

CUMHURİYET SONRASI DÖNEMDE KARADENİZ'DE ARMATÖRLÜK FAALİYETLERİ: ARMATÖRLÜK MESLEĞİNİ GELENEK HALİNE GETİRMİŞ KARADENİZLİ AİLELERE YÖNELİK BİR ÇALIŞMA*

Kemal AKBAYIRLI**

Cemile SOLAK FIŞKİN ***

İsmet BALIK ****

ÖZET

Armatörlük mesleği yoğun bir altyapı, bilgi, tecrübe ve birikim gerektiren işlerin başında gelmektedir. Bu nedendir ki, armatörler yıllardır süregelen birikimlerini nesilden nesile aktararak bu mesleği icra etmektedirler.

Karadeniz bölgesinin kendine münhasır bağlantıları ve olanakları bölge insanlarını yük ve yolcu taşımacılığı açısından denizciliğe yönlendirmiştir. Bu durum, Türkiye'deki birçok güçlü armatör firmaların kökeninin Karadeniz'e dayanmasının başlıca nedenlerinden sayılabilir. Bu çalışmada, bu işi yıllardır başarı ile sürdürerek aktaran Karadenizli ailelerin yapısı, Türk denizciliğindeki yeri ve öneminin ortaya konulması amaçlanmıştır.

Anahtar Kelime: Armatör, Karadeniz, Türk Deniz Ticaret Tarihi

ABSTRACT

The ship owning is the one of the profession that requires an intense substructure, information, experiment and knowledge. Therefore, ship-owners perform this occupation by passing down their accumulated knowledge.

The unique scope and connections of Black Sea Region directed the community to the maritime shipping in terms of cargo and passenger transportation. This situation can be assumed as the one of the initial reasons that the origin of most of strong ship owning companies is Black Sea. The families from Black Sea Region sustain and transmit the ship owning profession successfully. In this study, it is aimed to reveal the importance and the structure of these families and their place in Turkish Maritime Sector.

Keywords: Ship-owner, Black Sea, History of Turkish Maritime Trade

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Arş. Gör. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü

*** Araş. Gör., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, Ordu Üniversitesi,

**** Ordu Üniversitesi, Deniz Bilimleri Fakültesi, Fatsa/Ordu, Tel: 0533 634 46 60 E-mail: ibalik@odu.edu.tr

1. Giriş

Günümüzde olduğu gibi tarihsel süreçte de ulaşım, kentlerin gelişimini doğrudan etkileyen bir faktör olmakla birlikte Osmanlı Devleti' nin büyük kentlerinde dahi yeterince örgütlü bir ulaşım ağı bulunmadığı için 20.yüzyıla kadar taşımacılık faaliyeti kayık, at arabası, hamal, vapur ve atlı tramvaya dayanmaktaydı (Kurt, 2009: 284). Bu örgütlenme eksikliğine rağmen coğrafi konumu itibariyle Karadeniz tarih boyunca önemli ticari faaliyetlerin odağı olmuştur (Baygın ve Koldemir, 2012: 141).

Bu doğal koşulları sebebiyle deniz Karadeniz Bölgesinde ticareti geliştirecek en önemli alan idi. 20. yüzyılın ortalarına kadar, Karadeniz bölgesinde kara taşımacılığı oldukça kısıtlı olarak gerçekleştirilmekteydi. Dağların denize paralel uzanması kıyı ile iç bölgeler arasındaki karayolu bağlantısını engelleyen önemli bir faktör olarak ortaya çıkmaktaydı. Bu nedenle yük ve yolcu taşımacılığı açısından deniz taşımacılığının son derece önemli bir fonksiyonu bulunmaktaydı (Kırışman ve Ayyılmaz, 2012: 244).

2. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisinin ve Denizciliğinin Genel Durumu

Osmanlı Devleti birçok denize kıyısı bulunmasına karşın, denizcilik konusunda benzer konumdaki diğer ülkelere nazaran biraz daha geride kalmıştı. Osmanlı tersanelerinde daha çok askeri gemi inşa edilmiş ve deniz ticareti yeterince gelişmemişti. Bilhassa yabancı gemilerin kabotaj hakkı elde etmeleriyle ülkede armatörlük faaliyetini sürdürmek ve yabancı büyük filolarla rekabet etmek oldukça güçleşmişti (Bikriç, 2003 aktaran Sezgin, 2007: 15).

Türkiye Cumhuriyeti başta ekonomi, sanayi ve denizcilik olmak üzere Osmanlı Devleti' nden oldukça kötü bir miras devralmıştı (Gözcü, 2013: 425). Bunun yanı sıra miras kalan ekonomik, adli ve mali kapitülasyonlar deniz ticaretinden faydalanma sorununu da ortaya çıkarmıştı. Zira Osmanlı' Devleti' nin çöküşüyle sadece savaş gemileri değil, insan ve yük taşıyan gemilerin de büyük kısmı harap olmuştu. Osmanlı

Devleti' nin kalan gemilerin toplam tonajı 48.085 gros ton idi (Yalçın, 2013: 451 - 453).

Türkiye ulusal bağımsızlık savaşı sonrasında ulusal nitelikli bir ekonomi yaratmak istiyordu. Bunu başarabilmek için önündeki hedeflerden birisi de Türkiye'de ulusal bir deniz ticaret filosu yaratmak ve bu filo ile ulusal sermayeye dayanan bir deniz ticaret sektörünü geliştirmektir (Arı, 2008: 9). 19. yy.ın sonlarında İttihat ve Terakki, kapitülasyonları tek taraflı olarak kaldırıp, milli bir ticaret filosu oluşturması hedeflenmiş ancak bu ayrıcalıkların ününe geçilememiştir. I. Dünya Savaşı sonunda İtilaf Devletleri Mondros Ateşkes Anlaşması ile Osmanlı Devleti' nin deniz ticareti faaliyetlerine de el koymuşlardı. Osmanlı Devleti' nin son dönemlerinde ekonomide yaşanan bu olumsuzlukları tersine çevirmek için, İzmir İktisat Kongresi' nde bir dizi kararlar alınmış; denizlerden daha verimli yararlanılması gerektiği dile getirilmiş ve denizcilik sektöründe köklü adımlar atılması kararı alınmıştı. (Yalçın, 2013: 451 - 453). Kongre' de deniz ticaretini canlandırmak için alınan kararlardan bazıları şu şekildedir:

- Kendi limanlarımızda sadece Türk bayrağı taşıyan gemilerin ticaret yapması
- Armatörlere vergi, kredi, gümrük, bürokratik ve mevzuat yönünden kolaylıklar sağlanması
- Yüksek tonajlı gemi yapımına kredi verilmesi ve gemi yapımı için ormanlardan kereste temini
- Kıyıları hava ve deniz koşullarına karşı korumasız olduğu için yeni liman ve iskeleler yapılması
- Donanma Cemiyeti' nden kalan mal varlığı ile Deniz Ticaret Bankası kurulması
- Gemilerin limanlara giriş / çıkış işlemlerinin günün her saatinde yapılması (Akay, 1973, Tezel 1982, Hergüner, 1981 aktaran Sezgin, 2007: 34).

Lozan Antlaşmasında kapitülasyonların kaldırılmasıyla başlayan deniz alanlarında tam bağımsızlık hareketi 1 Temmuz 1926 tarihinde çıkarılan Kabotaj

kanunu ile tam olarak sağlanmış oluyordu (Gökgöz ve Yılmaz, 2013: 375). Denizcilik tarihinin önemli adımlarından bir olan kabotaj kanunu, Türk armatörlüğünün de doğmasını ve gelişmesini sağlamıştır (Hergüner, M. 2007: 14). Alınan bu kararlardan anlaşılacağı üzere, Türkiye Cumhuriyeti ile beraber ulusal çıkarlara hizmet eden bir ekonomik yapı hedeflenmişti. Çeşitli düzenlemeler neticesinde kurulan Âli İktisat Meclisi danışma organı şeklinde çalışarak Hükümet'e ekonomi alanında yol göstermekteydi (İlkin, 2009 aktaran Gözcü, 2013: 425).

En uzun kıyı şeridine sahip olması sebebiyle Karadeniz Bölgesi, deniz ticareti bakımından önemli bir merkezdi. Ancak mevcut altyapı sorunları, zayıf hinterland bağlantıları, yetersiz ve bakımsız limanlar önemli eksikler olarak göze çarpmaktaydı (Yalçın, 2013: 451 - 452). Bu nedenle Âli İktisat Meclisi gezip inceleme yapacağı alanlar arasında Karadeniz Bölgesi'nin Trabzon, Giresun ve Samsun şehirleri bulunmaktaydı.

Bölgede üretilip ihraç edilen ürünler arasında fındık, mısır ve tütün başı çekmekteydi. Fındığın en önemli müşterileri sırasıyla Hamburg, Trieste ve Marsilya iken, tütünde ise İtalyanlar en önemli ithalatçı olarak göze çarpmakta, yanı sıra İngilizler, Amerikalılar ve Almanlar da Samsun tütününün önemli müşterileri arasında yer almaktaydı. Bu üç ürünün takipçisi olarak kereste ihracatı ve canlı hayvan ile yumurta ihracatı bulunmaktaydı. Karadeniz balıkçılığı o dönemde sadece bölge yaşayanlarının talebini karşılamamakta; tuzlu balık, kırmızı havyar ve siyah havyar önemli ihraç kalemleri arasında yer almaktaydı. Bölgede yurtdışına ihraç edilen ürünler olduğu gibi yurt içine de deniz aşırı yükler gönderilmekteydi. Örneğin Cumhuriyet' in ilk yıllarında Trabzon Limanı' ndan İstanbul' a yılda ortalama 250.000 adet canlı hayvan sevk edilmişti (Gözcü, 2013: 426 - 434).

Bu mevcut ihracat potansiyeli ile beraber Karadeniz' in Asya ve Akdeniz havzası ile Avrupa arasında irtibatı sağlaması; bölgenin Samsun ve Trabzon gibi iki ana liman ekseninde neredeyse tamamen denizcilikle gerçekleşmesi nedeniyle (Yalçın, 2013: 455 - 456), Karadeniz insanı denizciliği ve deniz ticaretini çok iyi öğrenmiş; bunu bir aile geleneği şeklinde sürdürülebilir kılmayı ilke edinmişlerdir.

3. Cumhuriyet Dönemi Armatörlük Faaliyetleri

Armatörlük olarak bilinen kendisine ait gemiyi ticari olarak işletme mesleği yıllardır varlığını sürdürmektedir. Türk Ticaret Kanunu' na (m. 1016) göre donatan, gemisini menfaat sağlamak amacı ile suda kullanan gemi malikine denmektedir (TTK: 338). Donatma iştiraki ise (m. 1064), birden çok kişinin paylı mülkiyet şeklinde malik oldukları bir gemiyi, menfaat sağlamak amacıyla aralarında yapmış oldukları sözleşme gereğince hepsi adına ve hesabına suda kullanmaları halinde donatma iştiraki vardır (TTK: 339).

Deniz Ticaret Odası kurulmasına ilişkin kanunda yer alan tanımlamaya göre deniz ticaret faaliyetleri doğrudan veya dolaylı olarak yük ve yolcu taşımacılığı ilgilendirmesinin yanı sıra, gemi inşa deniz turizmi ve balıkçılık gibi diğer faaliyetleri de içermektedir (Çetin, 2008: 6). Bu kanun uyarınca kurulan İMEAK DTO' nun (İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Deniz Ticaret Odası) oluşturduğu meslek komiteleri incelendiğinde donatan tanımını doğrudan bulunmamakla beraber yük ve yolcu taşımacılığına ilişkin iki sınıflandırma yapılmıştır:

- Yolcu taşımacılığı, liman içi ve liman dışı hatlı tarifeli sefer yapan yolcu gemisi taşımacılığı
- Kabotaj, yakın yol, Akdeniz içi, uzakyol hatlarda kuru yük, dökme yük genel yük, tanker, konteyner, RoRo ve diğer gemi taşımacılığı (IMEAK DTO – 2015).

ISIC REV4., NACE ve TOBB mesleklerin gruplandırılması sistemlerine göre suda yük ve yolcu taşımacılığına ilişkin sınıflandırmalar H-Ulaştırma ve Depolama kısmında yer almakta olup 50 numaralı su yolu taşımacılığı grubu uygun düşmektedir (Cerit, 2013: 6). Bu grubun alt başlıklarında 50.1 Deniz ve Kıyı yolcu taşımacılığı, 50.2 Deniz ve Kıyı Yük Taşımacılığı, 50.3. İçsularda yolcu taşımacılığı ve 50.4. İç sularda yük taşımacılığı bulunmaktadır (UN, 2015).

Türkiye kabotaj hakkını eline aldığı anda, Türkiye'de devlete ait deniz işletmelerinin yanı sıra özel işletme ve kişilere ait gemiler de bulunuyordu. En büyük denizcilik kuruluşu Seyri Sefain'di (Arı, 2008: 178). 1923 yılında kurulan Türkiye Seyri-i Sefain İdaresi, Osmanlı Seyri-i Sefain İdaresi' nin (1910 - 1923) devamı olup, profesyonel yönetim ve kapasite artırımı ile hizmet alanı genişletilmiş ve gelir olarak da iki misli artış yaratmıştır. Seyri-i Sefain İdaresi Cumhuriyetin ilk yıllarında üzerine

CUMHURİYET SONRASI DÖNEMDE KARADENİZ'DE ARMATÖRLÜK FAALİYETLERİ:
ARMATÖRLÜK MESLEĞİNİ GELENEK HALİNE GETİRMİŞ KARADENİZLİ AİLELERE YÖNELİK BİR ÇALIŞMA

düşen görevi yaparak Türk Denizciliğine önemli katkılarda bulunmuştur ve 1 Temmuz 1933 tarihinde lağvedilmiştir (Tutel, 2006 aktaran Sözer, 2006: 20). Seyr-i Sefain İdaresi'nin yanı sıra; 15 kadar da özel işletme, yük ve insan taşıma işiyle uğraşıyordu. Bir ya da iki gemisi olan kimi Türk ve gayrimüslim yurttaş da Türk sularında gemi işletmekteydiler (Arı, 2008: 178).

Cumhuriyet döneminin ilk armatörlerinin geçmişi, Babiâli'den aldıkları özel izinle/imtiyazla ticaret yapan Müslüman kişilere, diğer adıyla “Hayriye Tüccarlarına” dayanmaktadır. O dönemde deniz ticareti belli grupların -özellikle Karadenizlilerin- kendi aralarındaki ilişkileri ve faaliyetlerin koordinesi ile yapılmıştır (Hergüner, 2003 aktaran Sezgin, 2007: 44). Karadeniz'den güçlenerek gelen bu yelkenli gemilerin armatörleri, buharlı gemilere geçiş döneminde denizcilik geleneğini yeni kuşaklara aktardılar. (www.armatorlerbirligi.org.tr).

Türk denizciliğinde öncelikle nüfus mübadelesi döneminde, insanların ve eşyalarının taşınması hususunda her iki taraftan da pek çok taşıma gerçekleştirilmiş ve oldukça önemli bir birikim sağlanmıştır. Ayrıca 2. Dünya Savaşı sürecinde Bulgaryacılık ve Yahudicilik kavramları ile sermaye birikimi sağlanmış ve Türk armatörlerinin önü açılmıştır. Bulgaryacılık Türkiye'den krom ve gıda maddelerinin büyük paralar karşılığında, Bulgaristan ve/veya Romanya limanlarına götürülmesi ve oradan gelirken mamul madde veya para getirilmesi olarak açıklanmaktadır. Yahudicilik kavramı ise Filistin'e deniz yoluyla göç eden Yahudilerin taşınması olarak tanımlanmıştır. Bu gibi etkenler sayesinde zorlu dönemler sonucunda dahi Karadenizli birçok denizcilik firması ekonomik olarak güçlü çıkabilmişlerdir. (Hergüner;2011:315;328).

Tablo 1. Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Bazı Armatör Şirketleri

<i>Şirketin Adı</i>	<i>Gemi Adı</i>	<i>Geminin Tonajı</i>	<i>Şirkete Ait Gemilerin Toplam Tonajı</i>
Yelkencizadeler	Murat	1.985	4.039
	Anadolu	348	
	Samsun	879	
	Trabzon	827	
Mustafa Cemal İdaresi	Nilüfer	268	386
	Aydın	118	

Hüdavendigâr Şirketi	Sevinç	249	438
	Başlangıç	189	
Yeni Türkiye Şirketi	Türkiye	477	942
	Rumeli	495	
Naim İdaresi	Adana	720	720
Hantalzadeler	Güzel İzmir	114	286
	Tayyar	172	
Kocaeli Şirketi	Kırlangıç	58	113
	Sürat	46	
	İzmit	10	
	Yeni Dünya	19	
Sadıkzadeler	Sakarya	1.729	6.535
	Aslan	366	
	İnönü	1.065	
	Kaplan	1.137	
	Sadıkzade	1.018	
	Dumlupınar	1.260	
Alemdarzadeler	Millet	1.018	2.403
	Canık	567	
	Yeşilirmak	818	
Karadeniz Şirketi	Feyyaz	103	103
Topalzadeler	Topalzade	88	88
Kalkavanzadeler	Hisar	1.710	2.110
	Sulh	400	
Kırzadeler	İstanbul	1.460	3.050
	Necat	1.590	

Kaynak: Arı,2008:179

Tablo 1. Cumhuriyet Dönemi' nde özel sektörde faaliyet gösteren armatör firmaların bazıları yer almaktadır. Tabloda da görülebileceği üzere özel işletmeler arasında en çok adını duyurmuş olanlar; Sadıkzadeler, Yelkencizadeler, Belozbelasve Benjamin Vapur Şirketi; Kocaeli Şirketi, Küçük Alemdarzadeler, Kalkavanzadeler, Yeni Türkiye Şirketi, Mustafa Cemal Seyri Sefain İdaresi, Hüdavendigâr Şirketi, Karadeniz Şirketi' ydi. Hantalzadelerin toplam 2, Naim Vapur İdaresi, Karadeniz Milli Vapur Acenteliği' nin ve Tonbulzadeler ve Topalzadeler' in birer vapurları vardı. İngiliz Hüseyin ve Şürekâsı, Grevamyân, Hacı Sami Bey, Hasan Mahdumları, Ali Haydar Bey ve Şürekâsı, Yağlı Halil, Ahmet Salim Beyler'e ait gemiler de Türk

sularında seyrediyorlardı. Ayrıca, tabloda yer alan Karadenizli aileler arasında Yelkencizadeler, Kalkavanzadeler, SadıkHzadeler ve Kırzadeler bile o dönemdeki deniz ticaretini domine etmekteydi.

1933 yılında halen sayı olarak özel sektöre ait gemi sayısı, kamuya ait gemi sayısından daha azdır. 1934 yılından 1961 yılına kadar devlet sektöründe groston olarak bir üstünlük söz konusudur. Bu üstünlük 1950'nin sonuna kadar bariz bir şekilde kendini hissettirmiştir. Devlet sektöründeki artış oranı özel sektöre göre çok daha fazladır. 1941 yılında Amerika'dan alınan gemilerle Türk ticaret filosu genişletilmiştir. 1948 -1956 yılları arasında geçen sürede 709700 gross tonluk filo sağlanmıştır (Topuz, 2009: 280 - 283).

Bu firmalar arasında SadıkHzadeler 6 gemi ve 6.535 tonluk kapasiteleriyle başı çekmekteyken, toplam 4 gemi ve 4.049 tonlu filosuyla Yelkencizadeler ikinci sırada yer almaktadır. Yeni kurulan ve büyük savaşlar atlattığı bir ülkede faaliyet gösteriyor olmalarının yanı sıra, yeni tamamlanmış bir dünya savaşının üzerine dünyada yeniden baş gösteren kutuplaşmalar, ülkenin üretim ve ticaretini dolayısıyla da deniz taşımacılığını olumsuz etkilemiştir. Bu nedenle o dönemde faaliyet gösteren armatör firmalardan sadece Kalkavanzadeler güçlü kalmış ve varlıklarını günümüze kadar sürdürmüşlerdir.

Tablo 2. 1952 Yılında Faaliyet Gösteren Bazı Armatörler

<i>Firma Adı</i>	<i>Şirkete Ait Gemilerin Toplam Tonajı</i>	<i>Gemi Sayısı</i>
SadıkHzade Ruşenoğulları	54.102	8
Haşim Mardin	36.085	3
Kemal Sadıkoğlu	20.395	2
H.Avni Sohtorik	17.254	3
Avni Meserretci	16.230	2
Rıza ve Arslan Sadıkoğlu	16.200	3
Nejat Doğan ve Ortakları	14.007	3
Nazım Kalkavan	14.040	1
Necati Pehlivan ve Ortakları	12.115	2
Toplam	200.428	27

Kaynak: Akol, 1981: 14

Demokrat Parti döneminde hazırlanan bir rapora göre 1952 yılında özel sektörde daha yoğun olarak faaliyet gösteren gemi sahibi firmalardan Tablo 2.'de gösterilmiştir. Bu armatörlerden Avni Meserretçi İzmirli, Haşım Mardin İstanbullu, SadıkHzade Ruşenoğulları, Avni Sohtorik, Rıza ve Arslan Sadıkoğlu ile Nazım Kalkavan Rize'lidir. Kemal Sadıkoğlu da diğer Karadenizli armatörler arasında yer almaktadır. Nejat Doğan ve Ortakları ile Necati Pehlivan ve Ortaklarının memleket bilgisine ulaşılamamıştır.

İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde de Karadenizli aileler armatörlük geleneklerini sürdürerek özel sektör filosunun büyük çoğunluğu oluşturmuşlardır. 1952 yılında özel sektöre ait gemilerin toplam tonajının yarısından fazlası kökeni Karadeniz Bölgesi 'ne dayanan ailelerin kurdukları denizcilik şirketlerine aittir. Listede yer alan firmaların bir çoğu deniz taşımacılığı ve denizcilik faaliyetlerine 20. yüzyılın sonlarında başlamışlardır. Bu süre zarfında yaşanan büyük savaşların, ekonomik yoksunlukların ve hinterland ile liman arasındaki yetersiz bağlantıların yarattığı olumsuzluklara karşın; Karadenizli aileler deniz tutkusunu, birikimini, deneyimini ve bilgisini başarılı bir biçimde aktararak denizci nesiller yetiştirmişler, belki de Türk denizciliğindeki ilk sürdürülebilirlik örneği ortaya koymuşlardır.

Tablo 3. Günümüzde Faaliyet Gösteren Karadeniz Kökenli Bazı Armatör Firmalar

<i>Firma Adı (Alfabetik)</i>	<i>Firmanın Kurucusu</i>	<i>Günümüzde Firmayı Yöneten Kişi</i>	<i>Şirkete Ait Gemilerin Toplam Tonajı</i>	<i>Gemi Sayısı</i>	<i>Kuruluş Yılı</i>	<i>Şehir</i>
Atasoy Denizcilik	Şaban Atasoy Ömer Atasoy Nusret Atasoy	Kemal Atasoy	19.513	2	1946	Trabzon
Bayraktar	Mehmet Arif Bayraktar	Şadan Bayraktar Erhan Bayraktar	231.479	14	1945	Rize
Cerrahgil	Aile fertleri Cumhuriyet' in ilk anonim ortaklığını kurmuşlardır	Eşref Cerrahoğlu	160.818	2	1887	Ereğli

CUMHURİYET SONRASI DÖNEMDE KARADENİZ'DE ARMATÖRLÜK FAALİYETLERİ:
ARMATÖRLÜK MESLEĞİNİ GELENEK HALİNE GETİRMİŞ KARADENİZLİ AİLELERE YÖNELİK BİR ÇALIŞMA

Çetinkaya (Manta Denizcilik)	Mecit Çetinkaya	Mecit Çetinkaya (Oğlu ve babası aynı ismi taşımaktadır)	189.305	6	1974	Gümüşhane
Deval	Kpt. Hasan Deval	Burhan Deval	169.483	6	1881	Rize
Hacıoğulları	Selamet Sonay	Nuri Sonay	91.000	7	1948	Rize
İnce Denizcilik	Ahmet Bedri İnce	Ahmet Bedri İnce	806.606	14	1970	Kastamonu
Kafkametler	Selim Özkandemir O. Saffet Özkandemir	Kayacan Özkandemir Saffet Özkandemir F. Yaşar Özkandemir	4.905	2	1953	Zonguldak
Kaptanoğlu	Haci İsmail Kaptanoğlu	Cengiz Kaptanoğlu Gündüz Kaptanoğlu	552.010	13	20.yy' ın başları	Rize
Kıran	Turgut Kıran	Tahir Kıran	1.266.418	21	1959	Rize
Metekardeşler	Osman Memiş Mete	Halim Mete	18.372	2	1956	Rize
Turkon	Kaşif Kalkavan	Metin Kalkavan	308.700	17	1949 (Turkon Line 1997)	Rize
Ulusoy	Haci Mehmet Bahattin Ulusoy	Yılmaz Ulusoy	495.207	14	1981	Trabzon
Yardımcı	Şevket Yardımcı	Servet Yardımcı Hüseyin Yardımcı	159.123	16	1974	Rize

Tablo 3 armatörlük faaliyeti gösteren Karadenizli gemi sahiplerinin bir kısmını göstermektedir. Derleme yapılırken firmanın kurulduğu şehir veya kurucusunun memleketinin Karadeniz Bölgesi'nde yer alması esas alınmıştır.

Tabloya göre, sahip oldukları gemi sayısı bakımından ilk üç sırayı sırasıyla Kıran Denizcilik, Turkon Line ve Yardımcı Denizcilik iken, DWT açısından ise ilk üç sırayı Kıran Denizcilik, İnce Denizcilik ve Kaptanoğlu Denizciliktir. Bahsi geçen bu iki kıstasta listenin farklılık göstermesindeki en önemli etkenler firmanın hangi pazarda yer aldığı ve pazarlama stratejileri dolayısıyla sahip oldukları gemilerin cinsi

ve boyutudur. Örneğin, karlılık ve talep açısından dökme sıvı kimyasal ürünler veya işlenmiş petrol ürünler taşıyan bir geminin ebatının ve tonajının nispeten daha az iken; kuru dökme yük taşıyan gemilerde durum genellikle tam tersidir.

SONUÇ

Araştırmanın yapılırken firmaların web sayfalarında yararlanılmış, üniversitenin veri tabanları ve geçmiş Deniz Ticaret Tarihi Sempozyumlarından faydalanılmıştır. Kesin bilgilere ulaşabilmek için, İzmir Deniz Ticaret Odası Şube Müdür Yardımcısı Mahmut CANKA ile görüşme yapılmış; buna ek olarak veri elde edilemeyen firmaların bir kısmıyla görüşme yapılmıştır.

Kısıtlı zaman, internet ve yazılı yayınlarda kökene ve aileye ilişkin çok fazla somut veri bulunmayışı, armatör firmaların araştırmalara vakit ayırmaya yanaşmamaları ve kendi firmaları hakkında bilgi vermekten kaçınmaları araştırmanın daha kapsamlı biçimde yapılmasını zorlaştırmıştır. Araştırmanın bir diğer ve en önemli kısıtı olarak, Karadeniz kökenli bir çok değerli armatör firmaya ulaşılmasına karşın, gerek araştırmanın amacına gerekse başlığına uygun olması bakımından kuruluş yılları esas alınmıştır. Çalışmada, kuruluş veya bireysel armatörlük faaliyetlerine başlangıçları 1981 yılından daha eskiye dayanan 14 firma üzerinde durulmuştur. Firmaların sahip oldukları gemilerden ise 1000 tonun üzerindeki gemiler esas alınmıştır.

(1000 GT ve Üzeri)

Yıl	Dünya Sırası	Ulusal Bayraktaki Filo				Yabancı Bayraktaki Filo				Toplam Filo			
		Toplam Adet	DWT-1000	TEU-1000	Ort. Yaş	Toplam Adet	DWT-1000	TEU-1000	Ort. Yaş	Toplam Adet	DWT-1000	TEU-1000	Ort. Yaş
2003	17	437	7.338	58	18,4	132	1.575	20	19,3	569	8.912	78	18,6
2004	18	408	6.556	56	19,0	163	2.159	24	20,0	571	8.715	80	19,0
2005	20	420	6.427	53	18,0	237	2.725	24	22,0	657	9.152	77	20,0
2006	19	432	6.844	50	19,0	353	3.609	24	21,0	785	10.453	74	20,0
2007	19	446	6.464	50	19,0	424	4.650	36	21,0	870	11.115	87	20,0
2008	17	490	6.592	62	19,0	513	6.591	50	20,0	1003	13.183	113	19,0
2009	16	520	6.736	69	18,0	636	8.592	61	20,0	1.156	15.328	130	19,0
2010	15	560	7.246	70	17,5	665	9.954	66	18,6	1.225	18.671	136	18,1
2011	15	547	7.797	72	16,8	672	11.863	59	17,6	1.219	19.660	131	17,2
2012	15	523	8.479	76	16,5	642	14.093	60	16,2	1.165	22.572	136	16,3
2013	13	627	9.488	88	17,4	842	20.838	91	16,7	1.469	30.327	179	17,0
2014	13	599	8.580	91	17,7	890	21.846	101	17,2	1.489	30.427	192	17,4

Şekil - 1. Faal Durumdaki Türk Sahipli Filonun Gelişimi**Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014**

Şekil - 1' de Türk armatörlerin sahip oldukları 1000 gros ton ve üzeri gemilerin sayısının ve tonajlarının son 10 yıl içerisinde yaşadıkları değişim gösterilmektedir. Şekle göre 01 Ocak 2014 tarihinde Türk armatörlerin sahip oldukları gemi sayısı toplam 1489 iken tonajı 30.427.000 tondur. Bu gemilerin içerisinde yük gemisi çeşitleri ile beraber, yolcu gemileri, balıkçı gemileri, römorkörler, gemi hizmeti sağlayan gemiler, araştırma gemileri, deniz araçları, yüzer havuz ve yatlar da yer almaktadır. Türk armatörlere ait olan yalnız yük gemisi sayısına ilişkin herhangi bir veri elde edilememesine karşın, tüm gemi türlerinin dahil edildiği tablolarda dahi Karadenizli armatörlere ait gemi ve tonajı oldukça önemli bir paya sahiptir. Sadece çalışmanın hedef grubunu esas alacak olduğumuzda ise, çalışma dahilindeki Karadeniz kökenli aileler 136 adet gemi ve yaklaşık 4.500.000 tonluk kapasite ise toplam gemi sayısının %9.2' sini, toplam tonajın ise % 14,7' sini elinde bulundurmaktadır. Araştırılan firmaların araştırma süresi içerisindeki filo bilgilerine ekte ulaşılabılır.

Araştırma kapsamına alınan gemi sahibi firmaların kökenleri ele alındığında Bayraktar, Deval, Hacıoğulları, Kaptanoğlu, Kıran, Metekardeşler, Turkon Line ve Yardımcı Denizcilik' in kökenleri Rize şehrine dayanırken; Atasoy ve Ulusoy Denizcilik' in kökeni Trabzon' a, Cerrahgil ve Kafkametler' in ise Zonguldak' a dayanmaktadır. Çetinkaya ailesinin kökeni Gümüşhane' ye uzanırken, İnce Denizcilik' in temelleri ise Kastamonu' da atılmıştır. Kısıtlar gereği listeye alınmamış olan Karadeniz kökenli diğer firmaları da göz önünde bulundurduğumuz takdirde, her ne kadar diğer Karadeniz şehirlerinde de başarılı armatörler yetişmiş olsa da, Rize şehri denizcilik taşımacılığı ve gemi sahipliği bakımından başı çekmekte ve bu mesleği yıllardır başarı ile sürdürmektedirler.

KAYNAKÇA

Akol, R. (1981). Genç Türkiye Cumhuriyeti' nin Kuruluşunda Türk Deniz Ulaştırmasına Genel Bir Bakış, Cumhuriyet Dönemi Türk Sanayisinin Gelişimi Sempozyumu. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları.

- Arı, K. (2008). İzmir'den Bakışla Türk Ticaret Bahriyesi ve Mübadele Gemileri Lozan'dan Kabotaja. İzmir: Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları.
- Baygın, O .ve Koldemir, B (2012). Tarihi Süreç İçerisinde Karadeniz'de Ticari Faaliyetlerin İncelenmesi ve Trabzon. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 4: Doğu Karadeniz. 16-17. 04. 2012 –Trabzon.
- Cerit, A.G. (2013). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi. Edt. (Cerit, A.G., Deveci, A.D. ve Esmer, S.). İzmir: Beta Yayınları
- Çetin, İ.B. (2007). Deniz Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları için İlgi Analizleri: Türkiye – Almanya-Çin Uygulaması. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Gökgöz, G. ve Yılmaz,A. (2013). Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye'de Liman ve Liman İşletmecilerini Millileştirme Süreci ve Karadeniz Limanları. Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik - 2. Samsun: Canik Belediyesi Kültür Yayınları.
- Gözcü, A. (2013). Cumhuriyet Döneminde Karadeniz Bölgesinde Limanları Besleyen Ürünler ve Ticari Etkinlikler. Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik - 2. Samsun: Canik Belediyesi Kültür Yayınları.
- Hergüner, M. (2007). Kabotaj Kanunu'nun 81. yılı kutlanıyor.Cumhuriyet Gazetesi. 9 Temmuz 2007.
<http://www.cumhuriyetarsivi.com/katalog/4926/sayfa/2007/7/9/14.xhtml>
- Hergüner, M.(2011). İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği. İstanbul: Kastaş Yayınları.
- Kurt, S. (2009). Başlangıçtan günümüze İzmir Körfezi'nde Yolcu ve Eşya Taşıyan Kuruluşlar. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 1: İzmir ve Doğu Akdeniz Bildiriler Kitabı. 7.05.2009 -İzmir.
- Kırışman, M. Ve Ayyılmaz, F. (2012). Cumhuriyetin İlk Yıllarında Karadeniz Bölgesinde Deniz Ticareti ve Trabzon. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 4: Doğu Karadeniz. 16-17. 04. 2012 – Trabzon.

- Sezgin, G. (2007). İnönü Dönemi (1938–1950) Türk Denizciliği. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara Üniversitesi. Ankara.
- Sözer,K.(2006).1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara Üniversitesi. Ankara.
- Topuz, H. (2009). Uluslar arası Deniz Ticari Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri (1923-1980). (Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2014). Deniz Ticareti 2013 İstatistikleri - Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma, Teşvik ve Gemi Sanayi İstatistikleri.
- UN.(2015). United Nations International Standart Industrial Classification of All Economic Activities, Rev.4., available at <http://unstatds.un.org/unsd/cr/registry/regcst.asp?CI=27>, (15.04.2015).
- Yalçın, E. (2013). Lozan' dan Kabotaj' a Karadeniz Bölgesi' nde İnsan ve Yük Taşımacılığı. Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik - 2. Samsun: Canik Belediyesi Kültür Yayınları.
- Mahmut CANKA. İMEAK DTO İzmir Şube Müdür Yardımcısı. Görüşme, 10.04.2015
- <http://www.atasoydenizcilik.com.tr/hakkimizda.html>
- <http://www.bayraktar.net/>
- <http://www.cerrahgil.com.tr/AboutUs.asp>
- <http://www.cetinkaya-group.com/About-Hakkimizda.html>
- <http://www.clarksons.net/>
- <http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/Komite.aspx>
- <http://www.deval.com/>
- <http://www.haciogullari.com.tr/firmamiz.html>
- http://www.incedeniz.com/en#!/page_ince
- <http://www.kafkametler.com/aboutus.html>

<http://www.kaptanoglu.com/about.php>

<http://www.kiran.com.tr/anasayfa.html>

<http://www.metekardesler.com/home.html>

<http://www.shipspotting.com>

<http://www.yardimci.gen.tr/index.html>

EK

Atasoy Denizcilik	M/V Karsoy	10.563 DWT	Genel Yük
	M/V Ofmar	8.950 DWT	Genel Yük
Bayraktar Denizcilik	M/V Orhan Bayraktar	6.139 DWT	Genel Yük
	M/V Erhan Bayraktar	4.140 DWT	Genel Yük
	M/V Adnan Bayraktar	11.655 DWT	Genel Yük
	M/V Burak Bayraktar	11.655 DWT	Genel Yük
	M/V Gözde Bayraktar	21.417 DWT	Konteyner
	M/V Ayşe Naz Bayraktar	21.417 DWT	Konteyner
	M/V Şadan Bayraktar	8.080 DWT	Konteyner
	M/V Mehtap Bayraktar	6.231 DWT	Konteyner
	M/V Denizhan Bayraktar	6.250 DWT	Konteyner
	M/V Ayhan Bayraktar	5.610 DWT	Konteyner
	M/V Tayfun Bayraktar	5.250 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Arif Bayraktar	1.128 DWT	Kuru Dökme Yük
Cerrahgil	2 adet Panamax (Gemilerin isim ve kapasite bilgilerine ulaşlamamıştır)	-	Kuru Dökme Yük
	2 adet Kamsarmax(Gemilerin isim ve kapasite bilgilerine ulaşlamamıştır)	-	Kuru Dökme Yük
Manta Denizcilik	M/V Safran 1	4.495 DWT	Genel Yük
	M/V Bosna	26.530 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Penyez	16.870 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Sakarya	29.905 DWT	Kuru Dökme
	M/V Halit Yıldırım	29.905 DWT	Kuru Dökme

CUMHURİYET SONRASI DÖNEMDE KARADENİZ'DE ARMATÖRLÜK FAALİYETLERİ:
ARMATÖRLÜK MESLEĞİNİ GELENEK HALİNE GETİRMİŞ KARADENİZLİ AİLELERE YÖNELİK BİR ÇALIŞMA

	M/V Cihan	81.600 DWT	Kuru Dökme
Deval	M/V Lady Saliha	30.125 DWT	Kuru Dökme
	M/V Lady Serra	30.125 DWT	Kuru Dökme
	M/V Lady Demet	30.125 DWT	Kuru Dökme
	M/V Lady Begüm	30.125 DWT	Kuru Dökme
	M/V Lady Alara	30.125 DWT	Kuru Dökme
	M/V Askabat	18.855 DWT	Genel Yük
Hacıoğulları	M/V Sabahat Sonay	13.000 DWT	Genel Yük
	M/V Nuri Sonay	13.000 DWT	Genel Yük
	M/V Şevkettin Sonay	13.000 DWT	Genel Yük
	M/V Rıza Sonay	13.000 DWT	Genel Yük
	M/V Hacı Hilmi II	13.000 DWT	Genel Yük
	M/V Kaptan Hilmi III	13.000 DWT	Genel Yük
İnce Denizcilik	M/V İnce Akdeniz	46.877 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Pasific	45.514 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Atlantik	45.608 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Anadolu	76.619 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Ilgaz	76.579 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Kastamonu	56.925 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Karadeniz	56.925 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Ege	57.373 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Fortune	57.293 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Hamburg	28.189 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Beylerbeyi	61.429 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Evrenye	28.207 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Ankara	106.677 DWT	Kuru Dökme Yük
Kafkametler	M/V Kafkametler	3.134 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Recep Reis 1	1.771 DWT	Kuru Dökme Yük
Kaptanoğlu	M/V Sadan K	80.306 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Zeynep K	80.306 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/T Leyla K	115.948 DWT	Tanker
	M/T Eser K	115.829 DWT	Tanker
	M/T H. İsmail Kaptanoğlu	40.111 DWT	Tanker
	M/T Ece Nur K	19.964 DWT	Tanker
	M/T Gunes K	19.986 DWT	Tanker
	M/T Puli	15.856 DWT	Tanker
	M/T Tana	6.487 DWT	Tanker

	M/T Toli	3.442 DWT	Tanker
	M/T Loya	3.912 DWT	Tanker
Kıran	M/V Tamer Kıran	6468 DWT	Genel Yük
	M/V Gökay - K	7750 DWT	Genel Yük
	M/V TK Rotterdam	8861 DWT	Genel Yük
	M/V Zeynep Kıran	29.321 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Asya	66.553 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Europe	56.666 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran America	56.569 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Anatolia	63.487 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran İstanbul	63.500 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Marmara	63.500 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Australia	63.500 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran China	63.548 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Bosphorus	63.500 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Adriatic	63.447 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Africa	79.105 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Eurasia	79.158 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Türkiye	175.018 DWT	Kuru Dökme Yük
Metekardeşler	M/V Boras	6.071 DWT	Genel Yük & Konteyner
	M/V Zinnet Mete	12.301 DWT	Genel Yük & Konteyner
Turkon Line	M/V Ceyla K	12.358 DWT	Genel Yük & Konteyner
	M/V Alkın Kalkavan	12.447 DWT	Konteyner
	M/V Ecem Kalkavan	12.447 DWT	Konteyner
	M/V Nevzat Kalkavan	26.000 DWT	Konteyner
	M/V Orkun Kalkavan	12.126 DWT	Konteyner
	M/V Mukaddes Kalkavan	26.700 DWT	Konteyner
	M/V Sedef Kalkavan	12.447 DWT	Konteyner
	M/V Irem Kalkavan	12.447 DWT	Konteyner
	M/V Fürth	12.447 DWT	Konteyner
	M/V Kasıf Kalkavan	12.447 DWT	Konteyner
	M/V Dilara Kalkavan	12.545 DWT	Konteyner
	M/V Sena Kalkavan	12.447 DWT	Konteyner
	M/V İbrahim Dede	26.700 DWT	Konteyner
	M/V Murat K	12.447 DWT	Konteyner
	M/V Mustafa Dayı	26.700 DWT	Konteyner
	M/V Erkan K	12.595 DWT	Konteyner

CUMHURİYET SONRASI DÖNEMDE KARADENİZ'DE ARMATÖRLÜK FAALİYETLERİ:
ARMATÖRLÜK MESLEĞİNİ GELENEK HALİNE GETİRMİŞ KARADENİZLİ AİLELERE YÖNELİK BİR ÇALIŞMA

	M/V Cafer Dede	26.700 DWT	Konteyner
	M/V Kaan Kalkavan	26.700 DWT	Konteyner
Ulusoy	M/V Blue Fin	56.780 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Yellow Fin	56.780 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V White Fin	56.780 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Red Fin	56.780 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Saffet Bey	14.107 DWT	Ro-ro
	M/V Ulusoy 5	14.103 DWT	Ro-ro
	M/V Ulusoy 8	22.000 DWT	Kuru Yük
	M/V Ulusoy 9	11.853 DWT	Kuru Yük
	M/V Ulusoy 11	79.422 DWT	Kuru Yük
	M/V Ulusoy 12	79.403 DWT	Kuru Yük
	M/V Ulusoy 14	15.000 DWT	Ro-ro
	M/V Ulusoy 15	15.000 DWT	Ro-ro
Yardımcı	M/V Nimet	7.435 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/T Anzer	5.000 DWT	Tanker
	M/T Feteköz	5.701 DWT	Tanker
	M/T Filyoz	5.850 DWT	Tanker
	M/T CT Dublin	16.791 DWT	Tanker
	M/T CT Cork	10.307 DWT	Tanker
	M/T CT Longford	10.000 DWT	Tanker
	M/T Ovit	10.000 DWT	Tanker
	M/T Elevit	17.000 DWT	Tanker