

## TARİHTE TÜRK DENİZCİLİK FAALİYETLERİ VE GÜNÜMÜZ LİMANLARININ GELİŞİM SÜRECİNE OLAN ETKİSİNİN İNCELENMESİ\*

**Ünal ÖZDEMİR\*\***

### ÖZET

Türkler üç tarafı denizlerle çevrili Anadolu topraklarına yerleşmeye başladıkları andan itibaren, denize yönelme ihtiyacı duymuşlar ve Türk denizciliğinin gelişim süreci başlamıştır. Bu kapsamda Türk denizcilik faaliyetlerinin geçmişindeki önemli kilometre taşlarına göz atmak, günümüze kadar uzanan tarih süreci boyunca denizciliğin uğradığı doğal gelişim süreçlerini ve dönemsel gelişmelerin Türklerin denizcilik ile karşılıklı etkileşimini anlamakta yardımcı olacaktır. Bu etkileşim ise geleceğin denizcilik faaliyetlerine ve etkileşimlerine yönelik tahminler için yol gösterici olacaktır.

Türklerin tarihte ilk olarak deniz ile tanışması ve tarihsel gelişim süreci ile birlikte liman faaliyetlerine olan etkisi, limanlarımızın gelişim aşamaları ve geleceğinin araştırılmasını hedefleyen bu çalışmada, tarihsel sürecin sağladığı ipuçları üzerinden ilerlenerek geleceğin şekillenmesinde etken olabilecek unsurlar belirlenmiş, ortaya çıkan unsurlar, günümüzün dinamikleriyle de karşılaştırılarak Türk denizciliğinin geleceğine dair bir takım öngörü ve tahminler geliştirilmiştir. Geleceğin algılanabilmesi için, günümüzün denizciliğinin geçmişle arasındaki bağının ortaya konması ve bu bağının gelecek perspektifine uygulanması yöntem olarak kullanılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Türk Denizciliği, limanlar, deniz ticareti.

### ABSTRACT

As the Turkish people started to settle down in Anatolian peninsula, the development of Turkish maritime has begun. In this context, taking a glance on the benchmarks of the history of Turkish maritime activity could help us to understand the mutual interaction between the Turkish maritime structure and the natural/periodical developments and evolutions of the history of seafaring. Understanding this interaction can be enlightening for future projections of several other maritime interactions and activities.

In this study, it is aimed to investigate the impacts of the historical development of Turkish maritime to port activities and advancement. Also, the possible future projections for the Turkish maritime has been tried to put forth by comparing the today's dynamics and the historical clues which can form the future's maritime structure. As the method, the bond between the past and the future of maritime applied to the future perspectives in order to analyze the outlook of seafaring.

**Keywords:** Turkish Maritime, ports, 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, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, uozdemir@ktu.edu.tr

## GİRİŞ

Tarih, devletin dünya hâkimiyeti kurmada, deniz faaliyetlerinin önemli bir rol oynadığını ortaya koymaktadır. Zamanı geldiğinde devletin ekonomisine katkıda bulunurken, zamanı geldiğinde devletin savunmasını sağlayan denizcilik faaliyetleri ve etkinlikleri, aslında önemini fark etmeden yaşamını sürdüren birçok insana rağmen tarihsel sürecin, bugünkü yaşamın ve geleceğin bir parçasıdır.

Kıyı şeritlerinde yaşayan ve yerleşen insan toplulukları, zaman içinde hem ellerindeki malzemeden yola çıkarak, hem de yanı başlarındaki denizin sunduğu somut sorunlarla baş etmeye çalışarak, çeşitli gemi tiplerini ortaya çıkarmışlardır. Karmaşık bir aygıt olarak her gemi tipi, çeşitli ekonomik sektörleri kapsamına alan çok yönlü teknolojik talepleri ortaya çıkarmış; aynı zamanda keşifler, rotalar, ticaret ve göçler gibi yoğun keşiflerin bir parçası, bir taşıyıcısı haline gelmiştir. Denizcilikte ileri giden toplumların uygarlık seviyeleri sürekli yükselmiştir (Özdemir,2012: 317).

Osmanlı İmparatorluğu'nu üç kıtaya egemen olmaya yönelten nedenlerden birisinin de deniz ticaret yollarına hakim olmak düşüncesi olduğu ve bu uğurda askeri denizciliğin yanı sıra sivil denizciliğe de büyük önem verildiği bilinmektedir. Karadeniz'de, Akdeniz'de, Kızıldeniz'de, Hint Okyanusu'nda ve Tuna boylarındaki denizcilik faaliyetleri Osmanlıların denizciliğe verdiği önemin göstergeleridir (Kerimoğlu, 2010:2).

Bu doğrultuda, Osmanlı İmparatorluğu özellikle batıya çıkışta bir ticaret kapısı konumunda olan liman faaliyetlerine ayrı bir önem vermiştir. Limanlar Antik Çağdan günümüze kadar ticaret yapmak amacıyla korunmuş ve sayıları arttırılmaya çalışılmıştır. Pek çok antik kaynakta koloni kentleri, hem limanlarını ve yaşadıkları bölgeleri koruyabilmek için ve ayrıca karadan gelebilecek her türlü tehdiye karşı tahkim edilmiş kalelerde yaşamakta, denizden gelebilecek tehlikelere karşı donanma istihdam etmekte ve bu şekilde oluşturdukları güven ortamında bölge halklarıyla ticaret yaptıkları bilinmektedir. (Bilgin, 1996: 38).

Denizcilik ve liman faaliyetleri, bünyesinde maddi ve manevi çeşitli güç ve kuvvetleri bulunduran ve bunların toplam verimini milli güce aktaran karmaşık bir güç sistemidir. Denizlerin ve özellikle limanların, bir devletin siyasi, iktisadi ve askeri açıdan birinci savunma hattı olduğu dikkate alındığında bu hattın kontrolünün devri,

devletin bağımsızlığının devri niteliğindedir. Bunun olmaması için eldeki kaynakları en iyi şekilde, devletin gücünü etkileyen her sahada kullanarak denizlerdeki etkinliğimizin arttırılması gerekmektedir (Özdemir, 2012:318).

Denizler iletişim kaynağı, kültür ve bilimin yayılış ortamı olmuş, ticaret yollarını korumak ilkçağlardan bu yana hep önem arz etmiş, dolayısıyla günümüze kadar tarihsel sürecin gelişmesinde dönüm noktaları yaratacak değişikliklere sebep olarak denizcilik gücü, değişimin vazgeçilmez ve hatta önemli bir aktörü olmuştur. Yaşanan süreçler ülkelerin ve de ülkemizin denizciliğe bakış açısını, denizden beklentilerini, denizin insanlara sunduklarını değerlendirebilmelerini etkilemiş ve günümüz denizciliğinin şuan ki yapısının oluşturmuştur. Türkiye'nin milli menfaatleri günümüzde sınırlarımızın çok daha ilerisine ulaşmıştır. Türkiye, çağdaş bir dünya devleti olmak, artan güvenlik ve ekonomik ihtiyaçlarını karşılamak üzere denizlere ve denizciliğe uygun bir devlet stratejisi uygulamak ve buna ilişkin bilinci oluşturmak zorundadır.

## **1. DÜNYA DENİZCİLİK FAALİYETLERİNİN GELİŞİM SÜRECİ**

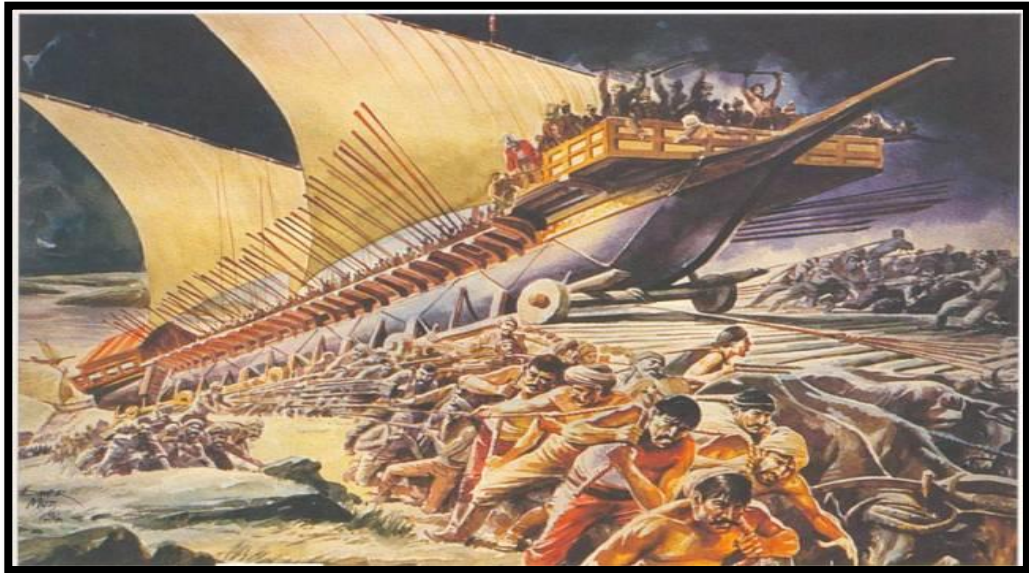
Denizciliğin tarihsel gelişiminde bazı teknik gelişmeler kendilerinden sonraki dönemler için köklü değişme ve ilerleme sağlayan gelişmelere sebep olduğu kabul edilmektedir. Bunların özellikle gemilerin tahrik sistemine yönelik olanları, denizcilik tarihinin dönemlere ayrılmasını sağlayacak derecede ciddi dönüşümler yaratmıştır. Bu gelişmeler denizcilik gücünün milli menfaatlere hizmet etme amacına ulaşmasında kolaylıklar sağlamakla birlikte, denizcilik gücünün tarihsel önemini değiştirecek stratejik bir değişime sebep olmamıştır. Medeniyetin başlangıcından itibaren günümüze kadar uzanan tarih süreci boyunca denizciliğin uğradığı doğal gelişim süreçlerini birbirlerinden kesin çizgilerle ayırmak mümkün olmasa da, gemilerin tahrik yöntemi esas alınarak incelenmesi doğru olarak kabul edilmektedir (Özdemir, 2012:319).

### **1.1. Kürek Dönemi**

Basit bir sılıkla yön verilen saldan, özenle şekillendirilmiş ve senkronize kullanıldığında çok yüksek süratler sağlayan gelişmiş küreklere sahip teknelere kadar geniş bir alana yayılmış kürekli tekneler, tarihin ilk zamanlarından itibaren

kullanılmaya başlanmış ve ancak binlerce yıl sonra, 1809'da Rus-İsveç savaşında son defa görev olarak deniz harp tarihi sahnesinden çekilmişlerdir (Dülger, 2006: 23).

İlk kürekli gemiler Nil'den dışarı pek çıkamamışlardı; fakat daha sonrakiler oldukça uzun yolculuklar yapmışlardır. Yunanistan'ın erken arkaik döneminde, gemiler hem savaşlarda, hem de bunlardan ayrılmayan ticarî seferlerde kullanılmışlardır. Daha sonra ticari gemiler (şişkin bordalı) ve savaş gemileri (uzun) ayrımı ortaya çıkmıştır. Savaşta önce şekil 1' de görülen pentekontoroslar denilen en az 50 kürekçinin bulunduğu daha sonra VI yy.'ın ortalarından başlayarak da trieres'ler kullanıldı: bunların uzunluğu 36 m, genişliği 6 m, çektiği su 1 m, çektiği hava 2,20 m, yelken takımı 175 m<sup>2</sup>, kürek sayısı 170, mürettebatı 200 kişiydi. 3 kata dağıtılan kürek takımında 62, 54 ve 54 olmak üzere 170 kürekçi yer alırdı. Generaller, deniz savaşlarında düşmanın küreklerini kırmak, triereslerin mahmuzuyla teknesini delmek için taktikler geliştirirlerdi. Bu çarpışmalar, çoğu kez düşman topraklarını yağmalamaya hedef olan çıkarmalar yapılmasıyla sonuçlanırdı (trieresler, bu amaçla epibates denilen denizci askerler ve okçular taşırdı). Klasik dönemde, en etkili yunan donanması, Atina'ya aitti. Hellen döneminde, Rodos donanması deniz polisi görevini üstlendi; ancak korsanlar (lemboi adlı hızlı sandallardan yararlanmada ustaydılar) onların güvenilirliğini azaltmıştır (Özdemir, 2012:321).



Şekil 1. Pentekontoros tipi bir kürekli tekne tasviri

## 1.2. Yelken Dönemi

İlk yelkenliler, birçok kalın kirişin yanyana bağlanmasıyla yapıлып, ortasına tek bir dört köşe seren yelkenin basıldığı kısa bir direk yerleştirilmiş teknelerdi. 1947'de Norveç'li gezgin Thor Heyerdahl ve arkadaşlarının Büyük Okyanusu aştıkları Kon-Tiki, bu tür ilkel bir teknenin balsa tahtasından yapılmış bir benzeriydi (günümüzde Oslo'daki Kon-Tiki müzesindedir). Kesin olarak bilinen en eski gemi, firavun Keops'un (M.Ö. 1960-3908) cenaze töreni için yapılmış, mezarının yanındaki bir hendekte kumla kaplanmış olarak bulunan, güvertesiz teknedir. 40 m uzunluğundaki, en büyüğü 23 m uzunluğunda 600 ayrı kereste parçasından yapılmış bu teknenin, yalnızca Keops'un cenaze töreni için kullanıldığı, ne denize açıldığı ne de Nil'de yüzdürüldüğü düşünülmektedir. Ancak, Mısırlıların Akdeniz'de ticaret amacıyla buna benzer gemiler kullandıklarını gösteren pek çok kanıt vardır (Özdemir, 2012:322).

Gene o dönemden kalma belge ve resimlerden, her bir yanında 18'er kölenin çektiği küreklerle yürütülen gemiler de bulunduğu anlaşılmaktadır. Mısırlılar ayrıca, geminin ortasına diktikleri seren direğine dikdörtgen biçiminde bir yelken basarak, rüzgârın doğal gücünden de yararlanmışlardır. Bu tür gemiler bordanın iskele(geminin sol yanı; geminin sağ yanı için sancak terimi kullanılır) yanından sarkıtılan çok büyük bir kürekle yönetilirdi (Vikipedi, özgür ansiklopedi).

Büyük Coğrafi Keşiflerle başladığını ifade edebileceğimiz yelken dönemi, aslında çoğu denizci devlet tarafından ticari anlamda uzun zamandan beri yelken kullanılıyor olsa da aynı zamanda, denizciliğin kıyı sularından uzaklaştığının da göstergesidir. Antik çağda kullanılan yelkenler, çoğu zaman sadece rüzgâr pupadan estiğinde kullanılan ve kürekçilerin işlerini hafifletmeye yarayan bir enstrümandı (Casson, 2002, s.34). Şekil 2' de bir yelkenli gemi tasviri görülmektedir.



**Şekil 2: Bir Yelkenli Gemi Tasviri (Casson, 2002, s.34)**

Yelken denizciliği, 19. yy.ın ortasında, Kırım ve Amerikan iç savaşı sırasında doruk noktasına ulaştı. Ancak sanayi devriminin doğurduğu yeni tekniklerin etkisine dayanamadı. Fransız Gloire, daha sonra İngiliz Devastation zırhlı firkateynlerinin yapılması sonucu ahşap savaş gemilerinin yerini buhar makinesiyle çalışan zırhlılar aldı; bu zırhlılar, gittikçe artan erimli, yivli toplarla donatılmışlardı.

### **1.3. Buhar Dönemi**

Sanayi devriminin denizcilik alanındaki en önemli etkisi buharlı gemiler olmuştur. 18. yüzyıl sonlarından itibaren geliştirilmeye başlayan buharlı gemilerin, 19. yüzyıl başlarından itibaren hızla taşımacılık alanında yaygınlaştığı görülür. Önceleri yandan çarklı olan bu gemiler 1830'lardan itibaren pervaneyle tahrik olmaya başladılar, böylelikle dalgalı denizlerde ve okyanusta da kullanıma müsait hale gelmişlerdir (Özdemir, 2012:323).

1819 senesinde İngilizler, yelkenli bir gemiye buhar makinesi koymuşlar ve bu gemi ile Amerika – Georgia'dan İngiltere – Liverpool'a 26 günde giderek ilk olarak vapurla okyanusu aşmışlardır .Buharın rüzgâr ve gelgit olayları karşısındaki gücü anlaşılıp bu yeni teknoloji ticaret gemilerinde kullanılırken buhar gücünün savaş gemilerinde kullanılması konusunda ise ilerleme kaydedilmedi. Çünkü gemilerin bordalarında yani yan taraflarında farklı bir tasarımı gerektiren çarklar, bordalardaki topların yerlerini aldıkları için geminin savaş gücünü azaltıyordu. 1815-1830 yılları arasında ahşap yelkenli gemiler, donanmaların esas unsuru olmaya devam etmekle birlikte ilk buharlı gemiler de donanmalarda yer almaya başlamıştır. Donanmaların

çoğu ilk buharlı gemilerini İngiltere'deki özel tersanelerden satın alıp geleneksel silahlarla donatmışlardır (Gülenç, 2009: 45).

#### 1. 4. Nükleer Dönem

II. Dünya Savaşı'ndan sonra gelişen teknoloji, donanmaları da büyük oranda etkilemiş, dizel makineler, güdümlü mermiler, helikopterler gibi yenilikler buhar döneminin büyük ve hantal drenotları yerine nispeten küçük ama etkin platformlara yerleştirilmiştir. Uçak gemileri önemini korurken donanmalara son dönemlerde nükleer güçle tahrik olunan denizaltı ve su üstü gemileri katılmışlardır. Bu dönemin en son ve en etkin gelişimi ise denizden karanın iç kısımlarındaki nokta hedefleri vurabilmeyi sağlayan balistik füzelerin her türlü platforma yerleştirilmeleri olmuştur. Artık sonsuz bir güç kaynağı olan nükleer enerji, bu platformların gizlice dünyayı dolaşmasına yetecek gücü sağlıyordu. Hiç kuşkusuz nükleer dönem olarak adlandırılan bu dönem bu güce stratejik ya da ekonomik nedenlerle sahip olamayan kıyı devletleri ile ticaret donanmaları için teknolojinin diğer imkânlarının önem kazandığı "ileri teknoloji dönemi" olarak öne çıkmaktadır(Dülger, 2006: 24).

## 2. TÜRK DENİZCİLİK FAALİYETLERİNİN ŞEKİLLENME SÜRECİNE GENEL BİR BAKIŞ

İdris Bostan, denizle tanışmaya kadar Türklerin deniz kültürüne sahip olmadıklarını ifade etmektedir. XI. yüzyılda Antalya, Sinop'un ele geçirilmesi ile ilk önce askeri faaliyetlerle Türklerin denizciliğe başladığını, daha sonraları ticari faaliyetlere de girilerek, Osmanlı Devleti ile XVI. yüzyılda denizcilik kültürü açısından Türklerin, dönemin en önde gelen denizci devletlerinden birisi haline geldiğini düşünmektedir. Bütün tetkikler Türk denizciliğinin 1000 yılı kapsamaktan henüz çok uzak olduğunu göstermektedir. Genelde denizcilik uzun bir zaman içinde gelişmekte ve denizcilikleri ile tanınan kavimlerin bu mesleğe ne zaman başladıklarını tarihi bakımdan tespit etmek pek mümkün olmamaktadır. Türklerin denize alışkın oldukları da en azından önceki yaşamları nedeniyle söylemek mümkün değildir. Gerçekten, geçmişteki Türk devletlerinden herhangi birisinin denizlere önem ve öncelik verdiklerini, böylece Fenike, Kartaca, Çin, Bizans ya da İskandinav ülkeleri gibi denizci karakter gösterdiğini ileri sürmek doğru olmamaktadır. Zaten coğrafya da

buna tümüyle karşıdır. Çünkü bu Türk devletleri, kıta içlerinde ve denizlerden uzak, ama zaman zaman küçük topluluklar olarak nehir ve göl kıyılarında bulunmuşlar, üstelik bu topluluklar da yerleşik düzende bulunmayıp sürekli olarak sürüleri ile birlikte, at üzerinde yeni otlaklar peşinde dolaştıklarından, bu devletlerin denizci bir nitelik kazanmaları mümkün olmamıştır (Kennedy, 1991: 12).

Küçük Asya Türklerinin bilinen ilk amirali Çaka Bey'dir. Ondan birkaç asır sonra Akdeniz'in cihanşümül denizcilik tarihi içinde ismi geçen amiraller Barbaros Hayrettin, Oruç Reis, Turgut Reis, Uluç Ali Reis'tir. Üç asrın içinde Türklerin Akdeniz'deki denizciliğin dengesini değiştirdikleri görülür. Hiç şüphesiz Piri Reis gibi haritacılığı ile tanınan; 16'ncı asırda Hint Okyanusu'na çıkan kaptanların içinde Seydi Ali Reis gibileri de bilinir (Ortaylı, 2006: 48).

XVI. yüzyılda Amerika'nın henüz yerleşime açık olmadığı bir dünyada, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını çevreleyen bütün denizlerde Türkler faaliyet göstermişlerdir. Bunun günümüze yansıyan en somut delili ise dünyanın dört bir tarafındaki denizcilerimizin mezarlarıdır. Bugün İngiltere'nin güneyinde, Japonya'da, Malta'da, Cezayir, Tunus, Fransa, İspanya, Doğu Afrika Ülkeleri ve Endonezya'da Türk denizcilerinin mezarlarına rastlamak mümkündür .

Selçuklular ile birlikte Türkler sürekli Batı'ya doğru akınlar düzenlemişlerdir. O zamana kadar daha çok kara ağırlıklı devletler kuran Türkler, Osmanlı Devleti'nin kuruluşu ile birlikte Marmara Denizi civarında Batı'ya doğru genişlemeye başlaması ile birlikte, devlet politikasının gereği olarak denizcilik faaliyetlerin daha fazla ağırlık vermeye başlamışlardır (Gülenç, 2009: 130).

XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren Batı'nın üstünlüğü karşısında yaşadığımız kültür şoku, denizciliğimizi de oldukça menfi etkilemiştir. Osmanlı Devleti denizlerde üstünlüğünü koruyabilmek için büyük gayret sarf etmiştir. Amerika'dan, İngiltere'den, Almanya'dan gemiler alınmıştır. Eğitim sistemimiz, denizciliği geliştirmek için birçok defa yeniden düzenlenmiştir. Ancak, kültürel temelde sorun olduğundan, başka bir ifade ile iklim şartları denizcilik ağacının gelişimine müsait olmadığından, gayretlerin birçoğu boşa gitmiştir. Genel olarak ta, süreklilik unsuru olmadığından birbirinden bağımsız adımlar atılmıştır. Sistemli bir şekilde hareket eden Avrupa ülkeleri, denizciliği tam anlamı ile küresel bir boyuta taşımışlardır (Turhan, 1972: 32).



Osmanlı dönemi Türk denizciliğine bakıldığında ise; Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz tarihi, Donanma Komutanı'na verilen ünvana göre, 3 ana döneme ayrılmıştır: Derya Beyleri dönemi (1324–1390), Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşalar dönemi (1390–1867), Bahriye Nazırlığı dönemi (1867–1922) .

Osmanlıların denizle tanışmaları Marmara kıyılarına kadar genişlemesi Orhan Bey zamanında, İznik'in kuşatılması sırasında Karesi Bey'den yardım isteği ile olmuştur. Aynı yıl Karamürsel'de ilk Osmanlı tersanesi kurulmuştur. Osmanlı denizciliğindeki zirve dönemi, Kanuni Sultan Süleyman zamanında, Barbaros Hayreddin Paşa'nın "Kaptan Paşalık" makamına getirilmesiyle başlamıştır. Yine bu dönemde yetişen büyük Türk denizcisi Piri Reis, hazırladığı deniz haritası ve 'Kitab-ı Bahriye' isimli kılavuz kitabıyla dünya denizciliğine büyük katkıda bulunmuştur. Kanuni'yi takip eden hükümdarların deniz meselelerine aynı ilgiyi göstermemeleri ve Kaptan Paşalık makamına saraya yakın olarak bilinen karacı paşaların getirilmesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz hâkimiyeti dönemini söndürmüştür. Nitekim bunun neticesi olarak ilk yenilgi 1571'deki İnebahtı Deniz Muharebesi'nde alınmış, Osmanlı donanmasının büyük bir kısmı Haçlı donanması tarafından yok edilmiştir. Türk denizciliği, XVIII. yüzyılın özellikle ikinci yarısında denizcilik mesleği ile hiç ilgisi bulunmayan kimselerin yönetiminde gerilemeye başlamış, Osmanlı donanması'nın 1771 yılında Çeşme'de, Baltık Denizi'nde ilk defa oluşturulan Rus donanması tarafından yakılması da bunun bir göstergesi olmuştur. XIX. yüzyıl başlarında Avrupa'da Sanayi Devrimi başlamış; bu gelişme Osmanlı Devleti ile Batı arasındaki mesafeyi iyice açmıştır. Avrupa, 1804 yılında buhar makineli gemileri devreye sokmuş, Osmanlı donanması bu yeniliği de, uzun süren bir gecikme ile takip edebilmiştir. Sultan Abdülaziz, Sanayi Devrimi sonrasında meydana gelen gelişmelerle askerî denizciliğin, devletin geleceği için arz ettiği hayati önemden hareketle denizcilikle ilgili bir nezaretin kurulmasını kararlaştırmıştır. Böylece, 1867 yılında 1922 yılına kadar sürecek olan "Bahriye Nazırlığı" makamı kurulmuştur. Sultan II. Abdülhamit tarafından otuz yıl Haliç'te çürümeye bırakılmış olan donanmayı ve Türk denizciliğini modernleştirmek amacıyla 1908'den sonra büyük fedakârlıklar yapılmış, ancak Trablusgarp ve Balkan Savaşları yüzünden tersaneyi geliştirmek mümkün olamamıştır. Dolayısıyla modern donanması ve modern tersanesi

olmayan Osmanlı Devleti, bu savaşlarda çok zor duruma düşmüştür (Özdemir, 2012:323).

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan Türk Boğazları, bulunduğu coğrafi konum nedeniyle siyasi, askeri ve ekonomik açıdan tarihin her döneminde, özellikle büyük denizci devletlerin ilgi odağı olmuştur. Türk Boğazları dünya politikasındaki bazı dengelerin belirlenmesi, sürdürülmesi ve işletilmesi bakımından da belirleyici rol oynamıştır. İstanbul'un 1453 yılında fethinden sonra, Osmanlı İmparatorluğu'nun egemenliği altına giren boğazlar, 1453–1809 yılları arasında yabancı ticaret ve savaş gemilerine kapalı tutulmuştur. Osmanlı'nın Karadeniz'deki egemenliğini kaybetmeye başlaması ile birlikte, Türk Boğazları'nın hukuksal statüsü 1809–1841 döneminde iki taraflı anlaşmalarla, 1841 sonrasında ise çok taraflı anlaşmalarla düzenlenmiştir. Milli Mücadele'nin başarıyla sonuçlanmasının ardından 11 Ekim 1922'de imzalanan Mudanya Mütarekesi'nde donanma ile ilgili bir husus bulunmadığından Donanma ancak 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Antlaşması'ndan sonra 6 Ekim 1923'te İstanbul'un kurtuluşu ile Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin emrine girmiştir. 04 Şubat 1923 günü kesilip 23 Nisan 1923 günü tekrar başlayan Lozan görüşmeleri başarıyla devam ettirilmiştir

Cumhuriyet dönemi itibariyle de, kültürel şokun tesiri devam etmiştir. Ancak, Cumhuriyet'in başlangıcında Atatürk'ün teşvikleri ile kurumlarımız yeniden düzenlenerek, tekrar denizlere açılma yoluna girilmiştir (Gülenç, 2009: 131).

XXI. yüzyılda Türkiye'nin denizlerde küresel bir aktör olarak boy gösterebilmesi için, İlber Ortaylı'nın da belirttiği gibi, deniz kültürümüzün bilançosunun çıkarılması gerekmektedir. Deniz kültürümüzü geliştirecek ve denizden anlayan bir nesil yetiştirebilmek için başlangıçta eğitim kurumlarının çağa uygun bir biçimde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Günümüzün denizcilik anlayışını, sadece gemi inşa, ticaret gemileri ve savaş gemilerine indirgemek gerekiyor. Piri Reis'in beş dil bildiği ifade edilmektedir. Oruç Reis'in çok iyi Rumca bildiği söyleniyor. Denizcilik artık küresel boyut kazandığı için, bu alanda yetişen insanların, tarih, uluslararası ilişkiler, birkaç yabancı dil bilmesi gerekmektedir (Gülenç, 2009: 131).

### 3. GÜNÜMÜZ LİMANLARININ TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ

Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşundan Cumhuriyet'in ilanına kadar ülkemizde ulusal denilebilecek derecede bir deniz taşımacılığı, diğer bir deyişle deniz ticareti yoktu. Osmanlı Devleti önce Fransızlara ve daha sonra diğer ulusları kapsayacak şekilde Türk sularında kabotaj haklarını tamamen yabancılara bağışlamıştır. Yüzyıllarca kıyılarımız yabancı bayraklı gemilerin uğrak yeri olmuş, Türk'ün canı ve malı tamamen yabancı personelin yönetimi altında bulunan yabancı bayraklı gemilerle taşınmış, diğer bir deyimle deniz taşımacılığı, daha doğrusu deniz ticareti kapsamına giren bütün işler elimizden çıkmış, limanlarımızda başka uluslar rahatça hareket etmişlerdir. Türkler kendi sularında yabancılarla eşit hakka bile sahip olamadıkları için ülkede ulusal bir deniz ticareti kurulamamıştır (Gülenç, 2009:133).

Deniz taşımacılığını, deniz işlerini ve deniz ticaretini belli bir düzen içinde, ülkenin çıkarlarına uygun olarak düzenlenmesi kabotaj hakkının elde edilmesini sağlayan Lozan Antlaşması ile olduğu bilinmektedir. 1923 tarihinde yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde, Kabotaj Kanununun kabulüne kadar olan dönemde denizciliğimizin alt yapısı oluşturulmuştur. Bir taraftan yabancılara imtiyazında olan limancılık, fenercilik, kurtarmacılık ve hatta kılavuzculuk satın alınıp, milli kimliğe büründürülürken diğer taraftan da eğitim faktörüne özel bir önem verilerek ticaret ve savaş gemilerine yetenekli denizciler yetiştirilmiştir (Gülenç, 2009:134).

1929–1936 döneminde ise deniz gücümüz gerçek anlamda yapılandırılmıştır. Kabotaj Kanunu ile sahiplenilen denizlerimizde milli anlamda teşkil olunan kuruluşlar, bilgi, sermaye ve tecrübe birikimleri ile kendilerini kabul ettirmiş, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'nin Türk Boğazları üzerindeki egemenliği ve kontrol yetkisi yeniden tesis edilmiştir. Atatürk'ün aramızdan ayrıldığı 10 Kasım 1938'de Türk Donanması Akdeniz ve Karadeniz'de barış için bir güç haline gelmiş, anılan bölgedeki ülkelerle dostluk ittifakları yapılmış, uluslararası paktlarda (Balkan Paktı, Sadabad Paktı, Milletler Cemiyeti...) ülke siyaseti sağlam zeminlere oturtulmuştur. Türk denizciliğinin gelişmesine büyük önem veren Mustafa Kemal Atatürk, Kurtuluş Savaşı koşullarında ve özellikle savaşı kazandıktan sonra hemen yurt gezilerine yönelmiştir. Atatürk, Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasından sonra ise bu gezilerini, cumhuriyet rejimini yerleştirme, eğitim, sağlık, ekonomi gibi sorunları

aşma ile yapılan ve yapılacak olan devrimlerin altyapısını oluşturmaya yönelik olarak yapmıştır (Şimşek, 2012; 24).

26 Nisan'da kabul edilip 1 Temmuz 1926 yılında yürürlüğe giren 815 sayılı Kabotaj Kanunu ile; kendi sahillerimizde, kendi kara sularımızda ve kendi limanlarımızda mevcut bütün işleri sadece Türk Bayrağını taşıyan gemiler yapacak, ticaret hakkı yalnızca Türklere ait olacak ve Türk deniz araçlarında kaptanlık, çarkçılık yapma hakkı yalnız Türk vatandaşlarının olacaktır. Genç Cumhuriyet deniz ticaretinde hızlı bir yapılanma ile, önce gemi sayısında artmalar başlar. 1923'te 34.902 gayri safi tonajımız 1925'te 68.901, 1927'de 80.744, 1928'de 88.069, 1930'da 102.310, 1933'de 110.774 ve 1934'te 115.686 gayri safi tona ulaşmıştır. Daha sonra ise artan bu artışa hizmet verebilecek liman alt yapılarını kurulmaya ve işletilmeye başlanmıştır. Bu döneme kadar Türklere kendi imtiyazında olan liman faaliyetleri ise yok denecek kadar az olduğu bilinmektedir (Çakır, 2012; 155). Bu sebeple Cumhuriyetin bu ilk yapılanma yıllarında denizcilik sektörünü yeni bir anlayışla yapılandırmak gerekmekte olduğu vurgulanmaktadır. Bu amaçla mevcut tersanelerin, modern gemileri inşa edecek düzeye getirilmesi ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'nin bir an önce kendi ihtiyacını karşılayacak gemilerin üretebilmesi ve liman hizmetlerinin verilebilmesi için çalışmalara başlanılmıştır. İlk olarak, deniz ulaşımını milli vasıtalar aracılığı ile sağlamak amacıyla 1923 yılında Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi kurulmuştur. Ardından 1925 yılında, milli sermayedarlardan oluşan İstanbul Liman İşleri İhissarı Türk Anonim şirketi kurularak deniz taşımacılığındaki yabancı işletmelerin ağırlığına son verilmek istenmiş ve 1 Temmuz 1926 yılında kabul edilen Kabotaj Kanunu ile deniz taşımacılığında Milli Bağımsızlık sağlayacak önemli bir adım atılmıştır. 1934 yılında, İstanbul Liman İletmeleri Umum Müdürlüğü kurulmuş ve İstanbul'da taşımacılık yapan yabancı şirketler satın alınarak deniz ulaşımı ve taşımacılığında millileştirme faaliyetlerine devam edilmiştir (Akyıldız, 2012: 29-30).

O dönem Türkiye'de faaliyet gösteren kamuya ait deniz işletmeleri ve limanlar ki bunlar, AKAY Müdürlüğü, Denizyolları Müdürlüğü, Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü, Tahlisiye Umum Müdürlüğü, İzmir Liman İşletmesi, Trabzon Liman İşletmesi ve Van Gölü Liman İşletmesi olup bu işletmelerin sevk ve idaresinin sağlıklı yürütülebilmesi ve Türk Denizciliğini istenilen seviyeye çıkarılabilmesi amacıyla birleştirilerek, 1 Ocak 1938 tarihli ve 3295 sayılı kanun ile kurulan Denizbank'a

bağlanmıştır. Ancak bir yıl gibi kısa bir süre sonra bu karardan vazgeçilerek, bu işletmeler, 1939 yılında “Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü” ve “Devlet Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü” adında iki ayrı genel müdürlük bünyesinde idare edilmelerine karar verilmiştir (Resmi Gazete,16.06.1939). Bu uygulama ile yük ve yolcu taşımacılığı işletmesi ve gemi inşa ile limanlarda ve iskelelerde yük ve yolcuların sağlıklı bir şekilde gemilere aktarılması işleri birbirinden ayrılarak bu işletmelerin müstakil bir surette gelişim kaydetmeleri amaçlanmıştır. Bu işletmeler, 1944 yılında “Devlet Denizyolları ve Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü” adı altında birleştirilmiş, 1 Mart 1952 tarihinde Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığının kurulmasına dek faaliyetlerini sürdürmüştür (Çevik ve Yıldız, 2014; 297).

Dönemin hükümeti tarafından; Devlet Denizyolları ve Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü’nün, mali açıdan rahat hareket kabiliyetini kısıtlaması ve bu durumun işletmenin hantallaşmasına yol açması gibi nedenler ile katma bütçeli bütçe ile idare olunmasının mümkün olamayacağını ifade edilmiştir (TBMM TD, 09.08.1951: 792). Bu durum neticesinde söz konusu işletmelerin, “Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı” adında kurulacak olan bir bankaya devri münasip görülerek, gerekli kanun tasarısı hazırlanmış ve meclise sunulmuştur. Tasarı mecliste görüşülerek kabul edilmiştir. Bu şekilde limanların yönetimi ve geleceği Denizcilik Bankasına bırakılmıştır. Kanuna göre kurulan Denizcilik Bankasının Limanlar ile ilgili faaliyet alanları şunlardır (Resmi Gazete, 10.08.1952) :

- Limanlarda yük ve yolcuların indirme, boşaltma ve aktarılmasını sağlamak,
- Limanlarda ihtiyaç duyulan, depo, sundurma, iskele, hangar ve yolcu bekleme salonlarını tesis edip işletmek,
- Rıhtımların ve tesislerin ihtiyaçlar doğrultusunda genişletilmesini sağlamak,
- Denizcilik ve liman işletmeciliği ile ilgili kanunlara bağlı kalmak şartıyla türlü banka işlerini görmek ve denizcilik ile ilgili doğrudan ve dolaylı işletmelere krediler vermek.

Denizcilik Bankasının kurulması ile limanlarımız belirgin bir gelişim sürecine girilmiştir. Yeni makine ve tesisatlar ile modernize edilmiştir. Küçük olan limanlar genişletilmiş ve değişik tipteki gemilere hizmet edebilecek duruma getirilmiştir. Denizcilik Bankasının kurulması ile deniz ve liman işletmeciliği bir devlet teşekkülü

olmaktan çıkarak anonim ortaklığa dönüşmüştür. Çatısı altında topladığı çeşitli şirketler ile holding yapısına bürünen müessese, yatırım ortaklığı şeklinde denizcilik alanında uzun yıllar hizmet vermiştir. Bu dönem genel politikaları incelendiğinde devletçilikten daha çok liberalizmi savunması aslında devlet kurumları yerine hususi teşebbüslerin ön planda olması gerektirildiğinin izlerini yansıtmaktadır. Ancak Denizcilik Bankasının Kurulu nizamnamesine bakıldığında limanların ve işletmenin büyük ortağının devlet olması, aslında devletçiliğin devam ettiğinin bir göstergesidir. Bu durumun bir sebebi de özel teşebbüsün hala daha yeterli seviyeye ulaşamamış olması ve söz konusu sektörün ve limanlarımızı milli menfaatler gereği hususi teşebbüse tamamen devredilmeyecek kadar milli mühim bir alan olduğu düşüncesinden kaynaklandığı ifade edilmektedir (Çevik ve Yıldız, 2014; 297).

1955 yılında Denizcilik Bankası tarafından Başbakanlığa sunulmak üzere hazırlanmış raporda, talepler ve tavsiyeler, denizcilik ve özellikle limanlarımızda yaşanansıkıntılar hakkında bize önemli bilgiler sunmaktadır. Bu rapora göre; mevcut limanların, artan nüfus ve ticaret hacmi karşısında yeterli düzeyde olmadığı ve bu nedenle mevcut gemilere hizmet verebilecek yeni limanların inşa edilmesi ve mevcut limanların da iyileştirilmesi gerektiğinden bahsedilmektedir. Ayrıca limanlarımız için römorkör, vinç ve layterlerin inşa edilmesi, kalifiyeli eleman yetiştirilmesi ve depolama alanlarının arttırılarak uluslararası standartların sağlanabilmesinin elzem bir ihtiyaç olduğu söylenmektedir (Çevik ve Yıldız, 2014; 297).

Denizcilik Bankası, deniz işletmelerinin gelişim gösterebilmesi amacıyla, mevcut gemilerin arttırılması ve tersanelerin ve limanların genişletilerek modern ve dış dünya ile rekabet edebilecek bir konuma getirilmesi için yaptığı envestismanlar ile sermayeyi kâra dönüştürecek bir işletme tarzı benimsemiştir. 1955 yılında 273.337 DWT olan deniz filoları, sipariş edilen ve kısa zamanda tamamlanacak olan gemiler ile birlikte 424.677 DWT'e yükseleceği ifade edilmiştir. Bu durumda dahi Dünya geneline bakıldığında üç tarafı denizler ile çevrili olan ve üç kıtayı birbirine bağlayan, dünyanın önemli stratejiye sahip boğazlarını elinde bulunduran bir ülke olarak Türkiye'nin, durumu pek iç açıcı değildir. Bu durumun pek çok sebebi olmakla beraber en önemlisi, Osmanlı Devleti döneminde yabancı sermayenin milli ekonomiyi ele geçirmesi ve kapitülasyonlar yüzünden gelişemeyen milli sanayi olarak belirtilmektedir. Dolayısıyla, Cumhuriyet Döneminde devralınan borçlar, milli

sanayici sınıfının oluşmaması gibi sebepler bir yana, Türkiye’de olması gereken ağır sanayi hamlelerinin gerçekleştirilememesi varılan sonucun ana sebebini teşkil ettiğini düşünmekteyiz. Sanayi politikalarının genellikle, tarıma dayalı ve tüketime yönelik imalat sanayisine yönlendirilmiş olması, ülke kalkınmasına doğrudan etki edecek olan demir-çelik, motor, makine, gemi, otomotiv, uçak, fabrikaların yanı sıra, fabrikaların tesis edilmesinde gerekli olan elektromekanik araçlar gibi ileri teknoloji gerektiren yatırımlar, sadece kendi alanında değil, kendisine balı birçok sektörün gelişmesini sağlayacaktı. Bu durumda kalkınma, sadece bir alanda ya da belirli sektörlerde değil, birçok alanda topyekûn olarak gerçekleşecekti. Tüm bunların neticesi olacak ki, 1955 yılında ulusal deniz ticaret filomuz ve liman kapasitelerimiz değerlendirildiğinde Amerika’nın sahip olduğu ticaret filosunun % 10 kadar bir filoya denk geldiği belirtilmektedir (Şimşek, 2012; 27, Çevik ve Yıldız, 2014; 297).

### **3.1. Limancılık Faaliyetlerinde Özelleştirme Kavramı ve Günümüz Limanları**

Cumhuriyet döneminde, Milli Ekonomi adına atılan en önemli adımlardan biri de şüphesiz Kabotaj kanunudur. Bu kanun her ne kadar Türk Denizciliğinde yabancı sermaye egemenliğine son verse de sektörde oluşan boşluğun doldurulabilmesi başlı başına bir sorun olmuştur. Bu sorunun giderilmesi için devlet teşvikleri ile bazı sermaye sahipleri, teşvik edilip birkaç gemi de olsa şirketler kurarak armatörlüğe başlamışlardır. Ancak kurulan bazı şirketler zamanla devletle kırıncı rekabete girişmeleri, can ve mal güvenliğine dikkat etmemeleri, sadece kâr getiren hatları işletmeleri gibi nedenler yüzünden 1935 yılında çıkarılan bir kararname ile satın alınarak Denizyolları İşletmesine devredilmiştir (Akol, 1981: 6).

II. Dünya Savaşı sürecinde faaliyet gösteren bazı şirketler de iflas etmeleri nedeniyle ellerindeki gemileri, Devlet Denizyolları ve Limanlar İşletmesine satmışlardır(Akol, 1981: 6). 1950 yılından itibaren özel sektörü canlandıracak tedbirler almış ancak, karayolu ağına verilen ağırlık ile karayolları gelişerek ulaşım ve taşımacılıkta daha çok tercih edilmiştir. Buna bağlı olarak iç hatlarda taşımacılık yapan bazı armatörler iflas etmiştir.1952 yılında Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığının kurulmasıyla birlikte, denizcilik işletmeleri ve gemi sanayisi, hususi sermayeyi de içine alan yarı özel bir şirket gibi çalışmaya başlayınca denizcilik sektörü yavaş yavaş gelişmeye başlamıştır.

Birçok kamu limanının verimsiz bir işletme halini alması, liman yönetimlerinin kamu bürokrasisinden uzaklaşarak pazar koşullarına daha iyi cevap verebilecek bir yapı arayışına girmesine yol açmış ve özelleştirme stratejisi bir seçenek olarak ortaya çıkmıştır. Böylelikle, kamunun artık herhangi bir etkinliği olmayan ticari ve sosyopolitik hedefleri birbirine bağlamak amaçlı olarak limanlara sübvansiyonlar vermek ve limanlara ilişkin ticari kararlar almak yerine, düzenleyici rolüne ağırlık vermesi yaklaşımı ağırlık kazanmaya başlamıştır (UN ECLAC 1999, 23).

1980’li yıllarda limanlardaki kamu rolünün azaltılmasına ilişkin olarak başlayan tartışmalar 1990 yılından itibaren meyvelerini vermeye başlamıştır. Türkiye’de yakın zaman kadar limanların işletmesi ve inşası kamu tarafından gerçekleştirilmekteydi. Özellikle 1987 yılında Türkiye’de ilk özel liman işletmesinin faaliyete geçmesi ile doğan rekabet ortamı, limanların özelleştirilmesi süreci için bir dönüm noktasıdır. Türkiye Denizcilik İşletmeleri yönetimindeki ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının işlettiği demiryolu bağlantılı Türkiye’nin en önemli limanları, 1997 yılından günümüze süren ve halen devam eden bir özelleştirme süreci içindedir (Sesli, 2008; 24).

Literatürde özelleştirmenin tanımı çok çeşitli ve karmaşık bir şekilde yapılmaktadır. UNCTAD (1998) özelleştirmeyi herhangi bir varlığın sahipliğinde ya da işletilmesi faaliyetlerinde devletin rolünün azaltılması ya da özel sektörün rolünün artırılması olarak tanımlamaktadır. Özelleştirme, genel olarak kamu iktisadi teşebbüslerin sahipliğindeki işletmelerin tümünün veya hisselerinin bir kısmının özel sektör kurumlarına veya şahıslara satılmalarına verilen bir isimdir (Aktan, 2004;19).

1992 yılında 248 milyon dolar ile başlayan limanlara yönelik özel sektör yatırımları, 1997 yılında en üst seviyesine ulaşarak 3,8 milyar dolar olmuştur. 1992-2004 yılları arasında özel sektör tarafından değişik ülkelerde gerçekleştirilen toplam 220 proje ile limancılık sektörüne yaklaşık 21,4 milyar dolarlık bir yatırım yapılmıştır (Sesli, 2008; 27).

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, ülkemizde liman özelleştirmesinin amacını “ekonomide verimlilik artışı ve kamu giderlerinde azalma sağlamak” amacıyla yapıldığını belirtmiştir. Yapılan özelleştirmeler, “işletme hakkının devredilmesi” şeklinde yapılmakta olup, limanların mülkiyetinin devri suretiyle özelleştirme



yapılamayacağı Türk Ticaret Kanunu ile belirlenmiştir. 30 yıllık süre ile verilen işletme hakkı; Türkiye Denizcilik İşletmeleri (T.D.İ.) A.Ş. tarafından limanda verilen barınma, yükleme, boşaltma, şifting, limbo, terminal, kılavuzluk (pilotaj), römorkaj, palamar, gemilere su verme, atık alma, yolcu salonu işletmeciliği ve bakım onarım, iaşe vb. diğer hizmetleri kapsar. Bu süre içerisinde işletici firma, devletin hüküm ve tasarrufu altındaki taşınmazlar ile bunların altyapı tesisleri, yer üstü yapıları ve bütünleyici parçalarını kullanma yetkisine sahip olurlar. Türk limanlarının yönetim modeli incelendiğinde, özelleştirme öncesinde limanların mülkiyetinin, düzenleyicisinin ve işleticisinin devlet olduğu görülmektedir. Özelleştirme sonrasında ise sadece işletim hakkı el değiştirmektedir. Daha önce de değinildiği gibi limanların mülkiyet hakkının devri yasalarla koruma altına alınmıştır (TDİ, 2010; 108).

Türkiye’de kamu tarafından yönetilen limanlar Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD) olarak iki kurum altında yer almaktadır. TDİ limanlarının büyük çoğunluğu 1994 yılında başlayan özelleştirme süreci sonunda 1997 yılında Tekirdağ limanı ile başlamıştır. TCDD limanlarının ise 2005 yılından günümüze geçen özelleştirme sürecinde 2007 yılında Mersin limanı ile başlamış 2010 yılında Bandırma ve Samsun limanları ve 2011 yılında İskenderun limanının devri ile devam etmiştir. Söz konusu limanların özelleştirme yöntemi; Limanların İşletme Hakkı Devri ve Liman envanterinde kayıtlı makine, teçhizat, alet, edevat ve bunların fiili teslim tarihindeki yedek parçaları, deniz vasıtalarının (pilotaj, römorkaj ve barınma hizmetlerine bağlı olarak) ve kara taşıtlarının satışı yöntemleri ile birlikte özelleştirilmesi olup özelleştirme süresi TDİ limanlarında 30 yıl ve TCDD limanlarında 36 yıl olarak belirlenmiştir (Çevik ve Yıldız, 2014; 299).

Liman faaliyetlerindeki ve hizmetlerindeki gelişime bakıldığında ise , liman tarihçesi içinde temel olarak dört farklı nesil oluşumuna neden olmaktadır. 1960 öncesi, 1960 – 1980 arası, 1980 – 2000 arası ve 2000 sonrası olarak ayrılan bu nesiller içinde limanlarda genel olarak elleçlenen yüklerde, liman konumlarında, liman faaliyetlerinde, liman karakteristiklerinde ve liman üretim karakteristiklerinde gelişmeler yaşanmıştır. Bunların değişim yerine gelişim olarak adlandırılmasının nedeni limanlar her nesil içinde bu özelliklerine ek bir özellik katmaktadırlar. Nesiller içinde kazandığı her bir ek faaliyet ve özellik, limanların daha etkin ve verimli çalışmalarını gerektirmektedir (Çevik ve Yıldız, 2014; 301).

#### 4. SONUÇ

Türkler, liman ve deniz ulaşımı sektörüne, ilk olarak askeri amaçlar için XI. yüzyılın sonlarında girmiş ve XV. yüzyılda dünyanın hatırı sayılır denizci ülkeleri arasında yerlerini almışlardır. Ancak, kapitülasyonlar neticesinde, Osmanlı denizlerindeki ticaret, zamanla yabancı gemilerin üstünlüğü ile sonuçlanmıştır. Bu durum karşısında bir takım tedbirler alınsa da yeterli olmamıştır. Özellikle, sanayi inkılâbının, demiryollarından sonra en önemli atağı olan buharlı ve çelik gövdeli gemilere geçilmesi, Osmanlı ticaret filolarının hükmünü yitirmesine yol açmıştır. Buharlı gemi yapımı için gerekli uğraşlar verilse de, istenilen başarı yakalanamamıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında, Kabotaj Kanunu çıkarılarak, milli sularda sadece Türk Bayrağı taşıyan milli vasıtalarla taşımacılık yapılması kararlaştırılmıştır. Bu durum milli menfaatlere uygun düşse de, beraberinde yabancı armatörlerden oluşan boşluğun doldurulabilmesi sorununu doğurmuştur. Ancak, ulaşım sektöründe önceliğin, karayolları ve demiryollarına verilmesi, yerli sermayenin yetersiz oluşu, deniz taşımacılığını ve limancılık faaliyetlerini gölgede bırakmıştır. Ülkenin geri kalmış tek sektörünün deniz ulaşımı ve limancılık faaliyetleri olmaması, diğer sektörlerde de malum geri kalmışlığın yaşanması, sınırlı sermayenin öncelikli alanlara kaydırılması gibi nedenlerle gereken büyük yatırımlar yapılamamış var olan limanlarımızın ıslah edilmesi ve genişletilmesi ile vaziyet iyileştirilmeye çalışılmıştır. Bu durumun belirleyici diğer bir etkeni ise yabancılara ait deniz işletmelerinin satın alınarak millileştirilmesi olmuştur. Yani sınırlı miktardaki sermaye, yeni yatırımlar yerine söz konusu satın almalarda kullanılmıştır. İkinci Dünya Savaşına kadar süren mücadele, aslında yok olmuş bir sektörün, dünya devleri karşısında yeniden ihya edilmeye çalışılmasıdır. Çünkü Avrupa ve sair devletlerin deniz ticaret filoları ve limancılık faaliyetleri nitelik ve nicelik bakımında durmaksızın büyüyüp gelişirken, Türkiye’de limanların kapasiteleri arttırılmaya çalışılmış, deniz taşımacılığı millileştirilmiş ve eski gemiler tasfiye edilip yeni gemiler ya satın alınmış ya da inşa edilmiş, böylece Türk Denizciliği belirli bir seviyeye getirilmek istenmiştir. Elbette ki hedefler, imkânlar dâhilinde gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Bu durumda herhangi bir başarısızlıktan söz etmek doğru değildir.

Limanlarımızın alt yapı noksanlarının tamamlanması, çağdaş teknolojiyle donatılması, Ege, Akdeniz ve Karadeniz kıyılarına daha fazla yayılması; uygulama aşamasında bulunan liman yatırım projelerinin hızla tamamlanması icab etmektedir. Limanlar yerleşimlerinden donanımlarına varıncaya kadar Dünya limanları ile kıyaslandığında zayıf kalmaktadırlar. Limanların yeniden ele alınmaları, yeni limanlar yapılması kaçınılmazlık göstermektedir. Cumhuriyet tarihinden itibaren yapılan liman yatırımları çok düşük seviyelerde kalmıştır. Ayrıca ucuz ve hızlı mal akışının sağlanması yönünden, limanların kara içlerindeki pazarlara demiryollarıyla bağlanması gerekmektedir. Cumhuriyet dönemi zamanında limanlarımızın demiryolu bağlantıları az da olsa imkânlar dâhilinde yapılmış fakat limanlarımızın ve ülke ekonomimizin gelişebilmesi için limanlarımız ile demiryolu bağlantılarının o dönemden günümüze kadar hiçbir şekilde geliştirilmediği göze çarpmaktadır.

#### KAYNAKÇA

- Akol, Rıza (1981). “Genç Türkiye Cumhuriyetinin Kuruluşunda Türk Deniz Ulaştırmasına Genel Bir Bakış”, Cumhuriyet Dönemi Türk Sanayisinin Gelişimi Sempozyumu, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları, 1-14.
- Aktan, Coşkun C. (2004). “Privatization & The Turkish Experience” , Seçkin Yayıncılık, 19 p.
- Akyıldız, Ali (2012). “Milli Mücadele Yıllarında Karadeniz Ticaretinin Trabzon’da Siyasi Propaganda Aracı Olarak Kullanılması” Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Doğu Karadeniz, Trabzon, Türkiye, 16-17 Nisan 2012, cilt.1, no.978-605-01-0349-6.
- Branch, A. E. (1986). “Elements of Port Operation and Management”, London:Chapman and Hall.
- Bilgin, Mehmet (1996). “Trabzon’un Tarihi”, Trabzon, Kültür Bakanlığı Yayınları, İstanbul.
- Casson, Lime (2002). Çeviren: Gürkan Ergin. “Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler”, İstanbul: Homer Kitabevi.

- Çakır, Sinan (2012). “Ali Deniz Ticaret Mektebi’nin Türk Denizcilik Tarihindeki Yeri” Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Doğu Karadeniz, Trabzon, Türkiye, 16-17 Nisan 2012, cilt.1, no.978-605-01-0349-6.
- Çevik, Mehmet ve Yıldız, Murat (2014). “Demokrat Parti İktidarının İlk Yıllarında Deniz İşletmeciliği Ve Gemi İnşa Sanayisine Genel Bir Bakış: (1950-1955)” **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Cilt: 7 Sayı: 33, Issn: 1307-9581.
- Dülger, Mehmet Ceyhun. (2006). “Denizcilik Gücünün Geleceği” Yüksek Lisans Tezi. Gebze İleri teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gebze.
- Gülenç, İlyas. (2009). “XXI. Yüzyılda Küresel Türk Deniz Gücü Model Tanımlaması”, Yüksek Lisans Tezi. Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli.
- Güner, Samet (2014). “Liman özelleştirmelerinin operasyonel etkinlik üzerindeki etkisi: Türk limanları üzerinde dönemsel bir çalışma”, **İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi**, ISSN: 1303-1732, 43, 2:218-236.
- Kennedy, P. (1991). “Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri”, Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Kerimoğlu, Hasan Taner. (2010). “Türk Deniz Ticareti Sempozyumu”, ÇTTAD, VIII/18-19, (2009/Bahar-Güz), s.323-329.
- Ortaylı, İlber. (2006). “İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı” İstanbul, Hil Yayınları.
- Özdemir, Ünal (2012) "Denizcilik Gücünün Tarihsel Gelişim Süreci Ve Günümüz Denizciliğinin Şekillenmesindeki Rolü", Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Doğu Karadeniz, Trabzon, Türkiye, 16-17 Nisan 2012, cilt.1, no.978-605-01-0349-6, ss.315-332.

- Sesli, Evren (2008). “Liman Özelleştirmeleri Sürecinde Ve Sonrasında Rekabet”, İlk Baskı, Mayıs, Rekabet Kurumu-Ankara, ISBN 978-975-8936-68-7, Yayın No 0223.
- Şimşek, Derya (2012). “Atatürk Dönemi Türk Denizciliğinde Yaşanan Gelişmeler ve Cumhurbaşkanı Olarak Hamidiye Gemisi İle Trabzon'a Yaptığı İlk Ziyaret” Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Doğu Karadeniz, Trabzon, Türkiye, 16-17 Nisan 2012, cilt.1, no.978-605-01-0349-6.
- Turhan, M. (1972). “Garplılaşmanın Neresindeyiz”, İstanbul: Türkiye Yayınevi.
- Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlüğü, (2010). “TDİ, Özelleşen Limanlar 2010 Yılı Faaliyet Raporu, İstanbul, 1-124.
- UN ECLAC, (1999). “Port Modernization: A Pyramid of Interrelated Challenges”, Transport Unit of The International Trade, Transport and Financing Division,
- <http://www.eclac.cl/publicaciones/transporte/1/lcg2031/lcg2031i.pdf>. Resmi Gazete,16.06.1939
- Yıldız, Arzu, (2008). “Türkiye’de Tersanelerin Tarihi ve Gemi inşa Sanayisinin Gelişimi”, **Mühendis ve Makine Dergisi**, S. 578, 23-47.