

ICCSOR

Journal of Applied and Theoretical Social Sciences

ISSN:2687-5861

JATSS, 2022; 4(2), 193-213

First Submission:27.04.2022

Revised Submission After Review:22.06.2022

Accepted For Publication:27.06.2022

Available Online Since:30.06.2022

Research Article

A State-Owned Enterprise Established to Develop the Maritime Transportation Sector: Maritime Bank Turkish Joint Stock Company¹

Mehmet Saya²

Abstract

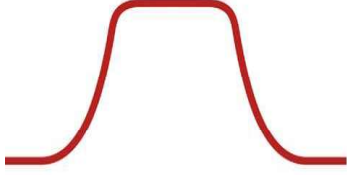
Maritime Bank Turkish Joint Stock Company, the foundation of which was laid with the establishment of the Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi (Private Treasury of The Ottoman Sultan Ferries Administration) in 1844, it was established in 1951 with the law no. 5842, with the idea of developing the maritime transport sector and that it is necessary in terms of national economy, national defense and social necessity during the Democrat Party era. In addition to carrying out all kinds of banking transactions related to maritime transportation, it started its activities in 1952 by being authorized to provide all kinds of convenience especially to real and legal entity engaged in shipbuilding, repair, purchasing, and maritime operations. Since it is a banking-supported organization for the development of maritime transportation, it has been an important topic in terms of both Turkey's economic history and maritime trade history. Therefore, this study focused on the establishment of Maritime Bank Turkish Joint Stock Company. The aim of the study is to analyze the founding venture of this institution by making a descriptive analysis of the documents accessed as secondary sources as well as the primary sources obtained from the archive of the said institution.

Keywords: Maritime Bank Turkish Joint Stock Company, Maritime Transportation, Maritime Trade, Democrat Party, National Economy

JEL Codes: N00, N74, N84, R40

¹ This article is derived from the author's doctoral dissertation titled "A State Economic Enterprise in The Maritime Sector: Maritime Bank Turkish Joint Stock Company (1952-1983)".

²Phd, Independent Researcher, Adiyaman/Turkey, mesa02416@gmail.com,
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-2330-175X>.



ICCSOR

Journal of Applied and Theoretical Social Sciences

ISSN:2687-5861

JATSS, 2022; 4(2), 193-213

İlk Başvuru:27.04.2022

Düzeltilmiş Makalenin Alınışı:22.06.2022

Yayın İçin Kabul Tarihi:27.06.2022

Online Yayın Tarihi:30.06.2022

Araştırma Makalesi

Deniz Ulaştırma Sektörünü Kalkındırmak İçin Kurulan Bir Kamu İktisadi Teşebbüsü: Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı¹

Mehmet Saya²

Öz

1844 yılında Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi'nin kurulmasıyla temeli atılan Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı, Demokrat Parti döneminde milli iktisat, milli savunma, sosyal zorunluluk bakımından gerekli olduğu ve deniz ulaştırma sektörünü kalkındırma düşüncesiyle 1951 yılında 5842 sayılı kanunla kurulmuştur. Deniz ulaştırmasını ilgilendiren her türlü bankacılık işlemleri yapmanın yanında özellikle gemi inşa, tamir, satın alma, deniz işletmeciliği yapan gerçek ve tüzel kişilere her türlü kolaylığı sağlamakla yetkilendirilerek 1952 yılında faaliyetlerine başlamıştır. Deniz ulaştırmasının geliştirilmesine yönelik bankacılık destekli bir organizasyon olduğu için hem Türkiye'nin iktisadi tarihi hem de deniz ticaret tarihi açısından önem arz eden bir konu olmuştur. Bundan dolayı bu çalışma, Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı'nın kuruluşuna odaklanmıştır. Çalışmanın amacı, adı geçen kurumun arşivinden elde edilen birincil kaynakların yanında ikincil kaynak olarak ulaşılan dokümanların analizini betimleyici bir yöntemle yaparak bu kurumun kuruluş serüvenini incelemektir.

Anahtar Kelimeler: Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı, Deniz Ulaştırması, Deniz Ticareti, Demokrat Parti, Milli İktisat

JEL Kodlar: N00, N74, N84, R40

¹ Bu makale, yazarın "Denizcilik Sektöründe Bir Kamu İktisadi Teşebbüsü: Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı (1952-1983)" isimli doktora tezinden türetilmiştir.

² Dr, Bağımsız Araştırmacı, Adıyaman/Türkiye, mesa02416@gmail.com,
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-2330-175X>.

1. Giriş

Demokrat Parti (DP), 14 Mayıs 1950 tarihli genel seçimleri kazanıp iktidarı devraldıktan bir yıl sonra Türkiye'nin uzun bir denizcilik geçmişine sahip olduğunu göz önünde tutup milli iktisat, milli savunma ve sosyal zorunluluk bakımından önemli olduğu düşüncesiyle (TBMM, 1951: 1) 10 Ağustos 1951 tarihinde 5842 sayılı Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu'nu meclisten geçirerek Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı'nın (TAO) kuruluşunu başlatmıştır. Denizcilik Bankası TAO, deniz ulaştırmasıyla ilgili her türlü bankacılık işlerini yapmanın yanında diğer bankacılık işlerini de yapmak, çatısı altına alınan işletmeler üzerinden ulaştırma hizmetleri, limancılık hizmetleri, tersanecilik faaliyetleri, denizde güvenlik hizmetlerini yapmakla görevlendirilmiştir (Resmi Gazete, 1951: 1809-1810). 1 Mart 1952 tarihinde resmen faaliyetlerine başlayan Denizcilik Bankası TAO'nun kökleri aslında Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılına gitmektedir. İlk nüvesi Osmanlı Devleti'nin azalan gücü karşısında kapitülasyonların devletin iskelelerinde geniş yer bulması sonucu denizlerde asker, mühimmat ve posta taşımacılığı faaliyetini yüksek fiyatlarla yapan yabancıların elinden alınması ve bu konudaki devlet harcamalarının azaltılması amacıyla Sultan Abdülmecid zamanında 1844 yılında Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi olarak kurulmuştur (Gediz, 2013: 7). İdare, hem Osmanlı Devleti döneminde hem de Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonraki dönemde çeşitli isimler ve uygulamalar altında deniz ulaştırması faaliyetlerini sürdürmüş ve nihayetinde Denizcilik Bankası TAO adını almıştır.

Bu çalışma, dünyada deniz ulaştırmasıyla ilgili kamu iktisadi teşebbüsleri, kurum ve sistem örneklerini irdeledikten sonra Osmanlı Devleti'nin bir armatörlük girişimi olarak 1844 yılında kurduğu Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi ile başlayan ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla devam eden kurumsal tabanlı deniz ulaştırma serüvenini Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluşu üzerinden inceleyerek bir çerçeve sunacaktır¹.

2. Dünyada Deniz Ulaştırması İle İlgili Kamu İktisadi Teşebbüsü Örnekleri

Dünyada kamu iktisadi teşebbüslerinin kuruluş öyküsü 1929 yılında gelişmiş kapitalist ülkelerde yaşanan derin krizle yakından ilişkilidir (Kepenek, 1993: 20). Yirminci yüzyılın ilk yarısında yaşanan finansal krizler ve savaşlar ekonomide devlet müdahaleciliğini arttırmıştır. Avrupa'da ve Japonya'daki devlet müdahaleciliği gerek millileştirmek gerekse de stratejik önem atfedilen ağ-şebeke servisleri ve bankacılık sektörlerinde tekeller ve geniş endüstriyel işletmeler kurmak şeklinde kendini göstermiştir. Brezilya, Hindistan, Endonezya ve Güney Afrika'da ise özel sermayenin yetersizliğinden dolayı devlet kendisi kamu iktisadi teşebbüsleri (KİT) kurarak ekonomiye müdahil olmuştur (Türk Kamu İşletmeleri Birliği, 2015: 5-6). Deniz ulaştırma alanında ise dünyanın farklı kıtalarında farklı ülkelerin çeşitli amaçlar için kurduğu KİT'ler faaliyet göstermiştir.

Messageries Maritimes, posta taşımacılığı amacıyla Fransa'da devletin desteklediği ve yönetimine dahil olduğu imtiyazlı bir özel şirket olarak 1851'de kurulmuştur (Uygun, 2013: 37). Devlet, 1948 yılında hem *Messageries Maritimes*'in hem de 1855'te yine devlet destekli kurulan *Compagnie Générale Transatlantique*'un hisselerinin çoğunluğunu satın almıştır (Dormois, 1999:77). Rekabetçi bir sektörde devlet destekli iki şirketin olmaması için 1976 yılında birleştirilerek *Compagnie Générale Maritime* ismiyle faaliyetlere devam etmiştir. 1996 yılında özelleştirilince CMA-CGM ismini almıştır (Frémont 2016: 38).

Atlantic Steam Navigation Company, ucuz yollu transatlantik yolcu hizmeti sunmak için

¹ Burada bir hususu belirtmekte yarar vardır. Son yıllarda denizcilik tarihi eksenli çalışmalar artmaktadır. Bu dergide de bu tür çalışmaların yayımlanmış olması sevindiricidir. Örnek olarak bakınız (Koral Türk, 2020: 42-70).

1936 yılında İngiltere’de kurulmuştur (Smith 2012: 115). 1954 yılının Nisan ayında İngiltere Ulaştırma Komisyonu tarafından kamulaştırılmıştır. 1971’de European Ferries Ltd. isimli şirkete satılmıştır (Hartill, 2014: 102).

Australian National Line, Avustralya kıyılarında deniz taşımacılığı yapmak amacıyla devlet tarafından 1956 yılında kurulmuştur. Zamanla başka rotalar eklenerek Avustralya’dan başka ülkelere, başka ülkelerden Avustralya’ya uluslararası ticaret yapılmış ve şirket zamanla denizcilik aktivitelerinin bel kemiği haline gelmiştir. Şirket, 1998 yılında Fransız CMA CGM isimli şirkete satılmıştır (<https://www.anl.com.au/about-us/about>, Erişim: 12.02.2020).

China Ocean Shipping Company, 1961 yılında doğrudan devletin ulaştırma bakanlığı tarafından kontrol edilen bir kamu şirketi olarak Çin’de kurulmuştur. Şirketin işleri taşımacılık, lojistik, finans, ekipman imalatı, taşımacılık hizmetleri, sosyal hizmetler ve bilgi hizmetleri olmak üzere yedi gruba ayrılmıştır (Zheng ve Smith 2017: 232-234). Çin Devlet Konseyi, 2016 yılında China Ocean Shipping Company ve China Shipping’in birleşerek China COSCO Shipping Corporation Limited’i yeni bir şirket olarak kurulmasını onaylamıştır (<http://en.coscocs.com/col/col6922/index.html>, Erişim:11.02.2020).

Shipping Corporation of India, 1961 yılında Eastern Shipping Corporation ve Western Shipping Corporation şirketlerinin birleşimi sonucu bir kamu işletmesi olarak kurulmuştur. Şirket, işlerini ham petrol taşımacılığında çeşitlendirmiştir. Ama yolcu ve yük taşımacılığı hizmetleri de yapmıştır (<http://www.shipindia.com/page/history>, Erişim: 12.02.2020). 2019 yılının kasım ayında şirket hisselerinin %63.75’i devlet tarafından satılmıştır (<https://worldmaritimeneews.com/archives/286897/india-approves-sale-of-shipping-corporation-of-india/>, Erişim: 12.02.2020).

Neptune Orient Lines, 1968 yılının Aralık ayında Singapur Maliye Bakanlığı nezaretinde milli bir şirket olarak kurulmuştur. Şirketin ülke ticaretinin bir kısmını uygun navlun fiyatlarıyla taşıyarak Singapur’un endüstriyel gelişimine katkıda bulunacağı ve özellikle kriz zamanlarında temel kargoların tedarik hattını muhafaza edeceği düşünülmüştür. 1969 yılında şirket, devletin kendisine bağlı şirketlere yaptığı yatırımları yönetmek için kurduğu Temasek Holding’e devredilmiştir. 2015 yılının Aralık ayında Fransız CMA CGM şirketi, Temasek Holding’teki Neptune Orient Lines’in hisselerinin çoğunluğunu satın almıştır (https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_1688_2010-07-26.html ve https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_2019-07-15_113737.html, Erişim: 11.02.2020).

Portline, büyük hacimli kuru dökme malların arz ve taşınmasında özerkliği garantileyerek ülkenin ihtiyaçlarını karşılamak ve böylece ülkenin iktisadi kalkınmasını desteklemek amacıyla 1984 yılında Portekiz’de kurulmuştur. Şirket, iki eski kamu işletmesinin mirası üzerine kurulmuştur. Bunlardan biri Companhia Nacional de Navegação SA, diğeri ise geçmiş 15. yüzyıla kadar giden uzun vadeli bir deniz ticaret geleneğine sahip Companhia Portuguesa de Transportes Marítimos SA’dır. Portline 1991 yılında özelleştirilmiştir. Günümüzde Portline Bulk International S.A. adıyla faaliyetlerine devam etmektedir (<https://www.portline-bulk.com/en/page/2/history/3/>, Erişim: 11.02.2020).

3.Dünyada Deniz Ulaştırmasını Finanse Eden Kurum ve Sistem Örnekleri

Deniz ulaştırması alanında sermaye birikiminin yetersizliği ve bürokrasinin yavaş işleyişi gibi nedenlerle bu alana yeterince yatırım yapılmadığını düşünen, sektörle ilgili eksiklik hisseden, bu alanda söz sahibi olmak isteyen ve bulunduğu noktayı daha ileri noktalara taşımak isteyen devletler kendi iktisadi dinamiklerine uygun kurumlar ve sistemler inşa etmiştir. Devlet

aygıtı bazen hukuk kanalı üzerinden hakem olup oyunu yönetirken bazen de bizzat kendisi işin içine girerek sistemi inşa eden oyuncu olmuştur.

DNB, 1822 yılında kurulmuş Norveç'in en eski özel bankasıdır (<https://www.dnb.no/en/about-us/about-dnb/history.html>, Erişim: 13.02.2020). Dünyada deniz taşımacılığını finanse eden lider bankalardan biridir (<https://www.globalmaritimeforum.org/content/2019/06/Citi-Societe-Generale-DNB-and-other-leading-international-banks-promote-greener-global-shipping-through-new-principles.pdf>, Erişim: 13.02.2020). Banka, Norveç'te 116 ofis aracılığıyla faaliyet göstermekle beraber dünya üzerinde 16 ülkede hizmet vermektedir (<https://www.dnb.no/en/about-us/global-network.html#> ve <https://www.dnb.no/en/about-us/global-network/norway.html>, Erişim Tarihi: 13.02.2020).

Kommandittselskap (K/S), 1980'li yıllarda orta çıkan (Cushing^{2016: 114}) Norveç tipi komandit şirket türüdür. Şirket sahiplerinin hisseleri %10'dan aşağı olamamış ve şirket sahipleri alacaklılara karşı sınırsız sorumlu, diğer ortaklar ise getirdikleri sermaye oranında yükümlü olmuştur. Böylece kurulan her komandit şirket, tahvil çıkararak sermayesini arttırabilmiştir. Bu tahvilleri alanlar, şirketin gelirlerine ortak olup bu gelirlerin vergisinden muaf olmuştur. Bu şekilde sistem teşvik edici bir mekanizma işlevi görmüş ve gemicilik şirketleri bunun üzerinden örgütlenmiştir (Şipal, 2014: 135).

Kommandit-gesellschaft (KG) Sistemi, Alman tersanelerini ve deniz taşımacılığını ileri bir noktaya taşımak için tasarlanmıştır (Akol^{2008: 15}). İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Alman ticaret filosunu canlandıran temel taşlardan biri olmuştur (Johns ve Sturm^{2015: 71}). Yatırımcılar üzerinden kurulan limited şirketler bir yandan gemicilik endüstrisine sermaye akıtmış, diğer yandan bu şirketler bankalarla görüşüp hisselerini yüksek vergi matrahına sahip Alman yatırımcılara satarak bu yatırımcıların yüksek oranlarda vergiden muaf olmalarını sağlamıştır (Şipal, 2014: 131). Bu sistem, Almanya'da büyük ölçüde konteyner filosunun büyümesini sağlayarak tersaneleri ve denizcilik sektörünü geliştirmek için kredi sunan bankaların hacimlerinin de artmasına katkıda bulunmuştur (Varışlı, 2015: 27).

Bahsi geçen kurum ve sistemlerin dışında birçok ülkede deniz ulaştırma alanı ticaret bankaları ve eximbank'lar üzerinden finanse edilmiştir. Bunun yanında devletler, çeşitli yasalar vasıtasıyla vergi muafiyetleri ve sübvansiyonlar sağlayarak bu alanı desteklemiştir.

4.Osmanlı Devleti'nde ve Türkiye'de Denizcilik Bankası TAO Öncesi Deniz Ulaştırması İle İlgili Kamu İktisadi Teşebbüsü Örnekleri

Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı'nın temeli 19. yüzyılın ilk yarısında atılmıştır. Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyıl uluslararası ticaretinde, Batı dünyasının üstünlüğü kesinleşmeye başlamış ve batılı devletler merkantilist kapitalizmin gelişimi paralelinde kumpanyalar kurmuştur. Osmanlı Devleti'nin bu süreçte azalan gücü karşısında büyükelçilerden destek gören kumpanyaların etkileri artmış ve böylece kapitülasyonlar geniş bir şekilde devletin iskelelerine yerleşerek batılı tüccarların yararına işlemiştir (Uygun, 2013: 2-3). Tanzimat sonrası dönemde de denizlerde asker, mühimmat ve posta taşımacılığı işlerini elinde tutan yabancı vapur işletmeleri yüksek fiyatlarla deniz taşımacılığı faaliyetlerini sürdürmüştür. Bu alanda yerli bir taşımacılık işletmesinin daha düşük fiyatlar teklif ederek piyasaya girmesi, hem devletin masraflarını azaltacağı hem de yabancıların bu alandaki etkisini kıracağı düşüncesiyle (Terzi, 2005: 148-149) sermayesi Sultan Abdülmecid hazinesi tarafından sağlanıp Damat İlhami Paşa'nın nezareti, Mustafa Fazıl Paşa ve Boğos Bey'in idareleri altında Bahriye Nezareti'ne bağlı bir devlet işletmesi olarak Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi 1844 yılında kurulmuştur (Gediz, 2013: 7). İdare; bağımsız, Osmanlı liman ve iskeleleri arasında yük ve yolcu taşımacılığı yapacak bir işletme şeklinde tasarlanmıştır (Tutel, 1997: 31). Hazine-i

Hassa Vapurları İdaresi'nin adı, 19 Nisan 1864 yılında yayınlanan bir nizamname ile Fevaid-i Osmaniye olurken (Terzi, 2005: 152); Fevaid-i Osmaniye'nin adı da hükümdarlık dönemi 1861-1876 yılları arasında olan ve deniz ulaşımını çok önemseyen Sultan Abdulaziz'e ithafen 1871 yılı Haziran ayında İdare-i Aziziye olarak değiştirilmiştir (Koraltürk, 2010: 88). 1876 yılının mayıs ayında Sultan Abdülaziz'in yerine tahta oturan V. Murad, İdare'nin adını değiştirerek tüm mal varlığını devlete devretmiş ve İdare'nin yeni adı İdare-i Mahsusa olmuştur. Fakat V. Murad sadece üç ay tahtta kalabilmiş ve ardından II. Abdülhamid padişah olmuştur. Bahriye Nezareti'ne bağlı olan İdare-i Mahsusa adı asıl bu dönemde bilinir olmuştur (Küçükalioglu, 1999: 45). İdare-i Mahsusa 3 Kasım 1909 tarihinde bir İngiliz şirketine satılmıştır. Ancak kısa bir süre sonra hükümetin değişmesi ve satış sözleşmesinde hükümetin talep etmesi hâlinde şirket vapurlarının hepsi veya bir kısmının hükümetin emrine verilmesine ilişkin maddenin İngiliz şirket tarafından kabul edilmemesinden dolayı sözleşme feshedilmiştir (Akbayar vd., 1993: 136). İdare-i Mahsusa döneminde yaşanan olumsuz tecrübelerden sonra sermayesi devletten karşılanmak kaydıyla Maliye, Harbiye, Ticaret ve Nafia nezaretlerinden seçilen üyelerin oluşturduğu ve uzman bir genel müdürün başında olduğu bağımsız bir kurul tarafından yönetilmek üzere (Çamcı vd., 1995: 150) 9 Eylül 1910 tarihinde Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi kurulmuştur (Akbayar vd., 1993: 32). Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra 1925 yılında çıkarılan 597 sayılı kanunla Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin adı Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi şeklinde değiştirilmiştir (<https://www.tdi.gov.tr/tarihce/>, Erişim: 16.10.2019).

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nden çalışabilir vaziyette toplam gros tonajı 23.370 olan 32 gemi devralmıştır (Tutel, 1997: 166). Ülkenin toplam ticaret filosu bakımından ise Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eden filodaki gemi sayısı ve filonun toplam gros tonajı hakkında çeşitli rakamlar söz konudur. Filoya yönelik rakamlar bir kaynakta 88 adet gemi ile 34.902 gros ton (Koca, 2017: 860), diğer bir kaynakta 271 adet gemi ile 48.085 gros ton (Tutel, 1997: 166) ve son olarak iki farklı veriden bahseden bir kaynakta ise ilk veri 364 gemi ile 69.016 ton; ikinci veri de 439 adet gemi ile 78.048 ton şeklinde geçmektedir (Arı, 2008: 63). Filoya ilişkin verilerin bu kadar farklılık göstermesi; armatör uyruklarının -özellikle gayrimüslimlerin- daha netlik kazanmamış olması, Türkiye'ye ait gemilerin farklı devletlerin bayrakları altında çalışmaya devam etmesi, savaşlar esnasında sahipleri değişen gemiler hakkında kayıtların bulunmaması, yapılan hesaplamalara yelkenli ve yardımcı gemilerin katılmasından kaynaklanmaktadır (Koca, 2017: 860).

Türkiye Cumhuriyeti, deniz ulaştırması bakımından Osmanlı Devleti'nden iyi bir miras devralmamıştır. Gerek zamanında bu sektörü ilgilendiren çeşitli konuların üzerinde durulmamasından kaynaklı gerekse de savaşların yarattığı tahribattan kaynaklı birçok noktada sorunları olan bir mirastan bahsedilebilir. Şöyle ki; deniz ulaştırma sektöründe faaliyette bulunan sigorta şirketlerinin çoğunun yabancıların elinde olması ve bu şirketlerin Türkiye'ye ait yaş ortalaması otuz yılın üzerinde olan gemileri sigorta primleri noktasında işine geldiği gibi davranarak yerli sermayeyi zor durumda bırakması, eğitilmiş deniz personelinin eksikliği, limanların kara yollarıyla bağlantısı konusunda önemli eksikliklerin olması, bürokrasideki çok başlılık (Çakmak, 2017: 891-907) ve az sayıda gemiye sahip bir deniz ticaret filosu şeklinde sıralamak mümkündür.

Genç cumhuriyet, sorunlarıyla devralınan deniz ulaştırma sektörünü geliştirmek için önemli girişimlerde bulunmuştur. Yerli girişimcileri korumak amacıyla 30 Ocak 1923'te Lozan'da imzalanan Türk-Yunan Nüfus Mübadelesi'ne İlişkin Sözleşme ve Protokol'ü çerçevesinde gerçekleşen mübadele, Türkiye'ye deniz yolundan gelecek müslüman mübadillerin sevki Türkiye'ye ait kamu ve özel gemiler tarafından sağlanmış (Gürboğa ve Koraltürk, 2016: 29); 17 Şubat 1923 ile 4 Mart 1923 tarihleri arasında gerçekleştirilen İzmir İktisat Kongresi'nde Ticaret-i Bahriye Meselesi başlığı altında sonraki yıllarda atılacak adımlara zemin hazırlayan kararlar alınmış (İnan, 1989: 37-39); 20 Şubat 1924 tarihinde kabul

edilen 418 sayılı Türkler ve Türk Şirketleri Tarafından İştirak Olunan Buharlı Sefainin Gümrük Resminden İstisnasına Dair Kanun'uyla yerli girişimciler tarafından satın alınan ve milli bayrak altına alınacak buharlı gemiler beş yıl gümrük vergisinden muaf tutulmuş (Kanunlar Dergisi, 1924: 220) ve daha sonra çıkarılan kanunlarla bu muafiyetin hem süresi hem de kapsamı genişletilmiş (Gürboğa ve Koraltürk, 2016: 29); Türkiye'ye ait bütün sulara ve limanlarda her türlü ticari faaliyetin Türkiye vatandaşları tarafından ve yerli sermaye ile yapılmasını öngören Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun 1 Temmuz 1926 tarihinden itibaren yürürlüğe konulmuş (Kanunlar Dergisi, 1926: 571); bir kısmı 28 Mayıs 1927 tarihinde kabul edilen Teşvik-i Sanayi Kanunu içerisinde yer alan teşvik hükümleri ile yerli armatörlere hazineden avans ve kredi kolaylıkları, vergi ve gümrük muafiyetleri, devlet sektörü ile eşit rekabet şartları sağlanmış (Çolak, 2013: 358); 15 Mayıs 1929 tarihinde kabul edilen 1440 sayılı Ticaret Kanunu'nda deniz ticaretine geniş bölüm ayrılmış, kabotaj kanunu sonrasında ortaya çıkan sorunların giderilmesi için (Koca, 2017: 859) donatan ve donatma iştiraki, kaptan, mal taşıma, yolcu taşıma, deniz ödöncü, avaryalar, kurtarma, gemi alacaklıları, deniz yolculuğu, müruru zaman, gemi rehini, sicil ve bayrak konularında ayrıntılı düzenlemeler yapılmış (Kanunlar Dergisi, 1929: 441); çeşitli vapur şirketlerinin rekabete girerek hem kendilerini zarara uğratması (Çakmak, 2017: 900) hem de Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne zarar vererek devlet bütçesine yük olmaya başlaması sonucunda yaşanan bu olumsuzlukların önüne geçmek için 9 Temmuz 1932 tarih 2068 sayılı Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun çıkarılarak bir yandan kabotajın kapsadığı limanlar arasında posta seferleri devlet tekeline alınmış diğer yandan da şilepçilik ve özel donanımlı gemilerle hayvan taşımacılığı, liman içi, körfez içi nakliyat ve devletin düzenli vapur işletmediği limanlar arasında taşımacılık ise armatörlere bırakılmıştır (Gürboğa ve Koraltürk, 2016: 32-33).

Yasal altyapı ve girişimler sayesinde hem kamu kesimi hem de özel teşebbüse ait deniz ticaret filosu büyümüştür. 1920'lerin ortasında 33.967 net tonu armatörlere, 25.301 net tonu Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne, 4.059 net tonu Şirket-i Hayriye'ye ve 1.019 net tonu Haliç Vapurları Şirketi'ne ait olmak üzere ticaret filosunun toplamı 64.346 net ton iken (Gürboğa ve Koraltürk, 2016: 30) 1934 yılında bu rakamlar sırasıyla 72.701 net tonu armatörlere, 34.084 net tonu Denizyolları ve AKAY Müdürlüğü'ne (Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi), 3.635 net tonu Şirket-i Hayriye'ye ve 1.019 net tonu Haliç Vapurları Şirketi'ne ait olmak üzere ticaret filosunun toplamı 111.439 net tona yükselmiştir (Yurtoğlu, 2019: 85-86). Burada dikkat çeken iki nokta söz konusudur. İlki özel kesim olan armatörlere ait filonun %114, ikincisi kamu kesimi olan Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne ait filonun ise %34 oranında büyümüş olmasıdır. Dolayısıyla izlenen politikaların yerli girişimcilere yaradığını söylemek mümkündür. Türkiye'nin deniz ticaret filosu yıllar içinde gelişimine devam etmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın başlangıç yılı olan 1939 yılında deniz ticaret filosunun toplam hacmi 250.000 gros tonun üzerine çıkmış ve savaş yılları süresince büyüyerek 300.000 gros tondan fazla bir miktara erişmiştir (Gürboğa ve Koraltürk, 2016: 47). Savaş bittikten sonra devlet, gemi satın alma ve yeni gemi inşa ettirme yoluyla deniz ticaret filosunu büyütme çabalamıştır. Bu çaba, 1945-1951 yılları arasında 2 şilep İsveç'ten; 2 tanker, 7 yolcu gemisi ve 8 şilep Amerika Birleşik Devletleri'nden olmak üzere toplam 19 geminin satın alınmasıyla somutlaşmıştır. Ayrıca 4 tanesi İtalya ve 6 tanesi Hollanda'dan olmak üzere 10 tane gemi daha satın alınmıştır. Böylece 1945-1951 yılları arasında toplamda 123.176 gros ton kadar gemi satın alımı gerçekleştirilmiştir (Koraltürk, 2016: 190-193).

Erken cumhuriyet döneminde bir yandan deniz ulaştırma sektörünü topyekün geliştirmek için atılan adımların meyvesi alınırken diğer yandan da bu alanda kurumsal dönüşümler gerçekleştirilmiştir. 1933 yılında 2248 sayılı Denizyolları ve AKAY İşletmeleri İle Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında Kanun'u ile Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi tasfiye

edilerek yerine üç tane bağımsız müdürlük kurulmuştur. Bunlar; Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü, AKAY İşletmesi Müdürlüğü, Fabrika ve Havuzlar İşletme Müdürlüğü olmak üzere üç ayrı işletme olmuştur (Resmi Gazete, 1933: 2647). Bu işletmelerin dört yıllık faaliyet dönemlerinin ardından bütün yetkilerinin devredilmesi amacıyla 27 Aralık 1937 tarihinde kabul edilen 3295 sayılı Denizbank Kanunu ile İktisat Vekaleti'ne bağlı ve merkezi Ankara'da olmak üzere Denizbank kurulmuştur (Resmi Gazete, 1937: 9158). Denizbank; deniz nakliyatı, liman, kılavuzluk, gemi kurtarma gibi işleri bünyesine alarak denizcilik işlerinde kredi açmak, bankacılıkla ilgili bütün işlemleri yapmak, turizm işlerinin denizle alakalı kısımlarıyla uğraşmak amacıyla kurulmuştur (Kardaş, 2016: 135) Denizbank fazla uzun ömürlü olamamış ve sadece bir buçuk yıl faaliyetlerini sürdürebilmiştir. İmpex Şirketi davası, gemi usulsüzlüğüne yönelik bir soruşturma ve Satie Binası davasından (Mazıcı, 1996: 136-142) dolayı kurumsal olarak yıpranan Denizbank'ın görev yetkileri 1 Temmuz 1939 tarihinden itibaren (Kınalı, 2017: 139) Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü ile Devlet Limanları Umum Müdürlüğü adlarında iki kuruluşa devredilmiştir (Tutel, 1997: 216-217). Bu iki işletme 1944 yılına kadar faaliyet sürdürdükten sonra 4517 sayılı kanunla tasfiye edilmiş ve Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü kurulmuştur (Resmi Gazete, 1944: 6357). Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü faaliyetleri ise 1951 yılında 5842 sayılı Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu ile kurulan Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı (TAO) faaliyete geçene kadar devam etmiştir (Resmi Gazete, 1951: 1812).

5. Denizcilik Bankası TAO'nun Kuruluşu

Demokrat Parti'nin 1946 yılındaki parti programının 83. maddesinde, devlet deniz işletmeciliğine yönelik bütün vasıtalarla tesis ve teşekküllerin bir idare altında toplanmasının gerekli olduğu belirtilmiştir (Demokrat Parti, 1946: 23-24). 14 Mayıs 1950 tarihli genel seçimde 487 milletvekilinin 416'sını kazanarak iktidara gelen DP (<http://www.ysk.gov.tr/tr/1950-1977-yillari-arasi-milletvekili-genel-secimleri/3007>, Erişim: 17.11.2019), çalışmalara başlayarak Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluş sürecini başlatmıştır. Bu bakımdan Denizcilik Bankası TAO gibi bir kurumun DP'li ekibin öteden beri bir projesi olduğu söylenebilir. Çünkü kuruluş amacı Denizcilik Bankası TAO'yla aynı olan Denizbank, Celal Bayar Hükümeti (1937-1939) döneminde kurulmuştur (Güvendiren, 2014: 164). Celal Bayar'ın Adnan Menderes, Refik Koraltan, M. Fuad Köprülü ile Cumhuriyet Halk Partisi'nden ayrılıp DP'yi kurması (Eroğul, 1990: 11-12), DP'nin 1950 yılında yapılan genel seçimleri kazanıp tek başına iktidar olduktan sonra Adnan Menderes'in başbakan, Celal Bayar'ın da cumhurbaşkanı olduğu bir dönemde Denizcilik Bankası TAO'nun kurulması bu projeyi doğrulamaktadır.

18 Temmuz 1951 tarihinde DP'nin lideri ve dönemin başbakanı Adnan Menderes tarafından Büyük Millet Meclisi Yüksek Başkanlığı'na sunulan kanun tasarısında Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluş gerekçesi açıklanmıştır. Kuruluş gerekçesinde, Türkiye'de devlet deniz işletmecilik tarihinin uzun olduğu; deniz ticaretinin milli iktisat, milli savunma ve sosyal zorunluluk bakımından önem arz ettiği; Fransa, İngiltere ve Amerika gibi denizci ülkelerde devletin deniz işletmecilik alanına müdahil olduğu; Türkiye'de de devletin deniz işletmecilik alanına aksiyoner olabileceği ve şahısların da bu alana iştirak edebileceği bir anonim ortaklığın gerekliliği vurgulanmıştır (TBMM, 1951: 1-2). Burada bir hususu belirtmekte yarar vardır. Kanun tasarısı gerekçesinin yer aldığı komisyon raporunda kurumun adı, Denizbank olarak geçmektedir. Kanun tasarısı meclise sunulduktan yirmi iki gün sonra 10 Ağustos 1951 tarihinde 5842 sayılı Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu olarak mecliste 272 kabul, 19 ret ve 14 çekimser oyla kabul edilmiştir (Tutanak Dergisi, 1951: 910). İlgili kanun meclisten geçtikten sonra Resmi Gazete'de Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı ismiyle duyurulmuş ve bu kurum, 32 yıllık dönemi kapsayan süre boyunca bu ismiyle faaliyet göstermiştir. Sivil Amiral lakaplı Abidin Daver kanununun kabulünü Cumhuriyet Gazetesi'ndeki köşesine *Türk Denizciliği İçin Hayırlı Bir Kanun* başlığıyla taşımıştır (Daver, 1951: 1)

Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu 16 Ağustos 1951 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanmıştır. Kanuna göre Denizcilik Bankası TAO deniz ulaştırmasıyla ilgili her türlü bankacılık faaliyetinin yanında diğer bankacılık işlerini yürütmek; şehir hatlarını işletmek; Türkiye kıyılarında ve yabancı denizlerde nakliyat gerçekleştirmek; Türkiye limanlarında kılavuzluk, römorkörcülük, dalgıçlık yapmak; Türkiye kıyılarında can ve mal güvenliği sağlamak; Türkiye karasularında gemi kurtarmak; gemi ve diğer deniz araçlarını inşa, tamir, tadil ve havuzlama işlerini yapmak; her türden sigorta işlerini yürütmek; denize ait turizm ve spor işleriyle ilgilenmek; deniz sağlık ve sigorta yardım müesseselerini kurup işletmek için anonim ortaklık şeklinde tasarlanmış bir kurumdur. Kurumun itibari sermayesi her biri 100 lira değerinde nama yazılı 5 milyon hisseye ayrılmış 500.000.000 milyon Türk Lirası’dır. Hisse senetleri A ve B gruplarına ayrılmış olup bunlardan A grubu Hazine’ye ait olmak üzere sermayenin %51’ini (255.000.000 TL), B grubu da gerçek veya tüzel kişilere ait olmak üzere sermayenin %49’unu (245.000.000 TL) teşkil etmiştir (Resmi Gazete, 1951: 1809-1812). Kurumun itibari sermayesi ilgili dönemin DP Kastamonu milletvekili Şükrü Kerimzade yaptığı konuşmada, Denizcilik Bankası TAO’nun ticari bir zihniyetle yönetilmesi durumunda randımanlı ve verimli çalışacağı, %49 oranında paya sahip olan özel teşebbüse zamanı geldiğinde devletin kendi %51’ini de yavaş yavaş devredeceğini belirtmiştir (Tutanak Dergisi, 1951: 876). Denizcilik Bankası TAO, ilkin anonim ortaklık olarak 1952 yılında faaliyete geçmiş ve 12 yıllık faaliyet döneminin ardından 21 Mart 1964 tarihinde 440 sayılı İktisadi Devlet Teşekkülleriyle Müesseseleri ve İştirakler Hakkında Kanun’unun Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmesiyle birlikte gördüğü hizmetlerin niteliği ve sermayesinin büyük bölümünün hazineye ait olması dikkate alınarak kurum olarak kamu iktisadi teşebbüsleri arasında sayılmış, kuruluş ve işleyişi bu kanuna göre yürütülmüştür (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1983: 59).

Kuruluş kanununa göre Denizcilik Bankası TAO’nun kurulmasının amacı, başta deniz ulaştırmasını ilgilendiren her türlü bankacılık işlemleri yapmanın yanında özellikle gemi inşa, tamir, satın alma, deniz işletmeciliği yapan gerçek ve tüzel kişilere her türlü kolaylığı sağlayarak denizciliğin birçok alanıyla beraber deniz ticaretini ileri noktalara taşımaktır. Yani, özel sektörün de denizcilikle ilgili yapacağı atılımlar için bankacılık işlemleri noktasında destek sunulacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla deniz ulaştırmasını geliştirmek için tamamen kamu destekli bir sektör organizasyonu düşünülmemiştir; özel sektörün de girişimleri olması hâlinde önünün açık olacağı ilan edilmiştir. Diğer taraftan, Denizcilik Bankası TAO’nun ülkenin ihtiyaçlarına dikkat ederek milli iktisat ve milli savunma konularındaki hassasiyetleri gözeteceği, gerek kuruluş gerekçesinde gerekse de kuruluş kanununda vurgulanmıştır.

1 Mart 1952 tarihinde faaliyete geçen Denizcilik Bankası TAO’nun (Denizcilik Bankası TAO Birinci Hesap Yılı, 1952: 5) merkezi İstanbul’da Galata semtinde olmuştur. Adliye Sicilli Ticaret Dairesi’nde ve İstanbul Ticaret-Sanayi Odası’nda 45.776 sicil ve kayıt numarası ile yer almıştır (Sicilli Ticaret Gazetesi ve Piyasa Cedveli, 1953: 3).

Tablo 1: Denizcilik Bankası TAO'nun Devraldığı Bilanço (TL)

Aktif Kıymetler		Pasif Kıymetler	
Sabit Kıymetler Toplamı	326.882.086,81	Çıkarılan Bonolar	154.281.642,64
Kasa ve Bankalar Toplamı	3.775.814,61	Borçlar	57.814.523,58
Stoklar Toplamı	11.253.268,78	Nazım Hesaplar	21.797.101,23
İştirakler, Esham ve Tahvilat Toplamı	11.257,50		
Bitmemiş İşler	13.560.668,66		
Alacaklar Toplamı	80.882.790,33		
Nazım Hesaplar Toplamı	21.797.101,23		
Toplam	458.162.987,92	233.893.267,45	

Kaynak: (Devir Bilançosu ve Tasfiye Kurulu Raporu, 1954: 5).

Denizcilik Bankası TAO devraldığı bilanço Tablo 1’de görülmektedir. Aktif ve pasifi, 5842 sayılı kanunun geçici 1. maddesine uygun bir şekilde Denizcilik Bankası TAO’nun kuruluş tarihindeki durum ve rayiçlere göre kıymetlendirilmiş ve aktif-pasif arasındaki fark olan 224.269.720,47 liralık fark “Hazine Sermaye İştiraki” namıyla devir bilançosuna alınmıştır (Devir Bilançosu ve Tasfiye Kurulu Raporu, 1954: 34).

Tablo 2: Denizcilik Bankası TAO'nun Mülga Müdürlükten Devraldığı Büyük ve Küçük Deniz Vasıtaları (Adet)

Büyük Deniz Vasıtaları		Küçük Deniz Vasıtaları		
		İşletme	Makineli	Makinesiz
Yük ve Yolcu Gemisi	3	İstanbul İşletmeleri	105	519
Tanker		İzmir İşletmesi	18	125
Kurtarma Gemisi		Trabzon İşletmesi	4	22
Şehir Hatları Vapuru	8	Van İşletmesi	7	4
Haliç Vapuru	0			
Araba Vapuru				
İzmir Körfez Vapurları				
Toplam	27	Toplam	134	670

Kaynak: (Devir Bilançosu ve Tasfiye Kurulu Raporu, 1954: 14-15)

Denizcilik Bankası TAO'nun mülga müdürlükten devraldığı büyük ve küçük deniz vasıtalarının sayısı Tablo 2'de görülmektedir. Tablodaki büyük deniz vasıtalarına ek olarak hazineye ait 3 adet araba vapuru ile kiralık çalışan 1 adet kurtarma gemisi; küçük deniz vasıtalarında ise hazineye ait 2 römorkör ile 1 adet su layteri olmuştur (Devir Bilançosu ve Tasfiye Kurulu Raporu, 1954: 14-15). Denizcilik Bankası TAO'nun devraldığı büyük deniz vasıtalarının teknolojisi ile ilgili devir bilançosu ve tasfiye kurulu raporunda herhangi bir bilgi tespit edilememiştir. Fakat küçük deniz vasıtalarından makineli olanlar, toplam küçük deniz vasıtalarının %16,6'sı olduğu görülmektedir. Bu oran, kurumun kurulduğu döneme göre oldukça düşüktür. Çünkü, 19. yüzyılın ilk yarısında buharlı makine teknolojisinin deniz vasıtalarında yaygınlaşmaya başladığı düşünüldüğünde, yüz yılı aşkın bir zamanın geçmiş olmasına rağmen hâlen deniz ulaştırma teknolojisinin Türkiye'de geri olduğu söylenebilir. Dolayısıyla Denizcilik Bankası TAO'nun küçük deniz vasıtaları konusunda devraldığı teknoloji çağının gerisinde olmuştur.

Denizcilik Bankası TAO'nun ilk yönetim kurulu 1 Mart 1952 tarihinde İstanbul'da bankanın idare merkezinde yapılmıştır. A grubu hisseleri temsilen Cemal Şahin Giray, Abidin Daver, Enver Tekand, Mazhar Nedim Göknil; B grubu hisselerini temsilen ise Tevfik Rüştü Aras, Ata Nutku ve Necati Özdeniz katılmıştır. İlk toplantıda yönetim kurulu başkanlığına Necati Özdeniz, başkan vekilliğine Ata Nutku ve katipliğe Zihni Bilge seçilmiştir. İdari komite asli üyeliklerine Enver Tekand ve Cemal Şahin Giray; yedek üyeliklerine Abidin Daver ve Mazhar Nedim Göknil seçilmiştir. Denizcilik Bankası TAO'nun ilk genel müdürü olarak ise Yusuf Ziya Öniş atanmıştır (Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri, 1 Mart 1952: 1).

Denizcilik Bankası TAO yönetimi zaman kaybetmeden 1952 yılı için bir iş programının yapılmasını planlamıştır (Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri, 6 Mart 1952: 1). Yönetim, devralınan yetki ve görevlerin aksaksız devamı için ciddi bir kararlılık göstermiştir (Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri, 1 Mart 1952: 1-2). Devralınan kötü mirasın tetkikleri hızlıca yapılmış ve hizmetlerin aksamaması için hızlıca çalışmalara başlanmıştır. Bundan dolayı yönetim; kuruma bağlı işletmelerin yatırım, yenileme, satın alma, tamir, teknik personel gibi ihtiyaç duyulan her kalemin masraflarını bütçe imkanları ölçüsünde karşılamaya çalışmıştır. Ancak 1952 yılı yönetim açısından zor bir yıl olarak geçmiştir. Kurum, faaliyetlerine başladığında kömür sıkıntısıyla karşılaşmıştır. Çözüm olarak işletmelerde bir süre iş görece kadar kömür alınması öngörülmüş ve sıkıntıyı atlatmak için tedbirler alınmıştır (Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri, 6 Mart 1952: 2). Diğer taraftan kuruma ait gemileri işler hale getirmek için yedek parça ihtiyacı olan gemilere hemen ödenek ayrılmıştır (Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri, 8 Mart 1952: 2). Yani, kurumun asli görevleri aksattırılmadan devam ettirilmek ve kuruma daha fazla işlerlik kazandırılmak istenmiştir.

Denizcilik Bankası TAO'ya bağlı işletme ve müdürlüklerin iş programlarının yapılması, bunların finansmanı ve kuruma ait genel politikanın izlenmesi ile tatbik şekillerini yönetim kurulu tarafından belirlenmiştir. Yönetim kurulunun almış olduğu kararlar icra organının başında bulunan genel müdür ve genel müdüre bağlı yardımcılar tarafından yürütülmüştür (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 1973: 112).

6.Sonuç

Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyıl uluslararası ticaretinde, Batı dünyasının üstünlüğünü kesinleşmiş ve ardından Osmanlı Devleti'nin azalan gücüne paralel olarak kapitülasyonlar önemli ölçüde ülkenin iskelelerine yerleşerek batılı tüccarların yararına işlemiştir. Tanzimat sonrası süreçte yüksek fiyatlarla asker, mühimmat, posta taşımacılığı faaliyetini denizlerde

yürüten yabancılardan bu işi almak ve devlet masraflarını azaltmak için Sultan Abdülmecid döneminde Hazine-i Hassa Vapurlar İdaresi 1844 yılında kurulmuştur. Temel kuruluş amacı deniz taşımacılığı olan İdare'nin adı 1864 yılında Fevaid-i Osmaniye, 1871 yılında İdare-i Aziziye, 1876 yılında İdare-i Mahsusa ve 1910 yılında ise Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adını almıştır. Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra 1925 yılında Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi adıyla faaliyetlerini yürütmüştür. Ticari denizciliğin gelişimi için genç Türkiye, İzmir İktisat Kongresi'nde alınan kararlar, çıkarılan çeşitli yasalar ve özellikle 1926 yılında yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu çerçevesinde Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi ile armatörlerin sahip olduğu filoyu büyütülmüştür. 1933 yılında Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi üç parçaya bölünerek Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü, AKAY İşletmesi Müdürlüğü, Fabrika ve Havuzlar İşletme Müdürlüğü şeklinde organize edilmiştir. Bu üç müdürlük, 1937 yılında deniz taşımacılığının finansmanı için kurulan Denizbank çatısı altında birleştirilmiştir. İki yıl sonra tasfiye edilen Denizbank, 1939 yılında Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü ve Devlet Limanları Umum Müdürlüğü olarak ikiye bölünmüştür. 1944 yılında ise bu iki müdürlük birleştirilerek Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü çatısı altına girmiştir. Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün faaliyetleri, Denizcilik Bankası TAO faaliyete geçene kadar sürmüştür.

Denizcilik Bankası TAO, DP döneminde 5842 sayılı yasayla kurularak 1 Mart 1952 tarihinde faaliyetlerine başlamış ve bünyesine katılan işletmelerden çağın gereklerinde uzak bir kötü bir miras devralmıştır. Ancak faaliyete başlar başlamaz eksiklikler hemen tespit edilerek kurumun asli görevleri aksatılmadan yürütülmüştür. Milli iktisat, milli savunma ve sosyal zorunluluk kaygılarının vurgulanarak deniz ulaştırma sektörünü kalkındırmak için Denizcilik Bankası TAO'nun kurulması erken cumhuriyet döneminde çokça izleri görülen milli iktisat fikrinin sürekliliğini göstermiştir. Kurulan bir kamu bankası üzerinden deniz ulaştırma sektörünün finanse edilmesi hem bu fikri somutlaştırmış hem de sektöre önemli katkıları olmuştur. Çünkü deniz ulaştırmasına yönelik girişimlerin önemli sermaye birikimi gerektirdiği, sermayeye erişimin nispeten zor olduğu ve özel sektörün cılız bir sermaye birikimine sahip olduğu bir dönemde Denizcilik Bankası TAO'nun kurulması daha da önem kazanmıştır. Bu bağlamda özel sektörü de dikkate alan bu kurum tasarımı, ilgili dönemde önemli bir girişim olmuştur.

Ekler

Ek 1: Denizcilik Bankası TAO'nun 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defterinden Karar Örnekleri

DENİZCİLİK BANKASI T. A. O. YÖNETİM KURULU 7

Toplantı tarihi : 8/3/1952 Karar sahife No. su : 1

Toplantı sayısı : 3

Hazır Bulunanlar :

Başkan : E. Amiral Necati Özdeniz
Üye : Prof. Ata Nutku
Üye : Abidin Dav'er
Üye : Cemal Şahingiray
Üye : Enver Tekand
Üye : Prof. Mazhar Nedim Göknil
Üye : Dr. Tevfik Rüşü Aras

Denetçiler de celsede hazır bulunmuşlardır .

2 Sayılı Toplantının tutanağı münasebetile mezkûr saptan 2 inci Bahifesinin 5 No.lu paragrafının 6 ıncı satırında (bezinin) kelimesinden sonra (ve Komisyonca kabul) kelimesi ilâve edilmiştir .

Başkan Celseyi açtı . Gündedeki maddelerin müzakeresine geçilmeden önce Üyelerden Prof. Mazhar Nedim Göknil , İsmail nevsu üzerinde İstanbul Tüccar Derneği tarafından bazı toplantılar yapılarak bu hususta bir takım netice ve kararlara varılmış olduğunun öğrenildiğini ileri sürerek hakikaten böyle bir şey yapılmış ise hayati bir ehemmiyeti haiz olan bu meselenin bir müzakere konusu olmak üzere Meclise getirilmesini , varılmış bir netice mevcut değilse alakalıların celbedilerek onların huzuru ile bu hususun tezekkür edilmesini istedi . Yönetim Kurulunca da tasvip edilen bu teklif hakkında celsede hazır bulunan Genel Müdür Yardımcıları tarafından izahat verilerek fiilhaka bu meselenin Tüccar Derneği tarafından alakalıların iştirakile müzakere edilmiş ve bir takım neticelere varılmış olduğu ve buna ait raporun Meclise arz edileceği bildirildi .

Bundan sonra gündemin maddelerine geçildi .

1 - Akreditif meselesi :

İsyanlanacak yedek parçalar hakkında geçen celsede teknik mahiyette istenilen mütredata ait liste meclise sunuldu .

Seryan eden müzakere istenilen yedek parçaların alınmasından sonra yine yenileme durumunun devam edip etmeyeceği , personelin kâfi kudret ve ehliyyette olup olmadığı meseleleri üzerinde duruldu neticede :

Başkan E. Amiral Necati Özdeniz	Üye Prof. Ata Nutku
Üye Abidin Dav'er	Üye Cemal Şahingiray
Üye Enver Tekand	Üye Prof. Mazhar Nedim Göknil
Üye Dr. Tevfik Rüşü Aras	Üye Yusuf Ziya Öniş

Mazeretine mebni bulunmadı.

Toplantı tarihi : 8/3/1952

Karar sahife No. su : 2

Toplantı sayısı : 3

" 3 Motorlu gemiden Giresun gemisinin evvelce ismarlanmış olan yeni yedek parçaları ile teçhiz edilerek bu gün arızasız olarak işler bir hale getirildiği ve Ordu ve Trabzon vapurları için de bu parçalar getirtilip gemiler elden geçirildikten sonra bunların da arızasız işleyebileceği , mahaza zaman zaman yedek parçalara ihtiyaç hasıl olabileceği ve Fabrikasından gönderilen bir mütahassısın personelimizi bu motorlu gemilere de alıstırmış ve alıstırmakta bulunmuş olduğu hakkında Genel Müdür Yardımcısı Nasuhi Özok tarafından verilen izahat dinlendikten ve gemilerin işler bir hale konulması için bahis konusu yedek parçaların celbi zaruretine kanaat getirildikten sonra bu siparişe lüzumlu (245.457,61) liralık akreditifin açtırılması hususunda Genel Müdürlüğe selâhiyet verilmesine karar verildi . "

2 - 1952 yılı giyim ve yatak malzemesi tedariki hakkında :

Genel Müdürlüğün bu mevzua ait 5/3/1952 gün ve 8/142 sayılı müzakeresi okundu . Personele ait giyim eşyası ile yatak malzemesinin tefrik edilmediği ve bedelin kaçta baliğ olacağı hakkında teklifte bir rakam belirtilmediği görüldüğünden bu hususların temin ve ikmâli için müzakerenin 13/3/1952 Perşembe toplantısına bırakılmasına karar verildi .

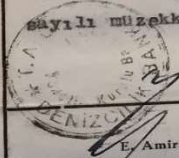
3 - 1952 yılı Kırtasiye ihtiyacı hakkında :

Genel Müdürlüğün bu mevzua dair 5/3/1952 gün ve 8/140 sayılı müzakeresi okundu . Geçen seneki sarfiyatın miktarı ile 1951 Bütçesine bu ihtiyaçlar hakkında ne miktar tahsisat konulmuş olduğu ve yapılacak mübayaanın yılın kaç ayına şamil olduğu hakkında izahat istendi ve neticede :

" Mukayeseli ve izahlı rakam ve bilgilerin getirilebilmesi için müzakerenin 13/3/1952 Perşembe toplantısına talikine karar verildi . "

4 - Hukuk Müşaviri Dr. Fethi Aslaner'e Avukat Macit Sarıoğlu'nun vekâlet etmesi hakkında :

Genel Müdürlüğün bu mevzua ait 7/3/1952 gün ve 13/263 sayılı müzakeresi okundu ve teklifin kabulüne karar verildi .



Başkan
E. Amiral Necati Özdeniz

Üye
Prof. Ata Nutku

Üye
Abidin Dav'er

Üye
Cemal Şahingiray

Üye
Enver Tekand

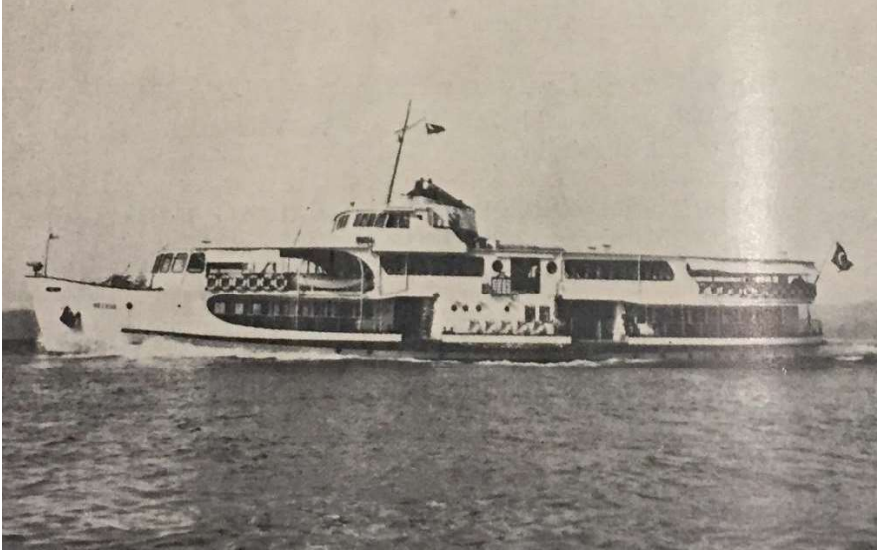
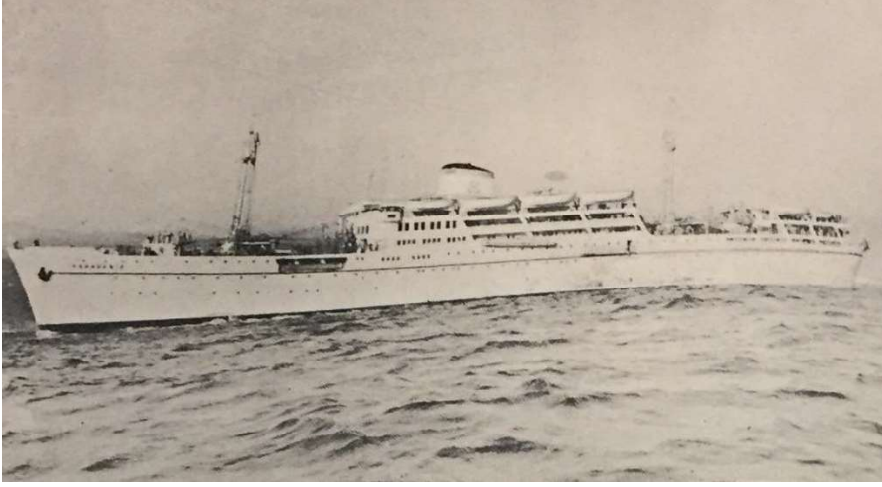
Üye
Prof. Mazhar Nedim Göknil

Üye
Dr. Tevfik Rüştü Aras

Üye
Yusuf Ziya Öniş
Mazeretine mebni bulunmadı.

Kaynak: (Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri, 8 Mart 1952: 1-2)

Ek 2: Denizcilik Bankası TAO'ya Ait Karadeniz ve Beykoz Gemilerinin (Sırasıyla) Fotoğrafi



Kaynak: (Denizcilik Bankası TAO Sekizinci (1959) Hesap Yılı: 6)

Kaynakça

1950-1977 Yılları Arasında Yapılan Milletvekili Genel Seçimleri, <http://www.ysk.gov.tr/tr/1950-1977-yillari-arasi-milletvekili-genel-secimleri/3007>, (Erişim: 17.11.2019).

About ANL, <https://www.anl.com.au/about-us/about>, (Erişim: 12.02.2020).

Akbayar, N. vd. (Ed.) (1993), Deniz Ulaşımı, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, Cilt 3, 32-33.

Akbayar, N. vd. (Ed.) (1993), İdare-i Aziziye, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, Cilt 4, 136.

Akol, S. (2008), *KG Financing Methodology in Maritime Industry: German Evidence*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Arı, K. (2008), *Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri*, 1. Baskı, İzmir: Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları.

Chua, A. ve Tin, S.L., Neptune Orient Lines, https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_1688_2010-07-26.html, (Erişim:11.02.2020).

Citi, Societe Generale, DNB and Other Leading International Banks Promote Greener Global Shipping Through New Principles, <https://www.globalmaritimeforum.org/content/2019/06/Citi-Societe-Generale-DNB-and-other-leading-international-banks-promote-greener-global-shipping-through-new-principles.pdf>, (Erişim: 13.02.2020).

Cushing, C. (2016), “Shipbuilding Finance”, Ed. Manolis G. Kavussanos ve Ilias D. Visvikis, *The International Handbook of Shipping Finance*, Londra: Palgrave Macmillan, 95-124.

Çakmak, F. (2017), “Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Deniz Ticaretinin Genel Durumu ve Gelişimine Yönelik Alınan Tedbirler”, Haz. Erdem Ünlen, *Türkiye Cumhuriyeti’nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2017, 879-920.

Çamcı, B. vd. (Der.) (1995), *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I*, 1. Baskı, İstanbul: Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları.

Çolak, F. (2013), Atatürk Dönemi’nde Türkiye Cumhuriyeti’nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış, *Turkish Studies*, 8 (2), 345-364.

Demokrat Parti (1946), *Demokrat Parti Programı*, Ankara.

Denizcilik Bankası TAO 1952 Yılı Yönetim Kurulu Karar Defteri, İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO Birinci Hesap Yılı (1952), İstanbul.

Denizcilik Bankası TAO Sekizinci (1959) Hesap Yılı. Devir Bilançosu ve Tasfiye Kurulu Raporu (1954).

DNB Norway, <https://www.dnb.no/en/about-us/global-network/norway.html>, (Erişim: 13.02.2020).

DNB's history, <https://www.dnb.no/en/about-us/about-dnb/history.html>, (Erişim: 13.02.2020).

- Dormois, J.P. (1999), “France: The Idiosyncrasies of Volontarisme”, Ed. James Foreman-Peck ve Giovanni Federico, *European Industrial Policy*, New York: Oxford University Press, 58-97.
- Eroğul, C. (1990), *Demokrat Parti Tarihi ve İdeolojisi*, 2. Baskı, Ankara: İmge Kitabevi.
- Frémont, A. (2016), “A Geo-History of Maritime Networks Since 1945”, Ed. Cêsar Ducruet, *Maritime Networks*, New York: Routledge, 37-49.
- Gediz, D. (2013), *Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910-1923)*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Global Network, <https://www.dnb.no/en/about-us/global-network.html#>, (Erişim: 13.02.2020).
- Gürboğa, N. ve Koraltürk, M. (2016), 1930’larda İktisadi Devletçilik, Şilepçiliğin Gelişmesi ve Sesyete Şilep TAŞ’ın Kuruluşu, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 13 (25-26), 27-49.
- Güvendiren, M. Y. (2014), *Türkiye Karasularında Deniz Taşımacılığı (1923-1939)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.
- Hartill, J. (2014), *British Railway Shipping 1948-1984 A Nationalised Success Story*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), University of York.
- History, <http://en.cosco.com/col/col6922/index.html>, Erişim: 11.02.2020.
- India Approves Sale of Shipping Corporation of India, <https://worldmaritimeneews.com/archives/286897/india-approves-sale-of-shipping-corporation-of-india/>, (Erişim: 12.02.2020).
- İnan A. A. (1989), *İzmir İktisat Kongresi 17 Şubat-4 Mart 1923*, 2. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Johns M. ve Sturm C. (2015), “The German KG System”, Ed. Orestis Schinas vd., *HSBA Handbook On Ship Finance*, Heidelberg: Springer, 71-86.
- Kardaş, A. (2016), Cumhuriyet Dönemi’nde Bir Bankacılık Serüveni: Denizbank (1937-1939), *İğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10, 129-154.
- Kepek, Y. (1993), *100 Soruda Gelişimi, Sorunları ve Özelleştirilmeleriyle Türkiye’de Kamu İktisadi Teşebbüsleri*, 2. Basım, İstanbul: Gerçek Yayınevi.
- Kınalı, G. (2017), İkinci Bayar Hükümetini Sarsan Yolsuzluk Hadiselerine İki Örnek: Satie ve İmpeks, *Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 2 (2), 119-163.
- Koca, Y. N. (2017), “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Denizcilik Politikaları ve Kabotaj Uygulamaları”, Haz. Erdem Ünlen, *Türkiye Cumhuriyeti’nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 837-877.
- Koraltürk, M. (2010), *Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul’da Deniz Ulaşımı*, 1. Baskı, İstanbul: Varlık Yayınları.
- Koraltürk, M. (2016), II. Dünya Savaşı Ertesi ABD’den Gemi Alımı ve Zincirkıran Komisyonu’nun Faaliyetleri, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 8 (2), 189-216.
- Koraltürk, M (2020), Hasta Kayıt Defterlerine Göre Hasköy Tersanesi Çalışanların Sağlık ve İş Güvenliği Profili, *Journal of Applied and Theoretical Social Sciences*, 2 (4), 42-70.

Küçükalioglu, S. (1999), *İdare-i Mahsusa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.

Ling, L.P., Temasek Holdings, https://eresources.nlb.gov.sg/infopedia/articles/SIP_2019-07-15_113737.html, (Erişim: 11.02.2020).

Mazıcı, N. (1996), *Celal Bayar (Başbakanlık Dönemi 1937-1939)*, 1. Baskı, İstanbul: Der Yayınevi.

Portline History, <https://www.portline-bulk.com/en/page/2/history/3/>, (Erişim: 11.02.2020).

Resmi Gazete, Denizbank Kanunu, 30 Aralık 1937, Sayı 3796.

Resmi Gazete, Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu, 16 Ağustos 1951, Sayı 7886.

Resmi Gazete, Denizyolları ve A. K. A. Y. İşletmeleri İle Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında Kanun, 8 Haziran 1933, Sayı 2422,

Resmi Gazete, Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün Kaldırılması ve Vazifelerinin Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne Verilmesi Hakkında Kanun, 1 Şubat 1944, Sayı 5618.

Sicilli Ticaret Gazetesi ve Piyasa Cedveli, Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı, 17 Nisan 1953, No 7912.

Smith, P. C. (2012), *Offshore Ferry Services of England and Scotland*, Great Britain: Pen and Sword Maritime.

Şipal, Y. Z. (2014), *Türkiye'de Deniz Ulaşım Sektöründeki Firmaların Gemi Yatırım Stratejileri ve Finansmanı; Bir Uygulama*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı (1973), *Ulaşırmada 50 Yıl*, Ankara.

T.C. Ulaştırma Bakanlığı (1983), *Cumhuriyetimizin 60. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme*, Ankara.

Tarihçe, <https://www.tdi.gov.tr/tarihce/>, (Erişim: 16.10.2019).

TBMM (1924), Türkler ve Türk Şirketleri Tarafından İştirak Olunan Buharlı Sefainin Gümrük Resminden İstisnasına Dair Kanun, *Kanunlar Dergisi*, Cilt 2.

TBMM (1926), Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcraiye Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun, *Kanunlar Dergisi*, Cilt 4.

TBMM (1929), Ticaret Kanunu, *Kanunlar Dergisi*, Cilt 7.

TBMM (1951), *Denizbank Türk Anonim Ortaklığı Kanunu Tasarısı ve Ulaştırma Komisyonu ile Karma Komisyon Raporları-276 No'lu Komisyon Raporu*, Ankara.

TBMM, *Tutanak Dergisi*, Dönem 9, Cilt 9, Birleşim 113, Toplantı 1, 10 Ağustos 1951.

Terzi, A. T. (2005), “Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası”, *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri*, İstanbul: Globus Dünya Basımevi, 147-154.

The Shipping Corporation of India Ltd., <http://www.shipindia.com/page/history>, (Erişim: 12.02.2020).

Tutel, E. (1997), *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Yeni Baskı, İstanbul: İletişim Yayınları.

Türk Kamu İşletmeleri Birliği (2015), *Türkiye ve Dünyada Kamu İşletmeleri AB, OECD, BRICS Ülkeleri Araştırma İnceleme Raporu ve Siyasa Önerileri*, Ankara: TKİB Yayınları.

Uygun, S. (2013), *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Varışlı C. (2015), *Türkiye'de ve Dünya'da Denizcilik Finansmanı ve Deniz Sigortaları*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Yurtoğlu, N. (2019), Atatürk Dönemi'nde Türkiye'de Denizyolları Politikası (1923-1938), *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 6 (1), 69-103.

Zheng, Y. ve Smith, C. (2017), "New Voyages In Search of Treasure: China Ocean Shipping Company (COSCO) In Europe", Ed. Jan Drahoukoupil, *Chinese Investment In Europe: Corporate Strategies And Labour Relations*, Brussels: ETUI Aisbl, 231-250.