

II. DÜNYA SAVAŞI SONRASI ULUSLARARASI EKONOMİYE EKLEMLENME SÜRECİNDE TÜRKİYE'NİN DENİZ TİCARETİ VE LİMAN POLİTİKASI (1945-1960)

İbrahim BOZKURT*

İbrahim HALİL AYTAR**

Öz

II.Dünya Savaşı sonrasında dünya haritası yeniden şekillenmiş, nüfuz ve etki bölgeleri el değiştirmiş, yeni bir paylaşımına gidilmiştir. Aynı yıllar, Türkiye'nin de iç ve dış siyasette birtakım değişikliklere gittiği süreci tanımlar. 1945'ten sonra çok partili siyasete yaşama geçilmiştir. Bu dönemde ön plana çıkan muhalefet partisi Demokrat Parti'dir. Tek partili yıllarda "Millî Şef" dönemi uygulamalarının eleştirisini temel politika olarak belirleyen parti, kısa sürede toplumda var olan yönetimden memnun olmayan kesimlerin büyük desteğini alarak 14 Mayıs 1950 tarihinde iktidarı Cumhuriyet Halk Partisi'nden devr almıştır. Demokrat Parti iktidarı döneminde liberal bir ekonomi uygulanması planlanmıştır. Hükümet, yaptığı bazı kanuni düzenlemeler ve girişimler ile özel sektörü desteklemeye isteklidir. Ayrıca ülkenin zenginlik kaynaklarının hızlı bir şekilde üretime açılabilmesi veya uluslararası sermaye dolaşımına dâhil edilebilmesi için "Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu" çıkarılmış, Marshall Planı kapsamında alınan kredi ve yardımlarla ekonominin kalkınması amaçlanmıştır. 1940'lı yılların ikinci yarısından itibaren Cumhuriyet Halk Partisi'nin ve on yıllık iktidarı döneminde Demokrat Parti'nin önemli çalışma alanlarından birini, denizcilik ve liman inşaatları oluşturmaktadır. Bu dönemde dışarıdan sağlanan krediler ve hükümet bütçesiyle, Türkiye'de var olan limanların büyük kısmı yeniden inşa edilerek veya iyileştirilerek ülkedeki limanların kapasitesi artırılmış; böylece uluslararası sermayeye eklemelenme süreci hızlanmıştır. Ayrıca gerek devletin gerekse özel sektörün elindeki deniz ticaret filolarındaki gemilerin sayısı artırılarak Türkiye kıyılarındaki deniz ticareti faaliyetlerinin de artışı sağlanmıştır. 1945-1960 yılları arasında denizcilik sektöründe atılan her adım; deniz ticareti hukukundaki değişiklikler, limanların modernizasyonu yönündeki çalışmalar, Türkiye'de deniz ulaşımının ve ticaretinin gelişmesine katkı sağlamıştır. Bu bağlamda çalışmanın amacı, Türkiye'deki liman ve deniz ticareti faaliyetleri gelişiminin, uluslararası ekonominin küresel anlamda yayılması süreci içinde okunması çabasıdır.

Anahtar Kelimeler: Demokrat Parti, Cumhuriyet Halk Partisi, Deniz Ticareti, Liman, Marshall Planı.

* Yrd. Doç. Dr., Mersin Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, (ibrboz@mersin.edu.tr).

** Okt. Dr. Mersin Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü, (iaytar@mersin.edu.tr).

**THE TURKISH MARITIME TRADE AND PORT POLICY IN ITS PROCESS
OF UNIFICATION WITH THE INTERNATIONAL ECONOMY
AFTER THE WORLD WAR II (1945-1960)**

Abstract

Aftermath of the Second World War, the world map has been reshaped, influence zones have changed hands, and has been gone to a new share. The same years define the process that Turkey also went to some changes in domestic and foreign politics. After 1945, there was a transition to a multi-party political life. In this cycle, the prominent opposition party was Democratic Party. In the years of single-party period, the party, which defined the criticism of the practice of 'The National Chief' era as its basic policy, took over the government from the Republican People's Party on May the 14th, 1950 by getting a great support of people who were not satisfied with the existent government in a short time. The Democratic Party followed a liberal economic policy during the time it was in power. The government was willing to support the private sector by some legal regulations and initiatives. In addition, 'The Foreign Investment Promotion Law' was issued in order to open the country's wealth sources to production rapidly or to include them in the international capital flow; it was intended to have an economic growth owing to the foreign loans and help received under the Marshall Plan. Beginning from the second half of the 1940's, maritime and port constructions made one of the important frameworks of the Republican People's Party and the Democratic Party during its ten-year of ruling period. In this period, the capacity of ports in the country was increased by reconstructing or restoring most of the available ports in Turkey thanks to the loans obtained from the exterritorials and the government budget; thus the process of articulation in the international capital was accelerated. Furthermore, the increment in the maritime commerce activities on the coasts of Turkey was provided through increasing the number of ships in the merchant marine fleet owned by both the state and the private sector. Every step taken in the maritime sector between the years 1945-1960; changes in the maritime law, studies on the modernization of ports has contributed to the development of marine transportation and maritime trade in Turkey. In this context, the aim of this study is the effort to be able to read the development of Turkey's port and maritime activities in the process of international economics' expansion globally.

Keywords: Democrat Party, Republican Public's Party, Marine trade, Port, Marshall Plan.

Giriş

Türkiye’de, 1940’lı yılların ortalarından itibaren siyasal anlamda köklü bir dizi değişiklik sürecine girilmiş, özellikle demokratikleşme yönünde önemli adımlar atılmıştır. Ülkede siyasal demokratikleşme hareketinin başlatılmasında daha çok uluslararası düzlemde gelişen olayların etkileri olduğu kabul edilse de, bu durumun ortaya çıkışında birçok farklı değişkenin payı olduğu da göz ardı edilmemelidir. Kaçmazoğlu da 1945 yılında yayımlanan gazete ve dergiler odaklı çalışmasında, ülkedeki demokratikleşmenin kaynağının tabandan gelen bir hareket olmadığını belirtmektedir:

1945 yılındaki bazı gazete ve dergilerin ‘Türkiye, demokrasi yolunda adımlar atmazsa, dışarıdan buna zorlanacak ve güç durumunda kalacaktır’, havasını yansıttıkları görülmektedir. Böyle bir durum, Türkiye’de oluşturulmaya çalışılan demokrasinin, toplumsal alt yapının bir ürünü olarak gerçekleşmediğini kanıtlamaktadır. Başka bir deyişle, Türkiye’de demokrasi bir üst yapı kurumu olarak, tepeden inme ve bürokrasinin kararıyla gündeme gelmiştir. Bu nedenle, Türkiye’nin demokrasi tarihi, toplumsal tabandan gelen halk hareketleri ve toplumsal sınıfların bir kazanımı olarak değil, yöneticilerin algılama biçimleri ve izin verdikleri sınırlar çerçevesinde oluşmuştur¹.

II. Dünya Savaşı sonrası yeniden şekillenmeye başlayan dünyada, dış konjonktürde meydana gelen gelişmelerin de etkisiyle Türkiye’de bir liberalleşme süreci başlamıştır. Liberalleşmenin ilk işaretleri, Nisan ayındaki San Francisco Konferansı’na katılım ve Türkiye’de siyasi tarih çalışanların yaygın olarak kabul ettikleri üzere Cumhurbaşkanı İsmet İnönü’nün demeçleridir². Bunlardan ilkinin İnönü, 19 Mayıs’taki nutkunda vermiş, burada son derece ihtiyatlı bir dil kullanmakla beraber, demokrasi yolunda ilerleneceğini ve bu yönde gösterilen çabalara destek verileceğini belirtmiştir³. Uluslararası ve ulusal alanlardaki siyasal gelişmeler, Türkiye’de 1946 yılında tek partili rejimden çok partili parlamenter rejime geçişi sağladığı gibi iktisadi yapıda gerçekleşecek olası dönüşümlere dair işaretler de vermiştir. Ekonomik alandaki dönüşümün hedefi, devletçilikten ayrılıp liberal ekonomiye yönelmektir⁴. Böylece çeşitli nedenlerle 16 yıldır kesintisiz olarak uygulanan korumacı, dış dengeye dayalı ve içe dönük iktisat politikasının yavaş yavaş gevşetildiği, ithalatın serbestleştirilerek büyük ölçüde artırıldığı ve zamanla dış açığın yükseldiği dolayısıyla dış yardım, kredi

1 H. Bayram Kaçmazoğlu, *Demokrat Parti Dönemi Toplumsal Tartışmalar*, Birey Yay., İstanbul, 1998, s.23

2 Ayşe Şatroğlu, “San Francisco Konferansı Sonrası Dünya’da Türkiye’nin Yer Arayışı”, *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi*, C.III, S.12, İstanbul, 2006, s.31; ayrıca bkz: Cem Eroğlu, *Demokrat Parti, Tarihi ve İdeolojisi*, 4.Bsk., İmge Kitabevi, Ankara, 2013, s.21.

3 A.g.m., s.32.

4 Süleyman İnan, “Demokrat Parti Dönemi (1950-1960)”, *Yakın Dönem Türk Politik Tarihi*, Ed. S. İnan, E. Haytoğlu, Anı Yay., Ankara, 2000, ss.128-130.

ve yabancı sermaye yatırımlarıyla varlığını sürdüren bir ekonomik yapı ortaya çıkmıştır⁵.

Türkiye'nin ekonomi politikasında planlanan değişimler, iktidara aday partinin 1950 yılında yapılan seçimlerle işbaşına gelmesiyle güçlü bir biçimde yaşama geçirilme olanağı bulmuştur. Bilindiği üzere Demokrat Parti (DP), 1950-1960 yılları arasında iktidarda kalarak ülkeyi yönetme fırsatını elde etmiştir. Bu dönemin en belirgin özelliği önceki yıllara oranla çok yüksek bir yatırım düzeyinin gerçekleştirilmesidir⁶. On yıllık dönemde tarıma önem verilmiştir. Tarımda makineleşme, sulama, gübre ve tohum ıslahı konusunda önemli gelişmeler yaşanmıştır. Bunun dışında karayolları, enerji ve denizcilik gibi alanlarda yapılan icraatlarla, iktisadi kalkınmayı ilk kez belirli bir biçimde büyük halk kitlelerine götüren, onları ekonomiye katan büyük atılımlar yapılmıştır. Ülke ekonomisinin temel yapısında 1923'te başlayan değişimlerin, DP döneminde de devam ettiği görülmektedir. Örneğin bu dönemde, karayolları başta olmak üzere ulaşım politikalarına verilen önem sayesinde ülkedeki alt yapı yatırımları ivme kazanmıştır⁷.

Tablo 1- 1923-1960 Arası Türkiye'de Karayollarının Gelişimi

Yıllar	Kilometre	Artış
1923	18.335	-
1930	29.636	11.301
1940	41.582	11.946
1950	47.080	5.498
1960	61.542	14.462

Kaynak: Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlıkta 50 Yıl, Gürsoy Matbaacılık, Ankara, 1973, s.89.

Türkiye'de karayollarına yatırım alanında en yüksek oran, 1950-1960 arası dönemde gerçekleşmiştir. 1940 ile 1950 yılları arasında savaşın da etkisiyle yatırımlarda önceki döneme göre %50'lik oranda bir azalma olmuştu. DP döneminde başta ulaşım olmak üzere ekonomik yatırımların hızlanmasında ülke içindeki olumlu gelişmelerin yanı sıra Marshall Planı kapsamında gerçekleştirilen yardımlar ve alınan kredilerin de katkısı vardır. Soğuk Savaş sürecinin etkisi ve liberal politikalar doğrultusunda gerçekleşen yabancı sermaye akışı artış göstermiştir. Yaşanan ekonomik canlılık ve destekler sayesinde DP döneminde ulaşım da alt yapıya yönelik bir takım yatırımlar yapılmıştır. Bu bağlamda 1940'ların sonunda başlayan ve 1950'lerde devam eden Marshall Planı ve bu plan içerisindeki Türkiye'nin rolü gözden kaçırılmamalıdır.

5 Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi*, İmge Kitabevi, Ankara, 2011, ss.93-105.

6 Erol Zeytinoğlu, *Türkiye Ekonomisi*, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1972, s.216.

7 Emre Kongar, *21. Yüzyılda Türkiye*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1999, s.361.

Marshall Planı ve Türkiye'deki Etkileri

II. Dünya Savaşı sonrası Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Avrupa ülkelerine ekonomik yardım yapılmasını öngören bir plan hazırlığına girişmiştir. Bu plan, ABD'nin aynı zamanda kendi ulusal ekonomisi için gereksinim duyduğu çerçevede yapılanmayı, yeni bir dünya düzenini ifade ediyordu. Plan, bir taraftan komünizme karşı ideolojik bir mücadeleyi, diğer taraftan da uluslararası çerçevede Amerikan sermayesinin dolaşımının maddi temelini oluşturulmasını hedeflemektedir⁸. Bu temel oluşturulabilmesi için, Avrupa ülkelerindeki komünizm tehlikesinin ve işçi hareketindeki yükselişin sona erdirilmesi, ayrıca bu ülkelerin ABD'de üretilen sanayi ürünlerini satın alabilecek iktisadi düzeye ulaşması sağlanmalıydı. Amerikan hükümeti bu amaçla, Avrupa ülkelerini anti-komünist bir temelde yeniden yapılandırarak, hazırlanacak olan planın tüm Avrupa ülkelerini kapsayacağını açıklamıştır⁹. Marshall Planı, ABD Dışişleri Bakanı George Marshall'ın, 5 Haziran 1947 tarihinde Harvard Üniversitesi'nin açılışında yaptığı konuşma ile dünya kamuoyuna duyurulmuştur¹⁰. Planın ilan edilmesi, Avrupa'da, ABD'de ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nde (SSCB) bir dizi tartışmayı da beraberinde getirmiştir. Tartışmaların temelinde, ideolojik ve sınıfsal konumlar yer almaktadır. Örneğin SSCB, Marshall Planı'nın Truman Doktrini'nin devamı olarak, komünizmin güçlenmesini önlemek ve kapitalist sistemin karşı karşıya kalması muhtemel bir aşırı üretim sorununu ortadan kaldırmak amacıyla tasarlandığı tezini öne sürmüştür¹¹. SSCB'nin, planın sonuçlarına ilişkin yaptığı öngörülerin devamında, ABD'nin yardım söylemi altında Avrupa ülkelerinin iç işlerine müdahale ederek, sanayileşmelerini engelleyeceğini ve böylelikle bu ülkelerin ABD'nin tarımsal ürün ve hammadde deposu olarak kalacağını belirterek planı sert bir biçimde eleştirmiştir¹².

Marshall Planı'na en önemli desteği ise, II.Dünya Savaşı sonrasında aşırı üretim sorunundan dolayı, sermayenin değersizleşmesi riski ile karşı karşıya kalan ve bir süredir dış yardım planları hazırlanması için çeşitli girişimlerde bulunmuş olan Amerikan sermayesi vermiştir. Bu desteğin en önemli gerekçesi, savaşın Batı Avrupa'da yarattığı yıkımın, bu bölgeyi Amerikan sermayesi için potansiyel pazar olmaktan çıkarması ve böylelikle kriz riskiyle karşı karşıya kalmasıdır. Amerikan sermayesi, Marshall Planı ile tüm Avrupa'yı tek bir piyasa haline getirmeyi amaçlamıştır. Böylece Avrupa ekonomisini canlandıran ABD, aslında kendi üreticilerine güçlü ve istikrarlı bir pazar yaratmıştır. Bu hedefler doğrultusunda ABD Kongresi, 3 Nisan 1948'de Ekonomik İşbirliği Kanunu'nu kabul etmiştir. Yardımdan yararlanacak olan 16 ülke, Batı Avrupa

8 Hüseyin Bağcı, *Demokrat Parti Dönemi Dış Politikası*, İmge Kitabevi, Ankara, 1990, ss.9-12.

9 *Vatan*, 1 Mayıs 1947, s.1.

10 *Vatan*, 6 Haziran 1947, s.1.

11 *Akşam*, 15 Şubat 1948, ss.4-7.

12 Türkaya Ataöv, *Amerika, Nato ve Türkiye*, Aydınlik Yay., Ankara, 1969, s.126.

İktisadî İşbirliği Teşkilatı'nı kurmuştur. Kongre ilk yıl 5 milyar 300 milyon dolarlık bir bütçeyi onaylamıştır¹³. 1 Nisan 1948'den 30 Haziran 1952'ye kadar Avrupa'ya yapılacak yardımın 22 milyar dolardan, uygulamada yaklaşık % 22 oranında azaltılarak, 17 milyar dolara indirilmesi de kabul edilmiştir¹⁴. Böylece dört yılı kapsayan (1947-1951) Avrupa Kalkınma Projesi, yani Marshall Yardımı başlamıştır. Sovyet Hükümeti ise Marshall Planı'nın Truman Doktrini'nden sonra ortaya çıkmasını, bu doktrinin uygulanması biçiminde yorumlamış ve programa kendisi katılmadığı gibi Doğu Avrupa ülkelerinin de katılmaması için baskı yapmıştır.

Planın Türkiye üzerindeki etkilerine gelince; 1945 sonrasında Batı eksenli dış politikanın etkisi altına girmeden önce, ülke içerisinde uygulanacak olan sosyo-ekonomik politikalara ilişkin rapor ve tavsiyeler de gelmekteydi. Bunlar, Amerikalı Thornburg tarafından kaleme alınan "*Türk Ekonomisinin Eleştirisi*" isimli raporu ile birlikte 1944 tarihli Dünya Bankası Raporu'dur¹⁵. Belirtilen raporlara göre Türkiye'nin sanayi yatırımlarından vazgeçmesi, tarımsal ve temel hammadde üretimine ağırlık verilmesi, devletçi politikaların terk edilmesi, ekonomide özel sektöre yer verilmesi ve yabancı sermayenin teşvik edilmesi gerekiyordu¹⁶. 1945'ten sonra ise Marshall Planı çerçevesinde Türkiye, Avrupa ekonomisinin tamamlayıcı bir parçası olarak düşünülmüş, Avrupa ile kurulan ticarî ilişkide bir yandan sanayileşmiş ülkelere hammadde ve gıda maddeleri temin etmesi diğer yandan da bu ülkelerin sanayi ürünlerine kaynak sağlamalıydı. Burada ağırlık kazanan düşünce, Türkiye'nin geniş doğal zenginliklerinin işletilmesi için gerekli olan araç ve imkânlarla donatılması şartıyla, kısa zamanda Batı Avrupa'ya büyük miktarda tarımsal ürün ve maden cevheri ihraç edebileceğidir. Batı Avrupa adı geçen maddeler bakımından dolarla satış yapan piyasalara tabidir. Ayrıca bu dönemde Uzak Doğu ile Doğu Avrupa'dan tarımsal madde ihracı da kesintiye uğramıştı. Türkiye'ye Marshall Planı çerçevesinde düşünülen görev, Avrupa'nın tarımsal ürün ihtiyaçlarını karşılamasıdır. Dolayısıyla Türkiye, planın önemli bir parçası olarak tasarlanmıştı. Bu arada Türkiye yönetimi de kalkınma planlarını, Marshall Planı ile uyumlu hale getirmişti¹⁷. Bundan dolayıdır ki aslında Marshall Yardımları, diğer ülkelere daha çok Türkiye'nin ekonomik ve politik tercihlerini/planlarını etkilemiştir. Türkiye geliştirmekte olan bir ülkedir,

13 Melih Esenbel, *Türkiye'nin Batı İle İttifaka Yönelişi*, İsis Yay., İstanbul, 1992, s.62.

14 Çağrı Erhan, "Ortaya Çıkışı ve Uygulanışıyla Marshall Planı," *AÜ SBF Dergisi*, C.II, 1-4, Ankara, 1996, ss.284-287.

15 DP'nin iktidarı devrıldıktan hemen sonra izlediği ekonomik politikada etkili olan rapor ise Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankasının Menderes Hükümetiyle yaptığı işbirliği sonunda hazırlanmış olan Barker Raporu'dur. DP döneminde Türk ekonomisini yönlendiren yabancı raporlar için bkz: Prof.Dr.Sami Güven, *1950'li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerine Amerikan Kalkınma Reçeteleri, Hilts Raporu, Thornburg Raporu, Barker Raporu*, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa, 2013.

16 Hüseyin Akyıldız, Ömer Eroğlu, "Türkiye Cumhuriyeti Dönemi Uygulanan İktisat Politikaları", *Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF Dergisi*, C.9, S.1, Isparta, 2004, ss.50-51.

17 Metin Aydoğan, *Türkiye Üzerine Notlar (1923-2005)*, Umay Yay., İzmir, 2005, s.124.

oyşa Marshall Yardımları ile Türkiye'nin rolü tanımlanmış olduğu için ülkenin sanayileşmesinin önü kesilmiştir. Kalkınma planlarının ağırlıklı olarak tarıma dayandırılması, ağır sanayinin önerilmemesi, gelişmiş ülke olma yolunda olan Türkiye'ye zorluklar çıkarmıştır. Türkiye sahip olduğu iklim ve toprak özelliği ile Marshall Planı'na dahil olan ülkelerin ihtiyaç duyduğu tarımsal ürünlerin hemen hemen hepsini yetiştirebilmektedir. Ayrıca ihtiyaç duyulan hammaddeler bakımından da oldukça zengin bir ülkedir. Ancak Türkiye için bu dönemdeki en önemli sorun, doğal zenginliklerin ulusal kaynaklarla değerlendirilmesinin mümkün olmamasıdır. Kendisine biçilen rol ve sanayileşme hedefleri arasında ülke yöneticileri, dışarıdan yapılacak yardımlarla, daha önemlisi Marshall Yardımı ve dış krediler yoluyla hedeflerine ulaşmayı amaçlıyorlardı.

Tablo 2 - Başlangıçtan 31 Aralık 1951 tarihine kadar Türkiye'ye yapılan Marshall

Planı Kapsamında Yardımlar

Dönemler	D i r e k t Y a r d ı m l a r (dolar)	D o l a y l ı Y a r d ı m l a r (dolar)	Toplam
1948-1949	49.000.000	-	49.000.000
1949-1950	58.500.000	71.500.000	130.000.000
1950-1951	45.000.000	25.000.000	70.000.000
1951-1952	2.000.000	22.000.000	24.000.000
Kota kredisi	-	30.000.000	30.000.000
Teknik yardım	2.500.000	-	2.500.000
Toplam	157.000.000	148.500.000	305.500.000

Kaynak: BCA. 030.1.0/ 80.507.5

Türkiye'nin Marshall Yardımları'ndan önceki ekonomik göstergelerine bakıldığında ortaya çıkan tablonun pek parlak olmadığını vurgulamak gerekir. Ziraatte modern tarım yöntemlerine geçmek bir türlü mümkün olmamış, sanayileşme hızı düşük, ulaşım ise yetersiz kalmıştır. Bütçe millî savunma masraflarının yükü altında ezilmektedir. Millî gelir düşük ve yabancı sermayeye ihtiyaç duyulmaktadır. Bu tablo, Türk yöneticileri için ekonomik durumdaki kötü gidişle birlikte ele alındığında Marshall Planı'na dahil olmayı zorunlu hale getirmektedir¹⁸. Bu durumda Marshall Yardımı ile Türkiye ekonomisi için önerilen kalkınma modeli, tarıma daha fazla yatırım, sanayide ise dolaylı ve daha yavaş bir büyümedir. Türkiye ihtiyacı olan sanayi ürünlerini dışarıdan alacak, dışarıya tarım ürünleri ve hammadde sağlayacaktır. Yani Türkiye,

18 Oral Sander, Mehmet Gönlübol, *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1995)*, Siyasal Kitabevi, Ankara, 1996, ss.440-441.

programda yer alan diğer Avrupa ülkelerinin özellikle kömür ve hububat ihtiyaçlarını karşılayacaktı. Ancak tarımsal ürünlere yönelik dünya talebindeki dalgalanmaların yol açacağı iktisadî istikrarsızlıklar ve bunların getirdiği döviz sıkıntıları, bu kalkınma modelinde ilk karşılaşılan sorun olmuştur. Türkiye ekonomisi üzerindeki bu sorun 1950'lerin ortalarına kadar dikkat çekmemiş, olumsuzluklar ise bu tarihten sonra başlamıştır.

Bir başka açıdan bakıldığında ise Marshall Yardımı ile tarım alanında önemli gelişmeler de yaşanmıştır. Yardımların başladığı dönemde Türkiye nüfusunun % 81'i tarım ile geçimini sağlamaktadır. Buradan elde edilen gelir, millî gelirin % 50'sini ve ülke ihracatının % 90'ını oluşturmaktadır. Türkiye aslında bir tarım ülkesi olmasına rağmen, bu alandaki üretimi düşüktür¹⁹. Türkiye'deki siyasilerce kabul gören temel görüş, Marshall Yardımları kapsamında modernleşecek olan ülke tarımı, gelişip üretimini artıracak ve Avrupa devletlerine fayda sağlayabilecektir. Aslında temel amaç, Türkiye'nin sahip olduğu tarımsal zenginliğin Avrupa'nın ihtiyaçlarını karşılamasıdır. DP, Marshall Planı çerçevesinde verilen kredileri kullanarak, tarıma büyük yatırımlar yapmıştır²⁰. Yeni tarım alanları açılmış, traktör sayısı hızla artırılmış, Ziraat Bankası kredileri genişletilerek faizler düşürülmüş, ürün fiyatları yükseltilmiş, köyle bağlantı kurmak amacıyla iş makineleri getirilerek karayolları ve liman-rıhtım gibi gerek ihracatın, gerekse o dönemde Türkiye'de üsler kurmaya başlayan ABD ordusunun kullanacağı tesislerin yapımına başlanmıştır. Kısacası ABD raporları doğrultusunda, Türkiye'de sanayileşme terk edilerek dış ticarete dayalı tarıma öncelik verilmiştir²¹.

Tarımsal alanda uygulanan değişimler sonucu diğer hizmet sektörleri de canlanmaya başlamıştır. Özellikle ulaşım sektörünün bu dönemde ön plana çıktığı söylenebilir. DP döneminde Marshall Planı kapsamında hazırlanan ulaşım projeleri, ülkenin başlıca tarımsal ürün-hammadde üretim alanlarının yurt içi ve yurt dışı ticaret merkezleriyle bağlantısının kurulmasını sağlayacak şekilde oluşturulmuştur. Böylelikle tarım ve madencilik ürünlerinin iç - dış pazarlara ulaştırılmasının yanında, ülkenin bütünlüklü bir pazar haline getirilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca bu projelerle, Türkiye'nin kapitalist gelişme sürecinin uluslararası iş bölümüne uygun olarak yapılandırılması, plan kapsamındaki Avrupa ülkelerinin ve ABD'nin ihtiyaç duyduğu ürünlere ulaşmasının sağlanması da hedeflenmiştir. DP iktidarı ile birlikte Marshall Planı kapsamında başta karayolu olmak üzere havayolu ve denizcilik alanlarında önemli adımlar atılmış özellikle karayollarına ağırlık verilmesinin nedeni, iç bölgelerin tarımsal ürün ve hammaddelerinin; İstanbul, İzmir, İskenderun, Mersin, Samsun, Zonguldak, Antalya gibi liman şehirleri ile bağlantısını sağlamaktır.

19 Kenan Manioğlu, *Türkiye'de Marshall Planı*, Devlet Bakanlığı, Ankara,1950, s.19.

20 Yakup Kepenek, Nurhan Yentürk, *Türkiye Ekonomisi*, Remzi Kitabevi, 13.b., İstanbul, 2003, s.105.

21 Baskın Oran, *Türk Dış Politikası (1919-1980)*, C.I, İletişim Yay., İstanbul, 2002, s.488.

Marshall Planı kapsamında deniz ulaşımı alanında, tarım ürünlerinin ve hammaddelerin dış pazarlara ulaştırılmasında yaşanan güçlüklerin giderilmesi için hükümet, yeni gemiler satın almış, limanları modernize etmiştir²². Dış konjonktürde ortaya çıkan bu gelişmelerle, 1940'lı yılların sonlarına doğru gerek hükümet gerekse Cumhurbaşkanı İsmet İnönü denizciliğin gelişebilmesi ve altyapı eksikliklerinin giderilebilmesi çeşitli girişimlerde ve açıklamalarda bulunmuşlardır. Bunlardan birinde İsmet İnönü, TBMM'de yeni bir kanun tasarısı üzerinde çalışıldığını ifade etmiştir:

"... Bu arada yurt içinde deniz ticaret filomuzun kuvvetlendirilmesi, hususi şilepçiliğin geliştirilmesi yolundaki gayretlerimize devam ediyoruz²³..."

...Ulaştırma alanında deniz ticaret filomuza geçen yıl katılan gemilerle kaydedilen gelişme ilerisi için güzel ümitler uyandırmıştır. Deniz eşya nakliyesinde armatörlerin Devlet Deniz Yolları'yla eşit şartlara tabi olmalarını sağlayacak kanun tasarısı Büyük Meclis'e sunulmak üzere²⁴..."

Türkiye'nin dış pazarlara entegre edilmesinin aracı olarak görülen limanlar, hükümet tarafından ya iyileştirme çalıştırmalarına tabi tutulmuş ya da modern anlamda yeniden inşa edilmiştir. CHP, iktidarının son yıllarına girerken, Türkiye'nin en önemli ihraç mallarından birisi olarak görülen kömürün ve Karabük Çelik Fabrikaları'nda üretilen çeliğin dış pazarlara ulaştırılmasında önemli rol oynaması planlanan Zonguldak Limanı'nın inşası çalışmalarına başlamıştır²⁵. Zonguldak Limanı için hazırlanan proje 24 Haziran 1949 tarihinde imzalanan sözleşme ile Mersin Limanı'nı da yapacak olan Hollandalı firmaya verilmiştir. Projenin gerçekleşmesi için gereken 25 milyon liranın %53'ünün Marshall Planı ile sağlanan krediden, kalan kısmın ise ulusal kaynaklarla finanse edilmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca limanın iç tesisleri için de hükümet bütçesinden 7,5 milyon lira sarf edilmesi kararlaştırılmıştır²⁶. Plan kapsamında DP Hükümeti de Mersin, Samsun ve İskenderun limanlarının modernize edilmesi çalışmalarını sürdürmüştür. Limanlar aracılığıyla Türkiye'nin ürettiği ürünün fazlası denizyolu taşımacılığıyla Avrupa ülkelerine ulaştırılacaktır.

II. Dünya Savaşı ve öncesinde ABD'nin, Türkiye'nin dış ticaret yaptığı ülkeler arasındaki sıralamasına bakıldığında 3. veya 4. sırada iken, 1945 sonrası yaşanan siyasî gelişmeler ve özellikle Marshall Yardımı ile birlikte ABD, bu alanda en önemli aktör haline gelmiştir. (Bkz. Tablo 3).

22 Tolga Tören, *Yeniden Yapılanan Dünya Ekonomisinde Marshall Planı: Türkiye Örneği*, Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Kalkınma İktisadi ve İktisadi Büyüme Bilim Dalı, İstanbul, 2006, s.161.

23 İsmet İnönü'nün TBMM'deki Konuşmaları: 1920-1973, C.2, (1939-1960), TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yay. No. 57, Ankara, 1993, ss.75-76.

24 *A.g.e.*, ss.81-83.

25 *Yeni Mersin*, "Zonguldak'ta Modern Bir Liman Yapılıyor", 25 Şubat 1949.

26 *Yeni Mersin*, 25 Şubat 1949.

Tablo 3- 1945/1951 Döneminde Bazı Ülkelerle Türkiye'nin Dış Ticaret Payları
(% Yüzde olarak)

Yıllar	ABD		Almanya		İngiltere		Fransa	
	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat
1945	43.8	17.6	-	0.6	14.9	23.3	1.4	0
1946	21.5	31.2	0	0	15.8	18.9	4.5	0.7
1947	23.6	33.2	0.2	0.2	16.4	12.6	4.5	2.3
1948	21.7	23.2	3.8	0.7	24.3	6.4	5.7	4.2
1949	14.3	20.2	16.1	3.9	17.2	1.6	5.2	5.5
1950	16.9	24.5	21.1	17.6	10.4	5.5	4.3	5.0
1951	21.3	12.0	26.6	23.6	16.9	4.2	6.6	5.6

Kaynak: DİE, İstatistik Göstergeler (1923-1998), Aktaran: Yakup Kepenek- Nurhan Yentürk, a.g.e., s.124.

Tablo 3'e göre 1945 sonrasında Türkiye'nin dış ticaret payında ABD'den sonra sırasıyla İngiltere, Almanya ve Fransa gelmektedir. Marshall Planı, Türkiye'nin kapitalist gelişme sürecinde etkili bir rol oynamıştır. Tarım ülkesi olma rolünden dolayı Türkiye'ye çok sayıda tarım aleti gelmiş, sulama olanakları artmış, başta gübre kullanımı olmak üzere modern tarım yöntemleri yaygınlaşmıştır. Ziraideki makineleşme tarımsal üründe verimliliği arttırmıştır. Ayrıca kırsal üretim bölgelerini önemli ticaret merkezlerine bağlayan yollara ağırlık veren bayındırlık faaliyetleri de, bir yandan tarım ürünlerinin ve madenlerinin pazara ulaşmasını diğer yandan da Türkiye coğrafyasının bütünleşmiş bir pazar haline gelmesini sağlamıştır. Tarımsal üretimin artması, ekilen arazilerin genişlemesi, endüstriyel tarım ürünlerinde uzmanlaşma, tarım ürünlerinin ihracatının artması gibi sonuçları doğurmuştur.

Türkiye'nin Deniz Ulaşımı Politikası (1945-1950)

Cumhuriyet'in Osmanlı'dan devraldığı işleyen bir deniz ticareti ve liman politikası yoktu²⁷. Bu nedenle Cumhuriyet'in ilk yıllarında ülkenin birçok limanı olmasına rağmen, bu tablo hemen değişmedi. Ayrıca limanların donanım eksikliği, yabancı sermayenin egemenliği ve sistemin örgütsüzlüğü gibi daha başka nedenlerden dolayı Türk denizciliği ve ticareti pek fazla bir gelişim gösterememişti²⁸. Bu dönemde atılan en önemli adım, 1 Temmuz 1926 kabul edilen Kabotaj Kanunu'dur. Bu kanunla bir taraftan Türk denizciliğindeki yabancı egemenliği sona erdirilmek istenirken diğer taraftan bu alandaki

27 Kemal Arı, "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Mersin'in Deniz Ticareti Yönünden Öne Çıkmasını Sağlayan Çevresel Faktörler ve Ali Cenani Bey'in Notları", *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu-III*, Mersin Deniz Ticaret Odası Yay., Mersin, 2011, s.293.

28 A.g.m., s.293.

eksikliklerin de bir an önce giderilmesi hedeflenmiştir²⁹. Kabotaj Kanunu ile deniz ticaretinin gelişmesi yolunda ilerleme kaydedilmesine rağmen asıl çalışmalar, 1940'ların ortasında ve 1950'li yılların başlarında görülecektir. Bir başka deyişle, 1945'ten sonra Cumhuriyet Halk Partisi Hükümetleriyle (CHP) başlayan 1950'den sonra DP Hükümetleriyle devam eden Türk deniz ticaret filusunun geliştirilmesi ve limanların modernizasyonu doğrultusunda önemli adımlar atılmaya başlanmıştır. 1946'da (18 gros tondan yukarı) 2.069 adet olan deniz taşıtları sayısı, 1950'de 2.197'ye, toplam kapasite de yine sırasıyla 322.325 tondan 534.876 tona artış kaydetmiştir³⁰. Tonaj bakımından artışın gemi sayısına kıyasla daha yüksek olması, II. Dünya Savaşı'ndan sonra daha büyük tonajlı gemilerin satın alınmasından kaynaklanmaktadır. Gerçekleştirilen satın almalarla, ilk kez bu yıllarda açık deniz taşımacılığı yapabilecek kapasitede yük ve yolcu gemilerine sahip olunmuştur. Bununla birlikte gemi tonajındaki asıl büyük artış, 1948'den itibaren gerçekleşmiş, aynı yıllarda özel sektörde yeni yük gemileri satın alınmış ve taşıma kapasitesi büyütülmüştür³¹. Deniz taşımacılığı alanında özel sektör lehinde bazı gelişmelerin yaşanmasında şüphesiz ABD eksenli bir dış politikaya yönelişin de etkisi vardır. Ayrıca bu dönemde deniz ulaşımının gelişmesini sağlayan bir diğer faktörde, 1947'den itibaren ithalatın artması ve böylece uygun şartlarla yük bulma kolaylığının doğmuş olmasıdır. II. Dünya Savaşı sonrası süreçte Türkiye'de deniz taşımacılığının gelişmesinde Amerikan yardım ve kredilerinden yararlanılmış; bunlardan en önemlisi, Export-İmport Bank'ın açtığı kredi ile bir yüzer havuz getirilmesi ve üç tersane için gerekli makine ve tesislerin alınmasıdır. Gerçekleştirilen bu yatırımlar sayesinde büyük gemilerin havuzlama işiyle, tersanelerin inşa ve tamir kapasiteleri artırılmıştır.

Ancak ülke genelinde limanların çoğu halen yetersizdir. Limanların hükümet tarafından ciddi bir şekilde ele alınmaya başlaması da aslında CHP yönetiminin son yıllarına rastlayacaktır. 1947 yılında hükümet tarafından uygulanmaya başlanan iktisadi kalkınma planı doğrultusunda, 1952 yılına kadar inşası ve iyileştirilmesi öngörülen limanlar; Ereğli, Trabzon, İnebolu, Samsun ve İstanbul Limanı'dır³². Ulaştırma Bakanı tarafından Aralık 1945'te CHP Meclis Grubunda okunan ve yaklaşık 100 milyon Lira ile bitirilmesi tasarlanan liman inşaatları programının beş yıllık acil kısmına göre, ilk olarak Ereğli, Zonguldak ve Trabzon limanları ele alınmıştır³³. Ancak dönem sonunda yalnızca Ereğli Limanı'nın inşası bitirilme aşamasına getirilmiş, diğer limanlarda ise önemli bir

29 Kemal Arı, "İzmir Limanı'nın Dünü: Lozan'dan Kabotaj'a Uzanan Süreçte Deniz Taşımacılığı ve Geçiş Döneminin İzmir Limanı'na Yansımaları", *I. Uluslararası Akdeniz Ticareti ve Liman Kentleri Sempozyumu: Geçmiş ve Gelecek*, İzmir Ticaret Odası Yay., İzmir, 2008, s.300.

30 T.C. Başbakanlık Devlet Plânlama Teşkilâtı, *Kalkınan Türkiye: (Rakamlarla 1923-1968)*, Milli Eğitim Basımevi, Ankara, 1969, s.420.

31 Süleyman Barda, *Münakale Ekonomisi*, Akgün Matbaası, s.362.

32 İlhan Tekeli, Selim İlkin, *Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı*, Bilge Kültür Sanat Yay., İstanbul, 2009, s.20.

33 TBMM Tutanak Dergisi, Dönem:7, C.20, 18. Birleşim, 25 Aralık 1945, ss.356-364.

ilerleme sağlanamamıştır. Zonguldak Limanı ise, Amerikan Ekonomik İşbirliği (ECA)'nin sağladığı kredi desteğiyle yapılmaya çalışılmıştır. Yine dönemin sonunda İstanbul, İzmir, İskenderun, Mersin ve Samsun limanları inşaatının gerçekleştirilmesi için gerekli olan kredi Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası (I.B.R.D.)'den sağlanmaya çalışılmış ve bu konuda 1949'da ön anlaşmaya varılmıştır³⁴. Aşağıda bu dönemde, liman ve iskeleler için hükümet tarafından ayrılan ödenekler gösterilmektedir:

Tablo 4 - II. Dünya Savaşı Sonrası Liman ve İskeleler için Verilen Ödenekler

Yıl	Ödenek (\$)
1946	3.105.000
1947	5.766.000
1948	7.156.000
1949	10.683.000
TOPLAM	26.710.000

Kaynak: BCA, 030..01.0.0/ 74.471..12 (15.08.1958)

Ereğli Limanı'nın 1945'teki ihalesiyle birlikte liman inşaatları yapımı konusunda başarılı bir adım atan hükümet, bu adımın bir sonraki aşaması olarak Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası'ndan kredi temin çabaları ile mevzuatı değiştirme çalışmalarına başlamıştır. 1946 yılında, tüm yurdu kapsayan bir plânlama çalışmasına girişilmiştir. Tüm çabaların sonunda ortaya çıkan yapım plânı ile toplam 100 milyon Liralık bir ödenekle liman, iskele, rıhtım ve barınakların bir öncelik sırasına konularak, on yıl süreyle yapımı öngörülmüştür. Planda limanlar ve kıyı tesisleri dört grupta ele alınmıştır;

Birinci gruba İstanbul, İzmir, Mersin ve Samsun gibi ana limanlar; 2. gruba Giresun, Trabzon, Hopa, Antalya, İskenderun, Bandırma gibi limanlar; 3. gruba barınaklarla küçük taşıtlar ve balıkçı tekneleri için gereken küçük sığınma yerleri, 4. gruba da iskeleler dahil edilmiştir. Bu çerçevede kıyı tesislerinin yapımı ikiye ayrılmış, birinci ve ikinci gruptaki limanların öncelik sırasına göre dış kredi temini ile inşası öngörülmüş; üçüncü ve dördüncü gruptaki iskele, rıhtım ve barınakların ise milli bütçeden yapılması kararlaştırılmıştır³⁵. Liman inşaat projelerinin yapılabilmesi için gerekli olan mevzuat değişikliği de 1949 yılında gerçekleştirilmiştir. 1949'da çıkarılan bir genel yetki kanunu ile "yurdu ve kıyılardaki şehir ve kasabalarımızın ihtiyaçlarını karşılamak üzere, iskele, rıhtım ve küçük barınaklar inşası ile tesis ve teçhizatlarının sağlanması, bunlardan

34 Memduh Yaşa, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)*, Akbank Yayınları, İstanbul, 1980, s.74.

35 Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikası*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2006, s.358.

gerekli olanlarında tarama işlerinin yapılması" kararlaştırılmıştır. 1946'daki plana göre tahsis edilen ödenek, yılda 1. 5 milyondan az olmamak üzere toplam 25 milyon Liradır³⁶. Bu ödeneğin üçte birinden az masrafla yapılabilecek küçük işlere ayrılması da yasada öngörülmüş, bu kanunla üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'nin deniz ticareti alanında ekonomik canlılığını sağlayacak tesislerinin yapımı konusunda önemli bir adım atılmıştır.

Böylece, Türkiye II. Dünya Savaşı'ndan sonra bir taraftan Marshall Planı'ndan yararlanan ülkeler arasına girebilmek için diplomatik girişimlerini sürdürürken, diğer taraftan da üyesi bulunduğu Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası ile temasa geçmiştir. 1948'in ilk aylarında başlayan bu temaslar sonucunda ABD, Türkiye'nin de plandan yararlanması konusuna olumlu yaklaşmıştır. Bunun üzerine bayındırlık, enerji ve maden sektörüne yönelik projelerin bir kısmı Marshall Planı çerçevesinde alınacak yardımlarla gerçekleştirilmek üzere ayrılırken, geri kalan projeler için de Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankasına başvurulmuştur. Görüşmeler sonucunda, 54.980.000 dolarlık bir proje üzerinde anlaşılmıştır. Ülkedeki çeşitli madenlerin işletilmesini, Seyhan Barajı'nın, Ereğli-Armutçuk iltisak hattının yapılmasını da kapsayan bu projede en önemli pay, denizcilik faaliyetlerine ayrılmıştır. Söz konusu finansmanın "12.380.000 doları denizyolları için, limanların inşaatı için de 8.840.000 dolarlık bir ödenek"³⁷ ayrılmıştır. Ödenek kapsamındaki liman projelerine bakıldığında, Salıpazarı, Haydarpaşa, Alsancak, Samsun, İskenderun Limanları'nın geliştirilmesi ve yeniden donanımıyla birlikte, hem adı geçen limanların, hem de Tophane, Sirkeci ve Mersin Limanları'nda bulunan tesislerin yenilenmesinin amaçlandığı görülmektedir. Salıpazarı, Haydarpaşa, Alsancak ve İskenderun Limanlarına ait inşaat çalışmalarının 1951-1953, Samsun Liman inşaatının 1952- 1956 yılları arasında tamamlanması, tesis yenilemelerine ise Eylül 1950'de başlanması öngörülmüştür³⁸.

Bu dönemde, uzun tartışmalardan sonra İstanbul Limanı konusunda da ilerleme kaydedilmiştir. Liman yerinin tespitine 1946'da karar verilmesine rağmen, limanın inşası için teklifler ancak 1948'de alınmaya başlanmıştır³⁹. Ayrıca Trabzon Limanı'nın inşası kararı da alınmıştır. Trabzon'daki limanın tarihçesine bakıldığında; buraya II. Meşrutiyet'ten önce 200 m. uzunluğunda bir mendirek yapılmış, kapsamlı olarak liman inşaatının etütleri 1912 yılında başlamış, ancak I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla imtiyaz verilme esasına göre yapılan bu etüt ve projelerin tamamlanamadığı görülür. I. Dünya Savaşı'nda Trabzon'un işgal altında kaldığı yıllarda birkaç eski gemi batırılarak liman yararlanılabilir bir hale getirilmiş ise de bir kısmı zamanla dağılmış ve limanın içi dolmaya yüz tutmuştur. Cumhuriyet döneminde ise, burada harap

36 A.g.t., s.359.

37 TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 9, C.1, S. Sayısı: 54, s.2.

38 TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem 9, C.1, S. Sayısı: 54, s.4.

39 Cumhuriyet, 19 Nisan 1948.

durumda bir küçük taşıt limanı ile birkaç iskele ve rıhtım devralınmıştır⁴⁰. II. Dünya Savaşı'ndan sonra buraya modern bir liman yapılması için girişimlere başlanmıştır. Limanın ihalesi, 15 Kasım 1946'da E.A.Ray Türk Ltd. Şirketi'ne verilmiştir. İnşaatı yapacak olan şirket, inşaat programını hazırlamak üzere İngiltere'den ünlü liman inşaat uzmanı E.James Buckton ile Roy Mitchell'i Türkiye'ye getirmiştir⁴¹. 8 milyon liraya ihale edilen limanda 15-20 geminin aynı anda barınması ve 1949 yılında bitirilmesi öngörülmüştür. Ancak bu tarihte limanın inşasının bitirilmesi mümkün olmamış fakat yine de gerekli makineler getirilmiştir. İnşaatın başlaması ise Temmuz 1949'u bulmuştur.

Özetlemek gerekirse; II. Dünya Savaşı sonrasında CHP Hükümeti, liman inşaatları konusunda yoğun bir çalışma yürütmüştür. Ege'de, Karadeniz'de, Akdeniz'de, Marmara'da liman inşaatları çalışmaları başlamış ancak kredi yetersizlikleri ve hükümet ile yüklenici firmalar arasında yaşanan anlaşmazlıklardan dolayı bu süreç yavaş ilerlemiş hatta birçok limanın inşaatının tamamlanması için 1960'ları beklemek gerekmiştir.

Demokrat Parti Dönemi'nde Deniz Ticareti ve Liman İnşaatı Politikaları

DP döneminde denizcilik sektörünün geliştirilmesi adına önemli adımlar atılmıştır. Bunlardan ilki, devlet müdahalesini azaltarak özel girişimi desteklemesidir. Daha sonra devletin sektöre, önceki yıllara göre çok daha fazla kaynak ayırması ve 1937'de çok kısa süreli ticari hayattan sonra kapanan Denizbank'ın⁴², *Denizcilik Bankası TAO* adıyla tekrar kurulmasıdır. 1951'de devletin denizcilik alanındaki teşekküllerinin yerine geçmek üzere 5842 numaralı kanunla kurulan *Denizcilik Bankası TAO*, devlet ile özel sektör sermayesinin birlikte oluşturacakları karma bir kuruluş statüsüne kavuşmuştur⁴³. Sermayenin % 51'inin devlete, % 49'unun da özel sektöre ait olması öngörülmüştür. Kurulmuşta sermaye 500 milyon lira olarak tespit edilmiştir. Kanunun öngörmesine rağmen özel sektör, sonraki yıllarda da sermayeye katılmamış, 1964 tarih ve 440 sayılı kanunla hem Denizcilik Bankası, hem de 1956'da kurulan *Deniz Nakliyat Şirketi*, bir kamu iktisadî teşebbüsü haline getirilmiştir⁴⁴.

40 *Ulus*, 8 Temmuz 1946.

41 *Ulus, Cumhuriyet*, 23 Ocak 1946.

42 1 Ocak 1938 tarih ve 3295 sayılı kanunla deniz ulaştırma ve taşıma sektörleri ile liman işletmecilik hizmetleri birleştirilmiş ve İktisat Vekaleti'ne bağlı kalmak kaydıyla Denizbank adlı kuruluş meydana getirilmiştir. Bkz: Yaşa, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)*, s.281.

43 *TBMM Kanunlar Dergisi*, Dönem 9, C.33, s.972; *Resmî Gazete ile ilâm* : 16 .VIII .1951-Sayı: 7886.

44 *As, a.g.t.*, s.457.

— 972 —

Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu

(Resmî Gazete ile ilânı : 16.VIII.1951-Sayı : 7886)

No.
5842Kabul tarihi
10.VIII.1951**I - Kuruluş***Kuruluş*

BİRİNCİ MADDE — Denizcilik Bankası adıyla, Türk sularında ve yabancı denizlerde ulaştırma işlerini ve bu işlerle ilgili her türlü teşebbüslerle bu kanunda gösterilen diğer hizmetleri yapmak ve bu kanunla hususi hukuk hükümlerine göre idare edilmek üzere Anonim Ortaklık şeklinde bir banka kurmak için Hükûmete yetki verilmiştir.

Diğer ortaklıklar

İKİNCİ MADDE — Banka, bu kanunla kendisine tevdi edilen işleri ya doğrudan doğruya yapmaya yahut sermayesinin yarısından fazlasına katılmak suretiyle kuracağı Anonim Ortaklıklarla yaptırmaya yetkilidir. Ancak, tekel şeklindeki işlerin ortaklıklara yaptırılması Bakanlar Kurulu kararına bağlıdır.

Merkez

ÜÇÜNCÜ MADDE — Bankanın merkezi İstanbul'dadır. Banka ve kuracağı ortaklıklar yurt içinde ve Maliye Bakanlığının önceden izni alınmak şartıyla yurt dışında ihtiyaç gördükleri yerlerde şube ve acentalıklar açabilirler.

Süre

DÖRDÜNCÜ MADDE — Bankanın süresi, kesin kuruluş gününden başlamak üzere (99) doksan dokuz yıldır.

II - Görev ve yetkiler*Bankacılık*

BEŞİNCİ MADDE — Banka, deniz ulaştırmasıyla doğrudan doğruya veya dolayısıyla ilgili hususlarda her türlü Banka muamelelerini yapmaya ve bilhassa gemi inşa, tamir ve mübayaa eden veya deniz işletmeciliği yapan gerçek veya tüzel kişilere kanuni hadler dairesinde ve Bankalar Kanununda sayılan karşılıklardan başka gayrimenkul veya gemi ipotekleri mukabilinde krediler açmaya, vâdeli vâdesiz her türlü tasarruf ve diğer mevduatı kabul etmeye ve çeşitli banka muamelelerini yapmaya yetkilidir.

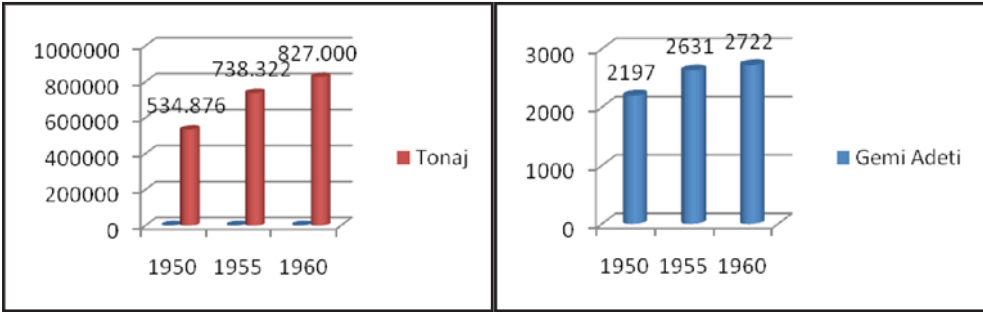
Kaynak: Denizcilik Bankası'nın Kuruluşuna Dair Kanun Metni, *Resmî Gazete*, S.7886, 18.08.1951.

Denizcilik Bankası'na ait kanunun gerekçesinde belirtildiği üzere kuruma, bankacılık işlemleri de yapan bir holding fonksiyonu verilmek istenmiş, her türlü denizcilik işlerinin ise banka tarafından çeşitli uzmanlık alanlarında kurulacak anonim ortaklıklar tarafından yapılması öngörülmüştür. Uygulamada da bu şekilde hareket edilmiş ve faaliyet alanları birbirinden ayrılmış birkaç işletme kurulduktan sonra 1956'da, iç ve dış yük taşımacılığı bankanın idarî sorumluluğundan tamamen ayrılmış; bu faaliyet, sermaye çoğunluğu Denizcilik Bankası'na ait olmak üzere kurulan *Deniz Nakliyatı Anonim Şirketi'*ne bırakılmıştır⁴⁵. Aynı kanunla, önceden devlet tekelinde olan birçok iş serbest bırakılmış, ayrıca özel sektöre Denizcilik Bankası'nın çalıştığı hatlarda, liman ve iskelelerde eşit şartlarda çalışma olanağı da sağlanmıştır. Bu dönemde kısa süreli de olsa, ABD'li uzmanlardan da destek alınmıştır. Marshall Planı kapsamında teknik yardım amacıyla Nisan 1950'de Denizyolları İdaresi'ne gelerek çalışmalara başlayan ve sözleşme süreleri Nisan 1951'de sona erdiği halde, süreli olarak uzatılan 10 Amerikalı uzman, bir süre sonra kaynak yetersizliği nedeniyle ülkelerine dönmek zorunda kalmışlardır⁴⁶.

45 A.g.t., s.457.

46 *Cumhuriyet*, 14 Temmuz 1951.

Aynı dönemde büyük kısmı Denizcilik Bankası tarafından yönetilmek üzere, kamu kaynaklarından özel sektör gemiciliğinin gelişmesini sağlayacak ve ülkede gemi inşa sanayinin ilerlemesine imkân verecek fonlar tahsis edilmiştir. Bu fonlar, uygun şartlarda özel sektöre kredi olarak verilmiştir. Ayrıca vergi ve ithalat kolaylıkları sağlanmıştır. Türk dış ticaretinin artması, dönemin özellikle ilk yarısında devletle birlikte özel sektörün dışarıdan büyük tonajlı gemiler ve tankerler satın almasını teşvik etmiş, bu sayede Türk ticaret filosunun tonajı yükseldiği gibi, bu tonaj içerisinde büyük gemilerin payı da artmıştır. Gemi başına ortalama tonaj 1950’de 244, 1955’te 281, 1960’ta 304’a tona kadar yükselmiştir. Ayrıca özel sektörün sahip olduğu yük ve tanker gemilerin sayısı, kamu sektörüne ait aynı türdeki gemilerin sayısını da geçmiştir⁴⁷.



Grafik 1 - 1950/1960 Arası Türk Ticaret Filosuna Ait Gemi ve Tonaj Miktarları

Kaynak: DPT, Kalkınan Türkiye (Rakamlarla 1923-1968), MEB Basımevi, Ankara, 1969 s.64.

Bir başka gelişmede ise o döneme kadar filonun büyük kısmını oluşturan (yaklaşık % 60'ı) buharlı gemilerin yerine motorlu gemiler satın alınmış, filo modernleştirilmiş ve uzak mesafelere seyir olanakları artırılmıştır⁴⁸. DP döneminde gerek iç gerekse dış konjonktürün etkisiyle deniz ticareti için gerekli olan fiziki ve hukuki şartları olgunlaştırmak için de çalışmalar yürütülmüştür. Denizcilik alanıyla ilgili KİT'ler kurulmuş, ticaret filosu genişletilmiştir. Bunların dışında liman yapımına da ağırlık verilmiştir⁴⁹. Bu amaçla hükümet, liman inşaatlarıyla ilgili olarak kanunlar çıkararak gerekli yasal düzenlemeleri hazırlamıştır⁵⁰.

47 M. Serhan Yücel, *Demokrat Parti*, Ülke Kitapları, Ankara, 2001, s.102.

48 Türk ticaret filosunun gerek gemi, gerekse tonaj olarak büyüdüğünü gösteren veriler için bkz. Grafik 11.

49 A.g.e., s.102.

50 *Resmî Gazete*, 04.02.1954.

— 123 —

Limanlar İnşaatı hakkında Kanun

(Resmî Gazete ile ilân : 4 . II . 1954 - Sayı : 8625)

No.
6237Kabul tarihi
27 . I . 1954

MADDE 1. — Yurt kıyılarındaki şehir ve kasabalarımızın ihtiyaçlarını karşılamak üzere, iskele, rıhtım, mendirek, barınak ve limanlar inşaatı ile tesisat, teçhizat ve onarımlarının, burarlarda ve kıyılarımızın icabeden mahallerinde tarama ameliyatının ve bunlara ait etüd ve projelerin yaptırılması ve bu işlere lüzumlu makine ve vasıta satın alınması, bakım ve onarımları ve buna müteferri depo ve atelyelerin kurulması ve işletilmesi ve diğer her türlü giderler için yıllık ödeme miktarı (30) milyon lirayı geçmemek üzere (300) milyon liraya kadar gelecek yıllara geçici taahhütlere girişimiye Bayındırlık Vekili ve faizleri ile birlikte bu meblağın % 50 sini geçmemek üzere bono çıkarmaya Maliye Vekili salâhiyetlidir. Bu suretle girişilecek taahhütler karşılığı her yıl bütçe kanunlarına bağlı cetvellerin Bayındırlık Vekâleti kısımlarında bu maksatla açılacak bölümlere konur.

MADDE 2. — Birinci maddede sayılan işler ve bunların inşa sıraları İera Vekilleri Heyetinece kararlaştırılır.

MADDE 3. — Bu kanun mevzuunu teşkil eden iş ve hizmetleri, avans teminatına ait hükümler mahfuz kalmak suretiyle 1050 sayılı Muhasebeî Umumiye Kanununun 83 nci maddesinin (h) fıkrası ile 2490 sayılı Kanunla ek ve tadillerine tâbi olmamak ve 1050 sayılı Muhasebeî Umumiye Kanununun 135 nci maddesindeki nispet % 50 ye çıkarmak şartıyla toplu ve kısımlar halinde tanınmış, yerli veya yabancı uzman firmalar arasından muvafık görülerek seçilecek birine veya bir kaçına pazarlıkla yaptırmaya Bayındırlık Vekili salâhiyetlidir.

MADDE 4. — Yapıtılan tesisler inşaları tamamlandıka ilgisine göre ve İera Vekilleri Heyetinece kararlaştırılacak esaslar dairesinde işletme teşekküllerine, özel idare veya belediyelere devrolunur.

MADDE 5. — Mevcut ve hususi kanunları ile inşa edilmekte olanlarla bu kanun gereğince ele alınacak tesislerin bakım ve iyi halde bulundurulmaları bunları işleten teşekküllere aittir.

Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı ile İktisadi Devlet Teşekküllerine ait olanların esaslı tamirleri kendilerine aittir. Belediye ve mahalli idarelere ait olanların esaslı tamirleri Bayındırlık Vekâletinece yapılır. Tamirleri Bayındırlık Vekâletinece yaptırılacak tesisleri işleten teşekküller devredilmiş ve devredilecek tesislerin devriden sonra yapılacak esaslı tamir karşılığı olarak her yılın gayrisâfi iradından % 10 nispetinde bir meblağı Hazineye yatırmaya mecburdurlar.

MADDE 6. — Yapılacak tesisleri devralacak belediye, özel idare, köy hükmî şahsiyeti ve İktisadi Devlet Teşekkülleri ile Denizcilik Bankası ve işletmelerine ait arazi ve arsalarla taş, kum ve çakıl ocaklarını tesislerin inşası sırasında muvakkaten Bayındırlık Vekâleti bedelsiz olarak işgal eder.

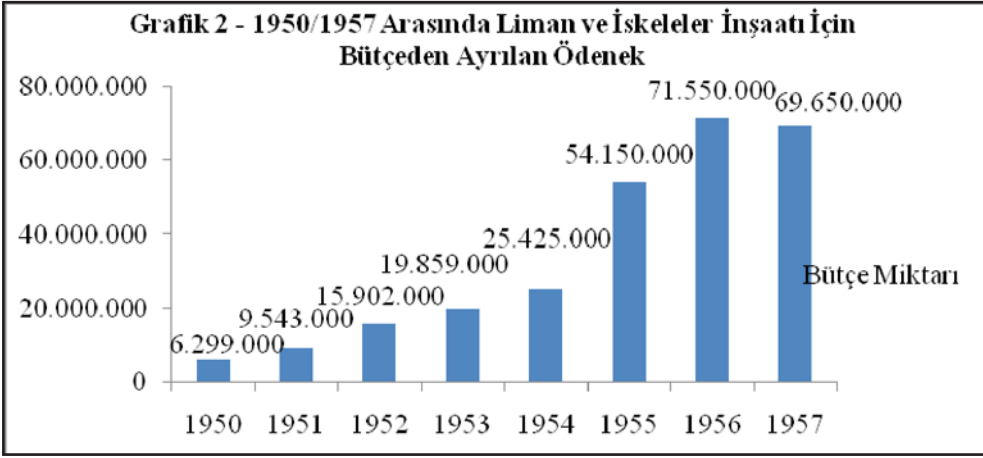
İşletmesi kendilerine devredilecek daire ve müesseselere ait arazi ve diğer gayrimenkullerin istinmâki halinde istinmâk bedeli ödenmez. Devirden önce ödenmiş ise

Kaynak: 1954 tarihli "Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun" metni, *Resmî Gazete*, S.8625, 04.02.1954.

Bu politikaların sonucunda Türkiye'nin doğal ve yapay limanlarının toplam yüklem ve boşaltma kapasitesi arttırılmıştır. 1950'de bu kapasite 1 milyon ton iken, 1953'te 3 milyon tona, 1960'ta 10 milyon tona kadar çıkmıştır⁵¹. Limanlarda bu dönemde artan ticaret hacimleri ve iş yükü, bir süre sonra limanların yenilenmesi veya iyileştirilmesi ihtiyacını doğurmuştur. Bu bağlamda 1940'lı yılların sonlarında başlayan ve 1950'li yıllarda devam eden süreçte pek çok liman yapılmıştır. Bunlar; İstanbul (Salıpazarı), Haydarpaşa, İzmir (Alsancak), Mersin, İskenderun, Samsun, Trabzon ve Zonguldak Limanları'dır. Ayrıca sahildeki şehir ve kasabaların pek çoğunda yeni iskeleler ve barınaklar inşa edilmiş veya tamir edilmiştir. Ancak limanların tek bir merkezden yönetilmesi için gerekli teşkilatlanma yapılamamış, demiryollarıyla bağlantılı olan limanlar (Haydarpaşa, İskenderun, Samsun, Mersin ve Derince) DDY'ye, diğer limanlar ise, Bayındırlık Bakanlığına bağlı olarak çalışmışlardır.

51 As, a.g.t., s. 458.

DP iktidarında limanlar konusundaki çalışmalar, üç gruba ayrılabilir. Buna göre özel kanunlarla inşa edilen Ereğli, Trabzon, İnebolu ve Amasra Limanları 1. grubu, iskele ve barınaklar inşaatı 2. grubu, büyük limanların inşaatı da 3. grubu oluşturmaktadır⁵². Son grubu oluşturan İstanbul, İzmir, Samsun ve İskenderun Limanları yapımına harcanmak üzere hükümet tarafından Milletlerarası Kalkınma ve İmar Bankası'ndan kredi istenmiş ve istenen kredi ancak Kasım 1950'de verilmiştir. Bayındırlık Bakanlığı emrine verilen 12,5 milyon dolarlık kredi ile limanların yapımı için yurt dışından malzeme alınması ön görülmüştür⁵³. Ayrıca inşaat için gereken miktarın bir kısmını iç finansmanla karşılamak üzere 73 milyonluk bir ödenek ayrılmıştır⁵⁴.



Kaynak: BCA, 030..01.0.0/74.471..12 (15.08.1958)

Hükümet tarafından 1950 ile 1957 yılları arasında liman ve iskeleler için ayrılan toplam bütçe 272.378.000 TL'dir⁵⁵. Bu ödenek öncelikli olarak, Alsancak (İzmir), Zonguldak, İskenderun, Samsun ve Mersin limanlarının inşaatlarında ve modernleştirme çalışmalarında kullanılmıştır. Bu arada ülkede gerçekleştirilen liman inşaatları iktidar ile muhalefet arasında tartışmalara da sahne olmuştur. Temmuz 1955'te CHP Genel Sekreteri Kasım Gülek ile DP'li Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanı Muammer Çavuşoğlu arasındaki bayındırlığa yönelik tartışmalar basına yansımıştır. DP'nin yayın organı görünümündeki Zafer Gazetesi, sık sık bayındırlık alanında DP iktidarının icraatlarını gündeme getirmektedir. 15 Temmuz 1955 tarihli Zafer Gazetesi'nde yayınlanan haberde; Bakan Muammer Çavuşoğlu, muhalefeti sert bir dille eleştirmekte ve bazı tespitlerde bulunmaktadır⁵⁶:

52 A.g.t., s. 459.

53 Cumhuriyet, 4 Kasım 1950.

54 Cumhuriyet, 24 Mayıs 1951.

55 1950 ile 1957 yılları arasındaki liman ve iskele inşaatları için bütçeden ayrılan ödenek için bkz.Grafik 2.

56 Zafer, 15 Temmuz 1955.

“...1950 yılından bu yana yapılmakta olan su işlerini kısaca gözden geçirerek su politikamızın hedef ve gayelerini, kat ettiği merhaleleri umumi efkârın müdakkık nazarları önüne sermek istiyorum. Daha 1950 yılında ilk DP Hükümeti, BMM'nin tasvibine mazhar olan programında Nafia işlerimize milli ekonomi ve ziraat ile çok yakından ilgili mevzular olarak kıymet verdiğini ilan etmişti. Ele alacağımız işlerin memleket kalkınmasına en kısa zamanda azami randımanla yardım edebilmesi esası, yine aynı programda belirtilmiş bulunuyordu. İşte bu rasyonel görüş ve karar su işlerimize verilecek istikameti tayin ve tesbit etmişti. Bu düşünceyle hareket eden hükümetimiz, 7000 km'den fazla olan memleketimizin sahil uzunluğunda, eskimiş İstanbul ve İzmir limanları istisna edilirse, bu sahillerde ihtiyacımızı karşılayacak limanlardan mahrumuz. CHP iktidarı döneminde 1950'ye kadar yapılan işlerin ise konunun önemi karşısında hiç denecek derecede bir mahiyete sahiptir. CHP'nin 27 yıllık iktidarında bu işlere yalnızca 40 milyon lira harcanmıştır. Hâlbuki biz hükümet olarak yalnız 1955 bütçesiyle liman inşaatlarına ayırdığımız para 54 milyon liradır. Limansızlık yüzünden kara, demir, deniz ve havayolları arasında ahenk sağlanamamaktadır. İktidarımız döneminde ise Hopa'dan İskenderun'a bir liman inşası programı hazırladık, bir kanunlar serisinin verdiği imkânla 700 milyon liralık iç, 16.3 milyon dolarlık (50 milyon lira) da dış finansmanı içeren bu programı uygulamaya koyduk. Bu sayede yılda 100 milyon liralık gelir kaybını önlediğimiz gibi, daha da önemlisi, ülkenin zengin doğal kaynaklarını ve üretim güçlerini harekete geçirdik. Fakat muhalefet bunları “kudretini aşan yatırımlar” olarak nitelemektedir. Maalesef bu tür düşüncelerin, ülkeyi yeteri kadar tanımayan bazı yabancıların hazırladıkları ve verdikleri gün olaylarla tekdize uğrayan raporlarındaki görüşle tam bir uyum içerisinde olduğunu üzüntüyle tespit etmiş bulunmaktayız.

Hükümetimiz tarafından memleketin iktisadi çehresini değiştirecek muazzam bir kalkınma planı hazırlanmaktadır. Yarının mesut ve müreffeh Türkiye'sine doğru geniş ve emin adımlarla yürümekte olduğumuzu bütün vatandaşların müşahede ve takdir etmekte olduklarına inanıyoruz. Eğer bunları muhalefet liderleri göremiyorlarsa bunu, bu şaşalı başarılar karşısında parlak ziyaya alışmamış gözlerinin kamaşmasından başka neye hamledebiliriz?”

Liman inşaatları tartışmaları arasında DP Hükümeti, gerek Karadeniz'de ve gerekse Akdeniz'de liman inşaatlarına devam etmiştir. Bunlardan biri, İskenderun ile birlikte Doğu Akdeniz'in en stratejik limanı olacak olan Mersin Limanı inşasıdır. Mersin Limanı'yla ilgili kanun, daha Cumhuriyetin kuruluşundan bir yıl sonra Samsun Liman Kanunu ile birlikte çıkmış, fakat geçen zaman içerisinde bir türlü inşaatına başlanamamış, ancak 1954 yılında Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketine 68.867.797 liraya ihale edilerek Mersin'deki Liman inşasına başlanabilmiştir⁵⁷. Yine bu dönemde Mersin Limanı ile birlikte uzun yıllardır yapılamayan Samsun Limanı konusunda da önemli gelişmeler yaşanmıştır. Alman Philip Holzman ve bir başka Alman firmasıyla birlikte bir Türk firmasının oluşturduğu konsorsiyum, ortaklaşa Samsun Limanı'nın genişletilmesi ve yeniden inşası konusunda Türk hükümeti ile 14.3 milyon

57 BCA, 30.1.0.0/ E8/74.470..9.

dolarlık bir sözleşme imzalamıştır⁵⁸. Mersin ve Samsun Limanları dışında DP döneminde Karadeniz’de Ordu ve Giresun Limanları da açılmıştır. Giresun Limanı’nın temeli 8 Ekim 1954’te Cumhurbaşkanı Celal Bayar tarafından atılmış⁵⁹, liman için 11 milyon lira harcanması öngörülmüştür⁶⁰. 23 Haziran 1957’de hizmete açılan Ordu Limanı ise; 2. 2 milyon liraya mal olacaktır⁶¹. Akdeniz’de bir diğer limanın Bodrum Limanı’nın temeli ise 30 Mayıs 1956’da atılmıştır⁶². Bodrum Limanı’nın tahmini bedeli ise 1 milyon liradır.

Genel olarak İkinci Dünya Savaşı sonrasında meydana gelen uluslararası alanda siyasal ve ekonomik gelişmelerin etkisi ve DP’nin liberal ekonomi siyaseti, Türkiye’de denizciliğin ve limanların modernizasyonu için çalışmalara hız kazandırmıştır. Böylece Türkiye’de birçok liman, uluslararası niteliklere sahip limanlara dönüştürülmüştür Ancak üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke için uygulanmaya çalışılan denizcilik politikasının yeterli olduğunu söylemek ise güçtür.

Sonuç

II. Dünya Savaşı boyunca tarafsızlığın, Selim Deringil’in deyişiyle “Denge Politikası”⁶³nın sıkı bir takipçisi olan Türkiye, savaşın sonunda kuzeyindeki büyük komşusu SSCB ile yaşadığı sınır ve boğazların korunmasındaki anlaşmazlıkların da etkisiyle dış politikasını değiştirme kararı almıştır. Bu değişim sadece dış politikayla da sınırlı kalmamış siyasal hayatın yeniden inşası doğrultusunda adımlar atılmış ve Milli Mücadele kadrosu içinde yer alan Celal Bayar’ın da kurucularından biri olduğu DP ile Türkiye’de çok partili siyasal hayata geçilmiştir⁶⁴. Aslında Türkiye’nin dış politikasında 1945 sonrasında belirleyici olan Batı eksenli dış politika yörüngesine girmeden önce, içeride uygulayacağı sosyo-ekonomik politikalara ilişkin rapor ve tavsiyeler de gelmekteydi. Bunlardan 1944 tarihli Dünya Bankası Raporu ve Amerikalı Thornburg tarafından kaleme alınan “*Türk Ekonomisinin Eleştirisi*” isimli raporda; Türkiye’nin sanayi yatırımlarından vazgeçerek, tarımsal ve temel hammadde üretimine ağırlık vermesi gerektiği belirtilerek, devletçi politikaların terk edilmesi, ekonomide özel sektöre yer verilmesi ve yabancı sermayenin teşvik edilmesi önerilmişti⁶⁵. CHP Hükümeti de bu doğrultuda adımlar atmaya başlamıştı. 1947 tarihli iktisadi kalkınma planı ve Truman Doktrini çerçevesinde

58 *Cumhuriyet*, 16 Eylül 1953.

59 *Cumhuriyet*, 9 Ekim 1954.

60 *Zafer*, 25 Temmuz 1955.

61 *Zafer*, 23 Haziran 1957.

62 *Zafer*, 31 Mayıs 1956.

63 Selim Deringil, *Denge Oyunu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.

64 Aslında DP’den önce bu dönemde kurulan ilk siyasal parti Nuri Demirağ tarafından kurulan Milli Kalkınma Partisi’dir. Ancak parti etkili olamamıştır. Bkz: Eroğul, *a.g.e.*, s.21.

65 Hüseyin Akyıldız, Ömer Eroğlu, “Türkiye Cumhuriyeti Dönemi Uygulanan İktisadi Politikaları”, *Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF Dergisi*, C.9, S.1, Isparta, 2004, ss.50-51.

gerçekleşecek Marshall yardımlarından yararlanmak için iktisadi yatırımların yönü değiştirilmeye başlanmıştı. Savaş sonrasında Avrupa'nın yeniden imarına bu anlamda Türkiye'nin, tarımsal ürünleriyle ve madencilik üretimiyle destek vermesi kararlaştırılmıştı. Plan çerçevesinde Avrupa'yla dış ticaretin yoğun olarak deniz ulaşımı üzerinden gerçekleştirilmesi tasarlandığı için Türkiye'de 1940'lı yılların sonlarına doğru başlayan liman inşaatları ve modernizasyonu konusunda adımlar atılmaya başlanmıştı⁶⁶. Liman inşaatlarının dışında hükümet, özel sektörle birlikte ülkenin sahip olduğu deniz filosunun ticaret hacmini genişletmek amacıyla yeni gemilerin satın alınması gibi çalışmaları da gerçekleştirmişti⁶⁷.

CHP iktidarının son dönemlerinde deniz ulaşımı ve limanların geliştirilmesi doğrultusundaki politika, DP iktidarı döneminde de sürdürülmeye devam etmiştir. Marshall Planı kapsamında sağlanan yardımlar, alınan dış krediler, tarımda makineleşmenin katkısı ve olumlu iklim koşulları sayesinde Türkiye'de, 1950'lerin ilk yarısında, tarımsal üretim artmıştır. Bu dönemde ayrıca ulaştırma, haberleşme ve enerji alanında yapılan yatırımlarla, altyapı hizmetlerinde de ilerleme kaydedilmiştir. DP Hükümetinin dikkat çeken politikalarından biri de deniz ulaşımının ve limanların geliştirilmesi için yapılan yatırımlar oluşturur. Bu bağlamda hükümet tarafından *Denizcilik Bankası TAO*, *Deniz Nakliyatı Anonim Şirketi* gibi bazı KİT'ler kurularak devlet destekli olarak denizciliğin gelişebilmesi için adımlar atılmıştır. Ayrıca gerek hükümet tarafından gerekse özel sektör tarafından Avrupa'dan ve Amerika'dan gemiler satın alınarak, Türk ticaret filosunun gemi sayısı ve tonaj kapasitesi de arttırılmıştır. Bu dönemde gemi başına ortalama tonaj 1950'de 244 ton iken 1960'a gelindiğinde 304 tona kadar yükseltilmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonrasında başta ABD olmak üzere Batılı devletlerle gelişen dış ticaret sayesinde Türkiye'deki limanların ticaret hacimleri ve iş yükleri artmıştır. Böylece ülkedeki limanların, ihtiyacı karşılayamaz hale gelmesi üzerine, limanların yenilenmesi veya iyileştirilmesine ağırlık verilmiştir. DP Hükümeti tarafından Türkiye'nin dış pazara entegre edilebilmesinin önemli araçları olarak görülen limanların, iyileştirme veya yeniden inşa edilerek modernize edilmesi politikası başarıyla uygulanmıştır. DP'nin on yıllık iktidarı döneminde Türkiye'nin sahip olduğu limanların toplam yükleme ve boşaltma kapasitesi on kat artmıştır. Örneğin 1950'de 1 milyon ton iken, bu kapasite 1953'te 3 milyon tona, 1960'ta 10 milyon ton'a kadar çıkmıştır⁶⁸.

CHP iktidarının son dört-beş yılı itibariyle ve 1950'li yıllarda devam eden süreçte, hükümetler tarafından pek çok liman yapılmıştır. Bunların başında İstanbul (Salıpazarı), Haydarpaşa, İzmir (Alsancak), Mersin, İskenderun, Samsun, Trabzon ve Zonguldak Limanları gelir. Ayrıca sahildeki

66 Tekeli, İlkin, *a.g.e.*, ss.96-98.

67 *A.g.e.*, s.20.

68 *As, a.g.t.*, s.458.

şehir ve kasabaların pek çoğunda yeni iskeleler ve barınaklar inşa edilmiş veya tamir edilmiştir. Ancak denizcilik ve limanlar açısından olumlu olarak nitelendirilebilecek bu gelişmelere rağmen DP döneminde limanların tek bir merkezden yönetilmemesi ve bu konuda bir örgütlenmeye gidilmemesi, eksiklik olarak değerlendirilebilir. Örneğin, demiryollarıyla bağlantılı olan limanlar (Haydarpaşa, İskenderun, Samsun, Mersin ve Derince) Devlet Demiryolları'na, diğer limanlar ise Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı olarak çalışmışlardır. Limanların yönetimindeki organizasyon eksikliği, ülkedeki limanların idaresi konusunda farklı uygulamalarla karşılaşılmasına neden olmuştur. DP iktidarının limanlar konusundaki çalışmaları üç gruba ayrılmıştır. Birinci grup özel kanunlarla inşa edilen limanlar, ikinci grup iskele ve barınaklar, üçüncü grup büyük limanların inşaatı⁶⁹. Belirtilen çalışmalar uluslararası alanda sağlanan kredilerle ve iç finansmanlarla yapılmaya çalışılmıştır. DP Hükümeti tarafından 1950 ile 1957 yılları arasında liman ve iskeleler için toplam 272.378.000 TL'lık bütçe hazırlanmıştır. Bu bütçeyle başta Alsancak, Zonguldak, İskenderun, Samsun ve Mersin Limanı olmak üzere liman inşaatları ve modernleştirme çalışmaları tamamlanmıştır.

Marshall Planının hızlandırıcı etkisiyle; II. Dünya Savaşı sonrasındaki CHP ve özellikle de DP dönemlerinde denizcilik ve liman inşaatları konusunda atılan adımlar Türkiye'de denizciliğin ve limanların gelişimine önemli katkılar sağlamıştır. Bu süreçte deniz ticaret filosunun genişletildiğini, CHP'nin son yıllarında temelleri atılan, DP döneminde ise açılışları gerçekleştirilen İskenderun, Zonguldak ve Alsancak Limanları ile Türkiye'de hızlı bir liman inşaatları dönemi yaşanmıştır. Liman inşaatı konusunda başlayan bu süreç, Mersin ve Samsun Limanları ile devam ederek kısa sürede sahil şeridindeki pek çok liman ve iskeleyi kapsayacak şekilde genişletilmiştir. DP hükümeti iktidarda bulunduğu süre zarfında, iç kaynaklar ve dış krediler vasıtasıyla, denizciliğin ve deniz ticaretinin Türkiye'de gelişebilmesi için geniş kapsamlı girişimlerde bulunmuştur.

Sonuç olarak bu çalışmada, Türkiye'de liman ve deniz ticareti faaliyetlerinin inceleme dönemi içerisinde gelişmesinin ardında birçok etkenin varlığına değinilmiştir; ancak bunların içinde II.Dünya savaşı sonrası dış konjonktürde ortaya çıkan ekonomik etkenlerin rolünün hem CHP hem de DP hükümetlerinin politikalarından daha belirleyici olduğu düşünülmektedir.

69 A.g.t., s.459.

KAYNAKÇA

I. Arşiv Kaynakları

BCA, 30..1.0.0/ E8/74.470.9.

II. Resmi Yayınlar

Resmi Gazete.

TBMM Zabıt Ceridesi.

TBMM Tutanak Dergisi.

TBBM Kanunlar Dergisi.

III. Süreli Yayınları

Akşam

Cumhuriyet

Ulus

Vatan

Yeni Mersin

Zafer

IV. Kitaplar

AS, Efdal, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikası*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2006.

ATAÖV, Türkkaya, *Amerika, Nato ve Türkiye*, Aydınlık Yayıncılık, 1. bsk., Ankara, 1969.

AYDOĞAN, Metin, *Türkiye Üzerine Notlar (1923-2005)*, Umay Yay., İzmir, 2005.

BAĞCI, Hüseyin, *Demokrat Parti Dönemi Dış Politikası*, İmge Kitabevi, Ankara, 1990.

BARDA, Süleyman, *Münakale Ekonomisi*, Akgün Matbaası, İstanbul, 1958.

BORATAV, Korkut, *Türkiye İktisat Tarihi*, İmge Kitabevi, Ankara, 2004.

DERİNGİL, Selim, *Denge Oyunu*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000.

- EROĞUL, Cem, *Demokrat Parti Tarihi ve İdeolojisi*, İmge Yayınevi, Ankara, 2001.
- ESENBEL, Melih, *Türkiye'nin Batı İle İttifaka Yönelişi*, İsis Yayıncılık, İstanbul, 1992.
- GÜVEN, Sami, *1950'li Yıllarda Türk Ekonomisi Üzerine Amerikan Kalkınma Reçeteleri, Hilts Raporu, Thornburg Raporu, Barker Raporu*, Ezgi Kitabevi Yayınları, Bursa, 2013.
- İsmet İnönü'nün TBMM'deki Konuşmaları: 1920-1973, C.2, (1939-1960), TBMM Kültür, Sanat ve Yayın Kurulu Yay. No. 57, Ankara, 1993.
- KAÇMAZOĞLU, H. Bayram, *Demokrat Parti Dönemi Toplumsal Tartışmalar*, Birey Yayıncılık, İstanbul, 1998.
- KEPENEK, Yakup, YENTÜRK, Nurhan, *Türkiye Ekonomisi*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 2003.
- KONGAR, Emre, *21. Yüzyılda Türkiye*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1999.
- MANİOĞLU, Kenan, *Türkiye'de Marshall Planı*, Devlet Bakanlığı, Ankara, 1950.
- ORAN, Baskın, *Türk Dış Politikası (1919-1980)*, C.I, İletişim Yay., İstanbul, 2002.
- SANDER, Oral, GÖNLÜBOL, Mehmet, *Olaylarla Türk Dış Politikası (1919-1995)*, Siyasal Kitabevi, Ankara, 1996.
- T.C. Başbakanlık, Devlet Plânlama Teşkilâtı, *Kalkınan Türkiye: (Rakamlarla 1923-1968)*, Milli Eğitim Basımevi, Ankara, 1969.
- TEKELİ, İlhan, İLKİN, Selim, *Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı*, Bilge Kültür Sanat Yay., İstanbul, 2009.
- TÖREN Tolga, *Yeniden Yapılanan Dünya Ekonomisinde Marshall Planı: Türkiye Örneği*, Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Kalkınma İktisadi ve İktisadi Büyüme Bilim Dalı, İstanbul, 2006.
- YAŞA, Memduh, *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978)*, Akbank Yayınları, İstanbul, 1980.
- YÜCEL, M. Serhan, *Demokrat Parti*, Ülke Kitapları, Ankara, 2001.
- ZEYTİNOĞLU, Erol, *Türkiye Ekonomisi*, İstanbul Matbaası, İstanbul, 1972.

V. Makaleler

- AKYILDIZ, Hüseyin, EROĞLU, Ömer, *Türkiye Cumhuriyeti Dönemi Uygulanan İktisat Politikaları, Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF Dergisi, C.9, Sayı:1, Isparta 2004.*
- ARI, Kemal, *İzmir Limanı'nın Dünü: Lozan'dan Kobotaj'a Uzanan Süreçte Deniz Taşımacılığı ve Geçiş Döneminin İzmir Limanı'na Yansımaları*,

I. Uluslararası Akdeniz Ticareti ve Liman Kentleri Sempozyumu: Geçmiş ve Gelecek, İzmir Ticaret Odası Yay., İzmir 2008, s. 300.

ARI, Kemal, Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Mersin'in Deniz Ticareti Yönünden Öne Çıkmasını Sağlayan Çevresel Faktörler ve Ali Cenani Bey'in Notları, *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu-III*, Mersin Deniz Ticaret Odası Yay., Mersin 2011.

ERHAN Çağrı, Ortaya Çıkışı ve Uygulanışıyla Marshall Planı, *AÜ SBF Dergisi*, C.II, 1-4, Ankara, 1996.

İNAN, Süleyman, "Demokrat Parti Dönemi (1950-1960)", *Yakın Dönem Türk Politik Tarihi*, Ed: S. İnan, E. Haytoğlu, Anı Yayıncılık, Ankara, 2000.

ŞATIROĞLU, Ayşe, San Francisco Konferansı Sonrası Dünya'da Türkiye'nin Yer Arayışı, *İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Dergisi*, C.III, 12, İstanbul, 2006.