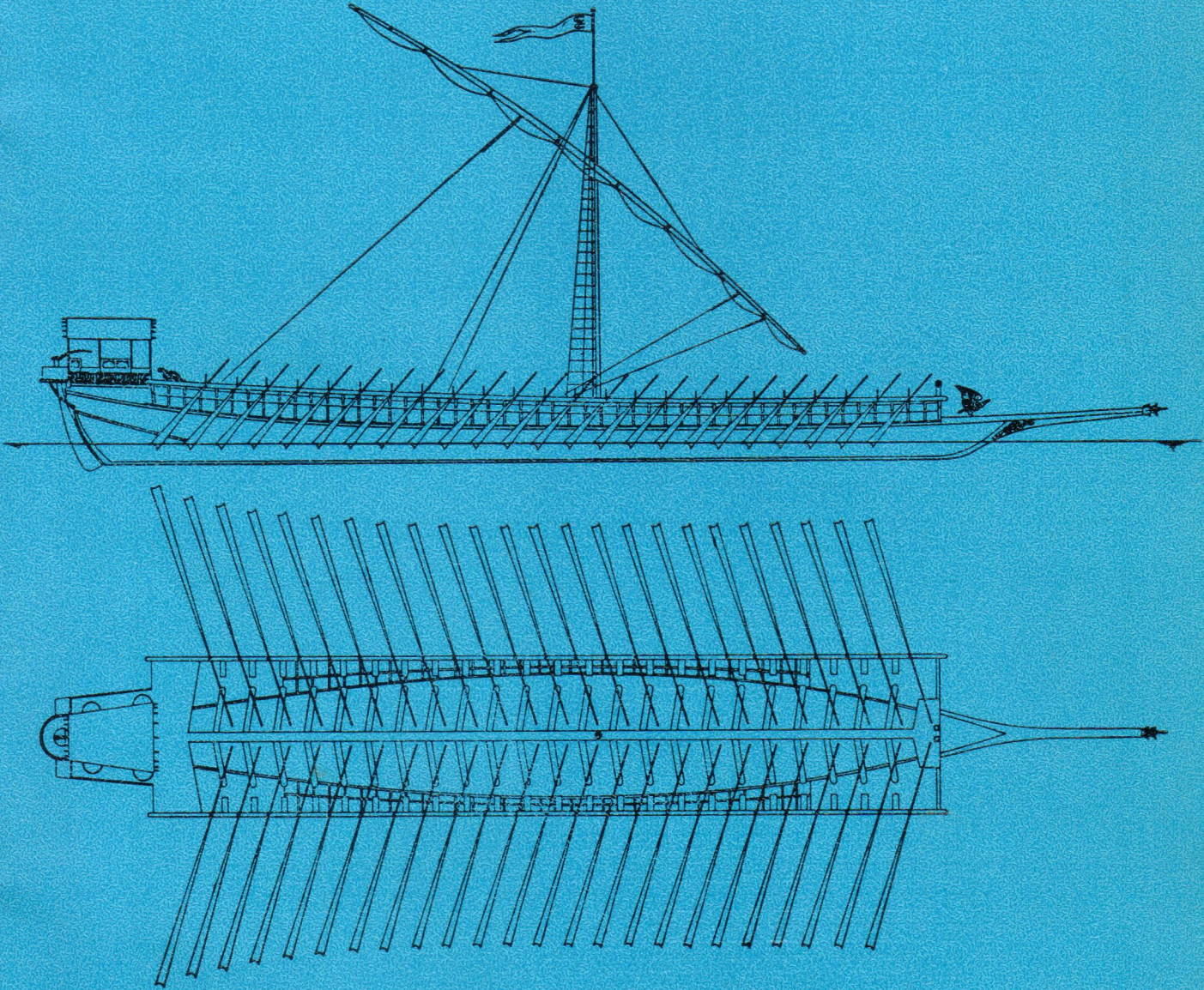




GEMİ MÜHENDİSLİĞİ

tmmob gemi mühendisleri odası yayın organı

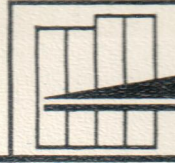
Sayı 83 Ocak 1982



● PROF. TEOMAN ÖZALP'İN DENİZCİLİĞİMİZ ÜZERİNE DANIŞMA MECLİSİNDE YAPTIĞI KONUŞMA

● CUMHURİYETTEN GÜNÜMÜZE GEMİ YAPIM SANAYİİ VE DENİZ ULAŞTIRMASI

● TMMOB YENİ YÖNETMELİKLERİ
● ODADAN HABERLER



KAPAKSAN

STEEL HATCH COVERS

GEMİ YAN SANAYİİ ve TİCARETİ A.Ş.
ÇELİK SOK. No: 20 OTO SANAYİ
SİTESİ 4. LEVENT/İSTANBUL
TELEFON : 64 31 34

YÜK GEMİLERİ

GEMİ PROJE DİZAYN — KONTROL ve
MÜHENDİSLİK HİZMETLERİ

AMBAR KAPAKLARI (Hidrolik veya MEKANİK KALDIRMA TERTİ-
BATLI)

ABS — L.R — B.V — G . SERTİFİKALI — GARANTİLİ
HER CİNS ve HER EB'ADTA, TAMAMEN YERLİ MALZEME İLE

İMALATIMIZ :

- KAP-CAR TİPİ KURU YÜK GEMİLERİ İÇİN
- KAP-BİN TİPİ KURU YÜK GEMİLERİ İÇİN
- KAP-KUM TİPİ KUM GEMİLERİ VE KOSTERLER İÇİN

CARGO GEAR SİSTEMİ

- DİREK VE BUMBA SİSTEMİ KOMPLE DİZAYN, PROJE ve
İMALÂT
- TOPPING SİSTEM -
- ÇEKTİRMELİ SİSTEM
- YARI KREYN SİSTEM
- İMALÂTIMIZ : BUMBALAR - YÜK MAKARALARI
YÜK KANCALARI - FİŞEKLİKLER -
MAPALAR - KOMPLE TECHİZAT

GEMİ TEÇHİZATI

- GRAUTE TİPİ MOTORLAR
- BORDA MERDİVENLERİ (VİNCİ İLE BİRLİKTE)
- MENHOLLER - KAPORTALAR - DAHİLİ MERDİVENLER
- BABALAR - KURT AĞIZLARI - HALAT TANBURLARI
- PRES ÇELİK KAPILAR
- KREYN TİPİ MATAFORALAR (MOTORLU)
- HAVA FİRAR BAŞLIKLARI — FİLİTRELER
- HAVALANDIRMA FANLARI 5000 - 23 000 m³/h

TERSANE TEZGÂHLARI

- 300-500 TONLUK SAÇ EĞME PRESLERİ
- 200 TONLUK BOX TEZGÂHLARI

GEMİ MÜHENDİSLİĞİ

SAYI 83

OCAK 1982

GEMİ MÜHENDİSLİĞİ

T. M. M. O. B.

Gemi Mühendisleri Odası
Adına Sahibi :

Ali Dursun KANÇEKER

Yazı İşleri Müdürü :

Naci ÇANKAYA

Yönetim Yeri :

T.M.M.O.B Gemi Mühendisleri Odası

Meclisi Mebusan Caddesi

No. 115 - 117 FINDIKLI/İST.

Telefon : 43 63 50

Dizgi - Baskı :

MATBAA '81

Telefon : 26 70 52

Kapak Grafiği :

Ateş AYDEMİR

REKLAM ÜCRETLERİ :

Ön iç kapak	: 10.000
Ön iç kapak karşısı	: 9.000
İçindekiler sahifesi karşısı	: 8.000
Arka Kapak	: 10.000
Arka kapak içi	: 9.000
Arka kapak içi karşısı	: 8.000
Tam sayfa (normal)	: 6.000

Ücretler siyah-beyaz reklam içindir,
renk farkı ayrıca alınır.

Klişe ücretleri reklam sahiplerince
ödenir.

Fiatı : 150 TL.

Yıllık Abone : 600 TL.

KURULUŞ : NİSAN 1955

İÇİNDEKİLER

T. ÖZALP	: Denizcilik Sorunlarımız	5
N. ÇANKAYA	: Cumhuriyetten Günümüze Gemi Yapım Sanayi ve Deniz Ulaştırması	9
Üyelerimize «Birlik» Duyuruları		31
Odamızdan Haberler		34

Son Baskı Tarihi : 3 Mayıs 1982

TMMOB GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI YAYIN ESASLARI

1 — Dergide yayınlanacak yazıların gemi in-
şaat sanayimizin uygulamadaki sorunlarına cevap
verecek nitelikte ve konularda olması tercih edilir.

2 — Yazı, DIN A4 normundaki (297 × 210) kop-
ya olarak aşağıda belirtilen standartlara uygun
olarak hazırlanıp TMMOB Gemi Mühendisleri Oda-
sına verilmesi gerekir.

3 — Yazı, LIN A4 normundaki (297 × 210) kâ-
ğıdın 240 × 170 kısmını dolduracak şekilde ve 1,5
aralıkta daktilo ile yazılmış olmalıdır. Şekil ve
tabloların metinde alacağı yerler belirtilmelidir.

4 — Şekiller ve grafikler aydın ve parlak
kâğıda çini mürekkebi ile çizilmiş olmalıdır. Şekil
ve grafik üzerindeki rakam ve yazılar, şeklin kü-
çültülerek basılması olasılığı dolayısıyla yeterli
büyüklükte norm olarak yazılmalıdır. Şekiller ve
grafikler latin rakamıyla numaralandırılacaktır.
Örneğin; Şekil. 8.

5 — Yazının yüz kelimeyi geçmeyen bir özeti
tek bir sayfaya yazılarak yazı ile beraber veril-
melidir.

6 — Formüller ya düzgün el yazısı veya daktilo
ile yazılmış olmalı ve formül numaraları yuvarlak
parantezler içinde verilmelidir.

Örneğin;

$$Ae - \frac{dz}{dx} + B \quad (31)$$

7 — Tablolar açık bir şekilde olmalı ve olanak
varsa daktilo ile yazılmalıdır. Tablo numaraları
tablo başına romen rakamları ile verilmelidir.
Örneğin;

TABLO VII.

Probleme Bağlı Programlama Dilleri.

8 — Metinde kullanılacak simgeler ITTC 1976
standartlarına uyulmalı ve kullanılan simgeler ilk
kullanımlarında tanımlanmalıdır. Gerektiğinde bir
simgeler listesi düzenlenmesi uygundur.

Basımda karışıklığı önlemek için I harfi ile 1
(Bir), O harfi ile 0 (sıfır) ve X harfi ile + (çarpı
işaretinin) kesin olarak belirlenmesi gerekir.

9 — Yazı boyunca aynı birim sisteminin kul-
lanılması gereklidir. Metrik birim sisteminin kul-
lanılması tercih edilmelidir.

10 — Yazım yönünden Türk Dil Kurumu'nun
koyduğu kurallar esas alınacaktır.

11 — Dip notu verilmesi gerektiğinde metin
içinde (*) işaretiyle gösterilmeli ve açıklama sayfa
dibinde verilmelidir.

Örneğin;

..... diferansiyel oyun (*) olarak.....

12 — Çalışmayı destekleyen kuruluş ve teşek-
kür metnin sonunda kaynak listesinden önce ve-
rilmelidir.

13 — Kaynakların verilmesinde şu esaslar uy-
gulanmalıdır:

a) Kitap, rapor veya tez çalışması için: Ya-
zarın soyadı, adının baş harfleri, kitabın tam adı,
kaçıncı baskı olduğu, yayınlanan kuruluşun adı,
yayımlandığı kent ve yılı. Örneğin;

4. Landau, L. D. ve Lifshitz, E. M. «Fluid
Mechanics», 1. Baskı, Pergamon Press,
Oxford, (1975).

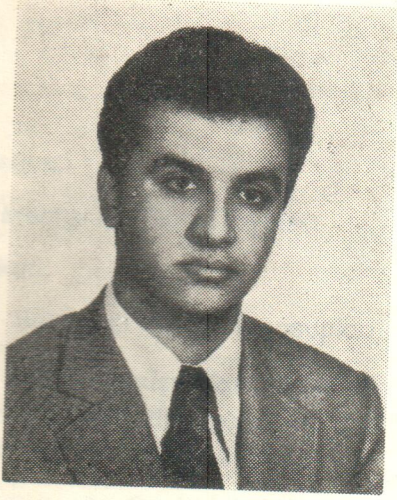
b) Makale için: Yazarın soyadı, adının baş
harfleri, makalenin tam başlığı, yayımlandığı der-
ginin adı veya varsa kısaltılmış uluslararası sim-
gesi, Cilt No, sayfa ve yılı. Örneğin;

8. Kleiznen, J. P. C., «Design and Analysis of
Simulations and Practical Statistical Tech-
niques», Simulation, Vol. 28, s. 81, (1977).

Yararlanılan kaynakların listesi yukarıda be-
lirtilen esaslara uygun olarak metnin sonunda ya
kullanılma sırası veya soyadı alfabetik sırasına
göre verilmelidir. Kaynakların köşeli parantez kul-
lanılarak numaralandırılması ve metin içinde bu nu-
maralarla kaynak gösterilmesi gerekir. Örneğin;

..... bu konuda Grim (18) tarafından.....

14 — Çevirilerde kaynak verme kurallarına
uygun olarak yazının aslına ait bilgilerin açık bir
şekilde belirtilmesi gerekir.



Genç arkadaşımız **TAYFUN ÖZEN'i** kaybettik

Tayfun Özen İstanbul Teknik Üniversitesi, Gemi İnşaatı Fakültesi'ne 1973 yılında girerek 1978'de mezun oldu.

Gemi İnşaat ve Makina Mühendisi olarak mezuniyetinden onu kaybettiğimiz güne kadar D. B. Camialtı Tersanesi'nde mesleğini başarıyla sürdürdü.

Kıscık yaşamında, ağırbaşlılığı, alçak gönüllülüğü ve değerliliğiyle dostları arasında her zaman sevgiyle anılacaktır.

Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu olarak tüm topluluğumuza ve ailesine başsağlığı diler, yakınlarının acısını paylaşıyoruz.

Denizcilik Sorunlarımız*

Prof. Y. Müh. Teoman ÖZALP

Sayın Başkan,
Danışma Meclisi'nin Sayın Üyeleri,
Sayın Bakan,
Ulaştırma Bakanlığı Sayın Mensupları,

1 — Bütçe konuşmaları süresinde Denizcilik Konularımızı dile getirmek istediğimde gerçekten kararsızlığa düştüm.

Konuyu acaba Denizcilik Müsteşarlığının veya Devlet Planlama Teşkilâtının bağlı bulunduğu Başbakanlığın bütçesinde mi ele almalıydım? Yoksa, Denizcilikle ilgili Büyük Kamu Kuruluşlarımızın, Limanlarımız işletmeciliğinin çoğunun bağlı bulunduğu veya Denizcilik sorunlarımızın büyük bir kısmının ele alındığı Ulaştırma Bakanlığının Bütçesinde mi ele almalıydım?

En az 35 yıldan beri ilgilendiğim Denizcilik konularında, özellikle ülkemiz Denizciliğinin sorunlarında yeterli bir bilgiye sahip olduğuma inanmaktayım.

Buna rağmen değizciliğimizin hangi sorumlu Devlet Kuruluşumuzda daha ağırlıklı olarak tartışılabilceği gerektiğinde, kararsızlığa düştüm.

Bu da, Ülkemizde, Denizcilik konularımızın gerçek sorumluluğunu taşıyan devlet kuruluşumuzun kesinlikle belli olmadığını ve ülkemiz ekonomisi için çok önemli olan bu konunun, hâlâ değişik sahipleri arasında sallan-

dığını gösterir. Denizcilik konularımız birden fazla yetkili kuruluşun elinde olduğundan, gerçek sorumlu bilinmemektedir. Yabancı ülkeler denizciliğinin bizi, gittikçe neden aştığının belirgin bir nedeni de budur.

2 — Dünya nüfusunun hızla artmakta ve buna paralel olarak karalardaki enerji rezervleri ile gıda kaynaklarının gittikçe azalmakta olması, ülkeleri denizlerde çare aramaya yöneltmiştir. Denize verilen bu önem artarken, Denizcilik Teknolojisinde gelişmeler olmuş ve yeni bilim dalları oluşmuştur.

Bunun yanında, bugün dünya ticaretinin % 80'inin Deniz yolundan yapılmakta olduğu ve bu oranın daha uzun yıllar değişmeyeceği bilinmektedir.

3 — Tüm Dünya gittikçe Denizlere yönelirken, $\frac{3}{4}$ 'ü denizlerle çevrilmiş olan, sahillerinin boyu 8500 km. ye ulaşan, coğrafi durumu nedeniyle karadenizin kapısına hâkim, stratejik önemli olan ülkemizin denizciliğe önem vermemesi düşünülemez. Yeterki Türkiye, ticaretinin % 92'sini deniz yolundan yapmakta ve bu taşımacılığın ancak % 25'ini kendi gemileri ile karşılayabilmektedir. Bu da yabancı bayraklı gemilere yılda döviz olarak

(*) Odamız ve Danışma Meclisi üyesi Prof. Teoman ÖZALP'in, Danışma Meclisi'nde Bütçe konuşmaları sırasında yapmış olduğu konuşma metnidir.

yaklaşık 1 milyar dolar navlun ödememizi gerektirmektedir.

4 — Dış ödemeler dengesi yönünden ekonomimize petrol ürünleri ve gübre alımından sonra en büyük etkiyi, yabancı gemilere döviz olarak ödediğimiz navlun yapmaktadır. Türkiye'nin başlattığı ihracat seferberliğinin başarısını sürdürebilmesi, mallarımızın pazarlarına, kısa zamanda, devamlı olarak ve ucuz yollarla eriştirilebilmesine bağlıdır. Bu da Deniz Ticaret filomuzun uluslararası düzeye erişmesi ile sağlanabilir. Dış Ticarete yeterli pazarlama ve zamanlama, ancak hızlı ve ucuz taşımacılıkla sağlanabilmektedir. Deniz ticaret filomuzun gelişmesi, ülkemizi taşıtan ekonomi düzeyinden çıkarıp, taşıyan ekonomi düzeyine erişecektir.

5 — Filomuzun bugünkü durumu ve dünyadaki yeri konusunda kısa bir bilgi vermek isterim. Türk Denizciliğine ciddi önem verilmesi, plan dönemine geçimizden sonra başlanmış ve her devre sonu hedeflerin gerisinde kalınmıştır. Veya plan sayılarına ulaşılmış, ancak gelişme oranının, önceden tahmin edilen dünya ölçülerinin çok altında kaldığı görülmüştür. 1977 yılında alım ve satımımızın ancak % 20'sini 1.6 milyon ton tutan filomuzla taşıırken, 1978'de başlayan 4. 5 yıllık planımız der ki;

«Filo 1982'de 2.6 milyon ton'a ulaşacak ve taşımacılığımızın yaklaşık % 50'sini yapabilecektir.» Bugün, 1982 başında filo, 2.6 milyon tonu aşmış olup, ancak ülke taşımacılığının % 25'ini yüklenabilmektedir. Yanılgı, denizciliğin gelişmesini yalnız filo tonajının artmasına bağlamakta ve Dünyadaki gelişmeyi yeterince izleyememektedir.

6 — Bugün yaklaşık 2.6 milyon tonluk filomuzla, dünyada Kıbrıs Rum Kesimi Filosunun da gerisinde 32 - 34. sıraladayız. Dünyada gemi sahibi olan 141 ülkeden 1 milyon ton'u geçen, yani denizcilikle uğraşır diyebileceğimiz ülke sayısı 50 kadardır. Yunanistan'ın, Yunan bayraklı gemileri tonajı toplamı, filomuzun 22 katıdır. Yabancı bayrakla gemi çalıştıran Yunanlı armatörlerin bir okadar daha gemisi vardır. Bu ülkenin navlun geliri,

tüm dışalımını karşılayacak niteliktedir. İlk 30 ülke arasında, gelişmiş ülkeler olarak bilinen ülkelere sadece 11 - 12 tane vardır. Türkiye, dünyadaki tarihsel denizcilik itibarına dönebilmek zorundadır. Bu da iyi işletilebilen güçlü bir filo ile olur ve tüm dünya denizlerinde bayrak koşturarak değerlendirilir.

7 — Filomuzun tonajı, içerde gemi üretimi ve dışardan gemi ithali ile gelişmektedir.

a) Planlı kalkınma devresine geçişten bugüne kadar geçen yaklaşık 20 yılda gemi inşa endüstrimiz güçlü bir aşama göstermiş, Türkiye tartışılmaz gemi inşa edebilir bir ülke düzeyine yükselmiştir. Pendik Tersanesinin çalışmaya başlaması ve Tuzla Özel Sektör Tersanelerinin düzenli bir çalışma temposuna girmesi ile, bugün dahî yabancı ülkelere gemi yapabilen tersanelerimiz, yılda 1 milyon ton inşa kapasitesine erişebileceklerdir. Açık söylüyorum, Türk Gemi İnşaatı Endüstrisi, bundan sonra kendisine yardım etmek istemeyenleri değil, kendisini yıkmak isteyenleri dahi, ezip geçecek güce gelmek üzeredir. 12 Eylül 1980'den sonra alınmaya başlanan ve gittikçe geliştirilen teşvik tedbirleri için, denizcilerin ilgililere teşekkür etmeleri gerekir. İçerde gemi inşaatını Bürokratik formalitelerden arındırdığımız zaman, Türkiye dünyanın gemi inşa eden ülkeleri arasında hâk edeceği yeri alacaktır.

İlgililerden, bu hızı durdurmaya neden olabilecek teknik veya idari bir hata yapmalarını özellikle rica ederim.

Dünya gemi inşaiyecisi ülkelerin son sıralamasına bakarsak, yıllardan beri rakip kabul etmeyen Japonya'dan sonraki beş sırayı Güney Kore, Brezilya, İspanya, Tayvan, Romanya almaktadır.

Değerli Üyeler,

Müsaadenizle sormak istiyorum: «Bu ülkelerden hangisi, Türkiye'den çok ileridir. 20 yıl evvel Türkiye'ye mavna siparişi konularını düşünen Romanya, bugün kendi tersanelerinde 2 milyon gemiyi siparişe bağlamıştır.

Çelik endüstrisinin en büyük müşterisi

olan gemi inşaatı endüstrisi, çok geniş bir yan endüstriyi de bareber sürükler. Bugün yalnız Tuzla Özel Sektör tersaneleri bölgesi, düzenli bir çalışma temposuna girebildiğinde en az 10.000 işçiyi çalıştıracak, 40.000 kişi besleyecektir. Paralel gelişecek bir yan endüstrinin insan gücü, en az bu düzeyin üstünde olacaktır.

Dünyanın gidişi yanında, bugüne kadar neden geri kaldığımız sorularını tartışarak kıymetli zamanınızı almak istemiyorum. Ülke ekonomisine büyük katkı yapabilecek bu gücün gelişmesinde, huzurunuzla getirilecek konularda yardımlarınızı, bu nedenle diliyorum.

b) Türk gemi inşaatı endüstrisini balta-lamak koşuluyla gemi ithal ederek, filomuzun geliştirilmesine açık kalple taraftar olduğumu belirtmek isterim. Eğer tüm tersanelerimiz belirli bir devre için dolu ise, veya istenilen gemi, üstün bir teknolojiyi gerektiriyorsa, hazır gemi olarak filoyu bir an evvel güçlendirmenin faydaları kesin olarak tartışılmamalıdır. Ancak görebildiğim bazı sakıncaları belirtmeyi görev sayarım.

Dışarda yaptırılacak yepyeni bir gemi, Türkiye'deki inşa bedelinden pahalıdır. Buna armatörlerin büyük bir çoğunluğu yanaşmaz. Ancak erken hizmete girme yönünden sağlanabilecek bir kâr vardır ki, bürokratik formalitelerden arınmış ve yardımcı endüstrisi gelişmiş bir Türk Gemi İnşaatı Endüstrisi, bu zaman açığını kapatabilir.

Armatöre cazip gelen, dışarda çok ucuz olan yaşlı gemileri almaktır. Burada önemli konu, kullanılmış gemilerin yaş sınırlarının iyi saptanmasıdır. 30 Kasım 1981 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanmış 8/3891 sayılı kararnameye göre, 16 yaşına kadar gemiler satın alınabilecektir. Türk ticaret filosunun yaş ortalamasına göre çok aykırı görülmemeyen bu değer, dünya ölçülerindeki yerine bakarsak, dışardan satın alınacak gemilerin ucuzluğunun nedeni anlaşılır.

16 yaşından genç ve yaşlı gemiler oranı ülkemizde en iyimser görüşle % 55 - % 45 iken, dünyada, % 80 - % 20'dir. İsveç filo-

sunda bu oran % 95 - % 5 iken, çok yaşlı sayılan Yunan filosunda bile % 60 - % 40'dir.

Deniz kirliliği mevzuatını saptayan yeni uluslararası kurallar ve diğer işletmecilik rekabeti yüzünden yaşlı gemiler bir süre sonra işsiz kalabileceklerdir. Böyle gemilerle kaçakçılık yapan veya hileli batışlara yönelen Yunanlı armatörler, iyi bir örnek değillerdir.

Nitekim çoğu Türkiye'de inşa edilen ve genç gemilerden oluşan, güvenli yakın sahil filomuz, bu yönden Akdeniz'de itibâr kazanmış ve yük için en aranılır filo durumuna girmiştir.

Yabancı bayrakla çalışan Türk Armatör gemilerinin nasıl alındığı konusunu bir kenara itip, bunlara Türk Bayrağı verilmesi görüşündeyim. Ancak, çoğu yaşlı olan bu gemilerin, 16 yaş kararından yararlanıp, yeniden dışardan alınıyormuş gibi bedellerinin bu şekilde bir kere de döviz olarak ödenmesi yoluna gidilmemesi için, ilgilerin titizlik göstermesi gereğini hatırlatırım.

Genç gemi, ekonomik gemidir prensibi hiç bir zaman unutulmamalıdır. Ticaret filomuzun tonajını arttıracamız diye, rantabilitesini kaybetmiş olan veya kısa bir süre sonra kaybedecek olan hurda gemilere, döviz ödemekte dikkatli davranmalıyız.

Gemi ve techizatının gümrüksüz gelişi, armatör için bir tip devlet sübvansiyonudur. Türk gemi inşaatı endüstrisini geliştirmek için Türkiye'de gemi yaptıran armatör, yalnız ithal malzemesi nedeniyle bundan, gemi bedelinin en fazla % 50'si oranında yararlanır-ken, dışardan eski gemi alan armatörün bundan % 100 oranında yararlanması, adalet ölçüsü tartışılmalıdır.

Sonuçta, filomuz kısa zamanda gelişmesi için taraftar olduğum gemi ithalinde, yaş sınırının, «9» olarak sınırlandırılması, her zaman teknik ve ekonomik tartışmasını yapabileceğimden, önermekteyim.

8 — Denizcilik, gemi inşaatıyla, filosuyla, geniş kullanma alanıyla, okulu ve uygulamalı eğitimiyle bir bütündür. Bu yapı, bir bü-

tün olarak düşünüldüğü sürece ülke ekonomisine çok önemli etki yapar.

9 — Gelişmiş bir gemi inşaatı endüstrisinin desteklediği bir filonun her yönü ile hazır olduğunu düşünelim:

Bu filonun ekonomiye pozitif etkisi, ancak aşağıdaki koşullarla gerçekleşecektir:

a) Bütün dünyada başarılı deniz işletmeciliği, uluslararası uygulanan libere ticaret sistemleri ile oluşmaktadır. Demir Perde ülkelerinin bile bu konuda zaman zaman libere yollar uyguladığı görülmektedir. Deniz işletmeciliğimize liberasyonun yerleştirilmesi, işletmeciliğin, bürokratik formalitelerden arındırılması ve devlet sektörü elinde bulunan filonun ortaklık kurarak zamanla halk'a açık anonim şirketlere devri gereklidir. Gemi işletmeciliği özel ihtisası ve çabuk karar vermeyi gerektiren, çalıştırdığı personeli, çalıştırdığı oranda yararlandırmayı öngören bir işletmecilik dalıdır.

b) Gemicinin eğitimi çok önemli konudur. Bu konudan yeterli atılım yapılmadığından mevcut gemilerimizden çoğu eğitilmiş personel yokluğundan demirli ve bağlı kalmakta, dünya piyasasına rekabet edememektedir. Bazı kurallar o kadar katıdır ki, acemi gemici bulamadığından, yerine usta gemiciyi götürmek isteyen armatör, sefer müsaadesi alamamaktadır.

Türk kaptan ve makinistlerinin çok cazip tekliflerle yabancı bayraklı gemilere kaçıyı ayrı ve önemli bir sorundur. Diğer yönden, eş boyut ve teçizatlı yabancı gemilerin personel sayısına göre, gemilerimizde, bir türlü değişmeyen kurallarla 1.5 katı fazla personel vardır.

c) Eskiden gemiler ömürlerinin % 35'ini seferde, % 60'ini limanlardan geçirirlerdi. Bugün bu oran, tersine fazlasıyla dönmüş olup, gemi limanda sadece % 20 zaman harcamaktadır. Yâni, eskiden gemi, kazandığı paranın 2/3'sini hazırdan yerken, bugün 1/5'ini hazırdan yemektedir. Bu aşama, genç ve modern geminin payı kadar limanların da payıdır.

Başarılı bir deniz ulaştırması ve taşımacılığının en önemli faktörlerinden biri yeterli limanların varlığıdır. Gelişmemiş limanlarımızda yabancı gemilere bir yandan tıkanıklık cezası öderken, limanlarımız çoğunun kara taşımacılığı ile bir koordinasyon halinde olmadığını söyleyebiliriz. Limanlarımızın bölünerek Dz. Bnk., T.C.D.D., Kömür İşletmeleri, Berediyeler, Özel İdareler tarafından işletildikleri bilinirken, Limancılık işlemizin tümünden hangi Bakanlığın sorumlu olduğunu söylemek zordur.

d) Gelişmiş bir filonun tamir tersaneleri olmadan bakım ve tutumu yapılamaz.

Yeni inşa tersanesi ile tamir tersanesi ayrıdır. Gelişmiş tamir tersaneleri hem filoyu yastır, hem de sefer yapan yabancı gemilerin bakım ve tamirleri ile döviz kazandırır. Gelişmekte olan yeni inşaat tersanelerimize paralel olarak yan endüstrinin ve tamir tersanelerinin geliştirilmesi planlamalıdır.

10 — Türkiye'de inşa edilmekte olan gemilerin yabancı sınıflandırma kuruluşlarına klaslanması zorunluluğu son yıla kadar sürmüştür. 20 yılı bulan uzun çalışmalarla, 1981 yılında Milli sınıflandırma kuruluşumuza eşdeğerlik kazandıran Kanunun çıkmış olmasına rağmen, uygulamada bazı zorluklar devam etmektedir.

11 — Yabancı denizlerde sefer yapan ülkelerin uluslararası Konferans ve kurallara uymaları gerekir. Ülkemiz, bu yönden de başarılı sayılmaz.

12 — Türkiye için çok önemli saydığım Denizcilik konularımıza değerli vakitlerinizi olarak özetlemiş bulunuyorum.

Açık kalple ifade etmek isterim ki, bütün iyi niyet ve çalışmalarına rağmen, Ulaştırma Bakanlığımız bugünkü kadrosuyla ve bütçesiyle bu büyük sorunun üstesinden gelecek güçte değildir. Değişik devlet organlarına bölünmüş olan bu konunun gerçek sorumlusu ve sahibi kimdir.

Sayın Bakan, acaba bu sorumu cevaplandırabilir misiniz?

Son bir yıl içerisinde Denizcilik konularında birbirini izleyen teşvik önlemlerini ve diğer yapıcı kararları, bazı tartışmalara açık olmak koşuluyla, övmek gerekir.

Denize gerçekten bağlı olduğuna inandığım, Sayın Denizci Başbakanımızın, bu yöndeki çalışma ve çabalarına güvenimiz vardır. Ancak, çok iyi bilinir ki kişiler geçicidir. Temel kurallar esastır.

13 — Ülkemizin, kararlı, uzun süreli, iyi planlanmış, bürokratik formalitelerden arınmış, ülke çıkarlarını en önde tutan, partiler üstü ve yasa niteliği taşıyabilecek, gerçekçi bir Denizcilik Politikasına ihtiyacı vardır. 5 yıllık kalkınma planları, ancak bu politikanın uygulanması olarak başarılı olurlar.

Bu politikanın uygulanması, değişik kuruluşların elinden alınarak, konuya sahip çık-

abilecek tek bir organ tarafından yapılmalıdır. Geçmiş dönemlerde olduğu gibi, bir kimseye Bakanlık sözü verildiği için, Bakanlık kurulması değil, ülke çıkarları gerektirdiği için, «Deniz İşleri Bakanlığı»nın kurulması gereklidir.

Ülkemiz 1982 mali yılı bütçesinin sadece % 7'si kadar tutan Ulaştırma Bakanlığı'nın fakir bütçesinin hayırlı olmasını dilerken, Yüce Atatürk'ün 1 Kasım 1937'de söylediği cümle üzerinde duracağım. Atatürk diyor ki:

«Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.» Soruyorum: Bu direktif yerine getirilmiş midir? Cevabını kim verebilecektir?

Beni dinlemek lutfunda bulunduğunuz için, sizlere teşekkür eder, saygılarımı sunarım.

Cumhuriyetten Günümüze Gemi Yapım Sanayi ve Deniz Ulaştırması*

Naci ÇANKAYA

Yük. Müh.

1. Giriş :

Modern anlamı ile ulaştırma, insan veya eşyanın, ihtiyaçları tatmin açısından zaman ve yer faydası sağlanacak şekilde yer değiştirmesine olanak veren bir hizmettir.

Bu hizmetin ülke yararına, ekonomi biliminin ilkeleri doğrultusunda gerçekleştirilmesi gerekir. Ulaştırma ekonomisinin birinci sorunu yatırım değerlemesi alanıdır. Toplam ulusal yatırımdan ulaştırmaya ayrılacak uygun bir payın kararlaştırılması ve bu payın ulaştırma biçimleri arasında paylaşılması toplumsal maliyet ve getirilerin hesaba katıldığı fayda/maliyet çözümlemesi tekniği ile belirlenmelidir.

Ulaştırma ekonomisinin ikinci önemli sorunu ise kaynakların dağılımıdır. Fiyat mekanizması ulaştırma hizmetlerinin dağılımında tümüyle yeterli bir yol olamaz. Fiyat ve maliyet arasında ilişki belirsiz ve değişebilir olduğundan fiyatlamada uygun bir temel olarak kısa dönem marjinal maliyetler, uzun dönem marjinal maliyetler ve ortalama maliyetler arasında bir seçim yapma sorunu ortaya çıkmaktadır.

Hem yatırım, hem fiyatlamada sorunu ile ilgili olarak tartışılması gereken iki konudan

biri devletin ulaştırma hizmetlerindeki rolü, diğeri zamanın ölçülebilmesi gereğidir. Devlet doğrudan doğruya bir hizmet ve alt yapı sağlayıcı olarak, ya da vergiler, desteklemeler ve sanayii etkileyen sayısız düzenlemelerin kaynağı olarak ulaşımın her köşesinde vardır. Diğer sorun olarak zamanın ulaşım yatırımlarında para değerinin, ölçülmesi, her ulaşım yatırımının ana ürününün genellikle yolculuk ya da taşıma süresindeki bir kısalma olması nedeniyle yatırım değerlemesinde temel olmasıdır.

Ülkemizde, ulaştırma stratejisi ve politikası belirlenirken yukarıda kısaca değinilen genel ulaştırma ekonomisi sorunları, ülke yararına ve bilimsel temellere dayanılarak çözümlenmesi gerekirken yıllardır diğer sektörlerde de görüleceği gibi kişisel çıkar ve politika aracı olarak ele alınmıştır.

Gelişmiş ülkelerin, gelişme süreçleri ve ülkemiz sosyo-ekonomik yapısı gözönüne alındığında ulaştırma hizmetlerinin, ülkemizin sosyal ve ekonomik gelişmesini daha iyiye götürmek, en ucuz, en iyi, en güvenli bir ulaşımı sağlamak, akaryakıt fiyatlarının menfi

(*) 17.11.1981 günü TMMOB «Cumhuriyetten Günümüze Teknik Kongresi»nde sunulmuştur.

tesirlerini asgariye indirmek, bakım-onarım ve imalat hizmetlerinde yerli imalat payını artırmak için demiryolu ve deniz yolu taşımacılığının geliştirilmesi doğrultusunda ele alınması gerekmektedir. Denizyolu taşımacılığı Türkiye denizciliğinin bir parçası olarak, hazırlanması gereken «Ulusal Kalkınma Planı»nda yer alacak ulaştırma politika ve Stratejisi içinde Ulusal Denizcilik politikasından ayrı düşünülemez.

Denizcilik, genel anlamı ile geniş kapsamlı bir konudur. Deniz taşımacılığı (ticareti), gemi yapım ve onarımı, liman hizmetleri, deniz yataklarındaki doğal kaynakların bulunması ve işletilmesi, deniz ürünlerinden yararlanma, deniz sporları vb. çeşitli alanları içermektedir.

2. Gemi Yapım Sanayi ve Deniz Ulaştırmasının Tanımı ve Önemi :

Deniz Ulaştırması için gerekli ilk araç gemidir.

Gemi suda yüzen bir yapıdır. Bu yapının yapıldığı yer tersanedir. Geminin bünyesinde yer almak üzere tersaneye teslim edilen ve tersanede imal edilen çeşitli malzemenin plan ve projesi uyarınca birleştirip, yerleştirilmesi gemiyi ortaya çıkarır. Bu üretimde kullanılan madde ve malzemenin Gemi haline getirilmesi için yapılan üretimi ve bu üretimde kullanılan araçların tümünü «Gemi Yapım Sanayi» olarak tanımlayabiliriz. Bir geminin yapımı için kullanılan hammadde ve malzemenin sağlandığı kaynakları —özellikle Gemi yapımında kullanılmak üzere imal edilenleri ve geniş bir kullanılma alanı olup, gemi yapımında da kullanılan malzemeyi imal eden sanayileri Gemi Yapım Yan Sanayi olarak niteleyebiliriz. Görülmektedir ki, bu ürünün —Geminin— meydana gelmesi belki diğer hiçbir sanayide görülmeyecek çokluk ve çeşitlikte ürüne ve Dünyada oldukça gelişen yapım teknolojisine rağmen fazla işgücüne girdi olarak gereksinme göstermektedir.

Gemi Yapım Sanayi ürünü olan «gemi» kullanımını ise ulaştırma sektöründe bulmak-

ta bu sektör tarafından talep edilmektedir. Silah ve gezi aracı olarak kullanılması bir yana bırakılırsa asıl kullanımı ticari amaçtır. M.Ö. 4000 yılında bilinen ilk Mısır teknesinden bugüne dek geçen 6000 yıl içerisinde çok büyük teknolojik gelişme sürecinde gemi, kürekli sandaldan 750 000 ton yük taşıyabilen bir taşıt durumuna gelmiştir. Değişmeyen olay, yalnız genel olarak her iki teknenin de «archimed» prensibine uygun olarak kendi ağırlığına eşit ağırlıkta suyu taşıyabilecek kadar battıktan sonra yüzmesidir.

Dünyanın $\frac{3}{4}$ 'ü denizlerle kaplıdır. Ayrıca kara parçaları arasında sayısız göller, nehirler, kanallar vardır. Su yolundan taşımacılık bazen zorunlu çok zamanda ekonomik olduğu için uygulanması gereken bir taşımacılıktır. Bu nedenlerle Dünya Ticaretinin %80'i su yolundan yapılmaktadır. Ayrıca kıyıları bulunan ülkeler için savunma, dünya denizlerini, kontrol altında tutmak isteyen emperyalistler için tehdit ve saldırı aracı olarak da gemi, gemi yapım sanayi ve deniz ulaştırması önem kazanmaktadır.

Gelişen dünya ve uygarlık, gelişen teknoloji geminin daha uzun yıllar en önemli bir taşıt aracı olarak kalacağını göstermektedir. Çok büyük bir aracı sizden bir karşılık istemeyen suya taşımak ve sürtünmesi fazla olmayan ortamda ekonomik koşullar altında yürütmek insan aklı için kolay bir çözüm yoludur. Sudan çok daha hafif bir ortam olan hava içersinde, bu taşımacılığın, özellikle ağır yüklerde ekonomik koşullar altında gerçekleşmesi çözümü bulunmadığı sürece gemi, birinci derecedeki önemini kaybetmeyecektir.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından yapılan bir araştırmaya göre kitle taşımacılığı sistemleri içinde deniz taşımacılığının en düşük maliyete sahip bulunduğu ortaya çıkmıştır. Taşıma sistemleri içinde en yüksek maliyetin ise yolcu ve posta uçakları ile yapılan taşımacılıkta olduğu aynı araştırmada belirlenmiştir.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'nun yaptığı araştırmada taşıma sis-

temlerine göre birim maliyetleri şöyle belirlenmiştir:

<u>Sistem</u>	<u>(Ton-Km. Maliyet)</u>
Tarifeli uçak (yük, yolcu ve posta)	25.2
Yük uçak	5-10
Karayolu	3-8
Demiryolu	0.75-5
Denizyolu	0.1-2

Yapılan araştırmada denizyolu ile bir tonluk malın bir kilometre nakli için 0.1 - 2 birimlik bir masraf gerekiyor. Oysa aynı mali tarifeli uçakla gönderdiğiniz zaman 25.2'lik bir maliyet birimi ortaya çıkmaktadır. Bu birim uçakta 5-10, karayolunda 3-8, demiryolunda 0.75-5 arasında değişmektedir.

Deniz ulaştırmasında gerekli ikinci araç veya daha doğru olarak gemiler için gerekli olan vardıkları ve ayrıldıkları nokta ile yolcuların ve malların aktarıldığı mahaldir. Bu mahal «Liman» olarak adlandırılır.

Gemilerin varış ve ayrılış noktası olarak Liman, deniz taşımacılığının «Garıdır ve bu benzetişten ötürü, gemilere güvenlikleri, bakımları, işletmeleri için tüm gerekli servisleri sağlamalıdır.

Aktarma mahalli olarak Liman, deniz taşıması ile kara ve nehir taşımalarının birleşme noktasıdır. Bu aktarma, Limanda birçok bölgesel ve transit, endüstriyel ve ticari ekonomik fonksiyonun başlangıcı sayılır.

Geniş anlamda limanın ekonomik fonksiyonları kavramının nitelendirilmesinde, bir çok sakin su alanını, uzmanlaşmış donatımlarıyla yanaşma rıhtımlarını, hangarları, mağazaları ve antrepoları, içteki taşıma kolaylıkları vb. hususları gözönüne alınmalıdır.

Deniz Ulaştırması için gerekli olan üçüncü araç emniyet ve haberleşme araçlarıdır.

Sonuç olarak Deniz ulaştırması çok geniş ve kompleks bir organizasyon ve yapıya gereksinme duymakta; bizzatihi olarak ve bağlantılarıyla büyük bir önem taşımaktadır.

3. Cumhuriyet'in Kurulduğunda Deniz Ulaştırmasındaki Durum ve Gelişme (1923 - 1933) :

Cumhuriyet Hükümeti, İmparatorluktan miktar bakımından çok yetersiz kalite bakımından da çok düşük bir ulaştırma sistemi devralmıştır. Denizyollarının durumu, Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında diğer ulaştırma sistemlerinden daha elverişsizdi.

17 Şubat - 4 Mart 1923 tarihleri arasında toplanan İzmir İktisat Kongresi ile belirlenen Türkiye Cumhuriyeti'nin iktisat politikası içinde ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi de önemle ele alınmıştır. İzmir İktisat Kongresi'nin kararlarında, Çiftçi gurubunun ekonomik esasları altında «Yollar Sorunu» başlığında istenilenler içinde «...Vapurlarda indirim...», Tüccar grubu bildirisinde «...liman ücret ve yükleme, boşaltma tarifelerinin yapılması...», sanayi grubu talepleri içinde «...demiryolu ve vapurlarda yerli malı taşıma işlerinde özel tarife yapılması...» gibi konular yer almaktadır. Ayrıca işçiler (Madde 32'de) «...Limanda, Gümrükleme kâhya ve diğer adlar altında işçinin hakkını kaybettiren ve memlekette işçiyi baskı altında kullanan kimselerin faaliyetlerine meydan verilmemesi...» derken Liman organizasyonu ile ilgili dileklerine de yer vermiş oluyordular.

Mustafa Kemal 1 Mart 1923 B.M. Meclisi'nin dördüncü toplantı yılını açış konuşmasında ulaştırma sorunlarına büyük yer ayırmış; bu sorunların halli için «milli prensiplere uygun olmak şartıyla yabancı» sermaye müracaatlarını memnuniyetle karşılayabileceğini söylemiştir.

Bununla birlikte liberal ekonomi anlayışının hakim olduğu bu yıllarda ulusallaştırma çalışmaları ve Teşvik-i Sanayi Kanunu içinde yer alan teşvik hükümleri ile Türk Armatorüne olanak sağlanması esas olmuştur.

a) Tersanelerimizin Durumu :

Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk zamanlarından itibaren önemli görülerek inşa ettirilen Tersanelerin ulusal sınırlar içinde kalan

bölümü esas olarak Fatih Devrinden itibaren (1455) kurulup, geliştirilen Kasımpaşa dere-si ile Camialtı Meydanı arasında kalan bugün-kü Camialtı, Haliç, Taşkızak Tersanelerini içi-ne alan İstanbul Tersanesi ile boğazdaki İstinye Dok Şirkettir. Bu şirket 1912'de Fransız (Saint - Nazire) tarafından kurulmuştur.

Cumhuriyet Dönemi başladığında Lozan Andlaşması'nın Boğazlar ve İstanbul'la ilgili maddeleri gereğince askeri faaliyetlerini durdurmak zorunda kalan Haliç ve Taşkızak Tersaneleri, Seyri Sefain İdaresine bağlı olarak çalışan Camialtı Tersanesi, Fransız St. Nazaire Şirketi tarafından işletilen Boğaziçi İstinye Dok Şirketi, Şirketi Hayriye tarafından işletilen Hasköy Tersanesi faal durumdadır. Haliç Tersanesi de Seyri Sefain İdaresine devredilmişti. Yeni devletin önünde mevcut tersanelerin milli ekonomiye kazandırılması donanmanın yeterli hale getirilmesi ve deniz ulaştırmasının geliştirilmesi önemli sorunlar olarak bulunmaktadır. Savaş sonucu onarıma muhtaç donanmanın ve bu arada Yavuz'un havuzlanması için 1924 yılında bir Alman firmasına bir havuz yaptırılmış ve gene aynı Şirket Gölcük'te tersane ile ilgili inşaatla başlamıştır. Bir yandan da Taşkızak Tersanesinin Gölcüğe taşınmasına başlanmış, Haliç Tersanesinden de bazı tezgâhlar buraya taşınmıştır. 1928 yılından itibaren Gölcük'te Türkiye Cumhuriyeti Bahriye Fabrikaları Müdüriyeti Tersane, Havuz ve İmalathaneleri adlı kuruluş faaliyete geçmiştir. 1934 yılında bu kuruluşun modern bir tersane haline getirilmesi için bir Hollanda Firmasına projeler hazırlanmış ancak İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla bu projenin uygulaması durdurulmuş 1924'de tekrardan devam edilmiştir. 5.8.1925 tarihinde kurulan İzmir Liman ve Körfez İşleri TAŞ işleri için Alaybey'de küçük bir atölye ile bugünkü Alaybey Tersanesinin kuruluşu başlamıştır.

b) Deniz Ulaştırması Kurumlarının Durumu

Devletin Gemi inşa ve işletme faaliyetini elinde bulunduran 1910 yılında eski Osmanlı İdare-i Mahsusa şirketinin yerine kurulmuş olan «Osmanlı Seyri Sefain İdaresi» 597 sa-

yılı kanunla Türkiye Seyri Sefain ismine dönüştürüldü. Umum Müdürlüğe Atatürk'ün emriyle Em. Kur. Alb. Sadullah Güney getirildi.

Milli deniz ticaretinin içinde önemli yeri olan «Türkiye Seyri Sefain İdaresi» Cumhuriyet dönemine 15978 net, 26630 gros ton tutarında 34 gemi ile girmiştir. Bu İdarenin on yıla yakın faaliyet döneminde bir evvelki İdareden devraldığı gemilerden kullanılabilecek olanlara ilaveten Hollanda'dan satın alınan ve 1925 - 28 yıllarında filoya katılan Ege, İzmir, Ankara, Karadeniz, keza Bağdat Demiryolu Osmanlı Şirketinden (1903 - 1928) devralınan Bağdat, Halep, Basra isimli gemilerle yolcu taşıma kapasitesinde önemli bir artış sağlandı. Sahillerimiz arasındaki yolcu ve yük nakliyatı programlı seferlere dönüştürüldü, deniz işletmeciliği alanında kalifiye eleman yetiştirildi ve İdare modern şirketler düzeyine getirildi. Keza iskele ve tersaneler iyileştirildi, Galata rıhtımı onarılarak kreynler getirildi, Tophane'de bir Yolcu Salonu yaptırıldı, Telsiz kulesi kuruldu.

1926 yılında, Atatürk'ün emriyle Karadeniz vapuru, ihraç mallarımızı teşhir etmek üzere sergi gemisi olarak Kuzey Avrupa limanlarına gönderildi. Pire - İskenderiye hattı açıldı.

Cumhuriyet kurulduğunda mevcut diğer iki Denizcilik kuruluşu Şirketi Hayriye ve Haliç Şirkettir. 1925 yılı itibariyle Şirketi Hayriye'nin elinde 5175 net tonda 31 gemi, Haliç Şirketinin elinde 1403 net tonda 18 gemi bulunmaktadır. Bu şirketler İstanbul'da yolcu taşımacılığı yapmaktadırlar.

c) Ticaret Filomuzun Durumu :

Milli Ticaret filomuz Cumhuriyet dönemi-ne 34902 net (takriben 58000 gross) tonluk 88 gemi ile girmiştir. Ancak bu gemilerin büyük kısmı ömrünü yitirmiş olduğundan ve bu gemilerle kıyılarımız arasındaki nakliyatı tamine imkân görülmediğinden, Lozan andlaşması gereğince yabancı bayraklı gemilerin iki yıl daha sahillerimizde sefer yapmalarına müsaade olundu. Bu müddet zarfında kabotaj nakliyatımızı karşılamaya yetecek milli filonun

oluşturulmasına aynı zamanda denizcilik ile ilgili kurumların yeniden teşkilâtlandırılmasına şevkle başlandı. Nitekim Atatürk'ün direktifleri çerçevesinde Cumhuriyet Hükümetimiz Türk Armatörlerine avanslar vererek Türkiye ile Yunanistan arasındaki muhacir nakliyatını milli vapurlara hasretmiş diğer taraftan Seyri Sefain İdaresi elinde işe yarayan gemileri kendi tersanelerinde tamir etmek ve bu arada dış ülkelerden gemi almak suretiyle kuvvetli bir filo meydana getirerek 1 Temmuz 1926 günü milli filo ile kabotaj nakliyatını tamamen karşılamaya hazır vaziyete gelinmiştir. İşte bu mutlu gün «Denizcilik ve Kabotaj Bayramı» olarak kabul edilmiştir.

Cumhuriyet'in ilan edildiği 1923 yılında 34902 net ton tutarındaki milli filo 1924 yılında 57830, 1925'de 68144, 1926'da 76507, 1927'de 80744, 1928'de 88069, 1929'da 102310, 1930'da 98051, 1931'de 101869, 1932'de 101924 ve 10. yılda 1933'de 110774 net tona ulaşmıştır. 1923 - 1933 yılları arasında Filo tarafından yapılan taşıma :

Yıllar	Yolcu sayısı (1000 kişi)	Yük (1000 ton)
1923	254	54
1924	282	69
1925	314	97
1926	359	124
1927	359	144
1928	359	141
1929	363	138
1930	340	138
1931	315	144
1932	265	126

d) Armatörlerin Durumu :

Cumhuriyet'ten önce buharlı gemilere sahip Türk Armatörleri arasında; Karamanian Şirketi (1886 - 97), Esseyan Şirketi (1888 - 95), Selanikli Mustafa Bey (1903), Gümüşçüyan (1908 - 15), Hacı İbrahim Manizade (1906), Hüdavendigâr Seyrisefain Şirketi (1912), Kal-kavanzade (1920) bellibaşlı şirketlerdir.

Cumhuriyet döneminde Lozan Andlaşmasını takip eden iki yıl içinde yabancı bayraklı

gemilerin kıyılarımızdan çekilmesini müteakip boşluğu doldurmak üzere Hükümetin teşvikiyle bazı iş adamları birer ikişer gemi ile armatörlüğe başlamışlardı. Bunlar arasında; Sadızkade Biraderler, Yelkencizade Mahdumu Vapur İdaresi, Alemdarzade Biraderler, Kırzade Vapur Şirketi ile Benjamin Barzilay Şirketi sayılabilir. Cumhuriyetin başlangıcında yapılan göçmen mübadelesinde münhasıran Türk vapurlarının kullanılması, deniz ticaretimizin kısa sürede gelişmesine amil oldu. Bu sayede limanlarımızdaki yabancı gemilerin yerlerini Türk gemileri aldı. Kalkınma yolunda yapılan çeşitli atılımlarla, ölü düzeyde bulunan ekonomide bir canlanma başladı. Ülkenin kara ve demiryolları bağlantılarının çok yetersiz oluşu deniz taşımacılığımızı artırdı. Ancak, işletme olarak teşkilatlanmamış ve daha ziyade köhne gemilere sahip armatörlerin bir çoğu zamanla piyasadan silindi. Bir kısmı ise 1933 yılında bir araya gelerek iç hatlarda yolcu ve yük nakliyatı yapmak üzere «Sosyete Vapurculuk» işletmesini kurdu. Ancak sadece kârlı hatlarda gemi çalıştırmaları, devlet gemileriyle kırıcı rekabete girişmeleri, bu arada can ve mal emniyetinden yoksun gemiler işletmeleri bir sorun haline gelince. Hükümet 1935 yılı sonlarında çıkardığı bir kararname ile özel armatörlerin elindeki yolcu gemilerini satın alarak Denizyolları İşletmesine devretti. 1938 yılında Denizbank - İşbankası ve Etibank'ın oluşturduğu «Sosyete Şilepçilik» kuruldu ise de aynı yılın sonunda lağvedilerek gemileri Devlet Denizyolları İşletmesine verildi. Bu arada 1924 yılından beri faaliyette bulunan Benjamin Barzilay Şirketi, İkinci Dünya Savaşı'nın yarattığı krize dayanamadı ve gemilerini 1944 yılında yine Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi'ne satarak piyasadan çekildi.

e) Limanların Durumu :

1923 - 1933 döneminde Deniz Ticaret Filosunun gelişmesine karşın limanlar geniş çapta ihmal edilmiş, barınak yükleme boşaltma, antrepo ve diğer hizmetler bakımından yetersiz kalmıştır. 1 Haziran 1927'de Devlet Demiryolları ve Limanları yönetimi kurulmuş

1928 yılında Haydarpaşa Liman İşletmesi başta olmak üzere yabancı şirketler tarafından işletilmekte olan limanlar devletleştirilmiştir. 1934 yılında İstanbul Rıhtım İşletmeciliği de devletleştirilmiş olacaktır.

Limanların yetersizliği denizyolu ile taşımacılığı olumsuz yönde etkilemiş; deniz ticaret filusunun daha fazla büyümesini engellemiştir.

3. Türkiye Cumhuriyeti'nin Birinci ve İkinci Beşyillik Sanayi Planları ve Deniz Ulaştırması :

1930 - 33 yılları Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomik sorunlara devletçe yön verilmesine ve çeşitli konuların birer incelemeye tabi tutularak programlaştırılmasına yolaçmıştır.

İktisat Vekaleti'nce hazırlanmış 1 Kasım 1933 tarihli raporda Deniz Ticareti işleri başlığı altında;

1. Denizyolları işletmesi
2. Akay işletmesi
3. Fabrika ve Havuzlar
4. Sair işler

alt başlıklar olarak incelenmiştir. Özetle: Denizyolları işletmesinin zarardan kurtarılmış kabul edilebileceği bununla birlikte mali durumunun gelişmeler doğrultusunda daha sonra belli olacağı belirtilmiştir. Akay işletmesi için yeni vapurlar inşa ettirilerek eski vapurların kaldırılması, köprü iskelelerinin yenilenmesi ve betonlanması; Yalova kaplıcalarının geliştirilmesi ve yeterli elektrik sağlanması; Fabrika ve Havuzların makinalarının yenileştirilmesi, modern tulumba makinaları ile teçhizi; yabancı uzman temini öngörülmüştür. Deniz nakliyat ücretleri, Limanlar vb. işler Deniz ve Hava İşleri Müsteşarlığı tarafından tetkik ettirilip, uygulanabileceğine kanaat getirilince tedbirler alınacaktır; denilmektedir.

İkinci Beşyillik Sanayi Planı 20.1.1936 - 24.1.1936 günlerinde Ankara'da toplanan endüstri kongresince verilen etüd raporlarına dayanmaktadır. Bu planın realizasyonu için 111.845.000 TL. öngörülmektedir. IX. Bölüm

Denizcilik Başlığını taşımaktadır. Giriş kısmında «...Memleket iç piyasasının tedricen kıyılardaki ihracat limanlarına bağlanması üzerine, kabotaj münakalatının da artık reorganize edilmesi zamanının geldiği görülerek bu ikinci endüstri planına alınmıştır...» ifadesi kullanılmaktadır. Planda Deniz Ticareti, 1 - Gemi, 2 - Liman, 3 - Fabrika, 4 - Emniyet bakımından mevcut durum incelenmesi ve gerek duyulan yatırımları açısından ele alınmıştır. Liman Materyali olarak 5.780.000 TL. Fabrika Materyali olarak 3.820.000 TL. Emniyet Materyali olarak 1.080.040 TL. olmak üzere toplam 10.680.000 TL. denizcilik yatırımı öngörülmüştür. Plan içinde bugünkü Pendik Tersanesi kuruluşu ve Denizcilik Bankası TAO'nun temelini teşkil edecek Denizbank'ın kuruluşu da yer almaktadır.

4. 1933 - 1950 Dönemi ve Deniz Ulaştırması :

a) Tersanelerin Durumu :

1933 yılında Haliç Tersanesi Fabrika ve Havuzlar İşletmesi Müdürlüğü haline gelerek, gelişmesini sürdürmüştür. Bu dönemde küçük ebatlı teknelerin inşasına başlanmıştır. Vangölü İşletmesi için (2) yolcu-yük gemisi, çeşitli romorkör, kılavuz motoru, servis motorları ve Kadıköy - Haydarpaşa hattı için yolcu iskelesi, bu dönemde yapılmıştır.

1938 yılında Deniz Bank'ın kurulması ile bu işletme Deniz Bank bünyesine alınmıştır. Haliç Tersanesinden sonra, Fransız St. Nazaire Şirketi'nden satın alınan İstinye Tersanesi ve aynı kuruluşa bağlanmıştır. 1939 yılında Deniz Bank'ın kaldırılmasıyla Tersaneler Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü bünyesine alınmış, bu arada 1944 yılında Camialtı Tersanesi Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğüne bağlı «Yeni Atelye» adıyla çalışmaya başlamıştır. 1945 yılında Şirket-i Hayriye'nin Devlet tarafından satın alınmasını müteakip bu Şirketin tersanesi olan Hasköy Tersanesi de Haliç Tersanesine bağlı bir Baş Mühendislik olarak faaliyetine devam etmiştir.

1939 yılında mevcut sivil tersanelerimizin gelişme imkânlarının sınırlı olduğu görülerek

Memleketimizin deniz ticaret gemilerine olan ihtiyacını karşılamak amacı ile senede 50.000 DWT gemi inşa edebilecek kapasiteli bir tersane yapılmasına karar verilmiş ve İstanbul'da Pendik'te Kaynarca koyunda istismak yapılarak tersane kurma hazırlıklarına girişilmiştir. Bu maksatla İngiltere ve Almanya'ya teknik eleman yetiştirmek üzere öğrenciler gönderilmiştir. Araya İkinci Dünya Harbi'nin girmesiyle bu teşebbüse de devam edilememiştir. Ancak, eğitime gönderilen elemanlar tersaneliğin bundan sonraki gelişmeleri için gerekli beyin gücümüzün önemli bir nüvesini teşkil etmişlerdir. Diğer taraftan Teknik Üniversite'nin Gemi İnşa Bölümü'nün kurulmuş olması, 1950'li yıllara girerken tersanelerin gemi inşa faaliyetleri için gerekli teknik bilgi ile mücehhez eleman alt yapısını hazırlamıştır. Bu beyin potansiyeli 1950'lerdeki gemi inşa faaliyeti gelişmesi için gerekli itici gücü teşkil etmiştir.

Gölcük Tersanesinde 1938 yılında 1250 tonluk Gölcük Yağgemisi inşa edilmiştir.

Taşkızak Tersanesi 1936 yılında imzalanan Montreux Anlaşmasıyla Boğazların ve İstanbul'un statüsü imkân verdikten sonra tekrar ele alınmış ve 1941 yılından itibaren faaliyete geçirilerek Deniz Kuvvetlerinin 2. tersanesi haline getirilerek Alman projeli denizaltıların montajı yapılmış, 1950 yılında 3500 tonluk Yzb. Tolunay Tankeri inşa edilmiştir.

İzmir Alaybey Tersanesi de 1938'de Denizbank'a, 1939 Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne bağlanmıştır.

b) Deniz Ulaştırması Kurumlarının Durumu :

1933 yılında 2048 sayılı kanunla, sınırlı ölçüde yük taşımacılığı hariç olmak üzere bütün denizcilik faaliyetleri devletleştirilmiş ve bunların idaresi devlete ait Seyrisefain İdaresine verilmiştir. Aynı yıl içinde bu tekelin hafifletilmesine çalışılmış 30.6.1933 tarihli 2239 sayılı kanunla bu kuruluşun reorganizasyonu yapılmıştır. Yeni organizasyonla kuruluşun ismi Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü olmuştur.

Bu işletmeye armatörler tarafından kurulmuş olan Türk Vapurculuk Şirketinin de ortak olması kabul edilmiştir.

1. DENİZYOLLARI İŞLETMESİ :

İdare, faaliyete başladığı gün, elinde eski İdareden devralınan (49056) groston tutarında 23 gemi bulunuyordu.

Bunlardan toplam (5754) groston tutarında Kızılırmak, Zonguldak ve Sinop (bu gemi 1935'de Kırzade'ye satıldı) isimli gemiler kömür, Yzb. Murat Bey gemisi su, toplam (3467) groston tutarındaki M. Şevket Paşa Gelibolu, Ereğli ve M. Nazım Bey gemileri ise kadro dışı bırakıldıktan sonra geri kalan toplam (35987) groston tutarında 15 gemi ile seferlere başlandı.

Bu sıralarda özel sektöre ait gemiler hem yük hem de yolcu naklinde devlet gemileri ile yıkıcı rekabete girişmiş, devletin bu görevi bir «amme» hizmeti olarak kabul edilip kâr gâyesi gütmeyen teknil iskeleler arasında nakliyat yapmasına mukabil Armatörlerin sadece kârlı iskeleler arasında denizde can ve mal emniyetini dikkate almadan çalışmaları tehlikeli görülmüş ve devletin buna müdahalesi gerekmiştir. Nitekim 1935 yılında yolcu nakliyatı müsaadesi özel şirketlerden alınarak münhasıran devlet gemilerine verilmiş ve bunlardan; «Sosyete Vapurculuk» İşletmesi'nden Aksu, Güneysu, Tarı, Sakarya, Dumlupınar, Sadıkzade, Saadet, Seyyar, Tayyar, Uğur, İnönü (Tunç), Bartın ve Kemal, «Yelkencizade»den Vatan, Erzurum, «Ferit İnal»dan Bursa filoya dahil edilmişler de bu gemilerin bir kısmı müteakip yıllarda kadro dışı bırakıldığından 1937 yılında İdare'nin elinde (66183) groston tutarında 31 gemi kalmıştır.

Deniz ticaretimizin geliştirilmesine çok önem veren Cumhuriyet Hükümeti, milli ticaret filomuzun yenileştirilmesini kararlaştırmış ve çağdaş teknolojinin sağladığı olanaklara sahip yeni gemiler yaptırılmak üzere, Denizyolları İşletmesine gerekli ödeneği vererek 1937 yılında Alman tezgâhlarına her biri 6133 groston olan Doğu, Savaş ve Şalon, her biri 3090 grostonluk Etrüsk, Kadeş, Tırhan ve her

biri 1414 grostonluk Marakaz, Sus, Trak isimli gemiler sipariş edilmiştir. Bunlardan Doğu, Savaş ve Şalon isimli gemiler 2. Dünya Savaşı başlamış olduğundan bize teslim edilmemiş, diğerleri ise 1938 ve 39 yıllarında filomuza katılmıştır. Bu gemiler, makinaları «türbinli» olarak filomuza katılan ilk gemilerdir.

2. AKAY (Anadolu-Kadıköy-Adalar-Yalova) İŞLETMESİ :

1 Temmuz 1933 tarih ve 2248 sayılı kanunla kurulan bu işletme Türkiye Seyrisefain İdaresi'nden devraldığı Şehir Hatları gemilerine ilaveten Şirketi Hayriye'den satın alınan Göztepe, Erenköy isimli vapurlar ile Kadıköy - Anadolu - Yalova - Yeşilköy hatları ile İzmit Körfez seferleri yeniden tanzim edildi. Birçok iskeleler onarıldı ve yenileri yapıldı. 1937 yılında Akay İşletmesi emrinde (9256) groston tutarında 19 gemi bulunuyordu.

3. DENİZBANK UMUM MÜDÜRLÜĞÜ (1.1.1938 - 36.6.1939)

İktisat Vekaleti'ne bağlı olarak 1.1.1938 gün ve 3295 sayılı kanunla kurulan Denizbank Umum Müdürlüğü 3295 sayılı kanun gereğince Denizyolları İşletmesi, Akay İşletmesi, Fabrika ve Havuzlar İşletmesi Müdürlükleri ile İstanbul Liman İşletmesi Müdürlüğü Ocak / 1938'de, İzmir İşletmesi 1.2.1939'da, İstinye Fabrika Dok ve Şirketi 14.12.1939'da, Türkiye Gemi Kurtarma Müessesesi, Van Gölü İşletmesi aynı yıl Denizbank bünyesine dahil oldular. Bir önceki İdare zamanında Alman tezgâhlarına sipariş edilen (Etrüsk - Kadeş - Tırhan), (Marakaz - Sus - Trak) isimli 6 yolcu gemisi ile (Ulev - Suvat) isimli 2 Şehir Hatları gemisi, keza Denizbank - İş Bankası ve Etibank tarafından 3-milyon TL. sermaye ile kurulan «Sosyete Şilepcilik T.A.Ş.»nin İngiltere'den satın aldığı Bakır, Demir, Krom isimli üç gemiden Bakır bir Kararname ile 1938 yılında filoya katıldı.

4. DEVLET DENİZYOLLARI İŞLETMESİ UMUM MÜDÜRLÜĞÜ (1.7.1939 - 30.4.1944)

Bu defa Münakalat Vekaletine bağlı olarak 1.7.1939 gün ve 3633 sayılı kanun ile te-

şekkül eden yeni Umum Müdürlüğün bünyesine o tarihlerde İstanbul Belediyesince geçici olarak işletilmekte olan Haliç, Şirkete 18.2.1943'te dahil edildi. İzmit Körfez hattı açıldı ve bu hatta Suvat vapuru tahsis edildi. «Sosyete Şilepcilik»e ait Krom ve Demir 1939-40 yıllarında filoya katıldılar. Fransa'daki iç savaş sırasında Mareşal Petain Kuvvetlerine bağlı üç tanker, bir algarna ve bazı ufak tekneler 1943 yılında İskenderun'a girerek ülkemize sığındılar. Akar, Başarı ve Beykoz ismini alan üç tankerden Akar ve Başarı tankerleri gerek savaş yıllarında gerekse onu takip eden yıllarda ülkemizin akaryakıt ihtiyacının yurda getirilmesinde önemli görevler yüklendiler. Bunlardan Akar 1949'da Donanma'ya devretilildi. Yine bu dönemde İngilizler tarafından 1942'de ülkemize verilen 12 feribottan Çardak, Derince, Silivri ve Mudanya ismini alan 4 feribot 1943 yılında Denizyolları İşletmesine devredildi.

5. DEVLET DENİZYOLLARI ve LİMANLARI İŞLETMESİ UMUM MÜDÜRLÜĞÜ (1.5.1944 - 1.3.1952)

Devlet limanlarını, keza «Kıyı Emniyeti İşletmesi» ismi altında Fenerler ve Cankurtaran teşkilâtını bünyesine alarak 1.5.1944 gün ve 4517 sayılı kanunla yeni bir hüviyet kazanan Umum Müdürlüğe, «Şirketi Hayriye» de 94 yıllık müstakil faaliyetine son vererek 24.1.1945 tarihinde «Şehir Hatları İşletmesi» ismi ile dahil edildi ve bu suretle Boğaz, Marmara ve Haliç bölgelerine işleyen gemiler tek elden idare edilmeye başlandı.

1944 yılında «Barzılay ve Benjamin Vapurculuk Şirketi»nden devralınan İkbâl, Doğan, Necat ve Sebat isimli şileplerle Akdeniz'deki Müttefik ordularının iaşesi için ülkemizden Mısır'a sevk edilen çok miktardaki yiyecek maddelerinin taşınmasıyla dış sulara yük seferlerine başlandı. Bunu Necat ve Bakır gemilerinin Kuzey - Batı ve Doğu Akdeniz limanlarına 1945 - 46 yıllarında aralıklı seferlerle yaptıkları yük seferleri takip etti.

Gelişen ve iyi sonuç alınan bu seferler İdareyi yeni atılımlara yöneltti. 1946 yılında kendi olanaklarımızla İsveç'den Edirne ve

Ödemiş şilepleri ile «Marshall yardım fonu»ndan yararlanmak suretiyle 1947 - 49 yılları arasında filomuza katılan (46471) groston tutarındaki Ankara - Tarsus - Adana - İstanbul - Ordu - Giresun ve Trabzon yolcu-yük gemileriyle, (34246) groston tutarındaki Ardahan - Hopa - Kars - Kastamonu - Malatya - Rize - Çoruh - Yozgat şilepleri ve (13709) groston tutarındaki Kocaeli ile Sivas olmak üzere toplam (94426) groston tutarında (17) gemi satın alındı. Yine bu dönemde Eximbank'tan temin edilen kredi ile Denizyolları İşletmesi için; 1949'da İtalya'ya (16368) groston tutarında Bandırma - Uludağ - İskenderun - Samsun 1951 yılında Hollanda'ya (1926)'şar grostonluk Ayvalık ve Gemlik yolcu gemileri, Şehir Hatları İşletmesi için; 1948 yılında Hollanda'ya (3360) groston tutarında Yalova - Büyüka - Haydarpaşa - Anadoluhisarı - Rumelihisar yolcu gemileri ile 1951 yılında Fransa'ya (3652) groston tutarında Karaköy - Kuruçeşme - Kızılkulesi - Kasımpaşa feribotları, yine aynı yıl Alman tezgâhlarına İzmir İşletmesi için (519' ar) grostonluk Bergama ve Selçuk yolcu gemileri sipariş edildi ve bütün bu gemiler 1950-52 yılları arasında filoya katıldılar.

Filosunu bu suretle güçlendirmiş olan Umum Müdürlük, bir taraftan iç hatlarını takviye ederken diğer taraftan dış taşımalara önem verdi. Nitekim, yük taşımalarında 1948 yılında Kuzey Denizi, İngiltere ve Baltık Limanlarına «Tramp» olarak başlatılan seferler, 1.10.1950 tarihinde «Konferans»lara katılmamız sonucunda 1951'den itibaren «muntazam seferlere» dönüştürüldü. Bu hatta iyi sonuçlar alınması üzerine mevcut şilep ve tankerlerin ayrı bir örgüt içinde toplanarak işletilmesi yeni bir «şilepçilik işletmesi»nin kurulması fikri ortaya atıldı ve çalışmalara başlanıldı. Dış yolcu seferlerimiz ise yeni yolcu gemilerimizin katılmalarıyla Akdeniz'de büyük bir itibar kazanacak ve 1952 - 60 yılları arasında en üst düzeye ulaşacaktır.

5. 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı ve Deniz Ulaştırması :

Türkiye II. Dünya Savaşı'nın bitiminden sonraki dönemlerde çeşitli planlama çalışmalarına sahne olmuştur. 1947 planı savaş dö-

neminde hazırlanmıştır. Hazırlanan planın, ülke kalkınması için temel olarak seçtiği sektör tarımdır. Plan zirai kalkınmanın sağlanmasını alt yapı ve özellikle yol sisteminin gelişmesine bağlayarak bu konuda şöyle demektedir: «...Zirai kalkınma planının tahakkuku her şeyden evvel memleketimizin münakale sisteminin boşluklarının doldurulmasına ve mevcut yollar ve vasıtaların islah ve tevsiine bağlı bulunmaktadır...»

Ulaştırma sektöründe Deniz Yolları alt başlığı altında «Üç kıtanın geçit yolları üzerinde bulunan ve 3311 millik bir sahil çevresine malik olan yurdumuzun coğrafi durumunun imkân verdiği ve daha doğrusu icap ettirdiği bir ticaret filosuna malik bulunmadığını, hatta Türkiye'nin esas itibarıyla deniz nakliyatına dayanması lâzım gelen umumi ulaştırma sisteminin henüz böyle bir manzara arz etmekten uzak olduğunu söylemek yerinde olur. Filhakika,

a) Başlıca ithal ve ihrac limanlarının hinterlandları ile irtibatının mevcut olmaması,

b) Trabzon ve Antalya gibi büyük ihrac limanlarının demiryolu şebekesi ile iltisakinin bulunmaması,

c) Mevcut limanlarımızın her mevsimde Navigation'a salih ve kitle halinde salih ve kitle halinde boşaltma ve yükleme tesislerinden mahrumiyeti,

d) Ve nihayet, ticaret filomuzun gerek tonaj ve gerek vasıf bakımından kifayetsizliği, vaziyetin bu şekilde tecelli etmesine amil olmuştur...» denilmektedir.

Planda geçmiş yıllardaki gelişme üzerinde durularak 1939 yılı ve 1947 başında mevcut gemi tonajları (1939'da 216.380 DWT ve 1949'da 204.635 DWT) verilmektedir. Beş yıl içinde (1947 - 1952) devlet sektörünün ulaşacağı groston olarak gemi tonajı, dahili ve harici taşımalar için Türk ve yabancı gemi tonaj gereksinimlere, servise girmesi ve çıkması düşünülen yolcu, yük gemileri ve Tanker tonaj toplamları tablo olarak planda yer almaktadır.

«...Ticaret filomuzun geliştirilmesinde

başlıca hissenin hususi armatörlere ait bulunması prensip itibariyle düşünülmüş ve yolcu gemileri ile şehir hatlarına mahsus küçük gemilerin ve bir kısım şileplerin Devlet Deniz Yolları idaresince temini derpiş olunmuştur. 1952 yılı sonunda ulaştırılması derpiş olunan 467.285 DW tonun 280.000 tonunun yani bu tonajın takriben % 60'ının (Servisten çıkarılacak gemiler hariç) hususi armatörlerce temini ve işletilmesi ve bu tonajın icap ettirdiği finansmana Devletçe imkân verilmesi kararlaştırılmıştır...» denilerek bundan sonraki yıllarda «Özel Teşebbüsün her şekilde(!) destekleneceğine işaret edilmektedir. Bundan sonra planda, Devlet Deniz Yolları idaresince tedariki programlaştırılan deniz nakil vasıtaları ile gerekli finansmanları verilmektedir. 1948 - 1952 arası toplam 200 milyon TL.'ye gereksinim duyulmakta olup, bunun 150 milyon TL dış ödemeler yekûnu olacağı belirtilmektedir.

Limanlar başlığı altında, limanların mevcut durumunun ekonomik gelişmeyi engelleyici olduğu vurgulanarak «...Ereğli ve Trabzon Limanlarının müstakbel ihtiyaçlarına göre tevsiyan ikmalî, Samsun Limanının inşası ve İstanbul limanının coğrafi ve iktisadi durumuna tekabül eder bir seviyeye çıkarılması, kalkınma programımızın başlıca hedefleri arasında yer almıştır...» denilerek 5 yıllık Liman yatırımı için gerekli finansman gereksinimi verilmektedir. Bunun toplam 100 milyon TL. olacağı, 33 milyon dış ödeme gerekeceği belirtilmiştir. Ayrıca daha önceki programlara göre ele alınacak limanlara ve tüm limanlar için malzeme gereksinimi inşa sırasında işgücü durumu da verilmektedir.

1947 Kalkınma Planında 5 yıl için öngörülen Ulaştırma sektörü yatırımı ise 1.628.355.000 TL.'dir.

6. 1933 - 1950 Dönemi Değerlendirilmesi :

1933 - 1939 yılları özel sektör faaliyetlerinin kısıtlandığı bir dönemdir. 1933 yılında 18 gross tondan yukarı kamuya ve özel sektöre ait gemi sayısı 1220 ve tonajı 216458 iken 1939'da bu rakamlar sırasıyla ancak 1692 ve 260.170 olmuştur. Bundan deniz ticaret filomuza yılda 6500 gros tonluk bir ek kapasite

ilave edilebildiği anlaşılmaktadır. Bu rakama şehir hatlarında işletilen vapurlar da dahildir. Bu dönem içinde yolcu taşımacılığı beş kat artarak dikkate değer bir gelişme göstermiştir. Yük taşımacılığı ise 1936'ya kadar gelişme gösterdiği (1936'da 401 000 ton) halde 1937'de düşmeye başlamış ve dönem sonunda 220 000 ton gibi 1933'teki seviyesinin (162000 ton) oldukça yakınına inmiştir.

Limanlarda da önemli bir gelişme olmamıştır. Gemi Yapım Sanayi gözönüne alınırsa 1923'den 1939'a kadar 18 grostondan yukarı gerçekleşen gemi inşası 16 yılda toplam 32 256 tonilatodan ibarettir.

1939 - 1945 devresi II. Dünya Savaşı'nın hüküm sürdüğü devredir. Bu sürede deniz taşımacılığında devletin payı artmıştır. Ticaret filomuzun toplam tonajında ve 18 gros tonu aşan gemi adedinde de önemli bir artış sağlanmıştır. 1939 yılında 260 170 gros tonluk deniz ticaret filomuz 1945 yılında 318907 groston yükselmiş aynı dönemde gemi sayısı 1692'den 2030'a çıkmıştır. Buna rağmen yük ve yolcu taşımacılığında gelişme daha yavaş olmuş ara yılların bazılarında duraklama hatta düşme kaydedilmiştir. Bunun sebebi harp yıllarında deniz vasıtalarının önemli bir bölümünün milli savunma hizmetlerine tahsis edilmesidir.

1946 - 1950 dönemi Ticaret filomuzda önemli bir gelişme sağlanmıştır. 1946'da (18 gros tondan yukarı) 2069 adet 322 325 ton kapasitesi olan filo 1950'de 2197 adet 534 876 ton kapasiteye ulaşmıştır. Kapasitenin artmasında dah önce değinildiği gibi Devlet Deniz Yolları'nın büyük tonajlı gemilere sahip olması rol oynamıştır. Ayrıca özel teşebbüs savaş yıllarının sağladığı olanaklarla(!) ve 1946 yılından itibaren kargo taşımak hakkını sağlamakla büyük gelişme göstermiştir. 1948'de şilepçilik alanında başa geçmiştir. Devlet Deniz Yolları'nın 95000 ton toplam kapasiteli 16 şilebine karşılık özel sektörün 100 000 ton kapasiteli 32 şilebi bulunmaktadır. 1947 yılından itibaren ithalatın artması da özel sektör gemiciliğini teşvik etmiştir. Bu dönemin en önemli özelliklerinden biri de Deniz taşımacılığımızın bilhassa yük bakımından

gittikçe daha uzak mesafelere ve yabancı ülkelere —kısmen açık denizlere— kaymış olmasındır.

1946'ya nazaran 1950'de yolcu sayısında % 15, eşya ağırlığında ise % 22 kadar bir azalma gözüküyorsa da yolcu-mil itibariyle faaliyet 1946'da 19 milyon iken 1950'de 20 milyon olmuş, ton-mil faaliyet ise aynı tarihler arasında 19 milyondan 129 milyona yükselmiştir.

Limanların yetersizliği ilk defa bu dönemde ele alınmış 1947 planında da işaret edildiği gibi bir program kapsamında yeni liman yapımı ve mevcutların geliştirilmesi düşünülmüştür. Dönem sonunda Ereğli Limanının inşası bitirilme safhasına gelmiştir. Zonguldak Limanı için İktisadi İşbirliği Teşkilâtı'nın (ECA) sağladığı finansman olanaklarından yararlanılmıştır. Yine devrenin sonunda İstanbul, İzmir, İskenderun, Mersin ve Samsun Limanları inşaatının gerektirdiği döviz ihtiyacının karşılanması için Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankası'ndan (IBRD) kredi sağlanmaya çalışılmış ve bu hususta 1949 yılında ön anlaşmaya varılmıştır. Ancak 9 milyon dolar olan bu kredi 1950 yılları sonunda gerçekleşecek ve daha sonraki yıllarda da İstanbul - Haydarpaşa ve Salıpazarı Limanlarının inşa, tevsi, islah ve cihazlandırılmasında kullanılacaktır.

7. 1950 - 1960 Dönemi ve Deniz Ulaştırması :

1950 - 1960 dönemi ekonomik faaliyet alanlarında hepsinde olduğu gibi ulaşımda da temelden bir değişimin gerçekleştiği dönem olmaktadır. II. Dünya Davaşı'ndan sonra Marshall Planı stratejik amaçlarla birçok karayolunun yapılmasını, bunun yanı sıra da Türkiye'ye yardım olarak önemli miktarda taşıt aracı verilmesini ön görmekteydi. Bu yeni yöneliş ve devlet elindeki demiryolu ulaşımına karşılık, karayolu ulaşımı işletmeciliği alanına atılan özel teşebbüsün işini kolaylaştırmak kaygusu, Türkiye'de karayolları şebekesinin gelişmesine yardımcı oldu.

Deniz Taşımacılığında ise devletin alt yapı hizmetlerine ağırlık vermesi ve fazla kay-

nak tahsis etmesi özel teşebbüsün deniz ulaştırma ve endüstrisinde teşvik edilmesiyle gelişme sağlanmıştır.

a) Deniz Ulaştırması Kurumları :

1. DENİZCİLİK BANKASI T.A.O.

(Kuruluş: 1.3.1952)

Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı 10.8.1951 tarih ve 5842 sayılı kanuna istinaden bir «holding şirketi» olarak Türkiye'de iç ve dış sularda ulaştırma hizmetlerini görmek, sivil deviet sektörünün elindeki tersane, havuz ve benzeri kuruluşları işletmek amacıyla kurulan bir Ortaklık olup 1 Mart 1952 tarihinde faaliyete geçmiştir. Sermayesi kurulduğu yılda 500 milyon TL. olup, halen (1981'de) 20 Milyar TL.'dir.

Kuruluşunda ulaştırma ünitelerinden Denizyolları İşletmesine ait (126900) groston tutarında 35 yolcu-yük (bunların arasında 14185 groston tutarındaki Ege, Karadeniz ve Cumhuriyet gemileri o sırada kadro dışı bulunuyordu), (50230) groston tutarında 12 yük, (14847) groston tutarında 3 tanker olmak üzere toplam olarak yaş ortalaması 27.6 olan (191977) groston tutarında 50 gemi, Şehir Hatları İşletmesine ait, 9 adedi arabalı olmak üzere toplam (27786) groston tutarında 66 gemi, İzmir İşletmesine ait, (3261) groston tutarında 10 gemi, Van Gölü İşletmesine ait, (938) groston tutarında 4 gemi devralan Banka, yaşlı gemileri kadro dışı bıraktıktan sonra zamanla gerek dış gerekse kendi tersanelerinde inşaa ettirdiği gemilerle halen iç hatlarda bu arada Gazi Magosa ve Venedik hatlarında faaliyet göstermektedir. Bu sıralarda katılmış olduğumuz «Navlun Konferansları»nın bizi «muntazam seferler» yapmaya zorlaması karşısında yeni bir teşkilâtın kurulması ve filonun arttırılmasını bir zorunluluk haline getirdi. Bu maksatla Bankaya ait (78263) DWT tutarında 13 şilep (20664) DWT tutarında 2 tanker ile Tophane'de halen 1 No.lu Salıpazarı antreposunun bulunduğu yerdeki Malzeme Müdürlüğü binasının zemin katında, o sıralarda Denizyolları İşletme Müdür Muavinliğini derûhte etmekte olan merhum Kaptan Asım Alniak'ın İşletme Müdürlüğüne, merhum

Fadıl Sarımsakçı'nın Müdür Muavinliğine getirilmesiyle «Şilepçilik İşletmesi» kuruldu ve 1.1.1954 tarihinde faaliyete geçti. Bu dönemde (36210) DWT tutarında 5 şilep filoya katıldı.

2. ŞİLEPÇİLİK İŞLETMESİ MÜDÜRLÜĞÜ (1.1.1954 - 22.6.1955)

10.8.1951 tarih ve 8542 sayılı kanunla «Denizcilik Bankası T.A.O.» ismini alan ve 1 Mart 1952'de fiilen göreve başlayan yeni İdare, gelişen ekonomik konjonktürün gereksinimine cevap verecek olanaklara yeterince sahip olmadığından çeşitli sorunlarla karşı karşıya kalmıştı. Bunların en mühimi, İstanbul limanındaki sıkışıklık nedeniyle yabancı armatörlerin navlunlarını arttırma tehditleri ile artmış olan dış alım karşısında millî filomuzun yetersizliği dolayısıyla «görünmeyen giderler» de ödenen ve dış ticaret açığımızın önemli bölümünü teşkil eden, yabancı bayraklı gemilere ödenen navlunlardı.

Denizcilik Bankası liman vasıtalarını arttırmak için tersanelerdeki faaliyetini hızlandırdı. Ayrıca katıldığı Konferanslarda Salıpazarı ve Haydarpaşa liman tesislerini geliştirmekte olduğunu projeler üzerinde izah ve ikna ederek navlun zamlarını kısmen önlemeye muvaffak oldu.

Denizyolu ile yapılmakta olan dışalım ve dışsatım konusunda ise yepyeni bir organizasyona gereksinme vardır.

Özel Armatörler dış navlunların son derece müsait olduğu bu zamanda, yabancı sularda ve tramp seferlerde gemi çalıştırmayı tercih ediyorlardı. Yabancı sularda çalışmayacak durumda olanlar ise gemilerini kömür ve tuz nakliyatında kullanıyorlardı. Bu nedenle tankerler dışında Armatörlerimiz bir kaç taşıma müstesna ülkenin dışalım ve dışsatımında rol almıyorlardı. Denizyolları İşletmesi ise iç yolcu ve yük nakliyatını karşılama çabası içinde şilepleriyle yeterince ilgilenemiyordu. Esasen elindeki şilep adet ve tonajı da buna cevap verecek durumdan uzak bulunuyordu.

3. D. B. DENİZ NAKLİYATI T.A.Ş. (Kuruluşu : 22.6.1955)

Denizcilik Bankasına bağlı olarak faali-

yetini sürdüren «Şilepçilik İşletmesi»nden beklenenden daha iyi sonuç alınması, bu işletmenin şirkete dönüştürülmesi halinde gerek iç ve dış taşımalarımızda gerekse uluslararası yük nakliyatı alanında daha aktif rol oynayabileceği ve bu suretle ülke ekonomisine daha büyük katkılar sağlayabileceği savını yarattı. Bu uğurda çalışmalara başlanıldı ve gerekli başvuruları müteakip Bakanlar Kurulunun 15.4.1955 tarih 4/5095 sayılı Kararname suretinde belirtildiği gibi, «İç ve dış sularda türlü yük, hayvan ve yolcu nakliyatı ile iç sularda kara ve havada kombine veya yardımcı her türlü nakliye ve acentelik işleriyle uğraşmak ve bununla ilgili sair teşebbüslerde bulunmak» maksadiyle merkezi İstanbul'da olmak üzere, elli yıl müddet ve (Yüzonmilyon) Türk Lirası sermaye ile D. B. DENİZ NAKLİYATI TÜRK ANONİM ORTAKLIĞI ismi altında 22 Haziran 1955 tarihinde kuruldu.

Kuruluşunda (114473) DWT tutarında 18'i şilep, (20664) DWT tutarında 2'si tanker olmak üzere yaş ortalaması 11.6 olan (135137) DWT tutarında 20 gemilik filoya sahip Şirket aradan geçen 25 yıl içinde rantını kaybeden gemileri kadro dışı bırakmak ve buna mukabil çağımızın gerektirdiği tipte gemileri filosuna katmak suretiyle bugün ülkemizin en büyük, dünyanın ise tanınmış bir deniz nakliyat kuruluşudur. Sermayesi muhtelif tarihlerde arttırılarak 6 Milyar TL.'sına yükseltilmiştir.

b) Armatörlerin Durumu :

1950'den sonra karayollarının geliştirilmesine öncelik verilmesiyle başlayan karayolu rekabeti, kıyılarımızdaki liman tesislerinin yetersiz oluşu, kabotaj nakliyatının giderek azalmasına, dolayısıyla bilhassa iç hatlarda gemi çalıştıran bazı armatörlerin işlerini bırakmalarına neden oldu. Buna mukabil yine 1950'lerde bazı girişimlerimiz daha çağdaş düzeyde ve dış taşımalara dönük bir çalışmaya girdiler. Bunlar arasında, 1952 yılında kurulan Denizcilik Anonim Şirketi'ni, 1954'de yeni bir düzende teşkilâtlanan Cerrahoğulları Umumî Nakliyat ve Ticaret A.Ş.'ni, 1956'da kurulan Koçtuğ Denizcilik ve Ticaret A.Ş.'ni, 1974'de kurulan Cerrahgil Denizcilik Ticaret A.Ş. ile, Sönmez Denizcilik ve halen faaliyette

bulunmayayn, Sadızkade Biraderler. Haşım Mardin, İpar Transport ve Malik Yolaç vapurculuk şirketleri sayılabilir. Diğer taraftan özel sektörün bilhassa 1960'dan sonra gemi inşaa sarayine yönelmesi, yeni isimlerin armatör-lük alanına girmesine neden olmuştur.

Bununla birlikte daha önce de değinildi-ği gibi devlet tekelinin elinde bulunan işlerin serbest bırakılması, özel teşebbüs kuruluş-larına, Denizcilik Bankasının çalıştığı hatlar-da, liman ve iskelelerde eşit şartlarla çalışma imkânı sağlanması, büyük kısmı Denizcilik Bankası tarafından idare edilmek üzere ka-mu kaynaklarından özel teşebbüs gemiciliği-nin sağlayacak fonların verilmesi özel sektö-rün yük gemisi ve tanker türlerindeki payı devletinkini hızla geçmiştir. 1963 yılına varıl-dığında kamu sektörünün toplam 196 042 ton-luk 33 yük gemisi ve 68 018 tonda 7 tankeri olmasına karşılık özel sektörün toplam 369006 tonda 77 yük gemisi ve 106 061 tonda 13 tan-kere sahip olduğu görülecektir.

c) Tersanelerin Durumu :

Bu döneme kadar daha çok çelik mavnalar, dubalar şamandıralar çeşitli motorbot ve romorkör yapımı seviyesinde kalan gemi inşaa sanayi sürekli gemi yapımına bu devirde baş-lamış ve sürdürmüştür. Halic Tersanesinde Kartal, Kabataş Araba vapurları yapımı ve Camialtı Tersanesinde 6500 DWT'luk Abidin Daver kuru yük gemisi inşaaası gerçekleştiril-miştir. Tersane alt yapılarında ise önemli de-ğişiklik olmamıştır. Türkiye'de inşa edilmiş 18 ve yukarı grostonluk gemilerin 1950'de kümü-latif hacmi 72 642 tondur. Bu miktar 1960'da 145.450 tona yani iki katına çıkmıştır.

d) Filonun Gelişimi :

1950 yılında 2197 adette 534 876 groston olan toplam (18 grostondan aşağı olanlar ha-riç) gemi tonajı 1955'de 2631 adette 738 322 grostona, 1960'da 2722 adette 827 000 gros-tona çıkmıştır. Türk Ticaret Filosu tonajı sü-ratle yükseldiği gibi filo içinde büyük gemi-lerin payı da artmıştır. Bundan başka bu za-mana kadar filonun % 60'ını teşkil eden bu-harlı gemiler yerine motorlu gemiler alınmış, böylece filo modernleştirilmiştir.

e) Yapılan Taşımalar :

Yıllar	Yolcu (1000)	Yük (1000 ton)
1960	1074	5510
1950	1300	392
1955	1872	2122

Denizyollarıyla yük taşımacılığı dönem boyunca artmış, yolcu taşımacılığında ise dö-nemin ilk yarısında hafif bir artış sağlandığı halde ikinci yarıda başlangıç yıllarının altına düştüğü görülmektedir. Bununla birlikte uzak yerlere taşıma yapıldığından seyir faa-liyeti artmıştır.

f) Limanların Durumu :

1950 - 1960 döneminde denizcilik sektö-rü bakımından sağlanan en büyük gelişme li-man ve barınak inşaatı ile bunların modern araçlarla donatılması konularında olmuştur.

İstanbul ve Haydarpaşa Limanları dış kre-dilerle tamamlanmıştır. Türkiye'de halen mev-cut limanlarla liman kolaylıklarının —antrepo ile yükleme ve boşaltma vasıtaları gibi— çok büyük kısmı bitirilmiş, başlamış yahut plan-lanmıştır.

1950 yılında Türkiye'nin tabii ve suni li-manlarının toplam yükleme ve boşaltması 1 milyon ton iken bu kapasite 1953'te 3 milyon, 1960'da 10 milyonu geçmiştir.

Bu devirde de limanların bir kuruluş ta-rafından işletilmesi için gerekli yapı kurula-mamış limanlar Demiryolları ve Denizcilik Bankası T.A.O. tarafından işletilmiştir.

8. 1961 - 1962 DÖNEMİ :

Beş Yıllık Kalkınma Planları uygulama-sına 1963'de başlanıldığı için 1961 ve 1962 yılları bir geçiş devresi olarak ele alınmak-tadır.

Denizyolları sektöründe, ticaret filosu ka-pasitesi 1961'de küçük bir düşme göstermiş, 1962 yılında ise %12 oranında artmıştır. Sa-dece yolcu gemileri dikkate alındığı takdirde bunlarda da 1962'de düşme görülmüştür. De-nizyolları yolcu taşımacılığı 1960'da 1 074 000'-

den 1962'de 908.000'e inmiş buna karşılık yük taşımacılığımızda %40 oranında artış olmuştur. 1960'da kurulmaya başlayan ve 1962'de bitmiş bulunan petrol rafinerilerinin ihtiyacı olan ham petrolün Türk Bayraklı tankerlerle taşınması bu artışa sebep olmuştur. 1960'da 64 258 groston olan tanker kapasitesi 1961'de hemen hemen sabit kalmış 1962'de ise 121 318 grostona, yaklaşık iki katına çıkmıştır.

Gemi Yapım Sanayi gelişimine göz atarsak, 1960 yılında Haliç Tersanesinde «Hürriyet Araba Vapuru», 4 adet motor ve mavna inşaatı ile Camialtı Tersanesinde 6500 DWT'luk Abidin Daver gemisinin tamamlandığını görürüz. Hasköy Tersanesinde ise «Beykoz» şehirhattı gemisi ile 46 adet bot, şat v.b. inşa edilmiştir. 1961 yılında Haliç Tersanesinde 1836 tonluk Asfalt II gemisi 5 adet muhtelif romorkör, Camialtı Tersanesinde Camialtı I şehirhattı gemisi, Hasköy Tersanesinde Hasköy şehirhattı gemisi inşa edilmiştir. 1962'de ise Camialtı Tersanesinde 18 000 tonluk yüzerhavuz ile Camialtı II şehirhattı gemisi, Haliç Tersanesinde 4 adet muhtelif romorkör, duba ile Orhan Erdener Araba Vapuru, İstinye Tersanesi'nde «Maltepe» şehirhattı gemileri yapımları gerçekleştirilmiştir.

9. 1963 - 1968 Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi :

BBYKP'da «Ulaştırma Sektörü» bölümünde 1. ana ilkeler başlığı altında,

«...a) Çeşitli ulaştırma sistemleri arasında seçim yaparken ekonomik hareket için gerekli şartları yerine getirerek...»

b) Fazla kapasite yaratmamak ve eldeki kapasiteden tam yararlanmak...»

c) Ulaştırma işlerini ulusal ekonomiye en uygun şekilde yürütmek...»

Taşıma Metod ve Hedefler başlığı altında

(a) Bugün çok karışık ve sahipsiz bir durumda olan taşıma politikasını tek bir elden yürütmek

(b) Taşıma işlerini ekonomik kurallara uygun ve ekonomik sınırlar içinde uygulamak üzere

(c) Uzak taşımaları demiryolu ve denizyolu ile yapmak...» denilirken uygulanan «Ulaşım Politikasızlığına» dur denileceği ümidi verilmektedir :

Ulaştırma katma değeri olarak ön görü-lerde, liman ve iskelenin payı 47.3 milyon TL. (toplam içinde % 2.3) 1963'de 48.4 milyon TL. (toplam içinde % 2.08) 1967'de 54.3 milyon TL. (toplam içinde % 0.16) verilmektedir. Taşıt yatırımlarında denizyolu için ayrılan miktar 1963'de 30.6 milyon TL., 1964'de 42 milyon TL., 1965'te 70.8 milyon TL., 1966'da 70 milyon TL., 1967'de 90 milyon TL.'dir. Taşıma kesimi Katmadeğeri olarak Denizyollarında :

Yıllar	Kabotaj	İndeks	Milyon TL.	
			Dış	İndeks
1962	— 3.7	100	286.6	100
1963	— 2.4	135.1	359.7	125.5
1967	0.3	208.1	503.9	175.9

verilmektedir.

Yolcu taşımacılığında 5 yılda % 8.5'luk bir artış, yük taşımacılığının % 27.6'luk bir artış öngörülmektedir.

a) Gemi Yapım Sanayi :

Planlı dönem yıllarına kadar Tersanelerin alt yapılarında önemli bir değişiklik olmamış ancak yapılan çeşitli tip gemilerle teknik bilgi ve beceri kazanılmıştır. Bunun sonucu olarak Denizcilik Bankası Tersanelerinde yetişen elemanların katkıları neticesinde bu sanayi dalında özel kuruluşlar gelişmeye başlamış ve sahil taşımacılığında ahşap taka ve mavna devri terkedilerek çelik kostercilik yaygınlaşmaya başlamıştır.

Planlı ekonomi yıllarında denizciliğin kalkınması, ekonomik kalkınmanın önemli bir unsuru olarak ele alınmış ve Devletin beş yıllık kalkınma planları çerçevesinde gelişmesine önem verilmiştir. Birinci Beş Yıllık Planda (1963 - 1967) «İhtiyacımız olan gemilerin yurt içinde yapılması, Tersanelerin teknik bakımdan yeterli olması, maliyetlerin düşüklüğü ve gemi ithalinin büyük miktarda dış ödeme gerektirmesi bakımından uygun bulunmuştur. Bunun için ekonomimizin ihtiyaçları ihmal

edilmemek kaydiyle gemi ithalinin kısıtlanması 1963 - 1965 yılları arasında tersanelerin eksikliklerinin tamamlanması ile bu arada ihtiyacın çok fazla olduğu araba vapurları, şehir hattı gemileri ile bazı şileplerin inşasının ele alınması ve 1965 yılından sonra da tesislerin tam kapasitede çalışarak gemi ihtiyacının tamamının yurt içinde imal ve monte edilerek karşılanması esas alınmıştır...

Kararlarına yer verilmiştir. Bu cesur karar gemi inşa sanayinin büyümesi ve güçlenmesi konusunda önemli bir adımdır. Bunun sonucu kamu sektörü tersaneleri gelişmiş, çok sayıda özel tersane kurularak bu sanayi dalı canlılık kazanmıştır. Gemi inşası için kredi tahsisi sağlanmıştır. Bu dönemde Camialtı Tersanesinin modern gemiler inşa edebilecek bir kapasiteye ulaştırılması için gerekli yatırıma girilmiş, 1970 yılında tamamlanan bu yatırımla bu Tersanemiz 20.000 DWT'a kadar gemilerin inşa edilebileceği bir kızağa ve modern atelyelere kavuşturulmuştur.

b) Filonun Durumu :

Deniz Ticaret Filomuzun gençleştirilmesi kapasitesinin artırılması ve böylece dış ticaret mallarımızın en az yarısının kendi gemilerimizle taşınması ve uluslararası sularda yabancı bandıralı gemilerle rekabet edilebilmesi plan ilkeleri arasında yer almıştır. Kurumların reorganizasyonu üzerinde de durulmuştur. Bununla birlikte 1963'te 22785 adet 931 798 gros tonluk filo 1967'de 2444 adet 752 655 gros tona düşmüştür.

1963'te filo ile taşınan yolcu sayısı 1066000 iken 1967'de 1082000 olmuş, 19963'te 7367000 ton yük taşımacılığı 1967'de 9583000 tona ulaşmıştır.

c) Limanların Durumu :

Plan dönemi başında bir vardiyada 11.4 milyon ton olarak kabul edilen liman kapasitesinin gelecek yıllar içinde yeterli olduğu kabul edilmiş, Birinci Plan yıllarında kapasite arttırıcı yeni yatırımlara gidilmeyeceği belirtilmiştir. Bu ilkeye rağmen 1963 - 1967 yıllarında eskiden başlamış işlere devam olunacağı barınak ve turizm için küçük iskeleler

yapılması kabul edilmiş ve liman donatımlarının iyileştirilmesi için yatırımlar öngörülmüştür.

10. 1968 - 1972 İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Dönemi :

İBYKP'nında Ulaştırma - Haberleşme sektörünün de mevcut yapının az farklı BBYP başındaki yapıyı muhafaza ettizi belirtilmektedir.

Deniz Ulaştırması konusunda «...Deniz yolu iç ve dış hatlar yolcu taşınması önemli kaybetmeye devam etmektedir. Önemi kaybeden hatlarda sefer yapmaya devam edilmesi işletme açıklarının büyümesine sebep olmaktadır. Türk Deniz Ticaret filosu genel olarak yaşlı ve hızı düşük gemilerden kurucludur. Birinci Plan döneminde, dış ticaret mallarımızın en az yüzde ellisinin ticaret filomuz ile taşınması ve mevcut filonun gençleştirilmesi hedefleri gerçekleştirilememiştir.» denilmektedir.

a) Gemi Yapım Sanayi :

İkinci Beş Yıllık Planda (1968 - 1972) öngörülen tedbir ve hedefler, «Yurt içi gemi inşaat kapasitesi arttırılacak ve modernleştirilecektir.» Gemi taleplerinin yurt içi üretimle karşılanması esastır. Ancak, Türk Ticaret Filosunun genişletilmesi ve gençleştirilmesi amacıyla ve Gemi İnşa Sanayimizin gelişmesini engellemek şartıyla kuru yük gemisi, büyük tanker ve özel tipteki deniz araçlarının ithali yapılabilecektir, ilkelerine yer verilmiştir. Bu dönemde yurt içi gemi inşa talebinin mevcut tersanelerle gerek gemi ölçüleri, gerekse yıllık üretim miktarları ile karşılanmayacağı anlaşıldığından, 1939 yılında tasarlanmış olan Pendik Tersanesi 1969 yılı Yatırım Programına dahil edilmiştir. İstihlak ve denizci taramalarının gerçekleştirildiği safha da Japon «IHI» Firması ile ortaklık söz konusu olur, günün ekonomik şartları bütün dünya da gemi endüstrisinin gelişme imkânını sağlamaktadır. 1973 yılı sonunda da bu ortaklıktan sarfınazar edildi. 1974 yılında Banka tarafından yatırım ihalelerinin ve yurt dışı siparişlerin temin işlemlerine girişildi. Ancak kuru havuz, mendirek ve İnşaiye Atölyesi konula-

rındaki talihsiz ihaleler, Tersanenin tamamlanmasını uzun seneler sürüncemede bıraktı. Havuz için gerekli finansmanın önemli değerlere ulaşması ve havuz dışında işlerin büyük ölçüde tamamlanması üzerine 1980 yılında 60.000 DWT'a kadar gemilerin yapımına elverişli bir Yarı Havuz Kızaklı Projenin neticelendirilmesine karar verilmiştir. Bugün için kızak tamamlanmak üzeredir. Ayrıca Plan döneminde özel sektör için Tuzla işletmelerinin açılacağı (1969) öngörülmüşse de bu dönemde gerçekleştirilememiştir.

b) Filonun Durumu :

İBKP sonunda deniz ticaret filosu hem nispeten gençleştirilmiş hem kapasite % 12 civarında artmıştır. 1968'de 2464 adet 745641 groston tutarındaki filo 1970'te 2520 adet 787641 grostona ulaşmıştır. 1975'te 2598 adet 1.289.098 grostona ulaşmış olacaktır. 1968'de filo ile taşınan yolcu sayısı 1.329.000 iken 1971'de 1.489.000 olmuştur. Yük olarak 1968'de 9.728.000 tona karşılık 1971'de 15146000 ton taşınmıştır. Buna rağmen hedeflerin altında kalmıştır. Filo artışı kamu sektöründe yüz, özel sektörde tanker gemileri kapasite artışlarında belirginleşmiştir.

c) Limanların Durumu :

Liman kapasitelerinin yeterliliği bu planda da kabul edilmiştir. Bu sebeple sınırlı yatırımların esas itibarıyla liman donatılarının artırılması, başlamış olan liman, barınak ve iskele inşaatlarının devamında harcanması öngörülmüştür. Bu dönemde ilk defa limanların tek elde toplanması öngörülmüş ise de bu sağlanmamış, liman gereçlerinin sağlanmasında da hedeflerin gerisinde kalmıştır.

11. 1973 - 1977 Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı :

Planda Ulaştırma sektöründe daha önceki gelişmelere değinilerek sorunların devam etmekte olduğu belirtilmekte, özellikle taşımada organizasyon sorunlarının ağırlığını koruduğu vurgulanmaktadır.

«...Karayolu, demiryolu ve denizyolu şehir içi yolcu taşımaları tahminlerin iki katı

kadar fazla gerçekleşmiştir. Şehirlerarası yolcu taşımada ise demiryolu ve denizyolu ağırlıklarını kaybetmeye devam etmiştir...» denilmektedir.

Planda denizyollarında şehirlerarası yolcu taşımalarında % 5.3 yıllık azalış olduğu, şehir içi taşımalarında ise % 3.5 yıllık artış olduğu belirtilmektedir.

Yük taşımacılığında ise denizyolları ile yapılan taşımada şehirlerarası % 22.8 yıllık artış, şehir içinde ise % 14.0'lük bir artış olduğu saptanmıştır. Dış hatlar «...Yük taşımada ise denizyollarında Plan tahminlerinin üstünde yılda % 24.5 dolayında bir artış oranı elde edilerek 1972 yılında 24 milyar ton km değerine yaklaşmıştır...» denilerek İBYKP'daki gelişim belirtilmektedir.

a) Gemi Yapım Sanayi :

Üçüncü Beş Yıllık Planda (1973 - 1977) öngörülen hedef ve tedbirler arasında «Deniz Ticaret Filomuzun dış piyasalara hizmet arzı için gerekli sistem ve organizasyonun kurulması sağlanacaktır.» «Etkili bir deniz ticaret filosuna sahip olmak, denizyolu ulaştırmasında dışa bağıllık nedeniyle yüksek navlundan ödenmesini önlemek ve dış pazarlarda rekabet gücü kazanabilmek amacıyla, istihdam yaratmada ve yan sanayi geliştirmede de olumlu etkileri bulunan Gemi İnşa Sanayine ağırlık verilecek» denilerek gemi inşa sanayinin iç talebi karşılaması ve ayrıca ihracat yapacak şekilde geliştirilmesi öngörülmüştür. Bu görüşlerle Pendik Tersanesi yatırımının Üçüncü Beş Yıllık plân döneminde neticelendirilmesi kabul edilmiş ancak dönem içinde tahakkuk ettirilememiştir. Ayrıca 1973 yılı yatırım programına Alaybey Tersanesinin Ege Bölgesi'nde kifayetli bir tamir tersanesi haline getirilebilmesi projesi yatırım programına dahil edilmiştir. Bu projenin başlangıç etüdlerinin yeterli bir şekilde yapılmaması sonucunda, alt yapının tamamlanması uzun sürer sürüncemede kalmıştır. 1980 yılında tersanenin zemin durumu tekrardan tesbit edilerek, zemin şartlarına göre yeni bir proje hazırlanmıştır. Bu projenin parasal tutarı göz önüne alınarak bugünkü ülke şartlarıyla pro-

jenin tümünün finansmanını karşılamanın güçlüğü karşısında projenin 3 etapda gerçekleştirilmesi düşünülmektedir. I. etapda Sonkrolift (gemi asansörü) sisteminin çalışacağı iskeleler ve gerekli rıhtımlar yapılacak, böylece sistem başlangıçta bir yüzer havuz gibi kullanılacak talep ve imkânlar geliştikçe kara kısımdaki transfer sahaları geliştirilerek tersanenin kapasitesi arttırılacaktır. Nihai kapasite de tersanenin aynı anda 6 adet 12.000 DWT'luk gemileri karada kızaklaması mümkün olacaktır.

Üçüncü Plan Döneminde (ortalarında) çıkarılan bir kararname ile planda öngörülen hedeflerin gerçekleştirilmesine çalışılmıştır. 15 Ocak 1975 gün ve 15119 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 7/9245 sayılı «Türk Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayiini Teşvik ve Geliştirme Politikası Esasları» adını taşıyan Kararname amaç olarak «Türk Deniz Ticareti, Deniz Ticaret Filosu ve Gemi İnşa Sanayii, ekonomik ve sosyal kalkınmaya katkıda bulunacak ve Milli Savunma gereklerine karşılık verecek düzeye getirilecektir,» denilmekte ve gelişme hedefleri kısmında «Türk Deniz Ticaret Filosu, denizyolu ile yapılan dış ticaret taşımalarımızın en az % 50'sini hızla, güvenlik içinde ve ekonomik bir şekilde taşıyabilecek bir düzeye getirilecektir. Gemi ihtiyacının yurt içi gemi inşa kapasitesinin azami kullanılarak karşılanması esastır. Ancak yurt içi imalat ile sağlanamayan gemilerin ithali gerçekleştirilecektir,» hükümlerine yer verilmektedir. Bu arada yeni Kararname ile denizciliğin gelişmesinde darboğaz yarattığı söylenen Gemi Koordinasyon Yönetmeliği iptal edilmiş, bazı tebliğ ve sirkülerle değiştirilmiş, vergi muafiyetleri, kredi imkânları getirilmiş, denizcilik konusunu geliştirecek ve yönlendirecek bir Holding kurulması öngörülmüştür. Uygulamada, 7/9245 sayılı kararnamenin olumlu yönleri gözardı edilerek kontrolsüz bir şekilde fertlere kredi sağlanma durumuna dönüşmüştür.

Özel sektör Tuzla Tersaneleri ve Kamu Pendik Tersaneleri bu plan döneminde de tamamlanamamıştır. Diğer tersanelerin kapasiteleri artırılmış, çoğu küçük ve orta büyüklük-

te olmak üzere ihtiyacın önemli bir kısmı dahilden karşılanmış, hatta az da olsa gemi ihracatı da yapılmıştır. Bununla birlikte büyük gemi, büyük tanker ve özel vasıfta gemi talebinin karşılanması bu devrede de ithalata bağlı kalmıştır. Burada malzeme ithal zorlukları ile bürokratik engellerin mevcut imalat kapasitesini de tam olarak kullanmaya olanak vermediğini de belirtmek gerekir.

b) Filonun Durumu :

1973 yılında 1.151.145 DWT olan filo 1977 yılında 1.669.910 DWT'a ulaşmıştır. 1978'de ise 2753 adet ve 1.815.000 DWT olmuştur. Ayrıca gemilerde gençleşme ve kapasite artımı sağlanmıştır. Bununla birlikte plan hedefleri olan dış taşımaların % 50'sinin Türk filosu tarafından yapılması ilkesine yaklaşılması mümkün olmamıştır.

1972'de şehirlerarası yolcu taşımacılığı 387 milyon yolcu km iken 1977'de 241 milyon yolcu km'ye dış hatlar yolcu taşıması 1972'de 461 milyon yolcu km iken 1977'de 103.1 milyon yolcu km'ye düşmüştür. Yük taşımacılığı ise 1972'de şehirlerarası 2948 milyon ton km iken 1977'de 4397 milyon ton km'ye ulaşmış, dış hatlarda ise 1972'de 11872 milyon ton km'den 1977'de 35465 milyon ton km'ye çıkmıştır.

c) Limanların Durumu :

Üçüncü Plan hazırlanırken mevcut limanların cihazlandırılmasına devam lüzumu ile birlikte yeni liman kapasitesi yaratılması, bunun için eski limanlardan büyük bir kısmının tevsi yanında yeni liman, barınak ve iskele inşası ihtiyacı kendini göstermiş ve planda yatırım hedefleri bu ihtiyacın giderilmesi amacıyla göre tesbit edilmiştir. Fakat yatırımlarda genellikle hedeflerin gerisinde kalmıştır. Üçüncü Plan sonunda ve 1978'de limanların idaresi yine muhtelif idareler arasında bölünmüş ve modern işletmecilik prensiplerinin uygulanmasından mahrum kalmakta devam etmiştir.

12. 1979 - 1983 Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı :

Dördüncü Beş Yıllık Plan'da Pendik ve

Alaybey Tersanelerinin bitirilmesi ve dış alım ve dış satım konusu malların en az % 40'ını taşıyacak bir Deniz Ticaret Filosu teşkili hedef alınmıştır. Bu hedef için 1983 yılında 2.600.000 DWT'luk bir Deniz Ticaret Filosuna ulaşılması planlanmıştır. 1980 yılı sonu itibarıyla 300 GRT'dan yukarı Türk Deniz Ticaret Filosu 2.093.000 DWT'a ulaşmış olup bu filoyla Türkiye'ye deniz yoluyla yapılan ithalat ve ihracatın ancak % 28'i taşınmaktadır. Mevcut açığın eldeki tersane kapasiteleri ile karşılanamayacağı ortadadır. Bu nedenle, Pendik Tersanesi'nin süratle tamamlanarak işletmeye alınması ve gemi yapımının tahakkuku için iç ve dış finansmanın sağlanmasının büyük önemi vardı. Planda ayrıca Denizyolu taşıtları yatırımı için 5500 milyon TL (1978 fiyatları ile) yatırım öngörülmekte ve 9500 milyon TL'lik bir Gemi Yapımı 1983 için tahmin edilmektedir.

Limanlar için 76 proje ve 4537 milyon TL. bir yatırım gerçekleştirileceği öne sürülmektedir.

13. Bugünkü Durum :

a) Tersanelerin Durumu :

Bugün kamu sektörü elinde faal durumda (7) tersane bulunmaktadır. Bunlardan (2) adedi Gölcük ve Taşkızak, Deniz Kuvvetlerine ait diğer (5) tersane Haliç, Camialtı, İstinye, Hasköy ve İzmir'de Alaybey Tersanesi olmak üzere Denizcilik Bankasına aittir. Askeri tersaneler Harp filosunun bakım tutumunda yeterli bir durumda olup, artan iş gücü kapasitesi ile yeni gemi inşaatına yönelmektedir. Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen denizaltı, Taşkızak Tersanesi'nde inşa edilen Avcı Botları bu Tersanelerin teknolojik seviyesi hakkında bilgi vermektedir. Ancak lojistik desteğin yetersizliği nedeniyle bu Tersanelerde milletlerarası normlara göre çok uzun sürelerde gemi inşa edilmektedir.

Denizcilik Bankası yönetiminde bulunan tersanelerden Camialtı Tersanesi yeni inşaat tersanesidir. Haliç Tersanesi yeni inşaat, onarım ve imalat faaliyetlerini birlikte sürdürmektedir. Diğer (3) tersane (İstinye, Alaybey, Hasköy) ise genellikle onarım tersanesi niteliğini taşımaktadırlar. Bununla birlikte onarım-

dan artan kapasiteleri ile bu Tersaneler de yeni inşaat faaliyetlerini sürdürmektedirler. Denizcilik Bankasının mevcut Tersanelerinde bugüne kadar araba vapurları, yolcu gemileri, feribotlar, akaryakıt tankerleri, dökme yük gemileri, yangın söndürme gemisi, likit gaz tankeri, avcı botu, çıkarma araçları, yüzer vinç gibi her çeşit gemi tipi dizayn ve inşa edilmiştir. Bu nedenle yeterli seviyesi yüksektir. Ancak malzeme akımında sürekliliğin sağlanmaması, burada da yurt dışı benzer tersanelere göre üretim yetersizliğine neden olmaktadır. Halen faal olan kamu tersanelerinin yıllık üretim miktarı 40.000 DWT/yıl'dır. Pendik Tersanesi'nin devreye girmesiyle 120.000 DWT/yıl olacaktır. Kuru Havuz yapıldığında bu kapasite 240.000 DWT/yıl'a çıkabilecektir.

Özel sektör tersanelerinin sayısı planlı ekonomik dönemde uygulanan teşvik tedbirleriyle büyük bir hızla artmıştır. Başlıcaları Sedef Tersanesi, Marmara Transport, Kıyı Tersanesi, Meltem Tersanesi olmak üzere (22) tersane faaliyetini sürdürmektedir. Yıllık üretim kapasiteleri 120.000 DW/yıl olup, sanayinin yeterli hale gelebilmesi halinde bu kapasite 200.000 DWT/yıl'a çıkarılabilir. Ayrıca Tuzla Bölgesine (2) büyük, (5) orta ve (11) küçük tersane için yer tahsisi yapılmıştır. Bu bölgede geniş bir gemi inşaatı kapasitesine ulaşılacağı düşünülmektedir. (500.000 DWT/yıl) Bugünkü şartlarla mevcut tersanelerimizin yıllık toplam kapasitesi, askeri tersanelerin donanma desteğinden artan kapasite ile 20.000 DWT/yıl üretim yapabildikleri takdirde 180.000 DWT/yıl'dır. Pendik Tersanesinin faaliyete geçmesi ile bu kapasite 260.000 DWT/yıl'a çıkabilecektir. Bu kapasite ile Türk Deniz Ticaret Filosundaki mevcut açığın kapanması mümkün olamayacaktır. Zira eskiyen gemilerin yerine % 5 ikame, 3 yılda 600 bin DWT gemi yapılabilmesi için yılda 300 bin DWT/yıl gemi yapım kapasitesine ihtiyaç vardır. Ayrıca, ulaştırma politikamızın sadece ülke taşımacılığının bir yüzdesini taşıma hedefini aşmış, Türkiye'nin Ortadoğu'da son yıllarda yeniden belirlenmiş olan ekonomik eksen üzerinde yerini alması yani dış taşımacılığa önem vermesi gerekir. Zira bugün Ortadoğu

limanları büyük bir mal akışına sahne olmaktadır. Türkiye'nin tarihi konumunu alma fırsatı tekrar doğmuştur. Bu hususun değerlendirilmesi için tersane kapasitelerini sadece iç taşımaya dönük bir ulaştırma talebi ile karşılaştırmak değil, dışa açılacak bir filoya göre düşünmek gerekir. Bu durumda Tersanelerimizin kapasitelerini yeterli görmek mümkün değildir. Mevcut tersaneleri randımanlı çalıştırma, modernize ederek kapasitelerini artırma ve yeni tersaneler kurmaya devam etme zorunluluğu vardır. Aslında bu durum dünya gemi yapım sanayiinde kapasite fazlalığı nedeniyle var olan krizle çelişki gibi görünmekte ise de Türkiye'nin kendi ulaştırma sisteminden doğacak talep ve dünyada gemi yapım sanayiinin emek yoğun bir sanayi dalı olması nedeniyle işçilik ücretleri düşük olan ülkelere kayması nedenleri ile Ülkemizde de bu sanayi dalının gelişmesi için gerekli ortam bulunduğu neticesini vermektedir. Uzun yıllar gemi onarım konusunda müşterimiz olan Bulgaristan Comecon ülkelerinin desteği ile bu sanayi dalını yeterli bir şekilde kurmuş olup, Comecon ülkelerine gemi ihraç etmektedir.

Netice olarak bugün için Türk Gemi İnşa Sanayii belirli bir güce erişmiştir ve gelişmesine devam etmektedir. Ancak Ülke ekonomisinin talep ettiği konumda değildir. Bu nedenle yetersizliğin sebepleri ve alınması gereken tedbirler üzerinde durulması icabeder.

b) Filo Durumu :

1980 Sonu itibariyle 100 Grostondan Yükarı Türk Ticaret Filosu aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.

<u>Kamu Sektörü</u>	<u>Adet</u>	<u>Groston</u>	<u>Yüzde</u>
Denizcilik Bankası	129	135711	8.5
D. B. Deniz Nakliyatı	58	663018	41.3
Diğer KİT'ler	40	32193	2.0
Toplam	227	830922	51.8
Özel Sektör	380	773640	48.2
GENEL TOPLAM	607	1604562	100.0

13. Sonuç ve Öneriler :

Cumhuriyetten günümüze deniz ulaştırmasında ve gemi yapım sanayinde büyük ge-

lişmeler olmuşsa da diğer ulusların ulaştıkları nokta ve ülke gereksinimleri gözönüne alındığında yetersiz bir durumda olduğumuz acı gerçeği, ile karşı karşıyayız. Ana neden bir ULUSAL DENİZCİLİK POLİTİKASININ saptanmadığıdır. Aşağıdaki maddeler halinde ve gerekli açıklamalarla sunulan öneriler, Ulusal Denizcilik Politikasının oluşturulmasında esas noktaları saptamayı ve bu yolda harcanacak çabalara yardımcı olmayı amaçlamaktadır.

1 — Dış taşımalarımızın büyük çoğunluğunun kendi gemilerimizle yapılması hedeflenmelidir.

Bugün denizcilik alanında ülkemizin en çarpıcı gerçeği, 1981 yılı dış alım ve dış satım mallarımızın taşınması için yabancı gemilere ödenecek sigorta ve navlun'un 1.2 milyar Dolar'a ulaşacak olmasıdır. Aynı yıl, ülkemizin döviz açığının kapatılması için yaklaşık 3 Milyar Dolar dış borca ihtiyacı olduğu hatırlanırsa, yabancı bayraklı gemilere döviz olarak ödenecek 1.2 Milyar Dolar'ın önemi daha iyi anlaşılır.

Dış taşımalarımızın, dış alımda % 70'inin, dış satımda % 80'inin yabancı gemilerle yapılması ile ortaya çıkan bu durum mutlaka giderilmelidir. Dış ticaret yüklerimizin ortalama (dış alım ve dış satım) % 75'i yabancılar tarafından taşınırken, Ticaret Filomuzun yük bulamadığı da, gerçeğin bir diğer yanını oluşturmaktadır. Yapılan kaba hesaplamalar, Ticaret Filomuzun mevcut kapasitesinden, % 50'nin altında yararlanılabildiğini göstermektedir.

Bu noktada, deniz ticaretinin özünde Uluslararası karakter taşıyan bir hizmet satışı olduğu ve karşılığının navlun olduğu göz önüne alınmalıdır. Navlun, uluslararası anlaşmalara göre alabildiğine sert bir rekabet ortamında oluşur. Bu yüzden, Türkiye Deniz Ticaret Filosunun nicel ve nitel açıdan yetersizliği, yüklerimizin yabancı gemilerle taşınması konusunda tek ve esas neden olamaz.

Gemi yapım ve yan sanayinin gelişme hedeflerini de belirleyecek olan bu konuda dış alımda FOB, dış satımda CIF alış-satış koşul-

larını sağlayacak kesin önlemler alınmalı, uluslararası ekonomik-ticari anlaşmalarda taşımaların kendi gemilerimizle yapılması zorlanmalıdır.

2 — Gemi Yapım Sanayii, en az 20 yıl süreli bir «ANA PLAN» çerçevesinde düzenlenmelidir.

Önemli bir istihdam alanı yaratmanın yanısıra, demir-çelik ve motor sanayi başta olmak üzere çeşitli ana sanayi dallarını ve yan sanayii, doğrudan etkileyen gemi yapım sanayii, yapısı gereği uzun süreli planlamayı gerektirmektedir.

Kısa ve uzun vadede, hangi tip ve büyüklükte gemi talebi olacağı bilinmeden gemi yapım sanayiinde yeni tesislerin kurulması mümkün olmadığı gibi, mevcut tesislerin gelişme yönü de belirsiz kalacaktır. Aynı neden, yan sanayi açısından da geçerlidir.

3 — Denizcilikle ilgili yasa, kararname, tüzük, yönetmelik vb. hukuksal metinler yenilenmeli, saptanacak ULUSAL DENİZCİLİK POLİTİKASI'nın amaç ve hedefleri doğrultusunda uygulanmanın sağlanması için bir «Ana Denizcilik Yasası» hazırlanmalıdır.

Mevcut yasa, kararname, tüzük, vb. günümüz gereklerini karşılamayacak eskilindedir. Türk Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayini Teşvik ve Geliştirme Politika esaslarını saptayan 7/92455 sayılı Kararname 1975 yılında çıkarılmıştır. Bu Kararnamede geçen «Gemi», «Hazır Gemi» ve «Özel Gemi» deyimleri yanlış uygulamaya yol açmıştır.

Saptanacak ulusal denizcilik politikasını gerçekleştirecek yeni yasa ve gerekli görülecek yeni kurum ve düzenlemeler için hukuksal tedbirlere ihtiyaç duyulacaktır.

4 — Ulusal Denizcilik Politikası'nı yaşama geçirmek üzere, denizcilikle ilgili mevcut kurumlar yeniden düzenlenmeli, gereksinme duyulacak çalışmaları yapmak üzere yeni kurumlar oluşturulmalı ve bunların tümü eşgüdümü sağlayacak bir «ANA KURUM» altında toplanmalıdır.

Dış ticaret ve kabotaj taşımalarının ulus-

lararası ikili ve çok taraflı anlaşmalar çerçevesinde en yüksek oranda ve deniz yoluyla yapılması bu yükü taşıyacak kurumların azami ütilizasyon, güvenli-ileri teknolojiye dayanan azami tonaaja yükseltilmesi, Gemi Yapım ve Onarım Sanayinin yalnız kendi filomuzu inşa değil, gemi ve gemi teçhizatı ihraç edecek, yabancı gemileri onaracak yeterlilik ve hacimde geliştirilmesi, limanlarımızın deniz taşımacılığımızdaki ileri teknolojiye uygun teçhizatla donatılıp düzenlenmesi ve kabotaj taşımaları için iskeleler düzenlenmesi, liman ve iskelelerin karayolları ve demiryolları bağlantılarının taşıma hacmine uygun bir şekilde düzenlenmesi, klavuzluk, romorkörcülük gibi deniz hizmetlerinin modern teçhizat ve hizmet anlayışı içinde organizasyonu, balıkçılık kıta sahanlığı zenginliklerinin geliştirilmesi için yeterli filo, araç, barınak, tesis ve teçhizatın geliştirilmesi, deniz adamı yetiştirmek için her düzeyde yeni öğretim kurumları açılması vb. gibi geniş kapsamlı bu konuda saptanacak amaç ve hedefleri bugünkü örgütsel yapı, görev, yetki ve sorumlulukları ve personel politikaları ile mevcut kuruluşların gerçekleştirebilmeleri olanaksızdır.

Ayrıca, denizciliğin uluslararası özellikleri gözönünde tutularak, navlun hareketleri, gemi fiyatları, kriz ve yükseliş dönemleri takip edilmeden, işletme yöneticilerinin yalnız komisyoncu, broker bilgileri ile sağlıklı kararlar verebilmeleri, bunları denetleme mevkiinde olan mercilerin de bu görevlerini yeterli bilgi ile yapmaları mümkün değildir. OECD, AET, UNCTAD, IMCO gibi kurumların aldıkları kararların denizcilik politikamızı etkileyecek olanları takip edilmeli ve bu bilgiler organize bir şekilde denizcilik işletmelerinin bilgisine sunulmalıdır. Bu gereksinmeyi giderecek bir kuruluş yoktur. Bütün bunlar, denizcilikle ilgili kuruluşlar arasında işgüdümü ve denetimi sağlayacak bir merkezi yapıya da gereksinim olduğunu ortaya çıkarmaktadır.

5 — Gemi inşaatında, limanlarda kullanılacak malzeme ve teçhizat standardizasyona gidilmelidir. Standart gemi projeleri hazırlanmalıdır. Tersaneler ayrı gemi tipleri üzerinde ihtisaslaşmalıdır.

Standardizasyon, rantabl gemilerin üreti-

mini sağlayacak, zaman ve maliyeti düşürecek, kaliteyi arttıracaktır. Yan sanayinin düzenlenmesi ve yönlendirilmesi açısından da önemli avantajlar sağlayacak olan standardizasyon, uluslararası pazarlara girme olanaklarını genişletecektir.

6 — Denizciliğin teşviki ve geliştirilmesi için yeterli kaynak sağlanmalı, kamu tasarruflarının denizcilikle ilgili yatırımlara yöneltilmesi için önlemler alınmalıdır.

Denizcilik kuruluşları yıllardır kaynak sıkıntısı içinde olduklarından gerekli yatırımları yapamamakta, başladıkları yatırımları tamamlayamamaktadırlar. Mevcut ya da kurulacak denizcilik kurumlarının kendi ayakları üzerinde durmaları, otofinansmanlarını sağlamaları gerekir. Başlangıçta bu kurumlara sağlanacak fonların denizcilik işletmelerine belli bir sistematik içinde dengeli olarak tahsis edilmesi ve günün koşullarına göre her yıl arttırılmasını sağlayacak bir formüle dayanırılması sağlanmalıdır.

Kurulacak destek fonu, kapasite kullanımları ve finansman ilişkisi ortaya çıkarılarak kullanılmalı, tüm gemi yapım ve filo taşıma kapasitesinin doldurulmasına özen gösterilmelidir.

7 — Bütün denizcilik faaliyetleri için sağlanacak kredi, sübvansiyon, vergi muafiyeti ve diğer teşvik tedbirleri, ülke koşullarına uygun olarak en yüksek düzeye çıkarılmalı, bu düzeyin zamanla diğer ülkeler uygulamaya düzeyine ulaştırılması için çaba harcanmalıdır.

8 — Yurt dışından gemi alımı, kesin esaslar içinde ele alınmalıdır.

Yurt dışından ithal edilecek gemiler konusunda, hazırlanacak «Ana Plan»a uygun olarak sınırlamalar getirilmeli, yurt içinde yapımları mümkün olan gemilerin ithali kesinlikle önlenmelidir.

9 — Kabotaj Hattı taşımalarının ağırlığı, mümkün olan en yüksek ölçüde deniz yoluna kaydırılmalıdır.

Ülkemizin dış taşımalarının % 98'i deniz yolu ile yapılırken iç taşımaların ağırlığı bununla kıyaslanamayacak ölçüde kara yollarındadır. Deniz yolu ile taşıma maliyeti, demiryolunun 1/10'u, karayolunun 1/100'ü dolayındadır. Karayolu ile taşımanın, petrol ve yedek parça açısından dışa bağımlılığı da göz önünde tutulursa, kabotaj taşımalarında deniz yoluna ağırlık verilmesinin gerekliliği daha iyi görülür.

10 — Kamu çıkarlarının korunması için denizcilikle ilgili konularda, kredi kullanımı ve benzeri her alanda kesin ve gerçek bir denetim sağlanmalıdır.

11 — Gemi yapım ve onarım tesisleri, «Ana Plan» çerçevesinde, ülkemizin gereksinim duyduğu tip ve tonajda gemi yapımı ve onarımı sağlayacak teknik olanaklara kavuşturulmalıdır.

12 — Denizcilik konusunda bilgili ve yeterli sayıda eleman yetiştirilmesi için eğitim olanakları geliştirilmeli, deniz sektöründe çalışacak elemanlara maddi ve manevi özendirci olanaklar sağlanmalıdır.

13 — Gemi ihrac etme olanakları yaratılmalı, engelleyici mevzuat düzeltilerek gereken kontrgaranti fonu oluşturulmalıdır.

Üyelerimize «Birlik» Duyuruları

TÜRK MÜHENDİS VE MİMAR ODALARI BİRLİĞİ BİLİRKİŞİLİK-EKSPERLİK-HAKEMLİK VE TEKNİK MÜŞAVİRLİK YÖNETMELİĞİ

Yürürlük Tarihi : 8.12.1981

Karar No. : 81/54

BÖLÜM — I

AMAÇ :

Madde. 1 — Türk Mühendis Odaları Birliği (TMMOB)'ne bağlı Oda üyelerinin, özel kesim ya da kamu kesiminde özel istek ya da mahkeme kararları üzerine yapacakları mühendislik ve mimarlık hizmetlerinin koşulları, ücretleri, ödeme biçimleri ve ilişkiler bu yönetmelikle belirlenir ve uygulanır.

Bu yönetmelikle, mühendislik ve mimarlık hizmetlerinin nitelikli ve etkin bir şekilde yapılması, üyelerin hak ve ücretlerinin korunması amaçlanır.

DAYANAK :

Madde. 2 — Bu yönetmelik, 6235 (7303) sayılı TMMOB Yasasının 2/b, c maddesi hükümlerine dayanılarak çıkartılmıştır.

KAPSAM :

Madde. 3 — Bu yönetmelik, bilirkişilik, eksperlik, hakemlik ve teknik müşavirlik alanlarındaki mühendislik ve mimarlık hizmetlerinde uygulanır.

Madde. 4 — Bu yönetmelik kapsamında

belirtilen mühendislik ve mimarlık hizmetlerini TMMOB ve bağlı Odalarınca tesbit edilen mühendis ve mimarlar yapmaya yetkilidirler.

BÖLÜM — II

HİZMETİN YÜRÜTÜLMESİNDE UYULACAK ESASLAR :

Madde. 5 — Bu yönetmeliğin mali hükümlerini TMMOB yönetim kurulu her yıl yeniden düzenler ve ilan eder. Odalar, kendilerine karşı sorumluluklarını yerine getirmiş olan tecrübeli ve uygun nitelikli üyeleri arasından seçtiği bilirkişilik, eksperlik ve hakemlik yapabilecek üyelerinin listesini hazırlayarak TMMOB'ne gönderir ve TMMOB Genel Sekreterliği bu listeleri müracaatlarda kullanmak üzere dosyalar ve bir örneğini her yıl aralık ayı içerisinde valiliklere gönderir.

Madde. 6 — Mahkemelerin özel ihtisas gerektiren konulardaki bilirkişi, eksper ve hakem istekleri, ilgili ihtisas alanları dikkate alınarak, TMMOB Genel Sekreterliğince ilgili Oda Yönetim Kurulunun oluru alınarak yerine getirilir.

BÖLÜM — III

MALİ HÜKÜMLER :

Madde. 7 — BİLİRKİŞİLİK :

Bilirkişilik hizmeti, bilim teknik ve ekonomik sahalarda belirtilen konulardan isteneni, mahallinden ya da dosya üzerinde inceleme yaparak fiyat takdiri, kıymet, nitelik, ku-

sur ve durum tesbiti için rapor tanzimi ile lüzum görülecek hallerde bunların dışındaki hususların tayin ve tesbitinin yapılmasıdır.

BİLİRKİŞİLİK ÜCRETİ :

a) H.U.K. (Hukuk Muhakemeleri Usulü Kanunu), C.M.U.K. (Ceza Muhakemeleri Usulü Kanunu) ve İstimlak Yasası vb. gereğince mahkemelerde ya da duruşmalarda ücretler:

- Kaybettiği iş süresi için alacağı tazminat,
- İnceleme ve yolculuk masrafları,
- Çalışmasıyla uygun ücreti dikkate alınarak hakim tarafından tesbit edilir.

b) Kamu, özel kuruluşlar ya da şahısların doğrudan bilirkişilik istemlerinde:

1. Büroda dosya üzerinde düzenlenen raporlarda en az 4.000.— TL. ücret alınır.

2. Arazide ve iş sahalarında düzenlenen raporlarda, arazide geçen hergün için 5.000.— TL. eklenmek üzere rapor başına en az 4.000.— TL. ücret alınır,

3. Mahkemelere açıklama yapılması halinde her celse veya ek açıklama için en az 1.500.— TL. ücret takdir edilir.

4. Raporların düzenlenmesinde, daktilo, kırtasiye, deney, teknik resim vb. masrafları ayrıca ödenir.

5. Arazide ya da büroda bir defasında birden çok dosyanın incelenmesi durumlarında 10 dosyaya kadar dosya başına en az 2.000.— TL. ödenir. 10 dosyadan fazlası için dosya başına en az 1.000.— TL. ücret ilâvesi yapılır.

Madde. 8 — EKSPERLİK :

Mahallinde ya da dosyalarında gerekli inceleme yapılarak kıymet takdiri, fiyat tesbiti ve benzerleri ile ilgili rapor tanzimi hizmetlerinin yapılmasıdır.

EKSPERLİK ÜCRETLERİ :

Mt : İncelenen meta tutarı.

Çg : Çalışılan gün sayısı.

Es : Çalışan eksper sayısı.

A : 1982 yılı için (4.000.— TL.)

olmak üzere :

a) 10.000.000.— TL.'na kadar :

$$Es \times (\text{Çg} \times A) + (2 \times A) + \left(\frac{\text{Mt}}{1000} \right)$$

b) 50.000.000.— TL.'na kadar :

$$Es \times (\text{Çg} \times A) + (3 \times A) + \left(\frac{\text{Mt} - 10.000.000}{1000} \right)$$

c) 50.000.000.— TL. ve daha yukarısı için :

$$Es \times (\text{Çg} \times A) + (4 \times A) + 2 \times \left(\frac{\text{Mt} - 10.000.000}{1000} \right)$$

formülleri ile hesaplanır.

Madde. 9 — HAKEMLİK :

H. M. U. K. Tahkim sözleşmesi gereğince taraflar arasında anlaşmazlığın çözümündeki mühendislik ve mimarlık hizmetidir.

HAKEMLİK ÜCRETLERİ :

Hakemlik ücretleri H.U.M.K.'nda belirtilen esaslara tabidir.

Madde. 10 — TEKNİK MÜŞAVİRLİK

Mühendislik ve mimarlık hizmetine ait herhangi bir konuda bilim ve tekniğe uygun olarak hizmetin yapılmasına fikren katkıda bulunulmasıdır.

MÜŞAVİRLİK ÜCRETLERİ :

İşin niteliği ve mali boyutları ile çalışma koşulları ve süresi dikkate alınarak TMMOB Genel Sekreterliğince tesbit edilir.

BÖLÜM — IV

GENEL HÜKÜMLER :

Madde. 11 — Bilirkişilik, eksperlik ve hakemlik gibi hizmetlerde yol ve ikamet gibi zorunlu masraflar ayrıca ödenir. Raporlardaki eksikliklerin giderilmesi için verilecek ek raporlar için ayrıca ücret ödenmez. Ancak, bu

raporlar için tekrar mahalline gidilmesi halinde, zorunlu giderler ödenir.

Madde 12 — Bilirkişilik ve hakemlik istemleri, Birlik Genel Sekreterliğince izlenir. Bu hizmetler karşılığı alınan ücretlerin yüzde 10'u bilirkişilik ve hakemlik yapan üyelerce TMMOB'ne ödenir.

Madde. 13 — Eksperlik ve teknik müşavirlik hizmetlerinde, yapılan işin durumuna göre TMMOB Genel Sekreterliğince tahmin edilen ücretin % 40'ı avans olarak alınır. Tamamlanan işlem sonrasında kesinleşen ücrette göre avans tamamlanır ve bundan sonra rapor istem sahibine TMMOB Genel Sekreterliğince verilir. Ücretin yüzde 40'ı görevi tamamlayan üyeye verilir. Yüzde 40'ı ilgili Oda ya da Odalara verilir. Yüzde 20'si ise Birlik hissesi olarak alıkonur.

Madde. 14 — Özel bilirkişilik istemleri Birlik Genel Sekreterliğince incelenir ve istem uygun görülürse; tek bir Odayı ilgilendiriyorsa ilgili Oda yönetim kuruluna, birden çok Odayı ilgilendiriyorsa Birlik yöntemi kuruluna sevk edilir.

Madde. 15 — Bu yönetmelik hükümlerini TMMOB yönetim kurulu yürütür.

Madde. 16 — Bu yönetmelik, Birlik yönetim kurulunun kabulü tarihinden itibaren yürürlüğe girer.

* * *

ASGARI ÜCRET VE ÇİZİM STANDARTLARI YÖNETMELİĞİ HAKKINDA

3 Mart 1982 gün ve 17662 sayılı Resmi Gazete Sayfa : 33
TEBLİĞ

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliğinden :

24 Haziran 1981 gün ve 17410 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan TMMOB Asgari Ücret ve Çizim Standartları Tesbit Komisyonu ve Kontrol Bürolarının kurulmasına ilişkin yönetmeliğin 10. maddesi uyarınca Odaların vize işlemi karşılığı alacakları vize harcı Asgari Ücret ve Çizim standartları Tesbit Komisyonunca aşağıdaki gibi tesbit edilmiştir :

1. Odalar, üyelerinin alacakları ücretin yüzde 4'ü oranında vize harcını üyelerinden tahsil ederler.
2. Üyelerin hizmetleri karşılığı alacakları ücret, halen yürürlükte olan asgari ücret tarifelerinde belirtilen miktardan aşağı olmaz.

Odamızdan Haberler



Oda gecemizin mutlu tablolarından birisi... Oda Başkanımız Ali Dursun KANÇEKER, meslekte 25. yılın doldurması dolayısı ile üye Erkuş UTKU'ya plaketini sunuyor.

17 Aralık 1981 günü Sheraton Otel'i'nin Merhaba Salonu'nda yapılan Odamız geleneksel gecesi üyelerimizin yüksek katılımı ile gerçekleşti. 211 üyemizin yakınlarıyla beraber katıldığı toplantı Çigan müziğinin neşeli nağmelerinin eşlik ettiği kokteyl ile açıldı. Uzun süredir birbirini göremeyen üyelerimizi bir araya getirip, özellikle mesleksel konularda bilgi alışverişi yapabilme olanağını veren Oda Gecesi neşeli bir hava içinde geçen müzikli yemek ile devam etti. Yemek sırasında

meslekte 40. yılını dolduran üyelerimiz Nedit Utkan, Fethi Elveren ile 25. yılını dolduran Yılmaz Tabanlı, Rasin Özay, Yılmaz Karahan-oğlu ve Erkuş Utku'ya Oda Başkanımız ve TMMOB Başkanı tarafından plaketleri verildi. Parlak bir şekilde gerçekleştirilen Oda Gecesi sona ererken, üyelerimizde böyle bir gecenin bitmesinden kaynaklanan burukluk ile gelecek yılların daha iyi, daha mutlu gecelerinin özlemi ve umudu vardı.

Türk Loydu Vakfının 1981 Yılı Bilançosu

P A S İ F

A K T İ F			
KASA		3.583,32	
BANKALAR		4.752.850,42	
Ziraat Bankası Hes. No. 9580		—	
» No. 10720		—	
Dnz. Bankası No. 80020		—	
HİSSE SENEDİ VE TAHVİL		2.850.000.—	
SABİT KIYMETLER		1.648.172,38	
Gayri Menkuller		359.045,90	
Demirbaşlar		271.046,70	
Diğer Demirbaşlar		7.999,78	
İlk Tesis Masrafları		1.010.080.—	
MUH. BORÇLULAR		5.138.224.—	
Seyahat Avansları		20.000.—	
Depozitolar		26.200.—	
Müşteriler		4.490.922.—	
Çeşitli Borçlular		601.102.—	
ALACAK SENETLERİ		771.830.—	
		15.164.660,12	
NAZIM HESAPLAR		8.046.760,65	
		23.211.420,77	
VAKIF ESAS FONU			5.500.—
Gemi Müh. Odası			500.—
Sigorta ve Reasürans Şti.			5.000.—
VAKIF YEDEK FONU			2.265.675,53
MUH. ALACAKLILAR			2.232.073,67
Memur Gelir Vergisi		750.183.—	
Serbest Meslek G. Vergisi		1.800.—	
Mali Denge Vergisi		54.568.—	
Danga Vergisi		7.155.—	
S. Sigorta Primleri		29.667.—	
Peşin Alınan Klas Ücreti		75.600.—	
Diğer Alacaklılar		1.113.100,67	
Alınan Teminatlar		200.000.—	
MÜMESİLLİKLER			5.363.890.—
BİRİKMİŞ AMORTİSMANLAR			585.189,97
Gayri Menkul Amortismanları		47.082,16	
Demirbaş Amortismanları		131.855,81	
Diğer Demirbaşlar		2.220.—	
İlk Tesis Masrafları		404.032.—	
GELİR - GİDER FAZLASI			4.712.330,95
			15.164.660,12
			8.046.760,65
			23.211.420,77

G. M. O. YAYINLARI

**

GEMİLERDE KULLANILAN
ÇELİK TEKNE MALZEMELERİ

Derleyen : Behçet TUĞLAN

2. BASKISI YAPILIYOR

**

11 - 14 ARALIK 1979

1. ULUSAL GEMİ YAPIM
SANAYİ HAFTASI

TÜKENDİ

**

GEMİ YÜK

DONANIMLARININ TASARIMI

G. M. O. Bumba Komisyonu

Tarafından Hazırlanmıştır.

**

GEMİ İNŞAATINDA
SAÇ ve PROFİLLERİN İŞLENMESİ
SAÇ İŞLEME ATÖLYELERİNİN PLANLANMASI

Derleyen : Ercan GÜÇ

**

ÇELİK TEKNE KAYNAĞI
İÇİN YARARLI BİLGİLER

Derleyen : Behçet TUĞLAN

BASILYOR

**

YÜZER HAVUZLAR
DİZAYNLARI ve HAVUZLAMA

Ohannes ÖZÇELİK

BASILYOR



ORTADOĞU

GEMİ İNŞAATI MÜHENDİSLİK BÜROSU

Gemi İle İlgili Olarak ..

MÜHENDİSLİK İŞLERİNİZDE

○ ETÜT,

○ DİZAYN,

○ PROJE,

○ KONTROL

TAAHHÜT İŞLERİNİZDE

○ TEKNE İNŞAATI

○ MAKİNA MONTAJI

○ BORU DONANIMI

○ ELEKTRİK DONANIMI

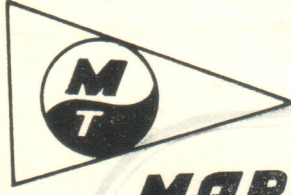
○ AHŞABIYE DONANIMI

YAPIMI VEYA BAKIM VE ONARIMINDA HİZMETİNİZDEDİR

Adres: Okçu Musa Cad. Serattar Han. Kat: 5 No: 502 Karaköy-İST.

Tic. Sicil No: 186190 - 133705

Tlf.: 45 86 37



MARMARA TRANSPORT A.Ş



LPG GEMİLERİ

TANKERLER

KURU YÜK GEMİLERİ

KONTEYNER GEMİLERİ

BASINÇLI LPG TANKLARI

YENİ GEMİ İNŞAATI

TAMİR İŞLERİ

TADİL BOY UZATMA

Yapımında Tecrübeli

MARMARA TERSANESİ

MERKEZ : Galatasaray, Yeniçarşı Sok. Vakıf Han No.20 Kat 3

BEYOĞLU - İST. Tel.43 03 74 - 75 Telex :24314 Marp :Telgraf Marp

TERSANE : Çaykoz Mevkii YARIMCA - KOCAELİ

Telefon : TÜTÜNÇİFTLİK 2096

Telex : 33100 M TER TR

Burçelik A.Ş. 1969'dan beri klasik parçaları ile
Gemi İnşa Sanayinin hizmetindedir.

A-Çapalar - Çıposuz - Union tipi

12-30-60-100-125-150-200-250-300-400-500-650-760-
900-1000-1250-1500-1750-2500-2500-3000-3500-4000-5000-6000
7000-8000-12000 -Kg.lık.

B-Lokmalı -Yekpare Zincirler

Ø 31 den Ø 102'ye kadar, yüksek mukavemetli (high strength steel) veya çok yüksek mukavemetli (extra high strength steel) malzemedendir.

C-Zincir Aksesuarları:

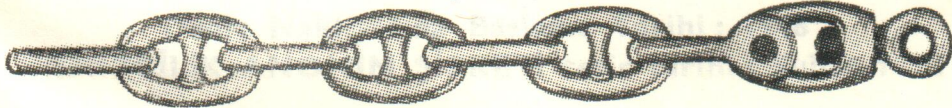
- Firdöndüler
- Çapa kilitleri
- Zincir kilitleri
- Yer halkaları, mapalar
- Örümcekler
- Cabuk çözülür palamar kanca
- QRH



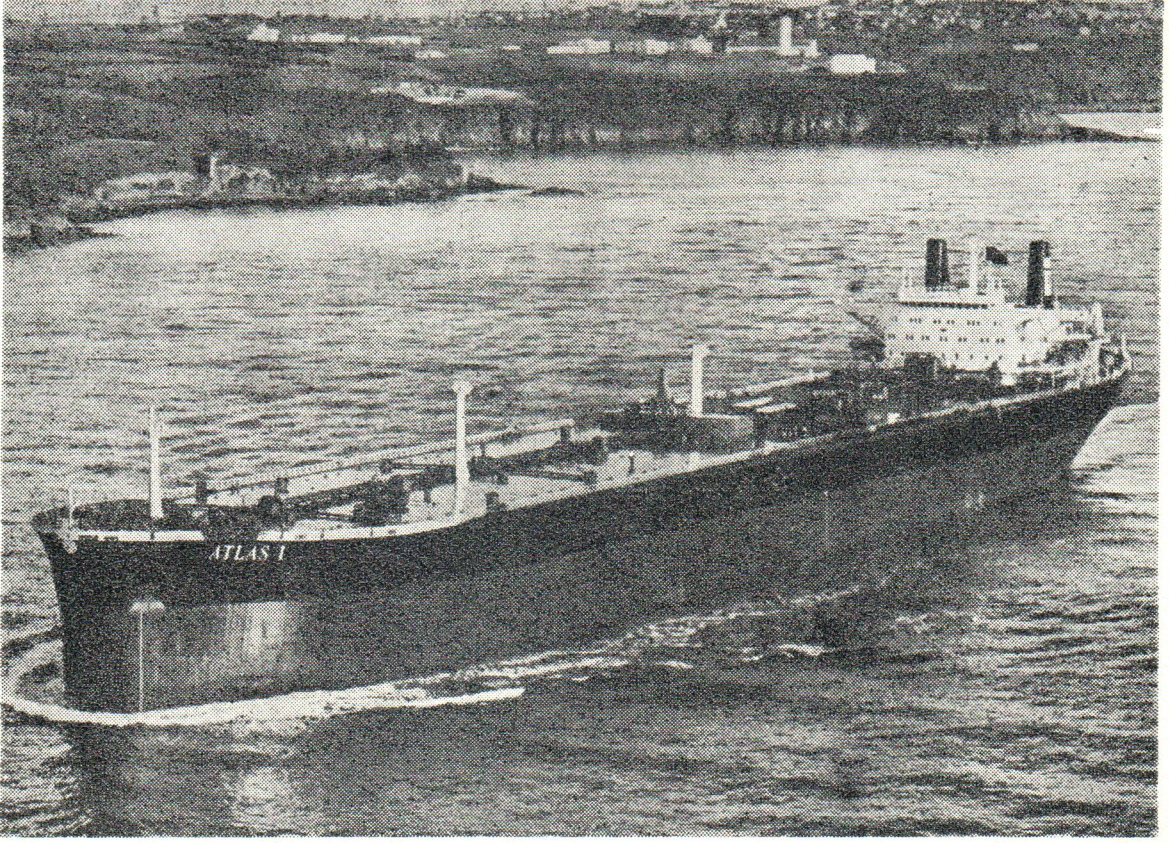
D- Diğer Parçalar:

(6 ton net ağırlığa kadar)

- Saft bosaları
- Dâmen bosaları
- Kort nozülleri
- İskele babaları
- Valfler
- A-Braketler
- Localar
- Kurt ağızları
- Silindir kapakları.



DENİZCİLİK ANONİM ŞİRKETİ



M/T ATLAS I

S/T "ATA": 53.350 D.W.T.

M/V "AKAD": 35.775 D.W.T.

M/V "ARPAD": 37.765 D.W.T.

M/T "ATLAS I": 142.800 D.W.T.

İç ve Dış Sularda akaryakıt ve kuru yük nakliyatı

**TOPLAM 269.690 DWT'LUK GEMİLERİYLE DENİZCİLİĞİMİZİN
HİZMETİNDEDİR.**

Deniz Nakliyatına Başlama Tarihi : 1948

DENİZCİLİK ANONİM ŞİRKETİ tesis tarihi : Şubat 1952

Adres : Meclisi Mebusan Caddesi 55, Fındıklı Han Kat 4, Fındıklı-İstanbul

Telefon : 43 63 70 (5 hat.) 49 57 51-49 74 27

Teleks : 24189 Haba Tr-24478 Hyba Tr-24479 Gen Tr

Telgraf : Habaran-İstanbul

DENİZ BOYALARINDA RAKİPSİZ



MORAVIA

ZEHİRLİ DENİZ BOYALARI

Büro: TÜRKÖYL Ltd.Şti.

Karamustafapaşa Sok. Liman Bahçe Han Kat : 2

KARAKÖY — İSTANBUL

Telefon : 44 10 32 - 44 67 79

Telgraf : Türkoyl - İstanbul

Telex : 22030 TOYL TR.

Fab : BOYMAN Boya ve Kimya San. A.Ş.

Fevzi Çakmak Caddesi No. 2 SEFAKÖY - İSTANBUL

Telefon : 79 16 98