

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
DOKTORA TEZİ

**TÜRKİYE’DE
DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI
OLUŞTURMA SÜRECİ VE STRATEJİK ANALİZLER**

Didem ÖZER

Danışman
Prof. Dr. Hakkı KİŞİ

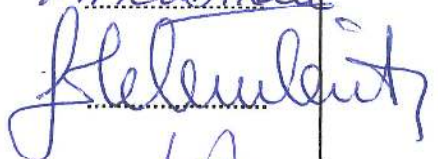
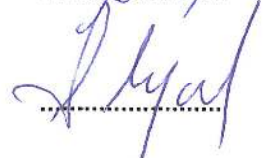
2010

DOKTORA
TEZ ONAY SAYFASI

2003800537

Üniversite : Dokuz Eylül Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Adı ve Soyadı : Didem ÖZER
Tez Başlığı : Türkiye'de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler
Savunma Tarihi : 15.06.2010
Danışmanı : Prof.Dr.Hakkı KİŞİ

JÜRİ ÜYELERİ

<u>Ünvanı, Adı, Soyadı</u>	<u>Üniversitesi</u>	<u>İmza</u>
Prof.Dr.Hakkı KİŞİ	D.E.Ü.Denizcilik Fakültesi	
Prof.Dr.Huriye KUBİLAY	D.E.Ü.Hukuk Fakültesi	
Prof.Dr.Ayşe Güldem CERİT	D.E.Ü.Denizcilik Fakültesi	
Doç.Dr.Ayla ÖZHAN DEDEOĞLU	E.Ü.İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	
Prof.Dr.Ayşe AYATA	O.D.T.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi	

Didem ÖZER tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "Türkiye'de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler" başlıklı Doktora Tezi olarak ☒oybirliği ()oyçokluğu ile kabul edilmiştir.

Prof.Dr. Utku UTKULU
Enstitü Müdürü

YEMİN METNİ

Doktora Tezi olarak sunduğum “Türkiye’de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci ve Stratejik Analizler” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

31/05/2010

Didem ÖZER

ÖZET

Doktora Tezi
Türkiye’de Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Süreci
ve Stratejik Analizler
Didem ÖZER

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimleri Enstitüsü
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı

Deniz ulaştırması, doğası gereği hem bölgesel ve ulusal, hem de uluslararası ve uluslar üstü politika alanında yer almaktadır. Denizcilik çevresi açısından bakıldığında birçok değişken unsur deniz ulaştırmasını ve ilgili politikalarını etkilemektedir. Teknolojinin çok hızlı yenilediği; siyasi olayların piyasaları etkilediği; rekabet nedeniyle büyük ekonomik birleşmelerin yaşandığı; sosyal ve kültürel hareketliliğin arttığı; çevreye duyarlılığın geliştiği ve yasal yükümlülüklerin ve kuralların standartlaştırıldığı günümüz dünyasında deniz ulaştırması alanında politika oluşturmak ve bu alanda stratejik kararlar vermek giderek daha da karmaşık bir hal almıştır.

Bu araştırma deniz ulaştırması ve politika oluşturma süreci alanındaki literatürü göz önüne alarak Türkiye’nin deniz ulaştırma politikalarını ve bu politikaları oluşturma sürecine ilişkin değişkenleri incelemek, uzman görüşlerinden elde edilen veriler doğrultusunda stratejik analizler ile gelecekte oluşturulacak deniz ulaştırması politikaları için önerilerde bulunmak amacıyla gerçekleştirilmiştir.

Çalışma kapsamında değişkenlerin belirlenmesi amacıyla literatür taraması, gözlem ve kısa anket uygulamasından oluşan bir ön çalışma yapılmıştır. Ön çalışmanın sonunda edinilen bilgiler doğrultusunda bir kavramsal model kurulmuş ve deniz ulaştırması çevresine ilişkin politika oluşturma değişkenleri, içerik analizi yöntemiyle belirlenmiştir. Yapılan literatür taraması ve tespit edilen bu değişkenlerin doğrultusunda veri toplama aracı olarak yapılandırılmış yüz yüze görüşme formu oluşturulmuş ve bu form ile yapılan görüşmeler sırasında deniz ulaştırması politikaları alanında seçkin uzmanların yorumları alınmıştır. Araştırmadaki örneklem doğrultusunda elde edilen veriler değerlendirilerek stratejik analizler yapılmıştır. Çalışmanın bulguları Türkiye’de deniz ulaştırma politikaları oluşturma sürecine etki eden unsurları, stratejik analizler sonucunda yapılan değerlendirmeyi kapsamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Türkiye, Deniz Ulaştırması, Politika, Politika Oluşturma Süreci, Stratejik Analiz.

ABSTRACT

**Doctoral Thesis
Maritime Transport Policy Making Process in Turkey and
Strategic Analyses
Didem ÖZER**

**Dokuz Eylül University
Institute of Social Sciences
Department of Maritime Business Administration**

Due to its nature, maritime transport is in the area of regional and national, as well as international and supranational policy. When viewed in terms of maritime environment, several variable factors affect maritime transport and relevant policies. In today's world where technology renovates itself very fast, political events affect trade markets, major economic mergers and alliances are experienced due to competition, social and cultural mobility increases, environment sensitivity is developed and legal obligations and rules are standardized, making policies and strategic decisions in maritime transport has become even more complicated.

This study takes into consideration the literature in maritime transport and policy-making process. Its aim is to provide suggestions in future maritime transport policies by examining Turkish maritime transport related policies and the variables in the process for making such policies with strategic analysis from the viewpoint of experts.

Literature survey, observation and a short questionnaire were the methods which constituted the preliminary work applied for determining the variables of this study. A conceptual model were developed as a result of the information get from this preliminary work and policy making variables for maritime transport were determined with content analysis method. In line with literature search and determined variables, structured face-to-face interview form was developed as the data collection tool; comments of elite experts in the field of maritime transport policy were collected during the interviews held based on this form. Data obtained from the sample group of the research were evaluated and strategic analyses were conducted. Findings of the study include the factors that affect maritime transport policy making process in Turkey and evaluations from the results of strategic analyses.

Key Words: Turkey, Maritime Transport, Policy, Policy Making Process, Strategic Analysis.

TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI OLUŞTURMA SÜRECİ VE STRATEJİK ANALİZLER

	Sayfa
TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
TÜRKÇE ÖZET	iv
İNGİLİZCE ÖZET	v
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR	xvii
TABLolar LİSTESİ	xix
ŞEKİLLER LİSTESİ	xxii
EKLER LİSTESİ	xxiv
GİRİŞ	xxvi

BİRİNCİ BÖLÜM DENİZ ULAŞTIRMASI VE POLİTİKA

1.1. ULAŞTIRMA VE DENİZ ULAŞTIRMASI: KAVRAM VE TANIMLAR	1
1.1.1. Ulaştırma	1
1.1.2. Deniz Ulaştırması	4
1.2. ULAŞTIRMA TÜRLERİ VE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ	5
1.2.1. Ulaştırmanın Fonksiyonları	5
1.2.2. Ulaştırma, Enerji ve Çevre Etkileşimi	8
1.2.3. Sürdürülebilir Ulaştırma Kavramı	9
1.2.4. Ulaştırma Sistemleri	9
1.2.4.1. Kara Ulaştırması	11
1.2.4.2. Hava Ulaştırması	12
1.2.4.3. Demiryolu Ulaştırması	13
1.2.4.4. Boru hattı Ulaştırması	13
1.2.4.5. Haberleşme ve İletişim	14
1.2.4.6. Deniz Ulaştırması	15

1.2.5. Çok Modlu Taşımacılık Sistemleri	18
1.2.5.1. Modlararası Ulaştırma Sistemi	19
1.2.5.2. Çoklu Ulaştırma Sistemi	20
1.2.5.3. Bütünleşik Ulaştırma Sistemi	20
1.3. DENİZ ULAŞTIRMASI	21
1.3.1. Deniz Ulaştırmasının Özellikleri	21
1.3.1.1. Deniz Ulaştırmasında Yaşanan Değişiklikler	23
1.3.1.2. Deniz Ulaştırmasında Planlama Sorunu	24
1.3.1.3. Deniz Ulaştırmasında Rotalar	25
1.3.2. Deniz Ulaştırmasının Unsurları	26
1.3.2.1. Gemiler ve Bayrak Unsuru	27
1.3.2.2. Limanlar ve Terminaller	29
1.3.2.3. Denizcilik Piyasaları	31
1.3.2.3.1. Navlun Piyasaları	32
1.3.2.3.1.1. Düzensiz Hat Deniz Taşımacılığı (Tarifesiz Taşımacılık)	33
1.3.2.3.1.2. Düzenli Hat Deniz Taşımacılığı (Tarifeli Taşımacılık)	35
1.3.2.3.1.3. Yakınyol Deniz Taşımacılığı	37
1.3.2.3.1.4. Kabotaj Taşımacılığı	38
1.3.2.3.2. İkinci El Gemi Alım- Satım Piyasası	39
1.3.2.3.3. Gemi İnşa Piyasası ve Tersaneler	41
1.3.2.3.4. Gemi Geri Dönüşüm (Söküm) Piyasası	42
1.4. DENİZ ULAŞTIRMASI ÇEVRESİ	44
1.4.1. Deniz Ulaştırmasının Makro Dış Çevresi	47
1.4.1.1. Siyasi ve Yasal Çevre	47
1.4.1.2. Ekonomik Çevre	50
1.4.1.3. Sosyal ve Kültürel Çevre	51
1.4.1.4. Teknolojik Çevre	52
1.4.1.5. Demografi	54
1.4.1.6. Doğal Çevre	55

1.4.2. Deniz Ulaştırmasının Mikro Dış Çevresi	56
1.4.2.1. Rekabet Çevresi ve Deniz Ulaştırmasının Rakipleri	56
1.4.2.2. Deniz Ulaştırmasında Müşteri Olarak Yükletenler	58
1.4.2.3. Tedarikçiler	59
1.4.2.4. Dağıtım Kanalları	59
1.4.2.5. Sivil Toplum Kuruluşları	60
1.4.3. Deniz Ulaştırmasında İşletmelerin İç Çevresi	61
1.4.3.1. Hizmet Üretimi	62
1.4.3.2. Pazarlama	64
1.4.3.3. Denizcilik Finansmanı	66
1.4.3.4. Yönetim ve Organizasyon	67
1.5. DENİZ ULAŞTIRMASI ALANINDA KARAR VERME SÜRECİ VE POLİTİKA	70
1.5.1. Karar Verme Süreci ve Politika İlişkisi	70
1.5.1.1. Karar Verme ile Problem Çözme arasındaki Fark	71
1.5.1.2. Karar Verme Süreci	72
1.5.1.3. Politika ile Karar Verme Arasındaki İlişki	74
1.5.2. Deniz Ulaştırmasında Karar Verme ve Politika İlişkisi	75
İKİNCİ BÖLÜM	
POLİTİKA VE POLİTİKA OLUŞTURMA SÜRECİ	
2.1. POLİTİKA KAVRAMI VE POLİTİKA OLUŞTURMA SÜRECİNE İLİŞKİN TANIMLAR	78
2.1.1. Politika Kavramı ve Tanımları	78
2.1.2. Politika Oluşturma Kavramı ve Sınırları	81
2.1.3. Politika Oluşturma Süreci	82
2.2. SOSYAL BİLİMLER ALANINDA POLİTİKA	84
2.2.1. Politikanın Diğer Bilimlerle İlişkisi	85
2.2.2. Siyaset Bilimi İçinde Politika ve Bürokrasi	86

2.2.3. Uluslararası İlişkiler ve Dış Politika	90
2.2.4. İşletme Bilimi'nde Politika	91
2.2.4.1. Yönetim Alanında Politika ve Strateji	93
2.2.4.2. İyi Yönetişim	95
2.2.5. Ekonomi ve Politika	96
2.2.6. Hukuk Alanında Yasa Yapma Süreci ve Politika	98
2.3. POLİTİKA OLUŞTURMA SÜRECİ	100
2.3.1. Politika Oluşturanlar ve Süreç İçindeki Roller	102
2.3.1.1. Politika Oluşturmada Devletin Rolü	104
2.3.1.2. Politika Oluşturma Sürecine Halkın Katılımı	106
2.3.1.3. Politika Oluşturmada Siyasi Partiler	107
2.3.1.4. Politika Oluşturmada Özel Kuruluşların ve İşletmelerin Rolü	107
2.3.2. Politika Oluşturma Sürecinin Basamakları	109
2.3.2.1. Sorunların Tanımlanması ve Gündeme Getirilmesi	110
2.3.2.2. Mevcut Koşulların, Amaç ve Hedeflerin Belirlenmesi	113
2.3.2.3. Temel İlgi/ Çıkar Gruplarının Belirlenmesi	114
2.3.2.4. Alternatiflerin Belirlenmesi ve Değerlendirilmesi	115
2.3.2.5. Politikaya Karar Verme	116
2.3.2.6. Politikanın Uygulanması ve Geliştirilmesi	117
2.3.3. Oluşturulan Politikanın İfade Edilmesi	118
2.3.4. Politika Analizi	119
2.4. POLİTİKA UYGULAMA VE GELİŞTİRME AŞAMASI	121
2.4.1. Politika Uygulama ve Değerlendirme Alt Süreci	121
2.4.2. Politika Geliştirme Aşaması	123
2.4.3. Politikaların Başarısı	126
2.4.4. Politika Transferi ve Değişim	127
2.4.5. Politika Araştırmaları:Enstitüler, Politika Kuruluşları ve Düşünce Toplulukları	130
2.4.5.1. Politika Sürecinde Araştırma	131
2.4.5.2. Düşünce Topluluğu Kavramı ve Politika Sürecindeki Rolü	133

2.4.5.3. Dünya'daki Politika Kuruluşları, Enstitüler ve Düşünce Toplulukları	134
2.5. STRATEJİK ANALİZ VE POLİTİKA İLİŞKİSİ	136
2.5.1. Strateji Kavramı	137
2.5.1.1. Strateji Geliştirme Süreci	139
2.5.1.2. Stratejide Çevre Boyutu	141
2.5.2. Stratejik Analiz Kavramı	142
2.5.3. Stratejik Yönetim ve Planlama İçinde Politikanın Yeri	144

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DÜNYADA DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

3.1. DENİZCİLİK ALANINDAKİ FARKLI POLİTİKA YAKLAŞIMLARI	148
3.1.1. Deniz ve Okyanus Politikası	149
3.1.2. Deniz Ticaret Politikası	151
3.1.3. Deniz Ulaştırma Politikası	153
3.2. DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ OLUŞTURULMA SÜRECİ	156
3.2.1. Deniz Ulaştırma Politikası Oluşturma Düzeyleri	161
3.2.2. Deniz Ulaştırma Politikasında Ulusal ve Uluslararası Ayrımı	162
3.2.2.1. Ulusal Deniz Ulaştırma Politikası: Amaç ve Hedefler	163
3.2.2.2. Uluslararası Deniz Ulaştırma Politikası: Amaç ve Hedefler	165
3.2.3. Deniz Ulaştırma Politikası Amaçlarına Ulaşmada Kullanılan Araçlar	167
3.2.3.1. Mevzuat	169
3.2.3.2. Teşvik ve Destekler	170
3.2.3.3. Bayrak Ayrımcılığı	172
3.2.3.4. Yük Rezervasyonu	173
3.2.3.5. Döviz Kontrolü	174
3.2.3.6. Ülkeler Arasındaki Anlaşmalar	174
3.2.4. Deniz Ulaştırma Politikası Oluşturmada Düşünce Kuruluşları	175

3.3. DÜNYADA DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI	178
3.3.1. Denizcilik Politikası Oluşturmada Ekonomik Göstergeler	178
3.3.2. Deniz Ulaştırmasında Korumacılık ve Serbest Ticaret İlişkisi	180
3.3.2.1. Denizcilik Alanında Korumacılık Kavramı	181
3.3.2.2. Dünyada Serbest Ticaret Politikaları	182
3.3.3. Deniz Ulaştırma Politikası Oluşturmada Uluslararası Kurumlar ve Stratejileri	184
3.3.3.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)	186
3.3.3.2. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD)	187
3.3.3.3. Dünya Bankası (World Bank)	188
3.3.3.4. Dünya Ticaret Örgütü (WTO)	190
3.3.3.5. Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD)	191
3.3.3.6. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)	193
3.3.3.7. Uluslararası Deniz Ticaret Odası	194
3.3.4. Dünyada İzlenen Başlıca Deniz Ulaştırma Politikaları	195
3.3.4.1. Afrika Kıtası	196
3.3.4.2. Amerika Kıtası	198
3.3.4.3. Asya Kıtası	201
3.3.4.4. Avrupa Kıtası	206
3.3.4.5. Okyanusya Kıtası	207
3.3.4.6. Gelişmekte Olan ve Denize Kıyısı Olmayan Ülkeler	208
3.4. AVRUPA BİRLİĞİ'NDE DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI	209
3.4.1. Avrupa Birliği'nde Karar Verme ve Politika Oluşturma Süreci	210
3.4.2. Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikasında Denizcilik	214
3.4.3. Avrupa Birliği Bütünleşik Deniz Ulaştırma Politikası	216
3.4.3.1. Avrupa Birliği Bütünleşik Deniz Ulaştırma Politikasının Kapsamı	218
3.4.3.2. Avrupa Birliği Deniz Ulaştırma Politikasında Unsurlar	220
3.4.3.2.1. Liman Hizmetleri ve Altyapısı	221
3.4.3.2.2. Denizde Güvenlik	222
3.4.3.2.3. Çevreye Duyarlılık ve Emniyet	222

3.4.3.2.4. Yakınyol Deniz Taşımacılığı	224
3.4.3.2.5. Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) ve Deniz Otoyolları	226
3.4.4. Avrupa Birliği Ülkelerinde Deniz Ulaştırma Politikaları	227
3.4.4.1. Avrupa Ülkelerinin Ortak Deniz Ulaştırma Politikaları Üzerine Etkisi	227
3.4.4.2. Geleneksel Denizci Ülkeler: İngiltere ve Yunanistan	229
3.4.4.3. Aday Ülkelerin Deniz Ulaştırmasındaki İlerleme Durumu	230

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI OLUŞTURMA SÜRECİ

4.1. CUMHURİYET ÖNCESİ DÖNEMDE DENİZCİLİK	232
4.1.1. Selçuklular Dönemi	232
4.1.2. Anadolu Beylikleri Dönemi	235
4.1.3. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi	236
4.2. TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI	240
4.2.1. Türkiye’nin Deniz Ulaştırması Alanında Karşılaştığı Sorunlar	242
4.2.2. Türkiye’de Deniz Ulaştırma Politikası Oluşturma Sürecinde İlgili Kurumlar	246
4.2.2.1. Türkiye Büyük Millet Meclisi ve Komisyonları	250
4.2.2.2. Bakanlar Kurulu	251
4.2.2.3. Ulaştırma Bakanlığı	252
4.2.2.3.1. Ulaştırma Şurası	255
4.2.2.3.2. TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği	256
4.2.2.4. Denizcilik Müsteşarlığı	257
4.2.2.4.1. Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü	257
4.2.2.4.2. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü	258
4.2.2.5. Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı	259
4.2.2.5.1. Devlet Planlama Teşkilatı’nın İşlevi ve Planların Niteliği	260

4.2.2.5.2. İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü	261
4.2.2.6. Siyasi Partiler	261
4.2.2.7. Sivil Toplum Kuruluşları	262
4.2.2.8. Diğer İlgili Kurumlar	265
4.2.3. Cumhuriyet Döneminde Oluşturulan Deniz Ulaştırma Politikaları	267
4.2.3.1. Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyet'in İlanına Kadar Geçen Dönem (1919-1923)	268
4.2.3.1.1. İzmir İktisat Kongresi ve Lozan Barış Anlaşması	269
4.2.3.1.2. Birinci İcra Vekilleri Heyeti Döneminde Deniz Ulaştırma Politikaları	270
4.2.3.2. Atatürk'ün Cumhurbaşkanlığı Döneminde Oluşturulan Deniz Ulaştırma Politikaları (1923-1939)	270
4.2.3.2.1. Limanlar Kanunu ve Kabotaj Kanunu'nun Yürürlüğe Girmesi	271
4.2.3.3.2. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırma Politikaları (1923- 1938)	273
4.2.3.3. Planlı Döneme Kadar Deniz Ulaştırma Politikaları (1939-1962)	274
4.2.3.4. Planlı Dönem (1962) Sonrası Deniz Ulaştırma Politikaları	277
4.2.3.4.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda Deniz Ulaştırma Politikaları	280
4.2.3.4.2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda Deniz Ulaştırma Politikaları	280
4.2.3.4.3. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda Deniz Ulaştırma Politikaları	281
4.2.3.4.4. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda Deniz Ulaştırma Politikaları	282

4.3. TÜRKİYE’DE 1983-2008 DÖNEMİNDE OLUŞTURULAN	284
DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI	
4.3.1. Son Yirmi Beş Yıllık Dönemde Türkiye’nin Deniz Ulaştırması	285
4.3.1.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi	286
4.3.1.2. Dış Ticarete Türk Bayraklı Gemilerin Payı	291
4.3.1.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Siciline Göre Gelişimi	293
4.3.1.4. Türkiye’nin Yurt İçi Denizyolu (Kabotaj) Taşımaları	295
4.3.1.5. Türkiye’nin Limanlarında Yükleme – Boşaltma Gelişimi	296
4.3.1.6. Türk Bayraklı Gemilerin Bayrak- Liman Devleti Kontrolleri	298
4.3.1.7. Denizcilikte Avrupa Birliği’ne Uyum	300
4.3.2. Son Yirmi Beş Yılın Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırma Politikaları	301
4.3.3. Ulaştırma Şuralarında Deniz Ulaştırma Politikaları	305
4.3.4. Son Yirmi Beş Yılın Kalkınma Planlarında Deniz Ulaştırma Politikaları	309
4.3.4.1. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda Deniz Ulaştırma Politikaları	309
4.3.4.2. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda Deniz Ulaştırma Politikaları	310
4.3.4.3. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda Deniz Ulaştırma Politikaları	311
4.3.4.4. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda Deniz Ulaştırma Politikaları	312
4.3.4.5. Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda Deniz Ulaştırma Politikaları	314
4.3.5. Deniz Ulaştırma Politikası Oluşturma Çabaları: Arama ve Karar Konferansları	316
4.4. TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ	
UYGULANMASINDA TEMEL UNSUR: YASAL	
DÜZENLEMELER	320

BEŞİNCİ BÖLÜM
TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI OLUŞTURMA
SÜRECİNE YÖNELİK NİTEL UYGULAMALAR VE STRATEJİK
ANALİZLER

5.1. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE MODELİ	323
5.1.1. Araştırmanın Amacı ve Kapsamı	323
5.1.2. Araştırmanın Kavramsal Modeli	325
5.2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ	327
5.2.1. Ön Çalışmalar	327
5.2.1.1. Literatür Taraması	327
5.2.1.2. Yüzyüze Görüşme	333
5.2.1.3. Gözlemler	337
5.2.1.4. Anket Uygulaması	341
5.2.2. Uygulama Aşaması	344
5.2.2.1. Uluslararası Kaynaklar Çerçevesinde İçerik Analizi	344
5.2.2.1.1. Makro Dış Çevre Grubu Politika Değişkenlerine	
İlişkin İçerik Analizi ve Sonuçları	345
5.2.2.1.2. Mikro Dış Çevre Grubu Politika Değişkenlerine	
İlişkin İçerik Analizi ve Sonuçları	349
5.2.2.1.3. İç Çevre Grubu Politika Değişkenlerine İlişkin	
İçerik Analizi ve Sonuçları	351
5.2.2.1.4. Deniz Ulaştırma Politikası Grubu Değişkenlerine	
İlişkin İçerik Analizi ve Sonuçları	357
5.2.2.2. Ulusal Kaynaklar Çerçevesinde İçerik Analizi	359
5.2.2.3. İkincil Verilerin Yeniden Değerlendirilmesi	365
5.2.2.4. Yapılandırılmış Yüzyüze Görüşme	375
5.2.2.4.1. Ana Kütle ve Örneklem	375
5.2.2.4.2. Veri Toplama Aracı	378
5.2.2.4.3. Veri Toplama Süreci	378
5.2.2.4.4. Görüşmelerden Elde Edilen Verilerin	
Değerlendirilmesi	380

5.2.2.4.4.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesine Yönelik Politika Oluşturma Süreci Basamaklarının Değerlendirilmesi	380
5.2.2.4.4.2. Liman Planlama ve Yatırımına Yönelik Politika Oluşturma Sürecinin Genel Değerlendirmesi	391
5.2.2.4.4.3. Kabotaj Taşımacılığına Yönelik Politika Oluşturma Sürecinin Genel Değerlendirmesi	392
5.2.2.4.4.4. Uluslararası Standartlara Uyumlu Yapıya Yönelik Politika Oluşturma Sürecinin Genel Değerlendirmesi	393
5.3. DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKASI OLUŞTURMA SÜRECİNE YÖNELİK STRATEJİK ANALİZLER	395
5.4. ARAŞTIRMANIN KISITLARI VE ÖNERİLER	403
5.4.1. Araştırmanın Kısıtları	403
5.4.2. Gelecek Araştırmalara Öneriler	404
SONUÇ VE ÖNERİLER	407
KAYNAKLAR	422
EKLER	1

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
bkz.	Bakınız
DWT	Geminin yük taşıma kapasitesi (Dead Weight Tonnage)
Dz.K.K.	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
EC	Avrupa Komisyonu (European Commission)
ECMT	Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (European Conference of Ministers of Transport)
ETF	Avrupa Ulaştırma İşçileri Federasyonu (The European Transport Workers Federation)
FSI	Bayrak Devleti Uygulamaları (Flag State Implementation)
GZFT	Güçlü, Zayıf Yanlar, Fırsat ve Tehditler Analizi
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization)
K.H.K.	Kanun Hükmünde Kararname
KİT	Kamu İktisadi Teşebbüsü
Km.	Kilometre
MoU	Mutabakat Zabtı (Memorandum of Understanding)
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (Organization for Economic Co-Operation and Development)
örn.	Örneğin
Par.	Paragraf
RO-RO	Tekerlekli yük (Roll- on Roll – off)
Ro-Pax	Tekerlekli yük ve yolcu taşıyan gemi (roll on/roll off passenger)
s.	Sayfa No
STK	Sivil Toplum Kuruluşları
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TDK	Türk Dil Kurumu
TEU	20'lik Konteyner (Twenty Equivalent Unit)
ULCC	Ultra büyük ham petrol gemisi (Ultra Large Crude Carrier)

UN	Birleşmiş Milletler (United Nations)
UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development)
UN/ECE	Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (United Nations Economic Commission for Europe)
UNESCAP	Birleşmiş Milletler Asya-Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pasific)
vd.	ve diğerleri
VLCC	Çok büyük ham petrol tankeri (Very Large Crude Carrier)
YİD	Yap- İşlet- Devret

TABLO LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 1.1: Uluslararası Taşıma Bölgeleri ve Modları	10
Tablo 1.2: Bir Gemiye Kiralamanın Farklı Yolları	33
Tablo 1.3: Ulaştırma sektöründe 2020'ye Kadar Olan Dönemde En Önemli Teknolojik Değişiklikler	53
Tablo 2.1: Politika Transfer Yolları	129
Tablo 3.1: Deniz Ulaştırma Politikaları için Kısıtlayıcı ve Destek Önlemler	155
Tablo 3.2: Deniz Ticaretinde Yasama Alanı ve Politika	162
Tablo 3.3: Denizcilikte Düzenlemeler	164
Tablo 3.4: Deniz Ticaret Politikasının Oluşturulmasında Bazı Temel Oyuncular	185
Tablo 3.5: Deniz Ticaret Politikasıyla İlgili Düzenleyici Seviyeler ve Kurumlar	186
Tablo 3.6: Ulaştırma Faaliyetlerine Özel Sektör Katılımının Artması İçin Başlıca Fırsatlar: Limanlar ve Deniz Ulaştırması	190
Tablo 3.7: Önde Gelen 25 Denizci Ülke	196
Tablo 3.8: AB Ulaştırma Politikasının Tarihsel Gelişimi	211
Tablo 3.9: Avrupa Birliği Karar Verme Süreci	212
Tablo 3.10: 2001 Yılı Beyaz Kitap'ın Önemli Konu Başlıkları	217
Tablo 3.11: Deniz Ulaştırma Politikalarının Amaçları	220
Tablo 4.1: Ulaştırma Bakanlığının Tarihsel Gelişimi	254
Tablo 4.2: Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi (1980-2008)	287
Tablo 4.3: Dış Ticarete Türk Bayraklı Gemilerin Payı (1983-2008; Ton)	292
Tablo 4.4: Milli Gemi Siciline ve Türk Uluslararası Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Dağılımı (1999- 2008; 150 Gt ve üzeri)	294
Tablo 4.5: Türkiye'nin Yurt İçi Denizyolu (Kabotaj) Taşımaları (1977-2008; Ton)	296

Tablo 5.1:	Politika Oluşturma Süreci Alanındaki Makale ve Lisansüstü Tezlerde “Yöntem” İncelemesi	328
Tablo 5.2:	Ulusal ve Uluslararası Kurumlarda Kütüphane Taraması	333
Tablo 5.3:	Çalışmanın Geneline Yönelik Ön Görüşmeler	336
Tablo 5.4:	Katılımcıların Görevi	341
Tablo 5.5:	Katılımcıların Kurumda Çalışma Süreleri	342
Tablo 5.6:	Deniz Ulaştırmasının Değerlendirilmesine Yönelik Anket Sonuçları	343
Tablo 5.7:	Makro Dış Çevre Grubu Politika Değişkenlerine İlişkin İçerik Analizi	347
Tablo 5.8:	Makro Dış Çevre Grubunda En Sık Tekrar Eden Değişkenlerin Frekansları	348
Tablo 5.9:	Mikro Dış Çevre Grubu Politika Değişkenlerine İlişkin İçerik Analizi	350
Tablo 5.10:	Mikro Dış Çevre Grubunda En Sık Tekrar Eden Değişkenlerin Frekansları	351
Tablo 5.11:	İç Çevre Grubu Politika Değişkenlerine İlişkin İçerik Analizi	352
Tablo 5.12:	İç Çevre Grubunda En Sık Tekrar Eden Değişkenlerin Frekansları	353
Tablo 5.13:	Deniz Ulaştırma Politikası Grubu Politika Değişkenlerine İlişkin İçerik Analizi	358
Tablo 5.14:	Deniz Ulaştırma Politikası Grubunda En Sık Tekrar Eden Değişkenlerin Frekansları	359
Tablo 5.15:	Türkiye Deniz Ulaştırma Politikası Oluşturma Sürecinde Üzerinde Durulan Önemli Değişkenler	361
Tablo 5.16:	1983- 2008 Yılları Arasında Türkiye Deniz Ticaret Filosunun Taşıma Kapasitesine Yönelik İfade Edilen ve Gerçekleştirilen Politikalar	367
Tablo 5.17:	1983- 2008 Yılları Arasında Türkiye Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalamasına Yönelik İfade Edilen ve Gerçekleştirilen Politikalar	368

Tablo 5.18:	1983- 2008 Yılları Arasında Dış Ticaret Taşımalarında Türk Bayraklı Gemilerin Oranına Yönelik İfade Edilen ve Gerçekleştirilen Politikalar	369
Tablo 5.19:	1983- 2008 Yılları Arasında Türkiye Limanlardan Yapılan Yükleme-Boşaltmaya Yönelik İfade Edilen ve Gerçekleştirilen Politikalar	370
Tablo 5.20:	1983- 2008 Yılları Arasında Türkiye Limanlarının Planlanması ve Yatırımına Yönelik İfade Edilen ve Gerçekleştirilen Politikalar	372
Tablo 5.21:	1983- 2008 Yılları Arasında Türkiye Kabotaj Taşımacılığına Yönelik İfade Edilen ve Gerçekleştirilen Politikalar	373
Tablo 5.22:	1983- 2008 Yılları Arasında Türkiye'nin Paris MoU'ya göre Liman Devleti Denetimlerindeki Tutulma Oranına Yönelik İfade Edilen ve Gerçekleştirilen Politikalar	374
Tablo 5.23:	Yüzyüze Görüşme Yapılan Kişilerin Listesi	376

ŞEKİLLER LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 1.1: Deniz Ulaştırmasında Arz – Talep Özellikleri	17
Şekil 1.2: Bütünleşik Ulaştırma Sisteminde Yer Alan Taraflar	21
Şekil 1.3: Denizcilik Sektörünün Makro ve Mikro Dış Çevre Faktörleri	46
Şekil 1.4: Deniz Ulaştırması Pazarlama Karması	65
Şekil 1.5: Bir Denizcilik Şirketinin Tipik Örgüt Şeması	69
Şekil 1.6: Karar Verme Süreci	73
Şekil 1.7: Karar Sürecinin Disiplinler arası Çerçevesi	74
Şekil 1.8: Bir Örgütün Politikasında Etkili Faktörler	77
Şekil 2.1: Politika Oluşturma Süreci	83
Şekil 2.2: Siyaset ve Politika için Sistemler Modeli	88
Şekil 2.3: Genel Yönetim Unsurları	94
Şekil 2.4: Bir “Politika Oluşturma Süreci” Modeli	101
Şekil 2.5: Politikaya Hükümetin Etkisi	105
Şekil 2.6: Politikaya Hükümet Dışı Grupların Etkisi	105
Şekil 2.7: Temel Geleneksel Gündem Belirleme Süreci Modeli	112
Şekil 2.8: Politika Geliştirme Süreci	125
Şekil 2.9: İstenilen ve Gerçekleştirilmiş Strateji	138
Şekil 2.10: Strateji Geliştirme Süreci	140
Şekil 2.11: Stratejik Yönetim Sürecinin Temel Unsurları	145
Şekil 2.12: Planlama Süreci	146
Şekil 3.1: Denizcilik Politikası Oluşturma Durumu	160
Şekil 3.2: Bir Deniz Ulaştırma Politikasının Hedefleri	166
Şekil 3.3: Kısıtlayıcı Deniz Ulaştırma Politikalarının Etkileşimi	175
Şekil 4.1: Türkiye’de Politika Oluşturma Sürecinin Kurumsal Boyutu	249
Şekil 4.2: Türk Ticaret Filosunun Tonaj Bazında Gelişimi (1980- 2008)	288
Şekil 4.3: Türk Ticaret Filosunun Dünya Sıralamasındaki yeri (DWT, 1980- 2008)	289
Şekil 4.4: Türk Ticaret Filosunun 1992- 2008 Yılları Arası Yaş Ortalaması	290

Şekil 4.5:	Türk Ticaret Filosunun Adet Bazında Gelişimi (1982- 2008)	291
Şekil 4.6:	Dış Ticarete Türk Bayraklı Gemilerin Payı (1983- 2008)	293
Şekil 4.7:	Türkiye'nin Limanlarında Yükleme Boşaltma Gelişimi (Transit hariç; 1983- 2008, ton)	299
Şekil 5.1:	Araştırmanın Kavramsal Modeli	326
Şekil 5.2:	Literatür Taramasının Kapsamı	332
Şekil 5.3:	Değişkenler İçin Örnek Araştırma Ekranı	346
Şekil 5.4:	Makro Dış Çevre İçerik Analizinden Elde Edilen Değişkenlerin Genel Değerlendirmesi	354
Şekil 5.5:	Mikro Dış Çevre İçerik Analizinden Elde Edilen Değişkenlerin Genel Değerlendirmesi	355
Şekil 5.6:	İç Çevre İçerik Analizinden Elde Edilen Değişkenlerin Genel Değerlendirmesi	356
Şekil 5.7:	Deniz Ulaştırmasına Yönelik İçerik Analizinden Elde Edilen Değişkenlerin Genel Değerlendirmesi	364
Şekil 5.8:	Araştırmanın Bulgularına İlişkin Değerlendirme	402

EKLER LİSTESİ

	Ek s.
Ek 1: Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nün Bağlantılı Olduğu Sivil Toplum Kuruluşları	1
Ek 2: Siyasi Partilerin Programlarında Yer Alan Deniz Ulaştırması Alanındaki Söylemleri	3
Ek 3: Denizcilik Müsteşarlığı’nın Belirlediği Paydaşlar Listesi	5
Ek 4: 1923 Yılı İzmir İktisat Kongresi’nin Denizcilik İle İlgili Kararları	7
Ek 5: Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı San`At Ve Ticaret Hakkında Kanun	9
Ek 6: 1923-1938 Yılları Arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler	10
Ek 7: 1938- 1960 Yılları Arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler	13
Ek 8: Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Deniz Ulaştırma Politikaları	17
Ek 9: 1960- 1983 Yılları Arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler	28
Ek 10: 1983- 2009 Yılları Arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler	33
Ek 11: Onuncu Ulaştırma Şurası Denizyolu Komisyonu Raporunda Belirtilen Deniz Ulaştırma Politikaları	37
Ek 12: Deniz Ulaştırma Politikaları İle İlgili Mevzuat	41
Ek 13: Avrupa Birliği Direktifleri	46
Ek 14: Deniz Ulaştırmasının Değerlendirilmesine Yönelik Anket Çalışması	48
Ek 15: Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Sürecine Yönelik Görüşme Formu	50
Ek 16: Gemi İnşa Sanayi Alanındaki Kurumlara Yönelik Görüşme Soruları	52
Ek 17: Basın Yayın Kurumlarına Yönelik Görüşme Soruları	53
Ek 18: “1-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili bir politika belirlenmeden önce sorunun kaynağına yönelik incelenen konular nelerdir” Sorusuna Verilen Cevaplar	54

Ek 19: “2-Türkiye’de son 25 yıllık dönemde Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili bir politika belirlenirken sizce hangi unsurlara dikkat edilmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar	57
Ek 20: “3-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi politikası oluşturmaya yönelik görüşmeler/tartışmalar ilk önce nerede gündeme gelmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar	60
Ek 21: “4-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesine yönelik politikalar sizce ne tür ihtiyaç ve önceliklere göre belirlenmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar	62
Ek 22: “5-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesine yönelik bir politika belirlenirken ilgili kurumlar/paydaşlar sürece nasıl dâhil edilmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar	65
Ek 23: “6-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili belirlenen politika seçenekleri hangi kriterlere göre değerlendirilip elenmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar	68
Ek 24: “7-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili bir politikayı uygulama kararı verilirken nelere dikkat edilmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar	70
Ek 25: “8-Sizce Türkiye’de Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili belirlenen bir politikanın başarılı olabilmesi için dikkat edilmesi gereken hususlar nelerdir” Sorusuna Verilen Cevaplar	72
Ek 26: “Liman Planlama ve Yatırımı ile ilgili politikaların oluşturma sürecini genel olarak değerlendirmeye yönelik” Verilen Cevaplar	75
Ek 27: “Kabotaj Taşımacılığı ile ilgili politikaların oluşturma sürecini genel olarak değerlendirmeye yönelik” Verilen Cevaplar	78
Ek 28: “Uluslararası Standartlara Uyum ile ilgili politikaların oluşturma sürecini genel olarak değerlendirmeye yönelik” Verilen Cevaplar	80
Ek 29: “Stratejik Görüş: Geçmiş deneyimleriniz ışığında sizce deniz ulaştırması alanında bir politika nasıl belirlenmelidir? Hangi aşamalardan geçerek hazırlanmalıdır” Sorusuna Verilen Cevaplar	82

GİRİŞ

Deniz ulaştırması ham maddenin tedarikinden son tüketim noktasına kadar önemli bir paya sahiptir ve dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90'ı deniz yolu ile yapılmaktadır. Bu bağlamda diğerk taşıma modlarına göre tonaj ve maliyet faydası bulunan deniz ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Uluslararası siyasi ve ekonomik gelişmeler, rekabet koşulları, yasal yükümlölükler ve benzeri değışiklikler deniz ulaştırmasının kural ve kısıtlarını çeşitlendirmektedir. Limanlardaki sıkışıklık, deniz kazaları, korsanlık olayları, çevre kirliliğı ve iklim değışikliğinin getirdiğı olumsuzluklar nedeniyle deniz ulaştırması dünya gündeminin üst sıralarında yer almaktadır.

Dünya ticaretinin yıllar bazında büyümesi deniz ulaştırmasının ve dolayısıyla bu alanda oluşturulan politikalarının da önemini oldukça arttırmaktadır. Her ne kadar dünyada serbest ticaret uygulamaları olsa da rekabet ortamında ölkelerin kendilerine ait kısıtlayıcı, ayakta kalmaya yönelik müdahaleci uygulamaları da söz konusudur. Bu birbirine zıtlık teşkil eden ortamda özellikle ekonomik ve siyasi sorunlar deniz ulaştırması alanını etkilemekte ve bu sorunları çözümlmek amacıyla çeşitli politikalar oluşturulmaktadır. Bu değıerlendirmeler ışığında değışime ayak uydurabilen, çağdaş ve tutarlı deniz ulaştırma politikaların oluşturulması ve geliştirilmesi konusu denizcilik biliminde de önemli bir yer teşkil etmektedir.

Türkiye’de deniz ulaştırması alanında uygulanan politika ve kararların sonuca ulaşmasında bazı sıkıntıların yaşandığı görölmüş, bu durumun “*politikaların oluşturulma sürecinde ortaya çıktığı*” savından yola çıkılarak bu çalışma gerçekleştirilmiştir. Bu doğrultuda araştırmanın ana amacı “**deniz ulaştırması ve politika oluşturma süreci alanındaki literatürü göz önüne alarak Türkiye’nin deniz ulaştırma politikalarını ve bu politikaları oluşturma sürecine ilişkin değışkenleri incelemek, uzman görüşlerinden elde edilen veriler doğrultusunda stratejik analizler ile gelecekte oluşturulacak deniz ulaştırması politikaları için**

önerilerde bulunmaktadır”. Bu amacı gerçekleştirmek için politika oluşturma ve deniz ulaştırması literatürü doğrultusunda nitel araştırma yöntemleri kullanılmıştır.

Birinci bölümde genel kapsamı ile ulaştırma kavramı, sürdürülebilir ulaştırma ve ulaştırma modları incelenmiştir. Deniz ulaştırmasına ilişkin tanımlar, denizcilik piyasalarının yapısı ve deniz ulaştırması alanının çevre etkenleri ortaya konmuştur. Bölümün sonunda deniz ulaştırması alanında karar verme sürecinin önemi ve politika kavramı ile bağlantısına vurgu yapılmıştır.

İkinci bölümde, politika ve politika oluşturma sürecine ilişkin kavram ve tanımlara, Sosyal Bilimlerin alt dallarında politika kavramı incelenmiştir. Politika oluşturma süreci detaylı bir incelemeden geçirilmiş, uygulama ve değerlendirme süreci de bu incelemede yerini almıştır. “Politika analizi”, “ politika transferi” ve “düşünce toplulukları” gibi kavramlara da yine bu bölümde yer verilmiştir. Bölümün sonunda stratejik analiz kavramına değinilerek politika ile bağlantısı üzerinde durulmuş ve stratejik yönetim ve planlama içinde politikanın önemi vurgulanmıştır.

Üçüncü bölümde, denizcilik alanından farklı politika yaklaşımları incelenerek deniz ulaştırma politikaları genel kapsamıyla incelenmiştir. Deniz ulaştırma politikası oluşturma sürecine ilişkin düzeyler, ulusal ve uluslararası alanda deniz ulaştırma politikasının farkı, deniz ulaştırma politikası amaçlarına ulaşmada kullanılan yöntemler ve dünyada deniz ulaştırması alanında politika oluşturma çalışmaları bulunan düşünce kuruluşları bu bölümün kapsamındadır. Son olarak dünyada ve Avrupa Birliği’nde deniz ulaştırma politikaları açıklanarak oluşturma süreci değerlendirilmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümü Türkiye’nin deniz ulaştırma politikaları ile ilgili dönemsel detaylı incelemeyi kapsamaktadır. Deniz ulaştırma politikası oluşturma sürecine ilişkin etkenler ve ilgili kurumların değerlendirmeleri Türkiye temelinde ortaya konmuştur. Cumhuriyet öncesi dönemde denizcilik faaliyetleri genel olarak incelendikten sonra Türkiye Cumhuriyeti’nin deniz ulaştırması alanında karşılaştığı sorunlar, politika oluşturma sürecindeki ilgili kurumlar ve Cumhuriyet tarihi boyunca oluşturulan deniz ulaştırma politikaları yıllar bazında değerlendirilmiştir. Son olarak 1983-2008 yılları arasında oluşturulan deniz ulaştırma

politikaları deniz ticaret filosu, limanlar, kabotaj taşımacılığı, uluslararası standartlara uyumlu yapı ve Avrupa Birliği çerçevesinde sayısal veriler ortaya konarak incelenmiştir. Bu döneme ilişkin Türkiye'nin belli politika merkezlerinin oluşturduğu politikalar detaylı bir şekilde irdelenerek, bölümün sonunda politikaların uygulanmasında olmazsa olmaz temel unsur olan yasal düzenlemeler verilmiştir.

Çalışmanın son bölümünde deniz ulaştırma politikası oluşturma süreci ve stratejik analizler konusunda yürütülen araştırmanın amacı ve kapsamı yer almaktadır. Amaca ve kavramsal modele bağlı kalarak araştırma sürecinin basamakları verilmiş, uygulama aşaması öncesinde yapılan ön çalışmalara değinilmiştir. Çalışmanın araştırma alanı ve kullanılan nitel araştırma yöntemleri ayrıntılı bir şekilde anlatılmıştır. Nitel araştırma yöntemi olarak kullanılan içerik analizi sonuçları tablolar halinde verilmiş ve değerlendirmeleri yapılarak değişkenler ortaya konmuştur. 1983-2008 yılları arasını kapsayan ikinci el sayısal veriler tekrar değerlendirmeye tabi tutularak hedeflenen politikalar ve ulaşılan sonuçlar konusunda çıkarımlar yapılmıştır. Araştırmanın son uygulama yöntemi olan yapılandırılmış yüz yüze görüşmelerden elde edilen veriler “Türk deniz ticaret filosunun gelişimine”, “liman planlama ve yatırımına”, “kabotaj taşımacılığına” ve “uluslararası standartlara uyumlu yapıya” ilişkin değerlendirmeler yapılmış ve stratejik analizler ortaya konmuştur. Araştırmanın sonucunda çalışmanın kısıtları özetlenmiş ve ileride yapılacak olan çalışmalar için öneriler yapılmıştır.

Çalışmanın sonuç bölümünde ise araştırmanın genel bir değerlendirmesi yapılarak araştırma kapsamında elde edilen bulgular önceden belirlenen amaçlar doğrultusunda yorumlanarak tartışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ ULAŞTIRMASI VE POLİTİKA

1.1. ULAŞTIRMA VE DENİZ ULAŞTIRMASI: KAVRAM VE TANIMLAR

1.1.1. Ulaştırma

Genel anlamıyla insan ya da eşyanın bir yerden bir yere hareket etmesini anlatan, fakat içinde bulunduğumuz küreselleşme çağında artık bilginin, paranın, hizmetlerin de bir yerden bir yere erişmesini içine alan ulaşım (Tümertekin ve Özgüç, 1999; 543) temelde benzer tanımlamalarla ifade edilmektedir. Pratikte, ulaştırma insan toplumlarının dokusunu ekonomi, mühendislik, politika, kaynak kullanımı, toplumsal etkileşim, rekreasyon vb. alanlarda etkiler (Keeling, 2007; 218).

Ulaştırma, Türk Dil Kurumu sözlüğünde “insanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü” olarak tanımlanmaktadır. Aynı zamanda askerlikte geçerli olan anlamı ile “Orduda malzeme ve personel taşıma işlerini sağlayan sınıf” diye bilinmektedir. Ulaşım ise (1) Ulaşma işi, (2) Köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş, münakale. (3) bir şeyi bir yerden başka bir yere aktarma” olarak yer almıştır (TDK, 2005; 2033). Taşımacılık kelimesi ise “İnsan, mal vb.’ nin çeşitli araçlarla bir yerden bir yere taşınması işi, nakliyecilik, nakliyat, transport” şeklinde sözlükte yer almaktadır (TDK, 2008a).

Türk Dil Kurumu sözlüğünde belirtilen ulaşım kelimesine karşılık gelen “münakale” ise Osmanlıca bir kelimedir. Osmanlıca- Türkçe sözlükte “münakalat” *nakl*’den türemiştir ve nakil, taşıma, ulaştırma işleri gibi anlamlara gelmektedir. Aynı sözlükte “münakale” kelimesi taşıma, ulaştırma, aktarma olarak ifade edilmektedir (Develioğlu, 1995; 724).

Banguoğlu’na göre (1966; 3) ulaştırma, “*insan ve eşyanın dünya üzerinde bir noktadan diğer bir noktaya iradi olarak (isteyerek) ve bir düzen içinde taşınması diye tarif edilir. Doğal servetler dünya üzerinde eşit olmayan bir şekilde dağılmış bulunmaktadır. İktisadi örgütün konusunu servetlerin dağıtımı teşkil ettiğine göre,*

iktisadi hayat, ulaştırma üzerinde kurulmuştur demek mübalağa olmaz. İktisadi faaliyetler içinde ulaştırma, merkezi bir yer teşkil eder; çünkü bu faaliyetlerin çeşitli kompartmanları arasındaki ilişkileri sağlar. Müstahsil (retici) ile müstehlik (tüketicisi) arasındaki temas onun sayesinde kurulmaktadır. Ziraat, sanayi ve ticaret arasındaki bağlantıyı sağlayan da ulaştırmadır”.

Keeling’e göre ise (2007; 217) ulaştırma büyüme ve gelişme için gerekli, fakat yeterli olmayan bir bileşendir. Onlarca yıldır süren araştırmalar altyapı, erişilebilirlik, hareketlilik, politika ve sosyal değişim arasındaki kritik ilişkileri gün ışığına çıkarmıştır. Basitçe ifade edilecek olursa, makroekonomik gelişim istatistiklerinin ölçümlerine göre, ulaştırmanın daha iyi olduğu bölgeler ve yerler genel olarak, kötü donanımlı yerlerden daha gelişmiş durumdadır. Haiti, Afganistan veya ad gibi ülkelerin Japonya, Almanya veya Amerika Birleşik Devletleri gibi ülkelerle basit karşılaştırmaları bile ulaştırmanın sosyo-ekonomik değişime önderlik etmedeki rolünün çok önemli olduğunu göstermektedir. Bununla beraber ulaştırma altyapı, tesisler, ağlar veya yatırımın hazırlığından biraz daha fazlasıdır; insanların politikalar, ideolojiler ve toplumlar aracılığıyla zaman ve meknda nasıl etkileşime girdikleri olgusu ile ulaştırma kavramı ayrılmaz bir biçimde i içedir. Ulaştırma toplumların yapıtaşları için asıl temelleri sağlar ki bunlar işgücü, sermaye ve topraktır.

En genel anlamıyla, ulaştırma, mallar / eşyalar vs.yi bir yerden diğerine taşımak veya nakletmek anlamına gelir. Mallar, taşıtlar ve malların hareketi ile ilgisi olan her şeyi ifade eder (Lowe, 2002; 255).

İngilizcesi *transport* olan ulaşım, Anglo-Fransızca’da *transporter*, Latince’de *transportare* şeklinde yazılmakta ve taşımak anlamında kullanılmaktadır. Kelime *trans – portare* şeklinde iki farklı kelimenin birleşmesiyle oluşturulmuştur (Merriam Webster, 2008a). Fiil olarak cümle içindeki anlamları; (1) bir yerden diğerine aktarmak veya iletmek, (2) mahkumları denizaşırı bir koloniye göndermektir. İsim olarak cümle içindeki anlamları (Merriam Webster, 2008a) ise; (1) ulaştırma eylemi veya süreci, (2a) asker veya askeri ekipman taşımak için kullanılan gemi, (2b) insanları veya malları nakletmek için kullanılan taşıt (kamyon veya uçak gibi) olarak tanımlanmaktadır.

Ulaştırma (*Transportation*) kelimesi ise (Merriam Webster, 2008c); (1)ulaştırma veya ulaştırılma işlemi, süreci veya olayı, (2) ceza olarak bir koloniye sürgün etmek, (3 a) bir yerden diğerine iletim veya seyahat gereci, (3b) yolcular veya malların, özellikle bir ticari işletme vasıtasıyla kamusal olarak taşınması anlamında kullanılmaktadır.

Cambridge'in internetteki sözlüğüne göre (Cambridge Dictionary, 2008a);

- Taşımak (-to transport) mallar veya insanları bir yerden diğerine götürmek anlamındadır. (Örnek 1: boru hattı, petrolü Alaska'dan sahildeki limanlara taşımak için inşa edildi. Örnek 2: Bu gibi ağır eşyaların uçakla nakli pahalıdır)
- Taşıma (Transport) insanların veya malların bir yerden diğerine taşınması olarak ifade edilir. (Örnek 1: Canlı hayvan taşımacılığı, Örnek 2: Şirket, havaalanından nakil ayarlayacak.)
- Transport kelimesi ulaşım olarak Türkçeye çevrilebilir ve bir yerden diğerine gitmek için otobüs, tren, hava taşıtı vb. gibi taşıtlardan oluşan sistem” olarak tanımlanmaktadır.
- Ulaştırma (Transportation); (1) insanların veya malların bir yerden diğerine ulaştırılması diye açıklanmaktadır.
- Taşıyıcı (Transporter) “otomobil gibi pek çok büyük nesneyi bir yerden diğerine götürmek için kullanılan uzun araç” olarak tanımlanmaktadır.

Bu tanımlardan da anlaşılacağı gibi ulaşım, ulaştırma ve taşımacılık kavramları bazı durumlarda aynı anlamda birbirleri yerine kullanılabilir. Benzer tanımları içeren kavramlar olarak ulaşım ile ulaştırma arasında belirgin fark; ulaşım, bir yerden bir yere gidiş-geliş anlamında daha bireysel bir eylem iken, ulaştırma ise ulaşımı sağlayan bir işletmenin, bir örgütün yada sistemin üyelerinin gerçekleştirdiği daha organize bir eylem olarak düşünülmektedir.

1.1.2. Deniz Ulaştırması

Malların ve/veya insanların deniz taşıtları kullanılarak, tamamen veya kısmen denizde gerçekleştirilen seferlerle hareket etmesi olarak tanımlanan deniz ulaştırmasına tek limanlı taşıtırma (yurtdışındaki tesislere, veya denize dökmek amacıyla, ya da deniz yatağından geri alma amacıyla gönderilen ya da limanlarda boşaltılan yüklerin hareketi) dahildir. Gemilere tedarik sağlayan ambar ve yakıt depoları bu tanımın dışındadır. Açık deniz gemileri ile nehir taşımacılığı kapsamında taşınan mallar dahildir. İç suyollarında işleyen gemilerle deniz limanları ve iç suyollarının limanları arasında malların hareketi hariçtir (bunlar iç su yolu taşımacılığına dahildir). Aynı limanın farklı dokları veya iskeleleri arasında dâhili olarak taşınan malların hareketi de bu tanımın dışındadır (OECD, 2003a).

Deniz taşımacılığı, ticaret sözlüğüne göre “ denizyoluyla yapılan taşıma işleri” anlamındadır (Hançeroğlu, 1993; 103). Denizcilik ise, Türk Dil Kurumu sözlüğünde; (1) Denizlerde sefer yapma işi, (2) Denizle, gemi işletmesiyle ilgili meslek, (3)Deniz sporculuğu” şeklinde tanımlanmaktadır (TDK, 2008a).

Merriam Webster (2008d) internet sözlüğüne göre ise deniz ticareti (shipping); (1) a: bir gemi ile geçiş, b: Gemiler c: bir yerde bulunan veya bir liman ya da ülkeye ait olan gemilerin toplamı (2) gemilerle yapılan işlem veya işler olarak tanımlanmaktadır. İngilizce’de *Maritime* kelimesi ise Hinkelman’a göre (2002 ;131) denizciliğe ait demek olup “deniz üzerinde veya deniz limanlarında gerçekleştirilen, deniz hukuku mahkemelerinin, genel hukuk mahkemeleri ile beraber yargılama yetkisine sahip olduğu konularda ticaret veya seyir (navigasyon) ait olan işler” anlamına gelmektedir.

Bu durumda deniz ulaştırması işi, arz limanlarından talep limanlarına mallar ve yolcuların fiziksel hareketini ve bu hareketi desteklemek ve gerçekleştirmek için gereken faaliyetleri içerir. Malların gemiyle taşınması, denize kıyısı olsun veya olmasın, pek çok ülke için ekonomik bir can damarıdır. Yeryüzünün yaklaşık dörtte üçünün sularla kaplı olduğu düşünüldüğünde deniz ulaştırmasının uluslararası ticarete önemli bir rol oynadığını söylemek yanlış olmaz. Kendall ve Buckley (2001;7) araştırmalarında, genişlemekte olan dünya piyasasının gerektirdiği

hammadeler ve bitmiş ürünlerin hareketi için deniz ulaştırmasını mantıklı bir seçim haline getiren pek çok özelliğin olduğunu belirtmişlerdir. Bu özelliklerden ön planda olanı, çok miktarda yükün düşük maliyetlerle taşınması imkanıdır.

Nüfus artışı, artan yaşam standardı, hızlı sanayileşme, yerel kaynakların tükenmesi ve ticaret engellerinin ortadan kalkması, hepsi deniz ulaştırmasının artan büyüme grafiğine katkıda bulunmaktadır. Uzun kıyı şeridi veya taşımacılığa elverişli nehirleri olan, ya da pek çok adadan oluşan ülkelerde, deniz ulaştırması iç ticarete de önemli rol oynamaktadır; örneğin Yunanistan, Endonezya, Japonya, Norveç, Filipinler ve Amerika Birleşik Devletleri (Christiansen, vd., 2007; 189) bu ülkelerden sadece bir kısmıdır.”. Deniz yoluyla yapılan ulaştırma eylemine atıfta bulunan deniz ulaştırması terimi bu açılardan uluslararası ticaretin aktığı başlıca alandır, fakat denizlerde taşınan yükün ağırlığının payını hesaplamak zordur(Christiansen, vd., 2007; 191).

Stopford (1997; 2) Maritime Economics adlı kitabının başında denizciliği “*yaşamdan daha büyük*” bir sektör şeklinde ifade etmiştir. Bu açıdan deniz ulaştırma sektörü uluslararası zeminde çok farklı fakat birbiri ile bağlantılı geniş bir alana sahiptir. Örneğin tek bir geminin işletmesi için, farklı ülkelerde kayıtlı farklı birçok işletme, farklı ulusal vergi kanunları, finansal teşvikler ve farklı operasyon kuralları devreye girebilmektedir (Christiansen, vd., 2007; 193). Buradan, deniz ulaştırmasıyla ilgili önemli yasal, siyasi, denetsel ve ekonomik boyutların var olduğu açıkça anlaşılmaktadır.

1.2. ULAŞTIRMA TÜRLERİ VE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ

1.2.1. Ulaştırmanın Fonksiyonları

Genel olarak ulaştırmayı, bir yarar sağlamak üzere kişilerin ve eşyaların uygun ve ekonomik biçimde yer değiştirmeleri şeklinde tanımlayabiliriz (Ergün, 1985; 7). Toplu ulaşım, karayolu ile yük taşımacılığı veya havayolu taşımacılığı hizmeti için talep, genellikle başka işlevlerden türemektedir. Giyim veya yiyecek üreten bir işletme, ulaştırmayı, kendi ürünlerini toptan satış yerinden veya fabrikadan

perakende satış mağazasına taşımak için bir araç olarak görmektedir. Ürünler için talep arttıkça ulaştırma tesislerine ve araçlarına da talep artacaktır (Çöle, 2005, 5). Ürünlerin taşınması endüstriyel üretim ve dağıtım sürecinde ve insanların ihtiyacını ürünler ile karşılamasında önemli bir rol oynar (ETF, 2008; 16).

Banguoğlu (1966; 3-4) değerlendirmesinde “*Ulaştırma ziraat, sanayi ve ticaret gibi verimli bir iktisadi faaliyettir. Sanayi eşyanın doğrudan doğruya şeklini değiştirir; ziraat şekil değiştirilmesinde tabiata yardımcı olarak çalışır. Ulaştırma ise eşyanın sadece yerini değiştirir. Ancak iktisadi anlamda istihsal(üretim), maddelerin şekillerini değiştirmek değil değer yaratmaktır. Ulaştırma, ihtiyaçtan fazla olduğu yahut bulunduğu yerde onu işleyecek tekniğe veya el emeğine sahip bulunulmadığı için faydasız veya az faydalı olan eşyayı insanların ihtiyaçlarına uydurabilecekleri ve istihlak (tüketim) edebilecekleri yerlere götürür. Bu şekilde eşya bir yer faydası kazanır ve eskiden olan değeri artar. Bu sebeple de ulaştırma verimli bir iktisadi faaliyettir*” diyerek ulaştırmanın önemine vurgu yapmaktadır. Ulaştırma sadece insanları ve ürünleri A’dan B’ye ulaştıran bir endüstri değildir. Ulaştırma önemli toplumsal fonksiyonlara sahiptir ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi yaratma amacının bir parçası olarak ulaştırmanın tüm işlevleri göz önünde tutulmak zorundadır. Bu işlevlerin çeşitliliği ulaştırmanın toplumsal öneminin altını çizer. Hem toplumun hem de ekonominin ilerideki gelişimi için ulaştırma vazgeçilmezdir (ETF, 2008; 16).

Ulaştırmanın ekonomik açıdan fonksiyonları şöyledir;

- 1- Toprağın uzaklığı ve yakınlığı, değeri üzerinde etkilidir. Büyük merkezlere yakın olan topraklar uzak olanlara kıyasla bir ranta sahiptirler. Ancak uzak toprakların, düzenli ve ucuz bir ulaştırma servisi kurularak bu merkezlere yaklaştırılması bu toprakların da bir rant kazanmasını sağlar (Banguoğlu, 1966; 5).
- 2- Ulaştırma hizmetleri olmadan iş bölümüne dayalı bir ekonomi ve bir Pazar düşünülemez. İnsanların ve eşyaların “yer değiştirmesi”, üretim faktörlerinin bileşimi, diğer bir deyişle üretimin gerçekleşmesi için ön koşuldur. Böylelikle ulaşım hizmetleri üretimin vazgeçilmez bir parçasıdır (Ergün, 1985; 9).

- 3- Ulaştırma, şehirleşme akımı üzerinde de etkilidir. Çağdaş ulaştırma sistemlerinin ve ucuz ulaşımın büyük şehirlerin kuruluşunda ve büyük ticaret merkezlerinin gelişmesinde önemli yeri vardır (Banguoğlu, 1966; 5).
- 4- Ulaştırma, ham, yarı mamul ve mamul maddelerin ihtiyaç olan yerlere gerektiği zamanda iletmek suretiyle ekonomide toplam arz ve toplam talep arasındaki uyumu sağlar (Ergün, 1985; 9).
- 5- Ulaştırma altyapısı sosyo-ekonomik gelişim ve bölgelerin uyumu için can alıcı bir rol oynar. Ayrıca bir çevresel sürdürülebilir ulaştırma sistemi için temeldir (ETF, 2008; 16).

Ulaştırmanın sosyal yönden fonksiyonları şöyledir;

- 1- Ulaştırma küçük bireysel toplulukların birleşmesini, milli birliğin ve milli kültürün yerleşmesini sağlar. Modern bir ulaştırma sistemi sosyal alanda ortak bir bilinç, dilde, geleneklerde bir birlik kurulmasına yardım eder (Banguoğlu, 1966; 5). Bölgeler ve topluluklar yakınlaşacağından örf ve adetlerde değişiklik olur, kültür birliği sağlanır (Ergün, 1985; 10).
- 2- Milli savunmanın kuvvetlenmesine imkân verir; memleketin askeri gücünü arttırır (Banguoğlu, 1966; 6). Güvenlik açısından ulaştırma alt yapı tesislerinin önemi ortadadır (Ergün, 1985; 10)
- 3- Ulaştırma, nüfusun ülke içinde –belli koşullar altında- dengeli dağılmasını sağlar.(Ergün, 1985; 10). Yerleşim yerleri yollara yakın kurulmaktadır.
- 4- Ulaştırma halkın hareketlilik ve yer değiştirme ihtiyaçlarını tatmin eder. Yolcu ulaştırması önemli bir toplumsal işleve sahiptir (ETF, 2008; 16).

Ulaştırmanın politik fonksiyonları ise;

- 1- Ulaştırma köy-kent, devlet- toplum bütünleşmesini başlatarak siyasal birliğin ve şuurun kuvvetlenmesini sağlar. Bir ülkede ekonomik ve toplumsal bütünleşme büyük ölçüde ulaşım sisteminin kalitesine ve etkinliğine bağlıdır (Ergün, 1985; 10).
- 2- Devletin daha iyi görev yapmasını, devlet mekanizmasının daha iyi işlemesini sağlar (Ergün, 1985; 10).

1.2.2. Ulaştırma, Enerji ve Çevre Etkileşimi

Ulaştırma ile enerji arasındaki ilişki doğrudan bir ilişkidir. Genellikle istenen ekonomik getirilerle ilgili olarak hız ve enerji tüketimi arasında bir bağlantı vardır. Yolcular ve büyük tonajda mallar ölçek ekonomileriyle taşınabilir; özellikle deniz ulaştırmasıyla taşınan yükler, taşınan birim başına düşük enerji tüketimiyle bağlantılıdır, ancak bu yükler daha düşük hızda yerine ulaştırılır. Buna karşın, havayolunda daha yüksek hız söz konusudur fakat daha fazla enerji tüketimi kaçınılmazdır (Rodrigue, vd.; 2009).

Gelişmiş ülkelerde toplam petrol tüketiminde ulaştırmanın payının artması 1950’lerde ortaya çıkan güçlü bir değişimin sonucudur. Her yıl dünya enerji talebinin yaklaşık 1/4üne ve kullanılan petrolün yarısından fazlasına ulaştırma sektörü hâkimdir. Elektrik gücü kullanan demiryolları ayrı tutulmak suretiyle ulaştırma neredeyse tamamen (%95 civarında) petrol ürünlerine bağımlıdır. Petrolün sanayi ve elektrik üretimi gibi diğer sektörler için kullanımı hemen hemen sabit kalmasına karşın, petrol talebindeki artış temelde ulaştırmaya olan talepteki artışla ilişkilendirilmektedir (Rodrigue, vd.; 2009).

Ulaştırma ve çevre arasındaki ilişkinin ise pek çok boyutu vardır. Çevresel olarak birtakım yeni bulgular (örn. küresel ısınma), çevre politikalarında ciddi değişikliklere yol açabilir. Ulaştırmanın başlıca çevresel boyutları, ulaşım sistemlerinin amaçları, faaliyetleri, çıktıları ve sonuçları ile ilişkilidir (Rodrigue, vd.; 2009). Örneğin ulaştırmadaki teknolojik yenilikler ile karbondioksit ve karbon monoksit emisyonunu azaltmak, hem siyasetçiler hem de üreticiler tarafından temel öneme sahip bir konu olarak görülmektedir. Ulusal hükümetler ve uluslararası örgütler bir emisyon politikası geliştirmekte, bir politika unsuru olarak toplu taşıma gibi çevreye dost ulaştırma biçimlerini teşvik etmektedir (Nederveen, vd. 2003; 42). Hava kirliliği, enerji tüketimi ve görüntü kirliliği, ulaştırma ve onun kullanımı ile doğrudan bağlantılı çevre sorunlarıdır (Simon, 1996;93). Birçok gelişmiş ülke, küresel ısınma, sera gazı etkisi, karbondioksit emisyonu ve diğer çevresel boyutlarda önemli gelişmeler kaydetmiştir, bunlardan en önemlisi “Kyoto Protokolü” olarak bilinen uluslar üstü bir anlaşmadır.

1.2.3.Sürdürülebilir Ulaştırma Kavramı

Sürdürülebilir bir ekonomi doğal kaynakların etkili kullanımını, çevresel ve sosyal sınırlamalara duyarlılığı ve farklı zamanlarda ve yerlerde yaşayan insanları da içerecek şekilde adaleti vurgulamaktadır. Sürdürülebilir ekonomi, artan tüketim yerine daha çok yeterlilik için çaba harcar. Sürdürülebilir ekonomi savurgan tüketim uygulamaları ile ilgilidir. Kaynakların plansız kullanımına eğilimli olan ulaştırma faaliyetleri de bu kapsama girmektedir (Litman, 1999; 2). Doğal kaynak politikası bağlamında ise sürdürülebilirlik, tüketilebilir kaynakların yenilenebileceği veya alternatiflerinin belirlenebileceği bir durumu ifade eder (Goldman ve Gorham, 2005; 2).

Sürdürülebilir kalkınma ise “şu anın ihtiyaçlarına, gelecek neslin ihtiyaçlarını karşılama imkânını tehlikeye atmadan cevap veren” bir kalkınmadır. Kavram üç sütun üzerine inşa edilmiştir: 1-ekonomik büyüme, 2-çevrenin korunması ve 3-sosyal ilerleme. Gerçek sürdürülebilir kalkınmaya sahip olmak için bu üç boyut da dikkate alınmalıdır. Kavram, ekonomik düzeyde ticaretin küreselleşmesi ile bağlantılıdır ve odak genellikle büyüme ve rekabetçilik üzerinedir. Dahası, sürdürülebilir kalkınma sık sık sadece bir çevresel konu olarak dikkate alınmıştır. Buna rağmen, ortada ayrıca sosyal bir boyut da vardır ve gerçek sürdürülebilir kalkınma, düzenli bir istihdam sistemi olmadan hiçbir zaman mümkün değildir (ETF, 2008; 10).

Sürdürülebilirlik kavramı ulaştırmanın önemli bir boyutu haline gelmiştir ve gelecek yıllarda ulaştırma faaliyetlerinin başlıca konusu olması beklenmektedir. Bu gelişmeler, fiziksel çevre ile ulaştırma altyapıları arasındaki karşılıklı etkinin iyice anlaşılmasını gerektirmektedir (Rodrigue, vd.; 2009). Bunun yanında ulaştırma kavramının enerji tüketimi ile de çok yakın bir ilişkisi vardır. Küreselleşmenin etkisiyle sadece kat edilen mesafeye bağlı ticaret hacmi değil, aynı zamanda çevreye duyarlı enerji tüketimi de önem kazanmaya başlamıştır.

1.2.4. Ulaştırma Sistemleri

Verimli bir ulaştırma sistemi ekonomik gelişim için önemli bir önkoşuldur ve yerel, bölgesel ve uluslararası hareketlilikte bir değerdir. Yolcuların hareketliliği ve ürünlerin serbestçe taşınması modern toplumun gerekli bir unsuru olarak göz önünde

tutulmaktadır. Dünya pazarının, ekonomik büyümenin ve daha yüksek seviyelerdeki gelirin bütünleşmesi ile ulaştırma nicel ve nitel büyüme ile tanımlanan büyük bir ekonomik sektör haline gelmiştir (Ubbels, vd., 2003; 69).

Bilindiği gibi ulaştırma sektörünün altı alt sistemi vardır (Kişi, 2006);

- Demiryolu ulaştırması
- Karayolu ulaştırması
- Denizyolu ulaştırması (iç su ulaşımı ile birlikte)
- Havayolu ulaştırması
- Boru hatları ulaştırması
- Kablolü Ulaştırma

Ulaştırma kavramının tanımında belirtilen “bilginin bir yerden başka bir yere taşınması” konusu, bu sistemlere haberleşme ve iletişim başlığını eklemeyi gerekli kılmaktadır.

Son zamanlarda modları bütünleştirerek, üretim ve dağıtım faaliyetlerini daha da sıkı bağlarla bağlama yönünde bir eğilim vardır (Rodrigue, vd.; 2009). Çok modlu taşımacılık ile ilgili konu **Bölüm 1.2.5.**'da ayrı bir başlık altında incelenmiştir.

Yükletenin amacı, ürününün çıkış (hammadde ve üretim) noktasından varış (son tüketici) noktasına kadar tüm mesafede daha ucuz ve daha iyi ulaştırma hizmeti elde etmektir. Bu ihtiyacı karşılamak için son yıllarda dünya her noktaya hızlı ve ucuz erişim sağlayan bir ulaştırma sistemine doğru gelişmektedir. **Tablo 1.1**'de görüldüğü gibi Stopford'a göre “uygulamada sistem üç bölgeye ayrılmaktadır (1997; 8): 1- bölgeler arası ulaştırma, 2- yakınyol taşımacılığı ve 3- karayolu ulaştırması”

Tablo 1.1. Uluslararası Taşıma Bölgeleri ve Modları

Bölge	Alan	Ulaştırma Sektörü	Araç
1	Bölgeler arası	Uluslararası Deniz taşımacılığı Havayolu taşımacılığı	Gemi Uçak
2	Yakınyol	Kıyisal Deniz Taşımacılığı Nehir ve Kanal	Gemi / Feribot Mavna (Barge)
3	Kara	Karayolu Demiryolu	Kamyon Tren

Kaynak: Stopford, 1997; s.8

1.1.4.1. Kara Ulaştırması

Karayolu ulaştırması neredeyse tüm modlar arası hareketlerin yaşamsal bir parçasıdır. Aslında bir demiryolu vagonuna, bir mavnaya(barge) ya da bir koster gemisine aktarılmadan önce, ya da bu alternatif modlardan biriyle taşındıktan sonra bir kamyonun arkasında kısa süre de olsa taşınmadan çok az yük modlararası hareket edebilmektedir (Lowe, 2005; 71).

Kara ulaştırma sistemini başlıca iki mod oluşturmaktadır; karayolları ve demiryolları. Açıktır ki, önce karayolları inşa edilmiştir, çünkü demiryolu teknolojisi, sanayi devriminin ortasında, 18. yüzyılda gelişebilmiştir. Tarihsel farkındalıklar mevcut kara taşımacılık ağlarının yapısının gelişmesinde önemli olmuş, modern karayolları daha önceki yolların inşa edildiği yapıyı takip etmiştir; yüzyıllar önce Roma karayolu ağının oluşturduğu yapıyı takip eden Avrupa karayolu ağında (özellikle İtalya, Fransa ve İngiltere’de) durum böyledir (Rodrigue, vd.; 2009).

Karayolu taşımacılığı karmaşık bir iş alanıdır, çok sayıda sınırlayıcı hükümet yönergesi ve düzenlemesinin yükü altındadır. Bununla beraber, başka hiçbir modun sunmadığı düzeyde uygunluk ve esneklik sunmaktadır. Bu taşımacılığın başlıca araçları (ağır yük kamyonları ve TIRlar) diğer modlarla karşılaştırıldığında, yük yüklemek ve teslim etmek için neredeyse her yere gidebilir (Lowe, 2005; 71).

Ergün’e göre (1985; 50) karayolu kitle ve uzun mesafe taşımacılığı için elverişli değildir. Fakat Rodrigue, vd. çalışmalarında karayolu ulaştırmasının diğer modlara karşı önemli avantajları olduğunu belirtmiştir. Şöyle ki (2009):

- Taşıtların sermaye maliyeti diğer modlara göre (gemi, vagon ve lokomotif) küçüktür.
- Taşıtlar mümkün olduğunca hızlıdır, bunun üzerindeki başlıca sınırlama devletin getirdiği hız limitleridir.
- En önemli özelliklerden biri, karayolu ağı oluşturulduktan sonra rota seçiminin esnekliğidir. Karayolu ulaştırması, hem yolcular hem de yükler için kapıdan kapıya hizmet sağlamada bir fırsattır.

1.2.4.2. Hava Ulaştırması

Hava ulaştırması önemli bir ulaştırma sektörü olmasının yanında insanların, ekonomiler ve kültürler arasında fikir alışverişi ve etkileşimi üzerinde önemli bir pozitif etkisi vardır. Ayrıca turizm, ticaret ve diğerk sektörlerde de büyük etkiye sahiptir (Oum, vd., 2000; xii).

Havayolu ile uluslararası yolcu ve yük akışlarının önemi, turizm ve iş seyahatlerinin derecesini ve değerce pahalı (genellikle dayanıksız ve kırılğan) yüklerle yapılan ticareti yansıtır. Bu açıdan havayolları ve ilgili altyapı ve ulusal havayolundaki hizmetin kalitesi kullanıcılar için mümkün olduğunca çekici ve sorunsuz olmalıdır. Uluslararası anlaşmaların gerektirdiğı güvenlik standartlarıyla beraber bu durum havaalanlarında ciddi yatırımın ve becerilerin geliştirilmesini gerektirmiştir (Simon, 1996; 140).

Havayolu rotaları neredeyse sınırsızdır, fakat Kuzey Amerika üzerinde, Kuzey Amerika içinde, Avrupa içinde ve Kuzey Pasifik üzerinde daha yoğun bir trafik vardır. Havayolu ulaştırmasının sınırlamaları çok boyutludur ve bu sınırlamalar, yer (bir ticari uçağın iniş ve kalkış için yaklaşık 3,300 metrelik piste ihtiyacı vardır), iklim, sis ve hava akımlarını içerir. Havayolu faaliyetleri özellikle finans ve turizm gibi insanların uzun mesafe yolculuk yapmasına dayalı üçüncü ve dördüncü derece sektörlerle bağlantılıdır. Son zamanlarda havayolu ulaştırması giderek daha büyük miktarlarda değerkli yükü taşımaktadır ve küresel lojistikteki rolü de bu sayede artmaktadır (Rodrigue, vd.; 2009). Doganis'e göre (2001; 19) *“Havayolu sektörü operasyonlar anlamında sistemin en uluslararası nitelikte olanıdır, ancak mülkiyet ve kontrol anlamında neredeyse tamamen ulusaldır”*.

Havayolu ağlarının son bir önemli boyutu ayrı hava kargo hizmetlerinin ortaya çıkmasıdır. Eskiden yükler, yolcu uçaklarının bagajında taşınırdı ve uçak şirketleri için bir yan gelir sağlardı. Günümüzde hava kargonun yaklaşık yarısı sadece bu işe ayrılan özel uçaklarla taşınmaktadır (Rodrigue, vd.; 2009). Bu sayede, yük hacmi son yirmi yıldır yolcu hacminden daha hızlı artmaktadır (Wells, 1994; 356).

1.2.4.3. Demiryolu Ulaştırması

Büyük hacimli ve uzun mesafeli (200km. ve ötesi) taşımalarda demiryolu ulaştırması en uygun sistemlerden birini oluşturmaktadır (Ergün, 1985; 48). Demiryolunun tarihinde 17. yüzyılda taşocakları ve madenlerden malzemeleri taşımak için eski sistemler mevcuttur; sanayileşme ile birlikte gelişmiş bir ulaştırma modudur. Demiryolu ulaştırma sistemi sefer süresini ciddi ölçüde geliştirmiş, ayrıca üretim ve dağıtım gibi ekonomik faaliyetlerin planlanmasında güvenilir zaman çizelgeleri sağlamıştır. Ekonomik faaliyetler ve sosyal etkileşimlerin uyumu böylece önemli ölçüde artmıştır (Rodrigue, vd.; 2009).

Demiryolu ile yük taşımacılığında konteyner, vagon ve tren ambarı kullanılmaktadır (Lowe, 2002; 196). Trenlerin büyük miktarlarda yük ve çok sayıda insanı uzun mesafelere ulaştırma özelliği, bu sistemin başlıca avantajıdır. Vagonlar birleştirildikten veya yolcular bindikten sonra, tren uygun hızda yüksek kapasite sunabilir. Konteyner taşıyan trenlerle ölçek ekonomisi kolayca elde edilebilir.

Demiryolu ile yolcu hizmeti nüfus yoğunluğunun yüksek olduğu yerlerde etkindir. Yük trafiği, özellikle tarım ve sanayi hammaddesi anlamında, dökme yük taşımalarında egemendir. Ayrıca yük birimi ve kilometre başına enerji tüketimi karayolundan daha düşük olduğu için demiryolu ulaştırması çevreci bir sistemdir (Rodrigue, vd.; 2009).

1.2.4.4. Boru hattı Ulaştırması

“Büyük miktarlarda ham petrol, petrol gazlarının taşınması için kullanılan bir ulaştırma modu” olarak tanımlanan (Lowe, 2002; 185) boru hatları son derece önemli ve kapsamlı karaya bağlı bir ulaştırma biçimidir. Boru hattı trafiğinde tanımdan da anlaşılacağı gibi iki temel ürün vardır: petrol ve gaz. Buna karşın su taşınması için yerel boru hatları mevcuttur ve çok az da olsa kuru dökme yüklerin taşınmasında da boru hatları kullanılır (Rodrigue, Comtois ve Slack; 2009).

Boru hattı büyük yatırımlar gerektiren bir ulaştırma sistemidir, ancak hizmete girdikten sonra taşımacılıkta büyük kolaylık ve ucuzluk sağladığından yatırım kısa sürede kendini geri ödemektedir (Ergün, 1985; 53). Boru hattı rotaları, petrol örneğinde, yalıtılmış üretim noktalarını ve başlıca rafine merkezlerini, gaz örneğinde ise başlıca büyük nüfuslu alanları kapsamaktadır. Boru hatları sağladıkları faydaların yanında bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. Bunlar (Rodrigue, Comtois ve Slack; 2009), 1) rota değişikliğinin yapılamaması, 2) talebin düşmesi ya da yükselmesi gibi piyasa şartlarındaki değişikliklere hemen uyum sağlayamamak ve 3) taşıma kapasitelerinin belirli bir limitimin olması olarak sıralanabilir.

1.2.4.5. Haberleşme ve İletişim

Türk Dil Kurumu sözlüğünde “insanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü” olarak tanımlanan ulaştırma, bilginin yerine ulaştırılmasında ve sözlü iletişimde önemli bir unsurdur. Bilginin taşınması için kullanılan iletişim rotaları uygulamada sınırsızdır veya çok düşük sınırlamalar söz konusudur. Bu ulaştırma türünün bir öğesi olarak kablolu iletişim araçları, bilginin anlık olarak ulaşımını sağlarlar, örneğin cep telefonu ağlarında durum böyledir (Rodrigue, Comtois ve Slack; 2009). Kablolu iletişim uyduları temel olarak uluslararası alanda bilgi aktarımından kullanılır (Stehmann, 1995). Kendall ve Buckley (2001;10) bu en yeni ulaştırma modunu “elektronik ulaştırma” olarak ifade etmektedir.

Haberleşme ve iletişim başlı başına bir ulaştırma sistemi olmasının yanında diğer ulaştırma sistemlerine büyük katkıları olan bir destek unsuru olmaktadır. Şöyle ki (Sounders, Warford ve Wellenius, 1983; 15 ve 123);

- Ulaştırma tesislerinin daha verimli kullanımını sağlar.
- Ulaştırma ile ilgili ürün ve malzemelerin maliyetinden tasarruf edilmesini sağlar.

- Telefon, telgraf ve teleks gibi alternatif iletişim sistemleri ile karayolları, demiryolları, suyolları, posta sistemi arasında güçlü etkileşimler vardır. Düzgün işleyen bir ulaştırma sistemi, daha az iletişim gerektirecektir.
- Karayolu ve demiryolundaki iyi iletişim ağı, sistemin daha düzenli işlemlerini ve daha kısa sürede organize edilmesini sağlayacaktır.
- Etkin bir ulaştırma organizasyonu, gelişmiş taşıt kullanımı, tam yüklemeyi, boşta geçen zamanın, rota hatalarının ve boş taşıtla dönüşlerin en aza indirilmesini kapsar. Bu da iletişim gerektirir.

Alderton'a göre (1995, 94) ise iletişim, denizcilik için kesinlikle yaşamsal öneme sahiptir. Aslında bugün bilinen şekliyle denizcilik sektörünün gelişmesi, saç ya da buharlı gemilerin icadı yerine 1844'te telgrafın icadına dayandırılabilir. Ona göre iletişimin iki temel işlevi vardır:

- 1- Güvenlik – bu, yardım sinyallerinin gönderilmesini, kurtarma faaliyetlerinin koordinasyonunu ve gemilerin ve ilgilileri tehlikelere karşı uyarılmasını içerir. Tıbbi tavsiye ve teşhis hizmeti verilebilir ve yardım istenebilir.
- 2- Geminin ticari işleyişi.

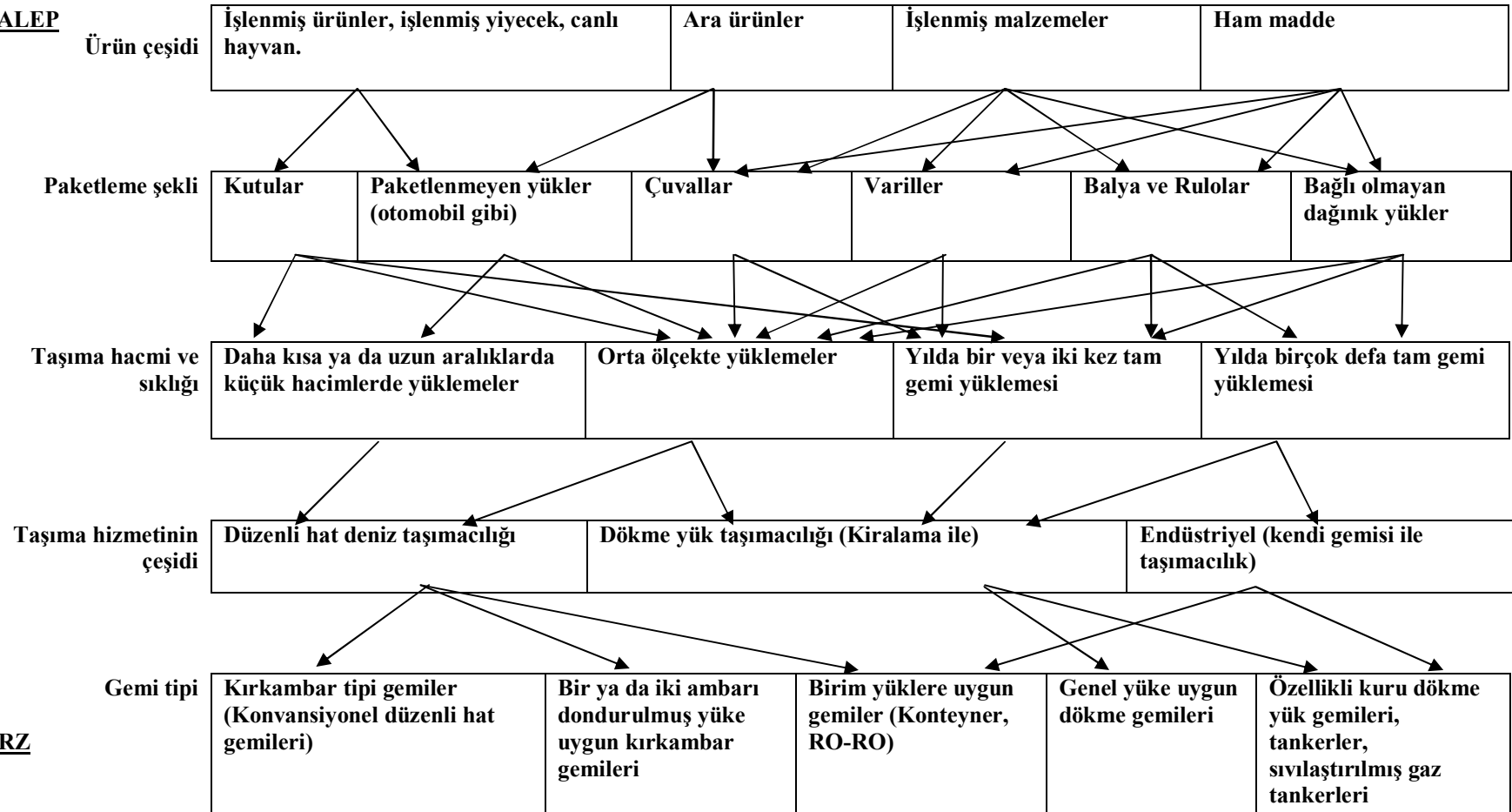
1.2.4.6. Deniz Ulaştırması

Suyun kaldırma kuvveti ve sınırlı sürtünme gibi bazı fizik kurallarından dolayı deniz ulaştırması, büyük miktarlarda yükün uzun mesafelere taşınmasında en etkin taşıma şeklidir. Başlıca deniz ulaştırma alanları okyanuslar, kıyılar, denizler, göller, nehirler ve kanallardan oluşur. Deniz ulaştırması, fiziksel özelliklerinden dolayı coğrafi, kontrolü açısından stratejik ve kullanımı itibarıyla ticari bir faaliyettir. Coğrafi durumlar zaman içinde sabit kalmaktadır fakat stratejik ve özellikle ticari durumlar çok daha değişkenlik gösterir (Rodrigue, vd.; 2009).

Genellikle uluslararası şirketlerin kontrol ettiği üretim ve tüketimin aşamalı bir şekilde küreselleşmesi, tüm ülkelerin ithalat ve ihracata bağımlılığını artırmıştır çünkü ticarete artan uzmanlık, ülkelerin kendine yetmesi durumunu azaltmaktadır

(Simon, 1996; 148). Diğer bir değişle değişen uluslararası işbölümü ticaret akışlarının da özelliğini ve çeşitliliğini teşvik etmiş, rotalar farklılaşmıştır.

Deniz ulaştırması, doğası gereği birçok yük çeşidini, birçok farklı taşıma şeklini ve sistemini kapsamaktadır. **Şekil 1.1** bu kapsam doğrultusunda deniz ulaştırması için olan talebi yine deniz ulaştırmasının arzıyla ilişkilendirmektedir (Christiansen, vd., 2007; 197). Deniz ulaştırmasına ilişkin temel unsurlar ve denizcilik piyasaları **Bölüm 1.3.**'de ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

TALEP**Şekil 1.1. Deniz Ulaştırmasında Arz – Talep Özellikleri**

Kaynak: Christiansen, vd., 2007; s.197

1.2.5. Çok Modlu Ulaştırma Sistemleri

Birden çok taşıma modunun kullanılmasını ifade eden çok modlu taşıma sistemi kavramı çok genel bir konu olarak birçok farklı anlamı içinde barındırmaktadır. Bu durum için bir çözüm getiren Avrupa Komisyonu ve Birleşmiş Milletler “çok modlu”, “modlar arası” ve “bütünleşik (kombine)” taşıma terimlerini 2001’de yayımladıkları ve kabul ettikleri “Bütünleşik Ulaştırma üzerine Terminoloji” çalışması çerçevesinde tanımlanmıştır. Buna göre, çok modlu taşıma sisteminin belli başlı tanımları şöyledir (UN/ECE, ECMT ve EC, 2001; 16-22);

- a) *Çok Modlu (Multimodal) Ulaştırma:* Malların iki veya daha fazla taşıma modu ile taşınması.
- b) *Modlar Arası (Intermodal) Ulaştırma:* Malların mod değişiminde elleçlenmeden, ardışık olarak iki veya daha fazla taşıma modu kullanılarak, tek ve aynı yükleme birimi veya taşıt ile taşınması. Geniş anlamıyla, modlar arası terimi, yükleme veya boşaltma olmaksızın, (kapıdan kapıya) taşıma zinciri içinde, aynı yükleme birimi veya taşıtı entegre bir biçimde taşımak için iki veya daha fazla taşıma modunun kullanıldığı bir taşıma sistemini tanımlamak için kullanılmaktadır.
- c) *Bütünleşik/ Kombine (Combined) Ulaştırma:* bir (pasif) taşıma taşıtının, çekiş gücü sağlayan ve enerji tüketen başka bir (aktif) taşıma taşıtıyla taşındığı taşıma biçimlerinin kombinasyonu.
- ca) *Eşlik Edilen Kombine Ulaştırma:* Başka bir taşıma modu kullanan (örn. karayolu taşıtı) sürücünün eşlik ettiği, tam bir (örn. feribot veya trenle) taşıma.
- cb) *Eşlik Edilmeyen Kombine Ulaştırma:* Başka bir taşıma modu kullanan sürücünün eşlik etmediği, bir karayolu taşıtının veya modlar arası taşıma biriminin (örn. feribot veya trenle) taşınması.

Tüm bu açıklamaların yanında *çok modlu taşıma operatörü* de “çok modlu taşıma sözleşmesi düzenleyen, taşıyan veya işletici olarak bunun tüm sorumluluğunu üstlenen kişi” olarak tanımlanmıştır (UN/ECE, ECMT ve EC, 2001; 34).

1.2.5.1. Modlararası Ulaştırma Sistemi

Tek ve aynı yükleme biriminde veya taşıtta olan malların elleçlenmeden mod değiştirdiği, ardışık taşıtırma hareketi (OECD, 2003b) olarak tanımlanan “modlararası taşıtırma”da araç, bir demiryolu, karayolu ya da deniz yolu taşıtı olabilir. Modlararası taşıtırma, bir kişi veya yükün kalkış noktasından varış noktasına en az iki taşıtırma modunun ardı ardına gelmesi ile taşınmasıdır. Bir moddan diğetine geçiş bir modlar arası terminalde gerçekleştirilir (Crainic ve Kim, 2007, 467). Avrupa’daki seferlerin büyük kısmının demiryolu, iç suyolları veya deniz yoluyla ve başlangıç ve/veya bitiş ayağının karayoluyla yapıldığı modlar arası taşıtırma, mümkün olduğunca kısadır (UN/ECE, ECMT ve EC, 2001; 18).

Boş konteynerlerin, değiştirilebilir kasaların ve boş karayolu taşıtı veya treylerlerin hareketi modlararası taşıtırmanın bir parçası değildir, çünkü burada herhangi bir yük taşınmamaktadır. En yaygın kabul gören anlamlarından biri, modlar arası yük taşımacılığı ile konteyner taşımacılık hizmetlerinin çok modlu zincirini birlikte ele almaktadır. Bu zincir genellikle ilk yükleteni, konteyneri alacak son kişiye bağlar (kapıdan kapıya hizmet) ve uzun mesafelerde gerçekleşir. Bu zincirin bir parçası olan modlar arası terminali Crainic ve Kim (2007; 468) iki farklı grupta incelemiştir.

(1) konteynerlerin okyanus seyri ile kara taşıtırma modları arasında geçiş yaptığı başlangıç ve son noktadaki deniz limanlarının konteyner terminalleri,

(2) kara tabanlı taşıtırma modları arasında transfer imkânı sunan kara terminalleri (demiryolu hareket istasyonları, nehir limanları, depolar, vs.).

Modlar arası yük taşımacılığı, malların operasyonel olarak verimli ve maliyet-etkin şekilde, çevresel açıdan sürdürülebilir bir biçimde teslim edilmelerini amaçlayan, üretim noktalarından son tüketici noktalarına bütünleşik bir taşıtırma zinciri oluşturmak için iki veya daha fazla “uygun” modun kombine olarak kullanılması ile gerçekleştirilir. “Uygun” sözcüğünün buradaki kullanımı birkaç alternatif akla getirmektedir. Belirli bir dizi koşulda maliyetin tek başına mod veya modların seçimini belirlemesi mümkündür, fakat genellikle başka unsurlar belirleyici olur. Örneğin, hizmet sıklığı, teslimat hızı, özel elleçleme tesislerinin varlığı, özel

paketleme koşullarını sağlayabilme özelliği, güvenlik gerekleri veya sadece taşınacak yük hacimleri belirleyici faktörler olabilir, ya da aslında bu çeşitli hizmet “artıları”nın birkaçının birlikte ideal çözümü sunması söz konusu olabilir (Lowe, 2002;1).

1.2.5.2. Çoklu Ulaştırma Sistemi

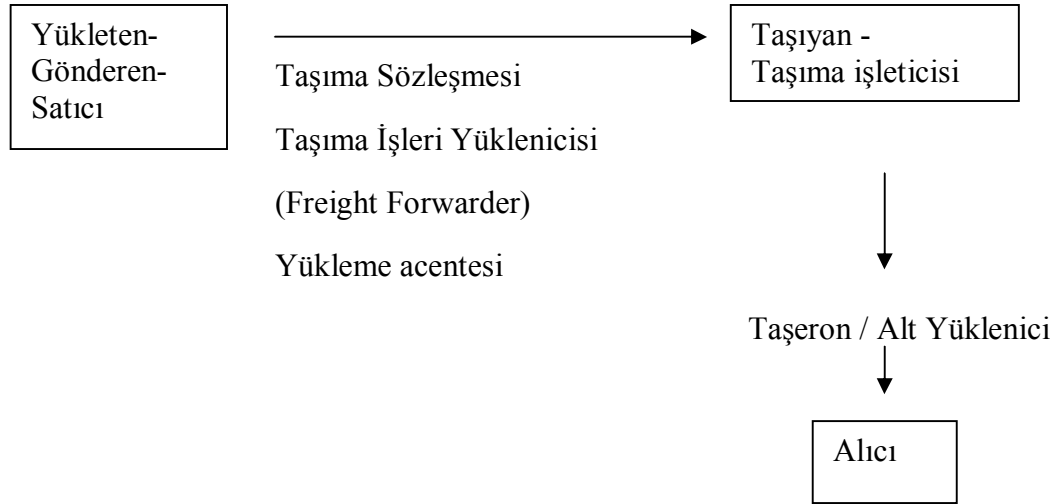
Ulaştırmada birkaç modun kullanıldığı durum (Lowe, 2002; 162) olarak tanımlanan çoklu taşıma (multimodal) terimi modlararası (intermodal) taşıma ile hemen hemen aynı anlama gelmektedir; birimlere ayrılmış yükün çıkış noktasından son varış noktasına taşınması için çeşitli taşıma modlarının kullanımı söz konusudur.

Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (ECMT) çoklu taşımayı “en az iki farklı taşıma moduyla malların taşınması” olarak tanımlamaktadır. Birleşmiş Milletler Malların Uluslararası Çoklu Taşınma Konvansiyonu ise, uluslararası çok modlu taşımayı “malların bir ülkede çok modlu taşıma operatörü tarafından alınıp başka bir ülkede belirlenen bir teslimat yerine, çok modlu taşıma sözleşmesine dayanılarak, en az iki farklı taşıma modunda taşınması” olarak tanımlamaktadır(UN, 1980). Bu tanımdan da anlaşılacağı gibi çoklu taşıma her taşıma modunu içerebilir, bu yüzden özellikleri, içerdiği her mod veya yöntemin özelliklerinin kombinasyonudur (Beresford, vd., 2007; 2) Birleşmiş Milletler’in tanımında belirtilen “çoklu taşıma sözleşmesi”, çoklu taşıma operatörünün, navlun ödenmesi karşılığında, uluslararası çok modlu taşımayı gerçekleştirmeyi üstlendiği ayrıntılı sözleşmeyi ifade eder (UN, 1980).

1.2.5.3. Bütünleşik Ulaştırma Sistemi

Bütünleşik taşıma, özellikle karayolu ve demiryolu operasyonlarını (ayrıca denizyolu) kapsayan, her bir modun seferin tamamında ekonomi ve verimlilik sağlamak üzere en iyi şekilde kullanıldığı, modlar arası taşımacılık şeklidir. Örneğin Karayolu/demiryolu, karayolu/suyolu, karayolu/denizyolu, karayolu/havayolu gibi

ikili kombinasyonların olduğu bir ulaştırma sistemidir (Lowe, 2002; 45). Buna göre **Şekil 1.2** genel hatlarıyla bütünleşik ulaştırma sisteminde yer alan tarafları göstermektedir.



Şekil 1.2. Bütünleşik Ulaştırma Sisteminde Yer Alan Taraflar

Kaynak: UN/ECE, ECMT ve EC, 2001.

UN/ECE, bütünleşik ulaştırma terimini, modlar arası ulaştırma tanımının aynısı olarak kullanmıştır, fakat son zamanlarda ECMT'nin “ *bir (pasif) ulaştırma aracının, çekiş gücü sağlayan ve enerji tüketen başka bir (aktif) ulaştırma aracıyla taşındığı ulaştırma biçimlerinin kombinasyonu* ” şeklindeki kombine ulaştırma tanımını göz önüne almaktadır (UN/ECE, ECMT ve EC, 2001):

1.3. DENİZ ULAŞTIRMASI

1.3.1. Deniz Ulaştırmasının Özellikleri

Üretim süreci için çok önemli olan birçok ürün (kömür veya demir cevheri gibi.) tonaj bakımından ağır ve birim olarak ise düşük değere sahiptir. Bu ürünlerin uzak mesafelere büyük miktarlarda taşınmaları, maliyetinin düşük olmasından dolayı ancak deniz yolu ile mümkün olmaktadır (Kendall ve Buckley, 2001; 7). Dünyadaki bütün uluslararası taşıma faaliyetlerinin % 85 -95'i deniz yolu ile gemiler üzerinde

gerçekleşmektedir (Beth, vd., 1984;7). Bununla birlikte deniz ulaştırmasını diğer modlardan ayıran iki temel özelliği vardır (Alderton, 1995; 116):

1. Deniz ulaştırması yavaştır- hammadde taşıyan (tarifersiz) gemiler 10-15 deniz mili (knot) hızla giderken daha değerli yükler (düzenli hat yükü) taşıyan gemiler ise 18-25 deniz mili hızdadır.
2. Deniz ulaştırması ucuzdur - çünkü ölçek ekonomileri avantajından yararlanmaktadır (Örn. büyük gemiler). Bu durum, birim yük başına maliyetleri azaltır. Ayrıca daha büyük tonajda gemiler taşıdıkları her ne ise daha fazla enerji-etkin taşımacılık sağlarlar.

Talebin yönlendirdiği hizmetleri içeren denizcilik sektörü, deniz ulaştırmasını destekleyen tüm faaliyetleri içermektedir. Sadece resmi ve ticari kurallar, düzenlemeler ve mali yatırımlar değil, aynı zamanda gemilerin tasarımı ve inşasından hurdaya ayrılma yöntemlerine kadar çeşitli birçok hizmeti de kapsamaktadır. Deniz ulaştırması alanına ekonomik faaliyetin her aşaması dâhil edilmiştir örneğin bankacılık, inşaat ve onarım, sigorta, komisyonculuk, yükleme, gemi tedariki ve burada sayılamayacak kadar çok alanda başka hizmetler (Kendall ve Buckley, 2001; 7) deniz ulaştırması alanına dâhildir.

Deniz ulaştırması, uluslararası ticarete yaşamsal olarak kabul edilir. Bunun bir boyutu ekonomik bütünleşme ile ilgilidir. Ulaştırma ve iletişim devletlerin her türlü ekonomik ve siyasi bütünleşmesi için yaşamsal bir önkoşuldur (Odeke, 1988; 4).

Gemilerin hizmet verdiği denizcilik sektörü başlıca gemi türlerine ve deniz ticaret (tarifeli- tarifersiz taşımacılık) biçimlerine ayrılır. En basit olarak tankerler, kombine gemiler, kuru yük gemileri, özellikli gemiler (sıvılaştırılmış gaz, otomobil taşıyıcılar, özel dökme yük gemileri vs.), birimleşmiş yük taşıyan gemiler (konteyner gemileri, Ro-Ro gemileri, mavnalar, vs.) ve kırkambar gemileri gibi türlere ayrılabilir (Frankel, 1987; 4). Deniz ulaştırmasında gemilerin yanında terminal maliyeti de yüksektir, çünkü liman altyapılarının inşa, bakım ve geliştirme maliyetleri çok yüksektir. Yüksek stok maliyetleri de deniz ulaştırmasının başka bir

özelliğidir. Deniz ulaştırması, liman noktalarına bitişik çelik ve petrokimya tesisleri gibi ağır sanayi ile bağlantılıdır (Rodrigue, vd.; 2009).

1.3.1.1. Deniz Ulaştırmasında Yaşanan Değişiklikler

Denizciliğin yapısı günümüzde büyük değişimlerden geçmektedir, çünkü düzenli hat, kuru yük, tanker, kırkambar ve özellikli gemiler giderek çok çeşitli hizmetlerle birleştirilmektedir. 50 ila 70 yıl önce ürün sahipleri kendi gemileri ile sistematik, daha büyük ölçekli, düzenli hat veya tarifesiz taşımacılık yapmaktaydı. Başlıca dökme ürün üreticileri ve tüketicileri de kendi özel filolarını oluşturmaktaydı. Bugün ise denizcilik işletmeleri daha büyük ve genellikle modlararası taşıma kurumlarından oluşmaktadır. Bu yeni kurumların çoğu yükletenler ve alıcılar ile büyük altyapı sahipleri/işleticilerini içermektedir. Sonuçta, denizcilik sadece bütünleşmiş bir ürün dağıtım faaliyeti olmamakta, aynı zamanda koordineli endüstriyel üretim ve teslim sistemlerinin de önemli bir unsuru haline gelmektedir (Frankel, 1987; 12).

1960’lardan bu yana denizcilik teknolojisindeki en önemli değişiklik ise kırkambar yüklerinin konteynerleşmesi (birimlere ayrılmış yük) ve maden cevheri, kömür, ham petrol ve tahıllar gibi hacimli, nispeten düşük birim-değere sahip ürünler için çok büyük dökme yük gemilerinin geliştirilmesidir. Bunların her biri, özel yükleme ve boşaltma ekipmanına sahip özel liman veya terminallerin inşa edilmesini gerektirmiştir. Konteynerler için temel gereklilikler; geleneksel tersane vinçlerinden daha farklı tasarıma ve çok daha yüksek kaldırma kapasitesine sahip vinçler ile konteynerlerin istiflenmesi ve hızla gruplanması için büyük bir düz alandır. Mevcut iskele ve limanlarda bunun sağlanması zordur, çünkü iskelelerin temelinin sağlamlaştırılması ve gereksiz depoların kaldırılması gerekmektedir. Birçok limanda yer alan dar parmak iskeleler bu iş için kesinlikle uygun değildir. Bundan dolayı çoğu durumda, ciddi paralar harcanarak yeni limanlar ve hatta limanların içinde özel yeni havuzlar inşa edilmiştir. Bazı daha küçük limanlarda, özellikle de limana girebilecek gemilerin derinliğinin (draftının) sınırlı olduğu durumlarda, konteynerleşme mümkün değildir (Simon, 1996; 149). Frankel’e göre (1987; 12),

“denizcilik sektöründe bir başka önemli değişiklik mülkiyet, işletme ve düzenlemeye devletin müdahalesinin giderek artmasıdır. Bu yüzyılın başına kadar, denizcilik büyük ölçüde özel mülkiyete aitti.” Şu an ise deniz ulaştırma alanında kamu kesiminden ya da özel sektör üyesi olarak bir çok ilgili taraf mevcuttur.

1.3.1.2.Deniz Ulaştırmasında Planlama Sorunu

Denizyolu ile yük taşımacılığı trafiğinin sistematik bir büyüme gerçekleşmiştir. Bu durum aşağıdakilerden etkilenerek ortaya çıkmıştır (Rodrigue, vd.; 2009):

- Enerji ve maden yüklerindeki artış
- Küreselleşme
- Üretimde uluslararası iş bölümü
- Ticaretin serbestleşmesi
- Teknik gelişmeler
- Ölçek ekonomileri

Bu etkiler deniz ulaştırmasında bazı sorunları gündeme getirmektedir. Bu sorunlardan biri deniz ulaştırmasının planlama zorluğudur. Bu planlama sorunu stratejik, taktik ve operasyonel olarak sınıflandırılabilir (Christiansen, vd., 2007; 196):

A- Stratejik sorunlar arasında;

- Pazar ve ticaret seçimi,
- Gemi tasarımı,
- Ağ ve ulaştırma sistemi tasarımı (modlararası ulaştırma hizmeti için aktarma noktalarının belirlenmesini içerir),
- Filo boyutu ve niteliği kararları (tür, büyüklük ve gemilerin sayısı), ve
- Liman/terminal yeri, boyutu ve tasarımı bulunur.

B-Taktiksel sorunlar şunları içermektedir;

- Filo boyutuna ve özelliğine yapılan uyarlamalar,
- Filo konumlanması (ticaret yollarına özel gemilerin tahsisi),
- Gemilerin rotasını tespit etme ve programlama,

- Envanter gemisinin rota tespiti,
- Liman programlaması,
- Vinç programlama,
- Konteyner alanı yönetimi,
- Konteyner istif yeri planlaması,
- Gemi yönetimi ve
- Boş konteynerlerin dağıtımı.

C- Operasyonel sorunlar şöyledir;

- Seyir hızı seçimi,
- Gemi yükleme ve
- Çevresel rota belirleme.

1.3.1.3. Deniz Ulaştırmasında Rotalar

Okyanus aşırı deniz ulaştırması sektörü kıtalar arasında büyük yük hacimlerinin ulaştırılmasına yönelik rotalardan oluşmaktadır. Boru hattı uzun mesafeler üzerinde büyük yük hacimlerinin taşınması için gemilerden daha ucuz olan tek ulaştırma biçimidir fakat boru hatları çok yönlülükten uzaktır çünkü sadece sıvıları sabit bir rota üzerinde hareket ettirebilir ve sadece çok özel şartlar altında ekonomik ve uygundur. Ulaştırmanın diğer çeşitleri (demiryolu, karayolu, hava yolu) kendilerine özgü rota avantajlarına sahiptirler fakat sadece havayolu ulaştırması büyük su kütlelerini kat eder. Ancak uçaklar sınırlı kapasiteye sahip oldukları için gemilerden daha fazla maliyetlidir, bu yüzden yüksek değer ve düşük hacimli yükler için çekicidir (Christiansen, vd., 2007; 191-192).

Deniz ulaştırma rotaları, deniz / kara bağlantısının başlıca ögesi olan limanları birbirine bağlayan kilometrelerce uzakta koridorlardır. Stratejik yerlere ve zorunlu geçiş noktalarına sahiptirler, fiziksel sınırlılıklara (kıyılar, rüzgârlar, deniz akıntıları, derinlik, resifler, buz) ve siyasi sınırlamalara tabidirler (Rodrigue, vd.; 2009).

Temelde ‘en kısa’, ‘en hızlı gidilen’ ve ‘en basit’ rota arasında bir seçim yapmak gerekir. En kısa rota “büyük daire” olarak bilinir ve Marcator tablosunda

(temel seyir tablosu) eğri bir çizgi olarak görünür. Örneğin kuzey yarımkürede bu eğri gemiyi gerekenden daha yüksek enlemlere taşır, aynı zamanda kış aylarında, gemiyi daha kötü hava koşullarının içine sokar. Bundan dolayı en kısa rota her zaman en hızlı ulaşılan rota olmayabilir. Büyük daire rotası, güzergâhın sık sık değiştirilmesini içerir ve basit doğrudan kerte hattına göre önemli avantaj sağlanacaksa, özel bir seyir ekipmanı gerektirir. Bu, takip edildiğinde gemiyi A'dan B'ye götürecek olan rotadır (Alderton, 1995,88).

1.3.2. Deniz Ulaştırmasının Unsurları

Tarih, uygarlığın deniz kıyılarında geliştiğini ve birçok siyasi ve askeri mücadelenin ya belirli deniz yolları veya deniz yolları ile ilgili bölgeler üzerinde egemenlik sağlamak için yapıldığını göstermektedir (İzveren, vd., 1994; 1). Denizyolunun bu artan önemi İzveren, vd.'ne göre iki sebepten ileri gelmektedir (1994;1): *“Ön planda denizyolu ile yapılan taşımaların, kara ve hava yolları ile yapılanlarla karşılaştırılamayacak derecede büyük ölçeklerde mal ve insan taşımaya elverişli olmasıdır. Ayrıca buna, taşıma işi büyükçe tonajda gemilerle yapıldığı takdirde, diğer taşıma araçlarına göre bir dereceye kadar daha büyük bir güvenin sağlanabilmesi olanağını da eklemek gerekir”*.

Deniz ticaretinde üç önemli unsur mevcuttur. Bunlar, yük (doğası ve miktarı), gemi çeşitleri ve geminin sefer yaptığı alan yani ticaret rotalarıdır (Beth, vd., 1984;25). Deniz ulaştırmasında ise temel unsurlar yük hariç üç başlık altında toplanabilir;

- 1- Gemiler temel bir unsur olarak deniz ulaştırmasında hizmet vermektedirler.
- 2- Yükleme – boşaltma hizmeti için olmazsa olmaz alanlar ise limanlardır.
- 3- Son olarak gemiler ve taşınan yük için ticari bir ortam olan belli başlı denizcilik piyasaları önemli bir unsurdur.

Deniz ulaştırmasına konu olan yolcu taşımacılığı unsuru ise bu çalışmanın kapsamı dâhilinde bir başlık olarak ele alınmayacaktır.

1.3.2.1. Gemiler ve Bayrak Unsuru

Deniz ulaştırmasında taşıma aracı olan geminin önemli bir yeri vardır. Hammadde ve ürün taşımak için inşa edilirler. Tankerler üretici bölgelerden tüketici ölkelerdeki terminallere ham petrol taşırlar. Cevher ve dökme yük taşıyıcıları özellikle çelik ve alüminyum endüstrileri için hammadde taşımada kullanılır. Tahıl, fazla üretim yapan ölkelerden üretim açığı olan ölkelere dökme gemiler içinde taşınır. Mamul veya yarı mamul tüketim malları ve bitmiş ürünler kırkambar tipi gemide parçalı yük olarak taşınır veya konteyner gemileriyle taşınması için konteynerlere yüklenir (Nersessian, 1981; 1).

Uluslararası bir iş alanı olmasına rağmen denizcilikte her zaman güçlü bir ulusal çıkar vardır. Bu çıkar stratejik sebeplerden ileri gelebilir, çünkü ulusal filo ölkenin ithalat ve ihracatını taşır veya ulusal filo, savaş zamanında ölkeye hizmet etmekle görevlendirilebilir. Ek olarak, denizcilik faaliyetinden elde edilen kazançlar ödemeler dengesi ile ilgili bir ekonomik neden de olabilir. Çok sayıda kalkınmakta olan ölkeler için ulusal denizcilik faaliyetlerinin ekonomik kalkınma sürecinde yardımcı olacağı düşünülmüştür. Kendi bayrağı olan her ölkeler, bu bayrağı taşıyan gemilerin sicilini tutar. Bayrak, geminin işlediğı yasal sistemin ölkesini belirler (Veenstra, 2001;21).

Tüm gemiler bir ölkenin siciline kayıtlı olmalıdır (Spruyt, 1994; 32) ve tescil edildiğı ölkedeki bir kişiye veya şirkete aittir. Gemi mülkiyeti, işletmenin hissedarı bir kişiye, başka bir tüzel kişiliğe veya bunların birleşimine ait olabilir. Tanım olarak, tüm gemiler tescil edildikleri ölkenin denizcilikle ilgili makamının yargı alanına girerler ve onun kanun ve düzenlemelerine uymak zorundadırlar. Egemen ölkelerin kontrol derecesi farklılık gösterdiğinden, ulusal bayrağı kayıtlı bir gemi ile yaklaşık 20 kadar ölkelerin gelir yaratmak için ulus ayrımı yapmadan her gemiye verdiği kolay bayrağı kayıtlı bir gemi arasında bir ayırım söz konusudur. Ulusal gemiler genellikle kolay bayraktan ziyade resmi denizcilik kuruluşlarının kontrolü altındadır (Nersessian, 1981; 3).

Bazen bir geminin işletmesi, yükümlölük ve vergileri en aza indirmek için gerçek sahibinin kimliğini gizlemek üzere ayarlanmış olabilir. Örneğın, gemi

kazaları olduğunda yükümlülüğün kime ait olduğunu tespit etmek oldukça zordur ve hasarın tahsil edilmesi imkânsız olabilir, çünkü genellikle işin içinde farklı ülkelerden birçok tüzel kişilik vardır. Örneğin, gemi sahibi/ donatanı, işleticisi, kiralayanı, bayrağın kayıtlı olduğu yer, tersanesi, klâs (sınıflandırma) kuruluşu ve yük sahipleri. Buna ek olarak gemi mürettebatı birden fazla uyruk ve anadile sahip olabilir (Christiansen, vd., 2007; 193).

Bayrak, bir geminin ülkesinin ve sicilinin görünür bir kanıtı ve sembolüdür. Farthing ve Brownrigg'e göre (1997;185) *“Gemiler, bayrağını çekmeye yetkili oldukları ülkenin vatandaşlarıdır. Bir geminin ulusal bayrağı, geminin ulusal kimliğinin tespit edilmesinin gerektiği her durumda geminin kış tarafına çekilmelidir – yabancı bir devletin karasularında, limanlarda, liman ağzlarında veya içsu yollarında ve elbette, geminin ulusal kanunlarının bayrağın çekilmesini gerektirdiği her durumda bayrak çekilmelidir. Ancak, bayrağın çekilmesinin, kimlik tespiti için gerekli veya faydalı olduğu durumlar hariç, bayrağın açık denizlerde her zaman çekilmesini gerektiren bir uluslararası hukuk yükümlülüğü yoktur. Bayrak, aynı zamanda bir gemi üzerinde yargı yetkisi ve kontrole sahip olan ülkenin anlaşılması için de kullanılır”*

Bayrak aynı zamanda deniz ulaştırmasında ekonomik, yasal ve siyasi açıdan farklı etkilere sahiptir. Hoffmann, vd.'ne göre (2005; 173) *“ bir gemi işleticisi için, bayrak seçimi, temel işletme kararlarından birini oluşturur”* şeklinde bayrak kararının önemini ifade etmiştir. Bayrağın sadece renkli bir kumaş veya kâğıt parçası olduğu doğru olmakla beraber, yüzyıllar boyunca bu kâğıt veya kumaş parçası pek çok durumda çok önemli roller oynamıştır. Başlıca işlevleri her zaman toplumsal iletişimdir yani aynı bayrak altında yaşayanlar aynı davranış ve duyguları benimsemiştir. Bu bakımdan bütün bir ulusun varlığını, kaynağını, otoritesini, mülkiyetini, sadakatini, şerefini, inançlarını, amaçlarını ve statüsünü sembolize eder (Odeke, 1988; 66).

Bayraksız bir dünyayı – insan toplumunu – düşünmek pek mümkün değildir. Bu özellikle dünyanın belirli sayıda ulus devlete bölündüğü siyasi ve ekonomik milliyetçilik çağında, deniz ulaştırması ve havayolları için doğrudur. Aslında, klasik anlamda, bir ülkenin bayrağını taşıyan bir gemi yüzen bir ada gibidir: o ülkenin bir

parçasıdır. Dolayısıyla, uluslararası deniz ulaştırması, aynı ideolojilerde, dinde, sosyal ve sınıfsal ayrımlarda olduğu gibi, bireylerin günlük yaşamlarındaki ve büyük siyasi hareketlerdeki önemlerini sembolize etmek için bayrağa başvurmaktadır (Odeke, 1988; 67).

1.3.2.2. Limanlar ve Terminaller

Ulaştırma sisteminde, yük ve ticaret filosu kadar önemli bir üçüncü bileşen de kara ve deniz arasındaki en önemli nokta olan limanlardır. Asıl faaliyet limanlarda gerçekleşir. Limanlar, malların bir gemiden diğerine aktarılması için ekipmanın bulunduğu, limana yanaşan veya demirleyen gemiler için tesislerin yer aldığı alanlardır. Daha modern bir ifade kullanacak olursak, gemi- kıyı arası ve modlararası bir düğüm noktasıdır. Limanlar şu açılardan kritiktir (Alderton, 1995; 253);

- Yükleme boşaltma yapılı (temel işlev).
- Gemiler ve gemi personelinin en fazla kazaya uğradığı yerlerdir.
- Limanlarda, yükler tahrip olur veya çalınır.
- Tamir ve bakım yapılı
- Çoğu maliyet burada ortaya çıkar.
- Gecikmeler ve sıkışıklık meydana gelir – bu da büyük bir tahmin edilemeyen maliyete yol açar.
- Denetimler yapılı.
- Çoğu denizcilik hizmeti buralarda verilir, örn. Acenteler, bankacılık, brokerlik, depolama vs.
- Yakınında sanayiler yer alır.
- Gümrük ve devlet politikaları uygulanır.

Stopford, “Denizcilik Ekonomisi” adlı kitabında limanlar için (1997; 29). *“Düzensiz sefer yapan tarifersiz gemileri zamanında bu faaliyet çok daha göz önündeydi. Limanlar gemilerle doluydu ve yük indirip bindiren rıhtım işçileriyle dolup taşıyordu. Herkes neler olup bittiğini görebilmekteydi. Bugünün modern limanlarında bu durum daha zor algılanmaktadır. Bugün gemiler filo uğraklarını oldukça otomatik ve terk edilmiş gibi görünen terminallerde yapmaktadır. Bazen sadece yük boşaltıp yüklemek için birkaç saatliğine durmaktadırlar. Faaliyet daha kapalı fakat çok daha yoğundur. Bugün yük elleçleme hızı, yirmi ya da otuz yıl öncekinden kat kat daha fazladır”* şeklinde söz etmiştir. Şimdiki teknolojik değişiklikler ve limanlardaki gelişmeler ile elleçleme süresi çok daha kısalmıştır.

Limanı tanımlamak gerekirse “kara parçasının kenarında, yük yükleyip boşaltmak için gemilerin yanaştığı bir coğrafi alandır – genellikle koy ya da nehir ağzı gibi korunaklı bir derin su alanıdır” denilebilir. Liman otoritesi ise, gemileri yanaştırmak için gereken çeşitli denizcilik hizmetlerini vermekten sorumlu olan örgüttür. Limanlar, kamu kurumu, resmi örgütler veya özel işletmelere ait olabilir. En büyük zorluğu, talebin düzensiz ve değişken hareketi ile limanda yaşanan sıkışıklık olan (McConville,1999; 384) bir liman otoritesi pek çok limanı aynı anda kontrol edebilir.

Terminal ise, belirli tür yüklerin elleçlenmesi için ayrılmış bir veya birkaç rıhtım ve yanaşma yerinden oluşan bir liman bölümüdür. Dolayısıyla kömür terminali, konteyner terminali gibi çeşitleri vardır. Terminaller liman otoritesine ait olup onun tarafından işletilebilir veya sadece kendi kullanımı için işleten bir denizcilik örgütüne ait de olabilir (Stopford, 1997; 29).

Özel terminaller, maden, taş ocağı, petrol rafinerisi veya diğer işleme tesislerine doğrudan hizmet veren yükleme veya boşaltma tesislerinin olduğu yerlerdedir (Wild, vd.,1995; 143).

Özel terminallerden biri olan konteyner terminallerinin genellikle birçok rıhtımı olur; bunların her birine 40 ton kaldırma kapasitesi olan bir ya da birkaç konteyner vinci hizmet verir. Bitişik bir depolama alanında konteynerler alınmayı beklemek üzere depolanır. Konteyner vincinin ağırlığını taşımak için genellikle

rihtımı 60-80 ton yük kaldıracak biçimde güçlendirmek gereklidir. Pek çok konteyner terminali türü, farklı gereklilikleri karşılamak üzere geliştirilmiştir (Stopford, 1997; 376).

Limanlar, ulusal ulaştırma altyapısının en yaşamsal boyutu olarak düşünülmelidir. Pek çok ticaret yapan ülke için limanlar (Alderton, 2005; 2):

* Ticari paydaşları ile en önemli ulaştırma bağlantısını sağlar, dolayısıyla, karayolu ve demiryolu sistemleri için bir odak noktasıdır.

* Ulusun refahının başlıca ekonomik etkenidir. Bir limanın ticaret için bir kapı olma özelliği yanında sanayi faaliyetlerinin yanı sıra, bankalar, acenteler vs. gibi alanlarda altyapı yatırımlarını çeken bir özelliği de vardır.

Limancılık sektörü oldukça rekabetçidir ve uluslararası gemi işleticilerinin, feribot şirketleri, RO-RO gemisi işletenler ve diğer liman kullanıcılarının liman değiştirmesi sık rastlanan bir durumdur. Yer, altyapı, fiyat ve kullanıcının işçi-işveren ilişkilerini algılaması ve liman yönetiminin genel etkinliği gibi liman seçimini etkileyebilen pek çok faktör söz konusudur. Bundan dolayı limanın bu faktörlerde liman kullanıcılarını etkin pazarlama yoluyla etkileyebilme yeteneği de büyük önem taşımaktadır (Wild, vd.,1995; 142).

1.3.2.3. Denizcilik Piyasaları

Deniz ulaştırmasının gemi ve limanlardan sonra diğer önemli bir unsuru ticaret ortamı yani denizcilik piyasalarıdır. Denizcilikte farklı ürünlerin alınıp satıldığı dört denizcilik piyasası mevcuttur (Stopford, 1997; 79);

- a) Navlun piyasası deniz ulaştırması hizmetinin ticaretini yapar,
- b) ikinci el gemi piyasaları ikinci el gemilerin ticaretini yapar,
- c) gemi inşa piyasası yeni gemilerin imal ve ticaretini yapar ve
- d) söküm piyasası hurda gemilerin dönüşümü ve demir-çelik sanayine hammadde girdisi sağlar.

Stopford'a göre (1997; 879) bu dört denizcilik piyasasında da aynı gemi sahiplerinin ticaret yapmalarından dolayı, faaliyetleri de birbiriyle yakından ilgilidir. Navlun oranları artınca ya da düşünce, değişen duyarlılık ikinci el piyasada alım-satıma doğru dalgalanır ve oradan da yeni inşa piyasasına geçer.

1.3.2.3.1. Navlun Piyasaları

Navlun, bir gemi ile taşınan yükleri veya bu ürünlerin taşınması için ödenen parayı temsil eden bir terimdir (Dear ve Kemp, 2005; 226) En basit tanımıyla taşıma ücretidir. Deniz ulaştırma hizmetinin özünde yükün bir yerden diğerine taşınması ve karşılığında hizmeti alan yük sahibinin ya da yük alıcısının navlun bedelini ödemesi gibi bir alışveriş söz konusudur.

Dünyanın ilk navlun piyasası olan Baltık Deniz Ticaret Borsası, Londra'da 1883 yılında açılmıştır, ancak işlevleri Baltic Coffee House tarafından, çok daha az örgütlü biçimde, uzun zamandır yürütülmekteydi. Yüz yıldan önceki bir döneme uzanan tarihi ile navlun piyasasının iki farklı işlem türü vardır; 1- yükletenin gemi sahibinden her bir ton yük için sabit fiyat bazında ulaştırma hizmeti satın aldığı *navlun sözleşmesi* ve 2- geminin gün bazında kiralandığı *zaman bazlı kiralama*. Navlun sözleşmesi, üzerinde anlaşılmış bir bedel ödemeyi tercih eden ve tüm taşımanın yönetimini gemi sahibine bırakan yükletenler için uygundur, zaman bazlı kiralama ise taşımayı kendisi yönetmeyi tercih eden deneyimli gemi işleticileri içindir (Stopford, 1997; 81).

Aşağıdaki tabloda da görüldüğü gibi dört tür sözleşmeye bağlı düzenleme yaygın olarak kullanılır. *Sefer bazlı kiralamada* gemi sahibi belirli bir yükü üzerinde anlaşılan ton başına bir fiyattan taşımayı kabul eder. Aynı konunun bir değişik şekli *kırkambar sözleşmesidir*, bu sözleşmelerde gemi sahibi üzerinde anlaşılan bir ton başına fiyattan “düzenli” tonajlarda yük taşımayı kabul eder. *Zaman bazlı kiralama* ise yük sahibi ile gemiyi kiralayan arasında, gün, ay veya yıl bazında ödeme için yapılan bir anlaşmadır. Son olarak *çıplak kiralama* ise geminin, gemi adamı veya herhangi bir işletme sorumluluğu olmadan kiralanmasıdır (Stopford, 1997; 83).

Tablo 1.2. Bir Gemiye Kiralamanın Farklı Yolları

Türü	Çıplak Kiralama (1)	Zaman bazlı Kiralama(2)	Sefer bazlı Kiralama(3)
Süresi	Genelde uzun	Uzun-orta-kısa süreli	Bir veya daha fazla seferde
Farklılık noktaları	Önemli gemi detayları	Gemi detayları. Yakıt tüketimi- Başlangıç ve bitiş tarihleri. İstisnalar: coğrafya ve yük	(Laytime) Sürastarya Spot
Problemler	Kiralayanlar	Kiralayanlar/gemi sahipleri	Gemi sahipleri
Formlar	Özellikli	Standart, fakat maddeleri yeniden görüşülebilir.	Standart, fakat maddeleri yeniden görüşülebilir edilebilir
Kullanılacağı zaman	Genellikle finansman türü veya muhasebe yöntemi	Piyasalarda düşüş olmadan önce gemi sahipleri	Yükselen bir piyasada gemi sahipleri
Navlun (Kırkambar) sözleşmesi (4) veya “sözleşme” ardışık sefer kiralamanın bir çeşididir. Gemi sahibi ve kiralayan arasında, söz konusu miktarda yükü düzenli şekilde taşımayı içeren bir sözleşmeyi ifade eder. Gemi adı verilmez, bu da büyük filolara veya “denizcilik havuzlarına” sahip gemi sahipleri için bir avantajdır.			

Kaynak: Alderton, 1995; s.167

1.3.2.3.1.1. Düzensiz Hat Deniz Taşımacılığı (Tarifesiz Taşımacılık)

Etkin depolama ve yük elleçleme için büyük miktarlarda yükün gemilerle taşınarak ulaştırma maliyetlerinin azaltılması düşüncesi yüzyıllardır geçerlidir. İki bin yıl önce Romalılar, Afrika, Sicilya ve Mısır’ın tahıl tarlalarından 30 milyon ölçekten fazla tahıl ithal etmiştir ve bu ticareti yapmak için özel tahıl gemilerinden oluşan bir filo inşa etmişlerdi. 19.yüzyıldan beri ise deniz ticaretinin hacmi büyük ölçüde artmış ve ölçek ekonomilerini ve gelişmiş elleçleme etkinliğini kullanmak için dökme yük taşımacılığının kullanılması da buna paralel bir artış izlemiştir (Stopford, 1997; 292).

“Dökme” terimi ham petrol, tahıl, demir cevheri ve kömür gibi, homojen fiziksel özelliği ile dökme şeklinde elleçlenmesine ve taşınmasına izin veren malları anlatmak için kullanılır. Bu tanım “Deniz Ulaştırması Çalışması”nda yükleri sınıflandırmak için Birleşmiş Milletler tarafından kullanılmıştır. “Dökme yük”ün

başka bir tanımı ulaştırma ekonomisine odaklanmakta ve terim, maliyetleri azaltmak için, genelde gemiyle olmak üzere büyük miktarlarda taşınan yükleri ifade etmek için kullanılmaktadır. Bu tanımda dondurulmuş et, soğutulmuş muz, motorlu araçlar, canlı hayvanlar ve tomruklar dökme yük olarak sınıflandırılırlar çünkü bunlar gemiyle taşınmaktadır. Bu yüklerin pek çoğu dökme gemilerde kolayca istiflenemediğinden, özel gemilerin inşa edilmesi gerekir. Her iki tanım da dökme yükün önemli bir yönünün altını çizmektedir. Birincisi yükün kendisinin fiziksel elleçleme özelliklerini vurgularken ikincisi yüksek hacmin mümkün kıldığı, müşteriye özel taşıma operasyonlarına odaklanmaktadır. Her iki tanımda referans aldıkları konular temelinde doğrudur (Stopford, 1997; 293).

Denizcilik sektörünün kuru dökme yük taşımacılığı ve özellikle “tarifesiz/düzensiz yük gemisi” olarak bilinen bölümü çeşitli biçimlerde tanımlanabilir. Bunun gibi iki tanım vardır. Birincisi, geleneksel türde bir teknolojik tanımdır. Bu tanım, sektörde işletilen geminin türüne ve operasyonlarının yasal sınırlarına yoğunlaşır. Tipik tarifesiz yük gemisi tonajı kriterlerinin ayrıntılı olarak belirtilmesine dayanır. Bu geleneksel tanım biçiminin klasik bir örneği şöyledir: “bir uluslararası tarifesiz gemi, her zaman her liman arasında yük taşımaya, bu seferin hem yasal hem de güvenli olduğunu her zaman temin etmeye hazırdır.” Bu gemiler tüm kuru dökme yük çeşitlerini taşıyabilirler. Orta büyüklükte, özel ekipmanları yoktur ve düzenli bir ticarete tahsis edilmemişlerdir. Dolayısıyla “serbest tüccar”, “serbest deniz taşımacılığı”, “genel tüccar” ve “düzensiz ticaret yapan” gibi terimler türetilmiştir. Tüm bu tanımlar piyasaya dayalıdır ve genellikle “ortalama tonaj”, veya “elverişli büyüklük (handy –size)” gibi terimlerle yakından ilgilidir (McConville, 1999; 212)

Tanker ve kuru yük gemisi alanında maliyetler en iyi büyük hacimli uzun gemiler kullanılarak azaltılabilir. Gemi büyüklüğündeki farklardan kaynaklanan maliyet farklılıkları üzerinde rotanın uzunluğu etkilidir; bundan dolayı, sadece optimal gemi büyüklüğü ve sadece daha uzun ticaret rotalarında bu avantajdan yararlanılır. Kısa rotalarda yükleme ve boşaltma sürelerinin kısaltılmasına yoğunlaşmak daha faydalı olacaktır (Goss, 1970; 10)

Her bir malın fiziksel özelliği, kullanılan geminin türünü, gereken yük elleçleme ekipmanlarını ve bundan dolayı da deniz ulaştırma sisteminin genel yapısını belirler. Gemi türüne göre petrol tankerleri büyük bir farkla dünyadaki en büyük gemilerdir. Tankerlerden sonra dünya filosunun en büyük ikinci kısmı kuru dökme yük gemileridir (Marcus, 1987;3). Elleçleme özellikleri düşünöldüğünde, deniz yoluyla taşınan ürünler son derece çeşitlidir, fakat yaklaşık olarak aşağıda verilen beş grup altında toplanabilirler (Stopford, 1997; 293-294):

- 1- Sıvı Dökme Yükler
- 2- Homojen Dökme Yükler
- 3- Birim Yük,
- 4- Tekerlekli Yükler,
- 5- Dondurulmuş Yükler

1.3.2.3.1.2. Düzenli Hat Deniz Taşımacılığı (Tarifeli Taşımacılık)

Küresel ticaret ağında önemli bir rol oynayan düzenli hat deniz taşımacılığı hizmetleri, hemen hemen tüm yükler için, neredeyse tüm varış noktalarına öngörülebilir bir maliyetle hızlı, sık ve güvenilir ulaştırma sağlar. (Stopford, 1997; 338) Birim yük taşıyan gemiler (konteynerler, RO-RO gemileri, mavnalar) sanayileşmiş ölkeler arasındaki tüm ticaret rotaları arasında hâkim bir rol oynamaktadır (Marcus, 1987;4).

Düzenli hat taşımacılığı, dökme yük taşımacılığı kadar eski değildir; 1870’lerde buharlı gemi teknolojisinin, belli bir tarifeyle bağılı hizmet sunmayı sağladığı zamanlarda başlamıştır. O zamana kadar çok az gemi sahibi yelkenli gemilerle düzenli hizmet vermeyi denemişti, fakat kırkambar yükün çoğunluğu, limandan limana çalışan “düzensiz sefer yapan (tarifesiz) yük gemileri” ile taşınıyordu. Ticaret dünyasındaki gelişmelerin de katkısı ile buharlı gemi acenteleri daha iyi organize oldular, Uzakdoğı’daki temel ticaret noktalarında şubeler açtılar. Günlük ticari işler için bankacılık hizmetleri büyük ölçüde gelişti ve telgrafın Uzak Doğı’ya kadar yaygınlaşması Çin’deki ticari şirketlerin Londra’dan Hindistan’a telgraf ile satış yapmasını sağladı. Buharlı gemiler arz yarattılar, yeni ticaret sistemi

talebi uyardı ve bundan sonra 1872-73'te navlun piyasasında patlama yaşandığında buharlı gemilerin zengin Uzak Doğu rotasında düzenli hat taşımacılığı hizmetleri vermesi için bol miktarda sipariş ortaya çıktı. Bu hizmet verilmeye başlandıktan sonra düzenli hat hizmeti ağı hızla bugün var olan kapsamlı ulaştırma hizmeti haline geldi (Stopford, 1997; 338).

Uluslararası düzenli hat deniz ulaştırması, düzenli bir biçimde önceden belirlenmiş limanlara sunulan deniz ulaştırma hizmetlerini ifade eder. Bu ticaret şekline dâhil olan gemiler arasında kırkambar tipi yük gemileri, özel yük gemileri (örn. Motorlu araç taşıyanlar veya dondurulmuş ürün taşıyanlar) ve/veya kısmen veya tamamen belli bir ürüne tahsis edilmiş gemiler sayılabilir (OECD, 2002;14).

Düzenli hat ticaretinin konteynerleşmesi yaklaşık 20 yıl almıştır, bu süre zarfında ana düzenli hat rotalarının hemen hemen hepsi ve tali rotaların da büyük bir kısmı konteynerleşmişti. Birimleştirme liman süresini azaltma gibi temel hedefinde oldukça başarılı oldu. Konteynerleşmenin etkilerinden (Stopford, 1997; 342-343);

- *Birincisi ve en önemlisi*, düzenli hat taşımacılığı yapan işletmelere, yükletenlere kapıdan kapıya hizmet sunma imkânıdır. Daha önce pek çok düzenli hat taşımacılığı hizmeti veren işletmenin sorumluluklarının geminin küpeşesinde başlayıp bittiği düşünülüyordu. Birimleştirmeyi takip eden yoğun rekabet ortamında, çıkış noktasından varış noktasına kadar tam hizmet sunma ürünün önemli bir parçası haline geldi. Bu durum, rekabet ortamını ve fiyatlandırma yaklaşımını değiştirdi.
- *İkincisi*, ticaret daha az işletmenin altında bütünleşti. Yüzlerce düzenli hat hizmeti veren işletme yok oldu ve düzenli hat taşımacılığı, denizciliğin en yoğunlaştırılmış sektörü haline geldi.
- *Üçüncüsü*, düzenli hat yükü elleçleyen yoğun ve hareketli limanlar yok oldu; onların yerini daha az personel ile daha az sayıda gemiye hizmet veren konteyner terminalleri aldı.
- *Dördüncüsü*, gemiler ve gemi mülkiyeti daha önemsiz kaldı, çünkü artık düzenli hat hizmeti veren işletmelerin temel işleri ulaştırma üzerineydi.

- *Beşincisi*, konteynerleşmiş yükleri taşıyan tarifesiz gemi piyasası ortadan kalktı. Tarifesiz yük gemisi işleticileri, dökme gemi veya tanker piyasalarına döndüler.
- *Altıncısı*, derin tanklarda, daha alçak yük ambarlarında ve düzenli hat gemilerinin Ro-Ro güvertelerinde taşınan küçük dökme yükler artık, “conbulker”, parsiyel yük tankeri, motorlu araçlara özel gemiler veya koster tipi küçük dökme yük gemisi olarak bilinen özel gemilere verilmeye başlandı.

1.3.2.3.1.3.Yakınyol Deniz Taşımacılığı

Stopford’a göre (1997; 8) yakınyol deniz taşımacılığı düşük maliyetli dökme yük taşımacılığından, hızlı ve düzenli hat deniz taşımacılığı hizmetine kadar çok çeşitli hizmetler sunmaktadır. Özellikle bölgeler arasında ulaştırmayı sağladığı için, okyanus aşırı deniz taşımacılığından çok farklı bir alandır. Gemiler genellikle okyanus aşırı sefer yapan gemilerden küçüktür ve katı sınırlamalar olmamakla birlikte 400 DWT ile 6000 DWT arasında değişen büyüklüklere sahiptir. Gemi tasarımları, yükün esnekliğine göre farklılaşmaktadır. Yakın mesafede taşınan yükler arasında tahıl, gübre, kömür, kereste, çelik, kil, çakıl, konteyner yükü, tekerlekli yükler ve yolcular yer almaktadır. Seferler çok kısa olduğundan ve gemiler uzakyola göre bir yıl içinde pek çok limana uğradığından, bu piyasada ticaret yapmak büyük bir organizasyon yeteneği gerektirmektedir. Bunun yanı sıra, yakınyol deniz taşımacılığı pek çok siyasi sınırlamalara konu olmaktadır. Bunların en önemlisi kabotajdır yani uygulamada ülkelerin kıyusal taşımalarını kendi ulusal filolarına ayıran kanunlar çıkarması şeklindedir. Bu sistem Amerika’da ve Avrupa’daki bazı ülkelerde uzun yıllar işlemiştir.

Avrupa Birliği’nde pek çok yakınyol deniz taşımacılığı rotası vardır. Birlik bu rotaları beş temel alana ayırmıştır; bu alanların her birinin sürdürülebilir yakınyol deniz taşımacılığı trafik akışı geliştirme potansiyeli vardır. Bu rotaların bazıları şimdiden oldukça gelişmiştir, örneğin İngiltere/İrlanda koridoru gibi. Karayolundan denizyoluna aktarılabilen yük hacmini tam olarak hesaplamak zordur. Bu açıdan Yakınyol deniz taşımacılığı çok modlu ulaştırma zincirinin bir parçasıdır ve gelişmesi için entegre ulaştırma zincirinin diğer unsurlarına, özellikle de diğer

ulaştırma modları arasındaki yük aktarmalara ihtiyacı vardır (Wijnolst, vd., 1994;70).

Daha öncede belirtildiği gibi yakınyol deniz taşımacılığı modlararası operasyonların bir ayağını içeren veya diğer deniz ya da nehir-deniz operasyonlarının coğrafi olarak Avrupa'nın Karadeniz ve Akdeniz kısımlarını kapsayan bir kavramdır. Bu kavram, kabotaj ve Avrupa içi ülkeler ve adalar arası deniz taşımacılığını içine almaktadır. (Pallis, 2002; 167) Yakınyol deniz taşımacılığı düzenli ya da düzensiz olarak yük –konteyner, dökme, kırkambar yk ve yolcuların deniz yoluyla taşınmasını kapsar (Koskinen, 2000;2).

Buna göre, Avrupa Birliği'nin yaptığı coğrafi tanım şu şekildedir: “Avrupa Birliğinin ve birliğe ye olmayan ülkelerin (adalar dhil) kıyısız alanları boyunca yerleşik Barents Denizi ile İskandinavya'dan Kuzey ve Baltık Denizi ile aşağıda Akdeniz (hatta Kuzey Afrika limanlarının bazıları da dhil) ve Karadeniz'i de kapsayan limanların oluşturduğu sınırlar dhilinde yapılan taşımacılıktır” (Linde, 1993;107).

1.3.2.3.1.4. Kabotaj Taşımacılığı

Kabotaj, kıyı ticaretinin Fransızca adıdır. Pek çok insan, İspanyolca “burun” anlamına gelen *cabo* kelimesinden geldiğini düşünmektedir, çünkü kıyısız sefer yapan gemiler genellikle bir burundan diğerine giderler, ancak daha büyük bir olasılık, Fransızca “küçük gemi” anlamına gelen *Cabot* kelimesinden türemiş olmasıdır (Dear ve Kemp, 2005; 83).

Denize kıyısı olan veya büyük nehir ya da gl sistemleri bulunan tüm ülkelerin, bir şekilde tanımlanan ulusal deniz taşımacılığı sistemleri vardır. Gemiler, yelkenli ahşaplardan özel hidrofoillere ve hava yastıklı araçlara (hoverkraft) kadar çeşitlilik gösterirler. Yakınyol deniz taşımacılığının operasyonel alanları daha zor tanımlanmaktadır. Kendi ülkesinin ticaret sınırları dışında sefer yapan koster gemilerinin sertifikalı zabıtlar alıştırması ve kendi ülkesinin ticari gemilerinden daha yüksek emniyet standartlarını korumaları gerekir (Couper, 1972; 159).

Dünyanın pek çok bölgesinde, gemi adamı yapısında veya emniyet ekipmanında herhangi bir değişiklik yapılmadan, kıyısız sefer yapan, yakın yol ve hatta okyanus aşırı sefer yapan yük gemisi yapılmaktadır. Kıyısız, yakınyol ve okyanus aşırı yük gemileri arasındaki fark, büyük ölçüde birbirinden çok az farklı işlevleri ve normalde çalıştıkları farklı ekonomik çevrelerden kaynaklanmaktadır (Couper, 1972; 159).

Ulusal deniz ulaştırma piyasasına girişi kısıtlayan uygulamalar arasında yer alan kabotaj taşımacılığı, bir ülkenin ulusal ticaretini, kendi ulusunun bayrağına sahip gemilerine tahsis ettiği taşıma şeklidir (Farthing ve Brownrigg, 1997; 83)

Bu anlamda kabotaj Odeke'ye göre “*ayrımcı*”dır, çünkü uygulamada yabancı bayraklı gemileri ülkenin karasularından uzak tutar. Karasuları, ulusal sular olarak kabul edildiğinden, kabotaj ticareti de bundan dolayı ulusal ticaret olarak kabul edilir. Kabotaj sınırlamalarının arkasındaki, yabancı bayraklı gemileri ve dolayısıyla yabancı rekabeti tamamen dışlayan düşünce, yukarıdaki düşünce ile aynıdır yani başka bir deyişle, garantili arz ve talep sayesinde belirli ticari bölgelerde ulusal ticaret filolarının kurulmasını ve geliştirilmesini teşvik etmeyi sağlar. Kabotaj taşımacılığında tek istisna, karasularının uluslararası bir suyunun ya da uluslararası bir boğazın bir parçası olduğu (örn. Süveyş veya Panama Kanalları) durumudur; ancak bu gibi bölgelerde de kıyısı bulunan ülke, uluslararası nehirler ve büyük kıtalarda olduğu gibi, yargılama hakkına sahiptir. Kıyı devletlerinin uluslararası ticaret hukukundan kaynaklanan yükümlülükleri hariç olmak üzere, çoğu devlet ekonomik sebeplerin ötesinde bir korumacı yaklaşım benimsemektedir ve kabotaj sınırlamaları da bundan farklı değildir (Odeke, 1984;75-76).

1.3.2.3.2. İkinci El Gemi Alım- Satım Piyasası

Geminin mülkiyetinin devri ve sicilinin değişmesi yöntemi (Mc Conville, 1999; 82) olan gemi alım-satım piyasasında gemi sahibi satılık bir gemiyle piyasaya girer. Normalde bu gemi nakit, kontratsız, ipoteksiz veya hatsız olarak hemen teslim edilecektir. Bazen devam eden bir zaman bazlı kira sözleşmesinin kârı (veya borcu) ile beraber satılabilir. Gemi sahibinin satış sebepleri çeşitli olabilir; a) Belli bir yaşa

gelince gemileri yenileme politikası izliyor olabilir; b) gemi artık o iş için uygun olmayabilir; ya da c) fiyatların yakında düşeceğini düşünüyor olabilir; d) Son olarak gemi sahibinin günlük taahhütlerini yerine getirmek için nakit elde etmek amacıyla gemiyi sattığı “zorunlu satışlar” vardır. Alıcının da aynı şekilde farklı amaçları olabilir. Birtakım ticari işlerini yerine getirmek için özellikli bir türde ve kapasitede gemiye ihtiyacı olabilir. Ya da belirli bir türde gemi almak için doğru zaman olduğunu düşünen bir yatırımcı olabilir. Bu durumda koşulları daha esnektir, mesela geminin kendisinden çok yatırım potansiyeli ile daha fazla ilgilenecektir (Stopford, 1997;96).

İkinci el gemi fiyatlarındaki dalgalanmalar, yeni gemilerin uzun teslimat süreleriyle bir araya geldiğinde, önemli ölçüde spekülasyona yol açar. İkinci el gemilerle ilgili işlemler, denizcilik sektöründe önemli bir rol oynar: gemi sahiplerine ve diğer yatırımcılara gemileri doğrudan alıp satma imkânı verir, böylece navlun piyasasına kolayca girip çıkmalarını sağlar. Bu, piyasa rekabetinin önemli bir şartıdır. Düşük navlun fiyatları genellikle gemi değerinin düşük olduğu durumlarda görülür, fakat bu durum gemi sahipleri için kötü haber olsa da, yatırımcılara düşük maliyetle yeni gemi almaları için fırsatlar sunar (Haralambides, vd., 2005; 66).

Yeni ve ikinci el gemi fiyatları da kendi aralarında ilişkilere sahiptir. Bazıları yeni ve eski gemilerin birbirine ikame mallar olduklarını bile iddia edecektir: birincisi teknolojik olarak daha gelişmişken, elde etmesi daha pahalıdır ve uzun teslimat süreleri vardır, ikincisi ise genellikle daha ucuzdur ve hemen teslim alınabilir (Haralambides, vd., 2005; 66).

Çoğu alım ve satım işlemleri gemi brokerleri (simsar) aracılığıyla yapılmaktadır. Gemi sahibi, brokerinden gemisi için bir alıcı bulmasını ister. Bazen gemi sadece tek bir brokera verilir, ancak genelde çeşitli brokerlik firmalarına teklif edilir (Stopford, 1997; 96).

1.3.2.3.3. Gemi İnşa Piyasası ve Tersaneler

Çok eski zamanlardan beri gemiler uygun bir kıyısı olan, keresteye kolay ulaşılabilen ve uygun işgücü bulunan her yerde inşa edilmişlerdir. Gemi tasarımı ve inşasındaki ilerleme en başta yavaş bir evrim şeklinde olmuştur, fakat yüzyıllar içinde hızlanmış ve sonunda 21. yüzyılın karmaşık gemilerine gelinmiştir. Dünyanın daha az gelişmiş bölgelerinde hala görülen en basit kanoları karşılaştırmak ve bu sade taşıtların tasarımının bile, operasyonda deneyimden ileri gelen farklı yöntemlerinin olduğunu düşünmek ilginç olabilir (Dear ve Kemp, 2005; 519).

Bruce'a (1999;4) göre tersaneler, basit, standart gemileri düşük maliyete ve büyük miktarlarda üretme amacı için ideal yerlerdir. Düşük maliyet, özellikle işgücünün ucuz olmasından ileri gelmektedir ve pek çok ticari konunun farklılaşmasını, uzmanlaşmayı ve verimliliği sağlamaktadır. Bu özelliklere sahip bir piyasada İngiltere daha önce görülmemiş biçimde dünya gemi inşa sektörüne hâkimken sonradan pek çok başka ülke sanayileşmiş ve gemi inşa sektörüne sahip olmuştur. Bu özelliği ile gemi inşa teknolojisi her zaman kolay ihraç edilebilir.

Pek çok ülkenin sanayi kalkınmasında özel bir rol oynayan gemi inşası, büyük miktarlarda hammaddeye, özellikle çeliğe ihtiyaç duyar ve bu da yerli bir çelik sanayisi için temel bir piyasa sunar. Ayrıca, endüstriyel ve diğer ürünlerin üreticileri için deniz ulaştırması önemli bir sektör olduğundan, tarih boyunca, gemi inşası genellikle gemi sahipliği ve işletmeciliği ile paralel olarak gelişmiştir (Bruce, 1999; 4).

Denizcilik sektöründe tonaj arzını arttırmak için öncelikli bir yöntem olan (McConville, 1999; 66) gemi inşa piyasası, ikinci el gemi piyasalarıyla yakından bağlantılı olmasına rağmen, niteliği oldukça farklıdır. Her iki piyasa da gemilerle ilgilenir, ancak yeni gemi inşa piyasaları, henüz var olmayan gemilerin alım satımını yapar. Bunlar önce inşa edilmelidir. Gemi inşa işinin pek çok sonucu vardır; birincisi, geminin özellikleri belirlenmelidir. Birçok tersane standart gemi satar, ancak pek çok ticaret gemisi, en azından bir dereceye kadar, alıcının özelliklerine göre inşa edilir. İkincisi, böyle büyük bir taahhüt için sözleşme süreci daha

karmaşıktır. Üçüncüsü, gemi, sözleşme tarihinden sonra 2-3 yıl tamamlanmayacaktır, bu süre zarfında da şartlar değişebilir (Stopford, 1997;107).

Kritik bir tartışma konusu, gemi inşa ve denizcilik sektörleri arasındaki ilişkidir. Denizcilik ülkeleri arasında her iki sektörü de bütünleşik biçimde ilgilendiren pek çok örnek söz konusudur. Örneğin, yeni veya ikinci el gemi alımı ya da kiralama için uluslararası piyasalara girişin önündeki sınırlamalardan dolayı, ticaret filosunun esnekliği ve rekabet edebilirliğinin azalması riski vardır. Ayrıca, üretim ulusal piyasaya dönük olduğu için, uzmanlaşma ve seri inşa için teşviklerin kaybedilmesi riski de söz konusudur (Pires, 2001; 157).

Tersaneler gemi inşasında geniş ve çeşitlilik gösteren bir iş kolunu oluşturmaktadır. Tersanelerin büyüklüğü ve teknik kapasiteleri, römorkör ve balıkçı tekneleri inşa eden, 200'den az personel çalıştıran küçük tersanelerden, konteyner gemileri ve gaz tankerleri inşa eden, 15,000 işçi istihdam eden başlıca Güney Kore tersanelerine kadar çok farklı bir yelpazede çeşitlilik göstermektedir. Bazı tersaneler tek bir gemi türünde uzmanlaşırken, çoğu son derece esnektir ve çok çeşitli işler için teklif verebilirler. Elverişsiz piyasalarda başlıca tersanelerin, yüzen üretim platformlarından araştırma gemilerine kadar her şey için teklif verdikleri bilinmektedir (Stopford, 1997;107).

Bu açıdan gemi inşası, değişkenleri (talep, arz ve fiyat) özel döngüsel dalgalanmalara sahip bir piyasadır. Bu dalgalanmalar yeni inşa fiyatlarında düşüşe, üretimde kesintilere ve sonuçta, ciddi finansal problemlere, hatta gemi sahipleri ve tersanelerin iflasına yol açmaktadır. Piyasanın beklentilerine ek olarak, yeni gemilerin fiyatı gemi yapım maliyetlerine ve tersane kapasitesine bağlıdır (Haralambides, vd., 2005; 66).

1.3.2.3.4.Gemi Geri Dönüşüm (Söküm) Piyasası

Dördüncü ve son piyasa gemi söküm, şimdiki ifadesiyle gemi geri dönüşüm piyasasıdır. Bu piyasa denizciliğin daha az çekici, fakat önemli bir parçasıdır. İşleyişi yeterince basittir. Prosedür büyük ölçüde ikinci el piyasasına benzemektedir, fakat

müşteriler gemi sahipleri yerine hurda tersaneleridir. Bir gemi sahibinin devam eden ticaret içinde satamadığı bir gemisi varsa bu gemiyi gemi söküm piyasasına teklif eder. Genellikle satış, bir broker tarafından ele alınır. Büyük brokerlik işletmelerinin bu piyasa üzerinde uzmanlaşmış “söküm birimleri” vardır. Bu brokerler son satışların kaydını tutarlar ve “piyasanın içinde” olduklarından dolayı, kimin ne zaman ne aldığını bilirler. Gemi sahibinden talimat aldığı anda broker, boş ağırlığı, yeri ve ilgili taraflara erişilebilirliği dâhil, geminin ayrıntılarını piyasada duyurur (Stopford, 1997; 110).

Bir geminin hurdaya ayrılması, parçalanması, imha edilmesi veya daha sık kullanılan ifadesiyle sökülmesi, geminin toplam arz tonajından kalıcı olarak çıkarılması anlamına gelir. Hurdaya ayırma kararı belirli bir gemi ile ilgili olarak uzun vadeli piyasa durumunun kabul edilmesine dayanır, şöyle ki geminin toplam maliyetiyle getireceği karın bir karşılaştırması yapılır. Hurdaya ayırma kararı, gemi sahibinin gemi için gelecek ticaret olasılıkları ve karlılık hakkındaki beklentilerinin olumsuz olduğu bir durumla ilgili olacaktır. Gemi sahipleri için genellikle gemiyi havuza almak veya ikinci el piyasasında satmak gibi başka opsiyonlar da vardır. Eğer gemi fiziksel ve ekonomik olarak kullanılmaz hale gelmişse, yani, hurda değeri potansiyel ticari değerinden daha yüksekse, bu olasılıklar geçersizdir. Hurdaya ayırma kararı bir veya birkaç faktörden dolayı sermaye varlığının değerindeki tahmin edilemeyen düşüşe bağlı olabilir, örneğin ülkedeki büyük ekonomik, siyasi ve yasal değişiklikler gibi. Fakat öncelikli faktör, navlun piyasası ve geminin işletildiği piyasanın gelecekteki durumudur (McConville, 1999; 70-71).

Geminin son alıcısı söküm tersaneleridir; bunların çoğu uzak doğuda, örneğin Hindistan, Pakistan ve Bangladeş’te yer alırlar. Ancak alım işlemi genellikle aracı olarak işlev gören nakit spekülâtörleri tarafından yapılır; bunlar gemileri nakit alır ve söküm tersanelerine satarlar. Fiyatlar pazarlıklara bağlıdır ve söküm, gemi olup olmamasına ve hurda metal talebine bağlıdır. Hurdanın büyük kısmı küçük imalathanelerde hammadde olarak veya inşaatta kullanılır. Dolayısıyla, talep yerel çelik piyasasının durumuna göre değişir, ancak hurdaya ayırma tesislerinin varlığı bazen sorun olabilmektedir. Bundan dolayı fiyatlar oldukça dalgalıdır. Fiyat, hurdaya

ayrılmaya müsait olup olmamasına göre gemiden gemiye de değişmektedir (Stopford, 1997; 110).

1.4. DENİZ ULAŞTIRMASI ÇEVRESİ

Uluslararası alanda ticareti yapılan hizmetler örneğin bankacılık, yatırım, sigorta, medya, ulaştırma, reklâm, muhasebe, seyahat –turizm ve teknoloji lisanslama ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel sebeplerden dolayı ulusal ve uluslararası düzenlemelere konu olmuştur (Rugman ve Hodgetts, 2003;171). Denizcilik de ulaştırma içerisinde bir hizmet olarak bu düzenlemelerden etkilenmektedir.

En basit tanımıyla, çevre bir örgütün şimdiki ve gelecek faaliyetlerini etkileyebilecek olan, örgüt dışındaki her şeydir. Dolayısıyla çevre duruma göre değişir ve her bir örgütün kendine özgü çevresi vardır. Sonuç olarak, belirli bir örgüt ile onun çevresi arasında bir etkileşim vardır (Kew ve Stredwick, 2005; 1). Bununla birlikte örgütlerin çevreleriyle ilişkilerini nasıl yöneteceklerine dair seçim şansları da vardır, Şöyle ki; nasıl davranılacağını tahmin etmeden, çevrenin değişmesini bekleyebilirler ve sonra değişiklikler meydana geldiğinde onlara tepki verebilirler. Bu durum “reaktif” bir davranıştır. Ya da çevredeki değişiklikleri öngörerek tepkilerini bu değişiklik meydana gelmeden planlayabilirler, bu proaktif davranmaktır yani gelecek için planlama yapmaktır. Çok az örgüt, daha ileri adım atarak çevreyi kendi çıkarına göre yönetme eğilimindedir(Kew ve Stredwick, 2005; 4).

Elbette en zor durum, çevrenin hem dinamik hem de karmaşık olduğu durumdur. Burada örgüt çevresini tahmin edemeyeceğini kabul etmek zorundadır (Kew ve Stredwick, 2005; 5). Deniz ulaştırması alanı da bu şekilde bir çevreye sahiptir. Piyasanın dinamik ve değişken özelliği, çevre koşullarını ve ilgili örgütleri ve kurumları etkilemektedir.

Denizcilik sektörü, talebin uluslararası ticaretten türediğı uluslararası bir ortamda faaliyet göstermektedir. Küresel pazarlamada itici ve kısıtlayıcı güçler bulunmaktadır. İtici güçler; yerel ekonomik anlaşmalar, pazar gereksinimleri ve istekleri, teknolojik gelişmeler, haberleşme ve ulaştırma teknolojisinde ilerlemeler, maliyeti düşürme yönündeki baskılar, kalite geliştirme yönündeki baskılar, küresel ekonomik büyüme ve gelişme fırsatlarıdır. Küresel pazarlamaya uyum sağlama çabalarını yavaşlatan önemli kısıtlayıcı güçler ise; yönetimde uzağı görememe (miyopluk), organizasyon kültürü ve ulusal sınırlamalar (Cerit ve Güler, 1998;4) ile politik, yasal sınırlamalar ve küresel (ekonomik) krizlerdir.

Denizcilik sektörünü etkileyen makro ve mikro dış çevre faktörleri Cerit ve Güler (1998; 7) tarafından **Şekil 1.3.**'de ortaya konmuştur.



Şekil 1.3: Denizcilik Sektörünün Makro ve Mikro Dış Çevre Faktörleri

Kaynak: Cerit ve Güler, 1998; s.7, Cerit, 2002; s.56'dan güncellenmiştir.

1.4.1. Deniz Ulaştırmasının Makro Dış Çevresi

Denizcilik sektörünün küresel makro çevresi göz önüne alındığında, ekonomik, demografik, teknolojik, doğal, sosyal/kültürel ve politik/yasal faktörlerin sektördeki gelişmeyi etkilediği gözlemlenmektedir(Cerit ve Güler, 1998, 6).

1.4.1.1. Siyasi ve Yasal Çevre

Bu günün yasal sistemi örgütlerin neyi yapıp neyi yapamayacaklarını kısmen ortaya koyan bir sistemdir. Uluslararası işletmeleri etkileyen bazı temel yasal düzenlemeler ve siyasi konular, siyasi risk ve siyasi dengesizliktir (Griffin ve Ebert, 2004; 46: Daft,1996; 115). Bununla birlikte uluslararası serbest ticaret teorilerinin kurucularına göre, siyasi ve ekonomik ilişkiler birbirleri ile çok ilgilidir (Bergeijk, 1994; 103). Siyasi ve yasal çevre, örgüt ile hükümet arasındaki ilişkiyi ifade eder. Uluslararası ticaret alanında ortak siyasi ve yasal konular şöyledir (Ebert ve Griffin, 2003; 49):

- kotalar, tarife ve teşvikler,
- yerel mevzuat,
- işin uygulamasına yönelik kanunlar.

Deniz ticareti ve deniz ulaştırması da bir uluslararası serbest ticaret konusu olduğu için siyasi ve yasal çevre tarafından etkilenmektedir. Örneğin bir ülkeye uygulanan bir ihrac kotası, o ülkenin deniz ulaştırması ile yüklerini gönderen ihracatçıyı ve dolaylı olarak da deniz ulaştırması hizmeti veren firmaları etkileyecektir. Ayrıca gemilerin, denizciliğin ve denizin neden olduğu yasal problemler hiçbir zaman kara taşımacılığının yol açtığı problemlerle aynı olamaz. Gemiler ve taşıdıkları yükler genellikle farklı ülkeler arasında sefer yapar, dolayısıyla konuya yabancı ülkelerle ilgili bir unsur katar ve zamanının büyük bölümünü, herhangi bir şekilde açıkça uygulanamayan yasal sistemin olduğu denizde geçirir. Yüzyıllar boyunca limanlarla ve denizle bağlantısı olan topluluklar, pek çok durumda kendi sınırlarının ötesine geçen, gelenekler geliştirmiş ve yine aynı tüccar

ve gemi sahiplerince aktarılan, zamanla yasal kurallar haline gelmiş gelenekler geliştirilmiştir (Grime, 1991; 1).

Denizcilik, yasal yönü ağır basan bir alan olduğu kadar uluslararası siyasetin de önemli bir unsurudur. Bir ulusal filonun oluşturulması, ulusal bağımsızlığın elde edilmesi ve korunmasında önemli bir unsurdur ve eşitlik temelinde siyasi entegrasyon için bağımsızlık bir ön koşuldur. Sonuç olarak, bağımsızlık mücadelesi vermek entegrasyona zıt değildir, fakat entegrasyonun elde edilmesi için bir önkoşuldur. Bağımsızlığın başka bir unsuru, siyasi kriz zamanlarında ulusal ekonomi ve halk için tedarikğin güvenceye alınmasıdır. Deniz ulaştırmasının tedarik fonksiyonu, çoğu ülkenin asgari düzeyde denizcilikle ilgilenmesinin bir nedenidir. Gereken ilginin, denizcilik hizmetlerinin hiçbir şekilde verilemediği durumlarda bile ya ulusal ekonomik faaliyetlerin tamamen çökmesini önleyecek ya da dış etkenler nedeniyle tonaj kısıtı yaşandığı durumda ekonominin işleyişini koruyacak bir seviyede tutulması gerekir. Bu durum, ulusal filoların jeopolitik fonksiyonlarıyla, savaş ve/veya ihtilaf sırasında hizmetlerin kesilmesinin önlenmesiyle ilişkilidir. Savaş zamanında denizciliğin varlığı, doğrudan ihtilafa taraf olmayan ülkeler için önemli bir faktördür. Her iki dünya savaşında da başlıca denizci uluslar ticaret filolarının bir kısmına el koydular ve bu da hem navlun oranlarını hem de bu uluslararası gemilere ciddi şekilde bağımlı olan diğer ülkelerin yararlanabileceği hizmetleri etkilemiştir (Odeke, 1988;6).

Çok eski zamanlardan beri ister yerel, bölgesel, ulusal isterse uluslararası olsun siyasi otoritelerin, denizciliğin herhangi bir unsuruna dâhil olmadığı görülmemiştir (Farthing ve Brownrigg, 1997; 81). Bu siyasi otoritelerden ilk akla gelen elbette devlet kurumudur. Devletin üç fonksiyonundan biri yasama fonksiyonudur. Kanun ve düzenlemelere karar vermek ve uygulamak, onun resmi bir gücüdür (Worthington ve Britton, 2003; 53). Bu açıdan siyasi ve yasal çevre değişkenleri bir arada incelenmektedir.

Odeke (1988; 217- 257) kitabının “Uluslararası siyasette denizcilik” başlıklı bölümünde denizciliğe devlet müdahalesi kapsamında bazı önemli siyasi konuları aşağıdaki başlıklar altında toplamıştır:

1. Devlet kontrolü
2. Devletin sektöre katılımı
3. Okyanus aşırı ticarete devlet yardımı
4. Dış ticarete müdahale
5. Ulusal ve Uluslararası Gemi Sicili

Denizciliğin düzenlenmesi de önemli bir siyasi ve yasal konu başlığıdır. Düzenlemeler, uluslararası anlaşma, sözleşme ve bunun sonucundaki yaptırımlar deniz ulaştırmasını etkileyen bir makro çevre etkeni olarak incelenmektedir. Stopford’a göre *“denizciliğin düzenlenmesi için birinci adım, düzenleyici kurumların belirlenmesidir. İdeal bir dünyada kanunları yapan bir üst yasama organı ve açılan davalara bakan bir uluslararası mahkeme olması beklenir. Ne yazık ki gerçek, bu ideale uygun değildir. Aslında bazı uzmanlar uluslararası hukuk olarak geçen şeyin gerçekte bir “hukuk” olup olmadığından bile şüphelidir. Bir Uluslararası Adalet Divanı vardır, fakat denizcilik konusunda verdiği kararlar tamamen tavsiye niteliğindedir. Denizcilikte çıkarı olan ülkeler ve her birinin kendi ulusal öncelikleri düşünüldüğünde bu normaldir. Hukuku uygulayacak bir uluslararası idari makamın onaylanması bir yana, uluslararası hukuk kuralları üzerinde bile anlaşmaya varmak bu ortamda başarılması çok zor bir iştir”*.

Üç farklı düzenleyici otoritenin çıkardığı ve yürürlüğe koyduğu kural ve düzenlemelerin geçici bir karmasından oluşan “düzenleyici sistem” Stopford’a göre en iyi ikinci çözümdür(Stopford, 1997; 423):

1. Klâs kuruluşları: Denizcilik sektörünün gemiler için teknik ve operasyonel standardı düzenlemeye yönelik kendi sistemi vardır. Klâs kuruluşları gemi yapımı ve bakımı için kuralları koyar ve uygunluğu göstermek için bir “klâs sertifikası” verir.

2. Bayrak devletleri: Ticaret filolarının faaliyetlerini yöneten başlıca yasal otorite, geminin sicile kayıtlı olduğu ülkelerdir. Bu devlet, geminin ticari ve operasyonel performansının tüm boyutlarının düzenlenmesinden sorumludur. Uluslararası kurallar/mevzuat, bayrak devletlerinin uluslararası anlaşma ya da sözleşmelere katılımıyla geliştirilmektedir.

3. Kıyı devletleri: Bir gemi aynı zamanda sularında ticaret yaptığı kıyı devletinin mevzuatına da tabidir. Bir devletin kara sularının ölçüsü ve düzenleme kapsamı, bir ülkeden diğerine değişiklik gösterir.

“Bütün uluslara açık olan denizler (Mare Liberum)” doktrini, tanınmış sınırları belli karasuları dışında sefer yapan tüm gemiler için denizin tamamen serbest olması kavramının doğmasına yol açmıştır. Bu doktrin doğru olsaydı, siyasi ve yasal faktörler gemiler üzerinde çok az etkiye sahip olurdu; fakat aslında büyük bir etkiye sahiptirler. Dünyadaki okyanuslar elbette serbesttir; bütün ülkeler herhangi bir izin almadan gemi işletebilirler. Açık denizlerde gemilerin serbest geçişine genelde tek müdahale, köle ticareti veya korsanlık yaptığından şüphelenilen gemilerin durdurulmasıdır. Ayrıca gemiler bayraklarının doğruluğu, barışa karşı bir tehdit oluşturmadaıklarının anlaşılması veya bir kuşatma sebebiyle uluslararası hukuk kurallarına göre durdurulabilir. Her zaman çektikleri bayrağın ülkesinin kanunlarına tabidirler, ancak “kolay bayrak” gemisi oldukları durumlarda bu kanunlar çok sıkı değildir. Gemiler ayrıca çatışmayı önleyici uluslararası kurallara da tabidirler ve kıyı devletlerine ve denizin diğer kullanıcılarına zarar verici eylemlerde bulunmaları yasaktır (Couper, 1972; 65).

1.4.1.2. Ekonomik Çevre

Ekonomik çevre, bir örgütün içinde bulunduğu ve iş yaptığı ekonomik sistemin şartlarını ifade eder. Ekonomik büyüme ve ekonomik istikrar, ekonomik sistemlerin önemli iki amacıdır (Griffin ve Ebert, 2004; 31). Deniz ticareti de ekonomik kalkınmanın önemli bir etkenidir. Modern ekonominin kurucusu olarak kabul edilen Adam Smith, denizciliği, ekonomik büyümenin sıçrama tahtalarından biri olarak görmüştür. “Ulusların Zenginliği” adlı kitabının 3. bölümünde, dış dünyayla bağı olmayan kırsal kesimdeki bir işletmenin hiçbir zaman yüksek verimlilik düzeylerine ulaşamayacağını savunmuştur, çünkü çok küçük olan pazarı, uzmanlaşmasının derecesini sınırlayacaktır (Gilpin, 1987; 173, Stopford, 1997; 3)

Adam Smith denizciliği, gündelik yaşamda en fazla ihtiyaç duyulan ürünler için bile diğer modlardan daha düşük fiyatlarla ulaştırma sunarak geniş pazarları

uzmanlaşmaya açabilecek ucuz bir ulaştırma kaynağı olarak görmüştür (Stopford, 1997; 3). Hoffman ise (2003; 96) eserinde Adam Smith'in şu değerlendirmesine yer vermiştir: *“Su üstünde taşıma vasıtasıyla daha geniş bir pazar, karayoluyla taşımayla elde edilebilecek olandan çok daha fazla endüstriye açılır, bu yüzden her türlü endüstrinin doğal olarak kendi içinde bölünmeye ve kendini geliştirmeye başladığı yer deniz kıyısı ve taşımacılık yapılabilen nehirlerin kenarlarıdır. Bu gelişmeler kısa süre sonra ülkenin iç kesimlerine doğru genişleyecektir”* demiştir.

Deniz ulaştırmasında iki önemli ekonomik unsur vardır, bunlardan biri deniz ulaştırması hizmetine duyulan talep (ticaretten türemiştir), diğeri de bu hizmeti karşılamak için gereken arz (gemi filosu) unsurudur. Deniz ulaştırması talebi için iki önemli belirleyici faktör vardır. Bunlar : (1) Taşınacak yükün hacmi ve miktarı, (2) Taşıma mesafesidir. Bu talebi karşılayacak en temel araç, kiralama piyasasının ve doğrudan sahip olunan tonajın birleşimidir (Alderton ve Rowlinson, 2002; 159). Yük ve gemi ekseninde dışında deniz ulaştırması için bir de liman noktası bulunmaktadır. Denizcilik ekonomisi, tanımlandığı ilk zamanlardan beri liman ekonomisini de içine almıştır (Goss, 2002; 7).

1.4.1.3. Sosyal ve Kültürel Çevre

Örgütün sosyo-kültürel ortamı, o örgüte ait ürün ya da hizmetlerin müşterilere sunulduğu ülkelerin kültürel ve sosyal yapılarından oluşmaktadır. Bu ortamdaki etkiler, toplumsal kurumlar, değerler, inanışlar ve davranışları içermektedir (Loudon, vd., 2004; 23)

Kültür, toplumun bir üyesi olarak insan tarafından kazanılmış olan birikim, inanç, sanat, ahlak, hukuk, gelenek ve diğer kabiliyetleri içeren karmaşık bir bütünü ifade eder (Hill, 2004;98). Ayrı bir tanım olarak kültür, insanların hâkim temel inanışları ve değerlerini yansıtır. Bu inanışlar ve değerler aile ve arkadaş ilişkilerinde, sosyal toplantılar ve törenlerde, toplumsal kurumlarda ve toplumsal düzenin kendisinde ifade edilir. Ailedeki yetişme tarzı, eğitim sistemi, ulusal tarih, din ve diğer çeşitli kurumsal olgular gibi unsurlara ayrılmaz bir şekilde bağlı olduğu için değişmesi uzun zaman alır (Proctor, 2000; 125). Toplum ise ortak değer ve

normlar bütününi yani ortak bir kültürü paylaşan insan gruplarını ifade eder (Hill, 2004; 99)

Sosyal ve kültürel açılardan deniz ulaştırması zengin bir alanı kapsamaktadır. İlk çağlardan bu yana deniz ticareti yapan ülkelerde köklü bir denizcilik kültürü oluşmuştur. Ticaretin serbestleşmesi ile birlikte uluslararası alanda kültür paylaşımı yaşanmış ve sosyal etkileşim giderek artmış, küreselleşme ile birlikte bu etkileşim daha da genişlemiştir. Örneğin denizciliğin fonksiyonlarından biri olan insanların bir yerden bir yere ulaştırılmasını içeren yolcu taşımacılığı deniz ulaştırmasına sosyal bir boyut kazandırmıştır (Couper, 1972;73). Gemi adamları da artık ülkelerin ulusal bir konusu olmaktan çıkmıştır. Açık gemi sicilleri, ikinci sicil ile ulusal sicil ve sendikalara yönelik özel düzenlemelerin artması ile artık gemi işleticileri, büyük ölçüde, uluslararası piyasadan gemi adamı işe almaktadır (Alderton; 1995; 80). Bu da örgüt içinde ve gemi üzerinde sosyal ve kültürel çeşitliliği sağlamıştır.

1.4.1.4. Teknolojik Çevre

Ulaştırma alanında çok çeşitli yeni araçlar ve motor teknolojileri mevcuttur. Her geçen gün bu araç ve sistemlerde yenilikler yapılmaktadır. Bu yeniliklerin amaçlarından biri çevresel etkinin azaltılmasını sağlamak iken, diğeri ise çevreye olumsuz etkisi olabilecek hareketlilik ihtiyaçlarının düzenlemesidir. Bu iki amaç birbiri ile çelişmektedir. Ulaştırma sistemlerinde teknolojik yenilikler ise aşağıdakilerle ilgilidir (Nederveen, vd. 2003; 43):

- ulaştırma araçları ile ilgili yeni teknoloji türleri (taşıtlar),
- yeni ulaştırma modları,
- mevcut ulaştırma modlarının performans ve hizmetini artırmak için yeni gereçler.

Bu ulaştırma teknolojisi değişikliklerine ek olarak, bilgi teknolojilerinin çeşitli yönleri de ulaştırma sisteminin işleyişi ve örgütlenmesine etki etmektedir. Bu bilgi teknolojileri bilgisayar (bilgiyi yaratma, işleme ve saklama) ve kablolu/kablosuz iletişim (telekomünikasyon ile bilginin iletilmesi) boyutlarına atıfta

bulunur. Bu alandaki uygulamaların ulaştırma faaliyetlerinin ölçeği ve yapısı üzerinde büyük etkisi olabildiğinden dolayı, değerlendirme dışı bırakmak mümkün değildir (Nederveen, vd. 2003; 44).

Tablo 1.3: Ulaştırma Sektöründe 2020’ye Kadar Olan Dönemde Beklenen En Önemli Teknolojik Değişiklikler

<i>Ulaştırma modu</i>	<i>Hâkim güç</i>	<i>En önemli teknolojik değişiklik alanı</i>
Hava ulaştırması	Kapasite artışı	-
Demiryolu ulaştırması	İmaj gelişimi	Yük aktarma imkânları, Yük bilgi sistemleri
Karayolu ulaştırması	Çevre duyarlılığı	Motorlar ve yakıt tüketimi Yük aktarma tesisleri
Uzakyol deniz taşımacılığı	Kapasite/maliyet iyileşmesi	Ölçek büyütme
Mavna ile ulaştırma	Kalite artışı	Uzmanlaşma
Boru hattıyla taşımacılık	Kapasite Artışı	Çok özlü, çok amaçlı

Kaynak: Nederveen, vd. 2003; s.52

Yukarıdaki tabloda Nederveen ve diğerleri (2003;52) gelecekte ulaştırma modlarında yaşanacak olan teknolojik gelişmeleri özetlemişlerdir.

Ticaret rotalarındaki değişiklikler, ürünlerin fiziksel formu, çıkış ve varış noktalarının durumu, yükleme hacimleri ve bunun gibi diğer faktörler denizcilikte ve denizcilik- liman- karayolu arasındaki temel teknolojik değişikliklerin oluşmasına sebep olmuştur (Frankel, 1987; 20). Deniz ticaretinde en önemli teknik gelişme ise düzenli hat deniz taşımacılığının birimleşmesi yani “konteynerleşme” dir. 1960’larda geleneksel “parçalı dökme yük(break bulk)” deniz taşımacılığı sistemi, dünya ticaretinin giderek artan hacmiyle başa çıkamamış ve bunun üstesinden gelmek için ve yük akışını hızlandırmak amacıyla paletleme ve konteynerleşme uygulanmaya başlanmıştır (Stopford, 1997; 4). Bunun yanında yeni gemilerin kapasitesindeki artış da önemli bir teknolojik gelişmedir. Okyanus aşırı deniz ulaştırmasında, daha fazla

ölçek ekonomisi hedefi, son yıllarda en önemli itici güç haline gelmiştir (Nederveen, vd. 2003; 50). 1945'ten 1995'e kadarki 50 yıllık süre zarfında petrol tankerleri yirmi kat daha büyük ve kuru dökme yük gemileri de on ile onbeş kat daha büyük hale gelmiştir. Bu döngü, limanlarda gelişmiş yük elleçleme ve kara ulaştırmayla entegrasyon ile tamamlanmıştır (Stopford, 1997; 4).

1.4.1.5. Demografi

Demografi daha çok ülkelerin nüfuslarıyla ilgilenir, büyüklükleri, özellikleri ve nasıl değiştiklerini inceler. Çağlar boyunca nüfus değişiklikleri ekonomik gelişim, siyasi faaliyet ve toplumsal değişimde başlıca belirleyici faktör olmuşlardır. Dünya bir bütün olarak düşünüldüğünde, nüfus değişimini kontrol eden iki önemli faktör doğum ve ölüm oranının seviyesidir. Herhangi bir ülke veya bölgede, o ülke ve bölge içine ve dışına göç denilen faktör de bir o kadar önemlidir (Kew ve Stredwick, 2005; 113, Worthington ve Britton, 2003;125).

Demografik faktörler anlamında, aşağıdakiler önemlidir(Proctor, 2000;124):

- Nüfus: büyüklüğü, artış oranı, cinsiyetlerin oranı, doğum oranları, ölüm oranları, ortalama yaşam süresi
- Yoğunluk: yer, coğrafi/bölgesel kaymalar
- Aile: büyüklüğü, yapısı
- Gelir/refah dağılımı
- Sosyo-ekonomik gruplar: meslekler, etnik gruplar

Doğum oranlarındaki düşüş ve bunun sonucunda nüfusun yaşlanması, yaşları 16 ile 60-65 arasında değişen çalışan nüfus potansiyelinin hacmini ve doğasını etkilemiş durumdadır. Deniz ulaştırması da emek yoğun bir sektör olarak çalışan nüfusu bir etken olarak almaktadır. Bunun yanında göç biçimleri de denizcilikte önemli bir etkidir (So ve So, 2002; 123).

1.4.1.6. Doğal Çevre

Yıllar içinde, çevre ve dünyanın kısıtlı kaynaklarının gelecek kuşakların yararı için korunmasına daha fazla dikkat edilmektedir. Bu durum tüm sektörler üzerinde önemli bir etkiye sahip olmuştur (Farthing ve Brownrigg,1997;211). Deniz ulaştırmasının kullanımı da, taşıdığı yükler açısından ve altyapı- üstyapı yatırımlarından kaynaklanan çevreye zarar verme potansiyeli nedeniyle bir ilgi alanı olmaktadır (Alderton; 1995; 226). Bunun yanında çevresel faktörler, liman ve deniz ulaştırma operasyonlarının şekillenmesinde giderek daha önemli bir rol oynamaktadır. Diğer bir değişle, denizcilik faaliyetleri başlı başına çok yönlü çevre sorunlarının kaynağıdır.

Deniz ulaştırmasında emniyet ve çevrenin korunması ile ilgili sorunların teknik mi, yoksa ekonomik ya da siyasi mi oldukları hiçbir zaman açıklık kazanmamıştır. Bu gibi belirsizlikler aynı zamanda bu alandaki düzenlemelerin kalitesini de etkilemektedir. Sorunların doğasına bakıldığında teknik, sonuçlarına bakıldığında ekonomik ve çözümlerine bakıldığında siyasi olduğu şeklinde bir düşünce vardır (Ma, 2002; 422). Farthing ve Brownrigg'e (1997; 211) göre *“deniz ulaştırmasında özellikle tankerlerden kaynaklanan çeşitli petrol kirlenmesi olayları bir çok ülke ve kurum tarafından eleştirilmiştir. Aslında gemilerin yol açtığı kirlenme, karadaki kaynakların yol açtığı kirlenmeden çok daha az kapsamlı ve zararlıdır. Fakat karadaki kirleticilerin sürekli ve yavaş şekilde denize akıtılmaları, kazazede bir tankerden siyah, yapışkan petrolün denize hızla akmasından çok daha az dramatik ve daha az görünürdür”*.

Gemi sahiplerinin petrol kirliliği dışında ele almaları gereken diğer alanlar şöyledir (Farthing ve Brownrigg,1997; 211-212);

- Gelişmiş enerji tasarrufu: ürünlerin denizden taşınması enerji-etkin ulaştırma biçimlerinin ilkidir, fakat enerji tüketimi için iyileştirme yöntemleri daha fazla araştırılmalıdır.
- Kimyasal ve sıvılaştırılmış gazların dökmeci gemilerde taşınması ve tehlikeli ürünlerin dökme veya ambalajlı biçimde taşınması ile ilgili kurallara uyulması.

- Hava kalitesinin korunması ile ilgili önlemlerin alınması: özellikle motor egzoz emisyonlarının türü ve miktarı, belli dondurucu gazların kullanılmasının sınırlandırılması ve halon tipi yangın söndürme sistemlerinin aşamalı olarak kaldırılması.
- Belli bazı deniz organizmalarının bir deniz bölgesinden diğerine taşınmasının önlenmesi: denize balast sularının bırakılmasının sınırlandırılması ve bunun kontrolü, deniz yaşamına olumsuz etkisi olabilecek bazı yosunların oluşmasına sebep olan tekne kaplamalarının kullanımının önüne geçilmesi

1.4.2. Deniz Ulaştırmasının Mikro Dış Çevresi

Herhangi bir sektör için mikro çevre elemanları, müşteriler, rakipler, dağıtım kanalları ve tedarikçiler şeklinde gruplandırılabilir. Bunun yanında halk topluluklarını yani kamu kesimini de göz ardı etmemek gerekmektedir.

Cerit ve Güler'e göre (1998;7, Cerit, 2002; 563-564) *“Deniz taşımacılığı sektöründe dünya ticaretindeki taraflar, müşteriler yani yükletenlerdir. Rakipler, mevcut rakipler, ikameler (hava, demir, kara yolu, boru hattı gibi diğer taşıma modları) veya pazara yeni girenlerdir. Deniz taşımacılığı sektörünün temel dağıtım kanalları, lojistik acenteleridir. Sektörde arz fonksiyonunda yer alan herhangi bir alt sektör tedarikçi olarak faaliyet gösterir. Bu sektörde başta gelen tedarikçiler, gemi inşa sanayii ve ilgili sanayiler, gemi tedarik işletmeleri, iç lojistikle ilgili kurumlar, güvenlik ve çevre konularında yer alan global, yerel ve bölgesel kuruluşlar, hükümetler, işgücü kaynakları, denizcilik finansmanı, bilgi işlem kurumları, eğitim kurumları, bilgi kaynakları, araştırma geliştirme ve danışmanlık kuruluşları ve yolcu hizmetlerine yardımcı olan işletmelerdir.”*

1.4.2.1. Rekabet Çevresi ve Deniz Ulaştırmasının Rakipleri

Ulaştırma sistemindeki örgütler, rekabet ve işbirliğinin bir arada bulunduğu bir piyasada iş yapmaktadır. Pek çok ticarete rekabet unsuru belirgindir. Demiryolu,

karayoluyla rekabet etmektedir; yakınyol deniz taşımacılığı karayolu ve demiryoluyla rekabet eder ve okyanus aşırı deniz ulaştırması daha değerli yükler için havayoluyla rekabet halindedir. Ulaştırma, üretim sistemindeki maliyetin büyük bir kısmını oluşturduğu zaman yoğun rekabet söz konusudur (Stopford, 1997; 9).

Ulaştırma sistemine rehberlik eden itici güç, daha ucuz ulaştırma ve daha iyi hizmet sunarak daha fazla iş elde etme arayışıdır. Bu açıdan ulaştırmanın farklı sektörleri son derece rekabetçi olmalarına rağmen, teknik gelişmeler ile birlikte yakın işbirliğine gitmişlerdir. Aslında ulaştırma sisteminin her bir bileşeninin diğerleriyle uyumlu halde olmak üzere tasarlandığı “Entegre Ulaştırma Sistemleri”nin gelişimi son 20 yıldır uluslararası ulaştırmanın hâkim konularından biri olmuştur. Bu işbirliğinin pek çok örneği vardır. Dünya tahıl ticaretinin büyük kısmı dikkatle kontrol edilen bir “mavna- demiryolu vagonu-okyanus aşırı gemiler” sistemi ile elleçlenmektedir (Stopford, 1997; 10).

Bir ulaştırma modu olarak deniz taşımacılığı, uluslararası pazarlarda faaliyet göstermekte, uluslararası ticareti çevreleyen tüm çevresel faktörlerden etkilenmekte, ulaştırma hizmet sektörünün endüstriyel özelliklerini yansıtmakta ve işletmelerin ilgili rekabetçi üstünlükleri de buna göre şekillenmektedir. Deniz taşımacılığının ana özelliği birim başına düşük fiyatlarla büyük miktarlardaki taşımaları gerçekleştirme olanağı elde etme olarak açıklanabilir. Ancak, bu modun diğerlerine kıyasla düşük olan hızı, rekabet nedenleriyle diğer modlara kaymalara yol açmaktadır (Cerit, 1998; 31).

Denizcilikte rekabet konusuna farklı bir bakış açısı da piyasada bulunan rekabet taraflarının değişmesidir. Şöyle ki; dünya deniz ulaştırmasında geleneksel denizci ulusların büyük bir paya sahip oldukları dönem geçmişte kalmıştır. Avrupa ve Amerika’nın yerini Uzakdoğu’da bulunan ülkeler almıştır ve bu durum dünya filosuna gelişmekte olan ülkelere katılımın giderek artmasına yol açmıştır. Dolayısıyla piyasa oyuncuları değil 50 yıl öncesi, 20 yıl öncekinden bile oldukça farklıdır. Bu yeni oyuncular yeni fikirler, yeni teknikler ve belki de daha iyi hizmetler getireceklerdir. Fakat asıl önemli olan hizmette karlılığı ve güvenilirliği koruyan bir ticari istikrardır. Bu durum uluslararası ve konteynerleşmiş deniz

ulaştırmasında olduğu gibi, dökme yük ve tanker ticaretinde de gerekli bir durumdur (Farthing ve Brownrigg,1997; 226).

Daha önce de bahsedildiği gibi deniz ulaştırmasında bulunan mevcut rakipler, denizyoluna ikame olabilecek modlar (havayolu, demiryolu, kara yolu, boru hattı gibi diğer taşıma modları) ve son olarak geleneksel denizci ülkelerin yanında pazara yeni giren uluslar deniz ulaştırması alanında rakip konumundadırlar.

1.4.2.2. Deniz Ulaştırmasında Müşteri Olarak Yükletenler

Yükleten (shipper) yükünü gemi ile alıcısına gönderen kişi ya da kurumdur (Hinkelman, 2002 ; 169). Deniz ulaştırması alanında yükleten, ihracatçı ya da ithalatçı olabilir ya da onlar adına yük işlemlerinden sorumlu olan forwarderler da bir yükleten gibi iş yapabilirler. Sevkiyatçı (forwarder), Hinkelman’ın sözlüğündeki tanıma göre “ *parsiyel yükleri toplama, birleştirme, yükleme ve dağıtma işiyle ilgilenen kişi*”dir. Bir acente gibi çalışan forwarderler bir seferde çok miktarda yük yükletmek isteyen müşterilere indirim sağlarlar (Wood, vd., 1999; 178)

Yükletenlerin ihtiyaçları günümüzde de aynıdır: hizmet, fiyat ve gemi seçme özgürlüğü. Uluslararası deniz ulaştırması sektöründeki işbirliğini, yani yükler için düzenli ve istikrarlı taşıma hizmetleri sunulmasını sağlayan konferans ve diğer sistemleri yükletenler her zaman olumlu karşılamışlardır. Bunun yanında yükletenler de kendi birliklerini içeren kurumlar oluşturmuşlardır (Farthing ve Brownrigg,1997; 164).

Bu açıdan bakıldığında Robinson (2005; 283) güçlü yükletenlerin, yükün rotası üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğunu belirtmiştir. O’na göre bunu doğrudan kendileri gerçekleştirir ya da alıcının özel ihtiyaçlarını karşılamak için operasyonlarını yeniden yapılandıran gemi veya hat sahipleri aracılığıyla dolaylı olarak sağlayabilirler. Bunun yanında yükletenlerin bir gemi işleticisi ile ortaklık girişimleri de olabilir. Daha az taşıyan ile çalışmayı tercih ederler (La Londe ve Martha, 1989; 13). Yükletenlerin bir müşteri olarak tatmin olma düzeyleri gemi sahibi ile ortaklık kurmalarında temel bir faktördür. Yükletenin tatmin seviyesi ne

kadar yüksekse, ortaklık ilişkisini sürdürmesi olasılığı da o kadar fazladır. Bir diğer faktör de maliyet azaltma isteğidir. Maliyet, yükletenler için temel ulaştırma hizmetinden daha önemli gibi görünmektedir. Yükletenler, ticari bir risk söz konusuysa ortaklık ilişkisi geliştirmeyi pek istemezler (Lu, 2003; 412).

1.4.2.3. Tedarikçiler

Deniz ulaştırmasında tedarikçiler, gemi inşa sanayii ve ilgili alt sektörler, gemi tedarik ve kumanya işletmeleri, ülke içi dağıtım ilgili kurumlar, güvenlik ve çevre konularında yer alan küresel, yerel ve bölgesel kuruluşlar, kamu yatırımı sağlayan kurumlar, çeşitli altyapı, seyir yardımcıları ve kıyı emniyetini sağlayan kurumlar, hükümet, işgücü kaynakları, denizcilik finansmanı sağlayan kurumlar, bilgi işlem ve yazılım kurumları, eğitim kurumları, araştırma- geliştirme ve danışmanlık kuruluşları ile yolcu hizmetlerine yardımcı olan işletmelerdir (Cerit, 2002; 546). Bunlara ek olarak deniz ulaştırmasına destek olan, iş akışını kolaylaştıran diğer ilgili tedarik unsurlarını arasında yükleme- boşaltma hizmeti veren limanları ve terminalleri, yüklerin sınırlardan geçişi ile ilgili işlemleri yürüten gümrük komisyoncularını, yük ve gemiye sigorta hizmeti veren kurumları, sektöre vasıflı eleman yetiştiren yüksek öğrenim kurumlarını saymak yerinde olacaktır.

1.4.2.4. Dağıtım Kanalları

Dağıtım ürünlerin üretimden son tüketiciye kadar iletilmesi durumudur. Bu durum genellikle ülkeden ülkeye değişiklik gösterir. (Rugman ve Hodgetts, 2003; 314). Bir kanal ise genellikle “tüketim ya da kullanım amacıyla bir ürün veya hizmetin üretilmesi sürecine dâhil olan bir dizi birbirine bağımlı örgüt” olarak tanımlanmaktadır. Bu süreç ürünün fiziksel hareketini, depolanmasını ve/veya mülkiyetini; satış öncesi, satış anı ve satış sonrası faaliyetleri; sipariş işleme, kredi ve ücret tahsil etme işlemlerini ve çeşitli destek hizmetlerini içerebilir (Gorchels, vd., 2004; 5).

Ürünlerin dağıtımından farklı olarak hizmete yönelik dağıtım kanalları genellikle “doğrudan” hizmet alıcısına veya son tüketiciye ulaşmaktadır. Bazı hizmet sağlayıcılar ise diğer dağıtım kanallarını kullanırlar. Örneğin bir havayolu işletmesi uçak bileti satmak için seyahat acentelerini dağıtım kanalı olarak kullanır. Aynı zamanda teknoloji de artan bir oranla hizmetlerin dağıtımında rol oynamaktadır (Mescon, vd., 2001; 372). Birçok hizmet sağlayıcı kurum, emek-yoğun bir alana sahiptir yani ürün ve hizmetlerin tedarik sürecinde temel olan insanlar üzerine kurulu bir sistemdir (Fry, vd., 2004; 84). Bu açıdan doğrudan dağıtım kanalını kullanan işletmeler açısından personel çok önemlidir.

Deniz taşımacılığı sektörünün temel dağıtım kanalları, acentelerdir (Cerit, 2002; 546). Bunun yanında deniz ulaştırma hizmetini müşterilere sunmakta yardımcı olan depo işletmecilerini de dağıtım kanalında bir kanal üyesi olarak sıralamak mümkündür. Lojistik ağının fiziksel dağıtım alt sisteminde önemli bir unsur olan depolar (Bowersox, 1974;223) ulaştırma hizmetinin sağlanmasında yük sahibi ile alıcı arasında bir bağlantı noktasıdır.

1.4.2.5. Sivil Toplum Kuruluşları

Sivil toplum, çeşitli ilgi alanlarını geliştirmek için piyasa ve hükümet dışında hareket eden enstitü, örgüt ve bireylerden oluşan bir grup olarak tanımlanmaktadır (Rugman ve Hodgetts, 2003; 107). Örneğin dünyada en çok bilinen Green Peace örgütü, çevreyi koruma ve çevreye duyarlılık için faaliyetlerde bulunan bir sivil toplum kuruluşudur. Burada önemli olan halkın gönüllü olarak ilgi alanlarına göre topluma ve elbette kendisine çıkar sağlayacak gruplara katılımıdır.

Sivil toplum kavramını, en geniş anlamıyla, menfaatlerini savunmak, isteklerini açıklamak, aralarında bilgi alışverişinde bulunmak, belli hedeflere ulaşmak amacıyla bir araya gelen resmi / devlete ait olmayan hatta devletten talepte bulunmak, devletin resmi görevlilerinin faaliyetlerini izlemek ve gerektiğinde onlardan hesap sormak gibi nedenlerle kolektif olarak hareket eden bireylerin oluşturduğu örgütlü bir toplumsal hareket olarak tanımlayabiliriz (Çalış, vd., 2006; 725)

Ulaştırma alanında da buna benzer toplumsal hareketler mevcuttur. Örneğin, halkın ulaştırma politikalarına katılımını sağlamaya yönelik girişimler, 1960'lardan bu yana pek çok toplumsal hareket tarafından talep edilmektedir (Rui, 2004; 131).

Deniz ulaştırmasında ise çok sayıda uluslararası denizcilik örgütü bulunmaktadır. Çalışmaları, ilgi alanlarına ve ölçeklerine göre belirgin farklılıklar göstermektedir. Genel olarak uluslararası kurumlar aşağıdaki iki şart yerine getirildiğinde oluşturulabilir (Kachel, 2006; 22):

a- mevcut sorunlar uluslararası birlikteliği gerekli kıldığında ve

b- sorunların doğası sürekli birliktelik içinde çalışmayı gerekli kıldığında.

Temel amacı denizcilik için emniyet, güvenlik, çevre, teknik işbirliği, vb. gibi geniş kapsamlı düzenleyici bir çerçeve oluşturmak ve geliştirmek olan (IMO, 2009a) Birleşmiş Milletlere bağlı Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün dünya çapında ITF, INTERTANKO, BIMCO vb. gibi bir çok sivil toplum kuruluşu ile işbirliği ve danışmanlık temelinde etkileşimi bulunmaktadır. Bu sivil toplum kuruluşlarının listesi **Ek.1**'de verilmiştir (IMO, 2009b). Liste ayrıca denizcilik sektöründeki ilgi alanlarının ve sivil toplum örgütlenmesinin ne kadar çok sayıda ve kapsamlı olduğunu da göstermesi bakımından önemlidir.

Cerit'e göre (2002; 563-564) makro çevre faktörlerinin mikro çevre faktörleri üzerinde etkileri bulunmaktadır. Ticaretin, sanayi üretiminin küreselleşmesi, denizcilik sektörünü değişik şekillerde etkilemekte, ulaştırma ve ilgili hizmetlere olan talebi değiştirmekte ve tüm taşımacılık firmalarını hizmetleri ticaretin gereklerine uyacak şekilde sunmaya zorlamaktadır. Bunun yanında işletmelerin, kurumların kendi iç çevreleri de bu dış çevreden doğrudan yada dolaylı olarak etkilenmektedir.

1.4.3. Deniz Ulaştırmasında İşletmelerin İç Çevresi

İşletmelerin asıl amacı insanların talep ettikleri ürün ve hizmetleri üretmektir (Worthington ve Britton, 2003;121). Amaçlarına ulaşabilmek için işletmeler belirli

işlevleri yerine getirirler. İşletmelerin yerine getirdikleri ya da üstlendikleri bu işlevler çeşitlidir. Kimi işlevler (fonksiyonlar) bütün işletmelerde uygulama olanağı bulurken, kimileri de yalnız belirli türdeki işletmeler için geçerlidir. İşletmenin temel işlevlerini; a) üretim b) pazarlama, c) finansman olarak gruplamak olasıdır (Alpugan, vd, 1997; 46).

Bir işletmenin iç çevre analizini yapmak için bu işlevleri incelemek ve değerlendirmek gerekmektedir.

Deniz ulaştırması alanında ise bu genel işlevlerden üretim, hizmet sunumu başlığı altında ele alınacaktır. Finansman konusu ise denizcilik finansmanı olarak değerlendirilecek, deniz ulaştırması hizmetinin pazarlanması başlığına ek olarak yönetim organizasyon da genel bir işlev olarak incelenecektir.

1.4.3.1. Hizmet Üretimi

Uluslararası bir hizmet sunan işletme, müşterileri için küçük değişiklikler ile değer yaratır. Müşteriler, ürünlerin çoğunluğunda üretim sürecine dâhil olmazlar (örn. otomobil üretimi gibi), fakat hizmet sunum sürecinin önemli bir parçası olma olasılıkları çok yüksektir (örn. Şehir içinde hızlı toplu ulaşım sistemi gibi). Hizmetlerin büyük çoğunluğu ürünlerde olduğu gibi depolanamaz saklanamaz yani satılmamış bir konteyner boşluğu (slot) gemi limandan çıkar çıkmaz işletmeye “zarar” olarak kaydedilir. Hizmetlerin başka genel kabul görmüş özellikleri arasında aşağıdakiler sayılabilir (Verma, 2001; 275):

- a) Hizmetler elle tutulmaz, çoğu zaman maddi varlıklar değildir (intangible).
- b) Müşteri, hizmet-sunum sürecinde bir katılımcıdır.
- c) Hizmetlerin genellikle üretilme ve satılma zamanı aynı anda olur.
- d) Hizmetler operasyonel girdi ve çıktılarda daha çok değişkenlik gösterir.
- e) Hizmetler zaman içinde yok olan bir kapasiteye sahiptir.
- f) Hizmetlerde yer seçimi müşterinin bulunduğu yere göre yönlendirilir.

g) Hizmetler genellikle emek-yoğundur.

h) Hizmet çıktıları (örneğin kalitesi) için uygun ölçümlerin yapılması daha zordur.

Denizcilik, gemi sahibinin işlettiği, daha serbest, düzensiz sefer yapan (tarifesiz), belirli düzenlemelere tabi olmayan bir ulaştırma sektörü iken sonraları büyük ölçüde kurumsallaşmış, düzenlemeler getirilmiş ve kamuya ait bir sektöre doğru değişiklik göstermiştir. Bu sırada denizcilik bir ulaştırma hizmet sektörü haline gelmiştir. Bu zamana kadar, gemi işleticileri (genellikle gemi sahipleri) aynı zamanda tüccar ve girişimciydiler. Ulaştırma hizmeti fonksiyonu, herkesin ulaşabileceği navlun oranlarının yayınlanması da dâhil, hizmetin düzenli ve kaliteli olması ihtiyacını da beraberinde getirmiştir (Frankel, 1987;15).

Her şeyden önce denizcilik, ulusal ve uluslararası ölçekte alınıp satılan bir ulaştırma hizmetidir. Diğer ekonomik faaliyetlerde olduğu gibi bazı ülkeler denizcilik hizmetlerinin üretilmesinde de karşılaştırmalı olarak üstünlük elde etmişlerdir. Bu ülkelerin denizcilik alanında uzmanlaşmaya devam etmeleri mümkündür. Bunun yanında diğer bazı ülkeler bu ulaştırma hizmetini satın alan taraf olarak karşılaştırmalı maliyet üstünlüğü sağladıkları faaliyetlere yoğunlaşabilirler. Teoride bu durum, dünya ekonomisinin büyük bölümünün üzerinde geliştiği uzmanlaşma ve coğrafi işbölümü ikilisidir (Couper, 1972; 78)

Williams’a göre (1990;34) *“dünya çapında deniz ulaştırma hizmeti, son zamanlarda başlıca iki hat üzerinde canlanmıştır. Şu anda çok büyük konteyner gemileri bu hatlar üzerinde optimum düzeyde kullanılmaktadır. Bu büyük gemiler sadece birkaç “yükleme merkezi” durumundaki limana uğrayarak tüm dünyayı dolaşan seferler yapmaktadır; bu limanlar, kara temelli ulaştırma modları için stratejik konuma sahip şehirlerdir. Yükler bu yükleme merkezi limanlarından ya besleme (feeder) gemi hizmetleri ya da kara ulaştırma araçları ile dağıtılmaktadır. Bu hizmet, sadece tam olarak konteynerleşmiş operasyonlar için ekonomiktir; konteynerleşmemiş yüklerin bir defadan fazla elleçlenmesinin maliyeti çok fazladır. İdeal olarak, böyle bir hizmet sistemi, limanda geçen süre ile denizde geçen süre*

arasındaki oranı ve yüksüz (balast) geri dönüşleri en aza indirerek çok büyük gemilerin kar oranını en yüksek seviyeye çıkarmaktadır”.

Kapıdan kapıya taşıma yükleniciliği (sevkiyatçılık), yük birleştirme, depolama, dağıtım, etiketleme ve paketleme uluslararası deniz ulaştırması hizmeti sağlayan işletmelerin müşterilerine sunmayı düşünebilecekleri diğer katma değer hizmetlerdendir. Katma değer hizmet sunmak taşıyanlara ürün farklılaştırması yoluyla daha rekabetçi olma fırsatı sunar (Baird, 2003; 241).

1.4.3.2. Pazarlama

Hizmetler, alıcısında ya da alıcısı adına hareket eden tarafta istenen bir değişiklik oluşturma sonucuyla belirli bir yer ve zamanda müşterileri için fayda sağlayan ve değer yaratan ekonomik faaliyetlerdir. Lovelock ve Wright’a göre (2002; 428) hizmet pazarlama sistemi ise işletmenin reklâmdan faturalandırmaya kadar her şekilde müşterisi ile temasta olduğu toplam hizmet sisteminin bir parçasıdır. Bu durum teslim noktasında yapılan sözleşmeyi içerir.

Diğer alanlarda olduğu gibi denizcilikte de pazarlama; ürün analizi, trafik ve piyasa geliştirme ile tutundurma ve ürün geliştirme faaliyetlerini içerir (Alderton; 1995; 196).

Küresel pazarlama stratejileri artık en küçük ölçekli işletmelerin bile ulaşabileceği bir seviyededir. Fakat bunun için bazı konularda araştırma yapmak gerekmektedir. Deniz ulaştırmasında pazarlama stratejileri için uluslararası deniz ulaştırması ile bağlantılı tam-zamanında üretim (JIT) ve daha genel olarak, uluslararası deniz ulaştırmasının küresel bir dağıtım stratejisine etkin şekilde entegrasyonunun modellenmesi önemli araştırma konuları arasındadır (Williams, 1990; 35).



Şekil 1.4: Deniz Ulaştırması Pazarlama Karması

Kaynak: Plomaritou, 2008; s.59

Denizcilikle ilgilenen deniz ulaştırma işletmelerinin pazarlaması, kiralayanın-yükletenin mallarını deniz yolu ile taşıması ihtiyacının karşılanmasını ve işletmenin kar etmesini amaçlayan İşletmeden İşletmeye (B2B) Pazarlama biliminin konusudur. Tarifesiz yük gemisi ve bir düzenli hat gemisi işleten uluslararası deniz ulaştırma piyasasında çalışan bir işletme için pazarlama karması yukarıdaki **Şekil 1.4'de** verilmektedir. Bu noktada, bir tarifesiz gemi işletmesinin sunduğu hizmetlerin, uluslararası düzenli hat hizmeti veren işletmenin sunduğu hizmetten farklı olduğunu ifade etmek gereklidir. Bugün bir düzenli hat hizmeti, ortak mülkiyet ve yönetim altında bulunan, belirli limanlar arasında, düzenli aralıklarla, sabit bir hizmet veren bir gemi filosu anlamına gelmektedir. Düzenli hat gemisi, dolu olsun veya olmasın, ilan edilmiş olan tarihlere göre sefer yapar. Tarifesiz gemi, deniz ulaştırma hizmetine talep olmasına bağlı olarak her coğrafi alanda sefer yapabilir. Tarifesiz gemi ve düzenli hat gemi hizmetleri arasındaki fark, hem pazarlama unsurlarının tasarlanması hem de pazarlama stratejilerinin planlanmasında yaşamsal bir rol oynamaktadır (Plomaritou, 2008;61).

Pazarlama stratejileri, şirketin pazarlama hedeflerine ulaşma araçlarıdır ve pazarlama karması ile bağlantılıdır. Plomaritou'ya göre, tarifesiz veya düzenli hat

taşımacılığı piyasasında iş yapan bir denizcilik işletmesinin pazarlama karması unsurları şunlardır:

- ürün (Tarifesiz veya düzenli hat hizmeti),
- fiyat (navlun ya da kira),
- süreç (anlaşma prosedürü ve kiralamanın yapılması),
- çalışanlar (ofis personeli ve gemi adamı),
- yer (limanlar ve geminin sefer yaptığı coğrafi alanlar),
- Tutundurma faaliyeti (tanıtım programları),
- fiziksel unsurlar (geminin özellikleri ve denize elverişliliği).

1.4.3.3. Denizcilik Finansmanı

Denizcilik sektörü, tüm dünyadaki en “finans-yoğun” endüstrilerden biridir ve çok genel bir tahminle sadece yeni gemi inşaları finanse etmek için dünya çapında yılda 80 milyar dolara ihtiyaç duyulmaktadır (Goulielmos ve Psifia, 2006;301).

Yukarıdaki ifadeden de anlaşılabacağı gibi deniz ulaştırmasında en önemli finans unsuru gemilerdir. Gemi finansmanı, diğer çoğu finansman biçimlerinden daha fazla uluslararasıdır. Büyük okyanus gemilerinin finansmanı, sadece kendi ülkesindeki gemi sahiplerinin değil, tüm dünyadaki bankaların da ilgi odağı olmuştur (Akca, 2007; 183).

Sermaye ödemeleri denizcilik işletmelerinin nakit akışını kapsar ve finansal strateji hakkındaki kararlar, yöneticilerin alması gereken en önemli kararlar arasındadır. Tek başına bundan dolayı bile gemi finansmanı, denizcilik ekonomisi çalışmalarında özel bir yeri hak etmektedir (Stopford, 1997). Sermaye ödemeleri, bankaların ilgisi ve yatırımcıların kararının yanında deniz ulaştırma piyasasındaki navlun oranları ile tahmin edilemeyen ve değişken özellikteki arz- talep dengesi de denizcilik finansmanında etkilidir (Goulielmos ve Psifia, 2006;301) Ayrıca

bankacılık sektöründe artan rekabet ile mülk fiyatlarındaki artışların birleşimi denizcilikte şu anda geline aşamanın, geleneksel gemi finansmanı ile ilgilenen bankalar için tehlikeli bir döngü olduğu anlamına gelmektedir. Meydana gelebilecek ve önlenemez bir piyasa gerilemesi sonucunda hem navlun fiyatları hem de mülkün yani geminin değeri düşecektir. Döngünün tepe noktasında çok miktarlarda uygun kredi veren bankaların piyasa gerilemesi sırasında çok sayıda batık krediyle karşılaşması mümkündür. Piyasanın tepe noktasında daha korumacı bir yaklaşım sergileyen bankalar, piyasa gerilemesi sırasında portföylerini korumak ve geliştirmek noktasında daha iyi konumda olmuşlardır (Akca, 2007; 187).

Gemi sahiplerinin yeni gemilerini kendi imkânları ile finanse edebildikleri günler geçmişte kalmıştır. Dolayısıyla gelecek yıllarda gemi finansmanında uzmanlaşmış bankalar veya diğer finansal kuruluşlardan finansman gerekliliğine tanık olacaktır. Daha önce de bahsedildiği gibi bankaların çok uygun kredi olanakları sunması, bugün kredi kurallarının önemli ölçüde sıkılaşmasına sebep olmuştur. Kredinin süresi kısalmış ve ilgili yönetimin kalitesi de yakından denetlenmektedir (Farthing ve Brownrigg, 1997; 227)

Deniz ticaret filolarının uluslararası finanstaki işlevleri ise yabancı döviz kazanılması ve/veya tasarruf edilmesi ve sonuçta ülkenin ödemeler dengesi durumunun iyileştirilmesi (Odeke, 1988;10) şeklindedir. Döviz kuru hareketleri, başlıca ticaret yapan ülkelerin ihraç mallarını daha cazip hale getirebilir bu sayede uluslararası ticaretin seviyesinde bir artış meydana gelebilir. Denizcilik için talep uluslararası ticaretin seviyesine bağlı olduğundan, döviz kurundaki hareketlenmenin dolaylı bir etkisi olarak deniz ulaştırmasına talep artacaktır (McConville, 1999;205). Örneğin Avro'nun değer kaybetmesi ile Avrupa'dan ihraç edilecek ürünlere talep artacak ve taşınması için de deniz ulaştırmasına olan talep yükselecektir.

1.4.3.4. Yönetim ve Organizasyon

Bir işletmenin iç çevre analizi boyunca işleyen merkezi teması “yönetim” dir. Yönetim bir sistem olarak örgütü yöneten bireyler tarafından yerine getirilen rolleri ifade eder(örn., girişimci, kaynak yöneticisi, koordinatör, lider gibi), bunun yanında

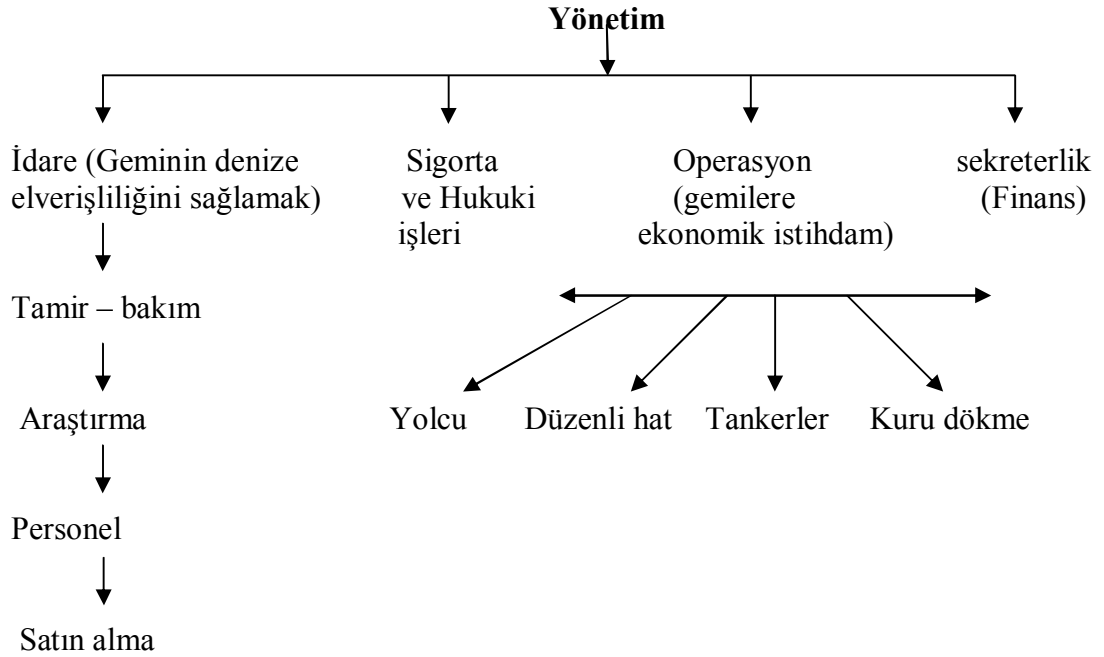
bir süreç olarak ise, örgütün hedeflerine ulaşmasına yardımcıdır. Yönetimin, örgütler için bir kontrol etme unsuru değil, daha çok yerine getirilmesi gereken bir işlev olması önemli bir noktadır (Worthington ve Britton, 2003; 18).

Denizcilik sektöründe de yönetim yapısı gemilerin idaresine göre belirlenmekteydi. Dünya denizcilik piyasasının yapısı ilk zamanlarda tek bir gemi sahibi- tek bir gemi şeklindeydi. 19. yüzyıldan sonra bu durum tek bir gemi sahibi-birden çok gemi şeklini almıştır. Uluslararası düzenli hat hizmetlerinin gelişmesi ile denizcilikte bir dizi şirket birleşmesi yaşanmıştır (Sturmey, 1975; 168- 170). Bu durum deniz ulaştırma hizmeti veren işletmelerin yönetim organizasyon yapısını tamamen değiştirmiştir. Denizcilik işletmelerinde önemli bir yönetim organizasyon yapısı da işletmenin mülkiyetinin ve yönetiminin pek çok kuşak boyunca ailelere ait olması idi (Harlaftis ve Theotokas, 2002; 18). Ailenin yönetimde olduğu işletme şekli gelişmekte olan ülkelerde halen devam eden bir yapıdır.

Bütün bunların yanında “işletme” terimi deniz ulaştırma işletmelerinde çok çeşitli faaliyetleri kapsayabilmesi açısından çok geniş bir anlam taşımaktadır. Aslında bir gemi, üç işletmenin varlık sebebi olabilir: Birincisi geminin sahibidir, ikincisi gemiyi yönetir, üçüncüsü de gemiyi işletir. Temelde ise, bir geminin işletmesi denince iki temel faaliyet alanı anlaşılır (Alderton; 1995;125):

- a) Yönetim veya geminin kayıtlı, gemi adamı ile donatılmış ve teknik olarak işler biçimde tutulması ve genel olarak geminin denize elverişli durumda bulundurulması
- b) Geminin rotasının belirlenmesi, sefer - zaman çizelgesinin oluşturulması ve gemiye yük bulma işleri.

Bu faaliyet alanlarının yanında gemi tipinin de farklı olması örgüt yapısını farklılaştıracaktır. Şöyle ki; uluslararası düzenli hat gemileri ve tarifesiz gemiler farklı tiplerde gemilerdir (Harlaftis ve Theotokas, 2002; 18) ve giderek daha farklı yönetim biçimleriyle, farklı şekillerde işletilmektedirler. Farklı fiyatlandırma mekanizmalarına tabi olan farklı türde yükler taşırlar. Bu farklılıkların bazıları şirket örgütlenmelerinde yatmaktadır. Bir denizcilik işletmesine ait önemli bölümlerin bazıları ve işlevleri aşağıdaki şekilde verilmektedir (Alderton; 1995; 195);



Şekil 1.5: Bir Denizcilik Şirketinin Tipik Örgüt Şeması

Kaynak: Alderton; 1995; s.195

Düzenli hat deniz taşımacılığı yapan işletmelerde ise, her bir ticaret rotası üzerinde belirli faaliyetleri koordine etmesi için yönetim takımları oluşturulurken benzer ticaret perspektifini temel alma eğilimi vardır (Baird, 2003; 243). Benzer ticaret rotaları bölgesel bir işbölümünü gerektirir. Merkezi ya da merkezden uzak olsun, tipik bir bölgesel örgüt yapısı bir coğrafi alanı kapsayacaktır (örn.; Amerika ya da Avrupa Hattına bakacak şekilde bölümleşme). Bunun gibi, bir örgütsel yapıdaki değişikliğin başlıca hedeflerinden biri, yönetim sistemini daha verimli hale getirmek olabilir. Bu da sadece örgüt içinde etkin işleyiş sağlama değil, bir bütün olarak grup içinde de iletişimin geliştirilme anlamına gelmektedir (Zurek, 1999; 43).

1.5. DENİZ ULAŞTIRMASI ALANINDA KARAR VERME SÜRECİ VE POLİTİKA

1.5.1. Karar Verme Süreci ve Politika İlişkisi

Karar, Türkçe'ye Arapça'dan girmiş bir sözcüktür ve Türk Dil Kurumu'na göre (TDK, 2009a) “bir iş veya sorun hakkında düşünülerek verilen kesin yargı” anlamındadır. Latince de ise “kesmek” anlamına gelir. “Makas” ve “kesik” gibi kesmekle ilgili sözcüklerle bağlantılıdır. Bir karar verdiğinizde “kesilen” şey ön düşünme faaliyeti, özellikle çeşitli eylem tarzlarının avantaj ve dezavantajlarının tartışılması işidir. Karar anından sonra artık eylem aşamasına geçilmiştir (Adair, 2007; 36). Karar verme, her türlü örgüt yönetiminin ayrılmaz bir parçasıdır. Karar vermeyi tartışırken aşağıdaki üç unsurdan birine veya birkaçına odaklanılır (Harrison, 1987;1):

- (1) karar verme süreci
- (2) karar veren kişi ve
- (3) kararın kendisi.

Karar vermek, örgütlerin özüdür. Bazı kararlar zorlayıcıdır, örneğin maliyetli, çoğunluk kararına dayanmayan, geri alması zor olan, başkalarını etkileyen veya yetersiz bilgiye dayanan kararlar böyledir. Diğer kararlar, örneğin çoğunluğa dayanan, az risk içeren, az kişiyi etkileyen ve geri alınabilecek olanlar kolaydır (Forgang, 2004; 36).

Karar verme faaliyetinde yeterlilik, etkin yöneticiyi etkin olmayan yöneticiden ayırmaktadır (Harrison, 1987;1). Karar vericiler çoğunlukla çatışan öneriler ve tavsiyeler alırlar. Farklı düşünceleri değerlendirmek için karar vericilerin kriterleri tartmak ve sonuçları öncelik sırasına koymak için bir merceğe ihtiyaçları vardır. Karar verme kriterleri, karar verilmeden önce belirtilmelidir (Forgang, 2004; 48).

1.5.1.1. Karar Verme ile Problem Çözme arasındaki Fark

Literatürde ve uygulamada karar verme ve problem çözme birbirinin aynısı konular olarak görme eğilimi vardır. Ancak durum böyle değildir. Kararlar, ortada problem yokken de verilebilir ve başarıyla uygulanabilir. Problemler de karar olmadan tespit edilip çözülebilir. Birbirinin yerine geçmeseler de, karar verme ve problem çözme genellikle birbiriyle yakından ilgilidir (Harrison, 1987; 3). Şöyle ki;

“Problem çözme ve karar verme eş anlamlı değildir. Ancak, karar verme (sıklıkla) problem çözme içerir ve...problem çözme de (sıklıkla) bazı kararlara yol açar. Bir dizi alternatif arasından belirli bir eylem tarzının seçilmesi süreci bir problem içerebilir ve (muhtemelen) bu zor bir problemdir...kararlar da problem çözme sürecinin en son aşaması olabilir...problemler örgütün amaçlarına ulaşma çabasından kaynaklanabilir...fakat çözümlerin kendisi bu amaçları yerine getiremez...karar olmadan problem çözme değersiz olabilir. Sonuç olarak, problem çözme ve karar verme birbirleri ile yakından ilişkilidir”

Mevcut durum ile istenen durum arasındaki fark bir karar verme problemi oluşturmayabilir ancak durumlar arasındaki farklılıkla başa çıkmak için farklı yollar olduğunda bir problem ortaya çıkar. Bu durumda karar verici farklı eylem tarzlarını tasarlayıp değerlendirme sorunuyla karşı karşıya kalır. Genelde birden fazla seçenek olduğu için ilk başta tespit edilen bir eylem biçimiyle yetinmeyip sistematik olarak başka seçenekler aramak ve bunlar arasında en iyisini seçmek daha iyidir. Bu şekilde, problemin çözümünün kalitesi genellikle önemli ölçüde iyileştirilmiş olur. Buna göre bir karar verme problemi aşağıdaki özelliklere sahiptir (Rudolf ve Kühn, 2005; 7);

- Mevcut durum ile istenen durum arasında farklılık
- Hedefe ulaşmak için en az iki eylem seçeneği

1.5.1.2. Karar Verme Süreci

Bazı durumlarda zor konulara yaklaşmak için bir çerçeve olması karar verenin zihni için kullanışlıdır. Karar vermede beş adım veya aşamadan oluşan böyle basit bir çerçeve vardır (Adair, 2007; 39):

Adım 1: Amacı tanımlamak

Adım 2: İlgili bilgileri toplamak

Adım 3: Uygun seçenekleri üretmek

Adım 4: Karar vermek

Adım 5: Uygulamak ve değerlendirmek

Harrison (1987; 34) karar verme sürecine ilişkin adımları aşağıdaki şekilde işlevlere ayırmıştır:

1-Yönetmel hedefler koymak: karar verme süreci amaçların belirlenmesiyle başlar ve belirli bir döngü içinde süreç, amaca ulaşılmasıyla sonuçlanır. Sonraki tam döngü, yeni amaçların belirlenmesiyle başlar.

2-Alternatifler aramak: Karar verme sürecinde arayış, örgütün iç ve dış çevresinin, bilgi elde etme amacıyla taranmasını içerir. İlgili bilgiler, amaçları gerçekleştirmek için olası alternatifler haline getirilir.

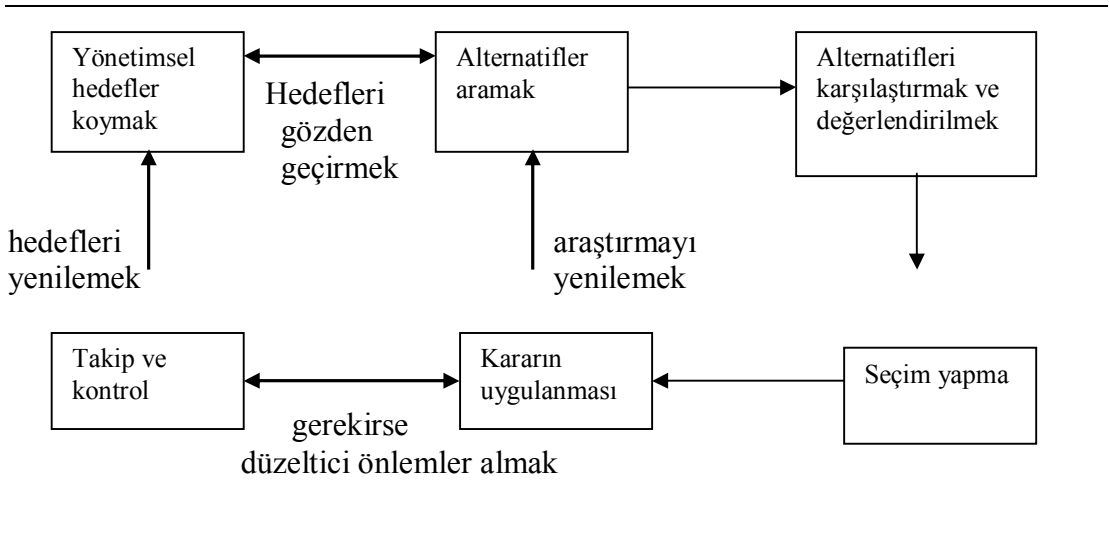
3-Alternatiflerin karşılaştırılması ve değerlendirilmesi: Alternatifler, tek başına veya bir arada, amaçlara ulaşılmasına yardımcı olabilecek çeşitli eylem tarzlarını temsil ederler. Resmi ve gayri resmi araçlarla alternatifler a) sebep-sonuç ilişkisinin kesinliği veya kesin olmamasına, b) çeşitli olası sonuçlar için karar vericinin tercihlerine göre karşılaştırılır.

4-Tercihle bulunma eylemi: Tercih, devam eden karar verme sürecinde, karar vericinin bir dizi alternatif arasından belirli bir eylem tarzına karar verdiği bir andır.

5-Kararın uygulanması: Uygulama, seçilen eylem tarzının örgüt içinde gerçekleştirilmesidir. Bütün karar verme sürecinde, tercihin soyut durumdan operasyonel bir gerçekliğe dönüştürüldüğü basamak burasıdır.

6-Takip ve kontrol: Bu işlev, uygulanan kararın, karar verme süreci içindeki bütün döngüye sebep olan amaçlara uygun bir sonuç ortaya çıkıp çıkmadığını değerlendirmeyi amaçlamaktadır.

Buna göre, **Şekil 1.6** karar vermenin işlevleri arasındaki bağlantıları göstermektedir.



Şekil 1.6. Karar Verme Süreci

Kaynak : Harrison, 1987; s.36

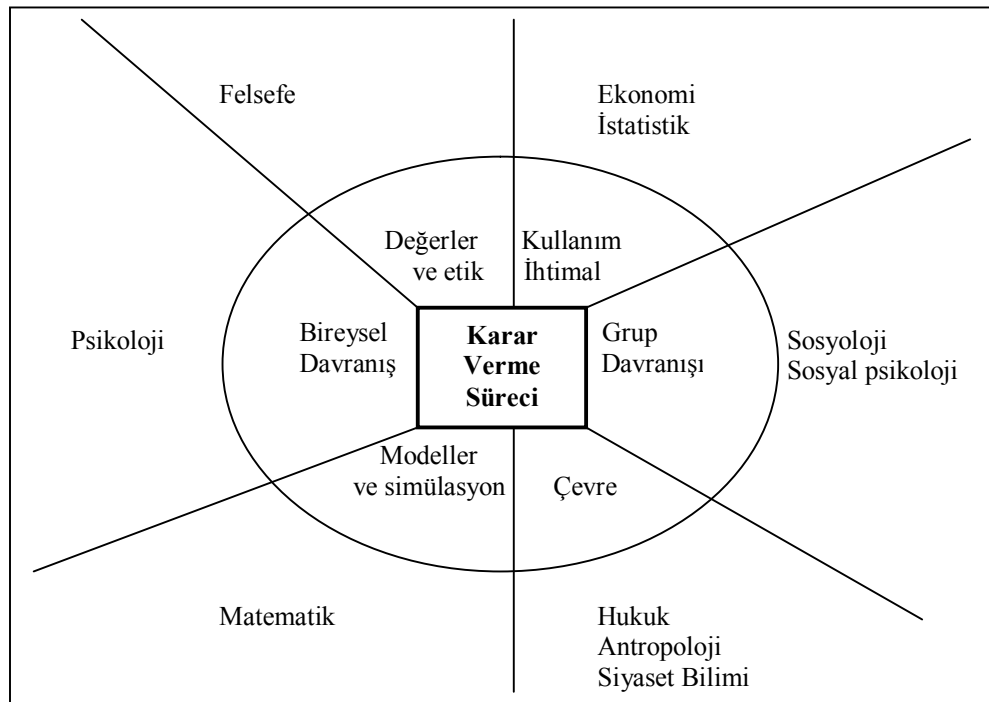
Karar verme sürecinin bileşenleri, karar vermenin işlevleridir. Andriole'ye (1979; 22) göre en kayda değer karar verme süreci modellerinden biri, karar verme süreciyle ilgili aşağıdaki yedi soru ortaya koyan modeldir:

1. Karar vericilerin dikkatine sunulan bilgiler nasıl toplanıp işlenmektedir?
2. Tavsiyeler nasıl yapılmakta ve desteklenmektedir?
3. Genel kurallar nasıl oluşturulmaktadır?
4. Genel kurallar geçici olarak nasıl yürütmeye ilişkilendirmektedir?

5. Genel kurallar nasıl uygulanmaktadır?
6. Yönergelerin işleyişi nasıl değerlendirilir?
7. Bu kuralların çerçevesi içine bulunan yönergeler ve düzenlemeler nasıl iptal edilmektedir?

1.5.1.3. Politika ile Karar Verme Arasındaki İlişki

Karar verme, psikologlar, ekonomistler, sosyologlar, örgüt teorisyenleri, istatistikçiler, filozoflar ve diğer alanlardaki kişiler için ortak bir zemindir. Karar verme süreci açıkçası farklı disiplinlerin farklı ‘kararlara’ uygulanabilmesi nedeniyle karmaşıklmaktadır (Harrison, 1987; 73).



Şekil 1.7. Karar Sürecinin Disiplinler arası Çerçevesi

Kaynak : Harrison, 1987; s.86

Yukarıdaki şekilde gösterilen pek çok büyük disiplin karar sürecini etkilemektedir. Ne yazık ki karar vermeyle ilgili pek çok görüş bu disiplinlerin

sadece bir veya ikisine odaklanmaktadır. Bu kadar sınırlı bir perspektif, karar vermenin genel bir süreç olarak anlaşılmasını önlemekte ve büyük ölçüde karar vericiye veya kararın kendisine odaklanan bir görüşe yol açmaktadır (Harrison, 1987; 86).

Her bir disiplin içinde karar verme süreci ile bağlantılı olan bir unsur da politikaların belirlenmesidir. Politika oluşturma sürecinde yer alan bir birey, büyük bir şirkette yönetici, bir devlet kurumunda idareci ya da silahlı kuvvetlerde bir general olarak yönetsel karar vermeye dair temel işlevleri yerine getirmektedir, dolayısıyla bir karar vericidir. Yönetsel karar vericiler bu açıdan önemli bir güce sahiptir ve bu gücü konumları gereği kullanırlar (Harrison, 1987; 325).

Karar verme süreci ile politika arasındaki bağlantıyı ortaya koyan bir dizi işlev aşağıda belirtilmiştir (Andriole, 1979;24).

1. Problem hakkında bilgi edinmek: Politika problemi nedir? Bunu bir kamusal problem yapan şey nedir? Hükümetin gündemine nasıl girmektedir?
2. Politika oluşturma: Problemi ele almaya dönük alternatifler nasıl geliştirilmektedir? Politika oluşturmaya kimler katılmaktadır?
3. Kabul etme: Politika alternatifi nasıl adapte edilmekte veya uygulanmaktadır? Hangi koşullar sağlanmalıdır ? ve politikayı kim uygulamaktadır?
4. Uygulama: Politikayı yürürlüğe sokmak için ne yapılmaktadır? Uygulamanın, politikanın içeriğine nasıl bir etkisi vardır?
5. Değerlendirme: Bir politikanın etkililiği veya etkisi nasıl ölçülür? Politikayı kim değerlendirir? Politika değerlendirmenin sonuçları nelerdir? Değişiklik veya iptal istekleri var mıdır?

1.5.2. Deniz Ulaştırmasında Karar Verme ve Politika İlişkisi

Ulaştırma ile ilgili tüm karar verme eylemlerinin ortak özelliği, benzerlik gösteren bir kurumsal çerçevede meydana gelmesidir. Bu çerçeve taşıma hizmetlerini sağlamak ve yönetmek için kurulmuş örgütleri içerir; bu örgütlerin her birinin özel (ve bazen birbiriyle çatışan) yetkileri vardır (Meyer ve Miller, 2001; 41).

Meyer ve Miller’e (2001; 83) göre “ulaştırmayla ilgili karar vermenin başlıca dört aşamadan oluştuğu söylenebilir:

- (1) problemin tespiti ve/veya tanımlanması,
- (2) tartışma ve tercihte bulunma,
- (3) uygulama ve
- (4) değerlendirme ve geribildirim.

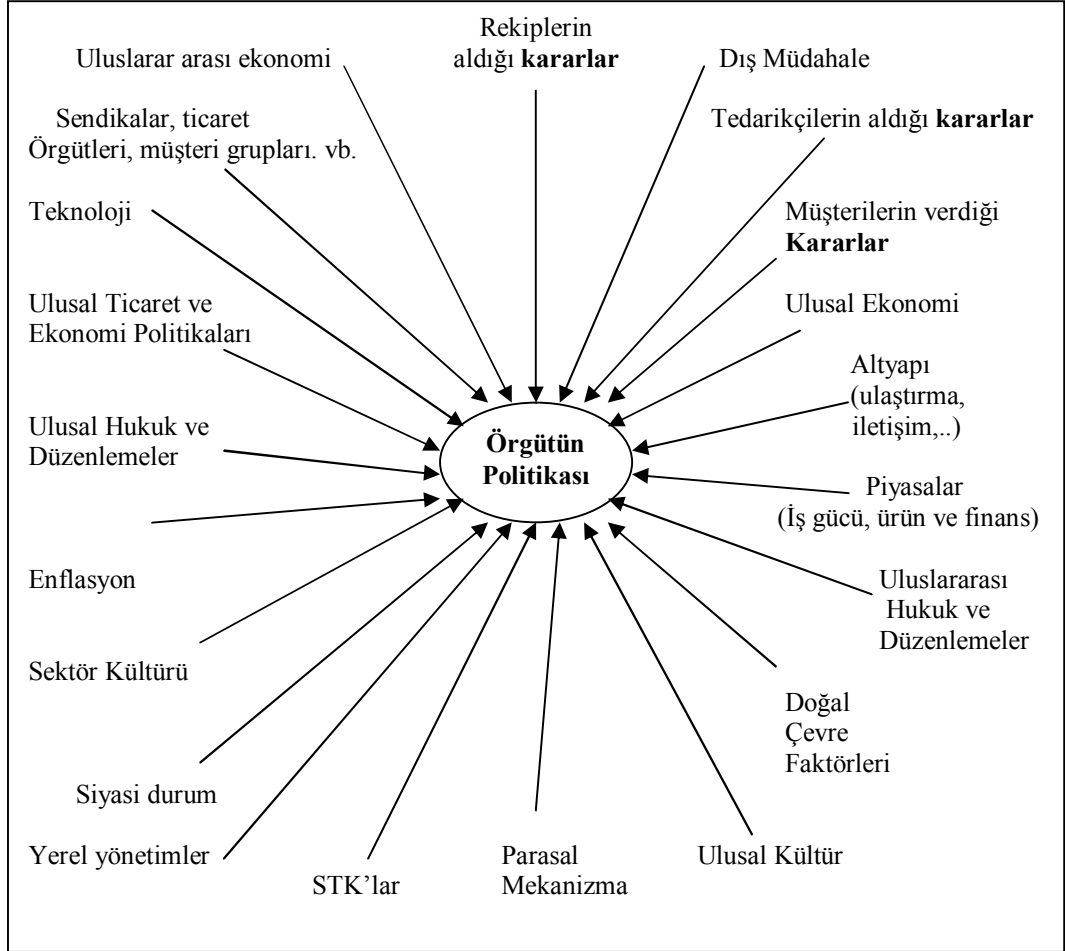
Ulaştırmanın bir alt unsuru olarak deniz ulaştırmasında da karar verme süreci benzer şekildedir. Özellikle stratejik kararlar, ulaştırma hizmetlerinin tasarımından uzun vadeli sözleşmelerin kabulüne kadar çok geniş bir perspektifi kapsar. Stratejik kararların çoğu arz tarafındadır ve bunlar: pazar seçimi, filo büyüklüğü ve yapısı, ulaştırma sistemi/hizmet ağı tasarımı, denizcilikte tedarik zinciri/ lojistik sistemi tasarımı ve gemi tasarımını içerir. Daha önceki bölümlerde belirtilen özellikleri ve çevre değişkenlerinden dolayı, deniz ulaştırma piyasaları genellikle rekabetçidir ve zaman içinde oldukça değişken(volatile)dir, bu da deniz ulaştırması alanında karar vermeyi daha karmaşık hale getirmektedir (Christiansen, vd., 2007; 201).

Uygulamada, karar vericiler deniz ulaştırması ile ilgili örgütlerin performansını değerlendirirken, örgütün işleyiş koşulları, güvenlik ve uygunluk gibi soyut kriterleri, satış geliri/toplam varlıklar, cari varlıklar/cari borçlar gibi daha somut kriterlerle beraber kullanırlar. Bunu yaparken, genellikle akıllarına, deneyimlerine, mesleki bilgilerine ve tam olarak tanımlanması veya betimlenmesi zor bilgilere dayanırlar (Chou ve Liang, 2001; 375).

Şekil 1.8’de görüldüğü gibi bir denizcilik örgütünün politikasını etkileyen girdiler arasında makro dış, mikro dış ve iç çevre değişkenlerinin yanında rekabetçilerin, tedarikçilerin ve müşterilerin verdiği kararlar önemli bir yer tutmaktadır.

Denizcilik ve deniz ulaştırma politikası, ulusal ve uluslararası bağlamda birçok kamu ve özel paydaşları etkiler. Buna karşın, etkilenen faktörler ve paydaşlar arasındaki ilişkilerin karmaşıklığı nedeniyle, çoğu politik kararlar, ya aşırı derecede yüzeysel yapılmış analizlerle ya da hiç analize başvurmada verilmektedir. Deniz ulaştırmasında etkili politika oluşturma problemi, bu oluşumda etkili olabilecek ya da

söz söyleyebilecek önemli sayıda ilgili tarafın ya da faktörün bulunmasıyla daha da karmaşılaştırılmaktadır (Frankel, 1992, 211- 221).



Şekil 1.8: Bir Örgütün Politikasında Etkili Faktörler

Kaynak: Horck, 2004; s.17

Çalışmasında karar verme ile politika arasındaki ilişkiye önem veren Frankel'e göre (1992, 211-221) "Etkin politika oluşturmanın en önemli gerekleri, hedeflerin açık bir şekilde belirlenmesi ve sonuçların tutarlılığın sağlanmasıdır. Politika karar sürecinin uygun bir sıralamayla yapılandırılmaması durumunda, önemli olmayan faktörlere önem verilirken önemli olanlar gözden kaçırılabilir. Buna benzer bir şekilde, yapılandırılmamış politika oluşturma karar verme sürecine sıklıkla önyargı etki eder."

İKİNCİ BÖLÜM

POLİTİKA VE POLİTİKA OLUŞTURMA SÜRECİ

2.1. POLİTİKA KAVRAMI VE POLİTİKA OLUŞTURMA SÜRECİNE İLİŞKİN TANIMLAR

2.1.1. Politika Kavramı ve Tanımları

Türk Dil Kurumu politika kavramını üç farklı anlamda açıklamıştır. Buna göre(TDK, 2008a);

- (1)“Devletin etkinliklerini amaç, yöntem ve içerik olarak düzenleme ve gerçekleştirme esaslarının bütünü, siyaset, siyasa”;
- (2) “Davranış biçimi, düşünce yapısı”;
- (3) Mecaz anlamı ile “bir hedefe varmak için karşısındakilerin duygularını okşama, zayıf noktalarından veya aralarındaki uyuşmazlıklardan yararlanma vb. yollarla işini yürütme” şeklinde tanımlanmaktadır.

Yönetim biliminde politikalar faaliyetlerin yerine getirilmesinde çalışanlara yol gösteren genel hareket planlarıdır. Politikalar, işletme içinde alınan kararlarda yöneticilere yol gösteren bir klavuz ve ilkeler bütünüdür. Politikalar işletme içi koordinasyonu güçlendirir. Eğer izlenecek politikalar açık ve net bir biçimde ortaya konmuş ise işletme içinde herkes aynı sorun karşısında benzer kararlar alacaktır. Örneğin personel alımında tüm birimler için yüksekokul mezunu olma şartı öngörülmüş ise birim yöneticileri bu öngörüye uymak zorunda kalacaklardır. Politikalar yöneticilerin alacağı kararları belli ölçüde sınırlamaktadır. Ancak bu sınırlamanın amacı, yöneticilerin hareket serbestliğini engellemek değil onlara yol göstermektir (Özalp vd, 2003; 94).

Politika (Policy) ile siyaset (Politics) kavramları birbirinin yerine kullanılmaktadır, fakat anlamları farklıdır. Kışlalı (2005; 17) Siyaset Bilimi başlıklı kitabının ilk bölümünde bu farklılığı şöyle ortaya koymuştur: “*Siyaset, Arapça kökenli bir sözcüktür. At eğitimi anlamına gelmektedir. Oysa aynı kavrama karşılık*

Batı'dan alınan "politika" sözcüğünün Yunan kökenli olduğunu biliyoruz. Yunancada "polis" kent devletlerine verilen isimdir. Politika da devlete ait işler anlamına gelmektedir".

Politika (policy), İngilizce'de (*policie*) hükümet, Fransızca'da *police, policie* şeklinde kullanılmış olup Yunanca'da ise 'poli' çok, 'tika' yüz anlamına gelen eski yunanca köklerden oluşmaktadır. Anlamı (Merriam Webster, 2008e):

1- (a): işlerin yürütülmesinde sağduyu veya erdem; (b): öncelikle maddi çıkara dayanan yönetim veya prosedür,

2- (a): mevcut ve gelecek kararları belirlemek ve bunlara rehberlik etmek için, alternatifler arasından ve belirli koşullar ışığında seçilen belirli bir eylem biçimi veya metot; (b): özellikle bir hükümet organının genel hedefleri ve kabul edilebilir prosedürlerini kapsayan, üst düzey genel bir plan, şeklindedir.

Cambridge'in internetteki sözlüğüne göre (Cambridge Dictionary, 2008b-c);

- Plan anlamı ile politika, bir grup insanın, bir işletme örgütünün, hükümetin veya siyasi partinin resmi olarak kabul ettiği, belirli durumlarda ne yapılacağına dair bir dizi fikir veya plan şeklinde tanımlanmaktadır.

- Siyaset (Politics) ise, (1) hükümetin, yasama organlarının üyelerinin veya bir ülkenin yönetim şeklini etkilemeye çalışan insanların faaliyetleri; (2) hükümette bir güç konumunun elde bulundurulması mesleği; (3) bir ülkenin yönetim şekillerinin çalışması, anlamındadır.

- Bir diğer anlamı ile siyaset (politics) (1) birinin siyaseti: birinin ülkenin nasıl yönetilmesi gerektiğine dair düşünceleri, (2) belirli insanların diğerleri üzerinde güç sahibi olmasına izin veren bir grup veya örgüt içindeki ilişkilerdir.

- siyasi (political) kelimesi siyasetle ilgili anlamındadır (Örnek: Siyasi liderler).

- siyasi olarak (politically) naif olmayı,

- siyasetçi (politician) bir hükümet veya yasama organı üyesini;

- siyasileştirmek (politicize) fiili ise birini veya bir şeyi siyasi hale getirmek, ya da siyasi konulara olan ilgisini ve bilincini artırmak anlamında kullanılmaktadır.

- seçim mücadelesi tekniği (politicking) ise başkalarının belirli bir siyasi parti veya adaya oy vermeleri için onları ikna etmeye çalışma, hatta zorlama faaliyeti olarak tanımlanmaktadır.

Politika kavramı sözlükte, bugünkü ve gelecekteki kararlara bir yön verebilmek için bir çok alternatif arasından seçilen belirli bir yol veya davranış tarzı, genel amaçlar ve kabul edilebilir yöntemleri kapsayan uzun süreli genel bir plan şeklinde tanımlanmaktadır (Dinçer, 2003; 26). Bir başka tanıma göre, politika belirlenmiş amaçlara ulaşmak için karar birimlerini bilinçli ve sistematik olarak etkileme, yönlendirme, şekillendirme ve yönetimine ilişkin uygulamalardır (Erkan, 1997; 46, Çiçek ve Kişi, 2000). Politikanın temel özellikleri değişen şartlara uyum ve esneklik, sürdürülebilirlik ve gerçekçiliktir. Politika bileşenleri ise örgütlerin birikim ve tecrübelerini yansıtan vizyonu, misyonu ve girişimcilerin karar aşamasında yer alması durumunda risk alanları olarak sıralanabilir (Kişi, 2004).

Politika, siyasi aktörler ve benzer şekilde akademik teorisyenlerin diline kolay dolaşan, belki de fazla kolay dolaşan bir sözcüktür. Geçmişteki politikaların analizi ve anlaşılması, bugünkü siyasi yaşamın anlaşılması, hatta kontrol edilmesi için çok önemli görülmektedir (Jenkins, 1978;1). Hill (1984; 6) ise çalışmasında “politika” sözcüğünün “başlıca yaşayan anlamı”nı vermektedir: “*bir hükümet, parti, yönetici, devlet adamı tarafından benimsenen ve takip edilen yol; avantajlı veya uygun olarak benimsenen her türlü eylem akışı*”. Bu açıdan politika basit bir karardan daha fazlasını gerektiren bir nosyona sahiptir.

Politika kavramının getirdiği tanımlama problemleri, kavramı çok özel ve somut bir olgu olarak ele almanın zorluğunu öne çıkarmaktadır. Politika bazen tek bir karar açısından belirlenebilir ancak çoğunlukla ya karar gruplarını veya bir yönlendirmeden daha fazlasını içerir. Tanımlamaya yönelik girişimler ayrıca politikanın oluşturulduğu belirli durumların tespitin de zor olduğunu göstermektedir (Hill, 1984; 7-8).

2.1.2. Politika Oluşturma Kavramı ve Sınırları

Politika, amaç-araç ilişkisidir. Belirlenen amaca ulaşırken, araçların kullanılması sürecinde politikalar bir yol göstericidir. Politikada ayrıntı söz konusu değildir. Politika genel bir çerçevedir. Belirlenen genel çerçeveye uygun olarak planlar uygulamaya konulur (Çiçek ve Kişi, 2000).

Politika Oluşturma (policy-making) yeni politikalara karar verme faaliyeti olarak tanımlanmaktadır (Cambridge Dictionary, 2008b). Politika oluşturma, farklı topluluk çıkarlarını paylaşılan bir amaç etrafında bir araya getirmek için siyasi erdem, diplomasi ve basiret gerektirir. “Politika” teriminin yaygın kullanımı, yönetimin erdemli ve uygun şekilde yürütölmesini de içerir (MRSC, 1999; 2).

Politika oluşturmanın etkinliği, politika oluşturanların mevcut politika uygulamalarından kazandıkları deneyimlerden ne kadar çok şey öğrendikleri ve ona uyum sağladıklarına bağlıdır. Neyin işe yaradığı ile ilgili yeni bilgiler, politikaların uygulanmasındaki başarılı deneyimlerle ortaya çıkar. Bununla beraber, başarısız deneyler de politika oluşturmada değerli olabilir (Paasi, 2005; 19-20). Sonuç başarısızlık olsa bile edinilen tecrübe bir sonraki politika oluşturma sürecinde değerlendirmeye alınacaktır.

Politika, yarın olsun, gelecek hafta olsun, ya da yıllar sonra olsun, toplumun veya örgütün geleceği hakkındadır. Politika oluşturma da geleceğe yönelik vizyonlar, hedefler, tercihler ve olasılıkları içerir. Politika oluşturmanın etkileyici, bazen hayal kırıcı, fakat kesinlikle önemli bir hizmet haline getirilmesinde etkili faktörler ve kısıtlar bulunmaktadır. Bunlar şu şekilde açıklanabilir (MRSC, 1999; 7);

- Var olan örgüt yada toplum çıkarlarının birden fazla ve genellikle birbiriyle çelişen hedefleri vardır. Bu durum, politika oluşturm zorluklarının özüdür. Örneğin, örgütün kapsamlı plan hakkındaki görüşünü sunma noktasında öncelikli hedefi kazanç elde etmektir. Başka bir toplum çıkarı doğal çevrenin korunmasına mümkün olduğunca yüksek bir önem verirse bu hedefler birbiriyle çelişebilir.

- Bazı katılımcılar, politika oluşturma sürecinin genelde olduğundan daha kesin değişimler yapacağına inandıklarından hayal kırıklığına uğrarlar. Diğer taraftan, kısa vadedeki daha ufak değişikliklerin çok önemli uzun vadeli etkileri olabilir.
- Doğru bilgilere ulaşmadaki başarısızlık karar vermeyi engeller. Yetkililer sıklıkla aşırı bilgi yüklenmesiyle karşılaşır ve bu durum belirsizlik yaratarak kararlılığı zayıflatabilir. Bu olduğunda, tüm bilgiler ikna edicilik açısından zayıflar. Bu durumda karar vericiler rasyonel olarak daha az savunmacı, ancak kişisel olarak daha tatmin edici karar verme yöntemlerine başvururlar. Az ve öz, iyi düzenlenmiş veriler ve analizler karar verme sürecini kolaylaştırabilir.
- Kimi çıkar grupları yapmış oldukları seçimleri gerçekleştirmek için analiz kullanırlar. Araştırmalar politize edilebilir. Bazı insanlar istatistikleri her şeyi kanıtlamak için kullanma becerisine sahiptir fakat analizler yakından incelendiğinde birçok hata ortaya çıkarılabilir.
- Yerel toplumları etkileyen birçok faktör yerel kontrolün dışındadır. Örneğin trafik tıkanıklığı ve hava kirliliği yerel toplumun sınırlarını aşmaktadır. Yerel karar vericilerin, önemli bir toplum konusunu etkileme becerileri sınırlı olabilir.
- Hangi yönelimin istendiğine dair güçlü bir uzlaşma olsa bile iyi politikanın nasıl uygulanacağı açık veya bariz değildir.
- Politikayı uygulamak için kaynaklar sınırlı olabilir.
- Toplumların kutuplaştığı sorunların çözülmesi için arabuluculuk gerekebilir.

Belirtilen maddelerden anlaşılacağı gibi, politika oluşturmak da bu sürecin sonunda uygulamak da bir çok kısıtlamalar ve zorluklar içermektedir. Politika oluşturma sürecinde bu sınırlar daha belirgin bir şekilde ortaya çıkar ve zorluklar giderilmezse uygulama sürecinde çok daha büyük etkiler gösterebilir.

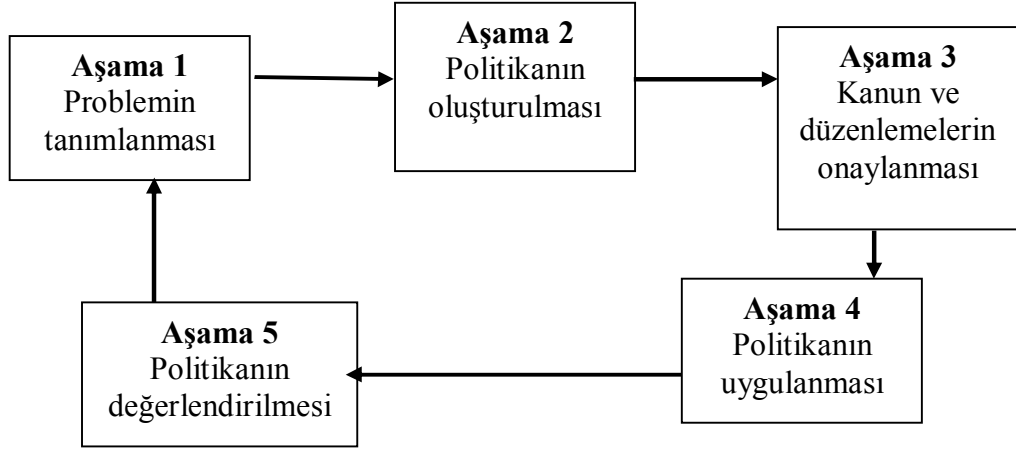
2.1.3. Politika Oluşturma Süreci

Politikaların, “benimsenen ve izlenen eylem” akışları olmalarının aksine bazı kesimler tarafından “sadece siyasi ve bürokratik süreçlerin sonuçları” olarak görülmesi, politika oluşturma sürecinin çalışılması için iki önemli temaya yol açmaktadır (Hill, 1984; 8):

(a) politika ve siyaset arasındaki ilişki; ve

(b) politika hakkında söylenen ve yazılanlar ışığında, siyasi eylemin amaca yönelik olduğu (veya olması gerektiği) görüşünün baskınlığı.

Politika oluşturmanın genellikle kurumsal bir boşluk içinde gerçekleştiği düşüncesi (Hajer, 1999; 175) ortada bir sorun olduğunu ve bu soruna yönelik boşlukların giderilmesi gerektiğini ifade eder. **Şekil 2.1**'de görüldüğü gibi politika oluşturma süreci var olan problemin ortaya konması ve tanımlanması ile başlamaktadır. İlk aşama oluşturulacak politikanın neye hizmet edeceğinin belirlenmesidir.



Şekil 2.1. Politika Oluşturma Süreci

Kaynak: Khalid, 2001.

Son aşama ise oluşturulan politikaların değerlendirilmesi ve eksiklerin giderilmesidir. Dale'e göre (1978; 35) çoğu yönetici ve planlamacı, politika oluşturma sürecinin düzenli aralıklarla gözden geçirilmesinin daha iyi politikalar oluşturulmasında yardımcı olacağını kabul etmektedir. Bir sanatçının tuvalinden bir adım geri çekilip çalışması, farklı bir perspektiften yeniden incelemesi gibi, yöneticiler ve planlamacılar da politika oluşturma sürecini analiz etmek için düzenli olarak durmanın yararlı olacağına inanırlar.

Politika oluşturma süreci temel olarak dokuz etaptan oluşmaktadır. Aşamalar şu şekilde özetlenmektedir (Tansey, 2000; 227, Çiçek ve Kişi, 2008);

- Karar vermeye karar verilmesi

- Nasıl karar verileceğine karar verilmesi
- Sorun veya konunun tanımlanması
- Tahminleme
- Amaç ve önceliklerin saptanması
- Seçeneklerin analizi
- Politikanın uygulanması, izlenmesi ve kontrolü
- Değerlendirme ve tekrar gözden geçirme
- Politikanın sürdürülmesi / politikaya son verilmesi

Tüm politika oluşturma süreçlerinde “eldeki mevcut nedir?” ve “hedef nedir?” sorularının değerlendirilmesi gerekir. Diğer taraftan politikalar oluşturulurken uzun dönemli stratejiler çerçevesinde karar verilmeli ve en genel anlamda politika oluşturma sürecine etki eden bir takım değişkenler ve belirleyiciler de dikkate alınmalıdır (Çiçek ve Kişi, 2008).

2.2. SOSYAL BİLİMLER ALANINDA POLİTİKA

Politika ilgisi, başlangıçtan beri sosyal bilimlerin merkezinde yer almıştır. Yeni bir politika ihtiyacının ortaya çıkışı, sırayla her sosyal bilimler alanında gelişmeyi teşvik etmiştir (Lerner, 1979; 3). Dünya siyaseti, çevresel tahrip, sosyal ve ekonomik eşitsizlikler ve kültürel değişim sosyal bilimlerdeki tartışmalara yön veren konulardır. Ayrıca teknolojik gelişme süreci dünyadaki değişime yeni bir boyut kazandırmıştır. Sosyal bilimler ekonomik, kültürel, siyasi ve sosyal hayata yönelik duyarlı olma ve kritik düşünme yolları sunmaları (Woodward, 2003; 1) açısından politika ile yakından ilgilidir.

Moore’a (2002;42) göre sosyal bilim yöntemleri eğer iyi planlanır ve konuşlandırılırsa, politika oluşturanlar için önemli bilgi parçaları sunabilir. Bununla birlikte, sosyal bilim bulguları önemli bir politika sorusu için hiçbir zaman doğru cevabı zorla kabul ettirmez. Sosyal bilim alanında araştırma yapanlar açısından durumu Horowitz (1970; 340) ise şu şekilde ifade etmektedir: *“kamusal işlerle ilgili sosyal bilimciler, politikacılar tarafından tanımlanmış olan bir taraf tutma modeline bağlıdır. Sosyal bilimcilerin büyük bir kısmı politika oluşturmaz hatta doğruluğunu*

bile onaylamaz sadece politikaları yasallaştırırlar. Onlar politika oluşturma'nın başlangıç aşamasında değil son aşamasında dâhil olurlar”.

2.2.1. Politika'nın Diğer Bilimlerle İlişkisi

Politika konusunu içinde barındıran birçok bilim alanı bulunmaktadır. Roskin ve diğerlerine göre (2003; 3-5) politika ve siyaset bilimi üzerine çalışan araştırmacıların yararlandıkları diğer bilim alanları şöyledir;

- **Tarih:** Bu alan, siyaset bilimciler için başlıca veri kaynaklarından biridir. Tarihçiler ve siyaset bilimciler farklı şeyleri ararlar ve verileri farklı şekilde ele alırlar. Normalde tarihçiler geçmişte bir zaman dilimini dikkatlice ve detaylı olarak ele alırlar, konuyla ilgili olarak bulabildikleri tüm dokümanları, arşivleri ve günlükleri araştırırlar. Büyük miktarda veri tek bir noktada odaklanmıştır ve çok az genelleme yaparlar veya hiç yapmazlar. Diğer taraftan, siyaset bilimciler genelleme arayarak işe başlarlar.
- **Beşeri coğrafya:** Siyaseti etkilemesine rağmen, son yıllarda siyaset bilimciler tarafından göz ardı edilen bir konudur. İnsani davranışın ülke ögesi – sınırlar, etnik alanlar, ticaret akışları, gücün merkezileşmesi ve bölgeler – önemli siyasi anlamlara sahiptir.
- **Sosyoloji:** Siyaset bilimi ve sosyoloji çoğu zaman bir araya gelmektedir. Siyaset bilimi geleneksel olarak “kimin ne düşündüğü”nü görmek için topluma bakmakla başlar. Siyasi görüşlerin sosyal sınıflar, bölgeler, dinler, cinsiyetler ve yaş grupları arasında farklılık olduğunu belirten sosyoloji, siyaset, kültür, kamuoyu ve seçim çalışmaları için ampirik bir temel sunar. Bunun yanında Shahidullah’a göre (1998; 103) sosyolojinin kullanımı, politika için gerekli olan bilginin özel çeşitleri ile ve politika oluşturanlara gereken bilgiyi kullanma yolları ile uyumlu olmalıdır.
- **Antropoloji:** Geleneksel olarak ilkel toplumlara odaklanır ve siyaset bilimi ile ilgili gibi görünmeyebilir. Fakat antropolojinin betimleyici ve görüşmeye dayalı teknikleri siyaset bilimciler tarafından yoğun şekilde

benimsenmektedir. Siyasi kültür alt alanı, antropolojinin bir dalı olarak görülebilir.

- **Psikoloji:** Özellikle sosyal psikoloji, siyaset bilimcilerin hangi kişiliklerin siyaseti çekici bulduklarını, insanların neden ve hangi koşullar altında otorite figürlerine itaat ettiklerini ve insanların ulusal, grup ve oy bağlılıkları oluşturduklarını anlamalarına katkıda bulunur.

Siyaset bilimi, uluslararası ilişkiler, işletme, yönetim, hukuk ve ekonomi alanları içinde politika değerlendirmesi aşağıdaki başlıklar altında ayrıntılı olarak verilmektedir.

2.2.2 Siyaset Bilimi İçinde Politika ve Bürokrasi

Her bilim dalında önemli bir yeri olan politikanın özellikle siyaset bilimi içinde ağırlığı hissedilmektedir. Politika adlı eserin yaratıcısı ve siyaset disiplininin kurucusu olan Aristoteles siyaseti “bilimlerin efendisi” olarak adlandırır (2002). Bunu ifade ederken hemen her şeyin, *polis*in (Yunan site devleti) kararlarının diğer pek çok şeyi yönettiği bir siyasi bağlam içinde meydana geldiğini söylemek istemiştir. Diğer bir deyişle, hemen her şey siyasi olduğu için, siyasetin çalışılması, hemen her şeyin çalışılması demektir. “Disiplinler arası bir alan” olan siyaset bilimi diğer tüm sosyal bilimlerden bir şeyler alır ve onlarla örtüşür (Roskin, vd., 2003; 3).

Türk Dil Kurumu’nun Türkçe sözlüğünde siyaset kelimesine karşılık gelen ilk anlam “politika”dır. İkinci anlamı ise “devlet işlerini düzenleme ve yürütme sanatıyla ilgili özel görüş veya anlayış” şeklindedir (TDK, 2009b). Politika, genel olarak kararlara rehberlik etmek ve gerçekçi sonuçlar elde etmek olduğu için, devlet işlerini düzenleme ve yürütmeye yönelik kararlar da politika temelinde gerçekleştirilmektedir. Bu açıdan politika ile siyaset bilimi arasındaki ilişki karar eyleminde belirgin bir şekilde görünmektedir. ‘Uluslararası İlişkiler ve Dış Politika’ adlı yapıtının ilk bölümünde Arı (2006a; 36) “Günlük kullanımı itibariyle çok farklı anlamlara gelebilen *politikanın (ya da siyasetin)*, bilim adamları tarafından da farklı

tanımları yapılmaktadır” ifadesinde politikanın yanında siyaset kelimesini parantez içinde kullanarak bunu belirtmektedir.

Politika bazılarına göre, iktidar mücadelesi, bazılarına göre sınıf mücadelesi, bazılarına göre güç ve çıkar mücadelesi, bazılarına göre değerlerin bölüşüm süreci, bazılarına göre, değerlerin bir otoriteye dayanılarak dağıtım süreci, bazılarına göre devlet bilimidir. Bazılarına göre devlet birey ilişkisidir, bazılarına göre, politika bir işbirliği ve uzlaşma süreci, bazılarına göre ise bir çatışma sürecidir (Arı, 2006;36).

Kapani (2008; 19-22) ise politikayı siyaset bilimi içinde geniş bir bakış açısıyla incelemiş ve aşağıdaki özellikleri ortaya koymuştur:

1) Her şeyden önce politika, zaman ve mekân bakımından evrensellik ve süreklilik niteliklerine sahiptir. Eski çağlardan bugüne, en ilkelinden en gelişmişine kadar tarih içinde insan toplulukları siyasal bir nitelik taşıyagelmışlerdir. İnsanlar arasında düşünce ve çıkar ayrılıkları var olduğu sürece bu ayrılıkların doğurduğu bir çatışma var olacaktır ve dolayısıyla politika da var olacaktır.

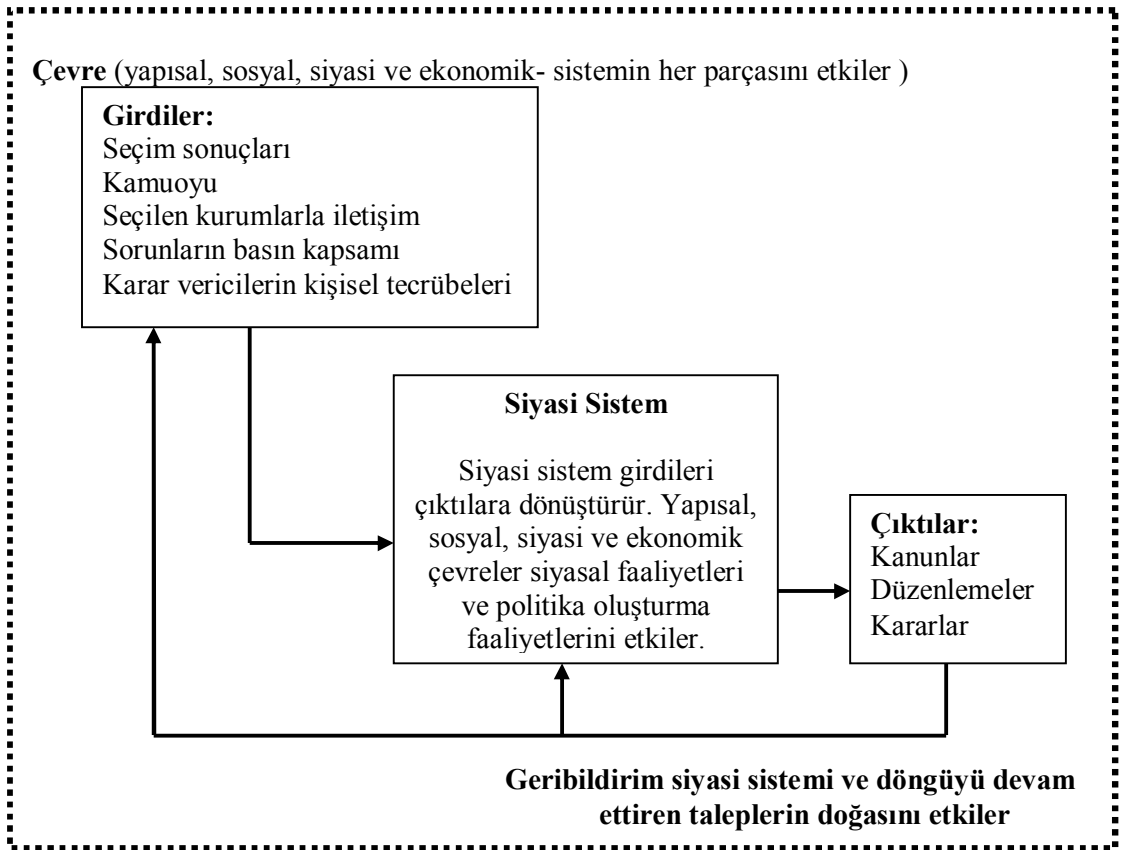
2) Politikanın özü toplumdaki değerlerin dağıtımı ile ilgili bir görüş ve çıkar çatışması, bir iktidar mücadelesidir. Fakat bu çatışma ve mücadelenin asgari bir anlaşma temeli üzerinde cereyan etmesi gerekir. Bu asgari anlaşma temeli ‘toplumsal barış ve düzen’dir. Belli davranış kurallarından meydana gelen kamu düzeni siyasal mücadelenin çerçevesini ve sınırlarını çizer.

3) Politika sadece bir çatışma değil, fakat aynı zamanda bir uzlaşmadır. Siyasal faaliyet genellikle karar alma, kural koyma ve bunları yürütme şeması içinde ele alınır. Gerçek oluşum ise, bu şemanın ifade ettiğinden daha karmaşık ve daha nüanslıdır. Toplumda değişik sosyal gruplar değişik istekler öne sürerler ve bunların gerçekleştirilmesi için iktidar üzerinde etki yaratmaya çalışırlar. (...) Politikanın yönetme ve itaat etme şeklinde bir "iktidar ilişkisi" olma niteliği yanında, "siyasal kararların alınmasına katılma" niteliğinin bulunduğu da görülür.

4) Politikanın, her türlü değer yargısından uzak, çıplak bir kuvvet ve çıkar çatışmasından ibaret olarak düşünülmesi, tartışma götürür bir görüştür. Politika insanların yaşayışlarını yakından ilgilendiren ve etkileyen bir faaliyettir. İnsanlar, bu

faaliyetin bir amacı olması gerektiğini ve bu amacın da kendi yaşantılarını daha iyiye götürmek olduğunu düşünürler. Siyasal iktidardan da bunu beklerler. (...) Politikanın "iktidar kavgası" yönünü görmemek saflık olur; fakat onu sadece iktidar kavgasından ibaret saymak da, aldatıcı, sözüm ona bir gerçekçilik olmaktan öteye gitmez.

Sistem modelinde içinde bulunduğu çevreden etkilenen ve onu etkileyen bir sistemin ürünü olarak kamu politikası süreci örnek gösterilir (**Bkz.Şekil 2.2**). Bu sistem, girdiler almakta ve çıktılarla yanıt vermektedir. Girdiler çok çeşitli konular, baskılar, bilgiler ve benzerleri şeklinde olabilir. Sistemdeki aktörler bunlara tepki gösterir; çıktılar ise, en basit ifadesiyle, bir şey yapıp yapmama şeklindeki kamu politikası kararlarıdır (Birkland, 2005; 205).



Şekil 2.2. Siyaset ve Politika için Sistemler Modeli

Kaynak: Birkland, 2005; s. 202.

Yayla (1998;7) “siyaset bilimi siyasi olanla ilgilidir. Adından da anlaşılacağı gibi, bilim olma iddiası bu dalın baskın özelliğidir. Akademik bir disiplin olarak, iktisat, sosyoloji gibi dalların sağladığı bilgi ve tekniklerden de yararlanarak siyasi

bakımdan önem taşıyan olay ve eylemleri ‘bilimsel yöntemler’le analiz etmeye çalışır” diyerek siyasette bilim kavramına vurgu yapmıştır. Kışlalı (2005;19) ise siyaset bilimini, siyasi otorite ile ilgili kurumların ve bu kurumların oluşmasında ve işleminde rol oynayan davranışların bilimi olarak tanımlamıştır. Buradan ilgili kurumların ve bu kurumlar arasındaki hiyerarşiyi oluşturan bürokrasi kavramının politika ve siyaset bilimiyle ne kadar iç içe olduğu anlaşılmaktadır.

Bürokrasi, diğer bir deyişle kamu hizmeti, *kalıcı hükümet* anlamındadır yani kamu görevlileri seçimle gelip görev süreleri dolunca gitmez, her seçim sonucunda gelen süreli hükümete destek olurlar. Hemen hemen bütün geniş örgütler bir bürokrasiye sahiptir. Bürokratlar ise birçok politika oluşumunda yer almaktadırlar (Roskin, vd., 2003; 299). Bürokrasi Kışlalı’ya (2005;323)göre ise ast-üst ilişkilerinden oluşan bir piramit görünümündedir.

Resmi olarak ve teoride bürokrasi bir araçtır ve bu durum uygulamada da büyük ölçüde böyledir, yani birileri politika hedefleri ortaya koymak ve bürokratları bu yönde gerekirse zorla desteklemek zorundadır. Bürokratik bir örgütün en tepesinde politika için yönlendirmeler yapan bütünüyle bürokratik olmayan zorunlu bir unsur vardır (Kilcullen, 1996). Ripley ve Franklin (1982; 30) bürokrasilerin programları ve politikaları uygulamada baskın olduğunu ve politika sürecinin diğer basamaklarında da çeşitli derecelerde öneme sahip olduğunu belirtmektedir.

Modern bürokrasiler yönetme, hizmet etme, düzenleme, lisanslama ve bilgi toplamayı çeşitli kombinasyonları ile ortaya koymak durumundadırlar. Weber çeşitli işlevleri bulunan bürokrasi alanını aşağıdaki kriterlerle tanımlamıştır (Roskin, vd., 2003; 304):

- İdari ofisler hiyerarşik olarak düzenlenmişlerdir
- Her ofis kendi yeterlik alanına sahiptir.
- Kamu görevlileri seçimle değil, diplomaları ya da yapılan sınav sonucuna, teknik özelliklerine göre atama ile göreve gelir.
- Kamu görevlileri oranlara göre sabit bir maaş alırlar.

- Buradaki iş kamu görevlilerinin istihdamından ibarettir.
- Görevli kişinin kendine ait bir ofisi yoktur.
- Bu görevli kişi kontrol ve disiplin altında çalışır.
- Takdir, görevlinin amirinin yargısına bağlıdır.

Weber'in bu bürokrasi analizi Alman bürokrasi modelinden temel alınarak hazırlanmış ve halen daha dünya çapında uygulanmaktadır.

2.2.3. Uluslararası İlişkiler ve Dış Politika

Uluslararası ilişkiler en büyük politika kuramcılarının çalışma alanlarında önemli bir yere sahiptir (Jackson, 1996;203). Bu açıdan uluslararası ilişkiler ve politika birbiri ile iç içe geçmiş iki karmaşık bilimsel konu olmaktadır. Arı (2006a; 39), uluslararası ilişkiler alanında politikayı şu şekilde tanımlamaktadır; *“insanların belli amaçlara ulaşmak ve sahip oldukları değerleri hayata geçirmek için giriştikleri ve zaman zaman işbirliği ve uzlaşma, zaman zaman çatışma biçiminde ortaya çıkabilen bir stratejik etkileşim süreci”*. Uluslararası ilişkiler kavramı, egemen olsun olmasın tüm siyasal varlıklar arasındaki ilişkileri içine almaktadır. Bu bağlamda, genellikle aynı anlamda kullanılan “uluslararası politika”, “uluslararası ilişkiler” ve “dış politika” kavramlarına bir arada değinmek gerekir (Arı, 2006; 62).

Politika sözlüğü'nde iç politika kavramı “bir devlet içindeki ulusların, sosyal grupların, sınıfların aralarındaki ilişkiyi yansıtan politika” şeklinde tanımlanmaktadır. Aynı sözlükte dış politika “uluslararası arenada başka devletle ilişkileri düzenleyen politika” şeklinde tanımlanmakta ve dış politikanın ayrılmaz bir biçimde iç politikaya bağlı, o devletteki sınıflar arası ilişkileri de yansıttığı belirtilmektedir (Aşukin, vd., 1979). Uluslararası politika ise, devletlerin dış politikalarının basit bir toplamından ibaret olmayıp bu sürece etki eden uluslar aşırı organizasyonları ve bunların etkilerini de göz önünde bulundurur. Tek tek ele almak gerekirse, dış politika, uluslararası siyasal sorunlara bir devletin amaçları, hedefleri ve davranışları açısından bakar, bir devletin uluslararası sisteme veya diğer devletlere

karşı tutumunu inceler. (...) Uluslararası politika ise, uluslararası siyasal etkileşim sürecine ulusal birimlere oranla daha geniş bir açıdan bakar ve uluslararası yapının tümü içinde ele alır. Diğer bir deyişle, sorunlar daha geniş bir perspektiften ele alınır. Burada sorun, birden fazla ülkeyi, hatta uluslararası örgütleri ilgilendirmektedir (Arı, 2006; 63).

Uluslararası ilişkiler alanının politika sürecinde önemli yer tutan bir unsur da *makine dairesi* ya da *üstün kurum* olarak ifade edilen “diplomasi” kavramıdır (Jönsson, 2005; 212). Sözlük anlamı müzakereler ile uluslararası ilişkilerin yürütülmesi olan diplomasi, bir dış politika aracı ve sorunların barışçıl yollarla çözüm sürecine ilişkin anlamıdır. Bu bağlamda diplomasi, uluslararası politika ve dış politikadan farklı olarak bunların içeriğinden ziyade yürütülme yöntemi ve biçimi anlamına gelmektedir. Müzakere sürecini yani sorunlara barışçıl çözüm arama sürecini ifade eden bu duruma devleti temsil eden kişiler katılmaktadır. Burada her türlü siyasal etkileme yöntem ve teknikleri kullanılabilir. İkincisi ise diplomasi, hükümetlerin dışişleri bakanlığına bağlı diplomatların icra ettiği bir meslek olarak görülmesidir. Diplomasi hukuku kavramı bu durumu kapsayan bir kavram olarak kurumsal diplomasiyi ifade eder (Arı, 2006; 335)

Ülkelerin dış politika oluşturmada başvurdukları farklı diplomasi türleri bulunmaktadır. Bunlar (Berridge, 2002; 89-202);

- a) Kablolu iletişim (Örn. kriz diplomasisi gibi),
- b) İkili diplomasi (Örn. müzakere gibi),
- c) Çok taraflı diplomasi (Örn. uluslararası örgütler gibi),
- d) Zirve politikası (Örn. Uluslararası zirvelerde konuşma),
- e) Uzlaşma –arabuluculuktur (Örn. taraflarla karşılıklı görüşme).

2.2.4. İşletme Bilimi’nde Politika

İşletme içinde politikalar faaliyetlere ve bunları uygulayacak olan personele yol göstericidirler. Politikalar her işlevsel bölüme düşen görevlerin nasıl yapılacağını ve başarılabileceğini açıklarlar. Böylece aşağı düzeylerdeki yöneticilere tahsis edilmiş

olan kaynak ve imkânları nasıl kullanacaklarını açıklayan bir rehber görevine sahiptirler. Politikalar alt kademelere yetki devrini kolaylaştırır, üst kademe yöneticilerin kontrol fonksiyonu için standart niteliği taşırlar. Yöneticilerin karar vermek için harcadıkları zamanı azaltırlar. Uygulamalarda çıkar grupları için adalet ve standardizasyon sağlarlar, çünkü benzer durumlarda aynı politikalar tekrarlanmaktadır. Politikalar birbirleriyle uyumlu belirlendiği takdirde bölümler ve birimler arası çatışmaları azaltırlar (Eren, 2002; 346).

Politikalar uygulama için, belirlenen hedeflere yönelmiş doğru, süratli, eksiksiz ve zamanında bir geri besleme verilebilecek bilgi sisteminin oluşumunda etkilidirler (Glueck ve Jauch, 1984; 345, Eren, 2002; 346). İşletme içinde karar almaya bir rehber niteliğindeki politikalar genellikle yönetim, pazarlama, finans/ muhasebe, üretim/ operasyon, araştırma- geliştirme ve bilgi sistemleri faaliyetlerine göre ifade edilirler (David, 2003; 13). Bu açıdan işletmenin önemli fonksiyonlarını kapsayan yüzlerce politika geliştirilebilir (Eren, 2002; 346). Bu politikalardan başlıcaları şöyle sıralanabilir (Özalp, vd., 2003; 95):

1- Satış ve Pazarlama politikaları

- a. Satış biçimine yönelik politikalar
- b. Mal ve hizmet politikaları
- c. Müşterilere yönelik politikalar - Müşteri tipleri
- d. Reklâm politikaları.

2- Finansman politikaları

- a. Kredi kaynaklarına yönelik politikalar
- b. Kar dağıtım politikaları.

3- Üretim politikaları

4- Personel politikaları

- a. Personel bulma ve seçme politikaları
- b. Ücret ve maaş ödeme politikaları
- c. Eğitim politikaları

Bu dört maddeye ek olarak Glueck ve Jauch (1984; 348-360) işletmelerde aşağıdaki işlevsel politikaların önemine değinmiştir:

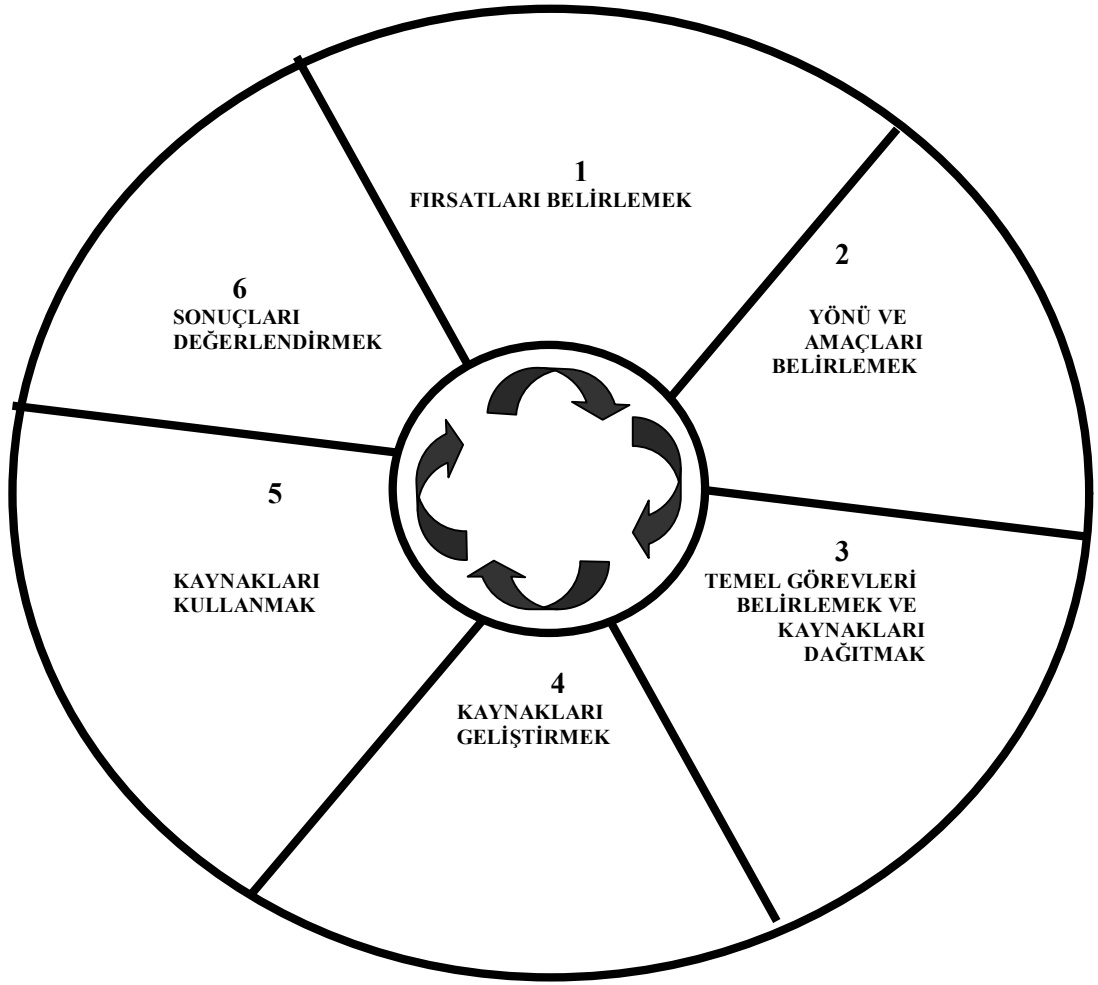
- Finans ve Muhasebe işlevlerine ilişkin politikalar
- Pazarlama işlevlerine ilişkin politikalar
- İnsan Kaynakları Yönetimine ilişkin politikalar
- Araştırma ve Geliştirme Politikaları
- Halkla ilişkiler fonksiyonuna ilişkin politikalar
- Hukuksal konulara ilişkin politikalar

2.2.4.1. Yönetim Alanında Politika ve Strateji

Yönetim birden çok anlamı olan kavramlardandır. Yönetim kimi kez örgüt (teşkilat) kimi kez yönetsel etkinlikler (idari faaliyetler), kimi kez de yönetme (sevk ve idare) anlamında kullanılmaktadır (Gözübüyük, 2003;1). İşletmenin temel fonksiyonları, piyasa geliştirme, ürün geliştirme, finans ve idari örgütlenme ile genel yönetim alanlarıdır (Cannon, 1968; 20). Bu fonksiyonlardan yönetim, işletmenin hedeflerine etkin bir şekilde ulaşması için kaynakları (doğa, işgücü, sermaye ve bilgi) planlar, örgütler, idare eder ve kontrol eder (Mescon, vd., 2001; 372). Yönetim, işletmelere girişimci güç ve belirginlik sağlayan önemli bir bilim alanıdır. Yönetim temel yönlendirmeler oluşturur, gelirin idare edilmesini sağlar ve başarı için gerekli motivasyonu ve liderliği geliştirir. Cannon'a göre (1968; 25) ise yönetimin üç basamaklı tanımı bir işletmenin dengeli bir şekilde yönetilmesi için gerekli unsurları içerir:

- (1) planlama,
- (2) uygulama ve
- (3) kontrol.

Ayrıca **Şekil 2.3.** yönetim alanında bir süreklilik gösteren ve yöneticilerin önemli sorumluluklarına rehber olan altı unsuru sınıflandırmaktadır. Bu altı unsur genel stratejik karar alma sürecinin merkezinde yer alır.



Şekil 2.3. Genel Yönetim Unsurları

Kaynak: Cannon, 1968; s. 26

Yukarıdaki şekilde ifade edilen unsurları stratejik ve stratejik olmayan şeklinde ayırmak için öncelikle stratejinin özelliklerini belirlemek gerekmektedir. Yönetim alanındaki stratejinin genel özellikleri kısaca aşağıdaki biçimde sıralanabilir (Eren, 2002; 7-8):

1. Strateji, bir analiz etme sanatıdır.
2. Strateji amaçlara bağlı bir unsurdur.
3. Strateji işletmenin çevresiyle ilişkilerini düzenler.

4. Strateji devamlı olarak tekrarlanan (rutin) işlerin aksine, uzak geleceğe bağlı bir düzeni ilgilendirir.
5. Strateji işletmenin bütün finansal ve insan kaynaklarını uyum içinde yöneten ve faaliyete geçiren bir unsurdur.
6. Strateji karmaşık (kompleks) ve dinamik bir çevrede işletmenin faaliyet sahalarını belirler.
7. Strateji karmaşık ve dinamik bir organizasyonda beşeri unsur (çalışanları) cesaretlendirme ve harekete geçirme aracıdır.

Buna göre **Şekil 2.3**'de belirtilen beşinci basamak "kaynak kullanımı" stratejik bir karar aşamasıdır. Tüm bu açıklamalardan sonra Eren (2002; 8) stratejiyi, *"muhakeme yapmanın, geleceği öngörmenin ve yönetimin iyileştirilmesinin bir aracı"* olarak tanımlar. Strateji ve politika ilişkisi **Bölüm 2.5.**'de daha ayrıntılı incelenmiştir.

2.2.4.2. İyi Yönetişim

Sözlük anlamı resmî ve özel kuruluşlarda idari, ekonomik, siyasi otoritenin ortak kullanımı olan yönetim, bir toplumsal-politik sistemdeki ilgili bütün aktörlerin ortak çabalarıyla elde edilen sonuçların oluşturduğu yapı ya da düzen olarak tanımlanmaktadır. Genel kabul gören tanımında yönetim, kamu kuruluşları ve özel sektör arasındaki sınırlarda gelişen yönetim tarzlarını göstermekte ve yönetimin daha iyi yönetebilmek amacıyla yeniden yapılandırılmasına vurgu yapmaktadır. Yönetişim birbirine bağlı olan pozisyonların ve çatışan, karşıt çıkarları olan aktörlerin oluşturduğu, farklı ağsal yapıları koordine eden bir süreç olarak da görülmektedir. Çünkü yönetim, toplumdaki aktörlere ortaklar olarak bakmakta ve toplumdaki ekonomik, siyasal ve toplumsal aktörlerin etkileşiminden doğan bir yönlendirme ve denetleme kalıbı olarak görülmektedir. Bu nedenle yönetim değişik aktörlerin etkileşiminin ortaya çıkardığı bir süreçtir (Özer, 2006; 60). Yönetişim, otoritenin ortak kullanımı sayesinde özellikle politikaların uygulanması açısından önemli bir unsurdur.

“Governance” isimli kitabında Kjær (2004; 3) yönetim kavramını “ *oyunun resmi ve gayri resmi siyasi kurallarının yönetimi* ” şeklinde açıklamaktadır. Kavram bazı yazarlara göre kamu yönetimi açısından bazılarına göre ise uluslararası ilişkiler alanı açısından önemli bulunmuştur. Fakat literatürde her alanda bir yönetim çalışması söz konusudur (Güvenlik yönetimi, spor yönetimi, liman yönetimi, vb.).

Yönetimin farklı türleri söz konusudur. Örneğin kendi kendine yönetim (Self-governance) toplumsal yönetimin önemli bir parçasıdır. Bunun yanında birlikte yönetim (co-governance) bir ağ gibi işlemektedir. Hiyerarşik yönetim (hierarchical governance) ast üst ilişkisini temel alır (Koiman, 2005).

UNESCAP’a (2009) göre yönetim karar alma ve alınan kararları uygulama(yada uygulamama) sürecidir. Yönetim; ortak, uluslararası, ulusal ve yerel yönetim gibi farklı ortamlarda kullanılan bir kavramdır. İngilizce’de *government* kelimesinden gelen hükümet, yönetim içinde sadece bir aktördür. İyi yönetim ise sekiz temel özelliğe sahiptir. İyi yönetim; (1)katılımcıdır (2) uzlaşmaya dayanır (3) sorumludur (4) şeffaftır (5) duyarlıdır (6) etkin ve etkilidir (7) eşitlikçi ve açıktır (8) hukuk kurallarını takip eder. Yolsuzluğu azaltmayı, azınlık görüşlerini dikkate almayı, toplum içindeki çoğu korumaya muhtaçların sesine kulak vermeyi alınan kararların merkezi haline getirmiştir. Ayrıca toplumun şu anki ve gelecekteki ihtiyaçlarına karşı duyarlıdır (UNESCAP, 2009).

2.2.5. Ekonomi ve Politika

Politika ile ekonominin iç içe geçtiği artık herkes tarafından kabul edilen bir gerçektir. Siyasal ve ekonomik faktörlerin birbirinden ayrı ele alınamayacak kadar iç içe olduğu da görülmektedir. Örneğin, uluslararası ilişkiler alanında ekonomi-politika etkileşimi, ilgili ülkeleri etkilemektedir. İki ülke arasındaki siyasal ilişkilerin gerginleşmesi ekonomik ilişkileri olumsuz bir biçimde etkilemeye başlayabilir. Uluslararası ekonomik ve siyasal ilişkilerin çeşitlenmesi, yoğunlaşması ve ülkeler arasında karşılıklı bağımlılığın artması, ülkelere siyasal ilişkileri kullanarak ekonomik sonuç alma veya ekonomik ilişkileri kullanarak siyasal sonuçlar doğurma

ve diğerk ÷lkelerin dış, hatta iç politikalarını yönlendirme fırsatını vermektedir (Arı, 2006; 395)

Bu bağlamda, politik gücün elde edilmesi ve kullanılması, en etkin şekli ile ekonomik güçten kaynaklanır. Politik ve ekonomik güçler, güncel yaşamda birbirini tamamlayan ve karşılıklı etkileyen iki unsurdur (Erkan, 1997; 5). Bazı iktisatçılar, ekonominin siyasetin ana konusu olduğunu savunurlar. Pek çok siyasi çekişme ekonomiktir (Roskin, vd., 2003; 3). Ayrıca Thomas’a göre (1975; 9) siyaset bilimcilerin makro-ekonomi politikası için gösterdikleri sınırlı ilgi, ulusal güvenlik, bütçeleme ve iç politika alanlarındaki ilerleme çalışmalarının geniş kapsamı ile zıtlık göstermektedir.

Erkan’a (2000; 28) göre ise *“politik düzenin oluşumunda temel unsur, devlet anayasası ve bunun belirlediğı yönetim sistemi, devlet yapısı, hukuk düzeni ve mali düzendir. Politik düzene bağılı olarak oluşan politik süreç ve sonuçlar, ekonomik sistemi önemli ölçüde etkilemektedir. Politik sürecin önemli bir parçası ekonomi politikası ve sosyal politika süreçlerinden oluşmaktadır”*

Ekonomi, siyasetteki hemen hemen her şeyi alttan desteklemektedir. Bu açıdan her siyaset bilimci bir dereceye kadar bir ekonomist gibi olmalıdır (Roskin, vd., 2003; 339). Ekonomi ve politika arasındaki ilişkiyi bilimsel açıdan ilk inceleyenlerin başında Böhm- Bawerk gelir. “ Güç ya da ekonomik yasa” şeklindeki soruna Böhm Bawerk’in açıklaması şöyledir: *“Kısa dönemde güç ve iktidarın etkisi inkâr edilemez, fakat uzun dönemde ekonomik yasa etkilidir.”* Bu nedenle ekonomik yasalara karşı sürekli bir güç kullanımı mümkün değildir (Erkan, 2004; 94). Buradan da anlaşılacağı gibi ekonomi, siyasi düzen içinde her zaman varlığını sürdürecekt önemli bir etken olmaktadır. Heywood’a (2002; 177) göre ise siyaset neredeyse her aşamasında ekonomi ve toplum ile iç içedir.

Erkan (2004; 94-100) iki farklı başlık altında ekonomi ve politika ilişkisini örneklerle açıklamaya çalışmıştır: *‘politik sistemin ekonomi üzerine etkisi’* hükümet faaliyetleri dikkate alınarak açıklanmış(politik kurumların devlet bütçesindeki payları gibi), *‘ekonomik sistemin politika üzerine etkisi’* ise çok uluslu şirketler yardımı ile (ülke içinde istihdam yaratmak gibi) açıklanmıştır. Downs ise (1984; 14) buna ilişkin

şu yorumu getirmiştir: *“Hükümetin ekonomik gücü sınırsızdır. Her şeyi kamusallaştırabilir, yada özel sektör girişimcilerinin eline teslim edebilir. Yada bu iki uç nokta arasındaki dengeyi etkisi altına alır.”* Sonuç olarak, ekonomik alanda oluşan güç, politikayı belirlerken, politik alanda da ekonomiyi etkilemektedir.

2.2.6. Hukuk Alanında Yasa Yapma Süreci ve Politika

Sosyoloji biliminin bir dalı olan Hukuk, devletin açıkladığı, uyguladığı ve uyulmasını zorunlu kıldığı gibi yaşama hakkının bilimidir. Toplumca, bir yaptırım olmasının uygun görüldüğü kuralların çoğunu kapsar (Clarke, 1982; 4). Modern Siyaset Teorisi eserinin yazarı Barry’ye göre (2004; 52) *“hukuk ziyadesiyle ve adamakıllı politiktir. Hukukçular ve hakimler siyaset teorisindeki geniş anlamlı politikadan kaçınamazlar”*.

Yasa, bir hukuk rejiminde, yetkili organlarca meydana getirilen hukuk kurallarıdır. Kanunlar, tüzükler, yönetmelikler birer düzenlemedir. Bu düzenlemelere mevzuat da denir. Daha dar anlamında yasa, yasama organınca yapılan bir mevzuat türüdür. Yasalar hukukla paralel anlam taşır ancak hukukun öğelerinden sadece biri ve hukuk kaynaklarından sadece biridir.

Politika, örgütün ulaşmayı umduğu hedefleri ve onlara ulaşırken kullanacağı prensip ve yöntemleri içerir. Örgütün hedeflerini ifade eder. Bir politika belgesi bu açıdan yasa değildir fakat örgütün hedeflerine ulaşması için yeni yasaları tanımlayacak bir belgedir. Yasalar ise takip edilmesi zorunlu standartları, prosedürleri ve prensipleri oluşturur. Eğer bir yasa takip edilmezse, yasayı çiğneyen sorumlu kişiler hakkında mahkemede aleyhlerine dava açılır. Bu nedenle, politika bir örgütün planladığı ve hedeflediği faaliyetleri meydana getirir fakat öncelikle hükümetin gerekli kurumsal ve yasal çerçevede amaçlarına ulaşması için öne sürdüğü politikanın bir yasaya dönüştürülmesi gerekli olabilir. Mevcut hükümet politikaları yasalara rehberlik etmek zorundadır (ETU, 2009).

Politika oluşturma; siyaset, ekonomi, hukuk gibi diğer alanlardaki benzerliklerle aşağı yukarı paralellik gösteren kurumsal, siyasi ve stratejik şartlarda

şekillenmiş söylem durumlarını ifade eder. Hukuk çevresinde yasayı; kendi kendine yeten, kendi mantığına ve normlarına göre gelişen bir söylem durumu olarak görmeye yönelik bir anlayış vardır (Barnes ve Miller, 2004; 11).

Yasalar, Anayasanın öngördüğü yetkili organ tarafından, öngörülen usul ve biçimde kabul edilerek yürürlüğe giren hukuk kaideleridir. Yasalar genel, sürekli ve soyut olmalıdır. Devlet, ekonomik ve sosyal ihtiyaçların karşılanması, çevre, sağlık ve güvenliğin iyileştirilmesi gibi daha birçok konuda sosyal ilişkilere müdahale sayılabilecek düzenlemelerde bulunur. Bu düzenlemelerin olumlu etkileri olduğu kadar olumsuz etkileri de olabilmektedir. Birçok devlet, düzenlemelerin olumsuz etkilerini giderebilmek ve yaşanan problemlere çözüm bulabilmek için yasa yapım sürecine hesap verebilirliğin söz konusu olduğu şeffaf uygulamaları yürürlüğe koymuştur (Çakın, 2008; 57). Hukuk, yargıyı bağımsız ve nesnel hale getirme girişimleri yoluyla başarıma özelliği açısından siyasetten ayrılır. Yargıçlar politika sürecini etkileyemezler fakat bu sürece dâhil olurlar. Etkileri hukukun açık ve detaylı olmasına göre çeşitlilik gösterir (Heywood, 2002; 309).

Hukuk alanında politika ile yasa yapım sürecinde benzerlikler ve çakışmalar söz konusu olmaktadır. Yasama süreci, yasa yapım işlevinin gerçekleştirilmesi yolunda, işlerin Meclise girişinden başlayarak komisyonlardan ve Genel Kurul'dan geçişlerini ve süreçten çıkışlarını içeren bütün aşamaları ve bu aşamalarda işleyişe dâhil olan bütün birimleri ve işleyiş biçimlerini içine almaktadır. Bu aşamaların her biri belli bir amaca hizmet etmektedir. Öte yandan yasa yapma sürecinin önemli aktörlerinden olan ülkenin Adalet Bakanlığı'nın yasa yapma sürecindeki rolü, etkinliği ve sürece katkısı önemli bir gerçektir (Çakın, 2008; 61).

Bunun yanında yasalar çoğu kez belli bir sisteme dayanmadan, günlük gereksinimleri gidermek için çıkartılmaktadır. Yasalarda değişiklik yapan yasalar ve kanun hükmünde kararnamelere verilen isimlerin uzunluğu, bir yasa ile birden çok yasada değişiklik yapılması, uygulamada küçümsenmeyecek güçlükler neden olmaktadır (Gözübüyük, 2003;48). Bir yasa metni hazırlanmadan önce temel tercihler ve ilkeler belirlenmelidir (Çakın, 2008; 66):

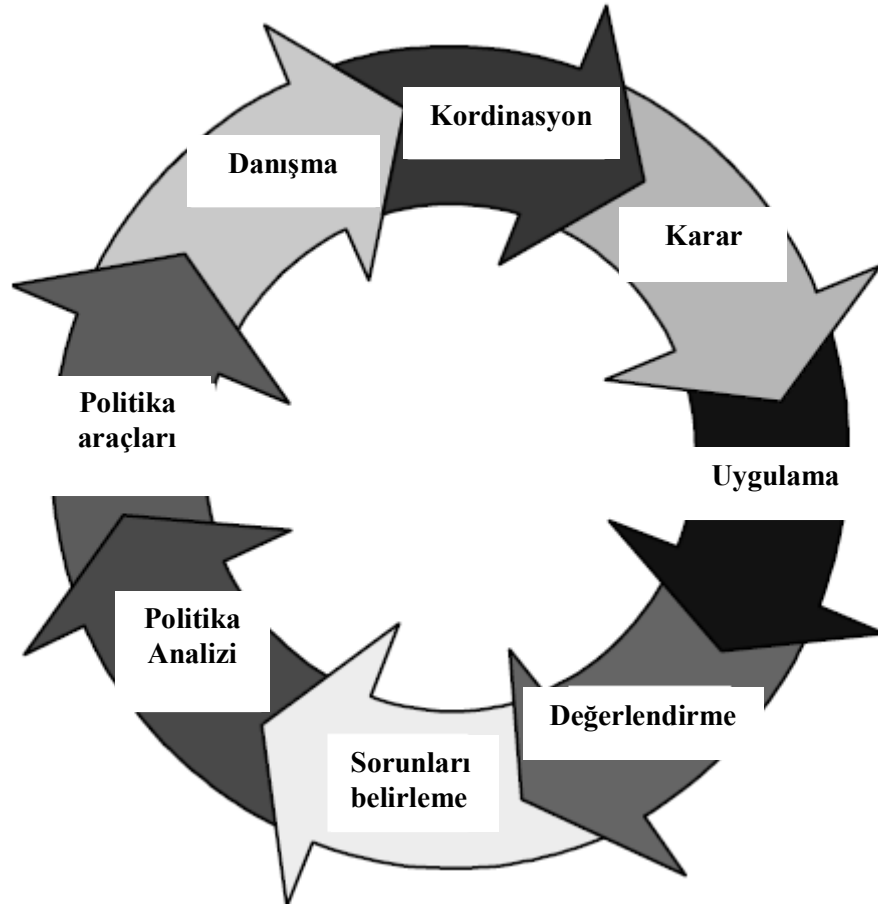
— Düzenlenecek konunun genel çerçevesi çizilmeli,

- Hangi konuların nasıl düzenleneceği ortaya konulmalı,
- Yasa metinleri ile ulaşılması düşünülen hedef ve çözüm, getirilmek istenen konular iyi belirlenmeli,
- Yasa metinleri ile düzenlenen konuların uygulanma şansı ve başarı durumu düşünülüp değerlendirilmeli,
- Yasa metinleri ile düzenlenen konu, her yönü ile ortaya konulmasından sonra alternatifli metinlerin düzenlenmesi hususu düşünülmeli,
- Yasa metinlerinin bir planı yapılmalı ve konular arasındaki uyum ve irtibat sağlanacak şekilde düzenlemeler yapılmalı,
- Yasaya uymada ölçü sağlanmalı,
- Aşırı zorlayıcı yaptırımlara yer verilmemeli,
- Uygulamayı toplumun kaldırıp kaldırmayacağı belirlenmeli,
- Sosyal ve psikolojik faktörler göz ardı edilmemeli,
- Yasaya uyumu etkileyen faktörlerin çeşitliliği değerlendirilmeli,
- Kişiler yasaların adil olduğuna inandırılmalı,
- Yapım esnasında görüş ve düşünceler yansıtılarak katılımlara yer verilmelidir.

Bu listedeki çoğu maddeler, bir sonraki bölümde incelenmiş olan politika oluşturma sürecinde de yer almaktadır.

2.3. POLİTİKA OLUŞTURMA SÜRECİ

Politika bilimleri, politika oluşturma süreçlerini ortaya koyan pek çok farklı model teorileri içerir. Bunlar, politika oluşturma sürecinin karmaşık ve dinamik doğasını açıklar veya açıklamaya çalışır. Karmaşıklıklar içinde devletin rolü, toplumda gücün dağıtılması, politika oluşturmada örgütlerin ve bürokrasilerin rolü ve politika oluşturma sürecinde bilginin rolü gibi konular yer alır. Aşağıdaki şekilde de görüldüğü gibi “Politika oluşturma süreci” modeli incelemenin kritik bir başlangıç noktasıdır ve literatürde birbiriyle rekabet eden teorileri temsil eden bu aşamalara sahip çeşitli modeller bulunabilir (Nitz ve Brown, 2001; 333).



Şekil 2.4. Bir “Politika Oluşturma Süreci” Modeli

Kaynak: Nitz ve Brown, 2001; s.334

Yukarıdaki şekil, döngüsel bir basamaklar dizisini içermektedir. Bu açıdan bir politikanın oluşturulma aşamasının başlangıcı sorunların belirlenmesi basamağı olacağı gibi, danışma ya da değerlendirme basamağında da bir politika oluşturma gereksinimi ortaya çıkabilir.

Lindblom’a göre (1977;13) “klasik” süreç aşağıdaki gibidir:

“Belirli bir problemle karşılaştığında, gerçekçi bir kişi

→ Önce hedeflerini, değerlerini veya amaçlarını açıkça ortaya koyar, sonra bunları aklında sıralar ve düzenler;

→ Daha sonra hedeflerine ulaşmak için tüm olası önemli politika yollarını sıralar.

- *Ve her bir alternatif politikadan çıkarılabilecek önemli sonuçların tamamını araştırır.*
- *Artık her bir politika sonucunu, hedeflerle karşılaştıracak konumdadır ve*
- *Hedeflerine en iyi uyan sonuçlara sahip politikayı seçer. “*

2.3.1. Politika Oluşturanlar ve Süreç İçindeki Roller

Sürecin basamaklarının incelenmesinden önce, her aşamada yer alan, politika oluşturmaya katkı sağlayan ya da farklı görüşleri ile eleştirilerde bulunan aktörleri incelemek yerinde olacaktır.

Devlet başkanları ve başbakanlar, kabine sekreterleri ve bakanlar, belediye başkanları ve valiler, yasama üyeleri ve bürokratlar politika oluşturma sürecinin en önde gelen kişileridir; bunlar medyada, siyasetle ve kamu politikasıyla ilgili derslerde ve halkın zihninde fazlasıyla ilgi çekme eğilimindedirler (Lindblom ve Woodhouse, 1993; 3).

Politika aktörleri politika sürecine, özellikle bilgi kaynaklarına ulaşma yetenekleri sayesinde hakimdirler (Berger, 2001; 95). Politika seçkinleri (elite), politika öncelikleri ve tercihlerinin belirlenmesinde temel aktörlerdir. Politika elitleri terimi burada hükümette karar verme sorumluluğuna sahip olan ve kararları toplum için emredici hale gelen siyasi ve bürokratik yetkilileri ifade etmek için kullanılmaktadır. “Karar vericiler”, “politika oluşturanlar” ve “politika planlayıcıları” yerine kullanılabilir (Grindle ve Thomas, 1989; 244).

Bunun yanında, piyasa yönelimli toplumlarda bir aktör de işgücünü örgütleyen, kaynakları dağıtan, sermaye yatırımlarını planlayan ve iktisadi hayatın başka örgütsel konularını üstlenen “işletme yöneticileri”dir. Elektrik gücü üretimi, ulaştırma hizmetleri, eğlence, sigorta, çelik, konut edindirme, gıda, bilgisayarlar, gazeteler, televizyon, haberleşme ve pek çok başka mal ve hizmet hakkındaki çoğu politikayı hükümet yetkilileri değil işletme yöneticileri belirler. Bu işlevler hükümetle ilgili olmasa da, herkesle ilgili olmaları anlamında kamusaldirler ve bunlarla ilgili kararlar, hükümetin verdiği kararlar kadar önemlidir. İş imkânı

yaratılması ve bunun sonucunda ortaya çıkan istihdam ya da işsizlik, fiyatların düzeyi ve ekonominin genel büyümesi veya küçülmesi elbette hükümet politikalarından etkilenir; fakat işletme yöneticileri ve piyasa sisteminin diğer katılımcılarının eylemlerinden daha doğrudan etkilenir (Lindblom ve Woodhouse, 1993; 8).

Siyasetçi yada politikacı süreçte önemli bir aktördür. Beard, (2000; 3) siyaseti *“olmazsa olmaz” bir “sanat”* olarak tanımlayarak, aynı zamanda siyasetçiyi de *yaratıcı, toplumun ve ilgili herkesin iyiliği için gerekli olan, beceri isteyen bir işi yapan kişi* olarak iyi bir şekilde açıklamaktadır.

Politika oluşturanlar her zaman belirli bir sorunla karşı karşıya değildir. Bunun yerine, sorunları kendileri belirlemeli ve ifade etmelidirler. Akıllı bir politika oluşturan, tamamlamaya, tüm ilgili değerleri açıklığa kavuşturup örgütlemeye, tüm önemli olası politika alternatiflerinin envanterini tutmaya, her bir politika alternatifinin sonsuz olası sonuçlarını takip etmeye, sonra sınırsız sayıda sonuçların her birini hedeflerle eşleştirmeye çalışmaz. Bunların hepsi de, insan aklının kapasitesini aşmaktadır, bir karar vericinin sorun çözmeye ayırabileceği zaman ve enerjinin ötesindedir ve aslında elindeki bilgilerin de ötesindedir. Birey olsun örgüt olsun, politika oluşturan bir kişi, bütün bu aşamalar sona ermeden uzun süre önce tükenecektir. Bundan dolayı karmaşık politik sorunları analiz etme süreci hiçbir zaman sonlanamaz; dolayısıyla da doğru politikanın bulunduğunu ispatlamak asla mümkün olmaz ve ona meydan okuyan bir politika her zaman çıkacaktır (Linblom, 1977; 14). Bu açıdan politika oluşturanların sorumluluk ve görevleri çok zor ve zahmetlidir.

Politika ve siyaset üzerine yazanlar, politikanın oluşturulması ve uygulanması hakkında daha iyi bir anlayış geliştirmek için, giderek dikkatlerini düşük seviyedeki aktörlerin, bazen *“sokak-düzeyinde bürokratlar”*ın eylemlerine yöneltmektedir. Bazı durumlarda politikanın asıl oluşturulmaya başlandığı yerin, sistemin bu seviyesi olduğu ileri sürülmektedir (Hill, 1997; 8). Bu açıdan sadece politika seçkinleri değil daha düşük seviyedeki aktörler de inceleme konusudur.

2.3.1.1. Politika Oluşturmada Devletin Rolü

Bilim dalı olarak siyaset, siyasi kurumların pozitif ve açık fonksiyonları ile ilgilenen devlet felsefe ve disiplini. Bir başka ifadeyle, devletten hareketle, devletin, toplumu nasıl etkilediğini araştıran bir bilimdir (Seyyar, 2002; 476). Bu tanımdan da anlaşılacağı gibi siyaset bilimi bir anlamda devletin etkisini inceler.

Bir devletin varlığından söz edebilmek için dört temel durumun oluşması gerekmektedir. Birincisi, devlet, sınırları coğrafi olarak belirlenmiş bir kara parçasına sahip olmalıdır. İkincisi, bu sınırları içinde sabit bir nüfus bulunmalıdır. Üçüncüsü, nüfusun devlete bağlılığı için gerekli bir hükümet bulunmalıdır. Son olarak, devlet diğer devletler tarafından diplomatik olarak tanınmış olmalıdır (Mingst, 1999; 110). Bu açıdan devlet bünyesinde, ülke, insan topluluğu ve iktidar olmak üzere üç ana unsuru barındırmaktadır. Bu unsurları birbirine bağlamak suretiyle şöyle bir tanım yapılabilir (Kapani, 2008; 37-38): “ *Devlet, belli bir ülke üzerinde yerleşmiş, zorlayıcı yetkiye sahip bir üstün iktidar tarafından yönetilen bir insan topluluğunun meydana getirdiği siyasal kuruluştur*”. Devlet ve devletin başına geçen hükümet politika oluşturma sürecinde en önemli kurumdur. Şöyle ki; bir politika, bir hükümet otoritesi tarafından, olumlu ya da olumsuz yaptırım kullanarak vatandaşların davranışını bireysel veya toplumsal anlamda etkileme isteğinin açıklanmasıyla oluşturulan bir kuraldır (Nicholson, 2002; 163). Başka bir deyişle, hükümetin herhangi bir sorunun çözülmesi için harekete geçeceğini bildirmesi politika oluşturma sürecine başladığını ifade eder. Kamusal sorunun tanımlanması, hükümetin ilgilendiğini ifade etmesi ve bu sorunun çözümü için bütçe tahsis edilmesi, eğer halkın davranışını etkilemeye yönelik bir durum yoksa bir politikayı oluşturmaz.

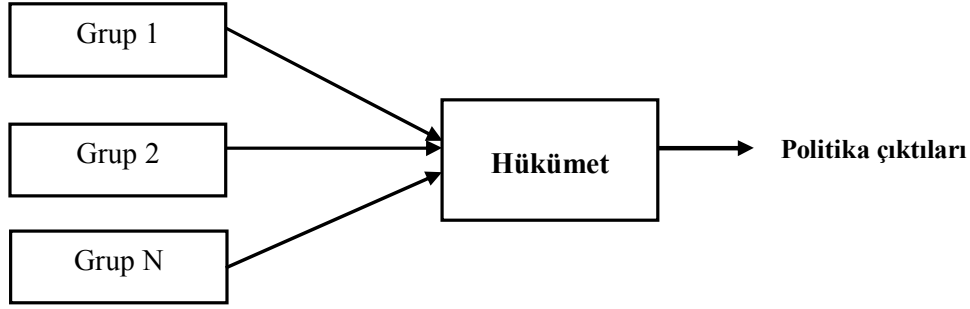
Politika alanları içinde politika oluşturma sürecinin karmaşıklığını kavrayabilmek için devlet ve onunla ilgili konular tartışılmaktadır. Bu konular arasında (Schmidt, 2006;675);

- Devlet ve siyasi topluluklar
- Toplumsal aktörler içinde etkileşimler
- Ortak karar vermeye ve işbirliğine dayalı katılım
- Üyelerin işbirliğine dayalı siyasi topluluklar

- Lobicilik aracılığıyla danışmanlığa dayalı bir yapı bulunmaktadır.

Makrokurumsal yaklaşıma göre devlet, diğer kurumlar ve örgütlerle karşılıklı ilişki içindedir. Farklı devletler diğer kurumlarla ilişkilerinde farklı stratejiler takip ederler; bu yüzden de diğer kurum ve örgütler üzerindeki hükmetme kapasiteleri farklı büyüklüktedir (Gökşen, 2007; 349)

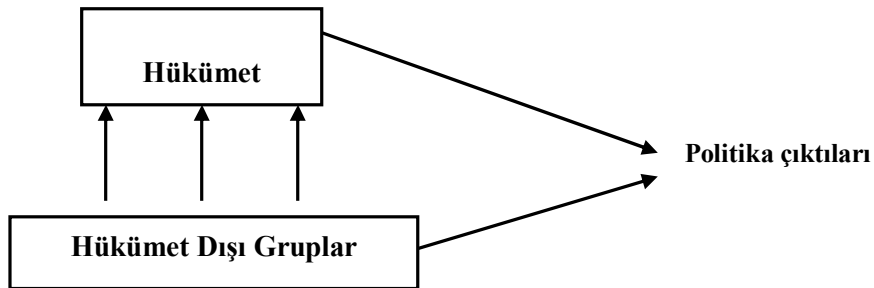
Şekil 2.5. politika oluşturma sürecinin en çok rastlanılan modelini temsil etmektedir. Burada çeşitli grupların etkisi hükümet vasıtasıyla filtrelenmektedir. Nadel'e göre akademik tartışmaların çoğu, çeşitli grupların ve seçkinlerin etkisinin ağırlığı ve bu etkilerin hükümete iletilme süreçleriyle ilgilenmektedir(Nadel, 1975;14).



Şekil 2.5. Politikaya Hükümetin Etkisi

Kaynak: Nadel, 1975; s.13

Bazı hükümet dışı grupların politika oluşturma süreci hakkında daha geniş bir bakış açısına sahip olması gerekliliği **Şekil 2.6.’da** gösterilmektedir. Bu bağlamda çoğu çıkar, kamu politikalarına hükümet vasıtasıyla katkıda bulunur, fakat bazı çıkarlar, kamu politikalarını doğrudan etkileyebilirler (Nadel, 1975;14).



Şekil 2.6. Politikaya Hükümet Dışı Grupların Etkisi

Kaynak: Nadel, 1975; s.13

2.3.1.2. Politika Oluşturma Sürecine Halkın Katılımı

Politika oluşturma süreci, doğrudan hükümet müdahalesi konusu olduğu kadar, uyumlu hareket eden halkı (ve halk topluluklarını) ve teşebbüsleri de artık çok ilgilendirmektedir (Hajer, 1999; 191). Halkın katılımı, sürecin her aşamasında önemlidir, çünkü bir konuda “son” karara varılmadan uzun süre önce, bazı öğeleri dâhil etmek, bazılarını da dışarıda bırakmak için sayısız ara karar verilir. Bununla beraber halk katılımı hükümetin karar verme sürecinde her aşamada farklı biçimler almalıdır. Kamuya açık oturumlar belki de halkı bilgilendirmenin, gündemler hazırlanırken ve ilgili konuların kapsamı belirlenirken “halkın nabzının ölçülmesi”nin en iyi yoludur. Halkın katılımı yanında, bu katılımdan doğacak temsil etme eylemini teşvik etmek için finansal destek sağlamak da önemli bir konudur. Bu durumun suiistimal edilmesi ihtimaline karşı ise dışardan bir kurumun finansman sağlaması gerekli olabilir. Finanse edilen temsil çalışmalarının gerektiği şekilde yapılmasını sağlamak için bir dereceye kadar denetim gerekecektir (Challenge, 1977; 52).

Etkin bir politika oluşturma sürecinin, somut halk katılımı olmadan gerçekleşmeyeceği açıktır ve iletişim bu katılımın sağlanması için çok önemlidir (MRSC, 1999; 26). Ayrıca belirli bir topluluğun üyeleri – bunlar iş dünyası, işçiler, çiftçiler, öğrenciler, dini veya etnik gruplar olabilir – hükümet yapısı içindeki güç noktalarına erişemezlerse, kolayca hoşnutsuzluk ve yıpranmaya yol açabilecek bir yabancılaşma duygusu geliştirebilirler (Schechter, 1968; 67). Bu da politika oluşturma ve uygulama sürecine zarar verebilir.

Demokratik toplumlarda otoriter rejimin tersine halk katılımı için fırsatlar mevcuttur. Yalnız yine de halkın katılımı demokratik politika oluşturmada düşük seviyede kalmaktadır. Çünkü çoğu vatandaş, küçük bir politika oluşturma görevini bile üstlenmekte çok da ilgili olmayabilir (Linblom, 1977; 44).

Politika oluşturma sürecinde halkın katılımını sağlayan en belirgin durum seçimlerdir. Oy kullanan halk, seçtiği hükümetin oluşturacağı politikalara destek vermiş olur. Fakat Lindblom’a göre (1977; 46) *“bir vatandaş politikaları etkilemek için oyunu kullanmak yerine bu hakkından feragat etmeyi, katılmamayı isteyebilir.*

Oy verirken de, politikalarına bakmaksızın, hatta onları değerlendirme zahmetine bile girmeksizin ‘iyi bir adam’ için oy verirler”. Bu durum halk tarafından benimsenmeyip uygulamada başarısız olan politikaları doğurabilir.

2.3.1.3. Politika Oluşturmada Siyasi Partiler

Siyasi partiler çağdaş siyasi hayatın vazgeçilmez unsurlarından biri olmuştur. Partiler, modern siyasi hayatta, kurumsal, formel siyasetin en açık yapılanmalarından biridir. Bazen siyasi sistemler tek partili, iki partili veya çok partili sistemler olarak adlandırılır. Yani parti sayısı siyasi sistemleri adlandırmakta esas alınır. Siyasi partilerin üç temel karakteristik özelliği şunlardır (Yayla; 1998; 175):

- a) siyasi karar oluşturma gücünü tek başına veya bir koalisyonla ele geçirme doğrultusunda bilinçli bir hedef tercihi,
- b) bu amaçla seçimler yoluyla halk desteği arayışı,
- c) daimi bir örgüt yapısı.

Son maddede belirtildiği gibi partilerin farklı ve daimi örgüt yapıları vardır. Partilerin yapısının en belirgin niteliklerinden biri, bu yapının heterojenliğidir. Aynı ad altında, temel unsurları, genel çatıları, üyelik bağları ve yönetici kurumları bakımından birbirlerinden farklı üç ya da dört sosyolojik tip ifade edilmektedir (Duverger, 1993).

Bir siyasal sistem içerisinde partilerin çok çeşitli fonksiyonları bulunmaktadır. Bunlardan biri de iktidara geldikleri zaman, devletin siyasal karar organları (yasama ve yürütme) içinde temel bir role sahip olmaktır (Kapani, 2008; 182-184):

2.3.1.4. Politika Oluşturmada Özel Kuruluşların ve İşletmelerin Rolü

Özel kuruluşlar, örgütler ve işletmeler, oluşturulan politikalardan ‘etkilenen’ hem de politika oluşturma sürecine katkı sağlayarak ‘etkileyen’ taraf olma özelliğine

sahiptirler. Bu açıdan politika oluşturmada devletin, siyasi partilerin ve halkın yanı sıra özel kuruluşların ve işletmelerin de rolü büyüktür.

Çoğu girişimci işletme erişilebilir olan yeni teknolojileri kullanarak, yeni toplumsal değerleri hedefleyen ürünleri teşvik ederek ve özellikle de rekabetin şeklini değiştiren siyasi kurallardan faydalanarak başarılı olurlar (Yoffie ve Bergenstein, 1985; 127). Bu açıdan özel kuruluşlar ve işletmeler sadece yasaların geçmesini bekleyip onlara tepki vermezler. Aynı zamanda müdahale unsurunu kullanarak düzenleyici bir rol oynarlar. Örneğin çevre politikalarına ilişkin bir işletme ile devletin bir kamu makamı arasındaki ilişki şu şekilde olabilir. (Lévêque ve Nadaï, 2000; 236);

1. Kamu makamlarının müdahalesini destekleyebilir.
2. Engelleyici güçlerini kullanarak kamu makamlarının müdahalesini önleyebilir.
3. Hükümet müdahalesi tehdidi altında gönüllü olarak eylemde bulunabilir.
4. Politikaların tanımlanmasında kamu makamları ile işbirliği yapabilir.

Özel kuruluşlar ve işletmeler, örgütsel siyasi faaliyet sürdürerek kendi çıkarlarına uygun politikaların oluşturulmasını sağlamaya çabalarlar. Örgütsel siyasi faaliyet, işletmelerin, çıkarları lehine ve bu çıkarları tehdit eden politikalardan uzak olmak adına hükümet düzenlemelerini etkileme çabaları anlamına gelir. Büyük işletmeler kendi çıkarları için sorgulanabilir araçlar kullanmaktadır. Bu açıdan örgütsel siyasi faaliyet kesinlikle kulağa kötü gelmektedir; fakat sonuç böyle olmayabilir. Aslında, demokratik siyasi süreç, yönetilenlerin (özel kuruluş ve işletmeler dâhil) kararların şekillenmesinde rol oynamalarına izin verilecek şekilde tasarlanmıştır. Ayrıca, bir işletme, kendi çıkarına olan bir durum için kampanya yapar ve genel anlamıyla toplum bundan fayda sağlayan diğer aktördür (Miller ve Dess, 1996; 87).

Politika oluşturanların sadece kamusal çıkarı izlediği ve bilginin herhangi bir maliyetinin olmadığı durumlarda (yani, düzenleyicilerin kapsamlı bilgisinin olması veya bu bilgileri ücretsiz olarak toplamaları gerekir) işletmelerin veya diğer ilgili tarafların kamu politikası oluşturmadaki etkisi söz konusu değildir. Bir özel

kuruluşun düzenleme üzerindeki etkisinin sebebi, sanayi ile hükümet arasındaki bilginin asimetrisinden (orantısız olmasından) kaynaklanmaktadır (Lévêque ve Nadaï, 2000; 238).

Ajans teorisi adı verilen bir kuram bu bilgi orantısızlığının neden olduğu kamu politikası zorluklarına odaklanmış ve işletmelerin bu durumdaki rollerini ortaya koymuştur. Buna göre(Lévêque ve Nadaï, 2000; 239); *“işletmeler fiili olarak kamusal karar vermeye dâhildir. Düzenleyici ajans tarafından sürece dâhil olmaya davet edilirler çünkü işletmeler ajansın ihtiyaç duyduğu bilgiye sahiptir. Yukarıda işaret edildiği gibi, sektörden bilgi toplamak düzenleyiciler için bilgi üretmekten daha az maliyetli olabilir. Fakat firmaların düzenleyicilere doğruyu söylemeleri için bir neden yoktur. Düzenleyiciler için gereken bilgilerin işletmelerin kendi satışlarını etkileyecek bir düzenleme tasarlamak için kullanılacağını bilirler. Dolayısıyla bu bilgileri daha az sıkı bir politika elde etmek için değiştirmeleri (yani, yalan söylemeleri) kendi avantajlarına olacaktır. Bu da işletmelerin maliyetlerini abartmalarına ve gelirlerini az göstermelerine neden olur. Bilgi değiştirmeyi sınırlamak için, politika oluşturanların işletmelerin doğru bilgi vermesini sağlayacak bir teşvik sistemi tasarlamaları gerekir”*.

Bu durumda işletmelerin etkilenen taraf olması dışında etkileyen taraf olması da sürecin işleyişinden ciddi bir öneme sahiptir.

2.3.2. Politika Oluşturma Sürecinin Basamakları

Linblom’a göre (1977; 4) *“politikanın; (a) öncelikle sorunun değerlendirilmesi veya araştırılması; (b) hedefler veya amaçların tespit edilmesi; (c) hedeflere ulaşmak için olası politikaların tasarlanması ve (d) seçim veya karar”* gibi bir dizi adımdan (veya birbiriyle bağlantılı aşamalardan) oluştuğunu düşünme eğilimi vardır. Politika oluşturmaya bu şekilde bir bakış elbette faydalıdır, fakat aynı zamanda politika oluşturmaya sadece bir yönetici aklının ürünüymüş gibi görme eğilimi de söz konusudur ve aslında durum böyle değildir. Bir politika bazen, sorunla ilgili bir düşünceye sahip olmayan sadece politika oluşturanlar arasında bir siyasi uzlaşmanın sonucu olabilir. Bazen de politikalar “sorun”lardan değil, yeni

fırsatlardan doğarlar. Bazen ise politikalara karar verilmez, onlar “meydana geliverirler” (Linblom, 1977; 4). Bu açıdan politika oluşturma sürecinin ilk aşaması her zaman çözümlenmesi gereken bir sorunun araştırılması ve tanımlanması olmayabilir. Bu açıdan politika oluşturma sürecini belirlemede doğru bir “yol” olmayabilir fakat en azından bir “yol” üzerinde uzlaşma sağlanabilir (Abert, 1974; 248).

2.3.2.1. Sorunların Tanımlanması ve Gündeme Getirilmesi

Sorunun tanımlanması ve gündem belirleme birbiriyle yakından ilgilidir. Sorunun tanımlanması, insanların konular hakkında nasıl düşündükleri ve onları nasıl değerlendirdikleri ile ilgilidir; insan algılamaları ve yorumlamalarını içerirler. Gündem belirleme, belirli konuların halkın ilgi odağı haline getirildiği bir dizi eylem ve stratejiyi içerir (Portz, 1996; 372). Diğer bir tanımıyla gündem oluşturma “aktif düşünme için konu seçme politikası” olarak ifade edilebilir. Fakat konular gündemde yer aldıktan sonra, yani “karar verme yetkisine açıkça sahip kişilerin aktif ve ciddi şekilde üzerinde düşündüğü konular gurubu”nun bir parçası olduktan sonra ne olmaktadır? Konular gündemde kendilerine yer edinmeden önce ve gündemde yer edindikten sonra etkili olan süreçler arasında kesin bir ayrım yapmak faydalı mıdır? Dery’ye göre (2000;37) “gündem çatışmaları sadece hükümetin eylemde bulunmak için hangi konuları seçtiğiyle ilgili değildir; aynı zamanda siyasi sorunların birbiriyle rekabet eden yorumları ve bunların altında yatan alternatif dünya görüşleri ile ilgilidir”. Birkland’ın benzer şekilde ileri sürdüğü gibi, gündem oluşturma, “sorunların anlamını ve kabul edilebilir çözümlerin kapsamını tanımlamak için siyasi ve toplumsal kurumlar vasıtasıyla eylemde bulunan bir toplumun sonucudur”. Sorunun tanımına kapsamlı bir bakışın da benzeri bir etkisi vardır. “Sorun tanımlama, seçilen kamusal konuların nasıl düşünüldüğü ve konuşulduğu ile ilgilidir”

Portz’a (1996; 372) göre;

- Sorunların tanımlanması politika gündemine belirli sorunların yerleştirilmesinde kritik bir görev üstlenir. Bir sorun tanımı, mevcut koşullardan memnun

olunmadığının ifadesidir. Tanımlama süreci, genellikle bu durumun nasıl meydana geldiğinin açıklanmasına yani “sebebe” ve düzeltmek için hangi stratejilerin kullanılabileceğine yani “çözüm”e odaklanır.

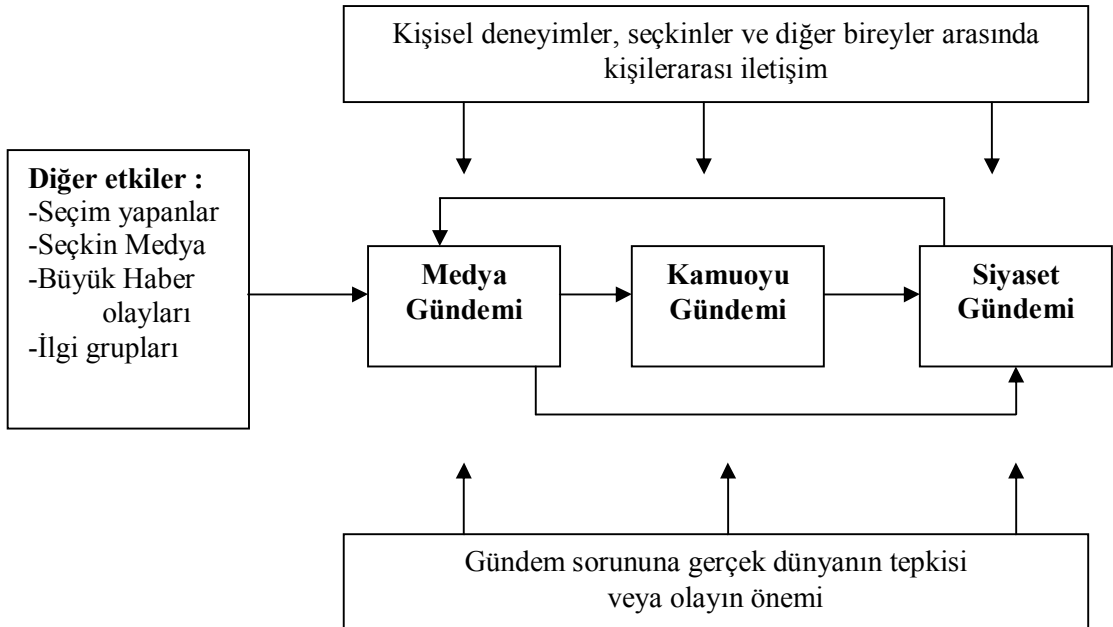
- Sorunlara ilişkin tanımlamalar objektif beyanlardır. Sadece “verili” şeyler ya da durumun gerçeklerinden de ibaret değildirler. Yorumlama ve toplumsal tanımlama içerirler. Farklı karşılaştırma standartları, farklı sebep-sonuç ilişkisi açıklamaları ve farklı çözümler aynı sorunu tanımlamak için kullanılabilir.
- Sorun tanımları, siyaset oyununun parçasıdır. Politika oluşturanların kendi algılamaları, ilgileri ve tercihlerini ortaya koydukları, “durumların stratejik temsilleri”dir.
- “İşlevi açıklamak, tasvir etmek, tavsiye etmek ve hepsinin üstünde, ikna etmektir.” Her tanım, bir sorunun nasıl geliştiği ve çözümden neyin ya da kimin sorumlu olduğu gibi kritik konular hakkındaki duruşun ve ilginin ifade edilmesidir. Sorun tanımları, kamu yetkililerinin ve diğer ilgili tarafların dikkatini çekmek için rekabet ederken, tartışma devam eder ve tanımlamaya ilişkin koalisyonlar oluşur.

Siyasi araştırmaların büyük bölümü sorunların *nasıl* çözüldüğüne yöneliktir; *hangi* sorunlarda uzlaşmaya varıldığı sorusuna çok daha az önem verilmektedir. Çatışma ve endişelerin hükümetin dikkatini çektiği, dolayısıyla kamu sektörü için eylem potansiyeline sahip olduğu sürece “gündem oluşturma” veya “gündem belirleme” denir (Nelson ve Lindenfeld, 1978; 19). Burada bahsedilen hükümet gündemidir ve Nelson ve Lindenfeld ‘a göre şu şekilde tanımlanmaktadır: “*siyasi topluluğun üyeleri tarafından, yaygın olarak kamunun dikkatine sunulan ve mevcut hükümet otoritesinin ilgi alanı içinde olduğu düşünülen tüm konulardır*”.

Gündem, politika sürecinin temel yapı taşlarını yansıtır ve tüm öneriler için en önemli ilk adımdır. Hiç kimse bir öneriyi tartışmak istemezse, açıkça o fikrin destekleyicileri değildir ve öneri de politika sürecinde bir konu olmaktan uzaktır. Üç temel unsur neyin hükümetin gündemine gireceğini şekillendirir: problemler, siyaset ve görünür katılımcılar (Heineman, vd., 1990; 56).

Hükümet gündemleri yanında gündem araştırmacılarının yaptıkları araştırmaya göre medya, kamuoyu ve siyaset gündemleri mevcuttur ve aralarındaki ilişkiler geniş sosyopolitik ortam içinde incelenmektedir. (Şekil 2.7.). Bu çalışmaların birçoğu kamu gündemin belirlenmesini inceler; burada kitlesel medya, haber programlarında konulara dikkati çekerek konular hakkındaki halk farkındalığını ve düşüncelerini etkiler. Sayıca daha az olan kamu gündemi belirleme çalışmaları kamuoyu, siyasi aktörler, seçim faktörleri, komite yapıları ve protokolleri ile diğer faktörlerin siyaset gündemi üzerindeki etkisini inceler. Sayıca en az olan medya gündemi çalışmaları ise, haber kaynaklarının, denetleyicilerin, diğer etkili medya unsurlarının, ekonomik faktörlerin, çıkar gruplarının ve gazetecilik değerleri ve uygulamalarının medya gündemindeki etkisini analiz eder (Berger, 2001; 93).

Sorunların belirlenmesi ve gündeme getirilmesi konusunda medya organları da kritik bir rol oynayabilir. Medyada sorun tanımları mevcut siyasi kurumların değişmesi veya desteklenmesi için “eleştirinin” veya “heyecanın” teşvik edilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Medya halkın dikkatini siyasi gündemde tutmak için önemli bir faktördür (Portz, 1996; 372).



Şekil 2.7. Temel Geleneksel Gündem Belirleme Süreci Modeli

Kaynak: Rogers ve Dearing, 1987; s.557, Berger, 2001; s 93, Yücel, 2007;s.65.

Şekil 2.7. medya, kamuoyu ve siyaset gündemleri olarak bilinen üç temel bileşeni (ve etkileşimi) içerir; aynı zamanda gerçek dünya göstergelerinin, kişisel deneyimlerin, kişiler arası iletişimin ve diğer kaynaklar ve olayların etkileri ve kendi aralarındaki ilişkilerini de kapsar (Berger, 2001; 93).

2.3.2.2. Mevcut Koşulların, Amaç ve Hedeflerin Belirlenmesi

Bir sorunun çözülmesi, bir konunun çözümlenmesi veya bir fırsatın gerçeğe dönüştürülmesi için paylaşılan bir algılama olduğunda, herkes sorun ile ilgili olarak aynı dili konuştuğunda konular kamu gündeminin parçası haline gelmiş demektir (MRSC, 1999; 22). Gündem belirlenmesinin ardından sorunun çözümüne katkı sağlayacak olan koşulların değerlendirilmesi, çözüme yönelik amaç ve hedeflerin ortaya konması gerekmektedir.

Amaçların ortaya konması uzlaşma arayışının önemli bir kısmıdır. Kavramsal olarak, hedefleri belirlemede düşünce daha genelden özele hareket etme şeklindedir. Başka bir deyişle politika oluşturmada özellikli gereçlere geçmeden önce geniş ilkeler hakkında uzlaşmaya varmak gerekir. Amaçlar doğaları gereği nitelikseldir(kalitatif), örneğin: (MRSC, 1999; 22):

- insanların güvenli, canlı ve estetik olarak keyif veren bir ortamda yaşayabildikleri, çalışabildikleri ve oynayabildikleri bir toplum yaratmak
- yeşil alanları ve doğal alanları korumak
- insanlar ve malların verimli ve güvenli şekilde ulaşımını sağlamak

MRSC'ye (1999; 22) göre hedefler ise niceliksel(kantitatif), ve amaca ulaşıp ulaşılmadığını ölçmek için ölçütler sunar. 2009 yılına kadar 1500 yeni ve ucuz konut yaratmak, 2009 yılına kadar 1000 dönüm yeşil alanı doğrudan elde etmek veya korumak için imar haklarını satın almak, sabah ve akşamın kalabalık saatlerinde şehir merkezindeki kavşakları geliştirmek gibi. Burada önemli olan koşulların geleceğe yönelik olarak değerlendirilmesi ve amaçların ve hedeflerin bu ortamda sorun açısından tutarlı ve çözümü açısından da sistematik olmasıdır.

Amaç ve hedeflerin iyi belirlenmesi politika sonuçlarının değerlendirilmesinde özellikle önemlidir.

2.3.2.3. Temel İlgi/ Çıkar Gruplarının Belirlenmesi

Sürecin bu basamağı, alternatiflerin belirlenmesi ve değerlendirilmesi için önemli bir adımdır. Çünkü temel ilgi/ çıkar grupları (paydaşlar) ister ulusal olsun ister uluslararası örgüt yada sivil toplum kuruluşu olsun, politika oluşturma sürecinde önemli bir yere sahiptir. Çalış (2006; 2) “Uluslararası Örgütler” başlığı altındaki çalışmada bunu “*Örgütler ve onların etki ve tepkilerini dikkate almadan; yada başka bir bakış açısıyla söylemek gerekirse, örgütlerin politikaların birer aracı olabilecekleri kadar, kendilerinin de bir politikaya sahip varlık olabilecekleri de dikkate alınmadan, artık ne oluşturulacak politikalar, ne de analizler ve teoriler bir işe yarayacaktır*” şeklinde ifade etmiştir.

Aşağıda belirtilen önemli bazı sorular, ilgi ve çıkar gruplarının ortaya çıkmasında belirleyicidir (MRSC, 1999; 23);

- Sorun ya da konu kimleri ilgilendiriyor?
- Sorun ya da konudan nasıl etkilenecekler?
- Geliştirilecek olan çeşitli çözümlerden olumlu mu yoksa olumsuz mu etkilenecekler?
- Hangi çıkar grupları ilgililerin mantıksal destekçileridir?
- Alınan politika kararına kimlerin karşı çıkması olasıdır?

Bu sorulara verilen cevaplar, süreçte yer alacak ilgi ve çıkar gruplarının belirlenmesinde politika oluşturanlara yardımcı olacaktır.

İlgi/ çıkar grupları (paydaşlar) hükümeti etkilemeye çalışan baskı grupları olarak da ifade edilirler. İlgi/çıkarcı grupları belirli bir grubun ilgisine odaklandığı için daha dar bir alandaki sorunun çözümüne odaklanır. Bu açıdan siyasi partilerden farklıdır (Heywood, 2002; 272). ‘Baskı grupları’ ile ilgili daha geniş bir tanımı

Kapani şöyle yapmıştır (2008; 212): “*Baskı grupları, ortak menfaatler etrafında birleşen ve bunları gerçekleştirmek için siyasal otoriteler üzerinde etki yapmaya çalışan örgütlenmiş gruplar olarak tanımlanabilir*”.

Örgütlerde ise politika, örgütsel hayatın en önemli gerçeklerinden biridir. Örgütün ortaya çıkması ile birlikte örgütsel politika da hemen kendisini gösterir. Örgütsel politika, kaynak elde etmek için veya istenilen sonuca ulaşmak için erk kullanmaktır. Örgütsel politika denildiği zaman, örgüt içindeki bireylerin veya grupların örgütün biçimsel düzenlemelerinin ve kurallarının dışında kendi yararlarını korumak için çatışmacı bir ortamda başkalarını etkileme ve bunun sonucunun da kesin olarak tahmin edilememesi anlaşılmalıdır.

Makro düzeyde politika, stratejik yönetimin de esasını teşkil etmektedir. Örneğin lobi faaliyetleri gibi (Ertekin ve Yurtsever-Ertekin, 2003; 2). Baskı gruplarının siyasal sistemi etkileyebilmesi için çeşitli yollardan biri Türkçe’de ‘kulis yapma’ olarak geçen ‘lobi faaliyetleri’ yada ‘lobicilik’tir (Turan; 1976;138). Kulis yapmak politika oluşturan kişiye o konu ile ilgili belli kanıtlarla ve ikna çabalarıyla doğrudan sunum yapması ve etkilemesi anlamında kullanılır. Kulis anlamındaki lobi ise politika sürecini etkilemeyi amaçlayan ilgi / çıkar gruplarına ve bulundukları ortama verilen isimdir (Heywood, 2002; 281)

2.3.2.4. Alternatiflerin Belirlenmesi ve Değerlendirilmesi

Bir politikanın oluşmaya başlamasında yada gelişme sürecinde çizilmiş bir detaylı plan yoktur. İlk politika ifadesi birçok yolla şekillenebilir (Berding, 1966; 40). Bir karar verici hedeflerini seçtikten sonra – yani, ulaşmayı istediği şeyleri belirledikten sonra – ve amaçlarına ulaşmasına yardımcı olabilecek alternatifler için araştırma yaptıktan sonra, işi henüz bitmiş değildir. Hala bir miktar düşünmesi gerekmektedir. Araştırması sonunda sadece tek alternatif ortaya çıkmışsa, genellikle seçme şanslı olmadığı ve yeniden düşünme durumunun çok az olacağı belirtilir. Fakat eğer birden fazla alternatif varsa, bunlar arasından seçim yapılmalıdır. Bu belki de hepsinden zor bir düşünme ve değerlendirme eylemidir. Çünkü sonuçta karar

verilmelidir. Kısacası, söz konusu hedef için en iyi alternatifin seçilmesi gerekmektedir (Barton, tarihsiz; 5).

Politika alternatifleri olayların bugünkü akışına paralel bir “politika akımı” oluşturur. Bir noktada, deneme niteliğinde düşünülen uygun politika teklifleri, olayların gündemde ileri sürdüğü bir sorun hakkında “bir şey yapma” baskısıyla birleşebilir. Bununla birlikte, politika alternatiflerinin ne zaman ciddi olarak ele alındığı veya ele alınıp alınmadığı, kısmen bir şans meselesidir. Süreç bir oranda öngörülemez olaylara, siyasi akımlara ve siyasi aktörlerin isteklerine bağlıdır. Bazı konular siyasi gündemde yer alacak şekilde sorun olarak tanımlandıktan sonra göz önüne alınabilecek alternatifler geliştirmeye başlama konusunda politika analistleri önemli bir rol oynarlar (Heineman, vd., 1990; 57).

Bunun yanında ilgi/çıkar gruplarının da fikirleri ve yorumları değerlendirilmelidir. Politika oluşturulurken eğer etkili bir ilgi/ çıkar grubunun savunduğu alternatifler dışarıda bırakılırsa, desteği güçlü bir karara varmak çok zor olacaktır (MRSC, 1999; 23).

2.3.2.5. Politikaya Karar Verme

Karar verme, belirli bir politikanın benimsenmesi ve bunun için en az bir miktar bütçe desteği sağlanması anlamına gelir. Ulusal düzeyde, temel aktörler başkanı, onun danışmanlarını ve üst idari görevlileri, meclis, çıkar grupları ve ilgili kurumları içerir. Bir politikaya onay almak için normalde çoğunluk koalisyonları geliştirilmelidir. Bu, politikada bir payı olan pek çok taraf arasında bir müzakere ve uzlaşma sürecinin meydana gelmesi anlamına gelir. Kamuoyu veya ulusal psikolojinin rolü, karar vericiler tarafından hesaba katılır. Bunun yaygın bir sonucu kademeli karar vermedir; burada yeni politikalar, mevcut politikaları düzeltmeye çalışma veya statükonun (mevcut durum) kapsamında bir dizi değişiklik yapma eğilimindedir (Heineman, vd., 1990; 58).

Politikanın sadece basit bir karar olduğu düşüncesi, bir politikayı oluşturma konusunda politika oluşturan kişiye fazla bir şey kazandırmaz (Hill, 1997; 6). Karar

aşamasına kadar her şey düzgün devam etse bile, bazı kararları almak zordur çünkü zor bir konuyu ve sorunu ele almaktadırlar (MRSC, 1999; 24).

Çözümüne ulaşmak için çeşitli yöntem veya prosedürleri olan yönetici veya idareci söz konusu durumda uygulanabilir olarak algıladığı çeşitli alternatifleri değerlendirir. Sonraki aşama, alternatiflerin belirlenen hedef için faydasını ölçeceği bir ölçüt tanımlamaktır. Bu ölçüt için değerleri hesaplar veya tahmin eder (alternatifleri değerlendirme işi) ve daha sonra etkinlik ölçütünün “en iyi” olarak önerdiği alternatifi seçip uygular. İşletmelerin kar durumu gibi bazı durumlarda, etkinlik ölçütü (kar marjı) ne kadar yüksekse, hedefe ulaşmak için alternatif o kadar iyi demektir. Suçun önlenmesi gibi bazı başka durumlarda ise etkinlik ölçütü (suç oranı) ne kadar düşükse, alternatif o kadar iyi demektir (Barton, tarihsiz; 8).

Karar vericilerin de durumu politika seçiminde önemli rol oynamaktadır. Onların algılamaları, örgüt içindeki davranışlarını önemli ölçüde belirler. Dolayısıyla, karar vericilerin politika alternatiflerini değerlendirirken ve bilgi işlerken davranışlarını anlamak için, karar vericilerin konu hakkında ne bildiklerini ve istediklerini tespit etmek önemlidir. Karar vericinin karar verme sürecine dair algılamasının incelenmesi önemlidir çünkü politika oluşturma süreci (örn. analitik veya siyasi), karar vericinin, karar vermede edindiği bilginin faydasına dair değerlendirmesini önemli ölçüde etkileyebilir (Oh, 1997; 31).

2.3.2.6. Politikanın Uygulanması ve Geliştirilmesi

Politika oluşturma sürecini, süreci oluşturan adımlara ayırmak ve her birini sırayla analiz etmek son yıllarda popüler olan bir yöntemdir. Böyle bir yöntem, politika konu ve sorunlarının nasıl ortaya çıktığı ve politik gündemde ilk nasıl görüldüğünün incelenmesi ile başlar. Daha sonra politik aktörlerin eyleme konu olacak konuları nasıl ifade ettiği, yasamanın veya diğer tedbirlerin nasıl meydana geldiği, yöneticilerin bundan sonra politikayı nasıl uyguladığı ve politikanın nasıl değerlendirildiği gelir (Lindblom ve Woodhouse, 1993; 10). Bu adımların sonuncusu olan kararı verilen politikaların uygulanması ve geliştirilmesi aşaması **Bölüm 2.4.**'de ayrıntılı olarak incelenmektedir.

2.3.3. Oluşturulan Politikaların İfade Edilmesi

Bir politika, özellikli bir durum için ne anlama geldiğinin belirlenmesiyle birlikte “uygulanır”. Dolayısıyla politikaların var olan bir eylemi zorlayan biçimlerde ifade edilmeleri gerekir. Yalnız politikaları sadece “barışı aramak” veya “yoksulluğu ortadan kaldırmak” gibi basit tedbirlerle ifade etmek veya siyasi olarak “adil” veya “eşitlikçi” bir toplum gibi ideallerle açıklamak tehlikeli olabilir (Meehan, 1993) .

Politikaların ifade edilmesi veya politika alternatiflerinin belirlenmesi, politika sürecinin, gerçek politika oluşturma bölümünün sadece bir parçasıdır (Heineman, vd., 1990; 57).

Politikaların başka dillere çevrilmesi ile ifade edilmesine ilişkin bir yorum Lewis’e aittir. Lewis’e göre (1984;206), *“tercüman” ile “yorumlayıcı” arasındaki fark, tercümanın bir dilde yazılan şeyi bir başka dilde en eksiksiz şekilde ifade etmesi, yorumlayıcının ise başka bir dilde söylenen şeyin genel anlamını vermeyi amaçlamasıdır. Sonuç olarak hiçbir dil başka bir dile tamamen ve kesin olarak tercüme edilemez, tercüme probleminin pratikteki düzeyi her olayda değişiklik gösterir. Bir hipotez beyanı olarak politika da benzer şekilde yorumlamaya ve tercüme edilmeye dahildir. Uygulamada politikaların “yorumlanması” daha yaygın bir faaliyettir. Bir politikanın yorumlanmasına dahil olan farklı insan gruplarının sadece farklı değerleri ve çıkarları değil, farklı motivasyon ve algıları olması da mümkündür.*

Meehan’a göre (1993) ise *“Politika oluşturanlar için kritik sorun, özel bir tercihi mümkün kılan belirgin ifadeler meydana getirmektir, çünkü bu durum, politikanın test edilmesine ve geliştirilmesine imkân verir. Belirsiz genellemelerin politika ifadesi olarak sunulması şeklindeki yaygın uygulama bir hatadır. Örneğin, balıkçılıkta uzun vadede ciddi azalma olacaksa, oltayla balık avlayan birinden balık tutmamasını istemek mantıksız olur. Bu gibi “kurallar” sadece yalancı politiklardır, varsayılan iddiayı ispatlanmış gibi kabul ederek çıkarımlarda bulunmanın ayrıntılı bir biçimidir”*

Siyasi sistemlerde, politikaların ifade edildiği, tartışıldığı, savunulduğu yada saldırıya maruz kaldığı bir “siyaset dili” vardır. Bu dilin kendine özgü bir mantığı da

mevcuttur. Politikalar genellikle genel veya soyut terimlerle ve özellikle zaman kısıtı varsa, uygulama yöntemleri üzerinde çalışılmadan önce ifade edilirler. Buna ek olarak, kullanılan dil genellikle gerçek işleyiş ve örgütler arası ilişkilerdeki etkileşimi gizler. Bir politika için (tartışılmaz bir şekilde hata olarak) hükmetme riskini taşıyabilecek kesin ifadelerden kaçınma yönünde bir özen söz konusudur. Ayrıca, politikaların ifade edilmesinde çoğunlukla bir belirsizlik derecesi vardır (Lewis, 1984;208).

2.3.4. Politika Analizi

Politika analizi, siyasi ortamlarda mevcut politika problemlerini çözmeye yönelik, politikayla ilgili bilgileri üretmek ve dönüştürmek için pek çok araştırma yöntemi kullanan uygulamalı bir sosyal bilim disiplini (Hajer, 1999; 181). Bir tanıma göre ise politika analizi, kapsamlı şekilde anlatılabilen pratik cevaplara ulaşılmasını sağlayan kamusal konular veya kararlar hakkında sistemli düşünmedir (Bovbjerg, 1985; 154).

Lynn'e göre (1999; 414) *“politika analizi, karar vericilerin kontrolleri altındaki değişkenlerle ve ellerindeki süre içinde ele alabilecekleri problemlerle ilgilenir. Sosyal bilimlerden farklı olarak, politika analizi kural koyucu olmalıdır; geleceği ele alan doğru politika hakkındaki tartışmalar, kaçınılmaz olarak belli bir amaca sahiptir, dolayısıyla siyasi olurlar”*.

Politika analizinin üç tamamlayıcı ögesi şöyledir (Hajer, 1999; 182);

- (1) Yönetim biçimi: var olduğu düşünülen, sabit bir siyasi düzen.
- (2) Bilgi: politika için gerekli, fakat özünde siyasi değil bilimsel olan bir bilgi üretme biçimi
- (3) Müdahale: Belirli bir olayın akışını değiştirmek için anlamlı siyasi müdahalelerle sonuçlanan, probleme yönelme işi.

Bu öğeleri de esas alarak Hajer (1999;191) politika analizini şu şekilde tanımlar: “Anlamlı ve meşru bir siyasi eylemi kolaylaştırmak için, karşılıklı etkileşim

sonucu üzerinde anlaşılan, birlikte yaşama kalitesini iyileştirmeyi amaçlayan bir toplum anlayışına yönelik, çeşitlenmiş bir arayış”. Bu tanım, başlangıç noktası olarak etkileşimli tartışma ve anlaşmayı kabul eder, anlamlı müdahale ise, bu tartışmadan doğacaktır. Bu açıdan politika konularını anlamlı ve siyasi açıdan etkili biçimde tartışma yeteneğinin artırılması çok önemlidir.

Politika analizi alanında bir diğer konu ise sorunun tanımlanması veya belirlenmesi kavramıdır. Sorunun tanımlanmasında ilk kural sorunların “dışarıda bir yerde” olmadığını, kendi başına objektif varlıklar olmadığını, aksine analitik kurgular veya kavramsal varlıklar olduklarının kabul edilmesidir. İkinci kural ise, sorun tanımlamanın uygulanabilirlik ve zahmete değme veya geliştirme gibi önemli ölçütlere yanıt vermek zorunda olduğudur. Dolayısıyla politika analizi “çözmeye değecek sorunların yaratılması ve ustalıkla işlenmesi” olarak tanımlanır (Dery, 2000;40)

Politika analistinin bakışı, öncelikle siyasi otoritelerin davranışına ve sonra da politika alanının merkezindeki seçkin aktörler grubuna sabitlenir. Pek çoğu için ise bir politikanın anlaşılmasının anahtarı ve geliştirilmesi ile ilgili olası bir işaret, karar vermeye odaklanma konusunda yatmaktadır (Jenkins, 1978; 14). Bu alanda ileri gelenler, iyi bir analistin politika problemlerine objektif bir bakış açısı ile yaklaşması, bilimsel yöntemler uygulaması, böylece politika kararlarını daha gerçekçi değerlendirmesi gerektiğini ileri sürmekte ve örgütlerin problem çözme yeteneklerini geliştirmeleri gerektiğini belirtmektedir (Throgmorton, 1988; 301).

Politika analistinin politika oluşturma sürecindeki görevleri ise şu şekildedir (Heineman, vd., 1990; 56);

- Problem olarak görülmeye başlanabilecek durumların tespit edilmesine yardımcı olmak,
- Bir konunun gündeme girmesinde önemli bir etkisi olmasa da, gündemde yer almayı hak etmesine yardım etmek,
- Çeşitli politika toplulukları (düşünce kuruluşları, akademisyenler, hükümet çalışanları ve belirli bir politika alanında çıkarı olan diğerleri) aracılığıyla

alternatif teklifler geliştirilmesine ve görünür siyasi aktörlerce benimsenmesine yardımcı olmaktadır.

Heineman ve diğerlerine göre (1990; 60) *“politika analistinin uygulamaya başlıca katkısı ise, politikanın ifade edilmesi aşamasında ortaya çıkacaktır. Burada analistler, analizlerine başarılı uygulama olasılıklarını artıran özellikler dâhil edecek öngörüye sahip olmalıdır”*

2.4. POLİTİKA UYGULAMA VE GELİŞTİRME AŞAMASI

Politika, çoğunlukla politika sürecinin oluşturma aşamasında değil, uygulama aşamasında tanımlanır (Hill, 1997; 7). Politika uygulaması ise, genellikle politika hedeflerine ulaşmak için gerekli olan planlama, örgütleme, düzenleme, koordinasyon ve teşvikten oluşan karmaşık bir süreçtir. Bir faaliyet olarak uygulama, politika sürecinin önemli, hatta merkezi bir aşamasını oluşturur (Hyder, 1984;1).

2.4.1. Politika Uygulama ve Değerlendirme Alt Süreci

Politika süreci içinde uygulama ve değerlendirme, diğer adımlardan keskin bir şekilde ayrılamaz. Bir politikayı uygulama girişimi hemen her zaman gündeme başka sorunlar getirir, bu da ‘uygulama ve gündem belirleme’ denen adımların birbiriyle bir bütün oldukları anlamına gelir. Toplum içindeki bir grubun çözümü genellikle başka bir grubun problemidir. O halde, uygulamadan yeni politika problemleri doğmakta ve sonsuz bir şekilde art arda gelerek gündemde yığılmaktadır. Ayrıca genellikle son adım olarak görülen politika değerlendirme, aslında politikada olası tüm hareketlere ışık tutması halinde gerçekten bir “adım” olmamakta, sürecin her basamağında yer almaktadır (Lindblom ve Woodhouse, 1993;11). Lewis (1984;205) ise, *“politikanın test edilmesi gereken bir hipotez”* olduğunu belirtmiş, uygulamanın da bu test süreci olduğunu ileri sürmüştür.

Başka bir bakış açısı ile Hill (2002; 4) *“uygulama aşamasından sonra bir adım olmalıdır; aksi halde uygulama sürecinde ilerletilecek hiçbir şey olmazdı”*

diyerek bu döngüyü açıklamış ve şöyle devam etmiştir: *“Politikanın herhangi bir uygulamayı dışarıda bırakan, ya da tüm uygulamaları içeren bir tanımı ile çalışılmamaktadır. Bir başlangıç noktası olmalıdır. Herhangi bir eylem başlamamışsa, uygulama gerçekleşemez. Ayrıca bir son nokta olmalıdır. Uygulama, kendisinin yargılanacağı bir hedef olmadan başarılı ya da başarısız olamaz”*. Sonuç olarak politika ve eylem arasındaki devamlılıkta anlam bulan süreç vurgusu, uygulama aşamasında politika oluşturma devam ettiğine işaret eder. Eğer “politika oluşturma” bir bütün olarak politika sürecini ifade ederse, o halde hem uygulama hem de politika oluşturma sırasıyla bu sürecin “erken” ve “geç” alt süreçlerine atıfta bulunur (Hill, 2002;19).

Politika uygulama aşaması, büyük ölçüde politikanın eyleme dönüşmesi sırasındaki aşamaların birbirinden ayırt edilmesine dayalıdır. Bu aşamalar bir politikanın giderek daha somut hale getirilmesini içerir – genel bir eylem taahhüdünden bir kanunun resmi olarak meclisten geçirilmesine, oradan uygulayıcılar için bir dizi ilkenin oluşturulmasına, “sokaktaki vatandaşın” değerlendirmelerine ve dolayısıyla en sonunda “politika çıktısı”na giden bir süreç. Burada en önemli sorun şudur: bazı politikalar çok açık kural yapıları ile yasama aşamalarından geçerken ve uygulamadaki hatalar kolayca tespit edilebilirken, bazıları onlar kadar eksiksiz oluşturulmamaktadır. Bununla ilgili bir açıklama, *“ulusal sistemlerin resmi aşamaları ve bunların politika süreci için ne ölçüde öncelikli kabul edildiği açısından birbirlerinden farklı olmaları”* şeklindedir (Hill, 1997; 141).

Hyder’e göre (1984;1-2) uygulamaya dair yeterince açıklama özelliği olmayan bazı listeler vardır;

- Planın onayının alınması;
- Planın teknik bileşenlerine dair genel anlayışın oluşması;
- Planların dallara ayrılması;
- Uygulayıcının rolünün belirlenmesi,
- Uygulama kadrosunun örgütlenmesi ve sorumluluk verilmesi,
- Bir uygulama planının hazırlanması,
- Faaliyette bulunulması ve gereken taahhütlerin yerine getirilmesi,

- Örgütün üyelerine yeni programın bildirilmesi,
- Operasyonel planların alt seviyedeki çalışanlara uygun yorumlanması,
- Alt seviyede kontrol görevlerinde çalışanlara talimatlar verilmesi,
- Planın gidişatı hakkında bilgi toplanması,
- Gerektiğinde düzeltici tedbirler alınması,
- İlerlemenin yetkili personele rapor edilmesi

Politika uygulama aşamasının en etkili tanımlarından biri şudur (Hill, 2002;7): Uygulama, genellikle bir kurala eklemlenen, fakat aynı zamanda önemli idari talimatlar ya da mahkeme kararları biçimini de alabilen basit bir politika kararının gerçekleştirilmesidir. İdealde, böyle bir karar ele alınacak problem(ler)i tespit eder, izlenecek hedef(ler)i ileri sürer ve çeşitli yollarla, uygulama sürecini “yapılandırır”. Süreç normalde (a) temel kanunun geçirilmesiyle başlayan, (b) daha sonra uygulayıcı kurumların politika çıktıları (kararları) ile devam eden, (c) ardından hedef grupların bu kararlara uyması, bu çıktıların gerçek(hem istenen hem de istenmeyen) etkileri, kurum kararlarının algılanan etkileri ve (d) son olarak da, temel kanunda önemli düzeltmeler (veya düzeltme girişimleri) ile son bulan birtakım aşamalardan geçer.

2.4.2. Politika Geliştirme Aşaması

Bir politika ilgili sorun için sadece geçici bir çözümdür. Savunucuları politikanın etkinliğine ne kadar ikna olursa olsun, bir politikanın sonuçları hakkında önceden emin olunamaz. Politika veya hipotez gerçeklik karşısında test edilmelidir, etkinliği değerlendirilmeli ve düzeltmeye tabi tutulmalıdır. Ayrıca, politikalar politika oluşturanlar tarafından yaratılır ve onları yaratırkenki amaç sınırlı ve özeldir. Fakat politikalar sadece kendilerini oluşturanlar değil başkaları tarafından da yorumlanmaya açıktırlar; istenmeyen sonuçları vardır ve bağımsız olarak başka sorunlara yol açabilirler. Politika genellikle belirsizliğe mahkum bir hipotezdir. Uygulama hipotezin pratikteki işleyişidir. Politikanın gerçekleştirilmesine dönük bir girişimdir, onun deneme niteliğindeki çözümüdür. Uygulama süreci politikayı etkileyebilme veya başlı başına politika sürecini değiştirebilme niteliğine sahiptir.

Uygulama alışmaları politikaları genellikle başlangıç noktasında eksiksiz olarak biçimlendirilmiş varsayar. Aslında uygulanacak politikaların çoğu belirsiz, geçici ve tartışmaya açıktır ve tam olarak politikaların kesinleşmemiş ve bitmemiş doğasından dolayı uygulama sürecinin politika ile yakın ve yaratıcı bir etkileşimi vardır. Dolayısıyla sürecin tamamı değerlendirmeye ihtiyaç duymaktadır (Hyder, 1984;15). **şekil 2.8**'de da açıklandığı gibi politika geliştirme aşamaları çok kapsamlı bir değerlendirmeyi içerir (ACUPA, 2005):

A- Geliştirme ncesi dönemde;

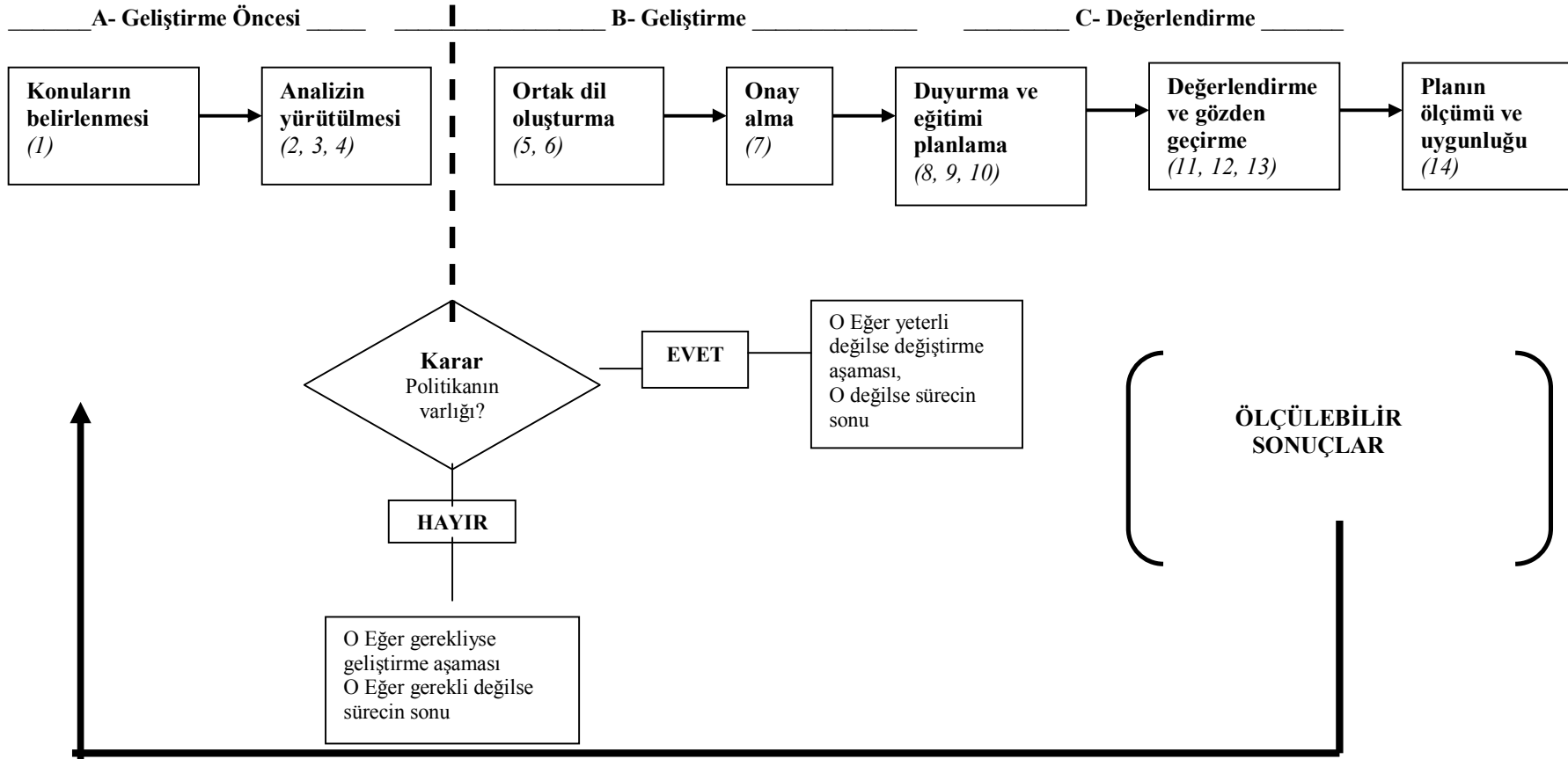
- 1- Konuları belirlerken proaktif olmak
- 2- Her politika için bir politika sahibi belirlemek
- 3- En iyi “politika yolu”nu tespit etmek
- 4- Politika geliştirmek için bir ekip oluşturmak

B- Geliştirme döneminde;

- 5- Ortak tanımlar ve terimler üzerinde anlaşmak
- 6- Ortak bir format kullanmak
- 7- Politika sahibi ve kıdemli yöneticilerden onay almak
- 8- İletişim, duyurma ve eğitimi planlamak
- 9- Bilgileri yayınlamak ve tek bir yerden erişilebilir hale getirmek
- 10- Araştırma kapasitesi arttırmak

C- Değerlendirme döneminde;

- 11- Aktif bir gözden geçirme için plan geliştirmek
- 12- Kullanıcıları geribildirim sağlamaya teşvik etmek
- 13- Değişiklik ve yeni veri açıklamalarını bir “geçerlilik tarihi” ile sınırlandırmak
- 14- İzleme veya test etme vasıtasıyla ıktıları ölçmek gerekmektedir.



Şekil 2.8. Politika Geliştirme Süreci

Kaynak: ACUPA, 2005

Bir politika süreci modelinde “uygulama ve değerlendirme” aşağıdaki şekilde de formülize edilebilir:

$$P_1 \rightarrow H_1 \rightarrow I \rightarrow E \rightarrow P_2 \rightarrow H_2 \rightarrow I \rightarrow E \rightarrow P_3$$

Burada P problem, H politika (veya “hipotez”), I uygulama aşaması ve E değerlendirme/düzeltilme aşamasını temsil etmektedir. P_2 ‘den sonra H_2 gelmektedir, daha sonra I, E, P_3 ve bu şekilde devam etmektedir. Model evrimseldir çünkü uygulama süreci aracılığıyla ilk politika yani H_1 yeni bir şekil alarak H_2 olmakta, daha sonra H_2 , H_3 haline gelmekte ve böyle devam etmektedir. Değişimin meydana gelmesi, düzenli bir ilerleme süreci olduğu anlamına gelmez. H_2 ’nin H_1 ’den üstün olması şart değildir, fakat ya çevrede etkisi olan uygulama sürecine, ya da dış çevredeki değişikliklere bir tepkidir (Hyder, 1984;15).

2.4.3. Politikaların Başarısı

Bir politikanın “başarılı” uygulaması, uygun mekanizmalar ve prosedürlerin politikanın tetiklediği beklentileri karşılayacak ve genel halkın onayını alacak şekilde maliyet-etkin olarak kullanılması durumudur. Bu açıdan başarılı politika uygulamasının belirlenmesi her zaman kolay bir konu değildir. Başarı, genellikle ulusal uygulamaların ve tutumların, dış etkiler göz önünde bulundurularak ayarlandığı aşamalı ve çoğunlukla zorluklarla geçen bir öğrenme sürecinde oluşur. Lewis’e (1984; 212-213) göre politikanın başarı ölçütleri şu şekilde sıralanabilir:

1. Politika tam olarak ve herhangi bir alternatifi olmadan yürütülmüştür;
2. Politika amaçlarına ulaşmıştır;
3. Politikanın uygulaması mümkün olan en iyi sonucu ortaya çıkarmıştır;
4. Politikanın uygulanması ile politikadan ve/veya onun uygulamasından sorumlu kuruluş(lar) için en iyi sonuç üretilmiştir;
5. Uygulama, istenmeyen ve beklenmeyen yan etkilere yol açmamıştır,
6. Politikayı uygulamak için alınan tedbirler uygun şekilde tasarlanmış ve maliyet-etkindir,

7. Uygulama halkın geneli tarafından kabul görmüştür,
8. Uygulama politikadan beklenenleri karşılamıştır.

Bu açıdan değerlendirildiğinde kamu politikası en az iki farklı biçimde başarısız olabilir. Birincisi, bir politika ifade edilmiş hedeflerine etkin şekilde ulaşamayabilir. İkincisi, bir politika, eğer halk desteğini, politika oluşturanlar arasındaki desteğini kaybederse başarısız olabilir ve gündemde olmadığı için iptal edilebilir (Robertson, 1989;242).

2.4.4. Politika Transferi ve Değişim

Politika transferi kavramı “bir siyasi sistemdeki politikalar, idari düzenlemeler, kurumlar ve fikirlerle ilgili bilginin (geçmiş veya bugünkü) başka bir siyasi sistemdeki politikalar, idari düzenlemeler, kurumlar ve fikirlerin geliştirilmesi için kullanıldığı süreç” olarak tanımlanmaktadır (Jones, 2006;27). Başka bir tanıma göre politika transfer analizi, yönetimin bir bölümü veya seviyesindeki kurumlar, politikalar veya dağıtım sistemleri hakkındaki bilgilerin, yönetimin başka bir bölümü veya seviyesindeki kurumlar, politikalar veya dağıtım sistemlerinin geliştirilmesinde kullanıldığı bir süreç veya süreçler dizisini anlamaya çalışan bir politika geliştirme teorisidir. Çoğunluğa uyma, benzeşme, yayılma, taklit etme ve uyumlaştırma, öğrenme ve ders çıkarma gibi farklı politika transfer biçimleri, ulusal, karşılaştırmalı ve uluslararası ölçüde ilgi çekmiş olan geniş kapsamlı bir alandır (Evans, 2004; 10).

Buna göre, politika transferi çalışmalarının çerçevesinin belirlenmesine yardımcı yedi temel soru şu şekildedir (Jones, 2006;27);

- *Sürece katılan temel aktörler kimlerdir?* Seçilmiş yetkililer, siyasi partiler, memurlar, baskı grupları, politika kuruluşları, uluslararası şirketler, düşünce toplulukları, uluslar üstü yönetim organları, sivil toplum kuruluşları ve danışmanlar,...
- *Aktörler neden politika transferiyle uğraşmaktadır?* Politika transferi, politika fikirleri ve uygulama ile ilgili kanıtlar için ulusal sınırların ötesine bakarak, ulusal ortamda politika gelişimine bilgi sağlamanın gerçekçi bir yolu olabilir.

Yurtdışından elde edilen kanıtlar da daha önceden alınmış olan kararları gerekçelendirmek için sonradan kullanılabilir.

- *Transfer edilmek istenen nedir?* Politika hedefleri, gereçler, programlar, kurumlar, ideolojiler, fikirler ve tutumlar, negatif dersler.
- *Derslerin çıkarıldığı yerler neresidir?* Yerel ve bölge düzeyleri, ulus devlet düzeyi ve ayrıca uluslararası düzey gibi farklı kaynaklardan dersler çıkarılabilir.
- *Farklı transfer dereceleri nelerdir?* Kopyalama (tam ve doğrudan transfer), taklit etme (belirli bir politika veya programın arkasındaki fikirlerin transferi), kombinasyonlar (farklı politikaların karışımı), ve ilham alma (başka bir nüfuz alanındaki politikanın, belirli bir yöndeki değişime ilham verdiği, fakat kesin sonucun doğrudan orijinal politikadan çıkarılmadığı durum) gibi farklı dereceler...
- *Politika transferi sürecini kolaylaştıran veya sınırlayan nedir?* Kopyalama ve belli politikaların transferine ciddi siyasi muhalefetin varlığı gibi birtakım sınırlamalar...
- *Süreç ile politikaların başarısı veya başarısızlığı arasındaki ilgi nasıldır?* Üç olası “başarısız” transfer biçimi: bilgiye dayanmayan transfer (transfer eden ülkenin politika ve asıl ülkesinde nasıl işlediği hakkında eksik bilgisinin olması), eksik transfer (politikayı asıl ülkesinde başarılı kılan unsurların tümünün transfer edilmemesi), ve uygun olmayan transfer (sosyal, ekonomik, siyasi ve kültürel duruma yeterince dikkat edilmemesi).

Önemli politika transferlerinin büyük çoğunluğu uluslararası veya uluslar üstü seviyelerdeki farklı kuruluşlar arasında meydana gelmektedir. Siyaset biliminde yaygın olarak beş seviyede transfer gerçekleşmektedir: uluslar üstü, uluslararası, ulusal, bölgesel ve yerel. **Tablo 2.1.**’in gösterdiği gibi, teorik olarak transferlerin meydana gelebileceği en az yirmi beş çapraz transfer yolu mümkündür (Evans, 2004; 27).

Tablo 2.1. Politika Transfer Yolları

Uluslararası - Uluslararası	Bölgesel - Uluslararası
Uluslararası - Uluslar üstü	Bölgesel - Uluslar üstü
Uluslararası - Ulusal	Bölgesel - Ulusal
Uluslararası - Bölgesel	Bölgesel - Bölgesel
Uluslararası - Yerel	Bölgesel - Yerel
Uluslar üstü - Uluslar üstü	Yerel - Uluslararası
Uluslar üstü - Uluslararası	Yerel - Uluslar üstü
Uluslar üstü - Ulusal	Yerel - Ulusal
Uluslar üstü - Bölgesel	Yerel - Bölgesel
Uluslar üstü - Yerel	Yerel - Yerel
Ulusal - Uluslararası	
Ulusal - Uluslar üstü	
Ulusal - Ulusal	
Ulusal - Bölgesel	
Ulusal - Yerel	

Kaynak: Evans, 2004; s.27

Politika transferini tespit etmek için gerekli ölçütler, transferin ilgililerini belirlemek, ilgililer tarafından transferde oynanan rolü belirlemek ve ilgililerin yapmayı düşündüğü transferin doğasını belirlemektir. Politika transferi için temel transfer ilgilileri aşağıdaki gibidir (Evans, 2004; 37):

- Politikacılar,
- Siyasi partiler,
- Bürokratlar,
- Düşünce Toplulukları (think tank) dahil politika kuruluşları,
- Akademisyenler ve diğer uzmanlar,
- Baskı grupları,
- Küresel finansal kuruluşlar,
- Uluslararası örgütler ve
- Uluslarüstü örgütler

2.4.5. Politika Araştırmaları: Enstitüler, Politika Kuruluşları ve Düşünce Toplulukları

Politika araştırması doğrudan politika konularına odaklanır. Hipotez oluştırmaya, özenli analize, istatistiksel bulgu standartları üzerinde uzlaşmaya ve bunun gibi birçok konuya ciddi ağırlık verir. Amacı, ciddiye alınacak politika içerikleri üretmektir. Bu tür araştırmalar, değişen politik konulara doğrudan yanıt verir (Aaron, 1990; 291). Haas ve Springer'e (1998; 4) göre, politika araştırması, kamu kurumlarının karar vermelerini kolaylaştırmak için kullandığı pek çok bilgi toplama ve işleme faaliyetini kapsayan çok geniş bir terimdir.

Kamusal problemler ve konuları analiz etmede önemli faydaları olan politika araştırması, son yıllarda bir araya getirilmiş birtakım yöntemler, teknikler ve araçları kullanır. Bu yöntemler birbirinden farklı görünebilir, ancak gerektiği şekilde uygulandıklarında kamusal ortamlarda karar vermenin belirsizliğini azaltmaya yardımcı olmak gibi ortak bir özelliği paylaşırlar. Bu araştırma araçlarından bazıları (Haas ve Springer, 1998; 6);

- Yüz yüze Görüşme (mülakat yapma)
- Alan araştırması (anket)
- Alan ziyaretleri ve gözlem içeren “örnek olay çalışmaları”
- İkincil veri analizleri
- Örneklem oluşturma
- Yarı-deneysel araştırma şeklinde sıralanabilir.

Örneğin bir politika araştırmasında uygulanan kamu anketleri (1) seçmenlerin, problem alanlarının tespiti dahil, belirli kamu hizmetlerinin kalitesinden memnuniyetleri, (2) çeşitli hizmetleri kullanan ve kullanmayanların özellikleri gibi gerçekler ve sayılar, (3) belirli kamu hizmetlerinden hoşlanılmaması veya bunların kullanılmamasının nedenleri, (4) yeni hizmetler için potansiyel talepler ve (5) hükümet ve yetkililere karşı yabancılaşma duygusu dahil, çeşitli topluluk konuları

hakkındaki vatandaşın fikirleri hakkında bilgi edinmenin en verimli yollarından biridir (Watson, vd., 1991; 233).

2.4.5.1. Politika Sürecinde Araştırma

Yeni politikaların tanıtılması konusunda sosyal bilim araştırmaları çok dikkatli ve özenlidir. Bu tavrın genellikle üç sebebi vardır. Araştırmalar (Aaron, 1990; 283);

- Siyasi tartışmaların konusu olan abartılı iddiaları kabul edilebilir bir seviyeye indirir.
- Dikkatleri büyük problem alanlarındaki küçük müdahalelerin kısmi etkilerine çevirir.
- Siyasi tutkuları canlandıran abartılı dilden ziyade, özenli ve hipotez testinin kesin dilini kullanır.

Araştırma ve politika oluşturma arasında ise doğrusal bir bağlantı yoktur; politika oluşturanlar bütçe konuları, seçmenlerin talepleri, kendi kişisel deneyimleri, uluslararası baskılar gibi – hiçbirine kanıtı dayanmayan – başka faktörlerden etkilenebilirler. Bununla birlikte politika oluşturanlar değerlendirmek için seçtikleri konularda, düşündükleri çözümlerde ve vermeyi istedikleri ödünlerde temsil ettikleri grubun değerlerini yansıtır (Johnson, vd., 2004; 40).

Ragers'a (1989; 17-18) göre politika sürecinde farklı araştırma türleri bulunmaktadır;

1. *Problemin tanımlanması*, sosyal veya politika ile ilgili problemleri tanımlar ve genellikle eylem tarzları veya bakış açıları önerir.
2. *Değer keşfi*, belirli programlar veya politikalarla ilgili araçlar ile amaçlar arasındaki bağlantıları analiz etmeksizin, politika veya program hedefleri veya çıktılarının istenip istenmediğini inceler.
3. *Kavramsal gelişim*, standartlara veya değer yargılarına vurgu yapmaksızın, politika veya politika araştırması için sınıflandırmalar oluşturur.

4. *Politika tanımlaması*, özel bir uygulama alanında, geçmişteki veya bugünkü politikayı ifade eder.
5. *Yöntemsel çalışma*, politika araştırmasını yürütmenin standartlarını, tekniklerini veya prosedürlerini göz önünde bulundurur.
6. *Siyasi bilgi*, belirli politikalar veya programlara destek olan veya muhalefet edenler hakkında bulgular veya yasama stratejisi hakkında bilgiler sağlar.
7. *Politikanın açıklanması*, politika oluşturma süreçlerine vurgu yapar veya açıkça politikanın oluşturulmasına sebep olan faktörleri göz önünde bulundurur.
8. *Kullanım çalışmaları*, politika araştırmasının kullanımı ve etkisinin açıklanmasına odaklanır.
9. *Değerlendirme*, oluşturulan kamusal programların veya politikaların etkisini analiz eder ve belirlenen sonuçlar için açıklamalar yapar.
10. *Çıktı analizi*, muhtemel program veya politika alternatiflerinin etkisini tahmin eder.
11. *Uygulama analizi*, program kullanıcılarını ve süreçleri tanımlar ve genellikle hizmet dağıtımı veya politika uygulaması ile ilgili problemleri inceler.

Yukarıda belirtilen türlerde oluşturulmuş ve iyi yürütülmüş bir politika araştırması, kamusal kararları birçok biçimde iyileştirebilir. Bu iyileştirme alanlarından bazıları şu şekildedir (Haas ve Springer, 1998; 12-13):

- politika araştırması kamusal kararlardaki belirsizliği birçok biçimde azaltmaktadır.
- Politika araştırması, karar vericilerin politikalar ve programlara dair anlayışındaki mantıksal açıklık ve tutarlılığı artırmaktadır.
- Politika araştırması karar vericilere kamusal problemler ve yanıtları hakkında yeni bakış açıları ve farklı bir anlayış sağlayabilir.
- Politika araştırması, karar matematiğinin bir parçasını ortaya koyarak, kamusal tartışmaların kalitesini yükseltebilir.

2.4.5.2. Düşünce Topluluğu Kavramı ve Politika Sürecindeki Rolü

Politika araştırmaları yürüten, sorunların gündeme getirilmesine, tartışılmasına destek olan ve politika oluşturma ve uygulama sürecinde bilgi edinmeyi amaçlayan çeşitli enstitüler, politika kuruluşları ve bu amaçla kurulmuş çeşitli topluluklar vardır. Bunlardan biri de İngilizce adı ile Think Tank olan düşünce kuruluşlarıdır. Hart ve Vromen'e göre (2008; 135) bu terim, farklı birçok anlamı ve işlevi içinde barındıran sözsel bir düşünce kabıdır.

Bir düşünce kuruluşunu çok kesin ifadelerle tanımlamak pek anlamlı değildir. Düşünce kuruluşlarında kamu politikası ile ilgili araştırma yapma, kamusal tartışmaların teşvik edilmesi, geleneksel değerlerin sorgulanması, alternatif konuların ve politik gündemlerin oluşturulması ve yayılması gibi farklı sınırlılıklara sahip pek çok işlev yerine getirilebilir (Sherrington, 2000; 174).

Goodman (2009) düşünce topluluklarını “özellikli sorunlara erişimi destekleyen, bu sorunlara çözüm bulmayı teşvik eden ve bu sorunların çözümüne yönelik hedeflerin peşinden giderken bilim adamları ve aydınlar arasında etkileşim sağlayan kuruluşlar” olarak tanımlanan “*düşünce fabrikaları*” şeklinde görmektedir. Başka bir deyişle bu topluluklar uygulamalı bilgi üretiminin ön sıralarında yer alan araştırmaya dayalı kuruluşlardır. Politika yönelimli düşünce topluluklarının “açıkça hükümet politikalarına odaklandıklarını, buradaki amacın ise genellikle bu politikaların geliştirilmesi veya mümkün alternatiflerin yaratılması” olduğunu ekler (Hart ve Vromen, 2008; 135, Goodman, 2009).

Düşünce toplulukları politika ile ilgili alışlagelmiş diğer kurumlara benzememektedir. Düşünce toplulukları araştırma ve öğrenme merkezleridir, fakat üniversitelerden farklı olarak öğrencileri yoktur (fakat öğrenci stajyerleri olabilir), ders verilmez (fakat pek çok seminer ve forum gerçekleştirirler), ve tüm konularda yüzeysel bilgi vermek yerine temel kamu politikası konularına en üst seviyede yoğunlaşırlar. Düşünce toplulukları vakıflar gibi para dağıtmazlar; bunun yerine, vakıflardan ve diğer fon kaynaklarından araştırmaları için para toplamaya çalışırlar. Şirket değildirler çünkü ortaya bir ürün koymalarına rağmen (araştırma), düşünce toplulukları kar amacı güden kuruluşlar değildir. Ve çıkar grupları gibi de değildirler

çünkü temel amaçları lobicilik değil araştırmadır – bununla beraber bazı düşünce toplulukları iyi lobicilik faaliyeti yürütmektedir (Wiarda, 2008; 96). Pek çok danışmanlık kurumu düşünce toplulukları gibi çalışmaktadır ve bazen düşünce toplulukları da danışmanlık hizmeti vermektedir (Worpole, 1998).

Tompkins’e göre (2007; 11-12) *“yaygın olarak think tank denen kamu politikası araştırma enstitülerindeki uzmanlar hem televizyon ve radyolarına hem de günlük gazetelere, temel sosyal, politik ve ekonomik konular hakkında tutum şekillendirmeyi amaçlayan yorumlar verirler. Daha büyük enstitülerin çoğunluğu rutin olarak daha kısa düşünceler ve politika özetleri içeren kitaplar ve dergiler yayınlar. Pek çok think tank uzmanı, politika oluşturanlar için konferanslar ve çalıştaylar düzenlemenin yanı sıra, kongre bildirileri şeklinde durum raporları sunarlar”*. Benzer bir bakış açısı ile Wiarda (2008; 97) düşünce topluluklarının işlevlerini şu şekilde açıklamaktadır: “Düşünce toplulukları, İngilizce, Sanat veya Kimya gibi bölümler içermez (ancak daha dikkat çeken topluluklardan birinin din, felsefe ve kamu politikası bölümleri olabilir). Bunun yerine, bu topluluklar özellikle ekonomik, sosyal ve siyasi politika konularına odaklanır ve son zamanlarda savunma, güvenlik ve dış politika alanlarına da yoğunlaşmışlardır. Sadece araştırma yapmayı ve bu konularda yazmayı amaçlamazlar; aynı zamanda politika tartışmalarını kendi görüşlerine göre yönlendirmeyi ve kamu politikası problemleri için kendi çözümlerini geliştirmeyi de amaçlarlar. Topluluk üyelerinin yaptığı şey kamu politikası konuları hakkında düşünmektir (ve elbette yazmak, sonrasında da bu yazılanları yayınlayıp duyurmaktır); ayrıca kamusal duruşlarının savunucusu olarak da işlev görürler.”

Bu işlevleri yerine getirmek için topluluklarda üç farklı görevli istihdam edilebilir (Heineman, 1997; 167): 1- akademik araştırmacılar, 2- eski hükümet yetkilileri, ve 3- kuruluşun yerleşik çalışanı olan profesyonel analizciler.

2.4.5.3. Dünya’daki Politika Kuruluşları, Enstitüler ve Düşünce Toplulukları

Düşünce topluluklarının faaliyetleri farklı ülkelerdeki özel eğilimlerin dışında, dünya politikasındaki genel eğilimlerin tespit edilmesine de yardımcı olabilir

(Stone ve Garnett, 1998; 2). Hart ve Vromen, düşünce topluluklarını “*bağımsız, çıkara dayanmayan, kar gözetmeyen, politika oluşturma süreci için destek ve etki elde etmek için uzmanlık ve fikir üreten ve temelde tüm bunlara dayanan kuruluşlar*” şeklinde kavramlaştırmıştır. Bu topluluklardan en yaygın olanları şunlardır (Hart ve Vromen, 2008; 136):

- Akademik: Üniversite temelli veya başka şekilde tarafsız olan (bağışlara dayalı), büyük ölçüde bilimsel araştırma yapmaya ve sonuçlarını yaymaya kendini adanmış, bu temelde kamu politikası kararlarına bilgi sağlamak isteyen kuruluşlardır.
- Hükümet içi: Kurum içi araştırma ve/veya strateji bölümleri veya tamamen hükümet tarafından finanse edilen, bununla beraber özerk olan araştırma enstitüleri. Çoğu hükümetin bu gibi kurumları bulunmaktadır; bunlar diğerlerine göre daha iyi finanse edilir ve genellikle diğer tür düşünce topluluklarında olmayan bütçe istikrarına sahiptirler.
- Sözleşmeli araştırmaya dayalı: Talep üzerine araştırma yapan politika uzmanları topluluğu. Örneğin özel danışmanlık şirketlerinin kara dayanmayan, kar için çalışmayan benzerleri. Pek çok üniversitede bu gibi kurumlar vardır, bunlar kısmen hükümet fonlarıyla kurulmuştur ve üniversitelerin hem içinde hem de dışında fon almak için rekabet ederler.
- Politika savunmaya yönelik: İdeolojiye dayalı, finansal ve/veya kurumsal olarak bir yerlere bağlı enstitülerdir; bunlar fikirleri üretmek kadar, onları yaymak ve pazarlamaya da önem verirler.

Düşünce toplulukları büyüklük, yapı, politika alanı ve siyasi önem açısından birbirlerinden önemli ölçüde farklıdırlar. Bazı kuruluşlar en azından “taraf tutmayan” ve “ideolojik olmayan” bir zeminde çalışmayı istemektedir ve sosyal ve ekonomik problemlere “bilimsel” veya “teknik” bir yaklaşım benimsediklerini iddia etmektedir. Başka kuruluşlar ise açıkça partizandır ve ideolojik olarak güdülenmiştir. Bazı topluluklar tarz olarak “akademik”tir, üniversite çıkarlarına ve toplumun bilgi tabanını geliştirmeye yönelik olarak araştırmaya odaklanmıştır, diğerleri ise daha düzenli olarak, basitleştirilmiş biçimlerde veya yüzeysel ifadelerde düşüncelerin

medyada savunulması ve pazarlanması ile ilgilenirler. Bazı ülkelerde düşünce topluluklarının bir diğer özelliği uzmanlaşmadır.

Çevreyle ilgili olanlar (ABD'deki Dünya Kaynakları Enstitüsü, WRI), bölgesel odaklı operasyonlar (Singapur'daki Güneydoğu Asya Çalışmaları Enstitüsü (ISEAS) gibi), ayrıca ekonomi ile ilgili olanları (örn., Washington DC'deki Uluslararası Ekonomi Enstitüsü, IIE gibi). Ayrıca, tüm dünyada pek çok dış politika enstitüsü ve daha az sayıda ülkede de, (Avustralya'daki feminist WETtank gibi) toplumdaki belirli bazı grupların sorunlarını ele alan düşünce toplulukları da mevcuttur (Stone ve Garnett, 1998; 3).

2.5. STRATEJİK ANALİZ VE POLİTİKA İLİŞKİSİ

Yönetim ve işletme literatüründe strateji ile politika birbirleriyle karıştırılan terimlerdir. Politika yol gösterme ve belirlenmiş amaçlara ulaşmak için izlenen yol veya genel plan ve önceliklerin belirlenmesidir. Strateji ileride meydana gelebilecek bütün durumların önceden tahmin edilemediği kısmi belirsizlik koşullarında alınan şirketin bütününe ilgilendiren karar türüdür. Hâlbuki politika yeter ölçüde tanımlanmış ve gerekli bilgilerle donatılmış belirlilik ortamında alınan işletmenin bir fonksiyonu ile ilgili (kısmi) ve devamlı kararlardan oluşmaktadır. Politika, bir kere belirlendikten sonra sık sık değişmez; örneğin fazla mesai veya hastalık hallerinde personele uygulanan ücret politikası aşağıdan yukarıya herkese aynen uygulanır ve her ayrı olay için özel bir kararı gerekli kılmaz. Hâlbuki strateji devamlı değişken olması nedeniyle, kontrol altında bulundurulması gereken, ne yönde değişeceği kesin olarak bilinmeyen bir ortamda alınmaktadır. Dolayısıyla strateji özel olarak işletme ile çevresi arasındaki ilişkiyle ilgilidir. Politika ise devamlı tekrar eden kurulmuş bir süreç (prosedür) şeklinde olduğu için uygulaması uygulayan kişilere kolayca devredilebilmektedir (Eren, 2002; 15).

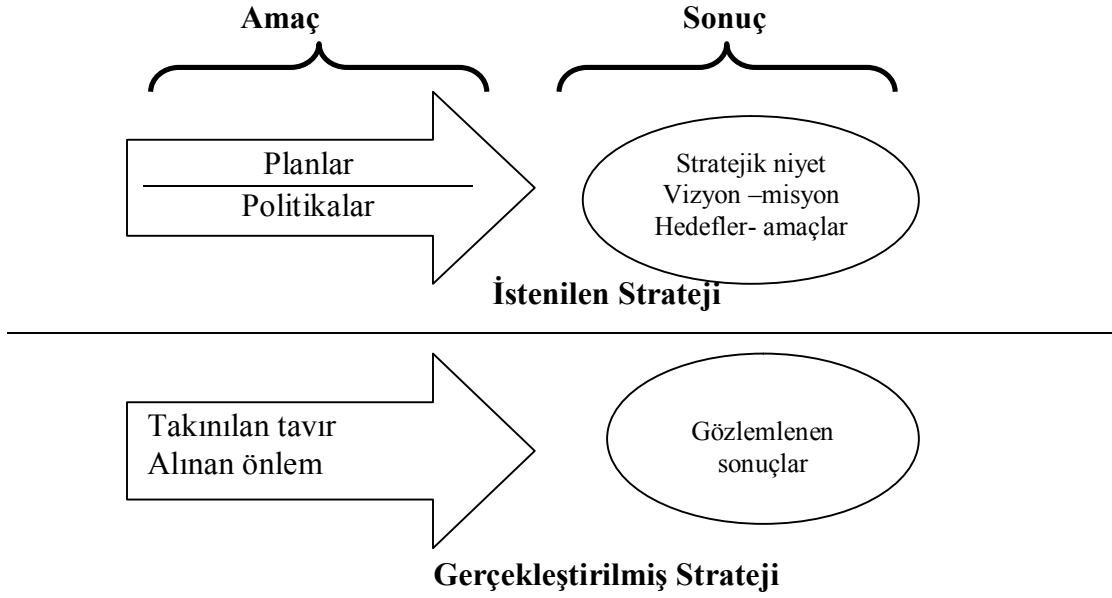
Bir örgütün gelecek için hedeflediği strateji, amaçlarının toplamıdır ve örgüt bu amaçlara ulaşmak için hazırlanmış planları ve politikalarını sürdürmektedir (Miller ve Dess, 1996;22). Strateji, politikanın üzerinde daha ziyade tasarlama ve

ileriye öngörme veya sezme ile ilgili bir kavramdır. Hâlbuki politika daha özel durumlar için meydana getirilmiş uygulamalara daha yakın olan birtakım ilke, kural ve emirlerden meydana gelen kararlardan oluşur. Politikanın stratejiye en benzer özelliklerinden biri, her ikisinin de uzun süre için saptanmış olmalarıdır. Fakat politikadaki esneklik stratejiye nazaran daha azdır. Çünkü stratejiyi belirten değişken çevre, onun içerdiği temel kararların da değiştirilmesine neden teşkil eder. Politika ve strateji amaca bağlılıkları yönünden birbirlerine çok benzerler, ancak, strateji amaçla daha yakından ilgilidir. Stratejik faaliyetlerdeki bütün güçlerin amaca yönlendirilmesi şeklindedir. Hâlbuki politikada bu bağlılık daha gevşektir. Toplam politik uygulamalar amaca yönelmiş olsa da, her politik uygulamayı işletmenin genel amaçlarını gerçekleştirme ile açıklamak mümkün değildir (Eren, 2002; 15).

2.5.1. Strateji Kavramı

Türk Dil Kurumu “strateji”yi bir ulusun veya uluslar topluluğunun, barış ve savaşta benimsenen politikalara destek vermek amacıyla politik, ekonomik, psikolojik ve askerî güçleri bir arada kullanma bilimi ve sanatı şeklinde tanımlamıştır (TDK, 2008a). Diğer bir tanımla strateji avantajlı şartlar altında savaşta düşmanı yenmek için uygulanan askeri komuta bilimi ve sanatıdır (Merriam Webster, 2008f). Başarıya ulaşmaya yönelik detaylı bir plan, uzun vadeli hedeflere ulaşmak için seçilen kararlar ve faaliyetlerin toplamıdır. Strateji seçilen bir yoldur. Her örgütün neyi başarmak istediğini ve daha sonra bunu ürünleri, müşterileri ve operasyonları ile nasıl gerçekleştireceğini belirlemesi gerekir (Formisano, 2003;2).

“Strateji” sözcüğü, farklı insanlar ve şirketler için farklı anlamlara gelen genelleştirilmiş bir sözcük haline gelmiştir. Sözcüğün anlamının etkisi, aşırı kullanmadan dolayı azaltılmıştır (Duke Corporate Education, 2005; 14). Mümkün olan en basit ifadeyle strateji, bir örgütün istediği hedefe ulaşmasına yardımcı olan bir çaba ve takındığı tavır yada yaptığı plan olarak tanımlanır. Eğer strateji geleceğe yönelik planları kapsıyorsa “istenilen strateji”yi, eğer takınılan tavır, alınan önlemleri içeriyorsa “gerçekleştirilmiş strateji”yi ifade etmektedir. Her iki durumda da amaç, örgütün hedeflerine ulaşmasını sağlamaktır (Miller ve Dess, 1996; 5).



Şekil 2.9. İstenilen ve Gerçekleştirilmiş Strateji

Kaynak: Miller ve Dess, 1996; s.5

Şekilde yer alan politika kavramı, istenilen stratejinin bir parçası olarak örgüt içinde “anlaşılan” veya örgüt dışında “ifade edilen” kurallar yada rehberlerin tamamını belirtir (Miller ve Dess, 1996; 21).

Strateji, farklı olmak ve tercihler yapmakla ilgilidir. Örneğin bir işletme stratejisinin amacı, şirketin geleceği nasıl kendi avantajına olacak biçimde şekillendirebileceği ve ekonomik değerin daha büyük bir payını nasıl alabileceğini tanımlamaktır. Şirketin nasıl ve nerede rekabet edeceğini ortaya koyar ve başarmaya çalıştığı şeye bir yapı kazandırır. Aynı zamanda tercih yapma durumunda olduğunda kişi ve örgütlere yön, rehberlik ve odak sunar. Örgütteki çalışanlar örgütün nasıl farklı olması gerektiğini ve hangi fırsatları takip edeceklerini anlamazlar ise, her gün yapmaları gereken hassas tercihleri yapamayabilirler. Stratejisiz bir örgüt ve yöneticileri, yön göstericileri olmadan hareket eder ve bocalayabilir; örgütün zamanını, enerjisini ve kaynaklarını israf edebilirler (Duke Corporate Education, 2005; 14).

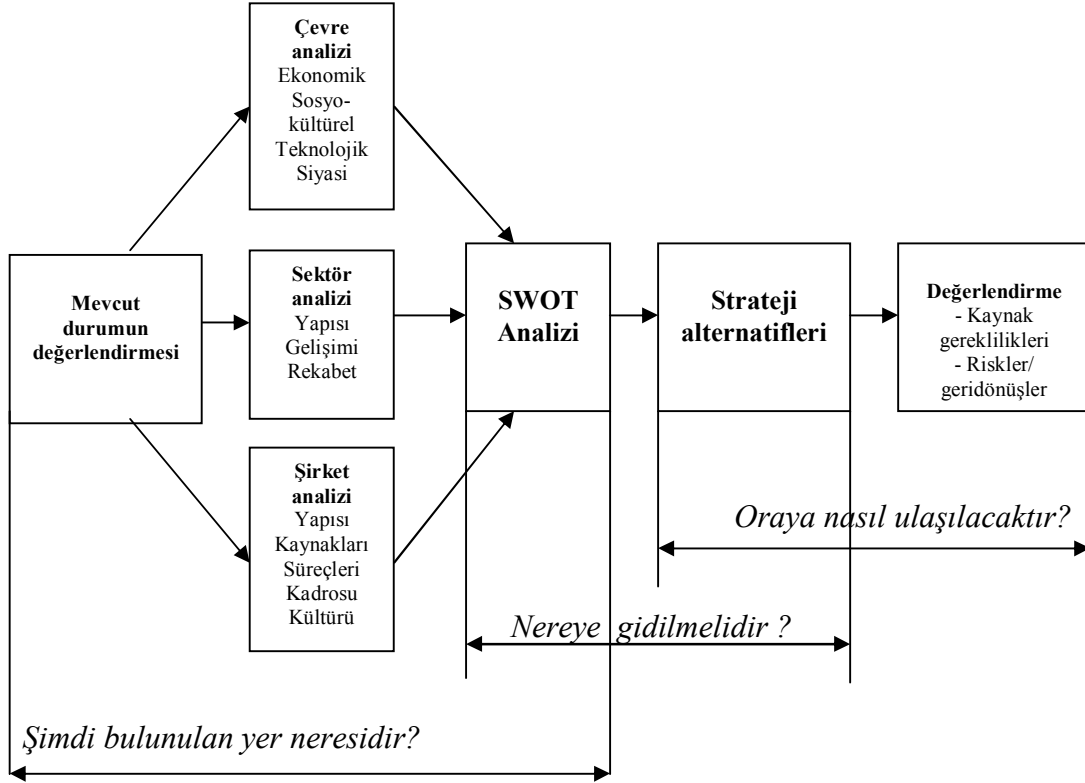
2.5.1.1. Strateji Geliştirme Süreci

Strateji oldukça karmaşık bir kavramdır ve bir veya iki cümle içinde yeteri kadar tanımlama çabaları bazı temel unsurların gözden kaçırılmasına sebep olacaktır. Literatürdeki pek çok tanım arasında strateji nosyonu ile bir şekilde bağlantılı birkaç sözcük ve ifade bulunabilir. Bunlar (Sadler, 1993; 9):

- Amaç veya misyon;
- Politikalar;
- Örgütün hangi işte olduğunun tanımlanması;
- Örgütün ne tür bir kurum olduğunun tanımlanması;
- Amaçlar ve hedefler;
- Güçlü ve zayıf yönler;
- Fırsatlar ve tehditler;
- Temel başarı faktörleri;
- Temel kararlar;
- Yeterlilikler ve kapasiteler;
- Planlama ve programlama;
- Uygulama;
- Sürdürülebilir rekabetçi üstünlük.

Strateji geliştirme, **Şekil 2.10.**'in en altında belirtilen üç önemli soruya verilecek cevaplara odaklanır. Birincisi, durum tespiti yapmaya yönelik olan “bulunulan yer neresidir?” sorusudur. Yeni ürünleri, hizmetleri, veya örgüt fikirleri olan yeni bir kurum da olsa, yüzyıldır ticaret yapan çok uluslu bir işletme de olsa, başlama noktası mevcut durumun derinlemesine bir değerlendirmesi ve işi etkileyen önemli eğilimlerin dikkatlice gözden geçirilmesidir. Burada amaç müşteriler, piyasalar, yasalar, rekabet ve ekonomik faaliyet hakkında, şimdi ve gelecekte gerçekten temel olan soruları tespit etmektir. Bu analizde, araştırmanın ne kadar kapsamlı ve analitik olduğu önemlidir, fakat aynı zamanda başarı cevaplarının ne kadar iyi olduğuna da bağlıdır, özellikle de işin en önemli boyutları ile ilgili olan

cevapların. Strateji geliştirmede hedef belirtmeye yönelik ikinci soru “nereye gidilmelidir?” sorusudur. Bu sorunun cevabı örgütün yada işletmenin ulaşmak istediği ideallerdir. Burada amaç birkaç stratejik alternatif geliştirip en iyi tercihi seçmektir (Formisano, 2003;44).



Şekil 2.10: Strateji Geliştirme Süreci

Kaynak: Formisano, 2003; s.45

Örneğin amaç bir işletme için gelir artırmak ise, stratejik alternatifler hacmi artırmak için fiyatları düşürmek, dağıtım kanallarını artırmak (örneğin internetten dağıtım hizmeti eklemek), veya yeni bölgeler ve müşteri grupları bulmak olabilir. Burada önerilen süre, her alternatifin tespit edilmesi ve sonra analiz edilmesi, son olarak da seçilen stratejiler hakkında bir karara varılmasıdır. Yöntemi belirten son soru ise “Oraya Nasıl Ulaşılacaktır?” şeklindedir (Formisano, 2003; 45). Bu sorunun cevabı hedefe ulaşmak için hangi yolun izleneceğini belirler.

Örgüt içinde mantık, analiz, yaratıcılık ve yenilik gibi kavramları birleştiren bir strateji geliştirme sürecinin yaratılması, strateji oluşturma hakkında yeni

düşünceler ve yeni yöntemler gerektirmiş ve strateji kavramına farklı bir bakış açısı kazandırmıştır. Ulwick (1999;35) strateji geliştirme sürecini araştırırken, tüm dünyadaki örgütlerin kendi stratejilerini geliştirirken yaklaşımlarına rehberlik eden bir üst düzey düşünce yapısı benimsediklerini görmüştür. Üst düzey düşünüş ile, bireylerin zihinsel veya bilinçaltı mantığını ifade etmektedir. Bireylerin ister istemez bu belirlenen mantığı takip ettiğini ve bu mantığın pek çok örgütün bir strateji oluşturmaya çalışırken takip ettiği doğal faaliyet akışını yönlendirdiğini ortaya koymuştur. Ulwick'e göre bu mantık doğal eğilimler ve içgüdülere dayalıdır ve genellikle sorgulanmadan uygulanır. Etkin olmamakla beraber bu mantığın temel bir strateji geliştirme süreci olarak kolayca kabul edildiği bulgusuna ulaşmıştır. Hatta bu mantığın yüzyıllardır sorgulanmadan kabul edildiğini ve bugüne kadar değişmeden kaldığını ifade etmektedir.

Stratejinin derinlemesine bir tanımını Harvard İşletme Okulu'nda Profesör olan Michael E. Porter (1997) yapmaktadır. "Strateji Nedir?" başlıklı makalesinde Porter'a göre *Etkin bir strateji, örgütün şunları yapmasını sağlamalıdır:*

- 1- Rakiplerinkinden farklı bir dizi faaliyeti içeren özgün ve değer verilen bir duruşu ortaya koymak.*
- 2- Hangi faaliyetlerin izleneceğini ve hangi önlemlerin alınacağını tespit etmek için, rakipleri karşısında, gereken tüm değiş-tokuşları yapmak.*
- 3-Stratejinin örgüt için özgün ve sürdürülebilir bir rekabetçi üstünlük yaratması için, stratejinin yürütülmesi amacıyla yapılan faaliyetlerin birbirine uygun olmasını sağlamak.''*

2.5.1.2. Stratejide Çevre Boyutu

Çevre, örgütün içinde yer aldığı ve stratejisinin bulunduğu geniş bir ortamdır. İş yapılan sektör, örgütün stratejisi üzerinde güçlü bir etkiye sahiptir. Çevreyi ve onu şekillendiren temel eğilimleri anlamak, fırsatları ve bunları yakalamak için nasıl bir stratejinin hazırlanacağını anlamak açısından çok önemlidir. Çevre analizi stratejik planlamanın önemli bir basamağıdır ve yöneticinin bütünsel yönlendirmelerinin

doğru olmasını ve doğru kararlar almasını sağlayan bir bağlantıdır. Eğer yönetici gelecekte karşılık vermek zorunda kalabileceği dış dünyadan gelen etkileri anlarsa daha iyi kararlar alacaktır (Third Sector Foresight, 2008). Stratejinin altında yatan nedenlerle ilgili yüzeysel olandan daha fazla bir anlayışa sahip olmak, yöneticilerin perspektif ve değerlendirmelerini genişletmek için çok önemlidir (Duke Corporate Education, 2005; 16). Yöneticilere karar verme sürecinde yardımcı olmayı amaçlayan (Geleneksel güçlü yanlar, zayıf yanlar, fırsatlar ve tehditler GZFT analizi gibi) birçok stratejik gereç mevcuttur. Aslında stratejik yönetim gereçleri etkindir ve başarıları kanıtlanmıştır; ancak, örgütün iç ve dış çevrede bulunan paydaşlarının bilgi ve tecrübelerinin dâhil edilmesi, süreci daha da güçlendirebilir (Badal, 2005; 365).

Çevre değerlendirmesi, örgütlerin stratejik analiz sürecinde çok önemli bir boyuttur. Stratejik analiz süreci, işletmenin faaliyette bulunduğu genel ve sektörel çevre unsurlarının halihazır durumunun incelenmesi ve işletme içindeki unsurların değerlemesiyle ilgili süreçtir (Ülgen ve Mirze, 2004; 64).

2.5.2. Stratejik Analiz Kavramı

Analiz dilimize batı dillerinden geçmiş bir kelimedir ve Türk Dil Kurumu bu kelimeyi “Çözümleme” olarak anlamlandırmaktadır (TDK, 2008b). Çözümleme, diğer bir ifadeyle tahlil, bir bütünü oluşturan parçaları bilimsel bir amaçla birbirinden ayırma işidir. Toplumbilim Terimleri sözlüğüne göre, “Herhangi bir konunun, bir nesnenin düşüncede ya da gerçeklikte kurucu parçalarına ayrılması yoluyla yapısının, işleyişinin ve gelişim yasalarının ortaya konması işlemi”; Yöntembilim Terimleri sözlüğüne göre ise, “Gözlem sonuçları ya da verileri uygun bir biçimde düzenleyerek yine uygun işlemler aracılığıyla anlamlandırma ve onlardan sonuçlar çıkarma” olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2008b).

Stratejik analiz kavramı ise çeşitli yazarlar tarafından farklı şekilde anlaşılmış ve tanımlanmıştır, ayrıca stratejik yönetim sürecinde de farklı konumlara yerleştirilmiştir. Stratejik yönetime hizmet eden ve bir stratejiste objektif bilgi sağlayan stratejik analizin başlıca üç unsuru şunlardır (Vaitkevičius, 2006; 38):

- 1-bir örgütün dış çevresi;
- 2-iç çevresi; ve
- 3-paydaşların kültürü ve beklentileri.

Stratejik Analiz, belirsiz ortamlarda örgütlere değişim karmaşasında kaybolmadan net bir çerçeve sunabilir. Geçmiş deneyimleri kullanmaya, ani sorunları çözmeye ve fırsat ve tehditleri tespit ederek geleceğe hazırlanmaya dönük bu dengeleyici eylem, stratejik değişimi yönetebilme becerisi gerektirir (Ncube ve Wasburn, 2008; 17). Etkin bir stratejik analiz örgütün çevresel değişiklikleri etkili bir şekilde yönetmesine ve pazarda rekabetçi üstünlüğünü korumasına imkan sağlar (BNET Business Dictionary, 2008). Bununla birlikte stratejik analiz, farklı eylem akışlarının fayda, maliyet ve risklerini tespit ederek uzlaşmayı teşvik etmeye dönük bir gereç olabilir ve örgüt için aşağıdaki gibi çeşitli avantajların yaratılmasını sağlar (Ncube ve Wasburn, 2008; 23).

- Birincisi, örgütün pozitif şeylere odaklanmasını ve başarıları üzerine bir şeyler inşa etmesini sağlar.
- İkincisi, pozitif şeylere odaklanırken, eksiklikleri tespit eder, rekabet gibi bir faktör örgütün refahını tehdit ettiğinde planlı ve koordine bir tepki öngörmesini ve hazırlamasını sağlar.
- Üçüncüsü, örgütün etkinlik ve verimliliğini artırarak ve dolayısıyla maliyetlerini azaltarak rekabet avantajını artıracak yeni teknolojiler, yöntemler ve yaklaşımlar tespit etmesini sağlar.
- Son olarak, örgütün problemleri önceden tahmin etmesini, dolayısıyla hoş olmayan sürpriz, ters sonuç ve felaket olasılığını azaltılmasını sağlar.

İşletme ortamının analizi, stratejik planlama sürecinin temel bir parçasıdır. Böyle bir analizin yorumlanması için, danışmanlar, tüm dünyadaki işletme okulları ve ders kitapları, uygulayıcı yöneticiler, işletme ve yönetim öğrencilerine strateji oluşturmak, yönetsel karar almak ve eyleme başlangıç yapmak için GZFT (Güçlü yanlar, Zayıf yanlar, Fırsatlar ve Tehditlerin analizi) yönteminin kullanılmasını

önermektedir. GZFT analizinin bir örgütün stratejisi ve başarısını etkileyen faktörlerin belirlenmesinde önemli bir gereç olma potansiyeli vardır. Pickton ve Wright'a (1998) göre GZFT analizi *“bir örgütün kaynakları ve kabiliyetlerinin analizinin gösterdiği güçlü ve zayıf yönlerinin ve bunun yanında bir çevre analizinde belirlenen fırsatlar ve tehditlerinin bir listesidir. Stratejik mantık, örgütün gelecekte benimseyeceği eylem biçimlerinin güçlü yanlar ve fırsatlara uygun olmasını, dış çevreden gelecek tehditleri savuşturmasını ve zayıf yönlerinin üstesinden gelmesini amaçlamaktadır”*.

Strateji oluşturma süreci, istenen sonuçlara en iyi nasıl ulaşılacağını tespit etmek amacıyla, örgütlerin amaçları arasında entelektüel bilgi katkısı yoluyla öncelik sıralaması yapmalarını gerektirir. Bu noktada, strateji oluşturma sürecine başlamak amacıyla örgütün iç ve dış çevresine bir başlangıç noktasıdır. Bir bölüm (departman) veya bir grup çalışan bu çevre analizini (GZFT analizi) sonuçlandırdıktan sonra aşağıdaki soruları ele almalıdır (Badal, 2005; 369):

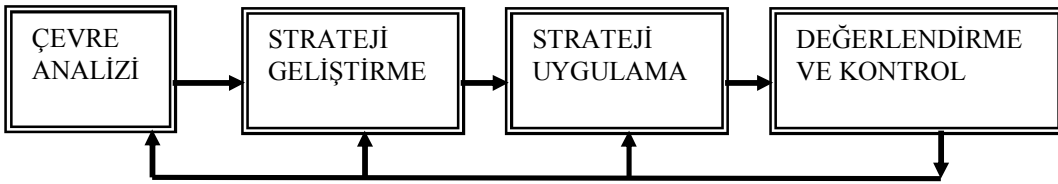
1. Bu örgütün zayıf yönü/leri nelerdir?
2. En uygun iyileşme/büyüme fırsatı hangisidir?
3. Bu durum nasıl başarılabilir?
4. Tam olarak kimler, ne düzeyde dahil olacaktır?
5. Stratejiler mali olarak nasıl desteklenecektir?
6. Stratejilerin uygulaması nasıl değerlendirilecektir?

2.5.4. Stratejik Yönetim ve Planlama İçinde Politikanın Yeri

Strateji ve yönetim kelimelerinin birleşiminden türemiş olan stratejik yönetim, stratejilerin planlanması için gerekli araştırma, inceleme, değerlendirme ve seçim çabalarını planlamayı, bu stratejilerin uygulanabilmesi için örgüt içi her türlü yapısal ve destek tedbirlerin alınarak yürürlüğe konulmasını, daha sonra da stratejilerin uygulanmadan önce ve uygulandıktan sonra amaçlara uygunluğu açısından kontrol edilmesini kapsayan ve işletmenin üst düzey kadrolarının faaliyetlerini ilgilendiren süreçler toplamıdır (Eren, 2002; 18). **Şekil 2.11.**'da da

belirtildiği gibi stratejik yönetim, dört temel unsur içerir (Wheelen ve Hunger, 2004; 9);

- 1- Çevre analizi
- 2- Strateji geliştirme
- 3- Strateji uygulama
- 4- Değerlendirme ve kontrol



Şekil 2.11. Stratejik Yönetim Sürecinin Temel Unsurları

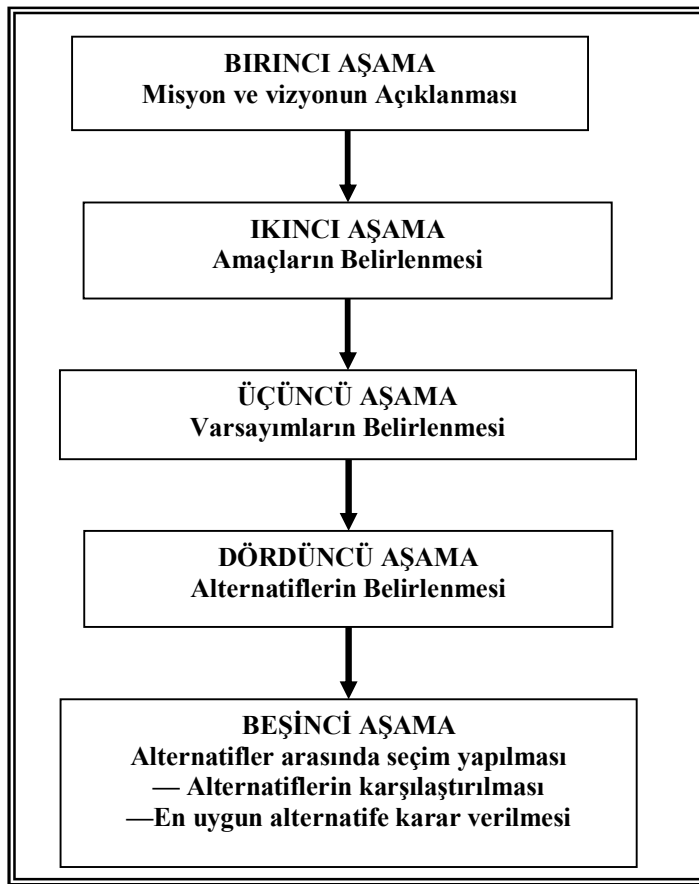
Kaynak: Wheelen ve Hunger, 2004; s.9

Stratejik yönetim süreci “stratejik bilinç”e sahip olmakla başlar. Stratejik bilinç işletmelerde bulunan yöneticilerin (Ülgen ve Mirze, 2004;31);

- Kurumların ve rakiplerinin sürekli olarak çeşitli stratejiler ürettiği ve uyguladığı,
- Bu stratejilerin nasıl daha etkili olarak geliştirilebileceğini,
- Değişim için çevresel fırsat veya tehditlerden nasıl yararlanılabileceğini anlayabilme ve bu konularda kafa yormaları anlamındadır.

Eren’e göre (2002; 19) *Stratejik yönetimin birinci aşaması stratejik planlamadır*. Burada işletmenin yönetim kurulu üyeleri, genel müdür ve genel müdür yardımcıları, planlama yöneticisi ve planlama kurmayları ile işletmenin diğer danışmanlarından oluşan ve adına stratejistler denilen bir grup üst düzey beyin takımı, işletmenin verilmiş amaçları doğrultusunda çevre analizi, işletme değerlemesi, alternatif stratejilerin incelenmesi ve uygun stratejinin seçimi üzerinde çalışmaktadırlar. Bu seçimin sonunda izlenecek strateji veya stratejiler belirlenmektedir.

Yönetim işlevlerinin de ilki olan planlama, bir karar verme işlevidir. Planlama, geleceğe bakmak demektir. Plan, bugünden gelecekte nereye ulaşılacak istendiğinin ve nelerin gerçekleştirilmek istendiğinin karşılaştırılmasıdır. Bu tanımdan da anlaşılacağı gibi plan bir kararlar toplamıdır. Planlama ise planı ortaya çıkarmak için izlenen bir süreçtir. Planlama, sürekli bir şekilde bugünden, gelecek hakkında düşünmek, kısa ve uzun vadeli amaçlar üzerinde kafa yormak ve izlenecek yollar üzerinde durmaktır. Plan ise bu konularda verilen kararlardır. Kararın verilmesi ile süreç tamamlanmış olur ve uygulamaya geçilir (Özalp, vd., 2003;87). **Şekil 2.12**, işletmelerde temel planlama sürecini göstermektedir.



Şekil 2.12. Planlama Süreci

Kaynak: Özalp, vd, 2003; s. 91

Bu süreç içinde politikalar faaliyetlerin yerine getirilmesinde çalışanlara yol gösteren genel hareket planlarıdır. Politikalar işletme içinde alınan kararlarda yöneticilere yol gösteren bir kılavuz ve ilkeler bütünüdür. Eğer izlenecek politikalar

açık ve net bir biçimde ortaya konmuş ise işletme içinde herkes aynı sorun karşısında benzer kararlar alacaktır. Bununla birlikte politikalar yöneticilerin alacağı kararları belli ölçüde sınırlar. Ancak bu sınırlamanın amacı, yöneticilerin hareket serbestliğini engellemek değil onlara yol göstermektir (Özalp, vd,2003;94).

Stratejik yönetimin ikinci safhası, politika oluşturma ve uygun yapı araştırma çabalarıdır. Burada planlanan stratejinin orta ve alt yönetim kademelerine benimsetilmesi, bu kademeler tarafından uygulamada izlenecek politikaların oluşturulması ve en uygun örgütsel yapının kurulması ile ilgili çalışmalar yapılmaktadır (Eren, 2002; 20). Stratejik yönetimin bu aşamasından da anlaşılacağı gibi politikalar kurum seviyesinde oluşturulur ve birim seviyesinde bütün örgüt içinde veya tek bir birime uygulanabilir. İşlevsel seviyede oluşturulan politikalar ise belirli bazı operasyonel faaliyetlerde ya da bölümlere uygulanır (David, 2003; 13). Hangi seviyede olursa olsun üst yöneticiler faaliyetlere yol gösteren politikalar oluşturarak stratejiye işlerlik kazandırır.

Stratejik yönetimin üçüncü ve sonuncu safhası ise, karşılaştırma ve kontroldür. Bu aşama seçilen stratejinin oluşturulan politikalar ve kurulacak örgütsel yapının, işletmenin amaçları ile uygunluğunun karşılaştırılarak kontrol edilmesine ilişkindir(Eren, 2002; 20). Karar verici, tüm değerlemelerin ışığı altında, az da olsa sezgilerine de dayanarak izlenecek hareket tarzını belirler (Özalp, vd,2003;94). Politika belirlenirken temel faktör ana strateji ile politikaların uyumlu olması ve asla teorik olmamasıdır. Politikalar tamamen pratiğe dönük ve işletme koşullarına uygun olmalıdır. Aslında stratejiler genel ve kavramsaldır ancak politikalar sayesinde pratik niteliğe kavuşur. Böylece stratejik amaç ve hedeflere, nasıl, hangi yollarla, ne zaman, hangi nitelikteki faaliyetlerle ulaşılabileceği açıklığa kavuşmuş olur (Eren, 2002; 347).

Ülgen ve Mirze (2004; 35) politikayı, “işletmeyi amaçlarına yönlendirecek strateji ve faaliyetlerle uyumlu ve genellikle değişmeyen durumlarla ilgili olarak alınması gereken kararlar ile gerçekleştirilmesi gereken faaliyetlere rehberlik eden, çalışana iki sınır arasında takdir hakkı veren bir yol” olarak geniş ve farklı bir şekilde tanımlamışlardır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DÜNYADA DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

3.1. DENİZCİLİK ALANINDAKİ FARKLI POLİTİKA YAKLAŞIMLARI

Geçmişte sanayi ekonomisi temel bir disiplin olarak görülmekteydi ve her sanayinin kendine özgü, özellikli politika programlarına ve tedbirlerine ihtiyaç duyduğu kabul edilmekteydi. Sletmo'ya göre (2002; 471) bunun özellikle doğru olduğu iki sektör, tarım ve ulaşırmaydı. Denizler ve deniz ulaştırması da ekonominin ve uluslararası ticaretin bel kemiğini oluşturmaktadır. Deniz kaynaklarına ve denizde yapılan araştırmalara gösterilen ilginin yanı sıra deniz ulaştırmasının kapasitesi de uzun yıllardır artmakta ve gelecekte de artması beklenmektedir. Bunun yanında, deniz ulaştırması, diğer ulaştırma biçimlerinden (karayolu, havayolu, boru hattı gibi) farklı özelliklere sahip özgün ve çevreye duyarlı bir ulaştırma biçimidir. Daha önce de bahsedildiği gibi, deniz ulaştırması stratejik olanların yanı sıra taktik ve operasyonel karar verme problemlerini de içermektedir (Christiansen, vd., 2007; 279). Bu karar verme problemlerinin çeşitliliği, farklı politika yaklaşımlarını da beraberinde getirmektedir. Örneğin okyanuslar, denizler, adalar ve kıyı alanları farklı birer politika alanı olarak dünyanın ekosisteminin bütünleşik ve önemli bir bileşenini teşkil etmektedir. Gıda güvenliği ve ekonomik refahın sürdürülmesi ve pek çok ulusal ekonominin, özellikle de gelişmekte olan ülkelerin, refahı için kritik öneme sahiptir (UN,2002; 20).

Yalnızca ticari ve ekonomik açıdan değil, doğal çevre açısından da denizler ciddi bir öneme sahiptir. Bu nedenle denizcilik alanındaki politikalar;

- a) Deniz ve okyanus politikası,
- b) Deniz ticaret politikaları,
- c) Deniz ulaştırma politikaları şeklinde üç ana başlıkta incelenebilir.

Deniz ulaştırma politikası ile deniz ticaret politikası kaynakların çoğunda birbirleri yerine kullanılmaktadır. Bu açıdan son iki maddeyi birbirinden belli noktalarda ayırmak zordur.

3.1.1. Deniz ve Okyanus Politikası

Okyanusların ulusal yetki alanı dışında bulunan açık deniz bölgelerindeki doğal kaynakların korunması ve sürdürülebilir biçimde kullanılması, son yıllarda giderek daha fazla dikkat çeken bir konudur. Açık denizler için uluslararası yönetim (governance) anlaşmalarının gözden geçirilmesi ihtiyacı, Eylül 2002’de Johannesburg’da gerçekleşen Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi’ne (WSSD) yol açan hazırlık niteliğindeki çalışmalarda ve zirve sırasında ortaya atılmıştır. (Raaymakers, 2003).

Tüm dünyada denizle ilgili oluşumlar ve onların ilişkili kara kütleleri ve su ayırım çizgileri için 50 kadar büyük deniz ekosistemi (LME- Large Marine Ecosystems) tanımlanmıştır. Bu birbirinden farklı bölgelerin uzamsal ve ekolojik olarak tespit edilmesi, çok çeşitli kültürel, insani, ekonomik, toplumsal ve biyo-fiziksel etkileşimleri temsil ederek, pek çok farklı politika ve yönetim rejimi içinde araştırma yapılması açısından bir temel sunmaktadır (Dyer ve Poggie, 2000).

Tanımlanan bölgelerin çokluğunun yanı sıra karar vermeye dahil olan kamu kurumlarının sayısının çokluğu da kapsamlı bir deniz politikasının geliştirilmesini zorlaştırmaktadır. Deniz politikası, ulusal ihtiyaçlar, uluslararası baskılar ve yenilikçi modern kavramlar tarafından belirlenerek her geçen gün değişime uğramaktadır (Volckaert, 1986; 93).

Garcia’ya göre (2005; 8) *“okyanus yönetimi, mevcut ve gelecek nesillerin kıyı ve deniz alanlarındaki kaynaklardan elde edecekleri faydaların, bir dizi kanun, kural, gelenek, örgütsel ve yönetsel strateji ile optimize edilmesi sürecidir. “Okyanus politikası” ise çatışmaların ve okyanusun rekabetçi kullanımının en aza indirilmesi ya da önlenmesi bakış açısıyla ve deniz alanlarının ulusal kanunlarla genişletilmesinin getirdiği uzun vadeli değerler ve çıkarların korunması amacıyla,*

deniz kaynakları ve okyanus alanının bütünleşik yönetimini başarmak için bir planı oluşturan kararlar çerçevesidir”.

Ulusal bir okyanus politikası oluşturmadaki amaç, devlet için, yönetim sorumluluklarını yerine getirmek, mevcut kanunlarla okyanus kullanımını uyumlaştırmak, deniz alanı ve kaynaklarının kullanımıyla ilgilenen resmi kuruluşlar arasında işbirliğini teşvik etmek ve okyanus kaynaklarının kullanımından elde edilen faydaları, sürdürülebilir sınırlar dâhilinde en üst düzeye çıkarmaktır. Bir okyanus politikası çerçevesinin olmaması, ilgili kuruluşlar arasındaki işlev çakışmalarına ve aynı işlemlerin tekrarlanması olgusuna neden olan en önemli faktördür. Bütünleşik bir okyanus politikasının oluşturulması, entegrasyon, önlem yaklaşımı, ekosistem-bazlı yönetim, kirleten-öder ilkesi, nesiller arasında ve aynı nesil içinde eşitlik, kamu/özel kurumların katılımı ve topluluk bazlı yönetim ilkelerine dayanacaktır. Bu politika aşağıdaki bileşenlerden oluşabilir (Garcia, 2005; 14);

1. Karşı kıyılardaki ve bitişik ülkelerdeki münhasır ekonomik bölge (Exclusive Economic Zone- EEZ) ve kıta sahanlığı büyüklüğünün belirlenmesi.
2. Bir balıkçılık yönetimi sisteminin kabul edilmesi.
3. Kara kökenli deniz kirlenmesinin kontrolü.
4. Kara kullanım planlaması.
5. Gemilerden kaynaklanan kirlenmenin kontrolü.
6. Limanlar ve denizcilik hizmetleri zincirinin geliştirilmesi.
7. Endüstriyel ve tarımsal faaliyetlerin düzenlenmesi.
8. Off-shore (kıyıdan uzak) mineral kaynakların geliştirilmesi.
9. Münhasır Ekonomik Bölge (EEZ) takip ve denetimi.
10. Turizm ve eğlence (rekreasyon) amaçlı kullanımlar.
11. Okyanus tesisleri ve yapılarının kurulması.

Politika bileşenlerine bakıldığında deniz politikaları ile denizcilik politikaları alanında ortak noktaların, birbiri ile bağlantılı konuların bulunduğu görülmektedir. Vivero'ya göre (2009; 624) *“denizcilik politikalarının ve planlarının siyasi, yasal ve kurumsal özelliğinden dolayı geliştirilmesi için, bugün çok önemli bir denizcilik boyutuna sahip olan okyanuslar konusunda devletin siyasi- mülki (political-*

territorial) unsurunun oynadığı rolün yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Bu yeni politikalar ile bugüne kadar merkezi hükümetlerin denizcilik kanunlarında önceliğini belirlediği yeni bir “denizcilik egemenliğine” geçiş sağlanabilecektir”.

Örneğin, son yıllarda Avrupa Birliği denizcilik politikası hakkında bazı girişimler ortaya çıkmıştır; bunların arasında 2002’de Ortak Balıkçılık Politikası’nda (Common Fishing Policy) reform yapılması, 2005’de Deniz Strateji Direktifi’nin (Maritime Strategy Directorate) geliştirilmesi ve 2007’de Bütünleşik Denizcilik Politikası’nın (Integrated Maritime Policy) başlatılması sayılabilir. Ortak Balıkçılık Politikası geleneksel olarak (ticari amaçla kullanılan) balık stoklarının korunması ve balıkçılık filolarının yapısının ve ekonomisinin geliştirilmesini amaçlayan platformdur. Deniz Stratejisi Direktifi (MSD) ekosistemin korunması (su kalitesi hedefi gibi) perspektifiyle tasarlanmıştır ve kuş ve doğal ortam direktifleri ve su direktifi gibi deniz alanını etkileyen bir dizi mevcut direktif geleneğinin bir parçasıdır. Bütünleşik Denizcilik Politikası (IMP) çok çeşitli meydan okumalar, çıkarlar ve bunların temsilcilerini ele alan çok sayıda sektörel politika (örn. Deniz ulaştırması, petrol ve doğalgaz çıkarımı, balıkçılık) arasında entegrasyon amaçlayan bir gereçtir (Hoof ve Tatenhove, 2009; 726).

3.1.2. Deniz Ticaret Politikası

Deniz ticareti Odeke’ye göre(1988; 4) “dünya ekonomik faaliyetinin en üst noktasıdır”. Örneğin gemi sahiplerinin petrol fiyatındaki değişim gibi küresel bir olayı duyduklarında verdikleri ilk tepki bunun denizcilik piyasasına nasıl bir etkisi olacağını düşünmektir. Ticaret giderek daha uluslararası olduğu için ve yeni sanayileşen ülkeler OECD ülkelerinin yanındaki yerlerini aldıkları için, denizcilik sektörü de ticaretin olağanüstü bir biçimde büyümesine gereken imkanı sağlamaktadır (Stopford, 1997; 2).

Cafniny (1985;79) uluslararası ticaretin temel altyapısı olarak denizciliği dünya politikasında önemli etkiye sahip konu olarak ifade etmiştir. Ona göre, “*bu sektör bağımsız bir refah üreticisi, ulusal endüstriyel kalkınmanın önemli bir*

kaldırıcı ve askeri gücün çok önemli bir ögesidir. Tarihsel olarak, denizcilik üzerindeki çatışmalar uluslararası siyasi ekonominin genel krizlerini yansıtmıştır”.

Deniz ticaret politikaları üzerine çalışan bilim insanları farklı sınıflandırma çabası içine girmişlerdir. Deniz ticaret politikalarına yönelik amaçları sınıflandırmada birkaç sistem söz konusudur. Sturmeý’in (1974; 179) çalışmasında kullandığı betimleyici (descriptive) sınıflandırma, izlenen amaçları birbiriyle ilişkilendirmeyi ya da yapısal gruplamaları göstermeyi hedefler. Bu sınıflandırma, deniz ticaret politikalarının durumunu, tarifeler, kotalar ve ihracat destekleri gibi durumlarla işleyen genel ticaret politikalarının bir parçası olarak ele almaktadır. Başka bir deyişle, Sturmeý’e göre deniz ticareti ile genel ticaret politikalarının amaçları birbirine benzemektedir.

Sletmo (2002; 472) “Deniz ticaret politikası” adlı eserinde ise geniş anlamda, denizcilik sektörü için geçerli çok çeşitli politika gereçleri ve düzenlemelerine atıfta bulunmuştur. Kapsam ve amaç olarak, uluslararası alandaki ortak çıkarlara dayalı anlaşma ve sözleşmelerin, ulusal nitelikte olan politikalar ile birbirinden ayrıştırılmasını önemsemektedir. Ulusal deniz ticaret politikaları normalde mali avantajlar, gemi operasyon ve inşaatlarına doğrudan destek verilmesi ve yüklerin bir kısmını, hatta tamamını ulusal bayraklı gemiler için rezerve eden açıkça korumacı tedbirler aracılığıyla ulusal filoların teşvik edilmesini amaçlar. Uluslararası anlaşmalar ise genel olarak çevre koruma, güvenlik, ayrıca kaptan ve diğer gemi adamlarının istihdamı ve çalışma koşulları gibi konulara yöneliktir (Sletmo, 2002; 472).

Uluslararası denizcilik oldukça rekabetçi bir ortamda yürütülmektedir. Bu özellikle gemilerin, piyasa katılımcılarının mükemmel bilgi sahibi olduğu serbest piyasada taşıma anlaşması yaptığı dökme sıvı yük ve kuru yük ticaretleri için geçerlidir. Düzenli hat denizcilik piyasası, özellikle de düzenli hat (liner) konferans sistemi veya konsorsiyum düzenlemelerine tabi olanların rekabet ortamı daha az serbesttir, fakat giriş engellerinin olmadığı bir ortamda donatanlar ciddi bir rekabetle karşılaşmaktadırlar. Uluslararası deniz ulaştırmasında mevcut olan başlıca piyasa eksiklikleri, özel gemi sahipleri ve işletmecilerin oluşturulması değildir, aksine ulusal

yükletenler için yükleri rezerve etmek isteyen belirli ulus devletlerin korumacı politikalarından kaynaklanmaktadır (Hare, 1996; 8).

Sturmey, “Ulusal Denizcilik Politikası” başlıklı eserinde (1965, 15) “*Bir ulus, denizciliğin kullanımı ile ilgili olarak piyasa güçlerinin serbest işleyişine müdahale etmek veya bunları kontrol etmek için önlemleri teşvik eder, buna izin verir veya bunları oluşturursa, o ulusun denizcilik politikasının olduğu söylenebilir. Müdahale veya kontrol, özel amaçlı (ad hoc) önlemlerden dikkatle planlanan ve sürekliliği olan politikalara kadar değişiklik gösterebilir*” şeklinde ifade ederek ulusal denizcilik politikasını tanımlamıştır.

Tanımda belirtilen önlemler ise üç ayrı grupta incelenmektedir (Sturmey, 1965; 15 ve 1974; 178):

- *Birincisi, belirli güçlükleri gidermek için kısa vadeli alınan önlemler.* Örneğin 1940’ların sonları ile 1950’lerin başlarında, iki taraflı deniz ticaret anlaşmalarının çoğu, çok taraflı müzakere mekanizmalarının büyük oranda çökmesi sonucunda, ticaretin devamını sağlamaya yönelik bir yöntem olarak beliren takas mal sözleşmelerinin bir parçasıydı.
- *İkincisi, diğer ülkelerdeki politikalara karşılık olarak ya da bu politikalarda değişiklik oluşturma amacıyla girişimler.* Örneğin, 1959 Brezilya tercihleri çoğunlukla, ilgili konferansın konferansa dâhil olmayan Lloyd Brasileiro düzenli hat gemilerini ticaret dışı bırakma girişimlerine karşı bir tutumudur.
- *Üçüncüsü, tümüyle belirli duruma özgü önlemler.* Queen Mary ve Queen Elizabeth’in inşası ve Queen Mary yerine gemi inşa için 1934’te Cunard’a yapılan yardım örneğinde olduğu gibi.

3.1.3. Deniz Ulaştırma Politikası

Dabrowski’ye göre (1979; 81) prensipte bir ülkenin denizcilik politikasının atıfta bulunduğu dört öge vardır: gemiler, gemi adamları, yük ve deniz ticaret şirketleri. Bunun yanında denizcilik politikası için önemli bir nokta da limanlardır. Deniz ulaştırması ile ilgili bazı ulusal kanun ve düzenlemeler de mevcuttur, çoğu

ülkede Denizcilik Kodu veya Deniz Ticareti Yasası adıyla özellikli ve önemli bir gereç mevcuttur. Bu gereç aracılığıyla denizcilik alanındaki ulusal gerçek ve tüzel kişilerin faaliyetleri için yasal bir çerçeve oluşturulmuş olmaktadır. Bu yasalar, aynı zamanda aşağıdaki hususları düzenlemektedir (Dabrowski, 1979; 81):

- (a) gemilerin bayrağı ve milliyeti,
- (b) gemi sicillerinin işleyişi,
- (c) geminin denize elverişliliği ve seyir güvenliği,
- (d) gemi sahibinin hak ve yükümlülükleri ve gemi adamları için gereklilikler,
- (e) ulusal gemi sahiplerinin statüleri ve koşulları,
- (f) gemi işletmecisi, geminin acentesi ve kiralayan statüsü ve koşulları,
- (g) yük ve yolcu taşıma sözleşmeleri,
- (h) genellikle ulusal firmalara tahsis edilen, kıyısız seyir ve pilotaj gibi tamamlayıcı deniz ticaret faaliyetleri.

Fink'e göre (2001; 6) ise deniz ulaştırma hizmetleri üç tür faaliyet içerir. Deniz ulaştırma politikalarının kapsam alanı da bu üç faaliyeti içerecek şekildedir:

- *Uluslararası deniz ulaştırması (yük ve yolcu)*, örneğin yükün bir ülkede gemiye yüklenmesi ile geminin farklı bir ülkenin varış limanına varmasına kadar geçen süre;
- *Deniz yardımcı hizmetleri*, örneğin limanlarda ve gemilerde yükün elleçlenmesi ile ilgili tüm faaliyetler ve
- *Liman hizmetleri*, örneğin sadece limanlarda gemilerin yönetilmesiyle ilgili faaliyetler

Deniz ulaştırma politikasının kapsamında a) Ekonomik ve operasyonel düzenleme, b) işgücü kullanımı ve armatörlük kısıtları, c) yük ve taşınması, d) ulaşım kısıtları, e) doğrudan ve dolaylı devlet yardımları ya da teşvikleri, f) teknik ve teknolojik düzenleme vb. konular bulunmaktadır. Bu politikalar, aynı zamanda ulusal itibar, görünürlük ve savunma (ya da saldırı) yeterliliğini güçlendirmek için tasarlanmış önlemleri de içerir (Frankel, 1992, 212).

Li ve Cheng, (2007; 521) çalışmalarında denizcilik politikasına etki eden bu önlemleri “kısıtlayıcı” ve “destek” önlemler olarak sınıflandırmışlardır (**Tablo 3.1.**). Destek kategorileri ulusal doğrudan teşviklerin derecesini ifade ederken, kısıtlayıcı kategoridekiler ulusal piyasaya giren yabancı şirketler üzerindeki kısıtlamaları içermektedir.

Tablo 3.1. Deniz Ulaştırma Politikaları için Kısıtlayıcı ve Destek Önlemler

<i>Kısıtlayıcı Önlem Kategorileri</i>	<i>Destek Önlem Kategorileri</i>
Ulusal bayrağın çekilmesi üzerindeki kısıtlamalar	Kargo tercihleri
Ticari varlığın biçimi	Devlet yardımları
Öz sermaye sınırının düzenlenmesi	Vergi tercihleri
Liman hizmetleri	Yük rezervasyonu
Hükümet sınırlamaları	
Gemi personelinin oluşumu	
Kabotaj	

Kaynak: Li ve Cheng, 2007; 523- 524’den derlenmiştir.

Yukarıda belirtilen tablodaki kısıtlayıcı önlemler yabancı şirketlerin ulusal deniz taşıma hizmeti piyasasına katılmasını ya da girmesini önlemeye yöneliktir. Destek önlemler ise ulusal girişimcilerin rekabetçi yeteneklerini uygun iyileştirme faaliyetleri ile destekleyen ya da güçlendiren politika önlemleridir (Li ve Cheng, 2007; 522).

Deniz taşıma politikası ile deniz ticaret politikası literatürdeki çoğu kaynakta birbirleri yerine kullanılmaktadır. “Maritime policy” ve “shipping policy” kavramlarının geçtiği bilimsel yayınlar incelendiğinde kesin bir çizgi ile konuları birbirinden ayırmak zordur. Bu nedenle ilerleyen bölümlerde deniz taşıma politikası oluşturma süreci incelenirken de her iki konuyu kapsayan görüşlere yer verilmiştir.

3.2. DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ OLUŞTURULMA SÜRECİ

Deniz ulaştırmasında politika oluşturmak 2.3. Bölümde anlatılanlardan farklı olarak daha karmaşık bir süreçtir. Bu sürece farklı ve çatışan çıkarlarla birlikte birçok alt konu da girmektedir. Ayrıca, sözü edilen politika, bu konular dışında çeşitli gizli gündem maddelerine de izin vermek durumundadır. Deniz ulaştırma politikası oluşturma sürecini genellikle karar verme veya politika uygulama süreci izler. Bu süreç de yine benzer nedenlerle karmaşık bir süreç halindedir (Frankel, 1992, 213).

“Denize hükmeden ticarete hükmeder. Ticarete hükmeden dünyanın zenginliklerine hükmeder ve sonunda dünyanın kendisine hükmeder.” Bu söz, yaklaşık dört yüzyıl önceki ünlü bir politika beyanıdır. Bir slogan olarak çok ikna edicidir ve en azından dünyanın pek çok yerinde denizcilik politikası oluşturanın bilinçaltında yattığı düşünülebilir. Alderton (1995;156) bunu, *“gemi arzının fazla olduğu bir dünyada, gemilerden ziyade yüke sahip olmanın daha iyi olacağını söyleyebilirim; bu durumda ilk satır şöyle olacaktır: <ticarete hükmeden denize hükmeder>”* şeklinde yorumlamış ve ifadeyi değiştirmiştir. Ona göre *“Politika, belirli bir hedefe ulaşmak veya tehlikeyi savmak için, amaca uygunluk adına kabul edilen bir eylem tarzıdır”*. Dolayısıyla politika oluşturan kişi bir problemi çözmeye çalışan bir idarecidir. Fakat bir problemin çözümünde temelinde yatan soru işareti “doğru” sorunun bulunmasında veya “gerçek” sorunun ne olduğunun tespit edilmesinde yatmaktadır. Örneğin 1960’larda, hükümetler ve gemi sahipleri mürettebatın yataklarında sigara içmesini önlemek için büyük zaman harcamıştır, çünkü araştırmalar bunun deniz ticareti için en büyük tehlike olduğunu göstermekteydi. Bundan birkaç ay sonra doğru sorunun “yatakların nasıl yanmaz hale getirileceği” olduğu anlaşılmış ve çözüm kolayca bulunmuştur. Denizcilik alanındaki pek çok kişi “ticaret filomuza nasıl yardım ederiz?” veya “limanlarımızı nasıl özelleştiririz?” gibi soruların doğru sorular olup olmadığını düşünmeden politikalar oluşturmaya istemektir. Temel olarak politika oluşturan kişinin sorunu tespit etmesinin ardından çözüm için çeşitli seçenekler önüne çıkar ve hepsinin de iyi ve kötü etkileri mevcuttur.

Alderton deniz ulaştırma politikası oluşturma sürecinde sorunun doğru tanımlanması gerekliliğine vurgu yaparken Frankel (1992; 213) ise, aşağıdaki

ifadesinde ağırlıklı olarak deniz ulaştırma politikası oluşturma sürecine etki eden oyuncular ve karar kurumları üzerinde durmuştur. *“Deniz ulaştırma politikası oluşturma sürecinde ve karar vermede her zaman farklı oyuncular ya da karar vericiler bulunmakta, bunların çoğunun da birden fazla amacı bulunmaktadır. Ayrıca, çoğunun da kendine ait olası politika veya kararları vardır, kendi amaçları açısından da bu politika veya kararlarla ilgili değerleri bulunur. Bu açıdan da bu ilişkilerde çatışma, tutarsızlık ve önyargılara rastlamak oldukça yaygındır. Birkaç oyuncu ve paydaş bulunduğundan, süreç genellikle karmaşık bir hale gelir ve çatışmaların giderilmesi ve üzerinde anlaşmaya varılan ya da oybirliğiyle deniz ulaştırma politikası ya da kararı oluşturmaya yönelik birlikteliği sağlamak için uzun müzakereler genelde tek kabul edilen süreç olmaktadır.*

Roe (2002; 497) ise Hoyle ve Knowles’in (1993) Modern Ulaştırma Coğrafyası (Modern Transport Geography) eserinde belirttiği yirminci yüzyılın sonunda ulaştırma politikasının ortaya çıkışının altında yatan genel faktörleri deniz ulaştırma politikalarına uyarlamıştır. Bu temel faktörlerin tüm dünyada denizcilik politikasının gelişiminin anlaşılması için de kullanılabileceğini belirtmiş, Hoyle ve Knowles’in yaptığı çalışmaya dayanarak denizcilik alanında politikanın ortaya çıkışı ile ilgili beş faktör tespit etmiştir (Roe, 2002; 497-499):

1. Tarihsel bakış açısı – Denizcilik sektörü, kısmen de olsa yakın ya da daha uzak geçmişinden etkilenmektedir. Dolayısıyla geleneksel ticaret rotaları, liman yerleri ve deniz ulaştırmasındaki güç dengelerinin hepsi piyasanın belirli özellikleridir. Denizcilik politikası, mevcut ticaret şekillerinin bağlantısından, faaliyet merkezlerinden ve güç merkezlerinden kaynaklanma veya bunlarla ilişkili olma eğilimindedir. Herhangi bir politika geliştirme faaliyeti – nereden kaynaklandığına bakılmaksızın – yeni rotaların, limanların ve denizci güçlerin ortaya çıkışı gibi dünya denizcilik sahnesindeki yeni gelişmeler kadar, tarihsel gelişimi de hesaba katmalıdır.

2.Düğüm noktaları, ağlar ve sistemler – Denizcilik sektörü özünde düğüm noktalarının (limanlar), ağların (ticaret rotaları) ve sistemlerin (diğer iki ögeyi bir araya getiren örgüt ve altyapı – iletişim, mali düzenlemeler, yasal çerçeve, gemi brokerleri, nakliye komisyoncusu (forwarder) vs. dâhil) bir bileşimidir. Politika oluşturma, sonuçta tüm bu unsurlarla ve onları oluşturan ortamla ilgilidir. Bu

durumun sebebi, belli bir yerde, ticari alanda veya belli bir zamanda faaliyeti teşvik etmek amacına (örn. AB üyesi ülkelerde denizcilik için avantajlı vergi rejimleri) dönük olabilir ya da istenmeyen faaliyetlerin kontrolüne (örn. standart altı çevresel veya güvenlik uygulamaları) dönük olabilir. Politika oluşturanların, eğer politikalar özellikli ve anlamlı olacaksa ve amaçladıkları şeylere ulaşacaksa, mevcut ara bağlantı sistemlerini anlamaları gerekmektedir.

3. Ulaştırma modunun seçimi, modlar arası taşımacılık ve esneklik – Deniz ulaştırması oldukça karmaşık bir ortam içinde işlemektedir; bu, sadece sektör içinde değil, diğer modlarla rekabet anlamında da geçerlidir. Avrupa’da yakınyol deniz taşımacılığı tüm kıta boyunca karayolu taşımacılığının ciddi rekabeti ile karşı karşıyadır, bu arada Doğu Avrupa’daki altyapı devam ettikçe ve yeni altyapılar (Kanal Tüneli ve Oresund bağlantısı vb.) tam olarak işletilecek hale geldikçe, uluslararası demiryolu hizmetleri bile giderek daha rekabetçi olacaktır. Politika oluşturanların yükletenler için mevcut olan seçeneklerin de tamamına dair bir görüşlerinin olması gerekmektedir. Ayrıca, AB’nin desteğiyle modlararası taşımacılık kavramı genişlemeye devam etmektedir, böylece bugün deniz ulaştırması yaygın olarak karmaşık bir modlararası taşıma zinciri içinde bir halka olarak görülmektedir. Bu zincir feribotlardaki kamyonlar ve römorklar, demiryolu-feribot operasyonları, konteyner hizmetleri ve yeterli bir ara-bağlantı sağlamak için gereken, çok sayıda uzmanlık isteyen hizmetleri içermektedir. Deniz ulaştırması alanında politika oluşturma sürecinde, gelişmelerin koordine olmasını ve denizcilik sektörünün rolünü tam olarak oynamasını sağlamak için yapılacak çok iş vardır.

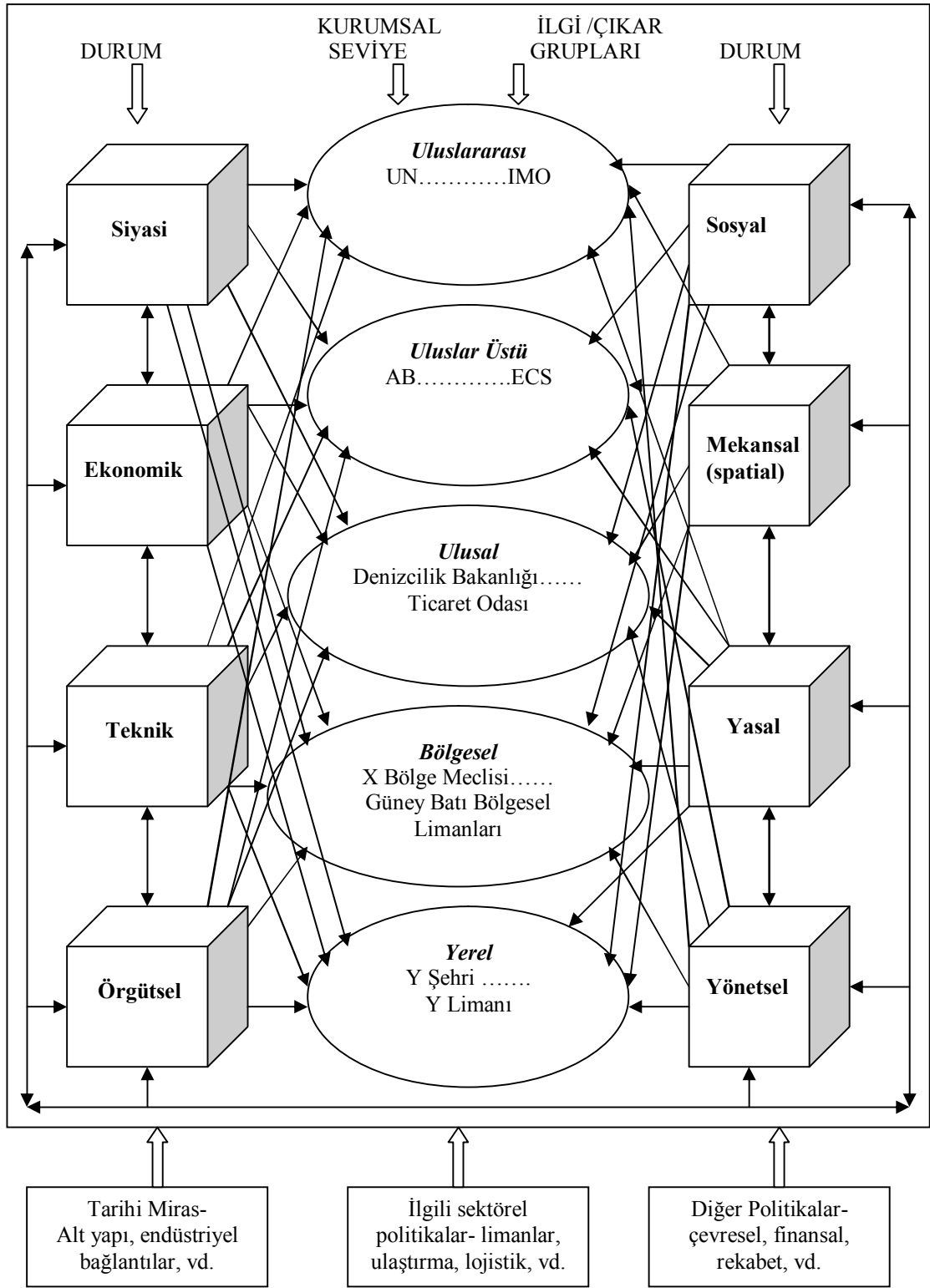
4. Deregülasyon ve özelleştirme – Hem deregülasyon (devlet kontrolünün ve etkisinin kaldırılması veya azaltılması) ve hem de özelleştirme (mülkiyetin devletten özel sektöre tamamen veya kısmen aktarılması) birkaç yıldır tüm dünyadaki pek çok ekonomi sektöründe başlıca eğilim haline gelmiştir. Denizcilik de bu sektörlerden biridir. Doğu Avrupa’daki önemli gelişmeler her iki eğilimle ilgili pek çok örnek ortaya çıkarmıştır. Sadece Doğu Avrupa’da değil, başka bölgelerde de limanların, devlete ait denizcilik şirketlerinin ve yardımcı faaliyetlerin özelleştirilmesi, AB’nin kabotaj kurallarını esnetmek ve devlet yardımlarını azaltmak suretiyle devlet

müdahalesini azaltmaya dönük girişimleri bu durumu açıkça ortaya koymaktadır. Denizcilik politikaları 1980'lerden bu yana bu eğilimleri yansıtmaktadır.

5. Bütüncüllük (holism)– Denizcilik politikaları, denizciliğin hem sektörü etkileyen, hem de ondan etkilenen pek çok başka ekonomik, sosyal ve teknolojik gelişmeyle yakından ilişkili çok daha kapsamlı bir faaliyetin parçasıdır. Dolayısıyla denizcilikle ilgili politikaları oluşturanların, örneğin AB'deki mali politikada gerçekleşecek bir değişikliğin, denizcilik alanındaki yatırım ikliminde önemli etkisi olacağını ve denizcilik politikasına dair önlemlerle bağlantılı ilave önlemleri gerektireceğini anlamaları gerekmektedir. Denizcilik gerçek dünyanın karmaşıklığından ayrılmayacak bütüncül bir faaliyettir ve bu da politika oluşturmayı zor ve bazen de çok yavaş hale getirmektedir.

Bu temel faktörlerin doğrultusunda denizcilik sektöründe politika, hem farklı seviyelerde oluşur hem de farklı seviyelerde uygulanır. Uygulamanın önemli bir sorun olduğuna değinen Alderton (1995; 161) politikaların yürürlüğe konulması sorununun yeni bir politika oluşturulmadan önce karar verenlerin düşünmesi gereken ilk konu olduğunu belirtmiştir. Örneğin kota sistemleri gibi pek çok politika, bürokrasi düzeyini artırır ve verimliliği azaltır. Bu açıdan politikaların uygulanmadan önce olası sonuçlarının değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bu karmaşık durum, denizcilik politikası çerçevesini ve ortaya çıkan politikaları etkileyen faktörleri ve politika gelişimine dâhil olan oyuncuları özetlemeye çalışan **Şekil 3.1.**'de gösterilmektedir (Roe, 2002; 499).



Şekil 3.1. Denizcilik Politikası Oluşturma Durumu

Kaynak: Roe, 2002; s. 500, Ledger ve Roe, 1996; s.66

3.2.1. Deniz Ulaştırma Politikası Oluşturma Düzeyleri

Roe'ya göre (2008; 3) geleneksel biçimde beş politika-oluşturma düzeyi (yasama alanı) vardır. Bunlar;

- *Uluslararası* (IMO, OECD ve WTO gibi örgütlerle belirlenen deniz ticaret alanında),
- *Uluslar üstü* (ABD, NAFTA ve ASEAN),
- *Ulusal* (AB üye ülkeleri, ABD, Çin vs.),
- *Bölgesel* (Attica, Devon) ve
- *Yereldir* (belki bir liman veya denizle ilgili daha küçük bir alan).

Bu durumda ideal düzenleme, politikaların en üst düzeyde tartışmalardan doğması (örneğin IMO'da temsil edilen üye ülkeler) ve kabul edildikten sonra hiyerarşiye göre uluslar üstü, ulusal, bölgesel ve yerel düzeylere aktarılması olacaktır. Bu şekilde işleyen süreçte detaylı uygulama düzeyi artacak, yerel ihtiyaçlar ve isteklere uygun şekilde ve politika ilkelerinden sapmadan özellikli değişiklikler yapılacaktır. Elbette, her düzeyde daha üst seviyelerdeki politika tartışmalarını etkileyecek geri bildirimler olması mümkündür.

Tablo 3.2.'de de belirtildiği gibi deniz ticaretinde politika oluşturma, uluslararası, uluslar üstü, ulusal, bölgesel ve yerel yasama alanı tanımlamalarıyla sınıflandırılabilen bir kurumsal çerçeveden elde edilir. Uluslararası yasama alanı, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD), ve Dünya Ticaret Örgütü (WTO) gibi politika oluşturma kurumlarını içerir. IMO güvenlik, çevre ve emniyete odaklanırken, OECD ve WTO daha çok ekonomik rekabet edebilirlikle ilgilenir, her durumda örgütlerin odak konusu olmayan denizcilik hedefleri için ortak ifadeleri söz konusudur. Denizcilikte uluslar üstü politika oluşturma Avrupa Birliği (AB), Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (NAFTA), ve Güney Doğu Asya Ülkeleri Birliği (ASEAN) politikaları tarafından belirlenmektedir. AB örnek olarak alınacak olursa, politikalar daha yüksek, uluslararası bir yasama organından (IMO) yorumlanır ve sonra AB üye ülkelerin

durumlarına göre uygulanmak üzere kabul edilir. Bu süreç genel uluslararası denizcilik ilkelerinin uluslar üstü otorite tarafından uygulanmasını ve üye ülke (ulus) düzeyinde her bir yasama alanı için çok daha uygun şekilde oluşmasını sağlar (Roe, 2009; 41).

Tablo 3.2. Deniz Ticaretinde Yasama Alanı ve Politika

Yasama alanı	Kurumsal örnek	Deniz ticaret örneği
Uluslararası	Birleşmiş Milletler; OECD	IMO; UNCTAD; OECD
Uluslar üstü	Avrupa Birliği, ASEAN, NAFTA	DG-TREN, DG-COMP
Ulusal	AB üye ülkeleri, NAFTA üye ülkeleri	İngiltere, Yunanistan, ABD, Japonya
Bölgesel	Bölge, eyalet, bölgesel otorite	Noord-Brabant, Attika, Devon
Yerel	Kent, liman	Plymouth, Rotterdam, Pusan

Kaynak: Roe, 2007; 86.

Sonuç olarak, AB'nin denizcilik sektöründe güvenlik, emniyet ve çevre için, üye ülkelerin ulusal yasalar aracılığıyla uygulamasını ve bölgesel ve yerel düzenlemelerle hayata geçirmesini istediği politikaları mevcuttur. Bu istem, gemi ve liman mülkiyeti, işgücü arzı, finans, yasal rejim, sigorta ve pek çok başka konunun yasama alanları arasında sorunlar yaratabilir. Bunun için uluslararası bir denetleme gereklidir, fakat aynı zamanda politikaların çeşitli alt yasama alanlarında etkin şekilde uygulanması da gereklidir (Roe, 2009; 41).

3.2.2. Deniz Ulaştırma Politikasında Ulusal ve Uluslararası Ayrımı

Literatürde yukarıda belirtilen beş politika oluşturma düzeyinden özellikle ikisi (uluslararası ve ulusal) dikkat çekmektedir. Deniz ulaştırması hem ulusal hem de uluslararası politikaya tabidir ve ikisi bazen çatışmakta, ya da en azından biri ötekine ters düşmektedir. Bu durum, genellikle, etkili olmayan hedef belirleme, gereksinim tanımlayamama ve yanlış anlamaları azaltacak önlemler geliştirememenin sonucunda oluşmaktadır (Frankel, 1992, 212).

Chrzanowski ve diğerlerine göre (1979, 246) *genel ekonomik politikanın bir parçası olan ulusal denizcilik politikası, devletin denizciliğe karşı olan tutumunu ifade eder. Denizcilik ekonomik, yasal ve idari önlemlerin toplamı olarak anlaşılabilir, devlet bunların hepsini kullanarak ulusal filosunun konumunu, yani, ulusal ekonomide ve uluslararası yük piyasalarındaki yerini ve rolünü etkiler. Kural olarak devletin kendi ticaret filosuna karşı olan tutumu, dolaylı olarak diğer ülkelerin filolarına karşı olan tutumunu yansıtır. Bu durumda denizcilik politikasının iki boyutu vardır – Ülkenin diğer filolara karşı tutumunu yansıtan dış boyut ve kendi ticaret filosuna olan tutumunu yansıtan iç boyut.*

Deniz ulaştırma politikasında, konular genellikle politika oluşumunda yer alan farklı taraflara uygulanan farklı kıstaslarla ve genellikle politika oluşumunu etkileyen ya da kısıtlayan çok sayıda ulusal ve uluslararası düzenlemeler veya sözleşmelerle karmaşık hale getirilmektedir (Frankel, 1992, 213). Tüm bu açılardan yola çıkarak deniz ulaştırma politikalarını ulusal ve uluslararası olarak iki grupta incelemek ve amaçlarını belirtmek konunun daha iyi irdelenmesini sağlayacaktır.

3.2.2.1. Ulusal Deniz Ulaştırma Politikası: Amaç ve Hedefler

Ulusal deniz ticaret politikaları genellikle teşvik niteliğindedir. Ya ülkenin deniz ticaret filosunu geliştirmeyi ya da diğer ülkelerin rekabetinden korumayı, ya da her ikisini birden amaçlar. Deniz ticaret politikası hem teşvik hem de düzenleme niteliğinde faaliyetleri içerebileceğinden, bir tarafta hükümetler denizlerin özgürlüğünü teşvik ederken, diğer tarafta piyasaya erişimi ve piyasa faaliyetlerini sınırlamaktadırlar. Bu da kendi içinde çelişkili bir durum oluşturmaktadır. Aslında ulusal deniz ticaret politikası genellikle denizciliğin düzenlenmesine yöneliktir. Sletmo'ya göre (2002; 473) bu düzenleyici faaliyetler iki ana kategoriye ayrılır: *“devletlerin hak ve yükümlülükleriyle ilgilenenler ile doğrudan ticari operasyonları ve uygulamaları etkileyenler”*. **Tablo 3.3.**'de bugünkü düzenlemelerin basit bir sınıflandırması gösterilmektedir ve mevcut düzenleyici çerçevenin çeşitliliğini vurgulamaktadır. Devlet ve ticari boyutlar ile ulusal ve uluslararası alan arasındaki

ayrımın hiçbir şekilde kesin olmadığını belirtmek gerekir, çünkü pek çok düzenleme her dört kategoriye de girebilmektedir.

Tablo 3.3. Denizcilikte Düzenlemeler

	Ulusal	Uluslararası
Devletlerin hakları ve yükümlülükleri	İş kanunları, kabotaj, rekabet, mülkiyet ve bayrak kuralları	Bayrak devleti ve liman devleti, denetlemeler, deniz hukuku, güvenlik ve çevre düzenlemeleri
Ticari operasyonlar ve uygulamalar	Yük rezervasyonları, iş kanunları, gemi tescili, vergilendirme	Yük zorunlulukları (örn. Hamburg kuralları), uluslararası işgücü kuralları, UNCTAD Düzenli hat konferansları kodu

Kaynak: Sletmo, 2002; 473.

Sturmey (1974; 180-181) ise, bir ülkenin dünya deniz ticaretinde rekabet sürecine müdahale etmesine yol açabilecek ulusal denizcilik politikası amaçlarını şu şekilde listelemektedir;

- i. Deniz taşımacılığını savunmak (düşmanca tutumlar dahil), bir amaca yönelik olarak korumak ve geliştirmek,
- ii. İlgili ülkenin katılmadığı savaşlar sonucu oluşacak engellemelerden uzak durmak için ülkenin ihtiyacı olan ticaretini taşıyabilme kapasitesine sahip ticari deniz taşımacılığını oluşturmak,
- iii. Ulusal saygınlığı oluşturmak ve korumak,
- iv. Genç ticari deniz taşımacılığının sonunda yardımsız da ayakta kalacak şekilde oluşmasını sağlamak,
- v. Söz konusu ülke ile diğer ülkeler, özellikle kolonilerle, ticaret ve iletişimi güçlendirmek,
- vi. Navlun ödemelerinde kullanılacak olan döviz elde tutmak,
- vii. Ulusal gemi adamlarına istihdam sağlamak ve geliştirmek,
- viii. Ticari deniz taşımacılığını zorlu rekabet zamanlarında korumak,
- ix. Gerçek ya da muhtemel ayrımcı uygulamalara, konferanslar ya da ulusal ticari gruplar aracılığıyla karşı koymak,
- x. Ticari filonun kalitesini geliştirmek ve rekabet gücünü artırmak,

- xi. Başka amaçlarla aşırı değerlenen döviz karşılığında ya da sektörlerin korunması için deniz ticaretinin maruz kaldığı dezavantajlar karşısında ulusal armatörleri desteklemek (zararlarını tazmin etmek).

Yukarıda belirtilen amaçları Sturmey (1974; 181) şu şekilde genel bir sınıflandırmaya tabi tutmuştur;

A- Ekonomik olmayan amaçlar: i, iii, v, x

B- Ekonomik amaçlar: *Reel gelir:* iv, v, ix, xi,
İstihdam: vii, viii, ix, x, xi,
Döviz: vi, iv, x,
İstikrar: ii, viii,

Sınıflandırmada da belirtildiği gibi bazı amaçlar iki ya da daha fazla yerde ortaya çıkmakta, her bir genel amaç birkaç alt amacı kapsamaktadır.

3.2.2.2. Uluslararası Deniz Ulaştırma Politikası: Amaç ve Hedefler

Denizcilik politikalarını teşvik etmek için ileri sürülen teori veya görüşlerden biri de “*Uluslararası politika kararlarına katılmak için uluslararası örgütlerde yer alma ihtiyacı*”dır (Sletmo, 2002; 474). Buna göre denizcilik politikalarının amaçlarından biri uluslararası alanda ülkelerin yer edinmesidir.

Dabrowski’ye göre (1979; 81) deniz ulaştırma politikası uygulanırken, her hükümet ulaşmak istediği hedefleri belirler. Deniz ticareti dâhil olmak üzere tüm ulusal ekonomi sektörleri için geçerli genel amaçlar vardır: ödemeler dengesine katkıda bulunmak, ulusal gelirin artması veya istihdam hedefi gibi. Ancak ulaştırmaya (deniz ulaştırması dâhil) ait özellikli ekonomik hedefler de vardır. Bunlar (1) yükletenlerin dış ticaret çıkarlarının korunması, (2) ulusal taşıyanların uluslararası ticarete teşvik edilmesidir.

Her ülkenin uluslararası deniz ticareti olduğuna göre genellikle ilk amaca ulaşmaya dönük politikalar izlenmektedir. Ancak tüm ülkeler ulusal deniz ticaret filolarını geliştirmekle eşit şekilde ilgilenmezler. Dolayısıyla, tüm ülkeler her iki

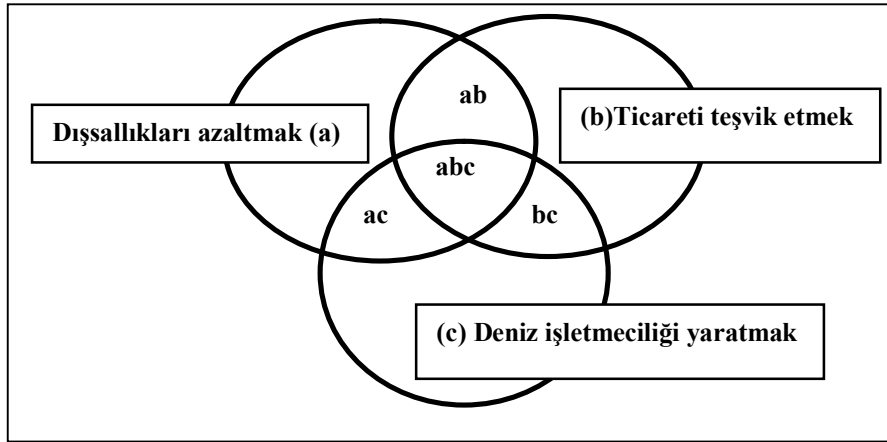
amacın paralel olarak uygulanması işini yürütemezler. Bunu başarabilenler ancak deniz ulaştırmasına dönük dengeli bir yaklaşımı temsil edenlerdir.

Hoffman'a göre ise (2003; 96) denizcilik ekonomisinin politika ile ilişkili alanlarından en önemli üç araştırma başlığı aşağıdaki gibidir;

- a. Çevre ile emniyet ve güvenlik gibi diğer dışsallıklar,
- b. Uluslararası ticaret, ekonomik bütünleşme ve rekabet edebilirlik
- c. İstihdam ve vergilendirilmiş gelir.

Şekil 3.2, yukarıda belirtilen geniş araştırma alanlarını denizcilik politikasının hedefleri haline getirerek, bu alanların birbirleriyle nasıl ilişkili olduğunu göstermeyi amaçlamaktadır. Dolayısıyla hedefler şunlar olacaktır (Hoffman, 2003; 98):

- (a) çevresel ve diğer ulaştırmayla ilgili dışsallıkları azaltmak,
- (b) daha iyi ulaştırma hizmetleri aracılığıyla ekonomik bütünleşmeyi ve ticari rekabet edebilirliği teşvik etmek ve,
- (c) ulaştırma sektöründe istihdam ve vergilendirilebilir gelir yaratmak.



Şekil 3.2. Bir Deniz Ulaştırma Politikasının Hedefleri

Kaynak : Hoffman, 2003; 98.

Bu farklı hedefler arasında sinerjiler veya çıkar çatışmaları meydana gelebilir. Çıkar çatışmasına bir örnek olarak, kabotajın ulusal bayraklı gemiler için rezerve

edilmesi gösterilebilir. Bu, genellikle istihdam ve vergilendirilebilir gelir yaratan bir “ulusal filo”yu korumak amacıyla yapılır. Ancak dış ticaretin teşvik edilmesine zarar vermektedir çünkü kıyı boyunca serbest kapasiteyi kullanmak için ülkenin ihraç mallarını taşıyan uluslararası gemileri engellemektedir. Ayrıca kıyısız deniz ticaretinin, çevreye duyarlılık bakımından daha az istenen karayolu trafiğiyle karşılaştırıldığında rekabetini azaltmaktadır. Böyle bir durum **Şekil 3.2.**’deki “c” alanı ile gösterilmektedir. Benzer şekilde, “ac” alanı için çift cidarlı tanker zorunluluğunun getirilmesi örnek olarak ileri sürülebilir. Bu uygulama gemi inşasını teşvik etmektedir. “abc” alanına örnek ise – kazan/kazan/kazan durumu – bir kentin dışındaki yeşil alan için liman inşası olabilir; bu alan istihdam çeker, ticari verimliliği artırır ve eski kent merkezindeki trafik sıkışıklığı ve kirlenmeyi azaltır. Bunun gibi daha pek çok örnek oluşturulabilir (Hoffman, 2003; 99).

3.2.3. Deniz Ulaştırma Politikası Amaçlarına Ulaşmada Kullanılan Araçlar

Alderton’a göre (1995; 157) hükümetlerin deniz ulaştırma politikasına ihtiyaç duymasını gerektirecek belli bazı nedenler mevcuttur. Bunlar;

- a- Ulusal çıkarın bazı yönlerini korumak için – genellikle istihdam, yabancı döviz yatırımı. (sadece navlun oranlarının düşük olduğu dönemlerde gerekli olur)
- b- Verimliliği artırmak için (örneğin liman özelleştirmesi)
- c- Başka bir ülkeye baskı uygulamak için.
- d- Siyasi, ideolojik nedenler.

Roe ise buna benzer olarak deniz ticareti ve limanlarda kamu çıkarının rolünü iki önemli konuya yoğunlaşarak açıklamıştır (2009; 39):

1. Devlet yardımları, özellikle istihdam yaratmak için deniz ticaret sektörünün teşvik edilmesi ve tekel oluşumunu önlemek için rekabetçi bir piyasa ortamının korunması.
2. Piyasaların göz ardı etme eğiliminde olduğu “kamusal” malların korunması. Bu ikinci konu başlıca üç öge ile belirlenebilir: deniz ticaretinin ve limanlarda

güvenliğin korunması, sektördeki insanlar ve mallar için güvenliğin sağlanması ve çevrenin her türlü kirlilikten (özellikle hava, su ve gürültüyle ilgili olanlardan) korunması

Sturmey'e (1974; 181-183) göre ulusal deniz ulaştırma politikaları için yukarıda belirlenen amaçlardan herhangi birine ya da daha fazlasına ulaşmak için benimsenebilecek yöntemler aşağıdaki gibi belirlenmiştir:

- a) Teşvik ve destekler
- b) Bayrak ayrımcılığı ya da tercihi
- c) Taşınacak yüklerde ayrımcılık
- d) Döviz kontrol tercihleri
- e) Ticari ihtiyaçlar ya da rotalarda aşırı tonaj olasılığına bağlı kalmaksızın, ulusal bayraklı gemilerin girişini sağlamak için konferanslara hükümet nezdinde müdahale

İki genel yöntem, teşvik ve ayrımcılık, genellikle birlikte işler ya da belirli bir amaca ulaşmak için bir ülke alternatif yöntemler arasında bir seçime gidebilir. Ancak, bu yöntemlerden yalnızca birinin kullanılabileceği durumlar da vardır. Sturmey'e göre (1974; 183) *“bir ülke, dolaylı ticaretle uğraşan deniz taşımacılığını bayrak ayrımcılığı yoluyla güçlendiremez. Teşvik destekleri, genellikle iyi gelişmiş kamu hizmetine sahip zengin bir ülke için mümkündür. Verimli bir kamu hizmetine sahip olmayan bir ülkede, idari kolaylık, filonun devlete ait olmasını mecbur kılabilir. Belirlenen amaca pek uygun ya da ilgili olmasa da, teşvik desteğini karşılayamayan bir ülke, bayrak ayrımcılığına başvurabilir; bayrak ayrımcılığı teşvikten daha ucuz değildir ama maliyet ya da masraf, vergilendirme yoluyla değil de fiyatlandırma sistemi aracılığıyla karşılanır”*.

Belirtilen yöntemler dışında ülkelerin ikili ya da çok taraflı olarak imzaladıkları anlaşmalar da birer deniz ulaştırma politikası yöntemidir.

3.2.3.1. Mevzuat

Uluslararası bir alan olan deniz ulaştırması birbirinden çok da farklı olmayan çeşitli düzenleme ve kurallara sahiptir. Bu düzenlemeler ve ilgili yasa, yönetmelik, tebliğ ve sözleşmelerden oluşan mevzuat, oluşturulan deniz ulaştırma politikalarının uygulanmasında olmazsa olmaz bir niteliğe sahiptir. İzveren ve diğerleri (1994; 2) bunun önemini şu şekilde ifade etmişlerdir;

“Denizyolu ile yapılan çeşitli taşıma; gemilerin denizde seyri, yükleme, boşaltma ve kılavuz işleri, limanlara giriş ve çıkış, deniz kazalarının önlenmesi, zarar ve ziyanın paylaşılması gibi bütün bu tür faaliyetleri düzenleyici ve bu işin özelliklerine uygun kurallara öteden beri gereksinme hissettirmiştir. Bundan başka, denizyolu devletlerin kendi limanları arasında olduğu kadar uluslararası ilişkilerde de ortak bir yol olduğundan, bu kuralların mümkün olduğu kadar yeknesak olması uygulama bakımından yararlı ve gereklidir. Bundan dolayı her devletin kendi hukuk düzeninde kara sularına, gemilerinin seyrine ve kontrolüne, liman nizamlarına, gemi adamlarının tabi oldukları hizmet statusüne ilişkin hükümler; denizle ilgili diğer devletlerin de mevzuatında küçük farklarla rastlanabilen kurallar olup, ana hatları bakımından birbirine çok benzemektedir. Zira devletin deniz mevzuatının ortak ve doğal kaynağı deniz taşıması tekniğidir”.

Grime (1991; 3) ise gemi sahiplerinin bakış açısıyla konuyu örneklendirmiş ve bir gemi sahibinin gemisiyle gittiği yerlerde sahip olacağı yükümlülüklerin kapsamını bilmesi gerektiğini belirtmiştir. Eğer farklı ülkelerde geçerli olan kanunlar birbirinden büyük ölçüde farklı olursa, uluslararası ticaretle ilgilenenler ciddi belirsizliklerle karşılaşacaktır.

Benzer şekilde, devletlerin de oluşturdukları deniz ulaştırma politikalarını uygulamaya geçirdiklerinde karşılaştıkları sorunlardan biri ulusal ve uluslararası mevzuat ve düzenlemelerin birbirinden farklı olmasıdır. Emniyetli gemi tasarımı, çatma, yükleme hatları, kirlilik, tonaj ölçümleri ve gemi adamı yeterliliğinin sertifikalandırılması gibi konularda ülkeler farklı düzenleme ve yasalara sahiplerse bu durum uygulamada ciddi sorunlar yaratabilir (Stopford; 1997;454)

Politika oluşturma sürecinde doğrudan etkisi olan, uygulama sürecinin temelini oluşturan bazı deniz ulaştırma düzenlemeleri ve ilgili mevzuat başlıkları aşağıdaki gibidir;

- Ulusların kendi yasal düzenlemeleri,
- Uluslararası anlaşma ve sözleşmeler,
- Bayrak devleti, liman devleti ve kıyı devleti olarak ulusların uyguladıkları kurallar,
- Klas kuruluşlarının sınırlandırmaları,
- Gemiye, yüke ve personele yönelik yasal mevzuat,
- Sivil toplum kuruluşlarının, uluslararası ve uluslarüstü kurum ve kuruluşların, getirdikleri tavsiye niteliğinde düzenlemeler,
- Ulusların ticaret kanunlarındaki ilgili maddeler,
- Deniz hukuku ve deniz ticareti hukuku kuralları,
- Ulusal ve uluslararası sicile kayıt şartları,
- Uluslararası İşgücü rgt (ILO) ve Uluslararası Denizcilik rgt (IMO)'ne ait konvansiyonları,
- Birleşmiş Milletler'in diğer organlarının düzenlemeleri,
- Savunma, emniyet, güvenlik, iklim ve çevreye yönelik çeşitli st düzenlemeler.

3.2.3.2. Teşvik ve Destekler

Teşvik yönteminin uygulanması ya maliyetlerin düşürülmesi ya da gelirlerin arttırılması için yapılmaktadır. Politika oluşturanların maliyetleri düşürme ile gelirleri arttırma seçeneklerinden birini belirleme yetenekleri, politikanın amacı ve deniz ticaretinin yapıldığı ortam tarafından sınırlandırılmaktadır. Örneğin, arzu edilen hacimdeki bir filo, kapasitesinde çalışmasına rağmen zarar ettiğinde, mevcut

yükü arttırarak gelirleri artırmaya çalışmak işe yaramayacaktır. İnşa ve işletme teşvikleri, maliyetleri düşürmede alternatif yollar olarak gösterilmektedir. İşletme teşvikleri, sefer maliyetlerini düşürür ve sefer maliyetlerinin sefer gelirlerini aştığı her durumda kullanılabilir. İnşa teşvikleri, sabit maliyetleri düşürerek toplam maliyeti azaltabilir (Sturmey, 1974; 185).

Alderton (1995; 158) temel olarak bir ülkenin kendi ulusal denizcilik sektörüne yardımcı olmak için kullandığı yöntemlerden teşvikleri ve bazı mali yardım biçimlerini aşağıdaki gibi sınıflandırmış ve örneklerle açıklamıştır;

- a. **İşletme teşvikleri:** Ülkenin gemilerinin uluslararası denizcilik piyasalarında rekabet etmelerine yardımcı olmak için yapılan doğrudan mali yardımlardır. ABD’de işletme yardımları, önemli rotalar olarak tanımlanan hatlarda çalışan düzenli hat şirketlerine ödenmektedir. Bu teşviklere genellikle belli koşullar eklenir, örneğin gemilerin kendi ülkesinde inşa edilmesi gibi. Doğrudan işletme teşviklerinin verimsiz yönetime yol açma tehlikesi söz konusudur.
- b. Gemi inşasının yüksek sermaye maliyetini karşılamak için **inşa teşvikleri** veya bazı mali yardım biçimleri: Bu destek örneğin inşa yardımları, kolay şartlara sahip uzun vadeli krediler, gümrük vergisi muafiyeti veya ithal edilen malzeme veya parçalardan iade ya da pahalı araştırmalarda mali yardımlar şeklinde olabilir.
- c. Ücretsiz yıpranma payı (amortisman) gibi çeşitli vergi imtiyazlarını içeren **dolaylı teşvikler:** Bu yardım çeşidi, başarılı ve becerikli yönetimi teşvik etme özelliğine sahiptir. Dolaylı teşvikler ayrıca karların hissedarlara dağıtılması yerine sektörde yeniden yatırıma dönüşmesini sağlayarak sektör için yeni büyümeleri teşvik etmede de kullanılabilirler.

Sturmey’e göre (1965; 28) ise aşağıdaki maddeler teşvik ve destek yöntemlerini kapsamaktadır;

- Söküm ve inşa planları dâhil gemilerin yapım, alım ya da geliştirilmelerine doğrudan destek,
- Gemilerin işletilmesine ilişkin maliyete yönelik doğrudan destek,

- Aşağıdaki konular dâhil, dolaylı destek;
 - Düşük faiz oranlarıyla ya da faizsiz borçlarda (krediler) destek
 - Hızlandırılmış yıpranma (amortisman) provizyonları, yatırım izinleri/ödemeleri
 - Gelir vergisinden muafiyet ve diğer vergi ayrıcalıkları,
 - Denizaşırı yerlerde ya da ülke limanlarında ödenmiş liman harcamaları, pilotaj masrafları, kanal harcamaları, vb. geri ödeme (reimbursement)
 - Kabul edilebilir oranlarda mali anlaşmalar
 - Genel vergilendirmeden meydana gelen kamu malı filolarda ya da tersanelerdeki kayıplarda destek
 - Ulusal bayraklı gemilerde taşınan devlet yükleri için dünya gemi kiralama oranları üzerinde navlun ödemede destek.

3.2.3.3. Bayrak Ayrımcılığı

Önemli bir yöntem de bayrak ayrımcılığıdır, yani, ulusal gemilere öncelikli işlem yapan veya yabancı bayraklı gemilere dezavantajlar sunan tedbirlerdir. Bu durum açık bir şekilde “bayrağı ne olursa olsun tüm gemilere eşit davranılması” ilkesine aykırıdır. Bayrak ayrımcılığına yönelik tedbirler yük akışını etkilemek suretiyle deniz ulaştırma hizmetlerine olan talebe ve aynı zamanda gemi arzına yöneliktir (Böhme, 1989 ;19). Sturmeý’e göre (1965; 28-29) aşağıdaki maddeler bayrak ayrımcılığı yada tercihine yönelik yöntemleri kapsamaktadır.

- Limanlarda aşağıdaki konular dahil, tercih tutumu;
 - Yabancı gemilere daha yüksek ücretler,
 - Yabancı gemilere ek dokümantasyon,
 - Limanlara giren yabancı gemilere vergi ve harç,

- Yabancı gemilerle giren yüklere, ulusal gemilerle giren yüklere uygulanandan daha yüksek vergi ve harç uygulaması (Odeke, 1988; 184),
- Rıhtım ayırmada ya da üstün nitelikli rıhtım rezervasyonunda ulusal gemilere öncelik (Odeke, 1988; 184)
- Limanlara giren yabancı gemileri, ulusal gemilerde uygulanmayan sağlık hizmetleri vb. uygulamalarla geciktirme.

3.2.3.4. Yük Rezervasyonu

Frankel (1987; 37) ve Odeke (1988; 154) yük rezervasyonunun farklı şekillerini ortaya koymuşlardır. Onlara göre yük, özellikli bir dizi gemi için rezerve edilebilir; ulusal bayrağı çeken gemiler, uluslararası çalışan ya da dahilde taşımacılık yapan gemiler, belirli ticari ortaklarla çalışan gemiler, gelişmekte olan ülkelerin gemileri gibi durumlar buna örnek olabilir.

Sturmey'e göre (1974; 182) aşağıdaki maddeler yük ayrımcılığı yöntemini kapsamaktadır.

- Anlaşmaya taraf ülkelerin gemilerine ticari sınırlamalar getiren ikili ticaret anlaşmaları,
- Devlete ait ya da devletin desteğindeki yüklerin taşınmasına ilişkin düzenlemeler ya da gayri resmi yönergeler
- Resmi ya da gayri resmi yolla ticari yükün tek taraflı olarak ulusal gemilere verilmesi,
- Acente oluşturmada yabancı hatların haklarına sınırlandırmalar getirmenin yanında, acente olarak seçilen donatan şirketlerle anlaşmalar ve
- Ulusal gemilerde ithal veya ihraç mal ticaretinde kredi ayrımcılığı şeklindedir.

3.2.3.5. Döviz Kontrolü

Ekonomik anlamıyla uluslararası döviz piyasası, bir dövizin başka bir dövizle değiştirildiği (ya da ona çevrilebildiği) sistemdir, ancak bu terim bazen kambiyo ile eş anlamlı gibi kullanılmaktadır. Yabancı döviz sisteminin üç önemli türü şunlardır:

1. Çeşitli biçimlerdeki altın standardı,
2. Serbest dalgalanan döviz kurları,
3. Çeşitli kambiyo kontrol türleri.

Her ülkenin kendi para sistemine sahip olması, uluslararası ticaretin başlıca unsurlarından biridir. Yabancı dövizin kullanılması, başka ülkelerle dış ticaretini kontrol etmesi için başlıca gereçtir (Odeke, 1988; 240).

Sturmey'e göre (1974; 183) aşağıdaki maddeler döviz kontrolü yöntemini kapsamaktadır.

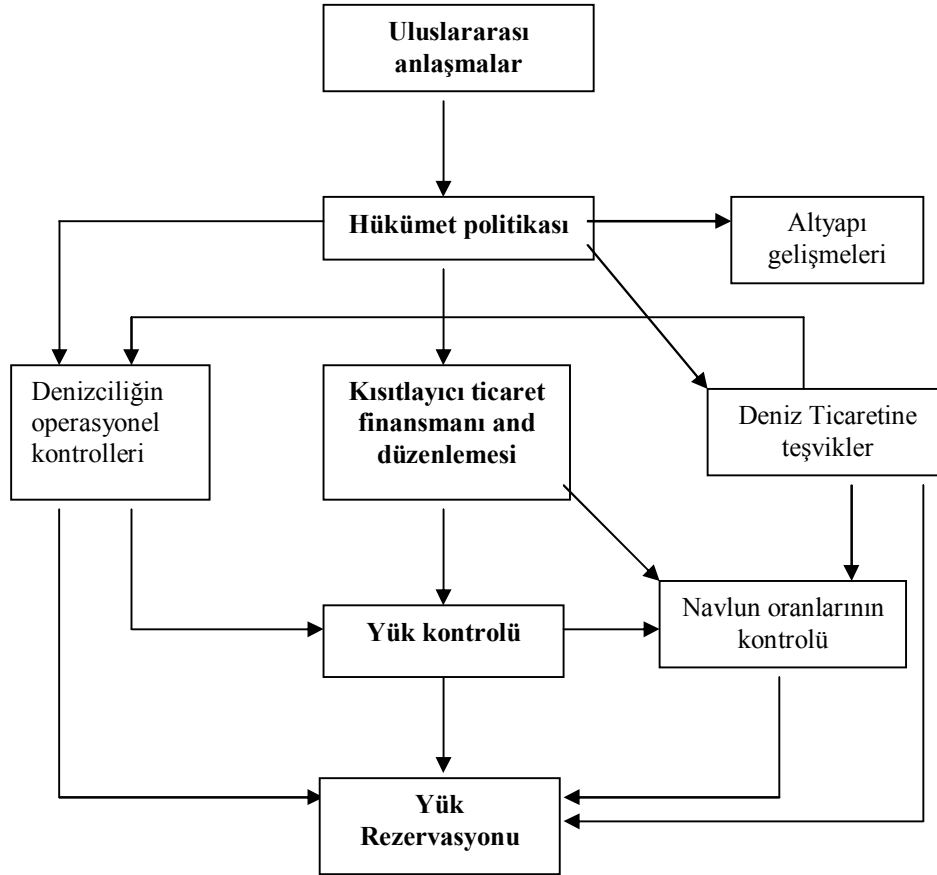
- Ulusal gemilerde mal taşımacılığını destekleyen ithalat – ihracat lisans kontrolü,
- Yabancı operatörlerin navlun gelirlerinin çevrilebilirliğini (convertibility) engellemek,
- Döviz tasarrufu için ulusal bayraklı gemileri tercih etme,
- Yerli para biriminin döviz kuru aşırı yükseldiğinde, yabancı gemilerin ücretleri dövizle ödemesinde ısrarlı olma,
- Sıkışıklık yaşamayan ulusal alanlar arası ticaret rezervasyonları dahil kabotaj kısıtlamaları şeklindedir.

3.2.3.6. Ülkeler Arasındaki Anlaşmalar

Pek çok ülke, iki ülke arasında ticaret yapan gemilerini karşılıklı olarak korumak için anlaşma yapar. Örneğin Amerika Birleşik Devletlerinin Çin ile iki taraflı düzenli hat taşımacılığında değer eşitliği (parite) sağlayan ve her ülkenin gemilerinin en azından mevcut yükün üçte birini taşımasını temin eden bir ikili denizcilik anlaşması vardır. Ayrıca UNCTAD'ın düzenli hat taşımacılığına yönelik

kurallarında 40:40:20 hükümleri de çok taraflı bir denizcilik anlaşmasını ifade etmektedir (Alderton, 1995; 161). Bu tarz uygulamalar da yine deniz ulaştırma politikasına ilişkin geliştirilmiş yöntemlerden biridir.

Şekil 3.3. Başlıca kısıtlayıcı deniz ulaştırma politikalarının doğrudan ve dolaylı etkileşimini göstermektedir.



Şekil 3.3. Kısıtlayıcı Deniz Ulaştırma Politikalarının Etkileşimi

Kaynak: Frankel, 1987; s.44.

3.2.4. Deniz Ulaştırma Politikası Oluşturmada Düşünce Kuruluşları

Düşünce kuruluşları (Think Tank) kendi alanlarında sınırlandırılmış bilgileri takip eden, ilgi alanındaki bilgileri tasnif eden ve sınıflandıran, bu bilgilerden yola çıkarak bilgi ve analiz üreten ve ihtiyaç halinde ilgililere sunan genel adlandırmayla geleceğe yönelik strateji belirleme gruplarıdır (Arslan, 2009; 34). Denizcilik alanında

da çok çeşitli amaçları olan düşünce kuruluşları strateji ve politika oluşturmaya yönelik çalışmalar yapmaktadır.

Örneğin Pasifik Uluslararası Denizcilik Hukuku Derneği (PIMLA) Pasifik denizcilik sektörünün yasal bir düşünce (think-tank) kuruluşudur. Pasifik Topluluğu Sekreterliği (SPC) ülkeleri tarafından istenen denizcilik hukuku yardım taleplerinde artışa göre 2006 yılında Cook Adaları, Marshall Adaları, Niue ve Tuvalu, PIMLA tarafından sağlanan denizcilik hukuku yardımından faydalanmışlardır ve 2007’de takip ziyaretleri yapılmıştır. Buna ek olarak, PIMLA denizcilikle ilgili hukuk bilgilerini dağıtma, seminerlere ve çalıştaylara ev sahipliği yapma gibi faaliyetlerin koordinasyonunda aktif olarak rol oynamıştır (PIMLA, 2007).

Avustralya Denizcilik Üniversitesi (AMC), diğer üniversitelerdeki ve genel olarak denizcilik toplumundaki çok kapsamlı uzmanlığı kendine çekmektedir. Burada bulunan Deniz Ulaştırması Politika Merkezi (MTPC) sektörle ilgili kritik sorunları araştırır ve araştırma sonuçlarından hareketle hükümetlere ve diğer ilgili kurumlara politika oluşturmada tavsiyelerde bulunur. Merkez 2007’de Avustralya Denizcilik Üniversitesi’nde yapılan Deniz Taşımacılığı Sektörü Forumunun bir sonucu olarak, ulusal bir düşünce kuruluşu (think tank) gibi davranacak şekilde kurulmuş ve hem federal hem de eyalet düzeyinde politika geliştirmeyi ve hükümetlere tavsiyelerde bulunmayı amaçlamaktadır (Maritime Transport Policy Centre, 2008)

Bir başka örnek ise, Hindistan’da bulunan Ulusal Denizcilik Vakfıdır. Canlı ve değişen bir ulusal denizcilik politikası için seçenekler belirleme ve sunma amacıyla, denizcilik alanını ilgilendiren çeşitli konularda çalışmalar yapmayı ve analizler gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır. Ulusal Denizcilik Vakfı, hükümet dışı, siyaset dışı bir düşünce kuruluşudur. Vakfın geniş kapsamlı amaçları şunlardır (National Maritime Foundation, 2008);

- ✓ Politika oluşturmak için yapıcı girdiler sağlamak,
- ✓ Hindistan denizcilik çıkarları ile ilgili, okyanus faaliyetleri, denizcilik altyapısı, gemi inşası, deniz ticareti, balıkçılık, enerji hatları, açık deniz ve deniz yatağı

kaynakları, çevre ve deniz yasaları gibi çok çeşitli konularda çalışmalar ve araştırmalar yapmak,

- ✓ Hindistan denizcilik güvenliğini ilgilendiren faktörleri incelemek ve bunlarla ilgili çalışmalar yapmak, hassas alanlara odaklanmak ve ulusal güvenlik stratejisinin geliştirilmesinde uygun karşı tedbirler önermek,
- ✓ Uluslararası ilişkiler ve stratejik öneme sahip jeopolitik faktörler ile ilgili çalışmalar yapmak, denizci ülkeler arasında denizcilik alanında işbirliğinin artırılmasını amaçlamak; ayrıca Güney Asya ve Asya Pasifik'te istikrarlı bir güvenlik ortamı yaratılmasını hedeflemek.
- ✓ Küresel denizcilik konuları ile ilgili hususlarda dersler, konferanslar, seminerler ve araştırmalar başlatmak, ele almak, örgütlemek ve bunlara imkân sağlamak ve Vakfın amaçlarını geliştirmek için burslar, ödüller ve aylık ödemeler sunmak,
- ✓ Hindistan'da denizcilik boyutunun önemine dair farkındalığı ve bilgiye dayalı kamusal tartışmaları teşvik etmek,
- ✓ Gençler arasında antik denizcilik geleneklerini canlı tutmak için denizcilik tarihi ile ilgili bilgi dağıtımını amacıyla denizcilik tarihini araştırmak ve kayıt tutmak
- ✓ Benzer veya ortak amaçlarla resmi kurumlar, eğitim kurumları ve diğer organlarla işbirliği yapmak,
- ✓ Denizcilik konularının çalışılması için kütüphane ve bilgi hizmetleri oluşturup sürdürmek ve haber bültenleri, araştırma yazıları ve kitapların yayınlanmasını ve denizcilikle ilgili yorumlar için bir dergi çıkarılmasını üstlenmek, imkân sağlamak ve fırsat hazırlamak,

Bir başka düşünce kuruluşu ise Afrika'da Savunma, Gümrük Hizmetleri ve Çok Taraflı Ortaklar Bakanlığı'nın yaptığı bir toplantı sonucunda denizde korsanlığı engellemek amacıyla oluşturulmuş bir düşünce kuruluşudur(Afrique en ligne, 2009).

Bir düşünce kuruluşu olarak Avrupa Çevresel Deniz Bölgeleri Konferansı (CPMR), AB üyesi olan ve olmayan ülkeleri ve yaklaşık 200 milyon insanı temsil eden 28 üye ülkeden 161 bölgeyi, Topluluk topraklarında daha dengeli bir

kalkınmayı teşvik etmek amacıyla bir araya getirmektedir. AB kurumları ve ulusal hükümetlerle ilişkilerinde CPMR, 1973'ten bu yana daha büyük bölgesel etkiye sahiptir. Örneğin AB bölgesel politikası, denizcilik politikası, sürdürülebilir kalkınma, ulaştırma ve uzamsal planlama, balıkçılık, çevre, tarım, kırsal kalkınma, araştırma ve yenilik, enerji, iklim değişikliği, göç ve turizm gibi politikalarda bölgelerin çıkarlarının ve ihtiyaçlarının dikkate alınmasını sağlamaya çalışmaktadır (CPMR, 2009).

3.3. DÜNYADA DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI OLUŞTURMA SÜRECİ

3.3.1. Denizcilik Politikası Oluşturmada Ekonomik Göstergeler

Çoğu denizcilik politikası, yalnızca denizcilik sektörü üzerinde değil, aynı zamanda uluslararası olduğu kadar ulusal ekonomi üzerinde de geniş çaplı etkiye sahiptir (Frankel, 1992, 214). Literatürde ekonomi alanı ile denizcilik politikaları arasındaki ilişki üzerine birçok araştırma bulunmaktadır. Bunlardan biri de Li ve Cheng (2007; 521)'in Dünya Ticaret Örgütü (WTO) üyesi olan 30 denizci ülkeden elde etikleri verilere göre hazırladıkları çalışmadır. Ulusal ekonomik kalkınma ve denizcilik politikasının oluşumu arasındaki ilişkiyi ortaya çıkarmayı amaçlayan bu çalışmalarına göre denizcilik politikasının görüldüğü gibi politika oluşturanların rasyonel analizinden çok, ekonomik koşulların bir sonucu olduğunu göstermektedir. Ödemeler dengesi (Balance of Payment-BOP), Ulusal Taşıma Oranı (National Carrying Capacity- NCR) ve Ulusal Gemi Adamı İstihdam Oranı (National Seamen Employment Rate-NSER) olmak üzere üç bağımsız göstergenin denizcilik politikasıyla yakından ilişkili olduğunu öne sürmüş ve bu konuda bir formül geliştirmişlerdir (Li ve Cheng, 2007; 527-529);

1-Ödemeler dengesi (BOP): Öncelikle, uluslararası ticaret ile deniz ticareti arasında yakın bir ilişki vardır. Uluslararası ticaret için en önemli göstergelerden biri ödemeler dengesidir. Uluslararası iktisat teorisinde, ödemeler dengesi açığı ülkenin ekonomik faaliyetlerinde yavaşlamaya yol açar ve tersi de geçerlidir. Dolayısıyla, ülkeler açığın (deficit) ortadan kalkması veya üretim fazlasının(surplus) artması

umuduyla korumacı politikalar uygulama eğilimindedirler ve onların bakış açısından, daha büyük bir fazla, “ekonomilerinin kalkınması için” faydalıdır.

2-Ulusal taşıma oranı (NCR) Tüm denizcilik politikası oluşturma süreçlerinde, iki temel faktör göz ardı edilemez – ulusal ticaret ve ticaret hacmi. Denizcilik politikası ile denizcilik sektörünün gelişimi arasındaki ilişkiyi gözlemlemek için, ulusal taşıma oranı kavramı ortaya konmuştur. Ulusal Taşıma Oranının temel dayanağı, dünya ticaret filosunun kapasitesinin dünyanın suyuyla taşınan tüm ticari yüklerini taşıyacak düzeyde olduğudur. Bu oranda dünya taşıma oranının, dünyanın toplam suyuyla taşınan ticareti (tonaj) ile dünya filosu tonajı (DWT) arasında bir oran olduğu varsayılmaktadır.

3-Ulusal gemi adamı istihdam oranı (NSER): Denizcilik tarihi açısından gözlemlendiğinde, ulusal denizcilik politikasını etkileyen başka bir önemli faktör ulusal filoda ulusal gemi adamlarının istihdamıdır. Uluslararası Ulaştırma İşçileri Federasyonu (ITF) gibi denizci sendikalarının etkisi hiçbir politika oluşturan tarafından göz ardı edilemez. Denizci sendikaları üyeleri, oylarını işlerini koruyan politikacılara verir veya bu oylar ile işlerini korumayan politikacıları cezalandırır.

Frankel (1987; 41) bu göstergelerin yanında 3 önemli göstergeye daha çalışmalarında yer vermiştir. Bunlar;

a) Navlun oranı kontrolleri: Bazen navlun oranı seviyeleri, ulusal deniz ulaşımını veya gemileri korumak ve ticarete istikrarı teşvik etmek amacıyla kontrol edilirler. Bu politikalar malların teslimat maliyetini etkiler, bu da ticaret hacmini ve denizciliğe olan talebi etkiler.

b) Altyapı maliyetleri: Liman tesislerinin kalitesi genellikle devlet kontrollerinden ve yatırım kararlarından etkilenmektedir. Bu tesislerin ulaşım maliyetleri üzerinde doğrudan veya dolaylı etkisi olabilir.

c) Kamu harcamaları: Deniz ulaşımının korunması genellikle düzenlemelerin ve politikaların idaresi kapsamındaki maliyetlerin dışındaki üç alanda doğrudan kamusal fonların harcanmasını gerektirir. Bu üç alan şunlardır:

- Denizcilik teşvikleri

- Altyapı maliyetleri
- Ticaret finansmanı

Yukarıda belirtilen göstergeler ışığında Li ve Cheng (2007; 530) denizcilik politikası arasındaki ilişkiyi ortaya koymak amacıyla aşağıdaki formülü oluşturmuştur;

$$\text{MAR.POL}'Y_{it} = \alpha_{0t} + \alpha_1 \text{NCR}_{it} + \alpha_2 \text{NSER}_{it} + \alpha_3 \text{BOP}_{it} + \epsilon$$

Burada;

- (i) ülke,
- (t) süre,
- (MAL.POL'Y) seçilen ulusal denizcilik politikasının korunma düzeyi,
- (NCR) deniz ticaret filosunun gelişmişliğini gösteren ulusal taşıma oranı göstergesi,
- (NSER) ülkenin ulusal denizcilik filosunun kullanım durumunu yansıtan ulusal gemi adamı çalıştırma oranı göstergesi,
- (BOP) ödemeler dengesi,
- (ϵ) denklemin standart hatasıdır.

Bu formül, denizcilik politikasının politika oluşturanların rasyonel analizinden çok, ekonomik koşullara sıkı sıkıya bağlı olduğunu göstermektedir (Li ve Cheng, 2007; 532).

3.3.2. Deniz Ulaştırmasında Korumacılık ve Serbest Ticaret İlişkisi

Serbest ticaret (mutlak liberalizm) ve korumacılık, denizcilik politikası oluşturmada kutbun iki ucundadır. Bunların arasında optimum bir denizcilik politikası yer almaktadır. Farklı kalkınmışlık düzeyinde yer alan, farklı koşullara sahip farklı ülkeler optimum denizcilik politikası uygulamalıdır. Bu politikaya giden yol uzun ve zorlu olmaktadır (Li ve Cheng, 2007; 532).

3.3.2.1. Denizcilik Alanında Korumacılık Kavramı

Dünya ticaret hacminin üçte ikisinden fazlası okyanus aşırı hareket etmektedir. Bugünün piyasasındaki neredeyse her ürün, ham madde kaynağı ile son satış noktası arasında deniz yolu ile taşınmıştır. Sanayileşen ve gelişmekte olan ülkeler benzer şekilde, ekonomik gelişmelerini devam ettirmek için deniz ulaştırmasına bağlıdır. Peters'a göre (1993) *“geçmişteki durumun aksine rekabetçi deniz ulaştırması dünyanın dört bir yanında mevcuttur. Farklı ürünleri taşıyan tonaj arzı önemli sınırlar dâhilinde deniz ulaştırmasına olan talebi geride bırakmıştır. Ayrıca bütün ülkeler statüleri ve konumları ne olursa olsun etkin deniz ulaştırma hizmetine ulaşabilmektedir. Buna karşın küresel gerçekler farklıdır. Birçok ülke yük rezervasyonu ve çeşitli teşvik planları yoluyla kendi ulusal filosunu korumaya yönelik politikalar sürdürür. Bu tür politikaların ekonomik ve sosyal maliyetleri oldukça büyüktür. Deniz ticaretindeki korumacılığa bağlılık özellikle gelişmekte olan ülkelerde ticaret performansına zarar verir”*.

Bir ülkenin denizciliğini korumak için aldığı tek taraflı önlemler (Alderton, 1995;160) aşağıdaki şekildedir:

- a) Kabotaj veya kıyı ticaretinin ya kendi bayrağını taşıyan gemilere ayrılması ya da kendi vatandaşlarının da sahip olduğu, fakat bir kolay bayrak kapsamında işleyen gemileri de içerecek şekilde düzenlenmesi.
- b) Ülkenin kendi bayrağını taşıyan gemilerle ithal edilen yüklerden düşük gümrük vergisi alınması
- c) Yükler ulusal gemilerde taşınıyorsa kredinin sınırlandırılması
- d) Çeşitli ithalat/ihracat lisans kontrolü biçimleri
- e) Ülkenin kendi gemileri için yükleme- boşaltma önceliği ve liman vergilerinin ya da fener resimlerinin vs. azaltılması
- f) Dâhili taşıma ücretlerinin tercih edilmesi
- g) Çeşitli yük türlerinin rezerve edilmesi: Örneğin ulusal ya da hükümetin desteklediği gemilerde belli bir yük yüzdesi belirlenmektedir.

- h) Kota sistemlerinin izlenmesi: kontrol edilmesi ve yürürlüğü her durumda zordur ve bürokrasiyi artırıcı etkiye sahiptir.
- i) İhracatçıların CIF (maliyet, sigorta, navlun- cost, insurance, freight) temelinde satış yapmalarının ve ithalatçıların FOB (küpeştede teslim- free on board) temelinde satın almalarının teşvik edilmesi. Bunun sonucunda ülkeye giren ve ülkeden çıkan yük trafiği kontrol edilecektir.

Tüm bu açılardan bakıldığında ulusun kendi denizciliğini idare ettiği durumlarda korumacılık, navlun oranlarının çok düşük olduğu dönemlerde büyük bir çoğunlukla artış göstermektedir.

3.3.2.2. Dünyada Serbest Ticaret Politikaları

Denizciliğin bilinen düzenlemeleri antik çağlara, daha özel olarak Finikelilere, Yunanlılara ve antik Rodos kentine kadar gitmektedir. Uluslararası denizcilik var olduğu sürece bu ticaretin işleyebileceği kural ve düzenlemeler de olmuştur. Modern deniz hukukunun Avrupalıların 16 ve 17. yüzyıllarda gerçekleştirdikleri denizcilikteki büyük genişlemeye denk geldiği düşünülmektedir. Bu bağlamda literatürde adı geçen bir hukukçu, 1606'da *Jure Praedae Commentaris* adlı bir el yazması metni tamamlayan Hugo Grotious'dur. El yazması çok sonra basılmıştır, fakat üçüncü bölümü "*Mare Libertum*" adıyla 1609'da isimsiz olarak yayınlanmıştır. Bu metin, uluslararası sularda trafiğin herkese açık ve serbest olduğunu savunarak, "*denizlerin serbestliği*" kavramı için temel oluşturmuştur (Sletmo, 2002; 476).

Yakın tarihte, özellikle 1947 yılında ise Marshall Planı Avrupa ekonomisinin yeniden yapılanması için finansal yardım sağladığında, Avrupa ülkeleri için kurulan bir komite bir ilkeler beyannamesi yayınlamıştır; bu beyannamede, Avrupa denizciliğinin en avantajlı şekilde yeniden inşası için bu paranın kullanılmasına dair ölçütler ortaya koynuştur. Daha sonra OEEC (yeni adı OECD) Deniz Ulaştırması Komitesi haline gelen bir teknik alt komite, şunu belirtmiştir: "*üye ülkeler arasındaki deniz trafiği, uluslararası ticari gemilerin hareket serbestisine ve serbest*

ve adil rekabet ilkelerine dayanır. Hareket serbestisi kuralının ihlali, mevcut toplam tonajın karlılığının düşmesine, bu da taşıma maliyetlerinin artmasına yol açacaktır.” (Beth, vd., 1984; 176). Deniz Ulaştırma Komitesinin ilk olarak 1986’da belirlediği denizcilik politikalarına yönelik tavsiye niteliğindeki ilkeler **3.3.3.5. Bölümde** listelenmiştir.

İlkeler beyannamesi OECD Deniz Ulaştırması Komitesi’nin amaçlarının ve deniz trafiğindeki görev ve yükümlülükleri ele alan Serbestlik (Liberalizasyon) Kanunu’nun temelini teşkil eder. “Görünmeyen İşlemler Serbestlik Kodu”nda Ek A (12.12.1961 tarihinde onaylanmıştır) hangi eylemlerin “hareket serbestisi ile serbest ve adil rekabet” ilkelerinin ihlali anlamına geldiğini ve bunun ayrımcılık ve korumacılık olarak tanımlanacağını ayrıntılı olarak açıklamıştır (Beth, vd., 1984; 176, Adal,1989; 10):

- Döviz kontrolleri, iş sözleşmelerinin serbestçe müzakere edilmesine ve paranın serbest transferi ilkelerine müdahale etmemelidir.
- Bir ülke, kendi bayrağını taşıyan gemilere kanun, düzenleme veya resmi ya da yarı-resmi otoritelerle yapılan anlaşmalar aracılığıyla ayrıcalık tanımamalıdır.
- Yüklenecek geminin bayrağının seçimi, ithalat ve ihracat lisansları sistemi ile sınırlandırılmamalıdır.
- Taşıma yöntemi ve bayrak seçiminin, ticari düşünceler dışında bir düşünce tarafından yönlendirilmesine izin verilmemelidir.

OECD tarafından 1961 yılında onaylanan ve ABD tarafından kısmen kabul edilen bu karar, 1950’ler boyunca uluslararası deniz trafiğinde korumacı tedbirler zaten alınmış olduğundan, uygulamaları pekiştirmiştir. 1960’lar boyunca OECD, rekabeti engelleyen hususları tekrar tekrar eleştiri konusu yapmıştır. Sonraları OECD, ekonomi ilkeleri ile çelişen korumacılık ve piyasaya devlet müdahalesi kavramlarına ve pek çok Üçüncü Dünya ülkesinin adil olmadığını düşündükleri ekonomik koşullara karşı adımlar atmıştır. BM ve UNCTAD’nin (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı) yeni bir dünya ekonomik düzeni ve uluslararası

denizcilik düzeni oluşturmak amacıyla öne sürdüğü teklifler aracılığıyla, yeni bir politika oluşmuştur. Bu yeni politikanın üç unsuru vardır (Beth, vd., 1984; 177).

- Ulusal denizciliğin korunması ve dış ticaretin bir kısmının ulusal filoya ait gemilerle taşınması için ulusal denizciliğin inşasına dair tedbirler,
- İstihdamın korunması ve artırılması,
- Döviz kazanılması ve tasarruf edilmesi

Dünya deniz ulaştırmasında yaşanan bu değişimler korumacılık ve serbest ticaret politikasının politika oluşturmada önemli unsurlar olduğunu göstermektedir.

3.3.3. Deniz Ulaştırma Politikası Oluşturmada Uluslararası Kurumlar ve Stratejileri

Uluslararası deniz ulaştırmasının düzenlenmesi genellikle UNCTAD veya IMO gibi bir yetkili kuruma üye ülkelerin çoğunluğunun çıkarına hizmet etmek üzere tasarlanmaktadır. Bu gibi uluslararası düzenlemeler genellikle pek çok ulusal çıkardan taviz verilmesini içermektedir. Uluslararası denizcilik düzenlemeleri genellikle kurumun üyelerinin temsil ettiği kamusal hedefler şeklinde yorumlanan politika oluşturma, standart belirleme, çıkarları savunma ve temsil fonksiyonlarını yansıtır. Ayrıca nadiren ekonomik verimlilik konusunu ele alır (Frankel, 1987;90).

Deniz ticaret politikası alanındaki oyuncular özel ve kamusal kurumların bir karışımından oluşur. Bazıları ulusalken diğerleri uluslararası kapsamdadır. Bazıları piyasada aktif katılımcıdır, diğerleri ise koordinasyon veya düzenleme rolüne sahiptir. **Tablo 3.4.** denizcilik konuları ve operasyonlarına dâhil olabilecek örgüt türlerine örnekler vermektedir. Fakat bu liste eksiksiz olmaktan çok uzaktır. Daha eksiksiz bir liste işgücü kuruluşlarını (sendikalar ve hükümet), ithalat ve ihracatla ilgili özel çıkar gruplarını, gemi inşası, sahil koruma ve donanmayı ve daha pek çok kurumu içermelidir (Sletmo, 2002; 480).

Tablo 3.4. Deniz Ticaret Politikasının Oluşturulmasında Bazı Temel Oyuncular

	Ulusal		Uluslararası	
	Piyasa oyuncusu	Koordinasyon / düzenleme	Piyasa oyuncusu	Koordinasyon / düzenleme
Özel	Gemi sahipleri, Yükletenler, Nakliye firmaları, Sigorta vs.	Gemi sahiplerinin birlikleri, Yükletenler konseyleri	Konsorsiyumlar ve işbirlikleri, Uluslararası şirketlerin lojistik bölümleri	Uluslararası gemi sahipleri dernekleri, Uluslararası yükletenler konseyleri
Devlet	Devlete ait denizcilik şirketleri, Denizcilik hizmeti alıcısı olarak devlet kuruluşları	Ulaştırma bakanlıkları, Antitröst kuruluşları, Çevre kuruluşları	-	IMO OECD MINCONMAR UNCTAD WTO ILO

Kaynak: Sletmo, 2002; s.481

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi dünyada deniz ulaştırması alanında politikası olanlar sadece hükümetler değildir; IMO ve UNCTAD gibi uluslararası kuruluşlar ve konferansların da politikaları vardır (Alderton, 1995; 157).

Bunun yanı sıra, kural ve düzenlemelerle ilgilenen kurum ve kuruluşlara göre bir ayırım yapmak mümkündür. Genel olarak, bir tarafta özelliği itibariyle ekonomik olan; piyasaya giriş, rekabet ve devlet yardımları ve vergilendirme gibi konularla ilgilenen kanun ve düzenlemeler bulunmaktadır. Diğer tarafta ise, maliyetler üzerinde etkileri olması itibariyle ekonomik niteliği de bulunan, ancak öncelikle güvenlik ve çevre üzerindeki etkilerle ilgilenen kural ve düzenlemeler arasında bir ayırım yapılabilir. Ekonomik düzenlemelerle ilgilenen kurum ve kuruluşlar da yine ulusal veya uluslararası olabilir. Dış ticaret konusunda bazı kurumlar öncelikli olarak tam serbestleşme (mutlak liberalizasyon) ve serbest piyasaların teşvik edilmesi için çalışırken, bazıları da koordinasyon ve işbirliği ile ilgilenmektedir (Bkz. **Tablo 3.5.**); bir takım kurumlar ise doğrudan piyasalara müdahale etmeyi ve piyasa güçleri dışında araçlarla kaynakları yeniden dağıtmayı amaçlamaktadır (Sletmo, 2002; 482).

Tablo 3.5. Deniz Ticaret Politikasıyla İlgili Düzenleyici Seviyeler ve Kurumlar

Düzenleyici faaliyet	Koordinasyon	Serbestleşme	Yeniden dağıtım / teşvik
Kurumsal seviye			
Çok taraflı	IMO/OECD	OECD/WTO	UNCTAD
Ulusal/bölgesel	MINCOMAR	Eyalet Denizcilik Komisyonu (FMC, ABD) AB (Avrupa Komisyonu)	MARAD (ABD) MINCOMAR
Sektör grupları	Uluslararası Ticaret Odası (ICC) INTERTANKO/CENSA Avrupa Yükletenler Konseyi		

Kaynak: Sletmo, 2002; s.482

3.3.3.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Birleşmiş Milletler’in deniz güvenliğini geliştirmek ve gemilerden kaynaklanan kirlenmeyi önlemekten sorumlu, “temiz okyanuslarda güvenli, emniyetli ve verimli denizcilik” amacı güden özel bir birimdir (IMO, 2009a)

Sletmo (2002; 483), Uluslararası Denizcilik Örgütünü (IMO) denizde yolculuk yapanlar ve gemiler için deniz güvenliğini teşvik etmekle görevli bir Birleşmiş Milletler birimi olarak tanımlamıştır. Ona göre amacı “uluslararası ticaretle ilgili denizciliği etkileyen her türlü teknik konuyla ilgili hükümet düzenlemeleri ve uygulamalar anlamında hükümetler arasında işbirliği için bir mekanizma sunmaktır”.

1999’da IMO Meclisi, 21. oturumunda A.900(21) sayılı “2000’li yıllarda Örgütün Hedefleri” adlı belgeyi kabul etmiştir. Bu belge, IMO’nun 2000’li yıllar için hedef ve stratejilerini aşağıdaki şekilde tespit etmektedir(IMO, 2009c):

- 1990’larda kabul edilen proaktif politikayı geçmiştekinden daha etkin şekilde uygulamak; böylece gemilerin ve gemidekilerin ve/veya çevrenin güvenliğini olumsuz etkileyebilecek eğilimler mümkün olan en erken aşamada tespit edilebilir ve bu etkileri yok etmek veya hafifletmek için gereken tedbirler alınabilir.
- Vurguyu insana kaydırmak,

- Mevcut IMO standartları ve düzenlemelerinin etkin ve tek tipte uygulanmasını sağlamak,
- Henüz yürürlüğe girmeyen MARPOL konvansiyonunun geniş şekilde ve erkenden kabul edilmesini sağlamak,
- Bir emniyet kültürü ve çevre bilinci geliştirmek,
- Aşırı düzenlemenin önüne geçmek,
- Örgütün teknik işbirliği programlarını güçlendirmek ve
- Hükümetler ve sektör tarafından, gemilerin, gemide çalışanların ve çevrenin güvenliğini tehdit eden (özellikle denizde terörizm, korsanlık ve gemilere karşı silahlı soygun, yasadışı uyuşturucu trafiği, denizden yasa dışı göç ve kaçak yolcu vakaları) yasadışı eylemleri önlemek ve bastırmak için gösterilen çabaların artırılmasını teşvik etmek.
- Karar A.500(XII), 1980’lerde Örgütün Hedefleri başlıklı karar ve A.777(18) iş yöntemleri ve çalışmanın örgütlenmesi kararına devam etmektir.

3.3.3.2. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD)

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) 1960’larda eski sömürgelerin bağımsızlıklarını kazandığı ve kendi genç ve deneyimsiz ekonomilerini yaratmaya çalıştıkları, bu arada sıklıkla koloni dönemindeki kötü yönetim ve sömürülmenin kötü sonuçlarını hissettikleri bir dönemde oluşturulmuştur. UNCTAD’ın görevi kalkınmakta olan ülkelerde ticareti, yatırımı ve kalkınma fırsatlarını arttırmak ve onlara dünya ekonomisiyle eşitlikçi bir temelde bütünleşme çabalarında yardımcı olmaktır. İlk etapta UNCTAD gelişmekte olan ülkeler için kotalar ve tercih sistemlerinin bileşimi aracılığıyla daha fazla alan yaratmakla ilgilenmiştir (Sletmo, 2002; 483).

Kuruluş, amacını üç temel fonksiyonu gerçekleştirerek yerine getirmeye çalışmaktadır (UNCTAD, 2009a):

- Hükümetler arası müzakereler için, uzlaşmayı temin etmeyi amaçlayan, uzmanların tartışmaları ve tecrübe paylaşımını desteklenen bir forum olarak işlev görmektedir.
- Hükümet temsilcileri ve uzmanlarının tartışmaları için araştırma, politika analizi ve veri toplama görevlerini üstlenmektedir.
- En az gelişmiş ülkelerin ve geçiş ekonomilerinin ihtiyaçlarına özel dikkat göstererek, gelişmekte olan ülkelerin özellikli gereksinimleri için özel olarak hazırlanmış teknik yardım sağlar. Uygun hallerde UNCTAD teknik yardımın verilmesi noktasında diğer kuruluşlar ve bağışçı ülkelerle işbirliği yapar.

Deniz ulaştırması ile ilgilenen “Teknoloji ve Lojistik Bölümü”nün amacı, gelişmekte olan ülkelerin – özellikle daha az gelişmiş ülkelerin– ekonomik kalkınmasını ve rekabet gücünü, verimli ticari lojistik hizmetlerine, transit taşımacılık sistemlerine, bilgi ve iletişim teknolojilerine daha fazla erişim ve bunların sürdürülebilir şekilde kullanılmasını arttırmaktır. Bu hedef, analitik çalışma, hükümetler arası politika diyalogu ve teknik işbirliği, eğitim ve kapasite inşası programları aracılığıyla gerçekleştirilmektedir (UNCTAD, 2009b).

UNCTAD’ın deniz ulaştırmasına yönelik Bülteni RMT (Review of Maritime Transport) 1968’den beri her yıl yayınlanmaktadır. Bülten temelde deniz ulaştırması ile ilgili olmakla beraber, kara temelli ulaştırma sistemlerini de kapsayan çok modlu ulaştırmadaki gelişmelerle ilgili bilgileri de içermektedir. Bülten, özellikle gelişmekte olan ülkelere ticaret ve taşımacılığı etkileyen yapısal ve döngüsel değişikliklerin analizini sunmakta, ayrıca deniz taşımacılığı ve ilgili hizmetler üzerinde kapsamlı istatistik bilgi koleksiyonu sağlamaktadır (UNCTAD, 2009c). Bu rapor, sektörün kalkınma açısından politika ifade alanı olarak da değerlendirilebilir.

3.3.3.3. Dünya Bankası (World Bank)

Dünya Bankası, tüm dünyadaki gelişmekte olan ülkelere mali ve teknik yardım için yaşamsal bir kaynaktır. Misyonu, uzun soluklu sonuçlar için büyük bir istekle ve profesyonel biçimde yoksullukla savaşmak ve kaynak sağlayarak, bilgi

paylaşarak, kapasite inşa ederek ve kamu ve özel sektörlerde ortaklıklar biçimlendirerek, insanların kendilerine yardım etmelerine destek olmaktadır (World Bank, 2009a).

Dünya Bankası'nın limanlar ve ulaştırma uzmanları, ulusal ulaştırma ağlarında genel verimliliği artırmak ve dış ticarete rekabet edebilirliği yükseltmek için ulaştırma sistemleri düzenlemesi, örgütlemesi ve yönetimi gibi temel alanlarda eğitimler organize etmekte ve vermektedir. Buna ek olarak, limanlar ve lojistik operasyonlarının tüm ilgili kamusal yönetim boyutlarını ele alan, dünya düzeyinde bir bilgi tabanı sunulmaktadır. "Limanlar ve su yolu taşımacılığı" ekibinin görevi, kurumsal gelişme, operasyonlar ve finans açısından limanlar ve lojistik faaliyetlerindeki iyi uygulamaların, eğitim kursları, çalışma turları ve tecrübe paylaşımı aracılığıyla değişimini ve bu alanda bilincin teşvik edilmesini sağlamaktır (World Bank, 2009b).

Banka Grubu'nun ulaştırma iş stratejisi, ulaştırma ve kalkınma hedeflerinin nasıl bir araya geldiğini detaylandırmaktadır (World Bank, 2009c):

- **Güvenli:** Binyıl Kalkınma Hedefleri içindeki sağlık sonuçlarının önceliğini kabul etmektedir; ulaştırmayı kullananlar, ulaştırmada çalışanlar ve toplumun geri kalanı için güvenliğe işaret etmektedir.
- **Temiz:** Ulaştırmanın Binyıl Kalkınma Hedeflerinin çevreyle ilgili amaçlarına yapacağı katkıyı ve iklim değişikliği üzerindeki etkisini ele alma ihtiyacını yansıtmaktadır.
- **Düşük maliyetli:** Altyapının fiziksel arzının yeterli olmadığını kabul etmektedir. İyi işleyen piyasalar aracılığıyla düşük maliyetli ulaştırma ve lojistik hizmetlerine dönüştürülebilen verimli taşıma altyapısı, ticaret için kritik öneme sahiptir. Benzer şekilde, verimli ve düşük maliyetli ulaştırma, hem kentsel hem de kırsal alanlarda kişisel erişilebilirliği ve hareketliliğin temelini oluşturmaktadır.
- Son olarak, **kalkınma için ulaştırma:** Ulaştırmanın pek çok amacı olmakla birlikte, Dünya Bankası Grubu'nun odaklandığı konunun ekonomik kalkınmaya olan katkısı olması gerektiğini ileri sürmektedir.

Dünya Bankasının oluşturduğu “ Kalkınma için Ulaştırma” başlıklı raporda yer alan Ek B, özel sektör katılımının takip edilebileceği pek çok alanın detaylı bir özetini vermektedir. Bunlardan limanlar ve deniz ulaştırması alanına ilişkin tablo aşağıdaki gibidir.

Tablo 3.6. Ulaştırma Faaliyetlerine Özel Sektör Katılımının Artması İçin Başlıca Fırsatlar: Limanlar ve Deniz Ulaştırması

Altyapı	Hizmetler	Yardımcı
Deniz limanlarında ruhsat verilmesi Özel olarak ayrılan limanlar/terminallerin özel mülkiyette olması Yeni liman tesislerine ruhsat verilmesi Altyapı yönetim sözleşmeleri	<i>Denizcilik hizmetleri, Deniz kıyısındaki konteyner terminallerine veya başka terminallere mal sahibi modeliyle ruhsat verilmesi ya da kiralama(Leasing)</i>	<i>Klavuluk ve mavnaya yükleme Liman temizleme Sefer yardımcılarının korunması Güvenlik Konteyner depolama, onarımlar vs. Depolama ve soğuk depolama, vs.</i>

Kaynak : World Bank, 2008

3.3.3.4. Dünya Ticaret Örgütü (WTO)

Dünya Ticaret Örgütü, ülkeler arasındaki ticaretin kurallarıyla ilgilenen tek küresel uluslararası örgüttür. Merkezinde dünyanın ticaret yapan ülkelerinin çoğunluğu tarafından müzakere edilen ve imzalanan, sonrasında parlamentoları tarafından onaylanan WTO anlaşmaları yer alır. Burada hedef, mal ve hizmet üreticilerine, ihracatçılara ve ithalatçılara, işlerini yürütmelerinde yardımcı olmaktır.

İşlevleri (WTO, 2009a):

- DTÖ ticaret anlaşmalarını yönetmek
- Ticaret müzakereleri için forum sunmak
- Ticaretle ilgili uzlaşmazlıkları ele almak
- Ulusal ticaret politikalarını izlemek
- Gelişmekte olan ülkelere teknik yardım sağlamak
- Diğer uluslararası örgütler ile işbirliği yapmaktır

WTO’yu uluslararası alandaki diğer örgütlerden farklı kılan, hükümetlerin belli kurallara uyması konusunda bağlayıcı olmasıdır ki bu kurallar uygulanabilir

sözleşmeleri oluştururlar. WTO’da denizcilik hizmetleri ise ilk Uruguay Toplantısına dâhil olan ve müzakerelerin planlandığı bir alandır. 2000’de konuların yeni bir hizmetler toplantısında görüşülmesi ile denizcilik hizmetleri için müzakereler tekrar başlamıştır. Bazı ülkelerin planlarında, bu sektördeki başlıca üç alanı kapsayan hedefler zaten mevcuttur. Bu alanlar: a) liman tesislerine erişim ve bunların kullanımı, b) yardımcı hizmetler ve c) uluslararası deniz ulaştırması.

Deniz ulaştırması hizmeti için ticaretin ilkeleri, Genel Hizmet Ticareti Anlaşmaları (GATT) kapsamında bulunmaktadır (WTO, 2009b). Sletmo’ya göre (2002; 483) ”WTO, denizcilik alanında her zaman hissedilen korumacı etki ortamında faaliyetleri arasına denizciliği katma konusunda *pek başarılı olamamıştır*”.

3.3.3.5. Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD)

OECD, hükümetlerin politika deneyimlerini karşılaştırdıkları, ortak sorunlara yanıt aradıkları, iyi uygulamaları tespit ettikleri ve ülke içinde ve uluslararası alanda politikaları koordine ettikleri bir ortam sunmaktadır. OECD aşağıdaki amaçlarla, tüm dünyada demokrasi ve piyasa ekonomisine bağlı ülkeleri bir araya getirir(OECD, 2009a):

- Sürdürülebilir ekonomik büyümeyi desteklemek,
- İstihdamı artırmak,
- Yaşam standartlarını yükseltmek,
- Mali istikrarı korumak,
- Başka ülkelerin ekonomik kalkınmasına yardımcı olmak,
- Dünya ticaretinin artmasına katkıda bulunmak

OECD Deniz Ulaştırma Komitesi ise denizcilik sektörüne hem politika hem de ekonomi perspektiflerinden bakan tek uluslararası forumdur. Denizcilik ve ilgili hizmetlerin serbestleşmesi ve uyumlu rekabet politikalarının teşvik edilmesiyle, ticaretin serbest dolaşımının önündeki engellerin kaldırılmasını amaçlar. Komite,

amaçlarını daha da ileriye götürmenin bir aracı olarak, OECD üyesi olmayan ülkelerle de kapsamlı bir diyalog programı sürdürmektedir. Komite aynı zamanda deniz güvenliği, emniyet ve deniz ortamının korunmasını teşvik eden girişimleri de desteklemektedir. Siyasi düzeyde, standart altı denizciliği ortadan kaldırma çabalarında Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne yardımcı olmaktadır (OECD, 2009b).

Deniz Ulaştırma Komitesi ilk olarak 1986'da bir dizi ortak denizcilik ilkesi üzerinde anlaşmıştır ve o dönemde bu ilkeler OECD Konseyi'nin tavsiyesi olarak benimsenmiştir. Yasal olarak uygulanabilir olmasa da, Konsey Tavsiyesi oldukları için ülkeler açısından ciddi bir statüye sahiptirler. 1986 yılından beri tüm OECD üyesi ülkelerin denizcilik politikalarına yansıtılmış olan bu ilkeler OECD üyesi olmayan ülkelere de kendi denizcilik politikalarını gözden geçirirken göz önüne alınmışlardır.

Denizcilik politikasının bu ortak ilkeleri son yıllarda Deniz Ulaştırma Komitesi tarafından gözden geçirilmiş ve Eylül 2000'de OECD Konseyi Tavsiyesi'nin yeni hali kabul edilmiştir. Bu yeni ilkeler aşağıdaki alanları kapsamaktadır(OECD, 2009c):

İlke 1: Üye ülkelerin denizcilik politikalarının temelleri

İlke 2: Problemlerin normal çözümü için uygulanacak ilkeler

İlke 3: Üye ülkeler arasında istişare

İlke 4: Üye olmayan ülkelere gelen baskılara yanıt

İlke 5: Dengeleyici kuvvetlerin varlığı

İlke 6: Dengeleyici kuvvetlerin kullanılması

İlke 7: Denizcilik anlaşmalarında eşitlikçi yaklaşım

İlke 8: Dökme ticarete denizcilik serbestisi

İlke 9: Ticaret üzerinde hükümet gözetimi

İlke 10: Düzenli hat deniz taşımacılığında rekabet politikası ve hükümetin rolü

İlke 11: Hükümetlerin denizcilik hatları ve konferansların faaliyetleriyle ilişkisi

İlke 12: Denizcilikle ilgili rekabet politikası sorunlarının bertaraf edilmesi ve çözümlenmesi

İlke 13: Konferans dışı denizcilik

İlke 14: Denizcilik yardımcı hizmetleri

İlke 15: Uluslararası çok modlu taşımacılık

İlke 16: Güvenlik, çevre ve standart altı denizcilikle ilgili tedbirler

Deniz Ulaştırma Komitesi'nin (MTC) Denizcilik Politikası Geliştirme Faaliyeti:

Komite, genellikle yılda iki defa toplanır. Bu toplantıya katılan delegeler denizcilik politikalarındaki son gelişmeler hakkında bilgilerini güncelleme fırsatları bulurlar. Bu durum, politika oluşturanlara denizcilikle ilgili gelişmeler hakkında karşılaştırmalı bilgiler ile OECD üyesi olan ve olmayan ülkelerdeki niceliksel ve niteliksel gelişmelerin değerlendirmesi fırsatı verir (OECD, 2009c).

3.3.3.6. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) özgürlük, eşitlik, güvenlik ve insan onuru koşullarında makul ve üretken iş elde etmek için kadın ve erkeklere üstün fırsatlar sağlamayı hedeflemektedir. Temel amaçları, işyerinde hakları desteklenmek, iyi istihdam olanaklarını teşvik etmek, sosyal korumayı temin etmek ve çalışma ile ilgili sorunların çözümünde diyalogu güçlendirmektir (ILO, 2010a).

Uluslararası Çalışma Örgütü'nün bir önemli faaliyet alanı da gemi adamlarının çalışma hayatına yönelik çalışmalar ve 2006 yılında çıkarılan Deniz İşgücü Konvansiyonu'dur. ILO'nun bu konvansiyonu, dünyada bulunan 12 milyondan fazla gemi adamı için kapsamlı hakları ve iş alanında korunmasını temin etmektedir.. Gemi adamları için yeni çalışma standardı son 80 yıldır sürdürülen 65 uluslararası çalışma standardını yenilemiş ve birleştirmiştir. Konvansiyon gemi adamlarının geniş bir alanda çalışma şartlarının daha iyileştirilmesi hakkını düzenler ve bunun küresel olarak uygulanmasını, kolayca güncellenmesini ve düzgün bir şekilde

yürütülmesini amaçlar (ILO, 2010b). Gemiadamlarının sağlık koşulları, gemide barınma yerleri, çalışma ücretleri ve ülkelerine geri dönmeleri gibi bir çok İLO sözleşmesi ülkelerin iç hukuklarında yer almakta ve uygulanmaktadır.

3.3.3.7. Uluslararası Deniz Ticaret Odası

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) gemi işleticilerinin uluslararası ticari birliğidir. ICS farklı ülkeler, sektörler ve ticari alanlardan uluslararası sektörün kollektif görüşlerini temsil etmektedir. ICS üyeleri arasında dünyanın deniz ticaret filosunun yarısından fazlasını temsil eden ulusal gemi sahibi dernekleri de yer almaktadır. Faaliyetlerinin başlıca odak noktalarından biri Uluslararası Denizcilik Örgütü olup ticari gemileri büyük ölçüde etkileyen tüm teknik, yasal ve operasyonel konuları içeren, çok çeşitli alanlarla ilgilenmektedir. Ayrıca sektördeki tüm farklı ticari kurumların küresel çıkarlarını temsil etmesi bakımından özgündür. Bu farklı ticaret kurumları arasında: gemi sahipleri ve üçüncü şahıs gemi işleticileri dâhil olmak üzere, dökme yük gemisi, tanker işleticileri, yolcu gemisi ve konteyner düzenli hat deniz ticareti şirketleri bulunmaktadır. (ICS, 2009a)

ICS'nin amacı denizcilik konuları, denizcilik politikası, yasal ve teknik konular, gemi inşaatı, gemi işletmeciliği, güvenlik ve yönetimi ve sektörde iyi örnekler geliştirme gibi konularda avukat gibi davranmaktır. Bu amaca ulaşmak için (ICS, 2009b):

- Yüksek işletme standartları ve yüksek kalitede ve verimli denizcilik hizmetlerinin sunulmasını teşvik eder,
- Güvenli denizcilik operasyonları, çevrenin korunması, serbest piyasaların ve adil rekabetin korunması, aynı zamanda uluslararası kabul görmüş standartlar ve prosedürlere bağlılığı içeren bir düzenleyici ortam için çalışır,
- Denizciliğin uluslararası düzeyde düzenlenmesini destekler ve hükümetlerce tek taraflı veya bölgesel davranılarak düzenlenmesine karşı çıkar,

- Denizciliğin ticari gerekliliklerinin ve uygun ticari getiriye güvenceye almak için gereken standartları karşılayan işletmecilere olan ihtiyacın kabul edilmesi yönünde baskı yapar,
- Başarılı uygulamalar hakkındaki sektör rehberliğinin teşvik edilmesi ve güncellenmesine olan bağlılığı korur,
- Bu amaçları gerçekleştirmek için hem devletlerarası hem de hükümet dışı nitelikteki diğer kuruluşlarla işbirliği yapar,
- Küresel ticaretin güvenli, temiz, kapsamlı şekilde düzenlenen ve sorumlu bir kolaylaştırıcısı olarak sektörün profilini yükseltir,

Mümkün olduğunca yukarıdakilerle çelişen politikalar ve eylemleri öngörmeye ve bunlara yanıt vermeye çalışır.

3.3.4. Dünyada İzlenen Başlıca Deniz Ulaştırma Politikaları

Tüm denizcilik sektörleri politika tedbirleri ve düzenlemelerinden eşit derecede etkilenmez. Hizmet türleri ve bölge ya da ülkeler arasında önemli farklılıklar vardır(Sletmo, 2002; 478). Hizmet türlerine göre düzenli hat deniz taşımacılığı ve gemi kiralama alanları farklılık gösterirken bölgeler bazında ise dünya ticaretinin yönü (doğu-batı, kuzey-güney, bölge içi) önemlidir. Doğu- batı yönünde hareket eden yük akışı daha rekabetçi bir özellik gösterir. Sletmo'ya göre (2002; 479) ticaretin yoğun rekabeti çekmeye yetmediği, zayıf ve yetersiz coğrafi bölgelerde korumacı deniz ticaret politikalarının uygulanmasına yönelik ciddi çabalar gösterilmektedir. Bu ticaret büyük ölçüde Kuzey-Güney yönündedir ve ulusal deniz ticaret politikası üzerinde mücadelelerin devam ettiği yerler arasında Batı Afrika ve Asya'nın bazı bölgeleri (Pakistan, Malezya, Endonezya ve diğerleri) gelmektedir. 1990'lara kadar Latin Amerika da bu kategoride bulunmaktaydı. Uluslararası denizcilikte önemli bir güç olan Çin, Dünya Ticaret Örgütü'ne katılmadan önce aktif olarak milliyetçi deniz ticaret politikaları izlemekteydi.

Dünya deniz ticaretinin değer bazında %75'inden fazlasını kontrol eden ve Dünya deniz ticaret filosunun DWT bazında %65'ine sahip olan ülkeler **Tablo**

3.7.'de verilmiştir. Bu tabloda belirtilen ülkelerin deniz ulaştırmasına yönelik politikaları ticaret potansiyelleri açısından özellikle önem taşımaktadır.

Tablo 3.7. Önde Gelen 25 Denizci Ülke

ÜLKELER	<i>Değer Bazında, Dünya ticaretindeki %si</i>		<i>DWT Bazında, DünyaFilosundaki %si</i>	
	2007	2008	2007	2008
ABD	11.38	10.68	3.84	3.62
ALMANYA	8.51	8.22	9.07	9.50
ÇİN	7.81	7.91	8.18	8.40
JAPONYA	4.77	4.78	15.58	15.68
FRANSA	4.16	4.04	0.63	0.59
HOLLANDA	3.72	3.72	0.83	0.76
İTALYA	3.55	3.37	1.71	1.79
İNGİLTERE	3.76	3.36	2.50	2.80
BELÇİKA	3.01	2.91	1.17	1.22
KANADA	2.88	2.70	1.81	1.55
KORE	2.62	2.64	3.63	4.22
RUSYA FED.	2.16	2.61	1.74	1.66
HONG KONG (ÇİN)	2.56	2.32	3.22	3.05
İSPANYA	2.18	2.06	0.43	0.40
SİNGAPUR	2.02	2.03	2.76	2.55
MEKSİKA	2.04	1.85	0.00	0.00
TAYVAN	1.67	1.53	2.52	2.70
HİNDİSTAN	1.29	1.45	1.55	1.56
SUUDİ ARABİSTAN	1.15	1.27	1.25	1.35
AVUSTRALYA	1.10	1.19	0.00	0.00
İSVİÇRE	1.19	1.19	0.34	0.35
MALEZYA	1.16	1.15	1.08	1.05
POLONYA	1.08	1.15	0.00	0.00
BREZİLYA	1.03	1.14	0.43	0.43
AVUSTURYA	1.16	1.12	0.00	0.00
TOPLAM (%)	77.91	76.41	64.25	65.21

Kaynak: UNCTAD, 2009e; s.83

3.3.4.1. Afrika Kıtası

Batı ve Orta Afrika Devletleri Deniz Ulaştırması Bakanlar Konferansı (MINCOMAR) bölgede transit geçiş ve ulaştırmanın teşvik edilmesi için yasal bir çerçeve sunmaktadır. Kurum Batı Afrika'daki Cotonou Yuvarlak Masa toplantılarının organize edilmesinde özellikle önemli bir rol oynamıştır.

MINCOMAR Batı Afrika denizciliği için bazı özel statü şekillerini aktif olarak ileri sürmekte ve teşvik etmektedir (Sletmo, 2002; 483).

Politika oluşturma açısından Afrika için önemi olan MINCOMAR dışında kıtada özellikle Güney Afrika Cumhuriyeti, Mozambik ve Nijerya ülkeleri deniz ulaştırma politikasına sahiptir.

Güney Afrika Cumhuriyeti: Güney Afrika Ulusal Denizcilik Politikası hakkındaki Denetleme Komisyonu'nun 1993 tarihli raporu şöyle demektedir: “Güney Afrika'nın denizcilik politikası şu anda korumacı olmaktan çok, liberal özelliktedir”. Bu, deniz ulaştırma sektörünün tarihsel olarak Güney Afrika'nın denizle ilgili ticari ihtiyaçlarını karşılayacak yeterli nitelik ve nicelikte hizmetler sunmuş, kendi kendini düzenleyen bir ulaştırma biçimi olması durumuna dayanmaktadır. Düzenleyici açıdan, Güney Afrika dünyadaki en liberal denizcilik politikası rejimlerinden birini sürdürmektedir. Bu politika rejimi kısaca şu özelliklere sahiptir (Chasomeris, 2005):

- Kabotaj kuralı yoktur. Kıyı ticareti tüm bayraklara ve taşıyıcılara açıktır, bu “açık liman” politikası herhangi bir şekilde iç taşıyıcıları tehdit etmez.
- Çok taraflı, iki taraflı veya tek taraflı yük rezervasyonları yoktur. Güney Afrika hiçbir zaman UNCTAD yük paylaşımı formülünü kabul etmemiştir. Ulusal gemiler için hiçbir yük rezervasyonu yoktur.
- Hiçbir bayrak tercihi veya ayrımcılığı yoktur. Bu anlamda bir “açık liman” politikası uygulanmaktadır; tüm gemiler limanlarında eşit muamele görür ve sadece “planlanana ilk hizmet verilir veya ilk gelene ilk hizmet verilir” yaklaşımına tabidir.
- İhracat ve ithalat mallarının taşıma koşullarını etkilemek için hiçbir çaba gösterilmemiştir.

Mozambik: Mozambik 1980'lerdeki neo-liberalizmin yükselişi ile birlikte finansmanı güvenceye almak için, siyasi olarak gerçekleştirilebilir olup olmadıklarına bakmaksızın, dayatılan politikaları kabul etmek durumunda kalmıştır (Wood ve Dibben, 2005; 139). Bunun “rekabetçi olmayan” endüstriler üzerinde ciddi sonuçları olmuştur. Gelişen dünyada bunun uygulamadaki sonucu

özelleştirmeler ya da en azından devlete ait sanayiler ve limanlar gibi altyapı tesislerinin özel sektöre devri olmuştur. Neoliberal politikaların Güney Afrika içinde bölgesel denizcilik açısından pek çok temel anlamı olmuştur. Denizcilik endüstrisinin terk edilmesine katkıda bulunan bir başka faktör de korumacılığın azalmasıyla ilgilidir. Wood ve Dibben'e göre (2005;140) Mozambik denizciliğinde de görülen bu durum hem yerel hem de küresel baskıların bir ürünüdür.

Nijerya: Deniz ulaştırması olmasa Nijerya karaya kısılmış bir ülke olacak, ekonomisi ilerlemeyecek ve farklı alanlarda durağan kalacaktı. Bu açıdan deniz ulaştırması Nijerya ekonomisi için büyük öneme sahiptir ve ekonominin büyümesi ve kalkınmasını birçok yönden etkilemektedir. Nijerya ekonomisi için temel sektör olan deniz ulaştırmasının politika alanları aşağıdaki gibidir (Igbokve, 2001):

- (i) Ulaştırma
- (ii) Ticaretin kolaylaştırılması
- (iii) Gelir yaratma ve finans imkânları
- (iv) Turizmin teşvik edilmesi
- (v) İlgili ekonomik faaliyetlerin geliştirilmesi
- (vi) İstihdam ve iş imkânları
- (vii) Sanayi büyümesinin ve gelişiminin artırılması
- (viii) Kurumsal gelişim
- (ix) Uluslararası ilişkiler ve barış içinde bir arada yaşama
- (x) Sosyo-politik uyum
- (xi) Savunma ve güvenlik – ülkenin korunması

3.3.4.2. Amerika Kıtası

Amerika kıtası ülkelerinin deniz ulaştırma politikaları açısından Güney, Kuzey ve Orta Amerika şeklinde 3 ayrı bölgede incelenebilir.

Güney Amerika bölgesinde özellikle Şili'nin deniz ulaştırma politikası dikkat çekmektedir. Şili'de kamusal hizmetlerin çoğu özelleştirilmiştir ve altyapıda özel yatırımlar teşvik edilmektedir. Deniz ulaştırması alanı ile ilgili olan Ulaştırma müsteşarı, ulaştırma hizmetlerinin düzenlenmesinden sorumludur. Ulaştırma politikasının başlıca çizgileri şunlardır (Baird, vd., 2002):

- Devlet ulaştırma şirketlerini işletmez.
- Ulaştırma şirketleri serbest bir rekabet çerçevesinde çalışır, devlet sadece sınırlı ekonomik etkisi olan teknik düzenlemeleri oluşturur.
- Devlet genellikle ulaştırma şirketlerine yardımda bulunmaz. Destek ve teşvikler sadece Devletin sürdürülebilir ulaştırmayı sağlama sorumluluğunun olduğu, ayrılmış bölgelere verilir. Buna bazı lokal adalar arası feribot hizmetleri dahildir.

Kuzey Amerika bölgesinde dikkati çeken iki ÷lke Kanada ve Amerika Birleşik Devletleri'dir.

Amerika Birleşik Devletleri: Amerika Birleşik Devletleri (ABD) denizcilikte rekabeti teşvik etmektedir. Birkaç defa düzenli hat deniz taşımacılığını, anti-tröst yasaların tam olarak uygulanmasına tabi tutmak için çaba göstermiştir. Aynı zamanda ABD Denizcilik İdaresi (Maritime Administration -MARAD) tarafından yönetilen çeşitli programlar aracılığıyla ulusal bayrak filosunu teşvik etmektedir. Sletmo'nun çalışmasına göre (2002; 483) *“Denizcilik İdaresinin (MARAD) genel misyonu, ulusun kendi deniz ticaretini taşımak ve savaş ya da ulusal acil durumlarda donanmaya ve orduya yardımcı olarak hizmet verebilecek nitelikte, yeterli, dengeli bir Birleşik Devletler deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve korunmasını teşvik etmektir.”*

MARAD'ın dışında Federal denizcilik Komisyonu (FMC) da uluslararası deniz navlun fiyatlarının ve konferans politikalarının hazırlanmasına onay verir ve taşıyıcıların yasadışı rekabet ve ayrımcılık uygulamasına karşı düzenlemeler yapar. Aynı zamanda 1916 tarihli deniz ticareti yasasının deniz taşıtları tarafından ihlal edildiğine dair davaları inceler. Benzer şekilde, Komisyon yabancı devletlerce ABD bayraklı gemilere uygulanan ayrıcalıklar ve yükleri de soruştırmaktadır (Frankel, 1982; 49). Amerika Birleşik Devletleri'nin en önemli politika hedefi *“her zaman halkın ihtiyaçlarına adil şekilde cevap veren ve yeterli savunma ve acil durum kabiliyeti sağlayan bir deniz ulaştırmasının sunulmasını güvenceye almak”* olmuştur. ABD'de 1789'da getirilen ilk denizcilik politikası yasası, ABD gemileri dışında

yabancı gemilerle taşınan ithal yüklere daha fazla vergi yükleyen tercihli tarifenin yürürlüğe girmesidir (Frankel, 1980; 23).

Birleşik Devletler'in denizcilik politikası ulusal deniz ticaretinin ve gemi inşaatının teşvik edilmesini sağlamaktadır. Bu politika, peş peşe gelen başlıca denizcilik yasalarının ve onlarca yıl süren deneyimin sayesinde gelişmiştir. Birinci dünya savaşının sona ermesinden bu yana yürürlüğe giren tüm önemli denizcilik yasalarında ulusal denizcilik ve gemi inşasına yardım ve bunu teşvik etme politikası ABD Kongresi tarafından olumlu olarak ifade edilmiş ve hükümet yardımı hükümleriyle desteklenmiştir (Deimel, 1946; 547).

Bunun yanında ABD için önemli bir denizcilik faaliyeti olan Kabotaj Taşımacılığı için de politikası bulunmaktadır. 1920 tarihli Kabotaj yasası olan Jones Act, ABD limanları arasında, tüm tüm yüklerin ABD bayraklı, ABD'de inşa edilmiş, sahibi Amerikalı olan ve Amerikan vatandaşı mürettebatla donatılmış gemilerce taşınabileceğini düzenlemiştir (HG Legal Directory, 2010).

Kanada: 1970'lerin başlarında Kanada, ülkenin uluslararası denizcilik politikasına karar vermek ve bu politikayı uygulamak için gereken tedbirleri değerlendirmek için bir dizi çalışma başlatmıştır. Kanada uluslararası denizcilik politikası “modern, Kanada bayraklı bir uluslararası deniz ticaret filosu geliştirmenin ekonomik fizibilitesini” incelemiştir. O dönemlerde özellikle denizcilik söz konusu olduğunda Kanada'nın temel çıkarları ve avantajları arasında açık bir ayrım yapılması gerekmektedir. (Brooks ve Hodgson, 2004; 145).

Orta Amerika'da ise **Belize, Kosta Rika, El Salvador, Honduras, Guatemala, Nikaragua, Panama** gibi ülkeler deniz ulaştırma politikaları açısından önemlidir. Orta Amerika, Meksika sınırı ve Panama Kanalı arasında 1685 km'lik doğal bir koridor oluşturur ve iki okyanusa, Pasifik ve Atlantik Okyanuslarına ve dolayısıyla dünya piyasalarına kolay erişim sağlar. Bununla beraber bölgesel kıyısız deniz taşımacılığı yoktur ve Orta Amerika Ortak Pazarı'nın (CACM) beş ülkesinin (Guatemala, Honduras, El Salvador, Nikaragua ve Kosta Rica) hemen tüm yük hareketleri kara taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Bu açıdan Dünya Bankası'nın finansal desteğiyle, Orta Amerika Deniz Taşımacılığı Komisyonu (COCATRAM)

her bir kıyıda bölgesel kıyısız deniz taşımacılığı potansiyeli üzerine bir çalışmayı tamamlamıştır. Buna ek olarak, bu çalışmada aktarma limanları aracılığıyla, bölgesel ürünlerin dünya pazarlarına erişimini iyileştirmek için yeni ikmal hattı (feeder) hizmet potansiyeli de analiz edilmiştir. Orta Amerika Deniz Ulaştırması Komisyonu (COCATRAM) için nicel bir temel sunan çalışmanın amacı, (Breuillet, vd., 2002; 1):

*“bölgesel kıyı denizciliğini kara taşımacılığına tamamlayıcı ve rekabetçi bir alternatif olarak geliştirmek, böylece bu taşıma yönteminin hem bölge içi ticarete hem de bölge dışı ticarete, bölgedeki limanlar arasındaki ikmal hat hizmetleri vasıtasıyla büyük ölçüde katılabilmesine izin vermek, bu sayede toplam taşıma maliyetlerini düşürmek ve bölgedeki limanların trafiğini artırmak”*tır.

Breuillet ve diğerlerine göre (2002; 1) çalışmanın amacı düzenleyici ve kurumsal bir çerçevenin geliştirilmesinin mümkün olup olmadığını belirlemek ve bölgesel kıyı denizciliğinin verimli şekilde gelişmesini sağlayacak politikaları tespit etmektir.

3.3.4.3. Asya Kıtası

Asya kıtasında yer alan denizci ülkeler Çin, Filipinler, Rusya, Japonya, Kore, Malezya, Singapur gibi ülkelerdir. Bu ülkelerden bazıları coğrafi konumları ile ön plana çıkarken bazıları ise gemi inşa sanayileri ve filo yapıları ile dikkat çekmektedir.

Filipinler: Filipinler’de Teknik Komite, ulusal denizcilik politikasını uygulamak için temel kurum olarak Dışişleri Bakanlığı’nı (DFA) tayin etmektedir. DFA’nın işlevleri arasında ulusal denizcilik politikasının uygulanmasını gözetmek ve koordine etmek, toprak bütünlüğünün korunması, deniz çevresinin korunması, ve balıkçılık, denizcilik, enerji ve mineral kaynaklar vs. ile ilgili çıkarların desteklenmesi gibi konulardaki deniz ve okyanus çıkarlarının bütünsel ve koordineli şekilde yönetiminin geliştirilmesine yönelik program ve projelerin hazırlanarak tavsiye edilmesi yer almaktadır. Dışişleri Bakanlığı ayrıca Filipinler’in kabul ettiği uluslararası anlaşmalar ve diğer bağlayıcı olmayan gereçlerin uygulanması için

uygun politika alternatiflerinin belirlenmesinden de sorumludur. Ayrıca, takımada bilinci, denizlerle ilgili bilimsel araştırmaları, küçük ölçekli balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğinin teşvik edilmesi dâhil, ulusal deniz çıkarlarının geliştirilmesi için politika ve programları teşvik edebilir (Garcia, 2005; 65).

Kore: Kore Cumhuriyeti'nin denizcilik politikası sadece ulusal hedefleri gerçekleştirmeye yönelik bir iç politika değildir. Ayrıca okyanus alanını yöneten yeni uluslararası yasal düzen altında bir kıyı devleti olarak Kore'nin hak ve yükümlülüklerini içeren daha geniş konuları kapsamaktadır (Hong, 1995; 97). Kore hükümeti denizcilik şirketlerinin, hızla artan dış ticareti karşılamak için, ulusal denizcilik kapasitesini artırmalarına vurgu yapmaktadır. Bunun yanında hükümet denizcilik şirketlerinin ulusal bayrak tonajını artırmasını teşvik etmiştir. Ulusal bir filonun inşası, ulusal ekonominin gereken istikrarını güvenceye almak için kaçınılmaz temel politikalardan biri olmuştur.

Kore'de denizcilik politikaları tarihsel sıra ile dört aşamaya ayrılabilir (Hong, 1995; 101):

- İlk aşama olan 1960'larda politika temelde denizcilik endüstrisinin kullanacağı vergi kredileri, gemi bakımı için mali destekler ve ikinci el gemilerin hurdaya ayrılması vs. teşvik etmektir.
- 1970'lerde filonun genişlemesi ve yük rezervasyonuna odaklanılmıştır. Ancak, ikinci petrol krizi ve dünya denizcilik tonajının kapasite fazlası Kore hükümetini denizcilik endüstrisini yeniden yapılandırmaya zorlamıştır.
- 1980'lerde birleşmeler yoluyla denizcilik şirketlerinin sayısı azalmış ve çeşitli devlet yardımları da bununla birlikte azalmıştır.
- 1990'lara serbestleşme politikaları hâkimdir. Bu durum, dünyadaki deregülasyon eğilimini yansıtmaktadır. Bundan dolayı, mümkün olduğunca az devlet müdahalesini içeren politikaların hazırlanması ve uygulanması söz konusu olmuştur.

Japonya: Japonya'nın ulusal düzeyde büyük bir okyanus politikası yoktur. Bunun yerine, denizcilik, gemi inşası, balıkçılık, çevre ve bilim ve teknoloji, deniz güvenliği

ve deniz yatağında mineral geliştirme gibi diğer alanlar dâhil, bir çok işlevsel alanda pek çok denizcilik politikası vardır. Japonya'nın bu politika sistemi, daha siyasi, örneğin kriz gibi durumlar yerine rutin karar verme ile uğraşmak için daha iyi bir donanımına sahiptir. Örneğin sistem, gemi inşası ve liman inşası için orta vadeli planlar ve kıyı ve deniz çevresinin korunması için ulusal planlar geliştirmiştir ve ülke çapında bir kıyı balıkçılığı kaynak yönetimi sistemi geliştirilmektedir. Hükümet aynı zamanda piyasa daralması zamanlarında gemi inşaatı ve denizcilikteki bazı potansiyel problemler için bile gelişmiş bir tedbirler sistemine sahiptir. Bu gibi ulusal planların oluşturulması zaman isteyen bir süreçtir ancak bir defa geliştirildikten sonra tüm ülkede uygulanmaktadır (Akaha, 1995; 180).

Miwa'ya göre (1985;123) 1854 yılında tek bir uzakyol gemisi bulunmayan Japonya, altmış beş yıl sonra dünyadaki üçüncü en büyük denizci ülke haline gelmiştir ve bundan da elli yıl sonra neredeyse birinci ülke olmuştur. Japon denizcilik sektöründeki böylesine büyük gelişmenin arkasındaki faktörler arasında en baskın olan, Japon ekonomisinin yüksek büyüme oranıdır. Başka bir önemli faktör, büyük işgücü arzının yanı sıra, gemi inşa kabiliyetinin artması ve denizcilik sektöründeki girişimciliğin gelişmesidir. Bu faktörlere ek olarak, Japon hükümetinin benimsediği denizcilik politikasının Japon deniz ulaştırma sektörünün gelişmesinde büyük etkisi olmuştur.

Malezya: Malezya ekonomisi için ekonomik büyümenin sürdürülmesiyle ilgili 7. Plan'da yer alan zorluklar arasında üç madde denizcilik sektörü açısından önemlidir. Bunlar (Saharuddin, 2001; 428) ;

1. Dünya pazarlarına ihracat yaparak ölçek ekonomisi elde etmek için şirketlerin büyük ölçekli operasyonlara girişmesini sağlayan, endüstrileşmeye yönelik küresel bir yaklaşım.
2. Ülkenin rekabetçi temelini sağlamlaştırılmasını ve altyapısının güçlendirilmesini gerektiren, değişen piyasa tercihleri karşısında rekabetçiliğin korunması ve artırılması

3. Büyüme için başlıca birleştirici unsur ve uluslararası ticarette hizmet ihracatı için bir potansiyel olması için modern, dinamik ve dışa yönelik bir hizmetler sektörünün geliştirilmesi.

Bu alanların dışında kabotaj politikasının devreye sokulması da Batı ve Doğu Malezya arasındaki deniz ticaretine hizmet etmek amacıyla.

Rusya Federasyonu: Rusya'nın ulusal denizcilik politikasında işlevsel alanlar içinde deniz ticareti ve seyrüsefer, deniz ve okyanus kaynaklarının geliştirilmesi, deniz bilimi, donanma ve diğer deniz faaliyet alanları bulunmaktadır. Bölgesel alanlar ise ortak fiziksel, ekonomik, askeri ve coğrafi özellikler gösteren, Rusya Federasyonu için yaşamsal olan alanlardır. Başlıca bölgesel alanlar şunlardır: Atlantik, Arktik, Pasifik Hint Okyanusu ve Hazar Denizi. Rusya Federasyonu'nun ulusal denizcilik politikası coğrafi konumunun özelliklerinden ve aşağıda belirtilen temel ilkelerden oluşturulmuştur (Kuroyedov ve Moskovenko, 2002; 32):

- Denizcilik faaliyetlerinin yürütülmesiyle ilgili olarak, uluslararası hukuk ve Rusya Federasyonu'nun imzaladığı uluslararası anlaşmaların genel olarak kabul edilen kurallarına uygunluk;
- Ülkenin denizcilik kabiliyetinin ve unsurlarının (dünya okyanuslarının uzak yerlerindeki donanma varlığı ve Antarktika'daki Rus bilimsel ve araştırma varlığı dâhil) ulusal çıkarlarıyla orantılı bir şekilde korunması,
- Rusya Federasyonu ve bileşenlerinin devlet organları tarafından denizcilik politikasının oluşturulması ve izlenmesi ile ilgili çalışmalar sırasında etkileşimi ve işbirliği;
- Yerel özerk yönetim organları ve ilgili kamusal derneklerin, ulusal denizcilik politikasının şekillendirilmesi ve izlenmesine yönelik çabaların bütünlüğü ve araştırma projelerinin koordinasyonu;
- Rusya Federasyonu bayrağı çekerek seyreden gemilerin, limanların, ayrıca karasuları, iç denizler, münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığının mineral kaynaklarının durumu ve kullanımı üzerinde devlet kontrolü;

- Deniz çevresi ve kıyı alanlarının takibidir.

Singapur: Singapur dünyanın en yoğun konteyner yük aktarma merkezidir ve yılda yaklaşık 140,000 gemi elleçlenmektedir. Konteyner terminali ve liman hizmetleri şu anda Singapur Liman Otoritesi ve Jurong Ltd. tarafından sağlanmaktadır. Asya'nın başlıca uluslararası denizcilik merkezi olarak Singapur'un vizyonu, pek çok kapsamlı denizcilik yardımcı hizmeti sunan, çekici bir denizcilik merkezi olmaktır. Bu hedefe ulaşmak için aşağıdaki yöntemlerin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir (Singapore Government, 2009):

- Gemi sahiplerini, operatör ve yöneticiler grubunu operasyonlarının merkez üssü olarak Singapur'u belirlemeye ikna etmek ve bunun için çeşitli mali teşvikler önermek ve Singapur Gemi Sicili'ni (SRS) geliştirmek;
- Singapur'da sunulan denizcilik yardımcı hizmetlerinin kapsamı ve derinliğinin geliştirilmesi ve
- Singapur'un deniz işletmeciliği ortamını, uygun, düzenleyici ve mali politikalar aracılığıyla geliştirmek. Bu durum, deniz işgücünün geliştirilmesi, bilgi teknolojilerinin ve diğer teknolojik altyapının geliştirilmesi ve Singapur'un bir denizcilik Ar&Ge merkezi olarak ortaya çıkmasına dönük çabaları da içermektedir.

Çin Halk Cumhuriyeti: 1988'den sonra, uluslararası uygulamalarla bağlantılı olarak, Çin hükümeti ulusal yükleri ulusal gemilerle taşıma politikasından vazgeçmiştir. Hükümet hangi denizcilik şirketi olduğuna bakmaksızın, Çin ithalat ve ihracat yüklerini taşımak için içeride ve dışarıda her türlü oranı serbest bırakmıştır. Aynı zamanda ulusal gemilerin üstlendiği payı da serbest bırakmıştır. Ulusal denizcilik şirketlerinin tamamı piyasadan yük almak için bu uygulamaya başvurmuşlardır. Bu durumda yük sahipleri de taşıyanları seçebilmektedir. Aynı zamanda, piyasanın karar verdiği tarife de açılmıştır. Şu anda Çin Dünya Ticaret Örgütüne üye olarak daha serbest bir deniz ulaştırma politikası uygulamakta ve sadece daha önce denizcilik anlaşmaları imzalamış olan ülkeler için yük rezerve etmektedir (Sun, 1999; 97).

Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği Örgütü (APEC): APEC dünyadaki en büyük bölgesel ekonomik işbirliği örgütlerinden biridir. Asya ve Pasifik bölgelerindeki 18 üyeden oluşur ve Şubat 1993'te resmi olarak Singapur'da kurulmuştur. Bölgenin denizcilik politikası olarak belirlenen hedefleri üç yardımcıdan oluşmaktadır: verimlilik, emniyet ve rekabet. Bu hedefler tüm APEC üyesi ülkelerce kabul edilmişlerdir. Verimli, emniyetli ve rekabetçi bir denizcilik yönetimi ve operasyonel yönetim olmadan bütünleşik uluslararası denizcilik piyasasında bir yer edinmek düşünülemez. “Verimlilik”, “emniyet” ve “rekabet” arasında verimlilik, rekabetin temelidir; emniyet, verimliliğe ister istemez bir sınırlama getirir ve ayrıca verimlilik ve emniyet önemli bir koşuldur. Bu üç unsurun bileşimi “APEC bölgesinde ulaştırma sistemini verimli, emniyetli, bütünleşik ve çevresel olarak sürdürülebilir yapmaktadır”. (Sun ve Shiping, 2000; 210).

3.3.4.4. Avrupa Kıtası

Avrupa kıtasında deniz ulaştırma politikasının belirgin bir şekilde görüldüğü oluşum Avrupa Birliği'dir. Bunun yanında AB'ye üye olmayan Norveç ve denize kıyısı bulunmayan İsviçre'nin deniz ulaştırma politikası önemlidir. Avrupa Birliği deniz ulaştırma politikaları ise **Bölüm 3.4.**'de daha detaylı olarak incelenmektedir.

Norveç: Norveçli gemi sahipleri 1987'ye kadar gemilerini ulusal sicile tescil ettirmekteydi. Bu tarihten sonra değişen gemi sicil politikasında tonajın “başka bayraklara” kaydedilmesinin gerekçesi, geleneksel olarak sıkı olan Norveç bayrak rejiminin adım adım serbestleşmesidir. 1980'lerin başlarında ise yetkililer daha serbest (liberal) bir politika uygulamaya başlamışlardır. 1980'lerin ortalarına kadar Norveç bayrak politikası tamamen tersine dönmüştür. 1985'e kadar politika, gemileri bazı ufak sınırlamalarla uluslararası sicile kaydetme şeklindeydi (Brautaset ve Tenold, 2008; 577). Norveç'in deniz ticaretinde bayrak politikasının yanında denizcilik politikasının gelişiminin temel bir direği de Norveç Araştırma Konseyi'nin sektör çıkarlarına ve bilgi platformlarına katkı yapmasıdır. Aynı zamanda Konsey denizcilik alanındaki sektörler içinde mevcut ve gelecek fırsatların ve zorlukların bütüncül bir anlayışının geliştirilmesi için bir alan yaratmaktadır (Pedersen, 2006).

İsviçre: Avrupa birliğine üye olmayan ve denize kıyısı bulunmayan İsviçre'nin, İsviçre Deniz Seyir Ofisi'nin (SMNO) sorumluluğunda olan bir denizcilik filosu vardır; bu ofis de Federal Dışişleri Departmanı'na (FDFA) bağlıdır. İsviçre Rhine nehri ve kolları üzerinde serbest denizcilik yapmaktadır ve denize vergisiz erişime sahiptir. İsviçre, merkezi Strasbourg'da olan Ren'de Seyir Merkezi Komisyonu'nun bir üyesidir. İsviçre'de tüm gemilerin özel mülkiyete ait olmasına ve barış zamanında ticari amaçlarla kullanılmasına rağmen, savaş zamanında önemli malların arzının sağlanması, İsviçre bayrağı altında sefer yapan deniz ticaret filosunun varlık sebebidir (Swiss Maritime Navigation Office, 2009).

3.3.4.5. Okyanusya Kıtası

Bu kıtada deniz ulaştırma politikaları dikkat çeken ülkeler Avustralya ve Yeni Zelanda'dır.

Avustralya: Birinci derecede ihracat ülkesi, sermaye ithal eden, başlıca pazarlardan ve ithalat kaynaklarından uzak bir ada-kıta olan Avustralya için İngiliz denizciliğinin önemi ortadadır. Bunun yanında deniz ticareti konuları da İngiliz-Avustralya ilişkilerinin önemli bir boyutunu oluşturmaktadır (Tsokhas, 1997; 370). Altyapı, Ulaştırma ve Bölgesel Kalkınma Müdürlüğü içinde bulunan Deniz Ulaştırma Politikası Reform Şubesi denizcilğe odaklanmış ve Avustralya iş çevresinin verimliliği için çalışmaktadır. Bunu yaparken emniyet ve çevresel risklerin kabul edilebilir bir seviyede yönetimini temin etmek durumundadır. Bu açılardan Deniz Ulaştırma Politikaları Reform Şubesi aşağıda belirtilen temel faaliyetleri yerine getirme görevindedir (Australian Government, 2010);

- Denizcilik politikasının ve mevzuatının geliştirilmesi, uygulanması ve idaresi
- Idari programların (IMO-Avustralya stratejik işbirliği, Uluslararası Petrol Kirliliği Fonu gibi) yürütülmesi
- Denizcilikle ilgili sorunlara düzenleyici yaklaşım geliştiren ulusal ve uluslararası forumlara katılım gösterilmesi

Yeni Zelanda: Yeni Zelanda'nın Ulaştırma Bakanlığı Kıyusal Deniz Ulaştırma Politikası taslağında bu alanda deniz ulaştırmasının pek çok bakımdan, yeniden canlanmakta olduğunu belirtmiştir. Bu taslağa göre sektör, aktif olarak kendi içinde ve kara ulaştırma sektörüyle rekabet halindedir ve ulusal ekonomi için daha geniş bir ulaştırma hizmeti yelpazesi sunmaktadır. Kıyı denizciliği için daha düşük bir maliyet yapısı oluşturmak ve daha rekabetçi bir kıyı denizciliği ortamı yaratmak amacıyla Liman Reformu ve İş Sözleşmeleri Yasası gibi son reformlar, gemi ve şirket istihdamı gibi önemli endüstri reformlarıyla birleşmiştir (Cavana, 1994; 162).

3.3.4.6. Gelişmekte Olan ve Denize Kıyısı Olmayan Ülkeler

Kalkınmakta olan ülkeler için, özellikle de transit taşımacılıkla ilgili ek sorunlarla karşı karşıya bulunan ve denize kıyısı olmayan (land-locked) gelişmekte olan ülkeler için temel zorunluluklardan biri maliyet-etkin deniz ulaştırması hizmetlerine erişimdir (UNCTAD, 2009d).

Gelişmekte olan ülkeler ve denize kıyısı olmayan ülkeler için ticari bir denizcilik politikasının oluşturulması, gelişmiş ülkelerinkinden çok daha büyük bir sorun olabilmektedir. Alderton (1995; 161) bunun bazı nedenlerini aşağıdaki gibi sıralamıştır;

- 1) Oyunun kuralları zaten oluşturulmuş durumdadır (Örn. gelişmiş ülkelerin yaptığı ağ (network) planlaması gibi)
- 2) Gelişmekte olan ülkelere daha az para bulunmaktadır. (daha az para, daha çok politika anlamına gelir)
- 3) Gelişmekte olan ülkelere deniz işletmeleri yönetimine ilişkin daha az teknik bilgi(know how) vardır veya karar verme, kritik yol belirleme gibi konularda kültürel farklılık bulunmaktadır.
- 4) Gelişmekte olan ülkelerin denizcilik sektöründe olması için daha fazla sebepleri vardır.
- 5) Gelişmekte olan ülkelere hükümetin kontrolü daha fazladır.

Simon, (1996;148) denize kıyısı olmayan ülkelerin kıyısı olan komşulara veya seyre müsait nehirler aracılığıyla yük aktarmaya veya transit trafiğe bağımlı olduğunu belirtmektedir. Bu durum ulaştırma maliyetlerini artırmakta ve bu tür ülkeler için hırsızlığı, gecikmeyi ve rotadaki sapmaları mümkün hale getirmektedir. Bunun sebebi genellikle bu ülkelerin yüklerinin liman ve aktarma noktalarının bulunduğu ülkelerin yüklerinden daha az önemli kabul edilmesine bağlıdır. Bu durum özellikle liman veya başka altyapı kapasitelerinin sınırlı olduğu durumlarda daha çok yaşanan bir durumdur. Bu açıdan denize kıyısı olmayan ülkelerin denize erişmeye ve denizcilik hizmetlerinden yararlanmaya yönelik deniz ulaştırma politikaları bulunmaktadır.

Denize kıyısı olmayan ülkeler üzerine hukuk alanında çalışmaları bulunan Siousiouras (2005) özellikle Afrika'daki kara devletleri için bu durumun çok önemli bir konu olduğunu belirtmiştir. Ona göre *“bu devletler, en büyük ekonomik sorunlarla karşılaşan devletlerdir. Aslında denize kıyılarının olmamasının, kara devletleri arasında ortak olan tek nokta olduğunu belirtmek ilginç olabilir, çünkü toprak veya nüfus düzeyinde çok az farklılıkları olsa da, ekonomik, endüstriyel, teknolojik ve “coğrafi” düzeydeki farklılıkları çok büyüktür.”*

3.4. AVRUPA BİRLİĞİ'NDE DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

Bütünleşme sürecindeki Avrupa Birliği, özellikle ulaştırma alanında yapılan çalışmalara ve geliştirilen projelere büyük önem vermektedir. Roma Anlaşması'nda belirli alanlarda öngörülen ortak politikalardan biri de bu açıdan ulaştırma alanına yönelik olmuştur. Ulaştırma sektörü, Avrupa Birliği'nin hem kendi içindeki yük ve yolcu taşımacılığı hem de aday ülkeler ve komşu ülkelerin AB ile arasındaki bağlantı açısından önemli bir yere sahiptir.

Avrupa kıtası denizcilik açısından da önemli bir bölgedir. Bir okyanus ve dört deniz boyunca 70.000 kilometre kıyı şeridinde sahiptir: Atlantik Okyanusu, Arktik Okyanusu, Baltık Denizi, Kuzey Denizi, Akdeniz ve Karadeniz. AB'nin deniz alanları, gayri safi milli hâsılasının ve nüfusunun % 40'ına tekabül eder (Avrupa Komisyonu, 2007). Bununla birlikte, insanların ve malların hızlı, etkili ve ucuz

hareketi AB'nin dinamik bir ekonomi ve birleştirici bir toplum hedefi için temel bir prensiptir. Ulaştırma sektörü gayri safi yurt içi hâsıla anlamında AB zenginliğinin % 10'unu oluşturmakta ve on milyondan fazla iş sağlamaktadır. Avrupa Birliği'nde malların % 44'ü kara yoluyla, % 39'u yakınyol deniz taşımacılığı yoluyla, % 10'u demir yoluyla ve % 3'ü iç suyuollarıyla ulaştırılır. Malların ve yolcuların karayollarından daha az kirletici ulaştırma şekillerine kayması herhangi bir sürdürülebilir ulaştırma politikasının en önemli konusudur. Bir başka öncelik karayolu-demiryolu, deniz yolu-demir yolu veya demir yolu-hava yolu unsurlarının birleştirilmesi ile farklı ulaştırma çeşitlerinin bütünleştirilmesindedir (Avrupa Birliği, 2009b). Bu önceliklerin belirlenmesi ile ilgili tarihsel gelişim **Tablo 3.8.**'de belirtilmiştir.

Bu tarihsel gelişime paralel olarak Avrupa Birliği'nde ortaya çıkan öncelikler politika oluşturma alanlarını da belirlemiş durumdadır. Buna göre Avrupa Birliği'nin karar organlarında öncelikli sorunlara göre politikalar oluşturulmakta ve uygulanması için yasal düzenlemeler yapılmaktadır.

3.4.1. Avrupa Birliği'nde Karar Verme ve Politika Oluşturma Süreci

Avrupa Birliği'nde tüm politikalar “neyin yapılacağı”, “nasıl yapılacağı” ve ne yapılacağına nasıl karar verileceği” ile ilgilidir. Burada kararlar, politikaların tuğlalarıdır. Bununla beraber kararlar politikalardan daha büyük olabilir. AB'nin anlaşmalarında kıta çapında değişikliklerin kabul edilmesi şeklinde neredeyse reform gibi kararlar, AB içinde tanımlanan yetkinlik alanlarında hangi eylemde bulunulacağına ilişkin “olağan” tercihleri aşmaktadır. Büyük kararlar, AB politikasında değişikliğe yol açacak biçimde AB'nin yetkinliğini yeniden tanımlayabilir veya kurumlarını değiştirebilir (Peterson ve Bomberg, 1999; 3).

Tablo 3.8. AB Ulaştırma Politikasının Tarihsel Gelişimi

1950'ler	Ulaştırma ve Anlaşmalar
1952	Paris Anlaşması: kömür ve çelik taşımacılığının serbestleştirilmesi
1957	Roma Anlaşması – Ortak Ulaştırma Politikası
1960'lar	Yavaş bir Başlangıç
1961	Ortak Ulaştırma Politikası Mutabakat Zabtı
1962	Ortak Ulaştırma Politikası hakkında eylem programı
1967	Ortak Ulaştırma Politikasının yeniden başlatılması
1970'ler	Sınırlı ilerleme
1979	Düzenli hat konferansı hakkında düzenleme
1979	Ulaştırma Politikası hakkında ilk mutabakat zabtı
1980'ler	Düzeltilme ve serbestleşme dönemi
1980	Ortak Ulaştırma Politikasının öncelikleri hakkında Komisyon teklifi
1983	Avrupa Parlamentosu, Ortak Ulaştırma Politikası hakkında Bakanlar Konseyi'ni mahkemeye veriyor.
1983-5	Kara, hava ve deniz ulaştırmasında yeni girişimler
1985	İç Piyasa Beyaz Kitabı – öncelik olarak ulaştırma hizmetleri
1989	Trans-Avrupa Ağları öneriliyor.
1990'lar	Ortak Ulaştırma Politikasının yeniden tanımlanması
1991	Demiryollarının serbestleşmesi
1993-5	Trans-Avrupa Ağları uygulamada: mali gereçler, öncelik projeleri
1995	Yolcu taşımacılığının ele alınması: Halk ağı
1997	Altyapı fiyatlandırma teklifleri
1999	Demiryollarının serbestleşmesi
2000	Hava taşımacılığı yolcu hakları

Kaynak: McGowan, 2002; s.17

Özel bir amaç için (ad hoc) oluşturulduğundan ve üye ülkelerin birbirinden farklı görüşleri arasındaki siyasi tavizleri yansıttığı için, AB'deki karar verme sistemi son derece karmaşıktır. Özünde sürece dâhil olan üç temel kurum vardır: Komisyon, Bakanlar Konseyi ve Avrupa Parlamentosu. Bu kurumların tam görevleri, söz konusu olan konuya göre değişiklik gösterir ve süreçle şu veya bu şekilde ilişkili olan

pek çok ikinci kurum söz konusudur. Diğer ilgili kurumlardan ikisi Ekonomik ve Sosyal Komite ile Bölgeler Komitesidir. Bir karar verildikten sonra ise, hükümetleri ve idareleri, Komisyonu, Avrupa Adalet Divanını ve Denetçiler Mahkemesini içeren bir karar-sonrası süreç başlar. Karar verme süreçleri istişare, işbirliği, ortak-karar ve kabul prosedürüdür (George,1996; 20).

Tablo 3.9. Avrupa Birliği Karar Verme Süreci

Düzy	Kararın türü	Egemen faktörler	Örnek
Sistem üstü	Tarih yapıcı	Avrupa Konseyi, Hükümetler Arası Konferans üyesi hükümetler, Avrupa Adalet Divanı	İç piyasa hakkında beyaz kitabı imzalamak
Sistemik	Politika belirleyici	Konsey, Daimi Temsilciler Komitesi (COREPER), Avrupa Parlamentosu (ortak karar altında)	Motosikletler için iç piyasa oluşturmaya yönelik yönergeleri kabul etmek
Sistem altı	Politika şekillendirici	Komisyon, Konsey çalışma grubu, Avrupa Parlamentosu komiteleri	AB’de lisanslı tüm motosikletlerin belirli limitlere uymaları gerektiğini önermek

Kaynak: Peterson ve Bomberg, 1999; s.4.

AB’deki çalışmaların pek çoğu – aslında en iyi çalışmaların çoğunluğu – karar vermeye ilgilidir. **Tablo 3.9.** AB yönetiminde farklı karar verme türlerinin açık bir sürekliliği vardır. Buna göre (Peterson ve Bomberg, 1999; 10-21);

a) *Tarih yapıcı kararlar* AB’yi değiştirmek suretiyle tam olarak “tarih yaparlar”: Prosedürleri değiştirirler, kurumlar arasındaki güçleri yeniden dengelerler veya Birliğin ödemelerini ayarlarlar. AB’nin politika oluşturma süreçlerini aşarlar. Yarı-anayasal nitelikte oldukları için, en üst siyasi düzeydeki karar vericileri ilgilendirirler.

b) *Politika belirleyici kararlar* AB’nin yasama sürecinin sonunda ya da AB bir “politik karar noktasına” geldiğinde alınırlar. AB yasama yaptığında, güçlerin kurumlar arasında paylaştırıldığı bir siyasi sistem içinde işler. Çoğu AB politikası kabul edilen bir direktif biçiminde belirlenmektedir. Komisyon teklif eder, Konsey hazırlar, Avrupa Parlamentosu değiştirir, vb. Birlik yasal olarak yetkisinin olduğu ya

da istekli olduğu politika sektörlerinde alternatif eylem tarzları içinden bir seçim yaptığı zaman çeşitli biçimlerde politika oluşturulur ve ortaya çıkar. Çok az politika, kurumlar arası tartışma olmadan oluşturulmaktadır.

c) *Politika şekillendirme kararları*, AB politikasına karar vermezler. Bunun yerine, politika detaylarını veya hangi politika seçeneklerinin göz önünde bulundurulacağını belirlerler. Çoğu politika şekillendirme kararı, politikalar hazırlanırken ve aslında, AB’nin resmi yasama süreci daha başlamadan gerçekleşmektedir. Bu erken aşamalar, en fazla lobicilik faaliyetinin meydana geldiği aşamalardır.

Peters’a göre (1992; 100) politika oluşturma, yasa yapımı gibi daha resmi bir isme sahip olabilirdi. Ona göre *“asıl olan, Avrupa Birliği’nin hangi tekliflerin güvenilir olarak kabul edileceğine, dolayısıyla hangi teklif edilen kanunları uygulamaya çalışacaklarına nasıl karar verdikleridir. Ulusal düzeydekinden daha çok, Birlik düzeyinde bir karar, bir politikanın istenebilirliği ve uygulanabilirliği hakkındaki genel sorular kadar, stratejik soruları da içerir. Topluluğun liderleri sadece neyi esas olarak yapmak istediklerine değil, aynı zamanda üye ülkeleri ve üye ülkelerin vatandaşlarını ne kadar hızlı ve nereye kadar destekleyebileceklerine de karar vermelidirler”*.

Avrupa Birliği’nin ulaştırmaya ve özellikle deniz ulaştırmasına yönelik politikalarına karar verilen organları ise aşağıdaki gibidir (Avrupa Birliği, 2009b);

- Avrupa Komisyon içinde Ulaştırma Komisyonu ve Denizcilik İşleri İdaresi
- Avrupa Parlamentosu içinde Ulaştırma ve Turizm Komitesi
- Avrupa Birliği Konseyi içinde Ulaştırma, İletişim ve Enerji Direktörü

Bu karar birimlerinin Avrupa Birliği politika oluşturma sürecine uygun olarak yerine getirdikleri görevler sonucunda ulaştırmanın alt dalları ile ilgili politikalar ve yasalar meydana gelmektedir.

3.4.2. Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikasında Denizcilik

AB ulaştırma sistemi; karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu, i suyuolları, enerji hatları (boruyolu) ve şehir içi ulaşımından oluşmaktadır. AB ulaştırma sisteminin amaçları (Avrupa Komisyonu, 2008a; TUSİAD, 2007: 52);

- insanların ihtiyaç ve beklentilerini karşılamak,
- emniyeti sağlamak,
- Çevreye verilen zararları önlemek,
- trafik yoğunluğuyla mücadele etmek,
- Çoklu taşımacılığı geliştirerek ulaşımda esnekliği artırmak,
- sürdürülebilirliği sağlamak,
- taşımacılıktaki dengesizliği bertaraf etmek,
- bu amaçla ulaştırmanın kara taşımacılığından deniz ve demiryollarına kaydırılması ile değişik taşıma modları (karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu, i suyuolları ve boru hatları) arasında bütünleşmeyi sağlamaktır.

Etkin ve verimli bir ulaştırma yapısı Avrupa i pazarının gelişmesinde ve işleyişinde önemli bir faktördür. Bu nedenle, Avrupa Birliği, her türlü çalışmasını ulaştırma sisteminin sürdürülebilir, evre dostu ve rekabetçi olabilmesi temeline dayandırmaktadır. “Avrupa’nın 2010 için Ortak Ulaştırma Politikası; Karar Verme Zamanı” başlıklı son Beyaz Kitabı (Avrupa Birliği, 2001) bu çalışmaların detaylandırıldığı ve Avrupa Birliği Ulaştırma Sistemini anlatan önemli bir rehberdir. Bir hükümet veya uluslararası teşkilatın uzun vadeli politika yönelimlerini içeren ve bu konuda yapılmış n çalışmaları derleyen yayınlardan biri olan beyaz kitaplar aracılığı ile AB yeni siyasi ve ekonomik kararlara zemin oluşturacak çalışmaları duyurmaktadır.

Ortak bir ulaştırma politikasına dair genel esaslar Avrupa Komisyonu’na 1985, 1992, 1996 ve 2001 yıllarında hazırlanan “Beyaz Kitap”larda detaylı olarak ele alınmıştır (Avrupa Birliği, 2001). Ortak ulaştırma politikası, uluslararası taşımacılığa

uygulanabilir ortak kurallar ve denizyolu, demiryolu, karayolu ve iç su yolları alt sektörlerinde güvenlik ve ulaştırma hizmetlerinin temin edilmesi için belirlenmiştir (Pritzkow, 2006).

Avrupa topluluğu uzun süre Roma Antlaşması'na sağlanan ortak bir ulaştırma politikasını uygulama konusunda ya yetersiz ya da isteksiz kalmıştır. Yaklaşık 30 yıl boyunca Bakanlar Kurulu Komisyonun önerisini hayata geçirememiştir. 1985'de üye devletler Birliğin yasa yapmasını kabul etmek zorunda kalmıştır. Daha sonra Maastricht Antlaşması ulaştırma politikası için gerekli olan siyasi, kurumsal ve bütçe kuruluşlarının temellerini kuvvetlendirmiştir. Birliğin “Ortak Ulaştırma Politikasının Gelecekteki Gelişimi”ni konu alan ilk Beyaz Kitap’ı 1992 yılında yayımlamıştır. Kitabın ana amacı ulaştırma pazarının önünü açmaktır. Son 10 yılda bu amaç demiryolu sektörü hariç genel olarak başarıya ulaşmıştır (Avrupa Birliği, 2001). Avrupa Komisyonu, 1996 yılında ise “Topluluk’un Demiryolu Ulaşımını Yeniden Canlandırmak için Strateji” başlığı ile bir Beyaz Kitap hazırlamıştır. Bu beyaz kitap, operatörlerin maliyetlerini azaltmak, hizmet kalitelerini geliştirmek ve yeni ürünler sunmalarını sağlamak için teşvik edici bir rol üstlenmiştir (Avrupa Birliği, 1996).

2001 yılında yayımlanan “Avrupa’nın 2010 için Ortak Taşımacılık Politikası; Karar Verme Zamanı” başlıklı son Beyaz Kitabı, 2010 yılına kadar modern ve sürdürülebilir bir kalkınma sisteminin oluşturulmasını ve toplumun kalite ve güvenlik talepleri arasında bir denge oluşturulmasını amaçlamaktadır (TUSİAD, 2007; 54). Ayrıca ulaştırma pazarının serbestleşmesi sonucu ortaya çıkan sorunların giderilmesi ve genişleme sonrası dönem için öneriler getirilmesi de amaçlar arasındadır (Avrupa Birliği, 2001).

Ulaştırma sektöründe trafik sıkışıklığı, hizmet kalitesindeki yetersizlik, çevreye verilen zarar, güvenlik kaygıları, bazı bölgelerin ayrımı söz konusu politikaların oluşturulmasını gerekli kılmıştır (Avrupa Komisyonu, 2008a; TUSİAD, 2007; 54). AB Ulaştırma Politikası, karayolu ulaşımı, demiryolları, hava ulaşımı, denizyolu ulaşımı, iç su yolları, çoklu taşıma, lojistik, temiz kent ulaşımı, ulaşım altyapısı ve ücretlendirme politikası gibi alt bölümlerden oluşmaktadır (IKV,

2008:4). Buna göre, 2001 yılı Beyaz Kitap'ta belirtilen AB ulaştırma politikasının hedefleri (Avrupa Birliği, 2001: 16-21):

- Demiryollarının güçlendirilmesi, yeniden canlandırılması
- Kara taşımacılığı sektöründe kalitenin geliştirilmesi
- Denizyolu ve iç su yollarıyla ulaşımı teşvik etmek
- Havayolu taşımacılığındaki büyüme ile çevre arasındaki dengeye dikkat çekmek
- Çok modlu taşımacılığı gerçekleştirmek
- Trans Avrupa ulaştırma ağını kurmak ve geliştirmek
- Karayolu güvenliğini geliştirmek
- Ulaşım için etkin fiyatlandırma ile ilgili bir politika benimsemek
- Kullanıcıların hak ve yükümlölüklerini tanımak
- Yüksek kalitede şehir içi ulaşımı geliştirmek
- Araştırma ve teknolojiyi, temiz ve etkili ulaşımın hizmetine sokmak
- Küreselleşmenin etkilerini yönetmek
- Sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi için orta ve uzun vadeli çevresel hedefler geliştirmek.

Bu hedefler doğrultusunda hazırlanan ve yayımlanan 2001 yılı Beyaz Kitap'ta bulunan önemli başlıklar **Tablo 3.10.**'de derlenmiştir.

3.4.3. Avrupa Birliği Bütünleşik Deniz Ulaştırma Politikası

2001 yılında yayınlanan Beyaz Kitap'ın ardından 22 Haziran 2006'da Komisyon'dan Konsey ve Avrupa Parlamentosu'na Çağrı Bildirisi yayınlanmıştır. Bu bildiri, 2010 Beyaz Kitap'ta ortaya konan Avrupa ulaştırma stratejisinin dönem ortası gözden geçirmesini içermektedir. Komisyon politikasına önderlik etmek için başlıca ilkelerini yeniden onaylamaktadır. 2001'den sonra meydana gelen değişikliklere ve bu çerçevede karşılaşılan problemlere yeni çözümler bulma ihtiyacına dikkat çekmektedir. Genişleme, küreselleşmenin hızlanması, küresel

ısıtma ile ilgili uluslararası taahhütler, petrol fiyatlarındaki artışın jeopolitik bağlamı ve güvenlik endişeleri sektörü etkilemiş ve yeni çözümler için çağrıda bulunulmasına yol açmıştır (Avrupa Birliği, 2009c).

Tablo 3.10. 2001 Yılı Beyaz Kitap'ın Önemli Konu Başlıkları

Bölüm 1. Taşıma Modları Arasında Dengeli Dağılım	
<i>a) Rekabetin düzenlenmesi</i> • Karayolu taşıma sektöründe kalitenin geliştirilmesi • Demiryolu taşımacılığının canlandırılması • Havayolu taşımacılığında büyümenin kontrolü	<i>b) Taşıma modlarının birbirine bağlanması</i> • Denizyolu, iç su yolu ve demiryollarının entegrasyonu • Modlararası taşıma hizmetlerinin iyileştirilmesi: Yeni Marco Polo Programı • Teknik düzenlemelerin yaratılması
Bölüm 2. Taşımacılıkta Darboğazların Giderilmesi	
<i>a) Ana hatlardaki engelleri kaldırmak</i> • Multimodal koridorlarda yük taşımacılığına öncelik verilmesi • Yüksek hızlı yolcu taşıma ağları geliştirilmesi • Trafik koşullarının iyileştirilmesi • Temel altyapı projelerinin gerçekleştirilmesi	<i>b) Taşımacılık projelerinin finansmanı</i> • Kamu bütçelerinin sınırlandırılması • Özel sektör yatırımcılara güven verilmesi • Fon havuzunun oluşturulması
Bölüm 3. Kullanıcıların Ulaştırma Politikasının Merkezine Getirilmesi	
<i>a) Güvensiz yolların iyileştirilmesi</i> • Yıllık trafik kaza oran ve dağılımlarının artmasının önüne geçilmesi • Karayolu trafik cezalarının uyumlaştırılması ve Karayolu güvenliği için yeni teknolojilerin geliştirilmesi <i>b) Kullanıcıya yansıyan maliyetlerin düşürülmesi</i> • Yakıt vergilerinin uyumlaştırılması	<i>c) Taşımacılık ve insan ilişkisi üzerinde durulması</i> • Kullanıcı hakları, kullanıcı sınırlarının belirlenmesi • Kamu hizmetlerinde yüksek kalitenin oluşturulması <i>d) Şehir içi trafiğin modernleştirilmesi</i> • Ulaştırma için enerjinin çeşitlendirilmesi • İyi uygulamaların desteklenmesi
Bölüm 4. Küreselleşen Ulaşımın Yönetilmesi	
<i>a) Birliğin Genişlemesi</i> • Altyapının geliştirilmesi • İyi-geliştirilmiş bir demiryolu ağından fayda sağlama • Deniz taşımacılığında emniyet düzeyinin artırılması	<i>b) Genişleyen Avrupa'nın yerinin belirginleşmesi</i> • Avrupa Birliği'nin taşımacılık alanında uluslararası kurum ve kuruluşlarda tek kimlik ile temsil edilmesi • Havayolu taşımacılığına uluslararası rekabet edebilir bir boyut getirmek • Galileo: Uydu haberleşme ve seyir programının tamamlanması

Kaynak: Avrupa Birliği, 2001: 4-7'den tablolatırılmıştır.

2007'de, Komisyon bir eylem planı ile birlikte AB için Bütünleşik Denizcilik Politikası vizyonu sunmuştur. Gelişim Raporunda ise başarıları ortaya koymuş ve gelişmeler temelinde gelecek için aşağıdaki altı stratejik politikayı belirlemiştir (Avrupa Komisyonu, 2009a):

- Denizcilik yönetiminin entegrasyonu,
- Çeşitli alanları içeren politika araçlarının geliştirilmesi,
- Sürdürülebilirlik sınırlarının tanımlanması,
- Deniz yatağı stratejilerinin geliştirilmesi,
- Bütünleşik Denizcilik Politikasının uluslararası boyutunun geliştirilmesi,
- Sürdürülebilir ekonomik büyüme, istihdam ve yenilik üzerine yeniden odaklanma.

Komisyon yukarıdaki altı stratejik maddeyi en iyi şekilde geliştirebilecek somut projeler ve girişimler üzerinde paydaşlara danışmayı ve bunları 2010 boyunca yayınlanacak olan bir politika belgesiyle detaylandırmayı hedeflemiştir (Avrupa Komisyonu, 2009a).

Bunun yanında Bütünleşik Denizcilik Politikasının uluslararası boyutu hakkındaki bildiride Komisyon, AB'nin çok taraflı ve iki taraflı ilişkilerde yetkisini güçlendirmek için yollar belirtmektedir. Böylece Avrupa Birliği'nin ekonomik çıkarlarını korumak ve deniz çevresinin korunmasını geliştirmek için denizcilik konuları üzerindeki uluslararası tartışmalarda daha güçlü bir etkisi olacaktır.

3.4.3.1. Avrupa Birliği Bütünleşik Deniz Ulaştırma Politikasının Kapsamı

Komisyon'un 10 Ekim 2007 tarihinde Avrupa Parlamentosu, Konsey, Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesi ile Bölgeler Komitesi'ne "Avrupa Birliği Bütünleşik Denizcilik Politikası" hakkında sunduğu bildiride Avrupa Birliği, altyapının modernizasyonu veya ekipman ve prosedürlerin uyumlaştırılması gibi birtakım eylemler aracılığıyla deniz ulaştırmasında büyümeyi teşvik etmeyi hedeflemiştir.

Deniz güvenliğinin artırılması ve deniz çevresinin korunması da öncelikler arasındadır (Avrupa Birliği, 2009d).

Bütünleşik bir denizcilik politikası, yatay ve sektörler arası politika gereçlerinin kullanılmasının yanı sıra, her düzeyde bütünleşik bir yaklaşım uygulamaktadır. Aynı zamanda hazırlık tedbirlerinin sonuçlarını da göz önünde bulundurarak sağlam bir mali temel gerektirmektedir. Bütünleşik AB Denizcilik Politikası aşağıdakileri yapmayı hedeflemektedir (Avrupa Komisyonu, 2007):

- *Politika oluşturma ve karar alma biçimlerini değiştirmek* – her düzeyde bölümlere ayrılmış politika geliştirme ve karar verme artık yeterli değildir. Etkileşimler anlaşılmalı ve hesaba katılmalıdır; ortak gereçler geliştirilmelidir; sinerjiler tespit edilmeli ve kullanılmalıdır ve çatışmalar önlenmeli ve çözülmelidir.
- *Bir çalışma programı geliştirilip dağıtmak* – farklı sektörel politikalar kapsamındaki eylemler tutarlı bir politika çerçevesi geliştirmelidir. Bildiriye ekli olan Eylem Planı ileride yapılması düşünülen çalışmaların çeşitliliği ve büyüklüğü ile ilgili açık bir fikir vermektedir. Aşağıdaki projeler özellikle önemlidir:
- Sınırları olmayan bir Avrupa deniz ulaştırması alanı
- Deniz araştırması için Avrupa stratejisi
- Üye ülkeler tarafından geliştirilecek ulusal bütünleşik denizcilik politikaları
- Deniz gözetimi için Avrupa Ağı
- Üye ülkelerin deniz uzamsal (spatial) planlaması için Yol Haritası
- İklim değişikliğinin kıyı bölgelerdeki etkisinin hafifletilmesi için strateji
- Denizcilikten kaynaklanan CO₂ emisyonlarının ve kirlenmenin azaltılması
- Korsan balıkçılık ve tahrip edici açık deniz dip trolcülüğünün ortadan kaldırılması
- Avrupa denizcilik kümeleri ağı (European Maritime Cluster Network) hazırlanması
- Deniz ulaştırma ve balıkçılık sektörleri için AB iş hukuku muafiyetlerinin gözden geçirilmeleri

AB bütünleşik denizcilik politikası için gereken yönetim çerçevesi ve sektörler arası gereçler için temel oluşturan bildiride ayrıca Komisyon'un izleyeceği temel eylemler ortaya konmaktadır. Bu eylemlerin hizmette yerellik ve rekabet için ilkeler, ekosistem yaklaşımı ve paydaş katılımı tarafından yönlendirilmesi planlanmaktadır.

3.4.3.2. Avrupa Birliği Deniz Ulaştırma Politikasında Unsurlar

Ulaştırma politikası, insanların ve yükün hareket ihtiyacının karşılanması ile ilgili bir kurum tarafından seçilmiş olan sonuçlar, yollar, gereçler ve zamanlar bütünüdür. Denizcilik politikası da böyle bir politikanın unsurudur. Politika hedefleri arasında işletenin elindeki varlıkları etkin şekilde kullanması; gemi sahiplerinin, çalışanların, yolcuların ve yükletenlerin çıkarlarının korunması, sunulan taşıma hizmetinin yeterli olması; operasyonların minimum istenmeyen dış etkilerle veya maliyetlerle sonuçlanması; denizcilik ve diğer taşıma modları arasında trafiğin koordinasyonu ve dengesi sayılabilir. Ayrıca, denizcilik politikası devlet ve limanların düzenleyici çerçevesi ile ilgilenir. Kamu kurumları denizcilik altyapısını kamusal yarar olarak gördükleri için ya da sadece düşük altyapı kapasitesinin olumsuz sonuçlarının üstesinden gelmek istedikleri için yatırımcı, inşaatçı ve işletici olarak davranmaktadırlar. Bu açıdan Pallis'e göre (2002; 9) bazı önemli unsurlar ve sistemin özellikleri aşağıdaki tabloda belirtildiği gibi olmalıdır.

Tablo 3.11. Deniz Ulaştırma Politikalarının Amaçları

Kapasite, rotalar ve tarifeler konusunda Fiyatlandırma, yatırım ve operasyonlar konusunda Yükletenler, limanlar ve ülkeler konusunda Gemi operatörleri ve çalışanlar konusunda Katılımcılar ve kullanıcılar konusunda Değişen ihtiyaçlar konusunda Güvenlik, performans ve öngörülebilirlik konusunda	sistem,	→Yeterli olmalıdır. →Ekonomik ve verimli olmalıdır. →Eşitlikçi olmalıdır. →Kabul edilebilir olmalıdır. →Uyum sağlayabilir olmalıdır. →Güvenilir olmalıdır.

Kaynak: Pallis, 2002; s.8-9

3.4.3.2.1. Liman Hizmetleri ve Altyapısı

Yaklaşık 100.000 km'lik Avrupa kıyılarında 1200'den fazla ticari liman yer almaktadır. Limanlar, temel ulaştırma ve aktarma noktalarıdır. Avrupa'nın uluslararası ticaretinin %90'ını, Topluluk içi ticaretin de %40'ını elleçlemeleri nedeniyle yaşamsal öneme sahiptirler. Limanlar, yolcu ve feribot hizmetlerinin gelişmesi ile Avrupa için temel bir bütünlük sağlamaktadırlar. Son dönemlerde limanlar arası ve limanların kendi içinde rekabeti birkaç sebepten dolayı artmaktadır (Avrupa Komisyonu, 2009c);

- İç piyasanın serbestleşmesi,
- Teknolojik değişiklikler (bilgi teknolojilerinin uygulanması, yükleme birimlerinin standardizasyonu),
- Kullanıcılara ve işletenlere modlararası ortamda daha fazla seçme şansı tanıyan Trans-Avrupa ağlarının geliştirilmesi gibi nedenlerle limanlarda rekabet artmıştır.

Bu açılardan bakıldığında serbest ve adil rekabet ilkesini temin etmek için bir Topluluk çerçevesine ihtiyaç vardır. Aynı zamanda iyi işlemlere engel olan birtakım sorunların da çözülmesi gerekmektedir. Örneğin yetersiz iç alan bağlantıları, yetersiz hizmet kalitesi, idari tıkanıklıklar, yeni ulaştırma örgütlenme şekillerine adapte olamamak bu sorunların başında gelmektedir. Büyümeyi sağlamak için limanlar ve liman kentlerinin uyumlaştırılmaları ve aynı zamanda kapasitelerini arttırmaları gerekmektedir; bu hem bir tehdit, hem de bir fırsattır (Avrupa Komisyonu, 2009d).

Avrupa Komisyonu Ekim 2007'de, Limanlar Hakkında Bildiri'yi kabul etmiştir. Komisyon aynı zamanda ilgili Topluluk çevre yasalarının limanların geliştirilmesine uygulanması için de ilkeler geliştirmektedir. Bu bildiri ve ilkeler bütünsel deniz ulaştırma politikasına özellikle lojistik bağlantı konusunu ele almaları bakımından katkı sağlamaktadır. Bunun yanında pek çok ilgili alanda (turizm, çevre, kıyı planlama, balıkçılık vs.) uzmanlaşmaya da katkısı bulunmaktadır. Limanların bu çok işlevli ve çok geniş vizyonu tüm paydaşlarla yakın iletişim içinde geliştirilmesi gereken bir durumdur (Avrupa Komisyonu, 2009d).

3.4.3.2.2. Denizde Güvenlik

AB Deniz ulaştırma politikasının bir diğerk unsuruda denizde güvenliktir. Avrupa parlamentosu ve Konseyi'nin 27 Haziran 2002 tarihli, Avrupa Deniz Güvenliğı Ajansı'nın Yönetmeliğıne göre (Avrupa Birliğı, 2009g) AB'nin denizde güvenlik politikasının genel hedefi, vatandaşları ve ekonomilerini denizcilik ve liman operasyonlarına yönelik yasadışı kasıtlı eylemlerin sonuçlarından korumaktır. AB deniz güvenliğı, bir taraftan gemi ve liman güvenliğini artırmakla ilgili yönetmeliğın, diğerk taraftan ise liman güvenliğı ile ilgili Direktifte yer alan önleyici tedbirlerin bir birleşimini içerir. Bu da ulaştırma lojistiğindeki denizcilik bağlantısının, bu türden saldırı ve tehditlere karşı korunması için yasal bir çerçeve sunmaktadır. Uluslararası yükümlölüklerin ötesine geçen bu çerçeve, bir taraftan dünya ticaretini teşvik ve takip etme yeteneğinin devam edebilmesini sağlarken, diğerk taraftan da deniz ulaştırması için mümkün olan en iyi önleyici güvenlik düzeyini sağlamak üzere tasarlanmıştır (Avrupa Komisyonu, 2009b).

AB özellikle uzun kıyı şeridinde petrol dökölmesi riski söz konusuyken, deniz güvenliğı ile ilgili kurallarını sıkılaştırmaktadır; buna, daha sıkı gemi denetimleri, ciddi ihmalden kaynaklanan kirlenmelere yaptırımlar ve tek cidarlı tankerlerin daha hızlı kullanımdan kaldırılması dâhildir (Avrupa Birliğı, 2009b). Bu ve benzeri konularda politikalar oluştıran Avrupa Parlamentosu ve Konsey, Komisyon'a üye ölkelerin denizcilik güvenliğı yasalarını uygulayıp uygulamadığını izleme yükümlölüğü ve ulusal deniz güvenliğı tedbirlerinin ve prosedürlerin etkinliğini arttırma yetkisi vermiştir. Bu görevi yerine getirmek için, Komisyon deniz güvenliğı alanında "Komisyon denetimlerinin yürütölmesi" prosedürleri ile ilgili bir yönetmeliğı kabul etmiştir (Avrupa Komisyonu, 2009b).

3.4.3.2.3. Çevreye Duyarlılık ve Emniyet

Avrupa Birliğı, ulaştırma alanında çevresel boyuta önem vermekte ve çevresel gereksinimlerin ulaştırma politikasıyla bütünleştirilmesi gerektiğı üzerinde durmaktadır. Çevre faktörünün Avrupa Birliğı ulaştırma politikasında yer bulması,

2002-2010 dönemini kapsayan 6. Çevre Eylem Programı (ÇEP) ile gerçekleşmiştir (Avrupa Komisyonu, 2008b).

Program bünyesinde geliştirilen hava kirliliğine ilişkin tematik strateji ve Sürdürülebilir Kalkınma Stratejisi bu konudaki somut adımları oluşturmuştur. Buna göre, AB aşağıdaki alanlar ve hedefler doğrultusunda ulaştırma sektörünü öncelikli sürdürülebilir politikalar kapsamına almıştır (Avrupa Komisyonu,2002);

- Karayolu araçları için emisyon standardının uygulanması
- Yakıt kalitesinin iyileştirilmesi
- Yenilenebilir yakıt kullanımının teşvik edilmesi
- Geminin emisyonlarının azaltılması
- Karayolu dışında kullanılan hareketli makinelerin çevre kriterlerine uyumu
- Sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin geliştirilmesi
- Taşımacılık hacimlerindeki büyüme ile ekonomik büyümenin birbirinden ayrıştırılması
- Hassas bölgelerde taşımacılığın tanımlanması

Çevre Eylem Planı dışında 25.09.2007 tarihli “kentsel hareketlilik için yeni bir kültüre doğru” başlıklı Komisyon Yeşil Kitabı, özellikle kent ulaşımı ile ilgili konularda tartışma başlatmayı ve Avrupa düzeyine uygulanabilecek çözümler ortaya çıkarmayı amaçlamaktadır. Avrupa nüfusunun %60’ı kent alanlarında yoğunlaşmıştır ve bu alanlar gayrisafi yurtiçi hâsılanın (GSYİH) yaklaşık %85’ini oluşturmaktadır. Bu bölgelerde, trafik tıkanıklığı ve kirlilik gibi pek çok sorun mevcuttur ve bunların hepsi Avrupa Birliği’nin GSYİH’ sinin %1’ine mal olmaktadır. Bu sorunlarla karşı karşıya olan AB’nin yerel topluluklar arasında işbirliği, tartışma ve koordinasyonu teşvik etme görevini yerine getirmesi gerekmektedir(Avrupa Birliği, 2009c).

Avrupa ulaştırma ve çevre stratejisi, çevresel gereklilikleri ulaştırma politikasına bütünleştirme amaçlarını tanımlamaktadır (Avrupa Birliği, 2009e). Ulaştırma sektöründe özellikle kara yolu taşıtları AB'nin ana sera gazı olan karbondioksit emisyonunun % 28'inden sorumludur. Daha iyi yakıt verimliliği, alternatif yakıtların kullanımı ve arabalardan gelen karbon yayılımının daha düşük

limitleri, çevre açısından alınmakta olan önlemler arasındadır (Avrupa Birliği, 2009b).

Konsey'in çevre ve sürdürülebilir kalkınmanın ulaştırma politikasına entegrasyonu stratejisi hakkında Helsinki Avrupa Konseyi'ne sunduğu rapor ile AB denizde giden gemilerin atmosfer emisyonlarını azaltmaya dönük bir strateji benimsemiştir. Ayrıca, Erika veya Prestige gibi çevresel felaketlerin bir daha yaşanmaması için deniz emniyeti hakkında birçok tedbir yürürlüğe sokmuştur. Bu tedbirler, başka hususlara ek olarak, gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi, deniz kirlenmesi durumunda işbirliği mekanizmaları ve deniz kirliliğinden sorumlu olanlara karşı hukuki yaptırımları içerir.

Erika felaketinden sonra oluşturulan Avrupa Denizcilik Emniyeti Ajansı, Topluluktaki genel deniz emniyet sisteminin geliştirilmesine katkıda bulunmaktadır. Hedefi, deniz kazası, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği ve denizde insan yaşamı kaybı risklerinin azaltılmasıdır. Genel olarak Ajans, Komisyon'a yeni yasaların güncellenmesi ve geliştirilmesi, bunların uygulamasının izlenmesi ve alınan tedbirlerin etkinliğinin değerlendirilmesi sürecinde denizde emniyet ve gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi alanlarında sürekli bir şekilde teknik ve bilimsel tavsiyelerde bulunmayı amaçlamaktadır. Aktif görev alınacak temel alanlar şunlardır (EMSA, 2009):

- Liman devleti kontrol rejiminin güçlendirilmesi,
- Topluluğun tanıdığı klas kuruluşlarının denetlenmesi,
- Deniz kazalarının soruşturulması için ortak bir yöntem geliştirilmesi ve,
- Topluluk gemi trafik takip ve bilgi sisteminin oluşturulması

3.4.3.2.4. Yakınyol Deniz Taşımacılığı

Son Beyaz Kitap, ağır yüklenmenin olduğu araç trafiğinin engellenmesinde, modlararası ayrımın yeniden dengelenmesinde ve karadaki tıkanıklıkların giderilmesine Avrupa Birliği'nin başka bir politika unsuru olan yakınyol deniz taşımacılığının oynayabileceği rolün altını çizmektedir. Avrupa Birliği'nin ulusal,

bölgesel ve sektörel düzeylerinde yakınyol deniz taşımacılığını geliştirmeyi amaçlayan ve yasal, teknik ve operasyonel girişimleri tanımlayan programı (2003-2010) 14 tedbire bölünmüş 3 eylemden oluşur ve her bir eylem için sorumlu kurum ve zaman çizelgesini ele alır (Avrupa Birliği, 2009f):

a)Yasama eylemleri:

1. Üye ülkelerin limanlarına gelen ve/veya bunlardan ayrılan gemilerle ilgili belli raporlama formaliteleri (IMO-FAL) hakkında Direktifin uygulaması
2. Marco Polo programının uygulanması
3. Modlar arası yükleme birimlerinin standardizasyonu ve uyumlaştırılması
4. “Deniz otoyolları”nın geliştirilmesi
5. Yakınyol deniz taşımacılığının çevre performansının geliştirilmesi

b)Teknik Eylemler

1. Yakınyol deniz taşımacılığı için gümrük prosedürleri hakkında rehber
2. Yakınyol deniz taşımacılığını daha başarılı hale getirmenin önündeki engellerin tespiti ve ortadan kaldırılması
3. AB gümrük prosedürlerinin ulusal uygulamasının ve bilişim altyapısının düzenlenmesi
4. Araştırma ve teknolojik geliştirme

c)Operasyonel eylemler

1. Tek merkezde toplanan idari yapı
2. Yakınyol deniz taşımacılığının odak noktalarının (focal points) öneminin arttırılması
3. Yakınyol deniz taşımacılığı tanıtım merkezlerinin verimli işlemesi ve rehberliğin sağlanması
4. Başarılı bir ulaştırma alternatifi olarak Yakınyol deniz taşımacılığının imajının korunması
5. İstatistiksel bilgi toplama

Yasama eylemleri arasında belirtilen Marco Polo II programı Trans Avrupa Ağları dâhilinde geliştirilmiştir. Karayolu yük taşımacılığı büyük ölçüde fosil yakıtlara dayalıdır, bunlar da CO2 salınımının en önemli kaynaklarından biridir. Mevcut trafiğin yakınyol deniz taşımacılığı ile demiryolu ve nehir taşımacılığının lojistik zincirine dahil edilmesi amaçlanmaktadır. Marco Polo II programı (2007-2013) karayolunun yoğunluğunu azaltıp buradaki yük trafiğini daha çevre dostu yöntemlere doğru kaydırmayı tasarlamakta ve bunu “deniz otoyolları” ile güçlendirmektedir. Bu proje Beyaz Kitapta ileri sürülmüştür. Deniz otoyolları, yüklerin karayolundan yakınyol deniz taşımacılığı veya yakınyol deniz taşımacılığıyla yolculuğun mümkün olduğunca kısa olduğu diğer ulaşım biçimlerinin bir birleşimine doğrudan kaydırmayı amaçlamaktadır (Avrupa Birliği, 2009h).

3.4.3.2.5. Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) ve Deniz Otoyolları

Bir ulaşım ağı, iki ya da daha çok merkezi birbirine bağlayan çok sayıda tek tek yollardan oluşmaktadır. Bunların bulundukları yerleri seçmekte doğal koşullar yanında, ekonomik, stratejik ve toplumsal nedenlerin de büyük rolü vardır (Tümertekin ve Özgüç, 1999; 556). Bu tanımda da belirtildiği gibi ulaştırma ağları bir bütünleşme amaçlamaktadır.

Ulaştırma altyapısındaki yetersizlikler, pek çok kesim tarafından ulaştırma hizmetlerinin serbestleştirilmesi ve genel olarak Avrupa entegrasyonundan tam fayda sağlamanın önünde ciddi engeller olarak algılanmaktadır. Bu gibi algılamalar, 1990’lar boyunca Avrupa politika tartışmalarının pek çok boyutuna egemen olan Trans-Avrupa Ağlarının (TENler) doğuşunun arkasındaki sebeptir (Johnson ve Turner, 1997; 470). Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının ve koridorlarının kurulması Avrupa Birliğinin dengeli ve sürdürülebilir gelişmesi ve ekonomik rekabet edebilirliğinde önemli bir politika unsurudur. Bu ağ ile Avrupa Birliği iç pazarın gelişmesi ve ilerlemesine katkı sağlamayı, aynı zamanda ekonomik ve sosyal birleşmeyi yeniden güçlendirmeyi amaçlanmaktadır (Avrupa Komisyonu, 2008c).

3.4.4. Avrupa Birliği Ülkelerinde Deniz Ulaştırma Politikaları

Üye ülkeler dört önemli hareket serbestliğini sağlamak için tüm fiziksel, teknik ve mali engellerin ortadan kaldırılması ve iç rekabetin serbestleştirilmesi için çalışmaktadır. Bu serbestisi alanları (Kahal, 1998; 15);

- malların hareket serbestisi
- insanların hareket serbestisi
- hizmetlerin hareket serbestisi
- sermayenin hareket serbestisidir.

Bu alanları benimseyen Avrupa Birliği'nin üyeleri tüm ulaştırma politikalarının doğal uygulayıcılarıdır. Bunun yanında aday üyeler ve genişleme sürecine dâhil ülkeler de yine bu politikalara uyum sağlamak için girişimde bulunmakta, projeler gerçekleştirmekte ve ilerleme raporlarında gelişmelerini ifade etmektedirler.

3.4.4.1. Avrupa Ülkelerinin Ortak Deniz Ulaştırma Politikaları Üzerine Etkisi

Yıllarca Avrupa Topluluğu'nun bir denizcilik politikası olmamışır, çünkü buna ihtiyaç olduğu Roma Anlaşması'nda belirtilmemiştir. Bu anlaşmada denizcilikten sadece 84. maddede bahsedilmektedir ve bu madde, ancak üye ülkelerin oybirliğiyle, gerekli olduğuna karar vermeleri halinde bir denizcilik politikasının geliştirilmesine izin vermektedir. 1957 ve 1977 yılları arasında denizcilikle ilgili hiçbir yasa çıkmamıştır. Danimarka ve İrlanda 1973'te Avrupa Birliği'ne katıldığında anlaşma yapılmasıyla ilk adımlar atılmışır. Bu iki ülke denizci ülkelerdir ve Danimarka ufak bir denizcilik sorunuyla ilgili olarak Bakanlar Kurulu'nu Avrupa Adalet Divanı'na verdiğinde ve davayı kazandığında, belirtilen politikaya ihtiyaç duyulmuştur (Ledger, 1993;11).

Bununla birlikte yıllar boyunca İngiltere, Almanya, Fransa, Belçika ve Hollanda da kendi ulusal filolarına müdahale etmişlerdir. Özellikle de dünya tonajı ile karşılaştırıldığında Avrupa Birliği filosunun düşmesi gibi bir durumda müdahale etmek gerekmiştir. Bu durum diğer ülkelerin kabul ettiği korumacı uygulamaların

artmasının da bir sonucudur. Devlet destekleri bu müdahalenin sadece bir kısmıdır. Bunun ardından yukarıda bahsedilen ülkelerde mevcut olan deniz ulaştırma politikaları, ayrıca Avrupa Birliği ve OECD denizciliğini yöneten politikalar haline de gelmiştir (Hart, 1993; 48).

İngiltere ve Yunanistan gibi bazı önemli denizci ülkelerde olduğu gibi Norveç, Danimarka, İsveç ve Finlandiya gibi ülkeler de deniciliğe büyük önem vermiş ve deniz ulaştırmasına yönelik politikalar oluşturmuşlardır.

Örneğin Norveç'in politika oluşturma alanında denizcilik politikasının ağırlıklı bir yeri vardır. Bu durum sektörün, ülkedeki önemini yansıtmaktadır. Buna ek olarak, Norveç denizcilik politikası dâhili yük ve yolcu ticaretini desteklemekle ciddi şekilde ilgilenmektedir; bunlar temelde ulusal sicildeki gemilere devlet desteği verilmesi şeklinde olmaktadır (Ojala ve Baciauskuni, 1996; 423).

Tutarlı bir İsveç denizcilik politikası ise denizlerin İsveç toplumu için vazgeçilmez bir kaynak olduğu görüşüne dayalıdır. Bu kaynağın korunması, denizleri nasıl kullandıkları ve deniz ekosistemini korumak veya geri getirmeye dönük çabalara dair bütüncül bir yaklaşımı gerektirmektedir. Bu durum, İsveç hükümetinin denizle ilgili konulara dair birbirine bağlı yaklaşımının başlangıç noktasıdır (Ministry of the Environment, 2009). İsveç denizciliği oldukça uluslararası niteliktedir ve başlıca operasyonlar normalde tekerlekli yük (araç) taşımacılığı, yolcu ve dondurulmuş yük taşımacılığı gibi oldukça uzmanlaşmış sektörlerde bulunmaktadır. Ayrıca dâhili deniz taşımacılığı da çok önemli devlet destekleri almaktadır (Ojala ve Baciauskuni, 1996; 423).

İsveç Çevre Bakanlığı'nın belirlediği şekliyle (Sweden, Ministry of the Environment, 2009);

- Denizcilik politikası, bütünlük ve sektörler arası olacak, aynı zamanda kaynakların nasıl kullanıldığı ve korunduğuna dair bütüncül bir yaklaşıma dayanacaktır.
- Denizle ilgili konularda bölgesel işbirliği, AB ile işbirliği yapmak suretiyle güçlendirilecektir.

- Denizcilik politikası, ilgili paydaşların katılımını içerecek ve teşvik edecektir.

Finlandiya denizciliğinin ise iki temel özelliği vardır; 1- ülkenin dış ticaret akışına odaklanması ve 2- kışın sefer yapılabilecek uygun bir tonajın korunmasıyla ilgilenmesidir. Kıyısız sefer veya dâhili deniz taşımacılığı, Finlandiya deniz ulaştırma politikası oluşturmada Norveç ve İsveç'te olduğundan daha az önemlidir. (Ojala ve Baciauskuni, 1996; 423).

3.4.4.2. Geleneksel Denizci Ülkeler: İngiltere ve Yunanistan

Avrupa Birliği'nde özellikle iki üye tarihsel süreçlerine bakıldığında birer denizci ülke olarak ön plandadır: Yunanistan ve İngiltere. Bu iki ülke coğrafi olarak birer ada/adalar ülkesi olmasının dışında dünya denizcilik sektöründe birçok alt alanda ileri konumdadırlar.

Tarihsel gelişimin aksine son dönemlerde İngiliz filosu iki tehditle karşı karşıyadır: Ciddi şekilde yenilenmeye ihtiyacı vardır ve inşa edilen gemilerin bugünkü durumlarıyla İngiliz siciline kaydedilecek ya da İngiliz tayfayı istihdam edilecek durumu yoktur. Çoğu geminin bayrağı Hong Kong veya "Isle of Man" adası sistemine kayıtlıdır (Ledger ve Roe, 1992; 240). Bununla birlikte Londra'nın denizcilik alanında bir hizmet merkezi olarak gelişmesi de İngiltere için önemli bir durumdur.

Selkou ve Roe'ya göre (2002; 396) bu durumda İngiliz deniz ulaştırmasındaki müdahaleci politikayı, Avrupa Birliği'nin denizcilik politikası, hükümetin denizcilik ile ilgili özel politikaları ve pek çok Avrupa ülkesindeki başarılı girişimler içinde değerlendirmek gerekmektedir. İngiltere'nin deniz ulaştırmasında yeni bir bütünleşik politika yaklaşımının temelinde, açık pazarlara duyduğu ihtiyaç ve denizcilikteki gücü bulunmaktadır.

Yunanistan'da ise önce uluslararası yasaların ve sonra da Avrupa Birliği yasalarının genel sınırları içinde politikanın geleneksel olarak oluşturulduğu dört farklı alan vardır (Corres, 2007; 222):

(a) Okyanus aşırı sektör

(b) Yolcu taşımacılığı sektörü

(c) Yakınyol deniz taşımacılığı sektörü

(d) Dâhili feribot hizmetleri sektörü

Bu alanlar Yunanistan'ın yaşamsal öneme sahip ticari ve sosyal deniz ulaştırma politikalarının bir unsurudur. Özellikle 1981-1996 yılları arasındaki Yunan denizciliği, önemli siyasi tedbirler açısından analiz edilmiştir. Bu dönem deniz ulaştırma politikasının amacı denizcilikten elde edilen döviz akışının arttırılması olarak beyan edilmişse de, aslında gemi sahiplerinin maliyet/zararlarını azaltmaya çalışmıştır (Goulielmos, 1997; 251)

Corres'a (2007; 235-236) göre Yunan hükümetinin tarihsel olarak uluslararası deniz ulaştırması ile ilgilenmesi kesinlikle İngiltere örneğini anımsatmaktadır. Tutumu açıkça devlet müdahalesi olan Yunan denizcilik sektörü aşağıdaki gibi birkaç alanla sınırlandırılmıştır;

- Yunan bayrağı için istihdam etme kuralları,
- Güvenlik konularıyla ilgili yasama,
- Uluslararası anlaşmalar ve diğer denizcilik yasalarının kabulü,
- Mali konular,
- Dahili feribot sektörünün yönetimi ve bazı başka konular.

3.4.4.3. Aday Ülkelerin Deniz Ulaştırmasındaki İlerleme Durumu

Avrupa Birliği'ne aday ülkeler Hırvatistan, Makedonya ve Türkiye'nin uyum sürecinde deniz ulaştırma politikaları ve bu konuda bazı gelişmeleri mevcuttur.

Avrupa Birliği'ne aday ülkelerden Hırvatistan Deniz ulaştırma sektöründe "Uluslararası Petrol Kirlenmesi Zararı için Sivil Yükümlülük Konvansiyonu"nu ve "Gemilerde Zararlı Yosun Oluşmasını Önleme Sistemlerinin Kontrolü Konvansiyonu"nu onaylayarak ilerleme kat etmiştir. Diğer alanlarda, özellikle güvenlik yönetimi, RO-RO taşımacılığı, kazalar ve kaza soruşturmaları ile gemilerin denizde teknik gözetimi gibi tedbirleri de mevcuttur. Ayrıca, Hırvatistan Avrupa

Deniz Güvenliği Ajansı (EMSA)'nın faaliyetlerine katılmaktadır. 2008 raporu güvenlik alanında tatmin edici ilerleme yaşandığını belirtmektedir. Temmuz 2008'de Hırvatistan, gemilerin ve yatların tescili hakkında denizcilik kanununda değişiklik yapmıştır. Ancak, yasaların Topluluk kurallarıyla hala aynı çizgide olmadığı kabotaj konusunda ve Hırvat kanunlarının Adalet Divanı hukukuyla uyumlu olmadığı Devlet yardımları konusunda hala çaba gösterilmesi gerekmektedir(Avrupa Birliği, 2010a).

Makedonya 2005 yılında Avrupa Birliğine aday ÷lke statüsüne geçmiştir. Kasım 2008 İlerleme Raporu ulaştırma politikasındaki gelişmeleri belirtmektedir. Buna göre diğer ulaştırma modlarında gelişmenin yanı sıra denizcilik alanında da gelişmeler belirtilmiştir: a) Küçük yelkenli teknelerin lisansları, b) test tekneleri için ücretler, ve c) iç suyollarındaki işaretler gibi konularda pek çok kanun kabul edilmiş, böylece iç suyolları konusunda iyi ilerleme gör÷lm÷ştür. Bu alanda müktesebatın uygulanmasına dönük hazırlıklar tatmin edicidir (Avrupa Birliği, 2010b).

Türkiye'nin Deniz Ulaştırması alanında Avrupa Birliği'ne uyum süreci **Dördüncü Bölümde** incelenmiştir. AB'ne aday olması beklenen Arnavutluk, Bosna Hersek, Kosova, Sırbistan, İzlanda da Avrupa Birliği'ne uyum süreçlerinde deniz ulaştırmasına yönelik ilerlemeler kaydetmek durumunda kalacaklardır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

OLUŞTURMA SÜRECİ

4.1. CUMHURİYET ÖNCESİ DÖNEMDE DENİZCİLİK

Avrupa ile Asya kıtaları arasındaki ticaret yollarını ellerinde tutarak ticarete büyük önem veren Türk devletlerinin hemen hiçbiri denizci özellikler taşıyamamışlardır. Türklerin denizlere yönelik devlet politikası gütmeye başlamaları daha çok Anadolu'ya kesin olarak yerleşmeye başladıkları XI. yüzyıl sonlarında gerçekleşmesiyle başlamıştır (Bostan ve Özbaran, 2009; 11).

4.1.1. Selçuklular Dönemi

1071 yılındaki Malazgirt zaferinden sonra, Anadolu Kapıları kesin olarak Türklere açılmıştır. Anadolu'nun stratejik yapısını en iyi değerlendiren de hiç şüphesiz Türklerdir. Anadolu' da Türk denizciliğinin temelleri daha XI. yüzyıl sonlarında Anadolu Selçuklu Devleti'nin kurucusu olan ve aynı zamanda Selçuklu hanedanından gelme Kutalmışoğlu Süleyman Şah döneminde atılmıştır. Bizans'ın elinde bulunan İznik'i fethederek Türkleri ilk defa Marmara kıyılarına yerleştirmiş ve İznik şehrini başşehir yapmıştı. İznik'in başkent olarak seçilmesi Türklerin bundan böyle denizlere yönelik bir politika takip etmesini göstermesi bakımından önemlidir (Topuz, 2010; 5). Bu fetihten (1076) kısa bir süre sonra Süleyman Şah, Anadolu'da birliği sağlamak, fetihlere devam etmek maksadıyla yerine Ebulkasım'ı vekil tayin ederek Anadolu seferine çıktı. Ebulkasım, İznik kalesini tekrar geri almak isteyen Bizanslılarla mücadele ettiği gibi, Bizans'ın elinde bulunan Gemlik (Kios) kasabasını zapt etti ve burada ilk Türk tersanesini 1088 yılında inşa etti (...) Anadolu'nun hızla fethedilmesi sonucu Türkler kısa zamanda Ege Denizi, Akdeniz ve Karadeniz sahillerine erişti. 1084 senesi içinde Selçuklu kumandanlarından Karatekin Bey Sinop'u zaptederek, Karadeniz sahillerine ulaştı. Aynı zamanda bu tarihte, Efes şehri ve Ege sahilleri Tanrıvermiş Bey'in, İzmir ve havalisi ile adalardan bir kısmı Emir Çaka'nın hâkimiyeti altına girdi. Türklerin gerçek anlamda deniz tarihi sayfalarında

yer edinmesini sağlayan ilk Türk, Emir Çaka Bey'dir. Ege denizinden gelecek olan askeri harekâtın, Boğazlar ve İstanbul için ciddi bir tehlike arz ettiğini anlayan Çaka Bey, İzmir ve havalisinde ilk Türk donanmasını meydana getirmiştir. Ege'de deniz hâkimiyetini tutma gayesi ile hareket eden Çaka Bey, İzmir ve Efes tersanelerinde üretilen 17 Çektiri, 33 yelkenliden oluşan Türk filosuyla 1089 yılında İzmir'den Ege'ye açıldı. Çaka Bey, böylece Türk deniz tarihinin ilk sayfasını açarak işlemeye başladı. İzmir Beyi Çaka Bey, bir deniz kuvveti meydana getirmek maksadıyla, her yöreden yerli ustaları toplayarak kendi kontrolü altında bulunan İzmir Efes'te, ilk Türk tersanesini kurdu ve ilk Türk deniz kuvvetini teşkil edecek gemilerin inşasına başladı. Bu büyük kumandan kısa sürede 40 gemi inşa ettirmiş ve önce Urla iskele ve kalesini, ardından Foça, Midilli ve Sisam'ı almıştır. (Sancar, 2006; 39). Çaka Bey kurduğu donanma ile Ege sahillerindeki şehirler ile bazı stratejik adaları fethederek esas amacı olan İstanbul'un fethi yönünde izleyeceği politikanın altyapısını hazırlamıştır (Akçocuk, 1994; 21)

Fakat 1093'te Çakabey'in öldürülmesi ile Türklerin Ege Denizinde yaymaya çalıştıkları hâkimiyet bir müddet için sona ermiştir. Her şeyden önce, askeri ve siyasi politikalarının merkezine denizciliği yerleştiren Çaka Bey'in ölümünden sonra Haçlıların Anadolu'dan geçişi ve İzmir ile birlikte sahil bölgelerinin Türk hakimiyetinden çıkışı, Anadolu'da Türkler arasında denizciliğin gelişimini uzun süre geciktirmiştir (Daş, 2009; 55). Çakabey'in ardından I. Gıyaseddin Keyhüsrev (1192-1211) Karadeniz ve Akdeniz ticaret yollarını açmak üzere seferler yapmıştır. Samsun ve Antalya'da daha fetihten önce Türk ticaret kolonileri kurularak bu şehirler Türkiye'nin birer ithalat ve ihracat limanları haline getirilmiştir (Topuz, 2010; 6).

Gıyaseddin I. Keyhusrev'in ölümünün (1211) ardından oğlu İzzeddin I. Keykavus Selçuklu ülkesinde duruma hâkim oldu. O da babasının siyasetine yani ticari yönden Anadolu'nun kalkınmasına ve Bizans ile yaptığı anlaşmadan yararlanarak, o devirde Türkiye üzerinde yoğunlaşan milletlerarası yollara önem vermiştir (Ofraz, 1985; 27). Nitekim ilk olarak Kıbrıslılar ile bir ticaret antlaşması imzaladı (1214). Buna göre, "Sultanlık devletinin müsaadesi gereğince iki tarafa mensup tacir ve gemicileri birbirlerinin memleketlerine serbestçe girip çıkacaklardı", Daha sonra Venedikliler ile de bir ticaret antlaşması yapılarak Akdeniz'in güvenliği

sağlandı. Karadeniz'de durum farklıydı. Bu bakımdan İzzeddin 1. Keykavus Karadeniz'de bir ticari liman ve üs kazanmak amacıyla Sinop üzerine yürüdü (Merçil, 2009; 26). 1214 yılında alınan Sinop şehri sayesinde Selçuklular Karadeniz'de de önemli bir ticari liman ve deniz üssüne sahip olmuşlardı.

I. Alaattin Keykubat'ın tahta çıkmasıyla birlikte ilk defa Selçuklularda deniz politikası bir devlet politikası olarak benimsenmiştir. Keykubat dönemi Türk denizciliğinin sağlam temellerin atıldığı, denizlerin kullanılması suretiyle ticaret yapıldığı ve limanlarda gemilerin inşa edilmeye başlandığı süreçtir. Diğer bir deyişle Türk Denizciliğinin çıkışı Keykubat döneminde olmuştur. "Sultanül Berreyn Vel Bahreyn" yani karanın ve denizin sultanı unvanını alan I. Alaattin Keykubat Türk denizciliğine parlak bir devre yaşatmıştır. 1220 yılında Alanya'yı fethederek günümüze değin ayakta kalabilmeyi başarmış tersaneyi inşa ettirmiştir. Daha sonra Sinop'ta ikinci bir tersane kurularak buradan Kırım'a seferler düzenlenmiştir. Selçukluların yıkılış dönemi olan XIII. yüzyıl sonlarıyla XIV. yüzyıl başlarında dış ticarete bölgesel bir durgunluk baş göstermiştir. Bu durgunluk Selçuklu ekonomisini etkisi altına almıştır. Bu sırada Batı Anadolu'daki Türk beylikleri ile Avrupalılar arasındaki ticari ilişkiler ise devam etmekteydi. Ortaçağda Türk denizciliğinin temellerinin atılması yanında kazanılan askeri ve siyasi alandaki zaferlerle pekiştirmişlerdir (Topuz, 2010; 6).

Anadolu Selçuklu Devleti'nin 1308 senesinde Moğolların bir kolu olan İlhanlıların baskısına dayanamayarak parçalanmasından sonra Batı Anadolu'da bir takım Türk Beylikleri kurulmuştur. Bu beyliklerin Osmanlı İmparatorluğu altında tekrar birleşmesi tam 200 sene almıştır. Bu beyliklerden Aydınoğulları, Selçuklu Devleti'nin deniz ananesini devam ettiren bir beylik olarak, Türk denizcilik tarihinde önemli bir yer tutar. Özellikle Aydınoğlu Umur Bey'in, Çaka Bey'den iki yüz sene sonra Türk denizciliğini Ege sahillerinde yeniden başlatması bir dönüm noktasıdır (Sancar, 2006; 48).

4.1.2. Anadolu Beylikleri Dönemi

Selçuklu Devleti ile Bizans İznik Devleti'nin 1261 yılındaki sınırları, Sinop şehrinin batısından başlayarak Kastamonu, Kütahya, Denizli'nin batısından geçip Fethiye şehrine kadar ulaşmıştı. Selçuklu Devleti tarih sahnesinden silinip yok olmaya başladığı zaman, uçlarda yerleşen Selçuklulara tabi ufak beylikler(Oflaz, 1985; 49), özgürlüklerine kavuştular. Sayıları 20'yi bulan bu beyliklerden sadece Karesi, Aydın, Saruhan ve Candar Oğulları beyliklerinin, denizlere açılmaya çalıştığı görülür. Bu beylikler Venedik, Ceneviz ve Rodos Adası Saint Jean Şövalyeleri gibi denizcilerin saldırılarına karşı durabilmek için denizlere açılan ve denizlere doğru genişlemek isteyen beyliklerdir (Sancar, 2006; 51-56);

Karesi Beyliği (1303- 1345) zamanında Yahşihan ve Demirhan Bey 1331 yılında 71 pare tekneyle Gelibolu'ya gelmiş, Bizans Donanmasının filolarına karşı başarılı savaşlar yapmıştır. Yahşihan Bey Yassı adaya yakın sularda Bizanslılara ait bir filoyu yenmiştir. Aslında, Yahşihan Bey'in yapmış olduğu bu deniz harekâtı, Türk kıyılarına saldıran Hristiyan korsanlarına karşı yapılan karşıt harekâttan başka bir şey değildir.

Saruhan Beyliği (1313- 1410) zamanında Saruhan bey 1313 yılında Manisa'yı fethederek hudutlarını genişletti. Bir donanma meydana getirerek Ege denizindeki adalar ve Balkanlara seferler yaptı.

Candaroğlu Beyliği (1291-1461) Karadeniz'e kıyısı olan Kastamonu, Sinop, Samsun, Çankırı, Zonguldak vilayetlerinde hüküm sürmesi nedeniyle Osmanlı Devleti'ne zaman zaman denizden gemilerle ve kara askeriyle yardımlarda bulunmuş, Sinop tersanesinde inşa ettiği gemileri Osmanlı Devleti'ne vererek Osmanlı'nın deniz gücüne katkı sağlamıştır.

Aydınoğulları Beyliği'nde ise(1300- 1425) denizde daha fazla kuvvetli olmayı arzu eden Aydın Bey, kendi bölgesinin kıyılarındaki Selçuk ve Birgi şehirlerini işgal etmiş, derhal iki tersane kurarak hafif kadırgalar inşasını tamamlayarak mukabil deniz akınlarına başlamıştı. Onun yapmış olduğu deniz baskınlarında, almış olduğu ganimetler sonucunda Germiyan Beyliği'nden daha kuvvetli hale gelmiştir. Aydın Reis ufak filosuyla Ceneviz, Rodos ve Venediklilere

ait adaları ve gemileri zapt etti. Bu deniz harekâtının en önemlisi olarak kardeşi Orhan Bey'in Rodos adasını işgal teşebbüsü gösterilebilir. Her ne kadar bu harekâta başarı kazanılmamışsa da, dönüşte Sakız adasını basarak çok büyük ganimetlerle kendisinin deniz üssü olan Ayaslog limanına sağ salım dönmüş ve bu başarısı Hristiyan korsanların dikkatini çekmiştir. Bu beyliğin en ünlü hükümdarı Gazi Umur Bey'dir. Kuvvetli bir donanma ile Adalar denizine (Ege) hâkim olmayı başaran Umur Bey 1425 yılında Osmanlı topraklarına katıldı. Beyliğin en önemli iskelesi olan Selçuk'ta hazırlanan donanma ile etrafa baskınlar yapıyor, Çaka Bey'den sonra Türk donanmasının denizlere açılışına öncülük ediyordu.

Türk Beyliklerinin yaklaşık 1300'lerde Anadolu sahillerinde kurulmasından 1453'te İstanbul'un Osmanlılar tarafından fethine kadar geçen dönemde, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki denizcilik faaliyetlerinin itici gücü ticaretin çarkları olmuştur (Fleet, 2009; 71).

4.1.3. Osmanlı İmparatorluğu Dönemi

Denizci Anadolu beylerine nazaran daha ziyade bir kara devleti görünümünde temelleri atılan Osmanlı Devleti, Anadolu beylikleri arasında denize en son ulaşanıdır. Osmanlı beyliğinin bağımsız bir devlet olarak kurulabilmesi, beslenebilmesi ve uzun ömürlü olabilmesi onun deniz olanaklarından yararlanmasına bağlıydı. Osmanlı yönetimi Rumeli kıyısında bazı yerlerin fethi ve oralara yerleşilmesi ile denize dönük bir politika izlemeye mecbur kalmıştır(Topuz, 2010;10).

Osmanlı beyliğinin kurulup gelişmesi ve denizlerde kıyı sahibi olmasıyla birlikte öncelikle komşu Karesi Beyliği gemilerinden faydalanmıştır(1324-1360). Bununla birlikte ilk zamanlarda küçük de olsa Karamürsel, Edincik ve İzmit'de tersaneler kurduklar bilinmektedir. Gelibolu' nun alınmasından sonra ise (1390) burada bir tersane kurularak denizcilik yolunda ilk ciddi adım atılmıştır. Bundan sonra Osmanlı gemiciliğinin hızla geliştiği dikkat çekmektedir. Yavuz Sultan Selim'in İbn Kemal'le denizcilik hakkında yaptığı konuşma, Osmanlıların denizcilik

hakkındaki düşüncelerini ortaya koymaktadır: “*Ve kara ahvali tedariki nice lazım ve mühim ise derya ahvali tedariki ondan ziyade mühimdir*” (Halaçoğlu, 2002; 139).

İlerleme politikasına hız veren Osmanlı'nın Balkanlar, Karadeniz ve Ege'de yeni toprakları ilhak etmesiyle genişleme dönemlerinde Osmanlı Devleti Avrupa'dan Asya'ya giden ticaret yollarının hâkimiyetini elinde tutmaya başlamıştır. 14.yüzyıl sonlarına doğru Bursa ve Edirne gibi şehirler ticari yönden önem kazanmaya başlamışlardır. 1. Bayezid'in (1389-1402) Erzincan, Amasya ve Tokat'ı almasıyla İpek yolu Bursa 'ya bağlanmış ve Trabzon deniz yolunun önemi azalmıştır. Antalya ve Alanya'nın Osmanlı topraklarına katılmasıyla Batı'nın Hindistan ve Arap ülkeleriyle olan baharat vs. ticareti Osmanlı denetimi altına girmiştir(Topuz, 2010;11).

Halaçoğlu (2002; 42) çalışmasında Osmanlılarda özellikle nakliye konusunda ticaretin emniyetine değinmiştir. Ona göre “*genellikle önemli ticaret yolları üzerinde teşkil edilen han ve kervansaraylar, beraberlerinde cami, çeşme, imaret, dariüşşifa, medrese gibi mamurelerin de yer aldığı bir külliye şeklinde inşa edilmiştir. Tamamen ticaret emniyetinin sağlanmasına ve ticareti teşvike yönelik bu külliyelere mukabil, menzil tesisleri, bazen bunların yanında ve içinde, ama çoğu zaman da ayrı yerlerde teşekkül ettirilmiştir*”.

Karadeniz'in bir Türk gölü haline gelmesi ve Osmanlı donanmasının Akdeniz'de etkin hale gelmesi Fatih'le birlikte olmuştur. Devletin Akdeniz ve çevresindeki ticari faaliyetlere hâkim olabilmesi için ilkin Doğu Akdeniz'de sürekli mücadele halinde bulunan Venedik ve Cenova'nın tekелci eğilimlerini kırmak gerekiyordu. Bu amaçla Fatih (1451-1481) İstanbul'un fethinden sonra İngilizlere çağrıda bulundu ve onlara ahitname (kapitülasyon) vermek istedi. Gene fetihten sonra Fatih donanmanın ehemmiyetini takdir ederek, tersaneyi önce Kadırga limanına daha sonra Haliç'e naklettirerek kurduğu yeni gözler (gemi inşa tezgâhları) ile yeni bir donanma inşasına önem vermiştir. Denizcilikte ilerlenmesi ve hem güvenlik hem ticari açıdan gemilerden azami düzeyde faydalanılması düşüncesi Osmanlı'nın yükseliş döneminde hep egemen olmuştur. Yavuz Sultan Selim'in erken vefatı denizcilik üzerindeki derin görüşlerini tatbik sahasına koymasına mani olmuş, fakat oğlu Kanuni Sultan Süleyman devrinde, Osmanlı denizciliği, deniz ilminde Avrupa'nın denizci

devletlerinden daha üstün bir duruma gelmiştir. Özellikle Barbaros Hayrettin Paşa, Turgut ve Kılıç Ali Reis gibi kurt denizcilerin devlet hizmetine girmeleri ile onların tecrübe ve maharetlerinden geniş ölçüde faydalanılmış ve neticede Karadeniz ve Kızıldeniz'den sonra Akdeniz de bir Türk gölü haline gelmiş ve hatta Türk korsanları daha sonra Septe Boğazı'ndan geçerek İzlanda adasına kadar gitmişlerdir (Topuz, 2010; 13). Ayrıca o devirde deniz coğrafyacılığı da önemli bir hamle yapmıştır. O zamanlar Osmanlı donanmasının Hint ve Atlas Okyanuslarına ulaşmaları nedeniyle iki Türk amirali deniz coğrafyası eserleri vermişlerdir ki, bunlardan biri Piri Reis, ötekisi de Seydi Ali Reis'tir (Akçocuk, 1994; 51).

Banguoğlu'na göre (1966; 49) *“Osmanlı imparatorluğu zamanında Akdeniz'in bir iç deniz haline gelmesine rağmen ticari ulaşım alanında esaslı bir gelişme gerçekleştirilememiştir. 16. yüzyılda Fransa ile imzalanan bir anlaşma gereğince kara sularımızda gemi işletme imtiyazı (kapitülasyon) bu memlekete verilmiş ve daha sonra bu imtiyazdan diğer memleketler de faydalandırılmışlardır”*. Osmanlı İmparatorluğu'nun ihracata önem vermeyip yalnızca ithalatla ilgilendiğinin en açık delili 16. yüzyılda Batı Avrupa devletlerine verilen kapitülasyonlardır (Güngen, 1996; 71).

Hükümetin bağımsızlığına darbe vuran, milli sanayi ve ticaretin büyümesinin önünde bir engel olan kapitülasyonlar ancak Lozan Barış Antlaşması (1923) ile kaldırılabilmiştir (Topuz, 2010; 25).

1566 yılında Kanuni'nin ardından tahta çıkan II. Selim döneminin en önemli denicilik olayları Kıbrıs'ın fethi ve İnebahtı'da yaşanan donanma bozgunudur (Sancar, 2006; 174). II. Selim döneminde Kıbrıs'ın alınması, 70.000 cana mal olduğu gibi, büyük emekler karşılığı meydana getirilen Osmanlı donanmasının, özellikle donanma personelinin yok olmasına sebep olmuştur. Buna karşılık Doğu Akdeniz ticaret yolları tamamen Osmanlıların eline geçmiş ve Akdeniz'in doğusundaki Girit hariç bütün adalar Osmanlı nüfuzuna dâhil edilmiştir. Ancak yeni ticaret yollarının geliştirilmesi ve Avrupalıların bu yolları kullanmaya başlaması deniz ticaretini Akdeniz' den okyanuslara kaydırmıştır. Dolayısıyla Osmanlı devleti dünya deniz ticaretinden daha az pay alır olmuştur. Artık yerli sanayi ürünlerinin karşısında güçlü dış rakipler vardır. 1700-1800 yılları arasında ise Osmanlı çok geniş

bir alana yayılmış bir deniz imparatorluğu görünümündedir. Ancak donanması, deniz ticaret filosu ve deniz stratejisi olmayan bir deniz imparatorluğudur. Dünya denizciliğinde önemli teknik gelişmeler olmasına rağmen imparatorluk bu yenilikleri modernleşme hareketleri içinde izleme teşebbüsündedir. 18. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunun en fazla dış ticarete bulunduğu ülke ise Fransa'dır. Bilinen bütün veriler 18.Yüzyıl boyunca -1789 İhtilaline kadar- Fransa'nın Türk dış ticaretinde genellikle birinci yeri işgal ettiği gerçeğini göstermektedir (Topuz, 2010; 19).

I. Abdülhamit'in tahtta olduğu 1774 yılında Ruslar ile yapılan "Küçük Kaynarca Anlaşması"ndan sonra Ruslar tarihlerinde ilk kez resmen Karadeniz'e inerek sahilدار bir devlet olmuşlardır (Sancar, 2006; 211). Halbuki, tarih boyunca deniz ticareti bakımından önemli bir yere sahip olan Karadeniz, 15. yüzyılın sonlarına doğru tamamen Osmanlı hakimiyetine girince bölgedeki uluslararası ticaret önemini kaybetmiş ve bu denizde giderek Osmanlı bandıralı gemilerle ticaret yapılmaya başlanmıştı (Bostan, 2006; 325). Ayrıca yine yüzyılda kıyı şehirleriyle bağlantıyı sağlayacak olan karayollarının geliştirilememesi ve üretimdeki durağan yapı nedeniyle mal hareketlerinin fazla olmaması nedeniyle deniz taşımacılığı Osmanlı için önem arz etmemiştir. Aslında deniz taşımacılığını özendirecek koşullar olsa bile, Osmanlı hükümetleri diğer ulaştırma yatırımlarında olduğu gibi burada da mali sıkıntılarla karşı karşıyaydı. Bu nedenlerle Osmanlı kendi "milli" deniz ulaştırmasını çok yavaş geliştirebilmiştir. 18. yüzyılda Osmanlı kıyı taşımacılığında da Avrupalılar daha iyi gemilere sahip olmaları ve kabotaj hakları nedeniyle önder bir konuma sahiptiler. 19. yüzyılda Avrupa'da meydana gelen İngiliz- Fransız savaşı, Avrupalıların Osmanlıdaki denizcilik faaliyetlerinin azalmasına yol açarken Yunan gemiciliğinin önem kazanmasıyla sonuçlanmıştır (Topuz, 2010; 20).

1839 yılında Abdülmecit'in hazırladığı Tanzimat Fermanı'ndan sonra Türk Deniz gücü'nde yelkenli gemilerin yerini buharlı gemiler almaya başlamıştır(Sancar, 2006; 244). Bu devirden sonra Osmanlı deniz taşımacılığında 1853- 1945 yılları arasında özel teşebbüse ait deniz işletmeciliği yapan Şirket-i Hayriye'nin yanında kamuya ait dört önemli kurum yer almıştır. Bunlar(Topuz, 2010; 40-48);

- Fevaid-i Osmaniye Şirketi (1843-1870)
- İdare-i Aziziye (1870- 1878)

- İdare-i Mahsusa (1878-1909)
- Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910-1923)

Osmanlıların en son denizcilik idaresi olan Seyr-i Sefain İdaresi değişimlere uğrayarak da olsa Osmanlı Devleti sonrasında varlığını sürdürmüştür. Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi Türkiye Cumhuriyeti'ne devredildikten sonra, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi adı altında bir devlet hizmeti görmeye başlamıştır. Sahillerimizde yük ve yolcu taşınması devlet ve özel teşebbüs eliyle yürütülürken, devletin bu alanı bir kamu hizmeti sayarak müdahalesi ile yolcu taşıma işi devlet tekeline bırakılmış, yük taşımada devlet ve özel teşebbüs bir arada faaliyette bulunabilme imkânına kavuşmuştur(Topuz, 2010; 50).

Türk sularında ilk buharlı gemi 1827 tarihinde işletilmiş ve 1847 yılında bahriye nezaretinin Avrupa'dan getirttiği buharlı gemilerle İstanbul- Gemlik- İzmit arasında seferler yapılmaya başlanmıştır. 1911 yılında Türk limanları arasında 42 milyon tona ulaşan trafiğin ancak %10'u Türk gemileriyle yapılabilirdi. 1913'te Türk bayrağını taşıyan gemilerin umum tonajı 69.000 tonu buluyordu. 1923 yılında Lozan Anlaşması Türk karasularında vapur işletme (kabotaj) hakkını Türk bayrağına bıraktığı zaman deniz ticaret filosu sadece 35.000 tondan ibaretti (Banguoğlu, 1966; 49). Osmanlı Devleti'nin ticarete katılması temelinde öne çıkan faaliyetlerden biri de devletin yaptığı düzenlemelerdi. Bu düzenlemeler, malların türüne, malların nakledildikleri mesafesine, nakliyatın gerçekleştirildiği yerin yönetim merkezine olan uzaklığına ve malın dış siyaset açısından önemine bağlı olarak değişiyordu (Brummett, 1993; 191).

4.2. TÜRKİYE'DE DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

Türkiye'nin Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan ve oradan okyanuslara ulaştıran sular üzerinde bulunması, denizciliğine stratejik bir önem kazandırmaktadır. Bir bölüm komşularının ve yakın ülkelerin deniz kıyılarının bulunmaması, dış ticaret mallarını Türkiye üzerinden taşımak zorunluluğu duymaları bu stratejik önemi daha da artırmakta; Türk limanlarına ve deniz ticaret filosuna transit deniz ticaretinin karlı

olanaklarını hazırlamaktadır. Cumhuriyet, ekonominin diğer dallarında olduğu gibi, denizciliği de yaratmak ve büyütmek zorundaydı. Cumhuriyet döneminde deniz taşımacılığı hızlı bir biçimde önce kamu , sonra da özel sektör ağırlıklı olarak gelişmiştir. Planlı döneme kadar 1942-1944 yılları deniz ticaret filosunun en çok büyüdüğü yıllar olmuştur. 1962'de planlı kalkınma dönemine girerken Türk deniz ticaret filosunun bin grostondan büyük gemileri 798.300 groston taşıma kapasitesine sahip olmuşlardı. Bu kapasitede özel kesimin ağırlığı % 68,6 ölçüsündeydi (Sevimay, 1992; 11).

1958 yılında Uluslararası Denizcilik Teşkilatı'na (IMO) üye olan Türkiye, Ulaştırma Bakanlığının koordinatörlüğünde, denizciliğin hukuki, ekonomik ve teknik gelişimine entegre olmak için uluslararası kuruluşlar (IMO, OECD, UNCTAD) bünyesinde yapılan çalışmalara katılmıştır (TUSİAD,2007;134).

Planlı kalkınma döneminde Türk deniz ticaret filosunun kapasite ve tür yönünden gelişmesi, dünya ortalamalarının çok üstünde ivme kazanmıştır: 1970-1990 yılları arasında dünya deniz ticaret filosu % 82,6 oranında büyürken, Türk deniz ticaret filosu 1962-1978 yılları arasında % 113, 1978-1990 yılları arasında % 231,7 ve 1962-1990 döneminde de % 606,6 oranında büyüme göstermiştir (Sevimay, 1992; 12). Bu dönemde yaşananlar DPT'nin 1974 yılında amaçladığı politika esaslarına uygun gelişmiştir (DPT, 1974). Şöyle ki “Türk Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayi’ni Teşvik ve Geliştirme Politika Esasları”nda amaçlanan Türk deniz ticareti, deniz ticaret filosu ve gemi inşa sanayi; ekonomik ve sosyal kalkınmaya katkıda bulunacak ve Milli Savunma gereklerine karşılık verecek düzeye getirmektir.

Cumhuriyet, deniz ticaret filosunu bir yandan büyütüp geliştirirken öbür yandan ona bir hukuk çevresi de oluşturmuştur. Yasalardan, tüzüklerden, yönetmeliklerden ve uluslararası anlaşmalardan kaynak bulan deniz ticaret hukuk çevresi ikili anlaşmalarla da zenginleştirilmiştir(Sevimay, 1992; 13). Bu hukuk çevresi ve mevzuat ise Türkiye'nin deniz ulaştırması alanında karşılaştığı sorunları gidermeye yönelik önemli bir gelişmedir.

4.2.1. Türkiye'nin Deniz Ulaştırması Alanında Karşılaştığı Sorunlar

Türk deniz taşımacılığı Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kurulduğu yıllarda çok yaşlı ve yetersiz bir filoya sahipti. 1923 yılında tamamı yaşlı gemilerden oluşan 88 parçalık ve 34.902 net tonluk bir milli filoya sahip bulunmaktaydı (Topuz, 2010; 124). Böyle bir denizcilik sorunu ile kurulmuş olan Türkiye Cumhuriyeti'nin bu gün denizyolu ulaşımında ana amacı; ülke kalkınmasının ekonomik ve sosyal hedeflerinin gerektirdiği hizmeti; en ekonomik ulaşım türü olarak denizde can ve mal güvenliğini sağlayarak, çevreyi kirletmeden diğer ulaşım türleriyle entegre bir şekilde uluslararası kurallar ve Avrupa Birliği politikalarıyla uyum içinde sürekli olarak sağlamaktır (DPT, 2007b; 63).

Ergün (1985; 99) eserinde, deniz ulaştırması alanındaki sorunlara değinmiş ve o döneme ilişkin darboğazları ortaya koymuştur: *“Türkiye ekonomisinde darboğazdan çıkış yollarından biri şüphesiz ihracatı geliştirmektir. Ancak ihracat istenen ölçüde artsa bile deniz ticaret filomuz bu artışa yetecek büyüklükte değildir. Bu durumda Türkiye bugünkü ulaşım düzeni ile, dış ticarete konu olan malları ya çürümeye terk edecek veya çok pahalıya taşımak zorunda kalacak ve dolayısıyla ihracat frenlenmiş olacaktır. Türkiye yönelmeyi düşündüğü pazarlara girebilmek için sürekli, ucuz ve düzenli taşımayı gerçekleştirme zorundadır. Diğer taraftan limanlarımız yetersiz ve ekonomimizin normal kapasitesini kaldıracak yapıda değildir. Yükleme, boşaltma ve depolama tesislerimiz ihtiyaca cevap vermekten uzaktır, Dünya ticaret filosunun tonajlarındaki artışlar ve özel amaçlı gemilerin geliştirilmiş olduğu dikkate alarak limanlarımızı bu tip gemilerin kolaylıkla yükleme ve boşaltma yapabileceği duruma getirmede büyük zorunluluk vardır.”*

1983 yılında İstanbul Deniz Ticaret Odasının düzenlediği «Türk Deniz Ticaret Politikası ne olmalıdır» başlıklı ilk seminerde açılış konuşması yapan ve dönemi değerlendiren Sohtorik'e göre ise (1983;13) “12 Eylül sonrası uygulanan politika ve cari özendirmeler neticesinde filo tonajında şaşırtıcı olarak nitelendirilebilecek bir artış kaydedilmiştir. Bunun yanında birçok sorunlara el atılmış olunmasına rağmen, Türk denizciliği halen uzun yılları içinde birikmiş sorunlar” bulunmaktadır Aynı seminerde konuşan Başbakanlık Deniz Müsteşarı İçmez (1983; 16) “Deniz taşımacılığımızın karşılaştığı önemli darboğazlardan biri

olan yük bulma sorununun çözüme kavuşturulmasında, ticaret filomuzun; dünya deniz ticaretinin ve milli ihtiyaçlarımızın gerektirdiği niteliklere sahip olmasının büyük ehemmiyet arz ettiğini kaydetmek gerekmektedir” diyerek deniz ulaştırmasında başka bir soruna değinmiştir.

Sevimay ise (1992; 14) “*Cumhuriyetin kuruluşundan bu yana gemi yapım ve onarım sanayi, Türk deniz ticaret filosu, limanlarımız, deniz yoluyla taşınan ticaret mallarımız baş döndürücü oranlarda büyüdüler. Bu büyümenin sağlanabilmesi için Cumhuriyet Hükümetleri ve ilgili devlet kuruluşları değerli çabalar harcadılar, politikalar belirleyip uyguladılar. Gemi ithalatı yasağı ya da sınırlaması, ucuz kredi, vergi muafiyeti, vergi iadesi, prim, fon ve kamu yatırımları ile diğer özendirmeler Hükümet politikalarının araçları olarak kullanıldılar. Tüm bu çabalara rağmen, denizciliğimiz ivedilikle çözüm bulunması gereken sorunlar içine düşmüş bulunuyor*” diyerek 1990’lı yıllara kadar olan denizcilik sorunlarını aşağıdaki gibi sıralamıştır (Sevimay, 1992; 15-16);

1. Deniz ticaret filomuzun büyütülmesi gemi ithali yoluyla gerçekleştirildi.
2. Ticaret filomuz çok yaşlı ve gençleştirmeyi zorunlu kılıyor.
3. Deniz ticaret filomuz piyasa koşullarına bağlı olarak bazı durumlarda atıl kapasiteler içinde çalışıyor,
4. Filo taşıma kapasitesinin ticaret mallarımızı taşımaya yetmediği durumlarda büyütülmesi gerekiyor.
5. Deniz ticaret filomuzun oluşumunu sağlayan gemi türlerinin zenginleştirilmesi ve her türde ticari mal taşıyacak güce kavuşturulması kaçınılmazlık gösteriyor.
6. Tersanelerimiz atıl kapasitelerle çalışıyor. Türk armatörlerin gemi talepleri yaşlı yabancı gemilere yöneliyor.
7. Tersanelerin alt yapı noksanlarının tamamlanması, çağdaş teknolojiyle donatılması, Ege, Akdeniz ve Karadeniz kıyılarına da yayılması; uygulama aşamasında bulunan tersane yatırım projelerinin hızla tamamlanması icap etmektedir.
8. Gemi yapım sanayindeki atıl kapasiteler, gemi yan sanayilerinin çeşitlenerek büyüyüp yayılmalarına engel oluyor.

9. Limanların yeniden ele alınmaları, yeni limanlar yapılması kaçınılmazlık gösteriyor.

10. Ucuz ve hızlı mal akışının sağlanması yönünden, limanların kara içlerindeki pazarlara demiryollarıyla bağlanması gerekmektedir.

11. Denizcilikle ilgili yasalar, tüzükler, yönetmelikler eskimiş bulunuyorlar. Bunların çağın koşullarına, atılım içindeki bir ekonominin ve deniz ticaretinin dinamiğine göre yenilenmeleri gerekiyor.

12. Kredilemenin ve özendirmenin kesimin yapısına uygun biçimde yeniden düzen içine sokulmasında zorunluluk vardır.

13. Denizciliğimizin yönetilmesinde ve yönlendirilmesinde dünya ve ülke gerçeklerine uygun düşen, çağdaş yöntemlerin belirlenip uygulamaya konulması kaçınılmazlık göstermektedir.

1980’li yıllarda deniz ticaretinde finansman sorunları tek başına bir darboğazdır ve bu darboğaz Türk Deniz Ticaret Filosunun gelişmesini engellemektedir. Denizciliğe daha fazla kaynak ayrılması gerekmektedir. Bunun yanında kalifiye personel yetersizdir. Deniz ulaştırması ile ilgili mevzuat çok eski olup; bugünkü ihtiyaca cevap verememektedir. Yetki ve sorumluluklar çeşitli kurumlar arasında dağılmıştır ve böylelikle denizcilik politikasında bir koordinasyon sağlanamamaktadır. Örneğin o dönemde deniz ulaştırması ile ilgili sorunlar 7 Bakanlık, 2 Müsteşarlık ve 12’den fazla Genel Müdürlüğün çözümüne bırakılmıştır (Ergün, 1985; 100).

Yukarıda belirtilen sorunların çoğu 2000’li yıllarda da güncelliğini korumaktadır. Örneğin Deniz Ticaret Odası’nın 18 Nisan 2008 tarihli ve “Denizcilik Sektörünün Sorunları ve Çözüm Önerileri” başlıklı raporunda belirtilen birçok sorun alanından biri deniz taşımacılığının arttırılmasıdır. Rapor bu alanı 3 bölümde incelemiştir (DTO, 2008; 187-189);

A. İç Taşımacılık (Kabotaj) arttırılmalıdır.

B. Dış Taşımacılık arttırılmalıdır.

C. Transit Konteyner Deniz Taşımacılığı geliştirilmelidir.

2000’li yılların başında tartışılan ve deniz ticaretini etkileyen uluslararası standartlar ve çevre gibi başka önemli konular da vardır. O dönemin denizcilikten sorumlu Devlet Bakanı Mirzaoğlu (2000; 3-4) bu konulardan ikisine şu şekilde değinmektedir: *“Birincisi, başta AB ülkeleri olmak üzere birçok ülkede başlatılan, standart altı gemilere yönelik Liman Devleti kontrol uygulamasıdır. İkincisi ise, Aralık 1999 sonlarına doğru Brest açıklarında ağır deniz ve hava koşulları nedeniyle kırılarak batan Malta bayraklı Erika tankeri sonrasında ortaya çıkan ciddi boyutlu deniz kirliliği olayıdır. Her iki hadise, sonuçları itibarıyla, sektörü yakından ilgilendirmekte olup, özellikle belirli bir yaş ortalamasına sahip ve önemli ölçüde büyük tonajlı dökme yük ve tanker filosunu bünyesinde bulunduran ülkeler için, üzerinde hassasiyetle durulması gereken önemli özelliklere sahip bulunmaktadır.”*

Türk deniz ulaştırmasının içinde bulunduğu en önemli sorunlardan birisi Topuz’a göre ise (2010; 222) *“yük ve navlun sorunudur. Uluslararası deniz taşımacılığında yaşanan konjonktürün etkisiyle, bütün ülkeler kendi navlun giderlerini azaltmanın yanı sıra, bu alanda sağladıkları gelirleri yükselterek dünya deniz ticaretinde ön sıralara çıkmanın yollarını aramaktadır. (...) Milli yük potansiyelimizin azami ölçüde milli bayraklı gemilerle taşınmasında ise gerek prensiplerde ve gerekse uygulamada çeşitli problemlerle karşılaşmaktadır”*.

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından hazırlanan bir rapora göre denizciliğin Türkiye’deki en büyük sorunu denizcilik bilincidir. Denizcilik bilinci gelişmemiş bir toplum oluşumuz, denizciliğin devlet politikası olarak benimsenmesinin önüne geçmektedir. Denizciliğin Türkiye’de Devlet politikası olarak benimsenmemesi nedeniyle denizcilik endüstrisinin aşağıdaki temel sorunları çözülmemektedir(Hatip, 2003; 4):

- Kabotaj taşımacılığının canlandırılmaması,
- Kamu yüklerinin yabancı bayraklı gemilerle taşınması,
- Gemi inşa sanayinin desteklenmemesi,
- Gemi tedarik ve inşa kredilerinin sağlanamaması,
- Liman ücretlerinin yüksekliği,
- Deniz turizminin kendine özgü ihtisasa yönelik yapısının göz ardı edilmesi.

Bu sorunlara paralel olarak son yıllara ilişkin sorunlar ise TÜSİAD raporunda detaylı bir şekilde incelenmiştir. Buna göre deniz ulaştırmasının darboğazları şu şekildedir (TUSİAD, 2007; 251- 254);

- Etkin politika ve stratejilerin üretilmemesi
- Denizyolu ulaştırması ile ilgili idari yapının dağınık oluşu
- Deniz ulaşımı ile ilgili etkin bir istatistik ve veri toplama sisteminin bulunmaması
- Türk deniz ticaret filosunda yaşanan darboğazlar
- Türk limanlarına ilişkin darboğazlar
- Haksız rekabet
- Taşıma işlemleri ile verimlilik ve etkinliğini olumsuz yönde etkileyen faktörlerin olması
- Dış ticaret taşımalarında Türk ticaret filosunun hâlâ hem ithal hem de ihraç yüklerin taşınmasında düşük seviyede pay alması
- Transit denizyolu taşımacılığında yoğun bürokrasi
- Personel ve eğitim sorunu
- Finansman sorunu
- Toplumda deniz kültürü ve sevgisinin yeterince yerleştirilememesi
- Kıyı master planının etkin olmaması
- Yurt içi taşımacılıkta deniz ulaştırmasının çok az kullanılması
- Türk ulusal ve uluslararası gemi sicilinden yabancı bayraklara geçiş
- Türk Boğazları'nda kabotajda çalışan kosterler ile tarifeli sefer yapan gemilerin uzun süre beklemeleri
- Multimodal taşımacılığın gelişmemesi
- Gümrük işlemlerinde sorunların yaşanması

4.2.2. Türkiye’de Deniz Ulaştırma Politikası Oluşturma Sürecinde İlgili

Kurumlar

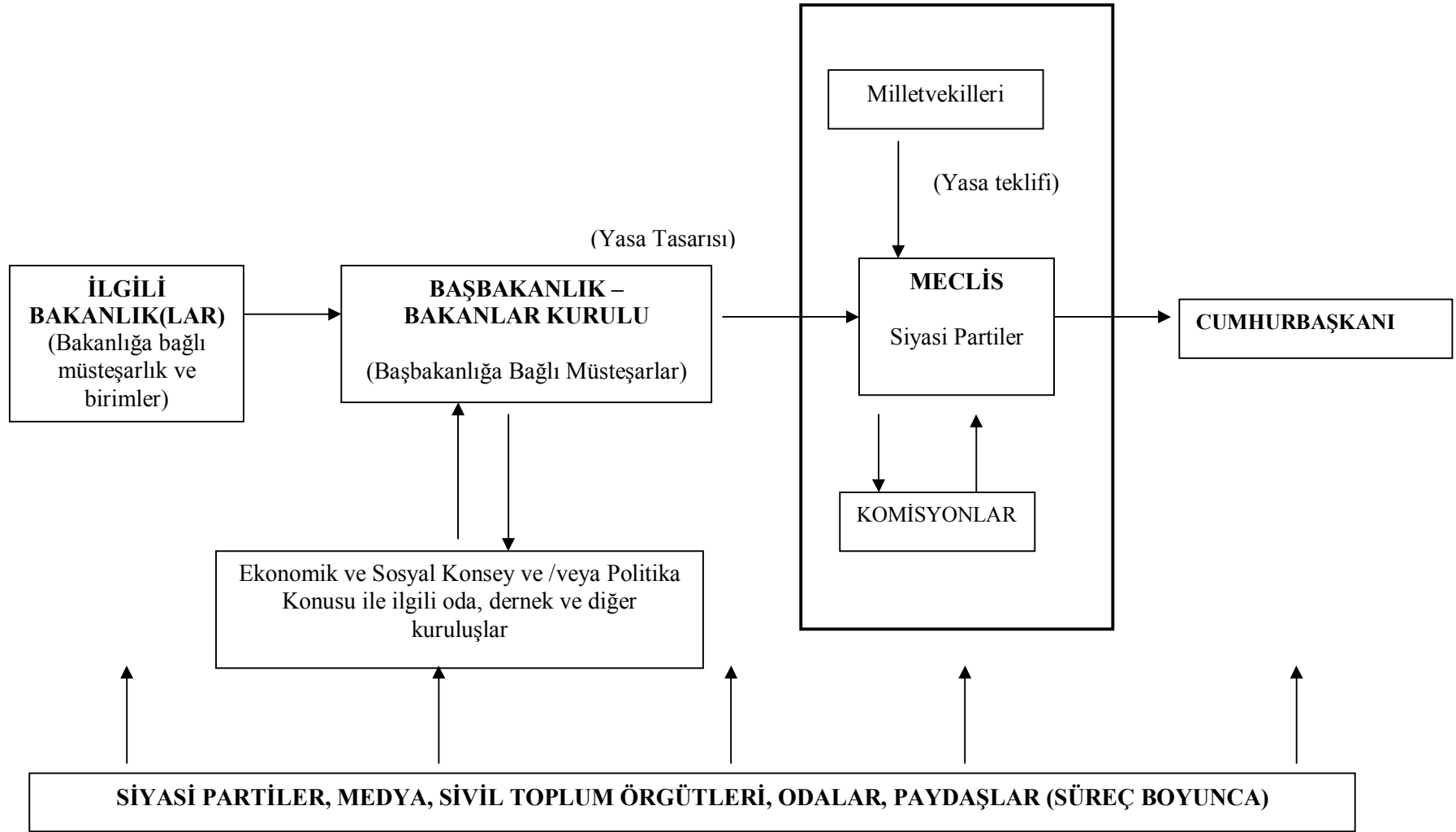
Türkiye’nin Osmanlı Devleti’nden devraldığı en önemli denizcilik kurumu 1909 yılında kurulan Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresidir. 1923 yılından bu yana kurum ve kuruluşların tarihi süreci aşağıdaki gibidir (Topuz, 2010; 110-120);

- 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti Seyr-i Sefain idaresi adı altında bir devlet hizmeti görmeye devam etmiştir.
- 1933 yılında Türkiye Seyr-i Sefain idaresi, Akay, Denizyolları, Fabrika ve Havuz müdürlükleri olarak üç kısma ayrılmıştır.
- 1938'te kurulan Denizbank, deniz ulaştırmasında ayrı ayrı çalışan kurumları birleştirmeyi, devletin ekonomik kalkınma hareketinde takip ettiği planlı dönemi deniz ulaştırması alanına da uygulamayı amaçlamıştır.
- 1938 yılında Denizyolları, Akay, Fabrika ve Havuzlar, İstanbul, İzmir ve Trabzon liman işletmeleri ile Tahlisiye Umum müdürlüğü ve Van Gölü İşletmesi Denizbank'a bağlanmıştır.
- 1939- 1944 yılları arasında Münakalat Vekaletine bağlı Devlet Deniz Yolları Umum Müdürlüğü ve Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü kurulmuştur.
- Bu iki kurum 1944- 1952 yılları arasında Devlet Deniz Yolları ve Liman İşletme Umum Müdürlüğü olarak birleştirilmiştir.
- 1952- 1983 yılları arasında ise deniz ulaştırması için önemli bir kurum Denizcilik Bankası T.A.Ş., Ulaştırma Bakanlığına bağlı olarak görev yapmıştır.
- 1983 yılında bu kurum Türkiye Denizcilik Kurumu adı ile iktisadi devlet teşekkülü haline dönüştürülmüş ve
- 1984 yılından sonra bunun gibi bir çok kurum özelleştirme kapsamına alınmıştır. Bunlardan biri de 2001 yılında özelleştirilen D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'dir.

1980 sonrası ise Türkiye'de deniz ulaştırma politikası oluşturma sürecinde yer alan başta 1993 yılında kurulan Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı ve İstanbul, Marmara, Ege ve Akdeniz Bölgeleri (IMEAK) Deniz Ticaret Odaları olmak üzere doğrudan ya da dolaylı olarak çözümler üreten, bu süreci etkileyen veya süreçten etkilenen kurum ve kuruluşlar bulunmaktadır. Bu kurumların bazıları idari görevdedir. Bazıları ise destek veren kurumlardan ve sivil inisiyatifi temsil eden oda ve derneklerden oluşmaktadır.

Deniz ulaştırma politikaları dâhil olmak üzere Türkiye’de politika oluşturma sürecine ilişkin genel kapsam **şekil 4.1.**’de gösterilmektedir. şekilde de belirtildiği gibi deniz ulaştırma politikasında ilgili kurumlar;

- Türkiye Büyük Millet Meclisi ve denizcilikle ilgili meclis komisyonları,
- Cumhurbaşkanlığı,
- Bakanlar Kurulu,
- Başbakanlık ve Denizcilikle bağlantılı Bakanlıklar,
- Siyasi Partiler,
- Müsteşarlıklar,
- İlgili konseyler, oda ve dernekler,
- Basın yayın kuruluşları,
- Sivil toplum örgütleri ve diğer ilgili kurum ve kuruluşlar sürece dâhil olmaktadır.



Şekil 4.1. Türkiye’de Politika Oluşturma Sürecinin Kurumsal Boyutu

Kaynak: Alkan, 2009.

4.2.2.1. Türkiye Büyük Millet Meclisi ve Komisyonları

Türkiye Büyük Millet Meclisi Anayasa’da belirtildiği gibi yasama yetkisi bulunan tek kurumdur. Meclisin görev ve yetkileri Anayasanın 87. Maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre (TBMM, 2010a), *“Türkiye Büyük Millet Meclisinin görev ve yetkileri, kanun koymak, değiştirmek ve kaldırmak; Bakanlar Kurulunu ve bakanları denetlemek; Bakanlar Kuruluna belli konularda kanun hükmünde kararname çıkarma yetkisi vermek; bütçe ve kesinhesap kanun tasarılarını görüşmek ve kabul etmek; para basılmasına ve savaş ilânına karar vermek; milletlerarası andlaşmaların onaylanmasını uygun bulmak, Türkiye Büyük Millet Meclisi üye tamsayısının beşte üç çoğunluğunun kararı ile genel ve özel af ilânına karar vermek ve Anayasanın diğer maddelerinde öngörülen yetkileri kullanmak ve görevleri yerine getirmektir”*.

1982 Anayasasının <yasama yetkisi> başlığını taşıyan 7. maddesinin Danışma Meclisi Anayasa Komisyonunca verilen gerekçesinde < Millet adına kanun koyma yetkisini yasama meclisi yerine getirir> denilmektedir. Bu cümle, Anayasa koyucunun, yasama yetkisini, <kanun koyma> veya 87. maddedeki daha etraflı ifade ile < kanun koymak, değiştirmek ve kaldırmak> olarak gördüğünü anlatmaktadır (Özbudun,2005; 187). Deniz ulaştırma politikası oluşturma sürecinde önemli bir boyut olan kanun koymak dışında Mecliste bulunan ilgili komisyonlar da süreçte önemli bir yer tutar.

Komisyonlar, bir konunun TBMM Genel Kuruluna gelmeden önce görüşülüp olgunlaştırıldığı yerlerdir. Komisyonlar kendilerine havale edilen işler hakkında bir rapor hazırlayarak Meclis Başkanlığına sunarlar. Komisyon raporları bastırılıp milletvekillerine dağıtılır ve o konunun Genel Kurulda görüşülmesinin başladığı ilk birleşimin tutanağına eklenir (Özbudun, 2005; 288). Türkiye Büyük Millet Meclisi komisyonları aşağıdaki gibidir (TBMM, 2010b):

1. Anayasa Komisyonu;
2. Adalet Komisyonu;
3. Millî Savunma Komisyonu;
4. İçişleri Komisyonu;

5. Dışışleri Komisyonu;
6. Millî Eğitim, Kùltür, Gençlik ve Spor Komisyonu;
7. Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu;
8. Çevre Komisyonu;
9. Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler Komisyonu;
10. Tarım, Orman ve Köyişleri Komisyonu;
11. Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabiî Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu;
12. Türkiye Büyük Millet Meclisi Hesaplarını İnceleme Komisyonu;
13. Dilekçe Komisyonu;
14. Plan ve Bütçe Komisyonu;
15. Kamu İktisadî Teşebbüsleri Komisyonu;
16. İnsan Haklarını İnceleme Komisyonu.

Bu komisyonlardan özellikle “Millî Savunma”, “Dışışleri”, “Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm”, “Çevre” ve “Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabiî Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji” komisyonları deniz ulaştırması ve deniz ticareti alanında çalışmalarda bulunmaktadır.

4.2.2.2. Bakanlar Kurulu

Anayasa’da belirtildiğı gibi Cumhurbaşkanı ve Bakanlar Kurulu yürütme yetkisine sahiptir. Bu yetkiyi Anayasaya ve kanunlara uygun olarak kullanır ve yerine getirirler. Cumhurbaşkanı Anayasanın uygulanmasını, Devlet organlarının düzenli ve uyumlu çalışmasını gözetir (m. 104). Bu amaçlarla Anayasanın ilgili maddelerinde gösterilen şartlara uyarak yapacağı görev ve kullanacağı yetkiler deniz ulaştırmasını ilgilendiren kısımlarıyla şunlardır (TBMM, 2010a):

a) Yasama ile ilgili olanlar:

- Kanunları yayımlamak,
- Kanunları tekrar görüşölmek üzere Türkiye Büyük Millet Meclisine geri göndermek,

b) Yürütme alanına ilişkin olanlar:

- Milletlerarası andlaşmaları onaylamak ve yayımlamak,
- Kanun hükmünde kararname çıkarmak,
- Kararnameleri imzalamak,

Ayrıca Anayasa'nın 88. Maddesine göre kanun teklif etmeye Bakanlar Kurulu ve milletvekilleri yetkilidir (TBMM, 2010a). Bakanlar Kurulunca yapılan öneriye <kanun tasarısı>, milletvekillerce yapılan öneriye <kanun teklifi> adı verilmektedir (Özbudun, 2005; 294). Deniz Ulaştırması alanında Bakanlar kurulunca ya da mecliste bulunan siyasi partilerin milletvekillerce kanun önerisi getirilmektedir.

Anayasada (TBMM, 2010a) belirtilen Bakanlar Kurulu, Başbakan ve bakanlardan kurulur (m.109). Başbakan, Bakanlar Kurulunun başkanı olarak, bakanlıklar arasında işbirliğini sağlar ve hükümetin genel siyasetinin yürütülmesini gözetir. Bakanlar Kurulu, bu siyasetin yürütülmesinden birlikte sorumludur. Ayrıca Bakanlar Kurulu, Başbakan ve bakanlardan oluşan kolektif bir karar organı olmakla beraber bu Kurul içinde Başbakanın özel bir siyasi liderlik mevkie vardır (Özbudun, 2005; 322). Her bakan, Başbakana karşı sorumlu olup ayrıca kendi yetkisi içindeki işlerden ve emri altındakilerin eylem ve işlemlerinden de sorumludur(m.112). Deniz ulaştırmasına ilişkin en önemli ve yetkili bakanlık Ulaştırma Bakanlığı'dır. Bunun yanında birlikte Çevre ve Orman, Maliye, Bayındırlık ve İskan, Sanayi ve Ticaret, Kültür ve Turizm Bakanlıkları ile ekonomiden sorumlu devlet bakanı da deniz ulaştırma politikaları oluşturma sürecinde etkilidir.

4.2.2.3. Ulaştırma Bakanlığı

Cumhuriyetin ilk yıllarında bir bölümü Nâfia Vekâleti, bir bölümü de İktisat Vekaletine bağlı olarak yürütölen ulaştırma ve haberleşme hizmetleri, 27 Mayıs 1939 tarihinde 3613 sayılı Kanunla kurulan Ulaştırma Bakanlığına verilmiştir. İkinci Dünya Savaşından sonra büyük bir gelişme gösteren ulaştırma sistem ve faaliyetlerinin, mevcut hükümlerle yürütölmesinde karşılaşılan zorluklar

nedeniyle,27 Haziran 1945 tarihinde 4770 sayılı Kuruluş Kanunu ile Ulaştırma Bakanlığının teşkilât ve hizmet alanı genişletilmiştir. Ulaştırma ve haberleşme hizmetlerindeki hızlı gelişmeler, Bakanlık teşkilâtı ve diğer birimlerin artırılmasını gerektirmiş ve buna paralel olarak 13 Aralık 1983 tarihinde 182 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Bakanlık teşkilâtı ve görevleri yeniden düzenlenmiştir. Daha sonra 8 Haziran 1984 tarihinde 211 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede bazı hükümler üzerinde değişiklik yapılmıştır (Ulaştırma Bakanlığı, 2009a; 12). Bu tarihten sonraki gelişmeler **Tablo 4.1.**'de belirtilmiştir.

Ulaştırma Bakanlığının görevleri şunlardır (Ulaştırma Şurası, 2010):

- a) Ulaştırma ve Haberleşme iş ve hizmetlerinin, karayolu yapımı ve teçhizatı ile ilgili hususlar hariç ve Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükümleri saklı kalmak üzere teknik, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlara, kamu yararına ve milli güvenlik amaçlarına uygun olarak kurulmasını, geliştirilmesini ve bu hizmetlerin birbirini tamamlayıcı şekilde yürütülmesini sağlayacak esasları tespit etmek, uygulanmasını takip etmek ve denetlemek,
- b) Ulaştırma ve haberleşme talep ve ihtiyaçlarını tespit etmek ve planlamak,
- c) Ulaştırma ve haberleşme sistemlerinin düzenlenmesi, hava taşıma araçlarının teknik nitelikleriyle, bunlarda çalışanların yeterlilik Şartlarının belirtilmesi hususlarında temel prensip ve politikayı tespit etmek; bu konularda koordinasyonu sağlamak,
- d) Ulaştırma ve haberleşme işlerinde Karayolları Trafik Kanunu hükümleri saklı kalmak üzere kamu düzenini, can ve mal güvenliğini sağlayacak Şekilde tedbirler almak, aldırtmak ve uygulanmasını takip etmek ve denetlemek,
- e) Devletin ulaşırma ve haberleşme hedef ve politikalarının tespiti ve uygulanması amacıyla gerekli araştırmaları yapmak ve yaptırmak,
- f) Bakanlıkla ilgili kuruluşların amaçları ve özel kanunları gereğince ve kendilerine verilen hizmetleri yerine getirmelerini sağlamaktır.

Tablo 4.1. Ulaştırma Bakanlığının Tarihsel Gelişimi

Gelişme	Tarih ve İlgili Kanun
Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğünün (DLH) Ulaştırma Bakanlığının bünyesine dahil edilmesi	19 Kasım 1986 tarih ve 3322 sayılı Kanunla
Merkez birimlerinin faaliyet alanlarının genişlemesi	17 Nisan 1987 tarih ve 3348 sayılı Kanun
10 Ağustos 1993 tarih ve 491 sayılı KHK ile kurulmuş olan Denizcilik Müsteşarlığının Ulaştırma Bakanlığına bağlanması	27 Kasım 2002 tarih ve 24949 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Kuruluşların Bağlı ve İlgili Oldukları Bakanlıkların Değiştirilmesi İle İlgili İşlem” ile
Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün Ulaştırma Bakanlığına bağlanması	27 Kasım 2002 tarih ve 24949 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Kuruluşların Bağlı ve İlgili Oldukları Bakanlıkların Değiştirilmesi İle İlgili İşlem” ile
TÜRKSAT Uydu Haberleşme ve İşletme Anonim Şirketinin (TÜRKSAT AŞ), Ulaştırma Bakanlığının ilişkili kuruluşu olarak kurulması	16 Haziran 2004 Tarihli 5189 sayılı yasa
Kablo TV sistem ve hizmetleri ile ilgili tüm konuların TÜRKSAT Uydu Haberleşme Kablo TV ve İşletme A.Ş. tarafından yürütülmesi	18 Mayıs 2005 tarihinde “Türk Telekomünikasyon AŞ İle TÜRKSAT AŞ arasında 5335 sayılı Kanun çerçevesinde imzalanan Ana Devir Protokolü
Türk Telekom hisselerinin %55’inin satışı ve 14 Kasım 2005 tarihinde yatırımcıyla hisse satış ve devir sözleşmesi imzalanması	15 Ekim 2004 tarih, 2004/7931 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı çerçevesinde
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Bakanlığa bağlı, kamu tüzel kişiliğini haiz, özel bütçeli bir kuruluş olarak yeniden yapılandırılması.	TBMM tarafından, 10 Kasım 2005 tarihinde kabul edilen ve 18 Kasım 2005 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan 5431 sayılı Kanunla,
APK Kurulu Başkanlığının kapatılması ve Strateji Geliştirme Başkanlığının kurulması	24 Aralık 2005 tarih ve 26033 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 5436 sayılı Kanunla
Karayolları Genel Müdürlüğünün Bakanlığa bağlı kuruluşlar arasına dahil edilmesi.	31 Ağustos 2007 tarih ve 26629 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Kuruluşların Bağlı ve İlgili Olduğu Bakanlıkların Değiştirilmesi İle İlgili İşlem” uyarınca

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, 2009a; s.12-13’den derlenerek tablolaştırılmıştır.

Bu görevlerinin yanında deniz ulaştırmasına yönelik “*Denizlerin iki yakasını denizaltından birbirine bağlayan her türlü ulaşım ilişkine ilişkin tüp ve tünel gibi ulaşım altyapı işlerini, yap-işlet-devret modeli de dâhil olmak üzere plânlamak, yapmak veya yaptırmak; bunlarla ilgili proje ve şartnameleri hazırlamak, hazırlatmak, incelemek, incelettirmek ve onamak, yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek, işletme safhasına ait güvenlik, bakım ve onarım işlerine ilişkin esasları belirlemek ve gerekli tedbirleri almak*” hizmeti bulunmaktadır (Ulaştırma Bakanlığı, 2009a; 22).

4.2.2.3.1. Ulaştırma Şurası

Bir politika araştırma geliştirme platformu olarak ulaştırma şuraları düzenleyen Bakanlık, yapılan tartışmalar ve elde edilen sonuçlar ışığında gelecek tahminleri yapmakta ve genel ulaştırma politikalarının yanında deniz ulaştırma politikalarını belirlemeye yönelik de projeler yürütülmesini amaçlamaktadır.

Ulaştırma Şurası, Ulaştırma Bakanının veya Müsteşarının başkanlığında Devlet Planlama Teşkilatı ile resmi ve özel sektöre mensup iktisadi, mali, mesleki, ilmi, idari ve hukuki sahalarda yetkili bilim ve iş adamları arasından Ulaştırma Bakanı tarafından seçilecek üyelerden meydana gelir. 1987 yılında Resmi Gazetede yayınlanan 3348 sayılı kanuna göre Ulaştırma Şurasının görevleri şunlardır (Ulaştırma Şurası, 2010):

- a) Ulaştırma sistemlerini ülkenin sosyal, ekonomik ve coğrafi yapısına ve topyekün savunma ihtiyaçlarına uygun hale getirmek amacıyla yapılmış incelemeleri tartışarak bu husustaki tavsiyelerini Bakanlığa sunmak,
- b) Bakanlığın çeşitli işlemlerinde, kendi uzmanlıklarına göre faaliyette bulunan araştırma ve geliştirme kurullarının hazırlayacakları plan ve etüdleri inceleyip görüş bildirmek,
- c) İşletmeler arasında koordinasyon ve uyum sağlamak amacıyla gereken tedbirleri tavsiye etmek,

- d) Bakanlık kuruluş ve görevlerine ait kanunlarda yazılı görevlerle ilgili olmak üzere sunulacak teklifleri inceleyerek sonuçlarını ve tavsiyelerini Bakanlığa sunmak,
- e) İncelenmesine bakanlıkça gerek görülen diğer işler hakkında görüş bildirmek,
- f) Bakanlıkça verilecek benzeri görevleri yapmaktır.

4.2.2.3.2. TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği

Ulaştırma Bakanlığı içinde önemli bir kurum da Türkiye’yi uluslararası alanda temsil eden TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği’dir. 1993 yılında Avrupa Komisyonu, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan hükümetlerinin katılımı ile Brüksel’de düzenlenen Konferansta (Brüksel Deklarasyonu,1993), bu ülkelerin ticareti ve ulaştırmayı güçlendirmek ve uluslararası ekonomiyle bütünleşmelerini sağlamak için AB TACIS-TRACECA Programı formüle edilmiştir. 8 Eylül 1998 tarihinde, Türkiye, Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan’ın da katılımıyla toplam 12 ülkenin Devlet ve Hükümet Başkanları tarafından, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridorunun Geliştirilmesi İçin "Çok-taraflı Temel Uluslararası Ulaştırma Anlaşması (MLA)" imzalanmış olup, bu anlaşma TRACECA Programının uygulanmasına temel teşkil etmektedir (TRACECA, 2010).

Bütün Avrupa ülkeleri bölgeler arasındaki ticareti yükseltmek için TRACECA üye ülkeleri ile yaşayan bir bağlantıya ilgi duymaktadırlar. Birçok TRACECA ülkesi kara ile çevrili olup, bunlar ulaştırma ve ticareti kolaylaştırmaya dayalı anlaşmalar ve ortak politikalar sayesinde dünya pazarına TRACECA bölgesinden ve sularından yararlanarak girebilmektedirler. Ulaştırma alanındaki ortak politikaları ve ticareti kolaylaştırma ile emniyeti ve güvenliği geliştirmek için TRACECA bölgesinde yeterli ölçüler alınmış ve uygulanmıştır (TRACECA, 2010).

Sekreterliğin yürütmekte olduğu projelerden “Tematik Projeler” başlığı altında denizcilik eğitimini, terminal inşaatını, tehlikeli yük taşımacılığını ilgilendiren farklı alanlarda “Denizcilik ve Liman Projeleri” bulunmaktadır.

4.2.2.4. Denizcilik Müsteşarlığı

Denizciliğe ilişkin görevler, değişik kurum ve kuruluşların yetkisinde bulunan çok sayıda Kanun, K.H.K. Tüzük ve Yönetmeliklerle yürütülmeye çalışılmaktayken bu dağınık yapıdan kurtulmak, denizcilik sistem ve hizmetlerini daha etkin ve verimli, ülkenin çıkarlarına, ihtiyaçlarına uygun olarak yürütmek ve hizmetlerin geliştirilmesini sağlamak amacıyla 10.08.1993 tarih 491 sayılı K.H.K. ile Başbakanlığa bağlı “Denizcilik Müsteşarlığı” kurulmuştur. Denizcilik Müsteşarlığı; düzenleyici, belgelendirici, izin verici, ulusal ve uluslararası temsil edici, kontrol edici, sistemi çalıştırıcı ve yönlendirici görevleri üstlenmiş olup, sektörde şemsiye görevi yapan bir devlet otoritesidir (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010a).

Denizcilik Müsteşarlığına bağlı Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü ve Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü denizcilik politikalarının oluşturulmasında ve uygulanmasında idari birimlerdir.

4.2.2.4.1. Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü

Deniz Ulaştırma Politikaları oluşturmada en önemli idari kurum olan Denizcilik Müsteşarlığı merkezi birimlerinden Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü’nün görevleri aşağıdaki gibidir (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010b);

- a) Deniz ve içsular ulaştırmasını ülkenin genel ulaştırma ihtiyaçlarına göre düzenlemek, denetlemek ve gereken tedbirleri almak.
- b) Türk gemileri ile ulusal ve uluslararası sularda yapılacak ulaştırmaları ülkenin ihtiyaçlarına göre düzenlemek, bu maksatla kanun ve yönetmelik değişikliklerinin hazırlanmasına yardımcı olmak, gemilerin can ve mal güvenliği bakımından denetimini yapmak.
- c) Gemi adamlarının belgelendirme ve kütükleme faaliyetlerini düzenlemek.
- d) Gemilerin ve yatların haberleşme alanında denetimlerini yapmak, gemilerle yapılan sahil konuşmalarını kolaylaştırıcı tedbirler almak, deniz işletmelerinin,

acentelerin ve benzerlerinin uyması gereken teknik ve idarî hususları ilgili kuruluşlarla birlikte haberleşme kurallarına uygun olarak düzenlemek.

e) Deniz ulaştırması ile liman ve iskelelerin çalışmaları ve boğazlardaki deniz trafiği hakkında istatistikler tutmak.

f) Deniz ekolojisini bozacak ve deniz kirlenmesine neden olacak her türlü faaliyetin izlenmesini ve denetlenmesini yapmak, bu konuda diğer kuruluşlarla işbirliğinde bulunmak, gerekli tedbirleri almaktır.

4.2.2.4.2. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

Deniz ticaretine yönelik uygulama ve idari görevleri bulunan Denizcilik Müsteşarlığı merkezi birimlerinden Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün görevleri aşağıdaki gibidir (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010c);

a) Millî denizcilik politikasına uygun olarak deniz ticaret politikaları ve uygulama esaslarını belirlemek, Türk deniz ticaret filusunun, ülkenin ihtiyaçlarına ve milletlerarası şartlara göre gelişmesi, milletlerarası rekabet gücü kazanmasını teşvik edici tedbirleri almak.

b) Dünyadaki ve ülkemizdeki deniz taşımacılığı ve ticaret filosu hakkındaki istatistikleri tutmak, gelişme eğilimlerini izleyerek raporlar, planlar hazırlamak ve uygulamak.

c) Gemi kiralamalarında Türk ve yabancı bayrak çekilmesine ilişkin talepleri değerlendirmek ve ilgili mevzuatı uyarınca izin vermek.

d) Düzenli gemi seferlerinin esas ve usullerini belirlemek ve uygulanmasını takip etmek, denetlemek.

e) Deniz acente, brokerlik ve komisyonculuğu gibi işleri yapacak olan gerçek ve tüzel kişilerin yeterlilik, çalışma usul ve esaslarını tespit etmek, belgelendirmek ve denetlemek.

f) Deniz sigortacılığı ile ilgili çalışmalar yapmak, bu çalışmalarını diğer kuruluşlarla koordine etmek ve izlemek.

g) Her türlü gemi sicillerini tutmak. Denizde hareket imkânı bulunan ve ticari bir gayeye tahsis edilmiş olan, ancak tahsis edildiği gaye denizde seyrüseferi gerektirmeyen deniz araçlarının, belirlenen deniz ticaret politikaları ve uygulama esasları doğrultusunda, Türk deniz filosunun gelişimi ve milletlerarası rekabetin sağlanması ve ülke ekonomisinin ihtiyaçlarına yönelik olarak gemi sicillerine kaydını yapmak.

h) İthalat ve ihracat yüklerinin taşınmasında Türk deniz ticaret filosunun daha fazla pay almasını sağlamak için gerekli tedbirleri almak, bu hususta ilgili kurum ve kuruluşları koordine etmek.

ı) Müsteşarlıkça verilecek diğer görevleri yapmaktır.

4.2.2.5. Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı

Deniz ulaştırma politikalarının belirlenmesinde önemli bir kurum da stratejik planların hazırlandığı ve politikaların hedeflere uygun olarak ifade edildiği Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığıdır.

Türkiye'de 1960'dan itibaren ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmanın hızlandırılması, uygulanan politikalar arasında uyum sağlanması, toplumsal ve kültürel dönüşümün uyumlu yönlendirilmesi ve ekonomiye rasyonel kamu müdahalesinin temini amacıyla Kalkınma Planlarının hazırlanması ve uygulanması fikri benimsenmiştir. 1961 Anayasası ile iktisadi, sosyal ve kültürel kalkınmayı demokratik yollarla gerçekleştirmek için Kalkınma Planlarının hazırlanması hükme bağlanmıştır. Bu amaçlar doğrultusunda 30 Eylül 1960 tarihinde Başbakanlığa bağlı Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuştur. Devlet Planlama Teşkilatının görevi ekonomik, sosyal ve kültürel politikaların ve hedeflerin tayininde ve ekonomik politikayı ilgilendiren faaliyetlerin koordinasyonunda Hükümete yardımcı olmak ve danışmanlık yapmaktır. 1982 Anayasası da planlı kalkınmayı ve planların devlet tarafından hazırlanmasını hükme bağlamıştır (DPT, 2010a).

4.2.2.5.1. Devlet Planlama Teşkilatı'nın İşlevi ve Planların Niteliği

Devlet Planlama Teşkilatı hazırladığı beş yıllık kalkınma planları aracılığıyla deniz ulaştırması dâhil birçok alanda politikalar belirlemekte ve uygulamaya dönük hedefler ortaya koymaktadır. Devlet Planlama Teşkilatının kurulduğu tarihten bugüne kadar 9 adet Beş Yıllık Kalkınma Planı uygulamaya konulmuştur. Planların iktisadi felsefeleri ve yaklaşımları kapsamında; 1960 öncesi planları: devletçi, kısmi, 1960-1980 planları: karma ekonomi, bütüncül, 1980-2000 planları: liberal, stratejik olarak nitelendirilebilir. 1980 öncesinde sanayileşmede "ithalat ikamesi politikaları", 1980 sonrası ise "açık ekonomiye geçiş" yönlendirici olmuştur (DPT, 2010b).

Kalkınma Planları, Devlet Planlama Teşkilatı tarafından kendi Kuruluş ve Görevleri hakkındaki mevzuata göre hazırlanarak Bakanlar Kurulunca kabul edilip, Bakanlar Kurulu üyelerince imzalandıktan sonra, Türkiye Büyük Millet Meclisince onaylanmak üzere Başbakanlık tarafından Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulur(TBMM, 2010c). Bu planlar ve planlara dayalı yıllık programlara dayalı bütçeler Türkiye Büyük Millet Meclisi Plan ve Bütçe Komisyonu'nda görüşüldükten sonra, Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulu'nda yasalaştırılır. Devlet Planlama Teşkilatı bu konularla ilgili teknik çalışmaları yapmakla görevlidir. Plan hazırlıkları sırasında teşkil edilen geçici ve daimi özel ihtisas komisyonları vasıtasıyla toplumun çeşitli kesimlerinin ekonomik ve sosyal politikalar ve hedefler konusundaki görüş ve istekleri kalkınma planlarına yansıtılabilmektedir. Özel kesimin, yol gösterici olan plan hedeflerine uygun hareketini sağlamak için makro-ekonomik politikalar ve özellikle teşvik politikaları kullanılmaktadır. Plan ve programların hedef ve politikalarının tespitinde, sektör ve alt sektör planları ile kamu, özel kesim temsilcileri ve planlama teknisyenlerinin meydana getirdiği özel ihtisas komisyonları raporlarından büyük ölçüde yararlanılmaktadır. Planlar, piyasa mekanizmasının sinyallerinin yetersiz kaldığı alanlarda izlenecek stratejileri şeffaf hale getirmeyi sağlamanın yanı sıra, ekonomiye kamu müdahalesinin koordinasyonu, bilgi taşıma, belirsizliği azaltma, bütüncül bir yaklaşımla kamu müdahalesinin etkilerini genel amaçlar doğrultusunda test etme ve toplumun geleceğe yönelik özlemleri doğrultusunda uzlaşma sağlama özelliklerine de sahiptir(DPT, 2010c).

4.2.2.5.2. İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü

Devlet Planlama Teşkilatı içinde ulaştırma alt birimleri ve denizyolu ulaştırması alanında uzmanların planları hazırladığı ve uygulamaları değerlendirdiği ana hizmet birimlerinden biri “İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü”dür. Ekonomik açıdan değerlendirilen denizyolu ulaştırması bu birim tarafından incelenir, projeler değerlendirilir, genel kalkınma planlarıyla bağlantılı olarak ele alınır.

Devlet Planlama Teşkilatı Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 12. maddesine göre İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü (DPT, 2010d); *iktisadi sektörlerde proje geliştirme ve değerlendirme, sanayileşme, teşvik ve yönlendirme, iç ve dış ticaret politikaları konularında çalışma ve araştırmalar yapmak suretiyle kalkınma planları ve yıllık programların hazırlanmasına katkıda bulunmak, iktisadi sektörlerle ilgili olarak ileriye dönük stratejiler geliştirmek, kamu yatırım programını hazırlamak, kamu projelerini izlemek ve yıl içinde revizyonu ile ilgili işlemleri yapmak, uygulamaya ait dönem raporlarını hazırlamak, uygulamayı yönlendirmek, kurumsal ve hukuki düzenlemeler ile ilgili görüş vermek, plan ve programların uygulanması sırasında kamu ve özel kesim kuruluşları arasında gerekli koordinasyonu sağlamak ve bu amaçla kurum ve kuruluşların üst düzey yetkili temsilcilerinin katılacağı komisyonlar kurmak, uluslararası kuruluşlarla temas ve müzakerelere iştirak etmekle görevlidir.*

4.2.2.6. Siyasi Partiler

Siyasi partiler, Anayasa ve kanunlara uygun olarak; milletvekili ve mahalli idareler seçimleri yoluyla, tüzük ve programlarında belirlenen görüşleri doğrultusunda çalışmaları ve açık propagandaları ile milli iradenin oluşmasını sağlayarak demokratik bir Devlet ve toplum düzeni içinde ülkenin çağdaş medeniyet seviyesine ulaşması amacını güden ve ülke çapında faaliyet göstermek üzere teşkilatlanmış tüzelkişiliğe sahip kuruluşlardır (TBMM, 2010d). Buna göre siyasi partilerin belirli bir alana yönelik politikaları tüzüklerinde ya da parti programlarında belirtilmiştir.

Deniz ulaştırması alanında veya ülkeyi ilgilendiren herhangi bir konuda karar alınan yer ise, siyasi partilerin en yüksek organı olan büyük kongredir. Parti genel başkanını, partinin merkez karar ve yönetim kurulu ile merkez disiplin kurulu üyelerini gizli oyla seçmek; partinin tüzük ve programında değişiklik yapmak; partinin gelir-gider kesinhesabını kabul ve merkez karar ve yönetim kurulunu ibra etmek veya kesinhesabı reddetmek; kanunlar, parti tüzük ve parti programı çerçevesinde toplumu ve Devleti ilgilendiren konularla kamu faaliyetleri ve parti politikası hakkında genel nitelikte olmak şartıyla temenni kararları veya bağlayıcı kararlar almak; kanunun veya parti tüzüğünün gösterdiği sair hususları karara bağlamak; partinin kapanmasına veya başka bir partiyle birleşmesine ve böylece hukuki varlığı sona erecek partinin mallarının tasfiye veya intikal şekline dair kararlar vermek, büyük kongrenin yetkilerindendir (TBMM, 2010d). Bu yetkilerini kullanan büyük kongre parti programını hazırlayarak politikaları ortaya koyar.

Türkiye’de 22 Temmuz 2007 Tarihli 23. dönem Milletvekili Genel Seğimine katılan siyasi partilerden mecliste bulunan partilerin programları içinde geçen deniz ulaştırması ve genel ulaştırmaya ilişkin ifadeler ise **Ek 2**’de verilmiştir. Buna göre iktidar ve muhalefet partilerinin programlarında deniz ulaştırmasına ne kadar yer verdikleri ve ne derece üzerinde durdukları, bu konuya verdikleri önemi göstermektedir.

4.2.2.7. Sivil Toplum Kuruluşları

Deniz ulaştırması alanında kar amacı gütmeyen, sivil inisiyatifi temsil eden ve politikalarda etkisi olan sivil toplum kuruluşları her geçen gün artmaktadır. Deniz ulaştırması alanında en temel sivil toplum kuruluşu deniz ticaret odalarıdır. Türkiye’de İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz bölgelerini kapsayan İMEAK Deniz Ticaret Odaları ve bu odalardan bağımsız bir kurum olan Mersin Deniz Ticaret Odası, denizcilik alanında özel sektörü temsil etmektedirler.

İMEAK Deniz Ticaret Odası, denizciliğin ulusal ulaştırma ve denizcilik politikaları ile kamu yararına uygun olarak geliştirilmesi, üyelerinin menfaatlerinin arttırılması, müşterek ihtiyaçlarının karşılanması, mesleğin gelişmesinin sağlanması

amacı ile kurulmuş Türk deniz ticaret sektörünün önemli bir meslek kuruluşudur (DTO, 2010a). 08.06.1984 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe giren KİT'lerin yeniden düzenlenmesi hakkındaki 233 sayılı K.H.K. ile de denizcilik alanında hizmet verecek Bakanlık, bağlı ve ilgili kuruluşlar ile bunların statüleri belirlenmiştir. Bu alanda faaliyet göstermek üzere 24.12.1981 tarih 2567 sayılı kanuna dayanılarak diğer görevlerinin yanında, özellikle donatanların dilek ve ihtiyaçlarını ilgili mercilere duyurarak bu konulara çözüm bulunmasına yardımcı olmak ve böylece deniz ticaretimizin gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla İstanbul, Marmara, Ege ve Akdeniz Bölgeleri (IMEAK) Deniz Ticaret Odaları kurulmuştur (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010a).

Deniz Ticaret Odası'nın en önemli amaçları; üyelerinin çıkarlarının korunması, denizcilerin ortak ihtiyaçlarının karşılanması, denizcilik mesleğinin geliştirilmesinin sağlanması, mesleki faaliyetlerin kolaylaştırılması, ortak kuralların oluşturulması, denizcilik sorunları hususunda makamlara tavsiyelerde bulunulması ve aynı zamanda denizcilik mesleğinin disiplin, ahlak ve dayanışmasının korunmasıdır. Bu amaca uygun olarak Deniz Ticaret Odası'nın gerçekleştirdiği başlıca faaliyetleri(DTO, 2010b);

- Deniz taşımacılığıyla ilgili kuralları ve uygulamaları saptamak, araştırmalar yapmak,
- Deniz taşımacılığı hakkında bilgi toplamak,
- Deniz ticaretinin ulusal taşımacılık politikasına uygun olarak gelişmesini sağlamak,
- Türk limanlarının imkânları ve tarifeleri hakkında yabancı kuruluşlara bilgi vermek,
- Denizcilikle ilgili uluslararası örgütlere üye olmak, bunların faaliyetlerini izlemek ve,
- Kanunda belirtilen diğer görevleri yerine getirmektir.

Deniz Ticaret Odası, “Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu”na tabidir. Bu kanun 12. Maddesinde tüm odalar için “Odaların Görevleri” başlığı altında deniz ticaretine atıfta bulunur ve “deniz ticaretinin kamu yararına, millî ulaştırma ve deniz ticareti politikasına uygun şekilde gelişmesine çalışmak” şeklinde görev belirtir (TOBB, 2010). Deniz ulaştırması konusunda politikalar Meslek komitelerinde, İhtisas komisyonlarında, Meclis ve Yönetim Kurulu toplantılarında konuşularak tüm üyelerin ortak paydada buluşması ile oluşturulmaktadır. Örneğin Türk deniz ticaret filosunun geliştirilmesi konusunda DTO’nun hazırladığı bir etüd çalışmasının sonunda aşağıdaki ifade yer almaktadır;

“Sektörün tüm dallarını içeren ve denizciliğin milli ekonomimize en çok katkı sağlamasına yönelik tüm hedefleri ve bu hedeflere yönelik yöntemleri belirleyen kalıcı bir milli denizcilik politikası belirlenmeli ve geleceğe dönük uygulamalar, bu politika ışığında yürütülmelidir. Arz etmekte olduğumuz raporun tözü, bu milli politikanın özü olarak kabul edilmelidir”. Bu ifade ile DTO denizcilik politikası oluşturma sürecinde yerini ifade etmektedir.

İstanbul, Marmara, Ege ve Akdeniz Bölgeleri (IMEAK) Deniz Ticaret Odalarından bağımsız bir kurum olan Mersin Deniz Ticaret Odası 01.06.2004 tarih ve 25479 sayılı Resmi Gazete de yayımlanan 5174 sayılı Ticaret ve Sanayi Odaları, Ticaret Odaları, Sanayi Odaları, Deniz Ticaret Odaları, Ticaret Borsaları ve Türkiye Ticaret, Sanayi, Deniz Ticaret Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği Kanunu (kısaca TOBB mevzuatı) hükümlerine tabidir. Bu yasanın dördüncü maddesine göre (MDTO,2010);

- Odanın üyelerinin müşterek ihtiyaçlarını karşılamak ve mesleki faaliyetlerini kolaylaştırmak,
- Denizcilik mesleğinin genel menfaatlere uygun olarak gelişmesini sağlamak,
- Mensuplarının birbirleri ile yurtiçi ve yurtdışındaki muhatapları ile olan ilişkilerinde dürüstlüğü ve güveni hâkim kılmak üzere meslek disiplini, ahlak ve tesianütünü (birliğini) korumak ve yasada yazılı hizmetleri görmek amacıyla kurulan “Kamu Kurumu Niteliğinde Tüzel Kişiliğe Sahip Meslek Kuruluşu”dur.

Mersin Deniz Ticaret Odası da diğer deniz ticaret odaları gibi deniz ulaştırmasına ilişkin sorun ve politikaları meslek komitelerinde, Mecliste ve Yönetim kurulunda görüşmektedir.

Deniz ticaret odalarının yanında denizcilikle ilgili eğitim kurumlarından mezun olan bireylerin kurdukları mezun dernekleri, işçi ve işveren sendikaları ile aşağıdaki gibi birçok denizcilik derneği bulunmaktadır(Sanal Basın, 2010):

- 360 Derece Tarih Araştırmaları Derneği
- Deniz Koruyucuları Derneği
- Denizciler Dayanışma Derneği
- Denizciler Sivil Toplum İnisiyatifi
- GESAD Gemi Sanayicileri Derneği
- Piri Reis Denizcilik Derneği
- TURMEPA Deniz Temiz Derneği
- Türk Klavuz Kaptanlar Derneği
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği bunlardan sadece bir kaçıdır.

4.2.2.8. Diğer İlgili Kurumlar

Deniz ulaştırma politikası oluşturma sürecinde politikaya konu olan sorunların çözümüne yönelik ilgili paydaşların katılımı önemlidir. Başta sivil toplum kuruluşları olmak üzere basın yayın kuruluşları ve eğitim kurumları süreç içinde etkileyen ve etkilenen taraf olarak yer alabilmektedir. Örneğin Denizcilik Müsteşarlığı politika oluşturma sürecine dahil olacak paydaşlar listesini 2009-2013 yılları arasını kapsayan stratejik planında belirlemiştir (bkz. **EK.3**). Buna göre her kurum kendi alanı ile ilgili sorun ya da konu hakkında fikir beyan edebilecek, katkısı olabilecek tüm kurumları sürece dâhil edebilmektedir. Aşağıda genel olarak bazı kurum ve kuruluşlar açıklanmıştır.

A- Eğitim Kurumları: Zabitan açığı ve eğitilmiş denizci açığı Dünya’da ve Türkiye’de çok önemli bir sorun olarak devam etmektedir. Deniz ve kara personelinin eğitimi için ihtiyaçların saptanması, değişik düzeyde ve nitelikteki öğretim ve eğitim

kurumlarının oluşturulması, geliştirilmesi ve bu kurumlarda eğitimin çağdaş bir anlayışla yürütülmesi de eğitim işlevi olarak belirtilebilir(Karavelioğlu, 2006).

Türkiye’de 2010 yılı başı itibariyle İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Piri Reis Üniversitesi ve Rize Üniversitesi yükseköğretimde lisans düzeyinde denizcilik eğitimini yürütmektedir. Bunun yanında denizcilik sektörüne ve diğer eğitim kurumlarına destek veren, projeler hazırlayan, çeşitli kurs ve etkinliklerle farkındalığı arttıran önemli paydaşlardır. Ön Lisans, lisans ve lisansüstü eğitim veren ve araştırmalar yapan yükseköğretim kurumlarının dışında meslek liseleri de yine denizcilik sektörünün eğitim alanındaki önemli paydaşlardır.

B- Basın Yayın Kuruluşları: Son dönemlerde denizcilik alanında basın yayın kuruluşlarının sayısı artmıştır. Bunlardan yazılı basına yönelik olarak Dünya Gazetesinin Perşembe Rotası eki, Referans gazetesinin denizcilik sayfaları ve diğer yazılı basın ürünleri dikkat çekmektedir. Çeşitli kurum ve kuruluşların kendi bünyelerinde çıkardıkları gazete, dergi ve internet sitelerinin yanında yine internet üzerinden yayın yapan çeşitli haber siteleri ve elektronik dergiler de bulunmaktadır. Bunlar arasında virahaber.com, denizhaber.com, denizhaber.com.tr, aktueldeniz.com, persemblerotasi.com, deniz.gen.tr, denizce.com, turkishmaritimenews.com, turkishmaritime.com, kaptanhaber.com, denizticaretgazetesi.org, denizder.com gibi siteler yaygın olarak kullanılmaktadır. Çeşitli televizyon kanallarında yapılan denizcilik programları da denizcilik sektöründeki bilgi paylaşımına ve tanıtıma katkıda bulunmakta, denizcilik sorunlarının dile getirilmesinde ve politika gündeminin takip edilmesinde sektöre destek vermektedir.

Denizciliği askeri açıdan değerlendiren Gürdeniz (2004, 115) eserinde denizcilik gücüne katkıda bulunan tüm kurum, kuruluş ve sivil toplum kuruluşlarının işbirliği içinde olması gerektiğine değinerek ilgili kurumları şu şekilde sıralamıştır: “*Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Deniz Ticaret Odaları, gemi inşa, balıkçılık, yatçılık, dalgıçlık, romörkaj ve kurtarmacılık, pilotaj, acentelik, brokerlik, limancılık, marinacılık, deniz eğitim kurumları meslek kuruluşları, deniz müzeleri ve kültür kuruluşları, amatör*

denizcilik örgütleri ve dernekleri, yelken, kürek, yüzme, off shore kulüpleri, gemi modelcileri, denize ait dergi, kitap ve her türlü medya aracını üreten kurum ve kuruluşlar, deniz sevenler derneği, denizcilik dayanışma derneği, deniz ressamaları gibi denizcilik gücüne doğrudan yada dolaylı katkıda bulunan tüm unsurlar”dan bahsederek çok geniş bir bakış açısı sunmuştur.

4.2.3. Cumhuriyet Döneminde Oluşturulan Deniz Ulaştırma Politikaları

Denizcilik denizle iç içe olma ve denizden yararlanma sanatıdır. Beceri, denizi bir ulusal çıkar ortamına dönüştürebilmedir (Akten, 2009; 15). Bu çıkarımdan yararlanarak şu şekilde ulusal denizcilik politikaları için ilkeler oluşturulabilir (Kişi, 2006):

- Ulusun kendi yüklerini taşıması
- Deniz çevresini korumak ve kirletmemek,
- Deniz araştırmalarını uluslararası şirketlere yaptırmak yerine ulusun kendi imkânları ile yapması ve bu alanda ulusal kontrolü sağlamak
- Brokerlik vb. hizmetlerin en yaygın, kapsamlı ve etkin şekilde ulusun kendi vatandaşlarının yapması
- Denizin, üstü, içi, altı ve yataklarına sahip çıkmak ve kontrol altında tutmak
- Ulaştırmada ezici karayolu taşımacılığı yerine ulaştırma sistemleri arasında “denge”yi sağlamaktır.

Bunun yanında deniz ulaştırması sektörü uluslararası bir alan olduğu için devletlerin buna uygun olarak politikalarını değerlendirmesi gerekmektedir. Türkiye, Osmanlı İmparatorluğu’nun sona ermesi ile birlikte 1919 yılından itibaren deniz ulaştırması ile ilgili ulusal ve uluslararası politikalar benimsemiş ve uygulamıştır.

Türkiye’nin deniz ulaştırma politikaları aşağıdaki beş dönemde incelenmektedir;

1. 1919- 1923 yılları arası Kurtuluş Savaşı döneminde denizcilik
2. 1923 yılında Cumhuriyetin kurulmasından 1938 yılı sonunda Mustafa Kemal Atatürk'ün ölümüne kadar geçen süre içinde politikalar
3. 1939 yılından 1962 Planlı döneme kadar geçen sürede politikalar
4. Planlı dönemin başladığı 1962 yılından 1983 yılı dışa açık büyüme dönemine kadar geçen sürede politikalar
5. 2009 yılı itibariyle son 25 yıllık dönemdeki politikalar

4.2.3.1. Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyet'in İlanına Kadar Geçen Dönem (1919-1923)

1908- 1914 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik yapısı, tarımcı, sanayide çok geri, dış ticarete dışa bağımlı niteliklerini büyük ölçüde korumuş; ancak elverişsiz koşullara rağmen bazı dinamizm belirtileri de göstermiştir (Boratav, 2005; 33). Deniz ulaştırması alanında da dışa bağımlılık mevcuttur.

Hergüner'in çalışmasında (1992; 122) Kurtuluş Savaşı dönemi deniz ulaştırmasına şu şekilde değinilmiştir: *“Kurtuluş Savaşı'nda yapılan deniz nakliyatının temel hedefi ordularımızın personel ve lojistik desteğinin sağlanmasıdır. Bu temel hedefe yönelik olarak, cephe, ordu ve kolorduların menzil teşkilatları ile Milli Savunma Bakanlığı başlısı, Sevkiyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğü'ne ait Menzil Teşkilatları faaliyet sürdürmüşlerdir.”*

O dönemde Sanayi devriminin ürünü olan makine aksamı teknelere bir türlü uyum sağlanamamış, Batı'dan gemi alımları başlamış, tersaneler bir ölçüde bakım onarım tesislerine dönüşmüştür (Ünlü, 2009; 196). Ayrıca Topuz'a göre (2010; 125), Osmanlı İmparatorluğu döneminde, deniz ticari taşımacılığı ile ilgili tüm işlevler yabancılara imtiyaz hakkı (kapitülasyon) olarak verilmiş bulunuyordu. Meşrutiyet dönemine rastlayan 1. Dünya Savaşı'nda, Osmanlı Devleti Kapitülasyonları tek yanlı bir bildirge ile kaldırmış, fakat savaş ortağı Almanya bile bu bildirgeyi tanımamıştır.

1923 İzmir İktisat Kongresi ile gelişen kabotaj hakkı düşüncesi 24 Temmuz 1923 tarihine imzalanan Lozan barış anlaşmasına taraf olan ülkelere kabul ettirilmiştir.

4.2.3.1.1. İzmir İktisat Kongresi ve Lozan Barış Anlaşması

29 Ekim 1923 tarihinde kadar Türkiye’de deniz ulaştırması alanında önemli gelişmeler olmuştur. Bunlardan deniz ulaştırma politikası açısından önemli iki gelişme İzmir İktisat Kongresi (17 Şubat – 4 Mart 1923) ve Lozan Konferansı (24 Temmuz 1923)’dır.

Ekonomik sorunları düzenlemek için kararlar alan İzmir İktisat Kongresi’nde savaşımlardan yorgun çıkan halka ekonomik yön vermek ve harap olan yurdu kalkındırmak için yapılması gerekenlerin tespiti amaçlanıyordu. Kongreye katılan tüccar grubun denizciliğe yönelik hazırlamış oldukları kararlar Cumhuriyet dönemi denizciliğin genel esaslarını oluşturmaktadır(Topuz, 2010; 126). Kongrenin deniz ticareti ile ilgili aldığı kararlar **Ek 4**’de belirtilmiştir.

Lozan Konferansında deniz ulaştırması açısından öne çıkan maddeler ise aşağıdaki gibidir(Topuz, 2010; 128);

Madde 9- *Türkiye, aynı konuda kendisine karşılıklı işlemlerde bulunulması koşulu ile Türk bayrağını taşıyan gemilere uygulamakta olduğu ya da uygulayabileceği daha elverişli bir işlemi, öteki bağıtlı devletlerin gemilerine uygulamakla yükümlüdür.*

Madde 10- *Balıkçılık, deniz kabotajı ve liman hizmetleri konusunda yukarıdaki maddede öngörülen kural dışında kalanlar saklı tutulmak üzere, ülkeye girecek ya da ülkeden çıkacak her tür malların ya da yolcuların taşınması hakları ve gemilerin liman, dok, rıhtım ve iskelelerde durma, yükleme ve boşaltma işlerine ilişkin tüm kolaylıklardan yararlanma konularında, bir yandan Türkiye öte yandan öbür bağıtlı devletlerden her biri, kendi gemilerine uyguladıkları işleme özdeş bir işlemi, karşılıklı olarak birbirlerine uygulayacaklardır.*

Madde 11- *Gemilere ve bunların yükleri ile yolcularına ilişkin olarak savaştan önce Türkiye'nin geçerli saymış olduğu ya da başlıca denizci devletlerce ileride geçerli*

sayılabilecek her çeşit belgeleri Türkiye öteki bağıtlı devletlerin uyruklarının gemileri bakımından geçerli ve Türk gemilerine verilmiş belgelerle eşdeğer sayılacaktır.

Lozan anlaşması sayesinde Türkiye'nin deniz ulaştırmasının önündeki en büyük engel ortadan kalkmıştır. Yabancıların elinde bulunan deniz ulaştırması ve ticareti bu dönemden sonra Türk bayraklı gemilerle yapılmaya başlanmıştır.

4.2.3.1.2. Birinci İcra Vekilleri Heyeti Döneminde Deniz Ulaştırma Politikaları

Bu dönemde deniz ulaştırma politikası ülkenin savaş sonrası gereksinim ve borçlarına yönelik olarak belirlenmiştir. Sevimay'a göre (1992; 18) Türkiye Büyük Millet Meclisinin kuruluşundan Cumhuriyetin ilanına kadar geçen üç yıl üç aylık süre içinde kurulan beş hükümetin programında ulaştırma kesimi ve bu kesim içinde denizcilik ilginç bir yer alır. Yer alışı biçimi ülke koşullarını yansıtmakla kalmaz, TBMM hükümetlerinin bu alandaki amaçlarını da yansıtır. TBMM'nin kuruluşundan 16 gün sonra 9 Mayıs 1920'de okunan Birinci icra vekilleri Heyeti programının "Ulaştırmaya ilişkin bölümünde, savaş hükümetinin içinde bulunduğu mali-parasal olanaksızlıkların doğurduğu acı gerçekler vardır. Buna rağmen savaş hükümeti, kara ve demir yolu yapımını, köprü onarımını sürdürme amacı güder. Fakat deniz ulaştırmasından, limanlardan söz edecek olanaklara kavuşulamamıştır. 5 Eylül 1923 günü okunan programda ise ulaştırma kesiminin geliştirilmesi ve iyileştirilmesi için Hükümetin yeni dış borçlar almaya ve yabancı sermayeyi çekmeye açık olduğu anlatılmaktaydı.

4.2.3.2. Atatürk'ün Cumhurbaşkanlığı Döneminde Oluşturulan Deniz

Ulaştırma Politikaları (1923-1939)

Atatürk'ün dış politika stratejisinin başlangıçtaki hedefi milli egemenliğe dayanan, kayıtsız şartsız, bağımsız yeni Türk devletini kurmaktır. Lozan Antlaşması'ndan sonra kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin hedefi, Türk Milleti'ni medeni dünyada layık olduğu seviyeye yükseltmek, milletin huzur, güven ve refahını

sağlamak olarak geliştirildi (Sandıklı, 2008; 348). Bu hedef doğrultusunda hareket eden Atatürk'ün Cumhurbaşkanlığı döneminde oluşturulan deniz ulaştırma politikaları o dönemin hükümetlerin programlarında belirtilmiştir. Ayrıca Limanlar Kanunu'nun (14 Nisan 1925) ve Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girmesi (1 Temmuz 1926) ile deniz ulaştırmasına ilişkin gelişmeler hızlanmıştır.

Ünlü (1996; 147) çalışmasında Atatürk'ün denizcilik üstüne düşünce üretmesine yol açan nedenleri üç maddede toplamıştır: 1) *Türkiye'nin dünya üzerindeki konumu*, 2) *Ekonomik yapılanmanın temel noktalarından birisinin deniz üzerine olması*, 3) *Deniz ulaşımı ve ulaştırmasının önemi ve yol güvenliğinin sağlanması*. Bu yaklaşımlar doğrultusunda denize ve deniz ulaştırmasına önem verilen Atatürk Döneminde önemli gelişmeler sağlanmıştır.

4.2.3.2.1. Limanlar Kanunu ve Kabotaj Kanunu'nun Yürürlüğe Girmesi

14 Nisan 1925 ve 618 sayılı Limanlar Kanununun yürürlüğe girmesiyle devletin kamu hizmeti olarak limanlar ile ilgilenmesi durumu ortaya çıkmıştır. Bu kanunun 8 maddesiyle, hükümete, *“sermayesinin bir kısmını bütçeden vererek limanlarda yükleme, boşaltma, su ve kömür dağıtma işlerini tanzim için, her limanda, hisse senetleri nama muharrer birer Türk Anonim Şirketi teşkili salahiyeti”* verilmiştir. Bu yetkiye dayanarak, 1925 yılında evvela İstanbul'da ve sonra İzmir ve Mersin'de ve 1927 yılında da Trabzon'da birer liman şirketi kurulmuş, ayrıca İzmir rıhtım şirketi satın alınmıştır. Kanun, Türkiye'deki bütün limanların işletme, yönetim ve bakım işlerini özel ve devlet sermayesinin katılımı ile kurulacak olan anonim şirketlere vererek, kontrol ve mülki idarenin ise devlet tarafından yapılacağı hükmünü getirmiştir (Topuz, 2010; 134). Kanunun deniz ticareti ile ilgili diğer maddeleri aşağıdaki gibidir (Topuz, 2010; 134- 135);

Madde 2- *Türkiye Limanlarına girip çıkan bütün gemiler işbu kanun ahkâmı ile beraber her limanın icabına ve tahakkuk edecek fenni lüzuma göre demir mevkilerini, rıhtımlara yanaşma, ticaret eşyasının boşaltma ve yükletileceği yerleri zamanları ve gemilerin limanlarda kalabilecekleri müddetlerin kısacası limanlarda umumi emniyet ve inzibatın teminine ait tedbirleri içeren ve hükümetçe düzenlenip*

yayınlanacak nizamnameleri (liman tüzükleri)'nin hükümlerine uymaya mecburdurlar.

Madde 9- Belediye hudutları içinde kıyıdan kıyıya insan, hayvan, kum, kireç, kereste ve saire taşıyan veya vapurlara yolcu veya yolcu eşyası nakleden deniz vasıtaları serbest çalışabilirler.

Madde 10- Deniz vasıtalarının belediye sınırları içinde nakliye tarifeleri, her altı ayda bir defa deniz ticaret müdürü veya liman başkanı ve ticaret odası ile belediyeden ve varsa deniz ticaret odası ve şirket meclisi idaresinden seçilmiş birer üye ile bölge ticaret müdüründen oluşan bir komisyonca düzenlenir ve ticaret vekâleti tarafından onaylanır.

Bu kanunun hemen ardından Kabotaj Kanununa uygun gelişmeler yaşanmıştır. Lozan'da kapitülasyonların kaldırılması kararlaştırılmış, ancak Türkiye karasularında taşımacılık yapan İtalyan, Fransız ve İngiliz şirketlerine bir süre verilmiştir. Bu sürenin bitim tarihi olan 1 Temmuz 1926'da Kabotaj Kanunu yürürlüğe girmiştir (Topuz, 2010; 136). Bu tarihten itibaren **Ek 5'**de belirtilen asıl ismi ile “*Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San’at Ve Ticaret Hakkında Kanun*”a göre Türkiye kendi karasuları içinde kalan milli deniz çevresini kullanma hakkına sahiptir. Başka bir deyişle kanun, yabancı bayrak taşıyan gemileri (ve yabancıları) kabotaj seferlerinden ve liman hizmetlerinden men etmiştir.

Bu döneme denk gelen başka bir gelişme de Bahriye Vekâleti’nin teşkili hakkındaki 29 Aralık 1924 tarih ve 539 sayılı kanun 14 Ocak 1925 gün ve 82 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmak suretiyle Bahriye Vekâleti’nin (Denizcilik Bakanlığı) kurulmasıdır. Fakat o dönemde Bahriye Vekâleti’nin karşılaştığı en büyük zorluk; bütçenin, donanma oluşturma, kara tesislerini donanmanın ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde yenileme ve eğitim kuruluşlarını da yeniden yapılandırmaya yetecek büyüklükte olmayışıdır. (Sezgin, 2007; 25-26).

4.2.3.3.2. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırma Politikaları (1923- 1938)

Okyar Hükümetinin 22 Kasım 1924 tarihli programında, genç Cumhuriyetin henüz limanlarını, kara ve demiryollarını yapamamasının üzüntüsü dile getirilir. Bu uğurda dış borç alma isteğinin sürdüğü, Hükümetin yabancı sermaye girişine açık olduğu görülür (TBMM Kütüphanesi, 2008a). Ulaştırma programda bir bütün olarak ele alınır.

İsmet İnönü, birinci Hükümetinden başlayarak VIII. Hükümetine kadar çok kısa programlar sunmuştur. 2 Ekim 1930 günü okunan V. İnönü Hükümetinin Programında limanlara, limanlarda yükleme ve boşaltma işlerine verilen özel önem, kendini "amme hizmeti" tanımıyla pekişmiş bulur. 9 Mayıs 1931 tarihinde okunan VI. İnönü Hükümeti Programında da *"Ticareti teşvik ve teshil etmekle, limanlarda kolaylıkları artırmakla bilhassa iştigal edeceğiz. Harici ticareti inhisar altına alacağımız tarzında yapılan işaalar her türlü asl-ü esastan aridir."* denilerek deniz taşımacılığına gösterilen özel özen yine sergilenmiş oluyordu (TBMM Kütüphanesi, 2008a). VII. İnönü Hükümetinin 1 Mart 1935 tarihli birbuçuk sayfalık programında da "Demiryollarının, rıhtımların ve limanların Devlet elinde bulunmasının faydaları her gün daha ziyade anlaşılmaktadır. Nakliyede ucuz ve ekonomik işletmeyi iltizam ediyoruz." denilerek bu alanda devlet işletmeciliğine, yeni Devlet kurumlarına ve verimli işletme tipine özel önem verilmektedir (Sevimay, 1992; 22).

Cumhuriyet döneminin en geniş hükümet programlarından biri olan I. Bayar Hükümetinin 8 Kasım 1937 tarihinde okunan programında temel deniz ulaştırma politikaları Mustafa Kemal Atatürk'ün ifadeleri ile açıklanmıştır: *"Şimdi arkadaşlar, Şefin deniz ticaretiyle alakalı emirlerine geliyorum:"* deniliyor. Atatürk'ün *"En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz. Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız."* sözü yinelendikten sonra bir dizi deniz taşımacılığına ve filosuna yönelik politikalar sıralanmaktadır (TBMM Kütüphanesi, 2008a).

1923- 1938 yılları arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırmasına Yönelik İfadeler **Ek 6**'da verilmiştir.

4.2.3.3. Planlı Döneme Kadar Deniz Ulaştırma Politikaları (1939-1962)

Cumhuriyetin ilk yıllarında izlenen politikaların eksiklikleri anlaşılacak, 1932-1960 döneminde, ülke sanayinin temelini oluşturacak yatırımların gerçekleştirilmesi için karma ekonomi sistemi benimsenmiş ve o dönem için dünyada kabul edilen sanayi planları yaklaşımına geçilmiştir. 1929 Dünya Ekonomik Krizi sonrasında ülkemizde de devletin ekonomiye müdahalesinin arttığı, devletçiliğin uygulamaya konduğu, kamu müdahaleciliği ve hatta 1930'lu yılların başlarında planlama denemelerine yer verilen uygulamaların önem kazandığı görülmüştür. Cumhuriyetimizin kurucusu Atatürk bu fikri şöyle ifade etmiştir: *"Ekonomide ferdin gerçekleştiremediği faaliyetleri devlet kendi üzerine alabilir."* Böylece, özel sermaye birikiminin yetersizliği nedeniyle Türkiye, 1933 yılında devletçilik yoluyla sanayileşme politikasına geçmiştir. Hükümetlerin yatırım harcamalarının düzene sokulmasına yönelik planlar yapılmıştır (DPT,2010e).

1960 yılına kadar olan on dört hükümet programında devletçi uygulama deniz taşıma sektörü için de aynı şekilde gerçekleşmiştir. Topuz'a (2010; 230) göre *"denizciliğin ülke için önemi Cumhuriyet döneminde daha iyi anlaşılabilmiştir. Cumhuriyetin kuruluşundan bu yana Türk deniz ticaret filusunda, limanlarda ve deniz yoluyla taşınan ticaret mallarında bir büyüme söz konusudur. Bu büyümenin sağlanabilmesi için Cumhuriyet hükümetleri ve ilgili devlet kuruluşları büyük çabalar harcamışlardır. Politikalar belirleyip uygulamak, gemi ithalatı yasağı ya da sınırlamalar, ucuz kredi, vergi muafiyeti, vergi iadesi, prim, fon ve kamu yatırımları ile diğer özendirme politikalarının birer araçları olarak kullanılmıştır. Bu dönem deniz taşımacılığı kamu ve özel sektör ağırlıklı olarak gelişmiştir. Planlı döneme kadar deniz ticaret filusunun en çok büyüdüğü yıllar 1942 ve 1944 yılları olmuştur"*.

Mustafa Kemal Atatürk'ün ölümünün hemen ardından Cumhurbaşkanı olan İsmet İnönü zamanında Türkiye'nin 10. hükümeti başa geçmiş ve bir önceki dönemin programında herhangi bir değişiklik yapılmadığı belirtilerek eski politikalara devam edileceği belirtilmiştir.

İnönü'nün cumhurbaşkanı olduğu dönemde kurulan Denizbank, 1938–1939 yılları arasında kısa bir dönem faaliyet göstermiş, Türkiye’de iç ve dış sularda ulaştırma hizmetlerini görmek, sivil devlet sektörünün elindeki tersane, havuz ve benzeri kuruluşları işletmek amacıyla 1952 yılında Denizcilik Bankası T.A.O. adıyla tekrar kurulmuştur (Sezgin, 2007; 104).

Bu hükümet programlarında (**Bkz. Ek. 7**) deniz ulaştırmasına ilişkin belirtilen değişiklik ve gelişmeler aşağıdaki gibidir (TBMM,2008a);

- Refik Saydam’ın başbakanlığındaki 11. hükümet programında *“şimdiye kadar inşa, nakliyat ve muhabere işlerini gören Nâfia Vekâleti, yalnız inşâatle meşgul bir vekâlet haline getirilmiş münâkale ve muhabereye aid olan hizmetlerle İktisât Vekâletine bağlı deniz nakliyat işleri alınarak (Münâkale ve Muhabere Vekâleti) ihdas olunmuştur”* denilerek deniz nakliyat işlerini yeni kurulan "Münakale ve Muhabere Vekaletine" bağlamıştır. Saydam’ın başbakanlığındaki 12. hükümetin programı değişmemiştir.
- M. Şükrü Saraçoğlu’nun başbakanlığındaki 13. hükümet programında Amerika’nın Türkiye’ye yardım etmesinden ve bu yardım için gerekli olan vapur ve nakliye sıkıntısına çözüm bulunmasından bahsedilmektedir. 14. hükümet programında ise bütçenin yetersizliği ve bütçe giderlerinin azaltılması sorunu belirtilerek *“Bütçede mühim para alacaklardan birisi de Sümerbank ve Etibanktır. Bu iki bankanın kurduğu müesseseler, imtiyazlı şirketlerin mübayaalarından ve satın alınan ve yapılan demiryolları ve deniz yollarından sonra, devletçilik vasfımızı en sağlam temeller üzerine kuran ve onu yaşatan ve canlandıran müesseselerdir. Bu iki müessesenin tabii seyrini devam ettirmek için ne lazımsa yapılacaktır”* ifadesiyle durumu açıklamıştır.
- Mehmet Recep Peker hükümetinin programında denizde seyir, boğazlar, genel ulaştırma denizyolu taşımacılığı konusunda önemli ifadeler bulunmaktadır. *“Ulaştırma işlerini; Milli Savunma, emniyet ve ekonomi kudreti üzerinde en tesirli bir unsur sayan”* Hükümet denizyolu ulaştırması için şu açıklamayı yapmıştır: *“Çok yıpranmış olan devlet ve armatör tonajını tedrici olarak yenileyip artıracacağız. Liman ve iskeleleri modern ulaştırma gereklerine göre en*

elverişli şekilde cihazlandıracağız. Deniz endüstrisini süratle gemi yapabilecek duruma getirmek imkânlarını araştıracağız. Harp zaruretleri dolayısıyla şahıslara ait deniz taşıtlarının seyrüsefer serbestliği ve navlunları üzerine konulmuş olan kayıtları, ilk önce iç nakliyatımızdan başlayarak, kaldıracacağız ve durum fırsat verirse bunu dış seferlere de teşmil edeceğiz. Serbest şilepçiliği teşvik edeceğiz ve bunun temini için bir kredi maritim bankasının kurulmasını etüd etmek kararındayız. Kanuni hükümlerde, bu maksada yarayacak değişiklikler yapılması için tekliflerde bulunacağız”.

- Hasan Saka’nın kurduğu 16. ve 17. hükümet kendi dönemine kadar olan politikaları devam ettireceğini belirtmiş ve limanların önemine değinmiştir.
- Mehmet Şemsettin Günaltay’ın kurduğu 18. Hükümet programında önceki programlara bir ekleme yapılmamış, deniz ulaştırmasına ilişkin ifadelere yer verilmemiştir.
- Celal Bayar’ın cumhurbaşkanlığı döneminde Adnan Menderes beş kez üst üste hükümetin başına geçmiş ve programında deniz ulaştırmasına yönelik politikaları belirtmiştir. 19. hükümet programında ulaştırma ve bayındırlık işleri bir arada değerlendirilmiş, deniz ulaştırmasına özel bir ifade belirtilmemiştir.
- Menderes’in 20. hükümet programında *“Memleketin kıyı teşekkülü kara ulaştırma sistemi, denizlerde seyrüsefer şartları limanlar meselesinin hallinde hareket noktalarının teşkil etmektedir. Büyük limanlar programının ödeneklerine tâalluk eden kanun tasarısı büyük meclise sevk edilmiştir. Kara, deniz ve demiryollarından mürekkep münâkale sisteminin ahenkli şekilde ve birbirini tamamlayıcı olarak geliştirilmesi gerektiğine kaani bulunuyoruz. Ulaştırma işlerimizin iktisâdi faaliyetlerinin inkişafına yararlı bir istikamete tevcih hususundaki gayretlerimize devam edeceğiz. Denizyolları İdaresine yeni bir şekil veren kanun tasarısı önümüzdeki günlerde Yüksek Meclise getirileceği gibi ...”* diyerek limanlara ve modlar arasındaki uyuma vurgu yapmıştır.
- Menderes’in 1954 yılında okuduğu 21., 1955 yılında okuduğu 22. ve 1957 yılında okuduğu 23. hükümet programlarında deniz ulaştırmasına özel olarak değinilmemiştir. Ulaştırma genel kapsamı ile *“yollar, köprüler, limanlar, sulama*

tesisleri, enerji santralleri, tayyare meydanları” şeklinde belirtilmiş ve bayındırlık ile birlikte anılmıştır.

1938-1960 yılları arasında başa gelen hükümetlerin programlarından da anlaşılacağı gibi planlı dönem öncesi devlet sanayileşme politikasına geçiş yapmıştır. Hükümetler yatırım harcamalarının yanında bütçe gelirlerinin artırılması için yerli ve yabancı sermayeyi çekme yolları aramışlardır. 1934 yılından 1961 yılına kadar devlet sektörünün taşıma kapasitesi olarak bir üstünlüğü söz konusudur. 1954 yılından itibaren bu üstünlük özel sektör lehine dönmüş ve yavaş yavaş uluslararası taşımacılıkta ağırlık özel sektör gemilerine doğru kaymıştır (Topuz, 2010; 233).

Planlı döneme geçilmeden önce 1955 yılındaki bir gelişme de Devlete Bağlı Deniz Nakliyatı’nın kuruluşu olmuştur. Türkiye’nin katıldığı uluslararası navlun konferanslarında, deniz taşımacılığında Türkiye’yi muntazam seferler yapmaya zorlayıcı kararlar alınması ve Denizyolları İşletmesi’nin şileplerle yeterince ilgilenmiyor olması üzerine 1954 yılında Denizcilik Bankası bünyesinde şilepçilik işletmesi kurulur. Bu şirketin beklenenden daha iyi sonuç vermesi ve şirkete dönüştürülmesi halinde gerek iç, gerekse uluslararası yük nakliyatında daha aktif rol oynayabileceği düşüncesiyle 1955 yılında D.B. Deniz Nakliyat T.A.Ş.’nin kurulmuştur (Sezgin, 2007; 116).

4.2.3.4. Planlı Dönem (1962) Sonrası Deniz Ulaştırma Politikaları

Atatürk’ün denizcilik alanındaki kararlı politikaları -uluslararası ekonomik sorunlara ve Cumhurbaşkanlığı döneminin önemli bir bölümünün İkinci Dünya Savaşı etkisinde geçmesine rağmen- İnönü tarafından da aynı kararlılıkla uygulanmış ve tüm zorluklara rağmen bu dönemde de Türk denizciliği alanında pek çok önemli başarı elde edilmiş ve gelişme sağlanmıştır (Sezgin, 2007; 125).

Cumhuriyet tarihinin ilk kalkınma planı 1933 yılında uygulamaya konulmuştur. Bu, Kongar’a (2003; 353) göre planlı ekonomilerdeki kalkınma planlarına benzememektedir. Daha çok hükümetin yapacağı ekonomik etkinliklerin bir programı niteliğini taşımaktadır. 1960 sonrası dönemin özelliği ise hazırlanan

kalkınma planları ile ekonominin ve ekonomik bir sektör olan denizciliğin daha düzenli ve ülke hedeflerine göre şekillenen politikalarla geliştirme çabasının olmasıdır. Sevimay’a göre (1992, 37) “ *Birinci Kalkınma Planının hazırlanmasından sonra, hükümet programlarında, denizcilik ve diğer ulaştırma alanlarında olduğu gibi, tüm kesimlerde, plan ilkeleri ile politikalarına öncelik tanınması ve gönderme yapılmış olması biçiminde ortaya konulabilir. Başka bir anlatımla bu dönemde kalkınma planları hükümet programlarının birincil etkenleri arasına girdiler*”. Bu açıdan 1960- 1983 yılları arasında hazırlanan dört adet kalkınma planını (Bkz. **Ek. 8**), hükümet programları ile bir arada değerlendirmek deniz ulaştırma politikalarını incelemek adına doğru olacaktır.

1962- 1983 yılları arasında görevde olan planlı dönemin hükümet programlarında vurgulanan konular (Bkz. **Ek 9**) şu şekildedir (TBMM, 2008a);

- Cemal Gürsel’in 24. ve 25. hükümet (Milli Birlik Komitesi) programında deniz ulaştırmasına yönelik bir ifade bulunmamaktadır.
- İsmet İnönü Döneminde “*Denizcilik Bankası, Devlet ve özel teşebbüs elindeki deniz ticaret filosu ve deniz nakliyatı*”, Hükümetin özellikle önem verdiği konular olmuştur. Bunun yanında “*deniz ticaret filosunun, devlet gayreti ve özel teşebbüsün teşviki suretiyle geliştirilmesi*” amaçlanmıştır.
- Suat Hayri Ürgüplü döneminde “*kara, deniz ve hava ulaştırma sistemlerinin bir bütün olarak memleket ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılamasının üzerinde önemle durulması*” planlanmıştır.
- 1965 yılından sonra altı defa görev başına geçen Süleyman Demirel Hükümeti, deniz ulaştırmasını ülkeye döviz getiren bir sektör olarak değerlendirmiş ve politikalarını buna göre belirlemiştir. Programlarında “*Denizyollarında filomuzun gençleştirilmesi için yurdumuzdaki gemi inşa kapasitesini genişletecek, milletlerarası ulaştırmada kullanılan gemilerimizin döviz ihtiyaçlarını tanzim eden mevzuatı basitleştirecek, yurda döviz kazandıran armatörlerimize gereken desteği temin edeceğiz*” şeklinde durumu açıklamışlardır.

- 1971 yılından sonra kısa dönemli olarak başa geçen İsmail Nihat Erim, Ferit Melen, Mehmet Naim Talu ve Mahmut Sadi Irmak Hükümetleri programlarında ulaştırma ve deniz ulaştırması ile ilgili genel ifadeler kullanılmış, daha çok denizcilik sektörünün geliştirilmesine yönelik politikalar belirlenmiştir. Deniz ticaret filosunun ve gemi inşa sanayinin geliştirilmesi üzerinde durulmuştur.

- 1974 yılı başından itibaren üç defa hükümetin başına geçen Bülent Ecevit dönemindeki programlarda ağırlıklı olarak *“deniz ulaştırmacılığında iç ve dışa dönük atılım yapılması”* *“tersane ve gemi yapımının hızlandırması”* , *“liman, depolama tesisleri gibi altyapıların yeterli düzeye getirilmesi”* ve *“navlun gelirinin artırılması”* gibi konulara değinilmiş ve buna göre politikalar belirlenmiştir.

- 1980- 1983 yılları arasında hükümetin başında olan Emekli Oramiral Saim Bülend Ulusu’nun programında deniz ulaştırmasına yönelik politika *“Deniz ticaret filomuzu ve gemi inşa sanayimizi geliştirmek, bu sahadaki döviz kaybımızı azaltarak döviz gelirimizi artırmak ve yurt içi deniz nakliyatını geliştirmek için kısa zamanda sonuç verecek tedbirler alınacaktır”* şeklinde belirtilmiştir. Bu dönemde, denizci bir başbakanın varlığı ile denizciliğe daha çok önem verilmiştir.

Saim Bülend Ulusu döneminin diğer bir özelliği de 1981 yılında Başbakanlık Deniz Müsteşarlığı kurumunun oluşturulmasıdır. Fahrettin İçmez’in Deniz Müsteşarı olması ile deniz ulaştırması daha kurumsal bir yapıya kavuşmuştur. 1983 yılında İstanbul Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu’nun düzenlediği Türk Deniz Ticaret Politikası konulu seminerin açılış konuşmasını yapan İçmez’in (1983; 15) şu sözleri yaşanan gelişmeyi ortaya koyar niteliktedir: *“Başbakanlık Deniz Müsteşarlığı, faaliyete geçtiği iki yıldan az bir süreden beri yürüttüğü çalışmalar sırasında, ülkemizin coğrafi konumu itibarıyla sahip bulunduğu fevkalade önemli ve zengin denizcilik imkân ve potansiyelinden azami şekilde istifade edilebilmesi için, milli bir deniz politikasının mevcudiyetinin şart ve elzem olduğunu tespit ederek bu yöndeki araştırmalarına ağırlık vermiştir”*.

4.2.3.4.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda Deniz Ulaştırma Politikaları

1963- 1967 yıllarını kapsayan 1. Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanmıştır. Buna göre deniz ulaştırması ile bağlantılı aşağıdaki politikalar belirlenmiştir(DPT, 1962);

- “Taşıma” başlığı altında ana ilkeler bölümünde (s.386): *“(1) Bugün çok karışık ve sahipsiz bir durumda olan taşıma politikasını tek bir elden yönetmek, (2) Taşıma işlerini ekonomik kurallara uygun ve ekonomik sınırlar içinde uygulanmak üzere: (a) Uzak taşımaları demiryolu ve denizyoluyla yapmak. (b) Karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımalarını besleyici ve tamamlayıcı kısa mesafe taşıt örgütü kurmak. (3) Bütün taşıma sistemlerini aynı şart ve yükümlere bağlamak.”*
- “ Gemi İnşaat Sanayii” başlığı altında; ana ilkeler bölümünde(s.343) *“Ticaret filosunun yük taşıma kapasitesi 1967 yılında taşınacak yüke göre fazladır. Bu durumda yaşlı gemilerin yenilenmesi ve modernleştirilmesi dışında plân döneminde başka talep olmayacaktır”.*
- “Limanlar ve İskeleler” başlığı altında; tedbirler bölümünde (s.396) *“ a. Limanlar tek elde toplanacaktır. b. İstanbul'dan Anadolu'ya gönderilecek mallarda daha çok Haydarpaşa limanının kullanılması için gerekli tedbirler alınacaktır. c. Serbest bölge veya limanlar : Transit ticaretinin gelişmesinde mühim rolü olan serbest bölge veya liman konusu üzerinde durularak müsait liman şehirlerimizde tesisine matuf çalışmalar yapılmalıdır.”*

4.2.3.4.2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda Deniz Ulaştırma Politikaları

1968- 1972 yıllarını kapsayan 2. Beş Yıllık Kalkınma Planına göre deniz ulaştırması ile bağlantılı aşağıdaki politikalar belirlenmiştir (DPT, 1968);

- “ Ulaştırma” başlığı altında (s.568); *“Denizyolu taşımasında, servise girecek büyük tonajlı yeni tankerlerle, ithal edilecek ham petrolün büyük bir kısmı taşınabilecektir. Yurt içinde imal edilecek kuru yük gemileri ve gemi inşa*

sanayinin gelişmesini engellemek şartıyla yapılabilecek kuru yük gemisi ithalatı ile de Türk Ticaret Filosunun gençleştirilmesi ve taşıma kapasitesinin artması sağlanacaktır”

- “ Gemi İnşaat Sanayii” başlığı altında, ilkeler bölümünde (s.529); “(1) Yurt içi gemi inşaat kapasitesi artırılacak ve modernleştirilecektir.”(2) Gemi taleplerinin yurt içi üretimle karşılanması esastır. Ancak, Türk ticaret filosunun genişletilmesi ve gençleştirilmesi amacıyla ve gemi inşa sanayimizin gelişmesini engellemek şartıyla kuru yük gemisi, büyük tanker ve özel tipteki deniz araçlarının ithalatı yapılabilecektir.
- “Yatırımlar” başlığı altında; “Denizyolu ulaştırmasında, devam eden, liman ve barınak inşaatlarına devam edilecek, mevcut tikanıklıklar giderilecektir. Ayrıca tanker filosu yeni gemilerle takviye edilecektir.”

4.2.3.4.3. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda Deniz Ulaştırma Politikaları

1973- 1977 yıllarını kapsayan 3. Beş Yıllık Kalkınma Planına göre deniz ulaştırması ile bağlantılı aşağıdaki politikalar belirlenmiştir (DPT, 1972);

- “ Ulaştırma” başlığı altında, İlkeler ve Tedbirler bölümünde (s.602); 1158. Paragraf, 6. maddede “Deniz ve havayolları ulaştırmasında, özellikle, dış piyasalarla rekabeti olumlu yönde sağlayacak bir kapasite ve işletmecilik anlayışı yaratılacaktır”
- “Gemi İnşaat Sanayii” başlığı altında, Uzun Dönemde Gelişme Hedefleri bölümünün (s.554); 1082.paragrafında “Etkili bir deniz ticaret filosuna sahip olmak, deniz yolu ulaştırmasında dışa bağımlılık nedeniyle yüksek navlunlar ödenmesini önlemek ve dış pazarlarda rekabet gücü kazanabilmek amacıyla, istihdam yaratmada ve yan sanayi geliştirmede de olumlu etkileri bulunan gemi inşa sanayine gereken ağırlık verilecek ve uzun dönemde taşıma kapasitesi 100.000 DWT ve daha büyük olan tankerlerin inşaatının yapılabildiği yeni projeler gerçekleştirilecektir. Gemi inşa sanayinin iç talebi karşılaması ve ayrıca ihracat yapacak şekilde geliştirilmesi öngörülmektedir.”

- “Yatırımlar” başlığı altında; İlkeler ve Tedbirler bölümünün (s.558): 1089.paragrafında; *(1) Gemi ihtiyacının karşılanması bir ana plan çerçevesinde zamanlandırılacak, yurtiçi sivil tersanelerle, askerî hizmetleri aksatmamak kaydı ile askerî tersanelere öncelik verilmesi esas olacaktır, ihtiyacın, yurtiçi üretimle karşılanmayan kısmı ithal edilecektir. (2) Uygulamada ortaya çıkan darboğazları giderecek şekilde gemi yapımına ilişkin mevzuatın basitleştirilmesi sağlanacaktır. (3) Bu sektöre, uluslararası koşullara uygun kredi olanakları ve diğer kolaylıklar sağlanacaktır. (4) Gemi ihracatını geliştirecek tedbirler alınacaktır. (5) Kamu tersanelerinin belirli tip ve büyüklüklerde-ihisaslaşması, kredi şartları ve fiyatların sipariş sureleri ile uyumluluğunu sağlayacak bir işletmecilik geliştirilecektir. (6)Gemi inşaatında yeni teknolojiler göz önünde bulundurulacaktır.*
- “Görünmeyen İşlemler” başlığı altındaki (s.894) 1994. paragrafta “*Navlun gelirlerinin artırılması, Türk Ticaret filosunun geliştirilmesi ve 1977’de Dış Ticaret hacminin en az yüzde 50’sini taşıyacak kapasiteye ulaştırılması ile gerçekleştirilecektir.*”
- “Kalkınma politikalarının ilkeleri” başlığı altında(s.1002); 7.44. maddede “*Deniz ve hava yolları ulaştırmasında, özellikle dış piyasalarda rekabeti gerçekleştirecek bir kapasite, modernleşme ve işletmecilik anlayışı sağlanacaktır*” şeklinde belirtilmiştir. 7.45. maddede ise “*Özellikle dış piyasalara hizmet arzı için hava ve deniz ticaret filolarında güvenilir ve modern bir ulaştırma organizasyonunun kurulması sağlanacaktır*” şeklinde ifade edilmiştir.

4.2.3.4.4. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda Deniz Ulaştırma Politikaları

1979- 1983 yıllarını kapsayan 4. Beş Yıllık Kalkınma Planına göre deniz ulaştırması ile bağlantılı aşağıdaki politikalar belirlenmiştir (DPT, 1979);

- “Hizmetler” başlığı altında, Ulaştırma - Haberleşme bölümünün (s.242) 652. Paragrafında; “*IV. Plan döneminde petrol fiyatlarındaki hızlı artış ve enerji*

darboğazı nedeniyle ulaştırma hizmetlerinin, yakıt tüketimi en az ve ülke koşullarına en uygun taşıma sistemleriyle karşılanması temel ilkedir. Bu amaçla demiryolu ve deniz ulaştırması ile bu ulaşım birimlerinin gerektirdiği altyapıya öncelik verilecektir. Taşıma hizmetlerine olan talebin, özellikle sanayi sektörü talebinin, fazla kapasite yaratılmadan zamanında ve güvenilir bir biçimde karşılanması esastır.” şeklinde deniz ulaştırma politikası belirtilmiştir. Ayrıca 654. paragrafta “Denizyolu taşımada, görevli kamu kuruluşlarının çağdaş işletmecilik anlayışına uygun bir yapıya kavuşması sağlanacak, yeni liman kapasiteleri yaratılacaktır.” şeklinde kurumsallığa önem verildiği belirtilmiştir.

- “Sektörel Politikalar” başlığının (s.275); 845. paragrafında “ Ülkenin uluslararası ticarete daha kolaylıkla açılmasını sağlayabilecek nitelikteki ulaştırma projeleri önemle gözetilecektir. Deniz ticaret filosu yeterli düzeye eriştirilecektir.” ifadesiyle deniz sektör politikası belirlenmiştir.
- “Ulaştırma” başlığı altında, İlkeler ve Politikalar bölümünün (s.416-418) 1512. paragrafında 1. madde: “*sanayinin yük taşımalarının demiryolu ve denizyolu ulaşımına kaydırılması, kitle taşımacılığına yönelmesi ve sektördeki dışa bağımlılığın en aza indirilmesi için gerekli önlemler alınacak, demiryolu ve deniz ulaştırması ile boru hattı taşımalarına ve bu ulaşım biçimlerinin gerektirdiği altyapıya öncelik verilecektir.*” ifadesiyle yükün denize kaydırılmasını hedeflemektedir.

14. maddede “*Demiryolu, denizyolu ve havayolu alanlarında hizmet gören kamu kuruluşlarının hedef alınan hizmet düzeylerini ve çağdaş işletmecilik koşullarını gerçekleştirebilmesi için bu kuruluştaki yapısal düzenlemelere gidilecek ve idari, hukuki, mali önlemler alınacaktır. Denizcilik Bankası T.A.O ve D.B Deniz Nakliyat TAŞ' nin «Gemi İnşa Sanayinin ve Deniz Ticaretinin Gelişmesini» amaçlayan 7/9245 sayılı Kararnamede öngörüldüğü şekilde yeniden örgütlenmesi dönem içinde tamamlanacaktır.*” ifadesi ile kurumsallaşma vurgulanmıştır.

15. madde denizcilik kuruluşlarının organizasyonunu içermektedir; “*Yeni liman kapasitelerinin yaratılmasında, dışalım ve dışsatımı hızlandırmadaki etkinliği,*

deniz taşımacılığının özellikleri, yöresel yolcu ve yük potansiyeli, transit trafiği dünya limanlarının konjonktürü göz önüne alınacak; gerektiğinde transit trafiği ve gemi onarım tersanelerini de içerecek bölge kompleksleri oluşturulacaktır.”

- “Gemi İnşa Sanayi” başlığı altında İlkeler ve Politikalar bölümünün 2127. numaralı paragrafında ilgili maddeler şu şekildedir(s.640-641); “(1) Gemi inşa sanayine dış satıma dönük bir yapı kazandırılacak, böyle bir yapının gerektirdiği mali, hukuki ve idari düzenlemeler yapılacaktır. (2) Gemi inşa sanayinin geliştirilmesini amaçlayan 7/9245 sayılı Kararname ile getirilen ilkelerin, plan döneminde tümüyle işlerliği sağlanacaktır. Denizcilik Bankası TAO'nun, söz konusu kararnamede öngörüldüğü şekilde, yeniden örgütlenmesi bu dönemde tamamlanacaktır. (3) Beş yıl içinde yapılacak toplam gemi dışalımının parasal değerinin aynı süre içinde yapılacak toplam dışsatımın parasal değerini aşmaması esastır. Uygulama yıllık programlarla bu esas çerçevesinde düzenlenecektir. (4) Yeni tersane kurulma kolaylıkları açısından Türkiye kıyıları ayrıntılı olarak incelenecek ve bir ana plan hazırlanacaktır. Öncelikle Akdeniz kıyılarında büyük kapasitede bir bakım onarım tersanesi kurulmasına ilişkin çalışmalar bu dönemde bitirilecek ve dönem sonunda yatırıma başlamak üzere bütün işlemler tamamlanacaktır. (5) Tuzla özel kesim tersane yerleri, altyapı yatırımı öncelikle bitirilerek, bütün parseller yatırıma kuruluşlara, saptanmış ölçütlere göre dağıtılacaktır. (7) Gemi İnşa Sanayi ile Savunma Sanayi arasında sağlıklı bir işbirliği ortamı yaratılacak ve askeri tersanelerin artan zamanlarının sivil amaçla değerlendirilmesi ilkesi gözetilecektir.”

4.3. TÜRKİYE’DE 1983- 2008 DÖNEMİNDE OLUŞTURULAN DENİZ

ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

1980’li yıllarda dış ticaret politikasında ana yükseliş dışa açılma doğrultusundadır. Boratav’a göre (2005;152) “dışa açılma, esas olarak çok güçlü ihraç teşvikleri, düşen emek maliyetleri ve 1980 devalüasyonunun etkilerinin kaybolmasını önleyen döviz kuru politikaları aracılığıyla sanayi ürünlerinde dünya piyasasına girmek olarak anlaşılmıştır”. Bu durum uluslararası ticaret talebinden

türemiş deniz ulaştırma hizmetleri sektörünü de etkilemiştir. Bu açıdan deniz ulaştırma politikalarını ülkenin dış ticaretinden, başka bir deyişle ithalat- ihracat durumundan bağımsız bir şekilde incelemek yanlış olacaktır. Her yıl yayımlanan deniz sektör raporları bu verileri politikalar ile karşılaştırmak için önemli kaynaklardır.

Benzer olarak Sevimay da (1992; 17) çalışmasında “1920’den bu yana hükümet programlarında yer alan denizcilik politikalarının belirlenmesi, türlü dönemlerde denizciliğe bakış açılarını ortaya koyduktan başka, denizciliğin bu günkü konumuna hangi koşullardan geçerek ulaştığını da sergilemektedir. Ancak, her bir hükümet programında yer alan politikaların başarılarının verilerle de ölçülmesindeki yarar inkâr edilemez” şeklinde ifade ederek sayısal verinin önemine değinmiştir. Bu açıdan Türkiye’de son 25 yılda oluşturulan deniz ulaştırma politikalarının değerlendirmesini, sektörün sayısal verileriyle açıklamak yerinde olacaktır.

4.3.1. Son Yirmi Beş Yıllık Dönemde Türkiye’nin Deniz Ulaştırması

Türkiye’nin son yirmi beş yıllık deniz ulaştırma politikalarını incelemeyi önce politikaların oluştuğu ortamı aşağıdaki başlıklar altında incelemek yerinde olacaktır;

- Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi
- Dış Ticarete Türk Bayraklı Gemilerin Payı
- Türk Ticaret Filosunun Gemi Siciline Göre Gelişimi
- Türkiye’nin Yurt İçi Denizyolu (Kabotaj) Taşımaları
- Türkiye’nin Limanlarında Yükleme – Boşaltma Gelişimi
- Türk Bayraklı Gemilerin Bayrak ve Liman Devleti Kontrolleri
- Denizcilikte Avrupa Birliğine Uyum

4.3.1.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi

1980 sonrasında özellikle 1981 yılında deniz ticaret filosunun geliştirilmesine yönelik olarak getirilen uygun teşvik sistemi sayesinde 1982'den başlayarak önemli ölçüde gemi ithalatı yapılmak suretiyle 1981 yılında 2 milyon DWT kapasitedeki Tür deniz ticaret filosu 1984 yılının sonunda 6 milyon DWT sınırını aşmıştır. Bu kapasitenin kazanılmasında, dünya genelinde yaşanan ekonomik buhran nedeniyle gemi fiyatlarının düşmesinin büyük rolü olmuştur. Ancak, ne var ki meydana getirilen filo kapasitesi denizcilikte güçlü ve büyük finansal destekli gelişmiş ülkelerin filoları ile rekabet etmek durumunda kaldığından kaynak yaratma fırsatı bulamamış, hatta borçlarını dahi ödemekte zor durumlarla karşı karşıya kalmıştır. Bu durumun bir sonucu olarak 1984 yılındaki 6,1 milyon DWT kapasite 1989'da 5 milyon DWT sınırına düşmüştür (Kaptanoğlu, 1989;10).

Bu gelişme ile birlikte Türk Deniz Ticaret Filosunun 1980-2008 yıllarında adet, dwt ve grt değişimleri ve dünya sıralaması **Tablo 4.2.**'de incelenmiştir.

Tablo 4.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi (1980-2008)

Yıllar	Dünya Sıralaması	Gemi Sayısı	DWT	GRT	Ortalama Yaş
1980	35	-	2.032	-	-
1981	34	-	2.696	-	-
1982	32	675	4.105	2.440	-
1983	27	726	4.855	2.890	-
1984	25	780	6.051	3.509	-
1985	24	802	5.802	3.445	-
1986	24	835	5.234	3.182	-
1987	25	821	5.240	3.172	-
1988	24	830	4.911	2.943	-
1989	28	839	5.123	3.048	-
1990	28	868	5.639	3.356	-
1991	23	899	5.968	3.575	-
1992	22	954	6.503	3.887	20,8
1993	23	1.012	8.255	4.843	21,2
1994	19	1.050	8.545	5.093	21,4
1995	17	1.143	10.310	6.239	21,5
1996	16	1.179	10.893	6.622	21,5
1997	17	1.197	10.563	6.525	21,5
1998	17	1.204	9.760	6.463	22,4
1999	18	1.242	10.322	6.778	22,7
2000	18	1.270	9.489	6.044	22,5
2001	20	1.261	9.307	6.002	23,0
2002	19	1.185	8.666	5.736	23,2
2003	20	1.152	7.627	5.113	23,5
2004	23	1.209	7.055	4.772	22,8
2005	24	1.379	7.603	5.229	21,1
2006	26	1.429	7.271	5.083	21,8
2007	25	1.473	7.244	5.126	23,1
2008	24	1.525	7.544	5.479	24,2

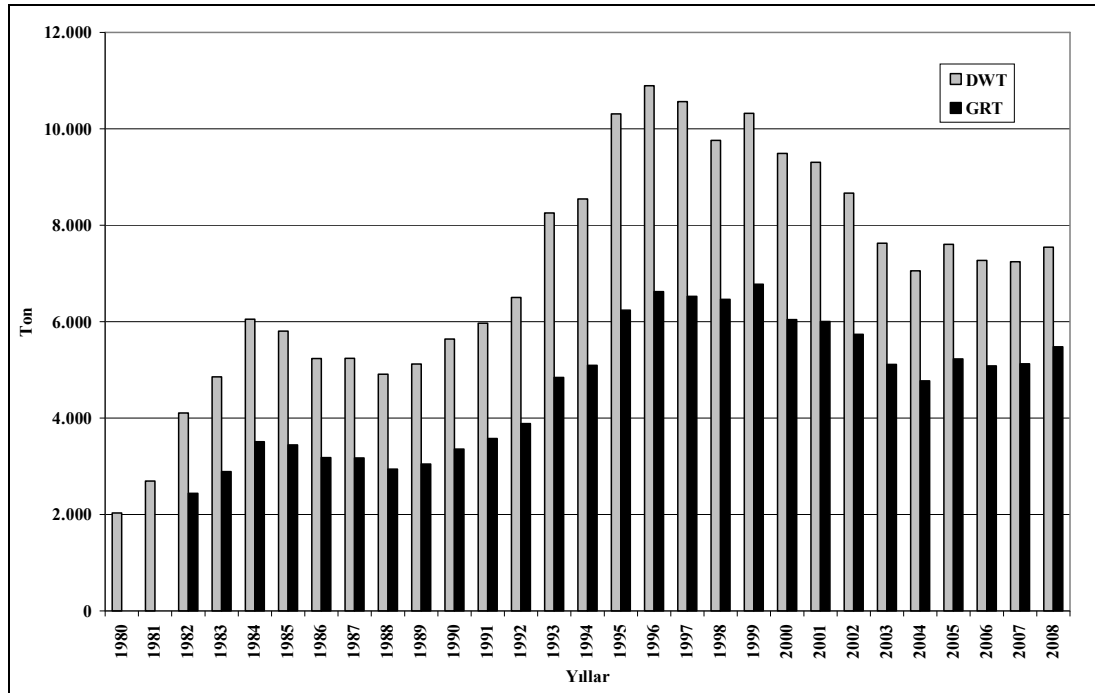
Kaynak: 1992-2009 Yılları arası yayınlanan Deniz Sektör raporlarından ve Denizcilik Müsteşarlığı Resmi İnternet sitesinden derlenmiştir.

14/1/1982 tarih ve 2581 sayılı “Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun” un ilk maddesine göre (Resmi Gazete, 1982) “Yurt dışında inşa suretiyle veya hazır olarak satın alınan gemilerle, yurt içinde inşa, tadil veya onarılan gemilerde (yüzer havuzlar dahil) ve bu gemilerin

donatım ve seyirlerinde kullanılan makine, teçhizat ve demirbaş ile gemi üretim tesislerinin inşa, tadil, tevsi veya onarımlarında kullanılan makine, teçhizat ve demirbaşlar, ilgili mercilerin müsaadesi şartıyla gümrük vergisi ile ithalde alınan diğer vergi ve resimlerden (damga resmi dahil) muaftır”.

1980 yılında 2.0 Milyon dwt olan Türk Deniz Ticaret Filosu, bu teşvik kanununun hemen ardından 1983 iki katına çıkmıştır. 2000 yılında 9.4 milyon dwt’a yükselmiş, 2008 yılında ise 7.5 milyon dwt gerilemiştir (DTO, 2009).

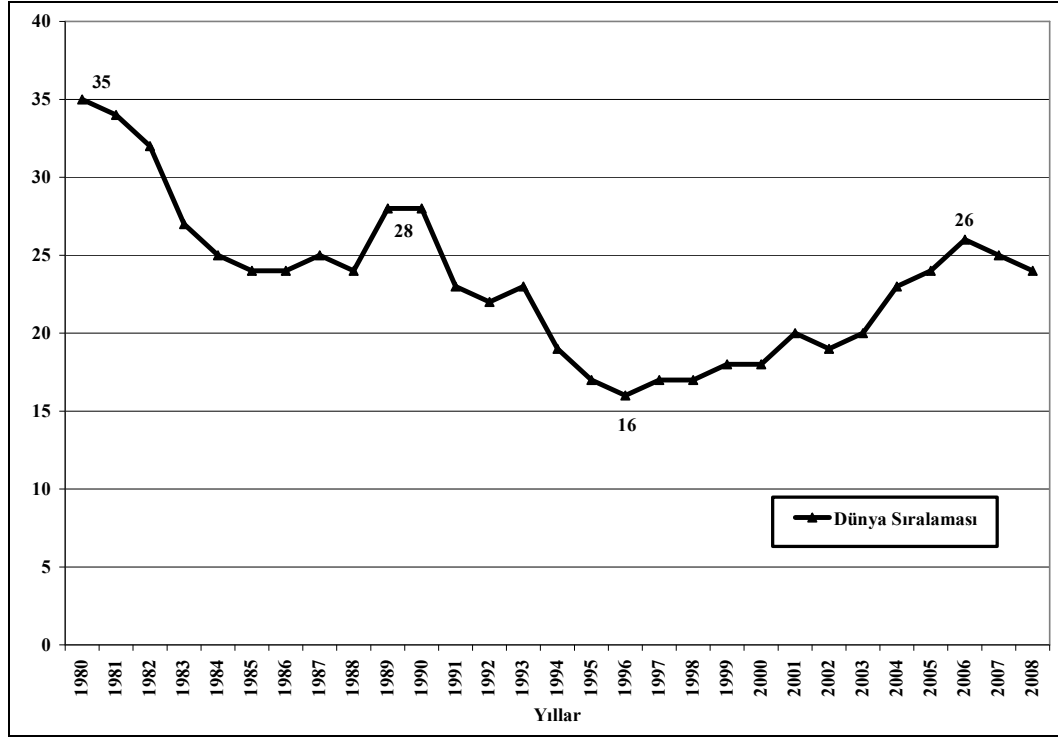
1996 yılı ise Türk deniz ticaret filosunun DWT bazında en iyi durumda olduğu dönemdir. O dönemde Türkiye’nin 10.893 dwt’luk bir filosu bulunmaktaydı.



Şekil 4.2. Türk Ticaret Filosunun Tonaj Bazında Gelişimi (1980- 2008)

Kaynak: 1992-2009 Yılları arası yayınlanan DTO Deniz Sektörü raporlarından ve Denizcilik Müsteşarlığı Resmi İnternet sitesindeki verilerden hazırlanmıştır.

Şekil 4.3’de belirtildiği gibi Dünya filo sıralamasında ise 1980 yılında DWT bazında 35. sırada olan Türk Deniz Ticaret Filosu, 1995-1996 yıllarında en iyi seviyeye geçerek 10.8 milyon DWT ile 16. sıraya yerleşmiştir. Bundan sonra yeniden bir gerileme ile 2008 yılında 24. sırada yer almıştır.



Şekil 4.3. Türk Ticaret Filosunun Dünya Sıralamasındaki yeri (DWT, 1980- 2008)

Kaynak: 1992-2009 Yılları arası yayınlanan DTO Deniz Sektörü raporlarından ve Denizcilik Müsteşarlığı Resmi İnternet sitesindeki verilerden hazırlanmıştır.

Türk deniz ticaret filosunun Dünya sıralamasında üst sıralarda olmaması, dünya deniz ticaretinden diğer ülkelere nazaran daha az pay aldığını ve bu durumda ülkeye navlun getirisinin de az olduğunu göstermektedir.

1992 yılından itibaren incelenen Deniz Ticaret Odası verilerine göre Türk Deniz Ticaret Filosunun yaş ortalaması 20'nin altına hiç inmemiştir(Bkz.Şekil 4.4). Genel yaş ortalaması 1992 yılında 20.8 iken, 2008 yılında bu rakam ne yazık ki 24.2'ye çıkmıştır.

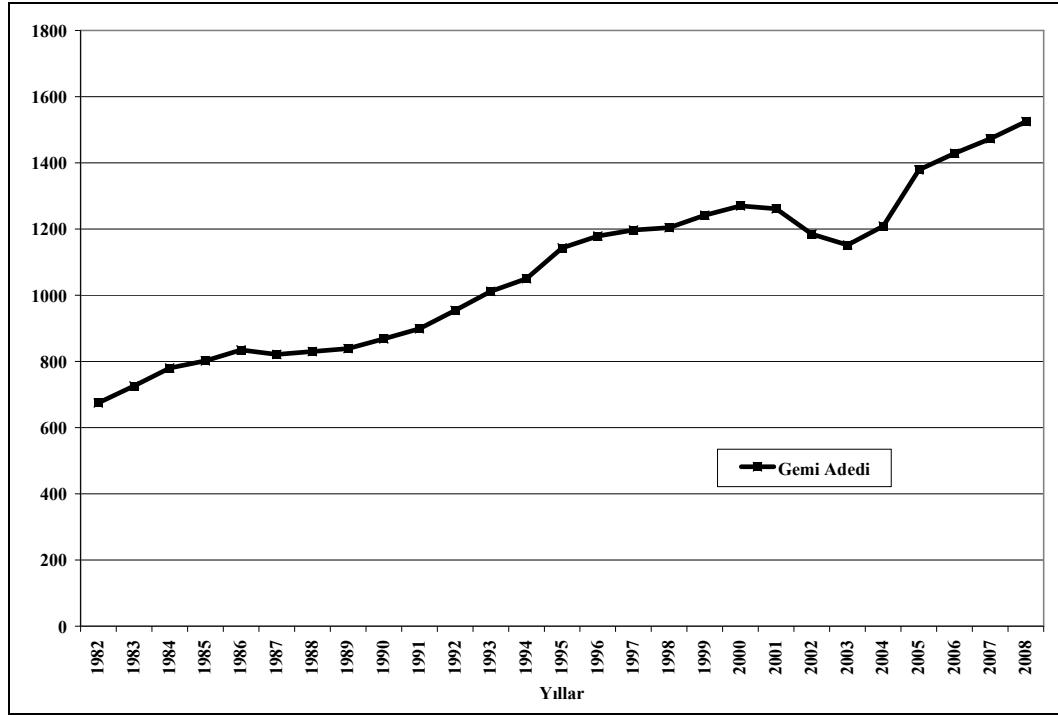


Şekil 4.4. Türk Ticaret Filosunun 1992- 2008 Yılları Arası Yaş Ortalaması

Kaynak: 1992-2009 Yılları arası yayınlanan DTO Deniz Sektörü raporlarından ve Denizcilik Müsteşarlığı Resmi İnternet sitesindeki verilerden hazırlanmıştır.

Yaş ortalamasının yüksek olması Türk deniz ticaret filosuna yabancı limanlarda daha sık denetlenme ve tutulma riski, verimsiz operasyon, Klasının düşmesi ve sigorta primlerinde artış gibi rekabet edebilirliğini azaltıcı ve maliyetlerini arttırıcı olumsuzluklar getirmektedir.

Gemi sayısı bakımından yıllar itibariyle artış gösteren Türk Deniz Ticaret Filosu'nun 1982 yılında 675 parça gemisi mevcuttur. 2000 yılına kadar düzenli artış gösteren gemi adedi, 2001 yılında 1261 parça, 2008 yılında ise 1525 parçayı bulmuştur.



Şekil 4.5. Türk Ticaret Filosunun Adet Bazında Gelişimi (1982- 2008)

Kaynak: 1992-2009 Yılları arası yayınlanan DTO Deniz Sektörü raporlarından ve Denizcilik Müsteşarlığı Resmi İnternet sitesindeki verilerden hazırlanmıştır.

4.3.1.2. Dış Ticarete Türk Bayraklı Gemilerin Payı

Bayrak bir ülkenin deniz ticaretinde çok önemli bir güç unsurudur. Türkiye'nin deniz yolu ile yapılan ithalat ve ihracat rakamları ile Türk bayraklı gemilerin aldığı pay **Tablo 4.3.**'de verilmiştir. Buna göre 1983 yılında Türkiye'nin denizyolu ile yaptığı toplam dış ticaret 33.322.851 tondur. Bu ticaret hacminin %49,8 oranında taşımalarını Türk bayraklı gemiler gerçekleştirmiştir. 2008 yılında ise Türkiye'nin denizyoluyla yapılan toplam taşıması 224.776.283 ton olarak

hesaplanmıştır. Türk bayraklı gemilerin bu ticaretteki payı 25 yılın sonunda düşüş göstermiş ve % 14,1 ile 31.791.383 tonu bulmuştur.

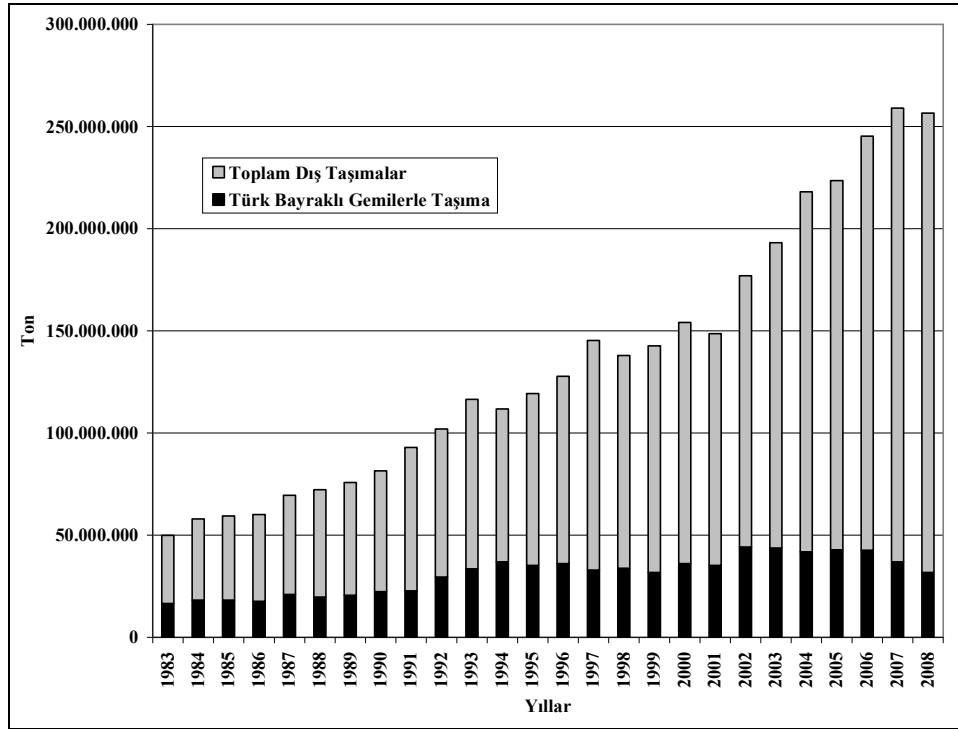
Tablo 4.3. Dış Ticarete Türk Bayraklı Gemilerin Payı (1983-2008; Ton)

Yıllar	Toplam	Türk Bayraklı Gemi payı	Türk Bayrağı (%)	Yabancı Bayrak (%)
1983	33.322.851	16.592.207	49,8	50,2
1984	39.680.082	18.266.959	46,0	54,0
1985	41.171.602	18.276.881	44,4	55,6
1986	42.420.814	17.652.419	41,6	58,4
1987	48.528.681	21.018.494	43,3	56,7
1988	52.517.767	19.704.929	37,5	62,5
1989	55.200.862	20.590.616	37,3	62,7
1990	59.117.087	22.307.334	37,7	62,3
1991	70.235.137	22.710.337	32,3	67,7
1992	72.419.133	29.539.326	40,8	59,2
1993	82.977.537	33.487.499	40,4	59,6
1994	74.743.615	36.986.641	49,5	50,5
1995	84.181.116	35.157.163	41,8	58,2
1996	91.680.148	36.057.963	39,3	60,7
1997	112.373.431	32.935.901	29,3	70,7
1998	104.076.233	33.856.861	32,5	67,5
1999	110.901.304	31.792.427	28,7	71,3
2000	118.113.190	36.038.808	30,5	69,5
2001	113.414.358	35.196.754	31,0	69,0
2002	132.832.579	44.167.451	33,3	66,7
2003	149.485.514	43.680.964	29,2	70,8
2004	176.161.939	41.905.941	23,8	76,2
2005	180.663.331	42.874.811	23,7	76,3
2006	202.718.284	42.615.725	21,0	79,0
2007	222.059.619	36.992.141	16,7	83,3
2008	224.776.283	31.791.383	14,1	85,9

Kaynak: 1992-2009 Yılları arası yayınlanan Deniz Sektör raporlarından ve Denizcilik Müsteşarlığı Resmi İnternet sitesindeki verilerden hazırlanmıştır.

Tablodaki oranlara ve **Şekil 4.6**'daki eğriye bakıldığında da görülecektir ki artan dış ticaret hacmi doğrultusunda Türk deniz ticaret filosu büyütülememiştir. 2008 yılında % 85,9 gibi büyük bir pay yabancı bayraklı gemilerdedir. Bunun anlamı, Türkiye'nin dış ticaret yüklerini çok büyük bir çoğunlukla yabancı bayraklı gemiler taşımakta ve navlun gelirlerini de o bayraklı gemiler kazanmaktadı. Bu

durum, Türk ticaret filosunun nitelik ve nicelik açısından geliştirilmesi, yenilenmesi ve modernize edilmesine yönelik politikaların uygulanamadığının bir göstergesidir.



Şekil 4.6. Dış Ticarete Türk Bayraklı Gemilerin Payı (1983- 2008)

Kaynak: 1992-2009 Yılları arası yayınlanan DTO Deniz Sektörü raporlarından ve Denizcilik Müsteşarlığı Resmi İnternet sitesindeki verilerden hazırlanmıştır.

4.3.1.3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Siciline Göre Gelişimi

Türk deniz ticaret filosunun korunması, geliştirilmesi ve güçlendirilmesi politikası ve Türk donatanlarının kolay bayrak ülkelerinin sağladığı avantajlardan yararlanabilmek için bayraktan kaçmalarını önlemek amacıyla 4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicilinin Kanunu çıkarılmıştır. 1999 yılında çıkan bu kanun gereğince bu sicile kayıtlı gemiler (Mirzaoğlu, 2000; 8);

- Denizcilik ve deniz taşımacılığı faaliyetleri dolayısıyla her türlü vergi, resim ve harç muafiyeti,
- Türk vatandaşı istihdam etme politikasına aykırı olmasına rağmen yabancı gemi adamı istihdam etme,

- Muhasebe uygulamalarının meydana getirdiği bürokratik engellerden kurtulma,
- Gemi ipoteği karşılığı kredi temin etme gibi avantajlar sağlamaktadır.

Mirzaoglu'na (2000; 9) göre “böylelikle deniz ticaret filomuz gençleşecek büyüyecek, deniz taşımacılığı sektörünün gelişmesiyle yeni iş ve istihdam imkânları oluşacaktır. Türk uluslararası gemi sicilinden beklenen diğer bir avantaj özellikle Türkiye ile kuvvetli ticari bağları olan bağımsız devletler topluluğu gibi komşu devletlerin işletmecilerinin, ülkemize gelmesi sağlanacaktır. Sisteme kayıtlı yabancı armatörlerin Türkiye’de kuracakları şirketlerinin, burada açacakları bürolarda ve denizcilik sektöründe oluşacak faaliyet artışına paralel olarak, sektör genelinde ilave istihdam yaratılacaktır”

Tablo 4.4.’de 1999-2008 yılları arasında milli gemi siciline ve Türk uluslararası gemi siciline kayıtlı gemilerin dağılımı verilmiştir. Buna göre 1999 yılına kadar milli sicile kayıtlı olan gemiler 2000 yılından itibaren Türk Uluslararası Gemi Siciline kaymaya başlamıştır. 1999 yılında Türk Milli Siciline kayıtlı 10 milyon dwt’luk 1242 gemi bulunmaktadır. 2008 yılında 7 milyon dwt’luk 887 gemi Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS)’ne geçmiş, 490 bin dwt’luk 762 gemi ise milli sicilde bulunmaktadır.

Tablo 4.4. Milli Gemi Siciline ve Türk Uluslararası Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Dağılımı (1999- 2008; 150 Gt ve üzeri)

YIL	TUGS			MİLLİ		
	ADET	GT	DWT	ADET	GT	DWT
1999	TUGS 1999 yılı sonunda başladı.			1.242	6.778.000	10.332.000
2000	264	2.628.576	3.076.711	1.006	3.415.440	6.412.612
2001	316	3.217.128	5.216.867	945	2.784.646	4.090.220
2002	408	3.587.800	5.781.255	777	2.148.256	2.884.320
2003	446	3.299.581	5.145.251	702	1.813.833	2.481.596
2004	535	3.180.255	5.486.076	674	1.592.095	1.568.854
2005	677	4.412.902	6.753.346	702	815.637	849.944
2006	734	4.371.965	6.612.967	695	711.890	658.083
2007	807	4.406.072	6.758.218	744	788.915	511.523
2008	887	4.863.718	7.031.012	762	794.566	490.907

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, 2010e

Yıllar itibariyle TUGS'a kayıt olan gemilerin sayısındaki artışın sebepleri arasında verilen teşvikler, Türk donatanına getirdiği maliyet azaltıcı durum, bürokratik işlemlerin azlığı nedeniyle zaman kazandırması, finansman imkanı ve esnek istihdam olanakları yaratması sıralanabilir. Bunun yanı sıra Türk deniz ticaret filosunun diğer dünya filoları ile rekabet edebilirliğini de arttırmaktadır.

Tablo 4.4.'de dikkati çeken farklı bir nokta daha 2000 yılında 10.332.000 DWT olan Milli Sicildeki Türk deniz ticaret filosu yıllar itibariyle toplam tonaj bazında azalmış ve 2008 yılında Milli sicilde ve uluslararası sicilde bulunan toplam gemi tonajı 7.521.919 DWT olmuştur. Bu durumun sebebi ise deniz ticaret filosunun tonaj bakımından geliştirilmesinin önündeki engellerdir.

4.3.1.4. Türkiye'nin Yurt İçi Denizyolu (Kabotaj) Taşımaları

1 Temmuz 1926'dan itibaren yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu, ticari denizcilik yapılanmasının temeli olmuştur. Türk armatörlüğünün doğması ve gelişmesi, icra olunan diğer denizcilik faaliyetlerinin (kılavuzluk, kurtarmacılık, gemi inşa, balıkçılık, kumculuk, acentecilik...) de milli bir kimlik kazanması hep bu temel üzerinde yükselmiştir. Kabotaj hakkının Türk bayrağına geçmesi, deniz ticaret filomuzun gelişmesini ve dolayısıyla Türk ekonomisine daha faydalı olmasını da sağlamıştır (Sezgin, 2007; 37).

Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemileri tarafından yapılan yükleme ve boşaltma miktarları ton bazında 1977-2008 yılları itibariyle **Tablo 4.5** 'de belirtilmiştir. Buna göre 1977 yılında 25.434.050 ton olan Kabotaj taşımaları, 1989 yılında en üst seviyeye ulaşarak 56.819.317 ton olmuştur. Bu tarihten sonra düşüşe geçen kabotaj taşımaları 2008 yılında 39.056.206 ton olarak hesaplanmıştır. 1986- 1989 yılları arasındaki bu artan kabotaj taşımaları hükümetin başında olan Özal Dönemine denk gelmektedir.

01.01.2004 itibariyle uygulanmaya başlanan özel tüketim vergisi (ÖTV) indirilmiş yakıt dağıtımı denizyolu kabotaj yük, yolcu ve araç taşımacılığı payının

yükselmesini ve teşvik edilmesini sağlamıştır (DTO, 2009). Fakat **Tablo 4.5.**'de görüleceği gibi 2004 yılından sonra kabotaj yükü açısından çok büyük bir değişiklik söz konusu olmamıştır. Bunun sebebini Atken ve Gönençgil (2004; 251) şu şekilde açıklamaktadır; “ *Ne kabotaj taşımacılığı yeterli düzeydedir; ne taşımaları denize çekebilecek yeterli kabotaj filosu kurulabilmiştir; ne kabotaj taşımaları yeterince özendirilebilmiştir; ne de kabotaj taşıtanları örgütlenebilmiş durumdadır.*”

Tablo 4.5. Türkiye’nin Yurt İçi Denizyolu (Kabotaj) Taşımaları (1977-2008; Ton)

Yıl	Yükleme	Boşaltma	Toplam	Yıl	Yükleme	Boşaltma	Toplam
1977	11.236.552	14.197.498	25.434.050	1993	15.973.878	20.320.786	36.294.664
1978	11.725.302	13.969.457	25.694.759	1994	15.357.566	18.646.496	34.004.062
1979	15.604.779	15.907.231	31.512.010	1995	15.427.317	19.108.136	34.535.453
1980	14.005.177	15.528.999	29.534.176	1996	15.806.160	20.355.997	36.162.157
1981	12.249.176	13.018.100	25.267.276	1997	18.627.490	23.088.422	41.715.912
1982	17.847.994	19.457.510	37.305.504	1998	17.185.749	21.529.461	38.715.210
1983	16.439.642	18.965.509	35.405.151	1999	17.428.975	21.229.016	38.657.991
1984	15.977.779	18.095.352	34.073.131	2000	16.480.210	20.847.595	37.327.805
1985	19.009.728	18.860.515	37.870.243	2001	13.647.620	12.633.778	26.281.398
1986	20.093.941	21.168.326	41.262.267	2002	14.032.368	14.746.662	28.779.030
1987	21.353.499	25.393.977	46.747.476	2003	14.319.652	14.884.389	29.204.041
1988	23.777.525	29.076.049	52.853.574	2004	14.922.573	14.958.778	29.881.351
1989	26.017.366	30.801.951	56.819.317	2005	14.238.305	13.858.655	28.096.960
1990	20.472.463	26.641.339	47.113.802	2006	15.473.067	15.133.337	30.606.404
1991	14.077.838	18.330.929	32.408.767	2007	17.724.009	18.004.619	35.728.628
1992	15.105.030	19.136.796	34.241.826	2008	18.922.148	20.134.058	39.056.206

Kaynak: 1992-2009 Yılları arası yayınlanan Deniz Sektör raporlarındaki verilerden hazırlanmıştır.

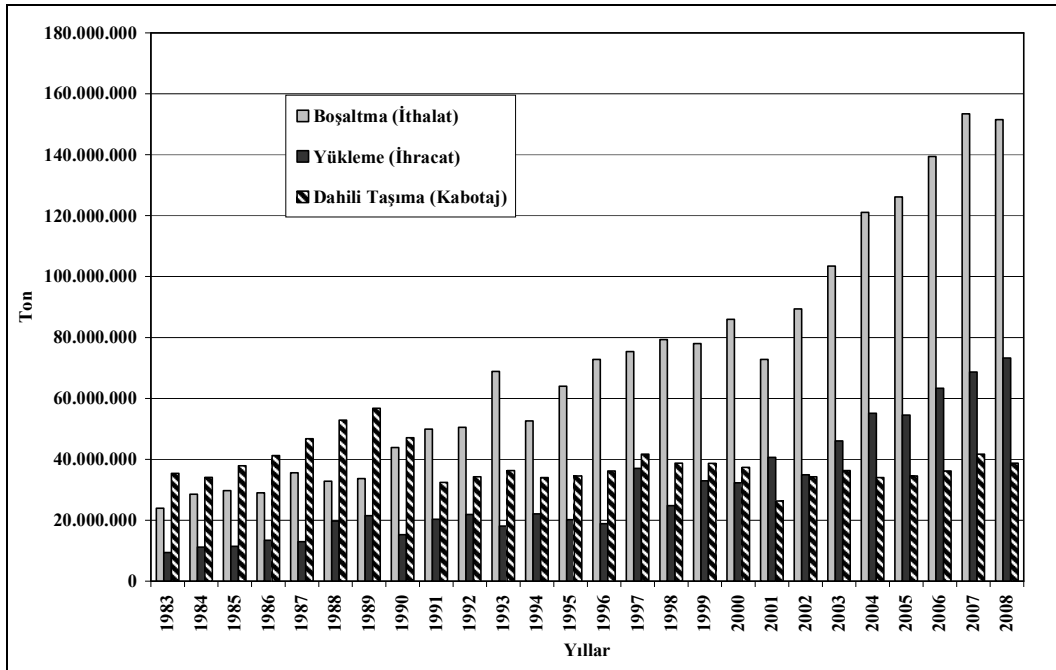
4.3.1.5. Türkiye’nin Limanlarında Yükleme – Boşaltma Gelişimi

Türkiye’nin mevcut liman politikası 618 sayılı Limanlar Kanunu (1925 yılı), 815 sayılı Kabotaj Kanunu (1926), 3621 sayılı Kıyı Kanunu ile 4046 sayılı Özelleştirme Kanunu gibi düzenlemeler ile desteklenmektedir (Oral, ve diğerleri, 2007; 172). Bu yasal sınırlar içinde jeo-stratejik açıdan denizyolu taşımacılığına son derece uygun olan Türkiye’nin uluslararası pazarlara ulaşmasında ve ülkenin

ekonomik, sosyal ve ticari yapısı üzerinde, ulusal ulaştırma sisteminin son noktası olan limanlar oldukça etkilidir. Son yıllarda küreselleşme ile birlikte limanlar sadece bölgesel yüke hizmet veren limanlar olmaktan ıkmyı ve bir bölgenin limanı olmaktan çok bölgedeki yük trafiğinin limanı olma yönünde gelişme göstermiştir. Limanlar yapılanmalarını bölgelerindeki aktarma yüklerinden daha fazla pay almak için düzenlemektedir (DTO, 2009)

Türkiye dış ticaretinin (İthalat-İhracat) % 90'a yakını denizyoluyla yapılmakta olup, Türk liman ve iskelelerinde 1983 yılında 68.728.002 ton yük elleçlenmiştir. 25 yıllık dönemde transit taşımalar da dahil olmak üzere bu rakam yaklaşık beş katına ulaşmyı ve 2008 yılında 314 milyon ton yük elleçlenmiştir (Denizcilik Müsteşarlığı, 2009).

Yükleme boşaltmanın yanı sıra liman özelleştirme konusunda da son yıllarda gelişmeler olmuştur. 1997 tarihinden itibaren TDİ Limanlarında başlatılan özelleştirme kapsamında, özellikle Türkiye'nin konteyner taşımacılığında önemli rolü oynayan limanlarından gelir sağlanması amaçlanmıştır. Gelirlerin limanların modernizasyonu ve geliştirilmesi için kullanılmaması sonucu artan taşımacılık hızına ve ihtiyaçlarına cevap veremez hale gelen TCDD Limanları da, başta Mersin Limanı olmak üzere özellikle 2004 yılından itibaren özelleştirme kapsamına alınmıştır. Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 30.12.2004 tarih ve 2004/128 sayılı kararı ile TCDD tarafından işletilen limanlardan Mersin, İzmir, İskenderun, Samsun, Bandırma ve Derince Limanları özelleştirme kapsamına alınmıştır. Mersin Limanı'nın "İşletme Hakkının Devredilmesi" yöntemiyle özelleştirilmesi amacıyla yapılan ihale sonucunda, 36 yıl süreyle 11.05.2007 tarihinde PSA Afken Ortak Girişim Grubuna devredilmiştir. Diğer adı geçen limanlarda henüz bir sonuca varılamamıştır (DTO, 2009).



Şekil 4.7. Türkiye'nin Limanlarında Yükleme Boşaltma Gelişimi

(Transit hariç; 1983- 2008, ton)

Kaynak: 1992-2009 Yılları arası yayınlanan DTO Deniz Sektörü raporlarından ve Denizcilik Müsteşarlığı Resmi İnternet sitesindeki verilerden hazırlanmıştır.

Şekil 4.7.'de görüldüğü gibi 1989 yılında limanlarda elleçlenen kabotaj yükü en üst seviyede bulunmaktadır. İthalat yükü ise yıllar itibariyle artış göstermiş, 2007 yılında ise en yüksek seviyeye (153.399.349 ton) ulaşmıştır. Artan dış ticaret hacmi ve Türkiye'nin ihracat hedefleri düşünüldüğünde liman planlama ve yatırım politikalarının önemi artmaktadır.

4.3.1.6. Türk Bayraklı Gemilerin Bayrak -Liman Devleti Kontrolleri

Denizcilik Müsteşarlığı Türk Bayraklı gemilerin etkin olarak denetlenmesi için uzman personel tahsis ederek denetim ve eğitim seferberliği başlatmıştır (Perşembe Rotası, 2009). Buna göre denizcilik nosyonu almış personel ile 2004 yılından beri Türk limanlarından yurtdışına çıkış yapan gemilere denetimler yapılmıştır. Bu sayede Türk Bayraklı Gemiler Paris Memorandumu (MOU) Kara Listesi'nde "Çok Yüksek Riskli" grubundan "Orta Dereceli Riskli Gemiler" grubuna

Gri Liste'ye inmiştir. Paris Memorandumu'nda bulunan 1996 yılı verilerine göre liman devleti kontrollerinde tutulan Türk Bayraklı gemilerin sayısı 157 iken, 2005 yılında bu rakam 45 olarak görülmekte ve 2006 yılında 42'ye, 2007 yılında 41'e ve 2008 yılı sonunda 40'a düştüğü görülmektedir. 2008 yılı itibariyle Türk bayraklı gemiler artık Paris Memorandumu'nda "Beyaz Liste"ye girmiştir. Buna göre 1996 yılından bu yana Paris MoU'da bulunan verilere göre Türk bayraklı gemilerin tutulma oranında yaşanan düşüş **Tablo 4.6.**'da verilmiştir.

Tablo 4.6. Türk Bayraklı Gemilerin Paris MoU Bölgesi (Avrupa) Liman Devleti Kontrollerinde Tutulma Oranı (1996-2008)

Yıl	Liste	Denetim Sayısı	Tutulma Sayısı	Tutulma Oranı
1996	-	463	157	52,68
1997	Kara <i>Çok yüksek risk</i>	601	146	30,89
1998	Kara <i>Çok yüksek risk</i>	721	127	30,6
1999	Kara <i>Çok yüksek risk</i>	665	163	24,5
2000	Kara <i>Çok yüksek risk</i>	726	173	23,8
2001	Kara <i>Çok yüksek risk</i>	862	212	24,59
2002	Kara <i>Çok yüksek risk</i>	852	160	18,78
2003	Kara <i>Çok yüksek risk</i>	749	131	17,49
2004	Kara <i>Yüksek risk</i>	776	67	8,63
2005	Kara <i>Ortadereceli risk</i>	597	45	7,54
2006	Gri	595	42	7,08
2007	Gri	670	41	6,12
2008	Beyaz	774	40	5,17

Kaynak: 1998-2008 yılları arasında yayınlanan Paris Mutabakat Zabtı (MoU) Liman Devleti Kontrolü Yıllık Raporlarından derlenmiştir.

4.3.1.7. Denizcilikte Avrupa Birliği'ne Uyum

Türkiye'nin ekonomik alanda Avrupa ile yakın bir işbirliğine girmesi Batı Avrupa ile siyasi alandaki işbirliğinin doğal bir uzantısıdır. Bundan dolayı, Türkiye gelişen Avrupa Topluluğu ile 1959 yılında yakın ilişkiler tesis etmeye başlamıştır. Türkiye'nin AB ile ilişkileri, Avrupa Topluluğu ile 12 Eylül 1963 tarihinde imzalanan ve 1 Aralık 1964 tarihinde yürürlüğe giren Ankara Anlaşmasının temelini oluşturduğu ortaklık rejimi çerçevesinde başlamıştır. 1963 yılında imzalanan Ankara Anlaşması, Türkiye ile AB'nin bütünleşmesi için kademeli bir süreç öngörmüştür. Önce ilk adımı teşkil eden ikili ticaretin serbestleştirilmesi sağlanmış ve bilahare Gümrük Birliği 31 Aralık 1995 itibarıyla tamamlanmıştır. Taraflar arasındaki entegrasyon seviyesi bu suretle ileri bir noktaya ulaşmış ve ülkemizin bundan sonraki çabası, Ankara Anlaşması'nda bir sonraki hedef olarak yer alan tam üyeliğe yönelik olmuştur (Dışişleri Bakanlığı, 2008). 3 Ekim 2005 tarihinde tam üyelik müzakerelerinin başlamasıyla birlikte, ülkemiz ile AB arasındaki ilişkilerde yeni bir döneme girilmiştir (DPT, 2007a; 20). Uyum çerçevesinde yapılan yasal değişiklikler ve düzenlemeler ulaştırma alanını da kapsamakta ve deniz ulaştırma sektörünü direkt olarak etkilemektedir. Başka bir deyişle, uluslararası bir nitelik taşıyan denizcilikte birçok milli mevzuatın Dünyadaki uygulamalara uyumlulaştırılması küreselleşme olgusunun doğal bir sonucudur. AB'ne giriş sürecinde, içerisinde milli mevzuatımızın denizcilik sektörünü ilgilendiren kısımlarının yenilenmesi, geliştirilmesi ve uluslararası mevzuata uyumlu hale getirilmesi de bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır (Tağmaç, 1998; 114).

Bunun yanında Doğaner'e (2005; 140) göre Türkiye'nin deniz yoluyla gerçekleştirilecek dış ticaretine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde limanların geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitesinin artırılması, AB limancılık stratejisi ile uyumlu bir işletme politikasının izlenebileceği özerk yönetim yapısına büründürülmesi gerekmektedir. Türkiye'yi doğu-batı ekseninde ulaşım koridoru ve transit uğrağı haline getirmesi amaçlanan bu yapılanmada, deniz ticaret filosunun da niceliksel ve teknolojik gelişmelerle uygun bir yapıya kavuşturulması sağlanmalıdır.

Bu kapsam ve konular Avrupa Komisyonu Genişleme Genel Müdürlüğü Türkiye'nin AB'ne uyum sürecinde son bir yıllık (2009) ilerlemesi ile ilgili raporunda

Fasıl 14, “Ulaştırma Politikası” ve Fasıl 21, “Trans –Avrupa Ağları” başlığı altında incelenmektedir. Avrupa Birliği Genel Sekreterliği’ne göre (2009; 58);

“Deniz taşımacılığı konusunda çok sınırlı ilerleme kaydedilmiştir. (...) Tonilato ölçümüyle ilgili yeni bir Yönetmelik uygulanmaktadır. Gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi amacıyla kurumsal kapasitenin ve acil müdahale kapasitesinin artırılmasına yönelik hazırlıklar henüz başlamamıştır. SOLAS-78, SOLAS-88 ve Marpol’ün III. ve IV. Eklerine ilişkin yönetmelikler hazırlanması konusunda bazı ilerlemeler kaydedilmiştir. Türk gemilerinin alıkonulma oranı daha fazla azalmıştır (2008’de % 5,7). Türkiye, Paris Mutabakat Zaptının beyaz listesine alınmıştır. Deniz güvenliği konusunda ilerleme kaydedilmemiştir. Deniz emniyeti konusundaki uyum ise ileri bir aşamadadır. Piyasaya giriş ve gemi tesciline ilişkin kurallar AB müktesebatıyla uyumlu değildir.”

“Fasıl 21: Trans Avrupa Ağları” bölümüne (ABGS, 2009; 66) göre ise *“Taşımacılık ağları konusunda ilerleme kaydedilmiştir. Ulaştırma Bakanlığı 2009-2013 yılları için Stratejik Planını yayımlamıştır. Öncelikler, Taşıma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesinde (TINA) yer alan tavsiyelerle uyumludur. Projeler için hazırlıklar yapılmaktadır ve bu hazırlıklar çekirdek ağ projeleri bakımından yeterince ilerlemiştir. Ancak, uzun vadeli yatırım için bir ana plan henüz hazırlanmamıştır. Taşıma altyapısının türüne göre sınıflandırılmış güvenilir bir taşımacılık veri sisteminin geliştirilmesi konusunda önemli bir ilerleme kaydedilmesi beklenmektedir”*.

4.3.2. Son Yirmi Beş Yılın Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırma Politikaları

1983- 2009 yılları arasında on beş hükümet programı okunmuştur. Bunlardan bazıları çok kapsamlı bir şekilde deniz ulaşırma politikalarına yer verirken bazıları ise ulaşırma başlığı içinde kısaca değinmişlerdir. Aşağıda gruplanan hükümetlerin detaylı ifadeleri **Ek 10**’da verilmiştir.

- 1983- 1989 yılları arasında başta olan Turgut Özal hükümeti ile dışa açık büyüme dönemi başlamıştır. Fakat Özal Hükümetinin deniz ulaştırma politikaları altyapı üzerinedir: *“Enerji, sulama kara ve demiryolu, liman, yurt içi ve yurt dışı haberleşme; kara, hava, deniz ulaştırması gibi temel alt yapı yatırımlarını devletin asli görevleri arasında telakki ediyoruz”* ifadesi bunun önemine değinmektedir.
- 1989- 1991 yılları arasında kısa süre başa geçen Yıldırım Akbulut Hükümetinin programında bulunan ifade *“Kara, deniz ve hava taşımacılığını, Türkiye’ nin coğrafi avantajlarını da dikkate alarak, en iyi şekilde getirilecek tedbirleri almaya devam edeceğiz. Başta Akdeniz sahilleri olmak üzere toplam 100 milyon ton kapasitede yeni ve tevsî limanlar yapılacaktır”* şeklinde bir hedef belirtmiştir.
- 1991, 1996 ve 1997-1999 yılları arasında üç defa hükümetin başına geçen Ahmet Mesut Yılmaz’ın ilk programında deniz ulaştırma programı açıkça belirtilmiştir: *“Deniz ticaret filomuzun gençleştirilmesi ve taşıma ihtiyaçlarının uygun olarak büyütülmesi, denizcilik politikamızın esasıdır. Sektörün ağırlığının özel teşebbüse geçmesi desteklediğimiz bir politika olacaktır.”* 1996 yılında kısa süreli olarak ikinci kez başa geçen Yılmaz’ın programı ağırlıklı olarak deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve modern taşıma türlerini kapsayacak şekilde gençleştirilmesi yönündedir. 1997-1999 yılları arasında ise “Denizcilik” başlığı altında politikalar yer vermiş ve şunları ifade etmiştir: *“Küresel ekonominin gelişme sürecinde atılım yapmakta olan Türk Deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve rekabet gücünün artırılması şarttır. Bu maksatla ikinci sicil konusunda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak gemi yapımı ve filo yenilenmesi için gereken teşvik sağlanacaktır. İstanbul ve Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizinde seyir güvenliği en üst düzeye çıkarılarak can, mal ve çevre güvenliğini sağlayacak teçhizat dahil her türlü gerekli tedbir alınacaktır. Deniz kirliliğini önleyecek önlemler alınacaktır. Yurtiçi ulaşımında deniz taşımacılığı teşvik edilecektir. Denizcilik Bakanlığı kurulacaktır.”*
- 1991- 1993 yılları arasında görevde olan hükümet son kez Süleyman Demirel Hükümeti’dir. Bu dönem Deniz Ticaret Odası’nın kuruluş zamanına denk gelmektedir ve bu durum hükümet programına da şu şekilde yansımıştır: *“Deniz*

*ticaretinin evrenselliği, uluslararası niteliği ve dünyadaki uygulamalar da göz önünde tutularak, her bakımdan yeterli bir deniz ticaret odasının tek ve güçlü bir oda olarak faaliyetine devam edilebilmesi için gerekli düzenlemeler yapılacaktır.”*Bunun yanında denizcilik eğitiminin önemi de bu dönemde vurgulanan konular arasındadır; *“Denizcilik eğitimi master planı hazırlanarak, bu sektörün denizde ve karada çalışacak personeli gelişen teknolojiye uyum sağlayabilecek bir standartta yetiştirilecektir. Kendi gemi adamı ihtiyacımızı karşılarken bir yandan da uluslararası gemi adamı piyasasına nitelikli işgücü arz etmek amacıyla, Milli Eğitim Bakanlığı, üniversiteler ve meslek kuruluşları ile işbirliği içinde çalışılacaktır”*.

- 1993 – 1996 yılları arasında görevde olan Türkiye’nin ilk kadın başbakanı Tansu Çiller’in hükümet programlarında deniz ulaştırması kapsamlı bir şekilde yer almaktadır; *“Deniz taşımacılığının sahip olduğu uluslararası önemi de dikkate alarak, deniz ticaret filosunun genç ve daha modern gemiler lehine dönüştürülmesi ile toplam kapasitenin artırılması için gerekli olan çalışmalar yapılacaktır. Bu çerçevede teşvikler ve mevzuat gözden geçirilerek günümüz gereklerine uygun hale getirilecektir. Liman, kıyı tesisleri gibi altyapılar bu hedeflere uygun hale getirilecek, limanlarımızın kapasitesi artırılacak ve modernleştirilmesi sağlanacaktır. Gemi ve yat inşaa sanayimiz ulusal ve uluslararası pazarlara uygun teknolojik donanımına kavuşturulacak teşviklerle desteklenecektir. Denizcilik eğitime özel önem verilecektir. Bu çerçevede sayılan hedeflerin etkin olarak gerçekleştirilmesi, denizcilikle ilgili birimlerin sevk ve idaresinde bütünlüğün sağlanabilmesi amacıyla Denizcilik Bakanlığı kurulacaktır.”* Yine Tansu Çiller döneminde Avrupa Birliği ile müzakere çalışmaları programa dâhil edilmiştir. Bunun yanında Gümrük Birliği de kabul edilerek bu durumun *“getireceği rekabet ortamına sanayi sektörünün uyum sağlamasını, Avrupa Birliği ile Ulaştırma haberleşme altyapı bağlantılarının iyileştirilmesini, Türk ve Topluluk ekonomileri arasındaki farkların azaltılmasını temin etmek amacıyla mali işbirliğinin Türkiye’nin ihtiyaçlarına uygun bir düzeye ulaşması içi müzakerelere ve çalışmalara hız verilecektir.”* şeklinde önemi belirtilmiştir.

- 1996-1997 yılları arasında hükümeti oluşturan Necmettin Erbakan Dönemi programında deniz ulaştırma politikası şu şekildedir; *“Ulaştırma kuruluş ve hizmetlerinin özelleştirilmesine dair yasal düzenlemeler geciktirilmeden yapılacaktır. Ulaştırma ve haberleşme hizmetlerinin sağlıklı bir yapıya kavuşturulmasına, altyapılarının geliştirilmesine, verimliliğin artırılmasına önem verilecektir. Ulaştırma sektöründe mevcut kapasitenin etkin kullanılması, ulaşım modları arasında dengenin sağlanması ve uygun altyapının oluşturulması amacıyla bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanacak ve bu çerçevede çalışmalara hız verilecektir. Ülkemizin denizcilik sektöründen daha fazla istifadesinin temini için, filomuzun daha rekabet edilebilir hale getirilmesi sağlanacaktır. Türk Cumhuriyetlerinin ekonomik yapılanma süreçlerine yapılan katkılar artırılarak sürdürülecek; ulaştırma, haberleşme ve enerji alanındaki işbirliği projelerine öncelik verilecektir.”* Yine bu dönemde Avrupa Birliği ile ulaştırma bağlantılarının iyileştirilmesi üzerinde durulmuştur.
- 1999- 2002 yılları arasında göreve gelen Bülent Ecevit dönemi hükümet programlarının diğer programlardan farklı yanı yoktur.
- Yaklaşık dört ay görevde kalan Abdullah Gül Hükümeti ulaştırma alt sektörlerinde dengeyi vurgulamıştır.
- 2003- 2010 yılları arasında hükümet başında olan Recep Tayyip Erdoğan hükümetinin 2003 yılı programında belirttiği deniz ulaştırma politikalarına yönelik ifadeleri şu şekildedir: *“Ulaşım sistemiz, deniz taşımacılığı ve demiryolu işletmeciliği öncelikli olmak üzere hazırlanmakta olan Ulaşım Ana Planı çerçevesinde, kara ve hava ulaşımıyla da bir bütünlük içerisinde ele alınarak, ulaşım modları arasında denge sağlanacaktır.”*
- 60. ve son hükümet dönemi için yapılan 2007 seçimlerinde tekrar başbakan olan Recep Tayyip Erdoğan’ın programında denizcilığe ilişkin ifadeleri biraz daha detaylandırılmıştır. Buna göre politika hedefleri şu şekildedir: *“İlk iş olarak ulaşım sistemlerinin dengeli bir şekilde gelişimini sağlayacak bir ulaştırma ana plan stratejisi hazırlanmıştır. Bu planda hedef, gelecek on yıl için; kara, deniz, demir yolu ve hava taşımacılığının birbirine paralel gelişimini sağlamak,*

gerçekleştirilecek projelerle deniz ve hava taşımacılığı ile demir yolu öncelikli olmak üzere tüm ulaşım türleri arasındaki dengeyi sağlamaktır. Küresel ısınmayla ilgili olarak daha önce başlatılan enerji, ulaştırma, tarım ve sanayi gibi sektörel alandaki çalışmalara ve ağaçlandırmalara kararlılıkla devam edeceğiz. Denizcilik sektörü de iktidarımız döneminde altın çağını yaşamış, birçok proje hayata geçirilmiştir. Özellikle gemi inşa sanayisinde büyük atılımlar yapılmış, Türkiye sayılı gemi üreticisi ülkeler arasına girmiştir. Bu sektörlerdeki atılımlar artarak devam edecektir.”

4.3.3. Ulaştırma Şuralarında Deniz Ulaştırma Politikaları

Ulaştırma Şurası Ulaştırma Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri hakkındaki 3348 sayılı Kanuna göre, Sürekli Kurul niteliğindedir. Şuranın ana hedefi, ulaştırma sistemlerini ülkenin sosyal, ekonomik ve coğrafi yapısına ve topyekün savunma ihtiyaçlarına uygun hale getirmek amacıyla yapılmış incelemeleri tartışmak, değerlendirmek ve sonuçlarını Ulaştırma Bakanlığına tavsiye etmektir (Ulaştırma Şurası, 1998; xiii). 1987 yılından sonra ilk defa 1998 yılında 9. Ulaştırma Şurası yapılmıştır. Bu şurada özellikle 21. Yüzyıl Ulaştırma Politikaları üzerinde durulmuştur.

Dokuzuncu Ulaştırma Şurasında Deniz Ulaştırma Politikaları: 9. Ulaştırma Şurası için yapılan Denizyolu Ulaştırması çalışmaları, 7 alt bölüm halinde yürütülmüş ve her alt bölümün yaptığı çalışmalar sonucunda hazırlanan grup raporları genel kurullarda tartışılmış ve son şekline getirilmiştir. Son şeklini alan raporlar ayrı ayrı sunulmuştur. Yapılan çalışmalar sonunda, saptanan hedefler aşağıda sıralanmıştır (Ulaştırma Şurası, 1998; 100-101);

1. Denizcilik Mevzuatı çağdaş düzeye getirilmelidir.
2. Gümrük Mevzuatı basitleştirilmeli ve Avrupa Birliği ve Uluslararası sözleşmelere uyum sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmelidir.
3. Güvenlik ile ilgili tüm uluslararası sözleşme ve protokollerin ülkemiz tarafından iştirak edilmek suretiyle takibi, kontrolü ve gerekli ulusal düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

4. Tüm ulaşım modları arasında koordinasyonu sağlayan bir üst kurul oluşturulmalıdır.
5. Denizcilik sektörünün tümünde çevre korumacılığı için gerekli tüm tedbirler alınmalıdır.
6. Şu an %30'lar seviyesinde bulunan deniz taşımacılığındaki Türk Bayraklı gemiler ile yapılan taşıma en az %50 seviyesine çıkartılmalıdır.
7. Kısa dönemde, modern gemilerden oluşan ve özellikle konteyner gemilerini kapsayan ve yaş ortalaması 15 olan en az 20.000.000 DWT kapasitesindeki filonun oluşturulması gerekmektedir.
8. Deniz taşımacılığından ülkeye yılda en az 10 Milyar ABD Doları hacminde döviz kazandırılmalıdır.
9. Taşımacılıkta filo kapasitesi olarak Dünyada 12. sıraya ulaşması sağlanmalıdır.
10. Denizcilikle ilgili ihtisas bankası kurulmalıdır.
11. Armatör için uygulanan KDV Kanunundaki istisnalar, tersaneleri de kapsayacak şekilde genişletilmelidir.
12. Sektör için uzun vadeli ve düşük faizli finansman sağlanmalıdır.
13. Tersane bölgeleri, Serbest Bölge statüsüne kavuşturulmalıdır.
14. Karadeniz ve Akdeniz sahillerinde yeterli kapasite de yeni tersaneler kurulmalıdır.
16. Liman alt yapılarının inşasında gerekli ödeneklerin zamanında tahsisi ve yatırımların süratle sonuçlandırılması sağlanmalıdır.
17. Ulusal düzeyde limancılık master planının oluşturulması ve bu çalışmaların sonuçlarına göre öncelikleri belirlenerek liman yatırımlarına gidilmesi gerekmektedir.
18. Küçük liman ve iskelelerin yatırımı yerine büyük liman kompleksi yatırımlarının sağlanması gerekmektedir.
19. Limanların yük elleçleme kapasitesinin 150 milyon ton/yıl' a, gemi yanaşma yeri uzunluğunun 40 km'ye, yıllık döviz girdisinin 2Milyar ABD Dolar'a çıkarılması gerekmektedir.
20. Limanların çağdaş taşıma sistemleri ile olan entegrasyonu sağlanmalı ve transit taşımacılıktan gereken pay alınmalıdır.

21. Boğazlar trafiğini emniyet altına alacak modern kontrol istemlerinin kurulması gerekmektedir.
22. Deniz ve çevre kirliliğinin önlenmesi için gereken mevzuat düzenlemelerinin yapılması ve tedbirlerin alınması gerekmektedir.
23. Denizde can ve mal emniyeti için gereken mevzuat düzenlemelerinin yapılması ve tedbirlerin alınması gerekmektedir.
24. Uluslararası düzeyde gemi adamı yetiştirmek için gereken eğitim tedbirleri alınmalıdır.
25. Yabancı gemilerde çalışacak gemi adamlarının sosyal, kültürel ve ekonomik hakları güvence altına alınmalıdır.
26. Türk Uluslararası Gemi Sicili (İkinci Sicil) ihdas edilmelidir.
27. Çağlar boyunca ihmal edilmiş olan denizcilik kültürünün Türk insanına aşılması için gerekli tedbirler alınmalıdır.

Onuncu Ulaştırma Şurasında Deniz Ulaştırma Politikaları: Cumhuriyetin 100. yılında hedefler ve projeler ile Dünyanın ilk on büyük ekonomisi arasında yer almayı planlayan Türkiye için 10. Ulaştırma Şurasının Denizyolu Komisyonunda belirlenen hedefler ve projeler (bkz. **Ek 11**) altyapı, üstyapı, regülasyon ve Ar- Ge alanıdır (Ulaştırma Bakanlığı, 2009b; 367-385). Strateji Geliştirme Başkanı ve 10. Ulaştırma Şurası Genel Sekreteri Kenan Bozgeyik, Ulaştırma Bakanlığınca düzenlenen 10. Ulaştırma Şurası kapsamındaki panellerden çıkan öneriler ile çalıştay önerilerinin bütünleştirilerek, her sektörün en önemli 20 projesinin seçildiğini belirtmiştir. Buna göre genel hatlarıyla denizyollarına ilişkin alınan kararlar ve projeler aşağıdaki gibidir (Denizci, 2009; 4-5);

1. Liman ve deniz tesislerinin ulusal ulaşım ve trans Avrupa ağlarına entegre edilmesi.
2. Yeni liman projeleri ile transit ülke konumuna gelinmesi.
3. Elleçleme kapasitesinin 2023 Yılına kadar 32 milyon TEU, 500 milyon ton kuru yük, 350 milyon ton sıvı yük ve 15 milyon yolcuya ulaştırılması.
4. Yurt içi taşımacılıkta deniz yolu payının yüzde 15'e (Ton/km) ve konteynerleşme oranının yüzde 15'e (TEU) yükseltilmesi.

5. Gemi inşa sanayinde 10 milyar dolar inşa geliri ve yeni istihdam alanlarının oluşturulması.
6. Gemi teslim kapasitesinde 0.8 milyon DWT'dan 4 milyon DWT'a veya yıllık 300 adet gemi teslim sayısına ulaşılması.
7. Katma değeri yüksek, ileri teknolojili gemiler inşa edilmesi.
8. Marmara Denizi'nde kuzey-güney, doğu-batı ulaşimleri için modern, fonksiyonel ve intermodal taşımacılığa uygun 2 veya 3 katlı araç yükleme boşaltma imkanları olan Ro-Ro terminalleri inşa edilmesi.
9. Kısa mesafe deniz taşımacılığına yönelik, Karadeniz ve Akdeniz limanlarına sefer yapan Ro-Ro, Ro-Pax filosu kapasitesinin artırılarak hatların çeşitlendirilmesi.
10. Doğu Akdeniz'de VLCC ve ULCC kapasitesinde yeni gemi inşa ve bakım onarım hizmeti verecek tersanelerin kurulması.
11. Tersanelerin yoğunlaştığı yerlerde organize yan sanayi bölgelerinin oluşturulması.
12. 200 adet balıkçı barınağının 55'inin kademeli olarak yat limanına dönüştürülmesi ya da ortak kullanım modeli oluşturulması.
13. Deniz ticaret filosunun modernize hale getirilmesi, dünyanın en büyük 10 limanından en az birinin inşa edilmesi.
14. Ulusal Test ve Akreditasyon Merkezi kurma.
15. Denizcilik ekonomisinde Ar-Ge payını ulusal hedefe paralel yüzde 2 seviyesine çıkarma.
16. Türkiye'nin kıyılarını dünyanın en temiz kıyıları arasına taşıyacak etkin bir çevre yönetim sisteminin kurulması.
17. Birbirine yakın iskelelerin ihtisas limanlarına dönüştürülmesi,
18. Evrensel hukuk ve AB normlarıyla tam uyumlu denizcilik mevzuatının sürdürülmesi
19. Deniz ulaşımına ilaveten iç su yollarının etkin kılınması
20. Gemi inşa sanayisinde yüzde 80 yerli katkı payını yakalamak.

4.3.4. Son Yirmi Beş Yılın Kalkınma Planlarında Deniz Ulaştırma Politikaları

1983- 2009 yılları arasında Devlet Planlama Teşkilatı'nın hazırladığı son beş yıllık kalkınma planlarına bakıldığında oluşturulan deniz ulaştırma politikalarının ağırlıklı olarak enerji, taşıma modları arasında uyumlu bütünleşme, yabancı bayraklı gemilerle rekabet, uluslararası standartlar ve Avrupa Birliği Ortak Ulaştırma Politikalarına uyum üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir (Bkz. **Ek. 8**).

4.3.4.1. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda Deniz Ulaştırma Politikaları

1985- 1989 yıllarını kapsayan 5. Beş Yıllık Kalkınma Planına göre deniz ulaştırması ile bağlantılı aşağıdaki politikalar belirlenmiştir(DPT, 1984);

- “Ulaştırma” başlığı altında İlkeler ve Politikalar bölümünde (s.116):
“416.paragrafta (1)madde; V. Plan döneminde taşımalarda can ve mal güvenliğinin ve ulaşılabilirliğin artması; taşıma taleplerinin karşılanması; taşıma maliyetlerinin, enerji tüketiminin ve tek enerji türüne bağımlılığın azaltılması; denizyolu, demiryolu ve boru hattı taşımacılığına ağırlık verilmesi; daha verimli bir işletmecilik yapılması, uluslararası taşımalarda döviz kazancının artması sağlanacaktır. (5).madde; Türk Deniz ticaret filosu, ülkenin dış taşımalarında gerekli payı alacak ve Türk denizciliğinin dışarıya açılmasını sağlayacak ve dış sularda yabancı bayraklı gemilerle rekabet edecek güce ve yapıya ulaştırılacaktır, bu amaçla gerekli düzenlemeler yapılacaktır. (6).madde; Limanlarımızın verimli ve çağdaş bir işletmecilik anlayışına ve yapısına ulaşmasını sağlayacak yatırımlar, hukukî ve idari düzenlemeler gerçekleştirilecektir.
- “Gemi İnşa Sanayii” başlığı altında İlkeler ve Politikalar bölümünde (s.103):
“par. 373. (1).madde; Gemi inşa sanayinde bakım-onarım potansiyelinin ülke ihtiyaçlarını karşılayabilir duruma getirilmesi ve yabancı bayraklı gemilere verilen bakım - onarım hizmetlerinin artırılması için gerekli düzenlemeler yapılacaktır. (2)madde; Ülke ihtiyaçlarına uygun tip ve tonajdaki gemilerin

üretimi ve gemi inşa sanayinin ihracata yönelik olarak gelişmesini teşvik edilecektir.”

Bu dönem içinde yaptığı çalışmada Günay (1989;559) Türkiye'nin deniz ticaret filosunun halihazır durumu (1989 yılı) ile 1994 yılında ulaşması gereken dış ticaret yüklerinin belli nispetlerle Türk bayrağıyla taşınması veya tamamının Türk bayraklı gemilerle taşınması hallerini tahmin etmiş ve filonun geliştirilmesine ihtiyaç olacağını belirlemiştir.

4.3.4.2. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda Deniz Ulaştırma Politikaları

1990- 1994 yıllarını kapsayan 6. Beş Yıllık Kalkınma Planına göre deniz ulaştırması ile bağlantılı aşağıdaki politikalar belirlenmiştir(DPT, 1989);

- “Denizyolu” başlığı altında İlkeler ve Politikalar bölümüne(s.273); “665. par.*Teknolojideki hızlı gelişmelere paralel olarak sürekli değişim gösteren deniz ticaret filosu için gerekli iyi yetişmiş, teknik gelişmelere uyum sağlayabilen insan gücü eğitimine öncelik verilecektir. Bu amaçla her kademedeki gemi adamı ve üst düzey sevk ve idarecisi yetiştirilmesi için eğitim kuruluşları yeterli düzeye getirilecektir. 666. Gemi inşa sanayi kapasitelerinin değerlendirilmesi, filonun yenilenme ve ek gemi ihtiyacının karşılanması için gerekli finansman imkânları araştırılacaktır. 667. Türkiye kıyılarının sanayi, ticaret ve turizm sektörleri yönünden sosyal, ekonomik ve çevresel özelliklerini, mevcut liman kapasitelerini ve sektörel gelişmeye uygun kıyı kesimlerinin potansiyellerini belirleyecek bir çalışma gerçekleştirilecektir. 668. par. Önemli dış ticaret limanlarındaki faaliyetlerin etkinliğini artırmak amacıyla otonom liman idaresi uygulamasına geçiş çalışmaları başlatılacaktır. 669. par. Kamu limanlarındaki faaliyetlerin konulan itibarıyla özelleştirilmesini sağlamak amacıyla gerekli girişimler ve idari düzenlemeler yapılacak, uygulamaya pilot projelerle geçilecektir.”*
- “Gemi İnşa Sanayi” başlığı altında İlkeler ve Politikalar bölümünde (s.251); “601. par. *Gemi inşa sanayinde dışa bağımlılığı azaltmak ve sektöre rekabet gücü kazandırarak ihracat seviyesini yükseltmek amacıyla yerli girdi kullanımı*

özendirilecektir. 602. par.Teknolojik araştırmaların hızlandırılarak yerli teknolojilerin üretilmesi ile gemi inşa sanayinin daha sağlam bir temele oturtulması desteklenecektir. 603. par.Gemi inşa sanayi için hammadde, yarı mamul ve mamul madde üreten yan sanayi kuruluşlarının gelişmesi teşvik edilecektir.”

4.3.4.3. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda Deniz Ulaştırma Politikaları

1996- 2000 yıllarını kapsayan 7. Beş Yıllık Kalkınma Planına göre deniz ulaştırması ile bağlantılı aşağıdaki politikalar belirlenmiştir(DPT, 1995);

- “Ulaştırma” başlığı altında Amaçlar, İlkeler ve Politikalar bölümünde (s.146):
“Ulaşım modları arasında yaratacağı uyumlu entegrasyonla ekonomik, hızlı ve güvenli bir hizmet sunarak kalkınma hedeflerine ulaşılmasına en fazla katkı sağlayabilecek, çevre ile de uyumlu bir ulaştırma altyapısı oluşturulması temel amaçtır. Bu amaca ulaşmak için; sektörde verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanımı, ağırlıklı olarak karayolları ile yapılan yurtiçi yük taşımalarının demiryolu, denizyolu ve boru hatlarına kaydırılmasını sağlayacak altyapı ile yasal ve kurumsal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.”
- Yine aynı bölüm içinde devam eden maddelerde; “Ulaştırma alt sistemlerini ülkenin ekonomik ve sosyal gelişimi ile uyumlu ve birbirlerinin tamamlayıcısı olarak ele alan dinamik bir Ulaştırma Ana Planı yapılacak ve uygulamada sürekliliği sağlanacaktır. Karadeniz Ekonomik İşbirliği çerçevesinde ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi için gerekli çalışmalar yapılacaktır. Ulaştırma sistemlerinin niteliklerine uygun özelleştirme programları ve denetim mekanizmaları geliştirilecek, yatırımların gerçekleştirilmesinde Yap-İşlet-Devret modeline önem verilecektir. AB ile entegrasyon sürecinde ulaştırma politikalarında uyum sağlanacak, Bağımsız Türk Devletleriyle gelişen ekonomik ve uluslararası ilişkilerin gerektirdiğı ulaştırma altyapısı ülke yararları ve olanakları ölçüsünde gerçekleştirilecektir.”

- “Liman ve havaalanlarında programlanmış yatırımlar hızlandırılacak, gerekli yerlerde yeni kapasitelerin oluşturulması sağlanacaktır. Mevcut otoyolların, limanların ve havaalanlarının etkin kullanımını sağlayabilmek için bunları karayolu ve demiryolu ana aksları ile bütünleştirecek yolların yapımı öncelikle ele alınacaktır (s.147)”
- “Dünya denizcilik sektörünü yakından izleyen, gelişen ulusal ve uluslararası koşullara uyum sağlayacak düzenlemelere olanak veren dinamik bir denizcilik politikası oluşturulacaktır. VII’nci Plan döneminde deniz ticaret filosu tonajının, yenileme dâhil olmak üzere 13,0 milyon DWT’a ulaşması beklenmektedir. Dünya deniz taşımacılığından alınan pay mutlaka daha yüksek seviyelere taşınacaktır.”
- “Liman işletmeciliğinin çağdaş bir anlayış içinde, uluslararası ve ulusal ticaretteki gelişmelerle uyumlu bir yapıya kavuşturularak, liman kapasitelerinden en üst düzeyde yararlanılması ve transit taşımalardan ülkemiz coğrafi konumunun gerektirdiği payın alınması sağlanacaktır.”
- “Konteyner trafiğindeki artışa paralel olarak, başta Derince ve İskenderun’da olmak üzere, yeni konteyner terminali yatırımları gerçekleştirilecektir. Dönem sonunda limanlarımızdaki konteyner trafiğinin 1 milyon adedi aşması beklenmektedir(s.148).”

4.3.4.4. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda Deniz Ulaştırma Politikaları

2001- 2005 yıllarını kapsayan 8. Beş Yıllık Kalkınma Planına göre deniz ulaştırması ile bağlantılı aşağıdaki politikalar belirlenmiştir (DPT, 2000);

- “Denizyolu Ulaştırması” başlığı altında Amaçlar, İlkeler ve Politikalar bölümünde (s.157-158): “1484. par. VIII. Plan döneminde 21. yüzyılın taşıma biçimi olma yolundaki kombine taşımacılık, transit ülke durumundaki Türkiye’yi de limanlar ve diğer ulaşım altyapıları yönünden etkileyecektir. Limanlarımızın; 2000 içinde tamamlanacak olan Ulusal Limanlar Master Planı sonuçları da göz önüne alınarak Türkiye’nin ithalat ve ihracat yüklerinin elleçlenmesine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi,

kapasitelerinin artırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde trafiğin geçiş koridoru olma özelliğine kavuşturulması amaçlanmaktadır. Limanlarımız dünya ulaşım yolları ağı içinde odak/arter oluşturacak biçimde büyüklük, yönetim biçimi, hizmet anlayışı gibi ölçütler yönünden yeniden yapılandırılacaktır.”

- *“1485. par. Türkiye’yi doğu-batı, kuzey-güney ekseninde ulaşım koridoru ve transit uğrağı haline getirmesi amaçlanan bu yapılanmada Türk deniz ticaret filosunun nicel ve nitel olarak taşıma talepleri ile uyumlu, dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun bir yapıya kavuşturulmasına önem verilecektir.”*
- *“1486. par. Deniz ticaret filomuzda tarifeli sefer hizmeti verebilecek yeterli gemi bulunmamaktadır. VIII. Plan döneminde; Ro-Ro, konteyner, kombine layner, ferry, kruvaziyer yolcu gemisi, petrol tankeri, LPG/LNG gemi tipindeki ticaret gemilerinin satın alınması, yurtiçinde yaptırılması, mevcudun yenilenmesi için sektör içi olanaklar da kullanılarak destek imkanlarından azami ölçüde yararlanılacaktır. Dönem sonunda deniz ticaret filosu tonajının 2,5 milyon DWT’u yenileme olmak üzere, 13 milyon DWT’a ulaşması beklenmektedir. Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarından aldığı pay artırılarak yüzde 40 seviyesine ulaşılacaktır”*
- *1487. par. Türkiye, AB’ye tam üye olduğunda kabotaj tekeli sona erdirmek durumunda kalacaktır. Adaylık döneminde kabotaj konusunda gerekli yönlendirmeler yapılarak Türkiye içinde yük ve yolcu taşımacılığının kara taşımacılığından denizyoluna kaydırılmasını sağlamak amacıyla kabotaj taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerine liman hizmetleri ve yakıt konusunda destek verilmesi için gerekli önlemler alınacak, olası AB rekabetine hazırlıklı olmak üzere koster filosu güçlendirilecektir.*
- *1488. par. Limanlarımızın, AB ve diğer uluslararası limancılık stratejileri ile uyumlu bir işletme politikası izlenerek, mevzuat ve teknolojik gelişmelere uygun ve bölgesel limanlarla rekabete dayalı çağdaş işletmecilik esasları içerisinde çalıştırılması sağlanacaktır.*
- *1489. par. Dönem sonunda limanlarımızdaki konteyner elleçlemesinin 1.900.000 TEU’ ya ulaşması beklenmektedir. Konteyner trafiğindeki artışa paralel olarak,*

YİD modeli ile Kuzey Marmara Limanı ve İzmir Limanı Tarama ve Tevsii Projeleri gerçekleştirilecek, Derince Konteyner Limanının inşaatına başlanacak ve Kuzey Ege Liman etüdü sonuçlandırılacaktır.

- *1490. par. Denizcilik mevzuatı uluslararası mevzuat ile uyumlu hale getirilecektir. Türk Deniz Ticaret Filosunun işletme maliyetlerinin azaltılması ve yeni çalışma alanlarının yaratılmasını temin için AB ülkeleri ve diğer ülkelerle ikili anlaşmaların yapılmasına önem verilecektir. Denizcilikle ilgili yapılacak tüm ikili anlaşmalar ve taraf olunacak uluslararası sözleşmeler konusunda ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile özel kuruluşların görüşleri alınarak katılımcılık sağlanacaktır.*
- *1491. par. Evrensel bir boyut kazanan denizcilik ve gemi adamları eğitiminde, STCW (Gemi adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Konvansiyonu) Sözleşmesiyle denizciler için öngörülen standart eğitimin uygulanmasına önem verilecektir.*

4.3.4.5. Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda Deniz Ulaştırma Politikaları

2007- 2013 yıllarını kapsayan 9. Beş Yıllık Kalkınma Planına göre deniz ulaştırması ile bağlantılı aşağıdaki politikalar belirlenmiştir(DPT, 2007a);

- “Enerji ve Ulaştırma Altyapısının Geliştirilmesi” başlığı altında Ulaştırma bölümünde “ 415. par. Ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistem, bütüncül bir yaklaşımla ele alınacak; yük taşımalarının demiryollarına kaydırılmasını, önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesini sağlayan, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran politikalar izlenecektir.”
- *416. par. Başta karayolu olmak üzere ulaştırmanın tüm modlarında trafik güvenliğinin artırılmasına, mevcut altyapının korunmasına, verimli kullanımının sağlanmasına ve bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasına önem ve öncelik verilecektir.*

- 417. par. Ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımına geçilecektir. Bu yaklaşımın alternatif ulaştırma modlarını inceleyen ve dışsallıkları kapsayan değerlendirmelerle, en avantajlı ulaşım modunu belirleyen bir yapıda olması esastır.
- 418. par. Demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınması özendirilecektir.
- Denizyolu bölümünde “425. par. Limanların yükleme-boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra, kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri hedefi doğrultusunda tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları tamamlanacaktır. 426. par. Başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi olmak üzere liman kapasiteleri artırılacaktır. Bu kapsamda Akdeniz Bölgesinin Doğu Akdeniz’in önemli bir lojistik merkezi olması desteklenecektir. 427. par. Denizyolunda kısa mesafe denizyolu taşımalarını artıracak gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verilecektir. 428. par. Deniz güvenliğinin artırılması kapsamında Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti kontrolü iyileştirilecektir. Bu çerçevede; Gemi Trafik Hizmetleri projeleri deniz trafiğinin yoğun olarak yaşandığı liman, körfez ve bölgelerde hayata geçirilecektir. 429. par. Askeri ve ticari gemilerin Türk tersanelerinde tasarımı, yüksek yerli katkı oranıyla üretilmesi ve Türk Deniz Ticaret Filosunun yenilenmesi amacıyla, başta Ceyhan yöresi olmak üzere, Türkiye Tersaneler Master Planının sonuçları da göz önüne alınarak yeni tersaneler kurulacaktır.
- “Sanayi ve Hizmetlerde Yüksek Katma Değerli Üretim Yapısına Geçişin Sağlanması” başlığı altında Ticaret Hizmetleri alt başlığında (s.83) “559. par. Ticaret hizmetlerinde etkinliğin artırılması amacıyla, yük taşımacılığına yönelik olarak; toplama ve dağıtım aşamalarında ilgili tüm tarafların bir araya geldiği, konteynerlerin depolanması, tasnif edilmesi ve ulaştırma türleri arasında aktarımının sağlandığı, bürokratik işlemlerin tek bir mekânda basitleştirilerek çözümlendiği, yük başlangıç ve bitiş noktaları olarak tanımlanabilecek lojistik merkezler vasıtasıyla kombine taşımacılığa geçilmesi sağlanacaktır. Öncelikle,

önemli limanlardan başlamak üzere belirli merkezlerde lojistik merkezler kurulacaktır.” şeklinde ifade edilmiştir.

4.3.5. Deniz Ulaştırma Politikası Oluşturma Çabaları: Arama ve Karar Konferansları

Türkiye’de deniz ulaştırması sektörüne yönelik olarak 1900lü yılların başından itibaren hükümetlerin programlarında, ilgili konferans, kongre ve şuralarda, siyasi partilerin, sivil toplum kuruluşlarının ve ilgili kurumların meclislerinde, kalkınma planlarında ve özel ihtisas komisyonlarında çeşitli politikalar oluşturulmuş, ifade edilmiş ve uygulanmıştır. Halen uygulanan politikaların yanında 2003 yılından bu yana politika oluşturma çabalarından biri de düzenlenen arama ve karar konferanslarıdır.

2003 yılında İMEAK Deniz Ticaret Odaları’nın düzenlediği Arama konferansı Türkiye’de denizcilik sektörünü ortak paydada buluşturmayı hedefleyen, tüm paydaşları bir araya getirmeye ve fikirlerini almaya çalışan, deniz ulaştırması ile ilgili somut ve uygulamaya dönük proje ve politikalar oluşturmaya yönelik ilk kapsamlı oluşumdur. 28-30 Mart 2003 tarihleri arasında düzenlenen bu Arama Konferansının (DTO, 2003b) ardından 11 Mayıs 2003 tarihinde bir Karar Konferansı yapılmış ve aşağıda belirtilen konu başlıklarının çerçevesinde denizcilik politika oluşturma ve alınacak tedbirlerle ilgili projeler üretilmiştir (DTO, 2003c);

a) Denizcilik Politikası Oluşturulması;

- Türkiye’nin ekonomik haritası (durum tespiti)
- Parlamentoda denizci tespiti
- Sivil toplum inisiyatifinin etkili olması

b) Denizcilik politikası ışığında alınacak tedbirler;

— İdari tedbirler:

- Kurumsallaşma
- Kıyı master planı hazırlanması (turizm, sanayi, balıkçılık, tersane, liman yerleşimi, şehir, kültür, koruma alanları)
- Sivil – asker (Dz.K.K.) işbirliği

— Ekonomik tedbirler:

- Sermaye birikimi/ güçlendirilmesi
- Küresel rekabeti sağlayacak, mücadele edebilecek destek tedbirlerinin alınması (2581 benzeri bir kanun ile düzenlenmesi)
 - İthalat - ihracat yüklerimizin (kamu ve özel sektör) Türk bayraklı gemilerle taşınması için uzun vadeli kontrat olanağı sağlanması (otomatik finans yöntemi)
 - Kabotaj taşımacılığında (turizm ve balıkçılık dahil) kullanılan akaryakıttan alınan vergilerin kaldırılması.
 - Liman hizmet tarifelerinin rekabetçi olarak yeniden düzenlenmesi
- Gemi - yat inşa ve yan sanayinin desteklenmesi
- Teşvik tedbirlerinde yeni trend uygulanması (şahsa değil, firmaya kuruma teşvik)
- Özelleştirmenin tamamlanması

Bu konferansların sonunda ortaya çıkan sonuç şudur(DTO, 2003b; 3); “*Türk ekonomisinin denizcilik sektöründen yararlanabilmesi için aşağıdaki konularda bilinçli, planlı ve uzun vadeli stratejiler üretmesi ve uygulamalar yapması gerekir*”;

1. *Dünya standartlarına uygun gemi satın alma ve inşa etme yatırım kredileri ile işletme kredileri olanaklarının yaratılması*
2. *Yılda 500 bin DWT inşa kapasitesine sahip, ancak % 15 kapasiteyle çalışabilen gemi inşa sanayimizin kapasite kullanımının arttırılması*
3. *Transit taşımacılığı mevzuatının değiştirilip, imkânlarının cazip hale getirilmesi, Transit taşıma iş hacmimizin arttırılması*
4. *Kabotaj taşımacılığının yaygınlaştırılması ve akaryakıt dahil kabotaj taşıma maliyetlerinin uluslararası sulardaki taşıma maliyetleri ile aynı seviyeye getirilmesinin sağlanması*
5. *Yılda 310 milyon ton kapasitesi varken ancak % 50'si kullanılabilen liman elleçleme kapasite kullanım oranının arttırılması*
6. *Özelleştirme çalışmalarının hızla tamamlanmasının sağlanması*

7. *Denizcilik sektörünün stratejik sektör olarak ilan edilmesi ve ulusal denizcilik politikasının belirlenmesi ve kesintisiz istikrarlı bir şekilde uygulanması*

Özellikle 7. maddede bahsedilen “denizcilik politikasının belirlenmesi ve uygulanması” ile ilgili çalışmalar 2008 yılında tekrar denizcilik sektörünün gündemine gelmiştir. Bu dönemde Denizcilik Müsteşarlığı’nın düzenlediği ikinci Arama konferansı 28-30 Kasım 2008 tarihleri arasında İMEAK Deniz Ticaret Odası’nın işbirliğinde yapılmıştır. Ağırlıklı olarak 2008 yılında yaşanan küresel finans krizine ilişkin sorunların ve çözüm önerilerinin tartışıldığı konferans kapsamında “Denizci Ülke, Denizci Millet” vizyonu doğrultusunda görüşülen konular aşağıdaki gibidir (Denizcilik Müsteşarlığı, 2008; 8);

“Kriz Müdahale” başlığı altında;

- Kriz önlem paketi
- Navlunların düşmesi, gemi siparişlerinin azalması, ticaretin azalmazı, deniz taşımacılığının azalması ve istihdam kaybına karşı yapılması gerekenler
- Finansal kaynakların azalması, likidite azalması, dış finansal kaynak daralması ve denizcilik kredi maliyetlerinin artmasına karşı yapılması gerekenler
- Türkiye’de liman masrafları, harçlar, sigorta primleri yüksek olmasına karşı yapılması gerekenler
- Laid-up olacak gemiler ve yedi emin için bağlama yeri ve limanı gösterilmesi

“Yatırımlar / Faaliyet Alanı Geliştirme” başlığı altında

- Deniz turizmi ve marina talebinin karşılanması
- Atıl balıkçı barınaklarının marina, tersane veya çekek yerine dönüştürülmesi
- Katma değeri yüksek gemi projelerinin yapılması, petrol platformu, arama gemisi, koster filosunun geliştirilmesi
- Liman yatırımları (ana konteyner gemilerine uygun kapasitede)
- Türkiye’de savaş gemisi imalatı
- Ege ve Doğu Akdeniz’de lojistik merkezi olmak
- Gemi ve yat inşasında ihtisaslaşmanın artması
- Enerji koridoru ve deniz turizmi açısından coğrafi konum avantajı nasıl değerlendirilir?
- Sektörün AB’ye uyumu nasıl bir avantaj getirir?

- Finansman ve sermaye yetersizliğini gidermek için yapılması gerekenler
- Ulusal Politikalar
 - Türk bayrağından yabancı bayrağa kaçışı önleme
 - Ulusal anlamda teşviklerin arttırılması, korumacılık

“Yapılanma” başlığı altında;

- Planlama / Kurumsallaşma / Yapılanma
 - Kıyı master planı
 - Denizcilik kurumlarının dağınıklığını giderme
 - Denizcilik firmalarında kurumsallaşmanın arttırılması
 - Sektörün ve işverenlerin stratejik plan yapması
 - IMO ile etkin temsil edilme
 - Ulaştırma, turizm, balıkçılık konularında planlama
- Araştırma ve geliştirme
- İnsan kaynağı ve eğitim konusunda yapılması gerekenler
- İşbirlikleri
 - Üniversite, kamu, özel sektör işbirliği
- Denizcilerin parlamentodaki temsilinin sürmesi

Arama konferansının sonunda ortaya konan öneriler somut projelere dönüştürülmüştür. Yine 3 farklı perspektifte (krize müdahale, yatırımlar/faaliyet alanı geliştirme, yapılanma) çalışan grupların proje önerileri bütünleştirilmiştir (Denizcilik Müsteşarlığı, 2008; 89-90). Deniz ulaştırmasına yönelik belirlenen ortak proje listesinden aşağıdaki genel başlıklar önemlidir;

- Koster yenileme projesi
- Denizcilik Vizyonu Doğrultusunda Deniz Kültürünün Geliştirilmesi
- Kriz Sonrasına Hazırlık Projesi
- Hem tersane hem gemi hem yan sanayi için, Ar-Ge odaklı merkez kurulması
- Uluslararası denizcilik örgütünde daha etkin temsil eylem planı
- Bütünleşik kıyı ve deniz planlanması ve yönetim planı
- Liman otoritesi sistemi kurulması
- Denizcilik projeleri izleme, denetleme komitesi oluşturulması
- Kıyı Master Planında “Denizci Ülke, Denizci Millet” kriteri göz önüne alınmalı
- Üniversite-kamu-denizcilik sektörü arasında proje havuzu oluşturmak.

4.4. TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARININ

UYGULANMASINDA TEMEL UNSUR: YASAL DÜZENLEMELER

Karayollarının, demiryollarının ve hava taşımacılığının bilinen gelişimi içinde bile, dünya ticaret mallarının % 70’i deniz yoluyla taşınmaktadır. Bütün bu olgular deniz taşımacılığına evrensellik, kendine özgü bir hukuk; üretimden tüketime, limanlardan gemi yapım sanayi ile yan sanayilerine kadar uzanan geniş bir çevre kazandırmış bulunuyor. Ekonomik değerleri yüksek olan deniz taşıma araçlarının ve taşıdıkları malların güvenliği, varılmak istenen limana güvenlik içinde ulaşmaları; her bir deniz taşıma aracının bir devletin uyrukluğunda bulunmasını, uyrukluğunda bulunduğu devletin ve ülkesinin bir uzantısı sayılmasını zorunlu kılmıştır. Deniz ticaret hukuku gerek bu güvenlik sorununa, gerekse deniz taşıma araçlarının ve deniz taşımacılığının özelliklerine uygun düşen evrensel boyutlar kazanmıştır. Yine aynı konumlar deniz taşımacılığına özel uluslararası kurumların oluşumunu, iki taraflı ve uluslararası denizcilik anlaşmalarının doğumunu sağlamıştır. Ulusal ve uluslararası deniz ticareti hukuku bu kurumlarla ve anlaşmalarla daha da zenginleşmiştir (Sevimay, 1992; 2). Yasal düzenlemelerin bu genel gelişimine paralel olarak ülkelerin kendi içlerinde de ihtiyaca göre değişiklikler ve yenilikler yapılmaktadır.

Bu doğrultuda denizciliğe özgü yasal düzenlemeler ve mevzuat, deniz ulaştırma politikalarının hayata geçirilmesi, kağıt üstünde kalmaması amacıyla hazırlanan, uygulama koşul ve şartlarının, yaptırımların neler olduğunun net, açık ve somut bir biçimde ortaya koyan, olmazsa olmaz kuralların belirlendiği bir temel teşkil eder (Kişi, 2006).

Türkiye’de de 1864 yılında kabul olunan deniz ticaretiyle ilgili hukuki düzenleme “Ticaret-i Bahriye-yi Kanunname-yi Hümayun”, değişikliklere ve ilavelere rağmen ihtiyacı karşılamayınca 4 Ekim 1926 tarihinde 865 ve 866 sayılı kanunlarla Türk Ticaret Kanunu -ikinci cildi deniz ticareti- yürürlüğe girmiştir. 15 Kasım 1929 Tarihli 1440 Sayılı Kanun ile de Türk Deniz Ticaret Kanunu yürürlüğe girmiştir (Sezgin, 2007; 52).

Türkiye’nin denizciliğe ilişkin bu ilk düzenlemelerinin ardından bugün sayı ve konu olarak çok çeşitli ve kapsamlı bir mevzuatı bulunmaktadır. Deniz ulaştırma

politikalarının uygulanmasında temel teşkil eden yasal düzenlemeler ve ilgili mevzuata ilişkin genel başlıklar aşağıdaki gibidir (Denizcilik Müsteşarlığı, 2010d);

a) Ulusal Mevzuat

1. Kanunlar
2. Kanun hükmünde kararnameler
3. Tüzükler (Nizamname)
4. Bakanlar Kurulu Kararları
5. Yönetmelikler
6. Tebliğler
7. Genelgeler
8. Yönergeler (Talimat)
9. İlgili diğer düzenlemeler

b) Uluslararası Hukuk Metinleri

1. IMO Konvansiyon ve Sözleşmeleri
2. Diğer Uluslararası Sözleşme ve Protokoller
3. Bölgesel Anlaşmalar
4. İkili Denizcilik Anlaşmaları

c) Avrupa Birliği Direktifleri

Bunlardan özellikle deniz ulaştırma politikalarının uygulanmasına temel teşkil eden Türk ticaret filosuna, limanlara, kabotaj taşımacılığına, uluslararası standartlara ilişkin mevzuat ve Avrupa Birliği'ne ilişkin direktifler listesi **Ek 12.**' de ve **Ek. 13**'de ayrıntılı olarak verilmiştir.

Togan'a (2007; 23) göre Türkiye'de denizcilik ile ilgili tüm kararlar ve politika oluşturma faaliyetleri ile uluslararası denizcilik konvansiyonlarının imzalanması 2002 yılından beri Ulaştırma Bakanlığına bağlı olan Denizcilik Müsteşarlığı tarafından gerçekleştirilmektedir.

Bu bölümde gerçekleştirilen incelemelerde son yirmi beş yıllık süreçte hükümetler, Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Devlet Planlama Teşkilatı ve Deniz Ticaret Odaları gibi Türkiye'nin önemli politika merkezlerinin deniz ulaştırması alanında politikalar oluşturduğu ve uyguladığı görülmüştür. Uygulama

sürecinin yaşandığı ortamda birbiri ile ilgisi olan birçok paydaş bulunmaktadır. Bunun yanında değişen Türkiye ekonomisindeki dalgalanmalar, siyasi yönetimde yaşanan değişiklikler, mevzuatın beliren ihtiyaçlara göre değiştirilmesi ile bu politika merkezlerinin ve ilgili paydaşların aldıkları kararlar da değişim göstermiştir. İdari kurumların örgüt yapılarında yaşanan değişiklikler ile birlikte sektörün dış çevresindeki etkiler de uygulamada farklı sonuçlar doğmasına sebep olmuştur. Bunun sonucunda kurumlar hedeflerine uygun olmayan sonuçların nedenini bulmaya çalışmakta, ya da yeni politikalar geliştirmekte ve bu süreçte emek, zaman ve değer kaybı yaşanmaktadır.

Tüm bu değerlendirmelerin ışığında Türkiye’de deniz ulaştırma politikalarının oluşturulmasına ilişkin süreçlerin ve aşamalarının araştırılması ihtiyacı ortaya çıkmaktadır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE’DE DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKALARI OLUŞTURMA SÜRECİNE YÖNELİK NİTEL UYGULAMALAR VE STRATEJİK ANALİZLER

5.1. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE MODELİ

5.1.1. Araştırmanın Amacı ve Kapsamı

Dünya ticaretindeki büyüme deniz ulaştırma politikalarının önemini oldukça arttırmaktadır. Her ne kadar dünyada serbest ticaret uygulamaları olsa da ülkelerin kendilerine ait kısıtlayıcı, rekabet ortamında ayakta kalmaya yönelik müdahaleci uygulamaları da söz konusudur. Bu birbirine zıtlık teşkil eden ortamda özellikle ekonomik ve siyasi sorunlar başta olmak üzere diğer sorunlar deniz ulaştırması alanını etkilemekte ve bu sorunların üstesinden gelmek amacıyla ülkeler çeşitli politikalar oluşturmaktadır.

Köklü tarihi boyunca Türkiye’de bir çok başarılı denizcilik faaliyeti gerçekleştirilmiş ve bunun yanında birbirinden farklı birçok sorunla karşı karşıya kalınmıştır. Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu yıldan bu yana deniz ticaret filosuna, kabotaj taşımacılığına, limanlarına yönelik politikalar oluşturmuş, uluslararası alanda rekabet edebilmek için çeşitli kararlar almıştır. Fakat deniz ulaştırması alanında uygulanan bazı politika ve kararların sonuca ulaşmasında sıkıntıların yaşandığı görülmüştür. Bu durumun *“politikaların oluşturulma sürecinde ortaya çıktığı” savından yola çıkarak* Türkiye’de deniz ulaştırma politikalarını ve oluşturma sürecini derinlemesine incelemeyi temel amaç edinen bir çalışma ortaya konmuştur. *“Deniz ulaştırması ve politika oluşturma süreci alanındaki literatürü göz önüne alarak Türkiye’nin deniz ulaştırma politikalarını ve bu politikaları oluşturma sürecine ilişkin değişkenleri incelemeyi ve uzman görüşlerinden elde edilen veriler doğrultusunda stratejik analizler ile gelecekte oluşturulacak deniz ulaştırması politikaları için önerilerde bulunmayı”* amaçlayan çalışmanın alt amaçları şu şekilde belirlenmiştir:

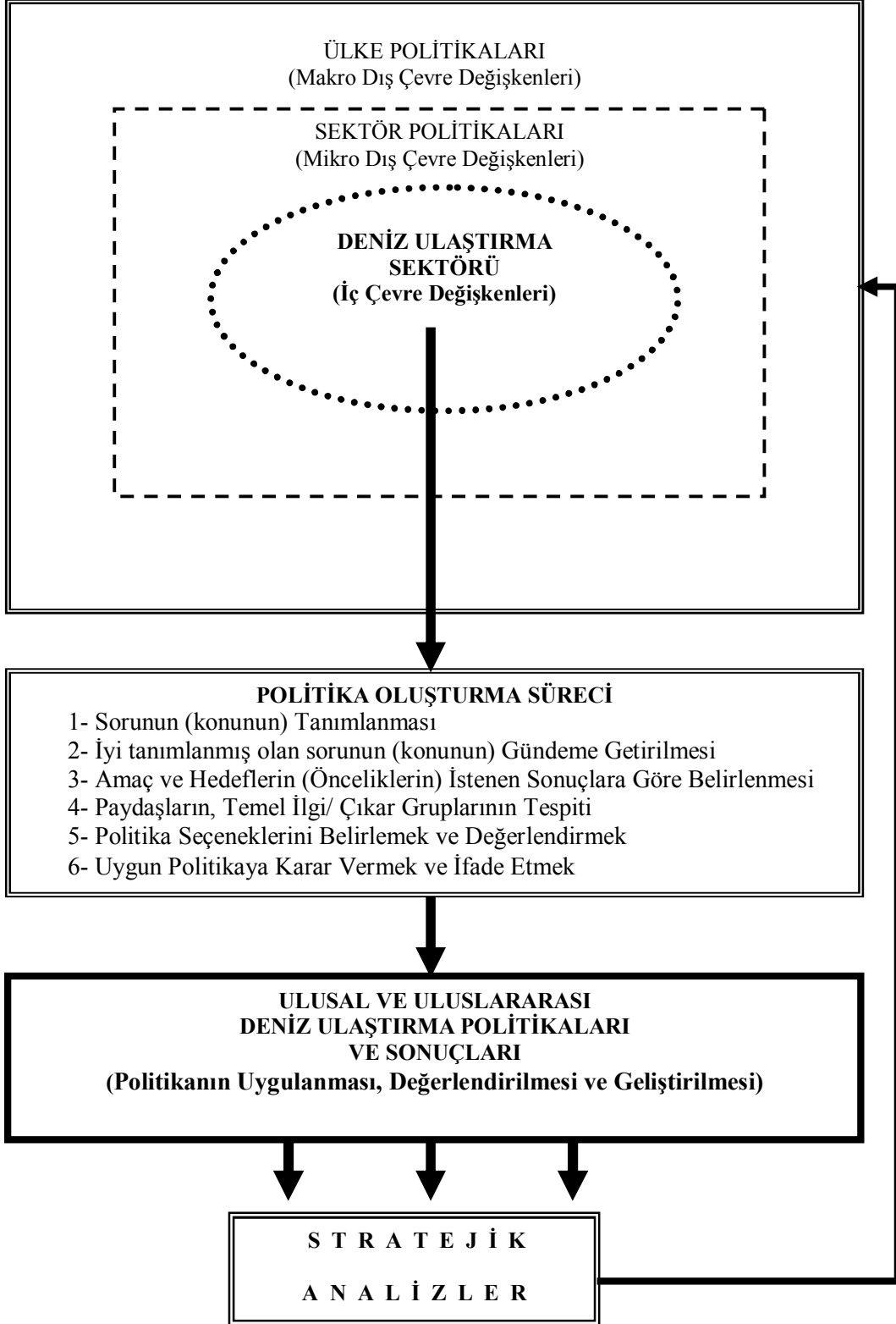
- Ulaştırma modlarından deniz ulaştırmasına ilişkin literatürü inceleyerek politika alanına yönelik geniş bir değerlendirme yapmak,
- Politika kavramının kapsamlı içeriğinden yola çıkarak politika oluşturmada etkili unsurları ve politika oluşturma sürecini incelemek,
- Deniz ulaştırması ve politika oluşturma süreci alanındaki literatürü bir arada değerlendirerek Dünyada ve Avrupa Birliği'nde oluşturulan deniz ulaştırma politikalarını incelemek,
- Türkiye'nin denizcilik tarihinden yola çıkarak Cumhuriyet'in kuruluşu ile birlikte oluşturulmuş bulunan deniz ulaştırma politikalarını incelemek ve ülkenin deniz ulaştırma politikalarını dönemsel olarak analiz etmek,
- Çevresel etkilere ilişkin unsurların yardımıyla deniz ulaştırma politikası oluşturma sürecine etki eden değişkenleri ortaya koymak,
- Türkiye'de deniz ulaştırma politikasında etkisi olan ve etkilenen kurum ve kuruluşların görüşlerine başvurarak deniz ulaştırma politikası oluşturma sürecinin her bir basamağı hakkında değerlendirmeler yapmak,
- Türkiye'de deniz ulaştırması alanında gelinen noktadan ve uzman görüşlerinin ifadelerinden hareketle elde edilen bulguların da yardımıyla geleceğe ilişkin stratejik analizler yapmak ve gelecekte oluşturulacak deniz ulaştırması politikaları için önerilerde bulunmaya çalışmaktır.

Bu amaçlar doğrultusunda yürütülen araştırma üç ana konuyu kapsamaktadır. Bunlardan *birincisi*, deniz ulaştırması alanının genel çevresi ile politika arasındaki ilişki, *ikincisi*, deniz ulaştırma politikalarının tanım ve kapsamlarının irdelenerek Dünya ve Avrupa Birliği açısından değerlendirilmesinin yapılması, *son olarak* da Türkiye'de 1923 yılından bu güne deniz ulaştırma politikalarının analizi ve son yirmibeş yıllık dönem çerçevesinde politika oluşturma sürecinin basamakları ile ilgili değerlendirmeye ilişkin kapsamdır.

5.1.2. Araştırmanın Kavramsal Modeli

Plasman (2008; 811) eserinde bilim ve politika oluşturma birbirinden farklı olduğunu belirtmiştir. Ona göre “*bilim soruşturma, tanımlama ve açıklamayla ilgilenir; politika oluşturma ise toplum faaliyetlerinin yönetilmesiyle ilgilenir. Bilimin değerlerden bağımsız olması beklenir; politika oluşturma ise normatiftir ve toplumsal değerleri yansıtır ve bunlara dayalı kararlar verir. Bilim objektiflik, güvenilirlik ve geçerlilik standartlarına sahiptir. Politika oluşturma ise insani değerler, savunuculuk ve liderliği yansıtır*”. Bu görüş doğrultusunda politikanın normatif özelliği göz önüne alınarak bilimsel bir araştırma modeli oluşturulmuştur.

Araştırmanın amacına ve kapsamına uygun olarak deniz ulaştırma politikaları oluşturma sürecinin değerlendirilmesine yönelik bu model **Şekil 5.1.**'de belirtilmiştir. Bu model araştırmanın literatür taramasına ve uygulama boyutuna temel teşkil eden başlıkları içermektedir. Hem literatür taraması kısmında hem de araştırmanın uygulama süreci boyunca bu model sınırları dahilinde kalınmıştır. Buna göre ilk aşamada denizcilik çevresinin makro dış, mikro dış ve iç çevre etkenleri incelenmiştir. İkinci aşamada bu çevrenin içinde yer alan deniz ulaştırma sektörüne yönelik politikalar irdelenmiş ve politika oluşturma sürecinin basamakları kendi içinde değerlendirilmiştir. Ulusal ve uluslararası kaynakların içerik analizine tabi tutulması ile üzerinde durulan, vurgulanan deniz ulaştırma politikalarına yönelik değişkenler ortaya çıkartılmıştır. Hedeflenen ve gerçekleştirilen söylemlerin karşılaştırılmasını takiben uzman görüşlerine başvuru deniz ulaştırması alanının önemli kurum ve kuruluşlarından alınan veriler sonuçlandırılmış ve geleceğe yönelik stratejik analizler ortaya konmuştur.



Şekil 5.1. Araştırmanın Kavramsal Modeli

Kaynak: Yazar

5.2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Politika oluşturma sürecine yönelik yapılan araştırma sonucunda (Bkz. **Tablo 5.1.**) en çok uygulanan iki yöntemin literatür taraması ve yüzyüze görüşme olduğu tespit edilmiştir. Bunun yanında, içerik analizi, gözlem, Delphi, senaryo inceleme ve kalitatif çalışmalar da diğer kullanılan yöntemler arasında yer almaktadır. Delphi, senaryo inceleme ve kalitatif çalışmalar dışında diğer yöntemlere çalışma içinde özellikle yer verilmiştir.

5.2.1. Ön Çalışmalar

Yapılan yöntem araştırması sonucunda araştırmanın kavramsal modeline uygun olarak ön çalışma literatür taraması ile başlamıştır. Konunun geneline ilişkin ön mülakatlar yapılarak görüş ve öneriler doğrultusunda çalışmanın uygulama boyutu şekillendirilmiştir. Gözlem yöntemi kullanılarak deniz ulaştırması alanında oluşturulan politikaların hangi süreçte değerlendirildiği ve uygulama aşaması için üretilen projelerin nasıl ortaya çıkarıldığı izlenmiştir. Ön çalışmanın son basamağı olarak deniz ulaştırması alanında genel bir değerlendirme yapmak amacıyla kısa bir anket çalışması yapılmıştır. Tüm bu ön çalışmaların değerlendirilmesi sonucu uygulama aşamasına geçilmiştir.

5.2.1.1. Literatür Taraması

Literatür taraması, araştırmacının belirlediği araştırma alanında yayınlanmış yada yayınlanmamış ikincil veri kaynaklarının geniş bir değerlendirmeye tabi tutularak belgelendirilmesidir. Ana konu ile ilgili literatür taraması yapmak, araştırmacıya gelecekte gerçekleştireceği yüzyüze görüşmelerde edineceği bilgilere daha anlamlı bir şekilde odaklanmasında yardımcı olacaktır (Sekaran, 2003; 63).

Tablo 5.1. Politika Oluşturma Süreci Alanındaki Makale ve Lisansüstü Tezlerde “Yöntem” İncelemesi (1/4)

Kaynakça	Cinsi	Adı	Politika Alanı	Yöntemi
Frankel, (1992)	Makale	Hierarchical Logic in Shipping Policy and Decision-Making	Denizcilik	Hiyerarşik Mantık (Hierarchical Logic)
Ubbels, vd., (2003)	Makale	A Multi-Layer Scenario Analysis for Sustainable International Transport	Ulaştırma	Çok katlı senaryo analizi (Multi-Layer Scenario Analysis)
Çiçek ve Kişi, (2007)	Makale	Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturmada Sosyo-Ekonomik Boyut: Bir Model Önerisi	Deniz Ulaştırması	Literatür taraması - İkincil veri kaynaklarından değerlendirme
Andriole, (1979)	Makale	Decision Process Models and the Needs of Policy-Makers: Thoughts on the Foreign Policy Interface	Dış (Kamusal) Politika	Literatür Taraması - Karar süreç modellerinin değerlendirmesi
Abert, (1974).	Makale	Defining the Policy-Making Function in Government: An Organizational and Management Approach	Eğitim	Basitleştirilmiş Senaryo
Elgström ve Smith, (2000)	Makale	Introduction: Negotiation and Policy-making in the European Union – Processes, system and order.	Avrupa Birliği	Literatür taraması
Godson, (2001)	Makale	The AFL Foreign Policy Making Process from the End of World War II to the Merger.	İstihdam, İşgücü	Literatür taraması
Ingram, (1999)	Makale	From Sparring Partners to Bedfellows: Joint Approaches To Environmental Policy-Making	Çevre	Ortak yaklaşım (Joint Approach)
Johnson, vd., (2004)	Makale	Impact Evaluation Professional Practice, and Policy Making	Kütüphane Yönetimi	Literatür taraması
Lee ve Fitz, (1995)	Makale	Inspection and Policy Making: Some Initial Ideas	Okulların Kalite ve Standartlarının Denetleme	Literatür taraması ve yarı yapılandırılmış görüşme

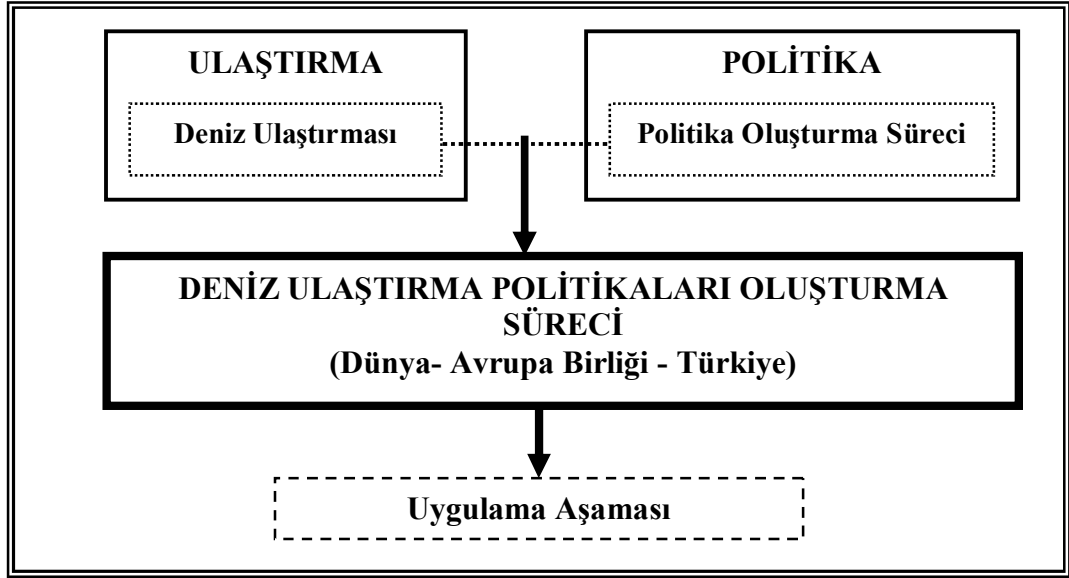
Tablo 5.1. Politika Oluşturma Süreci Alanındaki Makale ve Lisansüstü Tezlerde “Yöntem” İncelemesi (2/4)				
Kaynakça	Cinsi	Adı	Politika Alanı	Yöntemi
Lehmkuhl, (2002)	Makale	Harmonisation and Convergence? National Responses To the Common European Transport Policy	Ulaştırma Politikası	Literatür taraması ve Analitik Değerlendirme (Analytical Orientation)
Oh, (1997)	Makale	Explaining the Impact of Policy Information on Policy-Making	Bilgi – Birikim	Literatür taraması, Yüz yüze Görüşme , Nominal ve 5li Liket Ölçek ile Anket uygulaması, İki farklı Regresyon analizi (OLS Multiple and Logistic Regression Analysis)
Schuknecht, (1996)	Makale	Political Business Cycles and Fiscal Policies in Developing Countries	Mali Politika	Literatür taraması ve hipotez testi
Urk ve Vries, (2000)	Makale	POLSSS: Policy Making for Sea Shipping Safety	Emniyet	Risk Analitik Yöntem ve Maliyet – Etkinlik Analizi (risk-analytical methods, cost-effectiveness analyses)
Wechsler ve Backoff, (1986)	Makale	Policy Making and Administration in State Agencies: Strategic Management Approaches	Hükümet – Kamu Yönetimi	Literatür taraması Yapılandırılmamış, Yoğun Yüz yüze Görüşme
Zhang, (2002).	Makale	Information Technology Policy-Making in the People’s Republic of China	Bilgi Teknolojisi Politikası	Literatür taraması Sistematik tarihsel inceleme
Sharlet, (2007)	Makale	Soviet Legal Policy Making- A Preliminary Classification	Yasal Politika	Literatür taraması ve dönemsel inceleme ile karşılaştırmalı politika değerlendirmesi
Wouters ve Coppens, (2006)	Makale	International Economic Policy-making: Exploring the Legal Linkages Between the World Trade Organization and the Bretton Woods Institutions	Ekonomik Politika	Uluslararası örgütlerin tarihi, ilgili anlaşmalar ve ilişkilerin değerlendirilmesi

Tablo 5.1. Politika Oluşturma Süreci Alanındaki Makale ve Lisansüstü Tezlerde “Yöntem” İncelemesi (3/4)				
Kaynakça	Cinsi	Adı	Politika Alanı	Yöntemi
Pleines, (2004)	Makale	Social Partners and Captors. The Role of Non-State Actors in Economic Policy-Making in Eastern Europe	Ekonomik Politika	Literatür taraması Ülkelere göre ayrı ayrı değerlendirme
Yap, (2003).	Makale	Government's credible commitment in economic policy-making: Evidence from Singapore.	Ekonomik Politika	Literatür analizi
Healy ve Ascher, (1995).	Makale	Knowledge in the policy process: Incorporating new environmental information in natural resources policy making.	Doğal Kaynaklar Politikası	Literatür taraması Uygulama alanı üzerine değerlendirme
Hall, (1984)	Makale	The Natural Logic of Management Policy Making: Its Implications for the Survival of an Organization	Yönetim Politikası	Süreç Modeli, Nedensellik haritası Örnek bir firmanın 20 yıllık verilerinin incelenmesi
Harlow, (2006)	Yayınlanmamış Sanatta Uzmanlık Tezi	Federal policy responses to the 9/11 attacks: An assessment of the policy making process since September 11, 2001.	Nükleer Terörizm	Meclis Kütüphanesinden Yasama veritabanı taraması ve ilgili kanunların değerlendirilmesi
Ikemoto, (2006)	Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi	Improving the policy making process in municipal solid waster management: Learning from Minamata-City, Japan.	Belediyelerin katı atık yönetimi	Literatür taraması ve Vaka çalışması (Case Study)
Thomas, (2006)	Yayınlanmamış Doktora Tezi	Legislative decision making in the policy making process: Public school consolidation and the 2003 special session of the 84th Arkansas General Assembly.	Kamu Okulları	Sabit cevaplı anket uygulaması ve açık uçlu, yarı yapılandırılmış, derinlemesine Yüz yüze Görüşme
McKay, (2006)	Yayınlanmamış Doktora tezi	the effects of a competitive lobbying environment on policymakers, demanders, and outcomes.	Lobicilik, İlgi grupları	Literatür taraması, İçerik analizi , 5li ölçekle anket ve hipotez testi,
Kaihara, (2005)	Yayınlanmamış Doktora Tezi	Politics of small business policymaking in Japan, 1955 to 1993.	Küçük ölçekli şirketler	Literatür taraması , Yasama süreci ile ilgili kanunlarda vaka çalışması

Tablo 5.1. Politika Oluşturma Süreci Alanındaki Makale ve Lisansüstü Tezlerde “Yöntem” İncelemesi (4/4)				
Kaynakça	Cinsi	Adı	Politika Alanı	Yöntemi
Rocha, (2006)	Yayınlanmamış Doktora Tezi	Black/Brown cooperation and conflict in the education policymaking process,	Azınlıklar, Eğitimde ayrımcılık	Görünüşte İlgisiz Regresyon tekniği (Seeming Unrelated Regressions)
Elliott-Teague, (2007)	Yayınlanmamış Doktora Tezi	NGOs in policymaking in Tanzania: The relationships of group characteristics, political participation and policy outcomes.	Sivil toplum kuruluşları	Yüz Yüze Görüşme, literatür taraması
Yorgey, (2008)	Yayınlanmamış Sanatta Uzmanlık Tezi	Ideas, Interests, and State Policy: Biotechnology Policy- Making in the U.S. and the EU.	Biyoteknoloji	Yasalarda Karşılaştırmalı içerik analizi.
Max, (2008)	Yayınlanmamış Doktora Tezi	the Decalage and Brcolage of Higher Education Policy Making in the World System: A Vertical Case Study of the 1992 CNES Reform in Senegal and its Outcome.	Yüksek Öğrenim Reformu	Yatay Vaka çalışması(bilgilerin karşılaştırılması), Yüz Yüze Görüşme,
Chang,(2007)	Yayınlanmamış Doktora Tezi	Measuring participation as communicative action: A case study of citizens' involvement in and assessment of a city's smoking cessation policy-making process	Sağlık Politikası, Halkın katılım ve iletişimi	Odak Grup çalışması, Korelasyon analizi, Hiyerarşik Regresyon analizi,
Mulhern, (2007)	Yayınlanmamış Doktora Tezi.	Globalization and the selective permeability of public policy-making: The case of K-12 education in Ontario, 1990-2003	Eğitimde kamu politikası	Literatür taraması, Yüz Yüze Görüşme.
Asthana, (2008).	Yayınlanmamış Doktora Tezi.	Discourses of Power and Resistance in the Water Policy Process of Delhi, India.	Su politikası	Literatür taraması, yüz yüze, açık uçlu sorular ile yarı yapılandırılmış görüşme, alan gözlemleri.

Kaynak: Yazar

Bu bilginin ışığında araştırma öncelikle literatür taraması ile başlamıştır. Literatür taraması **Şekil 5.2.**'de belirtilen temel ve alt başlıklar kapsamında yürütülmüş olup elektronik kütüphanelerde ve veri tabanlarında yer alan katalogların taraması yapılmıştır.



Şekil 5.2. Literatür Taramasının Kapsamı

Kaynak: Yazar

Ayrıca ulusal ve uluslararası çeşitli üniversitelerin, kamu kurum ve kuruluşlarının, ilgili birimlerin kütüphanelerinde de incelemeler yapılmıştır. Bu kurumlar ve araştırma tarihleri ise **Tablo 5.2**'de belirtilmiştir.

Tablo 5.2. Ulusal ve Uluslararası Kurumlarda Kütüphane Taraması

Kurum adı	Şehir / Ülke	Tarih
Aegean Üniversitesi	Sakız Adası/ Yunanistan	Nisan-Haziran 2004
Türkiye Büyük Millet Meclisi	Ankara/ Türkiye	15 Şubat 2006
Devlet Planlama Teşkilatı	Ankara/ Türkiye	15 Şubat 2006
İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü	İstanbul/ Türkiye	25 Mayıs 2006
Plymouth Üniversitesi	Plymouth / İngiltere	27 Ocak - 25 Şubat 2007
Cardiff Üniversitesi	Cardiff / İngiltere	25 - 27 Şubat 2007
City Üniversitesi Cass Business School	Londra / İngiltere	28 Şubat 2007
İstanbul Üniversitesi Merkez Kütüphanesi	İstanbul / Türkiye	24 Aralık 2007
Türkiye Denizcilik İşletmeleri TDİ Kütüphanesi	İstanbul / Türkiye	24 Aralık 2007
İMEAK Deniz Ticaret Odaları, İstanbul Merkez Binası Kütüphanesi	İstanbul / Türkiye	25 Aralık 2007

Kaynak: Yazar

5.2.1.2. Yüzyüze Görüşme

Araştırmanın temelini oluşturan ön çalışmalardan biri de yüzyüze görüşmelerden edinilen yorum ve yönlendirmelerdir. Mülakat tarzı görüşme yöntemi ile çeşitli kurum ve kuruluşlarda görevli, deniz ulaştırması ve politikaları ile ilgili alanında uzman kişilerden edinilen bilgi ile literatür taraması genişletilmiş ve uygulama çalışması için genel değişkenler elde edilmiştir. Bu tarz görüşme yaklaşımında sorular, etkileşimin doğal akışı içinde sorulur ve görüşülen birey kendisiyle görüşme yapıldığını bile fark etmeyebilir. Önceden belirlenmiş sorular

yoktur, görüşmenin hangi yöne gideceği kesin hatlarıyla önceden kestirilemez. Sorular konuşmanın anlık akışı içinde kendiliğinden gelişir (Yıldırım ve Şimşek, 2008; 121).

Tablo 5.3. de belirtilen kişiler ile yapılan mülakatlardan elde edilen yorum ve yönlendirmeler şu şekildedir:

- *Yrd. Doç. Dr. Maria Lekakou* denizcilik politikası alanında temel bilgi ve kaynaklarını aktarmış, özellikle Avrupa Birliği ortak ulaştırma politikası hakkında genel yönlendirmelerde bulunmuştur.
- Uluslararası Deniz Hukuku alanındaki çalışmalarını aktaran *Öğr. Gör. Petros Sioussiouras* özellikle “denize kıyısı olmayan ülkelerin denize ulaşması ve denizcilik alanında faaliyet göstermesine yönelik” konularda görüşlerini aktarmış ve bu konuda politika araştırması yapılması gerektiğini belirtmiştir.
- Dışişleri Bakanlığı Denizcilik Dairesi Başkanı *Basat Öztürk* görevde olduğu birimin temel özelliklerini anlatmış ve denizcilik politikasına ilişkin genel yorumlarda bulunmuştur. Ekonomi ve ticaret alanı ile ilgilenmeyen Dışişleri Bakanlığı’nın “güvenlik açısından deniz ulaşmasını izleme görevi olduğunu belirterek stratejik alanlarda özellikle Türk Boğazları, Kıbrıs ve Ege adaları ve kıta sahanlığı konularında yetkili merci” olduğunu belirtmiştir. Oluşturulan politikaların bir devlet politikası olarak uygulanması gerektiğinin altını çizmiştir. Görüşme daha çok karasuları ve kıta sahanlığı üzerine odaklanmıştır.
- Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı *Barış Tozar* ile yapılan görüşmede deniz ulaşması alanına geniş bir bakış açısı ile değinilmiştir. Görüşülen konular arasında özellikle “gemi inşa, deniz ticaret filosu, liman özelleştirme, gemi sayısının azlığı, personelin eğitimi, yabancı bayrak uygulaması” bulunmaktadır.
- Orta Doğu Teknik Üniversitesi Öğretim Üyesi *Prof. Dr. Ayşe Ayata* ile yapılan görüşme çalışmanın genel hatlarını bilimsel bir bakış açısı ile ortaya koymakta yararlı olmuştur. Prof. Ayata, çalışmanın başında özellikle denizcilik sektöründe neler olduğunu, çevre değişkenlerinin ve bu değişkenlerden

etkilenen kesimin hangi gruplardan oluştuğunun araştırılması gerektiğini belirtmiştir. Aşağıdaki sorulara verilecek cevapların Türkiye'nin deniz ulaştırması alanında politika oluşturma sürecini belirlemede katkı sağlayacağını vurgulamıştır;

a) Hükümet programlarında, siyasi parti programlarında ve seçim beyannamelerinde yer alan deniz ulaştırmasına ilişkin sorunlara yönelik söylemler nelerdir ?

b) Sivil toplum örgütlerinin politikalara katkısı nedir ?

c) Denizcilik Müsteşarlarının görevde bulundukları dönemde ilgilendikleri konular ve aldıkları kararlar nelerdir ?

d) Sektörün gündeminde yer alan konular, sorun ve sıkıntılar nelerdir ?

e) Meclis'te tartışılan ilgili kanunlar, kararnameler ve değişiklikler nelerdir ?

Prof. Ayata, bu soruların dışında politika oluşturmada iki farklı sürecin işlediğini ifade etmiş ve aşağıda belirtildiği gibi genel hatları ile örneklendirerek açıklamıştır:

“1-Teknik süreç

2- Bürokratik Süreç

Örneğin sektörde dört farklı sorun bulunmaktadır ve bu sorunlar dört farklı kesimi (gemi sahibi, liman, gümrük, devlet) ilgilendirmektedir. Politika oluşturulurken bu dört farklı kesimin etkileşimine izin veriliyor mu, kontrol etmek gerekmektedir. Sosyal kesimin de etkileşime dahil olup olmadığına bakılmalıdır. Teknik süreç ise önceden belli bir işleyişe sahiptir” şeklinde açıklamıştır.

Dokuz Eylül Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi'nin 1-2 Kasım 2007 tarihlerinde düzenlediği “Siyasal Partiler: Kaynaklar, Sınırlılıklar, Yeni Yaklaşımlar” başlıklı uluslararası sempozyumun ilk gününde konuşmacı olan Prof. Dr. Ayşe Ayata ile ikinci kez görüşme fırsatı bulunmuştur.

Tablo 5.3. Çalışmanın Geneline Yönelik Ön Görüşmeler

Görüşülen kişi/	Kurumu	Bölümü	Alanı	Şehir / Ülke	Tarih
Yrd. Doç. Dr. Maria Lekakou/	Aegean Üniversitesi	Denizcilik, Ticaret ve Ulaştırma Bölümü	Denizcilik Politikaları	Sakız Adası/ Yunanistan	Nisan-Haziran 2004
Yrd. Doç. Dr. Helen Thanopoulou	Aegean Üniversitesi	Denizcilik, Ticaret ve Ulaştırma Bölümü	Deniz İşletmeciliği	Sakız Adası/ Yunanistan	Nisan-Haziran 2004
Öğr. Gör. Petros Siousiouras	Aegean Üniversitesi	Uluslararası İlişkiler Bölümü	Uluslararası Deniz Hukuku	Sakız Adası/ Yunanistan	Nisan-Haziran 2004
Basat Öztürk Denizcilik Dairesi Başkanı	Dışişleri Bakanlığı	İkili Siyasi İşler ve Denizcilik-Havacılık Genel Müdürlüğü	Denizcilik	Ankara	14 Şubat 2006
Kpt. Barış TOZAR Müsteşar Yardımcısı	Ulaştırma Bakanlığı			Ankara	14 Şubat 2006
Dr.Bekir Sıtkı Ustaoglu Müsteşar Yrd.	T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı		Denizcilikte Güvenlik Politikaları	Ankara	15 Şubat 2006
Prof. Dr. Ayşe Ayata	Orta Doğu Teknik Üniversitesi(ODTÜ)	Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü	Kamu Yönetimi	Ankara	15 Şubat 2006
Uzman Fikriye Fakioğlu	Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)		Ulaştırma İstatistikleri	Ankara	15 Şubat 2006
Prof. Michael Roe	Plymouth Üniversitesi	Uluslararası Denizcilik ve Lojistik Merkezi	Denizcilik Politikaları	Plymouth/ İngiltere	27 Ocak - 25 Şubat 2007
Dr. Amir Alizadeh	City Üniversitesi Cass Business School	Finans Fakültesi	Denizcilik Ekonomisi ve Finansmanı	Londra / İngiltere	28 Şubat 2007
Dr.Bekir Sıtkı Ustaoglu	BM Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Londra	IMO Türkiye Temsilciliği		Londra / İngiltere	1 Mart 2007

Kaynak: Yazar

- Plymouth Üniversitesi Öğretim Üyesi *Prof. Michael Roe* ile yapılan görüşmeler genel hatlarıyla denizcilik politikası alanının tanım ve kavramları üzerine odaklanmış olup konunun kapsamı üzerine literatür yönlendirmesi şeklinde devam etmiştir.
- City Üniversitesi Öğretim Üyesi *Dr. Amir Alizadeh* ile yapılan görüşme ile politika inceleme yöntemlerinden biri olan “denizcilik hizmetlerinin kümelemesine (maritime service cluster)” ilişkin bilgi edinilmiştir.
- Londra’da bulunan Uluslararası Denizcilik Örgütü’nde (IMO) Türkiye Temsilcisi olarak görev yapan *Dr. Bekir Sıtkı Ustaoglu* ile yapılan görüşme sırasında “*Türkiye’nin uluslararası alanda tanıtımı, savunulması ve haklarının korunması*” açısından fikir edinilmiştir. Bunun yanında Türkiye’nin uluslararası tutumu ve IMO içindeki yerinin yıldan yıla nasıl geliştiği hakkında gelişmeler görüşülmüştür.

Tablo 5.3.’de verilen ön görüşmeler dışında çalışmaya katkısı bulunan diğer bir görüşme, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi’nin (eski adıyla Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu) 27 Nisan 2007 tarihinde düzenlediği “Doğu Akdeniz’de Deniz Yetki Alanları” isimli panelde denizcilik politikaları ile ilgili olarak T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Geçmiş Dönem Deniz Ulaştırması Genel Müdürü Sayın *Ali Kurumahmut* ile yapılmıştır. Bu görüşmenin sonucunda “*Araştırmaya Denizcilik Tarihi ile başlamanın ve bölgesel incelemenin konuyu sınıflandırmada yardımcı olacağı*” ortaya çıkmıştır. Bunun yanında belirgin bazı inceleme alanlarında denizcilik politikalarının değerlendirilmesi gerektiği belirlenmiştir. Bu alanların; - *Bürokratik*, - *Askeri*, - *Akademik*, - *Sektörel alanlar* olduğunu belirtmiştir.

5.2.1.3. Gözlemler

Çalışmanın uygulamasına katkı sağlayan bir diğer yöntem de gözlemdir. Gözlem, herhangi bir ortamda ya da kurumda oluşan davranışı ayrıntılı olarak tanımlamak amacıyla kullanılan bir yöntemidir. Eğer bir araştırmacı, herhangi bir

ortamda oluşan bir davranışa ya da konuya ilişkin ayrıntılı, kapsamlı ve zamana yayılmış bir resim elde etmek istiyorsa, gözlem yöntemini kullanabilir. Gözlem yöntemi araştırmacının uygun bulduğu her tür sosyal veya kurumsal ortamda bir veri toplama aracı olarak kullanılabilir (Yıldırım ve Şimşek, 2008; 169). Bu çalışma kapsamında deniz ulaştırması alanında iki farklı ortamda politikaların ve kararların alınmasına yönelik gözlemler yapılmıştır:

1- Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Güvenliği Komite Toplantısı;

Yapılan gözlemlerden ilki Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nın tarihinde ilk kez genel merkezi olan Londra dışında yaptığı Deniz Güvenliği Komite Toplantısıdır. 29 Kasım 2006 – 8 Aralık 2006 günleri arasında İstanbul'da gerçekleştirilen bu toplantıya katılanlar aşağıdaki gibidir:

- IMO'ya üye ülkelerin temsilcileri,
- IMO Alt Komite Başkanları (COMSAR, NAV, FSI, DCS, vb.),
- Birleşmiş Milletler'in diğer ilgili organları (ILO, vd.),
- Denizcilik sektöründe önemli sivil toplum kuruluşları (ITF, IALA, BIMCO, ICS, IAPH, INTERTANKO, INTERCARGO, vd.),
- Avrupa Birliği'nin ilgili kurumları,
- Karadeniz (Black Sea MoU) ve Akdeniz (MED MoU) Mutabakat Zabtı Temsilcileri,

Bu toplantıda gözlem yapmanın amacı IMO Bayrak Devleti Uygulamaları Alt Komitesi (Flag State implementation FSI Sub-Committee) çalışmalarında Türkiye'nin bir rapor sunmuş olmasıdır. Bu alt komitenin oturum başkanının Türkiye Temsilcisine raporu okuması için söz vermesinin ardından, rapor IMO üyelerinin oyuna sunulmuş ve herhangi bir üyeden red oyu almadan kabul edilmiştir. Kara Liste (Black List) ve Gri Liste (Gray List) kriterlerinin yeniden gözden geçirilmesini öneren rapor, risk değerlendirmesi konusunu genel olarak açıklamakta ve bir çok standart altı geminin gri listede, bir çok ilerleme kaydetmiş geminin ise kara listede bulunduğunu, bununla ilgili kriterin yalnızca Memorandum (MoU) üyeliği olmaması gerektiğini açıklamaktadır. Diğer başka önemli kriterlerin de (bayrak devleti, geminin yaş ve tipi yanında klas kuruluşu, personel özellikleri ve işleticisi) dikkate alınması gerekliliği vurgulanmıştır.

Bunun üzerine FSI Alt Komite Başkanı söz alarak bu raporun özellikle Türkiye'yi ilgilendiren bir rapor olduğu, bunun küresel çalışmasının yapılması gerektiğini belirtmiştir. Bu alanda doktora yapmış bir akademisyenin tezinden yararlanılması gerektiğini ve bu konunun FSI 15. alt komite toplantısına ekleneceğini belirtmiştir.

Dokuz günlük toplantının bu bölümü çalışmanın kapsamı, politika oluşturma ve uygulama süreci açısından bir gözlem ortamı niteliğindedir.

2- Denizcilik Sektörü Arama Konferansı;

28-30 Kasım 2008 tarihleri arasında T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın öncülüğünde, Türk denizciliğinin geleceğini değerlendirmek amacıyla, sektör ilgililerinin katılımıyla gerçekleştirilen Denizcilik Sektörü Arama Konferansı çalışmanın ikinci gözlem alanıdır.

Arama Konferansı ortak görüş yaratmayı, ortak sorunlara çözüm bulmayı, daha iyiye ulaşmak, gelişmek için neler yapılması gerektiğini belirlemeyi ve ortak hedefler seçmeyi sağlayan bir çalışma düzenidir (ARAMA, 2008). Arama Konferansı, Türk denizcilik sektörü iddia sahiplerinin (stakeholder), sektörün geleceğinin tasarım sürecinde bizzat yer alması ve ortak akıl üretmesi için kullanılan bir yöntemdir. Dr. Oğuz Babüroğlu ve ARAMA Katılımlı Yönetim Danışmanlığı ekibi tarafından uygulanan bu yöntem ile Türk denizciliğinin gelecek tasarımı ve değişimi için iddia sahiplerinin bilgi ve tecrübelerinden yararlanarak ortak akıl ortaya çıkartılmış, projeler ortaya konmuş ve bu değişime sistemsel yaklaşım getirilmiştir.

Arama Konferansı akışı içerisinde aşağıdaki adımlar gerçekleştirilmiştir:

- Denizcilik sektörüne yönelik akımların dile getirildiği bir beyin fırtınası seansı ile başlayan toplantı, sadece sektör için kritik önem taşıyan akımların, olumlu olumsuz gelişmelerin dile getirilmesinden oluşmuştur. Olumsuz akımlara herhangi bir çözüm önerisi belirtilmemesi özellikle istenmiştir.

- Beyin fırtınası sonucu çıkan alt başlıklar gruplandırılarak Güçlü, Zayıf yanlar-Fırsatlar ve Tehditler (GZFT) tablosuna dönüştürülmüştür.
- Bu toplantının gündem maddelerinden biri, içinde bulunulan küresel ekonomik kriz ve etkileri olmuştur. Katılımcılar belirlenen GZFT tablosu çerçevesinde gruplara ayrılarak denizcilik sektörünün vizyonu doğrultusunda (Denizci Ülke, Denizci Millet) geleceğine yönelik üç temel başlık altında öneri geliştirmişlerdir. Bu başlıklar “1- Krize müdahale, 2- Yatırımlar/ Faaliyet alanı geliştirme 3- yapılanma” şeklindedir. Bu başlıklar altındaki sorunlara çözüm önerileri belirtilmiştir.
- Bu grupların önerileri bütünleştirilmiş ve ortaya çıkan önemli başlıklar yol haritası grup çalışması ile değerlendirmeye alınmıştır. Katılımcılar, çalışmak istediği konunun grubunda gönüllü olarak yer almış ve ilgili başlıklarda detaylı öneri ve proje geliştirmeye çalışmışlardır.
- Projeler ortaya çıktıktan sonra herkesin katılımı ile yapılan bir oturumda aşağıdaki kriterlere göre projeler sıralanmıştır;
 - a) Sorumluluk/ Yetki: Projelerde kimlerin yer alması gerektiği
 - b) Kimlerle işbirliği yapılması gerektiği
 - c) Zaman: Projelerin ne zamana kadar hayata geçirileceği
 - d) Kimlerden bilgi alınması gerektiği
 - e) Görev paylaşımı

Tüm bu çalışmaların sonunda arama konferansı baştan sona değerlendirmeye alınmış, katılımcılar yorumlarını belirtmiş, eklemeler yapılmış ve gelecek için temenniler dile getirilmişlerdir. Arama konferansı’nın ardından yapılması planlanan “Karar Konferansı” için gün belirlemesi yapılmış, o süreye kadar da proje gruplarının çalışmalarına başlaması gerektiği belirtilmiştir.

Bu gözlem ortamı, deniz ulaştırması alanında çok güncel bir sorun olan küresel finans krizinin yanında diğer etkili sorun ve konuların tartışılması, politika ve stratejilerin ortaya konularak somut projelerin üretilmesi açısından önemlidir.

5.2.1.4. Anket Uygulaması

Ön çalışmalar kapsamında uygulanan diğer bir yöntem “*Deniz Ulaştırması Hakkında Genel Bir Anket Uygulaması*” başlığı ile uygulanan 5’li likert ölçeğe hazırlanmış ve genel ifadeleri içeren bir soru formudur.

2-3 Mart 2009 günleri arasında DEÜ Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği (eski adıyla Güverte Bölümü) öğretim elemanları Türkiye’nin çeşitli bölgelerinden gelen liman başkanlarına, liman devleti kontrol memurlarına ve gemi denetim uzmanlarına bir eğitim vermiştir. Bu gruba uygulanmak üzere bir anket geliştirilmiş (Bkz. **Ek. 14**) ve deniz ulaştırmasına ilişkin fikirleri 3 Mart 2009 günü kendilerinden istenmiştir. Ankete katılan 48 kişiden 2’si doktora eğitim düzeyinde, 5’i yüksek lisans, geri kalan katılımcılar ise üniversite mezunudur. Görev ünvanlarını gösteren tablo ise aşağıdaki gibidir;

Tablo 5.4. Katılımcıların Görevi

Görev	Sayı
Gemi Denetim Kurulu Uzmanı	15
Liman Başkanı	8
Liman Devleti Denetim Uzmanı	2
Uzman/ Uzman Yrd.	4
Deniz Trafik Kılavuzu	2
Mühendis	3
Cevapsız	14
Toplam	48

Kaynak: Yazar

Ankete katılan kişilerin çalışmakta oldukları bölgeler Ankara, İstanbul, İzmir gibi şehirleri ve Marmara, Akdeniz ve Karadeniz Bölgelerinde bulunan limanları kapsamaktadır. Katılımcıların kurumda çalışma süreleri ise **Tablo 5.5.**’de görüleceği gibi çoğunlukla 0-5 yıl arasındır.

Tablo 5.5. Katılımcıların Kurumda Çalışma Süreleri

Süre	Sayı
0-5 yıl arası	16
6-10 yıl arası	7
11-19 yıl arası	4
20- üstü	5
Cevapsız	16
Toplam	48

Kaynak: Yazar

Tablo 5.6.'da belirtildiği gibi anketin en düşük değer alan ifadesi 2,58 aritmetik ortalama ile “*Türk limanları rakipleri ile rekabet edebilir bir konumdadır*” olmuştur. Bu sonuçtan da anlaşılacağı gibi katılımcılar Türk limanlarının henüz rakipleri ile rekabet edebilir düzeyde olmadığını düşünmektedirler.

Limanlarla ilgili diğer ifadeler ise katılımcıların kesinlikle katıldığı görüşler olmuştur. Buna göre; “*Limanların altyapı ve üstyapıları verimliliğe uygun olmalıdır*” ifadesi **4,52**; “*Limanların kara ve demiryolu ile hinterland (ardbölge) bağlantıları güçlendirilmelidir*” ifadesi **4,63**; “*Kıyı tesisleri ihtiyaçlara cevap verecek şekilde geliştirilmelidir*” ifadesi **4,52**; “*Denizcilik sektörünün denizde ve karada çalışacak personeli emniyet kültürüne sahip bir şekilde yetiştirilmelidir*” ifadesi **4,56**; “*Deniz ulaştırması ve denizlerden büyük ölçüde yararlanmak konusunda çağın gereklerine uygun yasal düzenlemeler zaman yitirilmeden yapılmalıdır*” ifadesi **4.52** ve “*Denizcilik sektörünün denizde ve karada çalışacak personeli gelişen teknolojiye uyum sağlayabilecek bir standartta yetiştirilmelidir.*” ifadesi **4,58** aritmetik ortalama değeri ile katılımcılar tarafından onaylanmıştır. Anketin genelinde standart sapma dağılımı düşük olduğu için verilen cevaplar tutarlı görünmektedir.

Tablo 5.6. Deniz Ulaştırmasının Değerlendirilmesine Yönelik Anket Sonuçları

Açıklama	Standart Sapma	Aritmetik Ortalama
1. Türkiye’de deniz taşıma hizmetleri dünya ekonomisindeki sorunlara karşın olumlu yönde gelişmektedir.	1,120	3,25
2. Liman özelleştirmeleri deniz taşımasında yaşanan sorunları azaltmaktadır.	1,242	3,23
3. İlgili kamu kurumları arasındaki uyum, deniz taşıma yatırımlarını kolaylaştırmaktadır.	1,397	3,08
4. Türk Deniz Ticaret Filosunun durumu giderek daha rekabet edebilir bir konuma ulaşmaktadır.	1,086	3,27
5. Gemi inşa sanayi teşviklerle desteklenmelidir.	1,052	4,00
6. Liman politikaları özelleştirme ağırlıklı olarak uygulanmalıdır.	1,233	3,27
7. Limanların altyapı ve üstyapıları verimliliğe uygun olmalıdır.	0,799	4,52
8. Türk limanları rakipleri ile rekabet edebilir bir konumdadır.	1,145	2,58
9. Ticareti teşvik etmek amacıyla limanlara kolaylıklar sağlanmalıdır.	1,253	3,56
10. Türkiye’nin önemli limanlarında tarife indirimine gidilmelidir.	1,134	3,10
11. Limanların kara ve demiryolu ile hinterland (ardbölge) bağlantıları güçlendirilmelidir.	0,866	4,63
12. Öncelikle deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve güçlendirilmesi amaçlanmalıdır.	0,994	4,23
13. Ulaştırma sistemleri rekabet edebilir bir fiyat aralığında hizmet vermelidir.	0,857	4,10
14. Ulaştırma sisteminin hızlı ve güvenli bir taşımayı temin edecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir.	0,874	4,29
15. Denizyolu taşıması ekonomik, sosyal açılardan ve can ve mal emniyeti yönünden yeniden düzenlenmelidir.	0,785	4,02
16. Türk Deniz Ticaret Filosu, ülkenin ithalat ve ihracatının daha büyük bir kısmını taşıyabilecek şekilde güçlendirilmelidir.	1,018	4,33
17. Kıyı tesisleri ihtiyaçlara cevap verecek şekilde geliştirilmelidir.	0,825	4,52
18. Denizcilik sektörünün denizde ve karada çalışacak personeli emniyet kültürüne sahip bir şekilde yetiştirilmelidir. .	0,873	4,56
19. Deniz taşıması ve denizlerden büyük ölçüde yararlanmak konusunda çağın gereklerine uygun yasal düzenlemeler zaman yitirilmeden yapılmalıdır.	0,714	4,52
20. Yurt içi deniz taşımasını geliştirmek için kısa zamanda sonuç verecek tedbirler alınmalıdır.	0,890	4,13
21. Denizcilik sektörünün denizde ve karada çalışacak personeli gelişen teknolojiye uyum sağlayabilecek bir standartta yetiştirilmelidir.	0,679	4,58
22. Denizyoluyla yapılan taşımalarından aldığımız payın, tonaj bazından ziyade, navlun gelirleri bazında genişletilmesi hedef alınmalıdır.	0,890	3,88
23. Ulaştırmanın alt sektörleri arasında bütünleşme (entegrasyon) sağlanmalıdır.	0,776	4,31
24. Ulaştırma ekonomisi büyüme amacına yönelik teşvikler ve katkı sağlanması zorunludur.	0,967	3,79
25. Çevreyi tahrip etmeyen bir taşıma alt yapısının oluşturulması zorunludur.	0,863	4,35
26. Gerçekleştirilecek projeler deniz ve hava taşımacılığı ile demiryolu öncelikli olmak üzere tüm ulaşım türleri arasındaki dengeyi sağlayacak şekilde hazırlanmalıdır.	0,781	4,33

Kaynak: Yazar

5.2.2. Uygulama Aşaması

Literatür ve diğer ön çalışmalar ışığında kavramsal modele (Bkz. **Şekil 5.1**) bağlı kalınarak çok sayıda kapsamlı veri ve kaynağa ulaşılmıştır. Elde edilen bu kaynaklardan yararlanılarak deniz ulaştırma politikası oluşturma sürecinin değerlendirilmesine yönelik üç ayrı yöntem belirlenmiş ve uygulanan yöntemlerin sonucunda elde edilen araştırma bulguları değerlendirilerek araştırmanın sonunda stratejik analizler ortaya konmuştur.

5.2.2.1. Uluslararası Kaynaklar Çerçevesinde İçerik Analizi

Uygulama aşamasının ilk araştırma yöntemi içerik analizi olarak belirlenmiştir. İçerik analizi, sınırları ve yönü açıkça belirlenerek kontrol edilebilir hale getirilen belirli ve sistemli bir yorum biçimidir. İçerik analizinin amacı, genelde çok sayıda metin içeriklerinin ortak yönlerini ortaya koymaktır (Gökçe, 2006; 18). Daha çok pazar araştırmalarında kullanılan içerik analizi hangi kategorilerin yada temaların ortaya çıktığını gösteren bir veri analizidir yada önceden belirlenmiş kategori ve temalarda bir hipotezi test etmeyi yada bir teşhis koymayı amaçlayan analizlerdir (Statt, 1999; 33).

Bu tanımlamalardan yola çıkarak deniz ulaştırması alanında politikanın 4 ana grupta (Makro dış çevre politikaları, Mikro dış çevre politikaları, İç çevre politikaları ve Deniz Ulaştırma Politikaları) incelemesi ve her bir ana grubun alt gruplarında kapsamlı bir veri tabanı taraması yapılmış, uluslararası hakemli dergilerden elde edilen makaleler içinde “politika oluşturma sürecinin” belirlenmesinde hangi değişkenlerin öne çıktığı konusunda içerik analizi uygulanmıştır.

İçerik analizine ilişkin araştırma Dokuz Eylül Üniversitesi’nin abone olduğu ve uluslararası hakemli dergilerin yer aldığı elektronik veri tabanlarından ağırlıklı olarak EBSCO Host ve Elsevier Science Direct, Emerald Management Extra, Taylor and Francis gibi yayın gruplarından bir literatür taraması şeklinde yapılmış ve ana kütleler araştırmacı tarafından bu veri tabanlarına girilen kriterlere göre çıkan sonuçlardan meydana gelmiştir. Daha sonra ana kütle içerisindeki her bir makalenin

özetlerine bakılmış, yöntem ve kapsam açısından politika değişkenlerini içeren genel makaleler araştırmaya dahil edilmiştir. Aşağıda listesi verilen makale tarama kriterlerinin tamamı her bir alt grup için değiştirilmeksizin araştırma ekranında işaretlenmiş (**Şekil 5.3.**) ve buna göre arama başlatılmıştır;

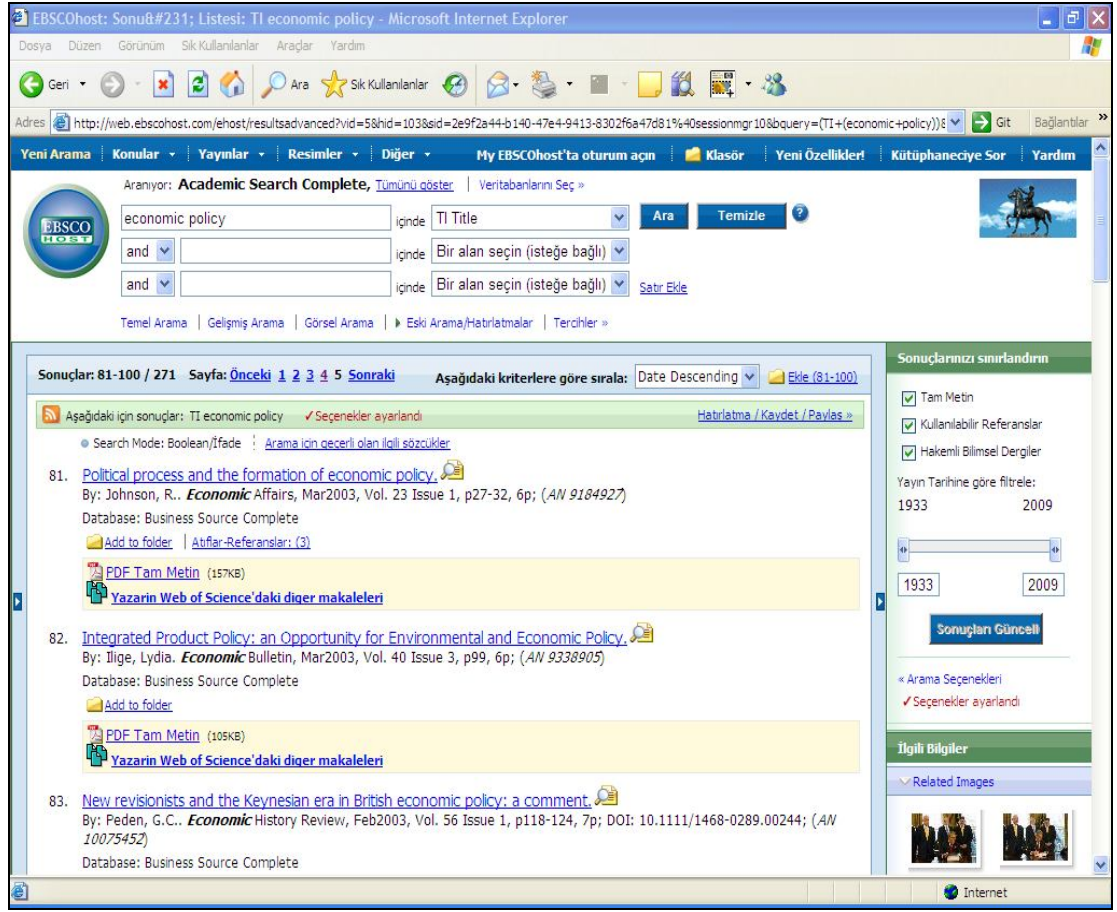
- 1- “Akademik” ve “Bilimsel İşletme” alanındaki dergi grubu
- 2- Makalenin başlığında (Title) yer alan “ alt grup ismi” (Örn. Economic Policy) Aranacak kelimeler tam bir ifade olarak algılanacak şekilde belirtilmiştir.
- 3- Tam metni verilmiş makaleler,
- 4- Hakemli bilimsel dergiler,
- 5- Dili İngilizce olan makale grubu,
- 6- Düzenli olarak (Periodical) yayınlananlar,
- 7- Özeti olan makaleler (Article),
- 8- Bilimsel İşletme alanındakiler için ayrıca Akademik dergi (Academic Journal)kriteri eklenmiştir.

Belirtilen kriterler araştırma veri tabanı ekranına işaretlenerek dört başlık altında araştırmaya veri sağlayacak yayınlar incelenmiş ve dört aylık süreç (Şubat – Mayıs 2009) boyunca değişkenler çıkarılmıştır. Bu yöntemin sonuçları aşağıdaki başlıklar altında incelenmektedir.

5.2.2.1.1. Makro Dış Çevre Grubu Politika Değişkenlerine İlişkin İçerik Analizi ve Sonuçları

Makro dış çevre grubunda yer alan her bir alt grup (*teknolojik, ekonomi, kültürel, doğal, sosyal, yasal, nüfus ve demografi politikaları*) için ayrı ayrı ana kütle belirlenmiş ve bu ana kütle içinde yapılan inceleme sonunda yine her bir alt grup için örneklem adedi oluşmuş ve değişken incelemesine geçilmiştir.

Şekil 5.3. Değişkenler İçin Örnek Araştırma Ekranı



Kaynak: EBSCOHost, 2009

A- Ana Kütle ve Örneklem: Bu grupta *teknolojik, ekonomi, kültürel, doğal, sosyal, yasal, nüfus ve demografi politikaları* başlığı ile 7 alt gruptan oluşan uluslararası hakemli dergide yayımlanmış toplam 1064 makale tespit edilmiş ve içinden inceleme yapılarak örneklem olarak 83 makale belirlenmiştir. Her bir alt grubun ayrı ayrı ana kütle, örnekleme ve değişkenlerin tamamı **Tablo 5.7.** da verilmiştir.

B- Veri Toplama ve Değerlendirme Süreci: Makro dış çevre grubundan yapılan tarama sonucunda, 79 adet temel değişken tespit edilmiştir. Bu değişkenlerden bazılarının yalnızca tek bir makalede geçtiği görülürken bazı değişkenler birden fazla makalede yer almaktadır. Bu açıdan temel içerik altında alt

Tablo 5.7.

gruplama yapılmış ve ilgili değişkenin yanında diğer bağlantılı ifadeler de parantez içinde verilmiştir. 83 makalede tespit edilen 79 değişkenin, toplamda 312 kez tekrar ettiği görülmüştür. Bu durum her bir değişkenin frekans dağılımını belirlemede önemlidir. **Tablo 5.8.**'de verilen değişkenlerin frekans dağılımı sadece frekansı yüksek olan ilk 6 değişkeni kapsamaktadır.

Tablo 5.8. Makro Dış Çevre Grubunda En Sık Tekrar Eden Değişkenlerin Frekansları

Sıra	En sık tekrar eden Değişkenler	Sıklık (Frekans)
1	EKONOMİK DEĞİŞKENLER (sosyo-ekonomik faktörler, önlemler- ekonomik büyüme, ilgi, nüfus artışının etkisi, çıkarlar, haklar, güçler, sürdürülebilirlik)	13
2	NÜFUS (azınlıklar- nüfus artışı-yoğunluğu- yaşam standardı- çalışan nüfusa destek- ölüm ve doğum oranları- yaşlı nüfus)	13
3	EKONOMİK VE SİYASİ DURUM (ekonomik büyüme, ekonomik ilgi, denge, ekonomik reform, küresel ekonominin etkisi, politika cabaları)	12
4	SİYASİ VE KURUMSAL FAKTÖRLER (ilgili kamu kurumları, kurumsallaşma, bürokrasi, kurumun yapısı, kamu desteği-siyasi etki- siyasi istikrar, siyasi faaliyetler, kuruma bağlılık)	12
5	YASAL DEĞİŞKENLER (yasal bağlantı- tarafsızlık, dava incelemesi- mahkemelerdeki dinamikler- adalet sistemi- diplomasi- yazışmalar-DTO ile yasal etkileşim, yasal zemin, müzakere- adliye sistemi- yasal çevre)	11
6	ARAŞTIRMA GELİŞTİRME (AR-GE yatırımları-yeni teknolojiler-yatırımcıların ilgisi, devlet desteği, sorumluluk, kurumlarla bağlantılar, fon aktarımı- üniversite ilişkisi)	11

Kaynak : Yazar, literatür taraması sonuçları

Makro dış çevre alt grubundaki çalışmalarının en çok tekrar eden değişkenleri arasında yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı gibi nüfus ve ekonomik çevre ağırlıktadır. Aynı zamanda makalelerin, siyasi değişkenlere, kurumsallaşmaya, yasal gelişmelere ve araştırma-geliştirme değişkenlerine odaklandığı da görülmüştür.

5.3.2.1.2. Mikro Dış Çevre Grubu Politika Değişkenlerine İlişkin İçerik Analizi ve Sonuçları

Mikro dış çevre grubunda yer alan her bir alt grup (*tüketici, paydaş, ikameler, rekabet, dağıtım ve müşteri politikaları*) için ayrı ayrı ana kütle belirlenmiş ve bu ana kütle içinde yapılan inceleme sonunda yine her bir alt grup için örneklem adedi oluşmuş ve değişken incelemesine geçilmiştir.

A- Ana Kütle ve Örneklem: Bu grupta *tüketici, paydaş, ikameler, rekabet, dağıtım ve müşteri politikaları* başlığı ile 6 alt gruptan oluşan uluslararası hakemli dergide yayımlanmış toplam 236 makale içinden inceleme yapılmış ve örneklem olarak 21 makale belirlenmiştir. Her bir alt grubun ayrı ayrı ana kütle, örnekleme ve değişkenlerin tamamı **Tablo 5.9.**’ de verilmiştir.

B- Veri Toplama ve Değerlendirme Süreci: Bu grupta yapılan tarama sonucunda, 54 adet temel değişken tespit edilmiştir. Bu değişkenlerden bazılarının yalnızca tek bir makalede yer aldığı görülürken bazı değişkenler birden fazla makalede geçmektedir. Bu açıdan temel içerik altında alt gruplama yapılmış ve ilgili değişkenin yanında diğer bağlantılı ifadeler de parantez içinde verilmiştir. 21 makalede tespit edilen 54 değişkenin, toplamda 115 kez tekrar ettiği görülmüştür. Bu durum her bir değişkenin frekans dağılımını belirlemede önemlidir. **Tablo 5.10.**’da verilen değişkenlerin frekans dağılımı sadece frekansı yüksek olan ilk 3 değişkeni kapsamaktadır.

Yapılan literatür taramasında “*müşteri politikaları*” ifadesi “*tüketici politikaları*” ifadesine yönlendirilmiş ve bu konudaki başlıklara ulaşılmıştır. Bu açıdan müşteri politikaları ile ilgili çalışmalar aynı zamanda tüketici politikalarına yönelik çalışmaları da belirtmektedir. Aynı zamanda ikameler politikası (Substitutes Policy) ile ilgili de herhangi bir genel makaleye ulaşılammıştır. Dağıtım politikaları ile ilgili ana kütle içinde üretim politikaları temelinde makaleler tespit edildiği için o makaleler değerlendirmeye katılmamıştır.

Tablo 5.9.

Tablo 5.10. Mikro Dış Çevre Grubunda En Sık Tekrar Eden Değişkenlerin Frekansları

Sıra	En sık tekrar eden Değişkenler	Sıklık (Frekans)
1	MALİYETLER (depolama, envanter, sigorta, elde tutma, ulaştırma, artan maliyetler, birim maliyet, yerel maliyetler)	8
2	FİYAT (uluslararası fiyat, fiyat liderliği, fiyat farklılıkları, perakende fiyatı, fiyat düşürme)	7
3	YASAL DÜZENLEMELER (gelenek- yasal kısıtlar- hukuki gelişmeler)	7

Kaynak : Yazar, literatür taraması sonuçları

Mikro dış çevre alt grubundaki çalışmalarının daha çok bir iç çevre değişkeni olan “maliyetler ve fiyat” ile makro dış çevre değişkeni olan “yasal düzenlemeler” üzerine odaklandığı görülmektedir.

5.3.2.1.4. İç Çevre Grubu Politika Değişkenlerine İlişkin İçerik Analizi ve Sonuçları

İç çevre grubunda yer alan her bir alt grup (*yönetim, insan kaynakları, finans, hizmet, üretim, pazarlama ve finansal politikalar*) için ayrı ayrı ana kütle belirlenmiş ve bu ana kütle içinde yapılan inceleme sonunda yine her bir alt grup için örneklem adedi oluşmuş ve değişken incelemesine geçilmiştir.

A- Ana Kütle ve Örneklem: Bu grupta *yönetim, insan kaynakları, finans, hizmet, üretim, pazarlama ve finansal politikalar* başlığı ile 7 alt gruptan oluşan uluslararası hakemli dergide yayımlanmış toplam 325 makale içinden inceleme yapılmış ve örneklem olarak 36 makale tespit edilmiştir. Her bir alt grubun ayrı ayrı ana kütle, örnekleme ve değişkenlerin tamamı **Tablo 5.11’** de verilmiştir.

Tablo 5.11.

B- Veri Toplama ve Değerlendirme Süreci: Bu grupta yapılan tarama sonucunda, 59 adet temel değişken tespit edilmiştir. Bu değişkenlerden bazılarının yalnızca tek bir makalede geçtiği görülürken bazı değişkenlerin birden fazla makalede geçtiği görülmüş olup temel içerik altında alt gruplama yapılmıştır. İlgili değişkenin yanında diğer bağlantılı ifadeler de parantez içinde verilmiştir. 36 makalede tespit edilen 59 değişkenin, toplamda 193 kez tekrar ettiği görülmüştür. Bu durum her bir değişkenin frekans dağılımını belirlemede önemlidir. **Tablo 5.12**'de verilen değişkenlerin frekans dağılımı sadece frekansı yüksek olan ilk 5 değişkeni kapsamaktadır.

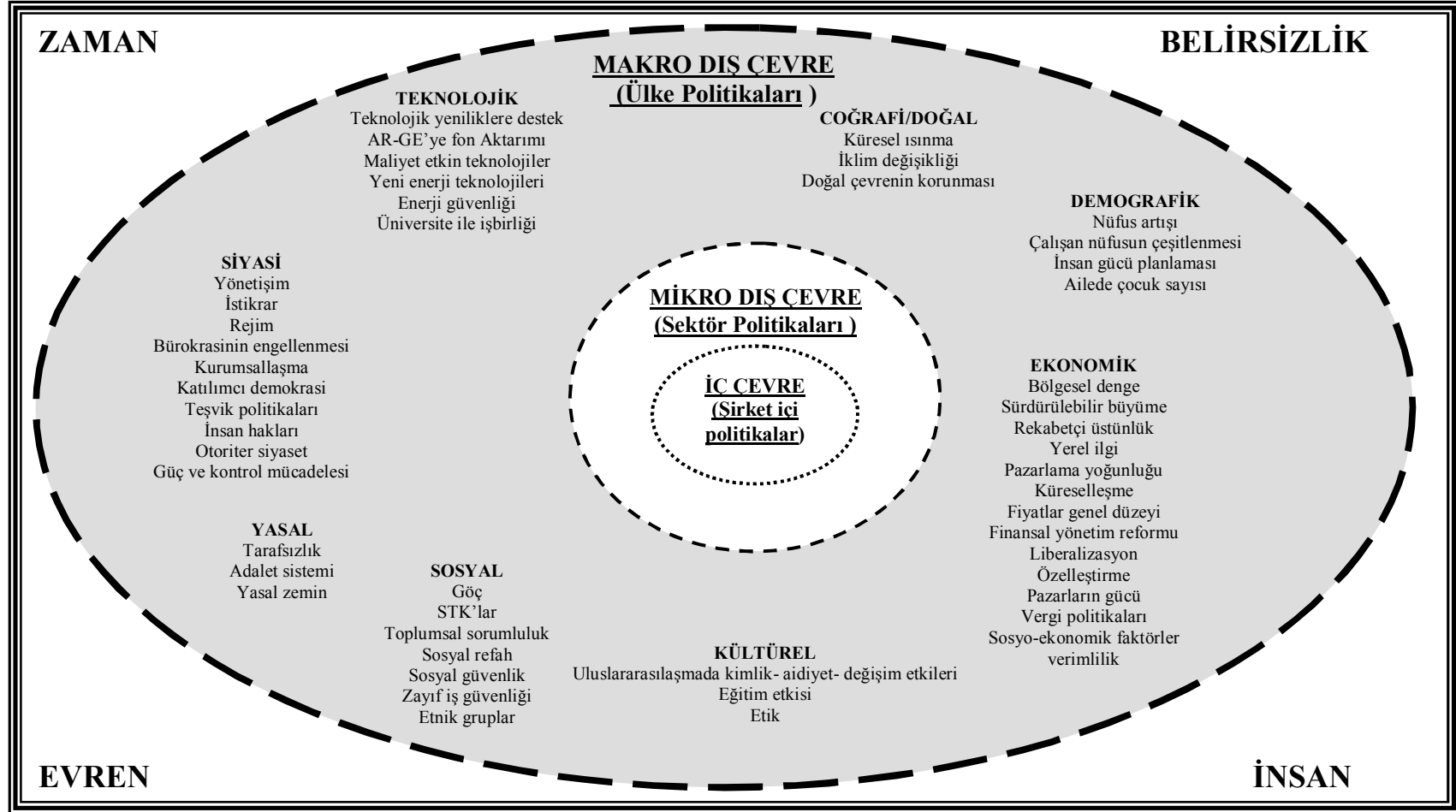
Tablo 5.12. İç Çevre Grubunda En Sık Tekrar Eden Değişkenlerin Frekansları

Sıra	En sık tekrar eden Değişkenler	Sıklık (Frekans)
1	MALİYETLER (toplam kalite maliyeti, depolama maliyeti, operasyon maliyeti, acente bedeli, bilginin maliyeti, ulaştırma maliyeti, iş kurma maliyeti)	13
2	FİYAT BELİRLEME	10
3	YATIRIM (yatırımın geri dönüşü, dış yatırım, yatırım harcamaları)	8
4	SERMAYE (yapısı, dönemi, öz sermaye, sermaye harcamaları)	8
5	PERSONEL (tecrübesi, seçim süreci, yönetim ve geliştirme, verimliliği, değerlendirmesi)	8

Kaynak : Yazar, literatür taraması sonuçları

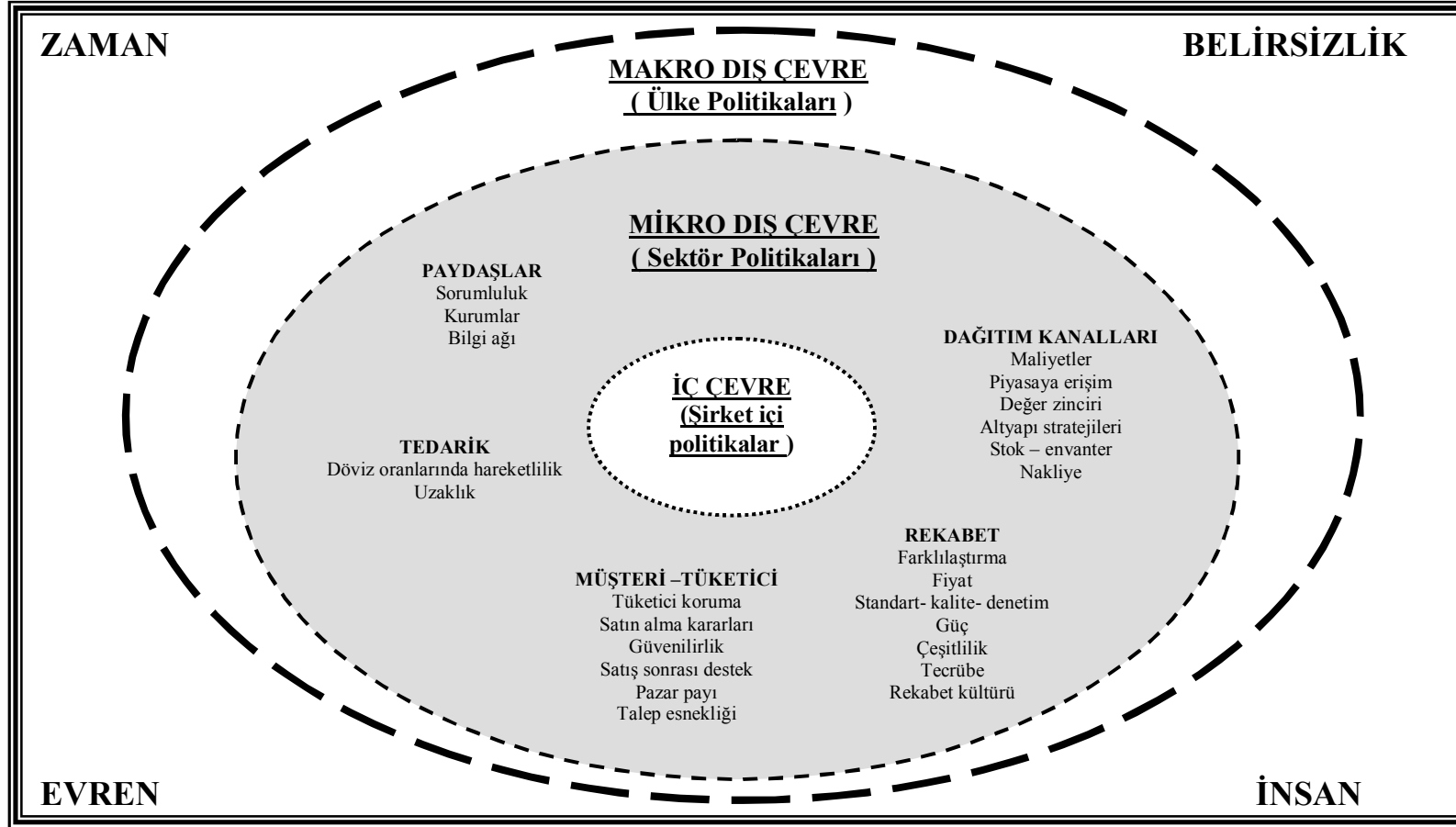
İç çevre alt grubundaki çalışmalarının daha çok maliyet, fiyat, yatırım, sermaye ve personel değişkenleri üzerinde yoğunlaştığı görülmüştür.

İçerik analizinin sonucunda Makro Dış Çevre (Bkz. **Şekil 5.4.**), Mikro Dış Çevre(Bkz. **Şekil 5.5.**) ve İç Çevre (Bkz. **Şekil 5.6.**) alanında incelenen uluslararası veri tabanı kaynaklarında özellikle “insan, belirsizlik, evren ve zaman” kavramlarının ortak değişken olduğu saptanmış ve diğer değişkenler de bu ortak kavramlar zemininde ilgili grupları altında toplanmıştır.



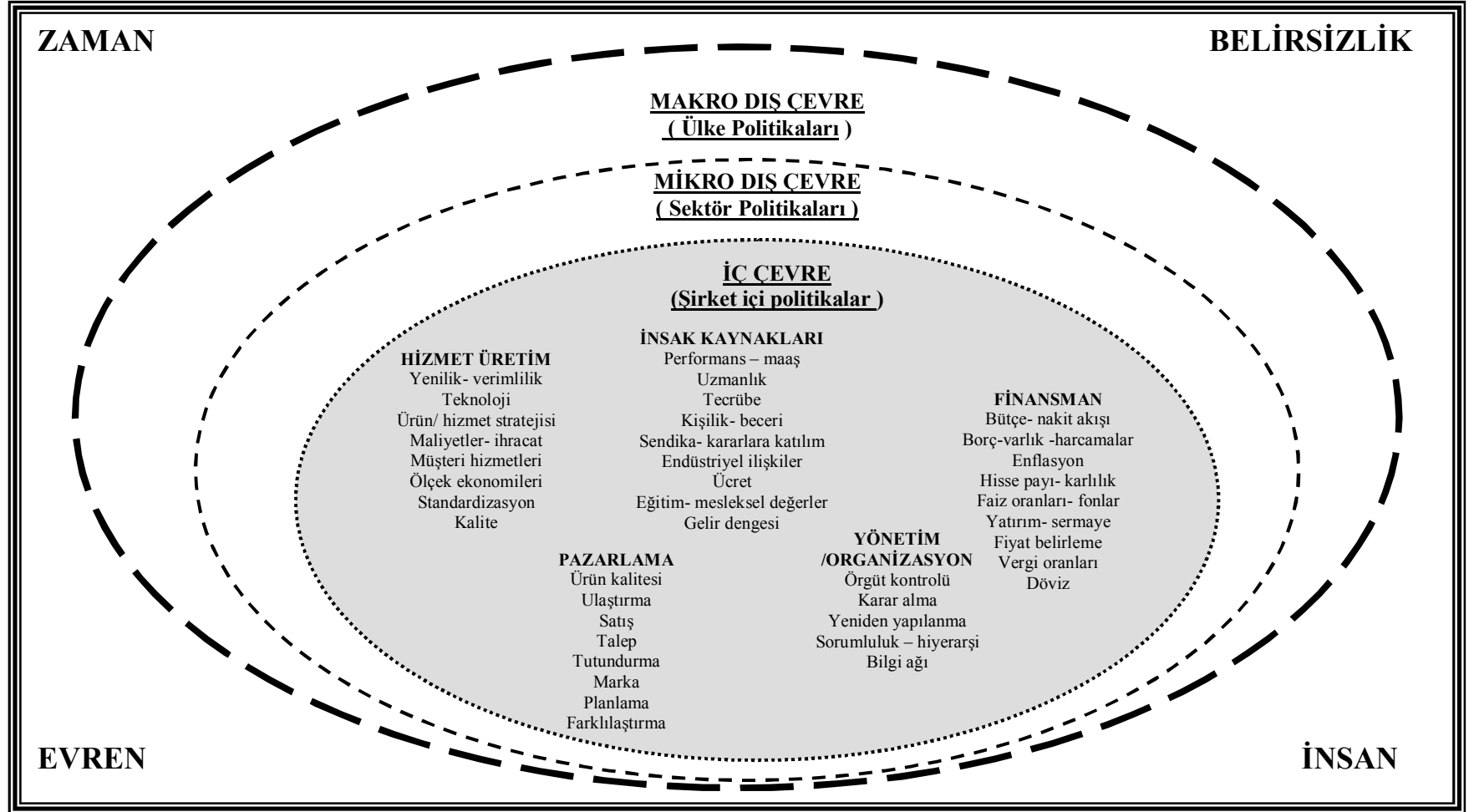
Şekil 5.4. Makro Dış Çevre İçerik Analizinden Elde Edilen Değişkenlerin Genel Değerlendirmesi

Kaynak: Yazar



Şekil 5.5. Mikro Dış Çevre İçerik Analizinden Elde Edilen Değişkenlerin Genel Değerlendirmesi

Kaynak: Yazar



Şekil 5.6. İç Çevre İçerik Analizinden Elde Edilen Değişkenlerin Genel Değerlendirmesi

Kaynak: Yazar

5.3.2.1.4. Deniz Ulaştırma Politikası Grubu Değişkenlerine İlişkin İçerik Analizi ve Sonuçları

Deniz Ulaştırma Politikaları grubunda yer alan her bir alt grup için ayrı ayrı ana kütle belirlenmiş ve bu ana kütle içinde yapılan inceleme sonunda yine her bir alt grup için örneklem adedi oluşmuş ve değişken incelemesine geçilmiştir.

A- Ana Kütle ve Örneklem: Bu grupta *deniz ticaret politikaları (shipping policies)* ve *deniz ulaştırma politikaları (maritime transport policies)* başlığı ile 2 alt gruptan oluşan uluslararası hakemli dergide yayımlanmış toplam 54 makale içinden inceleme yapılmış ve örneklem olarak 30 makale tespit edilmiştir. Her bir alt grubun ayrı ayrı ana kütlesi, örnekleme ve değişkenlerin tamamı **Tablo 5.13'** de verilmiştir.

B- Veri Toplama ve Değerlendirme Süreci: Bu grupta yapılan tarama sonucunda, 80 adet temel değişken tespit edilmiştir. Bu değişkenlerden bazılarının yalnızca tek bir makalede geçtiği görülürken bazı değişkenlerin birden fazla makalede geçtiği görülmüştür. Bu açıdan temel içerik altında alt gruplama yapılmış ve ilgili değişkenin yanında diğer bağlantılı ifadeler de parantez içinde verilmiştir. 30 makalede tespit edilen 80 değişkenin, toplamda 295 kez tekrar ettiği görülmüştür. Bu durum her bir değişkenin frekans dağılımını belirlemede önemlidir. **Tablo 5.14'**de verilen değişkenlerin frekans dağılımı sadece frekansı yüksek olan ilk 8 değişkeni kapsamaktadır.

Tablo 5.13.

Tablo 5.14. Deniz Ulaştırma Politikası Grubunda En Sık Tekrar Eden Değişkenlerin Frekansları

Sıra	En sık tekrar eden Değişkenler	Sıklık (Frekans)
1	Deniz ticaret filosu (iyi ekipman- uygun gemi, tonajı, kalitesi)	16
2	Rekabet- filonun rekabet edebilirliği	12
3	Yasa ve düzenlemeler- yönetmelik değişiklikler, anlaşmalar ve sözleşmeler	12
4	Küresel ticaret - okyanus aşırı deniz ticareti	9
5	Ülkenin kendi bayrağına sahip ticaret filosunun payı	9
6	Bayraktan kaçış - bayrak seçim kararı	8
7	Mutlak liberalizm	8
8	Bayrak	8

Kaynak : Yazar, literatür taraması sonuçları

Deniz ulaştırma politikası alt grubundaki çalışmalarının ağırlıklı olarak serbest piyasa ekonomisine, küresel ticarete, deniz ticaret filosuna ve filonun rekabet edebilirliğine odaklandığı, aynı zamanda yasal düzenlemeler ve bayrak değişkenleri üzerinde de yoğunlaştığı görülmüştür.

5.2.2.2. Ulusal Kaynaklar Çerçevesinde İçerik Analizi

Uluslararası veri tabanlarından yapılan içerik analizinin ardından Türkiye'nin daha önceki bölümlerde belirtilen önemli politika merkezlerinin (Hükümet, Ulaştırma Bakanlığı, DPT, Siyasi Partiler) yayınladığı rapor, plan ve programlarda yer alan ifadeler incelenmiş ve bu kaynaklar içerik analizine tabi tutulmuştur (Bkz. **Tablo 5.15**).

Bu analizin sonucunda elde edilen değişkenler ilgili ortak alanlarına göre sınıflandırılmış ve sonuçta aşağıdaki 5 temel değişkenler grubu ortaya çıkmıştır;

- 1- Türk deniz ticaret filosuna yönelik değişkenler grubu
- 2- Kabotaj taşımacılığına yönelik değişkenler grubu
- 3- Limanlara yönelik değişkenler grubu
- 4- Uluslararası standartlara uyumlu yapıya ilişkin değişkenler grubu.
- 5- Üst başlık olarak “Türkiye refahına katkıya yönelik genel değişkenler grubu”

Bu gruplar içinde değişkenler incelendiğinde, öne çıkan ve özellikle vurgulanan bazı değişkenler olduğu görülmüştür. Tekrarlanma sıklığı bakımından;

- a) “gemi inşa sanayi ve teknolojisi, buna yönelik danışmanlık hizmetinin verilmesi ve gemilerin yurt içinde inşa edilmesi”
- b) “yurt içi deniz yolu taşımalarına verilen teşvikler”
- c) “liman yatırımı”
- d) “ araştırma geliştirme ve üretime odaklanmış, gelişmeyi hedefleyen, rekabet gücü yüksek denizcilik işletmeleri”
- e) “Deniz ulaştırmasından elde edilen döviz” en çok vurgulanan değişkenlerdir.

Deniz Ulaştırması alanında incelenen ulusal ve uluslararası veri tabanı kaynaklarının içerik analizi sonucunda yine “insan, belirsizlik, evren ve zaman” ortak kavramları zemininde değişkenler ilgili gruplar altında toplanmıştır(Bkz. **Şekil 5.7.**).

Tablo 5.15. Türkiye Deniz Ulaştırma Politikası Oluşturma Sürecinde Üzerinde Durulan Önemli Değişkenler (1/3)

Gruplar	Hükümet Prog.	Ulaştırma Şurası Denizcilik Komitesi	DPT Beş Yıllık Kalkınma Planları	Siyasi Parti Prog.
A- Türkiye Refahına Katkıya Yönelik Genel Değişkenler	TEKRARLANMA SIKLIĞI			
<i>Deniz ulaştırmasından elde edilen döviz</i>	-- 6 --	2	3	
GSYİH’de denizciliğin payının artırılması		1	5	
Navlun gelirlerinin artırılması	3		1	
1- Filoya yönelik değişkenler	TEKRARLANMA SIKLIĞI			
Deniz taşımacılığındaki Türk Bayraklı gemiler ile yapılan taşımının düzeyi	2	2	4	1
Modern gemilerden oluşan genç filo	6	4	4	2
Filo kapasitesi ile dünya sıralamasında yükselmek- rekabet edebilirliği – filonun geliştirilmesi	4	4	3	3
Tersane – gemi inşa sanayi	6	1	4	1
Türk uluslararası gemi sicili- ikinci sicil	1	1		
Özel sektöre teşvik (filo)	4	2	3	1
Gemi inşa kapasitesi – gelirlerinin artışı	6	5	4	1
Tanker inşasında başarının devamı		1		
Aliağa bölgesinde modern gemi söküm tesisi		1		1
<i>Gemi inşa teknolojisi ve buna yönelik danışmanlık hizmeti – Yurt içinde gemi inşa edilmesi</i>	2	1	-- 7 --	1
Gemi alım- satımı	2			
İhtisas Mahkemeleri			1	
Gemi inşaya teşvik			2	3
Türk Ticaret filosunun teknolojik gelişimi			3	
Verginin azaltılması- kaldırılması		1	2	2
Finansman desteği- kredi	5	2	5	1

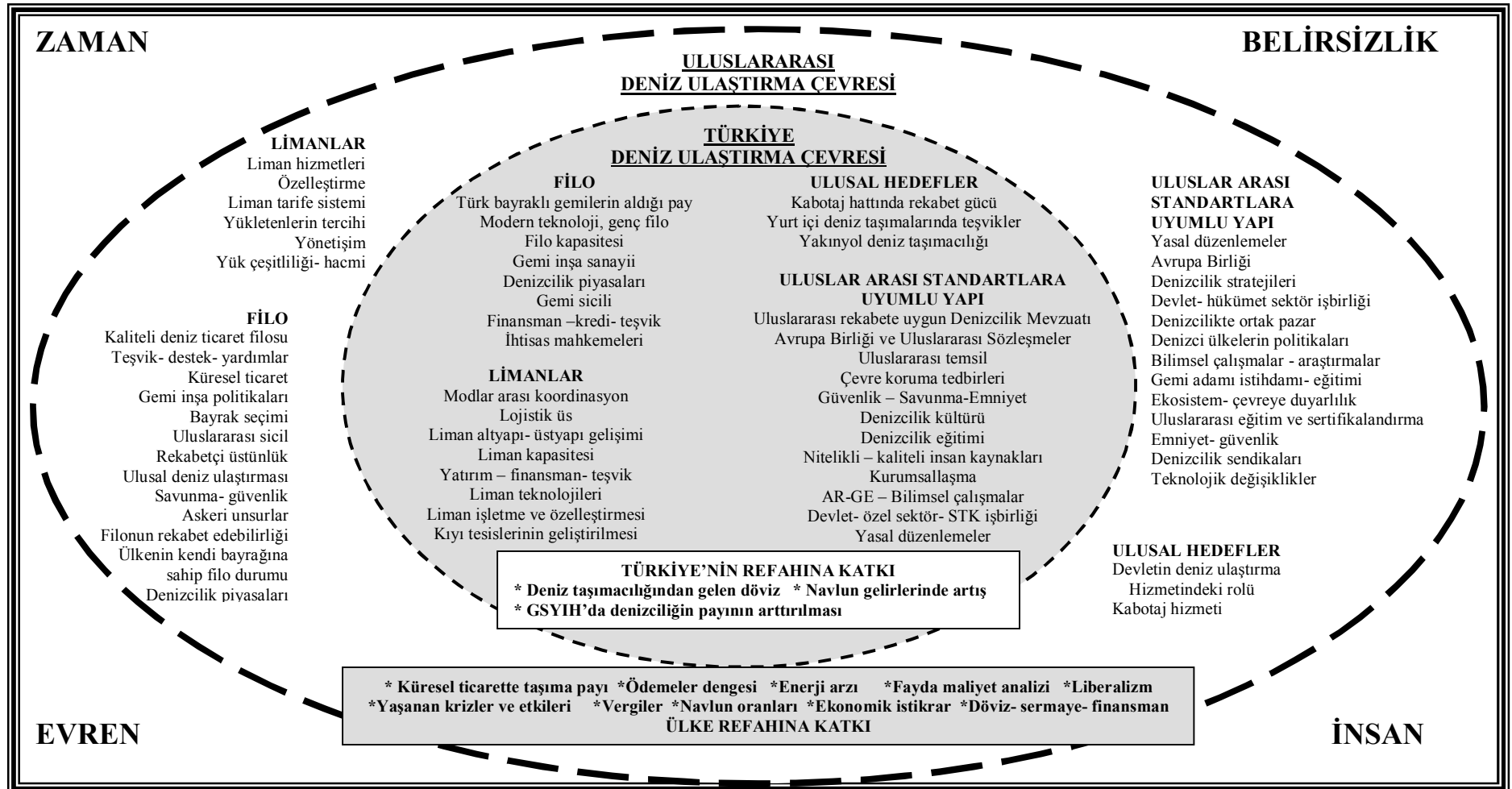
Tablo 5.15. Türkiye Deniz Ulaştırma Politikası Oluşturma Sürecinde Üzerinde Durulan Önemli Değişkenler (2/3)

Gruplar	Hükümet Prog.	Ulaştırma Şurası Denizcilik Komitesi	DPT Beş Yıllık Kalkınma Planları	Siyasi Parti Prog.
2- Kabotaj taşımacılığına yönelik değişkenler				
TEKRARLANMA SIKLIĞI				
Kabotaj ve kabotaj gemilerinin rekabet edebilirliği	1	1	1	
<i>Yurt içi deniz yolu taşımalarına teşvik</i>	-- 6 --		2	1
Kısa mesafeli yük taşımacılığı	1		2	
3- Limanlara yönelik değişkenler				
TEKRARLANMA SIKLIĞI				
Liman- lojistik ve ulaşırma bağlantısı, Modlar arası koordinasyon – lojistik merkez	3	4	5	3
Liman altyapısı- üstyapısında iyileştirme	6	2	3	1
<i>Liman yatırımı (aktarma limanı, ihtisas limanı, vs.)</i>	-- 7 --	2	6	1
Liman kapasitesinin arttırılması	4	2	4	2
Liman teknolojisi		1	1	1
Özel sektöre teşvik (liman)	4	2	3	1
Liman otoritesi – Liman işletmeciliği	3	2	5	1
Liman özelleştirmesi- otonom liman			5	3
Türkiye kıyılarının incelenmesi, potansiyelinin belirlenmesi, Kıyı tesislerinin geliştirilmesi	2	2	3	
Finansman desteği- kredi	5	2	5	1
4- Uluslararası standartlar ile uyumlu yapıya ilişkin değişkenler				
TEKRARLANMA SIKLIĞI				
Dünya denizciliği ile rekabete uygun Denizcilik Mevzuatı	6	2	6	
Avrupa Birliği ve Uluslararası sözleşmeler- Uluslararası temsil	2	3	6	
Gümrük Mevzuatı	2	1		1
Çevre koruma tedbirleri – STK işbirliği	1	1	2	2
Boğazlardaki trafiğin emniyeti	3	2		1

Tablo 5.15. Türkiye Deniz Ulaştırma Politikası Oluşturma Sürecinde Üzerinde Durulan Önemli Değişkenler (3/3)

Gruplar	Hükümet Prog.	Ulaştırma Şurası Denizcilik Komitesi	DPT Beş Yıllık Kalkınma Planları	Siyasi Parti Prog.
4- Uluslararası standartlar ile uyumlu yapıya ilişkin değişkenler	TEKRARLANMA SIKLIĞI			
Deniz ve çevre kirliliği- çevre politikalarına uyum	3	5	2	3
Denizde can – mal emniyeti için mevzuat- seyir güvelliği	4	3	2	1
Gemi adamı yetiştirmeye yönelik eğitim kurumları	1	3	2	1
Denizcilik kültürü		2		
Trans Avrupa Ağında Türkiye'nin yeri- ulaşırma ağıları		1	1	2
Deniz eğitiminde altyapı	2	2	2	1
Nitelikli- kaliteli insan kaynakları – Gemi Adamı istihdamı	1	3	1	2
Kurumsallaşmış deniz taşımacılık kurumları - yetkilerin tek çatı altında toplanması (Denizcilik Bakanlığı)	3	1	3	2
Deniz ve Liman Çevre Yönetim Planı		1		
<i>Ar- Ge ve Üretime odaklanmış, gelişmeyi hedefleyen, rekabet gücü yüksek denizcilik işletmeleri</i>	1	3	-- 7 --	1
Türk Loydunun uluslararası temsili		1		
Liman Devleti Denetiminin uluslararası temsili		1	2	
Devlet özel sektör ilişkisi	2		1	
Yasal düzenlemeler	3		2	1
Kısa mesafeli yük taşımacılığı	1		2	
Türkiye kıyılarının incelenmesi, potansiyelinin belirlenmesi, Kıyı tesislerinin geliştirilmesi	2	2	3	

Kaynak: Yazar



5.2.2.3. İkincil Verilerin Yeniden Değerlendirilmesi

Türkiye'nin son yirmi beş yıllık deniz ulaştırma politikalarını sayısal verilerin ışığında karşılaştırmak, hedeflenen politikaların gerçekleşip gerçekleşmediğini değerlendirmek açısından önemlidir. Araştırmanın ikinci uygulama alanı ise **Bölüm 4.3.1.**'de belirtilmiş olan Türkiye'nin bahsedilen döneme ait deniz ulaştırma verilerinin yeniden değerlendirmeye tabi tutulması ve ülkenin beş yıllık kalkınma planlarında ifade edilen “*politika hedefleri*” ile her yıl yayınlanan Deniz Ticaret Odası'nın düzenlediği sektör raporlarındaki “*elde edilen sonuçlar*”ın incelenmesidir. Bu incelemenin sonrasında çıkarımlar, karşılaştırmalı tablolar halinde bir araya getirilmiş ve aşağıdaki gibi yorumlanmıştır;

*Türk deniz ticaret filosunun taşıma kapasitesi (Bkz. **Tablo 5.16**)* yalnızca altıncı beş yıllık plan döneminde belirtilen politikalar doğrultusunda 1994 yılında bu hedefi geçmiştir. Bunun dışında hedeflenen kapasiteye ulaşamadığı görülmektedir. Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planında ise kapasiteye ilişkin herhangi bir hedef belirtilmemiş, bu açıdan bir karşılaştırma yapılamamıştır.

*Türk deniz ticaret filosunun yaş ortalaması (Bkz. **Tablo 5.17**)* ile ilgili politika hedeflerine bakıldığında genel olarak filonun gençleştirilmesi, modernize edilmesi ve yenilenmesi şeklinde ifadeler mevcuttur. Fakat yıllar itibarıyla Türk deniz ticaret filosunun yaşı 20'nin altına inmemiştir. Tüm bu politikalara ve filonun sayıca artmasına rağmen özellikle 2009 yılında önceki yıllardan daha da yaşlandığı (24,24) görülmektedir.

*Dış ticaret taşımalarında Türk bayraklı gemilerin payı (Bkz. **Tablo 5.18**)* ne yazık ki kalkınma planlarında ifade edilen politikalar doğrultusunda artmamıştır. Özellikle sekizinci beş yıllık kalkınma planında belirtilen %40 oranına, 2005 yılı sonu itibarıyla ulaşamamış %23.7 seviyesinde kalmıştır. Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planında herhangi bir hedef belirtilmediği halde önceki yıllara oranla Türk

bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarındaki payında çok ciddi bir düşüş yaşanmış ve 2008 yılı sonunda %14.1 seviyesine kadar inmiştir.

*Türkiye limanlarında yükleme – boşaltma gelişimi (Bkz. **Tablo 5.19**)*

hedeflenen politikalara yakın seviyelerde gerçekleşmiştir. Altıncı beş yıllık kalkınma planında belirtilen somut politika hedefi “limanlardaki yükleme-boşaltma faaliyetlerinin dönem sonunda 130 milyon tona ulaşacağını” belirtmektedir. 1994 yılı sonunda 109 milyon tonluk bir yük elleçlemesi gerçekleşmiştir. Sekizinci beş yıllık kalkınma döneminde hedeflenen konteyner elleçlemesi (1.900.000 TEU) tahminlenenin altında kalmış ve 2005 yılı sonunda 1.567.142 TEU ile sonuçlanmıştır. Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planında limanlarda yükleme-boşaltma ile ilgili herhangi bir hedef belirtilmemiştir. Fakat 2005 yılından 2008 yılına kadar yaklaşık %50’lik bir artış ile elleçlenen miktar 314.261.085 ton olmuştur.

Tablo 5.16. 1983- 2008 Yılları Arasında Türkiye Deniz Ticaret Filosunun Taşıma Kapasitesine Yönelik İfade Edilen ve Gerçekleştirilen Politikalar

KALKINMA PLANLARI	POLİTİKA HEDEFLERİ (İFADE EDİLEN)	DENİZ SEKTÖR RAPORLARINDAN ELDE EDİLEN SONUÇLAR (GERÇEKLEŞTİRİLEN)
5. Beş Yıllık 1985- 1989	V. Plan dönemi sonunda Türk Deniz Ticaret filosu tonajının 6.2 milyon dw tona ulaşması hedef alınmıştır. Filonun, uluslararası deniz taşımacılığına ve çağdaş işletmecilik anlayışına uygun bir yapıya uygun bir yapıya kavuşması da sağlanacaktır. Dünya piyasasının elverişliliğinden yararlanarak filo için gerekli nitelikte ucuz gemi ithalatı yapılacaktır. Filonun, dünya deniz ticaretinin gelişen yapısı ile uyumlu gemilerle donatılmasına özen gösterilecek ve çok amaçlı gemiler ve konteynerler öncelik alacaktır.	1989 yılı itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu'nun 5.1 milyon dwt olduğu görülmektedir. 1992 yılı Deniz Sektör Raporuna göre kamu ve özel sektöre ait Konteyner gemisi bulunmamaktadır.
6. Beş Yıllık 1990- 1994	Plan döneminin sonunda, deniz ticaret filosunun uluslararası teknolojik gelişmelere uygun gemilerin inşası ve ithali yoluyla 6,5 milyon DWT'a ulaştırılması öngörülmektedir. Bu tonajın 1 milyon DWT'u mevcut filonun yenilenmesi yoluyla sağlanacaktır.	1994 yılı verilerine göre Türk Deniz Ticaret Filosunun dwt bazında büyüdüğü ve 8.6 milyon dwt'a ulaştığı görülmektedir.
7. Beş Yıllık 1996- 2000	VII'nci Plan döneminde deniz ticaret filosu tonajının, yenileme dâhil olmak üzere 13,0 milyon DWT'a ulaşması beklenmektedir.	2000 yılı değerlerine göre Türk Deniz Ticaret Filosu 9.5 dwt'da kalmıştır.
8. Beş Yıllık 2001- 2005	Dönem sonunda deniz ticaret filosu tonajının 2,5 milyon DWT'u yenileme olmak üzere, 13 milyon DWT'a ulaşması beklenmektedir.	2005 yılı değerlerine göre Türk Deniz Ticaret Filosu 9.2 milyon dwt'da kalmıştır.
9. Beş Yıllık 2007- 2013	Bu plan dâhilinde filoya yönelik herhangi bir ifade ve hedef belirtilmemiştir.	2008 sonu verilerine göre Türk Deniz Ticaret Filosu 7.5 milyon dwt.'dur.

Kaynak: Yazar

Tablo 5.17. 1983- 2008 Yılları Arasında Türkiye Deniz Ticaret Filosunun Yaş Ortalamasına Yönelik İfade Edilen ve Gerçekleştirilen Politikalar

KALKINMA PLANLARI	POLİTİKA HEDEFLERİ (İFADE EDİLEN)	DENİZ SEKTÖR RAPORLARINDAN ELDE EDİLEN SONUÇLAR (GERÇEKLEŞTİRİLEN)
5. Beş Yıllık 1985- 1989	Bu plan dahilinde Türk Deniz Ticaret Filosunun yaşına ilişkin herhangi bir ifade bulunmamaktadır.	1992 yılı sonu itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunda 954 adet gemi bulunmakta ve bunların adet bazında yaş ortalaması 20,8 olarak belirtilmektedir.
6. Beş Yıllık 1990- 1994	Artan dış ticaret hacminden ve dünya deniz ticaretinden yeterli payın alınabilmesi amacıyla deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve gençleştirilmesi hedef alınmıştır.	1994 yılı itibariyle filoda bulunan 1050 geminin yaş ortalaması 21,4'tür.
7. Beş Yıllık 1996- 2000	Filonun yenilenmesi ve gençleştirilmesi, uluslararası teknolojik gelişmelere uygun gemilerle donatılması...	2000 yılı sonunda filoda 1270 gemi bulunmakta ve yaş ortalamaları 22,5 olarak belirtilmektedir.
8. Beş Yıllık 2001- 2005	Türk deniz ticaret filosunun nicel ve nitel olarak taşıma talepleri ile uyumlu, dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun bir yapıya kavuşturulmasına önem verilecektir Yenilenmesi	2005 yılı verilerine göre filoda 1379 gemi bulunmakta ve yaş ortalaması 21,13 olarak belirtilmektedir.
9. Beş Yıllık 2007- 2013	Askeri ve ticari gemilerin Türk tersanelerinde tasarımı, yüksek yerli katkı oranıyla üretilmesi ve Türk Deniz Ticaret Filosunun yenilenmesi amacıyla, başta Ceyhan yöresi olmak üzere, Türkiye Tersaneler Mastır Planının sonuçları da göz önüne alınarak yeni tersaneler kurulacaktır.	Filoda 1.525 adet gemi bulunmakta ve bu gemilerin genel yaş ortalaması 01.01.2009 itibariyle 24,24'tür

Kaynak: Yazar

Tablo 5.18. 1983- 2008 Yılları Arasında Dış Ticaret Taşımlarında Türk Bayraklı Gemilerin Oranına Yönelik İfade Edilen ve Gerçekleştirilen Politikalar

KALKINMA PLANLARI	POLİTİKA HEDEFLERİ (İFADE EDİLEN)	DENİZ SEKTÖR RAPORLARINDAN ELDE EDİLEN SONUÇLAR (GERÇEKLEŞTİRİLEN)
5. Beş Yıllık 1985- 1989	Yurt dışı taşımlarında, denizyolunun diğer alt sektörlerle oranla daha büyük payı alması sağlanacaktır. Türk Deniz ticaret filosu, ülkenin dış taşımlarında gerekli payı alacak.	1989 yılı itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunun toplam dış ticaret taşımlarından (ithalat- ihracat) aldığı pay % 37.3'dir.
6. Beş Yıllık 1990- 1994	Üçüncü ülkeler arası taşımalardan döviz girdisi sağlanması ve transit taşımalardan Türk bayraklı gemilerin aldığı payın 3 milyon tona ulaşması beklenmektedir.	1994 yılı itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunun toplam dış ticaret taşımlarından (ithalat- ihracat) aldığı pay %49.5'dir.
7. Beş Yıllık 1996- 2000	Dünya deniz taşımacılığında alınan pay mutlaka daha yüksek seviyelere taşınacaktır.	2000 yılı itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunun toplam dış ticaret taşımlarından (ithalat- ihracat) aldığı pay %30.5'dir.
8. Beş Yıllık 2001- 2005	Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımlarından aldığı pay artırılarak yüzde 40 seviyesine ulaşılacaktır.	2005 yılı itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunun toplam dış ticaret taşımlarından (ithalat- ihracat) aldığı pay %23.7'dir.
9. Beş Yıllık 2007- 2013	Bu plan dâhilinde Türk Bayraklı gemilerin dış ticaret taşımlarından aldığı paya yönelik herhangi bir ifade ve hedef belirtilmemiştir.	2008 sonu itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunun toplam dış ticaret taşımlarından (ithalat- ihracat) aldığı pay %14.1'dir.

Kaynak: Yazar

Tablo 5.19. 1983- 2008 Yılları Arasında Türkiye Limanlardan Yapılan Yükleme – Boşaltmaya Yönelik İfade Edilen ve Gerçekleştirilen Politikalar

KALKINMA PLANLARI	POLİTİKA HEDEFLERİ (İFADE EDİLEN)	DENİZ SEKTÖR RAPORLARINDAN ELDE EDİLEN SONUÇLAR (GERÇEKLEŞTİRİLEN)
5. Beş Yıllık 1985- 1989	Bu plan dahilinde limanlarda yükleme – boşaltma faaliyetlerine yönelik herhangi bir hedef belirtilmemiştir.	1989 yılı verilerine göre yükleme 21.531.000 ton ve boşaltma 33.669.862 ton olarak kaydedilmiştir. Kabotaj taşımaları 56.783.317 tondur. Toplamda 111.984.179 ton yük elleçlenmiştir.
6. Beş Yıllık 1990- 1994	Limanlardaki yükleme-boşaltma faaliyetlerinin dönem sonunda 130 milyon tona ulaşacağı ve bunun 80 milyon tonluk bölümünün dış ticaret ve transit taşımalarından oluşacağı tahmin edilmektedir.	1994 yılı sonunda yükleme 22.112.827 ton ve boşaltma 52.630.788 ton olarak kaydedilmiştir. Kabotaj taşımaları 33.994.062 tondur. 186.954 tonluk transit elleçleme dahil toplamda 108.737.677 ton yük elleçlenmiştir.75 milyon tonluk bölüm dış ticaret ve transit taşımalardan oluşmuştur.
7. Beş Yıllık 1996- 2000	Liman kapasitelerinden en üst düzeyde yararlanılması ve transit taşımalardan ülkemiz coğrafi konumunun gerektirdiği payın alınması sağlanacaktır.	2000 yılı sonunda yükleme 32.291.101 ton ve boşaltma 85.956.955 ton olarak kaydedilmiştir. Kabotaj taşımaları 37.327.805 tondur. 30770.006 tonluk transit elleçleme dahil toplamda 186.345.867 ton yük elleçlenmiştir. Özellikle bu yıl transit taşımalarda önemli bir artış söz konusudur.
8. Beş Yıllık 2001- 2005	Dönem sonunda limanlarımızdaki konteyner elleçlemesinin 1.900.000 TEU’ ya ulaşması beklenmektedir.	2005 yılı sonunda yükleme 54.494.225 ton ve bu rakamın iki katından fazla olmak üzere boşaltma 126.169.106 ton’dur. Kabotaj taşımalarında fazla bir değişiklik olmamış 34.537.448 tonda kalmıştır. 11.144.059 tonluk transit elleçleme dahil toplamda 220.822.438 ton yük elleçlenmiştir. Bu yılın sonunda toplam elleçlenen konteyner adedi TEU bazında 1.567.142’dir.
9. Beş Yıllık 2007- 2013	Bu plan dahilinde limanlarda yükleme – boşaltma faaliyetlerine yönelik herhangi bir hedef belirtilmemiştir.	2008 yılı sonunda yükleme 73.245.177 ton ve boşaltma 151.553.750 ton’dur. Kabotaj taşımaları 38.717.208 ton ve 50.744.950 tonluk transit elleçleme dahil toplamda 314.261.085 ton yük elleçlenmiştir.

Kaynak: Yazar

Türkiye’de liman planlama ve yatırımı (Bkz. Tablo 5.20) konusunda kalkınma planlarında çok detaylı politika hedefleri belirtilmiştir. Beşinci beş yıllık kalkınma planında belirtilen araç- gereç teminine ilişkin 1992 yılında “Liman tesis teçhizat modernizasyonu” projesi yapılmıştır. Altıncı kalkınma planında belirtilen “otonom liman idaresi” uygulamasına halen daha geçilmiş değildir. Yedinci plan dahilinde 1996 yılı itibariyle ifade edilen özelleştirme uygulaması 2004 yılında başta Mersin Limanı olmak üzere TCDD limanlarının özelleştirilmesi şeklinde başlamıştır. 2008 yılı sonunda Mersin limanının özelleştirmesi gerçekleştirilmiş fakat diğer limanların Danıştay davaları devam etmektedir. Sekizinci kalkınma planında geçen Derince Konteyner Limanının inşaatına ilişkin somut gelişme 1999 yılında imzalanan Yap İşlet Devret modeliyle ihale sonucu imzalanan sözleşme olmuştur.

Türkiye’nin Kabotaj Taşımaları (Bkz. Tablo 5.21) ile ilgili kalkınma planlarında somut rakamlar yerine yüzde olarak oranlar ifade edilmiştir. Buna göre altıncı beş yıllık kalkınma planında belirtilen %8.1’lik artış, 1994 yılı sonunda 1989 yılına nazaran düşüşle sonuçlanmıştır. Sekizinci beş yıllık kalkınma planında yer alan “kabotaj taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerine liman hizmetleri ve yakıt konusunda destek verilmesi için gerekli önlemler alınacak” ifadesine karşılık 2004 yılı başında kabotaj hattında çalışan gemilere Özel Tüketim Vergisi indirilmiş yakıt vermeye başlanmıştır. Bu durum, dokuzuncu beş yıllık kalkınma planı dahilinde halen devam etmekte olup hedeflenen politikanın gerçekleştirilmesine yönelik önemli bir adımdır.

Türk Bayraklı Gemilerin Paris MoU’ya göre liman devleti kontrollerinde tutulma oranları (Bkz. Tablo 5.22) konusunda 2001 yılına kadar kalkınma planlarında herhangi bir politika hedefi belirtilmemiştir. Buna karşın 1996 yılında Türk bayraklı gemiler uygulanan denetimlerin sonunda Paris MoU’nun Liman Devleti Denetim raporlarına göre “Kara Liste”de yer almaktadır. 2001 yılı itibariyle sekizinci beş yıllık kalkınma planında geçen “etkin bir kontrol ve denetim mekanizması kurulacaktır” ifadesi 2004 yılında Bayrak devleti denetimleri şeklinde gerçekleşmiş ve sonuçta 2007-2008 yılları arasında “Gri Liste”de bulunan Türk bayraklı gemiler 2008 yılı sonunda “Beyaz Liste”ye geçmiştir. Bu durum 2000 yılından sonra belirlenen politikaların başarılı bir şekilde uygulandığını göstermektedir.

Tablo 5.20. 1983- 2008 Yılları Arasında Türkiye Limanlarının Planlanması ve Yatırımına Yönelik İfade Edilen ve Gerçekleştirilen Politikalar

KALKINMA PLANLARI	POLİTİKA HEDEFLERİ (İFADE EDİLEN)	DENİZ SEKTÖR RAPORLARINDAN ELDE EDİLEN SONUÇLAR (GERÇEKLEŞTİRİLEN)
5. Beş Yıllık 1985- 1989	Dış ticaret ve transit taşımacılık önem taşıyan Samsun, Trabzon, İzmir, Mersin, İskenderun limanlarında yapılmakta olan yatırımlar tamamlanacak, ayrıca araç - gereç noksanlıkları giderilerek kapasiteleri artırılacaktır. Bu limanların konteyner faaliyetlerine elverişli hale getirilmesi için gerekli düzenlemeler, terminal inşaatları ve araç gereç temini gerçekleştirilecektir.	1992 yılında TDİ yatırım programına “ Liman Tesis Teçhizat Modernizasyonu” adı altında yeni bir proje alınmıştır.
6. Beş Yıllık 1990- 1994	Otonom liman idaresi uygulamasına geçiş çalışmaları başlatılacaktır. Kamu limanlarındaki faaliyetlerin konuları itibariyle özelleştirilmesini sağlamak amacıyla gerekli girişimler ve idari düzenlemeler yapılacak, uygulamaya pilot projelerle geçilecektir. Kıyıların sanayi, ticaret ve turizm yönünden taşıdıkları önem ve özellikleri belirlenerek liman yapımına uygun kıyı kesimlerini tespit edecek kapsamlı bir çalışma yapılacaktır.	1994 yılı Marmaris limanı düşük kotlu kapak atma rampası inşaatı bitmiştir. Çanakkale yeni gümrük iskelesi onarımı bitmiştir. 1995 yılı yatırım programında 2 adet etüd, 14 devam eden proje ve 2 adet de yeni proje yer almaktadır.
7. Beş Yıllık 1996- 2000	Liman ve havaalanlarında programlanmış yatırımlar hızlandırılacak, gerekli yerlerde yeni kapasitelerin oluşturulması sağlanacaktır. Liman işletmeciliğinin otonom bir yapıya kavuşturulması veya özelleştirilmesi suretiyle uluslararası rekabete hazır hale getirilmesi sağlanacaktır.	Özellikle kamuya ait limanlardaki mevcut eksiklik ve aksaklıkların bir an önce giderilmesi gerekmektedir. Limanlarda halen daha yapısal ve işletmeden kaynaklanan yetersizlikler mevcuttur.
8. Beş Yıllık 2001- 2005	Limanlarımızın; Türkiye’nin ithalat ve ihracat yüklerinin elleçlenmesine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde trafiğin geçiş koridoru olma özelliğine kavuşturulması amaçlanmaktadır. Konteyner trafiğindeki artışa paralel olarak, Yap İşlet Devret modeli ile Kuzey Marmara Limanı ve İzmir Limanı Tarama ve Tevsii Projeleri gerçekleştirilecek, Derince Konteyner Limanının inşaatına başlanacak ve Kuzey Ege Liman etüdü sonuçlandırılacaktır.	Derince Limanının Marmara Limanı Etüdü çerçevesinde İzmit körfezinde uzun dönemdeki konteyner trafiğine hizmet vermek üzere 1 milyon TEU kapasite üzerinden YİD modeliyle ihalesi yapılarak 03.05.1999 tarihinde sözleşme imzalanmıştır.
9. Beş Yıllık 2007- 2013	Önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesini sağlayan, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran politikalar izlenecektir. Limanların yükleme-boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra, kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri hedefi doğrultusunda tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları tamamlanacaktır.	TCDD Limanları, başta Mersin Limanı olmak üzere özellikle 2004 yılından itibaren özelleştirme kapsamına alınmıştır. Özelleştirme sonucu, hem özelleştirme gelirlerinden faydalanılacak, hem de gerekli yatırım, altyapı ve teçhizat modernizasyonu bazında limanlarımızın gelişimi sağlanacaktır.

Kaynak: Yazar

Tablo 5.21. 1983- 2008 Yılları Arasında Türkiye Kabotaj Taşımacılığına Yönelik İfade Edilen ve Gerçekleştirilen Politikalar

KALKINMA PLANLARI	POLİTİKA HEDEFLERİ (İFADE EDİLEN)	DENİZ SEKTÖR RAPORLARINDAN ELDE EDİLEN SONUÇLAR (GERÇEKLEŞTİRİLEN)
5. Beş Yıllık 1985- 1989	Bu plan dâhilinde dâhili taşımalar ve kabotaja yönelik herhangi bir hedef belirtilmemiştir.	1977 yılında kabotaj yüklemesi 11.236.552 ton ve boşaltma ise 14.197.498 ton gerçekleşmiştir. Buna rağmen 1989 yılında değerler artış göstermiş ve yükleme 26.017.366 ton ve boşaltma 30.801.951 ton olarak kaydedilmiştir. Teorik olarak eşit olması gereken yıllık yükleme boşaltma rakamları arasında devamlı bir farklılık bulunmaktadır. Bunun nedeni bazı yüklerin istatistik tutulmadan iskelelerden yüklenip boşaltılması olabilir.
6. Beş Yıllık 1990- 1994	Plan döneminde filonun gerçekleştireceği yurtiçi yük taşımalarında yılda ortalama yüzde 8,1 artış öngörülmektedir.	1994 yılında kabotaj taşımaları yükleme 15.357.566 ton, boşaltma 18.646.496 ton olarak gerçekleşmiştir. 1989 yılındaki 56.819.317 ton toplam kabotaj taşımalarına göre 1994 yılı toplam kabotaj taşımaları 34.004.062tona gerilemiştir.
7. Beş Yıllık 1996- 2000	Yurtiçi yük taşımacılığında, taşımacıların sorumlulukları, taşıma koşulları ve filo standartlarının düzenlenmesi.	2000 yılında kabotaj taşımaları yükleme 16.480.210 ton, boşaltma 20.847.595 ton olarak gerçekleşmiştir.
8. Beş Yıllık 2001- 2005	Türkiye, AB'ye tam üye olduğunda kabotaj tekelini sona erdirmek durumunda kalacaktır. Adaylık döneminde kabotaj konusunda gerekli yönlendirmeler yapılarak Türkiye içinde yük ve yolcu taşımacılığının kara taşımacılığından denizyoluna kaydırılmasını sağlamak amacıyla kabotaj taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerine liman hizmetleri ve yakıt konusunda destek verilmesi için gerekli önlemler alınacak, olası AB rekabetine hazırlıklı olmak üzere koster filosu güçlendirilecektir.	2005 yılında kabotaj yüklemeleri 14.238.305, boşaltma ise 13.858.655 ton olarak gerçekleşmiştir. 01.01.2004 İtibariyle uygulanmaya başlanan Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) indirilmiş yakıt dağıtımının Denizyolu kabotaj yük ve yolcu/araç taşımacılığının payının yükselmesi ve teşvik edilmesi sağlamıştır.
9. Beş Yıllık 2007- 2013	Denizyolunda kısa mesafe denizyolu taşımalarını artıracak gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verilecektir.	2008 yılında kabotaj yüklemeleri 18.922.148 ton, boşaltma ise 20.134.058 ton olarak gerçekleşmiştir. 2004-2008 yıllarında kabotaj yükleme verileri dikkate alındığında % 26,80 artış gerçekleştiği görülmektedir. ÖTV'si indirilmiş yakıt dağıtım teşviği devam etmektedir.

Kaynak: Yazar

Tablo 5.22. 1983- 2008 Yılları Arasında Türkiye’nin Paris MoU’ya göre Liman Devleti Denetimlerindeki Tutulma Oramına Yönelik İfade Edilen ve Gerçekleştirilen Politikalar

KALKINMA PLANLARI	POLİTİKA HEDEFLERİ (İFADE EDİLEN)	LİMAN DEVLETİ DENETİMİ (PSC) YILLIK RAPORUNDAN ELDE EDİLEN SONUÇLAR (GERÇEKLEŞTİRİLEN)
5. Beş Yıllık 1985- 1989	Bu plan dahilinde Liman ve Bayrak Devleti denetimlerine ilişkin herhangi bir ifade bulunmamaktadır.	Bu döneme ait Liman Devleti (PSC) denetim raporu bulunmamaktadır.
6. Beş Yıllık 1990- 1994	Bu plan dahilinde Liman ve Bayrak Devleti denetimlerine ilişkin herhangi bir ifade bulunmamaktadır.	1996 yılında Yabancı Limanlarda Türk Bayraklı gemilere uygulanan 463 Liman Devleti denetiminden % 52,68’lik bir tutulma oranı ortaya çıkmıştır. Bu dönemde Türk Bayraklı gemiler “Kara Liste”de yer almaktadır.
7. Beş Yıllık 1996- 2000	Bu plan dahilinde Liman ve Bayrak Devleti denetimlerine ilişkin herhangi bir ifade bulunmamaktadır.	2000 yılı sonunda 726 denetim % 23, 8i tutulma ile sonuçlanmıştır. Türk bayrağı halen daha “Kara Liste”dedir.
8. Beş Yıllık 2001- 2005	Liman devleti kontrollerine ilişkin taraf olduğumuz sözleşmelerin yanı sıra, daha sonra geliştirilecek değişiklik ve protokollerin zamanında onaylanması sağlanacaktır. Böylece etkin bir kontrol ve denetim mekanizması kurulacaktır.	2005 yılı sonunda oran çok düşmüş ve 597 denetimden %7,54 oranında tutulma olayı gerçekleşmiştir. Bu yıl Türk bayraklı gemilerin kara listede bulunduğu son yıldır.
9. Beş Yıllık 2007- 2013	Deniz güvenliğinin artırılması kapsamında Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti kontrolü iyileştirilecektir.	2006 ve 2007 yıllarında “Gri Liste”de bulunan Türk Bayraklı gemiler 2008 yılının sonunda 774 denetimden % 5,17 tutulma oranı ile “Beyaz Liste”ye geçmişlerdir.

Kaynak: Yazar

5.2.2.4. Yapılandırılmış Yüzyüze Görüşme

Araştırmanın son uygulama alanı ise nitel bir araştırma yöntemi olan yapılandırılmış yüzyüze görüşme ile nitel veri elde etmek ve bu veriler ışığında Türkiye'nin deniz ulaştırma politikaları oluşturma sürecini değerlendirerek, geleceğe yönelik stratejik analizlerde bulunmaktır.

Yıldırım ve Şimşek'e göre (2008; 48) nitel araştırmada asıl amaç, araştırılan konu ile ilgili, okuyucuya betimsel ve gerçekçi bir resim sunmaktır. Bunun için de toplanan verilerin ayrıntılı ve derinlemesine olması, araştırmaya konu olan bireylerin görüş ve deneyimlerinin mümkün olduğu ölçüde doğrudan sunulması önemlidir.

Bölüm 5.2.1.2'de belirtilmiş olan ön çalışmadan farklı olarak bu bölümde “yapılandırılmış görüşme tekniği” kullanılmıştır. Bu teknikte amaç, görüşülen bireylerin verdikleri bilgiler arasındaki paralelliği ve farklılığı saptamak ve buna göre karşılaştırmalar yapmaktır (Yıldırım ve Şimşek, 2008; 120, Sekaran, 2003; 227).

5.2.2.4.1. Ana Kütle ve Örneklem

Araştırmanın ana kütesini deniz ulaştırma sektöründe yer alan ve politika oluşturma sürecine dahil olan tüm ilgili kurum ve kuruluşlar oluşturmaktadır. Bu geniş alan içinden konusunda uzman, ilgili kurumların üst yöneticiliğini yapan, politika oluşturma sürecine doğrudan veya dolaylı olarak dahil olan ve bu alanda projeler üreten toplamda otuzdokuz (39) kişi örneklem olarak belirlenmiştir. Manheim ve diğerlerine (2002; 321) göre sosyal, ekonomik ve siyasi olarak önemli statülerde yer alan katılımcıların bulunduğu bu görüşme şekline “Seçkin Görüşme Uygulaması (Elite interviewing)” denilmektedir.

Örnekleme oluşturan bu kişilere araştırmanın amacı ve kapsamı hakkında genel bir bilgi verilerek kendilerinden yüzyüze görüşmeye katılımları için izin istenmiştir. Buna göre, yüzyüze görüşme yapılan katılımcıların listesi **Tablo 5.23'**de verilmiştir.

Tablo 5.23. Yüzyüze Görüşme Yapılan Kişilerin Listesi (Alfabetik soyadı sırasıyla) (1/2)

Soyadı	Adı	Kurumu- Görevi	Görüşme yeri , Tarihi
Aka	Suat Hayri	T.C. Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı	Ankara, 09.04.2010
Arkas	Lucien	ARKAS Holding, Armatör- TUSIAD Üyesi	İzmir, 03.05.2010
Aşkın	Feramuz	Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası Başkanı, İlkfer Denizcilik San.ve Tic. Ltd. Şti.	İstanbul, 21.04.2010
Battal	Kemal	ARMADA Eğitim, Danışmanlık, Mühendislik, IMAEK Deniz Ticaret Odası Danışmanı	Ankara, 07.04.2010
Bayrak	Murat	GISBİR Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Başkanı (<i>E-posta yoluyla görüşülmüştür.</i>)	İstanbul, 22.04.2010
Çöllü	Hüsnü	Cumhuriyet Halk Partisi Antalya Milletvekili, Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu Üyesi, CHP TBMM Grup Disiplin Kurulu Üyesi	Ankara, 08.04.2010
Delibaş	Halil	Mersin Deniz Ticaret Odası Genel Sekreter Yardımcısı	Mersin, 12.04.2010
Dologh	Geza	Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Başkanı	İzmir, 29.04.2010
Ece	Dr. Jale Nur	T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı	Ankara, 13.04.2010
Erdinç	Aslin	DENİZTEMİZ TURMEPA Çevre Mühendisi	İstanbul, 20.04.2010
Ergin	Dr. Jülide	DENİZTEMİZ TURMEPA Genel Müdür Yardımcısı	İstanbul, 20.04.2010
Genç	Hakan	ARKAS Holding A.Ş Liman Hizmetleri Grup Başkanı	İstanbul, 15.04.2010
Gönülaçak	Kpt. M. Mehdi	T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürü	Ankara, 08.04.2010
Işıklı	Kpt. Murat	Anadolu Sigorta Nakliyat ve Sorumluluk Sigortaları Müdürü	İstanbul, 20.04.2010
Kaptanoğlu	Dr. Şadan	Kaptanoğlu Holding, Armatör	İstanbul, 16.04.2010
Karademir	Ekrem	T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Planlama Uzmanı (Denizyolu)	Ankara, 08.04.2010
Kolay	Osman	GMO Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Korean Register of Shipping İstanbul Ofisi	İstanbul, 21.04.2010
Lokmanoğlu	Cihat	Mersin Deniz Ticaret Odası Başkanı	Mersin, 12.04.2010
Naiboğlu	Hasan	T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarı	Ankara, 14.04.2010
Oğuzülgen	Kpt. Saim	DEFAV Denizcilik Fakültesi Mezunları Sosyal Yardım Vakfı Üyesi Uzakyol Kaptanı (Klavuz Kaptan)	İstanbul, 19.04.2010

Tablo 5.23. Yüzyüze Görüşme Yapılan Kişilerin Listesi (Alfabetik soyadı sırasıyla) (2/2)

Soyadı	Adı	Kurumu- Görevi	Görüşme yeri , Tarihi
Özbenli	Korer	Mersin Deniz Ticaret Odası Genel Sekreteri	Mersin, 12.04.2010
Poyraz	Dr. Özkan	T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırma Genel Müdürü	Ankara, 14.04.2010
Sağ	Prof. Dr. Osman Kamil	Piri Reis Üniversitesi Rektörü	İstanbul, 21.04.2010
Sancar	Lütfü	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Emekli Koramiral	İzmir, 05.04.2010
Şen	Dr. Hakkı	www.virahaber.com internet sitesi ve Vira Dergisi Genel Yayın Yönetmeni <i>(E-posta yoluyla görüşülmüştür.)</i>	İstanbul, 22.04.2010
Şevli	Cemalettin	Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürü	İstanbul, 22.04.2010
Taşkeser	Hamza	T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Müsteşar Yardımcısı	Ankara, 14.04.2010
Torlak	Ali	Milliyetçi Hareket Partisi İstanbul Milletvekili, Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Üyesi	Ankara, 13.04.2010
Türkmenoğlu	Mustafa	Ege İhracatçı Birlikleri	İzmir, 29.04.2010
Umut	Suay	Dünya Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı, Armatör	İstanbul, 19.04.2010
Ustaoğlu	Dr. Bekir Sıtkı	Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Türkiye Temsilcisi <i>(E-posta yoluyla görüşülmüştür.)</i>	Londra, 15.04.2010
Ülgener	Prof. Dr. M. Fehmi	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi, Ülgener Yasal Danışmanlık - Hukuk Bürosu	İstanbul, 16.04.2010
Yalavaç	Kenan	Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı	İzmir, 05.04.2010
Yardımcı	Hasan Kemal	Adalet ve Kalkınma Partisi İstanbul Milletvekili, Milli Savunma Komisyonu Başkanı	Ankara, 08.04.2010
Yılmaz	Serdinç	T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı , İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Mühendisi	Ankara, 07.04.2010

Kaynak: Yazar

Bununla birlikte, aşağıda belirtilen beş kurum ve kuruluşun yetkililerine ulaşılmış fakat iş yoğunluğu, yurtdışı seyahatleri gibi nedenlerden dolayı araştırma sürecine katılımları mümkün olamamıştır;

- Beşiktaş Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanlığı, İstanbul
- MIP Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (PSA Akfen), Mersin
- Sedef Tersanesi Genel Müdürlüğü, İstanbul
- Türk Loydu Vakfı, İstanbul
- Ulaştırma Bakanlığı TRACECA Türkiye Ulusal Sekreteryası, Ankara

5.2.2.4.2. Veri Toplama Aracı

Araştırmanın veri toplama aracını **Ek. 15**'de yer alan “Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Sürecine Yönelik Görüşme Formu” oluşturmaktadır. Bu form, araştırmanın amaç ve kapsamını anlatan bir önyazı ve standartlaştırılmış açık uçlu soruları içermektedir. Burada belirtilen standartlaştırılmış açık uçlu görüşme formu, dikkatlice yazılmış ve belirli bir sıraya konmuş bir dizi soruyu ifade eder. Her görüşülen bireye bu sorular aynı tarzda ve sırada sorulur (Yıldırım ve Şimşek, 2008; 123).

Bu matbu form dışında görüşme listesinde bulunan gemi inşa sanayi alanında uzman olan kişilere yönelik özel bir form geliştirilmiştir (Bkz.**Ek. 16**). Sürece dahil olan basın yayın kurumlarına yönelik olarak ise soru formuna bu alana özgü sorular dahil edilerek görüş bildirmeleri istenmiştir (Bkz. **Ek 17**).

5.2.2.4.3. Veri Toplama Süreci

Veri toplama süreci altı haftalık bir zaman diliminde toplanmış aşağıdaki basamakları kapsamaktadır;

Görüşme gün ve saatlerinin belirlenmesi: Görüşme listesinde bulunan katılımcıların uygun oldukları gün ve saat için en az bir hafta öncesinde kendilerinden teyit alınmıştır. Telefonda yapılan bu görüşmeler ile bir günde en az

iki katılımcı ile görüşme yapılacak şekilde tarihler planlanmıştır. Alınan görüşme günlerinden bir gün önce tekrar telefonla konuşulmuş ve herhangi bir değişiklik olup olmadığı sorulmuştur. Buna göre adresleri yakın olan katılımcılarla aynı gün içinde görüşme yapılması sağlanmıştır.

Görüşmelerin gerçekleştirilmesi: Görüşmeler İzmir, Ankara, Mersin ve İstanbul'da katılımcıların görev yaptıkları kurumlarda gerçekleştirilmiştir. Görüşmelerde ilk başta araştırmanın amacı ve kapsamı ile soru formu hakkında açıklayıcı bilgi verilmiştir. Ardından, görüşlerin kayda alınması açısından ses kayıt cihazı kullanmak için izin istenmiştir. Başlamadan önce belirtmek istedikleri bir nokta olup olmadığı kontrol edilmiş ve görüşmeye geçilmiştir. Bu noktada **Ek. 15'**de bulunan forma göre sorulara sırasıyla verilen cevaplar ve bağlantılı diğer konular hakkında görüş ve düşünceler dinlenmiş, özellikle vurgulanan önemli bazı noktalar kısaca not edilmiştir. Görüşme süresi, fikirlerin kapsamı ve katılımcının iş programının yoğunluğuna göre 30 dakika ile 75 dakika arasında değişmektedir. Bazı katılımcılar fikirlerini yazıyla bildirmek istedikleri için, o gün içinde kendilerine elektronik posta ile soru formu iletilmiştir. Tüm görüşmelerin yapılması ve gönderilen elektronik postaların geri dönüşlerinin tamamlanması toplamda beş haftalık bir zaman dilimini oluşturmuştur.

Görüşmelerin yazılı metne dönüştürülmesi: Görüşmelerin yapılmasının hemen ardından ses kayıtları dinlenmiş, sorularla ilgili olup olmadığına bakılmaksızın tüm görüşme yazılı metne dönüştürülmüştür. Araştırmaya katılanlardan bazıları ise görüşlerini yazılı olarak e-posta yoluyla iletmışlerdir.

Sorulara cevap olan ifadelerin seçilmesi: Yazılı görüşme metinleri soru formunda belirtilen gruplara göre sınıflandırılmış, sonrasında araştırmaya dahil edilecek olan kısımların belirlenmesi için çok dikkatli bir okuma aşaması başlamıştır. Bundan sonra görüş sahiplerine yazılı metinler e-posta yolu ile gönderilerek yayınlanmadan önce kendilerinden ekleme ve düzeltme yapmaları ve yayınlanması için tek tek onayları istenmiştir. Görüş sahipleri tarafından gönderilen düzeltme ve onay e-postaları saklanmak üzere **Ek 18** ile **Ek 29** arasında verilen tablolar derlenmiştir. Vurgulanan ifadeler bu tablolarda koyu renkte işaretlenmiştir.

5.2.2.4.4. Görüşmelerden Elde Edilen Verilerin Değerlendirilmesi

Görüşme formunda belirtilen soru ve grup sırasına göre yapılan değerlendirmelerin sonucu aşağıdaki bölümlerde öne çıkan ifadeler ve ortak görüşler şeklinde verilmiştir.

5.2.2.4.4.1. Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesine Yönelik Politika Oluşturma Süreci Basamaklarının Değerlendirilmesi

Türk ticaret filosunun geliştirilmesine yönelik politika oluşturma sürecinin değerlendirilmesi, araştırma uygulamasının temelini teşkil etmektedir. **Ek. 15'**de verilen görüşme formundaki sekiz soru katılımcılar tarafından cevaplanmış ve farklı yorumların yanında ortak bazı ifadeler de elde edilmiştir.

“1- Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ile ilgili bir politika belirlenmeden önce sorunun kaynağına yönelik incelenen konular nelerdir?” şeklindeki birinci soruya verilen cevaplar **Ek 18'**de verilmiştir. Buna göre öne çıkan bazı ifadeler ve ortak noktalar aşağıdaki gibidir;

- Aka (2010)'nın ifadesine göre filonun yaş ortalaması, uluslararası arenada yabancı limanlarda karşılaştığı denetimlerden elde ettiği sonuçların etkileri bir politika belirlenmesi ihtiyacını ortaya çıkarmıştır.
- Aşkın (2010), Oğuzülgen (2010) ve Şen (2010) günün şartları içinde politika oluşturulduğunu belirtmiştir. Battal (2010)'ın ifadesine göre ise “*son döneme kadar profesyonel bir politika belirleme gibi bir düşünce yoktu. Tamamen armatörlerin gemilere yatırım yapma sürecinde kendi özel incelemelerine göre verdikleri kararlarla filo bir noktaya gelmiştir. Son dönemlerde yapılan çalışmalar bilimsel tabanlıdır*” diyerek yaşanan gelişmeyi özetlemiştir. Aynı şekilde Torlak (2010) da “*sektör devlet desteği olmadan tamamen müteşebbis ruh ile ilerlemiştir*” diyerek sektörün girişimci çalışmalarına vurgu yapmıştır.
- Battal (2010) ve Sancar (2010)'a göre “*Kuruluşlar politikayı belirlerken öncelikle ileriye dönük yüklerin gelişim potansiyelini inceliyorlar*”

- Ece (2010), Kolay (2010) ve Yılmaz (2010)’a göre “*sorunun kaynağı finansmandır*”. Işıklı (2010)ise “*politika oluşturulurken finans boyutu değerlendirilmiş ama sigorta konusunda bir değerlendirme yapılmamıştır*” diyerek sigorta boyutunu değerlendirmiştir.
- Kaptanoğlu (2010), bunun bir *strateji* olduğu görüşünü dile getirerek “*politikaların sistematik anlamda devlet planlaması şeklinde gelişmediğini*” belirtmiştir.
- Karademir (2010), deniz yolu yatırımları boyutunda “*sorunun kaynağına yönelik ihtiyaçların belirlendiğini, tahminler, darboğazlar, sonrasında projeler geliştirildiğini*” ifade etmiştir.
- Lokmanoğlu (2010), Özbenli (2010) ve Delibaş (2010)’a göre “*Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesine yönelik politikalar belirlenmeden önce mevcut deniz ticaret filosunun yapısal analizinin yapılması*” önemlidir.
- Naiboğlu (2010), Taşkeser (2010) ve Gönülağlak (2010) incelenen konuları şu şekilde özetlemiştir; “*Yurtdışı ve kabotaj hatlarında denizyolu ile taşınan yük, yolcu ve araç taşımaları, kent içi ulaşımı, limanlar, tersaneler ve gemi inşa sanayinin imkân ve kabiliyetleri, İhtiyaç duyulan yaş tip ve tonajın belirlenmesi için filonun analizi, Filonun yeni gemilerle kapasitesinin artırılması için uluslararası normlara uygun teşvik, kredi ve finansman organizasyonları ile kurumsal düzenlemelerdir.*”
- Poyraz (2010), “*serbestleştirme, markete yönelik giriş engellerinin azaltılması, uluslararası kurallara uyumlu bir filo, kambyo mevzuatı, özgürleştirme ve rekabete açıklık*” gibi konuların incelenen temel başlıklar olduğunu belirtmiştir.
- Yılmaz (2010), deniz ticaret filosu incelenirken “*DWT ölçeğinin*” dikkate alındığını, sorunun kaynağına yönelik konuların pek incelenmediğini belirtmiştir.

“Gemi İnşa Sanayi” politikaları belirlenmeden önce incelenen konuları Bayrak (2010), “*Teknolojisi gereği, günün yaygın olarak kullanılan teknolojisine uygun olup olmadığı, mali ve hukuksal boyutu, Türkiye ekonomisine faydaları*” şeklinde sıralamıştır. Yardımcı (2010) ise “*Dünya pazarındaki yeni gemi talep ve ihtiyaçların tespiti, ülke ekonomisine katkı, Bu değerler dikkate alınarak ortaya*

çıkacak idari ve hukuksal boyutlar ile diğer mali boyutların irdelenmesi” şeklinde açıklamıştır.

“2- Türkiye’de son 25 yıllık dönemde Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ile ilgili bir politika belirlenirken sizce hangi unsurlara dikkat edilmiştir? ” şeklindeki ikinci soruya verilen cevaplar **Ek 19**’da verilmiştir. Buna göre öne çıkan bazı ifadeler ve ortak noktalar aşağıdaki gibidir;

- Arkas (2010), “ *Son 10 senedir, Denizcilik Müsteşarlığı kurulduktan sonra politikamız var. Sektör kendi başına ne yapabildiyse yapmıştır*” diyerek son dönemdeki gelişmeleri belirtmiştir. Yalavaç (2010) da aynı şekilde “*Müsteşarlık kurulduktan sonra bir şeyler yapılmaya başlandığını*” belirtmiştir.
- Battal (2010) “*Kamunun veya kamu meslek kuruluşların ve düzenleyici kuruluşların koordinasyonunda gerçekçi bir politika belirlenmediği için yatırımcılar armatörler kendi çaplarında bazı çalışmalar yapmıştır*” şeklinde durumu ifade etmiştir. Kaptanoğlu (2010)“*Deniz ticaret filosu özel sektörün, bir grup insanın kendilerine göre yaptığı bir oluşumdur*” diyerek bu görüşe katılmaktadır.
- Naiboğlu (2010), Taşkeser (2010) ve Gönülaçak (2010)’a göre “*Türkiye’nin deniz taşımacılığı yönünden çok ayrıcalıklı bir durumda olması, Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma konumu ile taşımacılık yönünden büyük bir potansiyele sahip olması, Uluslararası taşımacılık hatlarına yakın konumda bulunulması, Tersaneler ve gemi inşa sanayinin imkân ve kabiliyetleri, - Sektörün sorunları ve talepleri, Verilen teşviklerde öncelikle artan ihracat ve ithalatın taşınabilmesi, daha sonra ise istihdam hususlarına*” dikkat edilmiştir.
- Türkiye’de 25 yıllık dönem içerisinde Poyraz (2010) *finansmanın* en önemli konulardan bir tanesi olduğunu belirtmiştir. Sancar (2010), geçmiş 25 yıl içerisinde “*fırsatlar değerlendirilerek bir büyüme politikası yürütülmeye çalışıldı*” şeklinde durumu açıklamıştır.
- Şen (2010)’e göre “*Son sekiz yıla kadar aslında geliştirilmiş herhangi bir politika bulunmamaktaydı. Son zamanlarda dünyada gelişen ticaretten pay alabilmek*

için yapılan değişiklikler, IMO kuralları ve AB müktesebatları alınan kararlarda son derece etkili olmuştur”

Bayrak (2010) ve Yardımcı (2010) *“Talep edilen tonaj ve tiplerdeki gemiler, serbest piyasada en çok rağbet gören tonaj ve tiplerdeki gemiler, çok amaçlı gemilerin devamlılığının sağlanması, yeni projelerin uygulamaları ve piyasaya arzı. Ekonomik olup olmadığı, çevreye uyumlu olup olmadığı”* gibi hususların değerlendirildiğini belirterek gemi inşa sanayine yönelik ortak görüş bildirmişlerdir.

“3- Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi politikası oluşturmaya yönelik görüşmeler/tartışmalar ilk önce nerede gündeme gelmiştir? ” şeklindeki üçüncü soruya verilen cevaplar **Ek 20**’de verilmiştir. Buna göre öne çıkan bazı ifadeler ve ortak noktalar aşağıdaki gibidir;

- Oğuzülgen (2010), Lokmanoğlu (2010), Özbenli (2010) ve Delibaş (2010) *“tartışmalar ilk olarak Ulu Önderimizin direktifleri ile, 1923 yılında gerçekleştirilen 1. İzmir İktisat Kongresi’nde gündeme gelmiştir”* diyerek Atatürk döneminin önemini vurgulamışlardır.
- Aka (2010), *“Ulaştırma Şuralarında, konferanslarda, yapılan projelerin hazırlanması aşamasında”* bu konuların tartışıldığını belirtmiştir.
- Battal (2010)’a göre *“Armatörler Birliği, Deniz Ticaret Odası’sının aylık meclis toplantıları, düzenlenen özel seminerler ve çalışmalarda”* bu politikaların alt yapısı oluşturmaktadır. Dologh(2010)’un görüşü de bu doğrultudadır. Kaptanoğlu (2010) ise *“üniversiteleri, vakıfları ve dernekleri”* bu kurumların arasına eklemiştir.
- Naiboğlu (2010), Taşkeser (2010) ve Gönülalçak (2010) *“Birinci 5. yıllık kalkınma planından itibaren (1963-1967) deniz ticaret politikaları konuşulduğu bilinmektedir. 1980’li yılların başından itibaren, hükümetler düzeyinde görüşmeler başlamış ve “ Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun” ile bu kanunun uygulanmasına ilişkin yönetmelik ile devam etmiştir”* şeklinde bir açıklamada bulunmuşlardır.
- Sancar (2010) ve Şen (2010) *“çeşitli akademik faaliyetleri, sempozyumları ve üniversitelerde özveriyle çalışan akademisyenleri”* işaret etmiştir.

- Umut (2010) ve Yılmaz (2010)“*bu tür konuların 2000 yılından sonra gündeme daha rahat tartışıldığını, özel sektör tarafında ise DTO’ nun ilgili toplantılarında gündeme geldiğini*” belirtmiştir. Bunun yanında Yılmaz (2010)’a göre “*Denizcilik sektörünün içinde bulunmuş milletvekillerinin Meclis’teki çalışmaları*” da sektör için önemlidir.

Bayrak (2010) ve Yardımcı (2010) gemi inşa sanayi politikası oluşturmaya yönelik politikaların merkezini “*Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü*” olarak ifade etmiştir. Ayrıca Yardımcı (2010)’ya göre “*ihtiyaçlar doğrultusunda, GİSBİR ve DTO tarafından da politika oluşturma yönünde önemli adımlar ve çalışmalar yapılmış ve yapılmaktadır*”

“4-Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi yönelik politikalar sizce ne tür ihtiyaç ve önceliklere göre belirlenmiştir? ” şeklindeki dördüncü soruya verilen cevaplar **Ek 21**’de verilmiştir. Buna göre öne çıkan bazı ifadeler ve ortak noktalar aşağıdaki gibidir;

- Aka (2010), filonun geliştirilmesi ile ilgili temel kriterleri çok geniş bir bakış açısı ile değerlendirmiş ve “*Türkiye’nin kendi ulusal ihtiyaçları, Türkiye ekonomisinin doğurduğu ihtiyaçlar, mal grupları, mal cinsleri açısından, hammadde ve mamullerin taşınma şartlarına uygun gemiler veya onları taşıyabilmeye uygun gemiler, Türkiye’nin gelecekte yapacağı büyük endüstriyel tesislerin ihtiyaç duyabileceği hammadde yarı mamul gibi malların taşınması, otomotiv, demir çelik endüstrilerinin ihtiyaçları, büyük dökme yük limanları, petrol terminalleridir*” şeklinde belirtmiştir.
- Kaptanoğlu (2010), ihtiyacı belirlemesi gerekenin devlet olduğunu “*Sektör , devlete 100 adet tersane yeri izni ver derse, devlet <hayır ben inceledim 25 tersaneye ihtiyacınız var> demelidir. <Benim planımda 25 ten fazlasını Türkiye için ekonomik skalada görmüyorum> demelidir*” örneğiyle açıklamıştır.
- Kolay (2010), “*personel ve eğitim boyutuna*” değinirken Yalavaç (2010) ise “*her hükümete göre ihtiyaçların değiştiği*” şeklinde yorum yapmıştır.

- Genç (2010) ise liman yatırımları açısından değerlendirerek “limanlar yeterli değildir. Kaynakları israf etmeden planlama ve inşaatını bir an önce yapmamız gerekiyor. Planlama yaptığımızı düşünelim. Yatırım problemi çıkıyor ortaya. Geri dönüşü uzun bir yatırımdır limanlar. Devlet ve özel sektörün birlikte hareket etmeleri gerekiyor. Türkiye’nin dış ticaret gelişiminin önünü açabilecek şekilde kamu – özel sektör işbirliğini geliştirecek modeller getirmek gerekiyor” diyerek limanların ve işbirliğinin önemini vurgulamıştır.

- Türkmenoğlu (2010), dış ticaret açısından değerlendirerek “2023’e kadar zenginleşecek ülkeleri, alım gücündeki artışı, pazarlara ne satacağınızı, üretim planlarınızı doğru öngörerek alt yapı yatırımlarını da bu şekilde ortaya koymayı gerekir” şeklinde bir açıklama getirmiştir.

Bayrak (2010) ve Yardımcı (2010)’ya göre “gemi inşa sanayine yönelik teknik düzeydeki politikaların piyasalardaki en çok hareket gören yükün cins ve miktarına göre” belirlendiğini belirtmiştir. “Ekonomik ve teknolojik sebeplerden kaynaklanan gelişmelere” de dikkat edilmiştir.

“5- Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi yönelik bir politika belirlenirken ilgili kurumlar/ paydaşlar sürece nasıl dahil edilmiştir?” şeklindeki beşinci soruya verilen cevaplar **Ek 22**’de verilmiştir. Buna göre öne çıkan bazı ifadeler ve ortak noktalar aşağıdaki gibidir;

- Aka (2010) “Ulaştırma şurasını örnek göstererek çok geniş bir paydaş grubu olduğunu belirtmiştir. Şen (2010) ise “süreçte paydaşların sürekli değişkenlik gösterdiğini” belirtmiştir.

- Torlak (2010), “paydaşların ortak karar veremediğini” düşünürken, Yalavaç (2010) ve Yılmaz (2010) “paydaşların bir araya getirilmesinin ortak paydada bir çözüm bulmalarının zor olduğunda” hemfikirdirler. Aşkın ise “paydaşların bir araya gelmesi için yeterli ortam olmadığını” belirtmiştir.

- Lokmanoğlu (2010), Özbenli (2010) ve Delibaş (2010)’ a göre “Ülkemizde denizciliğimizle ilgili konular pek çok Bakanlık, kurum ve kuruluşun yetki alanında karmaşık bir yapıdadır. (...) Her kurum konulara kendi pencerelerinden bakmak eğilimindedir. Mevzuatlardaki uyumsuzluklar ya da çelişkiler de süreci olumsuz

etkilemektedir” diyerek kurumlar arası görüş farklılıklarını vurgulamışlardır. Bu görüşe paralel olarak Battal (2010) da “*ilgili kamu kurumları arasında ortak bir paydada buluşma konusunda bir şey yapılmadığını, bu güne kadar kurumların kendi bakış açıları ile kendi önceliklerini esas alarak çalışmalar yaptırdığını*” belirtmiştir.

- Genç (2010), Ergin (2010) ve Erdinç (2010) ise “*ortak paydayı sağlayacak bir üst yapı olmadığı*” görüşünü dile getirmişler ve “*kurumların birbirinden bağımsız çalışmalar yürüttüklerini, yetki karmaşası bulunduğu*” belirtmişlerdir.

- Çöllü (2010), Meclis içindeki süreci anlatarak konuya açıklık getirmiştir: “*Çıkacak olan yasa Meclis Genel Kuruluna gelmeden önce ilk geldiği yer meclis komisyonlarıdır. Yasa gelmeden önce meslek örgütleri bakanlıklar müsteşarlıklar irtibat halindedir. Konuyla ilgili meslek örgütlerinden, özel sektörden, STK’dan kişiler davet edilir*”. Bunun yanında “*denizcilik sektörü siyasetin konuşulamayacağı uluslararası bir sektör, ortak paydanın olduğu bir sektör*” şeklindeki ifadeyle paydaşların fikir birliğinde olduğunu belirtmiştir.

- Dologh (2010), geçmiş dönemlerde sürece dahil olmadıklarını, “*çıkacak yasaların yönetmelik ve uygulamaların DTO’ya sorulduğunu fakat değişiklikler dikkate alınmadan sorulduğu şekilde çıkarıldıklarını*” belirtmiştir. “*Bu durum 2003 yılında İsmet Yılmaz’ın müsteşarlığı döneminde değişmiştir*”.

- Naiboğlu (2010), Taşkeser (2010) ve Gönülalçak (2010)’in yaptığı açıklamaya göre “*söz konusu politikalar belirlenirken sektör temsilcileri ile (özellikle DTO’lar) ortak çalışmalar*” yapılmıştır. Bununla birlikte, “*finansal konularda Hazine Müsteşarlığı, ithalat hususunda Dış Ticaret ve Gümrük Müsteşarlıkları çalışmalara katılmıştır*”.

- Poyraz (2010)’a göre ise “*paydaşlar sürece kısmen dâhil edilmişlerdir. Maliye, Hazine, Denizcilik Müsteşarlığı ve diğer kamu kurumları dışındaki paydaşlardan DTO sürece dahil edilmiştir. Bireysel armatörler arama konferansları yoluyla dâhil edilmiştir*”.

- Sancar (2010)’a göre “*Deniz Kuvvetleri ile yapılan toplantılarda bir araya gelinmesini Müsteşarlık sağlamıştır. Son yıllarda bu paydaşlar arasına üniversiteler de dâhil edilebilir*”. Umut (2010)’a göre ise “*Denizcilik Müsteşarlığı dışında Başbakanlık bir kurum olarak sürece dahildir. Aynı zamanda Meclisten destek veren denizci milletvekili vardır*”.

Bayrak (2010) ve Yardımcı (2010)' ya göre *“tersaneler, yan sanayi imalatçıları, tedarikçiler v.b. kuruluşların topluca görüşleri alınarak belirlenen stratejiye göre”* sürece dâhil edilmiştir.

“6- Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ile ilgili belirlenen politika seçenekleri hangi kriterlere göre değerlendirilip elenmiştir?” şeklindeki altıncı soruya verilen cevaplar **Ek 23**'de verilmiştir. Bazı görüşler seçeneklerin bulunmadığı, eleme yapılmadığı noktasında birleşmektedir. Buna göre öne çıkan bazı ifadeler ve ortak noktalar aşağıdaki gibidir;

- Yalavaç (2010), sektörde *“ileri gitmeyen planlar olduğunu”* belirtmiş, Yılmaz (2010) ise *“çok fazla alternatif de, derlenip elenme süreci de bulunmuyordu”* şeklinde görüş bildirmiştir.
- Aşkın (2010), politika ve seçeneklerin bulunmadığını belirtmiştir. Battal (2010) ise *“bu eleme durumunun şu ana kadar arzu edildiği seviyede oluşmadığını”* ifade etmiştir. Aynı şekilde Çöllü (2010) ve Genç (2010) de *“politika seçilmediğini, birbirinden bağımsız bireysel planların bulunduğunu”* belirtmişlerdir.
- Naiboğlu (2010), Taşkeser (2010) ve Gönülaçak (2010)'ın açıklaması *“Hedef odaklı politika belirlendiği ve eleme yönteminin kullanılmadığı düşünülmektedir”* şeklindedir.
- Şen (2010) ve Oğuzülgen (2010)'e göre *“güncel politikalar üzerinden değerlendirilmiştir. Yapılan çalışmalar uzun vadeli ve bilimsel verilere dayandırılarak yapılmamıştır”*

Bayrak (2010) ve Yardımcı (2010) *“Sektörle ilgili politikalarda, genel olarak gelecek beş yıl içerisindeki yeni gemi taleplerini karşılayacak çerçevedeki ihtiyaçlar, rekabet edebilirlik, teknolojik gelişim v.b. hususlar dikkate alınarak eleme yapılmıştır”* şeklinde ortak görüş bildirmişlerdir.

“7-Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ile ilgili bir politikayı uygulama kararı verilirken nelere dikkat edilmiştir?” şeklindeki yedinci soruya verilen cevaplar **Ek 24**'de verilmiştir. Buna göre öne çıkan bazı ifadeler ve ortak noktalar aşağıdaki gibidir;

- Aka (2010), “projesine ihtiyacın şiddetine göre değişmek üzere her proje münferiden ele alındı ama ana hedefler tabii ki bir bütündü. Bu hedefler çerçevesinde her proje ayrı ayrı değerlendirildi. Dolayısıyla tek bir kriter veya tek bir uygulama zemini yoktu.” diyerek süreci açıklamıştır.
- Battal (2010) “son Ulaştırma Şurasına kadar politikanın uygulanması noktasında izleme ve sonuca ulaşırma mekanizması yoktu. Orada hedefleri belirledik. Politikaları, stratejileri, eylemleri belirledik. Sayın Bakanımız talimat verdi bir izleme mekanizması oluşturuldu. Periyodik olarak “bu konularda neredeyiz” in hesabı soruluyor” şeklinde son durumu ortaya koymuştur.
- Kaptanoğlu (2010)’na göre “çeşitli politikalar üretilirken deniz ticaret filosunun küçülmemesi yok olmaması gibi kriterlere dikkat edilmiştir. En büyük sorun Türkiye’deki hiç kimse senkronize olamıyor. Bireyler arasında kurumlar arasında senkronizasyon çok önemli”dir.
- Naiboğlu (2010), Taşkeser (2010) ve Gönülalçak (2010)’a göre “Türk deniz ticaret filosunun, ülkemizin dış ticaret, kabotaj hattı ve üçüncü ülkelerarası taşımalarına uygun, günümüzün teknik ve uluslararası kuralları doğrultusunda yapılmış, yeni ve genç gemilerle güçlendirip, rekabet gücünü ve kapasitesini artırarak ülke kalkınmasına azami katkı sağlayacak duruma getirilmesi, filonun fonksiyonlarını ve ekonomiye katkılarını etkin olarak sürdürebilmek ve geliştirmek amacıyla güçlü ve uygun bir kurumsal yapı oluşturulması” dışında Ek 24.’de belirtilen diğer önemli kriterlere dikkat edilerek uygulama kararı verilmiştir.
- Oğuzülgen (2010)’e göre ise “o günkü değerler düşünülerek yön değiştirilmiştir. Uygulamaya karar verilirken paydaşlarla görüşerek tartışarak uygulamaya geçilmesi gerekmektedir”
- Poyraz (2010), “ölçülebilirlik” kriteri geldiğini belirtmiştir. Buna göre “belirlenen hedeflerin ölçülebilir olması gerekiyor. Zaman ölçüsü olması gerekiyor. Performansının analiz edilmesi için çıktılarının olması gerekiyor.”
- Yalavaç (2010) yasal boyuta değinerek “önce yasayı düzeltmek gerektiğini her işin başında hukuka uygunluk olması gerektiğini” belirtmiştir.

Bayrak (2010) ve Yardımcı (2010) “*Gemi İnşa Sanayi ile ilgili bir politikayı uygulama kararı verilirken; Kalite, Çevre Güvenliği, İş Sağlığı ve İş Güvenliği, gelecek 5 yıldaki menfaatler, kullanılan teknolojinin yeniliği, imal edilecek ürünlerin dünya pazarlarında talep görüp görmediğine dikkat edilmiştir*” görüşünde birleşmektedir.

“8- Sizce Türkiye’de Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ile ilgili belirlenen bir politikanın başarılı olabilmesi için dikkat edilmesi gereken hususlar nelerdir?” şeklindeki sekizinci soruya verilen cevaplar **Ek 25’**de verilmiştir. Buna göre öne çıkan bazı ifadeler ve ortak noktalar aşağıdaki gibidir;

- Aka (2010)’ya göre **fayda-maliyet** analizleri önemlidir. En önemlisi her projenin çevresel uygunluğu, etkileri, iklim değişikliği, çevre koruma unsurları ile ilgisi, etkileri araştırılması, emisyonu katkısı ile her proje bu çerçeveden incelenmiştir.
- Arkas (2010), politikaların daha **uzun vadeli** olması gerektiğini belirtmiştir. Teşvikleri bütün yönüyle incelemek gerekir. Kalıcı olması gerekir. Arkas’a göre **istikrar** en önemli kriterdir.
- Battal (2010)’a göre başarı kriterinde **sonuç** önemlidir. Deniz ticaret filomuzu 10. sırada hedeflediyseniz ama hala 24. sıradaysanız, uygulama istediğiniz kadar titiz ve iyi olsun, sonuca ulaşmamıştır. Esas olarak başarı nihai noktada **katma değerle** ölçülmeli.
- Çöllü (2010)’ye göre denizciliğin Türkiye için lokomotif sektör olduğuna **inanmak** lazım. İnanmadığınız hiçbir politikada başarılı olamazsınız.
- Ece (2010)’ye göre sırasıyla mevcut **durumun tespiti**, GZFT analizi, sorunlara **hedeflerin** belirlenmesi, **eylem planının** oluşturulması ve daha sonra ilgili kurum ve hükümet nezdinde gerekli **görüşmelerin** yapılması gerekir. Finansman açısından destek de çok önemlidir.
- Genç (2010)’e göre başarılı olmak için kesinlikle bir takım verileri dikkate almak zorundayız. Sadece Türkiye’nin **dış ticareti** değil **limanlar üzerinde etkisi** olanları da belirlemek gerek.
- Kaptanoğlu (2010)’nın özellikle vurguladığı kelime **iradedir**.
- Karademir (2010)’e göre **teknik düşünce** bir kriter. Ayrıca özel sektör ile işbirliği, liman otoritesi kurulması ve **finansman** önemlidir.

- Kolay (2010)'a göre **ikna edici ve kararlı** olmak önemli. Yatırıma gelince para olmadan başarı olmaz.
- Lokmanoğlu (2010), Özbenli (2010) ve Delibaş (2010)'a göre Denizcilik Müsteşarlığı'nın **yetki ve sorumluluğunun** bu bağlamda düzenlenmesi, daha etkin bir yapıya kavuşturulması, diğer taraftan üniversitelerimizin, sorumlu idarelerin ve Deniz Ticaret Odalarının sektörün **önceliklerini** belirlemesi, kısa, orta ve uzun vadede gerçekleştirilecek **rasyonel programlar** yapması gerekmektedir.
- Naiboğlu (2010), Taşkeser (2010) ve Gönülalçak (2010)'a göre politikaların başarılı olabilmesi için **dünya piyasasının çok iyi takip** edilmesi gerekmektedir. Bir diğer önemli husus ise verilecek **teşviklerin** ne olması gerektiği ve ne kadar olduğudur.
- Poyraz (2010)'a göre eksiksiz bir deniz ticaret filosunun Paris MoU Akdeniz MoU, Karadeniz MoU, Tokyo MoU ve US Sahil Güvenlikteki teknik seviyedeki **başarısının devam etmesi** gerekiyor. Aynı zamanda **filonun niteliksel kabiliyetlerinin** hali hazırda iyi olması gereklidir. Eskimiş koster filosunun yenilenmesine ihtiyaç var.
- Sancar (2010)'a göre uygulama ayrı bir özen istiyor. Ayrı bir maharettir. Ayrı bir **kültür** istiyor. Uygulama aşamasına geçildiğinde bir defa kendi kendine çalışan ve kusursuz işleyen bir sistem yok. Sistem işlerken mutlaka **profesyonel bir tim** tarafından devamlı gözden geçirilmesi hatalar küçükken tespit edilmesi ve onların giderilmesi gerekir.
- 2009'da yapılan 10. Ulaştırma Şurasından yola çıkan Şen (2010)'e göre Şuranın bir sekreteryasının oluşturulması ve sekreteryanın bu yapılan çalışmaların takipçisi olması gerekmektedir. Bu sekreteryada sektörün bütün paydaşlarından birer temsilcisinin görev alması gerekmektedir. Bu paydaşlar bu **projenin sıkı takipçisi** olmalı ve **medyayı** doğru kullanmaları gerekmektedir. Bunun yapılması durumunda Türk Denizciliği küresel iyi bir oyuncu olmanın yolunu açacaktır.
- Torlak (2010)'a göre bir **denizcilik bakanlığı** olmalı. 24 saat çalışan Bakanı, 24 saat vardiyalı çalışan bir Müsteşarı olmalı.
- Türkmenoğlu (2010)'na göre başarı için iki etken var. Biri doğan **ihtiyaç** etkeni. İkinci etken hükümetin planlama, koordinasyon, yatırım ve teşvik anlamında **bürokraside iyileştirme** görevidir. Hedefe odaklanan meclis düzeni olmalı. Onların

da bu yol haritasından bir şey alması gerek. **Devlet politikası** olduğu zaman hükümetler gelir geçer, politikayı değiştiremezsiniz.

- Umut (2010)'a göre başarı kriteri **kaliteli operasyondur**. Bütün kaide ve **kurallara** sahip gemilerin çalışması, elemanların kurallara uygun bir şekilde alınması da başarı kriteridir.
- Yılmaz (2010)'a göre politikaların başarılı olabilmesi için öncelikle **özel sektörün menfaatine** olması lazım. Devlet olarak başarı kriterleriniz **katma değer** ve maksimum **istihdam** olacaktır.

5.2.2.4.4.2. Liman Planlama ve Yatırımına Yönelik Politika Oluşturma Sürecinin Genel Değerlendirmesi

Görüşmelerin ikinci grubunu oluşturan alan “ liman planlama ve yatırımı”dır. Katılımcılar tarafından “*Liman Planlama ve Yatırımı ile ilgili politikaların oluşturma sürecini genel olarak değerlendiriniz*” şeklindeki soruya verilen cevaplar **Ek 26**'da verilmiştir. Buna göre öne çıkan bazı ifadeler ve ortak noktalar aşağıdaki gibidir;

- Aka (2010)'ya göre “*Türkiye'nin önümüzdeki yüzyıllarda kullanacağı liman alanları son derece azdır. Genişleme imkânlarının mümkün kılınması gerekir.*”
- Arkas (2010) “*İzmit körfezinde herkesin bir iskele yaptığını belirterek planlamanın olmadığını*” ifade etmiştir.
- Aşkın (2010), “*eskiden limanların lokasyon olarak olması gereken yerde planlandıklarını, bundan sonra yeni liman yapılmayıp özelleştirmeye gidildiğini*” belirtmiştir.
- Battal (2010), “*geçmiş dönemde özel sektörün limancılık faaliyetlerinin olmadığını, sonrasında devletin bazı özel sektör limanlarına 3. şahısların yüklerini elleçleme yetkisi verdiğini belirterek Son 10 yıldır liman faaliyetleri daha ağır bastığını*” ifade etmiştir.
- Genç (2010) de, limanların geçmişteki durumunu açıklayarak “*planlamanın istenen düzeyde olmadığını belirtmiştir. Plansız olmadığını fakat hedefe atış yapan çalışmalar da olmadığını*” belirtmiştir. “*Makro bir planlama olmadığı için kurumların farklı kararlar aldıklarını ve sürecin uzadığını*” belirtmiştir.

- Çöllü (2010)'ye göre “limanın yapılabilmesi için öncelikle dikkat edilecek husus yük merkezlerine yakın olması, demiryolu bağlantısının gerekliliği”dir.
- Şevli (2010)'nin yaptığı açıklamaya göre “denizcilik sektöründeki gelişmeler çerçevesinde mevzuatı güncellemek ve liman başkanlığı yetki sahalarını, tüm karasularımızı kapsayacak şekilde genişletmek” amaçlanmıştır.

5.2.2.4.4.3. Kabotaj Taşımacılığına Yönelik Politika Oluşturma Sürecinin Genel Değerlendirmesi

Görüşmelerin üçüncü grubunu oluşturan alan “ Kabotaj taşımacılığı”dır. Katılımcılar tarafından “Kabotaj taşımacılığı ile ilgili politikaların oluşturma sürecini genel olarak değerlendiriniz” şeklindeki soruya verilen cevaplar **Ek 27**'de verilmiştir. Buna göre öne çıkan bazı ifadeler ve ortak noktalar aşağıdaki gibidir;

- Aka (2010)'ya göre “kabotaj taşımacılığında deniz yolunun gelişmemiş olmasının en önemli nedenlerinden biri operasyonel engellerdi. Gümrük mevzuatı ve iç güvenlik mevzuatlarında bunu engelleyici hükümler vardı.” Bunlardan tespit edebildiklerini düzenlediklerini belirten Aka (2010), “mevzuattan kaynaklanan engelleri kaldırmanın yetmediğini, buna uygun filonun olması gerektiğini, limanların buna göre organize olması gerektiğini, gümrük gibi önemli operasyonel faaliyetlerin teşvik edici destekleyici uygulamalarda bulunması gerektiğini” ifade etmiştir.
- Arkas (2010) kendi uygulamalarında “zorluk çektiğini, Müsteşarlık'ın pozitif bakış açısı ile gelişmelerin olduğunu” belirtti. Ayrıca “en büyük kalemin, gemi değil yakıt olduğunu yakıtın da gemiden pahalı olduğunu” belirterek durumu maliyet açısından değerlendirmiştir.
- Aşkın (2010), “ÖTV indiriminin özellikle yolcu taşımacılığını etkilediğini, taşımanın karadan denize aktarıldığını ve çevre kirliliğine, trafik yoğunluğuna olumlu etkisi olduğunu” belirtti. Kolay da “yükün karadan denize kaydığı” konusunda hemfikirdir.
- Battal (2010)'a göre ise “kabotaj taşımacılığında ciddi tedbirler alındı ama beklenen olmadı. Ucuzlatılması çok önemli ama yetmedi. Organizasyon altyapısına, bölgesel koordinasyon tedbirlerine gerek var”. “Avrupa'da olduğu gibi lojistik köyler geliştikçe yüklerin denize ve kabotaj hattına kayacağına inanıyorum. Kabotaj

filomuz yeterli değil. İstenilen standartlarda değil. AB ile şu an rekabet edebilecek durumda değiliz. Lojistik köylerle ve devlet yardımları ile kabotaj filomuz da gelişecektir” şeklinde ifadesiyle soruna çözüm getirmiştir. Yılmaz (2010)’ın görüşleri de bunu destekler niteliktedir.

- Çöllü (2010) *“ilk dönemde kabotaj hakkıyla birlikte ivme kazandığını ama kıyıya paralel taşımacılığın çok verimli olmadığını”* ifade etmiştir.
- Dologh (2010)’a göre *“kabotaj taşımacılığının adı var, kendisi yok. 25 yıldır limanlar yurtdışına çıkıp gelmek için planlandı. Bu durum kabotaj yükünde sıkıntı yarattı çünkü yük gümrüksüz. ÖTV indirimi ise yolcu için etkili oldu ama yükte olmadı”*
- Oğuzülgen (2010), *“Marmara Bölgesindeki kabotaj taşımacılığının büyük yarar sağladığını”* belirtmiş ve *“kara yolunun deniz yoluna dik sahile inmesi ve sonra gemilerle taşıma yapılması gerektiğini”* belirtmiştir. Poyraz (2010) da *“ağırlıkla gelişmenin Marmara’da olduğunu”* belirterek *“daha çok karşıt kıyılar arasında çalışılmasında fayda olduğunu”* dile getirmiştir.
- Sancar (2010), *“Cumhuriyetin ilk yıllarında kabotaj konusunda olan hassasiyetin AB’ye üye olunduğunda belki daha da hassasiyetini kaybedeceğini”* düşünmektedir.
- Şevli (2010)’nin belirttiğine göre *“hem çevreci hem de en ucuz taşıma modu olması nedeniyle, dâhilî yük ve yolcu taşımacılığında denizyolunun tercih edilebilir hale getirilmesiyle taşıma payının artırılması hedeflenmiştir.”*
- Torlak (2010), gemi inşa sanayi açısından konuyu değerlendirerek *“Türk tersanesinin kabotaj filosunu yenilemesine fırsatı verilmesi gerektiğini, devletin buna destek olması gerektiğini”* belirtmiştir.

5.2.2.4.4. Uluslararası Standartlara Uyumlu Yapıya Yönelik Politika Oluşturma Sürecinin Genel Değerlendirmesi

Görüşmelerin dördüncü grubunu oluşturan alan “ uluslararası standartlara uyumlu yapı”dır. Katılımcılar tarafından *“Uluslararası standartlara uyum ile ilgili politikaların oluşturma sürecini genel olarak değerlendiriniz”* şeklindeki soruya verilen cevaplar **Ek 28**’de verilmiştir. Buna göre tüm katılımcıların ortak görüşü

“denizcilik sektörü uluslararası standartlara uyumlu yapıya sahiptir ve bu konuda herhangi bir sorun yada eksiklik bulunmamaktadır”. Öne çıkan bazı ifadeler aşağıdaki gibidir;

- Avrupa Birliği açısından değerlendirme yapan Aka (2010), *“Ulaştırma Bakanlığı faaliyetlerinin AB ile uyum sürecinin çok önemli bir kısmını oluşturduğunu, taşımacılık sektörü ve Trans Avrupa ağları alanında uyum oranının her geçen yıl biraz daha yükseldiğini”* belirtmektedir. Battal (2010) da benzer görüşleri ifade etmiş ve *“AB katılım sürecinde denizciliğimiz hem mevzuata uyumda hem de kapasitesinin geliştirilmesi açısından en başarılı sektördür”* diyerek Aka’nın görüşünü pekiştirmiştir.
- Arkas (2010) ve Aşkın (2010), *“denizcilik sektörünün ve idarenin bu konuda iyi çalıştığını, kararlı bir tavır sergileyerek IMO yönetmeliklerinin, AB standartlarının uyumu konusunda kararlı davrandıklarını ve Türk Bayraklı gemilerin ‘Beyaz Liste’de olmasının büyük bir başarı olduğunu”* ifade etmişlerdir.
- Çöllü (2010), Dologh (2010) ve Genç (2010)’e göre *“uluslararası standartlara uyum sağlanması denizcilik sektörü için bir zorunluluktur. Dünyanın her yerinde bu konuda fikir birliği bulunmaktadır. Yoksa iş yapılamaz.”*
- Kaptanoğlu (2010) durumu yasal açıdan değerlendirmiş ve *“Türk Ticaret hukukunun uyum sağlaması gerektiğini”* belirtmiştir. Poyraz (2010) da bu açıdan konuyu değerlendirmiş ve *“Denizcilik sektörü AB sürecinde bir tek uluslararası sözleşmeleri iç hukukuna ithal ile ilgili Meclis süreçleri çok uzun sürdüğü için bazı sıkıntılar yaşıyor.”* şeklinde ifade etmiştir.
- Oğuzülgen (2010) tüm görüşlerden farklı olarak *“Türkiye’nin son zamanlardaki gelişmelerle, tedbirlerle AB’den ileride önde olduğunu”* belirtmiş ve *“gemi personelinin sayısı konusunda AB’nin standartlarının değişmesi gerektiğini, seferlere göre personel sayısını belirlemek gerektiğini”* ifade etmiştir.
- Sancar (2010) ifadesinde *“AB’ye uyum ile ilgili denizcilik sektörünün belki en az sıkıntılarının çıkacağı yer olduğunu”* belirtmiş *“AB’ye giriş sürecinin biraz uzun*

soluklu bir iş olduğunu uzun vadeli planlamalarda buna dikkat edilmesi gerektiğini” vurgulamıştır.

- Umut (2010), “IMO’da, INTERTANKO’da ve uluslararası sigorta kurumları içerisinde Türklerin temsil durumunun olması sonucu Türkiye’nin bir isim olarak dünya piyasasında geliştiğini, ayrıca gemi inşa sanayinin gelişmesi, ticaretin artması, limanların geliştirilmesi, imkânların artması sonucu Türkiye’nin denizcilikte uluslararası kabul edilen bir devlet haline geldiğini” belirtmiştir.

5.3. DENİZ ULAŞTIRMA POLİTİKASI OLUŞTURMA SÜRECİNE YÖNELİK STRATEJİK ANALİZLER

Görüşmelerin son bölümünde “stratejik görüş” başlığı altında katılımcılardan deniz ulaştırma politikaları oluşturma sürecine yönelik gelecekte neler yapılması gerektiği yönünde yorumları istenmiştir. “*Geçmiş deneyimleriniz ışığında sizce deniz ulaştırması alanında bir politika nasıl belirlenmelidir? Hangi aşamalardan geçerek hazırlanmalıdır?*” şeklindeki soruya verilen cevaplar **Ek 29**’da verilmiştir. Buna göre öne çıkan bazı ifadeler ve ortak noktalar aşağıdaki gibidir;

➤ Aka (2010)’ya göre bir çok çeşitli konularda koordinatör, ana yönetici kamu kurumu Denizcilik Müsteşarlığı, Ulaştırma Bakanlığı olmak suretiyle bütün sivil toplum örgütleri, deniz ticaret odaları, ilgili dernekler, uzmanlık kuruluşları, üniversiteler ve diğer eğitim kurumlarının ilgili olduğu alanlar vardır. Hepsinin doğrudan kendi alanında uzmanlıkları vardır. Onlardan faydalanmak ve **ortak bir görüş, ortak bir politika, ortak bir strateji belirlemek suretiyle birlik içinde çalışılması** gerekir. Her şeyde bir denge, ulusal çıkar ve geleceğe yönelik bir strateji, bir beklenti mutlaka vardır. Bunlar bulunup ortaya çıkarılıp bir politika üretilerek **uygulamalara birlikte karar verilmeli.**

➤ Aka ile paralel görüşleri benimseyen Battal (2010)’a göre ise bugüne kadar yapılan hatalar şöyledir; üniversite kendi bakış açısıyla, kamu kendi bakış açısı ile sektör kendi açısından politika çalışması yapmış fakat yan yana koyunca birbirinden çok farklı çalışmalar ortaya çıkmıştır. Bu açıdan **beyinlerin birleşmesi** gerekir. **Kamu- özel sektör- üniversite bir arada olmalı.**

- Dologh (2010)'a göre önemli olan **mevcut durumu korumak, var olanı bozmamaktır**. Arkas (2010)'ın görüşü de aynı doğrultudadır. Şöyle ki, **var olan denizciliğe bakışın yeni siyasi ortama girildiğinde bozulmasına mani olunmalıdır**. Elde edilenlerin kaybedilmemesi için bu gereklidir.
- Aşkın (2010)'a göre denizcilik firmalarının odalar aracılığıyla ortak bir araştırma geliştirme yapması gerek. Yenilenen gemi teknolojileri, yeni gemiler, tersane yapımı, yük geliştirme için AR-GE kurumlarının muhakkak olması gerekmektedir. Üniversitelerle birlikte olunmalıdır. Denizcilik para, gelir, istihdam kaynağı olarak görülüyorsa, **denizcilik üniversitesinin kurulması** gerekiyor. Türkiye'nin eksik kalan noktalarından biri de hukuk alanıdır. Sözleşmeleri anlayacak, satır aralarına dikkat edecek birilerine ihtiyaç vardır. Bilimsellikten uzak kalındığı sürece denizciliğin bir yere gelmesi mümkün görünmemektedir. **Ulusal bir denizcilik politikası oluşturulması gerekir**. Bu durumda ticari boyutun yanında eğitim ve bilimsel boyut da yer alacaktır. En önemlisi eğitim boyutudur. İnsan faktörü çok önemli. Denizcilikte temel olan, istihdam, finans, yatırım, pazarlama ve personel bir bütün olarak incelenmelidir. En sonunda gelinecek önemli nokta **insandır**.
- Çöllü (2010)'ye göre yük taşımacılığı, gemi inşa, limancılık ve yan unsurlar için **denizciliğin devlet politikası olması** şarttır. Kaynakların sınırlı olması nedeniyle stratejik bir planlama yapıp, en fazla katma değeri yaratacak alanlar için kaynakların kullanılması sağlanmalıdır. Bu anlamda, **bir araştırma komisyonu kurularak, Türk denizciliğinin yalnızca bugün yaşadığı sorunlar değil, denizcilikte gelecekte karşılaşılabilecek sorunlar açısından da yapılması gerekenler somut olarak belirlenmeli, Türkiye denizciliğinin yol haritası oluşturulmalıdır**.
- Genç (2010)'e göre deniz ulaştırması alanında çok başlılık söz konusudur. Bu da ister istemez yetki karmaşasını ortaya çıkarmaktadır. **Çok başlılığı aşağı çekmek için bir model geliştirmek** gerekir. Temelde çıkılan nokta ise ülkenin dış ticaretini sürdürülebilir hale getirmenin ve ülke ile ilgisi olmayan ticaretten pay alınması durumudur. Böyle **makro bir bakış açısıyla planlama** yapılırsa sorunlar çözülebilmektedir.
- Kaptanoğlu (2010)'na göre deniz ulaştırma politikası oluşturma süreci aslında normal işlemesi gerektiği gibi işlemektedir. Ülkenin burada 2 sorunu vardır: Bunun **devamlılık arz etmesi** gerekmektedir. ve bu politikalar oluşturulurken de herkesin

sadece ulaştırmanın değil sanayinin, g  mr  klerin ilgili **herkesin senkronize bir şekilde beraber olması** gereklidir.

➤ Karademir (2010)'e g  re denizyolu altyapısına y  nelik olarak s  re  aslında çok bellidir. Bir defa doğru hedefe ulaşmak isteniyorsa teşhis doğru belirlenmelidir. **İyi bir mevcut durum tespiti yapmak** gereklidir. İhtiyaçlar, bunun üzerine belirlenmelidir. Ciddi bir gelecek analizi ile **Türkiye'de 2035-2040 perspektifini hazırlamak** gerekir. Sonra bu hedefe nasıl ulaşılacağına dair stratejiler belirlenmelidir. Siyasi iradenin adımlarına karar vermesi gereklidir. O anlamda **ciddi bir işbirliği mekanizmasına** ihtiyaç vardır.

➤ Kolay (2010)'a g  re bu bir yatırım işidir. Yatırım yaparken ihtiyaç var mı, yoksa ihtiyaç oluşturulur mu bakmak gerekir. Sonra da bunun finansına bakmak gerekir. Sadece filoyu düşünmek gerekir. Limanları, y  klerin dağılımını da planlamak gerekir. Burada **denizciliğin devlet politikası olarak düşünülmesi** ve bu işin kar getirip getirmemesinden ziyade **halka ne kadar faydalı olduğuna bakmak** gereklidir.

➤ Lokmanoğlu (2010),  zbenli (2010) ve Delibaş (2010)'a g  re ülkemizde denizcilik politikalarının belirlenmesinde sekt  r n bilgi ve deneyiminin yansıtılması önemlidir. Ancak Deniz Ticaret filomuzun geliştirilmesine y  nelik politikaların milli olması ve uzun vadeli olması hedefleniyorsa, bu takdirde konu salt sekt  r penceresinden bakılarak incelenmemelidir. **Türk Deniz Ticaret filusunun geliştirilmesi politikaları, tüm deniz alaka ve menfaatlerinin birlikte değerlendirilmesi sonucunda oluşturulmalıdır.** Aksi takdirde yapılan yasal düzenlemeler günlük politikalarla kısa vadeli olmakta ve filomuzun gelişmesine önemli bir katkı sağlamamaktadır.

➤ Naiboğlu (2010), Taşkeser (2010) ve Gönülalçak (2010)'a g  re **deniz ticareti alanında politika belirlenirken ilk olarak yapılması gereken ülke için önceliğin ne olduğuna karar vermek olmalıdır.** Karı maksimize eden bir politika belirlenmesi isteniyor ise; Dünya deniz ticaretinin hangi y  ne doğru eğilim gösterdiği tespit edilmeli ve bunların içerisinde hangi tip gemiler ile karın maksimize edileceği bulunmalıdır. Daha sonra ise bu tip gemilere y  nelik teşvik sağlanarak hamisi bulunan sekt  re bu y  nde yatırım yapılması sağlanmalıdır.

- Oğuzülgen (2010)’e göre öncelikli olarak **denizciler çok iyi yetiştirilmelidir**. Ülkenin gerçekleri göz önüne alınmalı, bu doğrultuda makro planlar yapılmalı, ödün verilmeksizin icra edilmelidir. Hükümetler aldıkları sorumluluk doğrultusunda ülkenin menfaati için politikalar geliştirmeli ve bunu **devlet politikası haline getirmesi** gerekir.
- Poyraz (2010)’a göre politikalar SOLAS, MARPOL, STCW, uluslararası sözleşmelerin ışığında **emniyet tarafında hiçbir taviz verilmeden hazırlanmalı**. Coğrafi ve deniz yetki alanlarına yönelik farkındalık olmalı. Mutlaka kolektif olunmalı. Arama ve benzeri **teknik karar verme süreçlerinden geçecek bir platform üzerinde kurulmalı**. Ve kurumlararası iş birliği ile üst bir yönetimde olmalı ve hepsinden ötesi de **denizcilik bir kere tek başına deniz ticaret filosu, limancılık veya deniz ulaştırması olarak görülmeyip ülkenin deniz sularının altındaki kaynaklar da dâhil bir “Mavi Vatan” gibi düşünülmelidir**.
- Sancar (2010)’a göre politika oluşturma sürecinin basamaklarının her birinde sektörde bulunan bütün resmi ve özel kurumlar müştereken çalışmalı ve ortak bir akıl üretmelidir. Ve her kademesinde **özel sektör, devlet sektörü, üniversite el ele verip birlikte hareket etmelidir**. Yapılacak olan analizler, planlama çalışmaları ve daha sonra da uygulamada yapılan hususlar gözden geçirilmeli ve gerek yasal düzenlemelerde ve gerek de özel sektörün yapacağı yatırımların doğruluğu bakımından **sistem devamlı bir gelişime tabi tutulmalıdır**.
- Şen (2010)’e göre kurumların öncelikle kurumsallaşması önündeki engellerin kaldırılması gerekmektedir. Sektörün çok acil bir envanter çalışması yapması gerekmektedir. Kıyı yapılarının önündeki yasal mevzuatların kaldırılması gerekmektedir. **Denizci Millet, denizci ülke olmanın yegâne yolu deniz kültürünün geliştirilmesinden geçmektedir**. Türk Deniz Ticareti Rönesans’ını tamamlayabilmesi için deniz kültürünü geliştirmesinden başka çaresi bulunmamaktadır. **Yapılan bütün çalışmalar bilimsel veriler ışığında yapılmalı ve günlük politikalardan vazgeçilmelidir**. Sektörde bir seferberlik ilan edilmeli; Akademisyeni, çarkçısı, çımacısı, mühendisi, işvereni ve gazetecisi **bir araya gelip bir platformda buluşmalıdır**. Bilginin önemi yadsınmamalı, doğru bilgiye en kısa yoldan ulaşmak, bilgiyi veriye dönüştürmek, kullanabilir hale getirmek ve elde

edilen veriler perspektifinde ise stratejik bir plan oluşturmak gerekmektedir. İnsan kaynaklarına gereken yatırım kısa zamanda yapılmalıdır.

➤ Torlak (2010)'a göre **gemiler Türk bayrağına kazandırılmalı**, başka işlerle uğraşılmamalı, **üretim yapılmalıdır**.

➤ Türkmenoğlu (2010)'na göre planlar revize edilmeli. Herkes kendi planını açıklamalı. **Herkesin birbirini doğru paydada bildiği ortamlarda doğru yerde, doğru işi yaptığı zamanlarda sorunlar da aşılacaktır.**

➤ Umut (2010)'a göre **devlet kendi bünyesi içinde bir araştırma yapıp** sektör ile yaklaşıp belli bir tipte ve hacimde tekne yapılmasına destek vermelidir. Eğer DTO, Armatörler Birliği vs. **diğer kurumlarla birlikte ve dünyadaki gelişmeler de takip edilerek bu sağlanırsa** çok daha düzenli ve muvaffak olunabilir.

➤ Ustaoglu (2010)'na göre T.C. Devleti'nin bürokratik yapısı içinde Deniz Ticaret Politikalarının belirlenmesi, uygulanması, izlenmesi ve bununla ilgili diğer **resmi/özel kurum-kuruluşlarla eşgüdümünden** sorumlu bir devlet organı Denizcilik Müsteşarlığı, onun ilgili ana hizmet birimi de Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü'dür. Günlük işlerle ilgili meşguliyetlerden sıyrılarak üniversitelerle daha yakın bir çalışma anlayışıyla daha çok **araştırma, inceleme, stratejik çalışma, projeksiyon ortaya koyma, analiz ve nihayet politika belirleme ve uygulama faaliyetlerine odaklanması** sağlanmalıdır.

➤ Yalavaç (2010)'a göre **deniz ulaştırmasının hukuki altyapısı olmadan sektörde sorun yaşanır**. Bunun yanında kurumların da farklı tavırlarının olmaması gerekir.

➤ Yardımcı (2010)'ya göre **ülkeler alacakları kararları küresel ölçekte değerlendirmeli** ve doğacak sorunlara bu gözle bakmalıdır.

➤ Yılmaz (2010)'a göre **kamu kurumları deniz ulaştırmasına stratejik olarak bakmalıdır**. Hatta işin içine finansman hariç girmemelidir. Özel sektör ise daha büyük ortaklıklar araştırılmalı, şirketler riski tek başına paylaşmamalıdır.

Geleceğe yönelik görüşleri alınan katılımcıların değerlendirmeleri doğrultusunda aşağıdaki stratejik görüşler ön plana çıkmış ve ağırlıklı olarak vurgulanmıştır;

- Politikalar tüm paydaşların bir arada olduğu, ortak akıl yürütülerek belirlenmelidir.
- Planlamalar, uzun vadeli, stratejik ve makro bakış açısı ile yapılmalıdır.
- Ulusal bir deniz ulaştırma politikası oluşturulmalıdır.
- Politika oluşturmada insan faktörüne özellikle dikkat edilmelidir.
- Üniversitelerle işbirliği yapılmalı, süreç içinde birlikte hareket edilmelidir.
- Deniz ulaştırmasında mevzuattan kaynaklanan sorunlar giderilmelidir.
- Deniz ulaştırmasında kurumsallaşmaya önem verilmeli, kurumsal yapı oluşturulmalıdır.
- Mevcut durum korunmalı, başarılı uygulamalar devam ettirilmelidir.

Deniz ulaştırmasının “**çevre ve sivil toplum kuruluşu**” boyutuna değinen Erdinç(2010)’e göre “STK’nın çevre adına politikayı etkileme süreci önemlidir. Türkiye’de STK’ların etkisi azdır ama yapılabilecek şeyler var. Eksik olan şeyleri belirlemek gerekiyor. Uygulama örneklerinden bir proje hazırlamak daha kolay olmaktadır. Artık STK’lar işin içinde olmaya başlamıştır. Yetkililer de bu katılımı istemektedir, üniversiteleri, STK’ları etkinliklere davet etmektedirler. Aslında yasalar yok ya da eksik değildir ama uygulamada ve denetimde sorunlar çıkmaktadır. **Uygulanabilir yöntemler olmayınca politikalar kâğıt üstünde kalmakta, uygulamada aksaklıklar çıkmaktadır. Öncelikler farklı olduğu için çevre boyutu göz ardı edilmektedir**”. Aynı konuda Ergin(2010) ise “günün en büyük sorunu küresel iklim değişikliğine” değinmiş ve “ulaşım politikaları belirlenirken maliyet etkinlik analizi yapılarak karbon tüketimi emisyonuna bakılması gerektiğini” ifade etmiştir. Ona göre “ulaşımı deniz yoluyla sağlamak ve demir yoluyla bağlantı kurmak varken kara yollarına ağırlık verilmesi yanlıştır, buna göre **ulaşım politikalarının yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir. Bir denizcilik bakanlığı olmalı ve kurumlar bir araya gelmelidir. Ortak bir görüş olmalı ve kurumlar tek çatıda toplanmalıdır**”.

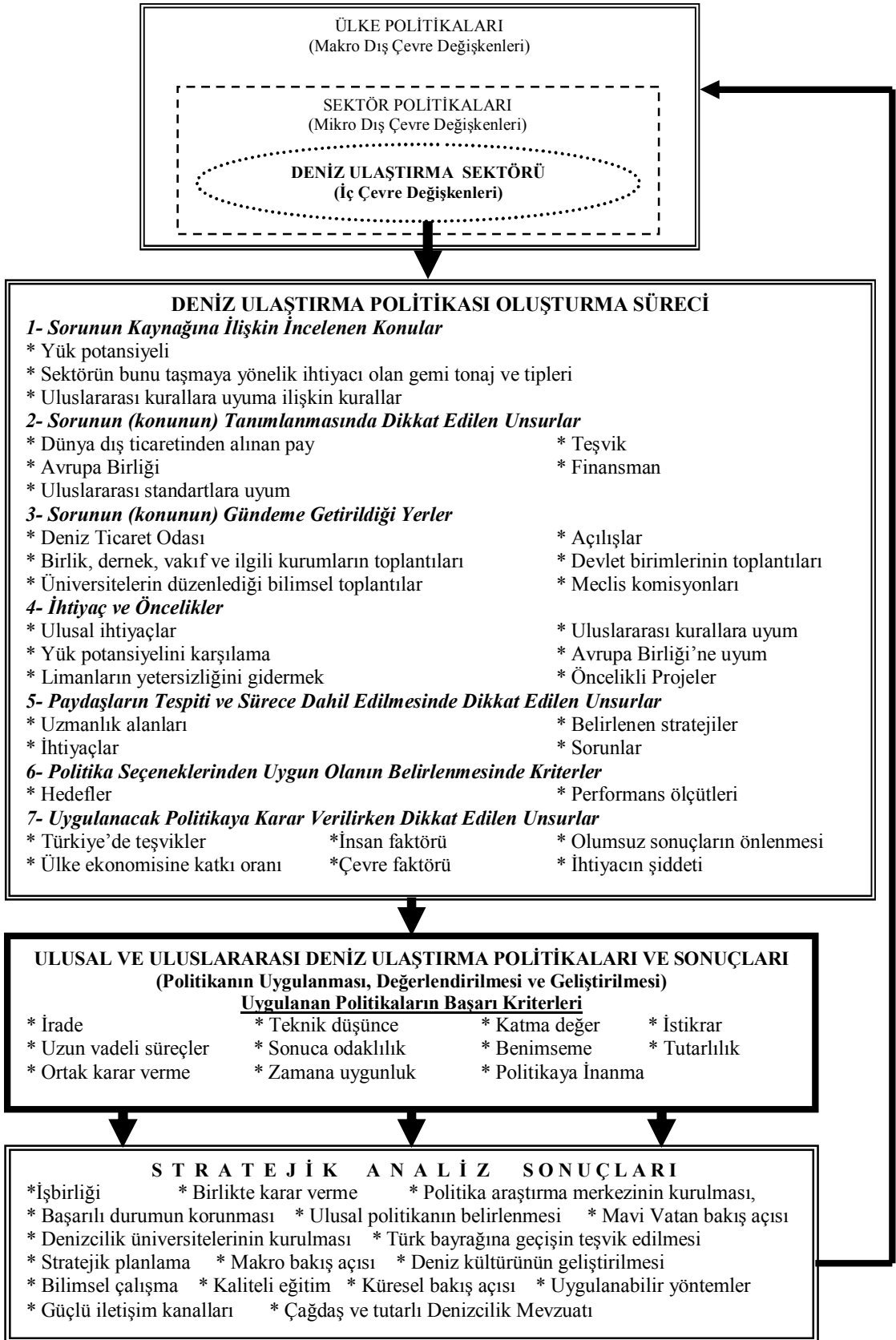
“**Eğitim**” boyutunu değerlendiren Sağ(2010)’a göre “önce Türkiye’de, sonra dünyada işgücü kapasitesinin çok iyi hesaplanması gerekir. Yetiyecek insanların saptanması için ilgili modeller vardır. Kontenjanların hesaplanması ihtiyaca göre olmalı, yeni iş alanları üzerinde durulmalıdır. **Üniversitelerde kalite el kitabı**

olmalı. Türkiye yüksek öğrenim kalite el kitabını hazırlamalıdır. Ayrıca, “önem verdiği alanın, **2023 yılı için Türkiye’yi öne çıkaracak eğitim master planı projesi** olduğunu” dile getiren Sağ, “denizcilik eğitimi kurumları olarak Türk denizciliğinin bir yerlere gelmesini istediklerini” belirtmiştir.

Görüşme formuna eklenen ilgili sorularla (Bkz. **Ek 17**) denizciliği **“basın yayın kurumları”** açısından değerlendiren Şen(2010)’e göre ise “denizcilik sektörü medyaya uzak durduğu gibi kendi medyasını yâda kendi iletişim kaynaklarını geliştirmeyi de ihmal etmiştir. Denizcilik sektörü ancak kazalar, ölümler ve olumsuz yanlarıyla gündeme gelmiştir. Sektörün aynı zamanda hem ulusal, uluslararası ve sektörel medyayı önemsemesi ve hem de kendi iletişim kanallarını yaratması zorunludur. İngiltere’de 150 yıllık sektör yayınları olmasına rağmen Türkiye’de son zamanlarda profesyonel gazetecilerin sektörde yer alması, sektör medyasına da ivme kazandırmışlardır”. Bundan sonrasını değerlendiren Şen(2010) **“sektör medya işbirliği ile sektöre hâkim muhabirlerin istihdamının sağlanması gerekmektedir, bu vesile ile sektörün güçlü, itibarlı bir medya ve iletişim kanallarına sahip olacağını”** belirtmiştir. Kurum olarak, “Kurumsallaşma, Halkla ilişkilerin önemi, İnsan kaynakları, AB müktesebatındaki gelişmeleri, IMO kurallarını birinci elden sektöre duyurmanın yanı sıra Sektörün politika belirleme sürecine kendi katkılarını koymak anlamında, sektörün ihtiyaç duyduğu konularda, paneller, sempozyumlar düzenleyerek katkı sağladıklarını” belirtmiştir.

Deniz ulaştırma politikalarının uygulama boyutunda temel unsur olan **“mevzuat ve yasal düzenlemeler”** konusunda stratejik görüşünü bildiren Ülgener(2010)’e göre “hukuki mevzuat uygun olarak değiştirilmeden armatörün yararlanabileceği ya da faaliyetteki kurumların değerlendirebileceği, kullanım alanı bulacağı mevzuatı yaratmadan deniz ulaştırma politikalarının bir tarafı eksik kalacaktır. Hukuki mevzuatın da deniz ticaretini geliştirici olarak düzenlenmesi gerekir. **Deniz ulaştırması geliştirilmek isteniyorsa deniz mevzuatının da modern ve çelişkilerden uzak olması gerekmektedir.”**

Deniz ulaştırması çevre analizi ve politika oluşturma sürecinin detaylı incelenmesinden sonra bu stratejik analiz doğrultusunda araştırmanın kavramsal modeli görüşmelerden elde edilen sonuçlara göre **Şekil 5.8.**’de yeniden düzenlenmiştir.



Şekil 5.8. Araştırmanın Bulgularına İlişkin Değerlendirme
Kaynak: Yazar

5.4. ARAŞTIRMANIN KISITLARI VE ÖNERİLER

5.4.1. Araştırmanın Kısıtları

Bu çalışma Türkiye’de deniz ulaştırma politikalarını ve politika oluşturma sürecinin basamaklarını inceleyerek, nasıl olması gerektiğine yönelik stratejik analizler getiren kapsamlı bir yaklaşım ortaya koymuştur. Konunun genel hatları ve amaçları doğrultusunda yürütülen araştırmanın belli bazı kısıtları bulunmaktadır.

Konunun güncel bir alan olması, siyaset, ekonomi ve hukuk alanlarından oluşması, uluslararası temelde ulusal değişimler göstermesi ve dinamik boyutu nedeniyle gelişmelerin takibi açısından bir zaman kısıtı mevcuttur. Bu nedenle çalışma 2009 yılında kesinlik gösteren 2008 verileri ışığında hazırlanmış, 2010 yılı başında kaynak güncellemesine ve gelişmelerin takip edilmesi sürecine son verilmiştir.

Deniz ulaştırma politikası boyutunda ilgili uluslararası kaynakların çeşitliliğine rağmen Türkiye’de ulusal kaynakların nicelik ve nitelik olarak yetersizliği, bunun yanında kaynağa erişim zorlukları da bir kısıt teşkil etmektedir.

Uygulama aşamasında görüşmelere katılması faydalı olan kişi ve kurumların çeşitliliğine rağmen zaman ve maliyet kısıtı yanında konunun özünden uzaklaşılması adına küçük bir grup uzmanın görüşüne başvurulması, diğer kurum ve kuruluşların etkisini ve görüşlerini değerlendirmede bir kısıt oluşturmuştur.

Politika kavramının doğası gereği çalışma içinde geçen her bir başlık kendi içinde bir araştırma konusu olabilecek boyuttadır. Konunun incelenmesi sırasında bakış açısını daraltılması zorunluluğu da önemli bir kısıt olmaktadır.

Konunun amaçları, kapsamı ve ön çalışmalardan elde edilen sonuçlar doğrultusunda nitel araştırma yöntemleri uygulanmıştır. Bu açıdan nicel verilerle desteklenmiş, sayısal ölçümlemenin uygulandığı bir çalışmaya daha gereksinim duyulmaktadır. Bununla birlikte, Türkiye için daha önceden deniz ulaştırma politikalarının oluşturulma sürecine ve geleceğe yönelik stratejik analizlere ilişkin başka bir çalışma bulunmadığından bu çalışma bu anlamda gelecek araştırmalara temel teşkil edecektir.

5.4.2. Gelecek Araştırmalara Öneriler

Deniz ulaştırma politikaları ve stratejik boyutu üzerine çalışmak isteyen araştırmacılar için çok geniş bir perspektifte araştırması yapılacak çok sayıda farklı konu elde edilebilmektedir. Bu alanda çalışmak ve uzmanlaşmak isteyen araştırmacılara bir fikir vermesi açısından aşağıda bazı konu başlıkları verilmiştir:

- *Türkiye'nin denizciliği kapsamında,*
 - Yolcu taşımacılığına yönelik politikalar,
 - Düzenli hat deniz taşımacılığına, dökme yük piyasasına ve RO-RO alanına ilişkin geliştirilen strateji ve politikalar,
 - Avrupa Birliği yakınyol deniz taşımacılığı boyutu ve Türkiye'nin bu alanda belirlediği ve uyguladığı politikaların geliştirilmesi,
 - Denizcilik piyasaları boyutunda gemi inşa sanayine, gemi geri dönüşüm piyasasına ve ikinci el gemi alım satım piyasasına yönelik politikaların analizi,
 - Ulusal bir politika olarak kabotaj taşımacılığının durumu ve Avrupa Birliği sürecindeki gelişimi,
 - Liman politikalarının oluşturulması ve uygulanması,
 - Sürdürülebilir ulaştırma çerçevesinde deniz ulaştırmasının diğer modlarla entegrasyonuna yönelik politikaların oluşturulması ve uygulama boyutunun incelenmesi,
 - Deniz ulaştırmasında Türk bayrağına yönelik belirlenen ve uygulanan politikaların analizi ve Türk Bayraklı filoya yönelik rekabet politikaları geliştirilmesi,
 - Ülkenin ekonomi, toplum, kültürel gelişim, teknoloji, demografi, iklim ve çevre politikalarının deniz ulaştırmasına yönelik olarak ayrı ayrı incelenmesi,
 - Deniz ulaştırması alanında uygulanan politikalar ve bunların uygulanmasına yönelik yasal düzenlemelerin incelenmesi,

- Deniz ulaştırmasında şirketlerin müşteri, tedarikçi, dağıtım kanalı boyutunda oluşturduğu politikaların analizi,
- Deniz ulaştırmasında önemli bir paydaş olan sivil toplum kuruluşlarının politika oluşturma ve uygulama sürecindeki yeri ve etkileri,
- Deniz ulaştırması alanında faaliyet gösteren işletmelerin hizmet, finans, pazarlama, insan kaynakları, yönetim organizasyon, halkla ilişkiler gibi alt alanlarda uyguladıkları politikaların analizi,
- *Türkiye’deki politika süreci kapsamında;*
 - Deniz ulaştırma politikalarının uygulanması sürecinin detaylı analizi,
 - Deniz ulaştırma politikalarının geliştirilmesi ve değiştirilmesi süreci,
 - Deniz ulaştırma politikaları oluşturma sürecine ilgili tüm paydaşların ve halkın katılımının sağlanması yönelik incelemeler
 - Deniz ulaştırma politikaları oluşturma sürecinde hükümetin, özel sektörün ve sivil inisiyatifin ayrı ayrı rollerinin incelenmesi,
 - Deniz ulaştırmasında politika oluşturma sürecinin gündem belirleme basamağına yönelik incelemeler,
 - Deniz ulaştırma politikası oluşturma ve uygulama sürecinde basın yayın kuruluşlarının etkisi,
 - Deniz ulaştırma politikaları oluşturulurken temel ilgi/ çıkar gruplarının belirlenmesine yönelik incelemeler,
 - Deniz ulaştırması alanında diplomasi ve politikaların ifade edilme şekilleri yönünden incelemeler,
 - Deniz ulaştırması boyutunda diğer ülkelere/ ülkelerden politika transferi uygulamalarının incelenmesi
 - Deniz ulaştırması alanında oluşturulan politikaların başarılı uygulamalara dönüşmesinde gerekli olan unsur ve durumların incelenmesi

- Deniz ulařtırması alanında politika oluřturma ve geliřtirme merkezlerinin ve dūřünce kuruluřlarının rolū
- Tūrkiye’de deniz ulařtırma politikalarına yūnelik dūřūnce kuruluřları ve politika arařtırma merkezi kurulması yūnūnde arařtırmalar
- *Genel olarak deniz ulaştırma politikaları aēısından;*
 - Deniz ulaştırma politikası amaēlarına ulaşmada kullanılan teşvik, yasal dūzenleme, bayrak ayrımcılıēı gibi araēların derinlemesine incelenmesi
 - Deniz ulařtırmada korumacılık ve serbest ticaret boyutunun politikalara yansımaya yūnelik incelemeler
 - Denize kıyısı olmayan ūlkelerin denizcilik politikaları
 - Tūrkiye’de deniz ticaret filosunun geliřtirilmesine, liman planlama ve yatırıma, kabotaj tařımacılıēına ve uluslararası standartlara uyumlu yapının sūrdūrūlmesine yūnelik politikaların uygulama sūrecinin analizi,
 - Kamu yūnetimi, Uluslararası İlişkiler ve Diplomasi, Hukuk, Ekonomi ve Rekabet, Siyaset, Tarih ve Sosyoloji gibi bilim dallarının temelinde deniz ulaştırma politikalarının incelenmesi,

gibi konular gelecek araştırmalar iēin bir “*ilk adım*” oluşturabilir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Uluslararası bir alan olan deniz ulaştırması ham maddenin kaynağından son tüketicinin kapısına kadar olan önemli bir zincirin halkasıdır. Bu halkanın üzerinde dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90'ı bulunmaktadır. Karayolundan ve havayolundan özellikle tonaj ve maliyet konusunda daha üstün olan deniz ulaştırmasının faaliyet alanı da çok geniş kapsamlı bir niteliğe sahiptir.

Deniz ulaştırmasının siyasi ve ekonomik gelişmelere, rekabet koşullarına, yasal yükümlülöklere ve benzeri değışikliklere bağılı olmasının yanında limanlardaki sıkışıklık, deniz kazaları, korsanlık olayları, çevre kirliliğı ve iklim değışikliğınin getirdiğı olumsuzluklar sebebiyle gelecekte de dünya gündeminde üst sıralarda yer alacaktır.

Bilimsel ortamda ise Uluslararası İlişkiler, Ekonomi, Hukuk, Siyaset Bilimi, İşletme gibi önemli bilim dallarını içine alan, kendine özgü, çok disiplinli bir bilim dalı özelliğı ile deniz ulaştırması alanı; araştırılması, değerdendirilmesi ve yorumlanması gereken pek çok önemli konuyu içinde barındırmaktadır. Bu konulardan biri de kuşkusuz deniz ulaştırma politikalarıdır.

Dünya ticaretinin yıllar bazında artış göstermesi deniz ulaştırmasının ve bu yöndeki politikaların da önemini oldukça arttırmaktadır. Her ne kadar dünyada serbest ticaret uygulamaları olsa da ölkelerin kendilerine ait kısıtlayıcı, rekabet ortamında ayakta kalmaya yönelik müdahaleci uygulamaları da söz konusudur. Rekabet, serbest piyasa ekonomisi, korumacı politika ve hatta daha mikro düzeyde müşteri istek ve beklentileri bu alan için, özellikle birbirine tezat bir ortam yaratmaktadır. Başta ekonomik ve siyasi sorunlar olmak üzere birçok sorun deniz ulaştırması alanını etkilemekte ve bu sorunları çözümlmek amacıyla çeşitli politikalar oluşturulmaktadır. Bu değerdendirmeler ışığında denizcilik biliminde değışime ayak uydurabilen, çağdaş ve tutarlı deniz ulaştırma politikaların oluşturulması ve geliştirilmesi konusu, önemli bir araştırma alanını ihtiva etmektedir.

Dünya coğrafyası üzerinde önemli bir jeostratejik konumu bulunan Türkiye köklü tarihi boyunca birçok başarılı denizcilik faaliyetinde bulunmuş, ticaret ve savunma alanında önemli strateji ve politikalar geliştirmiştir. Bunun yanında her denizci ülke gibi birbirinden farklı birçok sorunla karşı karşıya kalmıştır. Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu yıldan bu yana deniz ticaret filosuna, kabotaj taşımacılığına, limanlarına yönelik politikaların yanında uluslararası alanda rekabet edebilmek için çeşitli kararlar da almıştır. Fakat deniz ulaştırması alanında uygulanan bazı politika ve kararların sonuca ulaşmasında sıkıntıların yaşandığı görülmüştür. Bu durumun ***“politikaların oluşturulma sürecinde ortaya çıktığı”*** savından yola çıkarak Türkiye’de deniz ulaştırma politikalarını ve bunların oluşturma sürecini derinlemesine incelemeyi temel amaç edinen çalışmaların yapılması kaçınılmaz olmuştur. *“Deniz ulaştırması ve politika oluşturma süreci alanındaki literatürü göz önüne alarak Türkiye’nin deniz ulaştırma politikalarını ve bu politikaları oluşturma sürecine ilişkin değişkenleri incelemeyi ve uzman görüşlerinden elde edilen veriler doğrultusunda stratejik analizler ile gelecekte oluşturulacak deniz ulaştırması politikaları için önerilerde bulunmayı”* amaçlayan bu çalışmanın alt amaçlarına yönelik elde edilen bulgular şu şekilde ortaya konmuştur:

Çalışmanın temelini teşkil eden literatür taraması ‘deniz ulaştırması’ ve ‘politika’ olmak üzere iki temel kavram üzerinde şekillenmiştir. “Deniz ulaştırması” boyutunda öncelikle ulaştırmanın kapsamı ortaya konmuş, sürdürülebilir ulaştırma, çok modlu taşımacılık ve ilgili ulaştırma modları incelenmiştir. Deniz ulaştırmasının detaylı incelendiği bölümde özellikle gemi, bayrak, liman, terminal, navlun piyasaları, ikinci el gemi alım satım piyasası, gemi inşa ve gemi geri dönüşüm piyasaları dikkate alınmıştır. Bu kavramların incelenmesindeki amaç, politikaların çok geniş bir alanda her bir ilgili kavram ile bağlantısının bulunduğunu ortaya koymaktır. Deniz ulaştırmasının İşletme bilimi açısından çevre faktörleri, makro dış çevre, mikro dış çevre ve iç çevre boyutunda incelenmiştir. Literatür taramasının bu bölümünden elde edilen sonuca göre deniz ulaştırması çevresinde yaşanan gelişmeler, ilgili aktörler, karşılaşılan sorun ve uygulanan çözüm yöntemleri politika oluşturma sürecinde oldukça önemli bir etkiye sahiptir. Bu çevre koşulları çerçevesinde karar vericilerin önemli bir işlevi bulunmaktadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde deniz ulaştırma politikalarında karar verme ve politika

bağlantısı da incelenmiş ve birbirinden farklı ve çeşitli kararların politikalara etkisi olduğu görülmüştür. Etkin politika oluşturma en önemli gerekleri, hedeflerin açık bir şekilde belirlenmesi ve sonuçların tutarlılığın sağlanmasıdır. Buna göre deniz ulaştırmasında etkin bir politika için öncelikle hedefe yönelik doğru kararlar verilmelidir.

“Politika” boyutunda sürdürülen literatür taraması, kavram ve tanımların ifadesinden sonra ‘politika’nın Sosyal Bilimler açısından incelenmesini içermiştir. Her bilim alanında farklı bir politika yaklaşımının olması yanında, politikanın yol gösterici niteliği vurgulanmıştır. Siyaset bilimi, Uluslararası İlişkiler, İşletme, Ekonomi ve Hukuk alanında politikanın önemi ve değerlendirmesi yapılmıştır.

Çalışmanın zemininde yer alan politika oluşturma süreci içinde politika oluşturanların konumu ve rolü önemlidir. Bunun yanında sürecin her bir basamağı da politikayı etkileyen birer faktör olmaktadır. Bu açıdan sürecin alt basamakları kendi içinde detaylı olarak değerlendirilmiş ve son olarak uygulama ve geliştirme sürecine değinilmiştir. Oluşturulan politikaların ifade edilmesi ise politikanın uygulanabilirliğini etkileyen, uygulayan kişilerin benimsemesinde yardımcı olan bir faktör olarak süreçte önemli bir yer tutmaktadır.

Politika uygulama ve geliştirme sürecinde özellikle vurgulanan konu politikaların başarısıdır. Başarılı bir politikaya ulaşmak için sadece politikaların oluşturulma ve uygulanma süreci değil, çevre koşullarındaki değişime göre tutarlılık çerçevesinde geliştirme faaliyetlerinin yapılması gerekmektedir.

Literatür taramasında politikaların oluşturulması ve uygulanması dışında önemli bir kavram da “politika araştırmaları”dır. Bu bağlamda düşünce kuruluşları, politika merkezleri ve politika araştırma enstitüleri, araştırmaların yapıldığı, politika oluşturma, uygulama ve geliştirme süreçlerinin projeler dâhilinde incelendiği ve analiz edildiği ortamlardır. Bu ortamlarda stratejilerin de geliştirildiği, literatür de açıkça görülmektedir.

Konunun amacı ve kapsamı doğrultusunda strateji ile politikanın birbirleriyle karıştırılan terimler olduğu ortaya çıkmıştır. ‘Politika’ yol gösterme ve belirlenmiş amaçlara ulaşmak için izlenen yol ve öncelikler iken, ‘strateji’ ileride meydana

gelebilecek bütün durumların önceden tahmin edilemediği kısmi belirsizlik koşullarında alınan kararlardır. Bu noktada karar verme ve politika oluşturma sürecinin yanında stratejik analiz de politikalar için önemli bir işlemdir.

Deniz ulaştırması ve politika kavramlarının bilimsel temellerde incelenmesi yoluyla ‘denizcilik alanında farklı politika yaklaşımları’ belirlenmiştir. Deniz ve okyanus politikalarının deniz ulaştırma politikalarından ayrı bir alana yönelik olduğu, fakat deniz ticaret politikalarının deniz ulaştırma politikaları ile iç içe geçmiş, keskin sınırlarla birbirinden ayrılamayan kavramlar olduğu görülmüştür. Bu iki yakın kavramdan hareketle deniz ulaştırma politikası oluşturma süreci ulusal ve uluslararası amaç ve hedefler doğrultusunda denizcilik alanındaki bilimsel çalışmalar ile ortaya konmuştur.

Deniz ulaştırma politikası amaçlarına ulaşmada kullanılan araçlardan özellikle düzenlemeler, mevzuat, teşvik ve destekler ile ülkeler arasında yapılan uluslararası anlaşmalar ön planda yer almaktadır. Devletler tarafından dünyanın her yerinde bu yöntemler ilgili politikaların amaçlarına uygun olarak kullanılmaktadır.

Bu bilgilerin ışığında deniz ulaştırma politikası oluşturmada etkisi olan uluslararası kurumlar incelenmiş, dünyada izlenen başlıca deniz ulaştırma politikaları coğrafi açıdan ortaya konmuştur. Avrupa Birliği ayrı bir araştırma alanı olarak belirlenmiş ve karar verme süreci ile politika oluşturma süreci bir arada değerlendirilmiştir. Avrupa Birliği içinde politika unsurlarının yanında, ortak ulaştırma politikası ve bütünleşik deniz ulaştırma politikaları da önemli bir yer tutmaktadır. Avrupa Birliği’ne üye olan fakat tarihine bakıldığında çok köklü bir denizci ülke durumundaki Yunanistan ve İngiltere dışında Avrupa Birliği’ne aday ülkelerin de deniz ulaştırmasındaki ilerleme durumları bu bağlamda incelenen konular arasındadır. Burada köklü denizci ülkelerin politika oluşturma süreci daha geleneksel ve sistematik iken diğer ülkelerin politikaları Avrupa Birliği’ne uyum odaklı olmaktadır.

“Türkiye’nin deniz ulaştırma politikaları” boyutunda ulusal kaynakların, politika merkezlerinin, ilgili kurum ve kuruluşların kütüphanelerinin incelenmesi sonucu ise dönemsel bir analiz yapılmıştır. Buna göre Selçuklulara kadar uzanan

köklü tarihi boyunca Türkiye birçok başarılı denizcilik faaliyeti gerçekleştirmiş ve bunun yanında birbirinden farklı birçok sorunla da karşı karşıya kalmıştır. Türkiye Cumhuriyeti kurulduğu yıldan bu yana deniz ticaret filosuna, kabotaj taşımacılığına, limanlarına yönelik politikalar oluşturmuş, uluslararası alanda rekabet edebilmek için çeşitli kararlar almıştır.

Türkiye'nin deniz ulaştırmasında karşılaştığı sorunlar, bu alandaki politikalara konu olmuş, politika oluşturma sürecindeki ilgili kurumlar bu politikalarda <oluşturan>, <uygulayan> ve <etkilenen> taraf olarak yer almışlardır. Sonrasında Kurtuluş Savaşı ve Cumhuriyet'in ilanına kadar geçen dönem, Atatürk'ün cumhurbaşkanlığı dönemi, planlı döneme kadar ve planlı dönem içinde oluşturulan politikalar olmak üzere dört dönem incelenmiştir. Planlı dönem içindeki politikalar da özellikle 1983 – 2008 yılları arasında detaylı analize tabi tutulmuş ve Türk deniz ticaret filosunun gelişimi, Türk bayrağı, gemi sicili, kabotaj, limanlar, bayrak ve liman devleti denetimleri ile Avrupa Birliği kapsamında sayısal veriler ışığında değerlendirilmiştir. Türkiye'nin deniz ulaştırma politikalarında çok önemli bir boyut da belli başlı ulusal politika merkezlerinin politika ifadeleridir. Buna göre kalkınma planlarında, Ulaştırma Şuralarının sonuç bildirilerinde, hükümet programlarında ve son dönemde uygulanan Arama ve Karar konferanslarında ifade edilen politikalara yer verilmiştir.

Türkiye'nin, deniz ulaştırma politikalarını uygulamaya geçirmesinde en temel unsur olan yasal düzenlemeler genel kapsamı içinde incelenmiş ve Türkiye'nin mevzuatının çeşitliliğine vurgu yapılmıştır.

Literatür taramasına paralel olarak yürütülen bir diğer ön çalışma da yüz yüze görüşmedir. Ulusal ve uluslararası kurumlardan konusunda uzman kişilerle mülakat tarzında gerçekleşen ve çok genel bilgilerin elde edildiği bu görüşmeler çalışmanın genel kapsamına dâhil edilmiş, araştırmanın bütününe ışık tutmuştur.

İki önemli gözlem alanı olan “Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nın Deniz Güvenliği Komite Toplantısı” ve “Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı’nın öncülüğünde Denizcilik Sektörü Arama Konferansı” ise politikaların oluşturulması, uygulanması ve izlenmesi boyutunda çalışmanın amaç ve kapsamına yönelik açık bir

veri alanını teşkil etmiştir. Özellikle Arama Konferansı, politika oluşturma sürecinin ilk basamaklarını kapsaması yönünden çalışmaya büyük katkı sağlamıştır.

Sonrasında uygulanan anket çalışması deniz ulaştırmasına yönelik genel bir yön göstermiş ve çalışmanın sonucuna ilişkin küçük bir örnek teşkil etmiştir. Anketin “Türk limanları rakipleri ile rekabet edebilir bir konumdadır” ifadesi en düşük değeri almıştır. Buna göre ankete katılan kişiler Türk limanlarının henüz rakipleri ile rekabet edebilir düzeyde olmadığını düşünmektedirler.

Araştırmanın ön çalışmalarında edinilen birikim ile deniz ulaştırma politikası oluşturma sürecine yönelik çevre değişkenlerini kapsayan bir içerik analizi yapılmıştır. Bu analizde birbiri ile bağlantılı dört farklı grupta uluslararası çerçevede bilimsel yayın taraması yapılmıştır. Ulusal çerçevede ise Türkiye’nin önemli politika merkezlerinin plan, program ve raporlarına başvurulmuş ve değişkenler elde edilerek araştırmaya katkısı olan sonuçlar ortaya çıkartılmıştır.

Uluslararası çerçevede makro dış çevre alt grubundaki yayınlar incelenerek içlerinden özellikle vurgulanan ve çok sık tekrar eden ve politika oluşturma sürecinde yer alan değişkenler seçilmiştir. Nüfus ve ekonomik çevre değişkenleri bu grup içinde ağırlıklı olarak tekrar eden ifadelerdir. Aynı zamanda yayınların, siyasi değişkenlere, kurumsallaşmaya, yasal gelişmelere ve araştırma-geliştirme değişkenlerine odaklandığı görülmüştür.

Mikro dış çevre alt grubundaki değişkenler ise işletmeleri özellikle bugünün rekabet ortamında fazlasıyla ilgilendiren maliyetler ve fiyat konusu ile yasal düzenlemeler teşkil etmektedir.

Bir işletmenin kendi çevresine yani personeline, yönetimine, finansmanına ve pazarlamasına yönelik iç çevre analizinde yine maliyet ve fiyat ön planda sık tekrarlanan değişkenlerdir. Yatırım, sermaye ve personel değişkenleri üzerinde yoğunlaşan çalışmalar da yine önemlidir.

Deniz ticareti ve deniz ulaştırması literatürde birbiri yerine kullanılan iki farklı ifadedir. Fakat bilimsel yayınlarda özellikle her iki ifade de politika alanında paralellikler göstermektedir. Bu açıdan deniz ulaştırma politikası yayınları bu iki alt

grupta incelenmiştir. Sonuçta, özellikle deniz ticaret filosuna vurgu yapıldığı görülmüştür. Bunun yanında serbest piyasa ekonomisi, küresel ticaret ve filonun rekabet edebilirliği gibi önemli değişkenler de deniz ulaştırma politikası başlığı altındaki bilimsel yayınlarda özellikle yer almaktadır. Aynı zamanda yasal düzenlemeler ve bayrak değişkenleri çok sık tekrarlanan önemli ifadelerden ikisidir.

Ulusal çerçevede önemli politika merkezlerinin yayınladığı rapor, plan ve programlarda yer alan ifadelerde öne çıkan ve özellikle vurgulanan bazı değişkenler tekrarlanma sıklığı bakımından değerlendirilmiştir. Buna göre Türk deniz ticaret filosuna yönelik değişkenler grubunda “gemi inşa sanayi ve teknolojisi, buna yönelik danışmanlık hizmetinin verilmesi ve gemilerin yurt içinde inşa edilmesi”, Kabotaj taşımacılığına yönelik değişkenler grubunda “yurt içi deniz yolu taşımalarına verilen teşvikler”, Limanlara yönelik değişkenler grubunda “liman yatırımı” , Uluslararası standartlara uyumlu yapıya ilişkin değişkenler grubunda “araştırma geliştirme ve üretime odaklanmış, gelişmeyi hedefleyen, rekabet gücü yüksek denizcilik işletmeleri” en çok vurgulanan değişkenlerdir. “Ülke refahına katkıya yönelik genel değişkenler grubunda ise “Deniz ulaştırmasından elde edilen döviz” dikkati çekmektedir. İçerik analizi kapsamında elde edilen sonuçlar, her grupta ortak olan “insan”, “zaman”, “evren” ve “belirsizlik” değişkenleri zemininde konumlandırılmıştır.

Türkiye’nin son yirmi beş yılda oluşturduğu ve uygulamaya geçirdiği deniz ulaştırma politikalarını sayısal verilerin ışığında karşılaştırmak, hedeflenen politikaların gerçekleşip gerçekleşmediğini ölçmek bakımından önemlidir. Bu analiz kapsamında elde edilen sonuçlara göre;

- Türk deniz ticaret filosunun taşıma kapasitesi hedeflenen seviyeye ulaşamamıştır.
- Türk deniz ticaret filosunun yaş ortalaması 20’nin üzerindedir.
- Dış ticaret taşımalarında Türk bayraklı gemilerin payı oldukça düşüktür.
- Türkiye limanlarında yükleme – boşaltma düzeyi giderek artmaktadır.

- Türkiye’de liman planlama ve yatırımı konusunda özelleştirme somut bir gelişmedir fakat henüz istenilen seviyede gerçekleştirilememiştir.
- Türkiye’nin kabotaj Taşımalarında ÖTV indirimli yakıt teşviki verilmesine rağmen yük bazında belirgin bir gelişme görülmemektedir.
- Türk Bayraklı Gemilerin Paris MoU’ya göre liman devleti kontrollerinde tutulma oranları giderek azalmış ve sonuçta Türk bayraklı gemiler “Kara Liste”den önce “ Gri Liste”ye sonra da “Beyaz Liste”ye girmişlerdir. Bu da Türkiye’de son dönemlerin politika uygulamalarının başarısı olarak değerlendirilmektedir.

Deniz ulaştırma politikaları oluşturma sürecine ilişkin yürütülen çalışmanın amaç ve kapsamı dâhilinde yapılandırılmış yüz yüze görüşme sonucu sosyal, ekonomik ve siyasi olarak önemli statülerde yer alan otuzdokuz (39) kişiden otuzdördünün (34) fikirleri değerlendirilmiş ve bu doğrultuda deniz ulaştırması alanında politika oluşturma sürecinin her basamağına ilişkin sonuçlar ortaya konmuştur. Bu sonuçlar Türkiye’de son 25 yıllık dönemde Türk deniz ticaret filosunun gelişimi, liman planlama ve yatırımı, kabotaj taşımacılığı, uluslararası standartlara uyumlu yapı ile ilgili politikaların nasıl oluşturulduğu, politikaları etkileyen aksaklıkların sürecin hangi basamağında meydana geldiği ve politikaların başarılı olması için neler gerektiği sorularına cevap bulmaya çalışmaktadır.

Buna göre “**Türk deniz ticaret filosunun gelişimi**” temel alınarak incelenen politika oluşturma sürecinin basamaklarına ilişkin sonuçlar aşağıdaki gibidir;

Türkiye’de deniz ulaştırması alanında **sorunun kaynağına yönelik bir inceleme** yapılmaktadır. Buna göre incelenen konular ağırlıklı olarak yük potansiyelini, sektörün bunu taşımaya yönelik ihtiyacı olan gemi tonaj ve tiplerini, uluslararası kurallara uyuma ilişkin kuralları kapsamaktadır. Bu tür inceleme yapılmadığı durumlarda ise günün koşullarına ve gelişmeye göre girişimci bir ruh ile hareket edilmektedir.

Deniz ulaştırma politikası oluşturmada **sorunların tanımlanması** boyutunda özellikle dikkat edilen unsurlar sınırlıdır. Son döneme kadar fırsatların

değerlendirilmesi ve bazı kurumların kendilerine göre tanımladıkları ve çözüm aradıkları sorunlar bulunmaktadır. Son 10 yıllık dönemde ise ağırlıklı olarak dünya dış ticaretinden pay almak, uluslararası standartlara uyum ve Avrupa Birliği çerçevesinde sorunlar tanımlanmıştır. Bunun yanında teşvik ve finansman boyutu da sorunların tanımlanmasında etkili bir unsurdur. Fakat çalışmaların geneline bakıldığında ***her kurumun kendi sorununa odaklandığı, bütünsel bir bakış açısı ile değerlendirme yapmadığı*** görülmektedir.

Özellikle son 25 yıllık dönemde **sorunların gündeme getirilmesi** boyutunda olumlu çalışmalar bulunmaktadır. Deniz ulaştırma politikasına yön veren konular Deniz Ticaret Odasında, birlik, dernek, vakıf ve kurumların toplantılarında, akademik etkinliklerde, üniversitelerin düzenlediği bilimsel toplantılarda, gemi indirme törenlerinde, açılışlarda ve meclis içinde komisyonlarda daha sık gündeme gelir olmuştur.

İhtiyaç ve önceliklerin belirlenmesi boyutunda herhangi bir sıkıntı bulunmamaktadır. Son 25 yıllık dönem içinde deniz ulaştırması alanında ihtiyaç ve öncelikler açık bir şekilde belirlenmiştir. Buna göre ulusal ihtiyaçlar, yük potansiyelini karşılamak, limanların yetersizliğini giderme, uluslararası kurallara ve Avrupa Birliği'ne uyum önceliği gibi konular amaç ve hedeflerin çıkış noktası olmaktadır. Burada da yine kurumların kendilerine özgü ihtiyaç ve öncelikleri söz konusudur.

Türkiye'de deniz ulaştırma politikası oluşturma sürecinde **temel paydaşların sürece dâhil edilmesi** sorunların kapsamına göre ve kısmen gerçekleşmektedir. ***Bazı paydaşların süreçte olması bir şart iken ortam olmadığı için sürece dâhil olamamaktadır. Bu açıdan paydaşları bir araya getirecek bir üst kuruma ihtiyaç duyulduğu görülmektedir.*** Ayrıca politika oluşturma sürecinde paydaşlar kendi uzmanlık alanları, kendi ihtiyaç ve sorunları doğrultusunda politika ve planlama yapmakta, fakat bir araya gelme durumları kısıtlı olduğu için ortak paydada buluşup birbirinden haberdar olamamaktadırlar. Bu da kurumlar arası görüş farklılıklarını ortaya çıkarmaktadır. Son dönemlerde yapılan çalışmalar paydaşları bir araya getirmek için önemli çabalar. Bu çabalar sonucu sektör ve kamu kesiminin

yanında üniversiteler ve sivil toplum kuruluşları ile basın yayın kuruluşları da sürece dâhil olmaya başlamışlardır.

Türkiye’de deniz ulaştırma politikaları günün koşullarına ve ihtiyacın önemine göre, daha güncel konular üzerinden, kısa vadeli, sorun çözmeye yönelik ve hedef odaklı olarak oluşturulmuş ancak ***seçeneklerin içinden en uygun olanın seçimi gibi bir elemeye gidilmemiştir***. 2007 yılında başlayan bir uygulama ile strateji daire başkanlıkları kurulmuş ve bundan sonra politikalar, hedefler doğrultusunda alternatifleri belirlenerek ve performans ölçümleri değerlendirilerek oluşturulduğu izlenimini vermektedir.

Uygulamaya karar verme boyutunda Türkiye’de teşvik konusu, ülke ekonomisine katkı oranı, olumsuz sonuçların önlenmesi ve ihtiyacın şiddeti gibi unsurlar önemlidir. Bunun yanında her politika ayrı ayrı değerlendirilerek uygulamaya karar verilir hale gelmiştir. Son dönemlerde ise ölçülebilirlik kriteri doğrultusunda politikaların uygulanmasına yönelik projelerin performansları göz önüne alınmış ve ona göre karar verilmiştir. Yine son dönemlerde politikaların uygulanıp uygulanmadığını izlemek için idare tarafından bir sistem geliştirildiği gözlemlenmektedir.

Politikanın uygulanmasında başarı kriterleri ise, aslında bir nevi sorunların kaynağını belirten çözüm önerileri gibidir. Buna göre deniz ulaştırma politikasının başarısında önemli katkı sağlayacak olan kriterler; irade, teknik düşünce, karma değer, istikrar, zaman olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca politikanın uzun vadeli, sonuca odaklı, ilgili kesimlerce benimsenen, inanılan, ortak karar verilmiş olması başarısını olumlu yönde etkileyen durumlardır. Bu durumda yetki ve sorumlulukları eksiksiz bir şekilde düzenlenmiş kurumlar, politika oluşturma ve uygulama sürecinde ikna edici ve kararlı olmalı, verimliliğe dikkat etmeli, başarının devamlılığı için çalışmalı ve sürecin her aşamasını ve bütünü titizlikle takip etmelidir. Temelde politikaların başarılı olması için bir ülke politikası gibi benimsenmesi ve hükümet değişimlerinden etkilenmemesi gerekmektedir.

Türk deniz ticaret filosunun gelişimi ile ilgili politikalara paralel olarak “**gemi inşa sanayi**”ne yönelik politikaların oluşturma sürecini de değerlendirmek gerekmektedir. Bu doğrultuda elde edilen sonuçlar aşağıdaki gibidir;

“Gemi İnşa Sanayi” politikaları belirlenirken *incelenen konular*; “teknoloji, mali ve hukuksal boyut ve Türkiye ekonomisine faydaları” olarak değerlendirilmiştir. Politika belirlenirken *sorunun tanımlanması* boyutunda ise “serbest piyasada en çok talep edilen, tercih edilen tonaj ve tiplerdeki gemiler, çok amaçlı gemilerin devamlılığının sağlanması, yeni projelerin uygulamaları ve piyasaya arzı, ekonomik olup olmadığı, çevreye uyumlu olup olmadığı” gibi hususlara dikkat edilmektedir. Gemi inşa sanayinde ihtiyaçlar doğrultusunda *sorunlar gündeme gelmiş* ve paydaşlar bir araya gelerek önemli çalışmalar yapmışlardır. Bu paydaşlardan gemi inşa sanayinin lokomotif olan tersaneler, yan sanayi imalatçıları, tedarikçiler v.b. kuruluşların topluca görüşleri alınarak *belirlenen stratejiye göre sürece dâhil* edildikleri görülmektedir. *İhtiyaç ve öncelikler* ise piyasalardaki en çok hareket gören yükün cins ve miktarına göre belirlenmiş ve buna göre amaçlar belirlenmiştir. Gemi inşa sanayinde politikaların seçilmesinde *bir eleme yöntemi* bulunmaktadır. Buna göre gelecek beş yıl içerisindeki yeni gemi taleplerini karşılayacak çerçevedeki ihtiyaçlar, rekabet edebilirlik, teknolojik gelişim v.b. hususlar eleme kriterlerini oluşturmaktadır. *Uygulama kararı verilirken* ise kalite, çevre güvenliği, iş sağlığı ve iş güvenliği, gelecek 5 yıldaki menfaatler, kullanılan teknolojinin yeniliği, imal edilecek ürünlerin dünya pazarlarında talep görüp görmediğine dikkat edilmektedir. Bu alanda *politikaların başarı kriterini* “Eğitimli iş gücü, üretilen malın ekonomik ömrü süresince talep edilir olması, İş sağlığı ve güvenliği, Çevre güvenliği, ürün kalitesi oluşturmaktadır.

Bu görüşler doğrultusunda gemi inşa sanayinin politika oluşturma sürecinde herhangi bir sorun görünmemektedir. Fakat koster filosunun yetersizliği, Türk deniz ticaret filosunun gençleştirilememiş olması gibi sorunlar nedeniyle bu konuda bir karşılaştırma yapmak adına yeni bir araştırma yürütmek uygun olacaktır.

“**Liman planlama ve yatırımı**” konusunda özellikle “sorunların tanımlanması” boyutunda genel değerlendirmelerin sonucu şu şekildedir;

- Türkiye’de liman alanları son derece yetersizdir.
- Liman planlaması boyutunda limanın inşa edileceği yerin seçimi açısından bir standart bulunmamaktadır.
- İleriye dönük, ülkenin dış ticaret hedeflerini karşılayabilen bir planlama yapılmamaktadır.
- Limanlar konusunda özellikle uygulama boyutunda sorunlara yol açan mevzuatın güncellenmesi ve liman başkanlığı yetki sahalarının genişletilmesi önemlidir.

“**Kabotaj taşımacılığına**” yönelik olarak elde edilen sonuçlar, sorunun tanımlanması ve başarı kriteri çerçevesinde ortaya çıkmıştır. Buna göre kabotaj taşımacılığının önündeki iki büyük engel, limanlar ve operasyonel altyapı sorunudur. Türkiye’de limanlar uluslararası yük taşımacılığına göre planlanmıştır. Bunun yanında yük potansiyelinin fazla olmaması nedeniyle kıyıya paralel taşımacılığın maliyet açısından henüz faydalı olmadığı düşünülmektedir. Bunun yanında yaşanan olumlu gelişmelerden biri mevzuattan kaynaklanan engellerin kaldırılması, diğeri ise ÖTV indirimi uygulanmış yakıt verilmesidir. Fakat özellikle ÖTV indiriminde yük taşımacılığı yeteri kadar etkilenmemiş, daha çok yolcu taşımacılığında etki görülmüştür. Kabotaj taşımacılığına yönelik politikaların başarı kriterlerinden biri devlet yardımları diğeri ise demir yolu ile yüklerin toplanıp birleştirileceği, oradan da deniz yolu ile kabotaj hattında taşınabileceği bir lojistik köy sistemidir.

“**Uluslararası standartlara uyumlu yapı**”ya yönelik bir oy birliği söz konusudur. Buna göre uluslararası standartlara en çok uyum göstermiş olan sektör denizciliktir. Denizciliğin evrensel bir alan olması, IMO ve diğer kurallara uymanın zorunluluğu, yurtdışında Türkiye’yi temsil eden Türklerin bulunması da bu sektöre uluslararası anlamda katkısı olan unsurlardır. Bu alanda bir diğer konu da politika başarısı olarak değerlendirilen Türk bayrağının “Beyaz Liste”ye girmesidir. Avrupa Birliği’ne katılım sürecinde Birlik politikalarına uyum konusunda tek sıkıntı, uluslararası mevzuatın Türkiye’nin iç hukukuna alınmasında yaşanan sıkıntılardır.

Yürütülen literatür taramasında edinilen bilgilerin ışığında bazı politika ve kararların sonuca ulaşmasında sıkıntıların yaşandığı, bunun da ortaya **çıkış**

noktasının “politikaların oluşturulma süreci” olduğu tezidir. Bu da, Türkiye’de deniz ulaştırma politikası oluşturma süreci ilgili kurumların alanında uzman üst düzey yetkilileri tarafından değerlendirilmektedir. Politika oluşturma sürecinin temel basamaklarından olan “*sorunun tanımlanması*” konusunda bir birlikteliğin olmaması dikkat çekmektedir. Buna paralel olarak “*paydaşların sürece dahil olacağı*”, bir arada hareket edeceği ve ortak paydada birleşebilecekleri, bir arada politika oluşturabilecekleri bir ortamın olmaması da politika oluşturma süreci içinde yaşanan sorunlardan biridir. Bu döneme kadar her kurum sorunu kendi çerçevesinde değerlendirmiştir. Sonuçta bir araya gelip politikaların ortak belirlendiği bir ortamın olmaması da politika oluşturma sürecinde sıkıntıların yaşanmasına ve uygulanan politikaların hedeflenen başarıya ulaşamamasına yol açmaktadır.

Bu çıkarımdan hareketle elde edilen stratejik görüşlerin de doğrultusunda ilgili kurum ve kuruluşlar ile özel sektör ve kamu idaresi için geliştirilen öneriler aşağıdaki gibidir;

- Ulusal ve uluslararası alanda Türkiye’nin ilgi ve çıkarları doğrultusunda denizcilik sektöründe bulunan kamu kurumları, özel sektör, sivil toplum kuruluşları, eğitim kurumları, basın yayın kurumları, yasa yapıcılar ve diğer ilgili paydaşların bir araya geleceği bir ortam yaratılması gerekmektedir. Bu ortamın tarafsız ve şeffaf niteliğe sahip bir üst kurumun çatısı altında ya da yeni kurulacak bir düşünce kuruluşu şeklinde örgütlenmesi, sistemin işlerliğini arttıracaktır. Sorunların bir arada ve hedefe odaklı olarak tanımlanması açısından belirli dönemlerde bir araya gelinmesi, tartışılan ve kesinleşen konuların yazılı kararlar çerçevesinde ifade edilmesi ve tüm sürecin bir sekreterya ile takip ve kontrolünün yapılması, çıkacak sorunların önceden fark edilmesi ve önlem alınması açısından faydalı olacaktır.
- Ülke ekonomisine ve halkın refahına katkı temelinde politika oluşturma sürecinin basamakları için uygulanabilir bir rehber oluşturularak paydaşların buna uygun olarak ve bir bütün halinde hareket etmeleri sağlanmalıdır. Bu sayede politikalar uygulanmadan önce doğru bir yöntem izlenecek ve hedeflenen politikalar istenilen düzeyde sonuçlandırılabilir.

- Bilimsel bir zeminde gelişime odaklı araştırma kurumlarının, strateji merkezlerinin ve politika enstitülerinin olması bu alanda yürütülen projelerin ve oluşturulan politikaların hedeflenen seviyeye başarılı ve sürdürülebilir bir şekilde ulaşmasında önemli bir ihtiyaçtır. Bu ihtiyacı karşılayan kurumların başında stratejik araştırma merkezi gibi hareket edecek denizcilik üniversitelerinin kurulması önerilir.
- Denizciliğin, tüm paydaşlar ile birlikte ilgili tüm bilimsel ve sektörel alanlarda bir bütün olduğundan yola çıkarak bu anlamda oluşturulan politikaların bir ülke politikası niteliğine sahip olması ve bunun toplumun her kesimi tarafından bilinmesi, benimsenmesi ve içselleştirilmesi gerekmektedir. Bunun sağlanabilmesi de ancak ülke içinde denizcilik kültürünün geliştirilmesine yönelik faaliyetlerin yoğun bir şekilde yürütülmesi ile mümkün olacaktır. Toplumun bu faaliyetlere aktif katılımcı olması ile teşvik, destek, tanıtım, halkın ilgisini çekme gibi konularda gelişmeler sağlanacaktır. Bunun sonucunda toplum tarafından benimsenmiş, bir kültür olarak yaşamın içinde yer alan denizcilik, hükümetlerin değişiminden etkilenmeyen, kendi kendini geliştiren bir sisteme sahip olacaktır.
- Deniz ulaştırmasının ve ilgili unsurlarının makro bir bakış açısı ile planlanması ve tüm ilgili kurumların başvurabileceği, görüş bildirebileceği, sorunlarını çözmeye destek alabileceği idari üst bir kurumun oluşturulması, sektörde bulunan yetki karmaşasının önüne geçecektir. Bu sayede her kurum birbiri ile uyumlu şekilde hareket edecek ve oluşturulan politikalar tek bir kurumun önderliğinde uygulanacaktır.
- Yasal düzenlemeleri ve mevzuatı bulunmayan bir politika her zaman kağıt üzerinde bir ifade olarak kalmaya mahkumdur. Bunun yanında politikaların tutarlı olmamasının bir göstergesi de mevzuatın sürekli değişiklik göstermesidir. Bu açıdan yasal düzenlemeler ve mevzuat politikaların uygulanması boyutunda değil, oluşturulurken hatta sorunlar daha oluşmadan önlem alınmasına yönelik ve uluslararası kabul görmüş kural ve uygulamalara ters düşmeyen bir tutarlılıkta hazırlanmalı, modern ve çelişkilerden uzak olmalıdır. Ülkenin ortak ve farklı çıkarları doğrultusunda

uygulamaların tutarlılığı açısından denizcilik sektörünün hukuki alt yapısının sağlamlaştırılması gerekmektedir.

- Türkiye’de deniz ulaştırmasına yönelik olarak her türlü kararın ihtiyaç ve önceliklere göre, mevcut şartların ve imkânların doğrultusunda hedefe yönelik olarak, ölçme değerlendirme süreci dahilinde, başka bir değişle stratejik analizler yapılarak alınması gerekmektedir. Bu sayede Türkiye “Denizci Ülke, Denizci Millet” vizyonunu gerçekleştirmek doğrultusunda daha sistematik ve sağlam adımlar atacaktır.
- Deniz ulaştırma politikalarında bir önemli nokta da başarılı uygulamaların devamlılığının sağlanmasıdır. Bu açıdan sürdürülebilir, tutarlı ve geriye dönük değerlendirme ve kontrollerin yapıldığı bir sistem kurulması zorunludur.
- Denizcilik sektöründe olmazsa olmaz temel unsur ‘insan’dır. Yaşanan teknolojik gelişmelere ve yeniliklere rağmen bu unsurun önemi değişmeyecektir. Bu açıdan deniz ulaştırmasında çalışan ya da çalışma potansiyeli bulunan insanların iyi koşullarda istihdamı, eğitim ve kariyer gelişim planları düşünülmeli ve politikalar oluşturulurken ‘insan faktörü’ ilk sırada değerlendirilmelidir. Sonuçta bu sektörün devam etmesi, gelişmesi, sorunlarının çözümü ve politikaların oluşturulup uygulanması için öncelikle kaliteli insan gücüne ihtiyaç vardır.

KAYNAKLAR

- Aaron, Henry J. (1990) Social Science Research and Policy. The Journal of Human Resources, 25, 2 Review Essay.
- Abert, James G. (1974) Defining the Policy-Making Function in Government: An Organizational and Management Approach. Policy Sciences 5 S. 245-255, Elsevier Scientific Publishing Company, Amsterdam—Printed in Scotland.
- ACUPA, (2005) Policy Development Process. The Association of College and University Policy Administrators.
<http://process.umn.edu/acupa/projects/process/default.cfm>, (09.12.2005).
- Adair, John. (2007) Decision Making and Problem Solving. London, , GBR: Kogan Page, Limited, <http://site.ebrary.com/lib/deulibrary/Doc?id=10177082&ppg=47>.
- Adal, Zeki (1989) OECD Deniz Taşımacılığı Komitesi ve OECD Denizcilik Politikası, Deniz ticareti Dergisi Yayınları, Ocak Sayısı.
- Aden, Nathaniel T. ve Sinton, Jonathan E., (2006). Environmental Implications of Energy Policy in China. Environmental Politics, Vol. 15 Issue 2,s.248-270.
- Afrique en ligne (2009) Comoros sets up think-tank against maritime piracy. <http://www.afriquejet.com/news/africa-news/comoros-sets-up-think-tank-against-maritime-piracy-2009112038588.html>, (29/11/2009).
- Ahrens, Joachim (2000) Governance and the Implementation of Technology Policy in Less Developed Countries. Economics of Innovation New Technology, Vol. 11 (4-5) s.441-476.
- Aka, Suat Hayri (2010) T.C. Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı, Yüz yüze Görüşme (09.04.2010) Ankara.
- Akaha, Tsuneo (1995) Muddling Through Successfully Japan's Post-War Ocean Policy and Future Prospects, Marine Policy, Vol. 19, No. 3, s.171-183, Elsevier Science Ltd.
- Akca, E. Cihan. (2007) Latest major developments in shipping finance. Journal of the Black Sea/Mediterranean Environment, Vol. 13 Issue 2, s.181-189.
- Akçocuk, İsmet (1994) II. Abdülhamid Han Dönemi Türk Denizciliği, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. (Danışman: Doç. Dr. Nuri Köstüklü) Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yeniçağ Tarihi Dalı, Konya.

Akten, Necmettin ve Gönençgil, Barbaros (2004) Türk Deniz Kabotajı AB'ne Hazır mı? Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, Bildiri Metinleri Kitabı, 5-6 Nisan 2004, Deniz Harp Okulu Komutanlığı, Tuzla -İstanbul.

Akten, Necmettin (2009) Denizci Ülke, Denizci Ulus. Mersin Deniz Ticareti Dergisi, Temmuz, Sayı: 209, Mersin.

Alderton, Patrick (1995) Sea Transport: Operation and Economics, Thomas Reed Publications, 4th edition, UK.

Alderton, Patrick (2005) Port Management and Opreations. 2nd. Edition. LLP, Informa UK Ltd. Londra.

Alford, William P.; Weller, Robert P.; Hall, Leslyn; Polenske, Karen R.; Shen, Yuanyuan ve Zweig, David (2002) The Human Dimensions of Pollution Policy Implementation: Air Quality in Rural China. Journal of Contemporary China, Vol. 11 Issue 32, s.495-513.

Alkan, Haluk (2009) Türk Siyasal Sistemi ve Yönetim Yapısı. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Ders Notları, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Kamu Yönetimi Bölümü. Kahramanmaraş.

Alpugan, O., Demir, M.H., Oktav, M. ve Üner, N. (1997) İşletme Ekonomisi ve Yönetimi. Beta Basım Yayım Dağıtım. 5. baskı. İstanbul.

Andersen, David F. (1980). Using Feedback Simulation to Test Educational Finance Policies. Policy Sciences, Oct, Vol. 12 Issue 3, 315-331.

Andriole, Stephen J. (1979) Decision Process Models and the Needs of Policy-Makers: Thoughts on the Foreign Policy Interface, Policy Sciences 11, S. 19-37. Elsevier Scientific Publishing Company, Amsterdam—Printed in Scotland.

ARAMA, (2008) Arama Konferansının Tanımı, Arama Katılımlı Yönetim Danışmanlığı, İstanbul. <http://www.aramasearch.com/>, (15.12.2008).

Arestis, Philip; Demetriades, Panicos ve Fattouh, Bassam. (2003) Financial Policies and the Aggregate Productivity of the Capital Stock: Evidence from Developed and Developing Economies. Eastern Economic Journal, Vol. 29 Issue 2, s.217.

Arı, Tayyar (2006) Uluslararası İlişkiler ve Dış Politika, Alfa Basım Yayım Dağıtım Ltd. 6. Baskı, İstanbul.

Aristoteles (2002) Politika, 6. Basım, Remzi Kitabevi, İstanbul.

Arkas, Lucien (2010) ARKAS Holding, Armatör- TÜSİAD Üyesi, Yüz yüze Görüşme (03.05.2010) İzmir.

Armstrong, J. Scott ve Schultz, Randall L.(1993). Principles Involving Marketing Policies: An Empirical Assessment. Marketing Letters, Vol. 4 Issue 3, s.253-365.

Arslan, Esat (2009) Düşünce Kuruluşlarının Türkiye Serüveni. Türkiye’de Stratejik Düşünce Kültürü ve Stratejik Araştırma Merkezleri: Başlangıcından Bugüne Türk Düşünce Kuruluşları. (Ed: Hasan Kanbolat ve Hasan Ali Karasar) Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.

Asthana, Vandana (2008). Discourses of Power and Resistance in the Water Policy Process of Delhi, India. Yayınlanmamış Doktora Tezi. University of Illinois.

Aşkın, Feramuz (2010) Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası Başkanı, İlkfer Denizcilik San.ve Tic. Ltd. Şti., Yüz yüze Görüşme (21.04.2010) İstanbul.

Aşukin, N.S., Butirskiy, N.P., Veber, A.B., Davidov, A.İ., İlina, İ.V., Kirillova, L.V., Lehin, İ.V., Lukovtseva, İ.İ., Struve, M.E. ve Yunin, M.M. (1979) Politika Sözlüğü, Sosyal Yayınları, (Çev: Mazlum Beyhan), İstanbul.

Australian Government (2010) Maritime Related Guide to Australian Government - Related Committees, <http://www.infrastructure.gov.au/maritime/guide.aspx>, (20.03.2010).

Avrupa Birliği, (1996) “EU Commission White Paper on Strategy for Revitalising the Community's Railways”, http://ec.europa.eu/transport/rail/overview/white_paper_1996_en.htm, (30.06.2008).

Avrupa Birliği,(2001) “EU Commission White Paper on European Transport Policy for 2010 Time to Decide”, European Committees, http://ec.europa.eu/transport/white_paper/index_en.htm, (30.06.2008).

Avrupa Birliği (2009a) Intermodality and trans-european networks, Avrupa Birliği Resmi Websitesi, http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/index_en.htm, (20.01.2010).

Avrupa Birliği (2009b) Transport, Avrupa Birliği Resmi Websitesi, http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm, (20.01.2010).

Avrupa Birliği (2009c) General Objectives of Transport Policies, Avrupa Birliği Resmi Websitesi, http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/index_en.htm, (20.01.2010).

Avrupa Birliği (2009d) Waterborne transport, Avrupa Birliği Resmi Websitesi, http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/index_en.htm, (20.01.2010).

Avrupa Birliği (2009e) Transport, energy and the environment, Avrupa Birliği Resmi Websitesi,
http://europa.eu/legislation_summaries/transport/transport_energy_environment/index_en.htm, (20.01.2010).

Avrupa Birliği (2009f) Programme for the Promotion of Short Sea Shipping, Avrupa Birliği Resmi Websitesi,
http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/l24258_en.htm, (20.01.2010).

Avrupa Birliği (2009g) Maritime safety: European Maritime Safety Agency, Avrupa Birliği Resmi Websitesi,
http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/l24245_en.htm, (20.01.2010).

Avrupa Birliği (2009h) The Marco Polo II Programme, Intermodality and trans-european networks, Avrupa Birliği Resmi Websitesi,
http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transEuropean_networks/l24465_en.htm, (20.01.2010).

Avrupa Birliği, (2010a) Uluslararası Boyut ve Genişleme: Hırvatistan.
http://europa.eu/legislation_summaries/transport/international_dimension_enlargement/e13114_en.htm, (20.01.2010).

Avrupa Birliği, (2010b) Uluslararası Boyut ve Genişleme: Makedonya.
http://europa.eu/legislation_summaries/transport/international_dimension_enlargement/tr0012_en.htm, (20.01.2010).

Avrupa Birliği Genel Sekreterliği -ABGS, (2009) Türkiye 2009 İlerleme Raporu,
http://www.abgs.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/IlerlemeRaporlari/turkiye_ilerleme_rap_2009.pdf, (20.01.2010).

Avrupa Komisyonu, (2002) “Decision No 1600/2002/EC of the European Parliament and of the Council of 22 July 2002 laying down the Sixth Community Environment Action Programme”
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002D1600:EN:NOT>, (08.07.2008).

Avrupa Komisyonu (2007) Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - An Integrated Maritime Policy for the European Union {COM(2007) 574 final} {SEC(2007) 1278} {SEC(2007) 1279} {SEC(2007) 1280} {SEC(2007) 1283} /* COM/2007/0575 final */
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0575:EN:NOT>, (20.01.2010).

Avrupa Komisyonu, (2008a) “Transport”, ec.europa.eu/transport/index_en.html (08.07.2008).

Avrupa Komisyonu, (2008b) “the Sixth Environment Action Programme of the European Community 2002-2012”, ec.europa.eu/environment/newprg/index.htm, (07.05.2008).

Avrupa Komisyonu, (2008c) “Trans-European Transport Network”, http://ec.europa.eu/ten/transport/index_en.htm, (12.06.2008).

Avrupa Komisyonu (2009a) New Integrated maritime policy initiatives, Maritime Affairs, Avrupa Birliği Resmi Websitesi, http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/index_en.html, (20.01.2010).

Avrupa Komisyonu (2009b) Maritime Security. Avrupa Birliği Resmi Websitesi, http://ec.europa.eu/transport/maritime/security/security_en.htm, (20.01.2010).

Avrupa Komisyonu (2009c) Ports. Avrupa Birliği Resmi Websitesi, http://ec.europa.eu/transport/maritime/ports_en.htm, (20.01.2010).

Avrupa Komisyonu (2009d), the Integrated Maritime Policy Action Plan, http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/ActionPaper/action_plan_en.pdf, (20.01.2010).

Awartani, Hisham, (2007). Reform in Institutional Framework and Economic Policies. Palestine - Israel Journal of Politics, Economics and Culture, Vol. 14 Issue 3, s.6-14.

Badal, Alen. (2005) Using Interdisciplinary Thinking to Improve Strategy Formulation: A Managerial Perspective. International Journal of Management, Vol. 22 Issue 3, s.365-375.

Baird, Alfred J. (2003) Global Strategic Management in Liner Container Shipping. IAME 2003 International Association of Maritime Economists, Annual Conference Proceeding 2003 September, 3-5 2003, Korea Maritime University, Korea.

Baird, Alfred J. (2005) Maritime policy in Scotland, Maritime Policy and Management, Volume 32, Issue 4, s.383 – 401.

Baird, Alfred, Hoffmann, Jan ve Wilmsmeier, Gordon (2002). The Chilean Maritime Highway. IAME 2002 International Association of Maritime Economists, Annual Conference Proceeding 2002, 13 – 15 November 2002 Panama, http://www.eclac.cl/Transporte/perfil/iame_papers/papers.asp.

Banal-Estañol, Albert ve Ottaviani, Marco.(2007) Bank Mergers and Diversification: Implications for Competition Policy. European Financial Management, Vol. 13 Issue 3, s.578-590.

Banguoğlu, Emin (1966). Ulaştırma Politikası Dersleri, Karınca matbaacılık ve Ticaret Kolektif Şirketi, İzmir

Barnes, Jeb ve Miller, Mark Carlton (2004) Putting the Pieces Together. Making Policy, Making Law: an Interbranch Perspective (Ed: Mark Carlton Miller ve Jeb Barnes) Georgetown University Press, Washington, USA.

Barry, Norman P. (2004) Modern Siyaset Teorisi. (Çev: Mustafa Erdoğan ve Yusuf Şahin) 2. Baskı. Liberte Yayınları. Ankara.

Barton, Richard F. (tarihsiz) The Roles of Policy Makers and Scientists in Planning Useful Research.

Battal, Kemal (2010) ARMADA Eğitim, Danışmanlık, Mühendislik, İMEAK Deniz Ticaret Odası Danışmanı, Yüz yüze Görüşme (07.04.2010) Ankara.

Bayrak, Murat (2010) GİSBİR Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Başkanı, E-posta ile Görüşme (22.04.2010) İstanbul.

Beard, Adrian. (2000) Language of Politics. Routledge, Florence, KY, USA.
<http://site.ebrary.com/lib/deulibrary/Doc?id=5001400&ppg=14>.

Bebchuk, Lucian Arye ve Kahan, Marcel (1990). A Framework for Analyzing Legal Policy Towards Proxy Contests. California Law Review, Vol. 78. University of California Pres. s.1074-1135.

Behrman, Jere R.; Birdsall, Nancy; Székely, Miguel. (2007) Economic Policy Changes and Wage Differentials in Latin America. Economic Development and Cultural Change, Vol. 56 Issue 1, s.57-97.

Béland, Daniel (2007). Neo-Liberalism and Social Policy. Policy Studies, Vol. 28 Issue 2, P91-107.

Benge, Matt. (1997) Taxes, corporate financial policy and investment decisions in Australia. Economic Record, Vol. 73 Issue 220, s.1-15.

Berding, Andrew H. (1966) The Making of Foreign Policy. The USA Survey Series, potomac boks Inc. Washington, USA.

Beresford, Akc, Zhou, ZB. ve Pettit SJ. (2007) Multimodal transport of unit load shipments between France and South Africa: Costs and modal choice decision making, IAME 2007 International Association of Maritime Economists, Annual Conference Proceeding 2007, July 4-6 2007, Athens, Greece .

Bergeijk, Peter A. G van (1994) Economic Diplomacy, Trade and Commercial Policy: Positive and Negative Sanctions in a new World Order. Edward Elgar Publ. UK.

Berger, Bruce K. (2001) Private Issues and Public Policy: Locating the Corporate Agenda in Agenda-Setting Theory. *Journal of Public Relations Research*, 13(2), 91–126, Lawrence Erlbaum Associates, Inc.

Berman, Evan, M. (1991) The Politics of Federal Technology Policy: 1980- 1988, *Policy Studies Review*, Vol. 10 No:4, s.28-41.

Berridge, Geoff (2002) *Diplomacy: Theory and Practice*. 2nd edition. Prentice hall, Palgrave Publ. New York, USA.

Bess, H. David ve Farris, Martin T. (1982) U.S. Maritime Policy: A Time for Reassessment *Transportation Journal*, Summer.

Beth, Hans Ludwing, Kappel, Arnulf ve Kappel, Robert (1984) *25 Years of World Shipping*, Bremen Institute of Shipping Economics, Fairplay Publications.

Birkland, Thomas A.(2005) *An Introduction to the Policy Process: Theories, Concepts and Models of Public Policy Making*. 2. baskı. M.E.Sharpe Inc.

Blois, K. J.(1983). The Structure of Service Firms and Their Marketing Policies. *Strategic Management Journal*, Vol. 4 Issue 3, s.251-261.

BNET Business Dictionary, (2008).

<http://dictionary.bnet.com/definition/strategic+analysis.html>, (01.01.2009).

Bober, M. M.(1942). Price and Production Policies. *American Economic Review*, Jun42 Supplement, Vol. 32, s.23.

Boratav, Korkut (2005) *Türkiye İktisat Tarihi: 1908- 2002*. 9. Baskı. İmge Kitabevi. Ankara.

Bostan, İdris. (2006)*Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. Kitap Yayınevi Tarih ve Coğrafya Dizisi, 2. baskı, İstanbul.

Bostan, İdris ve Özbaran, Salih (2009) *Giriş: Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi-1*, (Ed: İdris Bostan ve Salih Özbaran) Cilt 1. TC. Deniz Basımevi Müdürlüğü, Kasımpaşa İstanbul.

Bovbjerg, Randall R. (1985) What is Policy Analysis?, *Journal of Policy Analysis and Management* Volume 5, Issue 1, s.154 – 158.

Brautaset, Camilla ve Tenold, Stig (2008) Globalisation and Norwegian shipping policy, 1850–2000. *Business History*, Vol. 50, No. 5, September, 565–582.

Bredimas, Anna E. ve Tzoannos, John G.(1981). In Search of a Common Shipping Policy for the E.C. *Journal of Common Market Studies*, Vol. 20 Issue 2, s.95.

Breuillet, Alfonso G., Harding, Alan ve West, Robert, (2002). The Potential for Regional Cabotage in Central America. . IAME 2002 International Association of Maritime Economists, Annual Conference Proceeding 2002, 13 – 15 November 2002 Panama. http://www.eclac.cl/Transporte/perfil/iame_papers/papers.asp.

Breukers, Sylvia ve Wolsink, Maarten. (2007) Wind energy policies in the Netherlands: Institutional capacity-building for ecological modernisation. *Environmental Politics*, Vol. 16 Issue 1, s. 92-112.

Brooks, Mary R. ve Hodgson J.Richard (2004) 5. The Fiscal Treatment of Shipping: A Canadian Perspective on Shipping Policy. *Research in Transportation Economics*, Volume 12, 143-171.

Bruce, George J. (1999) *The Business of Shipbuilding*, LLP Reference Publishing, London UK.

Brummett, Palmira (1993) *Osmanlı Denizgücü: Keşifler çağında Osmanlı denizgücü ve Doğu Akdeniz’de Diploması*. (Çev: H. Nazlı Pişkin) Timaş Yayınları. İstanbul.

Cafniny, Alan W. (1985) The political economy of international shipping: Europe versus America, *International Organization* 39, 1, Winter.

Cambridge Dictionary, (2008a).
<http://dictionary.cambridge.org/define.asp?key=84514&dict=CALD>, (04.08.2008).

Cambridge Dictionary, (2008b).
<http://dictionary.cambridge.org/define.asp?key=61249&dict=CALD>, (07.09.2008)

Cambridge Dictionary, (2008c).
<http://dictionary.cambridge.org/define.asp?dict=CALD&key=61275>, (07.09.2008)

Cannon, J. Thomas (1968) *Business Strategy and Policy*. Harcourt, Brace and World Inc. NewYork. USA.

Caputo, Richard K.(2008) History of Contemporary Social Policy: Introduction. *Journal of Sociology and Social Welfare*, Vol. 35 Issue 1, 9-16.

Carleton, Willard T., Dick Jr., Charles L. ve Downes, David H.(1973). Financial Policy Models: Theory and Practice. *Journal of Financial and Quantitative Analysis*, Vol. 8 Issue 5, s.691-709.

Cavana, R. Y. , (1994) 'Coastal shipping policy in New Zealand: The case for an empirical cost benefit analysis', *Maritime Policy and Management*, 21:2, s.161 – 172.

Cerit, A.G. (1998) Uluslararası Pazarlamada Bir Rekabetçi Üstünlük Alanı Olarak Deniz Ulaştırmacılığı. *Denizcilik Sektörü ve Pazar Yönlü Stratejik Planlama Yaklaşımı, Çağdaş Denizcilik Stratejileri: İşletme Yönetimi Yaklaşımı*, (Ed: Güldem

Cerit, Hakkı Kişi, Funda Yercan, Ayla Özhan Dedeoğlu), Dokuz Eylül Yayınları, İzmir.

Cerit, A.G. ve Güler, N. (1998) Denizcilik Sektörü ve Pazar Yönlü Stratejik Planlama Yaklaşımı, Çağdaş Denizcilik Stratejileri: İşletme Yönetimi Yaklaşımı, (Ed: Güldem Cerit, Hakkı Kişi, Funda Yercan, Ayla Özhan Dedeoğlu), Dokuz Eylül Yayınları, İzmir.

Cerit, A.G. (2002) Marketing Strategies in Shipping. The Handbook of Maritime Economics and Business. (Ed: Costas Th. Grammenos) LLP Informa Professional, UK.

Chang, Ha- Joon ve Cheema, Ali (2002) Conditions for Successful Technology Policy in Developing Countries – Learning Rents, State Structures and Institutions, Economics of Innovation New Technology, Vol. 11 (4-5) s.369- 398.

Chang, Li-Yuan. (2007), Measuring participation as communicative action: A case study of citizens' involvement in and assessment of a city's smoking cessation policy-making process Yayınlanmamış Doktora Tezi, Temple University.

Challenge, (1977)Public Participation in the Federal Policy-Making Process. An Agenda for Action. January- February.

Chasomeris, Mihalis G. (2005) South Africa's Maritime Policy and Transformation of the Shipping Industry, 5.
<http://www.essa.org.za/download/2005Conference/Chasomeris.pdf>.

Choi, Young Rok ve Phan, Phillip H. (2006). The Influences of Economic and Technology Policy on the Dynamics of New Firm Formation. Small Business Economics, Vol. 26: s.493–503.

Chou, Tsung-Yu; Liang, Gin-Shuh. (2001). Application of a fuzzy multi-criteria decision-making model for shipping company performance evaluation. Maritime Policy and Management, Vol. 28 Issue 4, s. 375-392.

Chaudhuri, Kausik ve Dasgupta, Sugato, (2005). The political determinants of central governments' economic policies in India: an empirical investigation. Journal of International Development, Oct, Vol. 17 Issue 7, s. 957-978.

Chen, Edward K.Y. ve Ping Lin.(2002) Competition Policy under Laissez-Faireism: Market Power and its Treatment in Hong Kong. Review of Industrial Organization, Vol. 21 Issue 2, 145.

Christiansen, Marielle; Fagerholt, Kjetil; Nygreen, Bjørn ve Ronen, David (2007) Handbooks in Operations Research and Management Science, Chapter 4 Maritime Transportation Volume 14, s.189-284.

Chrzanowski, Ignacy (1977) Polish shipping and shipping policy, *Maritime Policy and Management*, Volume 4, Issue 5, s.281 – 291.

Chrzanowski, Ignacy (1978) Current aspects on international shipping policy, *Maritime Policy and Management*, Volume 5, Issue 4, s.289 – 295.

Chrzanowski, Ignacy, Krzyzanowski, Maciej ve Luks, Krzysztof (1977) *Shipping Economics and Policy: A Socialist View*, Fairplay Publications, Londra. UK.

Clarke, Nicholas. (2006). Why HR policies fail to support workplace learning: The complexities of policy implementation in healthcare. *International Journal of Human Resource Management*, Vol. 17 Issue 1, 190-206.

Clarke, Richard Floyd (1982) *The Science of Law and Lawmaking: Being an Introduction to Law*. Macmillan, New York.

Coate, Stephen. (2004) Pareto-Improving Campaign Finance Policy. *American Economic Review*, Vol. 94 Issue 3, s.628-655.

Cohen, Sanford, (1960). Working time is for Work- A study in Legal Policy. *Labor Law Journal*, August. s.719-726.

Cole, Stuart. (2005) *Applied Transport Economics : Policy, Management and Decision Making*. London, , GBR: Kogan Page, Limited, <http://site.ebrary.com/lib/deulibrary/Doc?id=10096178&ppg=20>.

Colino, Sandra Marco.(2007) On the Road to Perdition? the Future of the European Car Industry and Its Implications for EC Competition Policy. *Northwestern Journal of International Law and Business*, Vol. 28 Issue 1, s.35-88.

Cook, Linda J. ve Vinogradova, Elena. (2006) NGOs and Social Policy-Making in Russia's Regions. *Problems of Post-Communism*, Vol. 53 Issue 5, 28-41.

Cordon, Juan Antonio Fernandez, (2007). Fertility and demographic policies in the Southern countries of European Union, *Pharmaceuticals Policy and Law*, (9) s.51–66, IOS Pres.

Corres, Alkis John (2007) Greek Maritime Policy and the Discreet Role of Shipowners' Associations Research in *Transportation Economics*, Chapter 7, Volume 21, 2007, s.221-255.

Couper, A.D. (1972) *The Geography of Sea Transport*, Hutchinson University Library, London.

Cowell, Donald.(1984) Service Markets: The Effect of Competition Policy and Consumer Protection. *Service Industries Journal*, Vol. 4 Issue 3, s.31-48.

CPMR (2009) Not Just A Lobby, But A Think Tank for Europe,. Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe,
http://www.crpm.org/pub/fixes/17_crpmpresentation-en.pdf. (24/08/2009).

Crainic, Teodor Gabriel ve Kim, Kap Hwan (2007) Handbooks in Operations Research and Management Science, Chapter 8 Intermodal Transportation, (Editörler: C. Barnhart and G. Laporte), Volume 14, s.467-537

Çalış, Şaban H. (2006) Uluslararası Örgütler: Tanımların, Yaklaşımların ve Tarihin Alacakaranlığı. Uluslararası Örgütler Ve Türkiye (Ed: Şaban H. Çalış, Birol Akgün ve Önder Kutlu) Çizgi Kitabevi, İstanbul.

Çalış, Şaban H., Özlük, Erdem ve Kutlu, Önder (2006) INGOs: Uluslararası Sivil Toplum Kuruluşları. Uluslararası Örgütler ve Türkiye. (Ed: Şaban H. Çalış, Birol Akgün ve Önder Kutlu) Çizgi Kitabevi. Konya.

Çiçek, S. ve Kişi, H. (2007), “Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturmada Sosyo-Ekonomik Boyut: Bir Model Önerisi” 6. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, s.173-181, İzmir.

Çöllü, Hüsni (2010) Cumhuriyet Halk Partisi Antalya Milletvekili, Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu Üyesi, CHP TBMM Grup Disiplin Kurulu Üyesi, Yüz yüze Görüşme (08.04.2010) Ankara.

Dabrowski, K.(1979) Internal and external shipping policy measures. Maritime Policy and Management, Volume 6, Issue 2, s.81 – 92

Daft, Richard L. (1996) Management, the Dryden Press, 4th Edition, USA.

Daneke, Gregory A.,(1984). Organizational Learning and Energy Policy. Policy Studies Journal, Vol. 13 Issue 2, s. 309-318.

Daş, Mustafa (2009) Türklerin Bizans ve Venedik'le Denizlerdeki İlişki ve Mücadeleleri (XI-XIV. Yüzyıllar). Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi-1, (Ed: İdris Bostan ve Salih Özbaran) Cilt 1. TC. Deniz Basımevi Müdürlüğü, Kasımpaşa İstanbul.

David, R. Fred (2003) Strategic Management: Concepts and Cases. 9th edition. Upper Saddle River, New Jersey, USA.

de Jong, Diana ve van Tatenhove, Jan. (1998). The Institutionalization of Dutch-German Cross-Boundary Nature Policy. Sociologia Ruralis, Vol. 38 Issue 2, s.163.

Dear, I.C.B. ve Kemp, Peter (2005) Oxford Companion to Ships and the Sea. Oxford University Press. 2nd Edition. New York. USA.

Deighton-Smith, Rex. (2001) National Competition Policy: Key Lessons for Policy-making from its Implementation. Australian Journal of Public Administration, Vol. 60 Issue 3.

Deimel, Henry L.J. (1946). United States Shipping Policy and International Economic Relations. American Economic Review, Vol. 36 Issue 2, s.547.

Delibaş, Halil (2010) Mersin Deniz Ticaret Odası Genel Sekreter Yardımcısı, Yüz yüze Görüşme (12.04.2010) Mersin

Denizci (2009) 10. Ulaştırma Şurasının Ardından. Denizcilik Müsteşarlığı Yayın Organı. Yıl 1, sayı:3 Ekim- Kasım- Aralık

Deniz Ticaret Odası, DTO (1993) Deniz Sektör Raporu 1992, Yayın No: 31, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz ticaret Odası, İstanbul.

Deniz Ticaret Odası, DTO (1994) Deniz Sektör Raporu 1993, Yayın No: 36, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz ticaret Odası, İstanbul.

Deniz Ticaret Odası, DTO (1995) Deniz Sektör Raporu 1994, Yayın No: 39, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz ticaret Odası, İstanbul.

Deniz Ticaret Odası, DTO (1996) Deniz Sektör Raporu 1995, Yayın No: 40, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz ticaret Odası, İstanbul.

Deniz Ticaret Odası, DTO (1997) Deniz Sektör Raporu 1996, Yayın No: 45, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz ticaret Odası, İstanbul.

Deniz Ticaret Odası, DTO (1998) Deniz Sektör Raporu 1997, Yayın No: 50, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz ticaret Odası, İstanbul.

Deniz Ticaret Odası, DTO (1999) Deniz Sektör Raporu 1998, Yayın No: 53, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz ticaret Odası, İstanbul.

Deniz Ticaret Odası, DTO (2000) Deniz Sektör Raporu 1999, Yayın No: 55, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz ticaret Odası, İstanbul.

Deniz Ticaret Odası, DTO (2001) Deniz Sektör Raporu 2000, Yayın No: 59, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz ticaret Odası, İstanbul.

Deniz Ticaret Odası, DTO (2002) Deniz Sektör Raporu 2001, Yayın No: 60, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz ticaret Odası, İstanbul.

Deniz Ticaret Odası, DTO (2003a) Deniz Sektör Raporu 2002, Yayın No: 63, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz ticaret Odası, İstanbul.

Deniz Ticaret Odası, DTO (2003b) Arama Konferansı Sonuç Raporları, Arama Araştırma Organizasyon Danışmanlığı, Antalya.

Deniz Ticaret Odası, DTO (2003c) Karar Konferansı Sonuç Raporları, Arama Araştırma Organizasyon Danışmanlığı, İstanbul.

Deniz Ticaret Odası, DTO (2004) Deniz Sektör Raporu 2003, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz ticaret Odası, İstanbul.

Deniz Ticaret Odası, DTO(2005) Deniz Sektör Raporu 2004, Yayın No: 66, İstanbul, http://www.denizticaretodasi.org/detoportal/portals/documents/sektorraporu_tr_2004.pdf, (04.08.2007).

Deniz Ticaret Odası, DTO (2006) Deniz Sektör Raporu 2005, Yayın No: 68, İstanbul, http://www.denizticaretodasi.org/detoportal/Portals/Documents/sektorraporu_tr_2005.pdf, (04.08.2007).

Deniz Ticaret Odası, (2007), Deniz Sektörü Raporu 2006, Yayın No:71, İstanbul, <http://www.denizticaretodasi.org/detoportal/Portals/Documents/sectorreport2006.pdf> (23.07.2008).

Deniz Ticaret Odası, (2008), Deniz Sektörü Raporu 2007, İstanbul, <http://www.denizticaretodasi.org/detoportal/Portals/Documents/report2007tr.rar>, (23.01.2010).

Deniz Ticaret Odası, (2009), Deniz Sektörü Raporu 2008, İstanbul, http://www.denizticaretodasi.org/detoportal/Portals/Documents/s_raporu_2008tr.rar, (23.01.2010).

Deniz Ticaret Odası, DTO, (2010a) “Denizci Millet, Denizci Ülke” <http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=1>, (04.03.2010).

Deniz Ticaret Odası, DTO, (2010b) “Hakkımızda” <http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=28>, (04.03.2010)

Denizcilik Müsteşarlığı, (2008) Denizcilik Sektörü Arama Konferansı Sonuç Raporu. ARAMA Katılımlı Yönetim Danışmanlığı, Antalya.

Denizcilik Müsteşarlığı, (2009) Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı (2009-2013) <http://www.sp.gov.tr/documents/planlar/DenizcilikMustesarligiSP0913.pdf>, (03.03.2010)

Denizcilik Müsteşarlığı (2010a) Tarihçe ve Hukuki Statü, <http://www.denizcilik.gov.tr/dm/mustesarlik/tarihce.aspx>, (03.03.2010).

Denizcilik Müsteşarlığı (2010b) Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü,

<http://www.denizcilik.gov.tr/dm/dairebaskanliklari/Okuma.aspx?id=387>,
(03.03.2010).

Denizcilik Müsteşarlığı (2010c) Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü,
<http://www.denizcilik.gov.tr/dm/dairebaskanliklari/Okuma.aspx?id=21>,
(03.03.2010).

Denizcilik Müsteşarlığı (2010d) Ulusal Mevzuat, Uluslararası Hukuk Metinleri ve Avrupa Birliği Direktifleri ile ilgili Mevzuat Veri Tabanı.
<http://www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/mevzuat.asp>, (10.03.2010).

Denizcilik Müsteşarlığı (2010e) Milli Gemi Siciline Ve Türk Uluslar Arası Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Dağılımı, Müsteşarlık Resmi İnternet Sitesi,
<http://www.denizcilik.gov.tr/dm/istatistikler/FiloIstatistikleri/dosyalar/1999-2008%20Yılları%20Arası%20Ülkemiz%20Gemi%20Siciline%20Kayıtlı%20Gemilerin%20Dağılımı.pdf>, (21.01.2010).

Dery, David (2000) Agenda Setting and Problem Definition, Policy Studies, Vol. 21, No. 1.

Develioğlu, Ferit (1995) Osmanlıca- Türkçe Ansiklopedik Lugat: Eski ve Yeni Harflerle. Aydın Kitabevi Yayınları, 12. Baskı. Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı, DPT, (1963) Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.
<http://www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/1976/plan1.pdf>, (02.08.2009).

Devlet Planlama Teşkilatı, DPT, (1968) İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.
<http://www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/1975/plan2.pdf>, (02.08.2009).

Devlet Planlama Teşkilatı, DPT, (1972) Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara.
<http://www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/1974/plan3.pdf>, (02.08.2009).

Devlet Planlama Teşkilatı, DPT (1974) Türk Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayii'ni Teşvik ve Geliştirme Politika Esasları. Ankara.

Devlet Planlama Teşkilatı, DPT, (1979) Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, Yayın No: 1664. Ankara. <http://www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/1973/plan4.pdf>, (02.08.2009).

Devlet Planlama Teşkilatı, DPT, (1984) Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Yayın No: 1974. Ankara. <http://www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/1972/plan5.pdf>, (02.08.2009)

Devlet Planlama Teşkilatı, DPT, (1989) Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı, Yayın No: 2174. Ankara. <http://www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/1971/plan6.pdf>, (02.08.2009).

Devlet Planlama Teşkilatı, DPT, (1995) Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara. <http://www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/2770/plan7.pdf>, (02.08.2009).

Devlet Planlama Teşkilatı, DPT, (2000) Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara. <http://www.dpt.gov.tr/DocObjects/Download/1969/plan8.pdf>, (02.08.2009).

Devlet Planlama Teşkilatı, DPT (2007a) Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı, 2007- 2013, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan9.pdf>, (23.12.2007).

Devlet Planlama Teşkilatı, DPT (2007b) Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı, 2007- 2013 Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, Ankara, <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik678.pdf>, (03.12.2007).

Devlet Planlama Teşkilatı (2010a) 1960 Sonrası Dönemde Planlama. Devlet Planlama Teşkilatı Resmi İnternet Sitesi <http://www.dpt.gov.tr/DPT.portal>, (03.03.2010).

Devlet Planlama Teşkilatı (2010b) Beş Yıllık Kalkınma Planları. Devlet Planlama Teşkilatı Resmi İnternet Sitesi <http://www.dpt.gov.tr/DPT.portal>, (03.03.2010).

Devlet Planlama Teşkilatı (2010c) Planların Niteliği ve DPT'nin İşlevleri. Devlet Planlama Teşkilatı Resmi İnternet Sitesi <http://www.dpt.gov.tr/DPT.portal>, (03.03.2010).

Devlet Planlama Teşkilatı (2010d) Devlet Planlama Teşkilatı Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname. (KHK. 540). <http://www.dpt.gov.tr/PortalDesign/PortalControls/WebIcerikGosterim.aspx?Enc=83D5A6FF03C7B4FC9CA1F3318E340B30#teskilat>, (03.03.2010).

Devlet Planlama Teşkilatı (2010e) 1960 Öncesi Dönemde Planlama <http://www.dpt.gov.tr/DPT.portal>, (04.03.2010).

Dışişleri Bakanlığı, (2008a) Türkiye – AB İlişkileri: Genel Giriş. www.mfa.gov.tr/turkiye-ab-iliskileri.tr.mfa, (14.07.2008).

Dinçer, Ömer (2003) Stratejik Yönetim ve İşletme Politikası, 6. Baskı, Beta Basım A.Ş., İstanbul.

Doganis, Rigas (2001) The Airline Business in the 21st Century. Routledge, Taylor and Francis Group, Newyork, USA.

Doğaner, Dilek (2005) Türkiye'nin Ulaştırma Politikalarının Avrupa Birliği Sürecine Uyumu Bakımından İrdelenmesi, Yayımlanmamış Doktora Tezi. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Kazaların Çevresel ve Tekin Araştırması Anabilim Dalı, Ankara.

Dologh, Geza (2010) Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Başkanı, Yüz yüze Görüşme (29.04.2010) İzmir.

Downs, Anthony (1984) An Economic Theory of Political Action in a Democracy. The Political Economy: Readings in the Politics and Economics of American Public Policy. (Ed: Thomas Ferguson ve Joel Rogers) M.E.Sharpe Publishers, London, UK.

Duke Corporate Education(CB). (2005). Translating Strategy Into Action. Chicago, IL, USA: Dearborn Trade, A Kaplan Professional Company, <http://site.ebrary.com/lib/deulibrary/Doc?id=10083777&ppg=31>

Duverger, Maurice (1993) Siyasi Partiler. (Çev: Prof. Dr. Ergun Özbudun) Bilgi Yayınevi. Ankara.

Dyer, Christopher L. ve Poggie John J. (2000) The Natural Resource Region and marine policy: a case study from the New England Groundfish Fishery. Marine Policy (24) s.245-255.

Ebert, Ronald J. ve Griffin, Ricky W. (2003) Business Essentials, Prentice Hall, 4th Edition, Upper Saddle River, NJ., USA.

EBSCOHost (2009) Veri Tabanı, Dokuz Eylül Üniversitesi Kütüphanesi, <http://web.ebscohost.com>, (01.01.2009)

Ece, Jale Nur (2010) T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, Yüz yüze Görüşme (13.04.2010) Ankara.

Elgström, Ole ve Smith, Michael (2000) Introduction: Negotiation and Policy-making in the European Union – Processes, system and order. Journal of European Public Policy, 7:5 Speacial Issue, 673-683.

Elliott-Teague, Ginger L., (2007), NGOs in policymaking in Tanzania: The relationships of group characteristics, political participation and policy outcomes, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Indiana University, Amerika.

EMSA(2009) The European Maritime Safety Agency : Its Origin and its Tasks. <http://www.emsa.europa.eu/end179d002.html>, (31.01.2010).

Eple, Dennis; Zelenitz, Allan.(1977) Consumer Durables: Product Characteristics and Marketing Policies. Southern Economic Journal, Vol. 44 Issue 2, s.277.

Erdinç, Aslin (2010) DENİZTEMİZ TURMEPA Çevre Mühendisi, Yüz yüze Görüşme (20.04.2010) İstanbul.

Eren, Erol (2002) Stratejik Yönetim ve İşletme Politikası. 6. Baskı. Beta Basım. İstanbul.

Ergin, Jülide (2010) DENİZTEMİZ TURMEPA Genel Müdür Yardımcısı, Yüz yüze Görüşme (20.04.2010) İstanbul.

Ergün, İsmet (1985) Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü. Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları. No:10 Ankara.

Erkan, Hüsnü (1997) Ekonomi Politikasının Temelleri. Kardeşler Ciltevi, Yenilenmiş 3. Baskı, İzmir.

Erkan, Hüsnü (2000) Sosyal Piyasa Ekonomisi, Konrad Adenauer Vakfı Türkiye Temsilciliği, 4. baskı, İzmir.

Erkan, Hüsnü (2004) Ekonomi Sosyolojisi, Barış Yayınları, Fakülteler Kitabevi, 5. baskı, İzmir.

Ertekin, Yücel ve Yurtsever- Ertekin, Gülçimen (2003) Örgütsel Politika ve Taktikler. Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü (TODAİE), Ankara.

Eschenbach, Felix ve Hoekman, Bernard. (2006) Services Policy Reform and Economic Growth in Transition Economies. Preview By: Review of World Economics, Vol. 142 Issue 4, s.746-764.

ETF (2008) Trade Union Vision on Sustainable Transport, the European Transport Workers Federation Policy Paper, Brussels.

ETU (2009) The Policy and law making process, Education and Training Unit for Democracy and Development, South Africa.
<http://www.etu.org.za/toolbox/docs/govern/policy.html>, (09.09.2009).

Evans, Mark (2004) Policy Transfer in Global Perspective, Ch. 2: Understanding Policy Transfer. Ashgate, UK.

Farthing, Bruce ve Brownrigg, Mark (1997) International Shipping. Business of Shipping Series, LLP Limited, 3rd Edition. Londra. UK.

Fink, Carsten, Mattoo, Aaditya, and Neagu, Ileana Cristina (2001) Trade in International Maritime Services How Much Does Policy Matter? Policy Research Working Paper, The World Bank Development Research Group Trade January.

Fleet, Kate (2009) Osmanlı Devleti'nin Erken Döneminde Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de Denizcilik Faaliyetleri. Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi-1, (Ed: İdris Bostan ve Salih Özbaran) Cilt 1. TC. Deniz Basımevi Müdürlüğü, Kasımpaşa İstanbul.

Forgang, William G. (2004) Strategy-Specific Decision Making : A Guide for Executing Competitive Strategy. Armonk, NY, USA: M.E. Sharpe, Inc.,
<http://site.ebrary.com/lib/deulibrary/Doc?id=10178065&ppg=54>.

Formisano, Roger. (2003). *Manager's Guide to Strategy*, Blacklick, OH, USA: McGraw-Hill Trade,
<http://site.ebrary.com/lib/deulibrary/Doc?id=10051514&ppg=60>.

Frankel, Ernst G. (1980) US shipping policy under conditions of a new world economic and political environment. *Maritime Policy and Management*, Volume 7, Issue 1, s.21 – 36.

Frankel, Ernst G. , (1982) *Regulation and Policies of American Shipping*. Auburn House Publishing Co., Boston USA.

Frankel, Ernst Gabriel (1987) *The World Shipping Industry*, Croom Helm, USA.

Frankel, Ernst Gabriel, (1992) Hierarchical Logic in Shipping Policy and Decision-Making, *Maritime Policy and Management*, 19:3, s.211 – 221.

Franks, Jeremy, (2003). Revised Agri-environment Policy Objectives: Implications for Scheme Design. *Journal of Environmental Planning and Management*, Vol. 46 Issue 3, 443.

Fry, Fred L., Stoner, Charles R. ve Hattwick, Richard E. (2004) *Business : an integrative approach*. 3rd edition, McGraw-Hill/Irwin, Boston.

Gaffard, Jean-Luc ve Quéré, Michel. (2006) What's the aim for competition policy: optimizing market structure or encouraging innovative behaviors? *Journal of Evolutionary Economics*, Vol. 16 Issue 1/2, s.175-187.

Galbraith, Craig S. ve Nkwenti-Zamcho, Emmanuel. (2005) The Effect of Management Policies on Plant-Level Productivity: A Longitudinal Study of Three U.S. and Mexican Small Businesses. *Journal of Small Business Management*, Vol. 43 Issue 4, s.418-431.

Garcia, Michael (2005) *Progress in The Implementation of the Philippine National Marine Policy: Issues and Options*. United Nations – The Nippon Foundation Fellow, New York,
http://www.un.org/Depts/los/nippon/unnnff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/garcia_0506_philippines.pdf.

Gattinger, Monica; Saint-Pierre, Diane; Gagnon, Alexandre Couture (2008) Toward Subnational Comparative Cultural Policy Analysis: The Case of Provincial Cultural Policy and Administration in Canada. *Journal of Arts Management, Law and Society*, Vol. 38 Issue 3, 167-186.

Gebauer, Andrea, Nam, Chang Woon ve Parsche, Rüdiger, (2005) Regional Technology Policy and Factors Shaping Local Innovation Networks in Small German Cities, *European Planning Studies* Vol. 13, No. 5, s. 661-683.

Geiringer, Claudia ve Palmer, Matthew. (2007) Human Rights and Social Policy in New Zealand. Social Policy Journal of New Zealand, Issue 30, s.12-41.

Genç, Hakan (2010) ARKAS Holding A.Ş Liman Hizmetleri Grup Başkanı, Yüz yüze Görüşme (15.04.2010) İstanbul.

George, Stephen (1996) Politics and Policy in the European Union. Third Edition. Oxford University Press.

Gilpin, Robert (1987) The Political Economy of International Relations. Princeton University Press, New Jersey, USA.

Glueck, William F. ve Jauch, Lawrence R. (1984) Business Policy and Strategic Management. 4th edition. Mc Graw Hill Book Company. USA.

Godson, Roy (2001) The AFL Foreign Policy Making Process from the End of World War II to the Merger. Labor History.

Goldman, Todd ve Gorham Roger. (2005) Sustainable urban transport: Four innovative directions, Technology in Society, XX, 1–13. www.elsevier.com/locate/techsoc.

Goodman, John C. (2009) What is a Think Tank? National Center for Policy Analysis, the State Policy Network, USA.
<http://www.atlasusa.org/V2/files/pdfs/Chapter%203%20-%20What%20Is%20aThink%20Tank%20-%20Goodman.pdf>, (27.08.2009)

Gorchels, Linda,; West, Chuck ve Marien, Edward J. (2004) The manager's guide to distribution channels. Mc Graw Hill Professional Publishing.

Goss, R.O. (1970) Studies in Maritime Economics. Cambridge University Press. London, UK.

Goss, Richard O. (2002) The Future of Maritime Economics. The Handbook of Maritime Economics and Business. (Ed: Costas Th. Grammenos) LLP Informa Professional, UK.

Goulielmos, Alexander M. (1997). A Critical Review of Contemporary Greek Shipping Policy 1981-1996. Transport Policy, Vol. 4, No. 4, s.247-255.

Goulielmos, Alexander M. (1998). Flagging out and the need for a new Greek Maritime policy. Transport Policy, 5, s.115-125.

Goulielmos, Alexander M. (2000) A Proposed Shipping Policy to Counteract Flagging-out: The Paradigm of Greece. International Journal of Maritime Economics, Vol. 2. No:1, s.22-47.

Goulielmos, Alexandros M. ve Psifia, Mariniki (2006) Shipping finance: time to follow a new track? Maritime Policy and Management, Vol. 33 Issue 3, s.301-320.

Goyal, Suresh Kumar; Chao-Kuei Huang ve Kuo-Chao Chen, Suresh Kumar. (2003)A simple integrated production policy of an imperfect item for vendor and buyer. Production Planning and Control, Vol. 14 Issue 7, s.596-602.

Gökçe, Orhan (2006) İçerik Analizi: Kuramsal ve Pratik Bilgiler. Siyasal Kitabevi. Ankara.

Gökşen, Nisan Selekler (2007) Makrokurumsal Bakış Açısı: Bir Değerlendirme. Örgüt Kuramları. (Derleyenler: A. Selami Sargut ve Şükrü Özen). İmge Kitabevi, Ankara.

Gönülaçak, M. Mehdi (2010) T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürü, Yüz yüze Görüşme (08.04.2010) Ankara.

Gözübüyük, Şeref (2003) Yönetim Hukuku, Güncelleştirilmiş 18. Baskı. Turhan Kitabevi, Ankara.

Gratton, Lynda ve Truss, Catherine. (2003) The three-dimensional people strategy: Putting human resources policies into action. Academy of Management Executive, Vol. 17 Issue 3, 74-86.

Griffin, Ricky W. ve Ebert, Ronald J. (2004) Business, Prentice Hall, 7th Edition, Upper Saddle River, NJ. USA.

Grindle, Merilee S. ve Thomas, John W. (1989) Policy Makers, Policy Choices, and Policy Outcomes: The Political Economy of Reform in Developing Countries. Policy Sciences 22: 213-248. Kluwer Academic Publishers.

Grime, Robert (1991) Shipping Law. Concise College Texts. Sweet and Maxwell. Second Edition.

Grünig, Rudolf ve Kühn, Richard (2005) Successful Decision Making : A Systematic Approach to Complex Problems, Springer, Berlin Heidelberg.
<http://www.springerlink.com/content/m21528663246u348/fulltext.pdf>.

Gururaja, J. (2003). Energy for sustainable development: Review of national and international energy policies. Natural Resources Forum, Vol. 27 Issue 1, s.53-67.

Günay, Muzaffer (1989) Ulaştırma açısından Türkiye'nin dış ticaret gerçekleştirmeleri analizi ve deniz ticaret filosunun planlanması. İMEAK DTO Yayın no: 13, Temel Matbaacılık Ltd. İstanbul.

Güngen, Coşkun(1996) XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih (Yeniçağ Tarihi) Anabilim Dalı, Ankara.

Gürdeniz, Cem (2004) Denizcilik Gücümüzün Geliştirilmesi ve Bu Kapsamda Denizciliğin Tanıtılması, Sevdirilmesi ve Yaygınlaştırılması. Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, Bildiri Metinleri Kitabı, 5-6 Nisan 2004, Deniz Harp Okulu Komutanlığı, Tuzla -İstanbul.

Haas, Peter J. ve Springer, Fred J. (1998) Applied Policy Research: Concepts and Cases. Garland Publishing, Inc. Taylor and Francis Group. London. UK.

Hajer, Maarten (1999) Policy Without Polity? Policy Analysis and the Institutional Void. Policy Sciences, 36: 175-195. Kluwer Academic Publishers.

Halaçoğlu, Yusuf (2002) Osmanlıda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller). PTT Genel Müdürlüğü, Ankara.

Hall, Roger I. (1984) The Natural Logic of Management Policy Making: Its Implications for the Survival of an Organization. Management Science, Vol. 30 Issue 8, s. 905-927.

Hamilton, Mary R.(1978). Energy Policy and Changing Public-Private Sector Relations. Policy Studies Journal, Vol. 7 Issue 1, s.90-96.

Hançeroğlu, Orhan (1993) Ticaret Sözlüğü: Ticaret Terimleri ve Ticaret ile ilgili Ekonomi ve Hukuk Terimleri. Remzi Kitabevi 2. Baskı. Cağaloğlu, İstanbul.

Hankla, Charles Robert (2006). Party Linkages and Economic Policy: An Examination of Indira Gandhi's India. Business and Politics, Vol. 8 Issue 3, Preceding s.1-29.

Hanson, Donald A. ve Laitner, John A. "Skip" (2006) Technology Policy and World Greenhouse Gas Emissions in the AMIGA Modeling System. The Energy Journal, Multi-Greenhouse Gas Mitigation and Climate Policy Special Issue. s.355-371.

Harding, Rebecca(2000) Resilience in German Technology Policy: Innovation Through Institutional Symbiotic Tension, Industry and Innovation, Volume 7, Number 2, s.223–243.

Hare, J E ve diğerleri (1996) Maritime Transport Policy Working Group Report to Plenary #2 February, Cape Town, South Africa.

Harlaftis, Gelina ve Theotokas, John (2002) Maritime Business During the 20th Century: Continuity and Change. The Handbook of Maritime Economics and Business. (Ed: Costas Th. Grammenos) LLP Informa Professional, UK.

Harlow, Ian J., (2006) Federal policy responses to the 9/11 attacks: An assessment of the policy making process since September 11, 2001, Yayınlanmamış Sanatta Uzmanlık Tezi, Duquesne University.

Haron, Sudin.(1996) The Effects of Management Policy on The Performance of Islamic Banks. Asia Pacific Journal of Management, Vol. 13 Issue 2, s.63-76.

Haralambides, H.E. Tsloakis, S.D ve Cridland, C. (2005) Econometric Modelling of Newbuilding and Secondhand Ship Prices. Research in transportation Economics, Vol. 12. Shipping Economics. (Editör: Kevin Cullinane) Elsevier Ltd. UK.

Haralambides, Hercules E. ve Yang, Jiaqi (2003) A fuzzy set theory approach to flagging out: towards a new Chinese shipping policy. Marine Policy, Volume 27, Issue 1, s.13-22.

Harrison, E. Frank (1987) The Managerial Decision-making Process. 3rd Edition. Houghton Mifflin Co. USA.

Hart, Paul (1993) State Aid and the Shipping Industry: a European Community Analysis. Shipping Policy in the European Community. Ashgate Publishing Ltd. İngiltere.

Hart, Paul't ve Vromen, Ariadne. (2008) A New Era for Think Tanks in Public Policy? International Trends, Australian Realities. Australian Journal of Public Administration, Vol. 67 Issue 2, s.135-148.

Hatip, Mehmet Tevfik (2003) Denizcilik Sektörünün Türkiye İçin Önemi, Sorunları, Çözüm Önerileri ve Ülke Ekonomisine Kazandıracakları. İMEAK Deniz Ticaret Odası. İstanbul.

Hazard, John. (1982) A Competitive U.S. Maritime Policy. Transportation Journal, Vol. 22 Issue 2, s.32.

Healy, Robert G. ve Ascher, William. (1995). Knowledge in the policy process: Incorporating new environmental information in natural resources policy making. Policy Sciences, Vol. 28 Issue 1, s.1-19.

Heineman, Robert A., Bluhm, William T., Peterson, Steven A. ve Kearny, Edward, N. (1990) The World of the Policy Analyst: Rationality, Values and Politics. 2nd Edition, Chatham House Publishers, Inc. New Jersey, USA.

Henry, Arnold K. (1961) Maritime Policy and Competition: Merchant Marine Dilemma Transportation Journal, Fall.

Hergüner, Hasan (1992) Kurtuluş Savaşı'nda Denizciliğimiz, Yayımlanmamış Doktora Tezi. (Danışman: Prof. Dr. Selçuk Abaç) Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü, İstanbul.

Hesmondhalgh, David ve Pratt, Andy C. (2005). Cultural industries and cultural policy. International Journal of Cultural Policy, Mar, Vol. 11 Issue 1, s. 1-13.

Heywood, Andrew (2002) Politics. 2nd Edition. Palgrave Foundation Publishers Ltd. Bristol, UK.

HG Legal Directory (2010) Cabotage and the Jones Act, 1920. <http://www.hg.org/jones-act.html>. (20.03.2010).

Hill, Charles W.L. (2004) Global Business Today, Mc Graw Hill/ Irwin, 3rd Edition, Boston.

Hill, Micheal (1984) Policy Process: Modern Capitalist State, Prentice Hall, London England.

Hill, Micheal (1997) The Policy Process in The Modern State, 3. Edition, Prentice Hall, London, England.

Hill, Michael(2002). Implementing Public Policy : Governance in Theory and in Practice. Sage Publications, Incorporated. London, UK.

Hinkelman, Edward G. (2002) Dictionary of International Trade. 5th Edition. World Trade Pres.

Hoffman, J. (2003) Editorial: Applying Maritime Economics to Set Foundations for Port and Shipping Policies. Maritime Economics and Logistics, 5, 93–99.

Hoffmann, Jan; Sanchez, Ricardo J. ve Talley, Wayne K. (2005) Determinants of Vessel Flag. Research in transportation Economics, Vol. 12. Shipping Economics. (Editör: Kevin Cullinane) Elsevier Ltd. UK.

Holton, Richard H.(1971). Marketing Policies in Multinational Corporations. California Management Review, Vol. 13 Issue 4, s.57-67.

Hong, Seoung-Yong (1995) Marine Policy in The Republic of Korea. Marine Policy, Vol. 19, No. 2, 97-113, Elsevier Science Ltd

Hoof, L. van ve Tatenhove, J.van (2009) EU marine policy on the move: The tension between fisheries and maritime policy. Marine Policy (33) s.726–732.

Horck, Jan (2004) An Analysis of Decision-Making Processes in Multicultural Maritime Scenarios. Maritime Policy and Management, Vol. 31, No. 1, s.15–29 .

Horowitz, Irving Louis (1970). Social Science Mandarins: Policymaking As A Political Formula, Policy Sciences 1, 339-360 American Elsevier Publishing Company, Inc..

Hoyle, B.S. ve Knowles, Richard D. (1993) Modern Transport Geography. Institute of British Geographers, Transport Geography Study Group. UK.

Hwang, Juhwen ve Singh, Medini R.(1998). Optimal Production Policies for Multi-Stage Systems with Setup Costs and Uncertain Capacities. Management Science, Vol. 44 Issue 9, 1279-1294.

Hyder, Masood (1984) Implementation:The Evolutionary Model. Policies into Practice: National and International Case Studies in Implementation (1). (Ed: David Lewis ve Helen Wallace) Heinemann Educational Boks Ltd. London, Exeter. UK.

Hyun-Soo Ahn; Kaminsky, Philip. (2005)Production and Distribution Policy in A Two-Stage Stochastic Push-Pull Supply Chain. IIE Transactions, Vol. 37 Issue 7, P609-621.

ICS(2009a) What is ICS?, www.marisec.org/ics/icswhat.htm, (30.05.2009)

ICS(2009b) Statement of purpose www.marisec.org/ics/statofpu.htm, (30.05.2009).

Igbokwe, I Michael (2001) The Importance of Maritime Transport in Nigeria Economy.
<http://www.mikeigbokwe.com/mikework/Importance%20of%20Maritime%20Transport%20in%20economy%20&%20Port%20System.pdf>, (06.02.2009).

Ikemoto, Rika, (2006), Improving the policy making process in municipal solid waster management: Learning from Minamata-City, Japan, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, University of New Hampshire, Amerika.

IKV, (2008) “Avrupa Birliği’nin Ulaştırma Politikası”, İktisadi Kalkınma Vakfı
<http://www.ikv.org.tr/temelpolitika.php>,<http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>, (29.10.2007)

Iliesi, Sabin; Batrancea, Maria. (2007)The Financial Policy of Romanian Enterprises in The Context of EU Integration. International Journal of Business Research, Vol. 7 Issue 1, 105-110.

ILO, (2010a) About the ILO. Internatioal Labour Organization.
http://www.ilo.org/global/About_the_ILO/lang--en/index.htm, (20.03.2010)

ILO, (2010b) Internatioal Labour Organization Maritime Labour Convention.
http://www.ilo.org/global/What_we_do/InternationalLabourStandards/MaritimeLabourConvention/lang--en/index.htm, (20.01.2020)

IMO, (2009a) Introduction to IMO,
http://www.imo.org/home.asp?topic_id=315&doc_id=851, (15.06.2009)

IMO, (2009b) Relationships with other organizations,
http://www.imo.org/home.asp?topic_id=315&doc_id=851, (15.06.2009)

IMO(2009c), General Objectives and Policies, <http://www.imo.org/>, (30.05.2009)

Ingram, Verina (1999) From Sparring Partners to Bedfellows: Joint Approaches to Environmental Policy-Making. *European Environment*, 9, s.41–48.

Isnor, Richard (2000) Explicit and Implicit Technology Policies Affecting Closure: Examples from Australia, Canada and the United States, *Minerals and Energy*, Vol. 15, s.2-15.

Işıklı, Murat (2010) Anadolu Sigorta Nakliyat ve Sorumluluk Sigortaları Müdürü, Yüz yüze Görüşme (20.04.2010) İstanbul.

İçmez, Fahrettin, (1983) Başbakanlık Deniz Müsteşarı Seminer Açış Konuşması, Türk Denizcilik Politikası Semineri, İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayın No: 2, İstanbul.

İslam, Muhammed N. (2005). Regime changes, economic policies and the effect of aid on growth. *Journal of Development Studies*, Vol. 41 Issue 8, 1467-1492.

İzveren, A, Franko, N. ve Çalık, A. (1994) Deniz Ticaret Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuk Araştırma Enstitüsü, Ankara.

Jackson, Robert (1996) Is There A Classical International Theory? *International Theory: Positivism and Beyond*. (Ed: Steve Smith, Ken Booth ve Marysia Zalewski) Cambridge University Press, UK.

Jaffe, Adam B., Newell, Richard G. ve Stavins, Robert N. (2004) Technology Policy for Energy and the Environment. Chapter 2, NBER Books Innovation Policy and The Economy, Vol.4 35-68.

Jahn, Gabriele; Schramm, Matthias; Spiller, Achim. (2005) The Reliability of Certification: Quality Labels as a Consumer Policy Tool. *Journal of Consumer Policy*, Vol. 28 Issue 1, s.53-73.

Jenkins, W.I. (1978) *Policy Analysis: A Political and Organizational Perspective*, Martin Roberts and Co Ltd. London UK.

Jeong, Jooyeon.(1999) Personnel management policies for workplace restructuring and their implications for industrial relations: a case in Korea from a comparative perspective. *International Journal of Human Resource Management*, Vol. 10 Issue 1, 89-107,

Jerry R.; Strasser, Sandra ve Thompson, Alicia.(1992) The Effect of Written Customer Service Policies on Customer Service Implementation by Carriers and Shippers. Preview By: Foster, *Transportation Journal*, Vol. 31 Issue 3, s.4-10.

Johnson, Debra ve Turner,Colin (1997). *Transport Policy: The Role of Trans-European Networks (TENs)*. New Challenges to the European Union: Policies and Policy-making. (Ed: Stelios Stavridis, Elias Mossialos, Roger Morgan ve Howard Machin). Dartmouth Publishing Co. Ltd., İngiltere.

Johnson, Ian M. vd., (2004) Impact Evaluation Professional Practice, and Policy Making. New Library World Vol. 105 No. 1196/1197, s.33-46.

Johnson, Richard, (2004). Economic Policy Implications of World Demographic Change. Economic Review, 1st Quarter, Vol. 89 Issue 1, s.39-64.

Jones, Tod (2007) Liberalism and Cultural Policy in Indonesia. Social Identities, Jul2007, Vol. 13 Issue 4, s.441-458.

Jones, Trevor. (2006) Policy Transfer and Criminal Justice. Open University Press, Buckingham, UK.

Jönsson, Christer (2003) 11: Diplomacy, Bargaining and Negotiation. Handbook of International Relations (Ed: Walter Carlsnaes, Thomas Risse ve Beth A. Simmons). SAGE Publications. UK.

Juda, Lawrence (2007) The European Union and Ocean Use Management: The Marine Strategy and the Maritime Policy. Ocean Development and International Law, Vol. 38 Issue 3, s.259-282.

Kachel, Marcus J.(2006) Competencies of International Maritime Organizations to Establish Rules and Standards. International Maritime Organisations and Their Contribution Towards a Sustainable Marine Development. (Ed: Peter Ehlers ve Rainer Lagoni) LIT Verlag Berlin-Hamburg-Münster. Almanya.

Kahal, Sonia El. (1998) Business in Europe. Mc Graw Hill Companies. İngiltere.

Kahl, Joseph A. Ve Stycos, Mayone (1965) The Philosophy of Demographic Policy in Latin Amerika, D.F. Fondo de Cultura Economica. Meksika.

Kaihara, Hiroshi, (2005), Politics of small business policymaking in Japan, 1955 to 1993. Yayınlanmamış Doktora Tezi, City University of New York, ABD.

Kapani, Münici (2008) Politika Bilimine Giriş, 21. Basım, Bilgi Yayınevi, İstanbul.

Kaptanoğlu, Şadan (2010) Kaptanoğlu Holding, Armatör, Yüz yüze Görüşme (16.04.2010) İstanbul.

Karademir, Ekrem (2010) T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Planlama Uzmanı (Denizyolu), Yüz yüze Görüşme (08.04.2010) Ankara.

Karavelioğlu, İlhan (2006) Ulusal Denizcilik Politikamızın Belirlenmesinde Eğitimin İşlevi. Türk Armatörleri İşverenler Sendikası. TİSK İşveren Dergisi. http://www.tisk.org.tr/isveren_sayfa.asp?yazi_id=1520&id=82, (02.02.2009).

Keeling, David J. (2007) *Transportation Geography: New Directions on Well-Worn Trails Progress Reports*, Progress in Human Geography 31(2), s.217–225 Sage Publications.

Kellett, Jon. (2007) *Community-based energy policy: A practical approach to carbon reduction*. Journal of Environmental Planning and Management, Vol. 50 Issue 3, s.381-396.

Kendall, Lane C. ve Buckley, James J. (2001) *The Business of Shipping*, 7th Edition, Carnell Maritime Press Maryland.

Kew, John ve Stredwick, John(2005) *Business Environment: Managing in a Strategic Context*. Chartered Institute of Personnel and Development CIPD Publishing, UK.

Khalid, Hafiz M. (2001) *Policy implementation Models: The Case of Library and Documentation Services in Pakistan, 1998-2008*. New Library World, Vol. 102/3 S. 87-92, www.emeraldinsight.com/fig/0721020303001, (04.10.2008).

Khator, R. ve Ross, L. (1989). *Water Pollution Policy in India*. International Journal of Environmental Studies, Vol. 33 Issue 4, s.79.

Kışlalı, Ahmet Taner (2005) *Siyaset Bilimi*, İmge Yayınları, 11. Baskı, Ankara.

Kim, Linsu. (1998) *Technology Policies and Strategies for Developing Countries: Lessons from the Korean Experience*. Technology Analysis and Strategic Management, Vol. 10, No. 3, s.311-323.

Kilcullen, John(1996). *Max Weber: On Bureaucracy*, Macquarie University. Reading Guide 8: Max Weber, <http://www.humanities.mq.edu.au/Ockham/y64l09.html>, (01.09.2009).

Kiriazidis, Theo ve Tzanidakis, George (1995) *Recent aspects of the EU maritime transport policy*. Maritime Policy and Management, Volume 22, Issue 2, s.179 – 186.

Kiseleva, G. (1978). *The Position of Women and Demographic Policy*. D.I. Valentei et al., Eds. Moskow: Statistika Pbulishers, s.3-17.

Kişi, Hakkı (2004) *Deniz Ticaret Politikaları Ders Notları*. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Yüksek lisans Programı. Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Kişi, Hakkı (2006) *Uluslararası Ulaştırma ve Denizcilik Politikaları Ders Notları*. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Doktora Programı. Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.

Kjær, Anne Mette (2004) *Governance: Key Concepts*. Polity Press. USA.

Klikauer, Thomas (2002) Neo-Liberal Industry Policy and Employment Relations in Australia's Shipping Industry Policy and Society, Volume 21, Issue 2, s.65-82.

Koiman, Jan (2005) Governing as Governance. Sage Publications. 2. Edition. UK.

Kolay, Osman (2010) GMO Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Korean Register of Shipping İstanbul Ofisi, Yüz yüze Görüşme (21.04.2010) İstanbul.

Kongar, Emre (2003) 21.Yüzyıld Türkiye: 2000'li Yıllarda Türkiye'nin Toplumsal Yapısı. Remzi Kitabevi. 33. Basım. İstanbul.

Koskinen, I. (2000). Short Sea Shipping (SSS): A Dynamic Link in The Door-To-Door Supply Chain. European Commission Directorate-General Energy and Transport. Brussels, Belçika.

Kuroyedov, V.I.; Moskovenko, M.V.(2002). Russia's National Maritime Policy. Military Thought, 2002, Vol. 11 Issue 1, s.27.

Kvasha, A. (1983). Theoretical Problems of Demographic Policy in the USSR. Voprosy ekonomiki. No: 11. Pravda Publishers, s.72-80.

La Londe, Bernard J. ve Martha C. (1989) Partnerships in providing customer service: a third-party perspective. Council of Logistics Management.

Le, Huong (2008). Economic Reforms, Cultural Policy: Opportunities and Challenges to the Arts and Culture in Vietnam in the Age of Globalization. Journal of Arts Management, Law and Society, Vol. 38 Issue 1, s.5-18.

Ledger, Gillian (1993) Maritime Policy in the European Community and the United Kingdom: Contrasts and Conflicts. Shipping Policy in the European Community. Ashgate Publishing Ltd. İngiltere.

Ledger, Gillian ve Roe, Michael , (1992) 'The decline of the UK Merchant fleet: an Assessment of government policies in recent years', Maritime Policy and Management, 19:3, s.239 – 251.

Ledger, Gillian ve Roe, Michale (1996) East European Change and Shipping Policy. Plymouth Studies in Contemporary Shipping. Avebury Ashgate Publ. Ltd.

Lee, John ve Fitz, John (1995) Inspection and Policy Making: Some Initial Ideas. Quality Assurance in Education. Vol. 3 No. 2, s.24-31.

Lehmkuhl, Dirk (2002) Harmonisation and Convergence? National Responses to The Common European Transport Policy, German Policy Studies, Vol.2 Nr.4.

Lerner, Daniel (1979) social science to policy sciences: an introductory note. Policy Studies and the Social Sciences, (Ed: Stuart S. Nagel) D.C. Health and Company. New Jersey, USA.

Lévêque, François ve Nadaï, Alain (2000) A Firm's Involvement in the Policy-Making Process. Chapitre 8, Henk Folmer ve H. Landis Gabel, (Ed.) "Principles of Environmental and Resource Economics A Guide for Students and Decision-Makers". Edward Elgar Pub. Ltd.

Lewis, David (1984) Conclusion: Improving Implementation. Policies into Practice: National and International Case Studies in Implementation. Part 2(12). (Ed: David Lewis ve Helen Wallace) Heinemann Educational Boks Ltd. London, Exeter. UK.

Lewis, P. (2004). Small Firms and their Difficulties with Contractual Relationships: Implications for Legal Policy, Common Law World Review. Volume 33 Number 1 Vathek Publishing Ltd. s.81-96.

Li K. X. ve Cheng, Jin (2007) The determinants of maritime policy. Maritime Policy and Management, Volume 34, Issue 6, s.521 – 533.

Liberty, Robert L.(2003).Abolishing Exclusionary Zoning: A Natural Policy Alliance for Environmentalists and Affordable Housing Advocates. Boston College Environmental Affairs Law Review, Vol. 30 Issue 3, s.581-604.

Lindblom, Charles E. (1977) The Policy- making Process. Prentice Hall Inc. New Jersey, USA.

Lindblom, Charles E. ve Woodhouse, J. Edward (1993) The Policy-Making Process. Prentice Hall, 3. Edition. New Jersey, USA.

Linde, H., (1993). Status and Perspectives of Technical Development in European Shortsea Shipping, European Shortsea Shipping: Proceedings from First European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping. Editörler: Wijnotst, Ir.N., Peeters, C. &Liebman P. Lloyd's of London Press Ltd.:London UK.

Linden, Greg, Mowery, David C. ve Ziedonis, Rosemarie Ham (2000) National Technology Policy in Global Markets: Developing Next-Generation Lithography in the Semiconductor Industry, Business and Politics, Vol. 2, No. 2, s.93-113.

Linden, Jan A. Van Der (2001) The economic impact study of maritime policy issues: application to the German case, Maritime Policy and Management, Volume 28, Issue 1, 33- 54.

Litman, Todd Alexander, (1999) Transportation Cost Analysis for Sustainability, Victoria Transport Policy Institute, CANADA.

Lokmanoğlu, Cihat (2010) Mersin Deniz Ticaret Odası Başkanı, Yüz yüze Görüşme (12.04.2010) Mersin.

Loudon, David L., Stevens, Robert ve Wrenn, Bruce (2004) Marketing Management, Routledge, Taylor and Francis Publications, UK.

Lowe, David. (2002). Dictionary of Transport and Logistics. London, , GBR: Kogan Page, Limited, <http://site.ebrary.com/lib/deulibrary/Doc?id=10078122&ppg=202>.

Lowe, David (2005) Intermodal Freight Transport Elsevier Ltd.
<http://www.sciencedirect.com/science/book/9780750659352>.

Lovelock ve Wright (2002) Principles of Service Marketing and Management. Prentice Hall Int.Inc. New Jersey, ABD.

Lu, Chin-Shan (2003) The impact of carrier service attributes on shipper–carrier partnering relationships: a shipper’s perspective, Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, Volume 39, Issue 5, s.399-415.

Lynn, J Laurence E. Jr.(1999) A Place At The Table: Policy Analysis, Its Postpositive Critics, and The Future of Practice. Journal of Policy Analysis and Management, Vol. 18, No. 3, s.411-424.

Ma, Shuo (2002) Economics of Maritime Safety and Environment Regulations. The Handbook of Maritime Economics and Business. (Ed: Costas Th. Grammenos) LLP Informa Professional, UK.

Manheim, Jarol B., Rich, Richard C. ve Willnat, Lars (2002) Empirical Political Analysis: Reserach Methods in Political Science. 5th Edition, A.W. Longman, Inc., New York.

Marcus, Herry J. (1987) Marine Transport Management. Croom Helm Ltd. UK.

Maritime Transport Policy Centre (2008) The Australian Maritime College, <http://www.amc.edu.au/mtpc>, (08.12.2008).

Mau, Vladimir (2006). Economic Policy in Russia in 2005: Defining the Priorities. Social Sciences, Vol. 37 Issue 3, 3-23.

Max, Rosemary Ann, (2008),The Decalage and Brcolage of Higher Education Policy Making in the World System: A Vertical Case Study of the 1992 CNES Reform in Senegal and its Outcome. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Columbia University.

Mc Conville, James (1999) Economics of Maritime Transport: Theory and Practice. Institute of Chartered Shipbrokers, First Edition, Witherby and Co. Ltd. Londra.

McDorman, Ted L.(1984) Shipping policy as a British export products: The Canadian case, Maritime Policy and Management, Volume 11, Issue 1, s.1 – 13.

McGowan, Francis(2002) The Policy Making Process in the European Union. Project and Policy Evaluation in Transport (Ed: Liana Giorgi ve Alan Pearman) Ashgate Publishing Ltd. İngiltere.

Mc Isaac, Peter M. (2007) Public-Private Support of the Arts and German Cultural Policy. International Journal of Cultural Policy, Nov, Vol. 13 Issue 4, s.371-391.

McKay, Amy Melissa, (2006), The effects of a competitive lobbying environment on policymakers, demanders, and outcomes. Yayınlanmamış Doktora tezi, Duke University, ABD.

MDTO, (2010) Mersin Deniz Ticaret Odası Amaç ve Tarihçesi. <http://www.mdto.org.tr/icerik.asp?id=227>, (03.03.2010).

Meehan, Eugene J. (1993) The Outlook for Policy-Making: An Epistemological Perspective, Knowledge and Policy, Summer, Vol. 6, Issue 2.

Merçil, Erdoğan (2009) Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri. Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi-1, (Ed: İdris Bostan ve Salih Özbaran) Cilt 1. TC. Deniz Basımevi Müdürlüğü, Kasımpaşa İstanbul.

Merriam Webster, (2008a) <http://www.merriam-webster.com/dictionary/transport>[1], (04.08.2008).

Merriam Webster, (2008b) <http://www.merriam-webster.com/dictionary/transport>[2], (04.08.2008).

Merriam Webster, (2008c). <http://www.merriam-webster.com/dictionary/transportation>, (04.08.2008).

Merriam Webster, (2008d). <http://www.merriam-webster.com/dictionary/shipping>, (04.08.2008).

Merriam Webster, (2008e). <http://www.merriam-webster.com/dictionary/policy>[1], (04.08.2008).

Merriam Webster, (2008f) <http://www.merriam-webster.com/dictionary/strategy>, (31.12.2008).

Mescon, Michael H., Bovee, Courtland L. ve Thill, John V.(2001) Business Today, Prentice Hall, 10th Edition, Upper Saddle River, New Jersey, USA.

Meyer, Michael D. ve Miller, Eric J. (2001) Urban Transport Planning: A Decision Oriented Approach. 2nd Edition. Mc Grow Hill Series, New York, USA.

Michaelas, Nicos ve Chittenden, Francis. (1999) Financial Policy and Capital Structure Choice in U.K. SMEs: Empirical Evidence from Company Panel. Small Business Economics, Vol. 12 Issue 2, 113.

Miller, Alex ve Dess, Gregory G. (1996) Strategic Manegement. Mc Graw Hill Co. 2nd Edition. USA.

Mingst, Karen (1999) Essentials of International Relations. W.W.Norton and Company, Inc. USA.

Mirzaoğlu, Ramazan(2000). Türkiye'nin Denizcilik Politikasında Yeni Hedefler, İktisadi Araştırmalar Vakfı, Konferanslar Serisi, Sayı 18, İstanbul, 9 Ekim 2000.

Mitchell, Jeremy; Kutin, Breda; Macgeorge, Alastair. (2001) Guidelines for Consumer Policy in Central and Eastern Europe. Journal of Consumer Policy, Vol. 24 Issue 1, 83-109.

Miwa, Ryoichi (1985) Maritime Policy in Japan. Business History of Shipping: Strategy and Structure. (Ed:Tsunehiko Yui ve Keiichiro Nakagawa) University of Tokyo Press. Japonya.

Mkandawire, Thandika. (2007) Transformative Social Policy and Innovation in Developing Countries. European Journal of Development Research, Vol. 19 Issue 1, s.13-29.

Mokre, Monika. (2007) European Cultural Policies and European Democracy. Journal of Arts Management, Law and Society, Spring, Vol. 37 Issue 1, s.31-47.

Monahan, Torin. (2004) Technology policy as a stealth agent of global change. Globalisation, Societies and Education. Vol. 2, No. 3, s.355- 376.

Monti, Mario, (2004). Competition Policy in a Global Economy. International Finance, Vol. 7 Issue 3, s.495-504.

Moore, Mark H. (2002) The Limits of Social Science in Guiding Policy, Reaction Essay, Vol. 2 No: 1, s.33-42.

MRSC (1999) Local Government Policy-Making Process. Municipal Research and Services Center of Washington. www.mrsc.org (27.11.2006).

Mulhern, Celine Margaret, (2007), Globalization and the selective permeability of public policy-making: The case of K-12 education in Ontario, 1990-2003, Yayınlanmamış Doktora Tezi, University of Toronto, Kanada.

Mullins, John; Linehan, Margaret; Walsh, James S. (2001)People-Centered Management Policies: A New Approach for the 21st Century. Irish Journal of Management, Vol. 22 Issue 1, s.127.

Mwanaumo, Anthony; Masters, William A.(1997). A spatial analysis of maize marketing policy reforms in Zambia. American Journal of Agricultural Economics, Vol. 79 Issue 2, s.514.

Nadel, Mark V.(1975) The Hidden Dimension of Public Policy: Private Governments and the Policy-Making Process. Journal of Politics, Feb75, Vol. 37 Issue 1, s.2-34.

Naiboğlu, Hasan (2010) T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarı, Yüz yüze Görüşme (14.04.2010) Ankara.

Napoli, Philip M.,(2008) Bridging Cultural Policy and Media Policy. Journal of Arts Management, Law and Society, Vol. 37 Issue 4, s.311-332.

National Maritime Foundation (2008)
<http://www.maritimeindia.org/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=34>,
India. (08.12.2008).

Ncube, Lisa B. ve Wasburn, Mara H.(2008).Strategic Analysis: Approaching Continuous Improvement Proactively. Review of Business, Vol. 29 Issue 1, s.15-25.

Nederveen, A.A.J., Konings, J.W. ve Stoop, J.A. (2003) Globalization, International Transport and The Global Environment: Technological Innovation, Policy Making and The Reduction of Transportation Emissions, Transportation Planning and Technology, Vol. 26, No. 1, s.41–67.

Nelson, Richard R. (1995). Why Should Managers be Thinking About Technology Policy? Strategic Management Journal, Vol. 16, s.581-588.

Nelson, Thomas ve Lindenfeld, Barbara J. (1978)Setting the Public Agenda: The Case of Child Abuse. The Policy Cycle (Ed: Judith V. May ve Aaron B. Wildavsky) Sage Publications, USA.

Nersessian, Roy L. (1981) Ships and Shipping. PennWell Books Publishing Co. Oklohama, USA.

Neufville, Judith L De ve Barton, Stephen E. (1987) Myths and the Definition of Policy Problems: An Exploration of Home Ownership and Public-Private Partnerships. Policy Sciences 20: s.181-206

Nicholson, Norman (2002) Policy Choices and the Uses of State Power: The Work of Theodore J. Lowi, Policy Sciences, 35, 163-177. Kluwer Academic Publishers

Nitz, Tracey ve Brown, A. L. (2001) SEA Must Learn How Policy Making Works. Journal of Environmental Assessment Policy and Management. Vol. 3, No. 3. s.. 329–342.

Oam, R. John Sandeman, (2006) A critique of present Australian energy policy. International Journal of Environmental Studies, Vol. 63 Issue 6, s.719-729.

Odedokun, M.O.(1996). Financial policy and efficiency of resource utilization in developing countries. Preview By: Growth and Change, Vol. 27 Issue 3, s.269.

Odeke, Ademuni (1984) Protectionism and the Future of International Shipping. Martinus Nijhoff Publishing. UK.

Odeke, Ademuni (1988) Shipping in International Trade Relations. Gower Publishing Co. Ltd., UK.

OECD, (1980) Urban Public Transport: Evaluation of Performance. A report prepared by an OECD Road Research Group, Paris, France.

OECD (2002) Competition Policy in Liner Shipping. Directorate for Science, Technology and Industry Division of Transport. Final Report.

OECD, (2003a). Glossary for Transport Statistics, prepared by the Intersecretariat Working Group on Transport Statistics – Eurostat, European Conference of Ministers of Transport (ECMT), United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). <http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4277>, (02.12.2007).

OECD, (2003b) Glossary of Statistical Terms- Intermodal Transport Definition, <http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4303>, (22.06.2009).

OECD(2009a) About OECD

http://www.oecd.org/pages/0,3417,en_36734052_36734103_1_1_1_1_1,00.html, (30.05.2009).

OECD(2009b) The Maritime Transport Committee, Directorate for Science, Technology and Industry, http://www.oecd.org/about/0,3347,en_2649_34367_1_1_1_1_1,00.html, (30.05.2009).

OECD(2009c) The Maritime Transport Committee Activity - Common Shipping Principles, http://www.oecd.org/document/12/0,3343,en_2649_34367_2086860_1_1_1_1,00.html, (30.05.2009).

Oflaz, Mustafa (1985) Anadolu Selçukluları ve Beylikler Dönemi Türk Denizciliği, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. (Danışman: Doç. Dr.Reşat Genç) Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Oğuzülgen, Saim (2010) DEFAV Denizcilik Fakültesi Mezunları Sosyal Yardım Vakfı Üyesi, Uzakyol Kaptanı (Klavuz Kaptan), Yüz yüze Görüşme (19.04.2010) İstanbul.

Oh, Cheol H. (1997) Explaining the Impact of Policy Information on Policy-Making. Knowledge and Policy: The International Journal of Knowledge Transfer and Utilization, Fall, Vol.10, No: 3, s. 25-55.

Ojala, L.M. ve Baciauskuni, S., (1996) Maritime policies in the Baltic with special reference to short sea shipping. European Shorsea Shipping Proceedings from the Third European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping. (Ed: Chris Peeters ve Tor Wergeland). 20-21 June 1996, Bergen, Norveç.

Oral, E. Z., Kişi, H., Cerit, A. G., Tuna, O. ve Esmer, S.(2007) Chapter 8: Port Governance in Turkey. Devolution, Port Governance and Port Performance Research in Transportation Economics, Volume 17, 171–184. Elsevier Ltd.

Oum,Tae Hoon; Park, Jong- Hun, ve Zhang, Anming, (2000) Globalization and Strategic Alliances: The Case of the Airline Industry. Pergamon, An imprint of Elsevier Science Ltd.

Özalp, İ., Şahin, M., Berberoğlu, G., Ceylan, R. (2003) Yönetim Organizasyon, TC. Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayınları, Eskişehir.

Özbenli, Korur (2010) Mersin Deniz Ticaret Odası Genel Sekreteri, Yüz yüze Görüşme (12.04.2010) Mersin.

Özbudun, Ergun (2005)Türk Anayasa Hukuku, Gözden geçirilmiş genişletilmiş 8. Baskı. Yetkin Yayınları. Ankara.

Özer, M. Akif (2006) Yönetişim üzerine Notlar. T.C. Sayıştay Başkanlığı, Sayıştay Dergisi, Ekim-Aralık, Sayı 63. <http://www.sayistay.gov.tr/yayin/dergi/dergi2.asp?id=495>, (07.09.2009).

Paasi, Marianne (2005) Collective Benchmarking of Policies: An Instrument for Policy Learning in Adaptive Research and Innovation Policy. Science and Public Policy, February. Volume 32, Number 1, February, s.17–27.

Paixão A. C. O ve Marlow P. B. (2001) A Review of the European Union Shipping Policy, Maritime Policy and Management Vol. 28, No. 2, s.187- 198.

Pallis, Athanosios (2002) The Common EU Maritime Transport: Policy Europeanisation in the 1990s. Ashgate Publishing Ltd. İngiltere.

Panayides, Photis M. (2006) Maritime policy, management and research: role and potential, Maritime Policy and Management, Volume 33, Issue 2, s. 95 – 105.

Paris MoU (1998) Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Report 1998: <http://www.parismou.org/upload/anrep/PMOU98AR.pdf>, (02.03.2010).

Paris MoU (1999) Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Report 1999: <http://www.parismou.org/upload/anrep/PMOU99AR.pdf>, (02.03.2010).

Paris MoU (2000) Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Report 2000: <http://www.parismou.org/upload/anrep/PMOU00AR.pdf>, (02.03.2010).

Paris MoU (2001) Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Report 2001: <http://www.parismou.org/upload/anrep/anrep2001.pdf>, (02.03.2010).

Paris MoU (2002) Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Report 2002: on course for safer shipping, <http://www.parismou.org/upload/anrep/anrep2002.pdf>, (02.03.2010).

Paris MoU (2003) Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Report 2003. <http://www.parismou.org/upload/anrep/Anrep%202003%20final.pdf>, (02.03.2010).

Paris MoU (2004) Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Report 2004: changing course, <http://www.parismou.org/upload/anrep/Paris%20MOU%20JV%202004-LR.pdf>, (02.03.2010).

Paris MoU (2005) Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Report 2005 on course, <http://www.parismou.org/upload/anrep/Anrep2005.pdf>, (02.03.2010).

Paris MoU (2006) Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Report 2006: Steady she goes, <http://www.parismou.org/upload/anrep/anrep2006low.pdf>, (02.03.2010).

Paris MoU (2007) Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Report 2007: on course for safer shipping, http://www.parismou.org/upload/anrep/PSC_annual_report_20071.pdf, (02.03.2010).

Paris MoU (2008) Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Annual Report 2008: Making Headway. www.parismou.org/upload/anrep/Annual%20Report%202008.pdf, (02.03.2010).

Patton, Marcie J. (2006). The Economic Policies of Turkey's AKP Government: Rabbits from a Hat? Middle East Journal, Vol. 60 Issue 3, s.513-536.

Peck, Sharon R.(1994) Exploring the Link Between Organizational Strategy and the Employment Relationship: The Role of Human Resources Policies. Journal of Management Studies, Vol. 31 Issue 5, s.715-736.

Pedersen, Helga(2006) TheNorwegian Perspective on Maritime Policy, CPMR Project “Europe of the Sea”. Bergen Seminar 16th – 17th January. Ministry of Fisheries and Coastal Affairs.

<http://www.regjeringen.no/en/dep/fkd/The-Ministry-of-Fisheries-and-Coastal-Affairs/Minister-of-Fisheries-and-Coastal-Affair.html?id=1593>, (30.05.2008).

Pehlivan, O.; Demirbas, A.(2008). Energy Economy, Energy Policy, and Energy/Carbon Taxes of Turkey. Energy Sources Part B: Economics, Planning and Policy, Vol. 3 Issue 1, s. 26-40.

Pereira, M. C.; Santos, R. C.; Alvim-Ferraz, M. C. M. (2007) Air Quality Improvements Using European Environment Policies: A Case Study of SO₂ in a Coastal Region in Portugal. Journal of Toxicology and Environmental Health: Part A, Vol. 70 Issue 3/4, s.347-351.

Perold, Helene; Patel, Leila; Carapinha, René ve Mohamed, Salah E.(2007). Civic service policy in South Africa. Journal of Social Development in Africa, Special Issue, Vol. 21, s.52-67.

Perşembe Rotası (2009) Beyaz Liste’yi beş gemiyle yitirmişiz. http://www.perseemberotasi.com/?bolum=detay&konu_id=581, (12.05.2009).

Peters, Guy B. (1992) Bureaucratic politics and institutions of the European Community. Euro-Politics: Institutions and Policymaking in the “New” European Community. (Ed: Alberta M. Sbragia) TheBrookings Institution. Washington, USA.

Peterson, John ve Bomberg, Elizabeth (1999)Decision Making in the European Union. MacMillan Press Ltd. Londra.

Pickton, David W. ve Wright, Sheila.(1998) What's SWOT in strategic analysis? Strategic Change, Vol. 7 Issue 2, s.101-109.

PIMLA, (2007) A Legal Think-Tank for the Pacific Maritime Sector, the Pacific International Maritime Law Association, Regional Maritime Programme, <http://www.spc.int/maritime>.

Pinder, David vd Slack, Brian(2004) Shipping and Ports in the Twenty- First Century: Globalisation, Technological Change and Environment. Routledge, Taylor and Francis Group, London, UK.

Pires, Floriano C. M. Jr. (2001) Shipbuilding and Shipping Industries: Net Economic Benefit Cross-Transfers, Maritime Policy Management.Vol. 28, No. 2, s.157 - 174.

Pitelis, Christos N.(2007). European Industrial and Competition Policy. Policy Studies, Vol. 28 Issue 4, s.365-381.

Pitlik, Hans. Kyklos, (2008). The Impact of Growth Performance and Political Regime Type on Economic Policy Liberalization. Vol. 61 Issue 2, s.258-278.

Plasman, Ir. Cathy (2008) Implementing marine spatial planning: A policy perspective. *Marine Policy*, 32, s.811– 815.

Pleines, Heiko. (2004) Social Partners and Captors. The Role of Non-State Actors in Economic Policy-Making in Eastern Europe. *Romanian Journal of Political Science*, Vol. 4 Issue 1, s.51-65.

Plomaritou, Evi I.(2008) A Proposed Application of the Marketing Mix Concept to Tramp and Liner Shipping Companies. *Management*, Vol. 13 Issue 1, s.59-71.

Porter, Michael(1997), *Strateji Nedir?*, Power Dergisi (Özel Ek- Mart).

Portz, John (1996) Problem definitions and policy agendas: Shaping the educational agenda in Boston. *Policy Studies Journal*, Vol. 24 Issue 3, s.371.

Poyraz, Özkan (2010) T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ulaştırma Genel Müdürü, Yüz yüze Görüşme (14.04.2010) Ankara.

Pritzkow, T., (2006) “Common Transport Policy”, European Sources Online, www.europeansources.info/search/docTopicGuideById.do?ItemID=067/0000054, (22.09.2006).

Proctor, Tony (2000) *Strategic Marketing : An Introduction*. London, GBR: Routledge.

Pugh, William N.; Jahera Jr., John S.(1997). State Antitakeover Legislation and Firm Financial Policy. *Managerial and Decision Economics*, Vol. 18 Issue 7/8, s.681-692.

Raaymakers, Steve (2003) Maritime Transport and High Seas Governance – Regulation, Risks and the IMO Regime, International Workshop on Governance of High Seas Biodiversity Conservation. Cairns, Australia.

Rathbun, Daniel B. (1952) Liquid Assets: A Neglected Factor in the Formulation of Housing Finance Policies. *Journal of Finance*, Vol. 7 Issue 4, s.546-558.

Regan, Francis (2003). The Swedish Legal Services Policy Remix: The Shift from Public Legal Aid to Private Legal Expense Insurance. *Journal of Law and Society, Mar*, Vol. 30 Issue 1, s.49-65.

Resmi Gazete (1926) Kanun No: 815, Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) Ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San`At Ve Ticaret Hakkında Kanun, Sayı:359 Tertip: 3 Cilt:7 s.759.

Resmi Gazete (1982) Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki” Hakkında Kanun. Kanun Numarası: 2581, Kabul Tarihi:14/1/1982. Resmi Gazete Sayısı: 17581, <http://www.hukuki.net/kanun/2581.15.frameset.asp>, (01.10.2009).

Ripley, Randall B. ve Franklin, Grace A. (1982) *Bureaucracy and Policy Implementation*. Dorsey Press, Ontario, USA.

Rischkowsky, Franziska; Döring, Thomas. (2008) Consumer Policy in a Market Economy Considerations from the Perspective of the Economics of Information, the New Institutional Economics as well as Behavioural Economics. *Journal of Consumer Policy*, Vol. 31 Issue 3 s.285-313.

Robertson, David Brian (1989) Planned Incapacity to Succeed? Policy – Making Structure and Policy Failure. *Policy Studies Review*, Winter, Vol. 8, No.2,s.241-263.

Robinson, Ross (2005) *Liner Shipping Strategy, Network Structuring and Competitive Advantage: A Chain Systems Perspective*. Research in transportation Economics, Vol. 12. Shipping Economics. (Editör: Kevin Cullinane) Elsevier Ltd. UK.

Rocha, Rene Rolando, (2006) *Black/Brown cooperation and conflict in the education policymaking process*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Texas A&M University, Amerika.

Rodrigue, Jean-Paul,; Comtois, Claude ve Slack, Brian (2009) *The Geography of Transport Systems*, Department of Global Studies and Geography, Hofstra University, Routledge, 2nd Edition, New York.
<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/content.html>.

Rodriguez, A. E. (2007). Does Legal Tradition Affect Competition Policy Performance? *International Trade Journal*, Vol. 21 Issue 4, s.417-454.

Roe, Michael (2002) *Shipping Policy in the Globalisation Era: The Inter-Relationship between International, Supra- National and National Shipping Policies*. The Handbook of Maritime Economics and Business. (Ed: Costas Th. Grammenos) LLP Informa Professional, UK.

Roe, Michael (2007) Policy Perspective: Shipping, Policy and Multi-Level Governance. *Maritime Economics and Logistics*, 9, s.84–103.

Roe, Michael (2008) State Versus the Stake-Holder; the Governance of the Maritime Sector, IAME 2008 International Association of Maritime Economists, Annual Conference Proceeding 2008, China.

Roe, Michael(2009) 'Multi-level and polycentric governance: effective policymaking for shipping', *Maritime Policy and Management*,36:1, s.39 — 56.

Rogers, Everett M. ve Dearing, James W.(1987), “Agenda-Setting Research: Where Has It Been, Where is it Going”, *Communication Yearbook* 11, s.557.

Rogers, James M. (1989) Social Science Disciplines and Policy Research: The Case of Political Science, *Policy Studies Review*, Vol. 9. No. 1, s.13-28.

Roskin, Micheal G., Cord, Robert L., Medeiros, James A., Jones, Walter S. (2003) Political Science: An Introduction, Prentice Hall, 8th Edition, New Jersey.

Roth, Jürgen ve Küppers, Günter.(2002) Democratizing European Science and Technology Policies? On Users, Problems and the Quest for Legitimacy, Innovation, Vol. 15, No. 4, s.307-324.

Rui, Sandrine (2004) Transport Policy and Public Involvement: Concertation Between Mobilization and Frustration. Innovation, Vol. 17, No 2.

Rugman, Alan M. ve Hodgetts, Richard M. (2003) International Business. Prentice Hall, Financial Times, 3rd. Edition, Harlow, England.

Rush, Howard, Bessant, John ve Lees, Sarah(2004) Assessing the Effectiveness of Technology Policy—A Long-Term View. Technology Analysis and Strategic Management, Vol. 16, No. 3, s.327–342.

Sadler, Philip. (1993) Strategic Management. Milford, CT, USA: Kogan Page, Limited, <http://site.ebrary.com/lib/deulibrary/Doc?id=10023717&ppg=21> .

Sağ, Osman Kamil (2010) Piri Reis Üniversitesi Rektörü, Yüz yüze Görüşme (21.04.2010) İstanbul.

Saharuddin, Abdul Hamid (2001). National Ocean Policy : New Opportunities for Malaysian Ocean Development, Marine Policy, 25, s.427–436.

Sanal Basın, (2010) Denizcilikle İlgili Kurum ve Kuruluşların Resmi İnternet Siteleri Listesi. <http://www.sanalbasin.com/site-24-denizcilik-siteleri>, (03.03.2010).

Sancar, Erdiñ (2006) 21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi, Araştırma İnceleme, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.

Sancar, Lütfü (2010) Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Emekli Koramiral, Yüz yüze Görüşme (05.04.2010) İzmir.

Sandıklı, Atilla (2008) Atatürk’ün Dış Politika Stratejisi ve Avrupa Birliği. Beta Basım Yayım Dağıtım AŞ., İstanbul.

Sassatelli, Monica.(2007) TheArts, the State, and the EU: Cultural Policy in the Making of Europe. Social Analysis, Vol. 51 Issue 1, s.28-41.

Saukkonen, Pasi ve Pyykkönen, Miikka. (2008) Cultural policy and cultural diversity in Finland. International Journal of Cultural Policy, Vol. 14 Issue 1, s.49-63.

Sayers, Gwen M ve Gabe, Simon M., (2007) Restraint in Order to Feed: Justifying a Lawful Policy for the UK, European Journal of Health Law, Vol. 14. 3-20.

Schechter, Alan H. (1968) Businessman as Government Policy –Makers. Columbia Journal of World Business Report No. 45, May – June.

Schmidt, Vivien A. (2006) Procedural democracy in the EU: The Europeanization of national and sectoral policy-making processes, Journal of European Public Policy, Vol. 13 Issue 5, s.670-691.

Schuknecht, Ludger (1996) Political Business Cycles and Fiscal Policies in Developing Countries Kyklos, Vol.49, Fasc 2. s.155-170.

Scullion, Adrienne ve García, Beatriz (2005) What Is Cultural Policy Research? International Journal of Cultural Policy, Vol. 11 Issue 2, s.113-127.

Searle, Rosalind H. ve Ball, Kirstie S.(2003) Supporting Innovation through HR Policy: Evidence from the UK. Creativity and Innovation Management, Vol. 12 Issue 1, s.50-62.

Sekaran, Uma (2003) Research Methods for Business: A Skill – Building Approach. John Wiley and Sons, Inc. USA.

Selkou, Evangelia ve Roe, Michael , (2002) 'UK tonnage tax: subsidy or special case?', Maritime Policy and Management, 29:4, s.393 – 404.

Senchack Jr., Andrew J.(1975).the Firm's Optimal Financial Policies: Solution, Equilibrium, and Stability. Journal of Financial and Quantitative Analysis, Vol. 10 Issue 4, s.543-555.

Sevimay, Hayri R. (1992) Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü: Politikalar, Sorunlar ve Çözümler. Basım yeri yok.

Sexton Jr., Donald E.(1970). Estimating Marketing Policy Effects on Sales of A Frequently Purchased Product. Preview By: Journal of Marketing Research (JMR), Aug70, Vol. 7 Issue 3, s.338-347.

Sezgin, Güzide (2007) İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara.

Shahidullah, Shahid M. (1998) Useful Sociology: Can Sociological Knowledge Be Valuable in Policy-Making? International Journal of Sociology and Social Policy, Volume 18, Number 1.

Sharlet, Robert (2007) Soviet Legal Policy Making- A Preliminary Classification Sociological Inquiry, Volume 47 Issue 3-4, s.209 – 229.

Shashikumar, N.(1994). Comparative Maritime Policies: A U.S. Dilemma. Transportation Journal, Vol. 34 Issue 1, s.32-38.

Shen, Lei; Cheng, Shengkui; Gu, Shu/hong ve Lu, Yao (2002). Environment Policy and Law for Sustainable Natural Resources Development. Environmental Policy and Law, Vol. 32 Issue 2, s.91.

Shepard, Lawrence. (1978) Toward A Framework for Consumer Policy Analysis. Journal of Consumer Affairs, Vol. 12 Issue 1, s.1.

Sherrington, Philippa.(2000) Shaping the Policy Agenda: Think Tank Activity in the European Union. Global Society: Journal of Interdisciplinary International Relations, Vol. 14 Issue 2, 173-189.

Simon, David.(1996) Transport and Development in the 3rd World. London, GBR: Routledge, <http://site.ebrary.com/lib/deulibrary/Doc?id=10058156&ppg=108>.

Simpson, Barry J. (1988) City Centre Planning and Public Transport. T.J. Pres Ltd. Cornwell, UK.

Sims, Rod.(1999) in Defence of Competition: The Successful Application of Competition Policy in NSW Rail. Australian Journal of Public Administration, Vol. 58 Issue 4, 96.

Singapore Government (2009), Ministry of Transport, <http://www.mot.gov.sg/seatransport/policy.htm> (20.05.2009).

Siousiouras, Petros (2005) Geopolitical and Geoeconomic Value of Access to Sea Resources: The Case of the Land-Locked States in Africa , International Hydrographic Review, Vol. 6, No:2., s.57-66. Netherlands.

Sletmo, G. K. (2002). The Rise and Fall of National Shipping Policy. The Handbook of Maritime Economics and Business. (Editör: Costas Th. Grammenos), Informa Publishing: London, UK. s.471-493.

Sletmo, Gunnar K. ve Picard, Jacques. (1985) International Distribution Policies and the Role of Air Freight. Journal of Business Logistics, Vol. 6 Issue 1, s.35.

Slinger, Giles. (1999)Spanning the Gap – the theoretical principles that connect stakeholder policies to business performance. Corporate Governance: An International Review, Vol. 7 Issue 2, s.136.

So, Sufumi ve So, Billy K. L.(2002) Population Growth and Maritime Prosperity: The Case of Ch'üan-Chou in Comparative Perspective, 946-1368.. Journal of the Economic and Social History of the Orient, Vol. 45 Issue 1, s.96-127.

Sohtorik, Semih, (1983) İstanbul DTO Yönetim Kurulu Başkanı Seminer Açış Konuşması, Türk Denizcilik Politikası Semineri, İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayın No: 2, İstanbul.

Solano, Oliver; del Villar, Rafael ve García-Verdú, Rodrigo.(2006) Challenges to the Effective Implementation of Competition Policy in Regulated Sectors: The Case of Telecommunications in Mexico. *Northwestern Journal of International Law and Business*, Vol. 26 Issue 3, s.527-545.

Solberg, Rorie S., Emrey, Jolly A., ve Haire, Susan B. (2006) Inter-Court Dynamics and the Development of Legal Policy: Citation Patterns in the Decisions of the U.S. Courts of Appeals. *The Policy Studies Journal*, Vol. 34, No. 2, Blackwell Publishing.

Sounders, Robert J.; Warford, Jeremi J. ve Wellenius, Bjorn (1983) *Telecommunication and Economic Development*. World Bank Publications, the John Hopkins University Press, Maryland, USA.

Spruyt, John(1994) *Ship Management*. Lloyd's of London Press Ltd. 2nd Edition. London. UK.

Statt, David A. (1999) *Concise Dictionary of Business Management*. Routledge, London. UK.

Stead, Dominic; Geerlings, Harry. (2005). Integrating Transport, Land Use Planning and Environment Policy. *Innovation: The European Journal of Social Sciences*, Dec, Vol. 18 Issue 4, s.443-453.

Stehmann, Oliver (1995) *Network competition for European Telecommunications*. Oxford University Press. New York USA.

Stevens, John M. ve LaPlante, Josephine M.(1987). *Shaping State-Based Financial Policy in An Era of Change: A Policy and Research Perspective on City Size*. *Policy Studies Review*, Vol. 7 Issue 1, s.61-76.

Stone, Diane ve Garnett, Mark (1998) *Introduction: Think Tanks, Policy Advice and Governance*. *Think Tanks Across Nations: A Comparative Approach*. (Ed: Diane Stone, Andrew Denham ve Mark Garnett) Manchester University Press. UK.

Strikha, M. V. (2006) *Cultural Policy in Ukraine (1991-2005)*. *Australian Slavonic and East European Studies*, Vol. 20 Issue 1/2, s.101-116.

Sturmey, S. G.(1965). *National Shipping Policies*.*Journal of Industrial Economics*, Vol. 14 Issue 1, s.14.

Sturmey, S.G. (1975) *A Consideration of the Ends and Means of National Shipping Policies Shipping Economics- Collected Papers*, s.176-201, (London, the Macmillan Press).

Sugiyama, Natasha Borges. (2008). *Ideology and Networks: The Politics of Social Policy Diffusion in Brazil*. *Latin American Research Review* 43(3): s.82-108.

Sulaberidze, A. (2003). Problems of Socio-Demographic Policy in Georgia, Sociological Research, Vol. 42, no. 1, s. 87–96.

Sun, Guangqi (1999) General review of the Chinese shipping policy for the contemporary era, Maritime Policy and Management, Volume 26, Issue 1, 93 – 99.

Sun, Guangqi ve Shiping, Zhang (2000), Comment:the APEC Future Maritime Policy and Its Evaluation. Maritime Policy and Management Vol. 27, No. 2, s.209-213.

Sweden Ministry of the Environment, (2009) A coherent Swedish maritime policy, Information Sheet on Government Bill 2008/09:170
<http://www.sweden.se/eng/Home/Lifestyle/Sustainability/22952/A-coherent-Swedish-maritime-policy/>, (06.05.2009).

Swiss Maritime Navigation Office (2009),
<http://www.eda.admin.ch/eda/en/smno/trasea.html>, (30.05.2009).

Şen, Hakkı (2010) www.virahaber.com internet sitesi, Vira Dergisi Genel Yayın Yönetmeni, (22.04.2010) İstanbul.

Şevli, Cemalettin (2010) Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürü, Yüz yüze Görüşme (22.04.2010) İstanbul.

Tağmaç, Ahmet (1998) Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne Entegrasyon Sürecinde Deniz Ticaret Politikası, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İktisat Bilim Dalı, Ankara.

Tansey, S. D.(2000) Politics: The Basics, Rouledge, Londra.

Tardiff, Timothy.(2007). Changes in industry structure and technological convergence: implications for competition policy and regulation in telecommunications. International Economics and Economic Policy, Vol. 4 Issue 2, 109-133.

Taşkeser, Hamza (2010) T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Müsteşar Yardımcısı, Yüz yüze Görüşme (14.04.2010) Ankara.

Taylor, Rod S. (2007) 'How much does a baby cost?' – Economics of demographic policies, Pharmaceuticals Policy and Law (9) s.121–128, IOS Pres.

TBMM Kütüphanesi, (2008a) TC. Hükümet Programları, E-Kaynaklar, Hükümetler, <http://www.tbmm.gov.tr/kutuphane/index.htm>,
<http://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP1.htm>, (25.11.2008).

TBMM Kütüphanesi, (2008b) TC. Hükümetleri Bakanlar Kurulu, E-Kaynaklar, Hükümetler, <http://www.tbmm.gov.tr/kutuphane/index.htm>,
<http://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HB1.Htm>, (25.11.2008).

TBMM (2010a) Türkiye Cumhuriyeti Anayasası. (Kurucu Mecliste Kabul Tarihi : 18.10.1982; Halkoyuna Sunulmak Üzere Tasarının Resmî Gazetede İlanı: 20.10.1982-17844; Kanunun Halkoyu İle Kabul Tarihi: 7.11.1982; Halkoyu Sonucunun Yayımlandığı Resmî Gazete Tarihi: 9.11.1982-17863 Mükerrer) Kanun No. : 2709 Kabul Tarihi : 7.11.1982.

TBMM(2010b) Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü, Karar No.: 584 Kabul Tarihi : 05.03.1973(Resmî Gazete : 13 . 4 . 1973 – Sayı : 14506).

TBMM (2010c) Kalkınma Planlarının Yürürlüğe Konması ve Bütünlüğünün Korunması Hakkında Kanun. 6/11/1984 tarih ve 18567 sayılı Resmi Gazete. Kanun No.3067 Kabul Tarihi: 30/10/1984. <http://www.tbmm.gov.tr/genser/kanun8.html>, (03.03.2010).

TBMM (2010d) Siyasi Partiler Kanunu. 07/05/2005 tarih ve 25808 sayılı Resmi Gazete, Kanun No: 5341. Kabul Tarihi: 29/04/2005, <http://www.tbmm.gov.tr/genser/kanun3.html>. (03.03.2010).

TDK/ Türk Dil Kurumu, (2005), Türkçe Sözlük, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, 10. Baskı, Ankara.

TDK/ Türk Dil Kurumu, (2008a), Türkçe Sözlük, <http://www.tdk.gov.tr/TR/SozBul.aspx?F6E10F8892433CFFAAAF6AA849816B2EF05A79F75456518CA>, (04.08.2008).

TDK/ Türk Dil Kurumu, (2008b), Terimler Sözlüğü, <http://tdkterim.gov.tr/?kategori=terimarat&kelime=çözümleme>, (04.08.2008).

TDK/ Türk Dil Kurumu, (2009a), Büyük Türkçe Sözlük, Karar kelimesinin anlamı, <http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=karar&ayn=tam>, (27.08.2009).

TDK/ Türk Dil Kurumu, (2009b), Büyük Türkçe Sözlük, <http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=siyaset&ayn=tam>, <http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=kuram&ayn=tam>, (05.06.2009).

Third Sector Foresight, (2008). <http://www.3s4.org.uk/start/what-is-strategic-analysis> (01.01.2009).

Thomas, Norman C. (1975) Political Science and the Study of Macro-Economic Policy Making. Policy Studies Journal, Vol. 4 Issue 1, s.7-15.

Thomas, Susan Barrett, (2006), Legislative decision making in the policy making process: Public school consolidation and the 2003 special session of the 84th Arkansas General Assembly, Yayınlanmamış Doktora Tezi, University of Arkansas, ABD.

Throgmorton J. A. (1988) Synthesising politics, Rationality and Advocacy: Energy Policy Analysis for Minority Groups. Policy Studies Review Vol. 8 No. 2 300-321.

TOBB, (2010) 18.02.2005 tarihli ve 25731 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 3/2/2005 tarihli 5290 sayılı Kanunla getirilen değişikliklere göre Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu. 01.06.2004 Tarih ve 25479 Sayılı ResmiGazete.

http://www.tobb.org.tr/organizasyon/hukukmusavirligi/DI_5174%20sayili%20Kanun.doc, (03.03.2010).

Togan, Sübidey (2007) Policy Reform in Maritime Transport Sector: The Case of Turkey. Working Paper 0712. European Commission FEMISE Project. Bilkent Üniversitesi.

Topuz, Hüseyin (2010) Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri 1923- 1980. Beta Yayınları, İstanbul.

Torlak, Ali (2010) Milliyetçi Hareket Partisi İstanbul Milletvekili, Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Üyesi, Yüz yüze Görüşme (13.04.2010) Ankara.

TRACECA (2010) AB TACIS- TRACECA ve Üye Ülkeler Açısından TRACECA. <http://www.traceca.org.tr/tra/traceca-anasayfa>, (03.03.2010).

Tsokhas, Kosmas(1997) 'Cartels, imperial relations and Australian shipping policy in the Asia-Pacific Region, 1914-1939', Journal of Contemporary Asia, 27:3, 356-373.

Turan, İlter (1976) Siyasal Sistem ve Siyasal Davranış. Der Yayınevi. 2. Baskı. Beyazıt, İstanbul.

TUSİAD (2007) Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü, Yayın No: TÜSIAD-T/2007-02/431, İstanbul. [http://www.tusiad.org/tusiad_cms.nsf/LHome/DEB066D4B2159D9DC225733E0047B888/\\$FILE/ulastirma.pdf](http://www.tusiad.org/tusiad_cms.nsf/LHome/DEB066D4B2159D9DC225733E0047B888/$FILE/ulastirma.pdf), (30.09.2007).

Tümertekin, Erol ve Özgüç, Nazmiye, (1999). Ekonomik Coğrafya: Küreselleşme ve Kalkınma. Çantay Kitabevi, İstanbul.

Türkmenoğlu, Mustafa (2010) Ege İhracatçı Birlikleri, Yüz yüze Görüşme (29.04.2010) İzmir.

Ubbels, Barry,; Rodenburg, Caroline ve Nijkamp, Peter (2003) A Multi-Layer Scenario Analysis for Sustainable International Transport, Transportation Planning and Technology, Vol. 26, No. 1, s.69–103.

Udell, Gerald; Knotts, Tami; Jones, Stephen. (2002) Are Smaller Manufacturing Enterprises (SMEs) Ready to Do Business With Sophisticated Buying Organizations (SBOs)? A Profile of Selected Marketing Policies and Practices of 1690 SMEs. Marketing Management Journal, Vol. 12 Issue 2, s. 101-111.

Ulaştırma Bakanlığı, (2009a) Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı 2009-2013. T.C. Ulaştırma Bakanlığı Strateji Gerleştirme Başkanlığı, Ankara.

Ulaştırma Bakanlığı (2009b) 10. Ulaştırma Şurası: Hedef 2023 Denizcilik Sektörü Raporu. Ankara.

Ulaştırma Şurası, (1998) 9. Ulaştırma Şurası, ODTÜ, Ankara. 27 Eylül – 1 Ekim 2009, http://www.ulastirmasurasi.org/tr/upload/9.ulastirma_surasi_kitap.pdf, (03.03.2010).

Ulaştırma Şurası, (2010) Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun. Kanun No: 3348, Kabul Tarihi : 9/4/1987. 17/4/1987 tarih ve 19434 sayılı Resmi Gazete. http://www.ulastirmasurasi.org/tr/upload/3348_sayili_kanun.pdf. (03.03.2010).

Ulwick, Anthony W. (1999) Business Strategy Formulation : Theory, Process, and the Intellectual Revolution. Westport, CT, USA: Greenwood Publishing Group, Incorporated, 1999. <http://site.ebrary.com/lib/deulibrary/Doc?id=5005152&ppg=161>.

UN, (1980) United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (Geneva, 24 May 1980) Article 1 – Definitions, United Nations (UN) <http://www.jus.uio.no/lm/un.multimodal.transport.1980/doc.html#20>, (22.06.2008).

UN, (2002) Plan of Implementation, World Summit on Sustainable Development, Paragraph 30, Johannesburg. http://www.un.org/esa/sustdev/documents/WSSD_POI_PD/English/WSSD_PlanImpl.pdf.

UNCTAD (1994). Multimodal Transport and Trading Opportunities UNCTAD/SDD/MT5, UNCTAD, Geneva.

UNCTAD (2009a) About UNCTAD, <http://www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1530&lang=1>, (30.05.2009).

UNCTAD (2009b) Technology and Logistics, <http://www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1536&lang=1>, (30.05.2009).

UNCTAD (2009c) Review of Maritime Transport 2009 <http://r0.unctad.org/ttl/>, (30.05.2009).

UNCTAD, (2009d). Multi-year expert meeting on transport and trade facilitation 16–18 February, Geneva . <http://www.unctad.org/Templates/meeting.asp?intItemID=1942&lang=1&m=15862&info=highlights>. (30.05.2009).

UNCTAD (2009e) Review of Maritime Transport 2009 Report, United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD Secretariat, UN, New York and Geneva. (30.05.2009).

UN/ECE, ECMT ve EC, (2001) Terminology on Combined Transport <http://www.oecd.org/dataoecd/42/32/1941816.pdf>, (21.06.2008).

UNESCAP (2009) What is good governance? United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pasific, <http://www.unescap.org/pdd/prs/ProjectActivities/Ongoing/gg/governance.asp>, (07.09.2009).

Umut, Suay (2010) Dünya Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı, Armatör, Yüz yüze Görüşme (19.04.2010) İstanbul.

Urk, W. van ve Vries W.A. de, (2000) POLSSS: Policy Making for Sea Shipping Safety, Safety Science, 35, s.139-150.

Urlanis, B.(1975). Demographic Policy in the Modern World. Mirovaia ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniia, No : 5, s.49- 65.

Uruena, René. (2006). The World Trade Organization and its Powers to Adopt a Competition Policy. International Organizations Law Review, Vol. 3 Issue 1, s.55-91.

Ustaoglu, Bekir Sıtkı (2010) Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Türkiye Temsilcisi, E-posta ile Görüşme (15.04.2010) Londra.

Ülgen, Hayri ve Mirze, S. Kadri (2004) İşletmelerde Stratejik Yönetim. Literatür Yayınları, No:113. İstanbul.

Ülgener, M. Fehmi (2010) İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi, Ülgener Yasal Danışmanlık - Hukuk Bürosu, Yüz yüze Görüşme (16.04.2010) İstanbul.

Ünlü, Rasim (2009) Atatürk Döneminde Denizcilik. XVII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar Türk Denizcilik Tarihi-2, (Ed: Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar) Cilt 2. TC. Deniz Basımevi Müdürlüğü, Kasımpaşa İstanbul.

Vaitkevičius, Sigitas. (2006) Modelling of Strategic Analysis in Strategic Management. Engineering Economics, Vol. 49 Issue 4, s.37-47.

Van Wie Davis, Elizabeth (1998). Perilous Seas? European Union Pollution Policies. Mediterranean Quarterly, Vol. 9 Issue 2, s.92.

Veenstra, Albert W. (2001) Country of Economic Benefit; Determining the Nationality of the Shipping Operation. Erasmus University, Rotterdam.

Verma, Rohit (2001) Chapter 17: Services Marketing. Handbook of Logistics and Supply Chain Management. (Ed: A.M. Brewer, K.J.Button ve D.A. Henser) Pergamon, Elsevier Science, UK.

Vivero, Juan Luis Suárez de (2007) The European vision for oceans and seas— Social and political dimensions of the Green Paper on Maritime Policy for the EU. *Marine Policy*, Volume 31, Issue 4, July 2007, s.409-414.

Vivero, Juan L. Suárez de,; Mateos, Juan C. Rodríguez ve Corral, David Florido del (2009) Geopolitical factors of maritime policies and marine spatial planning: State, regions, and geographical planning scope. *Marine Policy*, in Press, Corrected Prof.

Volckaert, Filip (1986) Formulation of national marine policy: The case of Belgium. *Marine Policy*. <http://www.vliz.be/imisdocs/publications/129113.pdf>.

Wai Leung La (2008) The Regulatory Role of Social Policy: Macao's Social Security Development. *Journal of Contemporary Asia*, Vol. 38 Issue 3, s.373-394.

Watson, Douglas J.; Juster, Robert J. ve Johnson, Gerald W.(1991) Institutionalized Use of Citizen Surveys in the Budgetary and Policy-making Processes: A Small City Case Study. *Public Administration Review*, Vol. 51 Issue 3, s.232-239.

Wechsler, Barton ve Backoff, Robert W. (1986) Policy Making and Administration in State Agencies: Strategic Management Approaches. *Public Administration Review*. July- August.

Wells, Alexander T. (1994) *Air Transportation: A Management Perspective*. 3rd. Edition. International Thomson Publishing, USA.

Weston, J. Fred. (1955) Toward Theories of Financial Policy. *Journal of Finance*, Vol. 10 Issue 2, s.130-143.

Wheelen, L. Thomas ve Hunger, J. David (2004) *Strategic Management and Business Policy*. Pearson Prentice Hall, 9. edition. USA.

Wiarda, Howard J.(2008). The New Powerhouses: Think Tanks and Foreign Policy. *American Foreign Policy Interests*, Vol. 30 Issue 2, s.96-117.

Wijnolst, N; Sjöbris, A; Peeters, C.; Verbeke, A.; Declercq, E. ve Schmitter, T.J.N. (1994) *Multimodal Shortsea Transport: Coastal Superhighway*, Delft University Press, Hollanda.

Wild, Peter; Fells, Hugh ve Dearing, John, (1995) *International Ports*, Lloyd's of London Press Ltd. Londra, UK.

Williams, E. Cameron. (1990) Ocean Shipping and Global Marketing: Trends and Implications, *American Business Review*, Vol. 8 Issue 2, s.30.

Wood, Donald F., Wardlow, Daniel L. ve Murphy, Paul R. (1999) *Contemporary Logistics*, 7th Edition, Prentice Hall, USA.

Wood, Geoffrey(2004) 'Tanzanian coastal and inland ports and shipping: crises and policy options',Maritime Policy and Management, 31:2, s.157 -171.

Wood, Geoffrey ve Dibben, Pauline(2005) 'Ports and shipping in Mozambique: current concerns and policy options', Maritime Policy and Management, 32:2, s.139-157.

Woodward, Kath (2003) Social Sciences: The Big Issues. Routhledge, London. UK.

WORLD BANK (2008) Safe, Clean, and Affordable... Transport for Development, the World Bank Group's Transport Business Strategy for 2008-2012. Transport Sector Board (100) The World Bank Group Washington, D.C. http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1211381200616/Transport_Business_Strategy_web.pdf, (30.05.2009).

World Bank (2009a) About Us <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/EXTABOUTUS/0,,pagePK:50004410~piPK:36602~theSitePK:29708,00.html>, (30.05.2009).

World Bank (2009b) Ports and Waterborne Transport <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRANSPORT/EXTPRAL/0,,menuPK:338600~pagePK:149018~piPK:149093~theSitePK:338594,00.html>, (30.05.2009).

World Bank (2009c) Transport Business Strategy for 2008-2012, <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRANSPORT/0,,contentMDK:20259386~menuPK:5141563~pagePK:210058~piPK:210062~theSitePK:337116,00.html> (30.05.2009).

Worpole, Ken (1998) Think Tanks, Consultancies and Urban Policy in the UK. International Journal of Urban and Regional Research. Vol. 22. Issue 1.

Worthington, Ian ve Britton, Chris (2003) The Business Environment, Prentice Hall Financial Times, 4th Edition, UK.

Wouters, Jan ve Coppens, Dominic.(2006) International Economic Policy-making: Exploring the Legal Linkages Between the World Trade Organization and the Bretton Woods Institutions. International Organizations Law Review, Vol. 3 Issue 2, p267-315.

WTO (2009a) What is the WTO?, http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/whatis_e.htm, (30.05.2009).

WTO (2009b) Services: Sector By Sector, Maritime transport http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport_maritime_e.htm, (30.05.2009).

Xu Dao-Wen. (2007) The Need for A New Balance in Social Policy in China: Social Protection for Farmers and Labours. *Journal of Us-China Public Administration*, Vol. 4 Issue 1, s.41-56.

Yalavaç, Kenan (2010) Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı, Yüz yüze Görüşme (05.04.2010) İzmir.

Yap, O. Fiona (2003). Government's credible commitment in economic policy-making: Evidence from Singapore. *Policy Sciences*, Vol. 36 Issue 3/4, s.237-255.

Yardımcı, Hasan Kemal (2010) Adalet ve Kalkınma Partisi İstanbul Milletvekili, Milli Savunma Komisyonu Başkanı, Yüz yüze Görüşme (08.04.2010) Ankara.

Yayla, Atilla (1998) Siyaset Teorisine Giriş. Siyasal Kitabevi. Ankara.

Yercan, Funda (1998) Maritime Transport Policy of Turkey. *Transport Policy*, 5, s.259–266.

Yıldırım, Ali ve Şimşek, Hasan (2008) Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri. 6. Baskı. Seçkin Yayıncılık, Ankara.

Yılmaz, Serdinç (2010) T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı , İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Mühendisi, Yüz yüze Görüşme (07.04.2010) Ankara.

Yoffie, David B. ve Bergenstein, Sigrid (1985) Creating Political Advantage: The Rise of the Corporate Political Entrepreneur. *California Management Review*. Vol. 28 No. 1 Fall.

Yorgey, Joyia D. Chadwick, (2008) Ideas, Interests, and State Policy: Biotechnology Policy- Making in the U.S. and the EU. Yayınlanmamış Sanatta Uzmanlık Tezi, American University, Washington, ABD.

Young, D. P. T.(2000). Firms' Market Power, Endogenous Preferences and the Focus of Competition Policy. *Review of Political Economy*, Vol. 12 Issue 1, s. 73-87.

Yousif, Bassam, (2006). Coalition economic policies in Iraq: motivations and outcomes. *Third World Quarterly*, Vol. 27 Issue 3, s.491-505.

Yücel, Zübeyir (2007) Politika Oluşturma Sürecinde Basın: Orman Arazilerinin Mülkiyet Devrine İlişkin Tartışmalar, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gazetecilik Anabilim Dalı, Ankara.

Zahra, Shaker A. ve Covin, Jeffrey G. (1993) Business Strategy, Technology Policy and Firm Performance, *Strategic Management Journal*, Vol. 14, s.451-478.

Zalm, G.(2000) Chapter 1: The relevance of economic modelling for policy decisions. Empirical Models and Policy Making : Interaction and Institutions. (Ed: Frank Den Butter). Routledge, London, GBR.

Zand, Dale (1978) Reviewing the Policy Process, California Management Review. Fall, Vol. 21, No. 1.

Zelikow, Philip, (2007). Legal Policy for A Twilight War, Houston Journal of International Law, Vol. 30. s.89-109.

Zervos, Vasilis ve Siegel, Donald S. (2005) The Importance of Co-ordination in National Technology Policy: Evidence from the Galileo Project. Prometheus, Vol. 23, No. 2, s.167-180.

Zhang, Mengzhong (2002). Information Technology Policy-Making in the People's Republic of China, International Journal of Public Administration, 25(5), s.693–721.

Zurek, Janusz (1999) Refining Management Systems in Polish Maritime Development. Strategic Management in the Maritime Sector: A Case Study of Poland and Germany.(Ed: Michael Roe) Ashgate Publ. Ltd., UK.

E K L E R

EK.1: Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün Bağlantılı Olduğu Sivil Toplum Kuruluşları (1/2)

İsim	İnternet Sitesi
Advisory Committee on Protection of the Sea (ACOPS)	www.acops.org
BIMCO	www.bimco.org
International Association of Producers of Insurance and Reinsurance (BIPAR)	www.liiba.co.uk
European Chemical Industry Council (CEFIC)	www.cefic.org
Community of European Shipyards' Associations (CESA)	www.cesa.eu
International Radio Maritime Committee (CIRM)	www.cirm.org
Cruise Lines International Association (CLIA)	www.cruising.org
Comité Maritime International (CMI)	www.comitemaritime.org
Dangerous Goods Advisory Council (DGAC)	www.dgac.org
European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers (EUROMOT)	www.euromot.org
Friends of the Earth International (FOEI)	www.foei.org
Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA)	www.fonasba.com
Global Maritime Education & Training Association (GlobalMET)	www.globalmet.org
Greenpeace International (GREENPEACE)	www.greenpeace.org.uk
The Hot Briquetted Iron Association (HBIA)	www.hbia.org
International Association of Airport and Seaport Police (IAASP)	www.iaasp.net
International Association of Classification Societies (IACS)	www.iacs.org.uk
International Association of Drilling Contractors (IADC)	www.iadc.org
International Association of Institutes of Navigation (IAIN)	www.rin.org.uk
International Association of Ports and Harbors (IAPH)	www.iaphworldports.org
International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA)	www.iala-aism.org
International Association of Maritime Universities (IAMU)	www.iamu.edu.org
International Bar Association (IBA)	www.ibanet.org
International Bunker Industry Association (IBIA)	www.ibia.net/
International Bulk Terminals Association (IBTA)	www.drybulkterminals.com
International Chamber of Commerce (ICC)	www.iccwbo.org
ICHCA International Limited (ICHCA)	www.ichcainternational.co.uk
International Christian Maritime Association (ICMA)	www.icma.as
International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA)	www.icomia.com
International Chamber of Shipping Limited (ICS)	www.marisec.org
International Electrotechnical Commission (IEC)	www.iec.ch
International Fund for Animal Welfare (IFAW)	www.ifaw.org
International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA)	www.ifsma.org
International Harbour Masters' Association (IHMA)	www.harbourmaster.org
Institute of International Container Lessors (IICL)	www.iicl.org
Instituto Iberoamericano Derecho Marítimo (IIDM)	www.iidmaritimo.org
Int'l Livesaving Appliances Manufacturers' Association (ILAMA)	www.ilama.org
International Maritime Rescue Federation (IMRF)	www.international-maritime-rescue.org

EK.1: Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün bağlantılı olduğu sivil toplum Kuruluşları (2/2)

The Institute of Marine Engineering, Science and Technology (IMarEST)	www.imarest.org
The International Marine Contractors Association (IMCA)	www.imca-int.com
International Maritime Health Association (IMHA)	www.imha.net
International Maritime Lecturers Association (IMLA)	www.wmu.se
International Maritime Pilots' Association (IMPA)	www.impahq.org
Interferry	www.interferry.com
International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO)	www.intercargo.org
Int'l Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)	www.intertanko.com
International Ocean Institute (IOI)	www.ioinst.org
International Petroleum Industry Environmental Conservation Association (IPIECA)	www.ipieca.org
International Painting and Printing Ink Council (IPPIC)	www.ippic.org
International Parcel Tankers Association (IPTA)	www.ipta.org.uk
International Road Transport Union (IRU)	www.iru.org
International Sailing Federation (ISAF)	www.sailing.org
International Spill Control Organization (ISCO)	www.spillcontrol.org
International Shipping Federation Limited (ISF)	www.marisec.org
International Ship Managers' Association (InterManager) (previously known as ISMA)	www.intermanager.org
International Organization for Standardization (ISO)	www.iso.org
International Shippers & Services Association (ISSA)	www.shipsupply.org
International Salvage Union (ISU)	www.marine-salvage.com
International Transport Workers' Federation (ITF)	www.itfglobal.org
International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)	www.itopf.com
International Towing Tank Conference (ITTC)	www.ittc.sname.org
International Union of Marine Insurance (IUMI)	www.iumi.com
NACE International	www.nace.org
Nautical Institute	www.nautinst.org
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)	www.ocimf.com
International Association of Oil and Gas Producers (OGP)	www.ogp.org.uk
International Group of P & I Associations (P & I CLUBS)	www.igpandi.org
International Navigation Association (PIANC)	www.pianc-aipcn.org
The Royal Institution of Naval Architects (RINA)	www.rina.org.uk
Society of International Gas Tanker and Terminal Operators Limited (SIGTTO)	www.sigtto.org
International Vessel Operators Hazardous Materials Association, Inc. (VOHMA)	www.vohma.com
The International Union for Conservation of Nature (IUCN)	www.iucn.org
World Nuclear Transport Institute (WNTI)	www.wnti.co.uk
World Shipping Council (WSC)	www.worldshipping.org
World Wide Fund for Nature (WWF)	www.panda.org

Kaynak : IMO, 2009b, http://www.imo.org/home.asp?topic_id=315&doc_id=851

EK 2: Siyasi Partilerin Programlarında Yer Alan Deniz Ulaştırması Alanındaki Söylemleri (1/2) (Alfabetik Sırayla)

*** Adalet ve Kalkınma Partisi (AKP)**

Web Sitesi : <http://www.akparti.org.tr/>

Ulaştırma ve Haberleşme Başlığı Altında

Partimiz, ulaşırma ve haberleşmenin ülke ekonomisinin en önemli alt yapılarından birini oluşturduğuna inanmaktadır.

Bu nedenle, ulaşırma unsurları arasında entegrasyonu sağlayan, hızlı ve ekonomik bir hizmet sunan, büyüme amacına en fazla katkıyı sağlayabilen ve çevreyi tahrip etmeyen bir ulaşırma ve haberleşme alt yapısını oluşturmak temel amacımızdır.

Partimiz, ülkemizdeki ulaşırma ve haberleşme sisteminin çağdaş standartlara kavuşturulabilmesi için; * ulaşırma sistemleri arasında optimum dengeyi sağlayacak olan kara, **deniz**, hava ve demiryolu ulaşırma Ana Planı'nı uygulamaya koyacaktır.

* Demiryollarının, özel sektörle birlikte, çağdaş işletmecilik anlayışı çerçevesinde geliştirilmesine özel öncelik verecektir.

* Devlet karayollarını bölünmüş yol haline getirecek, güvenliği artırıcı eğitim, denetim ve mühendislik hizmetlerini etkinleştirecektir.

* **Deniz** filomuzun gençleştirilmesi ve yenilenmesini sağlayacak, liman işletmeciliğinde otonom liman işletmeciliğine ve özelleştirmeye gidecektir.

* **Deniz** ticaret filomuzun uluslararası rekabet gücünü artıracaktır.

* Gemi inşa sektörümüzü gerek yerli gerekse yabancı armatörlerin gemi ihtiyacını karşılayacak şekilde destekleyecektir.

* **Deniz** çevre koruma konularında meslek odaları ve sivil toplum kuruluşları ile işbirliği yapacaktır.

* Havaalanlarımızın kapasite ve standartlarını yükseltecek ve özel havacılık işletmelerinin kurulmasını özendircektir.

* Serbest rekabet ortamında ucuz, verimli, kaliteli ve güvenli hizmet sunan; kullanıcıya alternatif seçim imkânı sağlayan telekomünikasyon, radyo, televizyon ve bilgi ağlarının kurulması ve yaygınlaştırılmasını sağlayacaktır.

* Trafik kazalarını asgari seviyeye indirmek için ulaşırma vasıtaları arasında uzun dönemde uyumlu bir dengeyi sağlayacak ulaşırma alt yapısını oluşturmak temel amacımızdır.

*** Cumhuriyet Halk Partisi (CHP)**

Web Sitesi: <http://www.chp.org.tr/>

Ulaşırma Ve İletişim Başlığı Altında

Sanayileşme ve bilgi toplumuna geçiş sürecinde ulaşırma ve iletişim hizmetlerinin önem ve önceliği giderek artmaktadır.

Bireyin özgürleşmesinin, ekonomide birikim ve dinamiklerin sistemle bütünleşmesinin, toplumsal gelişmenin hızlandırılmasının demokrasinin derinleştirilmesinin “ulaşırma” ve “iletişim” ile yakın bağımlılığını dikkate alan CHP, bu sektörlerdeki eksiklikleri gidermeyi, teknolojik yapılanmaları sürdürmeyi önemli bir hedef olarak görmektedir.

CHP, bu anlayışla, ülkenin her köyüne ve mezasına her mevsim ulaşabilmesini sağlayacak karayolu ağının tamamlanmasını temel hedef almaktadır.

Karayolu şebekesi kademeler halinde uluslararası standartlara kavuşturulacak; ülkenin gelişme aksları ve merkezleri yurtdışı çıkış kapılarına ekspres yollarla bağlanacak; yıllardır ihmal edilen demiryolu ve **deniz**yolu taşımacılığı geliştirilecektir.

CHP, sosyal getirisi değerlendirilerek metropollerin oluştuğu önemli yerleşim merkezlerini hızlı tren sistemi ile bağlamayı; demiryollarının altyapı ve işletmeden kaynaklanan eksikliklerini gidermeyi; demiryolu taşımacılığının ülke yük taşımacılığında daha yoğun görev üstlenmesini hedef almaktadır.

CHP, çağın hızlı ve konforlu ulaşırma istemlerini gözeterek, ülkenin her yöresine hava ulaşımının sağlanmasını, bu konudaki altyapı yetersizliklerinin hızla giderilmesini öngörmektedir.

CHP yönetiminde, **deniz** taşımacılığı geliştirilirken, limanların ve barınakların kapasitelerinin artırılması, teknolojik olanaklara kavuşturulmaları, çağdaş anlayışla işletilmeleri sağlanacaktır.

Boru ile ham petrol ve petrol ürünleri taşımacılığı geliştirilerek, yaygınlaştırılırken, şehirlerarası trafik yükünde de belirli rahatlık ve güvenlik yaratılacaktır.

CHP, kent ulaşırma hizmetlerindeki yetersizlikleri ve şehir içi yoğun trafik sorununu önemsemektedir.

CHP, tüm büyük kentlerin kademeler halinde metro ve raylı sistemlerle toplu taşıma olanaklarına kavuşmalarını sağlayacaktır.

EK 2: Siyasi Partilerin Programlarında Yer Alan Deniz Ulaştırması Alanındaki Söylemleri (2/2) (Alfabetik Sırayla)

Cumhuriyet Halk Partisi (Devamı)

CHP, iktidarında, iletişimdeki tüm yenilik ve teknolojik gelişmelerin ülkemize de süreklilik içinde aktarılması amaçlanacak; ülkenin her yöresi uydular aracılığı ile çağdaş iletişim olanaklarına kavuşturulacaktır.

DENİZCİLİK başlığı altında

Üç tarafı **deniz**lerle çevrili olan ve 27 ili bu kıyı şeridinde yer alan ülkemiz, **denizcilik** alanında sahip olduğu bu potansiyeli, ekonomik ve toplumsal yarar açısından bugüne kadar yeterince değerlendirememiştir.

CHP, **denizcilik** sektörünü önemsemekte; **deniz** taşımacılığını, **deniz** ticareti filomuzu ve onun alt yapısını hızla geliştirmeyi hedef almaktadır.

Dünya ölçeğinde yetersiz ve oldukça yaşlı konumda olan **deniz** ticaret filosunun yenilenmesi ve kapasitesinin artırılması için özel girişimciler özendirilecek, kolaylıklar sağlanacaktır.

Gemi inşa sanayi başta olmak üzere, taşımacılık hizmetlerinin ve limanların koşul ve olanaklarının dengeli bir çerçevede geliştirilmesi; çağdaş teknoloji ve donanımın sektöre aktarılması; sektörün eleman ve kalifiye personel ihtiyacının karşılanması için özgün hizmet içi eğitim hizmetlerinin artırılması amaçlanacaktır.

CHP'nin sektöre verdiği önem doğrultusunda, **Denizcilik** Bakanlığı'nı oluşturarak, hizmetlerin eşgüdüm ve etkinlik içinde yönlendirilmesi sağlanacaktır.

CHP yönetiminde, devlet, **denizcilik** sektöründe genel politikaları belirleyici, yönlendirici, sektöre yeni boyutlar kazandırıcı, iç ve dış **deniz** ulaştırmasında sorunları çözümleyici rol oynayacak; sektörde yer alan odalarla yakın dayanışma ve işbirliği içinde olacaktır.

*** Milliyetçi Hareket Partisi (MHP)**

Web Sitesi : <http://www.mhp.org.tr/>

Programlarında geçen “Denizcilik” ve “Ulaştırma” ifadeleri:

Hızlı, Güvenli Ve Düşük Maliyetli Ulaştırma Sistemi Başlığı Altında

Ekonomik ve sosyal gelişimde ulaşım türleri arasında en uygun dengeyi gözeten yaygın, hızlı, güvenli ve düşük maliyetli bir ulaştırma sistemi büyük önem arz etmektedir. Ülkemizin uluslar arası kara taşımacılığındaki konumu da dikkate alınarak kara yolu taşımacılığındaki alt yapı eksiklikleri giderilecektir.

Kara yolu taşımacılığının, hizmet açısından maliyeti yükseltmesinin yanı sıra, giderek artan trafik yükü ve çevre kirliliği açısından da getirdiği olumsuzluklar nedeniyle yük ve yolcu taşımacılığının demir yolu ve **deniz** taşımacılığına kaydırılması sağlanacaktır.

Demir Yolu Ağının Yaygınlaştırılarak Teknolojisinin Yenilenmesi Başlığı Altında

Demir yollarının genel ulaştırma içindeki payı artırılacak, demir yolları taşımacılığında demir yolu ağının yaygınlaştırılması ve kullanılan teknolojinin geliştirilmesi suretiyle piyasa koşullarına uyumlu, etkin ve ekonomik hizmet üreten işletmecilik anlayışına kavuşturulması ve diğer ulaşım türleriyle entegrasyonu sağlanacaktır.

Deniz Taşımacılığının Güçlendirilmesi Başlığı Altında

Deniz taşıma filosunun ihtiyaç duyulan yaş, tip ve tonajda yeni gemilerle takviye edilerek kapasitesinin ve verimliliğinin artırılması için gerekli tedbirler alınacak ve **deniz** taşımacılığının alt taşıma sistemleriyle birlikte bir zincir hâline geldiği dikkate alınarak, liman alt yapıları, terminal imkânları ve ana ulaşım arter bağlantıları ve yetersizlikleri giderilerek, ulaştırma sistemi bir bütün olarak geliştirilecektir.

Sivil Havacılığın Geliştirilmesi Başlığı Altında

Hava yolu taşımacılığındaki gelişmelere paralel olarak sivil havacılıkla ilgili otorite; karar verme, uygulama ve denetleme görevini gereği gibi yerine getirecek şekilde ve bağımsız bir kurum olarak yeniden yapılandırılacaktır.

Hava yolu taşımacılığının uluslar arası standartlara uygun şekilde hizmet verebilmesi için tedbirler alınacak, özellikle turizme yönelik olarak taşımacılık yapan özel hava yolu şirketlerinin geliştirilmesi için gerekli destek sağlanacaktır.

Kaynak: Siyasi partilerin resmi internet sitelerinde verdikleri parti programlarından derlenmiştir.

Ek 3: Denizcilik Müsteşarlığı'nın Belirlediği Paydaşlar Listesi (1/2)

1. Adalet Bakanlığı
 2. Dışişleri Bakanlığı
 3. Millî Savunma Bakanlığı
 4. İçişleri Bakanlığı
 5. Maliye Bakanlığı
 6. Millî Eğitim Bakanlığı
 7. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı
 8. Sağlık Bakanlığı
 9. Ulaştırma Bakanlığı
 10. Tarım ve Köyışleri Bakanlığı
 11. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
 12. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
 13. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı
 14. Kültür ve Turizm Bakanlığı
 15. Çevre ve Orman Bakanlığı
 16. Genelkurmay Başkanlığı
 17. Devlet Plânlama Teşkilatı Müsteşarlığı
 18. Hazine Müsteşarlığı
 19. Dış Ticaret Müsteşarlığı
 20. Gümrük Müsteşarlığı
 21. KKTC Bayındırlık Ve Ulaştırma Bakanlığı
 22. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
 23. Avrupa Birliği Genel Sekreterliği
 24. Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
 25. Türkiye İstatistik Kurumu
 26. Kamu İhale Kurumu
 27. Telekomünikasyon Kurumu
 28. Kıyı Emniyeti Ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü
 29. Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü
 30. Emniyet Genel Müdürlüğü
 31. Sahil Güvenlik Komutanlığı
 32. TCDD Limanlar Dairesi Başkanlığı
-

Ek 3: Denizcilik Müsteşarlığı'nın Belirlediği Paydaşlar Listesi (2/2)

33. Türk Standartları Enstitüsü
 34. İTÜ Gemi İnşaatı Ve Deniz Bilimleri Fakültesi
 35. İTÜ Denizcilik Fakültesi
 36. Karadeniz Teknik Üniversitesi
 37. Dokuz Eylül Üniversitesi
 38. Yıldız Teknik Üniversitesi
 39. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.
 40. Amatör Denizcilik Federasyonu
 41. İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Deniz Ticaret Odası (İMEAK)
 42. Mersin Deniz Ticaret Odası
 43. Gemi Mühendisleri Odası
 44. Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Odası
 45. Türkiye Odalar Ve Borsalar Birliği
 46. Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği
 47. Türkiye Sigorta Ve Reasürans Şirketleri Birliği
 48. Türk Loydu Vakfı
 49. Gemi Söküm Sanayicileri Derneği
 50. Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği
 51. Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
 52. Deniz Pilot Kaptanlar Derneği
 53. Vapur Donatanları Ve Acenteleri Derneği
 54. Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği
 55. Türkiye Denizciler Sendikası
 56. İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.
-

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, 2009; s. 64

Ek 4: 1923 Yılı İzmir İktisat Kongresi'nin Denizcilik İle İlgili Kararları (1/2)

Madde 1- Kendi limanlarımızda kendi bayrağımızdan başkasının ticaret yapmaması (kabotaj), bağımsızlık hakkımızın tamamen kullanılması,

Madde 2- Armatörlere vapur almak konusunda izin ve sermaye temin edecek deniz ticaret bankalarının merkez sigortacılığı yapması,

Madde 3- Donanma cemiyetinin sermaye ve taşınmazlarının şehit evlatlarına tahsisi ve mevcut sermayesi ile bir deniz ticaret bankasının kurulması,

Madde 4- Denizcilik sanayinin himayesi için hükümete ait araziden tersane ve çekek yerlerinin bedelsiz olarak ve denizcilikle uğraşanlara verilmesi,

Madde 5- Mevcut olup da ihtiyaca kâfi olmayan inşaat tezgâhlarının, ihtiyacı olan malzeme ve teçhizatın yurt dışından getirilmesinde vergiden muaf tutulmaları,

Madde 6- Gemi inşa tezgâhlarının ve ustalarının 5 yıl müddetle vergiden muaf tutulması,

Madde 7- İnşa edilecek gemilerin tekneleri ve motorlarının vergiden muaf tutulması,

Madde 8- Yapılacak olan gemilerin modern olmaları gerekli olduğundan Bahriye Vekâleti'nin gemi planları ve inşaları için her türlü yardımı yapması,

Madde 9- 300 ton'dan daha büyük tekne yapan tezgâhlara mükâfatlar verilmesi,

Madde 10- Limanlar arasındaki postacılık hizmetlerinin ticaret gemilerimiz tarafından yapılması,

Madde 11-Gemi inşası için gerekli olan kerestenin ormandan teminine izin verilmesi,

Madde 12- Denizcilikte sigorta esasının getirilmesi,

Madde 13- Seyr-i Sefain İdaresi'nin ticari bir heyet tarafından idaresi ve geliştirilmesi,

Madde 14- Hükümet tarafından yapılan deniz ticareti ile ilgili yasal düzenlemelere tamamıyla uyulması,

Madde 15- Posta nakliyatı yapan Türk gemilerinden sadece fener ve sağlık vergisinin alınması,

Madde 16- Vapur ve motorlardan yük listelerine karşılık vergi alınmaması, bunlardan sadece liman girişlerinde bir vergi alınması,

Ek 4: 1923 yılı İzmir İktisat Kongresi'nin Denizcilik ile ilgili kararları (2/2)

Madde 17- Hangi zamanda olursa olsun limana gelen gemilere sağlık kontrol kâğıdının verilmesi (Bundan maksat gemilerin liman da bekletilmelerinin teminidir),

Madde 18- Limanlarımızın her türlü hava ve deniz koşullarına açık olduğu dikkate alınarak Karadeniz ve Akdeniz'e yeni limanlar yapılmaması,

Madde 19- Yükleme ve boşaltmaların yapılabilmesi için gerekli iskeleler tespit edilerek buralara kayık limanlarının yapılması (o dönemde rıhtımlar çok seyrek olduğundan gemiler açıkta demirleyerek kayıklar vasıtasıyla yükleme ve boşaltma yapabilmektedirler),

Madde 20- Küçük teknelerinde transit eşya taşımalarına müsaade verilmesi,

Madde 21- Deniz ticareti yapanların kaynaşmaları ve dayanışmaları için esnaf cemiyetleri (Deniz Ticaret Odaları) kurmalarına yardımcı olunması,

Madde 22- Deniz ticaret okullarının kurulması,

Kongrede tüccar grubundan başka sanayi grubunu aldığı kararlardan bazıları deniz ticaretimizin geliştirilmesine yöneliktir;

Madde 2- Rıhtım, mavna ve hamaliye ücretleri için ticaret odaları, belediye ve liman reislikleri gereğince bir tarifenin hazırlanması ve rıhtım şirketlerinin dışında ücret almalarının temini, rıhtıma çıkanayan ticari eşyalardan, hiçbir surette rıhtım ücreti alınmamasını sağlayacak düzenlemelerin yapılması,

Madde 4- Gerek yeni verilecek imtiyazlarda, gerekse mevcut olanlarda nakliye vasıtalarının taşıma ücretlerinin, ziraat, ticaret ve sanayi odaları ile sendikalar gibi ilgili kuruluşların görüşü alınarak tespit olunması,

Madde 6- Şimdiye kadar projeleri hazırlanmış ve tatbik kabiliyeti olan nehir ve göl taşımacılığı ile ilgili yatırımların başlatılması.

Kaynak: Topuz, 2010; s. 127-128.

EK 5: Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San`At Ve Ticaret Hakkında Kanun

Kanun Numarası: 815

Kabul Tarihi: 19/4/1926

Yayımlandığı R.Gazete:Tarih: 29/4/1926 Sayı:359.

Yayımlandığı Düstur: Tertip:3, Cilt:7, Sayfa: 759.

Madde 1 - Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu alıp nakletmek ve sahillerde limanlar dâhilinde veya beyinde cer ve kılavuzluk ve her hangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman hidematını ifa etmek yalnız Türkiye sancağını hamil sefain ve merakibe munhasırdır.

Ecnebi sefaini ancak memaliki ecnebiyeden almış oldukları yolcu ve hamuleyi Türk liman ve limanlarına ihraç ederler ve Türk liman ve limanlarından ecnebi liman ve limanlarına gidecek yolcu ve hamuleyi de alırlar.

Madde 2 - Nehirler ve göller ve Marmara havzasıyla boğazlarda bilumum kara sularıyla kara sularına dahil bulunan körfez, liman koy ve sairede vapur, romorkör istimbot, motörbot, mavna, salapurya, sandal, kayıt velhasıl makine, yelken, kürek ile müteharrik merakibi kepire ve sagire ile tarak, prizman, maçuna, algarina, şat ve her nevi nakliye ve su dubaları limyo, sefaini tahlisiye ve emsali ile şamandıra, sal gibi sabit ve sabih vesait bulundurmak ve bunlarla seyrüsefer ve nakliyat icra etmek suretleriyle ticaret hakkı Türkiye tebaasına munhasırdır.

Madde 3 - Kara suları dahilinde balık, istridye, midye, sünger, inci, mercan, sedef ve saire saydı, kum ve çakıl ve saire ihracı ve gerek sathı bahirde ve gerek ka`rı bahirde mevcut kazazede sefain ve merakiple enkazı metrukenin ihraç ve tahlisi dalgıçlık, arayıcılık, kılavuzluk, deniz bakkallığı, bilcümle Türk vesait ve merakibi bahriyesi derununda kaptanlık, çarkçılık, katiplik, tayfalık ve amelelik ve saire icrası ve iskele, rıhtım hamallığı ve bilumum deniz esnaflığı icrası Türkiye tebaasına munhasırdır.

Madde 4 - Hükümet, muvakkaten ve hiç bir hak temin etmemek şartıyla ecnebi tahlisiye gemilerinin icrayı sanat etmelerine ve Türk tahlisiye gemilerinde ecnebi mütehassıs ve kaptan ve tayfa istihdamına müsaade edebilir.

KANUNLAR, ŞUBAT 1989 (EK - 3)

Madde 5 - Birinci madde hükmüne muhalif olarak Türkiye limanları beyinde kabotaj yapan sefain ve merakibi ecnebiyeden bin liradan on bin liraya kadar cezayı nakdi ahiz ve o sefine ve merakip maddei mezkürenin ikinci fıkrası mucibince Türkiye limanları için hamule ve yolcu almak ve çıkarmaktan altı aydan bir seneye kadar men olunur.

Mugayiri kanun hareket eden sefine bir şirketi bahriye veya müteaddit sefaire malik olan bir veya müteaddit eşhasa ait olursa işbu meni keyfiyeti şirketin veya eşhası mezkürenin diğer sefainine de şamildir. İkinci ve üçüncü maddelerde zikrolunan tebaai mahalliyeye munhasır hukuku bahriyeden birini icraya cüret eden ecnebiler yüz liradan bin liraya kadar cezayı nakdi ve bir aydan üç aya kadar hapis cezasıyla mücazat olunurlar. Bu cezalardan yalnız biri de hükmolunabilir. Mükerrirler hakkında iki kat olarak hükmedilir.

Madde 6- İşbu kanun ahkâmı 1 Temmuz 1926 tarihinden muteberdir.

Madde 7 - İşbu kanunun icrasına Ticaret ve Adliye Vekilleri memurdur.

Kaynak: Resmi Gazete, 1926; s.759.

EK 6: 1923- 1938 Yılları Arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırmasına Yönelik İfadeler (1/3)

Hükümet No	Başbakan (Görev Süresi)
1. Hükümet	Mustafa İsmet İNÖNÜ 30.10.1923-06.03.1924
Bu dönemde deniz ulaştırmasına ilişkin herhangi bir cümle bulunmamaktadır. Ulaştırma bütün olarak ele alınmıştır.	
2. Hükümet	Mustafa İsmet İNÖNÜ 06.03.1924-22.11.1924
Hükümet programı yoktur.	
3. Hükümet	Ali Fethi OKYAR 22.11.1924-03.03.1925
Nâfia: Karadenizden şark vilâyetlerimize doğru yapılacak Demiryollarının inşasını temin edecek tedâbire tevessül etmek vâzifemizdir. Yol ve köprülerin inşasını, sıhhati umumiyyeyi ve dolayısıyla iktisâdi millîye pek ziyâde alakadar eden bataklıkların kurutulması ve ticaretgâh limanlarımızın yapılmasını görmenin ne kadar derin bir ihtiyâca ve ne kadar hararetli bir arzuya makes olduğunu zikre hacet görmem. Bu ihtiyâcattan bütçenin istidaâtı haricinde kalmak suretiyle gayrikabil tatmin olanların ecnebi sermayelerinden istifade edilerek teminini daima göz önünde bulunduracağız. Menfi umumiyyeye hadim olacak ecnebi sermayesine azami teşkilât ve teminât irâyesi Meclis-i Alice muvafık bir hattı hareket telâkki edilir kanaatındayız. Ticâret : Vatanın mebzul ve tabii servetlerini işletecek iktisadiyâtımızı inkişâf ettirmek cümleyi amalimizdendir. Bilhassa ihracâtımızı tezyit ve mahsulât-ı millîyenin revacını temin için ihracât pazarları tedarik ve harici piyasalardan tüccarlarımızı vaktiyle haberdar edecek vesaik ihzar eyleyerek yerli tüccarlarımızın dünya piyasaları ile doğrudan doğruya münâsebet ve alâkasını tesis etmeye çalışacağız. Ticaret hayatı üzerinde büyük tesir icra eden nakliyât umurunun ve hususiyle limanlardaki tahmil ve tahliye ameliyâtının tanzimi ve mevcut müşkülâtın izâlesi çarelerini teammül edeceğiz. Sanâyiin terâkki ve inkişâfı için fabrikalar inşâ ve tesisine devam olunmakla beraber sanayii beytiyenin teşvik ve ihyâsı ve sanatkârlara uzun vadelerde makineler tedarik ve itasını düşünmekteyiz. Derdesti müzâkere bulunan mesâi kanununun bir an evvel intâcını Meclis-i Alinizden rica etmekteyiz.	
4. Hükümet	Mustafa İsmet İNÖNÜ 03.03.1925-01.11.1927
Deniz ulaştırmasına ilişkin herhangi bir cümle bulunmamaktadır.	
5. Hükümet	Mustafa İsmet İNÖNÜ 01.11.1927-27.09.1930
Ümit ederim ki bu sene yalnız altı istikamette işleyen şimendifer inşaatının gelecek senelerde daha başka istikametlerde işlemesine ve nâfianın bilhassa su işlerinde ve diğer imâr yollarında da fâaliyet göstermesine imkân bulacağız. Ticaret ve Zirâat Vekâletleri'nin iktisât vekâleti namı altında tevhide ise fikri tasarruf ile beraber halin ihtiyacına uygun olacağını düşünüyoruz.	

EK 6: 1923- 1938 yılları arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırmasına Yönelik İfadeler (2/3)

Hükümet No	Başbakan (Görev Süresi)
6. Hükümet	Mustafa İsmet İNÖNÜ 27.09.1930-04.05.1931
Başlıca İstanbul ve İzmir limanlarında tatbik olunan ve galat olarak vasi manâlı bir tabir ile liman inhisarı denilen Milli Tahmil ve Tahliye şirketlerinin, bu işlerin serbest zannedildiği zamanlara nispetle bir terakki ve tekamül temin ettikleri sabittir. Liman hizmetlerini biz, serbest işler zümresinde değil, amme hizmetlerinden telâkki ediyoruz. Bu sebeple amme hizmeti cihazını tamamen kurmak imkânı hasıl oluncaya kadar nisbeten buna en yakın olan mevcut milli teşekkülleri kaldırmıyacağız. Masraflarını azaltmak, vasıtalarını iyileştirmek ve çoğaltmak, hedefimizdir. Gîtgede kanun ve mukaveleler ahkamı ve imkânımız dahilinde de rıhtım hizmetlerini amme hizmeti cihazı dahiline almaya çalışmak takip ettiğimiz hattı harekettir.	
7. Hükümet	Mustafa İsmet İNÖNÜ 04.05.1931-01.03.1935
Ticareti teşvik ve teshil etmekle, limanlarda kolaylıkları arttırmakla bilhassa iştigâl edeceğiz. Harici ticareti inhisar altına alacağımız tarzında yapılan işâalar her türlü asl-ü esastan aridir.	
8. Hükümet	Mustafa İsmet İNÖNÜ 01.03.1935-01.11.1937
Deniz nakliyemizi ıslâh etmek ve yenilemek ve umumiyetle tarifeler üzerinde ucuzluğa ve kolaylığa gîtmek yolumuzdur. Demiryollarının, rıhtımların ve limanların Devlet elinde bulunmasının faydaları her gün daha ziyade anlaşılmaktadır. Nakliyede ucuz ve ekonomik işletmeyi iltizâm ediyoruz.	
9. Hükümet	Mahmut Celal BAYAR 01.11.1937-11.11.1938
Belediye gelirlerini artırmak için tedbirler alınacak ve şehir dahilindeki kara ve deniz nakliyelerinin ve diğer ticari mahiyette umumî hizmet işlerinin peyderpey belediyelere devri temin olunacaktır. Kara ve deniz ticareti kanunları üzerindeki incelemeleri bu sene içinde bitirerek, büyük Meclise arz etmek kararındayız. Bu fâaliyetin esaslarını şu gruplarda toplayabiliriz : - İç ve dış konjonktüre uygun bir ticaret politikası, - Planlı endüstrileşme, - Radikal bir maden politikası, - Toplu bir deniz programı, - Rasyonel çalışma havasını kuvvetlendirme.	

EK 6: 1923- 1938 yılları arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırmasına Yönelik İfadeler (3/3)

9. Hükümet: Mahmut Celal BAYAR'ın Hükümet Programının Devamı

Şimdi arkadaşlar, şefin deniz ticaretiyle alâkalı olan emirlerine geliyorum:

Şef diyor ki : “En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz. Denizciliği **Türk’ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.**”

Türk milleti, Atatürk’ün bu işaretini, onun her işareti gibi, kendi öz arzusu, kendi ruhunu da kavuran bir öz dilek gibi sevinçle karşılamıştır. Onun her iradesi gibi bu isteğinin de bütün bir milletçe his ve muhabbet birliği ile benimseneceğinden şüphe yoktur. Topraklarının ucu deniz olan bir milletin hududu halkının kudret ve kabiliyetinin hududu demektir. Türk Milleti şefin iradesi istikametinde böyle bir seviyeye varmayı bundan sonra milli bir vazife olarak tahakkuk ettirmeğe koyulacaktır. Hükümetin bu işlerde takibedeceği hareket muhtelif usul ve şekillerle idare edilen mevcut deniz müesseselerimizi bir elde toplamak ve bir plan dahilinde çalışmaya sevk etmek suretiyle başlayacaktır. Yüksek tetkikinize arzı derdest bulunan “**Denizbank kanunu projesi**” bu neticeyi temin etmek maksadıyla hazırlanmış bulunuyor. Memleketimizin zirai ve sınai hayatındaki inkişaf ve memleket iç piyasalarının demir ve kara yollarıyla tedricen deniz yollarına bağlanmasındaki ilerleyiş hem memleket sahilleri arasında hem de memlekette dışarıya ve dışardan memlekete olan nünakale ihtiyacımızı günden güne artırmaktadır.

Bu mesut inkişaf bizi milli ve esaslı bir plan dahilinde :

Küçük kabotaj vesaiti ihtiyacı, Büyük kabotaj vesaiti ihtiyacı, Ve bunları temin edecek milli tesisat ve teçhizat, mevzuları üzerinde ehemmiyetle düşünmeye ve çalışmaya sevk etmektedir. Ecnebi kumpanyaların, aralarında birleşerek vakit vakit **yüksek navlum empoze etmek** istemlerinden ihracat piyasamız müteessirdir. Milli iktisât menfaatimizde bu yönünden tedbir almamızı icap ettirmektedir. Bu itibarla milli **şilepciliğimizi yüksek teknikle teşkilâtlandırmaya çalışacağız** fakat bir inhisar tesisi düşünmediğimizi derhal ilâve edebilirim. Alman tershanelerine sipariş ettiğimiz 14 yeni yolcu vapuru kopataj ihtiyacımızı tatmine kafi gelmeyecektir. Bu noktadan da mevcut tonajımızı yeniden artırmak lüzumunu bir zaruret halinde duyuyoruz. İhtiyacımız olan gemileri dahilde yapmak prensibine çok kıymet veriyoruz. Memleketimizde bir an evvel bir demir sanayii tesis etmek için sarfedilmiş gayretin istihdaf ettiği mühim hedeflerden birisi de zaten bu idi. İşi iki etapta planlaştırmak kararındayız.

Üç senelik birinci plan **devresinde İstanbul’da eski tersane mevkiinde yeni bir tersane kuracağız**. Bu tersane bidayette ikisi 5.000 tonilatoya kadar, diğer ikisi 1.000 tonilatoya kadar olmak üzere dört gemiyi aynı zamanda inşa edebilecek kudrette olacak ve yük gemisi yapıldığı takdirde istihşâl edilecek netice tonaj bakımından daha üstün olacaktır. Tam randımanla çalışmaya başladığı vakit günde 1.500 ameale çalıştıracak ve milli emek karşılığı olarak senede lâakal 1.000.000 lira kazandıracak olan yeni tersanemiz ikinci plan devresinde makine aksamını da imâl edecek hale getirilecektir.

Diğer taraftan mevcut tamirat fabrikamızla havuzlarımızı tevsi için İstinya Dok şirketini satın alarak bu fabrikaya ilâveye karar vermiş ve pazarlığını bitirmiş bulunuyoruz. **Mühim limanlarımızda** işletme servislerini tanzim ve tahmil ve tahliye vasıtalarını her birinin hususiyetlerine uygun şekillerde modernleştirerek masraflarını ve dolayısıyla tarifelerini tenzil için çalışmalara devam edeceğiz.

İstanbul’da modern tesisata malik transit satışlar da yapacak bir kömür deposu tesis olunacaktır. Diğer limanlarımızda ihtiyaç derecesinde iskeleler yapmak, mevcutları islâh etmek ve bütün bunlarla beraber memlekette deniz sevgisini yaşatacak olan deniz sporlarını teşkilâtlandırmak ve himaye etmek kararındayız.

Kaynak: TBMM, 2008a; <http://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP1.htm> ile <http://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP9.htm> arasındaki sayfalardan derlenmiştir.

EK 7: 1938- 1960 Yılları Arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler (1/4)

Hükümet No	Başbakan (Görev Süresi)	Ulaştırma (Münakalat) Bakanı (Şehir)	Görev süresi	Dönemin Denizcilik Müsteşarı (Şehir)
10. Hükümet	Mahmut Celal BAYAR 11.11.1938-25.01.1939	-		
Arkadaşlar; Teşkilat-ı esasiye hükümlerine göre sizin itimâdınızı kazanmak için, Hükümetin programını size arz etmek iktiza eder. Benim bu mebhasde fazla sözüm yoktur. Geçen sene, lütfen tasvibinize iktiran eden programımızın şimdiye kadar yapılmış olan kısımlarından mâadasını yürütmek azim ve kararındayız. Aynı zamanda, bize daima hakiki yolu gösteren ve içinde milletin nurlu iradesi okunan Cumhuriyet Halk Partisinin programı da bizim rehberimizdir.				
11. Hükümet	Refik SAYDAM 25.01.1939-03.04.1939	-		
Kabinenin iş bölümü noktasından eskisine nazaran farkı; Nâfia ve İktisat Vekâletlerinin ikişer vekâlete ayrılmış olmasıdır. Seneler geçtikçe vazifeleri artan bu iki vekâletin, gördükleri amme hizmetlerine nazaran bir taksime tabi tutulması ihtiyacı hiss olunuyordu. Bu surette şimdiye kadar inşa, nakliyat ve muhabere işlerini gören Nâfia Vekâleti, yalnız inşaatla meşgul bir vekâlet haline getirilmiş münâkale ve muhabereye aid olan hizmetlerle İktisat Vekâletine bağlı deniz nakliyat işleri alınarak (Münâkale ve Muhabere Vekâleti) ihdas olunmuştur. Keza ticaret ve sanayi işlerini gören İktisat Vekâleti yalnız sanayi ve maden işleri ile meşgul olmak üzere bırakılmış iç ve dış ticarete ait vazifeler toplanarak (Ticaret Vekâleti) teşkil edilmiştir. Bu veçhile vücuda gelen vekâletlerle idare ve teknik bakımdan işlerin yürütülmesinin daha kolay bir hale konulduğu ve vekillerin de daha yakından kendi işlerini takip ve kontrol edebileceklerini ümid ediyoruz. Vekâletlerin iş programında bir değişiklik yoktur. Kabinenin programında olduğu gibi vekâletlerin iş programlarında Cumhuriyet Halk Partisinin programı esastır.				
12. Hükümet	Refik SAYDAM 03.04.1939-09.07.1942	Ali ÇETİNKAYA (Afyonkarahisar) Cevdet Kerim İNCEDAYI (Sinop) Mehmet Fahri ENGİN (Samsun)	03.04.1939-20.11.1940 20.11.1940-12.11.1941 12.11.1941-09.07.1942	
11. Hükümet programının aynısıdır.				
13. Hükümet	Mehmet Şükrü SARAÇOĞLU 09.07.1942-09.03.1943	Mehmet Fahri ENGİN (Samsun)	09.07.1942-09.03.1943	
Hariçten buğday tedariki için bilhassa Amerika'ya müracaat ettik. Amerika Hükümeti 45 gün içinde on beş bin ton buğdayı kendi vasıtasıyla getirip teslim etmeyi süratla vadettiği gibi nakil vasıtası tarafımızdan tedarik edilmek şartıyla isteğimiz kadar buğday vermeyi kabul ettiğini bildirdi. Biz bir taraftan Amerika'nın gösterdiği yüksek anlayışa ve dostluğa derin teşekkürlerimizi ifade ederken diğer taraftan yabancı nakil vasıtası temini için çalışmağa başladık. Bundan maada vapur ve nakliye sıkıntılarına rağmen bir vapurumuzu ayrıca bu işe tahsis etmeğe çalışıyoruz.				
14. Hükümet	Mehmet Şükrü SARAÇOĞLU 09.03.1943-07.08.1946	Ali Fuat CEBESÖY (Konya)	09.03.1943-07.08.1946	
Bütçede mühim para alacaklardan birisi de Sümerbank ve Etibanktır. Bu iki bankanın kurduğu müesseseler, imtiyazlı şirketlerin mübayaalarından ve satın alınan ve yapılan demiryolları ve deniz yollarından sonra, devletçilik vasfımızı en sağlam temeller üzerine kuran ve onu yaşatan ve canlandıran müesseselerdir. Bu iki müessesenin tabii seyrini devam ettirmek için ne lazımsa yapılacaktır. Bunlar gibi nafialarımızın yollar, sular, köprüler, demiryolları ve iskelelere dair mevcut programı aynen tatbik edilecek ve her yerde bu işlerimiz faal yürüyüşlerini muhafaza edeceklerdir.				

EK 7: 1938- 1960 yılları arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler (2/4)

Hükümet No	Başbakan (Görev Süresi)	Ulaştırma (Münakalat) Bakanı (Şehir)	Görev süresi	Dönemin Denizcilik Müsteşarı (Şehir)
15. Hükümet	Mehmet Recep PEKER 07.08.1946-10.09.1947	Şükrü KOÇAK (Erzurum)	07.08.1946-10.09.1947	
Sovyetler Birliği Ankara Sefareti sekiz ağustos günü Dışişleri Bakanlığına bir nota tevdi etmiş ve Sovyetler Birliği bakımından boğazlar rejiminde arzu edilen tadillerin ne gibi esaslardan ibaret olduğunu izah eylemiştir. Bu esaslar şu beş noktaya dayanmaktadır : 1. Boğazlar bütün memleketlerin ticaret gemilerinin geçişine daima açık olmalıdır. 2. Boğazlar Karadeniz Devletlerinin harp gemilerinin geçişine daima açık olmalıdır. 3. Karadeniz'de sahili bulunmayan devletlere ait harp gemilerinin boğazlardan geçmesi, hususi surette derpiş edilen haller müstesna, memnudur. 4. Karadeniz'e girmek ve Karadeniz'den çıkmak için tabii su yolu olan boğazlara müteallik rejimin tesisi Türkiye'nin ve Karadenizde sahili bulunan diğer devletlerin selahiyeti dahilinde olmalıdır. 5. Boğazlarda ticari seyrüseferin serbestisini ve boğazların güvenliğini temin hususunda en fazla alakadar ve bunu icraya en kadir olmaları sıfatıyla Türkiye ve Sovyetler Birliği, işbu boğazların Karadenizde sahili bulunan devletler aleyhine diğer devletler tarafından kullanılmasının önüne geçmek için bunların müdaafasını müşterek vasıtalarıyla temin ederler. Ulaştırma : Ulaştırma işlerini; Milli Savunma, emniyet ve ekonomi kudreti üzerinde en tesirli bir unsur sayan hükümetimiz, devlet demir, denizyolları ve havayolları nakliyatında ve PTT hizmetlerinde güven, düzen ve sürati ve tam verimi sağlamayı prensip olarak daima gözönünde tutacaktır. İdarelerin halkla münâsebetinde kolaylık zihniyetini bir itiyat halinde kurmak ve işletme şartlarını memleketin iktisâdi ihtiyaçlarına uygun bir hale getirmek hedefimizdir. Denizyollarında : Çok yıpranmış olan devlet ve armatör tonajını tedrici olarak yenileyip artıracğız. Liman ve iskeleleri modern ulaştırma gereklerine göre en elverişli şekilde cihazlandıracağız. Deniz endüstrisini süratle gemi yapabilecek duruma getirmek imkânlarını araştıracağız. Harp zaruretleri dolayısıyla şahıslara ait deniz taşıtlarının seyrüsefer serbestliği ve navlunları üzerine konulmuş olan kayıtları, ilk önce iç nakliyatımızdan başlayarak, kaldıracağız ve durum fırsat verirse bunu dış seferlere de teşmil edeceğiz. Serbest şilepçiliği teşvik edeceğiz ve bunun temini için bir kredi maritim bankasının kurulmasını etüd etmek karındayız. Kanuni hükümlerde, bu maksada yarayacak değişiklikler yapılması için tekliflerde bulunacağız.				
16. Hükümet	Hasan SAKA 10.09.1947-10.06.1948	Şükrü KOÇAK (Erzurum)	10.09.1947-10.06.1948	
Milli ekonomide bir taraftan yolların, diğer taraftan limanların ehemmiyeti meydandadır. Bunun içindir ki, memleketin her tarafını birbirine bağlayan ana demiryol şebekesini tamamlamaya ve yolların muntahi olduğu limanları bir an evvel yapmağa çalışacağız. Yol şebekemizin en yeni usullerle ve makineli vasıtalarla yapılmasını ve sistemli bir bakım altına alınmasını esas tutuyoruz. Ulaştırma işlerinde tarife meselesine ehemmiyet vereceğiz. Memleketin ekonomik hayatında büyük rolü olan tarife sisteminin istihşâli teşvik etmek ve kolaylaştırmak için icabına farklı ve seyyâl olması imkânlarını araştıracağız.				

EK 7: 1938- 1960 yılları arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler (3/4)

Hükümet No	Başbakan (Görev Süresi)	Ulaştırma (Münakalat) Bakanı (Şehir)	Görev süresi	Dönemin Denizcilik Müsteşarı (Şehir)
17. Hükümet	Hasan SAKA 10.06.1948-16.01.1949	Kasım Rifat GÜLEK (Seyhan)	10.06.1948-16.01.1949	
Deniz ulaştırmasına ilişkin herhangi bir cümle bulunmamaktadır.				
18. Hükümet	Mehmet Şemsettin GÜNALTAY 16.01.1949-22.05.1950	Kemal SATIR (Seyhan)	16.01.1949-22.05.1950	
Deniz ulaştırmasına ilişkin herhangi bir cümle bulunmamaktadır.				
19. Hükümet	Adnan MENDERES 22.05.1950-09.03.1951	Ahmet Tevfik İLERİ (Samsun) Seyfi KURTBEK (Ankara)	22.05.1950-11.08.1950 11.08.1950-09.03.1951	
Devlet imalatçılığı gibi devlet nakliyeciliği de bu memlekete çok pahalıya mal olmaktadır. Devlet demiryollarının, akaryakıt fiyatlarının maksat tahtında çok yüksek tutulmasına ve yolsuzluğa rağmen şimdiden motorlu nakil vasıtalarıyla rekabet edemez hale gelmiş olmasının manası budur. İnhisarçı bir zihniyetle ele alınan devlet deniz nakliyeciliğinin iktisadiyatımız üzerindeki menfi tesirleri yanında bir de milli ticaret donanmamızın inkişafına engel olmuş bulunmasının zararlarını ilâve etmek icabeder. Ulaştırma ve bayındırlık işlerimize evvela zirâat ve milli ekonomi ile çok yakından alâkalı mevzular olarak kıymet vermekteyiz. Sonra da ulaştırma ve bayındırlık sahaslarındaki faaliyetleri memlekette iktisâdi ve manevi bütünlüğü temin edecek mevzular olarak görmekteyiz. Ulaştırmada motorun süratli, kolay ve ucuz nakliyatı temin ettiği bu devirde bilhassa karayollarına ehemmiyet vereceğiz. Köy yollarının yapılması hususunda, imkânların müsaadesi nisbetinde umumi bütçeden yardım teminini sağlayacağız.				
20. Hükümet	Adnan MENDERES 09.03.1951-17.05.1954	Seyfi KURTBEK (Ankara) Yümnü ÜRESİN (Bilecik)	09.03.1951-10.11.1952 10.11.1952-17.05.1954	
Memleketin kıyı teşekkülü kara ulaştırma sistemi, denizlerde seyrüsefer şartları limanlar meselesinin hallinde hareket noktalarının teşkil etmektedir. Büyük limanlar programının ödeneklerine tâalluk eden kanun tasarısı büyük meclise sevk edilmiştir. Kara, deniz ve demiryollarından mürekkep münâkale sisteminin ahenkli şekilde ve birbirini tamamlayıcı olarak geliştirilmesi gerektiğine kaani bulunuyoruz. Ulaştırma işlerimizin iktisâdi faaliyetlerinin inkişafına yararlı bir istikamete tevcih hususundaki gayretlerimize devam edeceğiz. Denizyolları İdaresine yeni bir şekil veren kanun tasarısı önümüzdeki günlerde Yüksek Meclise getirileceği gibi Devlet Demir ve Havayolları ve Posta, Telgraf ve Telefon hizmetlerinin de rasyonel şekilde işlemelerini temin yolundaki tedbirlere devam olunacaktır.				
21. Hükümet	Adnan MENDERES 17.05.1954-09.12.1955	Mehmet Muammer ÇAVUŞOĞLU (İzmir)	17.05.1954-09.12.1955	
İstihsâle sermaye yatırımlarının teşviki ve milli tasarrufun istihsâl faaliyetlerine tevcihi için Bakanlar Kanunu ile menkul kıymetler ve kambiyo borsaları mevzuatının bu yeni anlayışla ele alınmasını ve bilhassa sanayi erbabı ve madencilerle denizcilerimizin kredi imkânlarına kavuşturulmasını icabettirmektedir. Gerek bu sahalardan ve gerek diğer istihsâl ve iş kollarının ihtiyaçlarını göz önünde tutarak hazırlanacak olan yeni kanun tasarıları önümüzdeki devrede tetkik ve tasvibinize arz olunacaktır. Önümüzdeki çalışma devrelerinde yalnız bugün başlanmış olan işlere devam etmek değil, aynı zamanda yeni yeni hamlelere girişmek her çeşit imkânlardan istifade ederek zirai ve sinai kalkınmamızı hızlandırmak, yollarımızı, barajlarımızı, limanlarımızı hava meydanlarımızı, köy yolları ve içme sularını yapmak, köy meskenlerinin inşası, köylerimizin elektriğe kavuşması için gerekli tedbirleri almak ve bu memleketi en kısa zamanda bir mamure haline getirmek azim ve kararındayız.				

EK 7: 1938- 1960 yılları arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler (4/4)

Hükümet No	Başbakan (Görev Süresi)	Ulaştırma Bakanı (Şehir)	Görev süresi	Dönemin Denizcilik Müsteşarı (Şehir)
22. Hükümet	Adnan MENDERES 09.12.1955-25.11.1957	Arif DEMİRER (Afyonkarahisar)	09.12.1955-25.11.1957	
Bunun yanında silolar, limanlar ve iskeleler inşası ve sair bayındırlık işleri de zirai kalkınmamızla, dolayısıyla fakat sıkı sıkıya alâkalı mevzular teşkil eder.				
23. Hükümet	Adnan MENDERES 25.11.1957-27.05.1960	Fevzi UÇANER (İzmir) Muzaffer KURBANOG̃LU (Manisa) Şemi ERGİN (Manisa)	25.11.1957-18.09.1958 01.11.1959-09.12.1959 09.12.1959-27.05.1960	
Memleketimiz yollar, köprüler, limanlar, sulama tesisleri, enerji santralleri, tayyare meydanları, gibi sanayiin, zirâatin, hulasa vatan müdafaasının yüzde yüz muhtaç bulunduğu temel yatırımlarla teçhiz edilmiştir.				

Kaynak: TBMM, 2008a; <http://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP10.htm> ile <http://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP24.htm> arasındaki sayfalardan derlenmiştir.

EK 8: Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Deniz Ulaştırma Politikaları (1/11)

1. BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1963- 1967)

“TAŞIMA” başlığı altında

Ana ilkeler (s.386):

- (1) Bugün çok karışık ve sahipsiz bir durumda olan taşıma politikasını tek bir elden yönetmek
- (2) Taşıma işlerini ekonomik kurallara uygun ve ekonomik sınırlar içinde uygulanmak üzere: (a) Uzak taşımaları demiryolu ve denizyoluyla yapmak. (b) Karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımalarını besleyici ve tamamlayıcı kısa mesafe taşıt örgütü kurmak.
- (3) Bütün taşıma sistemlerini aynı şart ve yükümlere bağlamak.

Hedefler (s.386-387):

- (1) Bir yandan ulusal ekonomik gelişmenin gerektirdiği yük taşımalarını hiçbir tıkanıklığa meydan vermeden karşılamak, öte yandan daha güvenli, rahat ve ekonomik yolculuk imkânlarını sağlamak,
- (2) Sistemler arası sistem için yıkıcı rekabete son vererek taşıtları toplum ve ulusal ekonomi yararına uygun olarak kullanmak,
- (5) Daha modern ve genç teknelerle dış ticaret mallarımızın en az yarısını taşımak, uluslararası sularda yabancı bandıralı gemilerle rekabet edebilir bir deniz ticaret filosu yaratmak,

Tedbirler (s.392- 393):

- a. Bütün, kesimde işler bir elden yürütülecektir.
- (1) Ulaştırma Bakanlığı, taşıma şebekesinin kuruluş prensiplerini ve tarife konularını içine alan taşıma politikasını yürütecek bir duruma getirilecektir.
- (2) Yol ağının kurulmasında, işletmede ve tarifede tutarlı bir ulaştırma politikasının tespitini yapacak ve tatbikini takip edecek bir Bakanlıklar arası Yüksek Ulaştırma Kurulu kurulacaktır.
- c. (2) Taşıma politikasında ahenkli bir vergi düzeni sağlanacaktır.

“ GEMİ İNŞAAT SANAYİİ” başlığı altında;

Ana ilkeler (s.343):

Ticaret filosunun yük taşıma kapasitesi 1967 yılında taşınacak yüke göre fazladır. Bu durumda yaşlı gemilerin yenilenmesi ve modernleştirilmesi dışında plân döneminde başka talep olmayacaktır.

Hedefler(s.342):

- a. Gemi- inşaatı yurt içinde yapılacaktır. Bunun için bugünkü tersanelerin kullanılmayan kapasitelerinden yararlanılacak ve eksikleri tamamlanacaktır.

Tedbirler(s.347) :

- a. Gemi ithalatı durdurulacaktır. Ancak gemilerin yurt içinde yapılamayan parçaları ile ekonomik bakımdan zaruri olan ve fakat memleketimizde yapılamayan özel tip gemiler ve tankerler ithal edilecektir.
- b. Gemi İnşaat Kurumu kurulacaktır. Bu kurum kuruluncaya kadar ilgili kurumların katılmasıyla kurulacak koordinasyon komisyonu gemi inşaatı işini yönetecektir.
- c. Armatörlere, yurt içinde yapılacak gemileri satın almaları için inşaatı başlamak üzere kredi sağlayacak mekanizma kurulacaktır.
- d. Kayıt ve sınıflandırma müesseselerinin kabul edeceği gemi inşaat kontrol sistemi kurulacaktır.

“LİMANLAR VE İSKELELER” başlığı altında;

Tedbirler (s.396) :

- a. Limanlar tek elde toplanacaktır.
- b. İstanbul'dan Anadolu'ya gönderilecek mallarda daha çok Haydarpaşa limanının kullanılması için gerekli tedbirler alınacaktır.
- c. Serbest bölge veya limanlar :

Transit ticaretinin gelişmesinde mühim rolü olan serbest bölge veya liman konusu üzerinde durularak müsait liman şehirlerimizde tesisine matuf çalışmalar yapılmalıdır.

2. BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1968- 1972)

“ ULAŞTIRMA” başlığı altında(s.568);

Denizyolu taşımasında, servise girecek büyük tonajlı yeni tankerlerle, ithal edilecek ham petrolün büyük bir kısmı taşınabilecektir. Yurt içinde imal edilecek kuru yük gemileri ve gemi inşa sanayinin gelişmesini engellemek şartıyla yapılabilecek kuru yük gemisi ithalatı ile de Türk Ticaret Filosunun gençleştirilmesi ve taşıma kapasitesinin artması sağlanacaktır.

Tedbirler (s.581):

(a) Ulaştırma ile ilgili genel politikanın düzenlenmesi ve gerekli kararların alınmasını sağlayacak bir örgütlenme meydana getirilecek ve genel politikanın tespiti, çeşitli sistemler arasında koordinasyonun sağlanması tek bir elde toplanacaktır,

(ıı) Yapım hariç, limanlarla ilgili diğer hizmetlerin tek elden yapılmasını sağlayacak olan Ulaştırma Bakanlığına bağlı ayrı bir kuruluş olarak «Limanlar Genel Müdürlüğü» kurulacaktır.

“ GEMİ İNŞAAT SANAYİİ” başlığı altında;

İlkeler (s.529) :

(1) Yurt içi gemi inşaat kapasitesi artırılacak ve modernleştirilecektir.

(2) Gemi taleplerinin yurt içi üretimle karşılanması esastır. Ancak, Türk ticaret filosunun genişletilmesi ve gençleştirilmesi amacıyla ve gemi inşa sanayimizin gelişmesini engellemek şartıyla kuru yük gemisi, büyük tanker ve özel tipteki deniz araçlarının ithalatı yapılabilecektir.

Tedbirler (s.534) :

a. Gemi inşaat kredi fonu, Plan dönemi içindeki talep durumu da dikkate alınarak artırılacaktır. Bu kredilerin verilme şartları ve faiz miktarı yeniden gözden geçirilecek, talep sahibini yurt içi gemi inşaatına çekecek en uygun şekle getirilecektir.

b. Gemi inşaat sanayinin gelişmesi göz önünde tutularak 3339 Sayılı Kanun yeniden gözden geçirilecektir.

c. Yurt içinde gemi inşa ettiren hakiki ve hükmi şahıslara, bu gemilerle yapılacak taşımalarda teşvik edici vergi hükümleri uygulanması imkânları araştırılacaktır.

d. Kamu sektörü tersanelerinin Denizcilik Bankasından bağımsız bir kuruluş haline getirilmesi dönemin ilk yıllarında gerçekleştirilecektir.

“YATIRIMLAR” başlığı altında;

Denizyolu ulaştırmasında, devam eden, liman ve barınak inşaatlarına devam edilecek, mevcut tıkanıklıklar giderilecektir. Ayrıca tanker filosu yeni gemilerle takviye edilecektir.

3. BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1973- 1977)

“ ULAŞTIRMA” başlığı altında;

İlkeler ve Tedbirler (s.602):

1158. (6) Deniz ve havayolları ulaştırmasında, özellikle, dış piyasalarla rekabeti olumlu yönde sağlayacak bir kapasite ve işletmecilik anlayışı yaratılacaktır.

“ GEMİ İNŞAAT SANAYİİ” başlığı altında;

Uzun Dönemde Gelişme Hedefleri(s.554):

1082. Etkili bir deniz ticaret filosuna sahip olmak, deniz yolu ulaştırmasında dışa bağımlılık nedeniyle yüksek navlunlar ödenmesini önlemek ve dış pazarlarda rekabet gücü kazanabilmek amacıyla, istihdam yaratmada ve yan sanayi geliştirmede de olumlu etkileri bulunan gemi inşa sanayine gereken ağırlık verilecek ve uzun dönemde taşıma kapasitesi 100.000 DWT ve daha büyük olan tankerlerin inşaatının yapılabildiği yeni projeler gerçekleştirilecektir. Gemi inşa sanayinin iç talebi karşılaması ve ayrıca ihracat yapacak şekilde geliştirilmesi öngörülmektedir.

EK 8: Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Deniz Ulaştırma Politikaları (3/11)

“YATIRIMLAR” başlığı altında;

İlkeler ve Tedbirler (s.558):

1089. (1) Gemi ihtiyacının karşılanması bir ana plan çerçevesinde zamanlandırılacak, yurtiçi sivil tersanelerle, askerî hizmetleri aksatmamak kaydı ile askerî tersanelere öncelik verilmesi esas olacaktır, ihtiyacın, yurtiçi üretimle karşılanmayan kısmı ithal edilecektir.

(2) Uygulamada ortaya çıkan darboğazları giderecek şekilde gemi yapımına ilişkin mevzuatın basitleştirilmesi sağlanacaktır.

(3) Bu sektöre, uluslararası koşullara uygun kredi olanakları ve diğer kolaylıklar sağlanacaktır.

(4) Gemi ihracatını geliştirecek tedbirler alınacaktır.

(5) Kamu tersanelerinin belirli tip ve büyüklüklerde-ihisaslaşması, kredi şartları ve fiyatların sipariş sureleri ile uyumluluğunu sağlayacak bir işletmecilik geliştirilecektir.

(6)Gemi inşaatında yeni teknolojiler göz önünde bulundurulacaktır.

“GÖRÜNMEYEN İŞLEMLER” başlığı altında (s.894) ;

1994. (...) Navlun gelirlerinin artırılması, Türk Ticaret filosunun geliştirilmesi ve 1977de Dış Ticaret hacminin en az yüzde 50 sini taşıyacak kapasiteye ulaştırılması ile gerçekleştirilecektir.

“KALKINMA POLİTİKALARININ İLKELERİ” başlığı altında(s.1002);

7.44. Deniz ve hava yolları ulaştırmasında, özellikle dış piyasalarda rekabeti gerçekleştirecek bir kapasite, modernleşme ve işletmecilik anlayışı sağlanacaktır. Demiryolu ulaştırması, sanayinin gelişmesi ile doğacak yük taşınması gereklerini karşılayacak duruma getirilecektir.

7.45. Özellikle dış piyasalara hizmet arzı için hava ve deniz ticaret filolarında güvenilir ve modern bir ulaştırma organizasyonunun kurulması sağlanacaktır.

4. BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1979- 1983)

“HİZMETLER” başlığı altında:

(1) Ulaştırma - Haberleşme (s.242):

652. IV. Plan döneminde petrol fiyatlarındaki hızlı artış ve enerji darboğazı nedeniyle ulaştırma hizmetlerinin, yakıt tüketimi en az ve ülke koşullarına en uygun taşıma sistemleriyle karşılanması temel ilkedir. Bu amaçla demiryolu ve deniz ulaştırması ile bu ulaşım birimlerinin gerektirdiği altyapıya öncelik verilecektir. Taşıma hizmetlerine olan talebin, özellikle sanayi sektörü talebinin, fazla kapasite yaratılmadan zamanında ve güvenilir bir biçimde karşılanması esastır.

654. Denizyolu taşımada, görevli kamu kuruluşlarının çağdaş işletmecilik anlayışına uygun bir yapıya kavuşması sağlanacak, yeni liman kapasiteleri yaratılacaktır.

“SEKTÖREL POLİTİKALAR” başlığı altında(s.275);

845. Alt yapının, ekonominin büyümesini engelleyen yetersizliklerini giderici bir yatırım politikası izlenecektir. Ulaştırma hizmetlerinde kırsal kesim yerleşim birimlerinin gereksinimleri ile ulusal sanayinin gereklerini ekonomiye en çok katkıyı sağlayacak düzeyde karşılayacak yatırımlara öncelik verilecektir. Kitle taşımacılığına yönelen yatırımlara hız kazandırılacaktır. Ülkenin uluslararası ticarete daha kolaylıkla açılmasını sağlayabilecek nitelikteki ulaştırma projeleri önemle gözetilecektir. Deniz ticaret filosu yeterli düzeye eriştirilecektir.

“ULAŞTIRMA” başlığı altında:

Hedefler (s.413, 416):

1501. Deniz ticaret filosunun beş yılda 800.000 DWT artırılarak 1983 yılında 2 600000 DWT'a ulaştırılması ve navlun giderlerinin de dış ödemelerin azaltılması hedef alınmıştır.

1508. Liman inşaatlarında, Haydarpaşa limanının ikinci mol eklemesinin tamamlanması Hopa, Mersin, İskenderun, Antalya, Trabzon, Samsun, İzmir, Derince ve Bandırma limanlarında sürdürülmekte olan inşaatlar, ilaveler ve diğer işlerin bu dönemde tamamlanması sağlanacaktır.

EK 8: Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Deniz Ulaştırma Politikaları (4/11)

İlkeler ve Politikalar (s.416,418):

1512. (1) IV. Plan döneminde, toplumsal gelişmenin ve sanayinin gereksinimlerini karşılamak, yerleşme ve sanayi merkezleri arasındaki ilişkileri güçlendirmek, enerji darboğazının ve petrol fiyatlarındaki hızlı artışların ortaya çıkardığı sorunları çözümlmek üzere, taşıma hizmetlerinin, yakıt tüketimi en az ve ülke koşullarına en uygun taşıma sistemleri ile karşılanmasını sağlayacak, plan hedef ve ilkeleriyle tutarlı bir politika izlenecektir. Bu amaçla, sanayinin yük taşımalarının demiryolu ve denizyolu ulaşımına kaydırılması, kitle taşımacılığına yönelinmesi ve sektördeki dışa bağımlılığın en aza indirilmesi için gerekli önlemler alınacak, demiryolu ve deniz ulaştırması ile boru hattı taşımalarına ve bu ulaşım biçimlerinin gerektirdiği altyapıya öncelik verilecektir.

(14) Demiryolu, denizyolu ve havayolu alanlarında hizmet gören kamu kuruluşlarının hedef alınan hizmet düzeylerini ve çağdaş işletmecilik koşullarını gerçekleştirebilmesi için bu kuruluştaki yapısal düzenlemelere gidilecek ve idari, hukuki, mali önlemler alınacaktır. Denizcilik Bankası T.A.O ve D.B Deniz Nakliyat TAŞ' nin «Gemi İnşa Sanayinin ve Deniz Ticaretinin Gelişmesini» amaçlayan 7/9245 sayılı Kararnamede öngörüldüğü şekilde yeniden örgütlenmesi dönem içinde tamamlanacaktır.

(15) Yeni liman kapasitelerinin yaratılmasında, dışalım ve dışsatımı hızlandırmadaki etkinliği, deniz taşımacılığının özellikleri, yöresel yolcu ve yük potansiyeli, transit trafiği dünya limanlarının konjonktürü göz önüne alınacak; gerektiğinde transit trafiği ve gemi onarım tersanelerini de içerecek bölge kompleksleri oluşturulacaktır. Organize sanayi bölgeleri bölge kompleksleri arasındaki ilişkiler güçlendirilecektir.

“GEMİ İNŞA SANAYİİ” başlığı altında;

İlkeler ve Politikalar (s.640-641):

2127. (1) Gemi inşa sanayine dış satıma dönük bir yapı kazandırılacak, böyle bir yapının gerektirdiği mali, hukuki ve idari düzenlemeler yapılacaktır.

(2) Gemi inşa sanayinin geliştirilmesini amaçlayan 7/9245 sayılı Kararnama ile getirilen ilkelerin, plan döneminde tümüyle işlerliği sağlanacaktır. Denizcilik Bankası TAO'nun, söz konusu kararnamede öngörüldüğü şekilde, yeniden örgütlenmesi bu dönemde tamamlanacaktır.

(3) Beş yıl içinde yapılacak toplam gemi dışalımının parasal değerinin aynı süre içinde yapılacak toplam dışsatımın parasal değerini aşmaması esastır. Uygulama yıllık programlarla bu esas çerçevesinde düzenlenecektir.

(4) Yeni tersane kurulma kolaylıkları açısından Türkiye kıyıları ayrıntılı olarak incelenecek ve bir ana plan hazırlanacaktır. Öncelikle Akdeniz kıyılarında büyük kapasitede bir bakım onarım tersanesi kurulmasına ilişkin çalışmalar bu dönemde bitirilecek ve dönem sonunda yatırıma başlamak üzere bütün işlemler tamamlanacaktır.

(5) Tuzla özel kesim tersane yerleri, altyapı yatırımı öncelikle bitirilerek, bütün parseller yatırıma kuruluşlara, saptanmış ölçütlere göre dağıtılacaktır.

(7) Gemi İnşa Sanayi ile Savunma Sanayi arasında sağlıklı bir işbirliği ortamı yaratılacak ve askeri tersanelerin artan zamanlarının sivil amaçla değerlendirilmesi ilkesi gözetilecektir.

“EKONOMİK AMAÇLARA YÖNELİK ARAÇLAR” başlığı altında (s.662);

21. Altyapı yetersizliği, yalnız ekonominin bünyesini engelleyici bir darboğaz olmakla kalmamakta, ekonominin bugünkü düzeyinde bile verimden düşmesine neden olmaktadır. Onun için, Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı dönemi, enerji alanında olduğu gibi öteki altyapı eksikliklerini de gidermeye önem veren bir dönem olacaktır.

O arada;

- Karayolu, demiryolu, denizyolu ve hava ulaşırmacılığının daha dengeli ve birbirleriyle uyumlu biçimde gelişmesi gözetilecektir.
- Deniz ticaret filomuz gerek işletmecilik gerek kapasite açısından yeterli düzeye eriştirilecektir. Bir yandan gemi yapımı sanayimiz geliştirilirken, bir yandan da uygun piyasa koşulları değerlendirilerek gemi alımı yoluna gidilecektir.
- Dışsatımı ve dışalımını hızlandırmak üzere limanlar genişletilecektir.
- Limanlardaki ve üretim yerlerindeki depolama ve yükleme olanakları genişletilip geliştirilecektir.

5. BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1985- 1989)

“ULAŞTIRMA” başlığı altında;

Hedefler (s.112):

394. Şehirlerarası yük taşımasında ağırlığın karayollarından birim taşıma maliyeti daha düşük olan demiryolları, denizyolu ve boru hatlarına doğru kaydırılması hedef alınmıştır. V. Plan dönemi sonunda, halen yüzde 80,9 olan karayolları payının yüzde 65,7'ye düşmesi, buna karşılık demiryolu, denizyolu ve boru hatlarının paylarının sırasıyla yüzde 18,3, 11,5 ve 4,4'e yükselmesi beklenmektedir.

395. Yurt dışı taşımalarında, denizyolunun diğer alt sektörlerle oranla daha büyük payı alması sağlanacaktır.

398. V. Plan döneminde dış ticaret ve transit taşımalar önem taşıyan Samsun, Trabzon, İzmir, Mersin, İskenderun limanlarında yapılmakta olan yatırımlar tamamlanacak, ayrıca araç - gereç noksanlıkları giderilerek kapasiteleri artırılacaktır. Bu limanların konteyner faaliyetlerine elverişli hale getirilmesi için gerekli düzenlemeler, terminal inşaatları ve araç gereç temini gerçekleştirilecektir.

401. V. Plan dönemi sonunda Türk Deniz Ticaret filosu tonajının 6.2 milyon dw tona ulaşması hedef alınmıştır. Filonun, uluslararası deniz taşımacılığına ve çağdaş işletmecilik anlayışına uygun bir yapıya uygun bir yapıya kavuşması da sağlanacaktır(s.113).

406. Devam etmekte olan liman tevsi yatırımları dönem içinde tamamlanacaktır. Marmara Bölgesinde yeni bir liman gereğini karşılayacak yatırımlara da dönem içinde başlanacaktır. Ayrıca uluslararası taşımacılık yönünden önemli bazı limanlarımızda konteyner terminalleri yapımını sağlayacak projeler de kısa sürede ele alınarak bu limanların ülke ekonomisine katkıları artırılacaktır.

407. Limanların iyileştirilmesi, araç - gereç eksikliğinin giderilmesi ve modernizasyonuna yönelik birinci proje 1984 yılında tamamlanmış olacak ve projenin ikinci kısmına da 1985 yılında başlanacaktır. Böylelikle liman kapasitelerinin artırılması ve hizmet düzeyinin yükseltilmesi sağlanmış olacaktır.

408. Kamu ve özel kesimce yapılacak yatırımlarla Türk Deniz Ticaret Filosu V. Plan dönemi sonunda 6,2 milyon tona ulaşabilecektir. Gemi İnşa Sanayinin kurulu kapasitelerinin ve oluşmuş deneyiminin de en iyi şekilde değerlendirilmesine öncelik verilecek, ayrıca dünya piyasasının elverişliliğinden yararlanarak filo için gerekli nitelikte ucuz gemi ithalatı yapılacaktır(s.115).

409. Filonun, dünya deniz ticaretinin gelişen yapısı ile uyumlu gemilerle donatılmasına özen gösterilecek ve çok amaçlı gemiler ve konteynerler öncelik alacaktır(s.115).

İlkeler ve Politikalar(s.116):

416. (1) V. Plan döneminde taşımalarda can ve mal güvenliğinin ve ulaşılabilirliğin artması; taşıma taleplerinin karşılanması; taşıma maliyetlerinin, enerji tüketiminin ve tek enerji türüne bağımlılığın azaltılması; denizyolu, demiryolu ve boru hattı taşımacılığına ağırlık verilmesi; daha verimli bir işletmecilik yapılması, uluslararası taşımalarda döviz kazancının artması sağlanacaktır.

(5) Türk Deniz ticaret filosu, ülkenin dış taşımalarında gerekli payı alacak ve Türk denizciliğinin dışarıya açılmasını sağlayacak ve dış sularda yabancı bayraklı gemilerle rekabet edecek güce ve yapıya ulaştırılacaktır, bu amaçla gerekli düzenlemeler yapılacaktır.

(6) Limanlarımızın verimli ve çağdaş bir işletmecilik anlayışına ve yapısına ulaşmasını sağlayacak yatırımlar, hukuki ve idari düzenlemeler gerçekleştirilecektir.

“TEŞVİK POLİTİKASI” başlığı altında(s.32);

117. Yurt dışı müteahhitlik ve mühendislik hizmetleri ve taşımacılık yoluyla sağlanan döviz gelirlerini artırmak için mevcut teşvik araçlarının uygulanmasına devam edilecektir, özellikle deniz taşımacılığı ve gemi inşa sanayi, enerji ve tarıma dayalı entegre yatırımlar ve toplu konut yatırımları için ilave teşvik tedbirleri uygulanacaktır.

“POLİTİKA ESASLARI” başlığı altında;

47. Teşvik (s.192):

Ülkemizin sahip olduğu coğrafi avantajlardan daha yüksek düzeyde yararlanabilmek amacıyla, transit ticaret ve buna bağlı taşımacılık sektöründe, özellikle deniz taşımacılığında uygulanan ilave teşvik tedbirleri sürdürülecek, enerji ve toplu konut yatırımları ile tarıma dayalı entegre yatırımlarda ilave teşvik tedbirleri uygulanacaktır.

EK 8: Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Deniz Ulaştırma Politikaları (6/11)

56. Ulaştırma

V. Plan döneminde ulaştırma sektörünün gelişmesi hazırlanmış bulunan Ulaştırma Ana Plânı'na ve bu Plân'da yapılması gerekli revizyonlara göre yönlendirilecektir.

Ulaştırma sektöründe, verimlilik artışı, mevcut kapasitelerin en etkin şekilde kullanılması, hizmetin güvenilir ve devamlı olması hedef alınacaktır.

Çağdaş ulaştırmanın gereği olan sistem, organizasyon ve koordinasyon sorumlu bir yönetim altında sağlanacak ve geliştirilecektir.

Özellikle yük taşımalarında denizyolu, demiryolu ve boru hattı sistemlerinden en üst düzeyde yararlanılması esastır.

Orta Doğu, Basra Körfezi ve diğer komşu ülkelere ihraç mallarımızın kolaylıkla ulaşmasını gerçekleştirmek amacı ile gerekli ulaşım bağlantılarının yapımı ve entegrasyonu sağlanacaktır.

Karayolu ile ülkemiz üzerinden yapılan transit taşımaların demiryolu ve limanlara kaydırılması için gerekli imkânlar hazırlanacaktır.

Deniz ticaret filosu işletmecilik kapasitesi açısından uluslararası gelişmelerle uyumlu bir şekilde yeterli düzeye eriştirilecektir.

Marmara civarında yeni bir liman inşa edilecektir.

“GEMİ İNŞA SANAYİİ” başlığı altında;

A) Hedefler (s.102)

372. Ekonomik gelişme ve dışa açılma gayretleri ile gelişmiş sanayi ülkeleri ve petrol üreticisi ülkeler arasındaki uygun coğrafi konumumuz deniz taşımacılığının önemini artırmak ve deniz ticaret filomuzun geliştirilmesi zarureti ortaya çıkarmaktır.

Bu sebeple deniz ticaret filosunun ihtiyaçlarımızı göz önünde bulundurularak süratle geliştirilmesi ve 4,4 milyon DWT olan kapasitenin V. Plan dönemi sonunda 6,2 DWT'a çıkarılması hedef alınmıştır.

B) İlkeler ve Politikalar (s.103):

373. (1) Gemi inşa sanayinde bakım-onarım potansiyelinin ülke ihtiyaçlarını karşılayabilir duruma getirilmesi ve yabancı bayraklı gemilere verilen bakım - onarım hizmetlerinin artırılması için gerekli düzenlemeler yapılacaktır.

(2) Ülke ihtiyaçlarına uygun tip ve tonajdaki gemilerin üretimi ve gemi inşa sanayinin ihracata yönelik olarak gelişmesini teşvik edilecektir.

6. BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1990- 1994)

“DENİZYOLU” başlığı altında;

a) Hedefler(s.273):

662. Plan döneminin sonunda, deniz ticaret filosunun uluslararası teknolojik gelişmelere uygun gemilerin inşası ve ithali yoluyla 6,5 milyon DWT' a ulaştırılması öngörülmektedir. Bu tonajın 1 milyon DWT' u mevcut filonun yenilenmesi yoluyla sağlanacaktır.

663. Plan döneminde filonun gerçekleştireceği yurtiçi yük taşımalarında yılda ortalama yüzde 8,1, yurtdışı yük taşımalarında da yüzde 4,8 artış öngörülmektedir.

Ayrıca, üçüncü ülkeler arası taşımalarından döviz girdisi sağlanması ve transit taşımalarından Türk bayraklı gemilerin aldığı payın 3 milyon tona ulaşması beklenmektedir.

664. Limanlardaki yükleme-boşaltma faaliyetlerinin dönem sonunda 130 milyon tona ulaşacağı ve bunun 80 milyon tonluk bölümünün dış ticaret ve transit taşımalarından oluşacağı tahmin edilmektedir.

b) İlkeler ve Politikalar

665. Teknolojideki hızlı gelişmelere paralel olarak sürekli değişim gösteren deniz ticaret filosu için gerekli iyi yetişmiş, teknik gelişmelere uyum sağlayabilen insan gücü eğitime öncelik verilecektir. Bu amaçla her kademedeki gemi adamı ve üst düzey sevk ve idarecisi yetiştirilmesi için eğitim kuruluşları yeterli düzeye getirilecektir.

666. Gemi inşa sanayi kapasitelerinin değerlendirilmesi, filonun yenilenme ve ek gemi ihtiyacının karşılanması için gerekli finansman imkânları araştırılacaktır.

EK 8: Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Deniz Ulaştırma Politikaları (7/11)

667. Türkiye kıyılarının sanayi, ticaret ve turizm sektörleri yönünden sosyal, ekonomik ve çevresel özelliklerini, mevcut liman kapasitelerini ve sektörel gelişmeye uygun kıyı kesimlerinin potansiyellerini belirleyecek bir çalışma gerçekleştirilecektir.

668. Önemli dış ticaret limanlarındaki faaliyetlerin etkinliğini artırmak amacıyla otonom liman idaresi uygulamasına geçiş çalışmaları başlatılacaktır.

669. Kamu limanlarındaki faaliyetlerin konulan itibarıyla özelleştirilmesini sağlamak amacıyla gerekli girişimler ve idari düzenlemeler yapılacak, uygulamaya pilot projelerle geçilecektir.

“ULAŞTIRMA” başlığı altında;

c) İlkeler ve Politikalar(s.270):

649. Ulaşımda altyapı ve taşımacılık sistemlerinin dengeli bir şekilde gelişmesi temin edilecek; yasal yükümlülükler, altyapı yüklerine katılım gibi konularda alt sektörler arasında farklılık yaratamayacaktır.

650. AT İle entegrasyon sürecinde ulaştırma politikalarında uyum sağlanacaktır.

651. Ulaştırma sektöründen beklenen hizmetlerin istenilen düzeyde sağlanabilmesi ve uluslararası teknolojik gelişmelerin yakından izlenebilmesi için altyapı ve işletmecilik alanında personel eğitimine öncelik verilecektir.

652. Türkiye üzerinden yapılan transit taşımalarda demiryolu ve limanların potansiyelinden daha fazla yararlanılması için demiryolu ve liman alt ve üstyapıları ile tarife sistemlerinde bu geçişi özendirerek düzenlemeler yapılacaktır.

653. Yurtdışı yük ve yolcu taşımalarında ulusal taşıma filolarından en üst düzeyde yararlanılabilmesi için ithalat bağlantılarının FOB esasına göre gerçekleştirilmesine özen gösterilecek, transit taşımalarından da mümkün olan en fazla payın alınması amacıyla taşıyıcı kuruluşların pazarlama, organizasyon ve işletmecilik açısından yeterli düzeye ulaştırılması desteklenecektir.

654. Genel ulaştırma politikalarının daha sağlıklı bir şekilde belirlenebilmesi için alt sektörler arasında etkili bir koordinasyon sağlanacaktır.

“GEMİ İNŞA SANAYİ” başlığı altında (s.251);

a) Hedefler

598. Artarı dış ticaret hacminden ve dünya deniz ticaretinden yeterli payın alınabilmesi amacıyla deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve gençleştirilmesi hedef alınmıştır.

599. V. Plan dönemi sonunda 5 milyon DWT olan deniz ticaret filosunun, VI. Plan dönemi sonunda 6,5 milyon DWT'a ulaşması öngörülmektedir.

600. Halen yaklaşık 358 bin DWT olan gemi inşa kapasitesinin Plan dönemi sonunda, kamu ve özel kesim yatırımlarının tamamlanmasıyla, 950 bin DWT'a ulaşması beklenmektedir.

b) İlkeler ve Politikalar

601. Gemi inşa sanayinde dışa bağımlılığı azaltmak ve sektöre rekabet gücü kazandırarak ihracat seviyesini yükseltmek amacıyla yerli girdi kullanımı özendirilecektir.

602. Teknolojik araştırmaların hızlandırılarak yerli teknolojilerin üretilmesi ile gemi inşa sanayinin daha sağlam bir temele oturtulması desteklenecektir.

603. Gemi inşa sanayi için hammadde, yarı mamul ve mamul madde üreten yan sanayi kuruluşlarının gelişmesi teşvik edilecektir.

“POLİTİKA ESASLARI” başlığı altında;

64. Ulaştırma (s.351)

Ekonomik gelişmeyi yakından izleyen, darboğaz oluşturmayan, ülke kalkınmasını hızlandıran, uluslararası ticareti kolaylaştıran ve ödemeler dengesine en fazla katkıyı sağlayan bir ulaşım sistemini gerçekleştirme çabaları sürdürülecektir.

Ulaşımda, altyapı ve taşımacılık sistemlerinin dengeli bir şekilde gelişmesi temin edilecektir.

AT İle entegrasyon için ulaştırma politikalarında uyum sağlanacaktır.

Ülkemiz üzerinden yapılan transit taşımalarda, demiryolu ve limanların potansiyelinden daha fazla yararlanılacaktır.

Yurtdışı yük ve yolcu taşımalarında ulusal taşıma filolarından en üst düzeyde yararlanılacak, transit taşımalarından da mümkün olan en fazla payın alınması sağlanacaktır.

EK 8: Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Deniz Ulaştırma Politikaları (8/11)

Çağdaş işletmecilik esaslarına uygun ve teknolojik yenilikleri kapsayan bir deniz ticaret filosu oluşturulması desteklenecektir.

Kıyıların sanayi, ticaret ve turizm yönünden taşıdıkları önem ve özellikleri belirlenerek liman yapımına uygun kıyı kesimlerini tespit edecek kapsamlı bir çalışma yapılacaktır.

7. BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (1996- 2000)

“ULAŞTIRMA” başlığı altında:

b) Amaçlar, İlkeler ve Politikalar(s.146):

Ulaşım modları arasında yaratacağı uyumlu entegrasyonla ekonomik, hızlı ve güvenli bir hizmet sunarak kalkınma hedeflerine ulaşılmasına en fazla katkı sağlayabilecek, çevre ile de uyumlu bir ulaştırma altyapısı oluşturulması temel amaçtır.

Bu amaca ulaşmak için; sektörde verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanımı, ağırlıklı olarak karayolları ile yapılan yurtiçi yük taşımalarının demiryolu, denizyolu ve boru hatlarına kaydırılmasını sağlayacak altyapı ile yasal ve kurumsal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.

Ulaştırma alt sistemlerini ülkenin ekonomik ve sosyal gelişimi ile uyumlu ve birbirlerinin tamamlayıcısı olarak ele alan dinamik bir Ulaştırma Ana Planı yapılacak ve uygulamada sürekliliği sağlanacaktır.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği çerçevesinde ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi için gerekli çalışmalar yapılacaktır.

Ulaştırma sistemlerinin niteliklerine uygun özelleştirme programları ve denetim mekanizmaları geliştirilecek, yatırımların gerçekleştirilmesinde Yap-İşlet-Devret modeline önem verilecektir.

AB ile entegrasyon sürecinde ulaştırma politikalarında uyum sağlanacak, Bağımsız Türk Devletleriyle gelişen ekonomik ve uluslararası ilişkilerin gerektirdiği ulaştırma altyapısı ülke yararları ve olanakları ölçüsünde gerçekleştirilecektir.

...

Liman ve havaalanlarında programlanmış yatırımlar hızlandırılacak, gerekli yerlerde yeni kapasitelerin oluşturulması sağlanacaktır.

Mevcut otoyolların, limanların ve havaalanlarının etkin kullanımını sağlayabilmek için bunları karayolu ve demiryolu ana aksları ile bütünleştirecek yolların yapımı öncelikle ele alınacaktır.

...

(s.148) Dünya denizcilik sektörünü yakından izleyen, gelişen ulusal ve uluslararası koşullara uyum sağlayacak düzenlemelere olanak veren dinamik bir denizcilik politikası oluşturulacaktır. VII'nci Plan döneminde deniz ticaret filosu tonajının, yenileme dâhil olmak üzere 13,0 milyon DWT'a ulaşması beklenmektedir. Dünya deniz taşımacılığında alınan pay mutlaka daha yüksek seviyelere taşınacaktır.

Liman işletmeciliğinin çağdaş bir anlayış içinde, uluslararası ve ulusal ticaretteki gelişmelerle uyumlu bir yapıya kavuşturularak, liman kapasitelerinden en üst düzeyde yararlanılması ve transit taşımalarından ülkemiz coğrafi konumunun gerektirdiği payın alınması sağlanacaktır.

Konteyner trafiğindeki artışa paralel olarak, başta Derince ve İskenderun'da olmak üzere, yeni konteyner terminali yatırımları gerçekleştirilecektir. Dönem sonunda limanlarımızdaki konteyner trafiğinin 1 milyon adedi aşması beklenmektedir.

c) Hukuki ve Kurumsal Düzenlemeler başlığı altında (s.151):

Liman işletmeciliğinin otonom bir yapıya kavuşturulması veya özelleştirilmesi suretiyle uluslararası rekabete hazır hale getirilmesi sağlanacaktır.

Dünya deniz ticareti koşullarına tam uyum sağlayabilmek için deniz sigortaları, çevre, finansal kiralama, gemi acenteliği mevzuatı ve deniz ihtisas mahkemelerinin kurulması gibi konularda ulusal mevzuatta gerekli düzenlemeler yapılacaktır.

8. BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (2001- 2005)

“DENİZYOLU ULAŞTIRMASI” başlığı altında;

b) Amaçlar, İlkeler ve Politikalar(s.157-158):

1484. VIII. Plan döneminde 21. yüzyılın taşıma biçimi olma yolundaki kombine taşımacılık, transit ülke durumundaki Türkiye’yi de limanlar ve diğer ulaşım altyapıları yönünden etkileyecektir. Limanlarımızın; 2000 içinde tamamlanacak olan Ulusal Limanlar Master Planı sonuçları da göz önüne alınarak Türkiye’nin ithalat ve ihracat yüklerinin elleçlenmesine uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde trafiğin geçiş koridoru olma özelliğine kavuşturulması amaçlanmaktadır. Limanlarımız dünya ulaşım yolları ağı içinde odak/arter oluşturacak biçimde büyüklük, yönetim biçimi, hizmet anlayışı gibi ölçütler yönünden yeniden yapılandırılacaktır.

1485. Türkiye’yi doğu-batı, kuzey-güney ekseninde ulaşım koridoru ve transit uğrağı haline getirmesi amaçlanan bu yapılanmada Türk deniz ticaret filosunun nicel ve nitel olarak taşıma talepleri ile uyumlu, dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun bir yapıya kavuşturulmasına önem verilecektir.

1486. Deniz ticaret filomuzda tarifeli sefer hizmeti verebilecek yeterli gemi bulunmamaktadır. VIII. Plan döneminde; Ro-Ro, konteyner, kombine layner, ferry, kruvaziyer yolcu gemisi, petrol tankeri, LPG/LNG gemi tipindeki ticaret gemilerinin satın alınması, yurtiçinde yaptırılması, mevcudun yenilenmesi için sektör içi olanaklar da kullanılarak destek imkanlarından azami ölçüde yararlanılacaktır. Dönem sonunda deniz ticaret filosu tonajının 2,5 milyon DWT’u yenileme olmak üzere, 13 milyon DWT’a ulaşması beklenmektedir. Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarından aldığı pay artırılarak yüzde 40 seviyesine ulaşılabacaktır.

1487. Türkiye, AB’ye tam üye olduğunda kabotaj tekeli sona erdirmek durumunda kalacaktır. Adaylık döneminde kabotaj konusunda gerekli yönlendirmeler yapılarak Türkiye içinde yük ve yolcu taşımacılığının kara taşımacılığından denizyoluna kaydırılmasını sağlamak amacıyla kabotaj taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerine liman hizmetleri ve yakıt konusunda destek verilmesi için gerekli önlemler alınacak, olası AB rekabetine hazırlıklı olmak üzere koster filosu güçlendirilecektir.

1488. Limanlarımızın, AB ve diğer uluslararası limancılık stratejileri ile uyumlu bir işletme politikası izlenerek, mevzuat ve teknolojik gelişmelere uygun ve bölgesel limanlarla rekabete dayalı çağdaş işletmecilik esasları içerisinde çalıştırılması sağlanacaktır.

1489. Dönem sonunda limanlarımızdaki konteyner elleçlemesinin 1.900.000 TEU’ ya ulaşması beklenmektedir. Konteyner trafiğindeki artışa paralel olarak, YİD modeli ile Kuzey Marmara Limanı ve İzmir Limanı Tarama ve

Tevsii Projeleri gerçekleştirilecek, Derince Konteyner Limanının inşaatına başlanacak ve Kuzey Ege Liman etüdü sonuçlandırılacaktır.

1490. Denizcilik mevzuatı uluslar arası mevzuat ile uyumlu hale getirilecektir. Türk Deniz Ticaret Filosunun işletme maliyetlerinin azaltılması ve yeni çalışma alanlarının yaratılmasını temin için AB ülkeleri ve diğer ülkelerle ikili anlaşmaların yapılmasına önem verilecektir.

Denizcilikle ilgili yapılacak tüm ikili anlaşmalar ve taraf olunacak uluslararası sözleşmeler konusunda ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile özel kuruluşların görüşleri alınarak katılımçılık sağlanacaktır.

1491. Evrensel bir boyut kazanan denizcilik ve gemi adamları eğitiminde, STCW (Gemi adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Konvansiyonu) Sözleşmesiyle denizciler için öngörülen standart eğitimin uygulanmasına önem verilecektir.

c) Hukuki ve Kurumsal Düzenlemeler (s.158):

1492. Liman devleti kontrollerine ilişkin taraf olduğumuz sözleşmelerin yanı sıra, daha sonra geliştirilecek değişiklik ve protokollerin zamanında onaylanması sağlanacaktır. Böylece etkin bir kontrol ve denetim mekanizması kurulacaktır.

1493. Uluslararası sözleşmelerin düzenlenmesi izlenerek ve etkin katılımı ile ulusal yararların bu sözleşmelere yansıtılması sağlanacaktır. Bu amaçla IMO, ILO, UNCTAD gibi uluslararası kuruluşlar ile düzenli, etkin ve gerekli koordinasyonu sağlayacak sürekli gruplarla temsil şekli öncelikle belirlenecek; bunun için gerekli uluslararası belgelerin zamanında Türkçeleştirilmesi de sağlanacaktır.

1494. Başta finansal kiralama mevzuatı olmak üzere denizcilik mevzuatında müteşebbislerin gemi edinmelerini ve işletmelerini kolaylaştıracak değişiklikler yapılacaktır.

EK 8: Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Deniz Ulaştırma Politikaları (10/11)

1495. Yeni gemi inşasında uluslar arası alanda yürürlükte olan dolaylı desteklerin uygulanması amacıyla gerekli mevzuat değişiklikleri yapılacaktır.

1496. Liman işletmeciliği otonom bir yapıya kavuşturularak uluslararası rekabete hazır hale getirilecektir.

“İMALAT SANAYİİ” başlığı altında;

b) Amaçlar, İlkeler ve Politikalar(s.123)

1156. Gemi inşa sanayinde, Türkiye'nin hızla gençleştirilmesi ve yenilenmesi gereken deniz ticaret filosunun yaratacağı iç talep ile uluslararası gemi inşa piyasasından pay almak üzere koster inşasına önem verilecektir.

“UZUN VADELİ GELİŞMENİN (2001-2023) VE VIII. BEŞ YILLIK KALKINMA PLANININ (2001-2005) TEMEL AMAÇLARI VE STRATEJİSİ” başlığı altında;

11. ULAŞTIRMA(s.228)

67. Ekonomik ve sosyal gelişmenin ihtiyaç duyduğu ulaştırma hizmetlerinin ekonomik ve güvenli bir şekilde karşılanması, demiryolu ve denizyolu taşımacılığına önem verilerek ulaşım türleri arasında ülke gereksinimlerine uygun dengenin sağlanması, can ve mal güvenliğinin yanı sıra çevreye verilen zararın en aza indirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılması amaçlanacaktır.

Bu çerçevede, etkin bir sistemin oluşturulmasını sağlamak üzere, ulaştırma alt sektörlerinin tümünü ele alan dinamik bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanacaktır. Karayolu taşımacılığında kurumsallaşma sağlanacak, demiryollarında ekonomik bir işletmeciliğin gerektirdiği yapılanma oluşturulacak ve ulaştırma sektöründe düzenleyici ve denetleyici kurum ve mekanizmalar geliştirilecektir.

Demiryolu ve liman yatırımları hızlandırılacak, mevcut havaalanlarının altyapı ve üstyapı eksiklikleri giderilerek hizmet kalitesi ve kapasitesi artırılacaktır. Devlet ve il yolları üstyapısı taşıdıkları trafığe uygun hale getirilecek ve ulaştırmada trafik güvenliğinin artırılmasına yönelik yatırım ve tedbirlere öncelik verilecektir.

Avrupa-Asya ulaştırma sistemlerine en uygun ulaştırma altyapısıyla katılım gerçekleştirecek, ulaştırma politikalarında ve mevzuatında Avrupa Birliğine uyum sağlanacaktır.

9. BEŞ YILLIK KALKINMA PLANI (2007-2013)

“ ENERJİ VE ULAŞTIRMA ALTYAPISININ GELİŞTİRİLMESİ” başlığı altında;

Ulaştırma

415. Ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistem, bütüncül bir yaklaşımla ele alınacak; yük taşımalarının demiryollarına kaydırılmasını, önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesini sağlayan, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran politikalar izlenecektir.

416. Başta karayolu olmak üzere ulaştırmanın tüm modlarında trafik güvenliğinin artırılmasına, mevcut altyapının korunmasına, verimli kullanımının sağlanmasına ve bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasına önem ve öncelik verilecektir.

417. Ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımına geçilecektir. Bu yaklaşımın alternatif ulaştırma modlarını inceleyen ve dışsallıkları kapsayan değerlendirmelerle, en avantajlı ulaşım modunu belirleyen bir yapıda olması esastır.

418. Demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınması özendirilecektir.

Denizyolu

425. Limanların yükleme-boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra, kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri hedefi doğrultusunda tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları tamamlanacaktır.

EK 8: Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Deniz Ulaştırma Politikaları (11/11)

426. Başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi olmak üzere liman kapasiteleri artırılacaktır. Bu kapsamda Akdeniz Bölgesinin Doğu Akdenizin önemli bir lojistik merkezi olması desteklenecektir.

427. Denizyolunda kısa mesafe denizyolu taşımacılığını artıracak gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verilecektir.

428. Deniz güvenliğinin artırılması kapsamında Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti kontrolü iyileştirilecektir. Bu çerçevede; Gemi Trafik Hizmetleri projeleri deniz trafiğinin yoğun olarak yaşandığı liman, körfez ve bölgelerde hayata geçirilecektir.

429. Askeri ve ticari gemilerin Türk tersanelerinde tasarımı, yüksek yerli katkı oranıyla üretilmesi ve Türk Deniz Ticaret Filosunun yenilenmesi amacıyla, başta Ceyhan yöresi olmak üzere, Türkiye Tersaneler Mastır Planının sonuçları da göz önüne alınarak yeni tersaneler kurulacaktır.

“SANAYİ VE HİZMETLERDE YÜKSEK KATMA DEĞERLİ ÜRETİM YAPISINA GEÇİŞİN SAĞLANMASI” başlığı altında;

Hizmetler(s.83)

Ticaret Hizmetleri

559. Ticaret hizmetlerinde etkinliğin artırılması amacıyla, yük taşımacılığına yönelik olarak; toplama ve dağıtım aşamalarında ilgili tüm tarafların bir araya geldiği, konteynerlerin depolanması, tasnif edilmesi ve taşıma türleri arasında aktarımının sağlandığı, bürokratik işlemlerin tek bir mekânda basitleştirilerek çözümlendiği, yük başlangıç ve bitiş noktaları olarak tanımlanabilecek lojistik merkezler vasıtasıyla kombine taşımacılığa geçilmesi sağlanacaktır. Öncelikle, önemli limanlardan başlamak üzere belirli merkezlerde lojistik merkezler kurulacaktır.

Kaynak: Devlet Planlama Teşkilatı'nın 1963- 2007 yılları arasında hazırladığı beş yıllık kalkınma planlarından derlenmiştir.

EK 9: 1960- 1983 Yılları Arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler (1/5)

Hükümet No	Başbakan (Görev Süresi)	Ulaştırma Bakanı (Şehir)	Görev süresi
24. Hükümet	Cemal GÜRSEL 30.05.1960-05.01.1961	Sıtkı ULAY	30.05.1960-05.01.1961
Ulaştırma : Amme hizmeti olan ulaştırma teşkilâtında; semereli çalışma, halka hakiki hizmet, kendi kendine yeterli idare, fuzuli masraf ve lüksten azade mesai esası prensip olacaktır.			
25. Hükümet	Cemal GÜRSEL 05.01.1961- 20.11.1961	Mehmet Orhan MERSİNLİ	05.01.1961- 20.11.1961
Hükümet programı yoktur.			
26. Hükümet	Mustafa İsmet İNÖNÜ 20.11.1961-25.06.1962	Mustafa Cahit AKYAR (C.S. Üyesi, Denizli, AP)	20.11.1961-25.06.1962
Hava meydanları, limanları ve iskeleler bakımından ele alınması gereken işler arasında özellikle ulaştırma hizmetlerini kolaylaştırıcı tesislerin tamamlanmasını lüzumlu buluyoruz. Ulaştırma hizmetlerimizin, sosyal ve ekonomik olarak verimli bir şekilde yürütülmesi için tedbirler alınacaktır. Mülhak bütçeli müesseseler İktisâdi Devlet Teşekkülleri ve anonim şirketler gibi birbirinden farklı kanun ve esaslara bağlı hükmi şahsiyetlerin idaresi için yeni müeyyidelere ihtiyaç vardır. Tarife sistemi ulaştırma bünyesinde bütün memleketi alâkadar eden kuvvetli bir unsurdur. Bu bakımdan tarifeler üzerinde ehemmiyetle çalışılacaktır. Denizcilik Bankası, Devlet ve özel teşebbüs elindeki deniz ticaret filosu ve deniz nakliyatı, Hükümetin hususiyle ehemmiyet vereceği konulardır.			
27. Hükümet	Mustafa İsmet İNÖNÜ 25.06.1962-25.12.1963	Rıfat ÖÇTEN (C.S. Üyesi, Sivas, YTP) İhsan Şeref DURA (Kastamonu, Bağımsız)	25.06.1962-10.06.1963 13.06.1963-25.12.1963
Ulaştırma hizmetlerinin, kalkınma planına uygun olarak geliştirilmesi esastır. Bu alandaki iktisâdi devlet teşebbüslerinin verimli çalışma usullerine kavuşturulması, tarife sisteminin iktisâdi ölçülerle düzenlenmesi yolunda çalışmalara devam edilecektir. Ulaştırma şebekesi olarak iktisâdi ve stratejik yönden önemli olduğu kadar, sınai teşekkül olarak da ekonomimizde büyük yeri olan demiryollarımızın ihtiyaçları gözönünde tutulacaktır. Deniz ticaret filomuzun, Devlet gayreti ve özel teşebbüsün teşviki suretiyle geliştirilmesi amacımızdır. Devletin ulaştırma alanındaki çalışmalarıyla özel teşebbüsün faaliyetleri arasında bir ahenk kurmaya çalışacağız.			
28. Hükümet	Mustafa İsmet İNÖNÜ 25.12.1963-20.02.1965	Abdurrahman Ferit ALPİSKENDER (C.S. Üyesi, Manisa) Mahmut VURAL (Sivas)	25.12.1963-15.12.1964 15.12.1964-20.02.1965
Mali güçlükler içinde bulunan devlet ulaştırma müesseselerinin giderlerini azaltıcı ve gelirlerini artırıcı öncelik verilecek: Devlet ve özel ulaştırma faaliyetleri arasında daha ahenkli bir çalışma düzeni kurulmasına çalışılacaktır.			

EK 9: 1960- 1983 yılları arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler (2/5)			
Hükümet No	Başbakan (Görev Süresi)	Ulaştırma Bakanı (Şehir)	Görev süresi
29. Hükümet	Suat Hayri ÜRGÜPLÜ 20-2-1965-27-10-1965	Mithat SAN (Gaziantep, YTP) Kazım YURDAKUL (C. S. Üyesi, Sakarya, Bağımsız)	20.02.1965-31.07.1965 31.07.1965-27.10.1965
Karayolu, demiryolu ve limanlar, hava meydanları ve akaryakıt tesisleri ile Devlet yapı işleri ekonomik ve sosyal kalkınmamızın temel unsurlarındandır. Kara, deniz ve hava ulaştırma sistemlerinin bir bütün olarak memleket ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılaması, üzerinde önemle durulacak, haberleşme işlerinin aksamadan işletilmesi imkânları sağlanacaktır. Ayrıca ulaştırma alanında çalışan kamu iktisâdi teşebbüslerinin hukuki, mali, teknik ve idari yönlerden durumlarının ıslahı için gerekli tedbirler alınacaktır.			
30. Hükümet	Süleyman DEMİREL 27.10.1965-03.11.1969	Seyfi ÖZTÜRK (Eskişehir) Mehmet Saadettin BİLGİÇ (İstanbul) Mehmet İZMEN(C. S. Üyesi, Giresun, Bağımsız)	27.10.1965-03.04.1967 03.04.1967-01.08.1969 01.08.1969-03.11.1969
Ulaştırma alanında gayemiz, taşıma ve haberleşme sistemlerini ucuz, emniyetli ve süratli bir ulaştırmayı temin edecek, artan ihtiyaçlara cevap verecek ve özellikle turizmin gelişmesinde kolaylık sağlayacak tarzda, ıslah, tevsi ve tanzim etmektir. Değişik taşıma neveleri arasında birbirini besleyen ve tamamlayan bir düzen kurmak, ekonomik ve sosyal maliyet yönünden toplum için, en avantajlı şartları yaratmak üzere; temel bir Taşıma Kanunu tasarısı hazırlanarak Yüce Meclislere sunulacaktır. Denizyollarında filomuzun gençleştirilmesi için yurdumuzdaki gemi inşa kapasitesini genişletecek, milletlerarası ulaştırmada kullanılan gemilerimizin döviz ihtiyaçlarını tanzim eden mevzuatı basitleştirecek, yurda döviz kazandıran armatörlerimize gereken desteği temin edeceğiz.			
31. Hükümet	Süleyman DEMİREL 03.11.1969-06.03.1970	Nahit MENTEŞE(Aydın)	03.11.1969-06.03.1970
Kara deniz ve hava ulaştırması ve telekomünikasyon faaliyetleri, ekonomik sosyal ve can ve mal emniyeti yönünden yeniden düzenlenecektir. Deniz yolu ulaştırmasının ekonomik hayatımızdaki büyük önemi dolayısıyla bu sahada başlanılan planlı kalkınma hareketlerine devam olunacaktır. Deniz ticaretimizin ileri memleketler denizcilik seviyesine çıkarılması için genç ve modern gemilerle deniz ticaret filomuzun kuvvetlendirilmesi yolundaki gayretlerimize devam olunacaktır. Deniz vasıtaları sanayinin geliştirilmesi için kurulmakta olan Tersane ve Deniz Dizel Motor Fabrikasının bir an önce işletmeye girmesi sağlanacaktır. Ayrıca yurdumuzdaki bütün tersane tezgahlarından azami şekilde faydalanacaktır. Deniz nakliyatı sahasında yabancı gemilerle gemilerimiz arasında ticari rekabet şartları hazırlanacak yolcu ve navlun dövizlerinin artırılmasına çalışılacaktır. Memleketimize yeni ve büyük döviz kaynakları sağlamak amacı ile serbest limanlar tesisi üzerinde durulacaktır.			
32. Hükümet	Süleyman DEMİREL 06.03.1970-26.03.1971	Nahit MENTEŞE (Aydın) Mehmet Orhan TUĞRUL (C. S. Üyesi, Bilecik)	06.03.1970-14.12.1970 04.01.1971-26.03.1971
Memleketimizin ekonomik ve sosyal kalkınmasına ait plan uygulanırken, geri kalmışlığın yaygın ve tesirli olduğu bölgeler arasında özel bir durumu olan bu bölgede eğitim, tarım, ulaştırma, sağlık hizmetleri, elektrik enerjisi üretimi ve dağıtılması, kredi politikasının uygulanması ve çeşitli yatırım ve kalkındırma projelerinin ve sulama programlarının gerçekleştirilmesi gibi konularda özel tedbirler alınmasını lüzumlu görmekteyiz.			

EK 9: 1960- 1983 yılları arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler (3/5)

Hükümet No	Başbakan (Görev Süresi)	Ulaştırma Bakanı (Şehir)	Görev süresi
33. Hükümet	İsmail Nihat ERİM 26.03.1971-11.12.1971	Haluk ARIK (TBMM dışından) Selahattin BABÜROĞLU (TBMM dışından) Cahit KARAKAŞ(Zonguldak)	26.03.1971-29.09.1971 13.10.1971-27.10.1971 10.11.1971-11.12.1971
Deniz ulaştırmasına ilişkin herhangi bir cümle bulunmamaktadır.			
34. Hükümet	İsmail Nihat ERİM 11.12.1971-22.05.1972	Rıfki DANIŞMAN (Erzurum)	11.12.1971-22.05.1972
Ulaştırma Sektöründe kara deniz ve hava ulaştırması ile haberleşme imkânlarının genişletilmesi ve geliştirilmesi çalışmalarına hız verilecektir.			
35. Hükümet	Ferit MELEN 22.05.1972-15.04.1973	Rıfki DANIŞMAN (Erzurum, AP)	22.05.1972-15.04.1973
Boğaz Köprüsünün kullanış esaslarını tespit edecek olan Kanun Tasarısı en kısa süre içinde Yüce Meclise sunulacaktır. Deniz Ticaret Filomuzun, memleketimizin ithalat ve ihracatının daha büyük bir kısmını taşıyabilecek şekilde güçlendirilmesine ve bu nedenle gemi endüstrimizin geliştirilmesi için yeni tersanelerin kurulmasına önem verilecektir.			
36. Hükümet	Mehmet Naim TALU 15.04.1973-26.01.1974	Ahmet Sabahattin ÖZBEK (C. S. Kontenjan Üyesi)	15.04.1973-26.01.1974
Deniz ulaştırmasına ilişkin herhangi bir cümle bulunmamaktadır.			
37. Hükümet	Bülent ECEVİT 26.01.1974-17.11.1974	Hasan Ferda GÜLEY (Ordu, CHP)	26.01.1974-17.11.1974
Deniz ulaşımının daha hızlı ve yoğun bir hale getirilmesi için deniz ulaşım araçları çoğaltılacak ve modernleştirilecektir. Kendi ihtiyaçlarımızı karşılamamın ötesinde ihracata da dönük bir gemi inşa sanayiinin süratle kurulması ve mevcutlarının daha verimli çalışması sağlanacaktır. Kıyı tesisleri ihtiyaçlara cevap verecek şekilde geliştirilecektir. Denizlere ve deniz yataklarına ilişkin sorunların zamanımız ihtiyaçları uyarınca çözülmesi amacı ile yapılmakta olan uluslararası deniz hukuku çalışmalarında Türkiye'nin güvenliğine ve her türlü hak ve yararına değinen konular üzerinde hassasiyetle durulacaktır. Bu alanda gelişmekte olan Devletler Hukuku kuralları ve uygulamalar çerçevesinde ulusal hak ve çıkarlarımızı dikkatle izlemek korumak ve değerlendirmek kararındayız.			
38. Hükümet	Mahmut Sadi IRMAK 17.11.1974-31.03.1975	Ahmet Sabahattin ÖZBEK (C. S. Kontenjan Üyesi)	17.11.1974-31.03.1975
Ülkemizin ekonomik ve sosyal gelişmesinde ve ulusal güvenliğimizin sağlanmasında önemi büyük olan ulaştırma ve haberleşme hizmetlerini, ülke şartlarına uygun, güvenli bir şekilde halkımıza sunacak tarzda yeniden düzenlemek, bunun gerektirdiği hukuki, ekonomik, mali ve idari her türlü tedbiri almak amacımız olacaktır. Memleketimizde güçlü, kendi ihtiyaçlarına yeterli ve dışa dönük bir gemi inşa sanayiinin süratle kurulmasına ve mevcutlarının daha verimli çalışmasını sağlamak ve üretimlerini artırmak amacıyla, başlanmış olan hazırlıkların sonuçlandırılmasına çalışılacaktır.			

EK 9: 1960- 1983 yılları arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler (4/5)			
Hükümet No	Başbakan (Görev Süresi)	Ulaştırma Bakanı (Şehir)	Görev süresi
39. Hükümet	Süleyman DEMİREL 31.03.1975-21.06.1977	Nahit MENTEŞE (Aydın, AP) İbrahim AYSOY(Mardin, Bağımsız)	31.03.1975-11.04.1977 11.04.1977-21.06.1977
Ulaşım ve haberleşme sistemlerinin tesis ve geliştirilmesine hız verilecektir. Ulaşım maliyetlerini asgariye indiren, ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmamıza en iyi şekilde hizmet eden kara, hava, deniz ve demiryolu ulaşım sistemleri ahenkli bir bütün halinde geliştirilecek; deniz ticaretinin geliştirilmesini sağlayıcı tedbirler alınacaktır. Yolları yetersiz olan bölgelere öncelik tanınacaktır.			
40. Hükümet	Bülent ECEVİT 21.06.1977-21.07.1977	Erol ÇEVİKÇE (Amasya)	21.06.1977-21.07.1977
Ekonomik coğrafyanın değişmesinde ve değerlendirilmesinde ulaşım şebekesi ve olanakları önemli bir etkindir. Hele Türkiye'nin dünyadaki başlıca geçiş yollarından biri durumuna geldiği gözönünde tutulursa ulaşımın önemi büsbütün artar. Türkiye'nin karayolları, deniz yolları, demir yolları ve hava ulaşımı ise çağımızın gereklerini, Türkiye'nin bugünkü gereksinmelerini, hele yakın gelecekteki gelişme potansiyelini değerlendirecek durumundan çok uzaktır. Uluslararası önem taşıyan karayollarımız ve bunların İstanbul ve Çanakkale Boğazlarındaki bağlantıları hızlı güvenli ve rahat geçişe uygun duruma getirilecektir. Üç yanı denizlerle çevrili ülkemizin bugüne dek ihmal edilmiş olan deniz ulaştırmacılığı üzerinde önemle durulacaktır. Denizcilik İşletmeleri bir yönetim altında toplanacaktır. Yeni tersanelerimizin tamamlanması hızlandırılacaktır. Türkiye kısa sürede kendi ticaret filosunu ve donanmasını yeterli düzeye ulaştıracak ve dünyaya gemi ihraç edebilecek güçte gemi yapım olanaklarına kavuşturulacaktır. Böylece geleneksel denizciliğimiz çağın koşullarına uygun olarak yeniden canlandırılacağı gibi, büyük ölçüde emek-yoğun bir sanayi dalı olan gemi yapımcılığı yoluyla yeni iş alanları yaratılmış olacaktır. Ekonomik bakımdan Türkiye'nin her bölgesinin bütün dünyaya açılışını kolaylaştıracı bir limanlar ağı kurulacaktır. Ulaşım elverişli göllerimizde ve nehirlerimizde yer yer yeni su bağlantıları da kurularak, ulaşım olanakları ve limanlar geliştirilecektir. Bu arada Van ve Keban Göllerinde ulaştırma hizmetlerinin gelişmesine öncelik verilecektir. Türkiye'nin kıta sahanlığındaki ve genel olarak denizlerdeki ulusal ekonomik haklarının korunması ve gereğince değerlendirilmesi, ekonomik gelişmemizin olduğu kadar ulusal egemenliğimizin de gereğidir.			
41. Hükümet	Süleyman DEMİREL 21.07.1977-05.01.1978	Yılmaz ERGENEKON (Bursa, AP)	21.07.1977-05.01.1978
Ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmemizde ve memleket savunmasında büyük önemi olan ulaştırma ve haberleşme hizmetlerini günün ihtiyaçlarına cevap verecek tarzda büyük projeleri ele alarak derhal uygulamaya geçeceğiz. Türk Ticaret Filosunu gençleştireceğiz. Mevcut kapasiteyi artıracğız. Bu suretle deniz nakliyeciliğini ülkeye döviz getiren bir kaynak haline sokacağız. Bu alanda her türlü teşvik tedbirini alacağız, mevzuat düzenlenmelerine gideceğiz. Milli ulaşım şebekesini kara, deniz ve hava ulaşımı olarak yeniden modernize edeceğiz. Yeni demiryolları, sürat yolları, hava limanları ve limanlar yapacağız. Üç tarafı denizlerle çevrili yurdumuzun, denizlerden daha çok yararlanabilmesi için yeni limanlar ve Deniz Ticaret Filoları kuracağız.			

EK 9: 1960- 1983 yılları arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler (5/5)

Hükümet No	Başbakan (Görev Süresi)	Ulaştırma Bakanı (Şehir)	Görev süresi	
42. Hükümet	Bülent ECEVİT 05.01.1978-12.11.1979	Güneş ÖNGÜT (Afyonkarahisar, Bağımsız)	05.01.1978-12.11.1979	
Üç yanı denizlerle çevrili ülkemizin bugüne kadar ihmal edilen deniz ulaştırmacılığında iç ve dışa dönük olarak büyük bir atılım yapılacaktır. Tersane ve gemi yapımı hızlandırılacak, ticaret filomuzu ve donanmamızı yeterli düzeye ulaştırmak için her çaba gösterilecektir. Gerek sanayileşme gerek iç ve dış ticaret açısından büyük önem taşıyan ve artık ekonomimizin gereksinimlerini karşılayamaz duruma gelen, liman, depolama tesisleri gibi altyapılar da yeterli düzeye getirilecektir. Deniz taşımacılığının etkinliğini ve ekonomimizin navlun gelirini artırmak için, yeni örgütlenmelere gidilecektir. Ulaşım elverişli göllerimizde ve nehirlerimizde yer yer yeni su bağlantıları da kurularak, ulaşım olanakları ve limanlar geliştirilecektir. Bu arada Van ve Keban göllerinde ulaştırma hizmetlerinin geliştirilmesine öncelik verilecektir. Hükümetimiz denizlerden, göklerden ve uzaydan yararlanmada bütün insanlık için hakça bir düzen kurulmasına katkıda bulunacaktır. Hükümetimiz Türkiye’nin kıta sahanlığındaki ve genel olarak denizdeki ulusal ekonomik haklarını ve tüm egemenlik haklarını sağlayıp koruyacaktır. Bu konuda çağın gereklerine uygun yasal düzenlemeleri zaman yitirmeden yapacaktır.				
43. Hükümet	Süleyman DEMİREL 12.11.1979-12.09.1980	Hüseyin ÖZALP (Samsun)	12.11.1979-12.09.1980	
Denizde seyrüsefer emniyeti, mal ve can güvenliği yeterli seviyeye çıkartılacak, bu konuda gerekli düzenleme ve cihazlama işleri sonuçlandırılacaktır. Sanayileşmeye yakından tesir eden para, kredi, enerji, ulaştırma ve fiyat temel politikalarının sanayi politikasıyla ahenkli hale getirilmesine özen ve dikkat gösterilecektir. Hedefimiz Türkiye’yi makine ve teçhizat ithal eden bir ülke değil, ihraç eden bir ülke haline getirmektir. Limanlarımızın kapasiteleri artırılacak ve yeni limanlar, balıkçı barınakları inşa edilecektir. Türkiye’de gemi endüstrisi yeniden geniş çapta teşvik edilecektir.				
44. Hükümet	Saim Bülend ULUSU 20.09.1980-13.12.1983	Necmi ÖZGÜR Mustafa Aydın AYSAN	20.09.1980-02.03.1982 02.03.1982-13.12.1983	1981 Müsteşarlık Dönemi Müsteşar: Fahrettin İçmez
Ulaştırma, yükleme, boşaltma ve depolama gibi altyapı hizmetlerinin gelişen ekonomimiz şartlarına uygun düzeye gelmesi sağlanacaktır. Deniz ticaret filomuzu ve gemi inşa sanayiimizi geliştirmek, bu sahadaki döviz kaybımızı azaltarak döviz gelirimizi artırmak ve yurt içi deniz nakliyatını geliştirmek için kısa zamanda sonuç verecek tedbirler alınacaktır.				

Kaynak: TBMM, 2008a; <http://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP24.htm> ile <http://www.tbmm.gov.tr/hukumetler/HP44.htm> arasındaki sayfalardan derlenmiştir.

EK 10: 1983- 2009 Yılları Arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler(1/4)

Hükümet No	Başbakan (Görev Süresi)	Ulaştırma Bakanı (Şehir)	Görev süresi	
45. Hükümet	Turgut ÖZAL 13.12.1983-21.12.1987	Veysel ATASOY (Zonguldak) İhsan PEKEL (TBMM dışından)	13.12.1983-16.09.1987 16.09.1987-21.12.1987	
Sayın milletvekilleri, ENERJİ, sulama kara ve demiryolu, liman, yurt içi ve yurt dışı haberleşme; kara, hava, deniz ulaştırması gibi temel alt yapı yatırımlarını devletin asli görevleri arasında telakki ediyoruz.				
46. Hükümet	Turgut ÖZAL 21.12.1987- 31.10.1989	Ekrem PAKDEMİRLİ (Manisa) Cengiz TUNCER (Antalya)	21.12.1987-30.03.1989 30.03.1989-09.11.1989	
Enerji, sulama, kara ve demiryolu, liman, yurt içi ve yurt dışı haberleşme; kara, hava, deniz ulaştırması gibi altyapı yatırımları kalkınmanın temelini oluşturur.				
47. Hükümet	Yıldırım AKBULUT 09.11.1989-23.06.1991	Cengiz TUNCER (Antalya)	09.11.1989-23.06.1991	
Kara, deniz ve hava taşımacılığını, Türkiye’ nin coğrafi avantajlarını da dikkate alarak, en iyi şekilde getirilecek tedbirleri almaya devam edeceğiz. * Başta Akdeniz sahilleri olmak üzere toplam 100 milyon ton kapasitede yeni ve tevsî limanlar yapılacaktır.				
48. Hükümet	Ahmet Mesut YILMAZ 23.06.1991-20.11.1991	İbrahim ÖZDEMİR (İstanbul) Sabahattin YALINPALA (TBMM dışından)	23.06.1991-29.08.1991 29.08.1991-20.11.1991	
Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde kıyı alanların yönetimi konusuna ve kıta içi su kaynaklarımızın korunmasına özel bir önem verilecektir. Enerji, sulama, kara ve demir yolu, liman, yurt içi ve dışı haberleşme, kara, hava, deniz ulaştırması gibi alt yapı yatırımları kalkınmanın temelini oluşturmaktadır. Bu yatırımların süratle gelişmesini sağlamak hedefimizdir. Özellikle Güneydoğu Anadolu Projesi birinci öncelikli bir proje olarak düşünüldüğünden kısa sürede tamamlanabilmesi için her türlü imkan kullanılacaktır. Deniz ticaret filomuzun gençleştirilmesi ve taşıma ihtiyaçlarının uygun olarak büyütülmesi, denizcilik politikamızın esasıdır. Sektörün ağırlığının özel teşebbüse geçmesi desteklediğimiz bir politika olacaktır.				
49. Hükümet	Süleyman DEMİREL 20.11.1991-16.05.1993	Yaşar TOPÇU (Sinop, DYP)	20.11.1991-25.06.1993	
Deniz taşımacılığının ülkeye daha çok döviz getiren bir kaynak haline getirilmesine çalışılacaktır. Bu alanda her türlü teşvik tedbirleri alınarak, gerekli mevzuat düzenlemesine gidilecektir. Limanlarımız, ihracat, ithalat ve yurt içi taşımaları karşılayacak kapasiteye yükseltilecek ve işletmecilik yönünden daha verimli bir yapıya kavuşturulacaktır. Bu cümleden olarak İstanbul, İzmir ve Filyos’da öncelikle yeni limanlar inşa edilecek, mevcut limanlarımız ihtiyaca göre tevsî edilecektir. Gemi sanayimizin hem iç pazara, hem de ihracata dönük olarak faaliyetlerini geliştirmesi desteklenecektir. Denizcilik eğitimi master planı hazırlanarak, bu sektörün denizde ve karada çalışacak personeli gelişen teknolojiye uyum sağlayabilecek bir standartta yetiştirilecektir. Kendi gemi adamı ihtiyacımızı karşılarken bir yandan da uluslararası gemi adamı piyasasına nitelikli işgücü arz etmek amacıyla, Milli Eğitim Bakanlığı, üniversiteler ve meslek kuruluşları ile işbirliği içinde çalışılacaktır. Deniz ticaretinin evrenselliği, uluslararası niteliği ve dünyadaki uygulamalar da göz önünde tutularak, her bakımdan yeterli bir deniz ticaret odasının tek ve güçlü bir oda olarak faaliyetine devam edilebilmesi için gerekli düzenlemeler yapılacaktır.				

EK 10: 1983- 2009 Yılları Arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler(2/4)				
Hükümet No	Başbakan (Görev Süresi)	Ulaştırma Bakanı (Şehir)	Görev süresi	
50. Hükümet	Tansu ÇİLLER 25.06.1993-05.10.1995	Mehmet KÖSTEPEN (İzmir, DYP) Ali Şevki EREK (Tokat, DYP)	25.06.1993-12.04.1995 29.05.1995-05.10.1995	
Türk Deniz Ticaret Filosunun geliştirilmesi amacıyla her türlü teşvik tedbirleri alınarak, gerekli mevzuat düzenlemelerine gidilecektir. Ülkemizin önündeki 20 yıl içinde nüfusu 85 milyona yaklaşırken, milli geliri 3-4 kat artacaktır. Bunun yaratacağı altyapı ihtiyaçlarının karşılanması için özellikle enerji üretimi, havaalanı, liman ve ulaşım gibi altyapı alanlarında “mega projeler” gündeme gelecektir. Verimlilik ilkesi de dikkate alınarak bu projelerin yurt dışında dağılımına özen gösterilecektir. Bu amaçla, “yap-işlet-devret” vb. yeni finansman sağlayacak yöntemler geliştirilecektir. Denizcilik sektörü açısından 50.Hükümet Programının hazırlanması çalışmalarında değerlendirilmek üzere önem taşıyan hususlar aşağıdaki gibidir. Deniz yolu taşımacılığının geliştirilmesi, gerek ülke ticaretinin gerekse ihracatın geliştirilmesine olumlu etkiye bulunacaktır. Denizcilüğümüzün kendi sağlayacağı döviz geliri ve istihdam sağlama gibi yararların yanısıra, başka faaliyet alanlarında da benzer yararların artırılmasına katkıda bulunacaktır. Ayrıca deniz taşımacılığının sahip olduğu uluslararası önemi de dikkate alarak, deniz ticaret filosunun genç ve daha modern gemiler lehine dönüştürülmesi ile toplam kapasitenin artırılması için gerekli olan çalışmalar yapılacaktır. Bu çerçevede teşvikler ve mevzuat gözden geçirilerek ,günümüz gereklerine uygun hale getirilecektir. Liman, kıyı tesisleri gibi altyapılar bu hedeflere uygun hale getirilecek, limanlarımızın kapasitesi artırılacak ve modernleştirilmesi sağlanacaktır. Gemi ve yat inşaa sanayimiz ulusal ve uluslararası pazarlara uygun teknolojik donanım kavuşturulacak teşviklerle desteklenecektir. Denizcilik eğitimine özel önem verilecektir. Deniz kaynaklarını korumak, açık deniz ve kültür balıkçılığını teşvik etmek, su ürünleri üretimini artırmak ve su kaynaklarındaki kirliliği önlemek için gerekli tedbirler alınacaktır. Bu çerçevede sayılan hedeflerin etkin olarak gerçekleştirilmesi, denizcilikle ilgili birimlerin sevk ve idaresinde bütünlüğün sağlanabilmesi amacıyla Denizcilik Bakanlığı kurulacaktır.				
51. Hükümet	Tansu ÇİLLER 05.10.1995-30.10.1995	Ali Şevki EREK (Tokat)	05.10.1995-30.10.1995	
Gümrük Birliği’ nin getireceği rekabet ortamına sanayi sektörünün uyum sağlamasını, Avrupa Birliği ile Ulaştırma haberleşme altyapı bağlantılarının iyileştirilmesini, Türk ve Topluluk ekonomileri arasındaki farkların azaltılmasını temin etmek amacıyla mali işbirliğinin Türkiye’ nin ihtiyaçlarına uygun bir düzeye ulaşması içi müzakerelere ve çalışmalara hız verilecektir. Antalya ve Didim Yat limanları, Kemer Yat Yanaşma Yeri, Ören Yat Limanı ve Dalaman Deniz Otobüsü ve yat yanaşma yeri projeleri 1995 yılında ihale edilmişlerdir. Planlanan 40 yeni yat limanı projesi, ,Türkiye’ nin turizm faaliyetlerini ve döviz gelirlerini önemli ölçüde arttıracaktır.				
52. Hükümet	Tansu ÇİLLER 30.10.1995-06.03.1996	Ali Şevki EREK (Tokat, DYP) Oğuz TEZMEN (TBMM dışından)	30.10.1995-31.10.1995 31.10.1995-06.03.1996	
Plânlanan 40 yeni yat limanı projesi, Türkiye’ nin turizm faaliyetlerini ve döviz gelirlerini önemli bir şekilde arttıracaktır.				
53. Hükümet	Ahmet Mesut YILMAZ 06.03.1996-28.06.1996	Ömer BARUTÇU (Zonguldak, DYP)	06.03.1996-28.06.1996	Reşat Özkan
Havaalanları, limanlar, yat limanları, karayolu yapımına, kapasite ve standartlarının arttırılmasına öncelik verilecektir. Deniz ticaret filomuzun, üçüncü ülkelerle ilgili taşımalardan yeterli pay almasını sağlayacak tedbirlerle, içedönük taşımalardan aldıkları payın yükseltilmesini sağlayacak tedbirler alınacaktır. Denizyoluyla yapılan taşımalardan aldığımız payın, tonaj bazından ziyade, navlun bazında genişletilmesi hedef alınacaktır. Deniz ticaret filomuz, modern taşıma türlerini kapsayacak bir gençleştirmeye yöneltilecektir. Boğaz geçiş ve seyir güvenliği konusundaki çalışmalar hızlandırılıp geliştirilecektir.				

EK 10: 1983- 2009 Yılları Arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler(3/4)				
Hükümet No	Başbakan (Görev Süresi)	Ulaştırma Bakanı (Şehir)	Görev süresi	
54. Hükümet	Necmettin ERBAKAN 28.06.1996- 30.06.1997	Ömer BARUTÇU (Zonguldak, DYP)	28.06.1996- 30.06.1997	Reşat Özkan
- Enerji, Ulaştırma ve Telekomünikasyon kuruluş ve hizmetlerinin özelleştirilmesine dair yasal düzenlemeler geciktirilmeden yapılacaktır. Ulaştırma ve haberleşme hizmetlerinin sağlıklı bir yapıya kavuşturulmasına, altyapılarının geliştirilmesine, verimliliğin artırılmasına önem verilecektir. Ulaştırma sektöründe mevcut kapasitenin etkin kullanılması, ulaşım modları arasında dengenin sağlanması ve uygun altyapının oluşturulması amacıyla bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanacak ve bu çerçevede çalışmalara hız verilecektir. Ülkemizin denizcilik sektöründen daha fazla istifadesinin temini için, filomuzun daha rekabet edilebilir hale getirilmesi sağlanacaktır. Gümrük birliğinin getireceği yeni rekabet ortamına sanayi sektörünün uyum sağlamasını, Avrupa Birliği ile kara ulaştırması, limanlar, havaalanları, demiryolları, telekomünikasyon, elektrik gibi alt yapı bağlantılarının iyileştirilmesini ve Birlik ekonomisi ile aradaki farkın azaltılmasını teminen, Türkiye-AB ortaklık rejiminin temel unsurlarından birisi olan mali işbirliği gayesine uygun bir şekilde ve düzeyde geliştirilecektir. Türk Cumhuriyetlerinin ekonomik yapılanma süreçlerine yapılan katkılar artırılarak sürdürülecek; ulaştırma, haberleşme ve enerji alanındaki işbirliği projelerine öncelik verilecektir.				
55. Hükümet	A.Mesut YILMAZ 30.06.1997-11.01.1999	Necdet MENZİR (İstanbul, DTP) A. Ahmet DENİZOLGUN (Antalya, Bağımsız) 04.08.1998-11.01.1999	30.06.1997-04.08.1998 04.08.1998-11.01.1999	
Altyapıda enerji, ulaştırma, haberleşme ve kentsel altyapı öncelik taşımaktadır. Ulaştırma Sektörü, artan yurtiçi ve uluslararası yük ve yolcu trafiğine cevap vermez hale gelmiştir. Ekonomik ve sosyal kalkınmaya ivme kazandıracak ve yolcu, mal ve hizmet dolaşımına çağdaş dünya standardında cevap verecek karayolu, demiryolu, hava ve deniz yolları ağına ve bunların terminallerinin geliştirilmesi bundan sonraki hükümet uygulamalarının en önemli icraat alanlarından birini teşkil edecektir. Demiryolu ve denizyolu taşımacılığının ulaştırma sektörü içinde alması gerekli rol yeniden belirlenecek, çağdaş ve etkin bir işletmecilik anlayışı içinde bir yapıya kavuşturulacaktır. Liman işletmeciliği çağdaş bir anlayış içerisinde uluslararası gelişmelerle uyumlu bir yapıya kavuşturulacak ve gerekli yerlerde yeni liman kapasiteleri oluşturulacaktır. Yük taşımacılığında maliyetleri düşürmek üzere kombine taşıma sistemlerine ağırlık verilecektir. DENİZCİLİK Küresel ekonominin gelişme sürecinde atılım yapmakta olan Türk Deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve rekabet gücünün artırılması şarttır. Bu maksatla ikinci sicil için konusunda gerekli yasal düzenlemeler yapılarak gemi yapımı ve filo yenilenmesi için gereken teşvik sağlanacaktır. İstanbul ve Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizinde seyir güvenliği en üst düzeye çıkarılarak can, mal ve çevre güvenliğini sağlayacak teçhizat dahil her türlü gerekli tedbir alınacaktır. Deniz kirliliğini önleyecek önlemler alınacaktır. Yurtiçi ulaşımında deniz taşımacılığı teşvik edilecektir. Denizcilik Bakanlığı kurulacaktır.				
56. Hükümet	Bülent Ecevit 11.01.1999-28.05.1999	-	-	
Deniz ulaştırmasına ilişkin herhangi bir cümle bulunmamaktadır.				

EK 10: 1983- 2009 Yılları Arasında T.C. Hükümet Programlarında Deniz Ulaştırması Alanının Yer Aldığı İfadeler(4/4)				
Hükümet No	Başbakan (Görev Süresi)	Ulaştırma Bakanı (Şehir)	Görev süresi	
57. Hükümet	Bülent ECEVİT 28.05.1999 – 18.11.2002	Enis ÖKSÜZ İçel MHP Oktay VURAL İzmir MHP Naci KINACIOĞLU TBMM Dışından	28.05.1999 – 17.07.2001 30.07.2001 – 05.08.2002 05.08.2002 -18.11.2002	Mustafa Korçak
Karayolu ulaşımı ile demiryolu ve deniz taşımacılığı arasında denge kurulacaktır. Bu çerçevede, şehir içi geçişlerde belediyelerle de işbirliği yapılacaktır. Bu amaçla, demiryolu ve deniz taşımacılığına özel önem verilecektir.				
58. Hükümet	Abdullah GÜL 18.11.2002 - 14.03.2003	Binali YILDIRIM	18.11.2002 - 14.03.2003	İsmet Yılmaz
Ulaştırma sektöründe Hükümetimizin birinci önceliği, ulaşımın alt sektörleri arasındaki bütünleşmenin temini, ekonomik büyüme amacına en fazla katkının sağlanması ve çevreyi tahrip etmeyen bir ulaştırma alt yapısının oluşturulmasıdır. Bu amaçla, ülke ekonomisinin ve sosyal hayatın beklentilerine uygun ulaştırma alt yapısını oluşturmak üzere, taşıma türleri arasında dengeyi sağlayacak bir ulaştırma ana planı hazırlanacaktır. Ulaştırma alt sektörlerinin tamamını ele alan bir ulaştırma bilgi sistemi geliştirilecektir.				
59. Hükümet	Recep Tayyip ERDOĞAN 14.03.2003 — 29.08.2007	Binali YILDIRIM (İstanbul) İsmet YILMAZ (TBMM Dışından)	14.03.2003 -07.05.2007 07.05.2007 - 29.08.2007	İsmet Yılmaz
Ulaşım sistemiz, deniz taşımacılığı ve demiryolu işletmeciliği öncelikli olmak üzere hazırlanmakta olan Ulaşım Ana Planı çerçevesinde, kara ve hava ulaşımıyla da bir bütünlük içerisinde ele alınarak, ulaşım modları arasında denge sağlanacaktır.				
60. Hükümet	Recep Tayyip ERDOĞAN 31.08.2007- Devam ediyor	Binali YILDIRIM	31.08.2007- Devam ediyor	Hasan Naiboğlu (Devam ediyor)
Önümüzdeki dönemde ülkemizin altyapı ihtiyacının, ekonomik ve sosyal gelişmeyi hızlandıracak şekilde karşılanması esas olacaktır. Bu nedenle, AK Parti İktidarı, göreve geldiğinde ilk iş olarak ulaşım sistemlerinin dengeli bir şekilde gelişimini sağlayacak bir ulaştırma ana plan stratejisi hazırlamıştır. Bu planda hedef, gelecek on yıl için; kara, deniz, demir yolu ve hava taşımacılığının birbirine paralel gelişimini sağlamak, gerçekleştirilecek projelerle deniz ve hava taşımacılığı ile demir yolu öncelikli olmak üzere tüm ulaşım türleri arasındaki dengeyi sağlamaktır. Küresel ısınmayla ilgili olarak daha önce başlatılan enerji, ulaştırma, tarım ve sanayi gibi sektörel alandaki çalışmalara ve ağaçlandırmalara kararlılıkla devam edeceğiz. Denizcilik sektörü de iktidarımız döneminde altın çağını yaşamış, birçok proje hayata geçirilmiştir. Özellikle gemi inşa sanayisinde büyük atılımlar yapılmış, Türkiye sayılı gemi üreticisi ülkeler arasına girmiştir. Bu sektörlerdeki atılımlar artarak devam edecektir.				

Kaynak: TBMM, 2008a; <http://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP45.htm> ile <http://www.tbmm.gov.tr/hukümetler/HP60.htm> arasındaki sayfalarından derlenmiştir.

Ek 11: Onuncu Ulaştırma Şurası Denizyolu Komisyonu Raporunda Belirtilen Deniz Ulaştırma Politikaları (1/4)

Şura Tarihi: 27 Eylül – 1 Ekim 2009

Çıkan Sonuçlar ve Politikalar:

Altyapı alanında;

1. Tüm limanlarımızın ve Ro Ro terminallerinin demiryolu ağına bağlanması,
2. Tüm limanlarımızın ulusal karayolu ağına münhasır, modern yollara bağlanması,
3. Ana bölgelerde planlanan lojistik merkezlerinin limanlara ulusal karayolu ve demiryolu ağına münhasıran bağlanması,
4. Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz sahillerimizde her bölgede en az bir adet ana aktarma limanı tesis edilmesi,
5. Konteyner taşımacılığındaki liman altyapısının, 2023 yılında 32 milyon TEU elleçleyecek kapasiteye çıkarılması,
6. 2023 yılında dünyanın en büyük 100 konteynır limanı sıralamasında ilk 20 içinde en az 2; Akdeniz ve Karadeniz limanları içinde de ilk ikisi Türk olmak üzere ilk 10 içinde en az 4 Türk limanının yer alması,
7. Konteyner transit taşıma oranının toplam içindeki %20'lik payının %60 seviyesine çıkartılması,
8. Türk limanlarında elleçlenen kabotaj yüklerinde %2 olan Konteyner elleçleme oranının %20'ye çıkartılması, % 13 olan toplam kabotaj yüklerinin % 30'a çıkartılması,
9. Genel ve kuru dökme yükteki liman altyapısının, 2023 yılında 500 milyon ton elleçleyecek kapasiteye çıkarılması,
10. Sıvı dökme yükteki liman altyapısının, 2023 yılında 150 milyon ton elleçleyecek kapasiteye çıkarılması,
11. Marmara denizinde kuzey-güney, doğu-batı ulaşimleri için modern, fonksiyonel ve intermodal taşımacılığa uygun, 2 veya 3 katlı araç yükleme tahliye imkânları olan Ro Ro terminalleri inşa edilmesi,
12. Kurulumu tamamlanacak Ro Ro hatları ve ortalama 30–50 adet Ro-pax gemisi ile günlük olarak 15, 000 Ağır taşıt, 75.000 özel taşıt, 500 otobüs, 125 vagon ve 150 000 yolcu taşınması,
13. Limanların rıhtım ve iskelelerinin derinlikleri ve boylarının kullanım amaçlarına göre; en büyük gemileri kabul edebilecek seviyeye getirilmesi,
14. Yurt içi genel taşımalarındaki deniz payının % 4 ten % 15 oranına çıkarılması,
15. Özel sektörün liman alt yapılarına yatırım yapabilmeleri için desteklenmesi,
16. Yapılmakta olan kıyı master planlarına ilaveten geniş kapsamlı bir tanımlama yapılması,
17. Mevcut özel sektör yeni liman inşa projelerinin, kapasite artırıcı genişleme projelerinin ve yatırım süreci devlet tarafından sürdürülen Mersin, Çandarlı ve Filyos limanlarının tamamlanarak hizmete girmesi,
18. Birbirine yakın olan ve iskele türündeki tesislerin bir araya getirilerek ihtisas limanlarına dönüştürülmesi,
19. Liman ekipman yatırımları teşvik edilerek mevcut limanlarımızın elleçleme, transfer ve depolama kapasitesinin iki katına çıkartılması,
20. Limanlarımızın tamamının elektronik bilişim sistemleri ile donatılması ve birbirine bağlanması,

Ek 11: Onuncu Ulaştırma Şurası Denizyolu Komisyonu Raporunda Belirtilen Deniz Ulaştırma Politikaları (2/4)

21. Tüm deniz altyapıları ve limanlarının ulusal ve uluslararası çevre politikalarına uygun hale getirilmesi,
22. Trans Avrupa Ağlarının devamı niteliğindeki ve diğer Ulaştırma koridorları üzerindeki deniz ulaştırma altyapısının geliştirilerek bölgede daha etkin hizmetler üreten bir ülke haline gelinmesi,
23. Limanlar ve tersanelerde çalışacak personelin yetiştirilmesine yönelik değişik düzeyde okullar açılması,
24. 2023 ulusal hedeflerine uygun deniz eğitimine yönelik altyapının güçlendirilmesi, nitelikli ve kaliteli insan kaynakları oluşturulması,
27. Gemi inşasında yerlilik oranının % 90'ın üzerine çıkarılması,
28. Bakım-onarım tersaneleri ve kapasitesi açısından Akdeniz'in en önemli merkezi haline gelinmesi,
29. Dünya gemi inşa pazarında % 15 lik paya sahip olunması,
30. Günümüz itibarı ile 3.6 milyon dwt olan proje kapasitesinin 10 milyon dwt' a çıkarılması,
31. Gemi inşa sanayinde özellikle küçük ve orta tonajdaki kimyasal tanker ve ürün tanker alanında sağlanan başarının devamı sağlanarak LNG, LPG, Car Carrier, kruvaziyer, Ro-Ro, Ropax gibi daha sofistike gemiler inşa edebilecek alt yapı ve teknolojiye sahip olunması,
32. Ülkemizde, VLCC ve ULCC kapasitesinde yeni gemi inşa ve bakım onarım hizmeti verecek tersanelerin kurulması,
33. Tersanelerin yoğunlaştığı yerlerde organize yan sanayi bölgelerinin oluşturulması, gemi inşasında özellikle gemi makinesi başta olmak üzere yerli üretim oranının %90'ların üzerine çıkarılması,
34. Çevre ve insan faktörüne maksimum önem gösteren, uluslararası kurallara sıkı sıkıya uyacak bir şekilde Aliğa bölgesine kuru havuz, rıhtım ve kaldırma/taşıma sistemleri gibi teknik donanım yatırımları yapılarak, bölgenin büyük denizcilik şirketlerinin ve devletlerin ilk etapta gemilerini söktürecekleri yegâne tesisler haline getirilmesi,

Üstyapı Alanında;

1. Okyanus aşırı deniz taşımacılığı için Akdeniz ve Karadeniz'de Lojistik altyapısının kurularak, Doğu Asya, Avrupa ve Amerika ile yük taşımacılığında hatların geliştirilerek bölgenin lojistik merkezi haline gelinmesi,
2. Bölgesel taşımacılıkta lojistik merkezden bölgedeki limanlara taşımacılık için gemi, hat, iletişim ağının kurulması,
3. Uzak yol deniz taşımacılığından pay alabilmek, taşımacılık merkezlerinin belirlenmesinde söz sahibi olabilmek için % 0.5 olan konteyner gemisi taşıma kapasitemizin % 10'a çıkarılması için 50 adet 5000 TEU üzeri kapasite konteyner gemisinin Türk deniz filosuna katılması,
4. Uzak yol deniz taşımacılığından gelen yüklerin bölge ülkelere dağılmasını sağlamak üzere 100 adet 400-600 TEU kapasiteli küçük feeder konteyner gemisi, 100 adet 1000 TEU kapasiteli feeder konteyner gemisi filosunun kurulması,
5. Bölgede yakın sahil deniz taşımacılığı için Karadeniz ve Doğu Akdeniz limanlarına sefer yapan Ro-Ro, Ro-Pax filosu,
6. Ülkemiz dış ticaretinin % 85-90'ının gerçekleştirildiği denizyolu taşımacılığında % 14-15 olan Türk bayraklı gemi taşıma oranının % 50'ye çıkarılması
7. Doğacak yük taşıma ihtiyacının karşılanması için deniz ticaret filosunda 4 kat büyüme ile dünyada ilk 10 bayrak arasında yer alınması,
8. Türk Koster Filosunun yenilenerek 2023 hedefi olarak 400 adet 20 yaş altı kosterden oluşan filo ile bölge dağıtım ağı liderliği,

Ek 11: Onuncu Ulaştırma Şurası Denizyolu Komisyonu Raporunda Belirtilen Deniz Ulaştırma Politikaları (3/4)

9. Kurumsallaşmış, tüm dünya denizlerinde hizmet verebilen deniz taşımacılık kurumlarının oluşturulması ve geliştirilmesi,
10. Liman otorite sistemi ile deniz ulaştırmada etkin yönetim,
11. Gençleştirilmiş, genişletilmiş deniz taşımacılık filosu kurulması,
12. Taşımacılık filomuzun çağın gereksinimi gemiler ile çeşitlendirilmesi,
13. Türk bayraklı filo gemi yaş ortalamasının 12'ye indirilmesi,
14. Ülkemizde bu endüstrinin Dünyadaki çalışma şartlarına paralel koşulların yaratılması, tonaj, kurumlar ve gelir vergisi ve devlet yardımlarında dünyadaki örneklerin izlendiği bir devlet destek düzeninin kurulması,
15. Denizcilik gelirlerinin GSYİH içindeki payının 2023 yılı ile % 15 seviyesine çıkarılması
16. Tersanelerimizde gemi üretim kapasitesi 4 milyon DWT'a çıkarılması, yıllık gemi üretim sayısı ise yılda 300 gemiye erişmesi,
17. Gemi inşa gelirlerimizin 6 milyar dolara ulaşması,
18. Tersanelerimizde istihdamın 100,000 kişiye ulaşması,
19. Tersanelerimizde Ro-Ro, Ro-Pax yolcu gemilerinin yapılarak Avrupa, Akdeniz ve ülkemiz kısa mesafe deniz taşımacılığı gemi ihtiyacının karşılanması
20. RoRo, RoPax, Yolcu Feribotu, Yolcu Gemisi inşa sektöründe Dünya lideri olmak, Avrupa'da 2007-2008 yıllarında teslim edilen yaklaşık 2,5 milyon GT.luk bu gemi inşa pazar segmentinde 1 milyon GT'un üzerinde gemi inşa etmek (% 40),
21. Yüksek teknoloji ihtiva eden LNG, LPG, CNG gemileri inşa kabiliyeti kazanmak,
24. Ülkemizde yapılacak gemilerin % 90 yerli yapım oranına olanak taşıyacak gemi yan sanayi OSB lerinin kurulması,
27. Gemi inşa ve teknik hizmetlerde uzmanlığın arttırılması, dizayn ve danışmanlık kurumlarının geliştirilmesi, milli klas kuruluşunun uluslar arası etkinliğinin arttırılması
39. AB uyum çalışmalarının ışığı altında yapılacak düzenlemelerin, ülkemiz gerçeklerine ve gerekliliklerine göre düzenlenmesi
41. Doğru ve etkin bir Deniz ve Liman Çevre Yönetim Planı çevre açısından problem oluşturan atık bertarafını kontrol altına alınması için gerekli kaynakların harcanarak etkin otorite kurulması.
42. Kurulmuş bulunan lise seviyesindeki okulların eğitim kalitesinin öğretmen, eğitim materyali, laboratuvar imkanları ile arttırılması
43. Lise seviyesi denizcilik eğitim kurumlarının faaliyetlerinin etkin şekilde kamuoyuna duyulması ile öğrenci çekilmesi
44. Üniversitelerdeki denizcilik eğitiminin geliştirilmesi, yaygınlaştırılması ve uluslararası etkinliğinin arttırılması

Ek 11: Onuncu Ulaştırma Şurası Denizyolu Komisyonu Raporunda Belirtilen Deniz Ulaştırma Politikaları (4/4)

5.1.4. Regülasyon

1. Türkiye, çevresel yönetim araçları etkin hale getirilerek ve koruma-kullanma dengesi gözetilerek gemi ve deniz araçlarından kaynaklı kirliliği, sürdürülebilir çevreyi etkilemeyecek değerlere indirmelidir,
2. Türkiye, gemi kaynaklı deniz kirliliğine karşı acil durum yönetimi konusunda kurumsal ve yasal yapısını tamamlamalı, deniz ve kıyılarının tamamında yerleşik acil müdahale merkezlerine ve uluslararası işbirliği ağına sahip olmalıdır,
8. Türk Boğazlarında tehlikeli yük taşımacılığı %50 azaltılmalıdır,
32. Denizcilik Sektöründeki mevcut işletmelerin üretime odaklanmış, gelişmeyi hedefleyen, rekabet gücü yüksek işletmelere dönüşmesi sağlanmalıdır,
34. Liman Otoritesi Sistemi kurularak limanlar daha rekabetçi hale getirilmelidir,
35. Denizcilik yatırımlarının finansman ihtiyaçlarını yüksek oranlarda sağlayacak finansman sistemleri oluşturulmalıdır,
36. Kabotajda çalışan deniz ticaret filosunun rekabet gücünü artıracak tedbirler alınmalıdır,
37. AB deniz ticareti müktesebatına katılım sürecinde ve üyelik sürecinde uyum ve uygulama amaçlı ulusal eylem planı hazırlanmalı ve uygulanmalıdır,
38. Türk ticaret filosunun geliştirilerek rekabet gücünün artırılması sağlanmalıdır,
39. Deniz Ticaretinden en az 15 milyar dolar döviz geliri sağlanmalıdır,
42. Ar-Ge ve diğer teşviklere imkan veren, rekabetçi, yüksek katma değeri, istihdam ve döviz girdisi sağlayan denizcilik sektörü oluşturulmalıdır,
43. Ulusal ve uluslararası filoların ihtiyaçları paralelinde yetiştirilmiş ve mesleki gelişimi izlenebilen bir Türk gemi adamı havuzunun oluşturulması ve etkin yönetimi sağlanmalıdır,
44. Yatırımı, üretimi, katma değeri ödüllendiren, kayıtlı faaliyeti cazip kılan, yüklerin denize kaydırılmasında avantajlar sağlayan vergilendirme ve teşvik sisteminin kurulması sağlanmalıdır,
49. Milli klas kuruluşumuz olan Türk Loydunun IACS üyeliğine seçilmesi sağlanmalıdır,
50. Akdeniz Liman Devleti Denetimi Memorandumu başkanlığı Türkiye tarafından yürütülmelidir,
51. Paris Liman Devleti Denetimi Memorandumuna üye olunmalıdır,
52. Denizciliğimizi dünya denizciliği ile rekabet düzeyine getirecek mevzuat düzenlemeleri yapılmalıdır,
53. Denizci bir millet için, aileden başlayan, okulda devam eden ve toplum içinde devam eden bir eğitim süreci oluşturulmalıdır,
54. Denizcilik sektöründeki tüm faaliyet alanlarını kapsayacak Denizcilik Enstitüsü kurulmalıdır,
55. Denizcilik ile ilgili farklı kurum/kuruluşlardaki yetkiler tek çatı altında toplanmalıdır.

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, 2009b; s.367-385 arası bölümden derlenmiştir.

Ek 12: Deniz Ulaştırma Politikaları İle İlgili Mevzuat (1/5)

1) Deniz ve iç sulardaki ulaşımı ülkenin genel ulaştırma ihtiyaçlarına göre düzenlemek, denetlemek ve gereken tedbirleri almak.

- Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun
- Limanlar Kanunu
- Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
- İstanbul Liman Tüzüğü
- Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü
- Çanakkale Liman Yönetmeliği
- Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik
- İç Su Araçları Yönetmeliği
- Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu
- Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği
- Ulusal Arama ve Kurtarma Plânına İlişkin Tebliğ
- Dalabilir Deniz Araçları Hakkında Yönetmelik

2) Türk gemileri ile ulusal ve uluslararası sularda yapılacak taşımacılığı ülkenin ihtiyaçlarına göre düzenlemek, bu maksatla kanun ve yönetmelik değişikliklerinin hazırlanmasına yardımcı olmak, gemilerin can ve mal güvenliği bakımından denetimini yapmak.

- Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği
- Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik
- Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik
- Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemideki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik
- Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik
- Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Tekneler Yönetmeliği
- Dökme Yük Gemilerinin Güvenli bir Şekilde Yüklenmesi ve Boşaltılması Hakkında Yönetmelik
- Gemilerin Teknik Niteliklerine Yönelik Uygulama Kuralları Yönergesi

3) Gemiadamlarının ve profesyonel sualtıadamlarının belgelendirme faaliyetlerini düzenlemek.

- Deniz İş Kanunu
- Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun
- Profesyonel Sualtı Adamları Yönetmeliği
- Kılavuz Kaptanların Yeterlikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelik
- Amatör Denizci Yönetmeliği
- Gemiadamları Yönetmeliği
- Telsiz Operatör Yeterlikleri ve Sınav Yönetmeliği
- Denizcilik Eğitimi Denetleme ve Kalite Standartları Esasları Hakkında Yönetmelik
- Gemiadamı Yetiştirme Kursları Yönetmeliği
- Eğitim ve Sınav Yönergesi
- Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge
- Gemiadamları Sağlık Yönergesi

Ek 12: Deniz Ulaştırma Politikaları İle İlgili Mevzuat (2/5)

4) Deniz ekolojisini bozacak ve deniz kirlenmesine neden olacak her türlü faaliyetin izlenmesini ve denetlenmesini yapmak, bu konuda diğer kuruluşlarla işbirliğinde bulunmak, gerekli tedbirleri almak.

- Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun
- Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun Kapsamında Mal ve Hizmet Alımına İlişkin Yönetmelik
- Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği
- Çevre Kanunu
- Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği
- Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği
- Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği
- Çerçevesinde Uygulanacak Ücretler ve Esaslar Hakkında Tebliğ
- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL-1973) Ek I-II-V
- SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerine Göre Bildirimlere İlişkin Yönetmelik
- Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme-OPRC'1990
- Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme (FUND PROT 1992)
- Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC PROT 1992)
- Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği
- Başbakanlık Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Kurulmasına Dair KHK
- Risk Değerlendirmesi ve Acil Müdahale Plânlarını Hazırlayacak Kurum Kuruluşların Asgari Özelliklerine Dair Tebliğ

5) Liman tesislerinin ve ulaşım alt sistemlerinin çok noktalı taşıma sistemlerine uygunluğunu sağlamak için kara, hava ve deniz yolu ulaşım sistemlerine entegre olabilecek tesisleri plânlamak, yapmak veya yaptırmak.

- Limanlar Kanunu
 - Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun
 - Kıyı Kanunu
 - İmar Kanunu
 - Turizmi Teşvik Kanunu
 - Su Ürünleri Kanunu
 - Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun
 - Çevre Kanunu
 - Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun
 - Yapı Denetim Kanunu
 - İl İdaresi Kanunu
 - Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun
 - Başbakanlık Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Kurulmasına Dair KHK
 - Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetleri Hakkında Yönetmelik
-

Ek 12: Deniz Ulaştırma Politikaları İle İlgili Mevzuat (3/5)

- Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik
- Yat Turizmi Yönetmeliği
- Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği
- Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanunun Uygulanmasına İlişin Yönetmelik
- Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca Yayımlanan Yatırımcılar Tarafından Yapılacak Kıyı Yapılarında Uygulanacak Prosedür Genelgesi
- Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik
- Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği
- Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS-74)
- Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik (ISPS CODE) Kodu

6) Gemilerin ve yatların haberleşme alanında denetimlerini yapmak, gemilerle yapılan sahil konuşmalarını kolaylaştırıcı tedbirler almak, deniz işletmelerinin, acentelerin ve benzerlerinin uyması gereken teknik ve idarî hususları ilgili kuruluşlarla birlikte haberleşme kurallarına uygun olarak düzenlemek.

- Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
- Telsiz Kanunu
- Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü
- Telsiz Yönetmeliği
- 10kHz-60 GHz Frekans Bandında Çalışan Sabit Telekomünikasyon Cihazlarından Kaynaklanan Elektromanyetik Alan Şiddeti Limit Değerlerinin Belirlenmesi, Ölçüm Yöntemleri ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik

7) Gemi inşa, onarım, söküm ve yan sanayii teşvik edici tedbirleri almaya yönelik faaliyetleri yürütmek.

- Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun
- Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi inşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik
- Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararın Uygulanmasına İlişkin Tebliğ (Tebliğ No:2006/3)
- Yatırımların ve İstihdamın Teşviki İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun
- İthalat Rejimi Kararı

8) Ülke kıyıları ölçeğinde tersane ve gemi söküm yerlerini belirlemek, plânlamak, tahsis etmek ve izin vermek, gerektiğinde iptal etmek, denetlemeye ilişkin yükümlülükleri yerine getirmek.

- Türkiye Cumhuriyeti Anayasası
- Kıyı Kanunu
- Denizde Can ve Mal Koruma Kanunu
- Limanlar Kanunu
- İmar Kanunu
- Yapı Denetim Kanunu
- Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik
- Gemi Söküm Yönetmeliği
- Yat Turizmi Yönetmeliği
- Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği
- Kıyı Yapılarında Uygulanacak İş ve İşlemler Hakkındaki Genelge (Bayındırlık ve İskan Bakanlığı)

Ek 12: Deniz Ulaştırma Politikaları İle İlgili Mevzuat (4/5)

- Hazine Arazilerinin Tersane Yatırımlarına Tahsisinde Uygulanacak Esas ve Usullere İlişkin Tebliğ
- Karada Çıkabilecek Yangınlarla, Deniz, Liman Veya Kıyıda Çıkıp Karaya Ulaşabilecek ve Yayılacak Yangınlarla İlgili Yönetmelik

9) Ticaret gemilerinin ve yatların yapılışını nitelik ve güvenlik bakımından denetlemeye ilişkin yükümlülükleri gerçekleştirmek(74-75)

- Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü
- Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü
- Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük
- Gemi ve Su Araçlarının İnşası Tadilatı, Bakım-Onarımlarında Uygulanacak Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik
- Gemi Tanklarının Kalibrasyonuna Dair Yönetmelik
- Gemi Teçhizatı Yönetmeliği
- Gemi Teçhizatı Yönetmeliği İçin Onaylanmış Kuruluş
- Görevlendirilmesine Esas Alınan Temel Kriterlere Dair Genelge
- Denizcilik Müsteşarlığı Tarafından Gerçekleştirilecek Piyasa Gözetimi ve Denetimi Hakkında Yönetmelik
- Gezi Tekneleri Yönetmeliği
- Gezi Tekneleri Yönetmeliğinin 8. Maddesinde Yer Alan Uyumlaştırılmış Standartların Listesinin Yayımlanmasına İlişkin Tebliğ;
- Gezi Tekneleri Yönetmeliğinin 15. Maddesinde Yer Alan Kayıt Sistemine İlişkin Usul ve Esaslar ile Yükümlülükler İlişkin Tebliğ;
- Gezi Tekneleri Yönetmeliği İçin Onaylanmış Kuruluş Görevlendirilmesinde Esas Alınan Temel Kriterlere Dair Tebliğ;
- Ürünler İlişkin Teknik Mevzuatın Hazırlanması ve Uygulanmasına Dair Kanun
- Ürünlerin Piyasa Gözetimi ve Denetimine Dair Yönetmelik
- CE Uygunluk İşaretinin Ürüne İliştirilmesine ve Kullanılmasına Dair Yönetmelik
- Uygunluk Değerlendirme Kuruluşları İle Onaylanmış Kuruluşlara Dair Yönetmelik;
- Gemi ve Deniz Araçlarının İnşa, Tadilat, Bakım, Onarım ve Söküm İşlemlerinde Gazdan Arındırma Yönetmeliği
- İç Su Araçları Yönetmeliği

10) Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) , Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV), Katma Değer Vergisi (KDV) ve benzeri vergi kanunlarının uygulanmasına dair görüş oluşturmak

- Özel Tüketim Vergisi Kanunu
- Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu
- Katma Değer Vergisi Kanunu
- Türk Ticaret Kanunu

11) Deniz ulaşım araçlarına ait donanım ve işletme malzemesi listesi hazırlamak

- Gümrük Vergilerinden Muafiyet ve İstisna Tanınacak Haller Hakkında Karar

12) Millî denizcilik politikasına uygun olarak deniz ticaret politikaları ve uygulama esaslarını belirlemek, Türk deniz ticaret filosunun, ülkenin ihtiyaçlarına ve milletlerarası şartlara göre gelişmesi, milletlerarası rekabet gücü kazanmasını teşvik edici tedbirleri almak

- Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun

Ek 12: Deniz Ulaştırma Politikaları İle İlgili Mevzuat (5/5)

- Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanunun Uygulamasına İlişkin Yönetmelik
- Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Teşvikine Dair Bakanlar Kurulu Kararı
- 6 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) Genel Tebliğ (Maliye Bakanlığı Tebliği)
- 9 Seri Numaralı ÖTV Genel Tebliği
- 10 Seri Numaralı ÖTV Genel Tebliği
- Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Millî Gemi Siciline Kayıtlı, Kabotaj Hattında Münhasıran Yük ve Yolcu Taşıyan Gemilere, Ticari Yatlara, Hizmet ve Balıkçı Gemilerine Verilecek Yakıtın ÖTV Tutarının Sıfıra İndirilmesine İlişkin Bakanlar Kurulu Kararı
- Özel Tüketim Vergisi Kanunu

13) Dünyadaki ve ülkemizdeki deniz taşımacılığı ve ticaret filosu hakkındaki istatistikleri tutmak, gelişme eğilimlerini izleyerek raporlar, plânlar hazırlamak ve uygulamak.

- 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanununun 824. Maddesine Göre Türk Bayrağı Çeken ve Türk Bayrağından Çıkan Gemilere İlişkin Uygulama Talimatı

14) Düzenli gemi seferlerinin esas ve usullerini belirlemek ve uygulanmasını takip etmek,

- Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun (Kabotaj Kanunu)
- Kabotaj Hattında Yapılacak Düzenli Seferlere İlişkin Esaslar (Talimat)
- Marmara Havzasında Bulunan Limanlara Sefer Yapan Gemilerle Marmara Havzası Limanları Arasında Sefer Yapan Gemilerin Sefer Durumlarına Ait Yönerge
- Yurtdışı Bağlantılı Düzenli Seferlere İlişkin Esaslar (Talimat)

15) Deniz acente, brokerlik ve komisyonculuğu gibi işleri yapacak olan gerçek ve tüzel kişilerin yeterlilik, çalışma usul ve esaslarını tespit etmek, belgelendirmek ve denetlemek

- Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik
- Gemi Acenteleri Eğitim Yönergesi
- Acente YEB Programı Uygulaması Hakkında Talimat

16) Her türlü gemi sicillerini tutmak. Denizde hareket imkânı bulunan ve ticari bir gayeye tahsis edilmiş olan, ancak tahsis edildiği gaye denizde seyrüseferi gerektirmeyen deniz araçlarının, belirlenen deniz ticaret politikaları ve uygulama esasları doğrultusunda, Türk deniz filosunun gelişimi ve milletlerarası rekabetin sağlanması ve ülke ekonomisinin ihtiyaçlarına yönelik olarak gemi sicillerine kaydını yapmak.

- Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu
- Türk Ticaret Kanunu
- Gemi Sicil Nizamnamesi
- Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Nizamname
- Deniz Araçlarının Tesciline Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge
- Bayrak Çekme ve Bayraktan Çıkma Uygulama Talimatı
- İnşa Halindeki Gemilere Mahsus Sicile Kayıta İlişkin Genelge
- Gemi İsim Talebinde, Onayında ve Terkininde Aranılacak Kriterler
- Türk Uluslararası Gemi Sicil Yönetmeliği
- Deniz Taşıma Araçları İle Deniz Araçlarının Tescil, Alım Satım ve Terkin İşlemlerinde Yetkilisinden İstenecek Belgelere İlişkin Talimat

(Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, 2009; s.65- 78).

Ek 13: Avrupa Birliği Direktifleri (1/2)

1. 1999 Tarihli Avrupa Birliğinde (FST) Avrupa Topluluğu Gemi Sahipleri Derneği (ECSA) Ve Taşıt İşçileri Federasyonu Sendikaları Tarafından Sonuçlandırılmış Gemiadamlarına Ait Çalışma Zamanının Organizasyonu Konusundaki Sözleşmeye İlişkin 1999/63/EC Sayılı
2. 2000/59/EC Sayılı 27 Kasım 2000 Tarihli Gemilerin Ürettiği Atıklar Ve Yük Artıkları İçin Kullanılan Liman Atık Alım Tesisleri Hakkında Avrupa Parlamentosu Ve Konsey Direktifi
3. 23 Kasım 1993 Tarihli 93/103/EC Sayılı Balıkçı Teknelerinde Çalışma Konusundaki Asgari Emniyet Ve Sağlık Gerekliliklerine İlişkin Konsey Direktifi (89/391/EEC Sayılı Direktifin 16(1) Maddesinin Kapsamı Dahilindeki 13ncü Bireysel Direktif)
4. 24 Metre Boyunda Ve Daha Büyük Balıkçı Tekneleri İçin Uyumlu Bir Emniyet Yönetimi Sağlanması
5. 6/2002 Sayı Ve 12 Aralık 2001 Tarihli Topluluk Tasarımlarına İlişkin Konsey Yönetmeliği (EC)
6. 613/91 Sayılı Konsey Yönetmeliğinin (EEC) Amaçları Doğrultusunda, 1974 Tarihli Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesinde Ve 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşmede Yapılan Değişikliklerin
7. 94/57/EC Sayılı Konsey Yönergesi Çerçevesinde Üye Devletler Tarafından Tebliğ Edilen 30 Eylül 1996 Tarih Ve AB Komisyon Kararı (EEA Referanslı Metin)
8. Çalışma Zamanlarının Düzenlenmesine Ait Belirli Hususlara İlişkin 4 Kasım 2003 Tarihli 2003/88/EC Sayılı Avrupa Parlamentosu Ve Konseyi Direktifi
9. Denizcilik Ekipmanlarına İlişkin 20 Aralık 1996 Tarih Ve 96/98/EC Sayılı Konsey Direktifi
10. Denizcilik Hakkında Liman Devleti Kontrolüne İlişkin 19 Haziran 1995 Tarihli 95/21/EC Sayılı Konsey Direktifi
11. Denizcilikte SOLAS (Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi) Kapsamında Olmayan Gemilerde Kullanılması Ve Küresel Denizcilik Tehlike Ve Emniyet Sistemi (GMDSS)'ye Katılması Tasarlanan Radyo İletişim Ekipmanı İle İlgili Temel Gereksinimlere İlişkin
12. Dökme Yük Gemilerinin Emniyetli Yüklenmesi Ve Boşaltılmasına İlişkin Uyumlaştırılmış Gereksinimlerin Ve Prosedürlerin Saptanmasına Dair 4 Aralık 2001 Tarihli Avrupa Parlamentosu Ve Konseyinin 2001/96/EC Sayılı Direktifi
13. Düzenli Ro-Ro Feribotu Ve Yüksek Hızlı Yolcu Gemisi Seferlerinin Güvenli Şekilde İşletilmesine Yönelik Zorunlu Sörvey Sistemi Hakkında Konsey Yönetmeliği
14. Gemi Denetimi Ve Saha Çalışması Kuruluşları Ve Denizcilik İşletmelerinin Faaliyetleri Hakkında Genel Kural Ve Standartlarla İlgili
15. Gerekliliklerine Gemilerde İyileştirilmiş Tıbbi Tedaviler İçin Asgari Emniyet Ve Sağlık İlişkin 31 Mart 1992 Tarihli 92/29/EEC Sayılı Konsey Direktifi
16. Kaza Sonucu Veya Kasti Deniz Kirliliği Konusunda Bir Topluluk Çerçevesinin Oluşturulması Hakkında Avrupa Parlamentosu Ve Konsey Kararı

Ek 13: Avrupa Birliği Direktifleri (2/2)

17. Liman Devlet Kontrolü Gerçekleştiren Mufettişler İçin Ortak Bir Kimlik Kartı Modelinin Oluşturulması Hakkında 96/40/EC Sayılı Ve 25 Haziran 1996 Tarihli Komisyon Direktifi EEA İle İlgili Metin)
 18. Ro-Ro Yolcu Gemilerine Yönelik Özel Denge şartları Hakkında Avrupa Parlamentosu Ve Konsey Direktifi
 19. Tek Gövdeli Petrol Tankerleri İçin Çift Gövde Veya Muadili Tasarım şartlarının Aşamalı Uygulanışının Hızlandırılması Ve 2978/94 Sayılı Konsey Yönetmeliğinin İlgası Hakkında Avrupa Parlamentosu Ve Konsey Yönetmeliği
 20. Topluluk Çıkarları Doğrultusunda 2001 Tarihli Yakıt Olarak Kullanılan Petrolden Kaynaklanan Zararların Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşmeyi (Yakıt Kirliliği Sözleşmesi)
 21. Topluluk Çıkarları Doğrultusunda Tehlikeli Ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasıyla Bağlantılı Zararların Tazmini Ve Sorumluluğuna İlişkin 1996 Tarihli Uluslararası Sözleşmenin (HNS Sözleşmesi) Onaylanması Ve Kabul Edilmesi Konusunda
 22. Topluluk Üye Devletleri Limanlarına Giden Ya Da Limanlarından Gelen Yolcu Gemilerinde Bulunan Kişilerin Kayıtları Hakkına 18 Haziran 1998 Tarihli 98/41/EC Sayılı Konsey Direktifi
 23. Üye Devletleri, Petrol Kirliliğinin Zararların Tazminatı İçin Uluslararası Bir Fonun Kurulması İçin Toplanan Uluslararası Kongredeki 2003 Protokolünü Avrupa Topluluğu'nun Yararına İmzalaması, Onaylaması Veya Kabul Etmesi Gibi Konularda Yetkilendi
 24. Yük Ve Yolcu Gemilerinin Topluluk İçindeki Siciller Arasında Nakline Ve 613/91 Sayılı Konsey Yönetmeliğinin İptaline İlişkin Avrupa Parlamentosu Ve Konseyi Yönetmeliği
-

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı, 2010d, www.denizcilik.gov.tr/mevzuat/ab.asp

EK 14: Deniz Ulaştırmasının Değerlendirilmesine Yönelik Anket Çalışması (1/2)

Bu ifadeler Türkiye Deniz Ulaştırmasına ilişkin olarak hazırlanmıştır. Her bir ifadeyi aşağıdaki kriterler ölçüsünde değerlendirmenizi ve tercihinize uygun olan herhangi bir kutucuğu işaretlemenizi rica ederiz.

(Bu anket, bir doktora çalışmasına yardımcı olmak üzere hazırlanmıştır.)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Kesinlikle KATILMIYORUM	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle KATILIYORUM

İfadeler	1	2	3	4	5
1. Türkiye’de deniz taşıma hizmetleri dünya ekonomisindeki sorunlara karşı olumlu yönde gelişmektedir.	()	()	()	()	()
2. Liman özelleştirmeleri deniz taşımasında yaşanan sorunları azaltmaktadır.	()	()	()	()	()
3. İlgili kamu kurumları arasındaki uyum, deniz taşıma yatırımlarını kolaylaştırmaktadır.	()	()	()	()	()
4. Türk Deniz Ticaret Filosunun durumu giderek daha rekabet edebilir bir konuma ulaşmaktadır.	()	()	()	()	()
5. Gemi inşa sanayi teşviklerle desteklenmelidir.	()	()	()	()	()
6. Liman politikaları özelleştirme ağırlıklı olarak uygulanmalıdır.	()	()	()	()	()
7. Limanların altyapı ve üstyapıları verimliliğe uygun olmalıdır.	()	()	()	()	()
8. Türk limanları rakipleri ile rekabet edebilir bir konumdadır.	()	()	()	()	()
9. Ticareti teşvik etmek amacıyla limanlara kolaylıklar sağlanmalıdır.	()	()	()	()	()
10. Türkiye’nin önemli limanlarında tarife indirimine gidilmelidir.	()	()	()	()	()
11. Limanların kara ve demiryolu ile hinterland (arabölge) bağlantıları güçlendirilmelidir.	()	()	()	()	()
12. Öncelikle deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve güçlendirilmesi amaçlanmalıdır.	()	()	()	()	()
13. Taşıma sistemleri rekabet edebilir bir fiyat aralığında hizmet vermelidir.	()	()	()	()	()
14. Taşıma sisteminin hızlı ve güvenli bir taşımayı temin edecek şekilde düzenlenmesi gerekmektedir.	()	()	()	()	()
15. Denizyolu taşıması ekonomik, sosyal açılardan ve can ve mal emniyeti yönünden yeniden düzenlenmelidir.	()	()	()	()	()
16. Türk Deniz Ticaret Filosu, ülkenin ithalat ve ihracatının daha büyük bir kısmını taşıyabilecek şekilde güçlendirilmelidir.	()	()	()	()	()
17. Kıyı tesisleri ihtiyaçlara cevap verecek şekilde geliştirilmelidir.	()	()	()	()	()

EK 14: Deniz Ulaştırmasının Değerlendirilmesine Yönelik Anket Çalışması (2/2)

İfadeler (Devamı)	1	2	3	4	5
18. Denizcilik sektörünün denizde ve karada çalışacak personeli emniyet kültürüne sahip bir şekilde yetiştirilmelidir. .	()	()	()	()	()
19. Deniz ulaştırması ve denizlerden büyük ölçüde yararlanmak konusunda çağın gereklerine uygun yasal düzenlemeler zaman yitirilmeden yapılmalıdır.	()	()	()	()	()
20. Yurt içi deniz ulaştırmasını geliştirmek için kısa zamanda sonuç verecek tedbirler alınmalıdır.	()	()	()	()	()
21. Denizcilik sektörünün denizde ve karada çalışacak personeli gelişen teknolojiye uyum sağlayabilecek bir standartta yetiştirilmelidir.	()	()	()	()	()
22. Denizyoluyla yapılan taşımalardan aldığımız payın, tonaj bazından ziyade, navlun gelirleri bazında genişletilmesi hedef alınmalıdır.	()	()	()	()	()
23. Ulaştırmanın alt sektörleri arasında bütünleşme (entegrasyon) sağlanmalıdır.	()	()	()	()	()
24. Ulaştırmada ekonomik büyüme amacına yönelik teşvikler ve katkı sağlanması zorunludur.	()	()	()	()	()
25. Çevreyi tahrip etmeyen bir ulaştırma alt yapısının oluşturulması zorunludur.	()	()	()	()	()
26. Gerçekleştirilecek projeler deniz ve hava taşımacılığı ile demiryolu öncelikli olmak üzere tüm ulaşım türleri arasındaki dengeyi sağlayacak şekilde hazırlanmalıdır.	()	()	()	()	()

Anketi cevaplayan kişinin;

Eğitim durumu: Lise () Üniversite () Yüksek Lisans () Doktora ()

Görev ünvanı:.....

Görev Yaptığı Şehir / Bölge :.....

Kurumda çalışma süresi: yıl ay

Teşekkür ederiz...

Ek 15. Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Sürecine Yönelik Görüşme Formu (1/2)

Sayın,

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde Prof. Dr. Hakkı Kişi'nin danışmanlığında "Türkiye'de deniz ulaştırma politikası oluşturma süreci ve stratejik analizler" başlıklı bir doktora tezi hazırlıyorum ve sizin bu konu hakkındaki görüşlerinizi almak istiyorum. Amacım, Türkiye'de özellikle son 25 yıllık dönemde (1983-2009) deniz ulaştırması ve deniz ticareti alanında belirlenen politikaların hangi aşamalardan geçerek oluşturulduğunu ve nasıl olması gerektiğini ortaya çıkarmak, bunun yanında stratejik etkilerinin analizini yapmaktır.

Alanınızdaki uzmanlığınız ve tecrübeniz ışığında bu konu hakkında vereceğiniz fikirler ve işleyişe ilişkin bilgilerin tezime önemli bir katkı sağlayacağını düşünmekteyim. Bu araştırmadan çıkacak sonuçların gelecek araştırmalara ve bu alandaki gelişmelere katkısı olacağını ümit ediyorum. Bu nedenle sizin deniz ulaştırma politikası oluşturma sürecine yönelik düşüncelerinizi ve izlenimlerinizi öğrenmek istiyorum.

Özellikle belirtmek isterim ki ifade ettiklerinizin tümü tarafımdan gizli tutulacaktır. Bu bilgiyi sadece tez kapsamında ve bilimsel teamüllere uygun olarak paylaşacağım. Ayrıca araştırma sonuçlarımı yazarken, isminizi izniniz olmadığı sürece tezime yansıtmayacağım. Eğer tereddüt ederseniz görüşlerinizin olduğu tez bölümlerini tarafınıza iletip onayınızı alabilirim. İlginiz için şimdiden teşekkür ederim.

Yaptığım araştırmalar sonucunda Türkiye'de özellikle son 25 yılda (1983-2009);

- Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi,
 - Liman Planlama ve Yatırımı,
 - Kabotaj Taşımacılığı,
 - Uluslar arası Standartlara Uyum,
- ile ilgili çeşitli politikalar belirlenmiş ve uygulanmıştır.

Bu politikaların oluşturulma sürecine ilişkin aşağıdaki sorulara görüşlerinizi belirtmenizi rica ederim.

Saygılarımla,

Didem Özer

DEÜ Denizcilik Fakültesi, İzmir

0 232 412 88 20 / 0 535 450 06 45

didem.oz@deu.edu.tr

Ek 15. Deniz Ulaştırma Politikaları Oluşturma Sürecine Yönelik Görüşme Formu (2/2)

1. “Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi” ile ilgili bir politika belirlenmeden önce sorunun kaynağına yönelik incelenen konular nelerdir?

2. Türkiye’de son 25 yıllık dönemde Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ile ilgili bir politika belirlenirken sizce hangi unsurlara dikkat edilmiştir?

3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi politikası oluşturmaya yönelik görüşmeler/tartışmalar ilk önce nerede gündeme gelmiştir?

4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi yönelik politikalar sizce ne tür ihtiyaç ve önceliklere göre belirlenmiştir?

5. Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi yönelik bir politika belirlenirken ilgili kurumlar/ paydaşlar sürece nasıl dahil edilmiştir?

6. Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ile ilgili belirlenen politika seçenekleri hangi kriterlere göre değerlendirilip elenmiştir?

7. Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ile ilgili bir politikayı uygulama kararı verilirken nelere dikkat edilmiştir?

8. Sizce Türkiye’de Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ile ilgili belirlenen bir politikanın başarılı olabilmesi için dikkat edilmesi gereken hususlar nelerdir?

***** YUKARIDA BELİRTİLEN SORULARI “LİMAN PLANLAMA VE YATIRIMI”, “KABOTAJ TAŞIMACILIĞI” VE “ULUSLAR ARASI STANDARTLARA UYUMLU YAPI” İLE İLGİLİ POLİTİKALAR İÇİN DE GENEL OLARAK YORUMLAMANIZI RİCA EDERİM.**

STRATEJİK GÖRÜŞ

Geçmiş deneyimleriniz ışığında sizce deniz ulaşırması alanında bir politika nasıl belirlenmelidir, hangi aşamalardan geçerek hazırlanmalıdır?

Katkınız için çok teşekkür ederim.

Ek 16: Gemi İnşa Sanayi Alanındaki Kurumlara Yönelik Görüşme Soruları

1. “Gemi İnşa Sanayi” ile ilgili bir politika belirlenmeden önce sorunun kaynağına yönelik incelenen konular nelerdir?
2. Türkiye’de son 25 yıllık dönemde Gemi İnşa Sanayi ile ilgili bir politika belirlenirken sizce hangi unsurlara dikkat edilmiştir?
3. Gemi İnşa Sanayi politikası oluşturmaya yönelik görüşmeler/tartışmalar ilk önce nerede gündeme gelmiştir?
4. Gemi İnşa Sanayine yönelik politikalar sizce ne tür ihtiyaç ve önceliklere göre belirlenmiştir?
5. Gemi İnşa Sanayine yönelik bir politika belirlenirken ilgili kurumlar/ paydaşlar sürece nasıl dahil edilmiştir?
6. Gemi İnşa Sanayi ile ilgili belirlenen politika seçenekleri hangi kriterlere göre değerlendirilip elenmiştir?
7. Gemi İnşa Sanayi ile ilgili bir politikayı uygulama kararı verilirken nelere dikkat edilmiştir?
8. Sizce Türkiye’de Gemi İnşa Sanayi ile ilgili belirlenen bir politikanın başarılı olabilmesi için dikkat edilmesi gereken hususlar nelerdir?

STRATEJİK GÖRÜŞ

Geçmiş deneyimleriniz ışığında sizce deniz ulaştırması alanında bir politika nasıl belirlenmelidir, hangi aşamalardan geçerek hazırlanmalıdır?

Katkınız için çok teşekkür ederim.

Ek 17: Basın Yayın Kurumlarına Yönelik Görüşme Soruları

1. “Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi” ile ilgili bir politika belirlenmeden önce sorunun kaynağına yönelik incelenen konular nelerdir? Politikalar belirlenmeden önce basın yayın kurumlarının fikirleri alınmış mıdır?
2. Türkiye’de son 25 yıllık dönemde Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ile ilgili bir politika belirlenirken sizce hangi unsurlara dikkat edilmiştir?
3. Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi politikası oluşturmaya yönelik görüşmeler/tartışmalar ilk önce nerede gündeme gelmiştir? Basın yayın kurumları bu platformlardan biri olarak ne derece etkilidir?
4. Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi yönelik politikalar sizce ne tür ihtiyaç ve önceliklere göre belirlenmiştir?
5. Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi yönelik bir politika belirlenirken ilgili kurumlar/ paydaşlar sürece nasıl dahil edilmiştir? Siz bir paydaş olarak politika oluşturma sürecinin neresindesiniz?
6. Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ile ilgili belirlenen politika seçenekleri hangi kriterlere göre değerlendirilip elenmiştir?
7. Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ile ilgili bir politikayı uygulama kararı verilirken nelere dikkat edilmiştir? Uygulama aşamasında basın yayın kurumlarının etkisi nedir?
8. Sizce Türkiye’de Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ile ilgili belirlenen bir politikanın başarılı olabilmesi için dikkat edilmesi gereken hususlar nelerdir?

STRATEJİK GÖRÜŞ

Geçmiş deneyimleriniz ışığında sizce deniz ulaştırması alanında bir politika nasıl belirlenmelidir, hangi aşamalardan geçerek hazırlanmalıdır? Basın yayın kurumlarının deniz ulaştırma sektöründeki yeri ne olmalıdır?

Katkınız için çok teşekkür ederim.

Ek 18: “1-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili bir politika belirlenmeden önce sorunun kaynağına yönelik incelenen konular nelerdir” Sorusuna Verilen Cevaplar (1/3)

Görüşülen Kişi	Cevaplar
Aka, 2010	Sorun dediğiniz şey deniz ticaret filosunun mevcut yapısı, gemilerin yaşı, tipi, boyutları, işletme usulleri, işletme metotlarıdır. Gemi tiplerinin bizim ihracatımızın ithalatımızın mal grupları açısından taşınmasına uygun olup olmadığı gibi hususlar söz konusudur burada. Filonun yaş ortalaması , Uluslar arası arenada yabancı limanlarda karşılaştığı denetimlerden elde edilen sonuçların etkileri , bütün bunlar tabi bir politika belirlenmesi ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Kara listeden çıkmak , can mal emniyeti açısından filoyu dünyanın güvenilir filolarından biri haline getirmek, Türk denizlerini korumak, bütün bunlar sorunun ve politikaların temelini oluşturuyor.
Aşkın, 2010	Hiçbir politika geliştirildiğine inanmıyorum. Günün şartları içinde politika oluşturuluyor. Denizcilik bakanlığı kurulmamış olması politikaların olmadığının göstergesidir. İç içe olması gereken konular var ama buna rağmen neden bir bakanlık kurulmaz?
Battal, 2010	Son döneme kadar profesyonel bir politika belirleme gibi bir düşünce yoktu. Tamamen armatörlerin gemilere yatırım yapma sürecinde kendi özel incelemelerine göre verdikleri kararlarla filomuz bir noktaya gelmiştir. Son dönemlerde yapılan çalışmalar bilimsel tabanlıdır. Bu çalışmalar iki bölüme ayrılabilir; 1- üniversiteler veya kuruluşlar tarafından yapılmış politika belirleme çalışmaları 2- çalıştay türü, ulaştırma şurası, denizcilik şurası gibi çalışmalarda katılımcıların görüşlerine itibar edilerek oluşturulmuş politikalar. Kuruluşlar politikayı belirlerken öncelikle ileriye dönük yüklerin gelişim potansiyelini inceliyorlar. Sonuçta taşımacılık ihtiyacı, filonuzun geliştirme durumunu belirleyici bir faktör. Tamamen geri sahadaki sanayinin incelenmesi yoluyla önce bir potansiyel belirlenir. Buna göre bu yükleri taşımak üzere deniz ticaret filomuz ne olmalıdır sorusuna cevap bulunur.
Bayrak, 2010	“Gemi İnşa Sanayi” ile ilgili bir politika belirlenmeden önce sorunun kaynağına yönelik incelenen konular arasında; Teknolojisi gereği, günün yaygın olarak kullanılan teknolojisine uygun olup olmadığı, mali ve hukuksal boyutu , Türkiye Ekonomisine faydaları (döviz girdisi, istihdam, teknoloji transferi, katma değer vs.) bulunmaktadır. Ne kadar bir zaman diliminde sektörümüze fayda sağlayacağı önemlidir.
Çöllü, 2010	Devlet- özel sektör dayanışmasının daha üst düzeyde tutulması gerekiyordu, bunda başarılı oldular. Mecliste limanların özelleştirilmesinden elde edilen kaynağın karayoluna aktarılması gibi bir maddenin görüşülmesi bir devlet politikası olmamasının sonucudur.
Dologh, 2010	Politikayı belirleyecek olan tabii ki devletin denizcilikle ilgili birimidir. Ulaştırma Bakanı bu işin sorumluluğunu aldıktan sonra olay çok daha akıllıca yürütülmeye başlandı . Bunun tek nedeni yok ama en önemli nedeni Bakanın denizcilik kökenli olmasıdır. Bu durum diyalogu iletişimi sağladı ve akıllıca işler de yapıldı.
Ece, 2010	Sorunlardan bir tanesi yaşlı ve yetersiz gemilerin olmasıdır. Bu açıdan gemi inşa sanayinin teşvik edilmesi ve yatırım yapılması gerekmektedir Yeterli Finansman ve Teşvik yok. Bu da en önemli sorunlardan biridir. Ar- Ge yatırımlarına öncelik verilmesi gerekiyor. Gemi motoru, navigasyon cihazları, gemi boyaları vb. ithal edileceğine Türkiye’de yapılabilir. Bence sorunun başlıca kaynağı finansman eksikliği ve teşvik olmaması ve AR-GE . Ve bir diğer konu da tersanenin yeniden yapılandırılması gerekliliğidir.
Işıklı, 2010	Sigorta açısından bakarsak Türk denizcisi biraz tutucudur. Türk denizcisi ilk gemim, ekmek tekne, babamın adını taşıyor vs. diye duygusal yaklaşıyor. Bu açıdan da filomuzun gelişimi etkileniyor. Gemilerin ekonomik ömrü önemli, personel rejimine de dikkat etmek lazım. Bunlar düzeldiği zaman deniz ticaret filosu da hem düzelecek hem de gelişecektir. Finansman boyutunda ise; bankalar kredi veriyor. Kredi aldıklarına göre bence finansmanda sıkıntı yok. Sıkıntı, alınan kredilerin ödenmesindedir. Piyasa zigzaglarını bekleyip yaşı da gelince satacaksınız. Duygusal yaklaşımlar olunca büyük kayıplar oluşur. Politika oluşturulurken finans boyutu değerlendirilmiştir. Ama sigorta konusunda bir değerlendirme yapılmamıştır diye düşünüyorum

Ek 18: “1-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili bir politika belirlenmeden önce sorunun kaynağına yönelik incelenen konular nelerdir” Sorusuna Verilen Cevaplar(2/3)	
Kaptanoğlu, 2010	Bu bir sorun değildir. Bu bir stratejidir. Bu bir ülkenin karar vermesi gereken bir şeydir. Ülkenin buna karar vermesi için dış ticareti çok iyi biliyor olması gerekir. Bunu anlıyor olması gerekir. Orda da bir ticaret filosuna sahip olmanın avantajlarını biliyor olması gerekir. Bizim bence buradaki en büyük sorunumuz bu. Türkiye’de bir grup insan kendi başına denizcilik sektörünü oluşturmuş durumda. Hükümetler de anladıkları kadar buna destek vermişler. Ama bu hiçbir zaman sistematik anlamda devlet planlaması şeklinde gelişmemiş. Bir filonun gelişmesinde en önemli şeylerden biri o devlete ait yüklerin ve satın aldığı yüklerin o filoyla taşınmasıdır.
Karademir, 2010	DPT kalkınma planları ve özel ihtisas raporları önemli. En temel noktamız bunlar. TINA Projemiz var, bu proje ulaştırma alt yapısı ihtiyaç analizidir. Sorunun kaynağına yönelik ihtiyaçlar belirlendi. Tahminler, darboğazlar ve sonrasında projeler geliştirildi. Biz kamu yatırım programını belirliyoruz ve buna uygun politikalar belirlemek için çalışıyoruz.
Kolay, 2010	Finans, geliştirmeyle alakalı önemli bir konu, önemli bir sorundur. Türk bayrağındaki gemilerin sayısı daha az. Bunun en önemli nedenlerinden birisi kredi verenlerin Türk bayrağına (yakın geçmişten gelen) olumsuz bakış açılarıdır. Türk Bayrağı Paris MoU’da beyaz listeye geçti. Ancak bunun kredi ve sigorta ve diğer çevrelerdeki pozitif etkilerini görmek için bir süre daha beklememiz gerekecektir. Ayrıca bizim armatörlerimizin çoğu kredi almaya giderken gerçek bir kira sözleşmesiyle gitmiyor. Bu da kredi şartlarının çok iyi olmasına engel teşkil ediyor. Kültüründe deniz taşımacılığı yerleşmiş ülkelerde kira kontratı olmadan hiçbir armatör gemi alım işine girmiyor. Biz ise spot piyasada gemi çalıştırmak için gemi alıyoruz.
Lokmanoğlu, 2010 (Özbenli, 2010 ve Delibaş, 2010)	Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesine yönelik politikalar belirlenmeden önce mevcut deniz ticaret filosunun yapısal analizinin yapılması önem arz etmektedir. Bundan kasıt şudur: * Uluslararası kurallara göre dünyanın en önemli limanlarına sorunsuz giriş-çıkış yapabilecek gemilerimizin tip ve tonajlarının tespiti, *Son dönemlerde özellikle uluslararası deniz taşımalarına konu yolcu ve yük istatistiklerinin belirlenerek, öncelikli gemi tiplerinin belirlenmesi, *Bugün için 7,5 milyon DWT civarında olduğu ifade edilen Deniz Ticaret filomuzun dışında yabancı bayrak altında olan ve Türk Bayrağındaki filoyu aşkın tonajdaki Türk armatörüne ait gemilerin yabancı bayrağı tercih nedenlerinin bilinmesi.
Naiboğlu, 2010 (Taşkeser, 2010 ve Gönülalçak, 2010)	İncelenen konular: -Yurtdışı ve kabotaj hatlarında denizyolu ile taşınan yük, yolcu ve araç taşımaları, kentiçi ulaşımı, limanlar, tersaneler ve gemi inşa sanayinin imkân ve kabiliyetleri, -İhtiyaç duyulan yaş tip ve tonajın belirlenmesi için filonun analizi, -Filonun yeni gemilerle kapasitesinin artırılması için, uluslararası normlara uygun teşvik kredi ve finansman organizasyonları ile kurumsal düzenlemeler, Türk deniz ticaret filosunu artırma hedefi konulmadan önce, ülkemizin denizcilik alanında diğer ülkeler ile karşılaştırıldığında hangi alt sektörde rekabetçi üstünlüğe sahip olduğuna bakılarak konulmaktadır. Örneğin Koster piyasasında ülkemizin rekabetçi üstünlüğü bulunmaktadır.
Oğuzülgen, 2010	Belli bir planlama arama araştırma ve bu plan dâhilinde hareket edildiğini pek tahmin etmiyorum. Ülkemizin deniz ticareti ihtiyacının belirlenmesi ve buna göre filonun oluşturulması özel teşebbüsün tasarruflarına bırakılmış durumdadır. Özel teşebbüs hangi konuda ticari kazanç elde ediyorsa o konuya yöneliyor ve bu yönelmeyi de günlük olarak değerlendiriyor. Ülkemiz denizcilik politikası uzun vadeli değil. Politikalar günlük ihtiyaçlara göre belirleniyor.
Poyraz, 2010	Bu konunun temel anahtar kelimeleri; Serbestleştirme. Yani her şeyden önce deniz ticaretinde eşiklerin düşürülmesi. Markete yönelik giriş engellerinin azaltılması en önemli politika belirleyici temel altıktır. Uluslar arası kurallara uyumlu bir filo. Bunun için Uluslararası Liman Devleti Mutabakatlarının ölçeğinde beyaz bayrak ve aynı zamanda da IMO teknik standartlarına uyumlu bir deniz ticaret filosu. Bu olmazsa olmaz bir kural. İdarenin en önemli baktığı konulardan biri bu. Kambiyo mevzuatı: 1990da değişti. Bundan önce geminin gemiye ipotek gösterilmesi imkânı yoktu, finansman darlıkları vardı. Bu durum kambiyo mevzuatı üzerindeki değişikliklerle çözüldü. Özgürleştirme, Rekabete açıklık, Devletin sadece şekillendirici politikası olarak IMO standartlarına uyumlu bir filo oluşturulması gayreti politika belirlenmeden önce kamu olarak öncelikle bunlara bakılıyor.

Ek 18: “1-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili bir politika belirlenmeden önce sorunun kaynağına yönelik incelenen konular nelerdir” Sorusuna Verilen Cevaplar (3/3)	
Sancar, 2010	Türk deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili bir politika belirlemeden önce ihtiyacı iyi analiz etmenin gerektiğine inanıyorum. Hangi büyüklükte bir deniz ticaret filosunu sürekli bir şekilde kesintisiz olarak işletebileceğiz? Bu analiz yapılırken pazar dikkatle incelenmelidir, sürekli olarak bulunabilecek yük miktarı nedir . Sadece kendi ülkemizin deniz taşımacılığı ihtiyacını karşılayacak bir sınırı mı esas kabul edeceğiz yoksa dünya denizleri üzerinde diğer ülkelerin deniz taşımacılığını da yapabilecek bir organizasyon kurabilir miyiz? Bu kısmın çok iyi analiz edilmesi gerekiyor. Bunu esas alan bir politika ile önce iyi bir pazar analizi ve ihtiyaç analizi yaparak yola çıkmanın gerektiğine inanıyorum.
Şen, 2010	Aslında Türkiye’de Deniz Ticaret filomuzun geliştirilmesi konusunda çok fazla kafa yorduklarını sanmıyorum. Günün koşullarına ve dünyadaki değişim ve dönüşüme paralel olarak bir uyum süreci yaşanmıştır . Uzunca bir dönem Türkiye deniz ticareti devletin ve Karadenizli birkaç ailenin dışında, Türkiye Cumhuriyeti devletinde deniz ve deniz ulaştırma politikaları konusunda çok ciddi çalışmaların olduğunu söylemek doğru olmaz. Bunun aslında bir devlet politikası olması gerekir.
Şevli, 2010	Dünya deniz ticaretinden Türk sahipli (yabancı bayraktaki) ve Türk Bayraklı gemi işleticilerinin daha fazla pay alabilmesi ve uluslararası deniz ticaret alanında söz sahibi olunması amaçlanarak Türk sahipli filonun 2013 yılı başında 20 milyon DWT kapasiteye ulaşması hedeflenmiştir. Denizyolu ile taşınan (ithal, ihraç ve transit) yüklerin Türk Bayraklı gemilerle taşınması ülke ekonomisine önemli oranda katkı sağlamaktadır. Bu nedenle, Türk Bayraklı gemilerin taşımadaki payının artırılması hedeflenmiştir.
Torlak, 2010	Sektör devlet desteği olmadan tamamen müteşebbis ruh ile ilerlemiştir. Bu döneme kadar Bakanlık Müsteşarlık destek vermemiştir. Bu günkü durum sektörün kendi başarısıdır. Dünyada tersaneler yan sanayi ile birlikte kuruluyor. Her sektör yan yana olunca gelişim ve dünya ile rekabet sağlanabilir . Bu güne kadar oy kaygısıyla belli bölgelerde yoğunlaşma olmuştur. Halbuki tersanelerin yanında lojmanlar donatmak gerek, yan sanayi kurmak gereklidir.
Türkmenoğlu, 2010	2023 yılında 500 milyar dolar ihracat hedefimiz var. 1trilyon dış ticaret hacmi demek. Ne kadar liman lazım? Nerde nereye doğru büyüyecek hangi Pazar var. Bunlar önemli konular.
Umut, 2010	Planlama iyileştirme bu Hükümet ve Bakanlık döneminde başladı. Ondan evvel başlayan bir şey yoktu. Bu Bakanlık öncesi ne kural ne kaide ne AB uyumluluğu vardı.
Ustaoglu, 2010	Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ile ilgili politikalar incelenirken, DB Deniz Nakliyatı A.Ş. ve Denizyolları A.Ş. işletmelerinin yük ve yolcu gemileri filolarına sahip oldukları dönem öncesi ve sonrasına göre incelenmesi ve ayrı analiz edilmesi gerekir. Ayrıca bu hususta 1982 yılında (1980 darbesinden sonra kurulan ilk TC Hükümeti) Hükümetin politikalarının da ayrıca analiz edilmesi, ne faydalar getirdiği, ancak olumlu beklentilere rağmen ekonomik anlamda ne tür olumsuz sonuçlara yol açtığına da dikkate alınması ve gelecekteki politikalar açısından önem arzetmektedir.
Yardımcı, 2010	“Gemi İnşa Sanayi” ile ilgili bir politika belirlenmeden önce sorunun kaynağına yönelik incelenen konular; * Dünya pazarındaki yeni gemi talep ve ihtiyaçların tespiti , * Ülke ekonomisine katkı (Yaratacağı katma değer, sağlayacağı istihdam, kazandırılacak döviz, teknoloji transferi, yan sanayinin gelişimi v.b. hususlar), * Bu değerler dikkate alınarak ortaya çıkacak idari ve hukuksal boyutlar ile diğer mali boyutların irdelenmesi Gemi İnşa Sanayi ile ilgili politikaların belirlenmesinde ön plana çıkmaktadır.
Yılmaz, 2010	Türkiye’deki deniz ticaret filosu incelenirken dwt ölçek alınıyordu. 90lı yıllardan beri uzun süre tonaj ölçek alındı. Sorunun kaynağına yönelik konular pek incelenmedi. Sorunun kaynağı finansmandı . Ayrıca aile şirketleri, uzun bir dönem kurumsallaşmış şirkete dönüşemediler.

Kaynak: Görüşme sonuçlarından elde edilen veriler yazar tarafından tablolştırılmıştır.

Ek 19: “2-Türkiye’de son 25 yıllık dönemde Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili bir politika belirlenirken sizce hangi unsurlara dikkat edilmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar (1/3)

Görüşülen Kişi	Cevaplar
Aka, 2010	Türkiye’de ithalat ihracat arttı. Türk dış ticareti mal grupları ve ülke grupları açısından farklılıklar göstermeye başladı. Bu dış ticareti taşımaya uygun bir filo sahibi olmak gerekliydi.
Arkas, 2010	21 senedir bizim doğru düzgün bir politikamız yok. Bizim son 10 senedir, Denizcilik Müsteşarlığı kurulduktan sonra politikamız var. Son 10 seneyi alsak bir şeyler söylenebilir. Sektör kendi başına ne yapabildiyse yapmıştır. Herkes kendi gücüyle. Müsteşarlık döneminde teşvikler ile başladı. Müsteşarlık kurulmasıyla başlıyor bu işin doğum tarihi. O zaman politika oluşuyor ve teşvik gerektiği ortaya çıkıyor. O zaman gemicilik gelişiyor.
Battal, 2010	Kamunun veya kamu meslek kuruluşların ve düzenleyici kuruluşların koordinasyonunda gerçekçi bir politika belirlenmediği için yatırımcılar armatörler kendi çaplarında bazı çalışmalar yapıp piyasanın o dönemdeki seyrile gemilere yatırım yaptılar. O anlık fırsatları değerlendirerek yatırım yaptılar.
Bayrak, 2010	Türkiye’de Gemi İnşa Sanayinin, Denizcilik Müsteşarlığı ve Sektörümüz tarafından yaptırılmış olan bir master plan çerçevesinde çalışmaları yürütülmektedir. Burada dikkate alınacak konular, talep edilen tonaj ve tiplerdeki gemiler, serbest piyasada en çok rağbet gören tonaj ve tiplerdeki gemiler, çok amaçlı gemilerin devamlılığının sağlanması, yeni projelerin uygulamaları ve piyasaya arzı. Ekonomik olup olmadığı, çevreye uyumlu olup olmadığı gibi hususlardır.
Dologh, 2010	Uluslararası yönetmelikler, kaideler uygulanıyor ve onlar dikkate alınıyor.
Kaptanoğlu, 2010	Özel sektörün, bir grup insanın kendilerine göre yaptığı bir oluşumdur deniz ticaret filosu. Devlet buna yardım etmek ve çeşitli politikalar üretmekle beraber burada bir devamlılığı sağlayamamıştır. Burada asıl sorun devamlılığın sağlanmasıdır. Ulaştırma bakanlığında denizcilik politikaları ile ilgili bir sorun yoktur. Diğer birimler bunu ne kadar anlıyor bu çok büyük bir soru işaretidir.
Kolay, 2010	Son 25 yıl içinde ne yapıldığıyla ilgili tam bilgim yok. Ancak tonaj ve gemi tipleri belirlenebilir. Ama bunu belirlerken mevcut duruma bakmak gerekir. Koster filosunun yenilenmesi gerektiğinden bahsediliyor. Bahsi edilen koster tonajını iyi tanımlamak lazım. Artık 5-6bin tonluk gemiler koster oldu. Dâhili’de çalıştırıcaksanız daha küçük tonajlar sorun olmaz. Dâhili’de düşüneceğimiz tonaj ve diğer uzak yollar için tonaj farklı olabilir. Ona göre Türk filosu için bir yol çizilmeli. Türk filosu (yada Türkler’in kontrol ettiği filo) gelişimi için sadece Türkiye ayaklı yükler yada kontratlar düşünülmemeli. Eskiden rahmetli patronum, Turgut Giray beyin yaptığı bir saptamayı burada tekrar etmek istiyorum. “bizim armatörler devlete gidip “baba bana para ver gemi alayım”, sonra devletten aldığı parayla gemiyi alır; ve yine devlete giderek “baba gemi aldım; bana yük ver” derdi”. Bu durum değişmiş görünüyor. Son yıllarda bazı armatörlük firmalarımız hiç Türkiye’ye uğramayan gemileri işletiyorlar. Kısaca olması gerektiği gibi, dünya taşımacılığında pay alıyorlar. Politika belirlenirken Türkiye bağlantılı yükler ile ilgili tonaj ihtiyacı yanında dünya taşımacılığında almayı hedeflediğimiz payın da gözönüne alınması gerektiğine inanıyorum. Türkler’in kontrol ettiği filonun artması için de armatörlerin ihtiyaçlarına göre gerekli bürokratik düzenlemelerin yapılması lazımdır. Denizcilik politikaları oluşturulurken gemi sanayimizde unutulmamalı ve filo büyürken gemi sanayimizin bundan faydalanması için azami ihtimam gösterilmelidir. Bunun için ilgili kurumlar (denizcilik müsteşarlığı, deniz ticaret odaları, gemi sanayicileri, gemi mühebbetleri odası, vs.) birlikte hareket edip ülke yararına olacak kararları almalı ve desteklemelidir.

Ek 19: “2-Türkiye’de son 25 yıllık dönemde Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili bir politika belirlenirken sizce hangi unsurlara dikkat edilmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar (2/3)	
Lokmanoğlu, 2010 <i>(Özbenli, 2010 ve Delibaş, 2010)</i>	Ülkemizde Deniz Ticaret filomuzun geliştirilmesine yönelik önemli adımlar 1980 sonrasına rastlar. E.Oramiral Bülent Ulusu’nun Başbakanlığında kurulan hükümetin programında denizciliğimizin geliştirilmesi geniş olarak yer almıştır. Bu programa bağlı teşvik tedbirleri de 1982 ve sonrasında uygulanmıştır. Belirtilen dönemde uygulanan politikalarda öne çıkan unsurlar şunlardır; *Deniz Ticaret filomuzun gelişmesi için hiçbir kısıtlama geliştirilmeksizin (Yaş, DWT v.s.) gemi alımı teşvik edilmiştir. *Devletin kredi garantörlüğünde yurtdışından kredi temin edilmiştir. Yani, Türk bankalarından alınan sınırsız teminatlar karşılığı Almanya’da sağlanan krediler ile filomuz hızla gelişmiştir. *Daha sonra çıkarılan diğer teşvikler le gemilerin yanı sıra gemiye ait her türlü makine ve teçhizat, gümrük vergi ve resimlerinden muaf olarak ithal edilmiştir. *Aynı teşvik unsurları tersanelere de sağlanmış, kullanılmış vinç ve sair ekipmanlar gümrük vergilerinden muaf ithal edilmiştir. *Koster filosu Kabotaj ve Akdeniz taşımacılığı için teşvik edilmiştir. Bu dönemde sağlanan teşvik tedbirleri bir anda filomuzu ve tersaneciliğimizi önemli bir noktaya getirmiştir.
Naiboğlu, 2010 <i>(Taşkeser, 2010 ve Gönülalçak, 2010)</i>	- Sekiz komşu ülke ile olan kara sınırlarının üç tarafı kıyı şeridi ve üç kıtanın ulaşım hatlarının kesişme noktasındaki konumuyla Türkiye’nin deniz taşımacılığı yönünden çok ayrıcalıklı bir durumda olması, Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma konumu ile taşımacılık yönünden büyük bir potansiyele sahip olması, -Uluslararası taşımacılık hatlarına yakın konumda bulunulması, - Tersaneler ve gemi inşa sanayinin imkân ve kabiliyetleri, - Sektörün sorunları ve talepleri, - Verilen teşviklerde öncelikle artan ihracat ve ithalatın taşınabilmesi daha sonra ise istihdam hususlarına dikkat edilmiştir.
Poyraz, 2010	Türkiye’de 25 yıllık dönem içerisinde finansman en önemli konulardan bir tanesi. Finansman ve kambiyo mevzuatından kaynaklanan sıkıntılar geminin gemiye ipotek gösterememesinden kaynaklanan sorunlar. Bu unsurlara özellikle dikkat edildi. Edilmeye gayret edildi. En önemli engeller de buydu. Bayrak donatının seçimidir. Bu sebeple,Türk uluslararası gemi sicili (TUGS) ‘nin serbest bayraktaki filolarla rekabet edebilirlik açısından ikdası önemlidir. Ve hepsinin ötesinde gemilerin ve mütemmim parçalarının ithalatındaki vergiden muafiyet yine deniz ticaretinin gelişimine çok önemli bir etki olmuştur. Sözümlü ettiğim bu iki yasa deniz ticaretinin gerçek teşvik mekanizmalarını oluşturmuştur. 25 yılda asıl olarak teşvikler ve kambiyo mevzuatındaki iyileştirme en önemli dikkat edilen konular olmuştur. Son 5 yıllık dönemde ise gemilerin teknik nitelikleri itibariyle iyileştirilmiş bir filo önemlidir.
Sancar, 2010	Geçmiş 25 yıl içerisinde çok sağlıklı ve sağlam verilere dayanan ciddi bir planlama yapıldığını söyleyemem . Bir şekilde fırsatlar değerlendirilerek bir büyüme politikası yürütülmeye çalışıldı. Toplam ulusal tonajımızda bir büyüme oldu. Ama 25 yıl içerisinde bunların işletilmesi ile ilgili kurumsal yapımızda ve kültürümüzde sağlıklı ve sürdürülebilir bir gelişme olmadı diye düşünüyorum.
Şen, 2010	Keşke şu unsurlar dikkate alınmış diyebilseydim. Son sekiz yılı saymazsak aslında geliştirilmiş herhangi bir politika yok. Son zamanlarda yapılan değişiklikler Dünya da gelişen ticaretten pay alabilmek için olmuştur. IMO kuralları ve AB müktesebatları aldığımız kararlarda son derece etkili olmuştur. Sistematik Ulusal bir deniz ticaret filosunun geliştirilmesi için bir politika oluşturulmamıştır.
Torlak, 2010	Gemi inşa sanayinde sektör iç içe olmalı. Boyacı makineci, birlikte çalışmalıdır. İstemek lazım. En büyük sıkıntı karar vermemiş olmak. Hedefliyorsanız her şeye hâkim olursunuz. Politikalar masa üstüne yatırılmalı. İncelenmeli. Filoya ilişkin her şey Türkiye’de üretilmeli.

Ek 19: “2-Türkiye’de son 25 yıllık dönemde Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili bir politika belirlenirken sizce hangi unsurlara dikkat edilmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar (3/3)	
Yalavaç, 2010	1990dan sonra bir politika yoktu bence. Müsteşarlık kuruldu. DTO ve Ulaştırma Bakanlığı’nın görev dağılımı oldu. Sonra bir şeyler yapılmaya başlandı.
Yardımcı, 2010	1983 yılında ülkemizin deniz taşımacılığı ihtiyacından kaynaklanan gemi talepleri doğrultusunda yurt dışından gemi alımları teşvik edilmiştir. Bu nedenle tersane faaliyetleri destek görmemiştir. Ancak 1990’lı yılların başından itibaren destek görür konuma gelen tersane faaliyetleri, 2001 yılından itibaren IMO’nun getirmiş olduğu gemilerin çift cidarlı olarak inşa edilmesi v.b. zorunluluklardan dolayı özellikle AB üyesi ülkelerin yeni gemi inşa taleplerini en üst düzeye çıkarmıştır. 2006 yılında ülkemizin Dünya pazarından daha büyük pay alabilmesini teminen Denizcilik Müsteşarlığı tarafından sektörümüzle birlikte Tersaneler Master Planı çalışmaları başlatılmıştır. Bu planda; dünya pazarında en çok rağbet gören diğer bir ifadeyle en çok talep edilen tonaj ve tiplerdeki gemiler, çok amaçlı gemilerin devamlılığının sağlanması, yeni projelerin uygulanabilirliği ve pazara arzı, ekonomik ve çevreye duyarlı proje olup olmadıkları, yeni tersane alanlarının tespiti v.b. konular dikkate alınmıştır.
Yılmaz, 2010	2004lere kadar pek bir politika yoktu. DWT tonajı çoksa iyi bir politika ortamı oluyordu. Detayda incelemek gibi bir durum yoktu. Armatör ihtiyacına göre ithal ederdi. Devlet de onları listelerdi. Müsteşarlık 90lı yıllardan sonra koordine etmeye başladı.

Kaynak: Görüşme sonuçlarından elde edilen veriler yazar tarafından tablolastırılmıştır.

Ek 20: “3-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi politikasını oluşturmaya yönelik görüşmeler/tartışmalar ilk önce nerede gündeme gelmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar (1/2)

Görüşülen Kişi	Cevaplar
Aka, 2010	Şuralarda, konferanslarda, yapılan projelerin hazırlanması aşamasında bu konular tartışıldı.
Arkas, 2010	İstanbul’da DTO’yu yöneten Ankara bağlantısını kuran lobi yapan kişiler yapıyordur.
Aşkın, 2010	Müsteşarlık sadece olayın denetleme bölümü ile uğraşüyor. Politika belirlemek hükümetin işi. Ticari kısım ile ilgili DTO' nun bunu yapması gerekir. Kurumsal ya da komisyon bazında bir ortamda çalışma yaptıklarını zannetmiyorum. Belki birkaç armatör şahsi olarak ilgileniyordur. Ama kurumsal bazda konuşulmuyor. İkili ilişkilerle görüşülmüş, kendi aralarında tartışmış olabilirler ama bu hiç sağlıklı değil.
Battal, 2010	Armatörler Birliği, Deniz Ticaret Odası. Deniz ticaret odamızın aylık meclis toplantılarında, düzenlenen özel seminerler ve çalışmalarda bu politikaların alt yapısı oluşuyor. Oda bünyesinde gerçekten ülkemizin değerli uzmanları var. Sektör artık dersini çalışarak toplantılara geliyor. Kamu tarafına baktığımız zaman Denizcilik Müsteşarlığımız yani bu politikaları belirlemesi gereken ülkemizin denizcilik sektörünün sahibi olan kurum da politika oluşturma noktasında 2 noktada kendini zorluyor: 1- Müsteşarlıkta son 7-8 yılda denizci personel alt yapısı oluştu. Bu alt yapının fiilen yaptığı çalışmalarla ortaya çıkan sonuçlar var. Bir diğeri de profesyonel hizmet alınarak yapılan bazı projeler var. 2000 yılındaki ulaştırma şurasında da politika belirleme çabası oldu fakat iyi bir sonuç çıktı diyemeyiz. 2009 yılındaki şurada 2023 için bir hedef çıktı, politika çıktı.
Bayrak, 2010	Gemi İnşa Sanayi politikası oluşturmaya yönelik politikaların merkezi Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğüdür.
Dologh, Geza	DTO 'nun da içinde olduğu komisyonlarda tartışıldı. 8 senedir bu şekilde oluyor.
Kaptanoğlu, 2010	DTO, Armatörler Birliği, Üniversiteler, vakıflar, derneklerde görüşülür. Son 10 senede gerçek anlamda Denizcilik Müsteşarlığın bir ivmesini görüyorsunuz. Onların bir gelişmişliği var.
Kolay, 2010	TÜBİTAK’ta denizcilik teknolojisinin geliştirilmesiyle ilgili toplantılar yapılmaktadır ancak bu toplantıların tanıtımı yeterli yapılmamakta ve sektörün önde gelenlerinin katılımı sağlanamaktadır. Ayrıca armatörler birliği toplantılarında hem deniz teknolojisi hem de deniz ticareti filosunun geliştirilmesiyle ilgili politikalar oluşturulmakta ve sonuç bildirgesi olarak sunulmaktadır. Sektörümüzde filonun geliştirilmesiyle ilgili toplantılar düzenlenilmesine, komisyonlar oluşturulmasına rağmen sıkıntı finansta olduğundan filonun arzulanan seviyelerde geliştirilmesi hedefinin hayata geçirilmesiyle ilgili zorluklarla karşılaşılıyor.
Lokmanoglu, 2010 (Özbenli, 2010 ve Delibaş, 2010)	Türk deniz ticaretinin geliştirilmesine yönelik yapılan tartışmalar ilk olarak Ulu Önderimizin direktifleri, 1923 yılında gerçekleştirilen 1. İzmir İktisat Kongresi’nde gündeme gelmiştir. Türkiye ekonomisine yön veren üretici, devlet ve tüketici birimlerinin bir araya geldiği Kongre’de, ülkenin ekonomik alanda neler yaptığı ve neler yapması gerektiği tartışılmış ve önemli kararlar alınmıştır. Alınan kararlardan denizciliğimiz ile ilgili önemli karar şudur: Yerli Malların kara ve deniz taşımacılığında ucuz tarife ile taşınması sağlanacaktır. Ayrıca, bu kararı desteklemek ve deniz ticaret filomuzun geliştirilmesi amacı ile Tersanelere “Orman emvalinden ağaç tahsisi” de getirilerek gemi inşa sektörünün gelişmesi ve bu yolla filomuza yeni gemiler katılması sağlanmıştır. Diğer taraftan, yatırımcıya destek olacak ulusal bankaların kurulması, özel girişimin desteklenmesi de bu çerçevede değerlendirilebilir. Ayrıca Kabotaj Kanunu da denizciliğimize çok önemli katkılar sağlamıştır.

Ek 20: “3-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi politikasını oluşturmaya yönelik görüşmeler/tartışmalar ilk önce nerede gündeme gelmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar (2/2)	
Naiboğlu, 2010 (Taşkeser, 2010 ve Gönülalçak, 2010)	Birinci 5. yıllık kalkınma planından itibaren (1963-1967) deniz ticaret politikaları konuşulduğu bilinmektedir. 1980’li yılların başından itibaren, hükümetler düzeyinde görüşmeler başlamış ve 21.01.1982 tarih ve 17581 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 2581 sayılı “ Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun” ile bu kanunun uygulanmasına ilişkin yönetmelik ile devam etmiştir.
Oğuzülgen, 2010	İzmir iktisat kongresinde ilk defa konuşuldu. Sonra bu zamana kadar geliştiriliyor.
Poyraz, 2010	DTO da yapılan bir toplantı vardı. Ortak milli denizcilik bildirisi imzalandı. Bundan önce de 12 Eylül’ün hemen sonrasında özellikle Bülent Ulusu’nun deniz kuvvetleri komutanı emekli olarak başbakan olması sebebiyle deniz ticaret filosunun uygulanmasına yönelik teşvikler üstten baskıyla yapılmıştır. Deniz Ticaret Filosunun ve Gemi İnşaa Tesislerinin Teşviki hakkındaki kanun da Turgut Özal döneminde çıkartılmıştır. Daha sonra en son olarak da 2 sene önce ve 7 sene önce arama konferansları yapıldı.
Sancar, 2010	Tabii denizle ilgili bu konuda heyecan duyan insanlar çok uzun yıllardan beri yani 47 seneden beri hep bu konularda görüşmüştür. Hep böyle bir heyecan vardı. Çeşitli akademik faaliyetlerde sempozyumlarda bu konular incelendi.
Şen, 2010	Türk Deniz Ticaret Filosunun geliştirilmesi politikası, üniversitelerimizdeki birkaç Donkişot akademisyenin dışında üzerinde çok fazla düşünüldüğünü söylemek yanlış olacaktır. Yapılan çalışmalar da günü kurtarmak, devletten destek almak içindi. Genellikle kapalı kapılar arkasında yapılmıştır.
Umut, 2010	2002 yılında başladı bu konular tartışılmaya. Türk denizcilik filosu muayyen kişilerin elinde gelişmeye çalışan bir şeydi. Denizcilik Müsteşarlığını kurdular. Denizde ihtisas yapmış, bilinçli deneyimli kişiyi toplamaya başladılar. Kaptan vs. aldılar teşkilata.
Yardımcı, 2010	Gemi İnşa Sanayi politikası oluşturmaya yönelik görüşmeler/tartışmalar Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü’nce gündeme getirilmiştir. Ancak elbette ihtiyaçlar doğrultusunda, GİSBİR ve DTO tarafından da politika oluşturma yönünde önemli adımlar ve çalışmalar yapılmış ve yapılmaktadır.
Yılmaz, 2010	Bu görüşmeler 1996ya kadar Başbakan ve armatörleri temsil eden birileri tarafından yapılmış olabilir. Hükümet politikaları özel sektörden etkileniyor. Birlikte tartışılıyor. Bakanın yaptığı açılışlarda sorunlar dile getiriliyor. DTO gerektiği zaman sorunlarla ilgili toplantılarda gündeme getiriyor. Gemi indirme töreninde konuşuluyor. Milletvekili olanlar mecliste iletiyordu. Eski tersaneciler milletvekili oldu. Dernekler, birlikler, odalar var. 2000den sonra gündeme rahatlıkla gelir oldu.

Kaynak: Görüşme sonuçlarından elde edilen veriler yazar tarafından tablolandırılmıştır.

Ek 21: “4-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesine yönelik politikalar sizce ne tür ihtiyaç ve önceliklere göre belirlenmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar (1/3)

Görüşülen Kişi	Cevaplar
Aka, 2010	Filonun geliştirilmesi ile ilgili temel kriterler Türkiye’nin ihtiyaçları kendi ihtiyaçları, Türkiye ekonomisinin doğurduğu ihtiyaçlar, mal grupları, mal cinsleri açısından, hammadde ve mamullerin taşınma şartlarına uygun gemiler veya onları taşıyabilmeye uygun gemiler, Türkiye’nin gelecekte yapacağı büyük endüstriyel tesislerin ihtiyaç duyabileceği hammadde yarı mamul gibi malların taşınması otomotiv demir çelik endüstrilerinin ihtiyaçları, büyük dökme yük limanları, petrol terminalleridir. Nabukko gibi, Bakü Tiflis Ceyhan gibi mavi akım gibi çok büyük boru hattı projelerinin doğuracağı yeni terminal ihtiyaçları tanker taşımacılığı gibi petrol taşımacılığı gibi hususlar göz önünde bulunduruldu. Çok geniş bir paydaş grubu ile bu ihtiyaçlar belirlendi. Hem deniz ticaret filosunun gelişimi yapısal dönüşümü, hem de Türkiye’nin 2023’teki potansiyel büyümesi ve yeni ihtiyaçları, ekonomisinin doğuracağı yeni ihtiyaçlar ve bunun gerektirdiği ulaştırma altyapısının belirlenmesi çerçevesinde çok geniş bir paydaş grubu ile çalışıldı.
Arkas, 2010	Nizama uygun AB ye uygunluk önceliğine göre belirlenmiştir. Ona takılmamak için uğraşlar olunca filo hem gençleşti hem de kalitesi arttı.
Aşkın, 2010	Daha öncede soylediğim gibi böyle bir politika olusturulmamıştır. Bunun için dünyadaki ticaretin ve finans hareketlerinin ıyı takip edilmesi gerekmektedir. Birilerinin 2016 senesinde dünyada taşınacak yük şudur demesi lazım. Hammadde dökme yüklerde ihtiyaçlar olarak Çin’in şu kadar, Amerika’nın şu kadar ilgili sanayi birimlerinin hammadde ihtiyacı var. Yıllık kapasiteyi öğrenebilip girişimciye bilgi verilmesi ve gemi hareketlerinin ona göre (alım/satım) yapılması konusunda yönlendirici /tavsiye edici durumda olmalıdır.
Bayrak, 2010	Gemi İnşa Sanayine yönelik politikalar Piyasalardaki en çok hareket gören yükün cins ve miktarına göre belirlenmiştir. Ekonomik ve teknolojik sebeplerden kaynaklanan gelişmelere göre de belirlenmiştir.
Çöllü, 2010	Burada politikayı belirleyen devlet olması gerekiyor. Özel sektör yükünü buluyor gemisini buluyor. Kredisini buluyor. Dolayısıyla kendi iş hayatını idame ediyor. Kazancını yine sektöre yatırıyor bir gemi daha alıyor. Önemli olan devletin bu konuya biraz daha sahip çıkmasıdır. Bakanlığın, ilgili kurumların, denizcilik sektörünü gerçekten geliştirmeyi isteyen kişilerin küçük yaşlarda bu sevgiyi oluşturması gerekir.
Ece, 2010	Hangi tür gemi ihtiyacı var? Yük cinsleri ve denizcilik hatlarını incelemek gerek. Yük ve yolcu trafiğine göre filoyla ilgili ihtiyaçların belirlenmesi gerekir.
Genç, 2010	Bu soruyu limanlar açısından değerldirecek olursak; Liman yatırımları büyük kaynaklar isteyen yapılardır. 3. şahıslara Kamu hizmeti görececek olan dış ticaretin lojistik altyapı ihtiyacını karşılayacak olan yerlerdir. Fakat limanlar yeterli değildir. Kaynakları israf etmeden planlama ve inşaatını bir an önce yapmamız gerekiyor. Planlama yaptığımızı düşünelim. Yatırım problemi çıkıyor ortaya. Geri dönüşü uzun bir yatırımdır limanlar. Devlet ve özel sektörün birlikte hareket etmeleri gerekiyor. Türkiye’nin dış ticaret gelişiminin önünü açabilecek şekilde kamu – özel sektör işbirliğini geliştirecek modeller getirmek gerekiyor.
Kaptanoğlu, 2010	Türkiye’nin bir kıyı master planı olmadığı için olanı geliştirmek, olanı kurtarmak arttırmak üzerinden gidiyor. Özel sektör bu işi en iyi bilen gruptur, tamam ama bazen objektif bir vizyona ihtiyaç duyulur. Bunu yapması gereken de devlettir. Bize 100 tane tersane yeri izni ver derse sektör, devlet” hayır ben baktım 25 taneye ihtiyacınız var” demelidir. Benim planımda 25 ten fazlasını Türkiye için ekonomik skalada görmüyorum demelidir.

Ek 21: “4-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesine yönelik politikalar sizce ne tür ihtiyaç ve önceliklere göre belirlenmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar (2/3)	
Karademir, 2010	1-Konteyner artışını koordine edecek liman yatırımı olması, 2-Mevcut olanın iyi kullanılması – geri sahanın demiryolu ile bağlantısı, 3-Lojistik merkez ihtiyacı, 4-Limanların etkin yönetimi, 5- Bu durumun kontrolü, güvenliği. AIS, 6- gemi inşa
Kolay, 2010	Müştaşarlığımızın belirlemiş olduğu politikalarda öncelik personel eğitimi görünüyor. Bunu verdikleri bir çok sunumda görüyoruz. Çok da doğru yapıyorlar. Personel ve eğitimi boyutu önemli. Personelin deniz kültürü eksik, çoğu konusunu iyi bilmiyor; bilen de benimsemiyor. Yapması gereken muayeneleri iyi yapamıyor. Bilgisi eksik doğruyu savunamıyor. Lisansı eksik, gemilerde olmaması gereken tutulmalara sebep oluyor. Personel eksikliği dışında teknolojik bazı eksikliklerimiz de var, örneğin alternatif enerjiyle çalışan gemilerin üretimine yurtdışındaki pek çok ülke büyük yatırımlar yapmasına rağmen ülkemizde bu konulardaki çalışmalar ve yatırımlar yok denecek kadar azdır. Biz proje üretme ve bunu uygulayabilme kapasitesinde bir ulkeyiz ancak tam kapasite çalışabilmemiz hem devletin bazı politikalarına hem de bireysel olarak üretici kabiliyetine bağlıdır. Devlet politikasına örnek vermek gerekirse, IDO’nun yurtdışına yaptırdığı gemilerin (ki IDO’nun mevcut genç yönetimi bu konuda oldukça pozitif atılımlar yapmaktadır) Türkiye’de seri olarak yapılmasına vesile olunması sadece IDO’nun gelecekte yapacağı tasarrufa vesile olmaz; bu gemileri yurtdışına da yaparak ülke ekonomisine büyük katkılar sağlanabilir.
Lokmanoğlu, 2010 (Özbenli, 2010 ve Delibaş, 2010)	Türk Deniz Ticaret Filomuzun geliştirilmesine yönelik politikaların oluşmasında genelde sektörün değerlendirmeleri öne çıkmaktadır. Ülkemizde denizcilikten sorumlu idarelerin politika belirlemede rolü, sektörel talepten mevzuata yansıtılması noktasındadır. Dünya navlun piyasasının durumu, ileriye dönük beklentiler veya tahminler sektörel öncelikleri ortaya çıkarmaktadır.
Naiboğlu, 2010 (Taşkeser, 2010 ve Gönülalçak, 2010)	Uzun yıllar kamu iktisadi teşekkülü olan Deniz Nakliyatı A.Ş. işletmesinin belirlediği deniz ticaret filosunun gelişimi politikası, Ülkemizin ithalat ve ihracatı göz önüne alınarak gelişme göstermiştir. Filonun gelişiminde aşağıdaki hususlar da göz önünde bulundurulmuştur; * Karayolu taşımacılığının denize kaydırılarak, Kabotaj taşımacılığının artırılması, * Dış ticaret yüklerinin Türk Bayraklı gemilerle taşınması, * Tersaneler ve Gemi İnşa Sanayi’nin geliştirilmesi,
Sancar, 2010	Bir defa biz hangi çapta bir deniz ticaret filosunu etkin ve sürdürülebilir bir şekilde işleteceğiz? Pazarı çok iyi analiz etmeliyiz. İhtiyaçları çok iyi tespit etmeliyiz. Hem kendi ulusal deniz ticaret ihtiyaçlarımızı hem de yöresel ve daha küresel olarak ihtiyaçlarımızı bilmeliyiz. Ulusal önceliklerimiz o tarafa kaydığında Türkiye büyük bir ekonomi. Büyük mali güçlere sahip. Özel sektörümüz de denizcilikte aynı şekilde güçlüdür.
Şen, 2010	Türkiye Deniz Ticaret Filosu günün koşullarına göre belirlenmiştir. Tersanesi, Limanı, Ulaşımından tutunda insan kaynaklarına kadar bir bütün olarak sektörün her yönüyle masaya yatırılıp bir bütün olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde parçayı bütünden ayırıp analiz etmek bütüne de zarar verebilir. Üniversite, Sektör, idare işbirliği bu süreçte en temel yaklaşım olacağını söylemek mümkün. Ancak bu üç sacayağının bir araya gelmesiyle problemler çözülür, geleceğe yönelik olumlu ve kalıcı adımlar atılabilir.
Türkmenoğlu, 2010	2023e kadar zenginleşecek ülkeleri, alım gücündeki artışı, pazarlara ne satacağınızı, üretim planlarınızı doğru öngördüğünüz noktada o zaman alt yapı yatırımlarını da bu şekilde ortaya koyabilirsiniz. Bu ihtiyaçları belirlemek lazım. Biz dış ticarete en fazla agresif büyüyen ülkelerden biri olacağız, hedefimiz düşüncemiz bu. O zaman bunun lojistik anlamında araç gereç, park ve lojistik imkânları- dünyadaki planlamalar ile beraber yapılması gerek.

Ek 21: “4-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesine yönelik politikalar sizce ne tür ihtiyaç ve önceliklere göre belirlenmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar (3/3)

Umut, 2010	Türk filosunun dışarıda yük alamaması, gemilerin yurtdışında tutuklanması hükümetin böyle karar almasına sebep oldu.
Yalavaç, 2010	Her hükümete göre ihtiyaçlar değişiyor bence. Çok iyi bir plan yapıldığı kanaatinde değilim.
Yardımcı, 2010	Gemi İnşa Sanayi 1’e 6 oranında istihdam yaratan ayrıca ülke ekonomilerine büyük katkı sağlayan lokomotif bir sektördür. Bu değerleri dikkate alan Dünya ülkelerinde, tersanecilik faaliyetleri gizli ya da açık desteklerle donatılmıştır. Bu durumda diğer ülke tersaneleriyle rekabet edilebilmesi için ilgili kurumlar tarafından gerekli politikaların belirlenmesi esastır. Ayrıca, yeni gemi inşaları için belirlenecek teknik düzeydeki politikalarda, piyasalardaki yükün cins ve miktarı, ihtiyaçların ekonomik ve teknolojik gelişmeler dikkate alınmıştır.
Yılmaz, 2010	1998’lere kadar uzmanların olduğu bir teknik komisyon vardı. DPT, Denizcilik Müsteşarlığı, Milli Emlak vardı. Denizcilik Müsteşarlığı bu durumu ortadan kaldırdı. İhtiyaçlar öncelikler bu zamandan sonra Müsteşarlıkta görüşüldü belirlenmeye başlandı.

Kaynak: Görüşme sonuçlarından elde edilen veriler yazar tarafından tablolatırılmıştır.

Ek 22: “5-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesine yönelik bir politika belirlenirken ilgili kurumlar/paydaşlar sürece nasıl dâhil edilmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar (1/3)

Görüşülen Kişi	Cevaplar
Aka, 2010	Çok geniş bir paydaş grubu vardır. Ulaştırma şurasını örnek alırsak, 90’ı yabancı 350 uzman çalıştı. Yabancıların hemen hemen tamamı dünya çapında saygın konusunda uzman kişilerdi. Ülkemizdeki uzmanları hocaları, üniversiteleri, özel sektörden konusunda yetişkin insanları çağırdık.
Arkas, 2010	İlgili kurumlar ne yaptığımızı bilir. Bir sıkıntımız olduğunda ilgi gösterirler.
Aşkın, 2010	Paydaşların bir araya gelmesi için yeterli ortam yok. Deniz Ticaretine yön verecek tek kurum ticari olarak DTO’ dur. Gemi makineleri işletme mühendisliği odası da teknik ve gemi adamı eğitim ve ihtiyaç boyutunu yapması gerek. Deniz ticaretinin gemi inşa boyutuna baktığımızda GİSBİR kuruluşu var. Paydaş olarak bize görüşlerimiz sorulmuyor, sıkıntı orada. İdare, DTO ve Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası, 3 kurum bir araya gelmesi gerekiyor. Ekonomist de katmak lazım. Danışman da alınabilir. Onlarla birlikte ortak politika geliştirilmeli.
Battal, 2010	İlgili kamu kurumları arasında ortak bir paydada buluşma konusunda bir şey yapılmadı. Bizim ülkemizde bu güne kadar kurumlar kendileri kendi bakış açıları ile kendi önceliklerini esas alarak çalışmalar yaptırdı. Her kurum başka bir çalışma yapar. Çevre bakanlığı her yeri koruma alanı ilan eder, Tarım bakanlığı her yeri tarım alanı ilan eder. Çalışmayı birlikte yapmadığınız sürece bir sonuca gidilmez.
Bayrak, 2010	Sektörle ilgili yan sanayi ve diğer kurum ve kuruluşların (tedarikçi, imalatçı, yan sanayiciler) topluca görüşleri alınarak belirlenen stratejiye göre dâhil edilmiştir.
Çöllü, 2010	Çıkacak olan yasa meclis genel kuruluna gelmeden önce ilk geldiği yer meclis komisyonlarıdır . Konuyla ilgili meslek örgütlerinden, özel sektörden, STK’ dan kişiler davet edilir . Yasa gelmeden önce meslek örgütleri bakanlıklar müsteşarlıklar irtibat halindedir zaten. Bu tür yasaların iki mutfağı var. Biri meslek örgütü. DTO’dur . Diğer de Denizcilik Müsteşarlığıdır . Denizcilik sektörü siyasetin konuşulamayacağı uluslar arası bir sektör, ortak paydanın olduğu bir sektör. O açıdan işler kolay gidiyor. Kamu bu anlamda daha bilgili şu an. Sektörle ilişkisi oldukça iyi.
Dolough, 2010	Eskiden Deniz Ticaret Odası olarak, meslek erbabı olarak denizcilik mantığına uymayan yasa yönetmelik uygulama çıkıyordu. O zaman soruyorlardı. Düzeltiyorduk ama onlar değişikliği yapmadan sordukları şekliyle çıkarıyorlardı. Sormuş olmak için soruyorlardı . 2003 yılında İsmet Yılmaz atandı. DTO’yla görüşerek “DTO’dan onay alınmayan yasa yönetmelik uygulama çıkmayacak” dedi. Sözünü de tuttu. Lütfen Üyelerinize DTO’yla birlikte gelsinler dedi. Çünkü fikir suydü A kişisi geldi bir şey anlattı, B kişinin ayağına basıyor belki. DTO geldiğinde sorumluluk DTO da olur. Böyle bir durum olduğunda biz tüm üyelere yayıyoruz 10-15 gün sonra toplanıyoruz ve herkesin istediğini yazıyoruz ve asgari müşterekte toplanıyoruz . Dolayısıyla çok daha hızlı ilerleme temposuna girildi.
Ece, 2010	Denizcilik müsteşarlığı, Tersanecilerin gemi mühendisleri odası, Türk loydu, gemi inşa müh odası. Bu cevabı müsteşarlıktan net olarak öğrenebilirsiniz.
Ergin, 2010 (Erdoğan, 2010)	Denizlerle ilgili bir sorun var. Tek bir sahibi yok. Birçok bakanlık, denizle ilgili. Çok kapsamlı, sahibi olmayan bir alan. Tek şapkası yok. Biz bunların hepsi ile işbirliği içinde çalışıyoruz. Ama en çok ilgili olan Çevre Orman Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı ile çok çalışıyoruz. TURMEPA görüşü alınmadı. İlerde bir politika belirlenirken biz paydaşlardan biriyiz. Çevre bakış açısında görüşlerimizin alınması uygun olacaktır.
Genç, 2010	DLH bir çalışma yapıyor diğeri bir başka çalışma yapılıyor. Farklı kurumlar birbirinden hoşnut olmuyor. Yetki karmaşası varmış gibi oluyor. Ortak paydayı sağlayacak bir üst yapı yok.

Ek 22: “5-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesine yönelik bir politika belirlenirken ilgili kurumlar/paydaşlar sürece nasıl dâhil edilmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar (2/3)	
Işıklı, 2010	Politika oluşturulurken paydaşlara belki sorulmuştur ama yeterince değil. Bu sahada oynayan, donatandır. Eleman yetiştiren, üniversitedir. Tabii ki sorulması lazım.
Kaptanoğlu, 2010	Bu tür politikalar hep beraber tartışılıp belirleniyor. Türkiye’de aslında denizcilikte denizcilikle birebir ilgili olan kurumlar denizci kurumlar %100 bir örtüşme üzerindedir. Denizcilik Müsteşarlığı lokomotif görevi görmektedir.
Karademir, 2010	Özel sektörle bir araya gelme durumumuz sınırlı. Bu ancak özel toplantılarda oluyor. Ya da bahsettiğimiz projelerin atölye çalışmalarında bir araya geliyoruz. Konferanslarda bir şekilde görüşüp konuşuyoruz. Formal bir özel sektör- DPT platformu yok.
Lokmanoğlu, 2010 (Özbenli, 2010 ve Delibaş, 2010)	Öncelikle şunu ifade etmek gerekir. Ülkemizde denizciliğimizle ilgili konular pek çok Bakanlık, kurum ve kuruluşun yetki alanında karmaşık bir yapıdadır. Bu nedenle böyle bir yapıdan hızlı, doğru ve rasyonel kararların alınmasını beklemek de gerçekçi değildir. Süreçte yer alan kurumlar kalkınma planları çalışmalarında DPT, Maliye Bakanlığı, Milli Emlak Genel Müdürlüğü, Çalışma Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı, Turizm Bakanlığı, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Tarım Bakanlığı gibi daha pek çok kurum ve Deniz Ticaret Odaları bu süreçte yer almaktadır. Diğer taraftan denizcilikle ilgili kurumlar karar süresince inanılmaz bir taassup içindedirler. Her kurum konulara kendi pencerelerinden bakmak eğilimindedir. Mevzuatlardaki uyumsuzluklar ya da çelişkilerde süreci olumsuz etkilemektedir.
Naiboğlu, 2010 (Taşkeser, 2010 ve Gönülalçak, 2010)	Deniz Nakliyatı A.Ş. döneminde, Avrupa’ya giden kamyon ve tırların geçiş belgeleri dikkate alınarak kurulan ro-ro hatları öncesinde karayolu taşımacılığında faaliyet gösteren firmaları; ülkemizin dış ticareti dikkate alınarak ithalatçı ve ihracatçı firmaları paydaş olarak sürece dâhil etmiştir. Söz konusu politikalar belirlenirken sektör temsilcileri ile (özellikle DTO’lar) ortak çalışmalar yapılmıştır. Bununla birlikte, finansal konularda Hazine Müsteşarlığı, ithalat hususunda Dış Ticaret ve Gümrük Müsteşarlıkları çalışmalara katılmıştır.
Oğuzülgen, 2010	DPT kurumundan geçmesi lazım. Ulaştırma Bakanlığı Denizcilik Müsteşarlığından Uluslararası Koordinasyon Kurulu var. Konuşma ortamı her halde sağlıyorlardır. Son zamanlarda devletin denizcilik politikasını yürüten birimlerin uluslararası temaslar, kurallar yönünden hakikaten büyük atılımlar içine girdiğini gördüm.
Poyraz, 2010	Kısmen dâhil edilmişlerdir. Maliye, Hazine, Denizcilik Müsteşarlığı 3 önemli oyuncu. Hazinenin Eximbank kredileri sigorta hukuku vs. ile ilgili teşviklerin çıkartılması ile ilgili yapmış olduğu çabalar var. Dolayısıyla kurum ve paydaşlar sürece kısmen dâhil edilmiştir. Kamu kurumları dışındaki paydaşlar DTO sürece dahil edilmiştir. Ama bireysel armatörler arama konferansları yoluyla dâhil edilmiştir. Ama böyle ortak havuzda paylaşılan düşüncelerden bir şeylerin çıkması ancak arama konferansları ile mümkün oldu. Son 25 yıl içinde yapılan denizcilik şuraları ve 5 yıllık kalkınma planlarında çalışanlar bunlara birer ışık olmuştur.
Sancar, 2010	Şu ana kadar son 10- 15 yılda Denizcilik Müsteşarlığı giderek artan bir etkinliktedir. Bu konuda daha bir koordinatör rolünü oynamaya başladı. Özel sektör Deniz Ticaret Odasının şemsiyesi altında toplanmış. Kurumsal güçlü bir yapı oluşturmuştur. O yapıyla Denizcilik Müsteşarlığının bir araya gelmesi, öte yandan Deniz Kuvvetleri ile de yapılan toplantılarda bir araya gelinmesini müsteşarlık sağladı. Son yıllarda bunda bir sıkıntı yaşanmadığını söyleyebilirim. Bu paydaşlar arasında Deniz Ticaret Odasının bu sektörde çalışan kesimin temsilcisi olarak önemli bir rolü ve yeri olduğuna inanıyorum. Üniversiteler de dâhil edilebilir.

Ek 22: “5-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesine yönelik bir politika belirlenirken ilgili kurumlar/paydaşlar sürece nasıl dâhil edilmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar (3/3)	
Şen, 2010	Bu süreçte paydaşlar sürekli değişkenlik göstermiştir . Sektör idare işbirliği bugüne kadar öne çıkan iki aktör olarak söylemek mümkün. Son zamanlarda üniversitelerimizin bu sürece dâhil edilmiş olsa bile yeterli gözükmemektedir.
Torlak, 2010	Paydaşlar ortak karar veremiyor . Görüntüsü var ama herkes yine ayrı işler yapıyor. Biz muhalefet olduğumuz için görüşlerimizi dikkate almıyorlar.
Türkmenoğlu, 2010	Bakanlıklar , Tüm bakanlıkların koordinatörlüğü, Sektör temsilcileri ihracatçılar
Umut, 2010	Burada Ulaştırma Bakanlığı (kara hava demir deniz) hepsini yürütemeyince Denizcilik Müsteşarlığı kuruldu . Onun dışında Başbakanlık dışında başka organ yok. DTO ve armatörler birliği olarak özel sektör olarak TOBB temsilci olarak katılır. Aynı şekilde her türlü problem ve konuları çok sık bir şekilde bakanlığa ve müsteşarlığa intikal ettiriyorlar. Orda görüşme yapıp sorunları aktarıyorlar. DTO meclis toplantısında birçok şey konuşulur. Oradaki yönetim TOBB ve Müsteşarlığa aktarır. Bu mevzularda meclisten destek veren denizci milletvekili var.
Yalavaç, 2010	İhracatçı Birlikleri, DTO, Ulaştırma Bakanlığı, TCDD, Vapur Donatanları, Kumanyacılar Derneği . Bir araya gelip ortak paydada bir çözüm bulunması olur ama çok zor. Devlet tarafı karar almalı tabii her tarafı dinlemeli .
Yardımcı, 2010	Gemi inşa sanayine yönelik bir politika belirlenirken, gemi inşa sanayinin lokomotif olan tersaneler, yan sanayi imalatçıları, tedarikçiler v.b. kuruluşların topluca görüşleri alınarak hareket edilmiştir .
Yılmaz, 2010	Müsteşarlık, Ulaştırma Bakanlığı belirledi. Başka kurum dâhil edilmedi . Kurumların bir araya getirilmesi zor. Hem tersaneyi hem armatörü kucaklamak zor. Bir taraftan armatörü bir taraftan finansman bulmalarını sağlamak zordur.

Kaynak: Görüşme sonuçlarından elde edilen veriler yazar tarafından tablolştırılmıştır.

Ek 23: “6-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili belirlenen politika seçenekleri hangi kriterlere göre değerlendirilip elenmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar (1/2)

Görüşülen Kişi	Cevaplar
Aka, 2010	Tamamıyla projenin stratejik değerine veya işin, ihtiyacın önemine göre bazen çeşitli öneriler kriterler göz önüne bulundurularak onların içinden biri seçildi ve ideali budur denildi. Ama bazen konjonktürel değişiklikler olabilecek politik gidişata göre jeopolitik değişikliklerin de göz önünde bulundurulması nedeniyle alternatifler de üretildi. Bölgedeki siyasal durum, Türkiye’nin bölgedeki rolü, ekonomik gidişat, büyüme oranları, bütün bunlar göz önünde bulundurularak eleme yapıldı.
Aşkın, 2010	Hiç politika belirlenmedi. Seçenek bile değil. Aile şirketleri var DTO içinde. Gemi indirme töreninde konuşulan konular var sadece. Kurumsal yada ulusal bazda politikalar hiç oluşturulmadı.
Battal, 2010	Bu durum şu ana kadar arzu edilen seviyede oluşmadı. Koster filosu gibi dar kapsamlı çalışmalar yapıldı. Filodaki tüm gemi türlerini konu alan kapsamlı bir çalışma yapılmadı. Ulaştırma Şurası gibi genel çalışmalarda filonun geliştirilmesi gibi genel politikalar belirlendi.
2010	Gemi inşa sanayinin ilgi alanına giren bugünkü ve gelecek en az 5 yıldaki menfaatlerini ilgilendiren konulara göre değerlendirilip elenmiştir.
Çöllü, 2010	Sıkıca sarıldıkları A, B, C planları yoktu. Olsaydı uygulamaya koyabilselerdi sıkıntı aşıldı. Bireysel planlara kaldı. Genelde de öyledir. Bütün bunlar devlet politikası olmadığı içindir.
Dologh, 2010	Zaten komisyonlarda Türkiye'ye uygun bir politika geliştiriliyor ve onun üstünden gidiliyor. Başlangıçta elbette seçenekler vardı sonra eleme yapıldı.
Genç, 2010	Ben politika seçildiğini düşünmüyorum. Liman politikaları olarak çok başlı bir yapı var. Kimisi onu düşünmüş kimisi bunu düşünmüş. Genelde devlet yapmış.
Kaptanoğlu, 2010	Özel sektörün yarattığı ticaret filosunu elimizde tutabilme geliştirme anlamında bir şeyler yapılmıştır. Olanı korumak ve geliştirmek durumu var. Belki başka seçenekler de var ama bilmiyorum.
Lokmanoğlu, 2010 (Özbenli, 2010 ve Delibaş, 2010)	- Ülkemizin konumu ve hedefleri, - İşletmecilerimizin mali durumu ve işletme masraflarına bakışı, - Konteyner taşımacılığının öne çıkması
Naiboğlu, 2010 (Taşkeser, 2010 ve Gönülalçak, 2010)	* Etkin ve ciddi bayrak devleti uygulamaları ile uluslararası kural ve standartlara uygun bir deniz ticaret filosu oluşması, * Avrupa Birliği Müktesebatına uyum, *Finansal destekler ülkenin ekonomik durumu çerçevesinde, yapısal düzenlemeler ise sorunlar ve uluslararası kurallar çerçevesinde değerlendirilmiştir. Hedef odaklı politika belirlendiği ve eleme yönteminin kullanılmadığı düşünülmektedir.
Oğuzülgen, 2010	Biz ihtiyacımızı düşünmüşüz. Günün ihtiyaçlarına göre politika belirlenmiş ama uzun vadeli politika üretmek bunun alt yapısını yapayım diye pek düşünülmemiş galiba.

Ek 23: “6-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili belirlenen politika seçenekleri hangi kriterlere göre değerlendirilip elenmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar (2/2)	
Poyraz, 2010	Türkiye’de kamu yönetiminde stratejik amaçlı yaklaşımlara son 3 senedir geçildi. Devletin politikasında hedef ve bu hedeflere ulaşmak için amaç ve araçlar yeni strateji dairelerinin kurulması ile yeni yeni başladı. Bunun temelinde performans esaslı bütçe politikaları var. Şimdi artık her kamu idaresinin belirli hedefleri ve amaçları var. 2012’e kadar 2023’e kadar yapabileceklerimiz açısından hedeflerimiz var. Bundan önce böyle bir şey yoktu. Ancak kurum politikaları ve hedefleri bugün için mevcut olsada denizciliğin bir devlet politikası haline geldiğini söylemek hala çok güç. Deniz ticaret odasının üyelerinin ya da armatörler birliklerinin yaşadıkları sorunların çözümü için Gümrük, Hazine, Maliye, Denizcilik Müsteşarlığı gibi kuruluşların yapmış oldukları sorun çözmeye yönelik aksiyonlar şeklindeydi.
Sancar, 2010	Bunların geçtiğimiz senelerde çok sağlıklı, bu konuştuğumuz tarzda akademik temelleri çok güçlü analizlere dayanılarak, sektörün önünün aydınlatıldığını söylemekte zorlanıyorum. Bu seçenekler pazar analizine, bizim maddi gücümüze ve ulusal deniz taşımacılığı ihtiyaçlarımıza ne kadar girebileceğimiz bunlara hizmet eden bu kriterlere en iyi hizmet eden hal tarzı öne çıkartılmalıdır. Belirlenen amaçlara en çok hizmet eden hal tarzı ortak olarak saptanmalı, ortak akıl ile saptanmalıdır.
Şen, 2010	Güncel politikalar üzerinden değerlendirilmiştir. Yapılan çalışmalar bilimsel verilere dayandırılarak yapılmamıştır. Günün koşulları ve neyin karlı ya da karsız olduğu ile ilgili seçenekler değerlendirilerek elemeler yapılmıştır. Ya da rüzgârın yönüne göre elemeler yapılmış desek aslında haksızlık yapmamış oluruz.
Umut, 2010	Alternatif muhakkak ki var. Filonun yenilenmesi geliştirilmesi, kötü görüntünün silinmesi, beyaz listeye geçiş gibi. Hepsi birbirine bağlı unsurlar.
Yalavaç, 2010	Planlar yapılmış ama ileri gitmeyen planlar var sektörde.
Yardımcı, 2010	Sektörle ilgili politikalarda, genel olarak gelecek beş yıl içerisindeki yeni gemi taleplerini karşılayacak çerçevedeki ihtiyaçlar, rekabet edebilirlik, teknolojik gelişim v.b. hususlar dikkate alınmıştır.
Yılmaz, 2010	Çok fazla alternatif yoktu. Kapasite neyse o kadar alternatif vardı. Derlenip elenme süreci yoktu. Bugün Denizcilik Müsteşarlığı kendisi yapıyor. Başka kurumlara bir şey sormuyor. Maliye bakanlığına da sormak zorunda elbette.

Kaynak: Görüşme sonuçlarından elde edilen veriler yazar tarafından tablolastırılmıştır.

Ek 24: “7-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili bir politikayı uygulama kararı verilirken nelere dikkat edilmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar (1/2)

Görüşülen Kişi	Cevaplar
Aka, 2010	Projesine ihtiyacın şiddetine göre değişmek üzere her proje münferiden ele alındı ama ana hedefler tabii ki bir bütündü. Bu hedefler çerçevesinde her proje ayrı ayrı değerlendirildi. Dolayısıyla tek bir kriter veya tek bir uygulama zemini yoktu. Projesine göre değişkenlik gösteriyor. Uygulama zamanları ihtiyacın şiddetine göre ve projelerin önceliğine göre ayrı ayrı belirlenir.
Battal, 2010	Politikanın uygulanması noktasında izleme ve sonuca ulaştırma mekanizması yok. Daha çok yeni bir sistem bu. Bunun ilk örneğini geçen yılki ulaştırma şurasında gördük. Hedefleri belirledik. Politikaları, stratejileri, eylemleri belirledik. Bizde bir çalışmayı yapıp rafa koyarsınız. Sayın Bakanımız talimat verdi bir izleme mekanizması oluşturuldu . Periyodik olarak “bu konularda neredeyiz” in hesabı soruluyor.
Bayrak, 2010	Gemi İnşa Sanayiyle ilgili bir politikayı uygulama kararı verilirken Kalite kontrol, Çevre güvenliği, İş sağlığı ve iş güvenliği, gelecek 5 yıldaki menfaatleri, kullanılan teknolojinin yeni olup olmadığı, imal edilecek ürün içinse uluslar arası pazarlarda talep görüp görmediği incelenir.
Çöllü, 2010	Burada önce politikayı önümüze koyup maddeleri, adımları dikkate almak gerek. Her adımda dikkat edilmesi gerekenler farklıdır diye düşünüyorum.
Dologh, 2010	O konuda da Denizcilik Müsteşarlığı çok toleranslı davranıyor . Bazen deniliyor ki 1 Ocak’ta başlayacak aslında mantıklı bir şey ama sektör henüz hazır değilse Rahatlıkla ertelenebiliyor.
Kaptanoğlu, 2010	Biz denizciler iyi bir baskı grubuyuzdur. Kol kola girmesini biliriz. Dolayısıyla bu anlamda çeşitli politikalar üretilirken de deniz ticaret filosunun küçülmemesi yok olmaması gibi kriterlere dikkat etmişlerdir. En büyük sorun şu: Türkiye’deki hiç kimse senkronize olamıyor . Bireyler arasında kurumlar arasında senkronizasyon çok önemli.
Lokmanoglu, 2010 (Özbenli, 2010 ve Delibaş, 2010)	- Mevcut gemilerin tip-sayı-yaşları - Dünya ve bölge için önemli öncelikli gemi tipleri ve mevcut filoya etkileri - Ülkemiz ve çevre ülke taşıma istatistikleri
Naiboğlu, 2010 (Taşkeser, 2010 ve Gönülalçak, 2010)	* Türk deniz ticaret filosunun, ülkemizin dış ticaret, kabotaj hattı ve üçüncü ülkelerarası taşımalarına uygun, günümüzün teknik ve uluslararası kuralları doğrultusunda yapılmış yeni ve genç gemilerle güçlendirip, rekabet gücünü ve kapasitesini artırarak ülke kalkınmasına azami katkı sağlayacak duruma getirilmesi, filonun fonksiyonlarını ve ekonomiye katkılarını etkin olarak sürdürebilmek ve geliştirmek amacıyla güçlü ve uygun bir kurumsal yapı oluşturulması, * Dış ticaret taşımalarında Türk Bayraklı gemilerin gittikçe azalan taşıma payını arttırılmaya yönelik olarak, Türk Armatörleri ile uzun süreli taşıma sözleşmeleri yapılması, * Stratejik ürünlerin taşınmasında kriz ve kriz öncesi dönemlerde Türkiye'nin ihtiyacı olan malları taşıyacak ve kontrolü sağlanabilecek gemilerimizin olması, * Yeni ve ikinci el (uluslararası standartlara uygun) gemi alımının desteklenmesi, * ÖTV’ siz yakıt uygulamasına geçilmesi, * Kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı kapsamında, yaşlı ve yetersiz olan koster filomuzun yeni ve modern gemilerle canlandırılması ve uluslararası Türk Ticaret Filosunu yeni ve modern gemilerle güçlendirerek, rekabet gücü ve azalan kapasitesinin artırılması, AB’ye uyum açısından da önemli olan bu konuda özel sektörün yeni ve modern gemi almasını özendirecek önlemler ve kaynak ihtiyaçlarının karşılanması, * Rhein-Main-Tuna nehri yolu ile Karadeniz bağlantılı kombine taşımacılığın, dış ticaret ve transit taşımacılıkta sunduğu fırsatlar,

Ek 24: “7-Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili bir politikayı uygulama kararı verilirken nelere dikkat edilmiştir” Sorusuna Verilen Cevaplar (2/2)	
Naiboğlu, 2010 (Taşkeser, 2010 ve Gönülalçak, 2010)	(Devamı) * Akdeniz Bölgesi’nin en fazla doğal gaz ithal eden ülkesi olarak, ayrı bir teknoloji gerektiren LNG gemileriyle ilgili altyapı ve bilgi birikimi oluşturmak amacıyla, LNG gemi işletmeciliğinin teşvik edilmesi, * Türk Armatörleri’nin son yıllarda, finansman sorunları, Liman Devleti uygulamalarındaki sorunlar ve sigorta primlerinin yüksekliği gibi nedenlerle Türk Bayrağı’ndan, kolay bayrağa geçişteki artan eğilimi önleyecek çözümler getirilmesi, * Türkiye’nin dış ticareti dikkate alınarak o ülkeler ile yapılan ithalat ve ihracatın taşınması dikkate alınmıştır.
Oğuzülgen, 2010	O günkü değerler düşünülerek yön değiştirilmiş. Liman inşaatları değerlendirilirken gemiyi yanaştıran klavuz kaptan zorlukları anlatırsa gündeme getirirse projedeki hataları söylerse daha iyi sonuçlar çıkar. Doğru zamanda doğru insanlarla doğru paydaşlarla projeler değerlendiriliyor mu? Bilemiyorum. Uygulamaya karar verilirken paydaşlarla görüşerek tartışarak uygulamaya geçilmesi gerekiyor.
Poyraz, 2010	Ölçülebilirlik kriteri geldi. Hedef koyuyorsanız ölçülebilir olması gerekiyor ki yönetilebilsin. Dolayısıyla zaman ölçüsü veya miktar ölçüsü gerekiyor . Çıktılarının somut olması gerekiyor. Bir şeye dayandırılması gerekiyor ki onun performansının analiz edilmesi için. Eskiden bunlar yoktu. Şimdi deniz ticareti politikalarımız için şu sayıda transit konteyner hedefi, şu büyüklükte bir filo gibi ölçülebilir hedefler oluşturuldu.
Sancar, 2010	Eğer özel sektör teşvik ediliyorsa özel sektörün yapılan analizlerde ortaya konulan pazar analizinde hangi alanlarda nerelerde ihtiyacı var, bu görüldüğü zaman özel sektöre verilecek olan teşviklerde bu alanlardan ulusal çıkarlarımız doğrultusunda bazıları cazip hale getirilebilir. Ama özel sektör kendi uygulayabileceği, uygulanabilirliği en yüksek alanlara ve gemi tiplerine gidecektir. Tabi burada ulusal çıkarlarımız doğrultusunda bir takım yatırım yapılacak olan yönü belirlemek ve dikte etmek arzu ediliyorsa o taraftaki teşviklerin artırılması gerekebilir.
Şen, 2010	Türk Deniz Ticaret Filosunun gelişmesi, dededen mirastır. Devletin bu anlamda ulusal bir politikasının olmaması , dede, baba mesleği olarak denizciliğin yapılması Türk denizcilik sektörünün önünü tıkamıştır.
Türkmenoğlu, 2010	Hükümet politikasından çıkıp devlet politikası olması lazım. Yatırımı, yolu, altyapısı, dış ticareti ile bütünleşik olması lazım. Sanayi tarım nerde yoğunlaşacak bilmeniz lazım. Üretimi ihracata döndürme sürecine kadar filoyu lojistiği ayarlamamız lazım. Entegrasyon olmalı. Paydaşların bu ihtiyaca cevap verecek alt yapıyı kurması lazım. Sistemin değişmesi gerekli. Her sektörde marka yaratmak önemli. Biz diyoruz ki dışarıdan pastayı büyütelim sonra paylaşalım. Ortak akıl denilen şeyle ve planlama ile hepimiz uyum içinde olmalıyız.
Umut, 2010	Denizcilik Müsteşarlığı son derece aktif bir kurum haline geldi. Müsteşar veya diğer elemanları Antalya’da toplantılara, Meclis toplantısına katılıyorlar. Diğer birçok kuruluşları ziyaret ediyorlar. İletişim kurabiliyoruz. Ulaşamamak diye bir şey yok artık.
Yalavaç, 2010	Uygulamak için önce yasayı düzeltmek gerekir. Bence her işin başı hukuka uygunlukla başlıyor. Hukuki boyutunu bilmek gerekiyor.
Yardımcı, 2010	Gemi İnşa Sanayi ile ilgili bir politikayı uygulama kararı verilirken; Kalite, Çevre Güvenliği, İş Sağlığı ve İş Güvenliği, gelecek 5 yıldaki menfaatler, kullanılan teknolojinin yeniliği, imal edilecek ürünlerin dünya pazarlarında talep görüp görmediğine dikkat edilmiştir.
Yılmaz, 2010	Aktörlerin yeri değişti. Denizcilikteki kişiler Müsteşarlıkta çalışmaya başladı. Armatörler, tersaneciler milletvekili oldu. Yani yapılanmada biraz daha ileri doğru kayıp kendi kararlarını kendileri vermek durumunda olmaya başladılar.

Kaynak: Görüşme sonuçlarından elde edilen veriler yazar tarafından tablolastırılmıştır.

Ek 25: “8-Sizce Türkiye’de Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili belirlenen bir politikanın başarılı olabilmesi için dikkat edilmesi gereken hususlar nelerdir” Sorusuna Verilen Cevaplar (1/3)

Görüşülen Kişi	Cevaplar
Aka, 2010	Maliyet fayda analizleri önemlidir. En önemlisi her projenin çevresel uygunluğu, etkileri, iklim değişikliği, çevre koruma unsurları ile ilgisi, etkileri araştırılması, emisyonu katkısı ile her proje bu çerçeveden incelendi.
Arkas, 2010	Politikaların daha uzun vadeli olması lazım. Teşvikleri bütün yönüyle incelemek lazım. Kalıcı olması gerekir. İstikrar en önemli kriter. Bu istikrar dediğim uzun vadeli teşvik veriyorlar plansız verilirse herkese bol keseden verilir. Sonra herkesten kesmek olmaz. Teşvik deyince dwt limiti olmalı. Şu kadar konteyner gemisine vereceğim. Gemiciye verilmesi gerek bakkala vermeyeceksin. Budur planlama.
Aşkın, 2010	Öncelikle eğitim ile ilgili ulusal bir politanın oluşturulması gerekmektedir. Dünyadaki yuk hareketlerine göre 5/10 yıllık bir süre için filonun oluşturulması gerekmektedir. Günü birlik politikalar ve anlık market değerlendirmeleri ile yapılacak hareketlerin bedeli ağır olabiliyor. Gemi inşa da ise yan sanayinin teşvik ve desteklenmesi, gemi inşasında yerli katkının artırılması için çalışmaların yapılması.
Battal, 2010	İzleme, uygulamanın yapıldığının izlenmesidir. Bence başarı kriterinde sonuç önemli. Yani varmak istediğiniz hedef nedir? Bu hedefe ne oranda ulaştınız? Başarı kriteri bu olmalı yoksa ben bir şeyi iyi uyguluyorum ama sonuçta ne oluyor, deniz ticaret filomuzu 10. sırada hedeflediysek hala 24. sıradaysak uygulama istediğiniz kadar titiz ve iyi olsun bence sonuca ulaşmamıştır. Esas olarak başarı nihai noktada katma değerle ölçülmeli. Bunun altında da ara hedefler olmalı. Bu katma değeri artırırken istihdam yarattın mı kalitede standartları arttırdın mı çevreyi korudun mu büyüdün mü emniyet standartlarına ulaştın mı gibi şeyler de sorgulanmalı tabi.
Bayrak, 2010	Personelin eğitimi olması, Ürettiği malın ekonomik ömrü süresince talep edilir olması, İş sağlığı ve güvenliği, Çevre güvenliği, kalite kontrol.
Çöllü, 2010	Bir kere hedefi doğru koyup doğru politikayı belirledikten sonra denizciliğin Türkiye için lokomotif sektör olduğuna inanmak lazım. İnanmadığın hiçbir politikada başarılı olamazsın. Gereken alt yapı eksikliklerinin giderilmesi lazım. Denizciliğe sahip çıkılması gerekir. Sağlam bir sektör olarak benimsenmesi, eksikliklerin giderilmesi şart.
Dolgh, 2010	Bence bir kere el birliği ile, sektör ve devlet beraber hazırlanmış politika olması gerek. Belirli bir süre alışma dönemi olması lazım. Süre belirlenmeli. Ondan sonra tabi yine sektör ve devletin denizcilik birimi ortak çalışma ile bunu uygulamaya koymalı. DTO’nun sektöre bunun doğru olduğunu, uygulanması gerektiğini sebepleri ile anlatması gerekir. Zaten inandıktan sonra sektör niye yapmasın. DTO ikna edici ve sorun çözücü bir ortam sağlayacak.
Ece, 2010	Mevcut durum ortaya konmalı. GZFT analiz yapılabilir. Sorunlar, çözüm önerileri ve hedefler belirlenmeli. Öncelikler nelerdir? Sıralaması yapılmalı. Eylem planının oluşturulması ve daha sonra ilgili kurumlar ve hükümet nezdinde gerekli görüşmelerin yapılması gerekir. Finansman açısından destek ve teşvik de çok önemli.
Genç, 2010	Limanlarla ilgili olarak kesinlikle bir takım verileri dikkate almak zorundayız. Şu anki dış ticaretimiz nedir gerçek rakamlara bakmak zorundayız. Ve ne olacağının hesabını yapmamız gerekiyor. Bu hesabı yaparken sadece Türkiye’nin dış ticareti değil limanlar üzerinde etkisi olanları da belirlemek gerek. Bu ana etkinin yanında İpek yolu, geçiş koridorları, Transit taşımacılık, 3. ülkeler arasında olan hareketler de bizim limanlarımıza talep gösterecekler. Bunu da hesaplamak ve bir ölçüde koymak gerek Kamu olmadan devlet olmadan bunların yapılması mümkün değil. Bu tür altyapıların devlet tarafından yapılması gerek. Bir asırlık dönemde planlanmalı. Yatırımları yaparken mevcut altyapıyı nasıl daha verimli kullanım diye projeler geliştirmek de gerekir.

Ek 25: “8-Sizce Türkiye’de Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili belirlenen bir politikanın başarılı olabilmesi için dikkat edilmesi gereken hususlar nelerdir” Sorusuna Verilen Cevaplar (2/3)	
Kaptanoğlu, 2010	İrade. İrade. İrade. En kötü politikayı seçsen irade ile arkasında dursan o bile bir sonuç verir.
Karademir, 2010	Denizyolu altyapısı bağlamında Teknik düşünce bir kriter. Fizibilite çalışması önemli bu açıdan. -Özel sektör ile aramızda gerçekten bir mekanizma kurulmalı. Liman otoritesi kurulursa beraber ölçek ekonomileri yakalanacaktır diyoruz. -Finansman sorunu: bu çok önemli bir sorun sektör için.
Kolay, 2010	İkna edici ve kararlı olmak gerek. Avantajları anlatılmalı; bilgileri paylaşılmalıdır. Yatırıma gelince para olmadan başarı olmaz. Finans sıkıntısının yanısıra ayrıca denizcilik sektörünün gelişmesini devlet politikası haline getirmek gerekir. Çünkü bu sektörün getirilerinden yararlanmamak akan bir pınardan avucunuzla su içmek olur. Oysa biz kovamızı ne kadar büyük tutarsak o kadar pay alırız. Deniz ticaretinin bir çok yan dalları bulunmakta ve her dalda ayrı hizmetler verilmekte alınmaktadır. Denizcilik politikaları oluşturulurken tımacılık kısmında kapıdan kapıya taşıma ve gemi sanayini birlikte düşünmek lazım. Gemide çok kaba döküm mazlemeleri kullanıldığı gibi elektronik teçhizatın yazılıma kadar donanım bulunması sebebiyle, gemi sanayi aslında bir çok sanayinin birleşimidir. Bu sebeple gemi sanayi bir ülkenin sanayiinde lokomotif vazifesi görür. Bütün bileşenleriyle gemiyi inşa edbilen bir ülkenin herşeyi imal edebileceği aşıkardır.
Lokmanoğlu, 2010 <i>(Özbenli, 2010 ve Delibaş, 2010)</i>	Öncelikle Denizcilik ile ilgili kurumlardaki yetki sorumluluk sınırlarının yeniden düzenlenmesi gerektiği kanaatindeyim. Bu nedenle Denizcilik Müsteşarlığı’nın yetki ve sorumluluğunun bu bağlamda düzenlenmesi , daha etkin bir yapıya kavuşturulması önemlidir. Diğer taraftan üniversitelerimiz, sorumlu idareler ve Deniz Ticaret Odalarının sektörün önceliklerini belirlemek, kısa, orta ve uzun vadede gerçekleştirilecek rasyonel programlar yapması gerektiği değerlendirilmektedir. Bu plan ve programların başarısı, hayata geçirilmesi ile doğru orantılıdır. Türk Deniz Ticaret filosunun gelişmesi için denizciliği bir bütün olarak ele alıp , her bir unsurun değerlendirilmesi ve yol haritasının buna göre belirlenmesinde yarar vardır.
Naiboğlu, 2010 <i>(Taşkeser, 2010 ve Gönülalçak, 2010)</i>	Politikaların başarılı olabilmesi için dünya piyasasının çok iyi takip edilmesi gerekmektedir. Bir diğer önemli husus ise verilecek teşviklerin ne olması gerektiği ve ne kadar olduğudur. Denizcilik sektörünün hangi yöne doğru gelişim gösterdiğinin tespit edilerek verilecek teşviklerin bu kriterlere bağlı tutulması bir diğer önem arz eden husus olarak görülmektedir.
Oğuzülgen, 2010	Deniz ticaret filosunu geliştirmek için sadece bizim ülkenin gerçekleriyle hareket etmemek lazım. Tabii öncelik ülkemizin ihtiyaçlarını karşılamak olacak. Ama geleceğe yönelik deniz ticaretinin gelişim rotalarını da önceden sezmek gerekiyor. Ülke geleceğine ve uzun vadeli politika ihtiyacından devlet finansı gereklidir.
Poyraz, 2010	Eksiksiz bir deniz ticaret filosunun Paris MoU Akdeniz MoU, Karadeniz MoU, Tokyo MoU ve US Sahil Güvenlikteki teknik seviyedeki başarısının devam etmesi gerekiyor. Bir kere filonun niteliksel kabiliyetlerinin hali hazırda iyi olması gerekli. Eskimiş koster filosunun yenilenmesine ihtiyaç var.
Sancar, 2010	Uygulama ayrı bir kısım ayrı bir özen istiyor. Ayrı bir maharettir. Ayrı bir kültür istiyor. Uygulama aşamasına geçildiğinde bir defa kendi kendine çalışan ve kusursuz işleyen bir sistem yok. Sistem işlerken mutlaka profesyonel bir tim tarafından devamlı gözden geçirilmesi hatalar küçükken tespit edilmesi ve onların giderilmesi gerekir. Küçük, yani yukarıya doğru tırmanırken küçük basamaklar daha az yorucu oluyor. Ama durup durup çok sayıda basamak çıkmak zorunda kalıyoruz. İhmal ediliyor bazı gelişmeler. Ona sebebiyet vermeden bir süreklilik çerçevesinde profesyonel bir tim tarafından her kurumsal seviye için bunu ifade ediyorum uygulama devamlı takip edilmeli. Gözden geçirilmeli.

Ek 25: “8-Sizce Türkiye’de Türk Deniz Ticaret filosunun geliştirilmesi ile ilgili belirlenen bir politikanın başarılı olabilmesi için dikkat edilmesi gereken hususlar nelerdir” Sorusuna Verilen Cevaplar (3/3)	
Şen, 2010	Türk deniz ticaret filosunun geliştirilmesinde 2009’da yapılan 10. Ulaştırma şurası bu anlamda yapılan en kapsamlı ve en doğru çalışmadır demek mümkün. Bu sektörün gelişimi için son derece önem arz etmektedir. Şuranın bir sekreteryasının oluşturulması ve sekreteryanın bu yapılan çalışmaların takipçisi olması gerekmektedir. Bu sekreteryada sektörün bütün paydaşlarından birer temsilcisinin görev alması gerekmektedir. Bu paydaşlar bu projenin sıkı takipçisi olmalı ve medyayı doğru kullanmaları gerekmektedir. Bunun yapılması durumunda Türk Denizciliği küresel iyi bir oyuncu olmanın yolunu açacaktır.
Torlak, 2010	Denizcilik bakanlığı olmalı. 24 saat çalışan Bakanı, 24 saat vardiyalı çalışan bir Müsteşarı olmalı. Paydaşları çağırsak, bir araya gelsek sonuna kadar destek olunmalı. Herkesin fikri alınmalı.
Türkmenoğlu, 2010	Burada tabi iki etken var. Biri doğan ihtiyaç etkeni . İkinci etken planlama koordinasyon yatırım teşvik anlamında bürokraside iyileştirme görevi hükümetindir. Siyaseti bir tarafa bırakın. Hedefe odaklanan meclis düzeni olmalı. Onların da bu yol haritasından bir şey alması gerek. Devlet politikası olduğu zaman hükümetler gelir geçer, politikayı değiştiremezsiniz. İstiyor muyuz istemiyor muyuz? Buna karar vermeliyiz. Deniz ulaştırmasında da uyumlu bir politika geliştirmeleri gerek. Sadece Türkiye değil dünyanın da gelişen ticaret ufkuna göre pay alacaklardır. Lojistik de bir dış ticarettir. Hepsi entegre edilmeli. Hepsi birbirinin çitası durumundadır. İhracatçı sıkıntıya girince zincirleme herkes etkileniyor.
Umut, 2010	Kaliteli operasyon: Bütün kaide ve kurallara sahip gemilerin çalışması, elemanların kurallara uygun bir şekilde alınması başarı kriteridir.
Yardımcı, 2010	Eğitimli iş gücü, Ürettiği malın ekonomik ömrü süresince talep edilir olması, İş sağlığı ve güvenliği, Çevre güvenliği, ürün kalitesi.
Yılmaz, 2010	Öncelikle özel sektörün menfaatine olması lazım. Devlet olarak başarı kriterleriniz katma değer ve maksimum istihdam olacaktır. Öncelik belirleyerek sıralama yapılması gerek.

Kaynak: Görüşme sonuçlarından elde edilen veriler yazar tarafından tablolastırılmıştır.

Ek 26: “Liman Planlama ve Yatırımı ile ilgili politikaların oluşturma sürecini genel olarak değerlendirmeye yönelik” Verilen Cevaplar (1/3)

Görüşülen Kişi	Cevaplar
Aka, 2010	Liman planlama ve yatırımı açısından Türkiye’nin önümüzdeki yüzyıllarda kullanacağı liman alanları son derece azdır . Liman sahası olarak kullanabileceği kıyı şeridinde çevreyle ilgili uygunluğa haiz bölge sahil şeridi gerçekten çok azdır . Genişleme imkânlarının çok mümkün kılınması lazım.
Arkas, 2010	İzmit körfezinde herkes bir iskele yapmış. Ne olduğu belirsiz. Plan yok.
Aşkın, 2010	Yeni liman yapılmadı, özelleştirildi. Lokasyon olarak bu limanlar olması gereken yerdeydi, planlı olarak yapılmıştı zaten.
Battal, 2010	1987 yılına kadar özel sektörün limancılık faaliyeti yapması yasaktı . TCDD ve TDİ limancılık yapıyordu. O tarihlere gelindiği zaman dış ticaretin artması ile bu limanlar cevap veremez oldu. O güne kadar özel sektör, kıyıda ki sanayiler sadece kendi ürettikleri malı ihraç etmek ya da hammadde ithal etmek için kendi önlerine iskele türü küçük limanlar yapmıştı . Sonrasında devlet bazı özel sektör limanlarına 3. şahısların yüklerini elleçleme yetkisi verdi. Tabi bu durum hiç de planlı bir gelişme değildi . Kamu yeni liman yatırımları yapmadı. Bu günlerde özel sektörde limancılık bir uğraş haline geldi. Son 10 yıldır liman faaliyetleri daha ağır basmıştır, ana hizmetleri limancılık olmuştur . Artık münhasıran limancılık yapıyorlar. Bu güne kadar kendi yükünü taşımak isteyen sanayilerin kendilerini limancılıkta geliştirmesiyle limancılık gelişmiştir. Türkiye sanayileşerek gelişmeye karar vermiş ama bir taraftan da alt yapıların önünü tıkamış. Türkiye’de şu an geldiğimiz noktaya kadar ciddi ileriye gören ülkenin hedeflerini karşılayabilen bir plan yapıldığına inanmıyorum . Eğer bunu yapmazsanız limancılık konusunda politika belirleyemezsiniz. Bugün dikkate almamız gereken tek kriter bence ihracat hedeflerimizdir . 2023 yılında biz 500 milyar dolar ihracat hedefliyorsak burada 1- teknoloji destekli yöntemlerle liman operasyonları hızlandırılmalı. 2- mevcut limanların kapasitelerini tevsi yatırımları ile arttırmalı 3- gerek kamunun gerekse özel sektörün limancılık konusunda yeniden yapılanmaları gerekli. Bu da liman otorite sistemidir.
Çöllü, 2010	Mevcut limanlarımızı özelleştirdik. Daha hassasiyet gösterilmesi gerekir. Stratejik noktalar çünkü. Devlete gelir getiren bir birimin, devlete yük olmayan biriminde özelleşmesi tartışılır. Doğru özelleşmeyi destekleyen yapı istediğimiz için bu duruma karşı çıkmadık. Limanın yapılabilmesi için öncelikle dikkat edilecek husus yük merkezlerine yakın olması gerekir. Demiryolu bağlantısı gerekli.
Dologh, 2010	Son 25 yılda denizcilik önem kazandı. Denizcilik ekonomisi üzerinde konuşulmaya başlandı. Gemiye yatırım oldu. Özellikle konteyner gemisine. Ve sonra liman yatırımına gereksinim oldu .
Ece, 2010	Türkiye’ye kesinlikle hub port (ana konteyner limanı) şart. Hub port olmaması nedeniyle ithal ve ihraç yüklerin feeder gemiler ile komşu hub limanlarına aktarılması deniz taşımacılığında iki aşamalı taşımacılığa neden olmakta bu da zaman kaybını ve maliyetleri arttırmaktadır. Bu nedenle hub port gerekli . İyi bir liman yapılanmasında liman yeri seçiminde teknik hususlar (meteorolojik koşullar, sedimantasyon, akıntı gibi hidrografik ve oşinografik koşullar vb.), hinterland bağlantısı, yük trafiği vb. dikkate alınmalıdır. Kurumlar arasında koordinasyon olması gereklidir . Ulusal ve uluslar arası liman politikasının oluşturulması gerekir. Yük trafiği ve projeksiyonu, Hinterland bağlantısı vb. dikkate alınarak özelleştirme yapılması gerek . TRACECA devreye girdiği zaman pazar payı artar iye düşünülmesi gerek. Ülkenin bölgenin ihtiyacına göre liman planlama yatırım yapılmalı. Teknoloji, ar- ge ve inovasyon olması gerek. Konteyner güvenliği de önemli . Mevzuat çok önemli, gümrük işlemleri de öyle. Gümrük mevzuatlarında iyileştirme çalışmaları yapılmalı bürokratik işlemler azaltılmalıdır. Klavuzluk hizmetleri çok önemli . Stratejik bir özelliği var. Güvenliği ve emniyeti içerdiği için konunun uzmanlarınca verilmesi gerekir. Konteyner, Oto port gibi İhtisas limanlarına yönelmek gerekiyor .

Ek 26: “Liman Planlama ve Yatırımı ile ilgili politikaların oluşturma sürecini genel olarak değerlendirmeye yönelik” Verilen Cevaplar (2/3)	
Genç, 2010	Bu soruyu limanlar açısından değerlendirecek olursak; Liman konusu devletin tekelinde olan bir konudur. Çok uzun vadeli vizörlerden de bakılmamış. Yeni yapılan liman da bir müddet sonra genişleme alanı bulamamış. 80li yılların sonunda bir gelişme oldu. Sanayi iskeleleri dediğimiz kendi hammaddelerini arkalarındaki fabrikalara getirmek üzere yapılmış iskeleler atıl kapasitelerini kullanmak için hükümete yaptıkları baskı sonucu Milli Emlak iskelelere 3. şahıslara hizmet etme imkânı verdi. Bir tür imtiyaz kullanım hakkı sözleşmesi geliştirdi. İhracatın çok artması dış ticaretin çoğalması ile görüldü ki limanlar çok yetersiz ve etkin bir işleme de sahip değil. Planlamadan kastımız ne kadar zaman liman buraya hizmet edebilir. Dış ticarete artış beklentileri nedir. Hesaba katılması gereken başka yan etkenler var mıdır? Planlama istenen düzeyde değil. Devletin planlama için kurumları var. DLH kurumu var. Plansız da değil aslında ama hedefe atış yapan çalışmalar da değil. Makro bir planlama yok. Bayındırlık Bakanlığı onaylıyor, ilgili belediyesi, DLH, Denicilik Müsteşarlığı, Ziraat onaylıyor, Çevre Bakanlığı ÇED istiyor. Süreç uzuyor.
Kaptanoğlu, 2010	Türkiye Cumhuriyeti tek örnektir ki özel sektör limanın yerini bulur ve alt yapı yatırımlarını yapar. Örnek Ambarlı Limanı. Bu da Türkiye’de özel sektörün devlet politikaları yerine ne kadar geçtiğinin en iyi örneğidir bence. Normalde bu devletin yapması gereken bir şeydir.
Kolay, 2010	Limanlarımıza yatırım yapmalıyız. Limanlar hem kapasitesel olarak ve hem de bağlantı yolları (demir ve karayolu bağlantıları) açısından yeterli mi? Kapasiteleri nedir? Liman kapasite arzı artırılırsa talep artırılabilir mi? Bunların bilinmesi gerek. Gönül ister ki limanların içine kadar demir yolu olsun. Yükler vagonlardan direk gemilere alınsın. Yani en az elleçleme olsun. Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olmasına rağmen limanlarımız küresel anlamda yeterince aktif değildir.
Lokmanoglu, 2010 (Özbenli,2010 ve Delibaş,2010)	Yeni yapılacak limanların ulusal ve uluslararası hinterlandına göre yatırım izni verilmelidir. Mevcut limanlar ve yeni limanlarımızın karayolu, demiryolu bağlantılarına göre yatırım önceliği verilmelidir. Bu maksatla çalışması devam eden “Limanlar Master Planı” bağlayıcı bir plan olmalıdır. Gereksiz liman yatırımları engellenmelidir. Limanlarımız için Liman Otoritesi Sistemi kurulmalıdır.
Oğuzülgen, 2010	Cumhuriyet’in kurulduğu dönemde limanlara bakıldığında olmazsa olmaz özellikleri vardır ama zaman içinde sıkıntılı oldukları noktalar olmuştur. Zaman içinde aşılacak şeyler bunlar.
Poyraz, 2010	Master plan Türkiye’de artık gecikmiş bir uygulama olacak. Artık parmak iskeleler daha iri liman ve terminaller haline dönüşmeye başladı. Çevre koruma ve sanayi kullanma dengesini sağlayabilecek modellere ihtiyaç var. Bunun için Bayındırlık Bakanlığı ile Denizcilik Müsteşarlığı beraber çalışarak belirli yoğun bölgelerde Aliağa, İzmir, İzmit Mersin İskenderun gibi bütünleşik bir planlama yaptı ve bundan sonra kıyı yapılarının ve limanlarının planlamasının temelinde buna dayalı olması isteniyor. Denizcilik Müsteşarlığının çıkardığı kıyı yapılarına görüş verilmeden önce; 1- fizibilite istenmesi, 2- geminin yanaşılabilirlik kriterleri açısından birer simülasyon modellemesi yapılması tebliği çıktı. Bunlar hep liman planlamasına karar vermek açısından önemli. Kıyı kenar çizgisinin deniz tarafı devletin hükmetme tasarrufunda. Dolayısıyla buralara yatırım yapanların sadece kendi yatırımının içinde değil, o terminalin geri sahasındaki hinterlandındaki fizibilitesinin ne olduğunu da devlet görmek istiyor.
Sancar, 2010	Liman yine ihtiyaçtan kaynaklanıyor. Bu bölgede ihtiyaç nedir. Büyüklüğü nedir. Bu konularda son 20- 25 senede çok iyi yatırımlar yapıldığını maalesef söyleyemiyorum. İyi planlamalar yapıldığını da söyleyemiyorum. Çünkü planlama yapıldıktan sonra zaten eğer uygulanmayacaksa bir değeri yok. Dikkatli analiz gerekiyor. Ne kadar gemi bekliyor kapasite ne kadar arttırılmalı dikkatli bakılmalı. Bunda geç kalındığı sürece deniz taşımacılığı maliyetler de artıyor.

Ek 26: “Liman Planlama ve Yatırımı ile ilgili politikaların oluşturma sürecini genel olarak değerlendirmeye yönelik” Verilen Cevaplar (3/3)	
Şevli, 2010	618 Sayılı Limanlar Kanunu’nun 5790 Sayılı Kanunla değişik 2. maddesi gereğince liman mevzuatının yönetmelik düzeyinde hazırlanması gerekmektedir. Bu nedenle, mevcut mevzuatın yönetmelik düzeyinde değiştirilmesi, denizcilik sektöründeki gelişmeler çerçevesinde mevzuatı güncellemek ve liman başkanlığı yetki sahalarını, tüm karasularımızı kapsayacak şekilde genişletmek amaçlanmıştır.
Torlak, 2010	Limanlarda römorkör ve liman hizmetleri fiyatları yüksekti, düşürüldü. Akdeniz ve Karadeniz’de liman sayısı artmalı. Eskiden 5000 ton gemi yanaşıyordu şu an 200.000tondan fazla gemi yanaşabilecek durumda limanlar olmalı. Yük çeşitliliği olmalı. Taşınan yükün yakınında dökme, konteyner, yakıt tankeri transferi yapabilen limanlar terminaller bulunmalı.
Umut, 2010	Limanlardaki politikalar geliştirildi, limanlar büyütüldü özel sektöre devredildi. Halen yeni yeni limanlar yapılması için konuşmalar yapılıyor. Çünkü gelen gemilerin sayı ve hacimleri çoğaldı. Dolayısı ile limanlarda bekleme süresinin azalması için limanların geliştirilmesi de denizcilik politikası içindedir.
Yılmaz, 2010	1- En son büyük liman yatırımları 50lerde yapılmış. 1983lerde İzmir limanına tevsi yatırımı yapıldı sonrasında bir şey yapılmadı. 2- Bu yatırımı yapacak kapasitede insanlar kalmadı. 1993’e kadar iyi bir politika yoktu. 2005’de bu hükümet döneminde 6 büyük TCDD limanı özelleştirme programına alındı. Bu limanlara büyük sermaye grupları çağırıldı. Büyük gruplar sermaye de getirecekti.

Kaynak: Görüşme sonuçlarından elde edilen veriler yazar tarafından tablolaştırılmıştır.

Ek 27: “Kabotaj Taşımacılığı ile ilgili politikaların oluşturma sürecini genel olarak değerlendirmeye yönelik” Verilen Cevaplar (1/2)

Görüşülen Kişi	Cevaplar
Aka, 2010	Türkiye’nin bu yarım ada şeklindeki coğrafik pozisyonundan maksimum düzeyde yararlanması için Kabotaj taşımacılığını gerçekten çok geliştirmesi gerekiyor. Kabotaj taşımacılığında deniz yolunun gelişmemiş olmasının en önemli nedenlerinden biri operasyonel engellerdi . Gümrük mevzuatı ve iç güvenlik mevzuatlarında bunu engelleyici hükümler vardı . Biz bunların tespit edebildiklerimizi, günlük hayatta karşımıza çıkanları özel sektörle çok yoğun bir teşviki mesai ile tekrar ortaya çıkardık. Kabotaj taşımacılığını geliştirmek için, mevzuattan kaynaklanan engelleri kaldırmak yetmiyor tabi. Buna uygun filonuzun olması gerek, limanların buna göre organize olması lazım. Gümrük gibi önemli operasyonel faaliyetlerin bu teşvik edici destekleyici uygulamalarda bulunması lazım. Gerekirse daha ileri tedbirler alırsız ama kabotaj taşımacılığının geliştirilmesi gerekli. Kabotaj için en önemli unsur limanların uygunluğu. Karayolu, demiryolu ile entegrasyonu. Belgesiz taşıma da gelişmesi için çok önemli bir unsur.
Arkas, 2010	5 senedir zorluk çektiyorlar bana. Müsteşarlıkta çok değerli biri var. O pozitif bakınca gelişme oldu. En büyük kalem gemi değil yakıttır. Yakıt gemiden pahalı . Fakat “ben kabotaj yapacağım ucuz yakıt ver” diyemem ki. Ben gitsem benden başka kabotajla uğraşan yok. Bana özel bir şey çıkarıyorlarmış gibi olacak, ben de bunu istemiyorum.
Aşkın, 2010	Türk Bayraklı koster filomuzun geliştirilmesi gerekiyor . ÖTV indiriminin etkisini çok gördük. İç taşımalarda, yolcu taşımacılığını özellikle etkiledi. Taşıma karadan denize aktarıldı. Çevre kirliliğine, trafik yoğunluğuna olumlu etkisi oldu .
Battal, 2010	Kabotaj taşımacılığında ciddi tedbirler alındı ama beklenen olmadı . Deniz taşımacılığının ucuzlatılması çok önemli ama yetmedi. Organizasyon altyapısına ihtiyaç var. Bölgesel koordinasyon tedbirleri almak gerekebilir. Avrupa’ya baktığımız zaman sanayici münferit küçük de olsa ürettiğini lojistik köye götürüyor. Yani yükler oradan dağılıyor, oraya toplanıyor. Bu olduğu takdirde kabotajı teşvik bile etmeye gerek yok. Lojistik köyler geliştikçe kabotajda yüklerin denize kayacağına inanıyorum. Kabotaj filomuz yeterli değil . İstenilen standartlarda değil. AB ile şu an rekabet edebilecek durumda değiliz. Lojistik köylerle ve devlet yardımları ile kabotaj filomuz da gelişecektir .
Çöllü, 2010	Kabotaj hakkıyla birlikte ilk dönemde ivme kazanmıştır. Ama biz ada ülkesi değiliz. Kıyıya paralel taşımacılık verimli olmamıştır . Gemi yükü minimum 3 – 5 bin ton olacak. Yükü biriktirmek zaman kaybı olduğu için çok mantıklı değil .
Dolgh, 2010	Adı var kendi yok . Eskiden daha fazlaydı. 5 senedir konteyner kabotajı yapılmaya çalışılıyor. Ufak tefek var ama çok yeterli değil. Çünkü 25 yıldır limanlar yurtdışına çıkıp gelmek için planlandı . Kabotaj yükünde sıkıntı yarattı çünkü yük gümrüksüz. ÖTV indirimi yolcu için etkili oldu ama yükte olmadı .
Genç, 2010	İki tarafı var. Gemi işletmesi yani hat tarafı ve liman tarafı. Biz grup olarak her ikisi ile faaliyet gösterdiğimiz için bu konuda epey mücadele verdik. Düzeltmek yıllar alıyor. Bunu özendirmeniz lazım . Bizim ülkemizde çok cazip değil çünkü karayolu taşımaları ucuz. Deniz yolu ile daha büyük miktarlarda gitmeli. İlerde network oluşacağı için çok daha güvenilir olacak . Şu an kabotaj uygulaması yetersiz. Az bir ivmeyle de olsa geliyor, daha gelişecektir diye düşünüyorum. Onu geliştirmek Türkiye’nin avantajıdır.
Kaptanoğlu, 2010	Çok önemli. Ama bunun için de bir devlet politikası gerekiyor . Çünkü kabotajda iki şey çok önemli. 1-kabotaj taşıması yapacak geminiz olacak . 2- Kabotaj yükünü indirecek limanlar olacak . AB ye girmeden önce buna başlaması gerekmektedir.

Ek 27: “Kabotaj Taşımacılığı ile ilgili politikaların oluşturma sürecini genel olarak değerlendirmeye yönelik” Verilen Cevaplar (2/2)	
Kolay, 2010	ÖTV indirimi bir politika. Kabotajda ÖTV indirimi ile avantajlı duruma geçiriyorsunuz. Yükün denize kaydırılmasını sağlıyorsunuz. Maliyet daha düşüyor, asıl maliyet gemide yakıttır. Bunda %50 tasarruf sağlıyorsanız bunu da müşteriye yansıtırsanız bu indirimle müşteri (yolcu ve yük) artar. Ancak bu ucuzlamanın gerçekten sağlandığı bilgisi bende yok. Devlet burada rekabeti muhafaza etmek için kontrolü sağlamalı.. Devlet hizmet arzı sahiplerinin (armatörler) rekabeti biryerde zayıflatarak ve hatta yok ederek, ÖTV ve benzeri vergilerden sağlanan avantajları kar marjlarını artırma yönünde kullanmasına uygulamalarla engel olmalıdır. Yoksa daha fazla denize kayması istenen taşımacılık, denize kaymaz.
Lokmanoğlu, 2010 (Özbenli,2010 ve Delibaş,2010)	Türkiye AB’ye adaylık sürecinde, AB’ye üye olunduğunda kabotajla ilgili tedbir ve istisnaları belirlemiş olmalıdır. Dâhili taşımayı geciktiren ve pahalı hale getiren sorunlar (vergi, gümrük, yakıt, liman masrafları, sahil sağlık ve fener ücretleri v.b.) ivedi çözümlenmelidir. Kabotaj yüklerimize uygun ve yeni gemi tipi inşa/ithali öngörülmesi , kabotaj taşımacılığı için hedeflenen gemiler, AB’nin “Yakın Yol Deniz Taşımacılığı” konseptine uygun hatlara (harici) da uygulanmalıdır. AB’nin Müsteşarlıkça hazırlattırılan “Kabotaj Taşımacılığı Saha Etüd Raporu” zaman içinde sektörün görüş/önerisi ile güncelleştirilmeli ve sektörle paylaşılmalıdır.
Oğuzülgen, 2010	Olmazsa olmaz ihtiyacımız ama hiç o konuya eğilmiyoruz. Son zamanlarda Marmara denizini enine geçme filoları kuruldu. En aşağı 4-5 yerde bunlar çalışıyor. Büyük yarar sağlıyorlar. Ama büyük sıkıntılar yaşamış olmalılar çünkü karadan gitme alışkanlığı olan araçları denize yönlendirmek kolay değil. Kara yolu deniz yoluna dik sahile inmeli ve sonra gemilerle taşımaları yapılmalı.
Poyraz, 2010	Bir kabotaj projesi yaptı Denizcilik Müsteşarlığı. Türkiye'nin neresinden nereye giderken hangi yolu tercih ederse avantajlı gibi bir amacı var. Kabotaj taşımacılığında ağırlıklı gelişme Marmara’da oldu. Zaten temelde de denizcilikteki taşımaların en önemlisi kıyıya paralel olduğu zaman çok büyük bir anlam ifade etmiyor. Daha çok karşı kıyılar arasında çalışılmasında fayda var. Ve RO-RO taşımacılığına yönelik gelişmeler çok oldu. Büyük artışlar var. Kabotaj taşımacılığına ÖTV indirimi ile ilgili bana göre önemli bir gelişme yaşandı.
Sancar, 2010	Cumhuriyetin ilk yıllarında biz Türkler kabotaj konusunda çok hassastık. Çünkü kurumsal bir özgüvendi. Yani kendi sularımızda kendi limanlarımız arasında taşımacılığı biz yapmalıydık. Fakat her konuda olduğu gibi bu konular da dinamik değişim gösteriyor. AB’ye baktığımızda artık hassas değiller. AB’ye üye olduğumuzda belki daha da hassasiyetini kaybedecek.
Şevli, 2010	Dâhili yük ve yolcu taşımacılığında denizyolunun payını arttırıcı tedbirler almak ve Hem çevreci hem de en ucuz taşıma modu olması nedeniyle, dâhili yük ve yolcu taşımacılığında denizyolunun tercih edilebilir hale getirilmesiyle taşıma payının artırılması hedeflenmiştir.
Torlak, 2010	Eskiden 450 parça koster filosu vardı. 5 yılda hiç yeni gemi eklenmeyerek şu an 50 parça kaldı. Akdeniz gölü olma fırsatını bu durumda kaçırdık. Armatörün kendisi tek başına bunu başaramaz, yapmamalı da. Hükümetin bir politikası olmalı, Türk tersanesine filoyu yenileme fırsatı verilmeli. Devlet destek olmalı Türk tersanelerinde koster filosu yenilenmeli yani gemiler Türk malı olmalı. Müsteşarlık maalesef gemi denize indirme törenlerinde kendini göstermektedir. Taslak hazırlanıp üzerinde çalışılması gerekiyor. Sayın Bakanın da bu taslağı onaylaması gerekiyor. Ortak karar alınmalı.
Umut, 2010	Kabotajda bence sorun yok. AB’de de kabotaj var. Aynı kurallar var. Kısmi yükler varsa aynı anda çeşitli limanlara yükü boşaltabilir. Eskiden tweendecker gemiler vardı onlarda yapıldı. Kanunen belirtilmiş ve buna herkes saygılıdır.
Yalavaç, 2010	Kabotaj konusu dokunsan elini yakan bir konudur.
Yılmaz, 2010	Kabotaj problemi kabotajın kendi sıkıntısından gelmiyor. Ulaştırmadan kaynaklanıyor. Hopa'dan İskenderun’a taşımak bir şey ifade etmiyor. Toplanmalı ve lojistik merkezden dağıtım olmalı. Liman altyapısı, lojistik merkez olmadan kabotaj yapamazsınız.

Kaynak: Görüşme sonuçlarından elde edilen veriler yazar tarafından tablolştırılmıştır.

Ek 28: “Uluslararası Standartlara Uyum ile ilgili politikaların oluşturma sürecini genel olarak değerlendirmeye yönelik” Verilen Cevaplar (1/2)

Görüşülen Kişi	Cevaplar
Aka, 2010	Denizcilik sektörü çok evrensel bir sektör. Yani bütün faaliyetleri, iç faaliyetleri bile uluslararası. Kurallara uygunluk göstermek zorunda. Bu çerçevede uluslar arası kuruluşlar, IMO ve benzeri kuruluşların konvansiyonlarının çoğuna zaten tarafız. Ulaştırma bakanlığı faaliyetleri AB ile uyum sürecinin çok önemli bir kısmını oluşturuyor. Taşımacılık sektörü ve Trans Avrupa ağları TEN alanında uyum oranı her geçen yıl biraz daha yükseliyor. Denizcilik sektörü AB ye çok ciddi uyum düzeyine ulaşmış durumda.
Arkas, 2010	Uluslar arası standartlara uyum oldu. Bakanlığın müsteşarlığın en büyük faydası bizimkileri Avrupa standartları hizasına getirmeye zorlaması. Kararlı oldular. Beyaz listede olmak Bakanlığın Müsteşarlığın büyük bir başarısı. Uydurma gemilerle iş kalktı, çok kötü imajdı. Sanırım artık bu durumu bozmazlar.
Aşkın, 2010	Denizcilik sektörü ve idare bu konuda iyi çalışıyor. IMO’ da temsil ediliyoruz. AB uyumu takip denetleme, IMO yönetmeliklerinin Türkiye’de takibi ve uygulaması gibi konularda başarılı oldular. Türk bayraklı gemilerin taviz verilmeden denetlenmesi Türkiye’nin başarısı oldu. İmajını yükseltti.
Battal, 2010	AB katılım sürecinde denizciliğimiz hem mevzuata uyumda hem de kapasitesinin geliştirilmesi açısından en başarılı sektördür. Denizcilik sektörünün avantajı, denizcilik evrenseldir. Sonuçta AB müktesebatına baktığımızda AB yeni kurallar koymuyor. Uluslar arası Denizcilik Sözleşmelerinde belirlenen standartlarının daha etkin uygulanması için ilave kurallar koyuyor. Denizcilik alanında AB’ye uyum kolay oldu. Kurallara uymada ve uluslararası standartları yakalamakta bir sorunumuz yok.
Çöllü, 2010	O konuda farklı bir şey düşünülemez. Filo oluştururken imal ederken satın alırken zaten bir takım belgelere sahip olunması gerekiyor. Bu uyumu tartışmaya gerek bile yok. Ülkelerin limana girdiği noktada kontrol istendiği için ister istemez uyum sağlamak zorundalar.
Dologh, 2010	Uluslararası standartlar zaten var. Sektör uluslararası. Her yerde IMO var. Dünyanın her yerinde geçerli. Denizcilik ulusal bir sektör değil. Onun için IMO fikir birliği var. Bazı yerlerde IMO istenmiyor ama başka şartlara uyulmuyor değil. Denizcilik anlayışları ortak. Denizcilikte standart var. Limanlar değişebilir ama denizcilik aynı. Standartları da aynı olmalı.
Ece, 2010	Sektör IMO konvansiyon, resolüsyon ve genelgelere uymak zorunda olup buna uyulmaktadır. Denizcilik müsteşarlığı IMO konvansiyonları SOLAS, MARPOL, STCW ve COLREG’e uyum içerisinde çalışmaktadır. AB ile müzakere çalışmaları var. Denizcilikte ve liman uluslararası kuralların geçerli olduğu bir sektördür. Uluslararası standartlar ile uyum içerisinde çalışılmaktadır.
Genç, 2010	Orda bir problem olduğunu düşünmüyorum. Zaten isterseniz uyumlu olmayın. Giremezsiniz limanlara. ISPS kodu var uymam diyemezsiniz. Limanla ilgili sayısız regülasyon var. Çevre bakanlığının düzenlediği şeyler var. Zaten yeteri kadar baskı var. Problem olacağını düşünmüyorum. Uluslararası iş yapıyorsunuz. AB’de limanlar bakımından müktesebat dâhilinde bir problem yok.
Kaptanoğlu, 2010	Bu açıdan değerlendirince denizcilik herhalde bütün sektörlerimiz arasında en fazla uluslar arası standartlara uyan sektördür. Tabi ki uyacak daha fazla yeri var. Her zaman geliştirme için uyacak yeri var. Yeni regülasyonlar değişenler var. Taraf olmadığı uluslar arası standartlar var. Ama Türkiye onlara taraf olmasa bile uluslar arası anlamda ticaret yapan insanlar olduğumuz için biz bunlara uymak zorundayız. Öyle ya da böyle bir bunlara uyuyoruz. Ticaret hukukumuz da bunlara uyum sağlasa bizim için çok güzel olur.

Ek 28: “Uluslararası Standartlara Uyum ile ilgili politikaların oluşturulma sürecini genel olarak değerlendirmeye yönelik” Verilen Cevaplar (2/2)	
Kolay, 2010	IMO standardı olmayan geminin uluslararası sefer yapması ve hatta limandan kalkması mümkün değil. AB uyum süreci IMO’ dan farklı standart istemiyor. AB kuralları koyuyor. Yasal zorunluluk getiriyor. Uymayana cezayı kesiyor. IMO’da bu ceza mekanizması yok.
Lokmanoğlu, 2010 (Özbenli, 2010 ve Delibaş, 2010)	Deniz Ticaret filomuzun uluslararası standartlara uygun, genç ve Paris MOU denetimlerinde her yıl beyaz listede olması hedeflenmelidir. Uluslararası çalışan gemilerimiz için ülkemizce tehlikeli yük, petrol v.b. yüklerle ilgili teminat, sorumluluk konulu sözleşmelere taraf olunmalıdır. Deniz taşımacılığı ile ilgili diğer sözleşme ve teminatlar (P&I Club kurulması, Rotterdam Kuralları, Konteyner Sözleşmeleri v.b.) konusunda ülkemizin elini güçlendirici oluşumlara, çalışmalara öncelik verilmelidir, taraf olunmalıdır.
Oğuzülgen, 2010	AB’den ilerleyiz son zamanlardaki gelişmelerle, tedbirlerle öndeyiz. Onların bazı standartlarını ben beğenmiyorum. Gemi personelinin sayısı konusunda, seferlere göre personel sayısını belirlemek gerekir.
Poyraz, 2010	Eksikler geçmişte çok vardı ama 6 yıl önce Türkiye’de AB ile gerçekleştirilen Eşleşme projesi sonrasında deniz emniyetinin geliştirilmesine yönelik önemli adımlar atıldı. Denizcilik sektörü AB sürecinde bir tek uluslararası sözleşmeleri iç hukukumuzda ithali ile ilgili bazı sıkıntılar yaşıyor. Meclis süreçleri çok uzun sürdüğü için. Onun dışında AB üyelik öncesi hazırlıklar yönünden denizcilik sektörü diğer sektörlerin çok önünde. Mevzuatlarımız vs. AB mevzuatlarına tam uyumlu denilebilir. Mevzuat açısından çok ciddi bir sorunumuz yok.
Sancar, 2010	AB’ye uyum ile ilgili denizcilik sektöründe belki en az sıkıntıların çıkacağı sektör olduğuna inanıyorum. Çünkü denizcilik kuralları bir şekilde uluslararası bir organizasyon tarafından devamlı gözden geçiriliyor. Uluslararası denizcilik örgütünün son yıllarda giderek artan etkinlikleri nedeniyle bunun iyi koordine edildiği ve denizcilik sektörünün kendi arasında çok sık bir araya geldiğini -bunu hem deniz ticaret filosu için söyleyebiliyorum hem de savunma boyutu için söyleyebiliyorum- Bir araya gelince çok çabuk uyum sağlanabiliyor. Zaten temeller birbirine çok benziyor. Gelenekler de öyle. Deniz ticaret filusunda da bu böyledir. O nedenle AB uyum konusunda sıkıntı yaşanacağı kanaatinde değilim. Türkiye de bu uyumu en çabuk en kolay sağlayacak olan sektörlerden biri diye düşünüyorum. AB’ye giriş süreci biraz uzun soluklu bir iş. Belki uzun vadeli planlamalarda dikkate alınmalıdır.
Umut, 2010	IMO Temsilcisi var. Türkiye’nin ismini geliştiriyorlar. Bireysel olarak Türkiye’yi tanıtan kişiler var. INTERTANKO’da üst kademede Türk üyeler var. Orda bir Türk’ün olması Türkiye’nin tanıtılması bakımından müspet bir olay. 13 uluslararası sigorta kurumu içerisinde Türk armatörlerinden board’unda olan kişiler var. Hem filosu hem gemi adedi hem de dünya filosuna verdiği katkı olarak Türkiye bir isim olarak dünya piyasasında gelişiyor. Ayrıca gemi inşa sanayi, ticaretin artması, limanların geliştirilmesi, imkânların gelişmesi Türkiye’yi denizcilikte uluslararası kabul edilen devlet haline getiriyor. Uluslar arası standartlar olmazsa işi yapamazsınız.
Yalavaç, 2010	Uyum var. Son dönemlerde gördüğüm; gemilerin yeterlilik durumu, kara listedeydik beyaz bayrağa çıktık. Liman başkanlığına işini bilenleri atadılar. Reelde politika değişikliğini gözlemledik. Bayrak yasası çıktı.
Yılmaz, 2010	AB de Mevzuat uyumu ile ilgili çalışmalar yapıldı. Eşleştirme çalışmaları yapıldı. Denizcilik, seyir emniyeti açısından çoğu AB uyumu bakımından çok ileri durumda. AB uyumu açısından bu sektörde bir sıkıntı çıkmaz.

Kaynak: Görüşme sonuçlarından elde edilen veriler yazar tarafından tablolatırılmıştır.

Ek 29: “Stratejik Görüş: Geçmiş deneyimleriniz ışığında sizce deniz ulaştırması alanında bir politika nasıl belirlenmelidir? Hangi aşamalardan geçerek hazırlanmalıdır” Sorusuna Verilen Cevaplar (1/5)

Görüşülen Kişi	Cevaplar
Aka, 2010	Geçmişte bu konuda çok ciddi hatalar yapılmış. Kamu özel sektör sivil toplum örgütleri ilgili eğitim kuruluşları üniversiteler birbirinden habersiz çalışmalar yapmışlar. Birbirinden farklı ve habersiz kararlar alınmış. Bu biraz zaptı rapt altına alınmış durumda deniz ulaştırmasında. Can mal emniyeti deniz kirliliği çevrenin korunması gemi adamlarının belgelendirilmesi denetimi, eğitimin takibi, gemilerin sertifikalandırılması, uluslararası standartlara uyumlu hale getirilmesi çok çeşitli konularda koordinatör ana yönetici kamu kurumu Denizcilik Müsteşarlığı, Ulaştırma Bakanlığı olmak suretiyle bütün sivil toplum örgütleri deniz ticaret odaları, ilgili dernekler uzmanlık kuruluşları kişiler üniversiteler, eğitim kurumları, hepsinin ilgili olduğu alanlar var. Hepsi birbiri ile ilgili. Hepsinin doğrudan kendi alanında uzmanlıkları var. Onlardan faydalanmak ve ortak bir görüş, ortak bir politika, ortak bir strateji belirlemek suretiyle birlik içinde çalışılması lazım. Her şeyde bir denge, ulusal çıkar ve bir geleceğe yönelik strateji bir beklenti, mutlaka vardır. Bunlar bulunup ortaya çıkarılıp bir politika üretilerek uygulamalara birlikte karar verilmeli. Denizcilik Müsteşarı, Ulaştırma Bakanı zaten bunu mümkün olduğunca bu çerçevede yapmaya çalışıyor. Arama konferansları bunun göstergeleridir. Ulaştırma şurası da. Bu şuralarda yapılan çalışmalar yapılan çalıştaylar göstergesidir. Çalışmaları yapıp sonra yine bildiğini okumak yanlış olur. Bu ortak çalışmalar zaten politikanın temelini oluşturuyor şu anda. Belirlenen bu.
Arkas, 2010	Müsteşarlık Bakanlık var olanı değiştirmemeli. Var olan denizciliğe bakışın yeni siyasi ortama girildiğinde bozulmasına mani olunmalı. Elde ettiklerimizi kaybetmemek için bu gerekli. Bu düzen güzel. Ben isterim ki bu düzen böyle devam etsin. Bence çok da faydalı oldu. Bir derdin olursa gidecek bir yerin var. Limanlarda bu yok. Limanların denizcilerde olduğu gibi bir müsteşarlığı yok. Çok kurum var. O yüzden gelişmiyor. Denizcilik için ne yapıldıysa limancılık için bir müsteşarlık olsa limancılık ayağa kalkar. Çok kurum var ve topu diğerine atıyorlar. Limancılığın gelişmesi isteniyorsa Ulaştırma Bakanlığı şemsiyesi altında bir müsteşarı, bir sahibi olması lazım. Benim bir tavsiyem varsa odur. İlk başta bunun önemli olduğunu anlamak lazım.
Aşkın, 2010	Denizcilik firmalarının odalar aracılığıyla ortak bir araştırma geliştirme yapması gerek. Yenilenen gemi teknolojileri, belki yeni gemiler, tersane yapımı, yük geliştirme için AR-GE kurumlarının muhakkak olması gerek. Öyle bir şey yapılmalı ki regülasyona göre yeni uygulanacak kurallara göre gemilerin piyasadan çıkışı konuşulmalı, tahmin edilmeli ve hazırlıklı olunmalı. Üniversitelerle birlikte olmalı. Madem denizciliği para, gelir, istihdam kaynağı görüyoruz, denizcilik üniversitesi kurulması gerekiyor. Bu üniversiteden ilgili personel çıkacak. Türkiye’nin eksik kalan noktalardan biri de hukuk. Sözleşmeleri anlayacak, satır aralarına dikkat edecek birilerine ihtiyaç vardır. Bilimsellikten uzak kaldığımız sürece denizciliği bir yere getirme şansımız hiç yok. Ulusal bir denizcilik politikası oluşturmamız lazım. Ticari boyut olacak, eğitim ve bilimsel boyut da olacak. En önemlisi eğitim boyutu. İnsan faktörü çok önemli. Politika oluşturulsa bile uygulanmada sorun ortaya çıkar. Ulusal bir politika olursa hükümet değişse de o politika uygulanır. Ama bizde hükümet değiştikçe politikaları da değişiyor. İdarenin yapması gereken olaylardan biri de Türk bayrağından kaçışın önüne geçmek. Bunun personel boyutu sigorta ve vergi boyutu var. İdarenin bunu algılayıp çözüm bulması lazım. Denizcilikte temel olan: İstihdam, finans, yatırım, pazarlama ve personel bir bütün olarak incelenmeli. En sonunda gelinen nokta insan. Biz Türkiye’de eğitim politikasına denizciliği koymaya çalışıyoruz.

Ek 29: “Stratejik Görüş: Geçmiş deneyimleriniz ışığında sizce deniz ulaştırması alanında bir politika nasıl belirlenmelidir? Hangi aşamalardan geçerek hazırlanmalıdır” Sorusuna Verilen Cevaplar (2/5)	
Battal, 2010	Politikayı oluşturma prosedürü ve paydaşlar olarak bu güne kadar yaptığımız hataları yapmamamız gerekir. Biz bu güne kadar ne hatalar yaptık; Üniversite kendi bakış açısıyla, kamu kendi bakış açısı ile sektör kendi açısından politika çalışması yaptı fakat yan yana koyunca birbirinden çok farklı çalışmalar çıktı. Bu açıdan beyinlerin birleşmesi lazım. Kamu- özel sektör- üniversite bir arada olmalı. Benim görüşüm öncelikle politikayı oluşturacak mekanizma içerisinde sektör, üniversite ve kamu olmalı.
Çöllü, 2010	Yük taşımacılığı, gemi inşa ve limancılık ve yan unsurlar için denizciliğin devlet politikası olması şart. Bence sağlam bir master plan ile bunların şekillendirilmesi lazım. Hedeflerin net belirlenmesi gerek. Dünyada ne kadar pay alınması gerekiyor. Türkiye’nin de bu çerçevede dâhili ve harici yatırımlarının neler olması gerektiğini belirlemesi lazım. Biraz özel sektörün de paylaşımcı olması gerek. Kaynaklarımız sınırlı ise ki öyle, o zaman stratejik bir planlama yapıp, en fazla katma değeri yaratacak alanlar için kaynaklarımızı kullanmalıyız. Bu anlamda, bir araştırma komisyonu kurularak, denizciliğimizin yalnızca bugün yaşadığı sorunları değil, denizcilikte gelecekte nerede olacağız, bunun için ne yapmalıyız bunları somut olarak belirlemeli, Türkiye denizciliğinin yol haritasını oluşturmalıyız.
Dologh, 2010	Var olanı bozmamak lazım, en önemlisi o. Bana göre yapının temeli atıldı. Önemli olan temeldi ve iyi atıldı. Bozulması zor. Geriye gitmemek, bozmamak lazım. Zaten uluslararası olduğu için geriye gitmez. Geriye gittiğin anda rekabet gücün azalacak. IMO ile işbirliği, bizim delegelerimizin komisyondaki varlığı dediğim gibi alışkanlık oldu. Sorun olmaz bundan sonra. Önemli olan mevcut durumu korumak.
Ece, 2010	Gemi inşa sanayi’nde; 1- Gemi inşa sanayi politikası oluşturulmalı. Ve finansman kaynakları araştırılıp, oluşturulmalı ve teşvik verilmelidir. 2-Filonun gençleştirilmesi lazım. 3- Kurumsal yapının oluşması. Borsada bile işlem görecektir şekilde olması gerek 4- tersanenin yeniden yapılandırılması ve alan sıkışıklıkların giderilmesi. 5- İş güvenliğini artırıcı önlemler alınmalıdır. 6- AR-GE ve inovasyon çalışmalarının artırılması 7- yan sanayinin gelişimi sağlanmalı, 8- toplam kalite yönetimi şart Limanlar’da; 1-hub port oluşturulması 2-yük trafiği ve projeksiyonlarına göre liman yatırımlarının gözden geçirilmesi ve 3- limanda ihtisaslaşmaya yönelme, koster, LPG, LNG filosunun geliştirilmesi, 4- devlet tarafından yatırım ve teşvik desteği, 5- mevzuattan doğan gümrük, dış ticaret işlemlerinin ve dolayısıyla bürokrasinin azaltılması. 6- sanayi bölgelerinin oluşturulması 7- limanların etkin pazarlama koşullarına göre işletilmeli.
Erdinç, 2010	STK’nın çevre adına politikayı etkileme süreci önemli. Türkiye’de STK’ların etkisi pek yok ama yapılabilir şeyler var. Eksik olan şeyleri belirlemek gerekiyor. Uygulama örneklerinden bir proje hazırlamak daha kolay. STK’lar için içinde olmaya başladı. Yetkililer de bu katılımı istiyor. Üniversiteleri, STK’ları etkinliklere davet ediyorlar. Yasalar yok ya da eksik değil ama uygulamada ve denetimde sorunlar çıkıyor. Uygulanabilir yöntemler olmayınca politikalar kâğıt üstünde kalıyor. Uygulamada aksaklıklar çıkıyor. Öncelikler farklı olduğu için çevre boyutu göz ardı ediliyor.
Ergin, 2010	Günümüzün en büyük sorunu küresel iklim değişikliğidir. Ulaşım politikaları belirlenirken maliyet etkinlik analizi yapılarak karbon tüketimi emisyonuna bakılmalı. Önlem alınmalı. Deniz ulaşımının da yeterince önem kazanmadığını düşünüyorum. Bu ulaşımı deniz yoluyla sağlamak ve demir yoluyla bağlantı kurmak varken neden kara yollarına ağırlık verilmiş. Bu duruma göre ulaşım politikalarının yeniden gözden geçirilmesi gerekiyor bence. Bir denizcilik bakanlığı bile yok. Herkes herkesin görüşlerine karşı çıkıyor. Kurumlar bir arada değil. Çevre, Turizm Bakanlığının görüşüne karşı. Ulaştırma Çevre’ye karşı. Ortak bir görüş yok. Herkesten farklı görüş çıkıyor. Çok fazla kurum dâhil olmamalı. Tek çatıda toplanmalı.

Ek 29: “Stratejik Görüş: Geçmiş deneyimleriniz ışığında sizce deniz ulaştırması alanında bir politika nasıl belirlenmelidir? Hangi aşamalardan geçerek hazırlanmalıdır” Sorusuna Verilen Cevaplar (3/5)	
Genç, 2010	Limanlarla ilgili olarak çok başlılık söz konusu. İster istemez yetki karmaşasını ortaya çıkarıyor. Herkes kendi fikrinin doğru olduğunu düşünüyor. Çok başlılığı aşağı çekmek için bir model geliştirmek gerekir diye düşünüyorum. Kamu alanları, Milli Emlak tasarrufunda. Diğer tarafta Bayındırlık Bakanlığı, DLH Denizcilik Müsteşarlığının kanunu kuralı var. Bu arada uluslar arası konulan standartlar da var. ISPS kodu var. Liman işletmesi olarak emniyetten sorumlu ama gümrük muhafaza kendisini öyle görüyor. Yine bir yetki çatışması. Temelde çıkış noktamız kendi dış ticaretimizi nasıl sürdürülebilir hale getiririz ve bizle alakalı olmayan ticaretten nasıl pay alırız. Böyle bir bakış açısı ile hangi alanları, nerde geliştiririz. Böyle makro bir bakış açısıyla planlama yapılırsa çözülür diye düşünüyorum.
Kaptanoğlu, 2010	Deniz ulaştırma politikası oluşturma süreci normal işleme gerektiği gibi işliyor aslında. Burada bizim 2 tane sorununuz var. 1- bunun devamlılık arz etmemesi. Dolayısıyla bunun devam etmesi gerekiyor. 2- bu politikalar oluşturulurken de herkesin sadece ulaştırmanın değil sanayinin gümrüklerin herkesin senkronize bir şekilde beraber oluşturmaya gerekiyor.
Karademir, 2010	Denizyolu altyapısı bağlamında süreç aslında çok bellidir. Bir defa doğru hedefe ulaşmak istiyorsanız teşhisi doğru yapacaksınız bu temel bir şey. İyi bir mevcut durum tespiti yapmak lazım . Biz nerdeyiz, tam olarak bilmemiz gerek ve ihtiyaçları bunun üzerine belirleyeceğiz. Nerde ne gücümüz var? Ciddi bir gelecek analizi yapmak lazım. Türkiye'de 2035-2040 perspektifi yapmak lazım. Sonra biz buraya nasıl ulaşacağız, stratejileri belirlenecek. Siyasi irade, adımına karar vermesi gerek. O anlamda ciddi bir işbirliği mekanizmasına ihtiyaç var.
Kolay, 2010	Sonuçta bu bir yatırım işi. Yatırım yaparken ihtiyaç var mı? İhtiyaç yoksa ihtiyaç oluşturulur mu bakmak lazım. Sonra da bunun finansına bakmak lazım. Sadece filoyu düşünmemek lazım. Limanları da düşünmek gerek. Yüklerin dağılımını da planlamak lazım. Karadan gitmesini ya da daha küçük gemilerle diğer limanlara gidişi planlamak gerek. Burada devlet politikası olarak düşünüldüğünde bu işin kar getirip getirmemesinden ziyade halka ne kadar faydalı olduğuna bakmak lazım. Halk tüketeceği için nasıl ucuza tüketir ona bakmak lazım. Burada istatistiki bir bilgiyi de vermek isterim. Karayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılıklarının kendi aralarındaki rekabet edilebilirliğiyle ilgili olarak; * 500km çap içinde kalan mesafelerde karayolu, * 500km - 1500km çaplar arasında kalan mesafelerde demiryolu ve * 1500km çap üzerindeki taşımalarda ise denizyolu daha uygundur.
Lokmanoğlu, 2010 (Özbenli, 2010 ve Delibaş, 2010)	Ülkemizde denizcilik politikalarının belirlenmesinde sektörün bilgi ve deneyiminin yansıtılması önemlidir. Ancak Deniz Ticaret filomuzun geliştirilmesine yönelik politikaların milli olması ve uzun vadeli olması hedefleniyorsa, bu takdirde konu salt sektör penceresinden bakılarak incelenmemelidir. Kanımca, Türk Deniz Ticaret filusunun geliştirilmesi politikaları, tüm deniz alaka ve menfaatlerinin birlikte değerlendirilmesi sonucunda oluşturulmalıdır . Aksi takdirde yapılan yasal düzenlemeler günlük politikalarla kısa vadeli olmakta ve filomuzun gelişmesine önemli bir katkı sağlamamaktadır. Stratejik olan konular ; 1-Ulusal ve uluslararası kredi şartları, 2- Dünya deniz ticaretine konu yükler, 3-Ülkemiz deniz ticaretine konu yükler, 4-Uluslararası ve bölgesel mevzuatlar, kısıtlamalar (sözleşmeler, memorandumlar), 5- Uygun gemi tip ve tonaj azami yaş tespiti, 6- Navlun gelirleri ve işletme maliyetleri riskleri
Naiboğlu, 2010 (Taşkeser, 2010 ve Gönülalçak, 2010)	Deniz ticaret alanında politika belirlenirken ilk olarak yapılması gereken ülkemiz için önceliğin ne olduğuna karar vermek olmalıdır . Karı maksimize eden bir deniz ticaret filosu mu? Stratejik güce sahip bir deniz ticaret filosu mu? İstihdamı önceleyen bir deniz ticaret filosu mu? Öncelikle bu gibi sorulara cevap verilerek politika belirlenmelidir. Karı maksimize eden bir politika belirlenmek isteniyor ise; Dünya deniz ticaretinin hangi yöne doğru eğilim gösterdiği tespit edilmeli (örneğin hangi tip gemilere doğru dünya deniz ticaret piyasası yönelmekte) ve bunların içerisinde hangi tip gemiler ile karın maksimize edileceği bulunmalıdır. Daha sonra ise bu tip gemilere yönelik teşvik sağlanarak hamisi bulunan sektöre bu yönde yatırım yapılması sağlanmalıdır. İstihdamı veya stratejik gücü önceleyen bir politika belirlenmek isteniyorsa bu tip gemilere teşvik verilmesi gerekmektedir.

Ek 29: “Stratejik Görüş: Geçmiş deneyimleriniz ışığında sizce deniz ulaştırması alanında bir politika nasıl belirlenmelidir? Hangi aşamalardan geçerek hazırlanmalıdır” Sorusuna Verilen Cevaplar (4/5)	
Oğuzlügen, 2010	Denizciler çok iyi yetiştirilmeli. Bu önceliklidir. Denizcilikte eğitimli, tecrübeli insan önemlidir. Ülkemizin gerçekleri göz önüne alınmalı. Bu doğrultuda makro planlar yapılmalı ödün vermeksizin icra edilmeli. Hükümetler aldıkları sorumluluk doğrultusunda ülkenin menfaati için politikalar geliştirirler. Bu devlet politikası haline gelir. Gelmesi gerekir. Devlet politikasını da diğer hükümetler devam ettirerek giderler. Bizde bir dönem yapar bir dönem değiştirir. Geliştirilen politika o dönemin imkânları için getirilirse devlet politikası da olmazsa icraatı olumlu bulmayan diğer hükümet bu politikayı değiştirir.
Poyraz, 2010	1- En başta söylediğim gibi SOLAS, MARPOL, STCW, uluslar arası sözleşmelerin ışığında hazırlanmalı. Yani Emniyet tarafında hiçbir taviz olmamalı. 2. coğrafi farkındalık olmalı, 3- deniz yetki alanlarımıza yönelik farkındalık olmalı yani Jeostratejik ve aynı zamanda ticari bir stratejik izleme ve farkındalık yaklaşımı mekanizmaları gerçekleştirilmeli. Mutlaka kolektif olmalı. Arama ve benzeri teknik karar verme süreçlerinden geçecek bir platform üzerinde kurulmalı. Ve kurumlar arası iş birliği ile üst bir yönetimde olmalı ve hepsinden ötesi de denizciliği bir kere tek başına deniz ticaret filosu, limancılık veya deniz ulaştırması olarak görmeyip deniz sularımızın altındaki kaynaklar da dâhil bir mavi vatan stratejisi olarak görmeliyiz. Denizciliğin bir ülke yönetilmeye ihtiyacı var. Dolayısıyla o bir kere bizim açımızdan en önemlisi. Toplumsal bilinç olarak da kamu bilinci olarak da Türkiye artık şunu anlamalı ve algılamalı: ülkesi sadece Anadolu ve Trakya’dan oluşmuyor. Deniz yetki alanları ile beraber alt ve üst kaynakları ile bir de deniz ülkesi var. Onun da farkına varması lazım. Kendi deniz memleketimizin farkında değiliz. Bu Denizcilik Müsteşarlığına tek başına ulaştırma yönünden bırakılacak bir şey değil. Bir ülke politikası.
Sağ, 2010	Önce Türkiye’de sonra dünyada işgücü kapasitesinin çok iyi hesaplanması lazım. Yetiyecek insanların saptanması lazım. Bunlarla ilgili modeller var. Nelere dikkat ediyoruz. Kontenjanların hesaplanması ihtiyaca göre olmalı. Yeni iş alanları üzerinde duralım. Üniversitelerde kalite el kitabı var mı? Türkiye yüksek öğreniminin kalite el kitabı var mı? Bunlara dikkat etmemiz lazım.
Sancar, 2010	Politika oluşturma sürecinin bu basamaklarının her birinde ben sektörde bulunan bütün resmi ve özel kurumların müştereken çalışarak ortak bir akıl üretmesinden yanayım. Ve her kademesinde özel sektör, devlet sektörü, üniversite el ele verip birlikte hareket etmeli. Yapılacak olan analizler, planlama çalışmaları ve daha sonra da uygulamada yapılan eksik aksak hususlar gözden geçirilmeli ve sistem devamlı bir gelişime tabi tutulmalı gerek yasal düzenlemelerde ve gerek de özel sektörün yapacağı yatırımların doğruluğu bakımından. Sık sık bir araya geliniyorsa bütün bunları fark etmek daha kolay olur. Üniversiteler, idare ile özel sektör arasında daha tarafsız bir konuma sahip. Üniversitelerin mutlaka bu çalışmaların içinde önemli bir rolü olur diye inanıyorum. Ve her kademesinde de dikkatli titiz çalışmalarla bu işin yürüyebileceğine ve ülkemize denizcilik sektöründen elde edilen katma değerın sanki 5–6 sene içerisinde ikiye - üçe katlanabileceğine inanıyorum.
Şen, 2010	Öncelikle kurumlarımızın kurumsallaşması önündeki engellerin kaldırılması gerekmektedir. Sektörün çok acil bir envanter çalışması yapması gerekmektedir. Kıyı yapılarının önündeki yasal mevzuatların kaldırılması gerekmektedir. Denizci Millet, denizci ülke olmanın yegâne yolu deniz kültürünün geliştirilmesinden geçmektedir. Türk Deniz Ticareti Rönesansı’nı tamamlayabilmesi için deniz kültürünün geliştirmesinden başka da bir çaresi yoktur. Yapılan bütün çalışmalar bilimsel veriler ışığında yapılmalı ve günlük politikalardan vazgeçilmeli. Sektörde bir seferberlik ilan edilmeli; Akademisyeni, çarkçısı, çımacısı, mühendisi, işvereni ve gazetecisi bir araya gelip bir platformda buluşmaları şarttır. Bilgini önemi yadsınmamalı, doğru bilgiye en kısa yoldan ulaşmak, bilgiyi veriye dönüştürmek, kullanabilir hale getirmek ve elde edilen veriler perspektifinde ise stratejik bir plan oluşturmak şarttır. İnsan kaynaklarına gereken yatırım kısa zamanda yapılmalıdır.

Ek 29: “Stratejik Görüş: Geçmiş deneyimleriniz ışığında sizce deniz ulaştırması alanında bir politika nasıl belirlenmelidir? Hangi aşamalardan geçerek hazırlanmalıdır” Sorusuna Verilen Cevaplar (5/5)	
Torlak, 2010	Gemilerimizi Türk Bayrağına kazandıralım. Üretime dönmeliyiz. Başka işlerle uğraşmamalı üretim yapmalıyız.
Türkmenoğlu, 2010	Her şey ayrı ayrı kurumlar tarafından yapılıyordu. Kurumlar arasında öngörüler öncelikler farklı olabiliyordu. Planlar revize edilmeli. Herkes kendi planını açıklayınca paydaş doğruyu bilir. Herkes birbirini doğru paydada bilirse doğru yerde doğru işi yaparsa bu iş bitmiştir. Organizasyon meselesidir bu. Bu güne kadar hep arkadan gelmişiz. Ekonomik güç var aslında Türkiye’de. Orkestra çok iyi ama bir de şefi olsa.
Umut, 2010	Her kuruluş kendi düşüncesini ortaya çıkarır. Benim düşünceme göre gerçekleştirdiğim olayları bir başka denizcilik firması yapmayabilir. Devlet olarak şu politikanın yapılması gerek. Tersanenin geliştirilmesi: maddi olarak desteklenmesi bakımından. Bir de bir takım kuralların kaidelerin konulması. Gemi inşasında herkes kendine göre -özel şirketler ben şunu yaparım bunu yaparım diye- işlere girişti. Devlet kendi bünyesi içinde bir araştırma yapıp onlarla yakınlaşıp siz bu tipte hacimde tekne yapın biz ona destek verelim dese. DTO armatörler birliği vs. diğer kurumlarla birlikte ve dünyadaki gelişmeleri de takip ederek yapsa çok daha düzenli ve muvaffak olabilir. Devlet diyor ki kişilerin kendi imkânları var. Herkes kendi politikasını kendi yaratır diyor ve karışmıyor tabi. Daha planlı olunması gerekiyor.
Ustaoglu, 2010	Bu konuda söylenebilecek/yazılabilecek pek çok şey olduğu düşünülmekte/değerlendirilmektedir. Öncelikle Denizcilik Müsteşarlığı’nın üç ana hizmet biriminden birisi olan “Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü(DTGM)”nın yeni bir anlayışla hedeflerinin ve işlevlerinin gözden geçirilerek yeni bir rota belirlemesi gereklidir. Zira TC Devleti’nin bürokratik yapısı içinde Deniz Ticaret Politikalarının belirlenmesi, uygulanması, izlenmesi ve bununla ilgili diğer resmi/özel kurum-kuruluşlarla eşgüdümünden sorumlu bir devlet organı Denizcilik Müsteşarlığı, onun ilgili ana hizmet birimi de DTGM’dir. Günlük işlerle ilgili meşguliyetlerden sıyrılarak üniversitelerle daha yakın bir çalışma anlayışıyla daha çok araştırma, inceleme, stratejik çalışma, projeksiyon ortaya koyma, analiz ve nihayet politika belirleme ve uygulama faaliyetlerine odaklanması sağlanmalıdır.Dünya ticareti ve buna bağlı yük hareketleri, liman işletmeciliği, FAL Sözleşmesi ve hatta UNCTAD çalışmalarıyla şekillenen çok taraflı ticari andlaşmalar-sözleşmeleri yakından takip etmeli, Türkiye’nin taraf olması gerekenlere gecikmeden taraf olarak iç hukukta yapılması gereken düzenlemeleri yapması ve bu doğrultuda Dış Ticaret Müsteşarlığıyla yakın eşgüdüm tesis etmeli ve bunu devamlı kılmalıdır. Elbette ticaretin geliştirilmesi Dış Ticaret Müsteşarlığı’nın görevidir. Ancak dünyadaki yük hareketlerinden Türk Deniz Ticaret Filosunun aldığı payı arttırmak da Denizcilik Müsteşarlığı’nın görevidir.
Ülgener, 2010	Hukuki mevzuatı buna uygun olarak değiştirmeden armatörün yararlanabileceği ya da faaliyettekilerin değerlendirebileceği kullanım alanı bulacağı mevzuatı yaratmadan bir ayağı eksik olur. Hukuki mevzuatın da deniz ticaretini geliştirici olarak düzenlenmesi gerekir. Deniz ulaştırmasını geliştirmek istiyorsan deniz mevzuatımızın modern ve çelişkilerden uzak olması gerekiyor.
Yalavaç, 2010	Dünya konjonktürüne bakacak, Türkiye’ye bakacak. Olmazsa olmazları başında belirlemesi gerek. Hukuki altyapısı olmadan bir yerde bu durum tıkanıyor. Eğer hukukta gücü varsa kanunu değiştirsin. Kurumların farklı tavırlarının da olmaması lazım. Kanunlar da olmaması gerekenleri denetlemeli.
Yardımcı, 2010	Denizcilik sektörü kendine özgü kuralları, kaideleri, formülleri olan çok özel ve hassas dengelere sahip bir sektördür. Denizcilik sektörü dünya devletlerinin aldıkları ortak kararlar, stratejiler ve standartlarla yönetilmek zorundadır. Bu nedenle ülkeler alacakları kararları küresel ölçekte değerlendirmeli ve doğacak sorunlara bu gözle bakmalıdır. Kararın kuralları ile deniz yönetilemez, bakış açısı da bu yönden olmalıdır.
Yılmaz, 2010	Kamu stratejik olarak bakmalıdır. Hatta işin içine finansman hariç girmemelidir. Sadece kontrol etmeli, alt yapı teçhizat bulundurmali. Özel sektör açısından düşünecek olursak daha büyük ortaklıklar araştırılmalı. Şirketler riski tek başına paylaşmamalı. Birlikte ortaklık olmalı.

Kaynak: Görüşme sonuçlarından elde edilen veriler yazar tarafından tablolatırılmıştır.