasından dünyada yaşanan durgunluk ve krize paralel olarak II. Abdülhamit dönemi ve yeniden dış ticarete görülen hızlı bir genişlemeye karşı koyuş ve II. Meşrutiyet sıralanabilir.²⁸

19. yüzyılda Avrupa'nın denizlerdeki en önemli aracı olan buharlı gemilerin Osmanlı sahillerindeki üstünlüğü, yüzyılın son çeyreğinde iyice ortaya çıkmaya başladı. Teknoloji geliştikçe bu modern ulaşım araçlarından Osmanlı Devleti'nin deniz ticareti de olumsuz bir şekilde etkilenmeye başladı. Ne yazık ki Osmanlı gemiciliği yelkenden buharlıya geçecek alt yapıya sahip değildi. Ancak Osmanlı gemiciliği, 19. yüzyıldaki dış ticaret eğilimleri ile yakından ilgili olarak deniz ticaretinin kazandığı hız sebebiyle yeni bir döneme girmişti. 19. yüzyılın sonlarından itibaren yabancı bandıralı deniz ticareti hızla artmaya başlamıştı. Buna bağlı olarak Osmanlı bandırası altında yapılan deniz ticareti hızla gerileme göstermişti.²⁹

1910 yılında yayınlanan Muallim Mehmed Aziz Bey'e ait "*Büyük Bir Derdimiz*" (Osmanlı Deniz Ticareti) adlı risalesi, Debre Mebusu merhum İsmail Beyzade Mehmet Fuat Beyle ortaklaşa giriştikleri fakat başarısız oldukları, Marmara'da bir vapur kumpanyası işletme teşebbüsünü anlatır. Risaleyi yazma sebebi de başarılı olamayan bu ticari teşebbüs sebebiyle deniz ticareti hakkındaki gözlemlerini bütün vatandaşlara ve Osmanlı yetkililerine anlatmaktır. Bu risalenin, İdare-i Mahsusa'nın özelleştirilmesi tartışmaları sırasında yayınlanmış olması dikkati çekmektedir. II. Meşrutiyet döneminde hedeflenen milli ekonomiden dolayı oluşturulmak istenen orta sınıf müteşebbislerinden biri de Mehmet Aziz Beydi. Kurdukları Milli Şirket-i Bahriye-i Osmaniye'nin

²⁷ Pamuk, Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi, s.98-101.

²⁸ İlhan Ekinci, "Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri", "*Karadeniz Araştırmaları Dergisi*", 2006, Sayı:10, s.25.

²⁹ Ahmet İsmail, "Osmanlı Ticareti Bahriyesi", "*Risale-i Mevkute-i Bahriye*", Sayı: 10, 1333, s.457.

başarısızlığı üzerine yazdığı yazı da halkı aydınlatma amacı olduğu kadar Osmanlı yetkililerini ve dönemin politikacılarını uyarıcı amacı da vardı. Hiçbir tecrübe ve altyapı olmadan kalkıştıkları bu teşebbüsün neticesinde gelen başarısızlığın sebepleri üzerinde durulmuştu. İdare-i Mahsusa tartışmaların esnasında, Mehmed Aziz Bey'de deniz ticaretinin özelleştirilmesinden yanaydı. 1902' de Şirket'i Hayriye kaptanının Ticaret ve Nafia Nezaretine verdiği layihada ise; devlet kontrolü altında, güçlü bir seyri sefain idaresi oluşturma gerektiği anlatmıştır. Osmanlı bürokrasisine 1909 yılında sunulan “*Ticaret-i Osmaniye'nin Sekteden Vikayesi*” adlı raporda, Osmanlı ticaretinin hızla gerilediği ve çöktüğü gerçeğine dikkat çekilmiştir. Osmanlı bürokrasisinden, özellikle çevre ülkelerin (Yunanistan, Bulgaristan, Romanya) ticaret baskısını hafifletecek ve Osmanlı Bandıralı deniz ticaretine destek verecek teknik ve hukuki tedbirlerin alınması tavsiye edilmiştir.³⁰

İngiltere, Sanayi Devrimini gerçekleştiren sonra zaman içerisinde sanayileşme Batı Avrupa ekonomilerinde görüldü. Ekonomilerinde görülen değişiklikler bu ülkeleri maliyeti düşük toplu üretim yapan üreticiler haline getirdi. Sanayi Devrimi sermaye birikimini sağladığı gibi deniz ulaştırmacılığında teknolojik devrimin yaşanmasına neden olmuştu. Deniz ulaştırmacılığında gelişmeler yaşandıkça, ticaretteki eğilimler de hızla artmıştır.³¹

Sanayi Devrimi ile birlikte iktisadi açıdan gelişen Avrupa ülkeleri teknolojik açıdan da gelişme gösteriyordu. Bu durumun göstergelerinden biri de deniz ulaşımında kullanılan vasıtaların nitelik ve nicelik olarak değişime uğramasıdır. 19. yüzyılda modernleşmeye başlayan imparatorlukların simgesi haline gelen kürekli gemiler, coğrafi keşifler sonucu büyük yelkenli gemilere evrilmişti. Büyük yelkenli gemiler Avrupa'nın deniz kapitalizminde kullandığı dayanıklı gemilerdi. Avrupa, 19. yüzyılın başlarında teknolojik yenilik yapınca buharlı gemileri kullanmaya başlamıştı. Deniz ticareti konusunda büyük gelişme gösteren Osmanlı Devleti savaş gemilerini modernize etme çalışmaları yapmaya başladı. Devlet, bu doğrultuda kalyon ve kadırgaları modernize

³⁰ Ekinci, “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri”, s.27-28.

³¹ Pamuk, Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme, s.3.

ettiği gibi başta donanma olmak üzere modernize çalışmalarını sivil ticaret gemilerinde de dereceli şekilde uygulamaya çalıştı.³²

1.6. İKİNCİ MEŞRUTİYET DÖNEMİ MİLLİLEŞME ÇABALARI

1838 yılında imzalanan Baltalimanı Ticaret Antlaşması sonrası Osmanlı Devleti, liberal iktisadi politikalar izlemeye başlayınca dış ticaretin ekonomi içindeki payı giderek arttı. 1914 yılında başta bulunan İttihat ve Terakki dönemin siyasi iklimi gereği Osmanlı ekonomisini hızla içe kapatmaya başladı. Balkan Savaşları'ndaki ağır yenilgiler sonrası milliyetçilik eğilimleri artmaya başlamıştır. Ancak ekonominin içe kapanmasını milliyetçi dalganın kendi başına ortaya çıkardığı bir sonuç olarak görmek yanıltıcı olabilir. Birinci Dünya Savaşı'nın ortaya çıkardığı yeni koşullar ekonomideki keskin dönüşün temel nedeni olmuştur.³³

1.7. MİLLİ İKTİSAT NEDİR?

Osmanlı Toplumunda, II. Meşrutiyet sonrası birçok alanda olduğu gibi iktisadi alanda da önemli değişimler yaşandı. 1908 Jön Türk hareketi liberal düşünceyi temel alıyordu. Sultan II. Abdülhamid döneminin baskıcı yönetimine karşı duranlar, liberalizm anlayışında birleşmişlerdi. 1908 yılıyla birlikte yaşanan pek çok yenilikle beraber iktisadi düzenin liberalleşmesi yolunda önemli adımlar atıldı. Müslüman Türk unsura girişimciliğe özendirilirken, yabancı sermayeye geniş olanaklar sağlandı. Osmanlı liberallerini yönlendiren temel düşünce Fransa da yaşanan aydınlanma çağı düşüncesi olmuştur. II. Meşrutiyet ile başa gelen İttihatçı çevre “mali devlet” yerine “iktisadi devlet” görüşünü benimsemeye başlanmıştı. Devlet hazineye olabildiğince gelir sağlamak gerekçesiyle artık ekonomik yaşama karışmayacaktı. Ulusal devletin temel işlevi olan iktisadi yapıyı güçlendirmek için, bireyi girişim ortamı hazırlanacaktı. Girişimci olan halkın vergi ödeme gücü arttıkça devlette bu şekilde gelir sağlayacaktı. Girişimci olmaya başlayan birey, “teşebbüs-i şahsi” Osmanlı toplumunun yaşam felsefesini oluşturacaktı.³⁴

³² İlhan Ekinci, “19. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkileri”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, 2006, Cilt.21, Sayı.2, s.37-38.

³³ Pamuk, Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi, s.163.

³⁴ Zafer Toprak, **Milli İktisat-Milli Burjuvazi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1995, s.2.

II. Meşrutiyet ile Osmanlı toplumunda rağbet gören liberalizmle Tanzimat fermanı ile ortaya çıkan Müslüman, Gayrimüslim iş bölümünü belirgin hale getirdi. Gayrimüslimler ve yabancılar Liberalleşen ekonomiyle birlikte Osmanlı ticaretindeki etkinliği daha da arttı. Müslüman zanaatkarlar, serbest koşulları altında yoksullaşmaya başladı. II. Meşrutiyetle birlikte kaldırılan loncalar, serbest ticarete ve girişim özgürlüğüne ortam hazırladı. Ne yazık ki örgütsel dayanışmayla varlığını sürdüren küçük üretici Müslüman kötü etkilenmişti. Türk ulusçuluğu da böyle bir ortamda liberalizme tepki olarak kendini göstermişti.³⁵

Balkan harbiyle birlikte tüm “ittihad-ı anasır” düşüncesi yerini, Anadolu’ya yönelen, Türk’ü ön plana alan ve Müslümanı gözetten İttihat ve Terakki iktidarının iktisadi politikasına bırakmıştı. Bundan böyle Müslüman Türklere ayrıcalık tanınacaktı. Balkan Savaşından bir yıl sonra da Birinci Dünya savaşı patlak verdi. Savaş, İttihat ve Terakki için bağımsızlık amacı taşıyordu. Öncelikle Kapitülasyonlar kaldırıldı. Daha sonra da “Duyun-u Umumiye”nin faaliyetleri askıya alındı. Savaş vuku bulunca yönetim İngiliz ve Fransızların Osmanlı topraklarındaki ekonomik çıkarlarına darbeler vurdu.³⁶

Türk ulusçuluğunun gelişiminde Alman romantizminin önemli katkıları olmuştur. Türk ulusçuluğunun iktisadi görüşü olan “Milli İktisat”, “Müller”den Schommer’e Alman geleneğinden esinlenmiştir. İttihatçıların baskısı tavrı Alman romantizmiyle bağdaştırılınca; “birey” yerine “cemiyet ve devlet” ön plana çıktı. Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı İktisat düşüncesinde artık, Smith, Ricardo, Bastiat Beaulie gibi liberaller eskisi gibi ilgi görmüyordu. List, Carey, Rae, Cauwes gibi milli iktisatçıların görüşleri benimsenmeye başlanmıştı. Savaşın ortaya çıkardığı kaostan yararlanarak “milli iktisat politikası” uygulamaya sokulmaya çalışıldı. Görüş üzerine, iktisadi yaşama direk katılan devlet, “milli iktisat”ın temel yörüngesini oluşturdu. Savaşla birlikte kaldırılan kapitülasyonlar sonucu koruyucu dış ticaret politikasına geçildi.³⁷

Savaşın meydana getirdiği müsait ortam, İttihat ve Terakki’nin emin tavrıyla birleşince “milli iktisat” kısa sürede Osmanlı toplumunda yer edindi. 1915 yılında “milli

³⁵ Toprak, Milli İktisat- Milli Burjuvazi, s.3.

³⁶ Toprak, Milli İktisat-Milli Burjuvazi, s.6.

³⁷ Toprak, Milli İktisat-Milli Burjuvazi, s.7.

iktisada” doğru düsturuyla yayımlanmaya başlayan *İktisadiyat Mecmuası*, İttihat ve Terakki’nin desteğiyle “milli iktisat” öğretisinin kurumsal yayın organı olmaya başladı. Bu nedenle 1915 yılı “milli iktisat” açısından başlangıç yılı kabul edilebilir.³⁸

Osmanlı ekonomisinin, I. Dünya Savaşı sırasında yaşadığı darlıklar-kıtlıklar, sıkıntılar, nedeniyle İttihat ve Terakki hükümetinin milli ekonomiyi ortaya çıkarma anlayışı, başta Mustafa Kemal olmak üzere milli mücadele için yola çıkmış kadroya, “ulusal ekonomi”nin ne denli önemli olduğunu göstermiştir.³⁹

1.8. KAPİTÜLASYONLARIN KALDIRILMASI VE EKONOMİK BAĞIMSIZLIK ÇABALARI

Bir ülkenin limanından alınan yük ve yolcuların aynı ülkenin diğer limanına deniz yoluyla taşınması durumuna deniz kabotajı denir. Uluslararası hukukta Kabotaj tekeli bağımsız devletlerin doğal hakkı olarak tanınmıştır.⁴⁰

Özellikle buharlı gemilerin gelişi ve yeni bir rekabet alanı oluşturması nedeniyle kabotaj tartışmaları yeniden gündeme gelmişti. Ayrıca Şirket-i Hayriye’nin kurulması sürecinde yabancı vapur kumpanyaları Boğaziçi’ne el atmışlardı. Fakat bu mücadelenin uygulamada sonuç vermediği kabotaj tartışmalarının Cumhuriyet dönemine kadar sürdüğü görülmüştür.⁴¹

Kapitülasyonların kaldırılmasıyla birlikte uygulamanın denizlerde ve deniz ticaretinde nasıl olması gerektiğiyle ilgili beklenen açıklama gelmişti. Dokuz madde de toplanan ilkeler şunlardır:

1. “*Osmanlı karasuları, limanlar, boğazlar, nehirler, göller ve Marmara dahilinde vapur, römorkör, istimbot, motor, bot, mavna, salapurya, sandal, kayık, velhasıl makine, yelken, kürekli her türlü büyük ve küçük deniz araçları, duba, şamandıra, sal gibi vasıtalar bulundurmak ve çalıştırmak suretiyle ticaret yapma hakkı doğrudan doğruya Osmanlı tebaasına aittir.*”

³⁸ Toprak, Milli İktisat-Milli Burjuvazi, s.15.

³⁹ Gülten Kazgan, *Tanzimat’tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, 1. Basım, İstanbul: İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 1999, s.40.

⁴⁰ Tahir Çağa, “Türkiye’de Deniz Kabotaj Tekeli”, Lozan’ın 50. Yıl Armağanı, 1973, s.73-101.

⁴¹ İlhan Ekinci, “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, 2006, Vol:10, www.academia.edu/Son_Dönem_Osmanlı_Deniz_Ticaretini_Kurtarma_Çareleri (7 Şubat 2019), s.46.

2. *Kara Suları dahilimde balık avı, dalgıçlık ve bu gibi işlerle sanata icra etmek ve ticaret yapma hakkı Osmanlı devleti tebaasının hakkıdır.*
3. *Başlangıcı ve bitişi Osmanlı limanları olmak üzere kabotaj seferleri yapmak Osmanlı tebaasının hakkıdır.*
4. *Hareket noktası yabancı limanlar olan ticaret gemileri yabancı mallarla yüklü olduğu halde, yolcu, emtia ve eşyayı Osmanlı limanlarına ihraç edebilir. Ancak Osmanlı limanları arasında yolcu, eşya ve emtia nakliyatı icra edemez.*
5. *Osmanlı limanlarından herhangi birine uğrayacak bütün yabancı ticaret gemileri Osmanlı kanunlarına tabidir.*
6. *Osmanlı limanlarına gelen yabancı ticaret gemilerinin liman dairelerinde yapılması gereken bütün resmi işlemleri, bu geminin mutasarrıfları, acentesi veya kaptanı tarafından takip olunacaktır.*
7. *Tahliye idaresi doğrudan doğruya Osmanlı hükümeti tarafından idare olunan, gelirleri liman dairesine toplanıp, maliyeye gönderilecektir.*
8. *Osmanlı karasularıya boğazlarında kılavuzluk yapma hakkı Osmanlı halkından olanlara aittir.*
9. *Karantina idaresi bir Heyet-i Sıhhiye-i Osmaniye tarafından idare edilerek geliri doğrudan doğruya maliye nezaretine verilecektir.”*

Bu maddeler, başta 1914'teki, Osmanlı deniz ticareti olmak üzere Osmanlı hükümetlerinin denizcilik konusunda yapmak istedikleri ama her defasında Avrupa devletleri tarafından kabul görmediği içim geri çevrilen sonuç olarak da deniz ticareti ve kabotajın tamamıyla yabancıların eline geçtiğine işaret ediyordu. Ayrıca bu maddeler, Osmanlı yetkililerinin ve hükümetlerinin denizciliğine ait, son 70 yıldır artan baskıyı düzeltmek için yaptıkları teşebbüslerin diplomatik duvarına çarpıp geri dönmesinden dolayı kabotaj_tartışmalarında hukuki olarak geline son noktaydı. I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti, muhtelif alanlarda kendini gösteren yüksek sesli tartışmalarla girdi. Deniz ticaretinin geleceği konusu da en önemli tartışmalardan biriydi. Milli mücadele yıllarında problem önceliğini kaybetmişti. Fakat deniz ticareti meselesi Lozan ve arkasından gelen Kabotaj kanunu ile yeniden gündeme gelmeye başladı. Bu tartışmalar ve I. Dünya Savaşı öncesi kabotaj hakkının Osmanlı tebaası olanlara tanınması için

yapılan çalışmalar bir anlamda Lozan'ın alt yapısı ve şartlarını hazırlıyordu. 1926 yılında kabul edilen Kabotaj kanununun da habercisiydi.⁴²

Kapitülasyonlar özellikle 18. yüzyıldan sonra eski gücünü yitiren Osmanlı Devleti'ne negatif ekonomi mirası öğelerinden biriydi. I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla kapitülasyonları kaldırma imkanı ortaya çıktı. I. Dünya Savaşı başlayınca, iktidarda bulunan İttihat ve Terakki hükümeti kapitülasyon aracılığıyla muhtelif imtiyazlar verilen yabancı kişilere ve şirketlere, bu imtiyazların kaldırdığını ilan etti. Ayrıca, bu imtiyazların bulunduğu Osmanlı tüzüklerindeki maddeler de çıkartıldı. Yabancılar Osmanlı uyruklulara tanınan haklardan dahi yararlanamaz oldular.⁴³

Mustafa Kemal önderliğinde milli mücadeleyi yürüten kadro ve halk kapitülasyonları tanımadı. Zaferle sonuçlanan savaş sonrası imzalanan Lozan Antlaşması'nda başarılı diplomatik hamleler sonucu uzun zamandır sorun teşkil eden kapitülasyonlar kaldırıldı. İttihat ve Terakki hükümeti 1929 yılına kadar gümrük vergilerini arttırma yetkisine sahip olamayınca sadece savaş için lüks mallardan alınan gümrük vergilerini muhafaza edebildi. İttihat ve Terakki hükümeti I. Dünya Savaşı'nda kapitülasyonları kaldırınca, yabancı şirketlerin imtiyazları sonra erdi. Ayrıca İttihat ve Terakki hükümeti düşman devletlere ait demiryolları işletmelerine önce el koydu. Daha sonra da bunların bir kısmını satın alarak kamulaştırdı. Böylece Marmara denizi Osmanlılara kalmış oldu.⁴⁴

Sevr Antlaşması'nda kapitülasyonlarla birlikte yabancı imtiyazlı şirketlerin güçlenerek yerleştirilmek istenmesi Lozan Antlaşması'nda da bir çözüme ulaştırılamadı. “Şirketlerin imtiyaz haklarının devam edeceğini ve imtiyazların yeni iktisadi şartlara göre gözden geçirileceğini” antlaşmayı kesintiye uğratmamak için Ankara Hükümeti tarafı kabul etmek zorunda kalmıştı.⁴⁵

⁴² Deniz Müzesi Arşivi, “Meclis-i Bahriye (MB) Defter no:676”, 13 Eylül 1330, 26.09.1914. Aktaran: i, “Son Dönem Osmanlı Ticareti”, **Karadeniz Araştırmaları Dergisi**, 2006, Vol:10, [www.academia.edu/Son_Dönem_Osmanlı_Deniz_Ticaretini_Kurtarm.7a_Çareleri_\(9_Şubat_2019\),s.53-54](http://www.academia.edu/Son_Dönem_Osmanlı_Deniz_Ticaretini_Kurtarm.7a_Çareleri_(9_Şubat_2019),s.53-54).

⁴³ Zafer Toprak, **Türkiye'de Milli İktisat: 1908-1918**, 1.Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1982, s.73-85.

⁴⁴ Kazgan, **Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Osmanlı Ekonomisi**, s.46.

⁴⁵ İsmet İnönü, **İsmet İnönü'nün Hatıraları: Lozan Antlaşması, Cilt II**, İstanbul: Cumhuriyet Yayını, 1998, s.60.

1.9. DIŞ TİCARET REJİMİ VE GÜMRÜK TARİFESİ REJİMİ

Lozan Antlaşması gündeme gelince söz konusu olmaya başlayan dış ticaret rejimi ve gümrük tarifesi Türkiye ekonomisini yakından ilgilendiren bir konuydu. 4 Temmuz 1923 yılında “Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya” arasında Lozan görüşmeleri sırasında “Ticaret Mukavelenamesi” imzalandı. Türkiye imzaladığı mukavelename neticesinde bazı istisnalar haricinde ithalat ve ihracat yasaklarının kaldırılmasını ve yenilerinin konmamasını kabul etti. 1916 tarihli gümrük tarifesi ise beş yıl değişmeyecekti. 1916 tarihli gümrük tarifesi içeriyse şöyleydi: “Tarımsal tüketim mallarına vergileme amacıyla %30-40 oranında vergi koyan, sanayiye koruma amacı olmayan malları fiziksel birimler üzerinden hesaplayan bir tarifeydi.” Türkiye bu mukavelenameye göre ithalatta spesifik nitelik taşıyan 1 Eylül 1916 tarihli gümrük tarifelerini, 1929 yılına kadar uygulayacağını taahhüt etmek durumunda kalmıştı. Dönemin şartları itibariyle diğer ülkeler yerli sanayilerini himaye etmek için gümrük korumaları olanağı bulmuştu. Türkiye ise 1930'lara kadar Cumhuriyet'in siyasi adımlarıyla uğraşırken gümrük gelirlerini arttırmak ve yerli sanayiye yabancı ülke sanayilerinin rekabetinden korumak yönünde politika izleme imkanı bulamadı.⁴⁶

1.10. YERLİ SERMAYE, “MÜSLÜMAN-TÜRK GİRİŞİMCİ” YETİŞTİRME ÇALIŞMALARI

II. Meşrutiyete yön veren İttihat ve Terakki hükümeti yaşanan karmaşık yapıya, mensupların aralarındaki farklar bir yana, çözümü “Milli Burjuva” yetiştirmekte gördü. Özellikle 1908-1914 yılları arasında “serbest rekabet-serbest ticaret” koşullarında artan tasarruf, hukuk çerçevesindeki düzenlemelere ek olarak basın-yayın yoluyla yapılan telkinler beklenildiği gibi başarılı olmadı. Buna karşılık, I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla ortaya çıkan koşullar, başka olanakların gerçekleşmesine elverişli bir ortam oluşturdu. Kapitülasyonların kaldırılması ile yerli girişim aleyhine işlenen uygulamalar son bulmuş oldu. 1849 yılında sonra kurulmuş olan ve 1920 yılından mevcut bulunan (Osmanlı ya da yabancı ama asıl faaliyeti Osmanlı topraklarında olan) 352 adet anonim şirketin %44'ü 1914-1920 yılları arasındaki 7 yılda savaş koşullarında, %32'siyse 1908-1913 yılları arasındaki 6 yılda kurulmuştu. Dönemin tamamındaysa (1849-1920)

⁴⁶ Koraltürk, “Lozan Antlaşması'nın Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etki ve Sonuçları”, s.65-66.

tanımdaki toplam anonim şirketlerin %76'sı 1908-1920 yılları arasında ortaya çıkmaya başladı. Bu ortaya çıkış İstanbul'da yoğunlaştığı gibi Anadolu'ya da yayılıyordu.⁴⁷

İttihat ve Terakki hükümeti savaş ekonomisinden rant devşirilmemesi için yanıltıcı faaliyetleri yasalar ve kurumlar aracılığıyla genel olarak önlemek istedi. Ancak böyle zenginleşen “Müslüman-Türk” tüccarlar görmezden gelindi. Gayrimüslimler aleyhine yapılan ayrımcılık, ne yazık ki savaşı zenginleşmek için araçsallaştıran bir sınıf ortaya çıkardı. Savaş dönemi İstanbul'u “milli burjuva” oluşturma amacının yanında ne yazık ki yozlaşmış savaş zenginlerinin nasıl ortaya çıkardığını göstermişti.⁴⁸

Cumhuriyet hükümetlerinin de yerli girişimci sınıfı yetiştirme hedefleri olmuştur. Bu hedefin somut örneği 17 Şubat-4 Mart tarihleri arasında yapılan “İzmir İktisat Kongresidir”. 1923 yılında “Türk Ticaret Salnamesi” hazırlamak için yapılan araştırma sonucu savaşın belli miktar yabancı ve azınlıkları göç ettirmiş olduğu görüldü. Müslüman-Türk girişimcilerin de hala az sayıda olduğu anlaşıldı. 1922 yılında İstanbul'daki 4267 firmadan sadece 1202'si, yani %28'i “Müslüman-Türlere” aitti. “İstanbul'un Ankara hükümetinin egemenliği altına girmesiyle iktisadi alanda başlatılan millileştirme hareketinde ve Milli Türk Talebe Birliği'nin kuruluşunda bu bilgi belirleyici oldu.”⁴⁹

⁴⁷ Toprak, Türkiye'de Milli İktisat: 1908-1918, s.60-62.

⁴⁸ Kazgan, Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi, s.54.

⁴⁹ Murat Koraltürk, “Türkiye'de Sermaye Birikimi Sorunu Tarihsel Perspektiften Bir Bakış ve Ahmet Hamdi Başar'dan Seçmeler”, 1. Basım, İstanbul: Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları, s.17.

İKİNCİ BÖLÜM

İZMİR İKTİSAT KONGRESİNDEN 12 EYLÜL'E DENİZ YOLU TİCARETİ

2.1. İZMİR İKTİSAT KONGRESİNDE DENİZ TİCARETİ

17 Şubat 1923 tarihinde toplanan “İzmir İktisat Kongresi” “Milli iktisat” açısından önemlidir. Bu kongrenin İzmirde toplanmasının bir nedeni de Yunan işgaline bir tepki gibiydi. Ne var ki, ticari yaşamın millileştirilmesi, başlı başına sadece nüfus bileşiminin değişmesiyle gerçekleşebilecek bir olay değildi. Ne girişimcilik deneyimi, ne de sermaye birikimi olmadan ekonomik yaşamın “milli”leşmeyeceği için devlet desteği olması yönünde genel bir kanı vardı. Özel yerli girişimci oluşturmak amacıyla 1920’lerde Cumhuriyet hükümetleri bütün kaynakları seferber etmeye başladı. İş Bankası bu yolda öncü olmak üzere (İttihat ve Terakki’nin kurduğu İtibarı Milli Bankası’nı da kendisine katarak) 1924’te kurdu. Türk sanayici ve madencilerine kredi açmak için, 1925 yılında Türk sanayici ve madencilerine kredi vermek için Sanayi ve Maadin Bankası kuruldu. Müteşebbislere geniş teşvikler vermek için 1927 yılında “Teşvik-i Sanayi Kanunu” çıkarıldı. Limanlar ve demiryolları millileştirildi. Kibrit-çakmak, sigorta v.b alanlarda tekelle imtiyazlar verildi. Devlet aracılığıyla tekelle sınıf oluşturulmak için kibrit, çakmak, sigorta gibi alanlarda ayrıcalıklar verildi.⁵⁰

Lozan konferansına “Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya” katıldı. Konferansın boğazlar konusu hakkında yapılan görüşmelerine de Sovyetler Birliği, Ukrayna, Gürcistan gibi ülkeler yer aldı. Amerika da Lozan görüşmelerini gözlemci bulundurarak yakın bir şekilde takip etti.⁵¹

Görüşmelerde birçok konuda görüş ayrılığı çıkmakla birlikte, Türkiye’ye uygulanan adli, mali, iktisadi ve idari kapitülasyonlar konusunda anlaşmazlık yaşandı. Görüşmelerde uzlaşma sağlanamaması sonucu Türk Heyeti 4 Şubat 1923 tarihinde Lozan görüşmelerini kesti.⁵²

⁵⁰ Doğan Avcıoğlu, *Türkiye’nin Düzeni: Dün-Bugün-Yarın*, 1.Basım, Ankara: Bilgi Yayınevi, 1968, s.165-211.

⁵¹ Yaşar Akbıyık, *Türkiye Cumhuriyet Tarihi I*, 4.Basım, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2009, s.371.

⁵² Osman Köse (hızl.), *“Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun”*, Samsun: Canik Belediyesi, 2013, s. 454.

Türkiye “Misak-ı Milli” kararlarına uyulmadığı gerekçesiyle Lozan Konferansı’nı terk etmişti. Kesinlikle bu kararlardan geri adım atma niyetinde değildi. Bu kararların ardından Türkiye yine önemli kararlar alacağı bir kongre topluyordu. İzmir’de yapılacak olan bu kongrenin Lozan Konferansının kesintiye uğradığı sırada yapılmasının özel bir anlamı vardı. Türkiye bu kongrede aldığı kararla birlikte; siyasal konularda olduğu gibi iktisadi bağımsızlık konusunda da kararlı olduğunu göstermiş oldu. İzmir İktisat Kongresinde özellikle ekonomik bağımsızlık ve kapitülasyonların kaldırılması konusunda önemli kararlar alındı. 17 Şubat 1923’te toplanan kongreye toplam 1135 delege katıldı.⁵³

İzmir İktisat Kongresi’nde alınan kararlara deniz ticareti açısından bakıldığında “Ticaret-i Bahriye Meselesi” üzerinden 24 maddeyle değinildiği ve bu alanda yapılması gereken çalışmaların ortaya konduğu görülür. İzmir İktisat Kongresi yeni kurulan cumhuriyetin özellikle kabotaj hakkını kullanılması konusunda en önemli girişimiydi. Kongrede kabotaj hakkının açık bir şekilde Türkiye karasularında bağımsızlık konusunda kullanılması amaçlanıyordu.⁵⁴

İzmir İktisat Kongresine sonuç olarak bakıldığında “Misak-ı İktisadi” yayınlanarak ekonomik bağımsızlığa dikkat çekildi. Ekonomik bağımsızlık yolunda yapılması gereken olmazsa olmaz koşullar sıralandı. Türk deniz ticaretinin canlandırılması ve Türk denizciliğinin gelişimi için bu önceliklerin yapılması gerekiyordu.⁵⁵

2.2. LOZAN BARIŞ ANTLAŞMASI, DIŞ TİCARET REJİMİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞI

Osmanlı Devleti’nin son zamanlarında güç kaybetmesinden dolayı baş belası haline gelen kapitülasyonlar, Türkiye’nin Lozan Konferansı’nda önemle durduğu konuların başında geliyordu.

⁵³ Ayşe Afet İnan, **Türkiye Cumhuriyeti ve Türk Devrimi**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1998, s. 104.

⁵⁴ Ahmet Gündüz Ökçün, **Türkiye İktisat Kongresi 1923-İzmir**, Ankara: Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları, 1997, çşt. syf.

⁵⁵ Kemal Arı, **İzmir’den Bakışla Türkiye’de Kabotaj (Haklar, Kazanımlar, Bayramlar)**, İzmir: Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, 2009, s.29.

Bugünkü hukuk ve devletler hukuku açısından bakıldığında kapitülasyonlar; özel imtiyazlar olup devletin hakimiyet ve istiklal hakkını sınırlayan, devletin serbest faaliyetini önleyen hukuki ve siyasi engellerdir. Bağımsız bir devletin bu çeşitli ayrıcalıkları tanınması devletin bağımsızlık anlayışı ile bağdaşmadığı gibi anaysa hukuku esaslarına da aykırılık gösterir.⁵⁶

Adli, idari ve mali alanda yabancılara özel haklar ve muafiyetler tanıyan bu uygulama Lozan Barış Konferansında ele alınmıştır. Konferans sonucunda imzalanan antlaşmanın “*Bağıtlı Yüksek Taraflar Türkiye’de Kapitülasyonların tümü ile kaldırılmasını, her biri kendi ile ilgili olarak, kabul ettiklerini açıklarlar*” ibaresinden oluşan 28. maddesiyle tamamen ortadan kaldırılmıştı.

Kapitülasyonların kaldırılmasıyla, kabotaj hakkı elde etme yolunda önemli bir engel ortadan kalkmış oldu. Batılıların Türkiye ekonomisinde eskisi gibi ayrıcalıkları bulunmayacaktı. Türkler bu yasalar vasıtasıyla egemenlik haklarını tam olarak ortaya koyma özgürlüğüne sahip olmaya başladı. Kaldırılan kapitülasyonların ardından kabotaj konusu gündeme gelmeye başladı. Ayrıca imzalanan Ticaret Sözleşmesi’nin 9.maddesinin 1.fıkrasıyla da yerli ve yabancı gemilere eşit durulması konusunda hüküm getirilmiş oldu. Bu maddeyle birlikte özel resmi fark etmeksizin Türk gemileri ile yabancı gemi işletmeleri aynı haklara sahipti. Yabancı ticari ve adli yasalara tabi olma şartı ortadan kalkmış oldu.⁵⁷

2.3. KABOTAJ KANUNU

Kabotaj, bir devletin deniz taşımacılığı hakkının yalnızca kıyılarındaki limanlar arasında kendi bayrağını taşıyan gemilere tanınması hakkı olarak tanımlanabilir. Türkiye’de cumhuriyetten önce karasuları içine alan denizlerle ilgili ticaret söz konusu olduğunda çoğunlukla gayrimüslimler yönetiyordu. Deniz ticareti için Osmanlı topraklarına gelen Batılılar bu konuyla ilgili hizmet ve faaliyetleri eksik buluyordu.⁵⁸

Kapitülasyonlar milli mücadele sonrası Lozan’da kaldırılmış ancak kabotaj konusu etraflıca görüşülmesine rağmen Türkiye lehine bir gelişme yaşanmamıştır.

⁵⁶ Bilal Şimşir, **Lozan Telgrafları I (1922-1923)**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1990, s.291.

⁵⁷ Arı, “İzmir’den Bakışla Türkiye’de Kabotaj (Haklar, Kazanımlar, Bayramlar)”, s.75-78.

⁵⁸ Ahmet Fidan, “Dünden Bugüne Kabotaj ve Türk Denizcilisindeki Yeni İvmelenmeler”, **Kent Akademisi**, Cilt 7, Sayı 2, Yaz 2014, s. 62.

İmzalanan Lozan Antlaşmasıyla ortaya çıkan “Ticaret Mukavelesi”nin dokuzuncu maddesine göre yabancı gemilere kabotaj yasağı getirilmediğinin gösterimi olmuştur. Çünkü taraflar karşılıklı olacak şekilde yerli gemilere balıkçılık, kabotaj liman hizmetleri mahfuzdur.⁵⁹

“Ticaret Mukavelenamesinin Dokuzuncu Maddesine Müteallik Mektuplarda” 1 Ocak 1924’ten itibaren altı aylık süreçte yabancı kumpanyalar ile 30 Haziran 1924’e kadar anlaşma yapılmadığı takdirde, faaliyetlerin iki sene daha sürdürülebileceği yazılıdır.⁶⁰ 1 Temmuz 1926 tarihinden itibaren yürürlüğe girmek şartıyla TBMM, “815 sayılı” “Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San’at ve Ticaret Hakkında Kanun” 19 Nisan 1926 tarihinde kabul edilmiştir. Kabotaj kanununun kabulü ile “milli iktisat” anlayışı önündeki önemli bir engel kalkmış oldu. Kabotaj Kanunu ile yerli girişimciler denizcilik sektöründe yabancılar ile haksız rekabet etmesinin önüne geçilmiş ve yatırım yapmaları kolaylaşmıştır.⁶¹

Kabul edilen yasayla denizcilik konusunda yıllardır süren esaret sona erdi. Türklere kılavuzluk, deniz bakkallığı, deniz esnafılığı iskele ve rıhtım hamallığı gibi haklar verildi. Aynı yasa da bu kararlara uymayacak olan yabancı işletmecilere, işlenen suçun derecesine göre ceza verilmesini öngörüyordu. Kabotaj kanunu muhtevasıyla genç Türkiye Cumhuriyeti için büyük önem taşıyan ekonomik bağımsızlığın en önemli boyutlarından biri oldu.⁶²

2.4. 1929 EKONOMİK KRİZ’İN DENİZ TİCARETİNE ETKİLERİ

Ulusal ekonominin yeniden yapılandırılmasının en önemli unsurlarından biri de “milli burjuva” ya da “Müslüman Türk” iş adamı oluşturmaktır. Bunlara koşut bir amaçta yeni ekonomi politikalarının geliştirilmesine bağlı yeni kurumlar ortaya çıkarmaktır. II. Meşrutiyetten sonra ülke yönetiminde söz sahibi olan İttihat ve Terakki, I. Dünya Savaşı’nda “milli iktisat” amacıyla çıkmıştı. Netice olarak savaşın zorlu şartlarında bunu gerçekleştirmeye çalışmıştı. Ne yazık ki ülke ekonomisi gerekli alt yapıya sahip olmadığı için hedeflenen gelişim sağlanamadı. Hem dışa açıklık hem de dış dünyaya bağımlılık

⁵⁹ Çağa, “Türkiye’de Deniz Kabotaj Tekeli”, **“İÜ Hukuk Fakültesi Mecmuası”**, Cilt 10, Sayı 3-4, 1975, s.199-200.

⁶⁰ Çağa, “Türkiye’de Deniz Kabotaj Tekeli”, s.206.

⁶¹ Koraltürk, “Bir Gemi Kazası ve Kabotajı Yeniden Düşünmek”, s.76-77.

⁶² Kemal Arı, “Milli Denizciliğin Büyük Zaferi Kabotaj”, **Bütün Dünya**, Sayı 2, Şubat 2017, s.41.

ekonomi yönünde birçok adımı zorlaştırıyordu. Cumhuriyetin ilanıyla kurulan hükümet muhtelif alanlarda devrim sayılabilecek dönüşümler gerçekleştirmeye çalışıyordu. “Aşar Vergisi’nin kaldırılması, Hilafet’in tasfiyesi, Harf devrimi, millileştirmeler, Laik devlet yapısına geçiş” için girişimler, örnek olarak verilebilir.⁶³

1920’li yıllarda “Milli iktisat”, “milli burjuva” yetiştirme amacı olduğu için doğal olarak İttihat ve Terakki hükümetinin fikirleri izlendi. 1929 Ekonomik Krizi “milli iktisat” anlayışında dönüm noktası oldu. 1929 Ekonomik Krizi sonrası dünya devletlerinin çoğu denetimli ekonomiyi benimsemeye çalıştı. İçeride dönmeye başlayan ekonomi sisteminde piyasa ekonomisi önemini yitirmeye başladı. Türkiye kendi imkanları doğrultusunda “devletçi- plancı” anlayışa geçti. Anlayış değişimi “milli iktisat” uygulamasının çeşitlenmeydi. SSCB’den sonra, dünyada planlı ekonomiye geçen ülkelerden biri de Türkiye’dir. 1934-1938 yıllarını kapsayan “Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı” planlı ekonomi adına orjinallik taşıyordu. Büyük kriz sonrası yıllarda ön plana çıkan anlayışı izleyen zamanlarda “milli iktisat” çerçevesinde “gerektiğinde devletçilik de yapılır ama iş adamının desteklenmesi esastır” gibi bir sentez oluşmaya başladı. Bu anlayış izleyen yıllarda Batı ekonomisinde “karma ekonomi” adıyla tanımlandı. “Karma ekonomi” belirli aralıklarla 1970’lerin sonlarına kadar mütemadiyen sürdü. Büyük kriz sonrası ekonomik dönüşüm yaşayan dünya ekonomisi, Türkiye’nin iktisat politikasına da yön vermiştir.⁶⁴

İnsanlık tarihi sanayi devrimi ile birlikte gittikçe büyüyen bir ekonominin içine girmeye başlamıştı. Ekonomi ölçek olarak büyüdükçe etki alanını genişletti. Yaşanan sorunlar zamanla tüm dünyayı etkiledi. Talep şokları olarak tanımlanan 1929 Ekonomik Krizi tüm dünyayı etkilemişti. Ekonomik kriz, I. Dünya Savaşıyla başlamış, serbest politikaları, yatırımcı ve tüketicilerin davranışlarını etkileyerek müdahaleci politikalar ile sonlanmıştı.⁶⁵

⁶³ Kazgan, Tanzimat’tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi, s. 59.

⁶⁴ Kazgan, Tanzimat’tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi, s.60-61.

⁶⁵ Ay Hakan, Uçar Öznur. “Üç Küresel Ekonomik Krizin Analizi”, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2015, Vol.17, No.1 ss.11. <http://www.dx.doi.org/10.16953/deusbed.83818> (19.03.2019)

2.4.1. 1929 Ekonomik Kriz

I. Dünya Savaşı hem kazanan hem kaybeden devletler içinde yıkıcı etki oluşturmıştır. ABD dünya altın rezervinin büyük çoğunluğunu elinde bulundurduğu için en az yıkıma uğrayan ülkelerden biriydi. Yeniden yapılanma sürecine giren ülkeler ABD'ye borçlanarak gerekli finansmanı bulmuşlardı. 15 ülkeden faiziyle birlikte toplam alacağı 11.563 milyon dolar olan Amerikan ekonomisin süper güç haline getiriyordu. Bu dönemde artan beyaz eşya ve otomobil talebi, seri üretim sürecini hızlandırmıştı. Çalışma hayatında yaşanan dönüşüm sonucu ortaya çıkan yıllık izin uygulamasıyla turizm ve emlak sektöründe canlanma meydana gelmişti. Florida emlak piyasasında yaşanan canlılık sonucu talebin artması, sektörün borsadaki karlılığını da arttırmıştı. “1923-1929” yılları arası sektöründe aşırı hareketliliğin yaşandığı bir dönemdi. Aşırı hareketliliğinin büyümesine kapılan insanlar, borsanın kazandıracağına inandığı için hızla kapanan bankaları dikkate almıyordu. Emlak piyasasına yoğun talep olduğundan dolayı hisse senetlerinin çoğunluğunu oluşturuyordu. 1926 yılında finans sektörünü derinden etkileyen iki önemli kasırga yaşanınca, tahribatı sonucu ortaya çıkan zarar arazi fiyatlarının değerini düşürmüştü. Arazilerin gelecekteki karlarına güvendiği için borçlanan insanlar zor durumda kalmıştı.⁶⁶

ABD’de 1927-1929 yılları arasında sanayi ve inşaat alanındaki yatırımlar %25 civarında artış göstermişti. Kısa süre sonra duran bu artış, sanayideki üretimi düşürünce işsiz kalan insanların sayısında artış görülmeye başlamıştı. Üst üste gelen olumsuz olaylardan dolayı “New York borsasındaki” hisse senetlerinin değer kaybetmesine bağlı olarak “Wall Street borsası” çökmüştü.⁶⁷

Dibe vuran “New York borsasında” 4 milyar dolar kayıp oluşmuştu. Borsa ile fitilini ateşlenen kriz diğer sektörleri de etkisi altına aldı. Gün geçtikçe etkisi artan kriz, hızlı bir şekilde fabrikaları, aracı kurumları ve ticarethaneleri de iflasa sürükledi. Bu sıkıntılar sonucu ABD’de yaşanan resesyon sonucu, birçok ülkede ekonomik kriz görülmeye başlandı. Ekonomik krizin en büyük sorunlarından kitlesel işsizlik, ABD’de yaşanan işsizliği %22 arttırmıştı. Ekonomi bozulunca işsizlik yardımı yeterince

⁶⁶ Ay, Uçar, “Üç Küresel Ekonomik Krizin Analizi”, s.12. (19.03.2019)

⁶⁷ Tefik Çavdar, **Türkiye’nin Demokrasi Tarihi**, 3. Baskı, Ankara: İmge Kitapevi, 2004, s. 341.

yapılamadığı için “sosyal güvenlik sistemi” durma noktasına geldi. Sanayileşmiş ülkelerin başını çektiği düzende birçok ülkenin ekonomisinde küçülmeler başladı. Ülke bazında küçülmeye bakıldığında “İngiltere ve Japonya’da 1931”, “SSCB ve Almanya’da 1932”, “ABD, İtalya ve Kanada’da 1933” yılında ekonomiler dibi görmüştü. Ekonomik kriz dış ticarete daralmalara da yol açmıştı. Hem ABD hem gelişmiş Avrupa ekonomileri takındığı korumca tutumla iç piyasaya önem verince krizin etkisi daha da artmıştı. ABD’nin 1929-1939 yılları arasını içeren 10 yıllık süreçte ithalatı da ihracatı da %70 azalmıştı.

ABD ve Almanya ekonomileri, ekonomik krizden en çok etkilenen ülkelerin başında geliyordu. ABD, Başkan Roosevelt öncülüğünde 1940’lı yıllarda “*New Deal*”⁶⁸ uygulamasıyla rahat nefes almaya başlamıştı. Krizden kurtulmak isteyen Almanya da ise yönetime geçen nasyonal faşizan anlayış, devlet müdahalesini uygun görmüştü 1920’li yıllardan itibaren ortaya çıkan hiperenflasyon, ekonomik krizle birleşince Almanya’da görülen işsizlik %25’e yükselmişti. Ekonomik krizden finans sektörü de büyük oranda etkilenmişti. Takvimler 1944 yılının Haziranını gösterdiğinde, ABD’de 44 müttefik devletin katılımıyla “Bretton Woods” konferansı düzenlenmişti. Uzun süren görüşmeler sonucu 1946 yılında yapılan anlaşma ile “Altın standardı” uygulaması kaldırılmıştı. “Altın kambiyo standardına” geçilmesiyle birlikte bütün para birimleri dolara endekslenmişti. Ekonomik krizin diğer önemli sonucu ise Klasik İktisatın görüşlerinin sorgulanması ve Keynesyen görüşün ortaya çıkması oldu. 1929 yılında yaşanan ekonomik krizin yıkıcı etkisi görünmez ele olan güveni çürüttü. Piyasanın tek başına dengeyi sağlayamayacağı ve başarısız olacağı kabul edildiği için devlet müdahalesi ön plana çıktı.⁶⁹

⁶⁸ “New Deal: F.Roosevelt’in iktisadi krizi yenmek amacıyla izlediği politikanın adıdır. Roosevelt, mali taahhütlerin iktisadi bünye üzerindeki baskısını hafifletmek amacıyla para değerini düşürmüştür. Bu nedenle emisyon hacmi şişmiş ve fiyatların düşmesini önlemeye çalışmıştır. 1933 yılının ilkbaharında sarı metalin ülke dışına çıkışını kontrol etmek için altına el koyulmuştur. Halk elindeki altını hazineye yükümlü tutulmuştur. New Deal ülkedeki altını devlet tekelinde toplayarak özel bankaların serbest bir şekilde satın alma gücü oluşturmalarını engellemiştir. Uygulamadaki satın alma gücü devlet müdahalesine bağlı tutulursa, iktisadi dalgalanmaların önüne geçileceği düşünülmüştür. New Deal Almanyada Franz von Papen kabinesi tarafından başlanmış bir uygulamanın büyük çapta başarılı sonuç vermiş bir tekrarıdır.”

(Bkz: New Deal, <http://www.iktisatsozlugu.com/tr/nedir/new-deal/3654> (21 Ağustos 2020)

⁶⁹ Ay, Uçar, “Üç Küresel Ekonomik Krizin Analizi”, s.13-14-15. (20.03.2019)

2.4.1.1. Kriz'in Türkiye Ekonomisine Etkileri

Cumhuriyetin kurulmasıyla birçok alanda yenilik yaşayan Türkiye, ekonomi alanında da değişimler yaşıyordu. Tarım ürünlerinin verimli olacağına dair beklentiden dolayı, 1929 yılına iyimser bir hava ile giriliyordu.⁷⁰

Dış ticaret konusunda da çeşitli teşvikler yapılıyordu. Muhtelif yabancı menşeli bazı firmalar, kısılan ithalat ve arttırılan gümrük vergilerinden dolayı yatırım yapmak için Türkiye'ye girişim yapmışlardı.⁷¹

Hükümet yetkilileri 1920'nin ikinci yarısından itibaren "Ford Motor Kumpanyası" ile antlaşma imzalayınca, İstanbul'da fabrika kurulması kararı alındı. Fabrikada "otomobil, kamyon, traktör, uçak malzemesi ve montaj" yapılacaktı. Ekonomik kriz ortaya çıkınca, ne yazık ki bu anlaşma uygulanamadı. Muhtelif alanlara yapılacak yatırımlar krizden dolayı menfi olarak etkilendi. Türk lirasının, İngiliz sterlinine göre değer kaybetmesi, krizin Türkiye'de hissedilen ilk etkilerinden biri oldu. Değer kaybeden para basında geniş şekilde yer bulunca halkta panik havası esmeye başladı. Aralık 1930'da ki ekonomik dalgalanmadan sonra, Başbakan "İsmet İnönü" değer kaybını "devlet gelirlerinin hesaba katılmadan geniş çaplı harcamalarda bulunulmasına" bağlamıştı.⁷²

1930 yılında hükümet tarafından hazırlanan ekonomik program ve yabancı uzmanların görüşleri doğrultusunda "1715 sayılı kanunla" Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası kurulması kararlaştırılmıştır.⁷³

Ekonomik kriz sonrası ortaya çıkan müdahaleci devlet anlayışıyla birlikte hükümet 1934 yılında "*Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı*"nı hazırlamıştı. Bu Sanayi Planı hazırlanırken, "*Ali İktisat Meclisi*"ne "*İktisadi Rapor*" doğrultusunda hazırlanan plan görevi verilmesiyle başlamıştı.⁷⁴

⁷⁰ Alptekin Müderrisoğlu, **Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları**, 2.Basım, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 1990, s.248.

⁷¹ Şerafettin Turan, **Türk Devrim Tarihi, Yeni Türkiye'nin Oluşumu (1923-1938)**, 3. Kitap, I. Bölüm, 1.Basım, Ankara: Bilgi Yayınevi, 1995, s. 315.

⁷² İlhan Tekeli, Selim İlkin, **1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi Yayınları, 1977, s. 82.

⁷³ Gürkan Çelebican, "Atatürk Döneminde Para-Kredi Siyaseti ve Kurumlaşma Hareketi", Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi Semineri, Ankara: **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları**, 1982, s. 26.

⁷⁴ Reşat Aktan, **Türkiye İktisadi**, 1.Basım, Ankara: Sevinç Matbaası, 1972, s. 47.

1935 yılında, hükümet “İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı” hazırlıklarına başlamıştı. 1936 yılının Kasım ayında tamamlanan program, “İktisat vekili Celal Bayar” tarafından Başbakanlığa sunulmuştu.⁷⁵

TBMM, beşinci dönem toplantısı açılış konuşmasını Atatürk yerine Celal Bayar yapmıştı. Bayar, konuşmasında “İkinci Beş Yıllık Sanayi Planına” hayli yer ayırmıştı. Köyden başlaması planlanan kalkınmanın, başta madencilik ve sanayi olmak üzere enerji ve ulaştırma gibi sektörlerle de sirayet etmesi gerektiği açık dille ifade edilmişti.⁷⁶

İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı 1938 yılının Eylül ayında uygulanmaya başlamıştı. Fakat, 1939 yılında II. Dünya Savaşının çıkması nedeniyle yürürlükteki projelerin uygulanması konusunda büyük güçlüklerle karşılaşıldı. Zor durumda olmasına rağmen uygulama esnasında dış kaynak kullanımına az miktarda ihtiyaç duyulmuştur.⁷⁷

Dış kaynak kullanımına bakıldığında “Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı” finansmanını sağlamak için “8 milyon dolar” SSCB’den alındığı gibi “16 milyon sterlin” İngiltere’den borç alınmıştır. Askeri malzeme alımında 6 milyon, dış ticaret finansmanında da 10 milyonluk kısmı kullanılmıştır.⁷⁸

2.4.1.2. Kriz ve Türkiye’nin Dış Ticareti

Lozan antlaşmasında imzalanan bazı maddelerin muhteviyatı özel koşullar olmasından dolayı Türkiye’nin gümrük vergilerini yükseltmesi için 5 yıl beklemesi gerekiyordu. Türkiye kriz tedbirlerini daha önceden uygulamaya başlasa da dış ticaret etkilendi.⁷⁹

1923-1929 yılları arasında tüketim malları, Türkiye ekonomisinde ithalatın %50’sini oluşturuyordu. Yatırım mallarının payına da %25’lik pay düşmüştü. Türk

⁷⁵ Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)*, 3. Basım, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s. 305.

⁷⁶ Afet İnan, *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti’nin Birinci Sanayi Planı 1933*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basım Evi, 1972, s. 161-162.

⁷⁷ Koray Başol, *Türkiye Ekonomisi*, 4. Basım, İzmir, 1983, s. 62-63.

⁷⁸ Nahit Töre, “Atatürk Döneminin (1923-1938) Dış Ekonomik İlişkiler Politikası”, “Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası ve Türkiye’nin Ekonomik Gelişmesi Semineri”, Ankara: **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları**, 1982, s. 59.

⁷⁹ Haluk Cillov, *Türkiye Ekonomisi*, 1. Basım, İstanbul: İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, 1962, s. 131.

lirasının üzerindeki artan enflasyon baskısı da hükümet tarafından alınan tedbirler sonucu azaltılmıştı.⁸⁰

1928-1931 yılları dış ticaret değerleri tablo 1 de gösterildiği gibidir.⁸¹

Tablo 1

Dış Ticaret Değerlerinin Yıllara Göre Dağılımı (Bin TL)

Yıllar	İhracat	İthalat	Dış Ticaret Dengesi	Dış Ticaret Hacmi
1928	173.537	223.532	-49.995	397.069
1929	155.124	256.296	-101.082	411.510
1930	151.454	147.550	3.903	299.005
1931	127.275	126.660	615	253.935

Tablo 2

Dış Ticaret Miktarlarının Yıllara Göre Dağılımı (Ton)

Yıllar	İhraç Miktarı (Ton)	İthal Miktarı
1928	626.682	965.482
1929	669.664	965.606
1930	776.668	616.229
1931	883.221	496.609

Dış ticaret tabloları incelendiğinde, 1928 yılı ihracat gelirlerinde 1929'a göre azalma yaşandığı görülür. İhracat miktar olarak artmasına rağmen, fiyatlar hızla düşünce

⁸⁰ İlker Parasız, **Türkiye Ekonomisi 1923'ten Günümüze İktisat ve İstikrar Politikaları**, Bursa: Ezgi Kitapevi Yayınları, 1998, is. 18.

⁸¹ Tekeli- İlkin, **"1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları"**, Ankara, Ortadoğu Teknik Üniversitesi Yayınları, 1972, s. 88-89.

döviz girdisinde azalma olmuştur. Krizin artan etkisine paralel olarak artan dış borçlar, devletleştirmeyi ve demir yolları inşaatı bütçesini zora sokmuştur.⁸²

Dünya ticaretinin genel olarak azaldığı dönemde yaşanan olumsuzluklar ihracatını miktar olarak arttıran Türkiye için, ihracat gelirleri açığını biraz olsun kapatma imkanı vermiştir.⁸³

2.4.1.3. Türkiye'nin Ekonomik Krize Karşı Almış Olduğu Tedbirler

1929 ekonomik krizinden etkilenen ülkelerden biri olan Türkiye, ekonomi politikalarında önemli değişiklikler yapmaya başlamıştır. Değişiklikler şu iki madde üzerinden açıklanabilir:

1. *“Lozan Antlaşmasında imzalanan gümrük duvarlarının savaş öncesi düzeyinde tutulmasına ilişkin maddenin süresinin dolması.*
2. *Dünya ekonomik krizi.”*

Bu iki neden, yıllardır sözü edilen himayeci politikaların uygulanması için imkan sağladı.⁸⁴

“Birinci Sanayi Kongresi”, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti’nin daveti üzerine 22 Nisan 1930 günü, ekonominin milli gelişim yollarını arama niyetiyle bir araya gelmiştir. Kongre’nin ana gündeminde ekonomik kriz tartışılmıştır. Türk sanayisinin temel sorunlarının yanı sıra, “Teşvik-i Sanayi Kanunu” olmak üzere birçok sorun dile getirilmiştir. “Birinci Sanayi Kongresi” bittikten kısa süre sonra hükümet tarafından hazırlanmış olan ekonomi programı TBMM’ye sunulmuştur. Bu durum ayrıca somutlaşan programın ilk göstergesi olmuştur. Meclise sunulan ekonomi programında devletin müdahaleci anlayışı ve ekonomiyi düzenleyici rolü üstlenmesi açıkça belirtilmiştir.⁸⁵

1 Kasım 1930 yılında toplanan TBMM’nin açılış konuşmasını yapan Mustafa Kemal yaşanan ekonomik krizi şöyle ifade etmiştir:

“...Efendiler; özellikle tarım memleketlerinde duyulan dünya çapında bir Ekonomik Buhran vardır. Bu Buhran tabiatıyla bizim memleketimizi de

⁸² Andrew Mango, *Atatürk Modern Türkiye’nin Kurucusu*, 2. Basım, İstanbul: Remzi Kitapevi, 2007, s. 538.

⁸³ Tefik Çavdar, *Türkiye’de Toplumsal ve Ekonomik Gelişimin 50 Yılı*, 1. Basım, Ankara: Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, 1973, s.28.

⁸⁴ Tefik Çavdar, *Türkiye’de Liberalizm (1860-1990)*, Ankara, İmge Kitapevi, 1992. S. 211-212.

⁸⁵ Yüksel Ülken, *Atatürk ve İktisat*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 1981, s. 91-92.

etkilemiş ve ağırlığıyla duyurmuştur. Bu sıkıntı karşısında eşi görülmemiş yıkıntıdan ve darlık getiren kurak yıllardan sonra, vatanımızın gösterdiği canlılık ve dayanıklılık, ancak Türk Milleti'nin bünyesindeki ve TBMM'nin aldığı yerinde kararlarla açıklanabilir.”⁸⁶

TBMM’de farklı düşünceleri yüksek sesle ifade etme amacıyla 12 Ağustos 1930 yılında Ali Fethi Bey aracılığıyla, “Serbest Cumhuriyet Halk Fırkası” kurulmuştur. Yapılan ilk belediye seçimlerinde “Serbest Cumhuriyet Halk Fırkası” halk nazarında büyük teveccüh görmüştür.⁸⁷

Mustafa Kemal ve Cumhuriyet Halk Fırkasına karşı muhalif tutum sergileyen muhtelif çevreler bu fırkanın saflarında yer almıştı. Ali Fethi Bey ve fırkayı kuran arkadaşları bu durumu kontrol edemediklerinden dolayı ülke genelinde gerginlikler yaşanmıştı. Ali Fethi Bey, olayın vehametinin giderek büyüdüğünü görünce, 17 Aralık 1930 günü “Serbest Cumhuriyet Fırkasını” feshetmiştir.⁸⁸

Kriz nedeniyle ekonomide zorluklar yaşansa da “demiryolu, kömür, elektrik, gaz v.s” gibi alanlarda hizmet veren yabancı işletmeler devletleştirilmiştir. Dönemin İngiltere, “İstanbul Başkonsolosu Sir Telford Waugh” bu durumu eleştirmiştir:

“İstanbul ticaret limanı gibi Türkiye'nin paha biçilemez bir değeri, kısmen yabancı girişimlere duyulan kıskançlık, kısmen de bu kentin ulusal mücadeleye katılmamış olması nedeniyle bilinçli olarak feda edildi. Gemi kömürü ticareti Pire Limanı'na geçti ve yabancı bandıralı gemilerin uygulamaları öylesine sıklaştırıldı ki, Boğazlardan geçen kaptanlar polis korkusuyla İstanbul Limanına yanaşmaktan korkuyorlar.”⁸⁹

Cumhuriyetin ilanıyla özellikle ekonomi politikalarında önemli adımlar atıldı. İktisadi bağımsızlık sorununu çözmeye çalışan Mustafa Kemal ve arkadaşları bir yandan da liberal ekonomi politikalarına önem veriyordu. Fakat savaştan insani ve maddi kayıpla çıkan bir ülkede özel kesimin ekonomiyi taşıyacak gücü olmadığı anlaşılmıştı. Bu sorunların yanına bir de dünya ülkelerini etkileyen kriz eklenince ekonomi ciddi anlamda zarar görmüştür. Türkiye krizle mücadele yoluna gitmek için farklı kapasite alanları

⁸⁶ İnan, “Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci Sanayi Planı”, s. 112.

⁸⁷ Ahmet Yeşil, **Türkiye’de Çok Partili Siyasi Hayata Geçiş**, Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 1988, s. 19-20.

⁸⁸ Şerafettin Turanengin, **Türk Devrim Tarihi**, Yeni Türkiye’nin Oluşumu, Ankara: Bilgi Yayınevi, 1995, s.293.

⁸⁹ Mango, Atatürk Modern Türkiye’nin Kurucusu, s. 538-539.

oluşturma yoluna gitmiştir. Devlet işletmeleri öncülüğünde iktisat politikası araçlarıyla sanayileşme yolunda adımlar atılmıştır. Bu gelişmeler yaşanırken özel sektör de ihmal edilmemiştir. 1934 yılında itibaren uygulanmaya başlanan “Birinci Sanayi Kalkınma Planı” ile özel sektörde unutulmamıştır. Bu plan sayesinde yatırımlar hedeflenenden daha kısa bir sürede bitmiştir. Beklenenden önce biten yatırımlar “İkinci Sanayi Planının” 1936 yılında düzenlenmesi imkanını ortaya çıkarmıştır. Uygulanan devletçi politikalar ile birçok alanda önemli yatırımlar gerçekleştirilmiştir. Öncelikle Sümerbank ve Etibank gibi bankaların açılmasıyla birlikte; “şeker, dokuma, kağıt sanayi işletmeleri” kurulmuş ve “demiryolu, şose ve liman inşaatları” hayata geçmiştir. Artan sanayi üretimi ithalat oranını düşürünce, buna bağlı olarak dış ödemeler dengesi olumlu yönde gelişme göstermiştir. Ekonomik kriz, dünyanın neredeyse her köşesini büyük oranda etkilese de Türkiye dış borca fazla ihtiyaç duymadan muhtelif altyapı yatırımlarını başarılı bir şekilde gerçekleştirmiştir.⁹⁰

2.5. CUMHURİYETİN İLK YILLARI: DEVLETÇİLİK (1930-1939) VE DENİZ TİCARETİNE YANSIMASI

Devletçiliğin ilk belirtilerine genel olarak İsmet Bey’in “30 Ağustos 1930” yılında Sivas’ta yaptığı konuşma örnek gösterilir. Bu düşünce, kriz sonrası uygulanmak istenen ılımlı devletçilik politikası olarak tanımlanabilir...⁹¹

Mustafa Kemal, devletçilik anlayışını şöyle açıklamıştır:

“Devletçiliğin bizce manası şudur: fertlerin hususi teşebbüslerini ve faaliyetlerini esas tutmak, fakat büyük bir milletin bütün ihtiyaçlarını ve birçok şeyin yapılmadığını göz önünde tutmak, memleketin iktisadiyatını devletin eline almak.”⁹²

Atatürk Dönemi Türkiye ekonomisi incelendiğinde sanayi faaliyetlerinin programla kurulduğu görülür. Kararlı şekilde hedefe ulaşmanın en önemli yolu da programdır.⁹³

⁹⁰ Feyzullah Ezer, “1929 Dünya Ekonomik Krizi’nin Türkiye’ye Etkileri”, “Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi”, Vol.20, No.1 (Mart 2019), s. 437-438.

⁹¹ Nevin Çoşar, **Türkiye’de Devletçilik**, 1.Basım, İstanbul: Bağlam Yayıncılık, 1995, sayfa:7.

⁹² Mustafa Aysan, **Atatürk’ün Ekonomik Görüşü, Atatürk Yolu**, Ankara: Atatürk Kültür Dil Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkez, 1987, s.73.

⁹³ Bilsay Kuruç, **Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi**, 1.Basım, Ankara: Bilgi Kitapevi, 1987, s.152.

Devletçi politikalar üzerine sanayileşmenin yolu stratejik plan ve program ile yakından ilgilidir. 1934 yılında hazırlanan “Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı” bunun örneği olmuştur.⁹⁴

Otuzlu yıllarda izlenen iktisadi devletçilik anlayışı, devletin özel sektör gibi yatırımlarda bulunmasıyla birlikte girişimci olmasına bağlıdır. Böyle bir yatırım tercihinin salt kar anlayışı ile yapılamayacağını, temel amacın kamusal ve sosyal faydaya dönük olduğunu belirtmek gerekir. Sözü edilen politikalar çoğunlukla kapitalist bir düzende geçerli olduğu serbest piyasa ekonomisinde etkin olduğu görülür. Buna karşın Türkiye o yıllarda henüz kapitalist bir ekonomiye geçiş sağlayamamıştır. Uyguladığı devletçi politikalarda buna yönelik olmuştur.⁹⁵

1930’lar Türkiye ekonomisinde devletçi politikaların uygulanmaya başlandığı dönemdir. Korumacı önlemlerle bu sürece geçiş dönemi yaşanmıştır. “İlhan Tekeli ve Selim İlkin” devletçilik üzerine yaptığı çalışmalarda, denizcilik sektöründe himayeci politikaya geçiş sürecinin sanayi alanına göre daha uzun sürdüğünü öne sürmüştür.⁹⁶

1930’larda Türkiye ekonomisine yön veren devletçi politikalar incelendiğinde, genellikle planlı sanayileşme çabaları dikkat çekmiştir. Bu durum yanlış olmamakla birlikte denizcilik sektörünün de devletçi politikalardan etkilendiği görülmüştür. Liman işletmeciliği altyapı hizmetleri 1930’lu yıllarda devletleştirilmiştir. Devletleştirilmenin dışında kalan şahıs ve özel şirketler yük taşımacılığı ile sınırlandırılmıştır. Şilep açığını karşılamak amacıyla “Sosyete Şilep T.A.Ş.” nin kurulması gündeme gelmiştir. Bu şirket kamu bankaları olan “Etibank ve Sümerbank” ile Cumhuriyetin ilk özel bankası olan “Türkiye İş Bankası” nın desteğiyle kurulmuştur. Sosyete Şilep T.A.Ş. incelediğinde dönemin iktisadi devlet anlayışının da tezahürü olmuştur.⁹⁷

2.6. SAVAŞ EKONOMİSİ VE DENİZCİLİK POLİTİKASI (1940-1945)

İkinci Dünya Savaşına fiilen girmeyen Türkiye buna rağmen savaş sürecinde ekonomisini tedbirli şekilde yönetmiştir. Aktif nüfusun önemli bir bölümü askere alındığı gibi bütçenin büyük bir kısmı da savunma giderlerine ayrılmıştır. Savaş nedeniyle

⁹⁴ Yakup Kepenek, Nurhan Yentürk, **Türkiye Ekonomisi**, 18. Basım, İstanbul: Remzi Kitapevi, 2005, s.71.

⁹⁵ Nasuh Oğuzhan Altay, “Türk Ekonomisinde 1923-1939 Dönemi ve Devletçilik Görüşü” (Klasik ve Keynesyen Görüşler ile Bir Karşılaştırma), **İktisat ve Toplum**, Sayı:48 (Ekim 2014), s.24.

⁹⁶ İlhan Tekeli, Selim İlkin, **Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu**, Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi Yayınları, 1982, s. 250.

⁹⁷ Nurşen Gürboğa ve Murat Koraltürk, “1930’larda İktisadi Devletçilik Şilepçiliğin Gelişmesi ve Sosyete Şilep T.A.Ş.’nin Kuruluşu”, Vol:34, No:25-26, (Nisan 2019), s.27-49.

ithalatta görülen hızlı daralma bu olayların üzerine eklenmiştir. İthalat 1938 yılında yüz yirmi milyon dolardan, 1940-1941 yıllarında elli-elli beş milyon dolar civarına düşmüştür. Gerileme durumu ülke içerisinde ara mallar başta olmak üzere yatırım ve tüketim mallarında darlık şartlarını meydana getirmiştir.⁹⁸

Savaş boyunca muhtelif iktisat politikaları alternatifleri denenmiştir. Ne yazık ki aşağı yukarı aynı sonuçlar elde edildi. Savaş ekonomisinin ağır yükünü geniş halk yığınlarına yüklenmesi ilerleyen zamanda tepkilere yol açmıştır. Çünkü ekonomik güçlüğü ortaya çıkardığı vurgun ortamını bir grup tüccar, büyük çiftçi yüksek yönetici ve bürokrasi kadroları kazançlı bir şekilde değerlendirmiştir. Refik Saydam hükümeti, katı fiyat kontrolleri ve düşük fiyatlarla enflasyona karşı tedbir alsa da başarılı olamamıştır. Aksine karaborsa, istifçilik ve kara borsa ticaretini canlandırmıştır. Bu durumda, karaborsadan elden edilen haksız kazancın önüne geçmek ve enflasyonist baskıyı hafifletmek amacıyla kontroller gevşetilmiştir. Ekonomide gevşeme politikası güden Saraçoğlu hükümeti de amacına ulaşamamıştır. Haksız gelirlerin meşrulaşması, gelir dağılımını da daha bozucu hale getirmiştir. Uygulanan iktisat politikalarına neresinden bakılırsa bakılsın halkın büyük bir çoğunluğu ezilmiştir.⁹⁹

2.7. SAVAŞ SONRASI DEĞİŞEN İKTİSADİ ANLAYIŞ VE DENİZCİLİK (1946-1960)

1930-1945 yılları emperyalist sistemin bunalımlı uzun dönemini ifade eder. II. Dünya Savaşı bitmesiyle birlikte bunalımlı süreç sona erdi. Kurulan yeni dünya düzeninde emperyalizmin yörüngesindeki geri kalmış ülkeler bağımlı ve çarpık gelişme çizgisinin dışına çıkamayacaktı. Farklı bir yöne evrilen dünya düzeninde artık Türkiye gibi kendine özgü devletçiliğe yer yerilmemişti. Devletçilik mefhumu esasen 1937 yılından sonra savaş yıllarıyla birlikte dinamizmini büyük ölçüde yitirmeye başlamıştı. Devletçiliğin bir iktisat politikası olarak tasfiyesi geniş anlamda özel kapitalizme devri anlamına gelmedi. Gelişimin bu biçimi almaması bir anlamda yerli burjuvazinin güçsüz olduğunun göstergesidir.¹⁰⁰

⁹⁸ Korkut Boratav, **Türkiye’de Devletçilik**, 2. Basım, Ankara: İmge Kitapevi, 2006, s. 287.

⁹⁹ Boratav, **Türkiye’de Devletçilik**, s.289-290.

¹⁰⁰ Boratav, **Türkiye’de Devletçilik**, s. 351.

II. Dünya Savaşı sona erdikten sonra geçen 5 yıllık sürede devletçi tutumda dereceli yumuşama görülmeye başlanmıştır. 1946 yılında çok partili hayata geçiş ve 1947 yılından itibaren başlayan Amerikan yardımları etkili olmuştur.¹⁰¹

1950 yılında yapılan genel seçimleri Celal Bayar başkanlığında Demokrat Parti kazanmıştır. Demokrat Parti hükümeti savaş sonrası ticari sınırların esnetilmeye başlandığı dünya düzeninde özel sektörü ön plana çıkaran liberal iktisat politikası izlemiştir. Dönemin Başbakanı Adnan Menderes 29 Mayıs 1950 tarihinde TBMM’de okuduğu hükümet programında, ekonomi politikasındaki değişim göze çarpmıştır:

“İktisadi ve mali görüşlerimizin esası, bir taraftan devlet müdahalelerini asgariye indirmek, diğer taraftan iktisadi sahada devlet sektörünü mümkün olduğu kadar daraltmak ve buna mukabil emniyet vermek suretiyle hususi teşebbüs sahasını mümkün olduğu kadar genişletmek diye ifade olunabilir. Bu esasların tatbikinden doğacak ilk neticelerden biri, Devlet tesis ve işletmeciliğini hususi sermayenin hiçbir suretle ele alamayacağı işlere ve bir de aynı zamanda amme hizmeti mahiyetinde olan iktisadi işlere hasretmek olacaktır. Çünkü bize göre hususi mülkiyet ve şahsi hürriyete dayanan bir iktisat rejiminde iktisadi sahanın asıl olarak ferde veya şirket halinde hususi teşebbüse ait olması lazımdır. Devletin doğrudan doğruya iktisadi teşebbüslere girişmesi, nazım ve murakabeci olarak iktisadi sahada üzerine vazifeler alması ancak bir istisna teşkil etmeli ve ancak katı zaruret haline inhisar etmelidir. Bundan böyle amme karakterini haiz olmayan sahalarda işletmeciliğe geçmeyeceğimiz gibi, muhtelif sebepler altında kurulmuş olan işletmeleri amme hizmeti gören ve ana sanayiye taalluk edenler hariç muayyen bir plan dahilinde elverişli şartlarla peyderpey hususi teşebbüse devretmeye çalışacağız”¹⁰².

Demokrat Parti hükümeti başa geçince hangi devlet işletmelerini özel sektöre devredilebileceği ile ilgili araştırmalar yapmak için “İşletmeler Bakanlığı” bünyesinde komisyonlar kurmuştur. Fabrikaların bulunduğu illerdeki parti örgütleri özelleştirmeye karşı olduğu için bu süreç hükümeti hayli uğraştırmıştır. Bu tarz zorluklar nedeniyle Demokrat Parti hükümeti istediği gibi bir ekonomi politikası izleyememiştir. Liberal iktisadi politikalardan azade birçok devlet işletmesi kurulmuştur.¹⁰³

Özellikle 1953 yılından sonra İktisadi Devlet Teşekküllerine yenileri eklenmiştir. Partinin liberal ekonomi politikasına rağmen devletçiliğin hızla genişlediği bir dönem

¹⁰¹ Dündar Sağlam, Türkiye’de Devletçilik Fikrinin Doğuşu ve Geçirdiği Aşamaları, Devletçilik İlkesinin Gelişmesi ve Günümüzdeki Sonuçları, İstanbul: İTÜ, 17 Nisan 1981, s.87.

¹⁰² Sağlam, s.88.

¹⁰³ Sağlam, **Türkiye Ekonomisi**, 2.Basım, Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayını, 1977, s.86.

olmuştur. “Sümerbank, Etibank, Şeker Fabrikası A.Ş.” gibi teşekküllere özel sermaye iştirak edince sayıları hızla artmıştır. 1950-1960 arası liberal ekonomi politikasının uygulamada başarılı bir sonuç vermediği bir dönemdir. Aksine kamu sermayesinin karma şirketler kanalıyla ekonominin çeşitli alanına kontrolsüz dağıldığı görülmüştür.¹⁰⁴

2.8. PLANLI DÖNEM VE DENİZCİLİK SEKTÖRÜ (1960-1980)

Türkiye ekonomisi 1950’lerde tarıma ağırlık veren bir strateji izlemiştir. Uzun soluklu olmayan politikalar popülist bir yapıya bürününce bir süre sonra tıkanı. Ekonomide uzun vadeli bir perspektifin olmayışı Demokrat Parti’ye yapılan eleştirilerden biriydi. Siyasi kaygılar nedeniyle günü kurtarma çabaları ekonomiyi zora sokmaya başlamıştır. Askeri cunta 27 Mayıs darbesiyle Demokrat Parti hükümetini indirince “Devlet Planlama Teşkilatının” kurulmasına karar vermiştir. Dönemin etkin kuruluşlarından biri olan OECD’nin de planlama konusunda desteği vardı. Planlama yöntemlerinin yerleştirilmesi konusunda ünlü iktisatçı “Jan Tinbergen” danışman olarak Türkiye’ye gelmişti. “Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı” doğrultusunda ekonomide yeni bir dönem başlıyordu. Uygulanacak planlar kamu sektörü için zorunlu tutulurken özel sektör için yol göstericiydi. Tarım sektörü ise büyük ölçüde plan dışında kalmaya başladı.¹⁰⁵

1960 sonrası ekonomi modeli genel olarak karma sisteme bağlıydı. Yeni anayasa ile çok sayıda yeni kurumlar kurulmuştur. Bu kurumlara değişen ölçülerle özerklik tanınmıştır. Bu kurumlar bir fikri ve felsefi oluşma gelişme merkezi olması için normatif fikirler üretmek yerine bunları dolaylı dolaysız empoze etmeye çalışan baskı gruplarının elinde farklı bir yapı kazanmıştır. Hükümetlerin iktisat politikalarının yapımında ve yürütülmesinde dolaylı ve dolaysız etki eden ünitelerin başlıcaları şunlardır:

1. Siyasal partiler
2. Koalisyon hükümetleri
3. Sendikalar

¹⁰⁴ Sağlam, Türkiye’de Kamu İktisadi Teşebbüsleri, 1.Basım, Ankara: **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları**, 1967, s.54.

¹⁰⁵ Pamuk, Türkiye’nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi, s.235.

4. Yargı kurumları
5. Meslek kuruluşları
6. Bilim kurulları
7. Teknokratlar ve bürokrasi
8. Dönem dönem tesirli olan Devlet Planlama Teşkilatı teknokrat ve bürokrasisi

1960'tan sonra güç kazanan tesir odaklarının her biri görüş ve isteklerinde kendilerince haklı sebepleri vardır. Ancak bunlar hep bir arada, bütün olarak zıt, çatışmalı, çelişkili, dolayısıyla tutarsız ve bazı hallerde gerçekleştirilmesi zor istekler olmuştur.¹⁰⁶

1970'li yıllar Türkiye ekonomisi için zor geçen bir dönem olmuştur. 12 Mart muhtırasıyla ortaya çıkan ara rejim ve sonrasında başa gelen koalisyon hükümetleri istikrarlı iktisat politikası izlememiştir. Sürekli artan iç ve dış sorunlar kısa vadeli hamlelerle düzeltilmeye çalışıldığı için daha çok ertelendi. Yüksek koruma duvarları nedeniyle üretim daha çok iç pazara yönelik olduğu için ihracatın GSYH içindeki payı %3,5 oldu. İç dönen ekonomi uluslararası rekabetle yarışacak tecrübeyi kazanamadı. Siyasi iktisadi belirsizliğin yoğun yaşandığı bir dönemde ne yazık ki ileri teknoloji için gerekli olan sanayileşme sürecine geçilemedi.¹⁰⁷

¹⁰⁶ Ahmet Kılıçbay, **Türk Ekonomisi**, 4. Basım, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1992, s. 117.

¹⁰⁷ Pamuk, Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi, s.242.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

24 OCAK KARARLARINDAN GÜNÜMÜZE TÜRKİYE EKONOMİSİ: NEOLİBERAL SÜREÇ

1979’un sonların yaklaşılırken geniş halk kitleleri ve sermayedar sınıf ekonomik krizi derinden hissetmeye başlamıştı. Kentlerde ikamet eden işçi sınıfı yağ kuyrukları karaborsa ve temel tüketim ihtiyaçlarını giderememe cenderesine sıkışmaya başlamıştı. Sendikal faaliyetler sonucu örgütlenen işçi sınıfı enflasyon karşısında reel gelirlerini koruyabilmenin mücadelesini veriyordu. 1977 yılında yapılan seçimlerinin hediyesi olarak köylü ve çiftçilere oy kaygısıyla sübvans edilen destekleme fiyatları, 1979 yılının enflasyonunda hızlı bir şekilde erimiştir. Diğer taraftan siyasi ortamın giderek bozulması, ekonomik krizin etkilerini daha da arttırıyordu. CHP hükümetinin son zamanlarında adeta “fiili bir iç savaş ortamı” yaşanmıştır. Ara seçimlerde beklediğinin altında oy alan Bülent Ecevit istifa edince, yönetim işin Süleyman Demirel devraldı. Ekonominin içinde bulunduğu açmazdan sıyrılması için yeni bir istikrar programının hazırlanması gerekiyordu. “Başbakanlık Müsteşarlığı” görevi verilen Turgut Özal bu programı hazırlamaya başladı. Özal hem yerli sermaye çevreleri hem de Dünya Bankası bağlantılarıyla uluslararası sermayenin güvenini kazanmış bir isimdi. Turgut Özal 1979 yılının sonlarına gelindiğinde “hizmete özel” adlı raporda “24 Ocak kararları” olarak ifade edilecek programın gerekçelerini Başbakan Süleyman Demirel’e sunmuştu. Türkiye’nin “yüksek ücretlerle” ihracat yapamayacak olması raporda dikkat çeken tespitlerden biridir. Bundan dolayı ücretler disiplinli şekilde uygulanmalıdır. “24 Ocak kararlarının” baş mimarı olan Özal’ın bu teşhisinin sermaye çevrelerinin talepleriyle uyum halinde olması dikkat çekmiştir.¹⁰⁸

3.1. YENİ BİR İKTİSADİ ANLAYIŞ: 24 OCAK KARARLARI

1960-1980 arası dönemde Türkiye’de gelişmekte olan birçok ülke gibi “ithal ikameci sanayileşme” süreci izlemiştir. İstikrarsızlığın hüküm sürdüğü 1970’ler ülkenin yapısal bir dönüşümü gerçekleştirmesi gerektiğini ortaya çıkarmıştır. Türkiye ekonomisinin dışa açık hale getirilmesi amacıyla “24 Ocak kararları” ilan edildi. Ülke

¹⁰⁸ Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2009*, s.145-146-147.

ekonomisi bu şekilde uluslararası finans sermayesinin çıkar alanına itilince, sıcak para akışından dolayı kırılgan bir yapıya büründü. “24 Ocak kararlarının” muhtevisyatına uygun yapısal reformlar gerçekleşmeyince 1990 sonra finansal krizler kaçınılmaz oldu. Türkiye ekonomisinin uğramış olduğu olumsuzluklardan kurtulabilmesi için birçok istikrar programı uygulanmıştır.¹⁰⁹

“24 Ocak kararları”, Türkiye’nin küresel pazara eklemlesmesini sağlayan önemli dönüşüm noktasıdır. “24 Ocak kararları” konusunda iki farklı görüşten bahsedilir. Birinci görüş, küresel ekonomiye uyum sağlamak isteyen Türkiye için önemli bir fırsattır. İkinci görüş, yabancı sermayeye tam olarak açık hale gelen “tarım, sanayi, ticaret” alanları ulusal hedeflerden uzaklaşılmasına neden olmaktadır.¹¹⁰

1947 yılında IMF’e üye olan Türkiye “24 Ocak kararları” öncesi hem ilişkilerini arttırmak hem de piyasa ekonomisine daha hızlı uyum sağlamak adına birtakım uygulamaları hayata geçirmeye başlamıştır. Fakat bu uygulamalar Türkiye’nin kendi inisiyatifi yerine IMF ve OECD’nin dayatmaları ve baskıları soncunda gerçekleşmişti. Bu amaçla 12 Aralık 1978 tarihinde ilan edilen Dördüncü Kalkınma Planıyla birlikte piyasa ekonomisine geçişin hedefleri belirlenmiştir. 1979-1983 yılları arasında uygulanması hedeflenen plana göre, Türk ekonomisi dış dünya ile bütünleşecek ve sanayileşme gerçekleşecektir. Plana göre ekonomik kaynakların büyük bir bölümü sanayi, hizmetler ve kamu alt yatırımlarına aktarılacaktır.¹¹¹

3.2. İHRACATA DAYALI BÜYÜME (1980-1989)

II. Dünya Savaşından sonra uluslararası ticari sınırların esnemesiyle birlikte ortaya çıkan küreselleşme akımına dahil olmak için “24 Ocak kararları” ile ihracat dayalı ekonomi politikasına geçildi. Bu kararla uygulanmak istenen istikrar programları daha önce uygulanan programlara benzediği gibi Latin Amerika ülkelerinde uygulanan

¹⁰⁹ Zeynep Karaçor, Volkan Alptekin, “1980 Sonrası İstikrar Politikaları Işığında Türkiye Ekonomisinin Trend Analizi Yardımıyla Değerlendirilmesi”, <https://dergipark.org.tr/susead/issue/28430/302843> (14 Mayıs 2019), s.307-308

¹¹⁰ Şinasi Öztürk, Fethi Nas, Ergün İçöz, “24 Ocak Kararları, Neo-Liberal Politikalar ve Türkiye Tarımı”, “**Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**”, 2008, Vol.1, No.2, (14 Mayıs 2019), s. 15-16.

¹¹¹ Muzaffer Bakırcı, **Türkiye’de Kırsal Kalkınma**, 1.Basım, Ankara: Nobel Akademi Yayıncılık, 2007, s.146.

programlarla benzerlik göstermiştir. Aşırı talep fiyat istikrarsızlığına neden olduğundan dolayı kamu harcamaları ve yurt içi talep kısılmaya başlanmıştır.¹¹²

24 Ocak kararları istikrar tedbirleri konusunda olumlu sonuçlar alınsa da kurumsal alanda beklenen başarıya ulaşılamamıştır. KİT'lerin özelleştirilmesinde istenilen aşama kaydedilememiş ve kamu harcamaları önlemez bir şekilde artmıştır. Artan kamu harcamaları sonucu borcu borçla ödeme yanlışlığına düşülmesi ekonomiyi kriz olgusu ile karşı karşıya bırakmıştır.¹¹³

Döviz bolluğu ve Türk lirasının reel değer kaybı iki önemli sorun haline gelince 1985 yılında çözülmüştür. Bunun sonucunda döviz kurlarını serbestçe belirleme yetkisi bankalara verilmiştir.¹¹⁴

1980 yılından 1988 yılına kadar geçen 8 senelik süreçte vergiler yoluyla kamu gelirleri artarken, kamu harcamalarında beklenen seviye yakalanamamıştır. Ekonomideki ağırlığı yeteri düzeyde azalmayan devletin, finansal açıdan ciddi sorunlar yaşadığı görülmüştür. 1990'lı yılların başında “dış ticaret, hizmetler, yatırım gelirleri ve cari transferler dengesinde” olumlu gelişmeler yaşanmıştır. Fakat yavaşlayan büyüme hızı, artan enflasyon ve gelir dağılımındaki adaletsizlikler derinleşmiştir.¹¹⁵

3.3. FİNANSAL SERBESTLEŞME SÜRECİ (1989-2000)

1989-1993 yılları arasında KİT'lerin artış gösteren ücret ve maaş maliyetleri krize neden olan etkenlerden biri olmuştur. Diğer etkense, Özal hükümetlerinin KİT'lere yönelik hazine desteğini çekmesine bağlı olarak bu sektörün iç ve dış borçlanmaya hızlı bir şekilde yöneltmesi olumsuz olarak etkiledi. Aslında KİT'ler emek verimi üzerinden önemli katma değer üreten özellikler taşıyordu. Üretilen katma değer borç ve maliyetlere gidiyordu. DYP-SHP hükümeti KİT'leri ıslah etmek için özelleştirmeyi düşünse de uygulamada bu hedefi terk etmiştir. Değişen tavrında Dünya Bankası heyetinin partizan bakış açısıyla hazırladığı rapor etkili olmuştur.

¹¹² İlker Parasız, **Kriz Ekonomisi**, Bursa: Ezgi Yayınları, 1998, s. 198.

¹¹³ Ali Yılmaz Gündüz, “Türkiye Ekonomisindeki Yapısal Değişiklikler ve 1980 Sonrası Uygulanan İstikrar Politikaları”, **“Erciyes Üniversitesi İ.İ.B.F Dergisi”**, Kayseri, 1992, s. 280.

¹¹⁴ İzzettin Önder, Oktar Türel, **Türkiye’de Kamu Maliyesi, Finansal Yapı ve Politikalar**, 1.Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1993, s. 189.

¹¹⁵ Beyhan Ataç, **Maliye Politikası**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Eğitim, Sağlık ve Bilimsel Araştırma Çalışmaları Vakfı, Yayınları, 1999, s. 314.

. Sonraki yıllarda, “etkinlik amacı ile özelleştirme” söylemi giderek ortadan kalkmıştır. Bu söylemin yerine “kamu açıklarını kapatma amacı ile özelleştirme” hedefi öne çıkmıştır. Özelleştirme uygulamalarının örtülü bir şekilde iktidara yakın iş insanlarına rant yoluyla verildiği zaman içerisinde anlaşılmıştır. 1989’dan sonraki yıllarda popülist uygulamaların bütçeye yansması kamu açıklarının hızla tırmanmasına yol açtı. Kamu kesimi borçlanma gereksinimi 1988-1993 yılları arasındaki 5 yıllık süreçte milli gelirden %12 lik pay aldı. Faiz yükümlülükleri de giderek ek borçlanma aracılığıyla karşılandı.¹¹⁶

1989 yılında patlak veren kriz, 1994 yılına kadar GSMH’ye sirayet etmiştir. Bir yanda “Körfez krizi” diğer yanda “cari işlemler açığı, sıfıra yakın büyüme, artan kamu açıkları ve kronik hale gelen enflasyon olgusu” Türkiye ekonomisini çok zor durumda bırakmıştır.¹¹⁷

1993 yılı sonrasında kriz senaryoları Türkiye ekonomisi için gelenek haline gelmeye başladı. Bu doğrultuda artan bütçe açıklarına enflasyon eşlik etmişti. Artış gösteren ithalat dış borçları ciddi şekilde etkileyince kriz süreci kaçınılmaz oldu.¹¹⁸

Yaşanan kriz sürecine çare olabilmesi için “5 Nisan 1994 kararları” açıklandı. Program, kısa vade, orta vade ve uzun vade olmak üzere üç şekilde açıklanabilir. Dış dengeyi ve döviz piyasalarını yeniden istikrara kavuşturmak kısa vade; kamu açıklarını azaltmak ve enflasyonu düşürmek orta vade; hedeflenen sürdürülebilir büyüme de uzun vade olarak hedeflenmiştir.¹¹⁹

3.4. KRİZLER DÖNEMİNDE TÜRKİYE EKONOMİSİ

5 Nisan Kararları cesur ve isabetli olarak görülse de literatürde “Ortodoks” olarak adlandırılan bir reform programı oluşturuldu. Bu program çerçevesinde KİT ürünlerine zam getirildi. Ayrıca vergi gelirlerini arttırıcı önlemler alınmış, tarım destek sübvansiyonları azaltıldı. Alınan önlemlerin ilk aşamada başarılı olduğu görüldü. Piyasa

¹¹⁶ Boratav, Türkiye İktisat Tarihi (1908-2009), s. 176-177.

¹¹⁷ Sudi Apak, **Türkiye ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Ekonomik İstikrar Uygulamaları**, 1.Basım, İstanbul: Anahtar Kitaplar Yayınları, 1993, s. 296.

¹¹⁸ Meliha Ener, Esra Siverekli Demircan, **Küreselleşen Dünyada IMF Politikaları ve Türkiye**, Ankara: Roma Yayınları, 2004, s. 113.

¹¹⁹ Sema Bahçeci, “Ortodoks ve Heterodoks İstikrar Programları: Seçilmiş Ülke Örnekleri ve 1994 Türkiye Deneyimi”, Yayınlanmış **Uzmanlık Tezi**, DPT, EMSAGM, Ankara, 1997.

ekonomisi hızla ayarlandı. Kambiyo kurunda arz ve talep dengesi sağlanınca piyasalar istikrara kavuştu. İhracat özendirilirken yavaşlayan ithalat ile dış ödemeler dengesinde düzelme başladı. Makro dengelerde kısa sürede somut bir iyileşme görüldü. 1994'ün sonbaharından başlayarak enflasyon yeniden hızlandı. Programdaki aksamanın nedeni para arzının hızla artması ve zayıflamayan enflasyon görülebilir. Banknot tutarı, “5 Nisan kararlarını” izleyen bir yıl içinde dolaşımını ikiye katlandı. Bu durum “5 Nisan Kararları” ve Mayıs ayındaki fiyat düzenlemelerinden dolayı yavaşlayan enflasyonun geçici olduğu anlaşılmıştır.¹²⁰

Hükümetler iç borçlanma yöntemini kolay kaynak yolu bulma olarak gördüğü için maliyeti kısa sürede yükselmiştir. İç borçlanma maliyetleri tekrardan iç borçlanma yoluyla karşılanmaya başlayınca “kağıttan para kazanma” anlayışı transfer mekanizmasının işlevselleştirilmiş halidir. Kamu kesimi “finansal serbestleşme” söylemiyle maliye politikasını kullanarak özel sermaye lehine gerçekleşen rant transferinin dayanağı olduğu görülmüştür.¹²¹

3.5 GÜÇLÜ EKONOMİYE GEÇİŞ VE KÜRESEL EKONOMİYE EKLEMLENME SÜRECİ (2000-...)

Döviz kurları ve faiz oranlarında görülen artış “Kasım 2000 ve Şubat 2001” krizlerine neden olmuştur. Bu iki krizden sonra ortaya çıkan stagflasyonist ortamı düzeltmek için “Güçlü Ekonomiye Geçiş Programı” net hedefler koyamadığı için krizlerden kaynaklanan belirsizlik ortamından çıkılması zorlaşmıştır. Bu program, 2000 yılında hazırlanan programa benzediğinden dolayı kriz ve yüksek enflasyon sorunlarına çare olamamıştır. Döviz kuru politikasının sürdürülebilirliğine güven azalınca, yatırımcı ve halkı yanıltmak için spekülative sermaye girişi hızlanmıştır. Ülkeye giren yabancı sermayesindeki artışa Merkez Bankasının “sterilizasyon” uygulamaması tüketim ve ithalatı arttırınca ödemeler dengesi olumsuz etkilemiştir.¹²²

2001 Ekonomik krizinden oldukça etkilenen ekonomi 2002 seçimlerinden sürpriz bir sonuç çıkmasını da neden oldu. 2002 seçimleri halk muhalefetine sahip çıkma şansını

¹²⁰ Oktay Yenal, **Cumhuriyet'in İktisat Tarihi**, 5. Basım, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017, s.152.

¹²¹ Erinc Yeldan, “Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisinde Üretim, Birikim ve Bölüşüm İlişkilerine Toplu Bir Bakış”, **Petrol-İş**, 1997-1999, s.271-293.

¹²² Bülent Güloğlu, “İstikrar Programından İstikrarsızlığa (Kasım 2000 ve Şubat 2001 Krizleri)”, İstanbul: “**Yeni Türkiye Dergisi**”, 1999, s. 8.

kullanan Ak Parti'nin zaferiyle sonuçlandı. Böylece, Türkiye ekonomisinin yönetimi ve kimi kurumsal düzenlemeleri 2002 sonuna kadar Ecevit, sonra da Erdoğan hükümetleri aracılığıyla uluslararası finans kurumlarının denetiminde devam etmiştir. 1994 krizi sonrasında IMF ile kısa süreli bir anlaşma yapılmıştır. Fakat 1998 Haziran'ın da "18 aylık bir yakın izleme anlaşması" ile IMF ile ilişki tekrar kurulmuştur. Bu ilişkiyi daha sonra 1999, 2002 ve 2005 yılında imzalanan stand-by anlaşmaları izler. 2000 ve 2001 yılında yaşanan ekonomik krizler için IMF çözüm yolu olarak görülmüştür. Ak Parti iktidarı da başa geldikten sonraki 2003-2005 yılları arasında, daha önce imzalanan stand-by anlaşmalarına uygun hareket etmiştir. 2005 yılında IMF ile üç yıllık yeni bir anlaşma imzalanınca, 1998 yılından 2008 yılına kadar IMF programlarıyla yönlendirilmiştir. Dünya Bankası, "Yapısal reform" düzenlemelerinin büyük bölümüne de yardım etmiştir.¹²³

¹²³ Boratav, Türkiye İktisat Tarihi (1908-2008), s. 196-197.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ÖZELLEŞTİRME VE DENİZCİLİK SEKTÖRÜ

4.1. ÖZELLEŞTİRME

Özelleştirme kavramı üzerine tek ve kesin bir tarif olmamakla birlikte geniş ve dar kapsamlı anlamları bulunmaktadır. Geniş anlamda özelleştirme, milli ekonomi içinde devletin ekonomik faaliyetlerinin ve etkinliğinin en aza indirilmesi ya da bütünüyle ortadan kaldırılmasına yönelik uygulamadır. Dar kapsamda özelleştirme ise, kamu mülkiyetindeki sanayi ve hizmet kuruluşlarının özel mülkiyete devredilmesi durumudur. Bir başka ifadeyle, kamu iktisadi teşebbüslerinin (KİT), özel şahıslara satılmasına özelleştirme denir. KİT’lerde mülkiyet devrinin, iki önemli amacı vardır. Birincisi, KİT’leri devletin doğrudan doğruya denetim işletme alanı dışına çıkartmak; ikinci ise, bu kuruluşların bütçeye olan yükünü azaltma hedefidir. Özelleştirme kavramı gerek gelişmiş gerek gelişmekte olan ülkelerin gündemine özellikle 1980 sonrasında girmiştir. Bu konunun, gündeme gelmesinde çeşitli politik, ekonomik, ideolojik nedenler vardır. İngiltere bu durumun en tipik örneğidir. İngilizler KİT’leri hızla özelleştirmiştir. Bu noktada dönemin İngiltere Başbakanı Thatcher’ın kararlı tavrı dikkat çekmiştir.¹²⁴

KİT’lerin özelleştirmesinin başarı ile sonuçlanabilmesi için, bir taraftan ekonominin bütünü ile serbest piyasa ekonomisi düzenine sahip olması ve bu düzenin sağlayacağı olumlu sonuçlardan yararlanabilmesi muhtelif başarı şartlarına bağlıdır. Bu şartları ifade etmek gerekirse:

- a. Özelleştirmenin sebepleri ve amaçları ile ilgili kuruluşların metodları, zamanlaması açık olarak kamuoyuna bildirilmelidir.
- b. Özelleştirilecek kurumun değerlendirilmesi ve fizibilitesi dikkatli ve gerçekçi yapılmalıdır.
- c. Özelleştirme ile ilgili hukuki düzenlemeler, tekrar gözden geçirilerek gerekiyorsa yeniden düzenleme uygulanmalıdır.
- d. Özelleştirme ile ilgili mevzuat yeniden gözden geçirilmelidir.

¹²⁴ Özcan Bolcan, **Ekonomide Özelleştirme**, 1. Basım, İstanbul: Aydınlar Ocağı Yayını, 1990, s.7-8.

- e. KİT'lerin ekonomik ve sosyal fonksiyonları ayırt edilerek satılma işlemi gerçekleşmelidir.
- f. KİT'lerin özelleştirilmesi, basit olarak bir mülkiyet devrinden ibaret değildir. Özelleştirmenin iktisadi, sosyal ve siyasi sonuçları olan bir sistem olarak mütalaa edilmesi gerekmektedir.¹²⁵

1980'li yıllarda özelleştirme kavramsal düzeyde teorik olarak ve uygulamada bir politika aracı olarak ön plana çıkarılması gerek gelişmiş ülkelerde gerekse az gelişmiş ülkelere ilişkin ortak paydayı ortaya koymaya ve kavramsal düzeyde tartışma açmaya yönelmektedir. Ortak payda, özelleştirmeyi bir araç olarak öneren ve kullanan, fakat ideolojik yükü dikkate alındığında bir amaca dönüştüren sermayenin taban yayılması bağlamında yeni liberal akımın yönlendirdiği iktisat politikalarının kriz döneminde somutlaşmış halidir. Çünkü 70'li yılların sonlarına doğru giderek güçlenen ve 80'li yıllarda başta olan yeni liberal akım iktisat politikalarını etkilemiştir. Yeni liberal düşünceye dayalı iktisat politikaları ve özelleştirme ekonominin kriz döneminde yoğunluk kazanmıştır. Krize karşı uygulanan Keynesyen politikaların başarısızlığı ve seksenli yılların sonlarına doğru sosyalist ülkelerde meydana gelen ekonomik, sosyal ve siyasal kriz, özelleştirme düşüncesinin önem kazanmasına yol açmıştır. Krizin oluşturduğu ortak payda etrafında odaklaşan tartışmalar hız kazanmıştır. Özelleştirme olduğu kadar devlet müdahalesi, kamu kesimi, kamu işletmelerini işlev ve performansları ne olmalı gibi sorular örnek verilebilir.¹²⁶

Özelleştirmede temel hedef, hisse senedi satışlarının tabana yayılması ve yerel tasarrufların özelleştirilen varlıkların alımına kanalize edilmesi olmuştur. Hedeflenen amaca ulaşmak için, özelleştirme aşamasında izlenen satış yöntemleri önem kazanmıştır. Hisse senedi sahipliğinin sürekli kılınması genelde ekonomik istikrar ve uygulanan teşvik tedbirlerine sıkıca bağlanmıştır. Özelleştirmede “regülasyon” politikasının açık şekilde netleşmesi, rekabet koşullarının daha iyi işlemesi açısından önemlidir. Özelleştirilen kuruluşların tekel gücü ile özel sektöre devri, devletin düzenleyici olarak müdahale etmesini gerekli kılmıştır. Özellikle tekel fiyatlarının kontrolü için devletçe bazı tedbirler

¹²⁵ Bolcan, Ekonomide Özelleştirme, s.15-16.

¹²⁶ Sinan Sönmez, **Kriz, Devlet Müdahalesi ve Özelleştirme**, Aykut Polatoğlu (Ed.), “Özelleştirme Tartışmaları içinde (37-56)”, İstanbul: Bağlam Yayınları, 1994, s.37

alınmıştır. İngiltere özelleştirme deneyiminde görüldüğü gibi, telekomünikasyon, sanayi ve havaalanları hizmetlerinin özelleştirilmesinde devlet düzenleyici olarak tekel fiyatlarını kontrol etmek adına bağlayıcı fiyat kontrolleri geliştirmiştir. Özellikle devletin fiyat ve standart kontrolü sağlaması için düzenleyici kurumu tesis etmesi, özel tekellerin fiyatlarını düzenlemesi adına Türkiye açısından çok önemlidir.¹²⁷

4.2. TÜRKİYEDE ÖZELLEŞTİRME GİRİŞİMLERİ

Özellikle 1970’li yılların ekonomik krizi dünya kapitalist sisteminde bazı sorunlar ortaya çıkarmıştır. Gelişmiş endüstriler Batı ülkelerinden başlayarak eski Sovyetler Birliği ve bağlı ülkeleri de içine alarak üçüncü dünya ülkelerinin de uygulama alanına girmiştir. Türkiye ise özelleştirme kavramı ile 24 Ocak 1980 kararlarıyla birlikte eğilim göstermeye başlamıştır. 24 Ocak kararlarıyla ithal ikameci politikadan, ihracata yönelik ve rekabete dayalı piyasa ekonomisi modeline geçilmek istenmiştir. Bu yapısal dönüşüm şüphesiz 1970’li yılların özellikle petrol bunalımı ile ağırlaşan sorunlar ile bunların Türkiye’ye yansımaları olmuştur. Ek olarak “Uluslararası Para Fonu” ve “Dünya Bankası” gibi kuruluşların yönlendirici etkisi belirleyici olmuştur. Bu kuruluşlar kredi imkanlarının Türkiye tarafından kullanabilmesini, ülkede, piyasa ekonomisinin kurallarının sağlanması için alınacak tedbirler ile kamu girişimciliği alanının daraltılmasına yönelik politikalara yönlendirmiştir. Özal hükümetinin temel politikasının KİT’lerin özelleştirilmesi olduğu, hükümet programında belirlenmiştir. Bu yönde atılan ilk adım 1984 yılında bazı gelir ortaklığı senetlerinin Boğaziçi köprüsü Keban barajı gibi yerlerin satış uygulamasının başlatılması olmuştur. Uygulama teknik olarak özelleştirme uygulaması olmasa da tasarruf sahiplerinin dikkatlerini ve ilgilerini özelleştirmedeki hisse senedi satışı uygulamaları için yönlendirme isteğinin ifadesi olarak değerlendirilmiştir. Bu senetlere olan ilgi, hisse senedi satışı yoluyla özelleştirmenin uygun bir ortamının varlığı için de bir karine olarak kabul edilmiştir. Maliyetin tabana yayılmasını amaçlansa da belirtilen bu yöntem gelişmiş bir sermaye piyasasının olmayışı nedeniyle başarılı olamayışı TELETAS deneyimi ile ortaya çıkmıştır. Hükümet 1986 yılında “İstanbul Menkul Kıymetler Borsası”nı (İMKB) yeniden faaliyete geçirmiş ve

¹²⁷ Cevat Karataş, Ziya Öniş, **Türkiye’de Özelleştirme**, “Dünyada Özelleştirme Deneyimleri ve Türkiye”, 1.Basım, İstanbul: Yeni Yüzyıl Kitaplığı Yayınları, 1986, s.6-7.

hisse senedi satışı yoluyla özelleştirme ile borsanın da gelişeceğini öngörmeye çalışsa da bu konuda beklenen gelişmeyi sağlayamamıştır. Sonuç olarak hisse senedi yoluyla özelleştirmeden, blok satış yöntemine geçilmiştir.¹²⁸

Türkiye'nin planlı, dengeli kalkınma gayretlerine giriş yılları 1960'lardan itibaren KİT'ler kalkınma ve sanayileşme hamlelerinde büyük rol oynayan kuruluşlar olmuştur. Özelleştirme adı altında tartışılan konu KİT denilen kuruluşların üstündeki devlet etkinliğinin kısmen veya tamamen azaltılması olayıdır. Çünkü, 1970'li yılların ikinci yarısından itibaren dünyanın çeşitli ülkelerinde Kamu işletmelerinin özel kesime devri gündeme gelmiştir. 1974 krizi, petrol fiyatları artışı gibi sebepler dünyada yeni ekonomik sıkıntıları meydana getirdiği gibi, ekonomik hayatta devletin fonksiyonlarının tartışılması konusunu dile getirmiştir. Liberal arz yanlı iktisatçılar, monetaristler devletin ekonomik hayata müdahalesini eleştirmiştir. Diğer yandan da ekonomide özel kesimin payının artırılması gerekliliğini yani devletin ekonomik işlevlerinin azaltılması icap ettiğini savunmuşlardır. Bunlara göre, serbest piyasa uygulanmasında özel işletmeler, devlet işletmelerinden daha etkin çalışırdı. KİT zararları, verimsiz işletmeler sübvansiyona ve borçlanmaya sebep olduğu için, hazinenin yükünü arttırıyordu. Bir de finansman yükü, vergi yetersizliği gibi sebepler de eklenince Merkez Bankası kaynağına başvurulmak zorunda kalınıyordu. Bu görüşlerden yola çıkarak, kamu kesimi finansman yükünü azaltmak, enflasyonla mücadelede yardım ve devlete ek gelir sağlama gibi gerekçelerle KİT'lerin özelleştirilmesi görüşü savunulmuştur. Devletin ekonomiye olan müdahalesini azaltması, girişimciliği teşvik etmesi ve özel mülkiyetin yaygınlaştırılması gibi savunmalar da işin ideolojik ve siyasi savunma yönünü teşkil etmektedir. Gerek dünya ülkelerindeki gelişmeler gerekse Özal Hükümetinin politikaları sonucunda ülkemizde özelleştirme uygulanmaya başladı. KİT'ler daha önceleri 440 sayılı kanuna tabi olarak yönetiliyordu. İlk defa 11.4.1983 tarihinde yürürlüğe giren 60 sayılı KHK ile KİT'lere fiyat serbestliği getirildi. Bununla birlikte aynı kararname çıkartılan 2929 sayılı kanunla düzenlendi. Bu Kanun'un 33.maddesinde serbest fiyat tespiti hususu yer aldı. "29.2 1984 tarih ve 2983 sayılı Tasarrufların Teşviki ve Kamu Yatırımları'nın hızlandırılması

¹²⁸ Şinasi Aksoy, **Türkiye'de Özelleştirme**, Aykut Polatoğlu (Ed.), Özelleştirme Tartışmaları içinde (107-145), İstanbul: Bağlam Yayınları, 1994, s.107-111.

hükümünde kanun” ile KİT’lerin “gelir ortaklığı senedi, hisse senedi, işletme hakkı devri” gibi yollarla ek finansman elde etmelerini sağlayacak düzenlemelere gidildi.¹²⁹

4.3. 24 OCAK KARARLARI VE LİMAN İŞLETMECİLİĞİNDE DEĞİŞİM

1970’lerde yaşanan siyasi olaylardan dolayı yaşanan petrol şoklarına bağlı krizler, küresel ekonomide yerel kalkınma politikalarına önem verilmesine neden olmuştur. Üretimin esnekleşmeye başlaması hem müşteri taleplerini hem de ulus ekonomilerinin değişim yaşamasına neden oldu. Bu noktada Türkiye de dışa açılma konusunda serbestleşme, küresel ekonomiyle bütünleşmeyi sağlamak için muhtelif düzenlemelere gitmişti. 24 Ocak kararları olarak bilinen ihracata dayalı sanayi politikası 1980’den sonra ekonominin temel görüşü olmuştur.¹³⁰

Alınan kararlara göre Türkiye ekonomisi, küresel ekonomiye uyum sağlayabilen piyasa ekonomisi modeline geçmişti. Bundan önceki dönemde, Cumhuriyet’in ilanından 1980’e kadar geçen süre, ithal ikameci sanayileşme politikası uygulanmıştı.¹³¹

Daha önceki dönemlerde oluşturulması gündeme gelse de 24 Ocak kararları ile “serbest bölgeler”¹³² kurulma süreci, tamamlayıcı unsur olarak 15 Haziran 1985 tarihli resmi gazetede yayınlanana kanunla yürürlüğe girmişti. Ticari anlamda Türkiye için büyük önem arz eden serbest bölgelere daha çok yerli sermaye katılım göstermişti.¹³³

1990 yılı dış ticaret verilerine bakıldığında 22,3 milyon dolar olan ithalatın, 12,9 milyon dolar olan ihracatın neredeyse iki katı olduğu görülür. 1980’li yıllarda

¹²⁹ Bolcan, Ekonomide Özelleştirme, s.25-26.

¹³⁰ Ünal Özdemir, Güzin Kantürk Yiğit ve Muhammed Oral “Cumhuriyetten Günümüze Ekonomi Politikaları Bağlamında Türk Dış Politikaları Bağlamında Türk Dış Ticaretinin Gelişimi”, **Doğu Coğrafya Dergisi**, Cilt.21, Sayu.35 (Ağustos 2016), s.161.

¹³¹ Sabriye Kundak, “Türkiye’de İmalat Sanayinin İthalata Bağımlılığının Analizi”, **Doktora Tezi**, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015, s.76.

¹³² “Serbest Bölgeler: Bir ülkenin ulusal egemenlik sınırları içinde bulunmakla birlikte, gümrük sınırları dışında kalan, ülkede geçerli olan dış ticaret ile diğer mali ve iktisadi alanlara yönelik devlet düzenlemelerinin tamamen ortadan kaldırıldığı veya kısmen uygulandığı bölgeler.” Serbest bölgeler, bölgedeki ticari ve sınai faaliyetlerin özelliklerine göre, çeşitli şekillerde gruplandırılabilir;

a-Serbest Ticaret Bölgeleri; Genellikle bir liman içinde ve yakınında serbest ticaret yapılmasına izin verilen belli sahalardır. Bu bölgede mallar gümrüksüz ithal edilebilmekte ve belirli süreler için depolanabilmektedir. b- Serbest Üretim Bölgesi: İhracata yönelik montaj ve hafif imalat sanayii üretiminin gerçekleştiği bölgelerdir. c-Serbest Limanlar; ülkenin belli bir limanının ithalat, ihracat, transit ticareti, taşımacılık ve reeksport açısından serbest hale getirilmesidir. (Bkz: **Ansiklopedik Ekonomi Sözlüğü**, “Serbest Bölgeler”, İstanbul: Dünya Basımevi, 1995, s.292.

¹³³ İlhan Tekeli, “Sanayi Toplumu İçin Sanayi Yazıları”, 1.Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2010, s.127.

küreselleşmeyle başlayan ekonomilerdeki değişimin yansıması Türkiye için 24 Ocak kararları olmuştur. Serbestleşmeye başlayan dış ticarete, yabancı sermayenin yatırım yapması kolaylaşmıştır. Amaçlanan ihracata dayalı büyüme modeliyle, yabancı sermaye ve sanayi yatırımları artış gösterince sanayi sektörünün ihracattaki payı artış göstermiştir.¹³⁴ (Bkz:Tablo 3)

Tablo 3
1980-1990 Yılları Verilen Dış Ticaret Verileri

Yıl	İhracat (Bin %)	İthalat (Bin \$)	Dış Ticaret Dengesi (Bin \$)	Dış Ticaret Hacmi (Bin \$)	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%)
1980	2.190.122	7.909.364	-4.999.242	10.819.486	36,8
1981	4.702.934	8.933.374	-4.230.439	13.636.308	52,6
1982	5.745.973	8.842.665	-3.096.692	14.588.639	65,0
1983	5.727.834	9.235.002	-3.507.168	14.962.836	62,0
1984	7.133.604	10.757.032	-3.623.429	17.890.636	66,3
1985	7.958.010	11.343.576	-3.385.367	19.301.386	70,2
1986	7.456.726	11.104.771	-3.648.046	18.561.497	67,1
1987	10.190.049	14.157.807	-3.967.757	24.347.856	72,0
1988	11.662.024	14.335.398	-2.673.374	25.997.422	81,4
1989	11.624.692	15.792.143	-4.167.451	27.416.835	73,6
1990	12.959.288	22.302.126	-9.342.838	35.261.413	58,1

Kaynak: TÜİK, Dış Ticaret İstatistikleri, 2015

4.4. LİMAN İŞLETMECİLİĞİNDE SERBEST BÖLGE UYGULAMASININ GELİŞİMİ

Türkiye’de 1927 yılından itibaren serbest bölge ile ilgili çıkarılmış kanun ve tüzüklerin hiçbirisi tam anlamıyla uygulamaya konulmamıştır. 24 Ocak kararlarına kadar birçok defa gündeme gelse de birkaç deneme haricinde sürekliliği olmamıştır.¹³⁵

¹³⁴ Gökhan Öztan, “Türkiye’de Tarım Sektörü’nde Yapısal Dönüşüm Ve Teknoloji Kullanımının Rolü”, Boğaziçi Üniversitesi, 2013, s.26.

¹³⁵ Engin Erdoğan, “Serbest Bölgeler ve Türkiye’de Bir Model Denemesi”, **Anadolu Üniversitesi SBE**, 1985, s.101.

Türkiye’de çıkarılan ilk serbest bölge kanunu, 22 Haziran 1927 tarihinde kabul edilen, 19 Temmuz 1927 tarihli ve 637 sayılı resmi gazete ile yürürlüğe giren 1132 sayılı “*Serbest Mıntika Hakkında*” Kanundur.¹³⁶

Bu kanun ile İstanbul sınırları içinde veyahut yakınlarında serbest bölge kurulması için hükümete yetki verilmişti. Daha sonra Türkiye Cumhuriyeti ile “Ford Motor Şirketi” arasında sözleşme imzalandı. Ford şirketi anlaşmanın muhteviyatına göre Tophanede yer alan bir bölge “otomobil, kamyon ve traktör montajı” yapmak üzere serbest bölge olarak ayrılmıştı. Fakat 1929 Ekonomik krizin yaygınlaşması, Ford Şirketi’nin bu planlarını geçersiz hale getirdi. Çünkü krizden etkilenen şirket, üretimi azaltmasına bağlı olarak işçi çıkarmak durumunda kaldı. Bu nedenle Türkiye’deki üretime dönük ilk serbest bölge deneyimi başarısızlıkla sonuçlanmış oldu. 1946 yılının Mayıs ayında kabul edilen yasaya göre Şark halı ve kilimleriyle hayvan postlarının ihracatı için alınan karar, serbest bölge uygulamasının ikinci denemesi olmuştur. Bu yasaya göre ürünler Eminönü’nde bulunan antrepoda depolanacak, sonrasında tekrar ihraç edilecekti. İşlerlik kazandırılmayan yasadan olumsuz sonuç alındı. Tarihler 1953 yılının Aralık ayını gösterdiğinde bir kez daha “serbest bölgeler kanunu” kabul edildi. Yasayı daha uygun hale getirilebilmek adına 1956 yılında serbest bölge düzenlemesi çıkarıldı. TCDD 1957 yılında, 4600 m² lik alanı serbest bölge olarak işletmeye açtı. İlk aşamada 2000 ton krom madeni ihraç edilmek üzere bölgeye alındı. Bu girişimden bir süre sonra İskenderun serbest bölgesi de kapatıldı. Mecliste yoğun muhalefet olduğu için serbest bölgeyle ilgili yapılmak istenen yasalar konusunda geçer karar alınamadı.¹³⁷

Serbest bölgeler konusunun yeniden gündeme gelmesi 24 Ocak 1980 kararları ile Türkiye’nin ekonomik politikasında IMF reçeteleri doğrultusunda yapılan radikal düzenlemelerle yakından ilişkilidir. 24 Ocak 1980’de alınan kararlar bir başlangıç olduğu için aşama aşama bütünlük kazanmıştır. 24 Ocak kararlarına, 1 Temmuz 1980’de uygulamaya konulan faiz kararnamesini, 12 Eylül 1980 askeri müdahalesini, 1 Mayıs 1981’de günlük döviz kuru uygulamasına geçilmesini eklemek gerekir. Bu kararların özelliklerini, piyasa güçlerinin egemenliğinin savunularak tüm fiyat denetimlerinin kaldırılması, faiz oranlarının yükseltilerek, serbest bırakılması, Türk parasının değerinin

¹³⁶ Resmi Gazete, “Serbest Mıntika”, 19 Temmuz 1927, No. 637.

¹³⁷ Cem Alpar, *Dünyada ve Türkiye’de Serbest Bölgeler*, 1. Basım, Ankara: Dost Kitapevi Yayınları, 1985, s. 49-50.

önce büyük bir devaülasyon ile daha sonra günlük kur saptamalarıyla kapatılması gerekeceği düşüncesiyle kamu sosyal harcamaların kısılması kamu faaliyet alanının daraltılması tüm sübvansiyonların kaldırılması sayılabilir. Alınan kararlara bakıldığında Türkiye monetarist ve arz ekonomisi yaklaşımlarını uygulamaya geçmiştir. Böylece ekonomi dışa açılmış, iç ekonomideki kaynak dağılımı ve gelir bölüşümünü dünya fiyatlarına bırakmıştır. Serbest Bölgeler de 1981 yılı ortalarında böyle bir ekonomi politikanın tamamlayıcı olarak yeniden gündeme gelmiştir.¹³⁸

14 Ekim 1983 tarihinde Serbest Bölgeler Teşkilatı hakkında Kanun Hükmünde Kararname (KHK) yayımlandı. Bu KHK'ya göre Başbakanlığa bağlı Serbest Bölgeler Müdürlüğü kuruldu. Ayrıca kalkınma planı dahilinde 1984 yılı icra planına serbest bölgelerin eklenmesi ibaresi konuldu. Bakanlar Kurulunca çıkarılan “83/7285 sayılı kararname” ile Mersin ve Antalya limanları serbest bölge olarak belirlendi. 4 Mayıs 1984 tarihinde 151 sayılı KHK ya bağlı teşkil edilmiş bulunan Serbest Bölgeler Yüksek Kurulu toplanarak aşağıda yazan kararları aldı.

- Antalya ve Mersin serbest bölgelerinin hudutlarının tespiti ve alt yapı inşaatının başlaması,
- Serbest bölge işletmesinin sadece %25-30 oranında kamu iştiraki olan özel ağırlıklı bir anonim şirket tarafından üstlenilmesi ve şirkete tanınan imtiyaz karşılığı, şirketten belirli bir kira ücreti tahsil edilmesi,
- Adana/Yumurtalık ve İzmir/Nemrut körfezi serbest bölgelerinin kurulması için, gerekli fizibilite etütlerinin yapılması.

18 Haziran 1984 tarihinde yayınlanan 223 sayılı KHK ile serbest bölgeler teşkilatı DPT'ye bağlandı. Serbest Bölgeler Başkanlığı, Kasım 1984 tarihinde yeni serbest bölgeler kanununun hazırlanması için Serbest Bölgeler Özel İhtisas Komisyonunu toplantıya çağırdı. Komisyon yasa tasarısı üzerindeki çalışmalarını Ocak 1985 tarihinde tamamlayarak Başbakanlığa sundu. Tasarının hazırlanmasında, serbest bölgenin yönetimi ve işletilmesi, serbest bölgeye giren çıkan mallar ile serbest bölgede üretilen malların tabi olacağı esaslar, bölgenin çalışma şartları ve sosyal güvenlik hakları, serbest bölgede yer alacak teşvikler, serbest bölgenin finansmanı, serbest bölgede kambiyo, sigortacılık ve

¹³⁸ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, **Dünyada ve Türkiye’de Serbest Üretim Bölgelerinin Doğuş ve Dönüşümü**, Ankara: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1987, s.103.

bankacılık hizmetleri, serbest bölgenin korunması, gözetimi ve denetimi gibi konular esas alınmıştı. Daha sonra Başbakanlık'ta incelemeye alınan Serbest Bölgeler Yasası gerekli düzenlenmeler yapıldıktan sonra 6 Haziran 1985 tarih ve 3218 sayılı yasa ile 15 Haziran 1985 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girdi.¹³⁹

Türkiye'nin ticaret açığını kapayacak 3 önemli kaynak vardır. Bunlar dış kredi, ihracat ve yurt dışındaki işçilerin elde ettikleri gelirlerden Türkiye'ye yaptıkları transferlerdir. Verilen bütün teşviklere rağmen ihracatta beklenen büyük sıçrama gözlemlenmemiştir. Çünkü bu ekonominin üretim kapasitesiyle sınırlıdır. İlave yatırımların yapılmadığı bir ortamda ihracat artışı ancak iç talebin kısılması ile karşılanabilir. 24 Ocak kararlarının asıl amaçlarından biri budur. Diğer yandan dış kredi yardımı bu açığın kapatılmasında başvurulabilecek en önemli kaynaktır. 1980-1984 yılları arasında Türkiye'nin toplam birikmiş kısa, orta, uzun vadeli borçları 1980 yılında 15 milyar dolar iken 1984 yılında 20 milyar dolara yükselmiştir. Borç bilançosu içinde kısa vadeli borçların 2,4 milyardan 4,6 milyara çıkması dikkat çekmiştir. Türkiye'nin dövizle ödenecek dış borçlarının taksit ve faizlerine bakıldığında, 1990'a kadar 12 milyarın altına düşmediği görülür. 24 Ocak modelinde serbest bölgeler gerek ithalatı ve gerekse dış borç ödemelerini finanse edecek yeni bir ek döviz kazanma şekli olarak düşünülmüştü. Döviz kazanma faktörü ön plana çıkınca daha çok bu özellik dikkat çekmiştir. Başlangıçta serbest bölgeler kurulmasına karar verilmiş ve bölge alanlarının yerleri belirlendiği halde gerek mikro gerek makro açıdan fayda/maliyet analizi yapılmamıştır. Daha sonra bu konuda eleştiriler gelmesi üzerine DPT, Serbest Bölgeler Başkanlığı, gerekli incelemeleri yaparak yatırımın karlı olduğunu açıklamıştır. Bununla ilgili DPT'nin yaptığı fizibilite etütlerinin sonuçları kamuoyu ile paylaşılmamıştır.¹⁴⁰

4.5. KALKINMA PLANLARINDA LİMAN İŞLETMECİLİĞİ (1979-2018)

“Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planından” (1979-1983) günümüze gelen “Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planına” (2014-2018) kadar yapılan uygulamalarda 24 Ocak kararlarının etkileri görüldü. Özellikle dönemin hükümetleri bu kararları uygulamada etkili oldu. 1975 yılının 15 Ocak günü yürürlüğe giren “7/9245 sayılı” “Türk

¹³⁹ Alpar, s. 53-54.

¹⁴⁰ Akpar, s. 55-56.

Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayiini Teşvik ve Geliştirme Politikaları Esasları” konulu Bakanlar kurulu kararı, 1976 ve 1977 yıllarında bütçe kanunu ile yürürlüğe konan “Gemi İnşa, Gemi Satın alma ve Tersane Kurma ve Geliştirme Fonu” gibi düzenlemeler; engelleyici nitelikteki formalitelerin azaltılmasını veya ortadan kaldırılmasını sağladı. Üçüncü plan döneminde azaltılan ya da kaldırılan formalitelerle birlikte vergi iadesinin sağlanması, gemi yapım sanayiinin dış satın satıma yönelmesi konusunda olumlu sonuç doğurdu. 1976 ve 1977 mali yıllarında, Bütçe Kanunu ile yürürlüğe konulan “Gemi inşa, Satın alma ve Tersane Kurma ve Geliştirme Fonu” ile 250 milyon lira ayrıldı. “Denizcilik Bankası TAO” vasıtasıyla kullanılan fon, Merkez Bankası orta vadeli kredi sistemiyle yılda yaklaşık 1 milyar liralık kredi desteği sunuldu. Kapasitenin arttırılması konusunda Denizcilik Bankasına bağlı “Pendik tersanesinin” yapımına başlanması önemli bir olaydı.¹⁴¹

Sanayisi gelişmiş ülkeler ile petrol üreticisi ülkeler arasında stratejik bir konuma sahip olma özelliği deniz taşımacılığının önemi artmıştır. Bu nedenle deniz ticaret filosunun eksikleri hızlı bir şekilde giderilecek ve beşinci plan dönemi sonunda kapasitesinin 6,2 DWT’ye çıkarılması hedeflendi. Limanlardaki eksiklerin tamamlanması ve modernize çalışmalarının 1984 yılına kadar bitirilmesi için çalışmalar başladı. Marmara bölgesinde serbest ticarete uygun liman ihtiyacını karşılayacak yatırımlara dönem içinde başlanma kararı alınmıştır. Uluslararası taşımacılıkla bağlantılı konteyner terminallerinin yapımını sağlayacak projeler hızlı şekilde hayata geçirilecektir. Kamu ve özel kesimin birlikte yapacağı yatırımlar sonucu beşinci plan dönemi sonunda Türk deniz ticaret filosu 6,2 milyon tona ulaşacaktır.¹⁴² (Bkz: Tablo 4)

¹⁴¹ TCCBSBB, “Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)”, www.sbb.gov.tr (26 Aralık 2019), s.638,639.

¹⁴² TCCBSBB, “Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)”, www.sbb.gov.tr (28 Aralık 2019), s. 115, Tablo:78.

Tablo 4

Türk Deniz Ticaret Filosunda Gelişmeler

	1983	1989	(Birim: DW Ton) Yıllık Ortalama Yüzde Değişim
Yük	2.095.098	3.400.000	8,4
Tanker	2.325.176	2.770.000	3,0
Ro/Ro	12,197	30.000	16,2
Yolcu Gemisi	15.968	22.500	5,9
TOPLAM	4.448.439	6.222.500	5,8

Kaynak: Strateji Bütçe Başkanlığı, Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Aralık 2019, s.115.

Deniz ticaret filosu beşinci plan döneminde 5 milyon DWT'ye ulaştınca, altıncı plan dönemi sonunda 6,5 milyon DWT olması hedeflenmiştir. Uygulanan plan döneminde yurtiçi yük taşımalarında yılda ortalama %8,1 artış beklenirken, yurtdışı yük taşımacılığında artışın %4,8 olması beklenmektedir. Dönem sonunda 130 milyon tona ulaşması beklenen yükleme boşaltma faaliyetlerinin, 80 milyonluk tonunu dış ticaret ve transit taşımaları oluşturacağı planlanmıştır.¹⁴³

Yedinci plan döneminde deniz ticaret filosu taşıma kapasitesinin yenilenmesiyle birlikte 13 milyon DWT'ye ulaşılması hedeflenmiştir. Bu dönemde limanlardaki konteyner trafiği artış gösterdi. 1989 yılı sonuna gelindiğinde 267.000 olan konteyner sayısı, 1994 yılı sonunda 487.000'e ulaştı. Artan konteyner trafiğinden dolayı, Derince ve İskenderun limanları başta olmak üzere, konteyner terminali yatırımlarının gerçekleşmesi amaçlanmıştır. Dönem sonunda limanlardaki konteyner trafiğinin adet olarak milyonu aşması beklenir.¹⁴⁴

¹⁴³ TCCBSBB, "Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994), www.sbb.gov.tr," (28 Aralık 2019), s.251, s.273.

¹⁴⁴ TCCBSBB, "Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, (1996-2000)", www.sbb.gov.tr," (28 Aralık 2019), s.145, s.148, s.149, Tablo: 32

Tablo 5

Ulaştırma Sektörü Yolcu Taşımalarında Gelişmeler

Alt Sektör	1989 Gerçekleşme	1994 Gerçek. Tahmini	1995 Tahmin	2000 Tahmin	Yıllık Ortalama Artış (%) VI.Plan Dön. VII.Plan Dön	
YURTIÇİ						
Karayolu+	98.270	127.948	138.000	199.000	5,4	7,6
Demiryolu	3.648	3.881	4.000	5.100	1,2	5,0
Denizyolu*	167	50	60	60	-21,4	0,0
Havayolu*	1.087	2.278	2.536	4.235	15,9	10,8
TOPLAM	103.172	134.157	144.596	208.395	5,4	7,6
Yurtdışı						
Denizyolu*	64	190	210	300	24,3	7,4
Havayolu*	3.959	6.885	7.747	13.238	11,6	11,3
TOPLAM	4.023	7.045	13.538	11,9	11,9	11,2

Kaynak: Strateji Bütçe Başkanlığı, Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Aralık 2019, s.149.

+ Yalnız Devlet Yollarındaki Taşımlar * Yalnız Kamu Sektörünce Yapılan Taşımlar

“Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğünün” işlettiği kamu limanlarından yedi tanesinin işletme hakkı özel sektöre devredildi. Deniz ticaret filosunun yük taşıma kapasitesi, 300 GRT’nin üzerindeki gemilerde 9.552 DWT’den 12 milyon DWT’ye ulaştı. 1999 yılı sonundaysa 10.444 DWT’ye geriledi. Filoların, uluslararası teknolojik gelişmelere uygun gemilerle donatılması konusunda yeterli gelişme sağlanamadı. Deniz ticaret filosunun dış ticaret taşımalarından aldığı pay 1995 yılında %30’a düştü. 2000 yılına gelindiğinde bu payın %32 olması bekleniyor. Uluslararası deniz ticaretinde stratejik yeri olan Türkiye’nin, 21. yüzyılın taşıma tercihi olacağı tahmin edilen kombine taşımacılığının alt yapı yönünden etkileyeceği düşünülüyor. 2000 yılı içerisinde bitmesi beklenen “Ulusal Limanlar Master Planı” sonuçları da göz önünde bulundurularak dış ticaret yüklerinin elleçlenmesine uygun hizmet verebilecek şekilde geliştirilmesi, amaçlanır. Limanlar dünya ulaşım yolları ağı içinde odak noktası oluşturacak biçimde büyüklük, yönetim biçimi, hizmet anlayışı gibi ölçütler bakımından yeniden yapılanacaktır. Limanların, Avrupa birliği ve diğer uluslararası limancılık

yönetimiyle uyumlu bir işletme politikası esaslarını gözeterek çalışması hedeflenecektir. Limanlardaki konteyner elleçlemesinin 1.900.000 TEU'ya (Twenty-foot Equivalent Unit) ulaşması bekleniyor. Artan konteyner trafiğine bağlı, yap işlet devret yöntemiyle “Kuzey Marmara Limanı ve İzmir Limanı Tarama ve Tevsii Projeleri” gerçekleştirecektir. İnşaatına başlanması planlanan Derince konteyner limanı ile Kuzey Ege liman etüdü de sonuçlandırılması beklenen planların içinde yer alır.¹⁴⁵ (Bkz: Tablo 5)

Limanlar gelişim kararlarının istikrarlı veriler dahilinde hesaplanması için 2001 yılında limanlar ana planı tamamlanacaktır 2001 krizi ve bayraktan kaçış nedeniyle olumsuz etkilenen deniz ticaretinin 2005 dünya sıralamasında 24.sıraya gerilediği görülmüştür. Sekizinci plan dönemi sonunda limanlardaki konteyner elleçlemesi 2,3 milyon TEU olarak gerçekleşti. Deniz emniyetinin güçlendirilmesi konusunda İspanya ile ortaklaşa yürütülen çalışmalar tamamlandı. Başta “İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi” olmak üzere birçok limanın kapasitesinin artırılması hedeflenmiştir. Bu kapsamda Doğu Akdeniz’in önemli bir lojistik merkezi olması amaçlanmıştır.¹⁴⁶

Dokuzuncu kalkınma planı döneminde limanlarda yapılan toplam elleçleme miktarı yıllık ortalama %8 artış gösterdi. Konteyner elleçleme miktarında da yıllık ortalama artış %11 oldu. Türk bayraklı deniz ticaret filosu 2012 yılı sonunda 10,3 milyon DWT'ye ulaştı. Bu artış ile Türkiye, dünya filoları arasında 25. sırada kendine yer buldu. Deniz yolu ile gerçekleştirilen dış ticaret taşımlarında aynı artış görülmedi. 2006 yılında Türk bayraklı filoların dış ticaret taşımalarının oranı %21'den, 2012 yılında %14'e düştü. İhracat hedefine ulaşmanın teminatı olarak tanımlanan hedefler doğrultusunda liman kapasiteleri hayata geçirilecektir. Limanların ulaşım ağı konusunda gelişmesi için demiryolu ve karayolu bağlantıları tamamlanacaktır. Deniz emniyetini geliştirmek adına acil müdahale merkezi ile bağlantılı gemi trafik yönetim sistemi tamamlanacaktır Liman yönetiminde dağınıklığın giderilmesi için kamu tarafından belirlenecek politikalar doğrultusunda ihtiyaçlar giderilecektir. Dış ticaret taşımlarının Türk bayraklı gemilerle

¹⁴⁵ TCCBSBB, “Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005), www.sbb.gov.tr,” (5 Ocak 2020), s.157, s.158.

¹⁴⁶ TCCBSBB, “Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)”, (5 Ocak 2020), s.27, s.71.

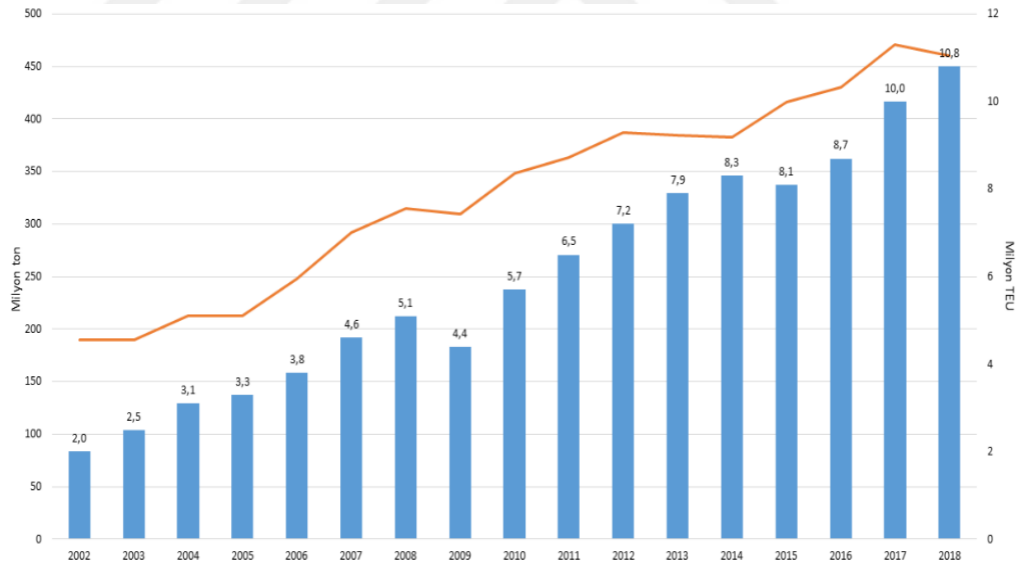
yapılabilmesi için filoların geliştirilmesi ve Türk bayrağının tercih edilmesi sağlanır.¹⁴⁷
(Bkz: Tablo 6)

Tablo 6
Lojistik ve Ulaştırmada Gelişmeler ve Hedefler

Denizyolu	2006	2012	2013	2014	2014-2018*
Konteyner (Milyon TEU)	3,9	7,2	8,1	13,8	11,2
Yükleme-Boşaltma (Milyon Ton)	248	388	418	615	8,0
Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosu (Milyon DWT)	7,3	10,3	11,0	14,0	4,9

Kaynak: 2006 ve 2012 yılı verileri Ulaştırma Haberleşme Bakanlığı ve TÜİK'e aittir. 2013 ve 2018 yılı verileri Onuncu Kalkınma Planı tahminleridir.

(*) 2014-2018 dönemi yıllık ortalama değişimi göstermektedir.



Şekil 1: Denizyolu Ulaştırması

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Küresel ticarete toparlanmanın zayıf seyretmesine rağmen Türkiye'de elleçlenen yük hacminde artış devam etmiştir. 2018 yılında gerçekleşen toplam yük elleçlemesi 460 milyon tondur. Konteyner elleçlemesi ise önceki yıla göre % 8,3

¹⁴⁷ TCCBSBB, "Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018), www.sbb.gov.tr," (6 Ocak 2020), s.108, s.109, s.111, Tablo:27.

artarak 10,8 milyon TEU'ya (20 fit konteyner eşdeğer birimi) ulaşmıştır.¹⁴⁸ (Bkz: Şekil 1)

4.5.1. 2000 Sonrası Yük Trafikindeki Gelişmeler (2000-2010)

Deniz taşımacılık sektörü dünyadaki mal değişimlerinden ve ülkenin dış ticari hacmindeki artış ve azalışlarından etkilenen bir sektördür. 1995-2004 yıllı dış ticaret hacmi yollar itibariyle, 2004 yılı dış ticaret hacmi 173,621,274 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Deniz yolu taşımacılığı toplam hacmin 151,7 milyon tonunu karşılamıştır. Geriye kalan miktarda kara, deniz, demir ve hava yoluyla taşınmıştır.¹⁴⁹

Tablo 7
Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları (%)

Yıl	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
1995	91,1	0,8	7,7	0,2	0,2
1996	84,8	0,3	11,4	0,8	2,1
1997	85,5	0,3	12,5	0,4	1,3
1998	88,1	0,6	9,1	0,3	2
1999	88,9	0,5	8,7	0,2	1,8
2000	88,6	0,5	8,6	0,2	52,1
2001	87	0,6	10,6	0,2	1,6
2002	87,3	0,7	9,7	0,2	2,1
2003	87,6	0,8	10,5	0,1	1
2004	87,4	0,1	10,3	0,1	1

Kaynak: Devlet İstatistik Enstitüsü

2004 yılı toplam ithalat ve ihracat oranı incelendiğinde taşımacılığın büyük çoğunluğunun deniz yolu ile yapıldığı görülür. 60,2 milyon tonluk toplam ihracatın %78'i ve 113,4'luk toplam ithalatın %92,3'ü deniz yoluyla taşınmıştır. (Bkz: Tablo 8)

¹⁴⁸ TCCBSBB, "Denizyolu Ulaştırması, (2002-2018)", <http://www.sbb.gov.tr/ulastirma-gostergeleri/> (7 Ocak 2020).

¹⁴⁹ Deniz Ticaret Odası Deniz Sektör Raporu 2004, İstanbul, 2004, s. 72.

Tablo 8**2004 Yılı İthalat/İhracat Taşımları (Ton)**

Dış Ticaret	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer	Toplam
İhracat	47,058,194	795,973	12,212,365	139,125	14,944	60,220,603
İthalat	104,697,120	1,255,727	5,715,149	102,386	1,630,287	113,400,671
Toplam	151,755,314	2,051,701	17,927,515	241,511	1,645,231	173,621,273

Kaynak: Devlet İstatistik Enstitüsü

Kabotaj taşımaları, “Kabotaj kanunu icabı Türkiye’ye ait liman ve iskelelerden yüklenen ve boşaltılan malların Türk gemileri aracılığı ile denizyolu üzerinden taşınmasına denir.” Tablo 9 verilerine göre 2004 yılında kabotaj yüklemeleri 14,539,714 tondur. Boşaltma ise 14,678,638 ton olarak gerçekleşmiştir. 2004 yılı itibariyle kabotaj taşımacılığının canlandırılması ve rekabet şartlarının düzenlenmesi için liman ücretlerinde indirimine gidilmiştir. Buna ek olarak 1 Temmuz 2003 tarihli, “2003/5868 sayılı Bakanlar kurulu kararı” ve 31 Aralık 2003 tarih ve “2533 sayılı resmi gazete’de yayımlanan 6 seri nolu Özel Tüketim vergisi” gereğince, Milli Sicil’e ve Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne kayıtlı, kabotaj hattına özgü yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatlarla, hizmet ve balıkçı gemilerine, teknik özellikleri tespit edilerek ve bu akaryakıtı kullanacak geminin jurnaline işlemek koşuluyla verilecek akaryakıtlarda özel tüketim vergisi sıfıra indirilmiştir. 2004 yılının başından itibaren uygulanmaya başlanan bu karar ile var olan vergi indirilince başta kabotaj yük taşımacılığı olmak üzere yük ve yolcu taşımacılığının da payı yükselmiştir.¹⁵⁰ (Bkz: Tablo 9)

Tablo 9**Kabotaj Taşımacılığı (Ton)**

	2000	2001	2004
Yükleme	16,480,210	13,647,620	14,539,714
Boşaltma	20,847,595	12,633,778	14,678,638

Kaynak: Denizlik Müsteşarlığı Liman Sayfası

¹⁵⁰ A.g.e., s. 73.

Ülke limanlarından yüklenen ve boşaltılan ithalat ve ihracat yüklerine ek olarak uluslararası taşımalar, başka ülkelere ait transit yükleri de taşıma özelliğine sahiptir. Dış ticaret verileri ile ilgili tablo incelendiğinde, Türkiye'nin 2004 yılında toplam ithalat ve ihracat işlemleri artış göstermiştir. Bu işlemlerde Türk bayraklı gemiler yerine yabancı bayraklı gemilerin çoğunluğu dikkat çekmiştir. Türk bayraklı gemilerin oranı son on yılın en düşük yüzdesi %23 olmuştur.¹⁵¹ (Bkz: Tablo 10)

Tablo 10

Denizyolu Türk Bayraklı Taşımaların Gelişimi (Mt/1995-2004)

Yıllar	Toplam	İhracat	İthalat	T/B Taşıma Miktarı	T/B %	T/Y %
1995	84,181,116	20,174,562	64,006,554	35,157,163	41,8	58,2
1996	91,680,312	18,846,074	72,834,078	36,057,96,7	39,3	60,7
1997	112,373,431	37,009,695	75,363,736	32,395,901	29,3	70,7
1998	104,076,233	24,773,274	79,302,959	33,856,861	32,5	67,5
1999	110,901,420	32,923,267	77,978,153	31,792,427	28,7	71,3
2000	118,248,056	32,291,101	85,956,955	36,082,371	30,5	69,5
2001	113,414,358	40,633,756	72,780,602	35,196,754	31	69
2002	125,244,852	39,065,012	86,179,590	41,178,590	32,9	67,1
2003	140,150,438	41,476,801	98,673,637	39,745,04	24,8	75,2
2004	151,755,314	47,058,194	104,697,120	34,918,160	23,0	77,0

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı (1995-2001), Devlet İstatistik Enstitüsü (2002-2004)

1995-2004 yılları arasını kapsayan Türk ve yabancı payları istatistikleri incelendiğinde Türk bayraklı gemilerin ithalat ve ihracat oranının azaldığı görülür. Örnek olarak vermek gerekirse 1995 yılında Türk bayraklı gemilerin ihracat hacmi 7,9 milyon tondan, 2004 yılında 8,4 milyon çıkmıştır. İthalat ise aynı dönemde 27,1 milyon tondan, 26,4 milyon tona düşmüştür. Yabancı bayraklı gemiler açısından ise ciddi artış vardır. 1995-2004 arası ihracat 12,4 milyon tondan 38,5 milyon tona, ithalatta 36,6 milyon tondan 78,2 milyon tona yükselmiştir. 2004 yılı verileri 2003 yılı kıyaslandığında ihracat %5,6, ithalat ise %5 oranında azalmıştır. Türk bayraklı gemilerin toplam dış ticaretteki

¹⁵¹ A.g.e., s. 74.

payı 2003 yılına göre 2004 için %18 oranında azalma göstermiştir. Yabancı bayraklı gemiler aynı yıllar için %18 artış olmuştur.¹⁵² (Bkz: Tablo 10)

Tablo 11

Denizyoluyla En Fazla İhracat-İthalat Yapılan Ülkeler (Ton)

	Ülkeler	İhracat 2003	İhracat 2004		Ülkeler	İthalat 2003	İthalat 2004
1	İtalya	6,702,760	7,842,449	1	Rusya	20,085,154	24,793,147
2	A.B.D.	4,256,481	4,407,235	2	Ukrayna	6,797,756	8,194,446
3	İspanya	4,255,481	3,528,852	3	İran	7,008,491	5,125,291
4	İsrail	2,155,822	2,013,425	4	A.B.D.	6,289,554	5,125,291
5	B.A.E.	1,439,956	1,818,066	5	Libya	4,730,689	5,139,672
6	İngiltere	1,373,840	1,524,796	6	Romanya	3,286,553	3,316,996
7	Çin	1,534,568	1,818,066	7	S.Arabistan	3,286,553	2,601,996
8	Almanya	-	926,662	8	Çin	-	2,262,149
9	Rusya	-	790,569	9	Brezilya	2,401,988	1,926,970
10	Portekiz	-	720,798	10	İtalya	-	1,898,345
	Diğerleri	21,292,461	22,393,554		Diğerleri	38,691,344	44,021,781
	Toplam	41,476,801	47,058,194		Toplam	98,867,636	104,697,120

Kaynak: Devlet İstatistik Enstitüsü

2004 yılında en fazla ihracat yapılan ülke %16, 7 ile İtalya olmuştur. İtalya'yı %9,4 ile A.B.D ve %7,5 ile İspanya izlemiştir. İthalat yapılan ülkelere bakıldığında ilk sırayı %23,7 ile Rusya almıştır. %7,8 ile Rusya ikinci, İran da %5,2 ile üçüncü olmuştur.¹⁵³ (Bkz: Tablo 11)

Türk deniz ticaret filosunun sayı, DWT ve GRT değişimleri ve dünya sıralaması ile ilgili veriler tabloda verilmiştir. 1980 yılında 2,0 milyon DWT olan filo sayısı yirmi yılda 3,7 kat artarak 9,4 milyon ton olmuştur. 2001 yılından itibaren azalma göstererek 7,5 milyona gerilemiştir. 2000 yılı itibariyle Türk filolarındaki gemilerin yabancı bayrağa geçişi başlamış ve 2008 yılına gelindiğinde yabancı bayraklı gemi tonajı 6,6 milyon DWT'ye çıkmıştır. Ocak 2008 itibariyle 1000 GRT ve üzerindeki Türk armatörlerin

¹⁵² A.g.e., s. 75.

¹⁵³ A.g.e., s. 77.

yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerin toplam tonajı 13 milyon tona ulaşmıştır. ¹⁵⁴ (Bkz: Tablo 12)

Tablo 12
Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi (1980-2008)

Yıllar	Gemi Sayısı	DWT 1000	Değişim %	GRT 1000	Değişim %	Dünya Sıra
1980	-	2,032	-	-	-	35
1981	-	2,696	17,5	-	-	34
1982	6,75	4,105	74,7	2,440	-	32
1983	726	4,855	18,3	2,890	18,4	27
1984	780	6,051	24,6	3,509	21,4	25
1985	802	5,802	-4,1	3,445	-1,8	24
1986	835	5,324	-9,8	3,182	-7,6	24
1987	821	5,240	0,1	3,172	-0,3	25
1988	830	4,911	-6,3	2,943	-7,2	24
1989	839	5,123	4,3	3,048	3,6	28
1990	868	5,639	10,1	3,356	10,1	28
1991	899	5,968	5,8	3,575	6,5	23
1992	954	6,503	9	3,887	8,7	22
1993	1012	8,255	26,9	4,843	24,6	23
1994	1050	8,545	3,5	5,093	5,2	19
1995	1143	10,310	20,7	6,239	22,5	17
1996	1179	10,893	5,6	6,622	6,1	16
1997	1197	10,563	-3	6,525	-1,5	17
1998	1204	9,760	-7,6	6,463	-1	17
1999	1242	10,322	5,8	6,778	4,9	18
2000	1270	9,489	9	6,044	-10,8	18
2001	1261	9,307	-1,9	6,002	-0,7	20
2002	1185	8,666	-6,9	5,736	-4,4	19
2003	1152	7,627	-12	5,113	-10,9	20
2004	1209	7,055	-7,5	4,772	-7,1	23
2005	1379	7,603	7,2	5,229	-9,6	24

¹⁵⁴ Deniz Ticaret Odası 2008 Deniz Sektör Raporu 2008, İstanbul, 2008, s. 51-52.

2006	1429	7,271	-4,4	5,083	-2,8	26
2007	1473	7,244	-0,4	5,126	0,8	25
2008	1525	7,544	4,1	5,479	6,9	24

Kaynak: İMEAK Deniz Ticaret Odası İstatistikleri ve ISL'nin Muhtelif Sayıları

Denizyolu ticaretinin ulaşım kolaylığı ve en güvenli şekilde, bir defada fazla yük miktarını hızlı bir şekilde ulaştırması ve maliyetinin uygun olması nedeniyle çok tercih edilen ulaşım şeklidir. Türkiye uygun coğrafi konumuyla, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönündeki limanların çevresiyle oluşturduğu ulaşım bağlantısından dolayı, “Atlantik, Arap Yarımadası, Ortadoğu, Uzakdoğu ve Avrupa” ulaşımın merkezinde yer almaktadır. Coğrafyanın sağladığı özellik sayesinde 8333 km deniz millik sahil şeridi ile deniz ulaşımı ülke topraklarında etkili olacağı anlamına gelir. Türkiye dış ticaretin %86 sı deniz yolu ile Dünya deniz ticaretinin de %90'ı deniz yolu ile yapılmaktadır.¹⁵⁵ (Bkz: Tablo 13)

Tablo 13

Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları (%)

Yıl	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2005	86,0	1,2	11,9	0,2	0,7
2006	87,4	1,1	10,4	0,1	1,0
2007	87,4	1,1	10,0	0,6	0,9
2008	86,5	1,1	10,7	0,7	1,0

Kaynak: TÜİK

2007 yılına göre denizyolu dış ticaret taşıma hacmi 2008 yılında %0,9 gerilemiştir. Karayolu ise %0,7 oranında artmış, demiryolu değişmemiş ve havayolunda ise %0,1 lik bir artış olmuştur. 2008 yılında 18,922,148 milyon ton kabotaj yüklemesi olmuştur. 20,134,058 milyon ton da boşaltılmıştır. 2004-2008 yılları verileri incelendiğinde %26,80 artış göstermiştir.¹⁵⁶ (Bkz:Tablo 14)

Tablo 14

2004-2008 Yılları Kabotaj Taşımacılığı (Ton)

Yıllar	Yükleme	Boşaltma	Toplam	%Artış
2004	14,922,573	14,958,778	29,881,351	2

¹⁵⁵ A.g.e., s. 77.

¹⁵⁶ A.ge., s. 78.

2005	14,145,672	13,922,865	28,068,537	-6
2006	15,470,667	15,133,337	30,604,004	9
2007	17,724,009	18,005,809	35,729,818	17
2008	18,922,148	20,134,058	39,056,206	9

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı Sayfası

2004-2008 yılları arasına bakıldığında kabotaj taşımacılığında en fazla artış %17 ile 2007 yılı olmuştur. Bölgelere göre kabotaj yük elleçlemesinde birinci sırayı %55 ile Marmara Bölgesi alır. Sonrasında sırasıyla, %16 Karadeniz Bölgesi, %15 Akdeniz Bölgesi ve %14 ile Ege Bölgesi gelmektedir.¹⁵⁷ (Bkz: Tablo 15)

Tablo 15
2008 Yılı Bölgeler İtibariyle Kabotaj Elleçlemesi

2008 Kıyı Bölgeleri	Kabotaj Yükleme	Kabotaj Boşaltma	Toplam Elleçleme	%
Karadeniz	2,593,573	3,447,017	6,070,590	16
Marmara	9,827,950	11,970,254	21,618,204	55
Ege	3,634,239	1,741,672	5,375,911	14
Akdeniz	2,866,386	3,125,115	5,991,501	15
Toplam	18,922,148	20,134,058	39,056,206	100

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı

Küreselleşen ekonomik sistemde limanlar sadece bölgesel değil birçok aktarma bölgelerinden daha fazla pay almak için yapılan bölgelerini düzenlemiştir. Doğu Akdeniz ve Karadeniz stratejik konumda yer aldığından dolayı “Doğu-Batı ve Kuzey-Güney” yönlü uluslararası ulaştırma koridorlarının kesiştiği yerdedir. Marmara bölgesi limanları da Avrupa Birliği ülkeleri tarafından oluşturulan “Trans-Avrupa”¹⁵⁸ ve “Pan-Avrupa” ulaştırma koridorlarının Türkiye bağlantısı üzerinden Doğuya uzatılması açısından önemlidir. Türkiyede bulunan limanların, “Doğu-Batı ve Kuzey-Güney” ulaştırma hattı üzerinde yer almasından dolayı önemli rekabetçi bir özelliğe sahiptir. Limanların

¹⁵⁷ A.g.e., s. 79.

¹⁵⁸ Trans Avrupa Ağları, kavranına ilk olarak 1993 yılında imzalanan Maastricht Antlaşmasında yer verilmiştir. Trans Politika Ağları (TEN) amacı “Ulaştırma, Enerji ve Telekomünikasyon sektörlerinde Avrupa altyapısının uyumu ve karşılıklı işletilebilirliğinin sağlanmasıdır. Bu çerçevede teknik standartların belirlenerek öncelikli ortak çıkar projelerinin tespit edilmesidir. Bu projeler sayesinde finansman olanaklarının geliştirilmesi amaçlanmıştır. (Bkz. *Fasıl 21: Trans Avrupa Ağları*, 2020, <http://www.ab.gov.tr/86.html>) (20 Ağustos 2020)

denizcilik hatları tarafından tercih edilmemesinin muhtelif nedenleri vardır. Bunlar; hizmet kalitesi, nitelikli alt yapı ve üstyapı fonksiyonları, liman tarifesı ve liman ehliyetidir. Bir liman rekabet edebilmek için uygun alt yapıya sahip olabilir. Türkiye'nin uluslararası ulaştırma ağında söz sahibi olabilmesi ve denizcilik hatlarını ülke limanına teşvik edebilmesi için uluslararası ulaştırma ağı ile koordine hareket etmelidir. Bu hareket alanı için de uluslararası liman yönetimi ve işletmecilik anlayışı elzemdir.¹⁵⁹

Tablo 16

Yollar İtibariyle Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları Miktar Yüzdesi (%)

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2009	85,0	0,8	12,6	0,8	0,8
2010	85,6	0,8	12,5	0,3	0,8
2011	85,8	0,8	11,8	0,4	1,2
2012	87,0	0,6	10,7	0,4	1,4

Kaynak: TÜİK

2012 verilerine bakıldığında Türkiye'nin dış ticaret hacminin %87'si denizyolu ile %10,7'si karayolu ile %0,6'sı demiryolu ile, %1,4 ünün de diğer yollarla taşındığı görülür. 2011 yılına göre 2012 yılında, denizyolu dış ticaret hacmi %1,2 artmıştır. Karayolu oranı %1,1, demiryolu oranı da %0,2 azalmış diğer yollarda aynı kalmıştır.¹⁶⁰ (Bkz: Tablo: 16)

4.5.2. Gemi İnşa Sanayi

2000 yıllar gemi inşa sanayi adına gelişmelerin yaşandığı dönem olmuştur. 2002 yılında 37 olan tersane sayısı, 10 yılı içinde 71 adet çalışan, 52 adet yatırım aşamasına ulaşmıştır. 2008 yılının son çeyreğinde başlayan, 2009 yılının tamamında hissedilen küresel kriz birçok sektörü olumsuz etkilediği gibi gemi inşa sanayini de etkilemiştir. Bundan dolayı siparişler azalmış hem istihdam hem yatırım ve modernleştirme çalışmaları ileriye bir tarihe ertelenmesine neden olmuştur. (Bkz: Tablo 17)

¹⁵⁹ A.g.e., s. 164-165.

¹⁶⁰ Deniz Ticaret Odası Deniz Sektör Raporu 2012, İstanbul, 2013, s. 63-64.

Tablo 17

2002/2013 Faal Tersane Sayısı

Yıllar	Faal Tersane Sayısı
2002	37
2008	58
2012	71

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Gemi inşa sanayi alanına gerekli destek verildiğinde bütün ülkeler için önemli bir istihdam potansiyeli vardır. Bölgesinde nitelikli iş gücünü arttırarak, yan sanayi sektörlerinde hızlı bir gelişim sağlamıştır. Bölgesel ticaret büyüdükçe ve geliştikçe 1'e 7 oranında istihdam oluşturan yan sanayi kolu olmuştur. Türkiye tersanelerinde 6 yıllık süreçte (1995-2001) toplam 836.000 DWT'lik 166 adet gemi teslimi gerçekleşmiştir. 2012 yılı sonunda teslim edilen 14 gemi ile tonaj 134,282 DWT'dir.¹⁶¹ (Bkz: Tablo 19)

Tablo 18

2002-2012 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Sayıları

Yıllar	Teslim Edilen Gemiler
2002	16
2003	24
2004	33
2005	47
2006	53
2007	71
2008	95
2009	74
2010	49
2011	31
2012	14

Kaynak: Clarkson Research Servis 1 Ocak 2013

Türkiye'de aktif durumda olan tersanelerin bir kısmında tevsi ve modernize etme çalışmaları sürmektedir. Yinede 2009 yılında yaşanan küresel kriz bankaların tersaneler

¹⁶¹ A.g.e., s. 96.

üzerindeki yaptırımlarını etkilediği için tevsi ve modernizasyon çalışmaları askıya alınmış ve yatırımların bir kısmı ötelenmiştir.

Tablo 19

2002-2012 Yıllarında Teslim Edilen Gemi Tonajı (DWT)

Yıllar	Teslim Edilen Gemiler (Tonaj DWT)
2008	947,477
2009	660,071
2010	460,247
2011	329,084
2012	134,282

Kaynak: Clarkson Research Servis 1 Ocak 2013

Kriz birçok sektörde olduğu gibi Türkiye Gemi İnşa Sanayi alanını da olumsuz etkiledi. 1'e 6 oranında istihdam sağlanan tersanelerde 2007 yılında 33,480 personel istihdam edilirken, krizin etkileri hissedildikçe iptal edilen siparişlerden dolayı 2012 yılında yaklaşık 12.000 azalarak 21,769 olmuştur.¹⁶² Bkz: Tablo 20)

Tablo 20

Tersanelerdeki İstihdam Durumu

Yıllar	Tersanelerde İstihdam Edilen Kişi Sayısı
2004	14.700
2005	25.000
2006	28.580
2007	33.480
2008	26.910
2009	19,179
2010	21.449
2011	20.560
2012	21.769

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

¹⁶² A.g.e. s. 97-98.

4.5.3. Türkiye Denizcilik İşletmesi Limanları

Türkiye denizcilik işletmesinin temelini “Fevaid-i Osmaniye” oluşturmaktadır. Bu işletme ilk yolcu taşımacılığını Kadıköy, Adalar arası yapmıştır. Değişik isim ve statülerde faaliyetini sürdüren şirket “10 Ağustos 1983 tarih ve 93/4693 sayılı Bakanlar kurulu kararı” ile özelleştirme idaresi bünyesine katılmıştır. Şirketin faaliyet konusu içine giren tersanecilik hizmetleri, 1985 yılında bu bünyeden ayrılarak “Türk Gemi Sanayi Anonim Şirketi” adı altında ayrı bir genel müdürlük birimi olarak oluşturulmuştur. Kıyı Emniyet Müdürlüğü de 1997 yılında “Özelleştirme Yüksek Kurulunun 97/12 kararıyla” ayrı bir genel müdürlük adı altında organize olarak “Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığına” bağlanmıştır. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı 8 Şubat 2002 tarihinde aldığı 1206 sayılı karar ile Türk Gemi Sanayi Anonim Şirketinin tüzel kişiliği sona ermiştir.¹⁶³

4.5.4. Özel Sektörün Liman Çalışmaları

1980 sonrası ön plan çıkan liberal politikalar ile özelleştirme ciddi anlamda ön plana çıkmaya başlamıştır. Özellikle son 20 yılda devlet limancılığından özel sektör limancılığına geçiş yaşanmıştır. Özel sektör limancılığı bu şekilde yatırım yapma kabiliyetini artırarak devlet liman yatırımlarının önüne geçmiştir. Özel sektör yük potansiyeli fazla olan bölgelere liman yatırımları yaparak artan yük hacmine ve liman talebine cevap vermeye çalışmıştır. Bürokratik sıkıntılara ek olarak devletin yetersiz desteği nedeniyle yeterli gelişimi gösterememiştir. Geçmiş yıllara oranla gemi yük trafiğinde çok değişiklik olmamasına rağmen yeni yasa ve yönetmelikler limanların maliyetini arttırdığı için kar oranları düşmüştür. Devletin ihtiyaca uygun liman planlaması yapma konusunda yetersiz kalması nedeniyle yeni liman yatırımları olumsuz etkilenmiştir. Daha önceden yapılan kamu limanları sektördeki gelişmelerden geri kaldığı için personel ve verimlilik açısından yetersiz kalmıştır. Özelleştirme konusundaki belirsizlikler, özelleşen limanların değişik şartlarda özelleşmesi sektöre zarar vermiştir. Alt yapı yetersiz olması dış ticaretin önündeki en büyük engellerden biridir. Elverişsiz limanlar ve iskele yapıları kaynakların israfına neden olmaktadır. Türkiye limanları

¹⁶³ A.g.e., s.126.

gelişme aşamasında olduğundan dolayı limanlar devlet tekeline kurtulmaya başlamıştır. Elleçleme konusunda ihtisas yapan limanlar yeni yeni oluşmaya başlamıştır. Özel sektörün liman tecrübesi fazla olmasa da hizmet kalitesindeki üstünlüğü, hızlı hareket edebilmesi ve çözüm odaklı olması ülkenin ekonomik gücüne katkı sağlamıştır.¹⁶⁴

Hükümetlerin gelecekte dış ticareti arttırmak ve sektörün daha rahat çalışması adına muhtelif tedbirler alması gerekmektedir. Çünkü limancılık sektörünün giderek daha fazla iç-dış ortaklı yapıya bürünmesi sadece ülke yüklerine hizmet etme amacından ziyade transit yüklere de hizmet edecek yeni limanlar kurmasını sağlayacaktır. 1980 sonrası ihracat odaklı büyüme modeli ile daha da önen kazanan limancılık sektörü 2008 yılına kadar hızla artan ihracat ve ithalat konusunda öncü olmuştur. Limancılık sektörü gösterdiği gelişim ile Türkiye ekonomisi içinde yer edinmeye başlamıştır. Bundan dolayı son yıllarda büyük sanayi firmaları sektöre girdiği gibi birçok liman işletmecisinin de yatırım yaptığı görülmüştür. Yaşanan olumlu gelişmelere rağmen Türkiye hala denizcilik ve limancılık konusunda iddialı durumda değildir. Bunun olması için deniz ticaret politikalarında radikal düzenlemeler yapması gerekmektedir. Türkiye sadece kendi topraklarına odaklanmamalı küresel anlamda ithalat ve ihracat düzeyine endeksli olarak, limanlar ve deniz ticaretinin gelişmesi anlayışı dışında kapsayıcı projeler tasarlamalıdır.¹⁶⁵

4.5.5. 2010 Yılı Sonrası Liman İşletmeciliği

Türkiye’de 2004-2013 yılları arası faaliyet gösteren limanlardaki yük trafiği her yıl ortalama %7,3 büyüme göstermiştir. 2012 yılında %6,6 oranında gelişen toplam yükleme boşaltma faaliyetleri 2013 yılında %-0,6 oranında azalarak 384,9 milyon tona gerilemiştir. 2013 yılında yaşanan yük kaybı boşaltılan yüklerde % -0,1 oranında görülürken yüklemede % -1,4 oranında gerçekleşmiştir.¹⁶⁶ (Bkz: Tablo 21)

¹⁶⁴ A.g.e, s. 145

¹⁶⁵ A.g.e., s.146.

¹⁶⁶ Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, Türkiye Liman Sektörcülük Raporu 2014, İstanbul, 2014, s.57, s.58.

Tablo 21**2012-2013 Yıllarında Türk Limanları Yükleme Boşaltma Değişimi**

		2013	2014	Değişim
Yükleme	İhracat	91,307,486	89,553,900	-1,9%
	Kabotaj	22,869,458	26,076,342	14,0%
	Transit	50,767,011	46,930,435	-7,6%
	Toplam	164,943,955	162,560,767	-1,4
Boşaltma	İthalat	192,474,928	187,781,615	-2,4%
	Kabotaj	24,049,929	27,861,596	15,8%
	Transit	5,957,420	6,726,780	12,9%
	Toplam	222,482,277	222,369,991	-0,1
Toplam	Dış Ticaret	283,782,414	227,335,605	-2,3%
	Kabotaj	46,919,387	53,937,938	15,0%
	Transit	56,724,431	53,657,215	-5,4%
Genel Toplam		387,426,232	384,930,758	-0,6

Kaynak: Ulaştırma Altyapı Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Avrupa Birliği resmi istatistik sitesi Eurostat verileri incelendiğinde Türkiye, 2012 yılında 387 milyon ton ile Avrupa ülkeleri içerisinde deniz yoluyla en fazla yük elleçleyen beşinci ülke olmuştur. 2011 yılında birinci olan Hollanda yerini korurken, bu ülkeyi İngiltere, İspanya ve İtalya izlemiştir.¹⁶⁷ (Bkz:Tablo 22)

Tablo 22**2012 yılında Avrupa’da En Fazla Yük Elleçleyen 10 ülke (*000 ton)**

Sıra	Ülke	2010	2011	2012
1	Hollanda	538,702	532,717	543,247
2	İngiltere	511,785	519,495	500,860
3	İtalya	494,091	499,885	476,823
4	İspanya	376,376	403,694	422,152
5	Türkiye+	348,635	363,360	387,426
6	Fransa	313,593	322,251	302,997
7	Almanya	275,953	296,037	298,758

¹⁶⁷ A.g.e. , s.59.

8	Belçika	228,228	232,789	223,987
9	Norveç	195,132	198,970	205,959
10	İsveç	179,579	177,093	172,976

Kaynak: <http://pp.eurostat.ec.europa.eu>

(+) Ulaştırma Altyapı Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Türkiye'nin 2013 yılında denizyolu ile ihracat ve ithalat yaptığı 5 ülke sıralaması değişmemiştir. Bu ülkelere bakıldığında İtalya, Rusya, Mısır, ABD ve Ukrayna dikkat çeker 2013 yılında limanlarda elleçlenen dış ticaret taşımaları toplamı 331 milyon tonu bulmuştur. Tablo 23, Türkiye'nin denizyolu ile yük alışverişinde bulunduğu ilk yirmi ülke ile yaptığı taşımaların miktarları ton cinsinden gösterilmiştir.¹⁶⁸ (Bkz: Tablo 23)

Tablo 23
Denizyolu İle Yük Taşıyan İlk 20 Ülke, 2013

Sıra	Ülke	Miktar (Ton)	Sıra	Ülke	Miktar (Ton)
1	İtalya	41,330,617	11	Çin	7,074,153
2	Rusya Fed.	36,553,743	12	İngiltere	6,581,802
3	Mısır	23,665,652	13	Romanya	6,372,267
4	ABD	22,542,176	14	Fransa	6,353,284
5	Ukrayna	21,693,417	15	Libya	6,109,819
6	Yunanistan	15,594,097	16	İran	5,457,820
7	İsrail	10,262,262	17	Malta	5,359,396
8	İspanya	10,255,839	18	Bulgaristan	4,699,031
9	Belçika	9,165,295	19	Endonezya	4,634,850
10	Kolombiya	7,714,086	20	Cezayir	4,378,171

Kaynak: Ulaştırma Altyapı Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistikleri

2009-2013 yılları arası yük payları incelendiğinde limanlarda 2013 yılında en fazla elleçlenen yük türü geçmiş yıllarda olduğu gibi dökme/genel yük olmuştur. Daha sonra ham petrol taşımları, sıvı yükler ve konteyner gelir. Ton cinsinden elleçlenen yük cinslerinin değerleri Tablo 24'te verilmiştir. Ayrıca Ro-Ro ve araç taşınmalarına ait tonaj dökme/genel yük içine dahil edilmiştir.¹⁶⁹ (Bkz: Tablo 24)

¹⁶⁸ A.g.e. , s.60

¹⁶⁹ A.g.e, s. 61.

Tablo 24**2009-2013 Yılları Arasında Türk Limanlarında Gerçekleşen Elleçlenen Yüklere Göre Dağılımı (Ton)**

Yıllar	Sıvı Dökme	Konteyner	Dökme/Genel Yük.	Toplam
2009	133,252,244	46,030,743	130,053,719	309,436,706
2010	134,474,303	61,175,130	153,040,508	348,689,941
2011	129,992,302	70,381,257	162,973,164	363,346,723
2012	132,700,887	79,310,916	175,324,857	387,426,232
2013	122,560,729	84,656,192	177,713,837	384,930,758

Kaynak: Ulaştırma Altyapı Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

2013 yılında Marmara bölgesi 159 milyon ton ile toplam yük elleçlemesinin %42'sini gerçekleştirmiştir. İkinci sırada 128 milyon ton yük ve %33 pay ile Akdeniz bölgesi yer alır. Sıralama 62 milyon ton yük %16 pay ile Ege bölgesi ve 35 milyon ton yük %9 pay ile Karadeniz bölgesi olmak üzere devam eder¹⁷⁰. (Bkz: Tablo 25)

Tablo 25**Toplam Yükün Yükleme Boşaltma Bazında Bölgesel Dağılımı**

Bölgeler	Yükleme	Boşaltma	Toplam
Marmara	53,830,275	105,429,630	159,259,955
Ege	28,670,734	33,103,140	61,773,874
Akdeniz	72,319,171	55,280,682	127,599,853
Karadeniz	6,826,445	27,692,686	34,518,131
Genel Toplam	161,646,625	221,505,188	383,151,813

Kaynak: Ulaştırma Altyapı Bakanlığı İstatistikleri

Aşağıda Tablo 26, Türkiye’de faaliyet gösteren limanların terminal bağlamında bölgesel dağılımı göstermektedir. Birden fazla yük tipine hizmet veren limanlar her bir yük tipi için görülmektedir. Örneğin yük tipine hizmet veren İzmir limanı genel kargo konteyner sıvı dökme yük gibi terminaller içine dahil edilmiştir.¹⁷¹ (Bkz: Tablo 26)

¹⁷⁰ A.g.e, s. 62.

¹⁷¹ A.g.e., s. 63.

Tablo 26**Yük Tiplerine Göre Terminallerin Bölgesel Dağılımı (2013)**

Terminal	Marmara	Ege	Akdeniz	Karadeniz
Genel Kargo	34	10	12	11
Konteyner	14	4	4	4
Sıvı Dökme Yük*	22	6	13	4
Tekerlekli	11	2	3	3
Yolcu	4	9	5	6

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İstatistikleri

*Şamandıralardan yükleme boşaltma yapılan tesisler ve ham petrol elleçleyen limanlar dahil edilmemiştir.

4.5.6. Genel Kargo ve Kuru Dökme Yük Elleçleyen Limanlar

Türkiye’de genel kargo ve kuru dökme yüke hizmet veren 67 adet liman vardır. Limanlarda elleçlenen yükün %46’sını oluşturan konteyner haricindeki kuru yükler 2013 yılında 2012 yılına göre %1,4 oranında artış göstererek 177,7 milyon tona yükselmiştir. 2008 yılından itibaren 2013’e yılda ortalama %4,8 oranında gelişim sürdüren kuru yüklere ilişkin değerler Tablo 27 de gösterilmektedir.¹⁷² (Bkz: Tablo 27)

Tablo 27**Kuru Yüklerin 2013 Yılı Payları**

	2013	Oran
Dökme Yük	103,655,819	58%
Genel Yük	66,093,252	37%
Araç İçi	7,964,766	5%

Kaynak: Ulaştırma Altyapı Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistikleri

2013 yılında bir önceki yıla göre %-3,2 azalan dökme yüklerin kuru yükler içindeki payı %58 olmuştur. Ağırlıklı olarak kömür, demir cevheri, hurda demir, tahıl gibi yüklerden oluşan dökme yükler tonaj olarak azaldığı gibi kuru yükler içindeki payı da azalmıştır. Genel kargo yükleri 2012 yılında önceki yıla göre %10 gibi artarak 66 milyon tona ulaşma başarısı göstermiştir. Bu oran yük cinsleri açısından

¹⁷² A.g.e, s. 64

değerlendirildiğinde kaydedilen en yüksek artış oranı olmuştur. 2013 yılında genel yüklerin toplam kuru yükler içinde payı %34 den %37 yükselmiştir. RO-RO taşımlarına konu olan kuru yüklerin oranı ise 2013 yılında % 5dir. (Tablo 13) Kuru dökme ve genel kargo elleçleyen limanalar son beş yılda ortalama %4,8 oranında yük artışı gerçekleştirmiştir. 2013 yılı verilerine bakıldığında bir önceki yıla göre %1,5 oranında artan yük 177 milyon ton değerine ulaşmıştır. En fazla kuru yük ve genel kargo elleçleyen limanlar Tablo 28 de gösterilmiştir.¹⁷³ (Bkz: Tablo 28)

Tablo 28

Türkiye’de En Fazla Kuru Yük Elleçleyen Limanlar (Ton)

Sıra	Limanlar	2011	2012	2013
1	İsdemir	11,655,708	12,501,085	12,416,089
2	Erdemir	10,367,195	8,917,682	10,113,000
3	İçdas	7,713,622	9,839,323	9,642,494
4	MIP	6,416,378	7,062,703	7,561,602
5	MMK Metalurji	4,734,447	5,714,500	6,729,713
6	Çolakoğlu	3,365,893	4,743,404	5,871,783
7	Habeş	4,963,748	5,714,500	5,228,577
8	Zonguldak Eren	3,123,227	4,730,414	4,599,902
9	Güllük	4,433,857	4,466,985	4,526,315
10	Akçansa Çanakkale	4,319,535	4,386,009	4,342,556
(ton)	TÜRKİKLİM TOPLAMI	100,692,967	109,673,665	105,056,931
(ton)	Türkiye Toplamı	162,973,164	175,324,857	177,713,837
(%)	TÜRKİKLİM Pay	61.8	62.6	59.1
(%)	Diğer Özel Limanlar	35.1	34.3	35.5
(%)	Özel Limanlar Payı	96.9	96.9	94.7
(%)	Kamu Limanları*	3.1	3.2	5.4

Kaynak: Türk Limancılık Sektör Raporu İstatistikleri, 2014

*İzmir, Haydarpaşa, Derince ve Tekirdağ Limanları

¹⁷³ A.g.e. s. 66.

4.5.7. Kabotaj Hattındaki Gelişmeler

Kabotaj hattında bulunan deniz yolu taşımacılığı incelendiğinde Marmara denizinin en önemli geçiş hattı üzerinde olduğu görülür. Gebze-İzmir otoyolu Marmara limanlarını talep yönlü etkileyecek en önemli gelişmelerden biridir. Bu şekilde İzmir Bandırma Limanı karayolu ulaşımı 2,5 saate inmiştir. Önemli gelişmelerden biri de Güney Marmara limanlarını hinterlandı güneye doğru gelişme göstermiştir. 3. Boğaz köprüsünün yapılması Batı Marmara'yı olumlu etkilemiştir. Marmaray ve 3. Boğaz köprüsünün yapılmasıyla kolaylaşan boğaz geçişleri Ambarlı ve Trakya bölgesindeki limanları olumlu etkilemiştir. 2013 yılı verileri incelendiğinde kabotaj hatlarında 11,3 milyon araçla, 164 milyon yolcu taşınmıştır¹⁷⁴. (Bkz: Tablo 29)

Tablo 29

2009-2013 Yılları Arasında Kabotaj Hatlarında Taşınan Araç ve Yolcu Sayıları

Yıllar	Taşınan Araç	Taşınan Yolcu
2009	9,315,772	159,194,370
2010	9,400,735	155,172,103
2011	10,402,917	156,968,095
2012	10,710,645	159,076,921
2013	11,318,561	164,426,997

Kaynak: Deniz Ulaştırma Altyapı Bakanlığı İstatistikleri, 2013.

2014 yılı limanlara gelen yük gelişimi incelendiğinde toplam 383 milyon ton elleçleme gerçekleşmiştir. Yükün dağılımına bakıldığında, %41 yükleme, %59 ise boşaltma işlemi olmuştur. Özellikle yükleme miktarında bir önceki yıla oranla %3 azalma dikkat çekmiştir. Azalma oranı daha çok genel kargo ve sıvı yüklerinde olduğu görülür. Düşüşten etkilenen toplam yük miktarı da önceki yıla göre %0,5 azalmıştır. Değerlendirme yük bazından yapıldığıdaysa dökme, konteyner ve RO-RO yükünde artış devam etmiştir.

¹⁷⁴ A.g.e., s. 86.

Tablo 30**Türkiye’deki Limanlarda Yük Gelişimi**

Yıllar	Yükleme	Değişim	Boşaltma	Değişim	Toplam	Değişim
2005	71,939,062	-3.7%	141,086,532	1.9%	213,025,594	0.0%
2006	83,613,519	16.2%	164,510,908	16.6%	248,124,427	16.5%
2007	86,383,384	3.3%	171,405,158	4.2%	286,274,648	15.4%
2008	142,212,906	64.6%	172,391,746	0.6%	314,604,651	9.9%
2009	149,811,511	5.3%	159,625,195	-7.4%	309,436,706	1.6%
2010	161,261,367	7.6%	187,374,500	17.4%	348,635,867	12.7%
2011	161,639,776	0.2%	201,720,96	7.7%	363,360,736	4.2%
2012	164,943,955	2.0%	222,482,277	10.3%	387,426,232	6.6%
2013	162,560,767	-1.4%	222,369,991	-0.1%	384,930,758	-0.6%
2014	157,759,902	-3.0%	225,360,717	1.3%	383,120,619	-0.5%

Kaynak: Deniz Ulaştırma Alt Yapı Bakanlığı İstatistikleri (2015-2014-Ton)

2013 yılı verilerinde olduğu gibi, 2014 yılı toplam yük verilerinde de düşüğe olsa azalma görülmektedir. İhracat tonajında dış ticaret rakamlarının tersine azalma olmuştur.¹⁷⁵ (Bkz: Tablo 30)

Tablo 31**Deniz Yolu ile Yük Taşıyan İlk 20 Ülke**

Ülkeler	2014
1 İtalya	42,712,477
2 Rusya Federasyonu	35,954,161
3 Mısır	21,663,760
4 Ukrayna	19,960,250
5 A.B.D.	19,414,724
6 Yunanistan	16,328,451
7 İspanya	10,518,897
8 Belçika	10,002,377
9 İsrail	9,887,012
10 Kolombiya	9,552,240
11 Çin	7,508,037
12 Romanya	6,828,468

¹⁷⁵ Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, Türkiye Liman Sektörcülük Raporu 2015, s.31.

13 Malta	6,420,843
14 İran	6,249,537
15 İngiltere	5,330,913
16 Brezilya	5,233,659
17 Fransa	4,849,290
18 İngiltere	4,846,544
19 Bulgaristan	4,608,649
20 Endonezya	4,608,649

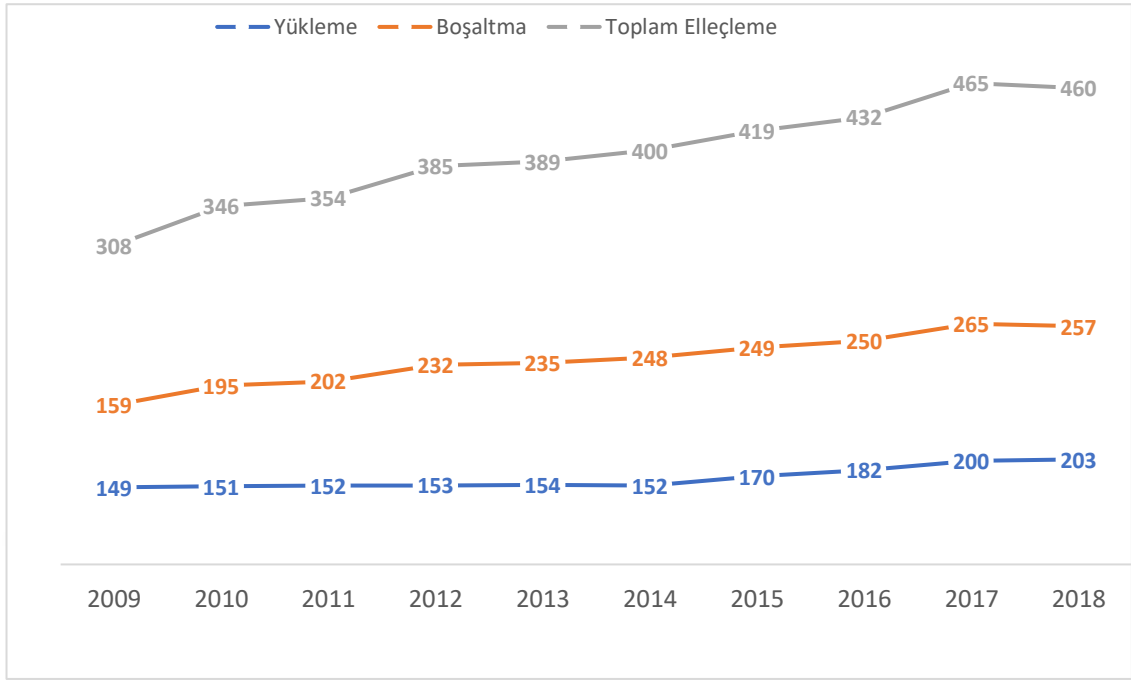
Kaynak: Deniz Ulaştırma Altyapı Bakanlığı İstatistikleri-2014.

2014 yılı verileri incelendiğinde Türkiye'nin en çok yük taşıdığı 3 ülke, İtalya, Rusya ve Mısır olmuştur. En az yük taşıdığı 3 ülkeyse Cezayir, Bulgaristan ve Endonezyadır.¹⁷⁶ (Bkz:Tablo 31)

4.5.8. Türkiye Limanlarında Gelişmeler

Ülkemiz de farklı yapı ve özellikte (iskele, şamandıra, dolfen, platform, v.b) 197 adet kıyı tesisi bulunmaktadır. Söz konusu kıyı tesislerinin 89 tanesi (%45) Marmara Bölgesinde, 45 tanesi Akdeniz Bölgesinde (%23) 35 tanesi Karadeniz Bölgesinde (%14) ve 28 tanesi de Ege bölgesinde yer alır. İl olarak değerlendirme yapıldığında birinci sırada sırada 35 tesis ile Kocaeli vardır. İkinci sırada bulunan İstanbul da ise tesis sayısı 20 dir. Hatay ilinde 17 olan liman, İzmir de 16 olarak dikkat çekmektedir.

¹⁷⁶ A.g.e., s. 33.



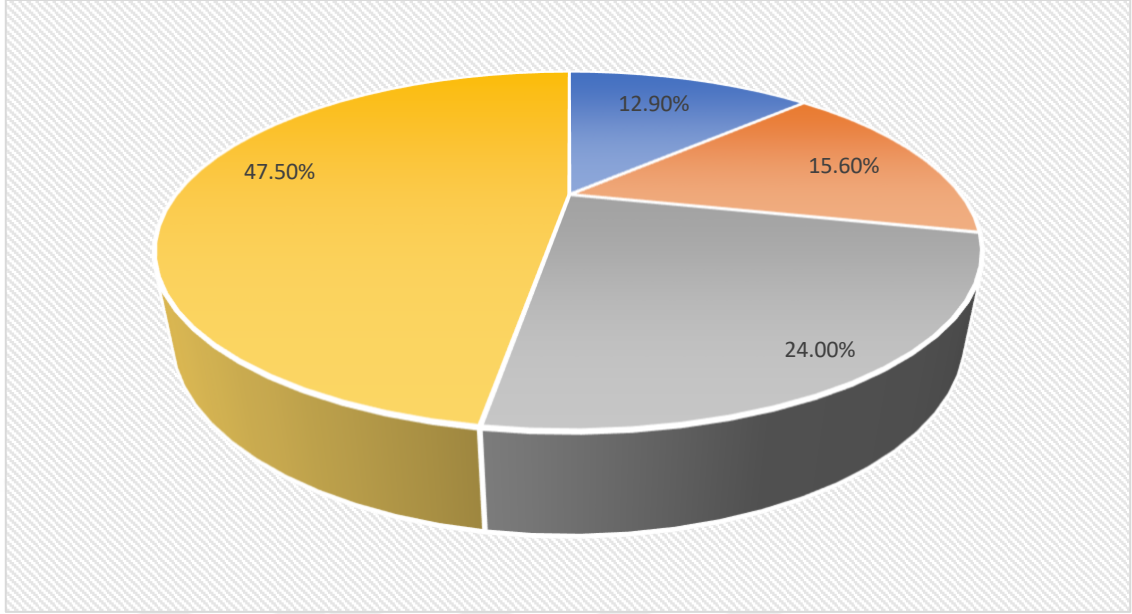
Şekil 2: 2009-2018 Yılları Arası Elleçlenen Yük Miktarı

Kaynak: Türk İklim Sektör Raporu İstatistikleri 2019, s.85.

10 yıllık liman istatistikleri incelendiğinde, 2018 yılında 203 milyon ton yükleme yapılırken, 257 milyon ton da boşaltma yapılmıştır. Toplan elleçlenen yük sayısı 460 milyon ton olmuştur. 2018 yılı verileri tüm yük tipleri (sıvı dökme yük, konteyner vb.) ve rejimleri (transit,kabotaj vb.) olmak üzere ton bazında elleçlenen yükü %56'sını boşaltma, %44'ünü de yükleme oluşturmuştur. 2009-2018 dönemi dikkate alındığında limanlarda yüklenen yük miktarı 149 milyon tondan 203 milyon tona çıktığı görülür. Yaklaşık olarak on yılda %37'lik bir artış vardır. Aynı dönemde boşaltılan yükler ise 159 milyon tondan 257 milyon tona yükselmiştir. Boşaltılan yük sayısında da yaklaşık olarak %63 oranında artış olmuştur.¹⁷⁷ (Bkz: Şekil 2)

Limanlarda elleçlenen yükün dağılımı incelendiğinde yükün yaklaşık %71'ini dış ticaret yükleri oluşturmuştur. Son olarak hesaplanan 2018 verileri ile kabotaj yükleri oranı %12,9 ve transit yüklerin oranı %15,6 olmuştur. İthalat oranı %47,5 ile nerdeyse %24 olan ihracatın 2 katı olarak gerçekleşmiştir. (Bkz: Şekil 3)

¹⁷⁷ Türkiye Liman İşletmeciler Derneği, Türkiye Liman Sektörcülük Raporu 2019, s.84-85.



Şekil 3: Limanlarda Elleçlenen Yükün Rejimlere Göre Dağılımı

Kaynak: Türk İklim Sektör Raporu İstatistikleri 2019, s.87.

Limanlarda 2014 yılında 194,7 milyon ton ithalat, 88,5 milyon ton ihracat, 49,0 milyon ton transit ve 50,3 milyon ton kabotaj olmak üzere toplam 383,1 milyon ton elleçlenmiştir. 2014 yılından 2018 yılına toplam artış incelendiğinde yaklaşık %20 lik bir artış gözlemlenir. 2017-2018 yılı elleçlenen yük oranları değerlendirildiğinde transit yükler dışında yük rejimlerinde azalma yaşanmıştır. Bir önceki yıla kıyasla en yüksek azalış %6 oranı ile ithalat yüklerinde olmuştur. İhracat yükleri %3, kabotaj yükleri de %1 oranında azaldı. 2014-2018 kısa dönemli yük hacmi analiz edildiğinde en yüksek artış transit yüklerinde oldu. Son 10 yıllık döneme bakıldığında limanlarda elleçlenen yükte en fazla artışın %58 ile kabotaj ¹⁷⁸yüklerinde olduğu görülür. Son beş yıllık dönemde (2014-2018) %46 ile transit yüklerin artışı dikkat çekmiştir. (Bkz: Tablo 32)

¹⁷⁸ A.g.e, s. 87.

Tablo 32**Limanlarda Elleçlenen Yükün Rejimlere Göre Dağılımı**

Yük Rejimi	2014	2015	2016	2017	2018
İthalat	194,771,428	208,326,308	215,132,519	233,656,024	218,544,820
İhracat	88,544,792	92,152,622	94,805,120	113,692,068	110,424,635
Transit	49,072,821	63,085,097	66,963,307	63,429,725	71,628,260
Kabotaj	50,731,578	52,472,668	53,300,079	60,396,079	59,555,845
Toplam	383,120,619	416,036,696	430,201,162	471,173,896	460,153,560

Kaynak: Türk-İklim Sektör Raporu İstatistikleri 2019, s.87.

2018 yılında toplam elleçlenen sıvı dökme yük sayısı 139,7 milyon tondur. Bunun 70,2 sini yükleme, 69,4 ünü boşaltma oluşturur. Limanlarda gerçekleşen elleçleme işleminde en yüksek boşaltma işlemi 98,9 milyon ton ile kuru dökme yüklerinde görülür. 70,2 milyon ton ile sıvı dökme yükleri de en yüksek yükleme işlemi oluşturur.¹⁷⁹ (Bkz: Tablo 33)

Tablo 33**Yük Tiplerine Göre Yükleme/Boşaltma (Ton)**

Yük Tipi	Yükleme	Boşaltma	Toplam
Sıvı Dökme Yük	70,255,343	69,491,726	139,717,089
Kuru Dökme Yük	34,662,142	98,991,079	133,663,221
Konteyner	64,539,151	49,692,314	114,231,465
Genel Kargo	28,702,508	35,275,257	63,977,765
Araç	4,927,122	3,646,918	8,574,040
Toplam	203,058,266	257,097,294	460,153,360

Kaynak: Türk İklim Sektör Raporu İstatistikleri 2019, s.91.

Limanlarda elleçlenen yük tipleri temel özelliklerine göre incelendiğinde yükün %29'unu petrol ve türevleri oluşturmuştur. Petrol ve türevlerini %24,8 ile konteyner yükleri izlemektedir. Geriye kalan yükleri de %19,5 kömür, %14,4 demir çelik ve %3 ile tarım ürünler takip etmiştir. Diğer yük tiplerinin toplamı da %10 un altında meydana gelmiştir. (Bkz: Tablo 34)

¹⁷⁹ A.g.e, s. 91.

Tablo 34**Limanlarda En Yüksek Oranda Elleçlenen Yük Tipleri**

#	Yük Cinsi	Ton	%
1	Petrol ve Türevleri	133,238,092	%29,0
2	Konteyner	114,231,465	%24,8
3	Kömür (her tip)	89,860,508	%19,5
4	Demir (her tip)	66,221,648	%14,4
5	Tahıl ve tarım ürünleri	13,776,017	%3,0
6	Çimento (her tip)	11,307,300	%2,5
7	Taşıma amaçlı araç (dolu)	8,573,931	%1,9
8	Klinker	7,310,931	%1,6
9	Feldispat	6,719,905	%1,5
10	Gübre ve hammaddesi	5,925,003	%1,3
	Diğer	2,989,103	%0,6
	Toplam	460,153,560	%100

Kaynak: Türk İklim Sektör Raporları, 2019, s.94.

Liman Başkanlıkları tablosu incelediğinde 2018 yılında en fazla elleçleme yapılan limanı elleçleme yapılan limanın Kocaeli liman başkanlığı olduğu görülür. Bu limanı sırasıyla Botaş (Ceyhan) Liman Başkanlığı, İskenderun liman başkanlığı ve Aliaga liman başkanlığı takip etmiştir.¹⁸⁰ (Bkz: Tablo 35)

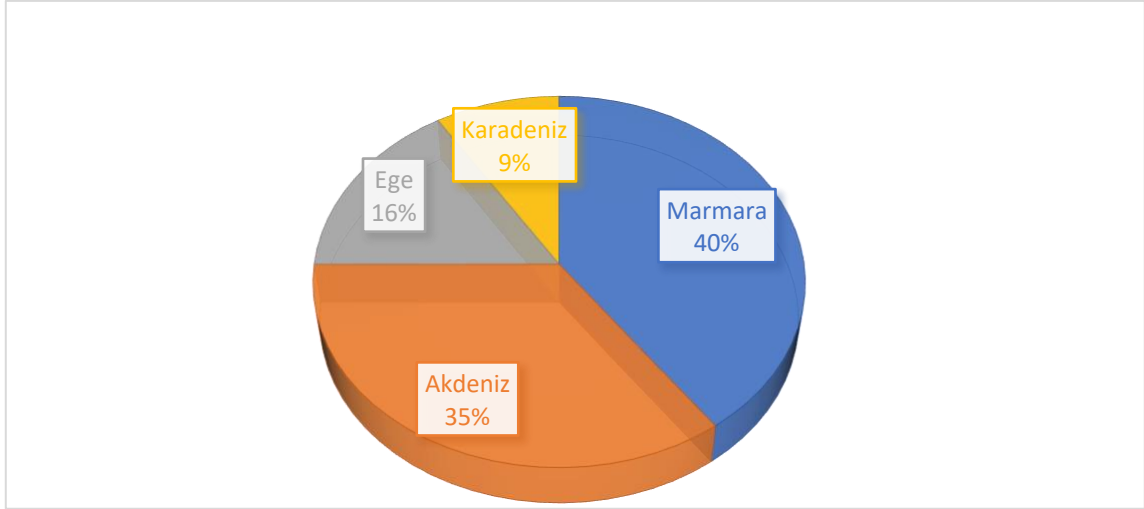
Tablo 35**Liman Başkanlıkları Yük Sıralaması (2018-Ton)**

#	Liman Başkanlığı	Ton
1	Kocaeli	73,139,021
2	Botaş (Ceyhan)	60,730,436
3	İskenderun	57,715,999
4	Aliaga	53,985,243
5	Ambarlı	35,168,246
6	Mersin	33,040,533
7	Tekirdağ	25,816,303
8	Karabiga	14,871,125

¹⁸⁰ A.g.e. 95-96.

9	Gemlik	14,296,862
10	Samsun	11,847,538
11	Zonguldak	11,046,365
12	Karadeniz-Ereğli	10,679,346

Kaynak: Türk-İklim Sektör Raporları,2019, s. 96.



Şekil 4: Bölgeler Bazında Yük Elleçleme Oranları %

Kaynak: Türk- İklim Sektör Raporları 2019, s.96.

Bölgesel olarak elleçlenen yüklere bakıldığında toplam yükün %40 sahip olan Marmara Bölgesi birinci sırada yer alır. İkinci sırada %35 ile Akdeniz Bölgesi vardır. (Bkz: Şekil 4) Ton bazında elleçlenen yükler bölgeler itibariyle kıyaslandığında en yüksek artış Marmara bölgesinde gerçekleşmiştir. Diğer tüm bölgelerde yük kaybı azalması yaşanmıştır. Ortak hinterlanda sahip, coğrafi olarak birbirine yakın limanlar genel olarak yük özellikleri bakımından birbirine benzer yapı gösterirler. Benzerlikten yola çıkarak deniz ve kara ulaşımı coğrafi olarak analiz edildiğinde alt liman bölgeler ortaya çıkar. Marmara, Akdeniz, Ege ve Karadeniz bölgelerinde muhtelif alt limanlar vardır.¹⁸¹ (Bkz: Tablo 36)

¹⁸¹ A.g.e, s. 96.

Tablo 36

Bölgeler Bazında Yük Elleçleme (Ton)

Bölgeler	2015	2016	2017	2018	Değişim 2017-2018
Marmara	160,809,856	161,927,718	185,068,599	185,621,125	%0,3
Akdeniz	153,070,252	158,551,034	169,902,561	160,652,426	%-5,4
Ege	65,479,466	72,424,363	74,100,697	72,283,702	%-2,5
Karadeniz	36,677,122	37,297,628	42,103,033	41,596,307	%-1,2
Toplam	416,036,695	430,201,162	471,175,907	460,153,560	%-2,3

Kaynak: Türk-İklim Sektör Raporları, 2019, s. 97.

SONUÇ

1973 arz şokları ve buna bağlı olarak 1980'lere gelindiğinde ciddi ivme kazanan küreselleşme anlayışı, Dünya'yı ekonomik, siyasi ve kültürel olarak tek bir merkez ve pazara dönüştürmüştür. Ulusal ekonomilerin dünya piyasalarıyla ilişkisi, iktisadi kararların giderek dünya kapitalizmine evrilmesine neden olmuştur. Bu dönüşümün yaşanmasında şüphesiz yaşanan siyasi olaylarında etkisi vardır. ABD'nin İsrail Ordusuna destek vermesine karşılık Arap ülkeleri petrol ambargosu uygulamıştır. Petrol birçok ürünün hammaddesi olduğundan dolayı arz konusunda sıkıntılar yaşanmıştır.

Türkiye bu değişim ve yönelim sürecine ayak uydurmak adına IMF ile ilişkisini daha da arttırarak dünya üzerinde hızla yaygınlaşan küreselleşme hareketi için birtakım uygulamaları hayata geçirmeye başlamıştır. Bu uygulamalar Türkiye'nin iradesinden ziyade IMF ve OECD'nin dayatmaları sonucu gerçekleşmiştir. 1978 yılında ilan edilen dördüncü kalkınma planıyla da piyasa ekonomisine geçişin hedefleri belirlenmiştir. Hedefler doğrultusunda Türkiye ekonomisiyle dış dünya bütünleşecek, sanayileşme sağlanacaktır. Bu doğrultuda ekonomik kaynakların bir bölümü sanayi, hizmetler ve alt yapıya ayrılmıştır.¹⁸²

24 Ocak kararları serbestleşme politikası ile Türkiye'nin dış ticarete uyum sağlaması amaçlanmıştır. Uyum sürecini kolaylaştırmak için çalışmalar yapılmıştır. Ekonominin dışa açılması, ülke ekonomisine nefes aldırırken aynı zamanda ekonomiyi dış ticarete açık hale getirmiştir. Ülke ekonomisi, uluslararası firmaların sermayesi bakımından cazip hale geldikçe sıcak para akımlarına bağlı kırılgan bir yapı ortaya çıkmıştır. Nitekim 1980'den sonra belirli zaman aralıklarıyla yaşanan krizler bu durumun göstergesi olmuştur.

Bu kararlar dönem içinde olumlu olumsuz eleştiriler ile karşılaşmıştır. Kimileri Türkiye'nin kapılarını yabancı sermayeye açtığı ve dünyayı yakalama fırsatı olduğunu söylemiştir. Kimileri de tek taraflı ve tamamen yabancı sermaye hükümrancılığının tarım, sanayi, ticaret gibi alanlara zarar vereceğini dile getirmiştir.

¹⁸² Bkz. s. 42.

KİT'lerin verimli şekilde özelleştirilememesi, siyasetin ekonomiyi rant olarak görmesi, borcun borçla ödenmesi, döviz bolluğu, TL'nin reel değer kaybı gibi nedenler ekonomiye ciddi zararlar vermiştir. Bunlara bağlı olarak büyüme hızı yavaşlamış, artan enflasyon gelir dağılımında eşitsizliklere neden olmuştur.

1970'li yıllardan itibaren hükümetler denizcilik alanında belli kararlar almaya başladı. 1976 ve 1977 mali yıllı Bütçe kanunuyla kabul edilen “Gemi inşa, Satın alma ve Tersane Kurma ve Geliştirme Fonu” her yıl 250 milyon lira ayrıldı. “Denizcilik Bankası TAO” aracılığıyla kullanılan fon, Merkez Bankası orta vadeli kredi sistemi yardımıyla yılda yaklaşık 1 milyar lira kredi desteği sunuldu. Bu şekilde deniz ticaret filosunun geliştirilmesi konusunda öncelikle yurtiçinde yapılacak gemi inşa kapasitesinin gereği gibi kullanılması için kaynak sağlandı.¹⁸³

Tezin konusu, 1980 sonrası kalkınma planları ve deniz sektör raporları üzerinden şekillenmiştir. Bu konu üzerine öncelikle Türk denizcilik filosu, denizyolu ulaşımı, kabotaj taşımacılığı, ithalat-ihracat konuları üzerine literatür araştırması yapılmıştır. İkincil kaynaklardan karşılaştırmalar anlatılmıştır.

1980 sonrası ön plan çıkan liberal politikalarla devlet limancılığından, özel sektör limancılığına geçiş yaşanmıştır. Özel sektör limancılığına tanınan teşvikler ile yatırım yapma kabiliyetini artırmıştır. Yatırımlar daha çok yük potansiyeli olan bölgelere yapılmıştır. Bürokratik sıkıntılar, ekonomideki dalgalanmaların ekonomiyi olumsuz etkilemesi, özel sektörün beklenen iktisadi davranışları göstermesine engel olmuştur.

Tez, 24 Ocak kararlarının liman işletmeciliği ile ilişkisi açısından 2 temel soruyu esas almıştır. Bunlardan birincisi “*Alınan kararlar dış ticaret hacmini nasıl etkiledi?*” Tablo 3'te derlenen bilgilere göre dış ticaret hacminin 1990 yılında 35,2 milyon dolara ulaştığı görülür. İhracat hacmi 12,9 milyon dolar (%37) olarak gerçekleşmişken; ithalat hacmi 22,3 milyon dolar (%63) olmuştur. 1980 yılında 10,819 milyon dolara oranla yaklaşık 3,5 katı olmuştur. Serbestleşmeye başlayan dış ticaret yabancı sermayeler için avantajlı bir hal almıştır. İhracata dayalı büyüme modeli ile yabancı sermaye yatırımları 1980 öncesi döneme göre sanayi yatırımları ve ihracattaki payı artış göstermiştir. 1980'e

¹⁸³ Bkz. s. 55-56.

kadar yerli piyasa odaklı sanayileşmeye kadar tarım ürünleri öne çıkmıştı. Sonrasında imalat kaynaklı sanayi artış gösterdikçe tarımın ihracatının payı azalmıştır.

İkinci temel soru “24 Ocak kararları ile liman işletmeciliğinde beklenti karşılanabildi mi?” Türkiye stratejik açıdan denizyolu ulaşımına uygun olduğundan dolayı uluslararası pazarlara ulaşmada limanların etkisi fazladır. Ekonomi küresel bir hal aldıkça limanlar bölgesel olma özelliğinden çıkmıştır. Limanlar, bölgelerinde bulunan aktarma bölgelerinden aldığı payı arttırmak adına yapılanma bölgelerini düzenlemiştir. Türkiyede bulunan limanlar “Doğu-Batı, Kuzey-Güney” yönlü beynelmilel ulaşım hatlarının kesişim noktasında yer almaktadır. Bu limanlar, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney ulaşım hattı üzerinde yer almasıyla önemli rekabetçi özelliğe sahiptir. Fakat denizcilik hatları tarafından tercih edilmemesinin çeşitli nedenleri vardır. Kaliteli hizmet, uygun alt yapı ve üst yapı özellikleri, liman tarifesi ve liman ehliyeti ulaşım hatlarının göz önünde bulundurdıkları kriterlerdir. Limanların bu şartları yeterince yerine getiremediği için rekabet açısından tercih edilememektedir. Türkiye’nin yakın çevresindeki uluslararası ulaştırma ağında yer edinebilmesi için denizcilik hatlarını, uluslararası liman yönetimi ve işletmeciliğini iyi bir şekilde öğrenmesi gerekiyor.

Bir diğer husus özelleştirme konusu da ki belirsizliklerdir. Alt yapı yetersizliği de dış ticaretin önündeki en büyük engellerden biri olmuştur. Elverişsiz limanlar ve iskele yapıları kaynak israfının nedenlerindendir. Türkiye’deki limanlar gelişme aşamasında olduğundan dolayı özelleşme sayısı artmaya başlamıştır. Elleçleme konusunda uzmanlaşan limanların sayısı artmaya başlamıştır. Özel sektörün liman tecrübesi fazla olmasa da hizmet kalitesindeki üstünlüğü ve çözüm odaklı olması ülke ekonomisine katkı sağlamıştır. Özel sektörün daha etkin çalışması için hükümetlerin dış ticareti arttırmak adına önemler alması gerekir. 1980 sonrası önem kazanan ihracat odaklı büyüme modeli ile daha da önem kazanan limancılık sektörü 2008 yılına gelindiğinde ihracat-ithalat konusunda öncü olmuştur. Limancılık sektörü geliştikçe büyük sanayi firmaları da sektöre girmeye başlamıştır. Yaşanan olumlu gelişmelere rağmen Türkiye’de hala denizcilik ve limancılık konusunda yeterli adımlar atılamamıştır. Bunun olması için deniz ticaret politikalarında radikal çalışmalar yapılması gerekir. Türkiye sadece kendi topraklarına odaklanmamalı küresel anlamda ithalat ve ihracat düzeyine endeksli olarak,

limanlar ve deniz ticaretinin gelişmesi anlayışı dışında kapsayıcı projeler tasarlamalıdır. Ayrıca ekonomik istikrarda bu gelişim ile yakından ilgilidir. Denizcilik maliyetli bir sektör olduğu için ekonomik krizlerden çabuk etkilenmektedir. Nitelikli elemanlar, gerekli alt yapı, güçlü ekonomi ve hükümetlerin uygulayacağı teşvikler liman işletmeciliğinin etkisini daha da arttıracaktır.



KAYNAKÇA

Gazete

Resmi Gazete. 19 Temmuz 1927.

Kitaplar

Akbıyık, Yaşar. **Türkiye Cumhuriyet Tarihi I**, 4.Basım, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2009.

Aksoy, Şinasi. “**Türkiye’de Özelleştirme**”, Aykut Polatoğlu (Ed.), Özelleştirme Tartışmaları içinde (107-145), İstanbul: Bağlam Yayınları, 1994.

Aktan, Reşat. **Türkiye İktisadı**, 1.Basım, Ankara: Sevinç Matbaası, 1972.

Alpar, Cem. Dünyada ve Türkiye’de Serbest Bölgeler, 1. Basım, Ankara: Dost Kitapevi Yayınları, 1985.

Alpaydın, Yusuf ve Halil Tunalı. **2000 Sonrası Türkiye İktisadının Değişimi**, 1. Basım, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayını, 2011.

Ansiklopedik Ekonomi Sözlüğü, “Serbest Bölgeler”, İstanbul: Dünya Basımevi, 1995.

Apak, Sudi. **Türkiye ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Ekonomik İstikrar Uygulamaları**, 1.Basım, İstanbul: Anahtar Kitaplar Yayınları, 1993.

Arı, Kemal. **İzmir’den Bakışla Türkiye’de Kabotaj (Haklar, Kazanımlar, Bayramlar)**, İzmir: Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, 2009.

Ataç, Beyhan. **Maliye Politikası**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Eğitim, Sağlık ve Bilimsel Araştırma Çalışmaları Vakfı, Yayınları, 1999.

Avcıoğlu, Doğan. **Türkiye’nin Düzeni: Dün-Bugün-Yarın**, 1.Basım, Ankara: Bilgi Yayınevi, 1968.

Aybet, Gülgün Üçel. **Avrupalı Seyyahların Gözünden Osmanlı Dünyası ve İnsanları (1530-1699)**, 1.Basım, İstanbul: İletişim Yayınları, 2003.

Aysan, Mustafa. “**Atatürk’ün Ekonomik Görüşü**”, **Atatürk Yolu**, Ankara: Atatürk Kültür Dil Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Araştırma Merkez, 1987, s.73.

Bakırcı, Muzaffer. **Türkiye’de Kırsal Kalkınma**, 1.Basım, Ankara: Nobel Akademi Yayıncılık, 2007.

Başol, Koray. **Türkiye Ekonomisi**, 4. Basım, İzmir, 1983.

- Bolcan, Özcan. **Ekonomide Özelleştirme**, 1. Basım, İstanbul: Aydınlar Ocağı Yayını, 1990.
- Boratav, Korkut. **Türkiye’de Devletçilik**, 2. Basım, Ankara: İmge Kitapevi, 2006.
- Bostan, İdris. **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVIII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, 1. Basım, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992.
- Bostan, İdris. **Osmanlılar ve Deniz**, 4.Basım, İstanbul: Küre Yayınları, 2017.
- Cillov, Haluk. **Türkiye Ekonomisi**, 1.Basım, İstanbul: İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yayınları, 1962, s. 131.
- Çağa, Tahir. “Türkiye’de Deniz Kabotaj Tekeli”, Lozan’ın 50. Yıl Armağanı, 1973
- Çarşılı, İsmail Hakkı Uzun. **Osmanlı Tarihi**, C.4, 2. Basım, Ankara: 1983.
- Çavdar, Tefvik. **Türkiye’de Liberalizm (1860-1990)**, Ankara, İmge Kitapevi, 1992.
- Çavdar, Tefvik. **Türkiye’de Toplumsal ve Ekonomik Gelişmenin 50 Yılı**, 1. Basım, Ankara: Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, 1973.
- Çavdar, Tefvik. **Türkiye’nin Demokrasi Tarihi**, 3. Baskı, Ankara: İmge Kitapevi, 2004.
- Çoşar, Nevin **Türkiye’de Devletçilik**, 1.Basım, İstanbul: Bağlam Yayıncılık, 1995.
- Deniz Ticaret Odası 2008 **Deniz Sektör Raporu 2008**, İstanbul, 2008.
- Deniz Ticaret Odası **Deniz Sektör Raporu 2004**, İstanbul, 2004.
- Deniz Ticaret Odası **Deniz Sektör Raporu 2012**, İstanbul, 2013.
- Eldem, Vedat. **Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları,1970.
- Ener, Meliha ve Esra Siverekli Demircan. **Küreselleşen Dünyada IMF Politikaları ve Türkiye**, Ankara: Roma Yayınları, 2004.
- Fasıl 21: Trans Avrupa Ağları, [http://www.ab.gov.tr/ 86.html](http://www.ab.gov.tr/86.html)) (20 Ağustos 2020)
- İdris Bostan, “Gemi”, **Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi**, C.14, İstanbul: Diyanet İşleri Başkanlığı, 1996.
- İnan, Afet. **Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyeti’nin Birinci Sanayi Planı 1933**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basım Evi, 1972
- İnan, Ayşe Afet. **Türkiye Cumhuriyeti ve Türk Devrimi**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1998

- İnönü, İsmet. **İsmet İnönü'nün Hatıraları: Lozan Antlaşması, Cilt II**, İstanbul: Cumhuriyet Yayını, 1998.
- Karataş, Cevat ve Ziya Öniş, **Türkiye'de Özelleştirme**, "Dünyada Özelleştirme Deneyimleri ve Türkiye", 1.Basım, İstanbul: Yeni Yüzyıl Kitaplığı Yayınları, 1986.
- Karpat, Kemal. **Osmanlı'da Değişim Modernleşme ve Uluslaşma**, Dilek Özdemir (çev.), Ankara: İmge Kitapevi, 2006.
- Kazgan, Gülten **Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi**, 1. Basım, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 1999.
- Kepenek, Yakup ve Nurhan Yentürk, **Türkiye Ekonomisi**, 18. Basım, İstanbul: Remzi Kitapevi, 2005.
- Kılıçbay, Ahmet. **Türk Ekonomisi**, 4. Basım, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1992.
- Koraltürk, Murat. **"Bir Gemi Kazası ve Kabotajı Yeniden Düşünmek". Güncel Tartışmalar Işığında Lozan**. 1. Basım, İstanbul: Lozan Mübadilleri Vakfı Yayınları, 2017.
- Koraltürk, Murat. **"Lozan Antlaşması'nın Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Sonuçları". Güncel Tartışmalar Işığında Lozan**. 1. Basım, İstanbul: Lozan Mübadilleri Vakfı Yayınları, 2017.
- Koraltürk, Murat. **Türkiye'de Sermaye Birikimi Sorunu Tarihsel Perspektiften Bir Bakış ve Ahmet Hamdi Başar'dan Seçmeler**, 1. Basım, İstanbul: Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları.
- Kömürçüyan, Eremya Çelebi. **İstanbul Tarihi/XVII. Asırda İstanbul**, Hrant Andreasyan (çev.), İstanbul: Eren Yayıncılık, 1988.
- Köse, Osman. (hızl.), **Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun**, Samsun: Canik Belediyesi, 2013.
- Kuruç,Bilsay. **Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi**, 1.Basım, Ankara: Bilgi Kitapevi, 1987.
- Mango, Andre. **Atatürk Modern Türkiye'nin Kurucusu**, 2. Basım, İstanbul: Remzi Kitapevi, 2007.
- McGowan, Bruce. "Ayanlar Çağı 1699-1812", Halil İnalcık ve Donald Quatoert (Ed.), **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi Cilt 2** içinde (761-865), Ayşe Berktaş, Süphan Andıç, Serdar Alper (Çev.), İstanbul: Eren Yayıncılık, 2004.

- Mufasssal Osmanlı Tarihi**, C. I, s.149 Aktaran: Ahmet Tabakoğlu, Türk İktisat Tarihi, 1.Basım, İstanbul: Dergah Yayınları, 1986.
- Müderrişoğlu, Alptekin. **Kurtuluş Savaşı'nın Mali Kaynakları**, 2.Basım, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 1990.
- Müller-Wiener, Wolfrang. **Bizanstan Osmanlı'ya İstanbul Limanı**, Erol Özbek (çev.), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998.
- New Deal, <http://www.iktisatsozlugu.com/tr/nedir/new-deal/3654> (21 Ağustos 2020)
- Nicol, McGillivray Donald. **Bizans ve Venedik, Diplomatik ve Kültürel İlişkiler Üzerine** (çev. G. Ç. Güven), İngiltere: Cambridge Üniversitesi, 1992.
- Ökçün, Ahmet Gündüz. **Türkiye İktisat Kongresi 1923-İzmir**, Ankara: Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları, 1997.
- Önder, İzzettin ve Oktar Türel. **Türkiye'de Kamu Maliyesi, Finansal Yapı ve Politikalar**, 1.Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1993.
- Özertan, Gökhan “Türkiye’de Tarım Sektörü’nde Yapısal Dönüşüm Ve Teknoloji Kullanımının Rolü”, Boğaziçi Üniversitesi, 2013.
- Pamuk, Şevket. **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)**, 2. Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.
- Parasız, İlker. **Kriz Ekonomisi**, Bursa: Ezgi Yayınları, 1998.
- Parasız, İlker. **Türkiye Ekonomisi 1923'ten Günümüze İktisat ve İstikrar Politikaları**, Bursa: Ezgi Kitapevi Yayınları, 1998.
- Sağlam, Dündar. **Türkiye Ekonomisi**. 2.Basım. Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayını, 1977.
- Sağlam, Dündar. **Türkiye’de Kamu İktisadi Devlet Teşebbüsleri**. 1. Basım. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1967.
- Sezai Tezel, Yahya Sezai. **Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950)**, 3. Basım, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994.
- Sönmez, Sinan. “**Kriz, Devlet Müdahalesi ve Özelleştirme**”, Aykut Polatoğlu (Ed.), Özelleştirme Tartışmaları içinde (37-56), İstanbul: Bağlam Yayınları, 1994.
- Şimşir, Bilal. **Lozan Telgrafları I (1922-1923)**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1990,
- TCCBSBB, **Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)**, www.sbb.gov.tr, (28 Aralık 2019)

- TCCBSBB, Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989), www.sbb.gov.tr (28 Aralık 2019)
- TCCBSBB, Denizyolu Ulaştırması, (2002-2018), <http://www.sbb.gov.tr/ulastirma-gostergeleri/>
- TCCBSBB, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013), (5 Ocak 2020)
- TCCBSBB, Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983), www.sbb.gov.tr (26 Aralık 2019)
- TCCBSBB, Onuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2014-2018), www.sbb.gov.tr, (6 Ocak 2020)
- TCCBSBB, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005), www.sbb.gov.tr, (5 Ocak 2020)
- TCCBSBB, Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, (1996-2000), www.sbb.gov.tr, (28 Aralık 2019)
- TDV İslam Ansiklopedisi, “Kapudan Paşa”, İstanbul, TDV Yayınları, 2001, C. 24.
- TDV İslam Ansiklopedisi, “Yed-i Vahid”, İstanbul: TDV İslam Araştırmaları Merkezi, 2013, C. 43, S. 378-383.
- Tekeli- İlkin, **1929 Dünya Buhranında Türkiye’nin İktisadi Politika Arayışları**, Ankara, Ortadoğu Teknik Üniversitesi Yayınları, 1972.
- Tekeli, İlhan ve Selim İlkin, **Dünyada ve Türkiye’de Serbest Üretim Bölgelerinin Doğuş ve Dönüşümü**, Ankara: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1987
- Tekeli, İlhan ve Selim İlkin. **1929 Dünya Buhranında Türkiye’nin İktisadi Politika Arayışları**, Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi Yayınları, 1977.
- Tekeli, İlhan ve Selim İlkin. **Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu**, Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi Yayınları, 1982.
- Tekeli, İlhan. **Sanayi Toplumu İçin Sanayi Yazıları**, 1.Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2010.
- Toprak, Zafer. **Milli İktisat-Milli Burjuvazi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1995.
- Toprak, Zafer. **Türkiye’de Milli İktisat: 1908-1918**, 1.Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1982.
- Tukin, Cemal. **Boğazlar Meselesi**, İstanbul: Pan Yayınları.

Turan, Şerafettin. **Türk Devrim Tarihi, Yeni Türkiye'nin Oluşumu (1923-1938)**, 3. Kitap, I. Bölüm, 1.Basım, Ankara: Bilgi Yayınevi, 1995.

Turan, Şerafettin. **Türk Devrim Tarihi, Yeni Türkiye'nin Oluşumu**, Ankara: Bilgi Yayınevi, 1995.

Türkiye Liman İşletmeciler Derneği, Türkiye Liman Sektörcülük Raporu 2019.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, Türkiye Liman Sektörcülük Raporu 2014, İstanbul, 2014.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, Türkiye Liman Sektörcülük Raporu 2015.

Ülken, Yüksel. **Atatürk ve İktisat**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Yayınları, 1981.

Yeldan, Alp Erinç. **Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisi**, 1.Basım, İstanbul: İletişim Yayınları, 2001.

Yenal, Oktay. **Cumhuriyet'in İktisat Tarihi**, 5. Basım, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017.

Yeşil, Ahmet. **Türkiye'de Çok Partili Siyasi Hayata Geçiş**, Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.

Kongreler

Aybet, Gülgün Üçel. "17. Yüzyılda İstanbul Limanı ve Marmara Denizi'nde Uluslararası ve Şehirlerarası Ulaşım ve Ticaret", VII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu. Marmara Üniversitesi. 27-28 Mayıs 2016, ss.27-28. (Kongre/Sempozyum)

Sağlam, Dündar. "Türkiye'de Devletçilik Fikrinin Doğuşu ve Geçirdiği Aşamaları", Devletçilik İlkesinin Gelişmesi ve Günümüzdeki Sonuçları. İstanbul: İTÜ, 17 Nisan 1981, s.87.

Seminer

Çelebican, Gürkan. "Atatürk Döneminde Para-Kredi Siyaseti ve Kurumlaşma Hareketi", Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi Semineri, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1982.

Töre, Nahit. "Atatürk Döneminin (1923-1938) Dış Ekonomik İlişkiler Politikası". Atatürk Dönemi Ekonomi Politikası ve Türkiye'nin Ekonomik Gelişmesi Semineri. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1982.

Sürekli Yayınlar

- Altay, Nasuh Oğuzhan. “Türk Ekonomisinde 1923-1939 Dönemi ve Devletçilik Görüşü” (Klasik ve Keynesyen Görüşler ile Bir Karşılaştırma), **İktisat ve Toplum**, Sayı:48 (Ekim 2014), s.24.
- Arı, Kemal. “Milli Denizciliğin Büyük Zaferi Kabotaj”. Bütün Dünya. Sayı 2, Şubat 2017.
- Ay Hakan ve Öznur Uçar. “Üç Küresel Ekonomik Krizin Analizi”. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. 2015, C.17, No.1 s.11.
<http://www.dx.doi.org/10.16953/deusbed.83818> (19 Mart 2019)
- Çağa, Tahir. “Türkiye’de Deniz Kabotaj Tekeli”, **İÜ Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Cilt 10, Sayı 3-4, 1975.
- Deniz Müzesi Arşivi, Meclis-i Bahriye (MB) Defter no:676, 13 Eylül 1330, 26.09.1914. Aktaran: İlhan Ekinci, “Son Dönem Osmanlı Ticareti”, **Karadeniz Araştırmaları Dergisi**, 2006, Vol:10, www.academia.edu/Son_Dönem_Osmanlı_Deniz_Ticaretini_Kurtarma.7a_Çareleri (9 Şubat 2019), s.53-54.
- Ekinci, İlhan “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri”, **Karadeniz Araştırmaları Dergisi**, 2006, Sayı:10, www.academia.edu/Son_Dönem_Osmanlı_Deniz_Ticaretini_Kurtarma_Çareleri (7 Şubat 2019), s.46.
- Erdoğan, Engin. “Serbest Bölgeler ve Türkiye’de Bir Model Denemesi”, **Anadolu Üniversitesi SBE**, 1985, s.101.
- Ezer, Feyzullah “1929 Dünya Ekonomik Krizi’nin Türkiye’ye Etkileri”, **Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Vol.20, No.1 (Mart 2019), s. 437-438.
- Fidan, Ahmet. “Dünden Bugüne Kabotaj ve Türk Denizciliğindeki Yeni İvmelenmeler”, **Kent Akademisi**, Cilt 7, Sayı 2, Yaz 2014.
- Güloğlu, Bülent. İstikrar Programından İstikrarsızlığa (Kasım 2000 ve Şubat 2001 Krizleri), İstanbul: **Yeni Türkiye Dergisi**, 1999, s. 8.
- Gündüz, Ali Yılmaz. “Türkiye Ekonomisindeki Yapısal Değişiklikler ve 1980 Sonrası Uygulanan İstikrar Politikaları”, **Erciyes Üniversitesi İ.İ.B.F Dergisi**, Kayseri, 1992.
- Gürboğa, Nurşen ve Murat Koraltürk. “1930’larda İktisadi Devletçilik Şilepçiliğinin Gelişmesi ve Sosyete Şilep T.A.Ş.’nin Kuruluşu”, Vol:34, No:25-26, (Nisan 2019)
- İsmail, Ahmet. “Osmanlı Ticareti Bahriyesi”, **Risale-i Mevkute-i Bahriye**, Sayı: 10, 1333, s.457.

Karaçor, Zeynep ve Volkan Alptekin, “1980 Sonrası İstikrar Politikaları Işığında Türkiye Ekonomisinin Trend Analizi Yardımıyla Değerlendirilmesi”, <https://dergipark.org.tr/susead/issue/28430/302843> (14 Mayıs 2019), s.307-308.

Öztürk, Şinasi ve Fethi Nas, Ergün İçöz, “24 Ocak Kararları, Neo-Liberal Politikalar ve Türkiye Tarımı”, **Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 2008, Vol.1, No.2, (14 Mayıs 2019), s. 15-16.

Tabakoğlu, Ahmet. “Klasik Dönemde Osmanlı Ekonomisi”, <http://www.tarihtarih.com/> (6 Aralık 2018), s.13-14.

Ünal. Özdemir ve Güzin Kantürk Yiğit ve Muhammed Oral “Cumhuriyetten Günümüze Ekonomi Politikaları Bağlamında Türk Dış Politikaları Bağlamında Türk Dış Ticaretinin Gelişimi”, **Doğu Coğrafya Dergisi**, Cilt.21, Sayu.35 (Ağustos 2016), s.161.

Yeldan, Erinç. “Küreselleşme Sürecinde Türkiye Ekonomisinde Üretim, Birikim ve Bölüşüm İlişkilerine Toplu Bir Bakış”, **Petrol-İş**, 1997-1999, s.271-293.

Tebliğ

Gerni, Cevat. “Türkiye’de 1980-1990 Döneminde Uygulanan İstikrar Politikaları Üzerine Bir Değerlendirme”. 3. İzmir İktisat Kongresi Tebliğleri. C.1, Ankara, 1992.

Tezler

Bahçeci, Sema. “Ortodoks ve Heterodoks İstikrar Programları: Seçilmiş Ülke Örnekleri ve 1994 Türkiye Deneyimi”. Ankara: DPT Ekonomik Modeller ve Stratejik Araştırmalar Genel Müdürlüğü, **DPT Yayınlanmış Uzmanlık Tezi**, Ankara, 1997.

Kundak, Sabriye. “Türkiye’de İmalat Sanayinin İthalata Bağımlılığının Analizi”, **Doktora Tezi**. Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015.

Veri

TÜİK. “Dış Ticaret İstatistikleri” <http://www.tuik.gov.tr> (27 Kasım 2019)