

**T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

AKDENİZ'DE TÜRK DENİZ TİCARETİ

Yüksek Lisans Tezi

Mehmet SOYLU

0750Y72104

İstanbul, Haziran 2009

**T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

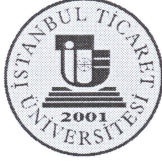
AKDENİZ'DE TÜRK DENİZ TİCARETİ

Yüksek Lisans Tezi

Mehmet SOYLU

0750Y72104

İstanbul, Haziran 2009



T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ONAY SAYFASI

Yüksek Lisans Öğrencisi Mehmet Soylu'nun "Akdeniz'de Türk Deniz Ticareti" konulu tez çalışması jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret Bölümü Yüksek Lisans tezi olarak oybirliği / oyçokluğu ile başarılı bulunmuştur.

İmza

Tez Danışman :


Prof.Dr. Mim Kemal Öke

Jüri Üyesi :


Prof.Dr.Kerem Alkın

Jüri Üyesi :

Yrd.Doç.Dr.Oya Dağlar

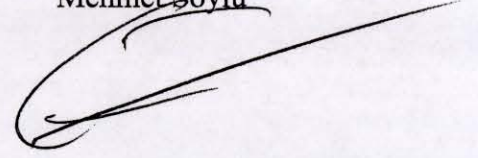

ONAYLI

Yukarıdaki jüri kararı Enstitü Yönetim Kurulunun/...../2009 tarih ve kararı ile onaylanmıştır.

Prof. Dr. Kerem ALKİN
Müdür

Hazırlamış olduğum tez özgün bir çalışma olup YÖK ve İTİCU Lisansüstü Yönetmeliklerine uygun olarak hazırlanmıştır. Ayrıca, bu çalışmayı yaparken bilimsel etik kurallarına tamamıyla uyduğumu; yararlandığım tüm kaynakları gösterdiğimi ve hiçbir kaynaktan yaptığım ayrıntılı alıntı olmadığını beyan ederim. Bu tezin ihtiva ettiği tüm hususlar şahsi görüşüm olup İstanbul Ticaret Üniversitesinin resmi görüşünü yansıtmamaktadır.

Mehmet Soylu



ÖZET

Anahtar Kelimeler: Akdeniz Tarihi, Türk Deniz Ticareti, Sorunlar ve Açılımları

Akdeniz yüzyıllarca medeniyetlerin ve ulusların deniz ticaretlerini geliştirmelerine ve pek çok açıdan birbirleriyle etkileşimde bulunmalarına olanak sağlayan ve üç kıtayı birbirine su ile bağlayan bir iç denizdir. Küreselleşmenin hızla arttığı, dünya ticaret hacminin de buna paralel olarak arttığı günümüzde Akdeniz’de deniz ticareti diğer Akdeniz ülkeleri için olduğu kadar Türkiye Cumhuriyeti için de ticaretinin çok önemli bir parçasıdır. Bu çalışmada Türk deniz ticareti tarihi Akdeniz’de deniz ticaretinin geçirdiği tarihsel süreç bağlamında incelenecek ve bugün Türkiye’nin deniz ticaretinin temel sorunları ele alınarak bu sorunlara alternatif çözüm politikaları önerilecektir.

ABSTRACT

Key words: Mediterranean History, Turkish Maritime Trade, Problems and Solutions

Mediterranean Sea has been a very crucial internal sea that allows civilizations and nations to interact each other and develop their maritime trade by connecting three continents through water for centuries. Today in which increasing world trade volume is being experienced as a result of rapidly increasing globalization, the trade in Mediterranean via sea is also crucial for Turkey in its trade volume as it is for other Mediterranean countries. In this paper, the history of Turkish maritime trade will be examined in the context of historical process of maritime trade in Mediterranean Sea and the basic problems of maritime trade of Turkey currently will be discussed. In the final part, alternative solution policies will be introduced to those problems.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
İÇİNDEKİLER.....	vii
TABLO LİSTESİ.....	viii
KISALTMALAR.....	ix
GİRİŞ.....	1
1. AKDENİZ'DE DENİZ TİCARETİ TARİHİ	3
1.1. Akdeniz.....	3
1.1.1. Coğrafya.....	3
1.1.2. İklim.....	4
1.1.3. Bitki Örtüsü.....	6
1.2. Akdeniz Ticaretinin Tarihi.....	7
1.2.1. Medeniyetler ve Ticaret Yollarına Hakimiyet Mücadelesi.....	7
1.2.1.1 İlk Çağlar.....	8
1.2.1.2 Minoslular.....	9
1.2.1.3. Mikenliler-Minoslular.....	9
1.2.1.4. Karanlık ve Antik Çağlar.....	10
1.2.1.5. Etrüskler.....	10
1.2.1.6. Fenikeliler ve Kartaca'nın Yükselişi.....	11
1.2.1.7 Fenike-Etrüsk ittifakı ve Yunanlılara Karşı Zafer.....	12
1.2.1.8 Persler ve Maraton Savaşı.....	12
1.2.1.9. Peloponez Savaşı.....	14
1.2.1.10. Roma'nın Yükselişi.....	15
1.2.1.11. Pön Savaşları.....	15
1.2.1.12. Actium Savaşı.....	16
1.2.1.13 Kavimler Göçü.....	16
1.2.1.14. Arapların Hakimiyeti.....	17
1.2.1.15 Haçlı Seferleri.....	19
1.2.2. Deniz Ticaretinin Gelişimi.....	20
1.2.2.1 İlk Çağlarda Deniz Ticareti.....	20
1.2.2.2 Minos- Miken Ticareti.....	21
1.2.2.3 Fenike- Yunan Ticareti.....	21
1.2.2.4. Roma Deniz Ticareti.....	22
1.2.2.5 Roma'dan sonra deniz ticareti.....	24
2. AKDENİZ'DE TÜRK DENİZ TİCARETİ	27
2.1. Akdeniz'de Osmanlı Deniz Ticareti Tarihi.....	27
2.1.1. Osmanlı Döneminde Akdeniz'de Hakimiyet Mücadelesi.....	27
2.1.1.1. Osmanlı'nın Yükselişi.....	27
2.1.1.2. Osmanlı'nın Gerileyişi- Avrupa'nın Doğuşu.....	29
2.1.1.3. Fransa.....	30
2.1.1.4. İngilere-Fransa Mücadelesi.....	31
2.1.1.5. Son Osmanlı Dönemi.....	32

2.1.2. Osmanlı'da Denizciliğin Gelişimi.....	34
2.1.2.1. Denizlerle İlk Tanışma.....	34
2.1.2.2. İstanbul'un Fethi	35
2.1.2.3. 16. Yüzyıl'dan Sonra Osmanlı Denizciliği	36
2.1.3. Osmanlı Deniz Ticaretinin Gelişimi	38
2.1.3.1. İlk Dönemler	37
2.1.3.2. Kapitülasyonlar	39
2.1.3.3. Buharlı Ticaret Gemileri Dönemi	40
2.2. Akdeniz'de Türkiye Cumhuriyeti Deniz Ticareti Tarihi	41
2.2.1. Denizcilik Sektörünün İlk Görünümü.....	41
2.2.2. Planlı Kalkınma Dönemine Kadar Gemi Üretimi.....	43
2.2.3. Planlı Kalkınma Dönemlerine Kadar Deniz Taşımacılığı	44
2.2.4. Planlı Dönemlerinde Denizcilik Sektörü	45
2.2.4.1. I. Beş Yıllık Planlı Kalkınma Dönemi (1963-1967)	45
2.2.4.2. II. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972).....	46
2.2.4.3. III. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)	48
2.2.4.4. IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)	51
2.2.4.5. V. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989).....	53
2.2.4.6. VI. Beş Yıllık Kalkınma Programı (1990-1994).....	54
2.2.4.7. VII. Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (1996-2000)	55
2.2.4.8. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (2001-2005).....	56
2.2.4.9. IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)	57
3. AKDENİZ'DE TÜRK DENİZ TİCARETİNİN SORUNLARI, AÇILIMLARI..	59
3.1. Türkiye'de Deniz Ticaretinin Sorunları ve Açılımları.....	59
3.1.1. Türk Bayraklı Gemiler	59
3.1.2. Kabotaj Taşımaları	60
3.1.3. Yabancı Bayraklı Gemiler.....	60
3.1.4. Özelleştirme	61
3.1.5. Liman İşletmeciliği	62
3.1.5.1. Haydarpaşa Limanı	62
3.1.5.2. Derince Limanı.....	63
3.1.5.3. İzmir Limanı.....	63
3.1.5.4. Mersin Limanı	64
3.1.6. Finansman	65
3.1.7. Kıyı Master Planı	66
3.1.8. Denizcilik Eğitimi	67
3.1.9. Diğer Sorunlar	67
SONUÇ.....	70
KAYNAKÇA	73

TABLO LİSTESİ

Tablo 1. Ülkelerarası Deniz Ticaret Filosu Karşılaştırmaları.....	46
Tablo 2. İkinci Plan Döneminin Gemi Üretimi	47
Tablo 3. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Gemi İthalatı	47
Tablo 4. Planlı Dönemde Gemi İnşa Sanayi Üretiminde Gelişmeler	49
Tablo 5. Gemi İnşa Sanayi Üretim Tahminleri.....	50
Tablo 6.Üçüncü Plan Döneminin Yurt İçi Gemi Üretim Tahminleri	50
Tablo 7. Gemi İnşa Sanayi Üretimi	52
Tablo 8. Gemi İnşa Sanayi Dış Alımı	53
Tablo 9. Türk Deniz Ticaret Filosunda Gelişmeler	54

KISALTMALAR

- AB** : Avrupa Birliği
a.g.e. : Adı Geçen Eser
BIMCO: Baltic and International Maritime Council
ev. : Çeviren
der. : Derleyen
DLH : Demiryolları Limanlar Hava Meydanları İnaaatı Genel Müdürlüğü
DPT : Devlet Planlama TeŖkilatı
DTO : Deniz Ticaret Odası
DWT : Dead Weight Ton
ed. : Editör
GAP : Güneydoğu Anadolu Projesi
IMF : International Monetary Fund
ISF : Internatioan Shipping Federation
İTO : İstanbül Ticaret Odası
LNG : Liquefied Natural Gas
LPG : Liquefied Petroleum Gas
M.Ö : Milattan nce
M.S : Milattan Sonra
NATO: North Atlantic Treaty Organization
TV : teleme Vergisi
s. : Sayfa
S. : Sayı
SAR : Search and Rescue
SOLAS: Safety of Life at Sea
STCW : Standards of Training, Certification and Watchkeeping
T.B : Türk Bayraklı Gemiler
TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEU : Twenty Feet Equivalent Unit
TL : Türk Lirası
TMO : Toprak Mahsulleri Ofisi

Vol : Volume

Y.B : Yabancı Bayraklı Gemiler

YİD : Yap İşlet Devret

y.y : Yüzyıl

GİRİŞ

Tarih boyunca olduğu gibi Őimdi de Akdeniz bulunduğu konum ve kapsadığı havza itibariyle coğrafi, ticarî-ekonomik, sosyokültürel ve jeopolitik gibi pek çok açıdan büyük önem taşımaktadır. Çünkü tam üç kıtanın arasında büyük bir iç deniz olan Akdeniz bu özelliği sebebiyle tarih boyunca Asya'da, Afrika'da ve Avrupa'da yeşeren medeniyetler arasında bir köprü görevi görerek bu medeniyetlerin birbirleriyle her açıdan etkileşimine sebep olmuştur.

Bu açıların en önemlilerinden birisi, belki de en önemlisi ise bu medeniyetlerin tarih boyunca aralarında geliştirmiş oldukları deniz ticaretidir. Tarihin bilinen en eski devirlerinde, M.Ö dördüncü bin yılda Türkiye, Yunanistan, İtalya ve Sicilya'da fırınlanmadan önce kile baskılı motiflerle süslü bir çömlek tipinin bulunması, aynı çömlüklerin daha sonra Malta'da ortaya çıkması insanların daha o zamanlardan etkileşime ve ticarete başladıklarının en önemli kanıtıdır.

Tarihin en ilkel zamanlarında başlayan bu etkileşim zamanımıza kadar küreselleşmenin hızıyla doğru orantılı olarak artmıştır. Bu hızla artan etkileşiminin bir sonucu olarak dünya ticareti de aynı şekilde artmıştır. Bu sebeple ticaretin en önemli enstrümanlarından biri olan deniz ticareti ve deniz taşımacılığı da günümüzde çok önemli bir hale gelmiştir.

Bu çalışma ise bu medeniyetlerin ve toplulukların kendi aralarındaki etkileşimlerinin diğer açılarını bir tarafa iterek, bu ilişkiyi ticarî ve ekonomik açıdan inceleyecektir. Konunun ana teması Akdeniz olduğundan bu ticarî ve ekonomik ilişkiyi ise deniz ticareti olarak ele alacaktır.

Ancak Akdeniz Tarihi, bilinen en eski zamanları kapsayan tarihten günümüze kadar olan zaman diliminde yaşayan büyük toplulukların ve medeniyetlerin tarihi olarak düşünöldüğünde ortaya tamamı ihata edilmesi çok güç olacak bir dünya tarihi çıkmaktadır. Bu sebeple bu çalışma bütün bu tarihi ihata edemeyeceğinden bu tarihi

genel ve özel olarak iki parçaya ayırmıştır. Bu yaklaşıma göre ilk olarak genelde Akdeniz’de ortaya çıkan ilk medeniyetlerden başlayarak Türklerin Akdeniz’de zuhur ettiği döneme kadar olan zaman ele alınacak ve bu zamanda ticari çıkarlar etrafında dönen siyasî savaşlar ve bu ülkelerin deniz ticaretlerinde kat ettikleri mesafe incelenecektir. İkinci olarak özelde ise, önce Türklerin Osmanlı’dan başlayarak ve Türkiye Cumhuriyeti olarak deniz ticareti ve son bölümde ise Türkiye Cumhuriyeti’nin günümüzde deniz ticaretine ait problemleri ele alınacak ve bu problemlere alternatif açılımlar ve çözüm politikaları önerilecektir.

1. AKDENİZ'DE DENİZ TİCARETİ TARİHİ

1.1. Akdeniz

1.1.1. Coğrafya

Akdeniz sınırları Cebelitarık kayalığından başlayıp İspanya ve Güney Fransa boyunca, İtalya ve Yunanistan çevresinde dolaşarak Türkiye, Lübnan ve İsrail'e ulaşan ve ardından bütün Kuzey Afrika'yı izleyerek Fas'ın uç noktasında, Cebelitarık'ın hemen karşısında İspanyol kenti Septe'ye varan kıyı şeridini kapsayan bölgedir. Cebelitarık boğazı ile Atlas Okyanusuna açılan Akdeniz dünyanın en büyük iç denizi sayılabilir. Genellikle girintili çıkıntılı, kayalık ve dik olan Avrupa ve Afrika kıyıları arasında yaklaşık 4000 km boyunca uzanan Akdeniz Çanakkale ve İstanbul Boğazlarıyla Karadeniz'e, Süveyş kanalı ile de Kızıldeniz'e bağlanır.

Ancak kenarları ve sınırları ile Akdeniz'i bu şekilde tanımlarken içine aldığı irili ufaklı pek çok adayı da unutmamak gerekir. Bunlardan başlıcaları 35 kadardır. Bunlar İtalya'da Sicilya ve Sardunya Adaları, Kıbrıs Adası, Fransa'da Korsika, Yunanistan'da Girit, Eğriboz, Midilli, Rodos, Sakız, Kefalonya, Korfu, Limni, Sisam, Nakşa, Zakintos, Andre, Taşöz, Lefkas, Kerpe, Kos, Çuha, Ahikerya, İspanya'da Mayorka, Minorka, İbiza Adaları, Tunus'ta Cebre Adası, Hırvatistan'da Cres, Krk, Brac, Hvar, Pag, Korcula Adaları, Malta'da Gozo, Türkiye'de ise Gökçeada ve Bozcada Adaları'dır.

Atlas Okyanusuna bağlanan, kuzeyine Avrupa, güneyine Afrika, doğusuna Asya kıtalarını alan ve bu üç kıtayı birbirine bağlayan Akdeniz'in kapsadığı alan 2.5 milyon km²'dir. Bu üç kıta içersinde Akdeniz'e kıyısı olan 21 ülke mevcuttur. Bunlardan Asya kıtasında yer alan ülkeler Suriye, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, Kıbrıs Cumhuriyeti, Lübnan, Filistin ve İsrail'dir. Avrupa kıtasında yer alan ülkeler ise Bosna-Hersek, Karadağ, Arnavutluk, Yunanistan ve Türkiye, İspanya, Fransa, Monako, İtalya, Malta, Slovenya ve Hırvatistan, Afrika kıtasındakiler ise Mısır, Libya, Cezayir Tunus ve Fas'tır.

Akdeniz'in 13 adet alt denize ayrılmıştır. Bunlar İspanya ve Fas arasında Alboran Denizi, İspanya ve Balear adaları arasında Balear Denizi, Korsika ve Sardunya adaları arasında Ligurya Denizi, Sardunya, İtalya yarımadası ve Sicilya arasında Tiren Denizi, İtalya Yarımadası ve Balkan Yarımadası arasında Adriyatik denizi, İtalya, Yunanistan ve Arnavutluk arasında Yanya Denizi, Libya ile Girit arasında Libya Denizi, Yunanistan ve Türkiye arasında Ege Denizi, Girit'in kuzeyinde Girit Denizi, Kuzey Ege'de Trakya Denizi, Kiklad Adaları ve Mora yarımadası arasında Mirtoan Denizi, Ege denizi ve Karadeniz arasında Marmara Denizi ve Türkiye ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti arasında Silisya Denizi'dir.

Akdeniz boğazlar itibariyle de zengin bir deniz olup sularında yedi adet boğaz barındırmaktadır. Bunlar İspanya ve Fas arasında Cebelitarık Boğazı, İtalya Yarımadası ve Sicilya arasında Messina Boğazı, Korsika ve Sardunya arasında Bonifacio Boğazı, Sicilya ve Tunus arasında Sicilya Boğazı, İtalya ve Arnavutluk arasında Otranto Boğazı, Marmara ve Ege Denizi arasında Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz arasında İstanbul Boğazı'dır.

Alt denizler ve boğazların yanında Akdeniz'de 14 adet körfez bulunmaktadır. Bunların 10 tanesi Türkiye'de olup, Saros, Antalya, Mersin, Edremit, İzmir, Gökova, İskenderun, Fethiye ve İzmit körfezidir. Diğerleri ise Fransa'daki Lions, İtalya'daki Taranto, Libya'daki Sirte ve Tunus'taki Gabes körfezidir.

1.1.2. İklim

Akdeniz bölgesini tanıyabilmenin değişik yollarından biri iklimini anlamaktan geçer. Bu bölgenin yazları genelde sıcak ve kurak, kışları ise ılık ve yağışlıdır. Ancak yağışlar için bir standart belirlemek oldukça zordur. Çünkü bazen bir mevsimdeki yağış miktarı ortalamanın iki kat üstüne çıkabileceği gibi, bazen yarısının da altına düşebilir. Don olayları ise nadiren görülür. Alçak bölgelerde ürünler genelde kış ve ilkbahar mevsimlerinde yetiştirilir. Kuzeye doğru gidildikçe kışlar daha soğuk hale gelirken, yazlar ise daha az kurak hale gelmeye başlar. Avrupa'nın en kurak yeri İspanya'da

Almeira, en yağışlı yeri ise Karadağ'daki Crkvice'dir. Yağmurlar pek çok bölgede Eylül ayında başlar ve onu şiddetli gök gürültüleri takip eder. Bu ilk yağmurlardan sonra Ocak ve Şubat ayındaki ikinci yağmurlara kadar genelde yağışsız bir dönem yaşanır.

Ağustos ayında gündüz 32 dereceye kadar sıcaklık gündüzleyin ortalama 24 ila 27 derece arasında seyrederek. En soğuk ayların ortalaması ise 8-10°C'dir. Yıllık sıcaklık ortalaması ise 18 °C'dir. Don olayları ve kar yağışları çok seyrek görülür.

Bu bölgede sıcaklığın farklılaşmasını sağlayan en önemli etken ise deniz rüzgârlarıdır. Örneğin deniz rüzgârına karşı korunaklı olan Tunus'ta sıcaklık 32 derecenin çok üzerine çıkarken, deniz rüzgârlarının görece şiddetli olduğu Kuzey Afrika kıyılarında ısının 30 derecenin üzerine çıkması nadir rastlanan bir olaydır. Aslında rüzgarlar Akdeniz bölgesi boyunca sürekli farklılık gösterir ve bu durum Akdeniz bölgelerinin birbirinden çok farklılık göstermelerinin temel göstergelerinden biridir. Bazı bölgelerde rüzgar oldukça sakin eserken denizcilere güven verir, ancak bazı yerlerde rüzgar oldukça sert eser. Örneğin kuzey rüzgârları hücumunda Aslanlar Körfezi ve Adriyatik tehlikeli ve şiddetlidir. Aslanlar Körfezi'ndeki bu karayel rüzgarları bazen büyük modern teknelere bile tehlikeli anlar yaşatabilir. Adriyatik'te esen rüzgar ise Boradır ve hızı zaman zaman 110 deniz miline kadar çıkararak kasırga etkisi gösterebilir.¹

Rüzgarların bu değişkenliği çok önemlidir, çünkü onlar Yunan uygarlıklarının nerede kurulacağını belirleyen en önemli faktörlerden biridir. Örneğin İon Denizi'nden haftalarca esmeyen rüzgarlar Yunan medeniyetlerinin Güney İtalya'ya kadar yayılmalarını sağlamıştır. Kışın ise sert poyraz ya da Yunan rüzgarı İon Denizi'ni kasıp kavurur.

Türkiye sularına dahil Ege bölgesinin rüzgarları ise yaz ayları boyunca sakindir ve denizcilerin bu mevsimde en güvende oldukları deniz burasıdır. Her zaman kuzeyden esen bu rüzgarlara halk arasında meltem rüzgarları denir. Meltem rüzgarı Ege'nin aşağısında, Girit'in güneyinden İskenderiye'ye dek eser. Yunan denizciliği ve

¹ Ernle Bradford, **Akdeniz: Bir Denizin Portresi**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2004, s. 24.

tüccarlarını besleyen ve gelişmesini sağlayan bu rüzgarlardır. Yunanlılar bu sayede Asya'ya ve Mısır'a yelken açıyor, dönecekleri zaman bahara kadar İskenderiye'de ve Nil'in ağzında bekliyorlardı.

Cezayir ve Tunus kıyılarındaki deniz bölgesi ise Ege bölgesindeki nisbî istikrara göre son derece dengesiz bir tablo çizer. Cebelitarık'tan başlayan bu Kuzey Afrika şeridi pek çok gemiyi ve filoyu yuttuğu vaki olmuştur. Bu sahillerde en eski zamanlardan günümüze değin pek çok batık gemi kalıntılarıyla doludur. Bu sahillerde çıkan fırtınaların yol açtığı faciaya örnek olabilecek olaylardan biri 1541'de Cezayir Devletine çıkarma yapan, çok sayıda kadirge, sekiz bin asker taşıyan 150 yelkenli kalyondan oluşan İspanyol saldırı filosunun telef olmasıdır.²

1.1.3. Bitki Örtüsü

Akdeniz flora bakımından son derece zengin bir bitki örtüsüne sahiptir. Bu florayı oluşturan başlıca bitki türleri maki, phrygana, step, savandır. Sıcak mevsiminin başlamasıyla büyümesi duran pek çok bitki ilk yağmurlardan sonra yeniden büyümeye başlarlar. Bazı türler ise sonbaharın sonunda ve kışın başlangıcında çiçek açar ve bazıları kış boyunca büyümeye ara vermeden devam ederler. Pek çok uzun ömürlü Akdeniz bitkisi ilkbaharda çiçek açar ve bu dönem nisanın sonunda doruğa çıkar. Bu dönemde ayrıca ovalar ve tepeler zengin bir mevsimlik bitkiler çeşitliliği ile kaplanır. Bu zengin bitkilerin ömrü ise deve dikenleri ve nane ailesinin üyeleri hariç Haziran'da sona ermiştir.

² a.g.e., s. 25.

1.2. Akdeniz Ticaretinin Tarihi

1.2.1. Medeniyetler ve Ticaret Yollarına Hakimiyet Mücadelesi

En Batı'da Cebelitarık Boğazı'ndan en Doğu'da Levant'a kadar uzanan Akdeniz antik çağlardan beri pek çok kültüre ve medeniyete beşiklik etti. Doğu'da Fırat ve Dicle nehirlerinin halkı olan Sami medeniyetler ile, biraz aşağıda bereketli Nil'in meyvesi Mısır medeniyeti, Yakın Asya'da Hititler ve orta Akdeniz'de Yunan Yarımadasında ve adalarında yeşeren Yunan Medeniyetlerinin arasında yüzyıllarca kültürel, siyasal ve ekonomik alışverişin gerçekleştiği bir köprü görevi gördü. Akdeniz sayesinde bu medeniyetler her türlü birikimlerini birbirlerine aktardılar, birbirlerinden öğrendiler. Dolayısıyla Akdeniz bu medeniyetleri birbirlerinden ayıran ve uzaklaştıran bir engel olurken, aynı zamanda bu medeniyetleri birbirlerine yakınlaştırdı.

Ancak Akdeniz'in bu yakınlaştırıcı özelliği Akdeniz'in her türlü kültürel birikimine katkı sağlarken aynı zamanda Akdeniz'in medeniyetlerin ve imparatorlukların arasında amansız bir hâkimiyet mücadelesinin yaşandığı bir muharebe meydanına dönmesine sebep oldu. Özellikle denizcilik ve gemi inşa teknolojilerinde ilerleyen medeniyetler, Akdeniz'in sunduğu büyük ticari avantajlardan yararlanmak için Akdeniz'in en stratejik bölgelerinde ticari noktalar ve koloniler kurmaya ve ulaştıkları bölgeleri işgal etmeye başladılar. Bu noktalara hakim olma mücadelesinden çıkan savaşlar uzun zaman Akdeniz'in ve etrafındaki toplulukların kaderlerinin şekillenmesinde en belirleyici faktör oldu.

Akdeniz ticaretini ele geçirmek üzere gerçekleşen bu mücadeleler ilk zamanlardan beri sürekli meydana gelirken değişen yalnız bu mücadeleyi yapanların tarafları oldu. Bu mücadele ilk zamanlar Fenikeliler ve Yunanlılar ile, daha sonra Yunanlılar ile Persler arasında, bir zaman sonra Yunan şehir devletlerinin kendi aralarında, daha sonra da Romalılar, Persler, Germen kabileleri, Araplar ve Türkler arasında ve takip eden yüzyıllar da diğer devletler arasında yaşandı. İlk zamanlarda ortaya çıkan bu mücadelelerin hemen hepsi ticari ve ekonomik amaçlıydı, ancak Arap Yarımadası İslamiyetle tanışıp kutsal Kudüsü alıncaya kadar. Bu tarihten sonra birleşen Haçlı orduları bu sefer İslamın üzerine ticaret için değil, din için gitti. Aslında bu seferler bile

din için olması bakımından tartışmalıdır, çünkü pek çok tarihçi haçlı seferlerinin de din perdeli bir ekonomi ve ticaret mücadelesi olduğu savını ortaya atmaktadırlar.

Bu bölümde Akdeniz’de ortaya çıkan ilk deniz imparatorlukları hakkında bilgi verilecek ve Akdeniz’de yüzyıllarca süren ticarete ve siyasete sahip olma savaşlarının zaman içindeki seyri incelenecektir.

1.2.1.1 İlk Çağlar

Akdeniz’deki insan ve deniz arasındaki etkileşimi gösteren ilk bulgular Üst Paleolitik Çağ’da Avrupa’nın epey içlerinde Mısır ve Girit menşeli eşyalar, İsrail’in arkeolojik alanlarında ortaya çıkarılan Taş çağı kültürüyle Batı Akdeniz’deki İspanya, Fransa ve Kuzey İtalya’nın Taş çağı kültürünün benzerlikleri, Karmel dağında bulunan kafatası örneğinin Akdeniz’in en batı kesiminden bulunan Cebelitarık Kayalığı’nda bulunan Avrupa Neanderthal erkek ve kadın kalıntılarına benzerlikleridir.

İÖ 11. yüzyıl başları ile 10. yüzyıl sonları arasına rastlayan Levant ticareti de Anadolu’dan sonra ilk yerleşim yerlerinin ve şehirlerin Akdeniz’de gerçekleştiğinin önemli bir kanıtıdır. Levant ticareti de ilk olarak Akdeniz’de ortaya çıkmıştır.. Dolayısıyla yoğun yerleşmelerin yaşandığı ilk şehirler Anadolu’yla beraber bu bölgedir.

Neolitik Çağ’da ise Akdeniz’in geçmişi hakkında bilgi edinilecek kaynaklar kısıtlıdır. Marlene Suano’ya göre insanlar bu çağda karadaki kuraklıklar yüzünden kötü hasadı ve avı telafi etmek için denizlerden faydalanmaya çalışmışlardır. Bununla beraber İÖ 7000 dolaylarında denizcilik çabalarının ilk başlangıcını gösteren bilinen eski kanıt Melos adasına ait olan ve Yunan anakarasında güneydeki Argolis’te bulunan obsidiyen kabuklardır.³

³ Marlene Suano, “İlk Ticarî İmparatorluklar: Tarih Öncesinden M.Ö yaklaşık 1000’lere”, **Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları**, der. David Abulafia, İstanbul: Oğlak Yayıncılık, 2005, s. 73.

1.2.1.2 Minoslular

Yunanistan'da tarihte varlığı tahmin edilen en önemli ilk uygarlık Minoslulardır. Mısır, Yunanistan ve Yakın Asya'nın tam ortasında verimli toprakları ve geniş ormanlarıyla yerleşmeye son derece müsait bir ada olan Girit'te ortaya çıktılar

Minos'un önemli bir deniz gücü olduğuna dair önemli bir ipucu Yunan mitolojisindeki Girit'in güçlü kralı Minos'un denizlerdeki faaliyetine dair bilgidir. Ayrıca Thuydides, "tarihte ilk filolun Minoslular tarafından kurulduğuna" iddia ederken, L.Casson ise The Ancient Mariners kitabında Minos donanmasının "Akdenizi yüzyıllarca denetim altında başarıyla tutan bir güç olduğunu" iddia etmektedir.⁴

Zamanında önemli bir deniz gücü olarak ortaya çıkan Minosluların tam anlamıyla bir deniz imparatorluğu kurduğu ve en azından etrafındaki Ege ve İon denizi gibi küçük denizlere hükmettiğini iddia edecek yeterli bilgiler bulunamamıştır.⁵ Bütün bu bulgular Minosluların ilk dönemlerde Akdeniz'de görece bir hâkimiyet kurduğunun göstergesidir.

1.2.1.3. Mikenliler-Minoslular

Akdeniz'de belki de kıyamete kadar sürecek hakimiyet mücadelesinin ilk perdesi Minoslular ile Mikenliler arasında yaşandı, ancak bu mücadele gelecekte yaşanacak büyük mücadelelere nispeten daha kolay oldu. Minoslular M.Ö 1470'lerde tarihi Thera patlamasıyla büyük zarar görünce bu sıralarda Yunanistan Anakarasında gittikçe güçlenen Miken uygarlığı tarafından istila edildi. Minos uygarlığı Mikenliler tarafından devir alındı. Böylece Miken uygarlığı Minos uygarlığı ve kültürünü miras alarak Akdeniz'e egemen güç olmaya başladı.

⁴ Chester G. Star, **Antik Çağda Deniz Gücü**, çev.Gürkan Ergin., İstanbul: Homer Kitabevi, 2000, s.8.

⁵ a.g.e., s. 10

M.Ö 1100'lere kadar Doğu Akdeniz'de egemen olan ve Akdeniz'de pek çok ticaret yollarını elinde tutan Mikenliler bu sıralarda Akdeniz'e Deniz Kavimleri olarak adlandırılan yağmacı kavimler tarafından yapılan yağmalara maruz kaldılar. Bu saldırılarla birlikte kendilerini ayakta tutan “güçlü liderlik ve verimli yöneticilik ilkelerini de kaybettiler, ve giderek artan nüfus ve iç karışıklıklar” sonucunda da Akdeniz'ilk önemli deniz uygarlıklarından bir olan Miken Uygarlığı yıkılmaktan kurtulamadı.⁶

1.2.1.4. Karanlık ve Antik Çağlar

Mikenlilerin yıkılışının ardından Yunan Uygarlığının temelini oluşturan Yunan şehir devletlerinin ortaya çıkışına kadar Akdeniz'de kendini belli edecek önemli bir uygarlık kendini göstermedi. M.Ö 800'lere kadar süren bu zaman dilimine tarihçiler Karanlık çağlar adını verdiler. Yunan uygarlığının kendini hissettirmeye başladığı M.Ö 756 yılları ile Roma İmparatorluğu'nun kurulduğu M.Ö 146 yılları arasında geçen çağa ise tarihçiler Antik çağ dediler. Bu çağda önceleri Fenikeliler ve onların kurduğu bir kent olan Kartaca, Etrüskler, Yunanlılar ve Persler arasında gerçekleşen hâkimiyet mücadelesine Romalılar tarafından son verildi.

1.2.1.5. Etrüskler

Akdeniz'de iz bırakan en önemli halklardan biri de Antik çağın başlarında ortaya çıkan Etrüsklerdi. Bir kavle göre “ M.Ö 800'lü yıllarda Suriye ile Hellepontos arasında bir yerden geldikleri”⁷ söylenen, bir kavle göre de “aşırı kıtlık nedeniyle toplu halde Limni Adası'na, oradan da Lidya ve en son orta İtalya'da Toskano bölgesine göç eden Türk kökenli bir kavim”⁸ olduğu öne sürülen Etrüskler İtalya'nın batı kıyısına yerleştiler ve

⁶ Charles Freeman, **Mısır, Yunan, Roma: Antik Akdeniz Uygarlıkları**, çev. Suat Kemal Angı., Ankara: Dost Kitabevi, 2003, s. 100

⁷ Bradford, **a.g.e.**, s. 64.

⁸ Reha Erus, “DNA Testleri Etrüsklerin Türk Kökenli Olduklarını Söylüyor”, **Hürriyet**, 2007, (Çevrimiçi) <http://www.hurriyet.com.tr/dunya/7544610.asp> (Erişim Tarihi: 15.04.2009)

M.Ö yedinci yüzyılda Campania'ya ve Napoli ile Solerno bölgesine kadar Kuzey İtalya'nın büyük bir bölümünü kontrol ettiler. Denizcilikte de oldukça becerili olan Etrüskler Yunanlılar'ın Ege'de, Fenikelilerin'de Kuzey Afrika kıyılarında egemen oldukları dönemde Korsika, Sardunya ve Doğu ile ticarete egemen oldular. 150 yıl özgürce yaşayan Etrüskler zamanla koloniliciliği hızla yayılmaya başlayan Yunanlıların tehditi gittikçe üzerlerinde hissetmeye başladılar.⁹

1.2.1.6. Fenikeliler ve Kartaca'nın Yükselişi

M.Ö üçüncü bin yılda büyük bölümü Lübnan, Suriye ve İsrail arasında paylaşılan Levant'ta ortaya çıkan Fenikeliler denizcilikte ve ticarete oldukça ileri giderek M.Ö dokuzuncu ve altıncı yüzyıllar arasında Akdeniz ticaretine hakim oldular; doğuda Kıbrıs'tan batıda Ege Denizi, İtalya, Kuzey Afrika ve İspanya'ya kadar uzanan büyük bir alanda ticaret merkezleri ve kolonileri kurdular.¹⁰ Ayrıca Akdeniz'i geçip Cebelitarık Boğazı'na ulaşarak Atlas Okyanusu'nun kuzeyine çıktıkları ve Afrika'nın çevresini ilk Fenikeli denizcilerin dolaştığı ileri sürülmektedir.¹¹

Ticarete son derece becerikli bu Sami kökenli denizci kavimin Akdeniz'de kurduğu sayısız ticaret merkezlerinden en önemlisi M.Ö sekizinci yüzyılda Kuzey Afrika kıyılarında kurmuş oldukları Kartaca kenti oldu. Başlangıçta bir iç kara olan Fenikeliler komşularının baskısıyla önce Levant'ın dışına doğru ilerlediler. Fenike ticaretinin uzun yıllar merkezi olan bu kent aynı zamanda Akdeniz'de gerçekleşen hakimiyet mücadelelerinin de önemli bir oyuncusu oldu. Fenikeliler daha sonra Suriye'de ki topraklarını Perslere kaptırınca, Kartaca'nın Akdeniz'deki yükselişi de hızlanmış oldu. M.Ö altıncı yüzyıl da İspanya ve Britanya'nın kalay madenlerine giden batı ticaret yolları, Sicilya ve Sardinya kolonileri Kartaca'nın kontrolü altına girmişti.¹²

⁹ Bradford, **a.g.e.**, s. 70.

¹⁰ Rick Gore, "Akdeniz Fatihleri Fenikeliler", **National Geographic Türkiye Dergisi**, 2004, (Çevrimiçi) <http://www.nationalgeographic.com.tr/ngm/konu.asp?Yil=04&Ay=10&Konu=1>, (Erişim Tarihi: 22.05.2009)

¹¹ "Fenike", **Temel Britannica**, Vol.VI, Ana Yayıncılık, 1992, s.271.

¹² Bradford, **a.g.e.**, s. 79.

Fenikelerin Akdeniz’de bu denli geniş bir ticaret ağına sahip olmaları onları kurmuş oldukları ticaret merkezlerini ve kolonilerini korumaya itti. Bu da onlara sürekli bir orduya, güçlü bir donanma ve yönetici tabakaya gereksinim duymalarına yol açtı. Bu eksiklerini tamamlayan Fenikeliler böylelikle Akdeniz’e egemen emperyal bir güç haline geldiler.

1.2.1.7 Fenike-Etrüsk ittifakı ve Yunanlılara Karşı Zafer

M.Ö altıncı yüzyılda Akdeniz’de ticaret yollarının hakimiyetini Fenikeliler’e kaptıran Yunanlılar, yeniden burada denge kurmak için Sicilya Adasının en güneyinde, Kuzey Afrika’nın en ucu Kartaca’daki Bon Burnu’na en yakın yerde, Marsala’da koloni kurmaya teşebbüs etti. Kartaca’ya bu kadar yakın bir mesafedeki Yunan tehditi, ve Sicilya ticaretinin tehlikeye girmesi karşısında Fenikeliler Etrüsklerle ittifak kurarak Yunanlıları Korsika açıklarında bozguna uğrattılar. Kendi aralarında da anlaşma yaparak Etrüskler Korsika, Kartacalılar da Sardunya’yı almak üzere adaları paylaştılar.

13

1.2.1.8 Persler ve Maraton Savaşı

Bugünkü İran’ın güneybatısında yaşayan bir kabile olan Persler Kiros komutasında Medlere başkaldırarak önce M.Ö 550’de Ekbatan’ı aldılar, sonra da Anadolu’daki zengin Lidya ülkesini, Yunan kentlerini ve Babil topraklarını istila ettiler. Topraklarını hızla büyötmeye devam eden Persler Anadolu kıyılarındaki Yunan Adalarını ve Kıbrıs’ı da ele geçirdiler. Daha sonra tahta geçen Darius’la birlikte Persler sınırları Anadolu’yu ve Ortadoğu’yu kapsayan ve Hindistan’a kadar uzanan büyük bir imparatorluk olmuştu.

14

¹³ a.g.e, ss. 79-80.

¹⁴ “Medler ve Persler”, **Temel Britannica**, Vol.XII, Ana Yayıncılık, 1992, s.122.

Kısa sürede Akdeniz’de en büyük güç haline gelen ve bu deniz hakimiyet savaşına ortak olan Pers İmparatorluğu Akdeniz’de tek güç olduğunu Yunanlılara ve Kartacılara ispat etmek istiyordu. Bu sebeple Persler denizciliğe ve donanmaya da büyük önem verdiler. Tarihte atlı süvari birliklerini taşıyan ilk çıkarma gemilerini tasarlayan ve kullanan Persler aynı zamanda Darius’un emriyle Nil Irmağı ile Kızıldeniz arasında bir kanal açarak gemilerini buradan Kızıldeniz’e geçirdiler. M.Ö 490 yılı itibariyle Naksos, Kiklad ve Delos’un etrafında tüm adalar Persler’in hakimiyeti altına girdi. Girit’in etrafındaki deniz adeta Persler’in bir gölü haline geldi¹⁵. Pers İmparatorluğunu artık tek bir hedefi vardı; o da Atinalılar’ı yenerek bütün Yunanistan Anakarasına sahip olmaktı. Yunanistan’ın baş düşmanı olan Fenike donanmasının da desteğini alarak Yunanistan’a yürüdüler.

Atinalılar ise Perslerin bu ilerleyişine çok büyük çaba ve efor göstererek bu büyük Doğu imparatorluğuna dur diyebildi. 20 bin kişilik bir orduyla Atinalılar’ın üzerine yürüyen Darios, Maraton ovasında 10000 kişilik Yunan ordusu tarafından üç yönden sıkıştırılarak büyük kayıplar verdi. ¹⁶

Bu ağır mağlubiyetin ardından kendinden emin Pers ordusu üç yıl içinde yaralarını sararak tekrar Atina’nın kapılarına dayandı. Az ama disiplinli ve kararlı Yunanlılar arasında hem Atina’da hem Atina’nın çevresindeki adalarda meydana gelen kanlı çatışmalardan sonra en son Yunanlılar, Persleri Salamis adası ile Attika arasında çevirip düşmana büyük kayıplar verdirerek tekrar Persis’e doğru püskürtmeyi başardılar. ¹⁷

Bu arada Persler’in Yunanlılara saldırmasını fırsat bilerek Sicilya’ya saldıran Kartacalılar’da mağlup edilince M.Ö 479 itibariyle Yunanlılar kendi çevresinde hâkimiyet kurmayı başarmıştı.

Perslerin bu mağlubiyeti Akdeniz tarihi açısından son derece önemlidir. Eğer Persler Yunanlılar’ı mağlup etseydi bütün Akdeniz’de doğu hakimiyeti kurulacak ve Yunan medeniyeti ile, onun medeniyetini oluşturduğu Roma İmparatorluğu Akdeniz’ egemen

¹⁵ Bradford, a.g.e, s.88

¹⁶ “Maraton”, **Temel Britannica**, Vol.XII, Ana Yayıncılık, 1992, s.60

¹⁷ Bradford, a.g.e., s. 115

olamayacaktı. “Persler bu ağır iki mağlubiyetle gerilemeye başladı ve günden güne topraklarını kaybetmeye başladı. M.Ö 334’te ise Büyük İskender tarafından istila edildi.

18

1.2.1.9. Peloponez Savaşı

Yunan şehir devletleri Pers İmparatorluğu’nun ve Kartaca’nın oluşturduğu tehditleri başlarından savdıktan sonra kendi aralarında anlaşmazlığa düştüler. M.Ö 431 ve 404 yılları arasında meydana gelen ve Peloponez Savaşları denen savaşlarda Yunanistan anakarasının önde gelen şehir devletlerinden olan Atina ile Mora yarımadasındaki şehir devletlerini kendi önderliğinde toplayan Sparta karşı karşıya geldi. Ege Denizi’nin kuzey ve doğusu arasındaki ada ve kıyı kentlerini denetimine alan Atina arasındaki hakimiyet mücadelesi sonunda Persler’in de desteğini alan Sparta önderliğindeki Peloponez birliğinin galibiyetiyle son buldu. Peloponez birliği ise daha sonra M.Ö 371 yılında başka bir Yunan şehir devleti olan Thebai tarafından mağlup edilerek dağıldı.

Yunan şehir devletleri arasındaki bu mücadele önceden beri süregelen bir mücadeleydi ve Yunan şehir devletleri kendi aralarında bir türlü birliği sağlayamıyorlardı. Ernie Bradford’un Akdeniz: Bir Denizin Portresi kitabında aktardığına göre Atinalı Hatip Sokrates’e göre Yunan şehir devletleri Helenistik bir siyaset güderek her biri imparatorluk kurma arzusu duyuyordu. Bu sebeple aralarından herhangi bir devlet güçlenip büyümeye başladığı zaman diğerleri aralarında ittifak kurarak o devleti hemen dizginlemeye çalışıyordu. Yunan devletlerinin aralarındaki bu çekişmeler ve hileler aynı zamanda ileride Akdeniz’de yüzyıllarca sürece büyük savaş ve ittifakların da habercisiydi.¹⁹

¹⁸ “Medler ve Persler”, a.g.e, s.123.

¹⁹ Bradford, a.g.e, s. 149

1.2.1.10. Roma'nın Yükseliş

Yunan şehir devletleri arasındaki bu dağınıklığa geçici bir süre için de olsa Makedon Kralı Philippos tarafından son verildi. Philippos Atina ve Thebai ittifakını yenilgiye uğratarak hem kendi ülkesinde, hem de Yunanistan'da iç barışı sağladı, “Yunan şehir devletlerini dilin, dinin ve ortak göreneklerin birleştirdiği bir ulus olma düşüncesini kazandırarak aralarında birliği sağladı ve onlara hedef olarak da Doğu'nun zenginliklerini gösterdi”.²⁰Bu başarılar aynı zamanda oğlu Büyük İskender'in yapacağı fetihlere de uygun zemin hazırladı.

Yunanistan'da birliği sağlayıp Korinthos birliğini kuran Philippos doğu'ya, Pers İmparatorluğuna yöneldi. Bu sırada tahta geçen Büyük İskender babasının kurduğu birliği bozmamayı başararak önce Pers İmparatorluğu'nu yıktı ve Hindistan sınırına kadar olan bütün Yakın Doğu'yu fethederek büyük bir imparatorluk kurmayı başardı.

1.2.1.11. Pön Savaşları

Akdeniz'e hakim olma mücadelesinin farklı bir versiyonu da M.Ö 264 ve 146 yılları arasında Antik çağın en büyük ticari gücü olan Kartaca ile Akdeniz'in yeni yükselen emperyal gücü olan Roma arasında tarihe Pön Savaşları olarak bilinen I.,II ve III. Pön Savaşlarıyla devam etti.

Stratejik ve coğrafi önemi çok büyük olan, hem de verimli tahıl ve meyve ambarı olarak dünya ekonomisi için büyük önem taşıyan Sicilya adasına sahip olmak için başlayan I. Pön Savaşı Roma'nın zaferiyle sona erdi. Sicilya'nın kaybının ardından Sardinya ve Korsika adaları da Romalılar tarafından ele geçirilince Akdeniz'deki ticaretini beli kırılan Kartaca en azından kalay ve diğer pek çok maddenin kaynağı olan İspanya'yı korumak için büyük bir ordu oluşturarak Hannibal komutasında Güney Fransa ve Alpleri geçerek İtalya'ya yürüdü. Ancak Cornelius Scipo zeki stratejileriyle önce

²⁰ a.g.e., s. 150

İspanya'ya, sonradan da Kuzey Afrikaya saldırınca Hannibal ordusuyla Kartaca'ya dönmek zorunda kaldı. Kartaca toprağı sınırlarında meydana gelen Zuma savaşında Hannibal ve ordusu mağlup edildi. Bu mağlubiyetin ardından ağır tazminatlar ödemek zorunda kalan Kartaca, savaş şartlarına uymayınca M.Ö 149'ta Roma ordusu ve donanması iki yıl süren Kartaca kuşatması sonunda Kartacalılar'ı bütün azimli savunmalarına karşın mağlup ettiler. Roma tarafından yakılıp, yıkılan bütün Kartaca ülkesi Afrika adında yeni bir Roma eyaleti haline geldi. Bu ise M.Ö dokuzuncu yüzyıldan beri Akdeniz ticaretine ve denizciliğe büyük katkı yapan Fenike kökenli Kartacalıların Akdeniz sahnesinden silinmesi bakımından kötü bir son oldu.

1.2.1.12. Actium Savaşı

M.Ö 31'de ilk çağ tarihinin son büyük deniz muharebesi Yunanistan'ın batı kıyısı açıklarında Actium savaşı oldu. Marcus Antonious'un Mısır Kraliçesi Cleopatra ile evlenerek İmparator olmak istemesine Augustus izin vermeyerek savaşı kazandı ve Mısır'ı ilhak etti. Böylece Mısır'ın bütün zenginliğı, muazzam doğal kaynakları ve tahıl depoları Roma'nın eline geçti. Mısır da Roma'nın bir eyaleti haline gelince artık Akdeniz'de Hazreti İsa'nın doğumuna otuz yıl kala tek bir egemen güç kalmıştı. Bu savaşın en önemli ticari sonucu Roma'nın giderek artan nüfusunu besleyebilmek için Akdeniz'in en önemli tahıl depoları olan Sicilya, Kartaca ve İspanya'dan sonra Mısır'ın ve doğu Akdeniz'in en önemli ticaret limanlarından biri olan İskenderiye'nin Romalıların eline geçmesi oldu.

1.2.1.13 Kavimler Göçü

“Nerva ile başlayan (98) ve Marcus Aurelius'a kadar geçen dönemde en parlak günlerini yaşayan Romalılar hem imparatorluğun bazı bölgelerinde çıkan isyanlar, hem deprem ve su baskınlarının tahıl depolarına verdiği zarar sonrası ortaya çıkan kıtlıklar ile zayıflama sürecine girmişti. Bu zayıflıklara kuzeyden gelen Germen kabilelerin

saldırıları da eklenince imparatorluk 395 yılında Doğu ve Batı Roma İmparatorluğu olarak ikiye ayrıldı.

Germen kabilelerinin devam eden saldırıları sonucu Batı Roma İmparatorluğu tamamen yıkıldı. M.S beşinci yüzyılda Süevler Galya'ya, Vizigotlar İspanya'ya, Ostrogotlar İtalya'ya, Vandallar da Afrika kıtasına sahip oldular. 410 yılında Alaric komutasında Vizigotlar Roma'yı tamamen yağmaladılar. Bu yağmadan 45 yıl sonra 455'te bu kez Roma Vandallar tarafından yağmalandı. Vandallar Kartaca'ya hakim oldu ve burada krallık ilan etti. Akdeniz'in bu bölgesinin yeni hakimi böylece, Mikenliler, Fenikeliler, Yunanlılar, Kartacalılar ve Romalılardan sonra Vandallar olmuştu. Ancak 533'te Bizans Generali Belisarius tarafından yıkılan bu krallık Kartaca'daki tahıl ticaretini 95 yıl boyunca kesintiye uğrattı ve geride adlarından başka bir şey bırakmayarak Akdeniz sahnesinden silindi.

1.2.1.14. Arapların Hakimiyeti

Hazreti Muhammed'in insanlığa getirdiği son semavi din olan İslamiyet'le ortaya çıktığı yedinci yüzyılda, Arap yarımadası doğu pazarının Akdeniz'e taşınmasında önemli bir köprü görevi görüyordu. Özellikle Kızıldeniz'de korsan faaliyetlerinin çok aktif olduğu bu dönemde Hindistan'dan gelen gemiler yüklerini ya Aden'e, ya da Yemen'e bırakıyor, yüklerden oradan kara yoluyla Arabistan'ın Kızıldeniz kıyısından Elat'daki ana dağıtım noktasına ulaşıyordu. Bu yollar yelpaze gibi Mısır'a ve Suriye'ye uzanıyordu. Mallar Şam'dan ya Gaza'ya ve kıyıdaki öbür limanlara ya da karadan Kadıköy'e, yani Konstantinopolis'e gidiyordu. Dolayısıyla bu ticari yollar doğu ticareti için büyük önem taşıyordu.

Doğu ile batı arasında böyle önemli bir ticari merkez üzerinde bulunmanın dışında Araplar Akdeniz ticaretinin diğer bölgelerinde etkin bir rol oynamıyorlardı. Ancak Hazreti Muhammed'in getirdiği İslamiyet, bir çöl kavmi olan Araplara uzun yüzyıllar boyunca Akdeniz'de çok aktif olmalarını sağlayacak yeni bir heyecan getirmişti. Çünkü vahiy bütün insanlığa gelmişti ve bütün insanlığa ulaştırılmalıydı. Böylece Hazreti

Muhammed döneminde Arap yarımadasını fetheden Araplar, Peygamberin vefatından sonraki dört halife döneminde İran, Suriye ve Mısır'ı fethettiler. Emeviler döneminde ise egemen oldukları alan doğuda Hindistan'dan, batıda Kuzey Afrika'ya, güneyde ise İspanya'ya kadar uzanmıştı.

Dokuzuncu yüzyılda Akdeniz'in en değerli ve kadim merkezleri Arapların kontrolüne girdi. Bunların en önemlileri biri yüzyıllarca Yunan medeniyetinin merkezi olan Girit, Sicilya ve Güney İtalya idi. Araplar sahip oldukları bu jeo stratejik merkezleri iyi kullanarak İspanya'da Aslanlar körfezini ele geçirdiler, Fransa'nın güney kıyısında koloniler kurdular ve içlere doğru ilerlediler. Yakın bir zaman sonra ise Korsika, Sardunya ve Balear Adaları'da onların eline geçti. Bütün bu fetihlerin en önemlisi ise 750 yılında bütün İber yarımadasının Vizigotların elinden alınarak 1492'ye kadar hüküm sürecek Endülüs Emevi devletinin kurulması oldu. Burada kurulan devlet aynı zamanda Akdeniz'in ilim, fen ve sanat alanında çok büyük bir merkezi olarak Avrupa'nın rönenans ve reformuna bir temel oluşturdu.

Müslüman Arapların Akdeniz'de böyle büyük bir coğrafyaya hakim olmaları Akdeniz'in kültür, fen ve bilgi birikimine katkısı çok büyük oldu. Çünkü Bizanslılar denizciliğe Batı Romalılar kadar önem vermemiş, eğitimleri de manastır ve katedral okullarına hapsedmişti. Böylece Helenistik ve doğu kültürünün matematik, gemicilik ve farklı ilim dallarındaki büyük ilim mirası ataletle uğramıştı. Halbuki Araplar fetihlere başlayınca fethettiği topraklardaki kültürlerin bilgi birikimlerinden ve miraslarından faydalanarak, bir çöl toplumu olmalarına karşın denizcilikte, matematikte ileri gittiler. Hatta pusulayı da ilk onlar icat etti.²¹ Onlar sayesinde Doğu'nun birikmiş bilgisi, becerisi ve bilim bütün Avrupa'ya aktı. Aynı zamanda işgal ettikleri topraklardaki halklara hoşgörü göstererek kültürlerin yok olmasını engellediler. Bu da doğu ile batı kültürünün kaynaşmasına olanak sağladı. Bugün İspanya'da yaşayan pek çok Endülüs adeti bunun en önemli göstergesidir.

Arapların bu hakimiyeti özellikle kendi içlerindeki çatışmalardan ve bölünmelerden sebebiyle daha uzun sürmedi ve gerilemeye başladılar. Bu sırada Akdeniz'de Venedik ve Cenevizliler yeni güç olarak ortaya çıkarken, Türkler ise Malazgirt'te zafer

²¹ a.g.e, s. 248

kazanarak Kostantinopolis'e doğru ilerlemeye başlamıştı. Daha önce hep ticari, ekonomik ve siyasi mücadelenin harp alanı olan Akdeniz, bu kez ilk din savaşlarıyla yeni bir savaşın meydanı oldu.

1.2.1.15 Haçlı Seferleri

Haçlı seferlerinin yaşandığı dönemde Akdeniz açısından en önemli olay kuzeydoğuda ve Ege'de Bizans donanmasının üstünlüğünü sürdürmesi ve Girit'in 960'ta Bizans tarafından Araplar'dan geri alınmış olmasıydı. Ayrıca orta Akdeniz'de normanlar hakimken, Venedik, Ceneviz ve Piza Akdeniz tarihi için öne çıkmaya başlayan devletler olmuştu.

Doğu Akdeniz ticaretinin ve ipek ve baharat yollarının Müslümanların elinde olması ve kutsal sayılan Kudus'un Türklere kaptırılması üzerine 1091 yılında Papa II. Urbanus Hristiyanları aralarındaki bütün ayrılıkları ve farkları unutup Türkleri kutsal yerlerden sürmek için birleşmeye çağırdı. Avrupalılar (1096-1230) yılları arasında Müslüman dünya üzerine sekiz haçlı seferi düzenlediler.

Haçlı seferlerinin en önemli siyasi sonucu Türklerin Batıya doğru ilerlemesini durdurmak ve Bizans'ın ömrünü uzatmak oldu. İktisadî olarak ise Akdeniz ticaretine büyük etkileri oldu. Özellikle birinci haçlı seferi sonucunda İtalyan deniz ticareti hızla büyümeye başladı. Ceneviz, Venedik ve Piza Akdeniz ticaretinin önde gelen merkezi haline geldiler. Avrupalılar Levant ile ticaretlerini geliştirdiler. Doğu ile Batı arasındaki bu iletişimin artması ile doğunun lüks malları ve sanat eserleri Batı'ya akmaya başladı. Haçlılar ipek perdelerin inceliklerini, süs kullanmayı ve metal işleme tekniklerindeki gelişmeyi düşmanlarından öğrendiler. Bununla birlikte eski Roma'da yaygın olan yastıklılık ve döşemecilik tekrar canlandı. Ayrıca yüzyıllardır kesik olan deniz yolları tekrar canlandı, gemi tasarımı gelişti ve on yedinci yüzyıla kadar egemen olan tipik Akdeniz kadırgası son ve mükemmel birikimini aldı.²²

²² a.g.e., s. 274

Dördüncü haçlı seferinin en önemli sonuçlarından biri Venedik'in Doğu Akdeniz'de egemen güç olmasıydı. Bu haçlı seferinden kısa bir süre sonra Mısır Sultanıyla çok avantajlı bir anlaşma imzalayarak İskenderiye'de Pazar ve ayrıcalıklar kazandı. Venedik Adriyatik'te, İon Denizi'nde, Yunan takımadalarında, Marmara Denizi'nde, Karadeniz'de ve Konstantinopolis ile Avrupa arasında ticaretin büyük bir bölümünü kontrol eder hale gelmişti. Ayrıca Girit'in Mısır ve Levant'la ticaret bakımından çok elverişli olduğunu fark eden Venedikliler burayı da ele geçirdi.

1.2.2. Deniz Ticaretinin Gelişimi

1.2.2.1 İlk Çağlarda Deniz Ticareti

Akdeniz'e yüzyıllarca hakim olan teknelere benzer en erken tekne temsillerine Mısır'da rastlanır. MÖ 3000'lerde rastlanan bu temsillerde Mısırlılar'ın bu tekneleri Nil için ya da Kızıldeniz için tasarladığı ve bu gemilerde sığır taşıdıkları sanılmaktadır. Ayrıca Fenikeliler ile ilk bilgiler Mısır'ın Suriye'yi fethettiği MÖ on altıncı yüzyılda başlar. İbrani Peygamber Hezekiel, Sur kentinin, ticaretinin ve denizcilik faaliyetlerini bir resmini verir ve kentin gümüş, demir kalay, kurşun ve at; abanoz ve fildişi, keten, Sur erguvanı, kömür, bal, baharat, yağ ve değerli taş ticaretinden bahseder.²³

Neolitik çağ ve Erken Tunç Çağın'da ilk ticarî güzergahlar ise şöyleydi: Kea, Tinos, Mykonos, Ikaria ve Samos yoluyla Attika'dan Anadolu'ya giden kuzey güzergahı, Kiklad adaları yoluyla Argolis'ten Anadolu'ya giden orta güzergah, Girit yoluyla bir adadan ötekine geçerek Rodos ve Anadolu'ya giden güney güzergahı. Uzak mesafe olarak ise ilk çağ Akdeniz'de en sık kullanılan dairesel güzergahın sağdan sola doğru bir rota izlediği tahmin edilmektedir: Buna göre Ege'den Girit'e ve ardından Mısır'ın Levant, Kıbrıs, Anadolu kıyıları, Kiklad adaları, Girit ve oradan tekrar Ege'ye şeklindeydi. Bu ticari güzergaha alternatif başka güzergahlar da vardı. Bunlar Ege-İtalya, Girit-Mısır, Mısır-Kıbrıs, Kıbrıs-Levant ve Libya kıyıları yoluyla Mısır-Girit gibi alternatifler vardı. Verilere göre bütün Ege boyunca denizcilik faaliyetlerini Erken Tunç

²³ Bradford, a.g.e., s. 51

çağından itibaren var olmuş ve daha uzak mesafelere varmak için adalar birer köprü olarak kullanılmıştır.²⁴

1.2.2.2 Minos- Miken Ticareti

Minoslular Suriye yerleşimlerini örnek alarak Knossos, Phaistos, Kato, Zakro gibi uygar yerleşim yerleri kurdular²⁵. Aynı zamanda yaptığı ticaretle zenginleşen Minoslular, bu zenginliğin bir göstergesi olarak M.Ö 2000'lerde Saraylar kurdular.²⁶ “Yine de M.Ö 2000'lere kadar komşu adalarla, daha sonraki zamanlarda ise Lipari ile birlikte Sicilya, Mısır ve Levant'la ticari ilişkiler kurdukları saptanmıştır. Ayrıca Transilvanya ve Tuna kıyıları ve İtalya'da Eiolie adalarında Minos varlığı da tespit edilmiştir.”²⁷

Mikenliler, Minosluların bir deniz gücü olmasının ötesinde Akdeniz'de hakimiyet kurdu. “Öyle ki Miken denizcileri Minoslu tüccar ve denizcilerin ulaştığı yerlerden çok daha uzak yerlere ulaşmayı başardılar.”²⁸ Güney İtalya'da, Etruria'da, Güney İngiltere'de, Rodos'ta, Kıbrıs'ta, Suriye ve Mısır'da Mikenlilerin varlığı tespit edilmiştir.

1.2.2.3 Fenike- Yunan Ticareti

Akdeniz'de ticarî hayatın gelişimine en çok katkıda bulunan halk belki de Fenikelilerdi. Bütün Akdeniz boyunca ticari merkezler ve koloniler kuran Fenikeliler hem zanaatlarının hem de pek çok malın Akdeniz'in her köşesinde dolaşmasını ve yayılmasını sağlamışlardı. Bu mallar arasında metal, fildişi ya da ince tahta gibi değerli malzemelerden yapılmış ürünler; tunç, gümüş ve altından yapılmış içki maşrapaları; tütsü mangalı, el arabası, kazan ve sehpa gibi büyük tören kapları; fayans, cam, ya da

²⁴ Suano, a.g.e.

²⁵ Star, a.g.e. s. 6.

²⁶ Freeman, a.g.e. s.93.

²⁷ Suano, a.g.e., s. 76.

²⁸ Star, a.g.e.

su mermeriden yapılmış esans şişeleri; metal ya da fildişi çatkılı mobilya parçaları; “çanak çömlek”, bir tasma, bir ağız ve fildişi ayaklar eklenerek hayvan şekline büründürülmüş deve kuşu yumurtaları, fayans ya da yarı değerli taşla yapılmış mühürler ve bok böceği süsleri gibi incik boncuklar vardı. ²⁹

Yunanlılar için Fenikeler denizcilik ve ticarete öğretmen oldular. Yunanlılar Fenikeliler’in bir çok noktada kurmuş oldukları emporyumları taklit ettiler. Onların açmış olduğu deniz yollarını izlediler. Ayrıca onların Sami dilinde kullandıkları ticarî teknik terimleri kaptılar ve onların ticarî işleri kolaylaştıran alfabelerini aldılar. Yunanlılar Levant’a sızarak orada emporyumlar kurdular ve zamanla İtalya, Fransa ve İspanya kıyılarına yönelerek aynı malların peşinde olan Fenikelilerle şiddetli bir rekabete girdiler. Sadece doğu mallarına değil, başta çanak çömlek olmak üzere Yunan ürünlerine dayalı alışverişler yaptılar. Böylece M.Ö yedinci ve dördüncü yüzyıllar arasında Yunan satış kalemleri Akdeniz’de en geniş çapta dağıtımı yapılan ticarî mallar haline geldi. ³⁰

Yunanlıların ticaretinin bu denli genişlemesinde pek çok farklı şehir devletlerinden oluşması ve bunların farklı malların ticaretine ağırlık vermesi etkili oldu. Korintoslular, Akhalar, Spartalılar, Giritler, Klozomenialılar, Lesboslular, Phokaialılar, her birinin farklı ticaret sahası vardı. Örneğin Euboa’nın ticareti ağırlıklı olarak lüks malların alışverişi ve çanak çömlek iken, Korinthos’un ki şarap ve yağ ihracatıydı.

1.2.2.4. Roma Deniz Ticareti

Roma deniz ticaretine çok eski zamanlardan beri küçük ölçekli kabotaj, yani limandan limana takas egemendi. Çünkü antik çağda ticaret rüzgar, hava durumu, kas gücü, geminin içme suyu ve yiyecek kapasitesi gibi pek çok etmene bağlı olduğu için her 50-70 km’lik mesafede limanların, demirleme yerlerinin yada karaya çıkmaya elverişli kumsalların varlığını zorunlu kılıyordu. Ancak Romalılar, zamanla bir imparatorluk

²⁹ Mario Torelli, “Deniz Yolları İçin Savaş:M.Ö 1000-300”, **Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları**, der. David Abulafia, İstanbul: Oğlak Yayıncılık, 2005, 105.

³⁰ a.g.e., s. 108.

haline gelince ve Roma nüfusu bir milyonu aşınca halkı beslemek için uzak mesafeli ticarete ve tahıl depolarına muhtaçtı. Bu sebeple Roma'nın ana ticareti tahıl ticaretiydi ve Akdeniz'in en önemli tahıl depoları olan Sicilya ve İspanya'nın güney ve doğu kesimleri ve Kartaca Pön Savaşları ile ve İskenderiye Actium Savaşı ile Roma İmparatorluğu'nun hakimiyeti altına girdi. Roma İskenderiye'den tahıl ticaretinde şu güzergahı kullanıyordu: Roma gemileri İskenderiye'den tahılını yüklüyor, nihai hedefi Roma olan gemiler Napoli körfezinin büyük doğal limanı olan Puteoli'ye uğruyor oradan da Roma'ya ulaşıyordu.³¹

M.S dördüncü yüzyılda geç imparatorluk döneminin en büyük yasa derlemelerinden Codex Theodisianus'a göre Afrika'dan tahıl toplama ve taşıma işi ayrıntılı bir biçimde düzenlenerek, tahılın ve zeytinyağı gibi diğer ürünlerin Afrika limanlarından Roma'ya daha kısa bir yolculukla düzenli hale getirilmesi sağlandı. Ayrıca Guadalquivir Irmağı vadisi başta tahıl ve şarap olmak üzere her türden tarımsal ürünün zengin bir kaynağıydı.³²

Roma'da ilk imparatorlar büyük çaplı liman tesisleri kurdular. Bunların en ünlüsü Puteoli limanı için Augustus'un inşa ettirdiği tersaneler, atölyeler ve ambarlar dizisiydi. Bu yapı Akdeniz'in donanmaya sahip güçleri için yüzyıllarca standart model olarak kullanıldı ve ticaretin gelişimine de büyük katkıda bulundu.³³

Mısır'ın Roma tarafından istila edilmesiyle İskenderiye'de Roma için imparatorluğun doğusu ve batısı arasında köprü görevi gören çok önemli bir ticaret merkezi haline gelmişti. Sur'un ticaretini miras alan Yeni Roma Avrupası ile doğunun eski toprakları arasında köprü olan kent Kartaca'nın da yıkılmasıyla Akdeniz'in en büyük ticaret merkezi oldu. Nüfus ve zenginlik bakımından yalnızca Roma'dan gerideydi. Aynı zamanda imalat merkezi olan İskenderiye'de Mısır'ın ihraç mallarının büyük bir kısmı orada üretiliyordu. Zümrüt ve birkaç çeşit taş, Somaki, granit, papirus, cam, mücevher, tekstil İskenderiye'nin başlıca ihraç kalemleriydi.³⁴ Bununla beraber Doğu Afrika,

³¹ Geoffrey Rickman, "Mare Nostrum'un Yaratılması", **Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları**, der. David Abulafia, İstanbul: Oğlak Yayıncılık, 2005, s. 136.

³² a.g.e., s. 137

³³ a.g.e., s.149

³⁴ Bradford, a.g.e, s.196.

Arabistan, Hindistan ve Çin'den gelen mallar Kızıldeniz'den geçerek İskenderiye'ye ulaşıyordu.

Germen kabilelerinin Roma'ya yaptığı saldırılar Roma'nın ticarî hayatını da oldukça küçülttü. Roma'nın yıkılışına doğru merkezi yönetim ve denetim zayıflarken bir milyonu aşan nüfus M.S 450'de üç yüz bine, 500'de yüz bine düşmüştü. Bu sebeple çanak çömlek de dahil Afrika mahreçli diğer ticaretlerin dayandığı altyapı yok olmaya yüz tuttu ve uzak mesafeli açık denizlerdeki ticaret yerini kısa mesafeli kabotaj ticaretine bıraktı.

1.2.2.5 Roma'dan sonra deniz ticareti

Roma'nın yıkılışının ardından açık denizlerdeki uzun mesafeli ticaret sahası bir süre boş kaldıktan sonra, bu boşluğu Venedikli ve Cenevizli tüccarlar kapattı. Venedik ve Ceneviz'in önde gelen tarihçilerinden Frederick Lane ve Roberto Lopez'in kullandığı ifadeyle ortaçağ denizcilik devrimiydi. Söz konusu dönem ticarete emsali görülmemiş bir yayılmaya sahne oldu ve 19.yy'a kadar aşılamayacak olan teknik ilerleme için gerekli araçları sağladı. Düzenli kullanılan deniz ulaşım yolları Akdeniz'i bir ağ gibi sararken, hristiyanlar ve Müslümanlar arasında şiddetli rekabete de hedef oldu. 1000'li yıllarda Cebelitarık boğazı Endülüs ve Mağribteki Müslüman diyarlar arasında bir bağlantı işlemini de görüyordu. Kıyı boyunca yapılan düzenli mevsimlik ticaret İspanya menşeli ürünlerin Sahra'daki ve Fas'ın Atlas okyanusu kıyı ovalarındaki mallarla değiş tokuş edilmesine olanak veriyordu. Sevilla ve İskenderiye arasında ise sınırlı miktarda da olsa doğrudan ticaret vardı. Bu arada kuzeyde İsveçli Varang tacirleri uzun tekneleriyle Rusya ırmaklarına inip çıkıyor, Karadeniz kıyıları boyunca yol alarak periyodik seferlerle Konstantinopolis's bal, mum ve kürk götürüyorlardı. Ayrıca Abbasi halifeliğinde çıkan krizin bir sonucu olarak Mısır'ı yöneten Fatimî hanedanı Hint okyanusundan gelen doğu ticareti trafiğini Kızıldeniz'in batı kıyısındaki Aydhab'a,

oradan da Kûs ve Nil'e çevirdi. Böylece Kahire ve İskenderiye'nin ticarî geleceği güvence altına alındı.³⁵

Akdeniz ticareti 11.yy'ın başında Müslümanlar, Yahudiler ve Hristiyanlar arasında paylaşılmıştı. Bu tüccarların her birinin nüfuz sahası birbirinden farklıydı. Yahudiler 1150'ye kadar Endülüs ticaretinin önemli alanlarını ellerinde tuttular ve İspanya'yı Mısır'a ve Kuzey Afrika'yı Suriye'ye bağlayan geniş bir ulaşım şebekesine sahip oldular. Sahip oldukları bu Akdeniz ticareti, baharat ve mücevharat satın aldıkları Yemen ve Hindistan'a kadar uzanan ticaret yolları boyunca mal akışını sağladı.

11.yy'da henüz kompleks bir ticaret ağından yoksun olan Akdeniz'de, ticaretin ana kalemleri günlük tüketim malları, lüks eşya ve köle ticaretiydi. Doğu Akdeniz'den Mısır keteni, boya maddeleri, baharat, ilaçlar, esanslar, değerli taşlar ve inciler gelirken Konstantinopolis de batıya ipek kumaş, ayin gereçleri, Amalfi, Salerno ve Canosa kiliselerini süsleyen tunç kapılar gibi sanat eserleri gönderiyordu. Batı Akdeniz ise zeytinyağı, sabun, bal, mum, post, deri, mercan ve safran sağlıyordu. En başta gelen kalemler ise ahşap ve temel metallereydi. 10.yy'a kadar Adriyatik'in doğusundaki Slavlar köle ticaretinin başlıca kaynağı iken bundan sonra köle ticaretinin başlıca kaynağı Hristiyanların İspanya'dan fethettiği Müslüman köleler ve Afrika'dan getirilen siyahlardı.

Kuzey Afrika limanlarında ise tuz ve kumaş, yün ve deriyle değiş tokuş edilirken Sudan altını satın alınıyordu. 12.yy.'da ise Batı Avrupa dökümanları bu pazarları istila etmeyi başladı.³⁶

Haçlı seferleri sonucunda Levant'ta yeni Frank devletleri kurulmuştu. Ayrıca Venedik Akdeniz'e 200 gemilik bir filo indirmiş, Arap filoları neredeyse tamamen Akdeniz'den çekilmişti. Akdeniz 12.yy.'da tamamen bir Latin denizi haline gelmişti.

Haçlı seferlerinin diğer bir sonucu da Avrupa kolonileşmesinin başlamasıydı. Deniz cumhuriyetleri kendi yardımlarıyla ele geçirilen Suriye ve Filistin limanlarında büyük

³⁵ Michel Balard, "Hristiyan Akdeniz: 1000-1500", **Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları**, der. David Abulafia, İstanbul: Oğlak Yayıncılık, 2005, s. 183.

³⁶ a.g.e., s. 189

ayrıcalıklar elde ettiler ve bu ayrıcalıklar onlara ait kilise, han, saray, değirmen, fırın, hamam, mezbaha ve ekime elverişli arazi gibi ihtiyaç duydukları her şeyi sağladı.

Ayrıca, İtalyan noterlik sözleşmelerinden çıkarımla 1150-1250 yılları arasında ticaretin büyük oranda geliştiği anlaşılmaktadır. Buna göre deniz ulaşım yolları çoğaldı ve pek çok noktanın birleştiği bir ağ görünümünü aldı. Doğu ve İber yarımadası arasında daha sonraları (1277) İngiltere ve Flandre'a uzanan doğrudan hatlar açıldı. Mağrib Limalarına düzenli olarak uğrayan İtalyanlar, İskenderiye'deki faaliyetlerini arttırdılar. Venedikliler Konstantinopolis ticaretine hâkimdiler. Haçlı askerlerinin ve hac ziyareti yapacak Müslümanların taşınması da deniz ticaret hacmine büyük katkı sağladı. Ayrıca batı mahreçli mallar da doğu pazarlarına ulaşmaktaydı. Champagne, Languedoc, Flandre, İngiltere, Basel ve Avignon mahreçli çok fazla kumaşın Cenova ve Lucca mahreçli sırma, ketenli ve pamuklu dimilerin, Paris ve Almanya ketenlerinin dışında safran, kalay, mercan, cıva ve tilki postu bu kalemler arasındaydı.

Doğudan ise geleneksel baharat, esanslar ve boyalar, şeker, keten, ham pamuk, ham ipek ve yapıştırıcı şap, ipekli ve pamuklu kumaş, deve tüylü kumaşlar ve brokerlar gelmekteydi. Katalan, Pizalı ve Cenevizli tacietler sahra üzerinden mağrib limanlarına ulaşan altın tozuna göz dikmişlerdi. Bu da 13.yy'ın ortalarında Batı'da ticaret merkezlerinde altının birikmesiyle, Cenova, ve Floransa kendi altın sikkelerini basmaya başladılar.

13.yy'da Aragon kralı I. Jaime döneminde Granada'daki küçük Nasri emirliği hariç bütün Müslümanlar İspanya'dan çıkarılmıştı. Bundan sonra Mayorka Avrupa'yı kuzey Afrika'ya bağlayan önemli bir ticaret merkezi olurken, Barselona ve Sevilla önde gelen deniz merkezleri konumuna geldi. Katalan tüccarlar Sardinya ve Siciliya'da ve Atina düklüğünde mevziler edinirken Sevilla Atlas okyanusuna açılan yollar üzerinde anahtar bir mevki elde etti.³⁷

³⁷ a.g.e. ss.189-199.

2. AKDENİZ'DE TÜRK DENİZ TİCARETİ

2.1. Akdeniz'de Osmanlı Deniz Ticareti Tarihi

2.1.1. Osmanlı Döneminde Akdeniz'de Hakimiyet Mücadelesi

2.1.1.1. Osmanlı'nın Yükselişi

Akdeniz'in Türk denizi haline gelmesinin başlangıcı Selçuklu Devletinin Malazgirt Zaferi olarak kabul edilebilir. Türkler bu savaşta Haçlı ordularını mağlup ederek hızla batıya ve Ege'ye doğru yayılmaya başlamış, zamanla Osmanlı Döneminde ise Anadolu'nun tamamını alarak Bizans'ı İstanbul'da sıkıştırmıştı. Fatih döneminde İstanbul'un fethiyle artık Bizans yıkılmış orta ve doğu Akdeniz'in en güçlü aktörü olarak Türkler belirmişti.

Fatih Sultan Mehmet ilerlemeyi Batıyla sınırlamadı, denizlerde ve güneyde de ilerlemeler yaptı. Kırım'ın alınmasıyla Karadeniz bir Türk denizi oldu, Ege Denizi'nde ise Bozcaada, İmroz, Semadirek, Limni, Midilli, Eğriboz ve Taşoz adaları ele geçirilerek Ege Denizi'nde Türk hakimiyeti kesinleşti. Bu zaferlerle Akdeniz'de ticareti tekeli altına Venedik'in tekeli kırıldı, Mora'da ve Eğriboz'daki ticaret noktalarını Osmanlılara terk etmek zorunda kaldılar ve Doğu'daki ticari haklarının karşılığında Türklere yıllık haraç ödemeye razı oldular.

Osmanlıların Balkanların ve Ege'nin dışına çıkıp tam anlamıyla bir Akdeniz gücü olması ise 16.yy'da Sultan I. Selim'in 1517'de Memlukları yenip Levant kıyılarını topraklarına katması ve Akdeniz'de korsan kıyı tüccarlarının (Barbaros Hayreddin, Oruç Reis) Padişahın emrine girmesiyle gerçekleşti. Denizcilik bilgileri son derece gelişmiş olan ve Akdeniz'i çok iyi bilen gözü pek, kabiliyetli bu Oruç ve Hızır kardeşlerle Osmanlı Denizciliği bir devrim yaşayarak Akdeniz'de büyük başarılar elde etti.

Düşmanları tarafından Barbaros (Kızı sakal), Müslümanlar tarafından ise Hayreddin (Dinin koruyucusu) olarak adlandırılan Barbaros Hayreddin Paşa Kaptan-ı Deryalığa getirildi ve bütün Osmanlı donanmasını en baştan inşa etti. Cezayir'den getirdiği yardımcılılarıyla gemi tasarımı, personel, eğitim ve yönetim bakımından Türk filosunun kalitesini iyileştirdiler ve gelecek yılların modelini oluşturdular. Bu dönemde İstanbul'da kâtiplik yapan Jean Chesneau I.François'a raporunda "Barboros görevi almadan önce Türkler, bazı korsanlar hariç, denizcilik sanatı hakkında hiçbir şey bilmiyorlardı. Bir filoya tayfa bulmak istediklerinde dağdan çobanları getirilerdi. Fakat Barbaros derhal bütün sistemi değiştirdi" diyerek Hızır Reis'in Osmanlı denizciliğine katkılarından bahseder.³⁸ Bununla birlikte Oruç Reis ve Hızır Reis Tunus'tan Cezayir'e kadar kıyı boyunca nüfuz alanlarını genişlettiler ve buraları Osmanlı Eyaletleri haline getirdiler. Kuzey Afrika'da kurulan bu eyaletler orta ve Batı Akdeniz'de merkezi Osmanlı donanması için her zaman ileri karakol görevi yaptılar.³⁹

Önceki yüzyıllarda süregelen Akdeniz'deki hâkimiyet mücadelesi 16. yy'a İspanyollar ve Osmanlılar arasında devam etti. Bu yüzyılda büyük donanma savaşları meydana geldi. Bu donanma savaşlarının en önemlileri Preveze, İnebahtı ve Malta Savaşları'dır.

1538'de Venediklilerin Ege'deki adalarını kaybetmesi ve buradaki ticaretin Osmanlıların kontrolüne geçmesi üzerine Akdeniz'deki askeri ve ticari çıkarlarını korumak üzere Haçlı bayrağı altında birleşen İspanya, Portekiz, Malta, Venedik ve Papalık donanmaların Preveze'de mağlubiyetiyle sonuçlanan Preveze Deniz Savaşıyla Osmanlılar Akdeniz'de hâkimiyetlerini bütün Avrupa'ya gösterdi.

1521'de Sultan Süleyman Mısır ve Suriye'den Anadolu'ya gelen ulaşan deniz ticaret yolunu emniyete almak ve korsan faaliyetler yürüten Rodos Şövalyelerini durdurmak için Rodos'u almış ve Akdeniz'de önemli bir üs edinmişti. Bu adadan çıkarılan Rodos Şövalyeleri 1530'da Malta'yı kendileri için yeni bir üs olarak seçmiş ve burada da korsan faaliyetlerine başlamışlardı. 1565'te Rodos Şövalyelerini Malta'dan da çıkarmak isteyen Sultan Süleyman Malta'yı kuşattı. Ancak bu kuşatmada büyük kayıplar veren

³⁸ Bradford, a.g.e., s. 315.

³⁹ İdris Bostan, "Garp Ocaklarının Avrupa Ülkeleri ile Siyasi ve Ekonomik İlişkileri (1580-1624)", **Tarih Enstitüsü Dergisi**, S.14 (1994), s.69.

Osmanlılar adayı kuşatmadan dönmek zorunda kaldılar. Malta Savaşı'nın en önemli sonucu ise Akdeniz'deki Osmanlı fırtınasının dindiği göstermesi oldu.

1571'de Osmanlılar Mısır-İstanbul ticaret güzergahında bulunan ve bu ticaret yolu için tehlike oluşturan Kıbrıs'ı Venediklilerin elinden alınca Papalık, İspanya ve Venedik yeniden bir ittifak oluşturarak İnebahtı'da Osmanlı donanmasını yenerek donanmanın büyük kısmını yaktı. Dünya deniz tarihinin en büyük deniz muharebelerinden biri olan bu savaş Akdeniz tarihi açısından da büyük önem taşıyordu çünkü binlerce yıldır denizin efendisi olan kürekli kadırganın ağırlıklı rol oynadığı son muharebeydi. Bundan sonra is deniz savaşlarının sonucunu belirleyecek olan yelkenli gemilerdi.⁴⁰ Akdeniz'de gücü sarsılan Osmanlılar Akdeniz'deki tek güç olduklarını göstermek için kısa bir sürede 150 kadırgadan oluşan çok güçlü bir donanma oluşturarak 1574'de İspanyolların eline geçmiş olan Tunus'u geri aldı.

16.yüzyılda gerçekleşen bu büyük donanma savaşları sonucunda Akdeniz'deki deniz savaşlarının ve hakimiyet mücadelesinin değişmesi açısından önemli bir rol oynadı. Çünkü taraflar hem büyük kayıplar verdi hem de artan maliyetler sonucunda bu tip büyük çaplı savaşlardan vazgeçtiler. Çünkü taraflar güçlerini arttırmak için kadırgalarına toplar yerleştirmeye başlamışlardı, ancak bu kadırgaların daha sağlam yapılması ve ağırlaşan teknelerin ilerlemesi için daha çok kürekçi taşınması, bu ise daha çok ücret ve daha çok erzak ihtiyacı demektir. Bütün bunlarla artan maliyetler sonucunda son İnebahtı Savaşıyla büyük savaşlar çağı kapanmaya yüz tutarken yerini farklı bir çatışmaya bıraktı.⁴¹

2.1.1.2.Osmanlı'nın Gerileyişi- Avrupa'nın Doğuşu

16. yy'dan sonra iki yüz yıl boyunca Akdeniz önceki yüzyıllara oranla daha sakin bir dönem geçirdi. Bu dönemde İspanyollar başka bir ticaret güzergahı bulmuş, Osmanlılar ise kendilerini rahatsız edecek başka bir güçle karşılaşmamışlardı. Bu durum sonucunda

⁴⁰ Bradford, a.g.e., s.327

⁴¹ Molly Greene, "Dirilen İslam 1500-1700", **Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları**, der. David Abulafia, İstanbul: Oğlak Yayıncılık, 2005, s. 226.

Osmanlı'nın rehavete kapılarak gerilemeye başlaması ve Avrupalı devletler karşısında güçsüz duruma düşmesine sebep oldu.

Osmanlılar 1683'te Viyana kuşatmasında yenilgiye uğramış, 1717'de Belgrad Avusturya'ya, 1783'te Kırım Rusya'ya, kaptırılmış 1827'de Mısır filosu Navarin'de darmadağın olmuştu. Yunanistan'ı geri alma şansı da son bulmuştu. Bu olumsuzluklarla beraber 1711'de Ruslar'a karşı Prut zaferi, 1715'te Venedikliler'e karşı Mora zaferi gibi kısmî başarılar elde edildiyse de Osmanlılar'ın bir gerileme sürecinde oldukları âşikârdı.

Donanma açısından da Osmanlı Umman Denizi'nde ve Doğu Afrika kıyılarındaki gücünü kaybetmesine karşın Akdeniz'de ve Karadeniz'de hala önemli güce sahipti. Örneğin 1718'de Kathira açıklarında bir Osmanlı filosu Venedik savaş gemilerinden oluşan bir düşman hristiyan filosunu yendi, 1755'te ve 1784'de İspanyolların Cezayir'e saldırısını püskürtmeyi başardı.

Diğer tarafta ise Rusya Doğu'da yükselmeye başlamıştı. 1739'da Beserabya ve Boğdan'ı istila ettiler, Osmanlılar'ı Stavuçanah'ta yendiler. 1768-1784 savaşları sonucunda Tuna kıyısında Osmanlı gücünü zayıflatıldılar ve 1787-1792 savaşlarındaki zaferle Tuna'nın güneyine indiler.

Ruslar kara zaferlerinden sonra denizler de hakimiyet kurmaya başladılar. 1770'te bir Rus filosu Sakız Adası açıklarında bir Osmanlı filosunu yendi. Ruslar daha sonra Çanakkale Boğazı'nı ablukaya aldılar, Limni, Eğriboz ve Rodos'u ele geçirmeye çalışsalar da başaramadılar ve Yunan ayaklanmasına destek vererek ön ayak oldular.⁴²

2.1.1.3.Fransa

Fransa 18 ve 19.yüzyıllarda Akdeniz'in en önemli güçlerinden biri haline geldi. 1768'de Korsika adası alındı ve 1798'de devrim gerçekleştirildi. Napolyon önce general,

⁴² Jeremy Black, "Avrupa Devletlerinin Savaş Alanı Akdeniz: 1700-1900", **Tarih Boyunca Akdeniz Uygurlukları**, der. David Abulafia, İstanbul: Oğlak Yayıncılık, 2005, s. 252.

ardından Birinci Konsül ve en sonunda imparator oldu. Fransız ideolojisini bütün dünyaya yaymak ve nüfuz alanını Kuzey Avrupa'ya ve Akdeniz'e yaymak istiyordu. Bu amaçla ilerlemesine devam etti. Napolyon Kuzey İtalya'da ve Sardunya'da ve Avusturya kuvvetleri karşısında zaferlerinin ardından Campo Formio Antlaşmasıyla İon adaları, Venedik yönetimindeki Arnavutluk ve Kuzey İtalya'nın büyük bir bölümü Fransa'ya geçti. Kısa bir süre sonra da Venedik alındı. Napolyon kafasındaki en büyük ideal ise Mısır'a yönelik bir sefer ve Britanya'yı istila vardı.

2.1.1.4.İngilere-Fransa Mücadelesi

18.yy'a gelindiğinde Akdeniz iki ülkenin hakimiyet mücadelesinin meydanı haline gelmişti. İngiltere sanayi devrimin gerçekleştirerek ticari ve mali olarak dünyanın merkezi konumundaydı ve doğuya doğru kolonileşmesini sürdürüyordu. Fransa da ticari olarak olmasa da siyasi olarak Akdeniz'e hâkim olma çabasıdaydı ve Fransız ordusunun başkomutanı olan Napolyon Hindistan'la bağlantıları keserek İngiltere'yi zayıflatmak istiyordu. Napolyon'un ordusu 1798'de Mısır'a çıktı ve İskenderiye ele geçirildi. Ancak Nil deltası açıklarında Amiral Horatio Nelson'un komuta ettiği İngiliz filosu ile Amiral De Bueys komutasındaki Fransız filosu karşı karşıya geldi ve bu savaş sırasında Fransa mağlup edilerek ilerleyişi durduruldu. Napolyon Mısır'a döndükten kısa bir süre sonra 1799'da karaya çıkmış Osmanlı ordusunu Ebukir'de yenmesine rağmen bu onlara büyük bir başarı getirmedi. İngilizlerin denizlerdeki hakimiyetinden dolayı Fransa'ya kaçmak zorunda kalan Napolyon'un Mısır'da kalan ordusu, İngilizler tarafından mağlup edildi.

İzleyen dönemde İngiliz donanması Akdeniz'deki nüfuz alanını genişletmeye çalıştı ve 1798'de Minorka, 1799'da Napoli ve 1800'de Malta ele geçirildi. İngiliz tarihçi Jeremy Black'a göre "1798'den itibaren İngiliz donanması 1945'e kadar Akdeniz bir İngiliz gölü olmasa bile, en azından İngiliz egemenliği altında bir deniz olarak kalacak olması Akdeniz'deki ve onu çevreleyen kıyılardaki gerek doğrudan (Malta, İon adaları, Kıbrıs,

Mısır ve Filistin) gerekse dolaylı İngiliz Emperyal gücünün ve ayrıca bölgedeki İngiliz ekonomik gücünün bir önkoşuluydu ⁴³

2.1.1.5. Son Osmanlı Dönemi

İngiltere ve Fransa arasında yaşanan Akdeniz'deki hakimiyet mücadelesi sürerken Osmanlı Devleti Batılı güçlerin sanayide ve denizcilikte kat ettiği mesafenin çok gerisinde kalmıştı. . İstanbul'a gözlem yapmak için gelen İngiliz topçu subayı George Koehler altı ay yaptığı gözlem sonucunda verdiği rapor o dönemde Osmanlı'nın rakiplerine oranla ne denli geride kaldığının önemli bir göstergesidir. George Koehler'a göre "yeni silahlar edinmenin ötesinde tedbirlere ihtiyaç vardı ve yönetimde, maliyede, ulusal karakterde, mekanik sanatlarda v.b. tam bir devrim gerçekleştirilmeliydi. Ayrıca gerek sivil gerek askeri yönetimin her alanına sinmiş olan umursamazlık mevcut durumu düzeltmenin önündeki en büyük engeldi"⁴⁴

Diğer taraftan da komşusu Ruslar'ın da baskısı giderek artıyordu. 1806-1812 Osmanlı Rus savaşında Ruslar Eflak ve Boğdan ve Beserabya'yı işgal etmişler Edirne'yi ise bir süre ellerinde tutmuşları. Kırım Savaşı (1853-1856) ile de güneye inmek istediklerini açıkça göstermişlerdi. Bu dönemde Osmanlı'nın en büyük desteği Ruslar'ın Akdeniz'e inmesini ve hâkimiyet alanını genişletmesini istemeyen İngiliz ve Fransızlar oldu. Avrupalı devletler Osmanlı'nın yanında yer alarak Rusya'ya karşı bir Avrupa bloğu oluşturarak Rusya'yı yendiler ve Paris Antlaşması'nı imzaladılar.

1827'de meydana gelen Navarin baskını zaten gerilemekte olan Osmanlı donanmasına büyük zarar verdi. Fransız İhtilali'nin etkisiyle ve Rusya'nın desteğiyle ayaklanan Mora Rumlarının isyanını Mısır Valisi'nin oğlu İbrahim Paşa bastırdı. Durumdan memnun olmayan İngiltere-Fransa ve Rusya ittifakı Yunanistan'ın vergi ile bağlı müstakil bir devlet olması talebi reddedilince Navarin'de ani bir baskınla Osmanlı-Mısır donanmasını yok ettiler. Toprakları üç kıtaya yayılmış Osmanlı Devleti bir anda

⁴³ a.g.e., s.252

⁴⁴ a.g.e., s257

donanmasız kalmıştı. Bunu izleyen dönemde Cezayir devletten koştu, Mısır Valisi ayaklandı. Yunanlılar Megali İdealarını hatırlayarak Ege adalarına gözlerini diktiler. Navarin Baskını'nın diğer önemli sonuçlarından biri de bu savaşın yelkenli donanmanın son büyük savaşı olması ve buharlı gemilerin sonraki savaşlarda etkinliğini arttırması olmuştur.⁴⁵

1830 itibariyle de Osmanlılar denizlerde kendini iyice belli etmeye başlayan Amerika Birleşik Devletleri ile ilk resmî münasebetlerini gerçekeştirdi. ABD'nin gittikçe artan denizcilik becerilerinden ve tekniğinden faydalanmak isteyen Sultan II. Mahmut 7 Mayıs 1830'da ABD ile uzun süren müzakereler sonucunda "Türk-Amerikan Dostluk, Ticaret ve Seyr-i Sefâin" adlı bir dostluk anlaşması imzaladı. Bu anlaşmada bir de gizli madde vardı. Bu anlaşmaya göre ABD Türk Donanması için yeni savaş gemileri yapacak ve bu gemilerin maliyeti kendilerine yaptıkları gemilerin maliyeti ile aynı olacaktı. Bununla beraber bazı ABD'li mühendisler İstanbul'a gelerek Osmanlı tersanelerinde yeni tekniğe uygun gemiler yapmaya başladılar. Ancak bir takım şahsi çıkar ve küçük menfaatler peşinde koşan bazı devlet adamlarının entrikaları neticesinde ABD'li mühendisler geri dönmek zorunda kaldılar. II. Mahmud'un vefatı ve denizcilikte oldukça bilgili ve çalışkan olan kaptan-ı deryası Çengeloğlu Tahir Paşa'nın görevden ayrılması ile tersane ve donanma işlerindeki hummalı faaliyetler durmuştu. İzleyen dönemde Osmanlı yöneticileri gemi inşaatı yerine İngiltere'den bol bol gemi satın alma yoluna gittiler. Bu da Osmanlı'da gemi teknolojisinin gelişmemesine önemli ölçüde olumsuz etki yaptı.⁴⁶

Kırım Savaşı Osmanlı Devleti'nin yıkılışına giden yolda bir dönüm noktası oldu. Her alanda büyük çöküş yaşayan Devlet mali olarak da çok kötü durumdaydı ve ilk defa olarak Kırım Savaşı sonrasında dışarıdan borçlanmak durumunda kaldı. Osmanlı Devleti artık kendi başına değil, Avrupa'nın iki hâkim emperyal gücünün dış politikasındaki bir piyonu olarak ayakta durabiliyordu. Bundan sonraki zamanlarda bu iki devlet Osmanlı'nın iç işlerine olan müdahalesini arttırdı. Osmanlı ise ayakta durabilmek için Avrupa'lı devletler arasına denge siyaseti yürütme yoluna gitti.

⁴⁵ Ali Gencer, **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi No.2, İstanbul, 1986, s.36

⁴⁶ a.g.e., s.37

Donanma bakımından da Avrupalı rakiplerinin gerisinde kalan Osmanlılar bunun doğal bir sonucu olarak da Akdeniz'deki hâkimiyetini kaybetti. 1912'de Berka (Kyrenaika), Trablusgarp ve On İki Adalar'ı İtalya'ya bıraktı. Fas'ın Akdeniz kıyılarında İspanyol himaye yönetimi kurulurken, iç kesimler Fransız denetimine girdi. Birinci Dünya Savaşı'ndan da yenik çıkan Osmanlılar 1920'de Filistin ve Mavera-yı Ürdün İngilizlere, Lübnan ve Suriye'de Fransız manda yönetimine bıraktı.

2.1.2. Osmanlı'da Denizciliğin Gelişimi

2.1.2.1. Denizlerle İlk Tanışma

Anadolu'da Türklerin denizle ilk tanışmaları, 1075 senesinde İznik'in Süleyman Şah tarafından fethedilerek Marmara kıyılarına yerleşmeleri ile başladı. İzmit'in fethinden kısa bir süre sonra Süleyman Şah, Anadolu'da birliği sağlamak, fetihlere devam etmek için yerine Ebulkasım'ı vekil tayin ederek Anadolu seferine çıktı. İznik kalesini geri almak isteyen Bizanslılarla mücadele eden Ebulkasım, Bizans'ın elinde bulunan Gemlik kasabasını ele geçirerek ilk Türk tersanesini 1088 yılında inşa etti. Ancak daha sonra Bizans ordusu ve donanması Gemlik'i kuşatarak yeni tesis edilen Türk gemi tezgahlarını yaktılar. Böylece Selçukluların Marmara denizine çıkma yolunda ilk denemeleri başarıya ulaşmadı. Diğer taraftan Selçuklular Anadolu'da hızla devam ettikleri fetihlerin sonucu olarak Ege Denizi, Akdeniz ve Karadeniz sahillerine eriştiler. Türklerin tam anlamıyla deniz tarihi sayfalarında yer edinmesini sağlayan ilk Türk Emir Çaka Bey oldu. Ege Denizin'den gelecek olan askerî hareketin, Boğazlar ve İstanbul için önemli bir tehlike oluşturduğunu anlayan Çaka Bey, İzmir ve havalisindeki ilk Türk donanmasını meydana getirdi.⁴⁷

Selçuklulardan sonra gelen ve başlangıçta küçük bir kara beyliği olan Osmanlılar ise sahillere çıktıktan sonra denizcilik bilgi ve birikimlerini sürekli arttırmaya çalıştılar ve kendilerinden önce Batı Anadolu'da kurulmuş olan denizci beyliklerin kurmuş oldukları

⁴⁷ Erdinç Sancar, **21.Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi**, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2006, ss.35-36

donanmalardan ve denizcilerden istifade ettiler. Osmanlı Denizciliğinin çekirdeğini oluşturan bu beylikler arasında Menteşe, Saruhan Karasi beylikleri vardı.

Kısa bir süre içinde bu sınırlı donanma bilgisinin kendilerine yetmeyeceğini anlayan Osmanlılar Edincik, Gemlik, Karamürsel ve İzmit'te tersaneler kurarak geleceğin büyük Osmanlı Donanmasının ilk tohumlarını attılar. 16. yüzyılda teşekkül edecek Osmanlı Donanması'nı oluşturacak diğer önemli adımlar arasında Yıldırım Bayezid'in Gelibolu'yu donanma üssü ve tersane olarak seçmesi, Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u fethederek Karadeniz ve Akdeniz'e açılması, II. Bayezid'in hazırlıkları ve Yavuz Sultan Selim'in İstanbul Tersanesi'ni üs haline getirmeleri sayılabilir.⁴⁸

Osmanlı Denizciliğinin gelişmesine zamanın güçlü deniz cumhuriyetleri olan Venedik ve Cenevizliler de dolaylı yoldan yardım etti. Osmanlılar Venedik'e karşı Cenevizlilerle ittifak kurarak onların denizcilik beceri ve birikimlerinden faydalandılar ve Venedik Savaşı'nda Latin ücretli Latin denizciler istihdam ettiler. Gemi teknolojilerinin geliştirilmesinde ise Venedik'ten etkilendiler.

2.1.2.2. İstanbul'un Fethi

İstanbul'un fetih projesi de donanmanın gelişimine büyük katkı sağladı, çünkü güçlü bir donanma olmaksızın İstanbul'un fethi olanaksızdı. Gelibolu'daki tersaneyi yeniden tahkim eden Kaptan-ı Derya Baltaoğlu Süleyman Bey eski gemiler tamir ve yeni gemiler inşa ettirdi. Böylece burada irili ufaklı 350-400 gemi teşekkül ettirdiler ve bu İstanbul'un fethinde, Belgrad ve Eğriboz kuşatmalarında gemileri karadan yürüterek tarihte emsali görülmemiş bir savaş taktiğini hayata geçirdiler. Fetihden sonra da Fatih Sultan Mehmed Bizans'tan kalan Kadırga Limanı'nı tersane olarak kullandı ve Haliç'te Bizans Tersanesi'nin kalıntıları üzerine ilk tersaneyi kurdu. Bu tersanenin ve gemilerin yapımı için kıyı bölgelerinden gemici, marangoz ve sanatkârlar getirildi.

⁴⁸ İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz: Deniz Polikaları, Teşkilât, Gemiler**, İstanbul: Küre Yayınları, 2007, s.4

İstanbul'un fethiyle Osmanlı deniz politikalarını genişletmeye başladı. Önce İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndaki hâkimiyet kuvvetlendirildi ve Karadeniz kıyılarında fetihlere ağırlık verildi. Karadeniz'de hâkimiyet kurduktan sonra tekrar Akdeniz'e yönelen Osmanlılar bu denizde hakimiyetlerini güçlendirmek için tersanelerini geliştirmeye ve hızlı bir şekilde gemi inşa etmeye devam ettiler.

Venedik ile yapılan savaşlardan sonra Osmanlı gemi inşa teknolojisinde değişikliğe gitmeye ihtiyaç duydu. Uzun zamandır gemi inşa teknolojilerini inceleyen Osmanlılar, Venedik gemilerini andıran çekdiri ve kalyonlar, İspanyol gemileri tarzında gökeler inşa ettiler.⁴⁹

2.1.2.3. 16. Yüzyıl'dan Sonra Osmanlı Denizciliği

Doğu'dan gelen ipek yolunu ellerinde bulunduran Türkler, Anadolu'ya yerleştikten sonra ve denizlere hâkim olmaya başladıktan sonra ticaretlerini de denizde yaygınlaştırmaya, deniz ticaret ve nakliyatına başladılar. Bundan sonraki izleyen dönem üç devir olarak incelenebilir⁵⁰:

- Yabancı gemilerin taşıma yaptıkları devir
- Yabancı gemilerin ve Türk gemilerinin birlikte taşıma yaptıkları devir
- Sadece Türk gemilerinin taşıma yaptıkları devir

16.yüzyıl ile başlayan birinci devirde Türk sularında yabancı gemiler taşıma ve ticaret yapıyorlardı. Bunun sebebi ise Kanuni Sultan Süleyman'ın Fransa Kralı I. François ile yaptığı ticaret sözleşmesinde Avrupa ile olan Türk ticaretinin Fransız bayrağını taşıyan gemilere verilmesiydi. Fransa kendilerine verilen bu imtiyazdan yararlanarak Türk limanları arasında da Fransız gemileri işletiyordu. Diğer ülkeler de bu anlaşmaya göre Osmanlılar ile yaptıkları ticarete Fransız bayrağı taşıyan gemiler kullanmak zorunda

⁴⁹ a.g.e., s.9

⁵⁰ N. Atalay Tarhanlı, "Denizcilik Sektörü ve Denizcilik Sektöründe Faaliyet Gösteren Bir Şirketin Halka Arzı", (Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü Sermaye Piyasası ve Borsacılık Anabilimdalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2006, s.38.

idiler. 17. yüzyılda olarak Avusturya, Rusya, İsveç, İspanya ve Prusya'da Osmanlı ile olan ticaretlerini kendi gemileriyle yapma izni aldılar.

19.yüzyılda başlayan ikinci devirde ise yabancı gemilerin yanında Türkler gemi işletmeciliğine başladılar. Bu şekilde Türkiye kıyılarında görülen ilk buharlı gemi 1828 senesinde ortaya çıktı. Tanzimat'tan birkaç sene sonra 1844'de Bahriye Nezareti tarafından İngiltere'den getirilen bir gemi ile (Seyr-i Bahri), İstanbul-Gemlik-İzmit ve Tekirdağ hattı açıldı. Bu sene içinde bir gemi daha getirilerek (Eser-i Hayr) Boğaziçi'de çalıştırılmaya başlandı. "Hazine-i Hassa Müzesi" olarak adlandırılan bu işletme; işletmecilikte özerk bir kurumun kurulmasını gerektirdiğinden, bunun için yine Bahriye Nezaretine bağlı olmak üzere 1843 Fevaid-i Osmaniye adı altında bir yönetim kurulması sağlandı. Ancak yabancılarla rekabete gücü yetmeyen bu yönetim kısa bir süre sonra yönetimi bir Fransız şirketine devretmeye mecbur kaldı. Ancak Fransız şirketi de bu işin üstesinden gelemeyince işletmeyi tekrar Türk yönetimine devretti. Bu işletme Sultan Aziz döneminde idare-i Aziziye ismini alarak 1878'de idare-i Mahsusa oldu. Bu işletme en son olarak 1910 yılında Ticaret Nezaretine bağlı Osmanlı Seyr-i sefain idaresine dönüştü. 1851 senesinde ise İstanbul-Boğaziçi-Kadıköy arasında gemi işletmek üzere Şirket-i Hayriye adında özel bir teşebbüs kurularak Türk denizciliğine önemli hizmetler verdi.

Üçüncü devir ise I. Dünya Savaşı (1914) ile başlayan sadece Türk gemilerinin taşıma yaptıkları dönemdi. Savaşta kapitülasyonlar kaldırılmış ve Türk gemileri ve işletmeleri serbest alan bulmuştu. Ancak savaş senelerine rastlayan bu dönemde mevcut gemileri bir çoğu batırıldığından dolayı Türk deniz ticaret filosu bir hayli küçülmüştü. I. Dünya Savaşı'ndan önce yaklaşık olarak 110.000 tona ulaşan ticaret filosundan, toplam tonajı 83.600 olan 63 Türk gemisi savaşta batırıldı. Buna mütareke senelerindeki istikrarsız durum da eklenince 1922'de ticaret filosu 16.582 safi rüsum tonalitosuna düştü.

2.1.3. Osmanlı Deniz Ticaretinin Gelişimi

2.1.3.1. İlk Dönemler

Osmanlılar Karadeniz’i kuzey kıyıları dahil aldıktan sonra Rusya ile komşu oldu. 1475 yılından başlayarak Kırım’ın çevresinde Azak’ta önemli ticari merkezler vardı ve bu bölge Avrupa-Asya arasında yapılan ticari malların ithal ve ihracatının yapıldığı ana merkezlerdi. Bu merkezler artık Türk tüccarların kontrolüne girmişti Rusya ile ilişkiler ise önceleri bu bölgeden ticaret yapan Rus tüccarları ve onlardan kaynaklanan sorunla başlamıştı. Azak ve Kefe’den tüccarların gemilerle Karadeniz’den Bursa’ya geldiği başta ipek olmak üzere mal ticaretinin yapıldığı belgelerden anlaşılmaktadır.⁵¹

İstanbul’un alınmasından kısa bir süre sonra yapılan nüfus sayımında şehir 80000, 1520-1535 arasında ise 400000 nüfusu ile Avrupa’nın en büyük şehri konumundaydı. Böyle büyük bir nüfusu iâşe etmek ve ihtiyaçlarını karşılamak için çok organize bir sistemin kurulmasına ihtiyaç vardı. Bununla birlikte, İstanbul’un coğrafi alanı eski zamanlardan beri Asya (İpekyolu), Rusya, İran, Rumeli vilayetleri ve Avrupa ülkeleri arasında yapılan mal ve eşya nakli için önemli bir geçiş noktasıydı. Özellikle Sarayburnu-Haliç arasındaki denizin tabii bir liman olması ve kötü iklim şartlarına da elverişli olması sebebiyle bu bölgede ticaret hızla gelişti. Şehrin başta gıda maddeleri (tahıl) olmak üzere tonlarla ihtiyacı vardı. Günde 300-500 ton buğday, yılda 200000 sığır, 6 milyondan fazla koyun, kuzu, tonlarla pirinç, şeker, fıçılarla bal tüketilmekteydi. Bu sebeple 16–17. yüzyıllar kara ve deniz ulaşım araçlarıyla tonlarca malın taşınması için güçlü bir organizasyona ihtiyaç duyulan yıllardı. Tülay Duran’ın Türk Denizciliği ve Denizcilik Kaynakları kitabında aktardığına göre B.R Lubenau Seyahatname kitabında “bir günde 800 gemi saydığını ve bunlardan bir kısmının şehre mal getirdiğini, ve bir kısmı da gitti” diyerek ticaretin ne kadar canlı olduğunu belirtmiştir.⁵²

İstanbul’a kuru meyve, zeytin ve zeytin yağı Ege sahillerinden gelirdi. Bu malların Eminönü ve Unkapanı arasında yüklerini nereye boşaltacakları belli idi. Başbakanlık

⁵¹ Tülây Duran, **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları**, İstanbul: Tarihi Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi, 2002, s. 334

⁵² a.g.e., 335

Osmanlı Arşivinden alına 9 Ekim 1565 tarihli belgede “...İzmir ve Foça’da yetişen kuru meyve madrabazlar tarafından satın alınıp stoklandığı için İstanbul’da kuru meyve sıkıntısı çekildiğinden, bunun önlenmesi için madrabazlarının ambarlarının açtırılması ve ne kadar kuru meyve var ise, madrabazlara aldıkları fiyattan sattırılıp gemilere yüklettirilerek acilen İstanbul’a gönderilmesi” ve 18 Ağuston 1564 tarihli belgede “... İstanbul’da zahire sıkıntısı olduğundan, Karadeniz kıyılarındaki kazalara zahire için giden gemilere akçeleri ile zahire aldırıp İstanbul dışındaki yerlere götürülmemesi için, içlerine silahlı er konulup yüklenen zahirenin miktarı ve gemi kaptanının ismi de yazılarak acilen İstanbul’a gönderilmesi...” istenmektedir.⁵³

16. ve 17. yüzyılda Marmara’da (İstanbul limanı ağırlıklı) kalyon ve şayka cinsi olarak 1500’den fazla, Karadeniz’deki gemiler ise 700 kile (1 İstanbul kilesi 25 kilo) taşıma kapasitesindeydi. Venedik ve Cenevizliler, Bizans Türklerin eline geçtikten sonra da önce olduğu gibi ticarete hâkimdi. Bu devletlerin ticari kolonileri ile Osmanlı devleti bu devletlerle topraklarında ticaret yapma hakkını veren anlaşmalar yapmıştı. Fakat bu müsaade zamanla değişime uğrayarak, Fatih Sultan Mehmet döneminde Karadeniz’de Trabzon ve Kefe ticaret müsaadesi vermesine karşılık, bu ticari hüküm Kanuni Sultan Süleyman döneminde iptal edilmiştir.⁵⁴

2.1.3.2. Kapitülasyonlar

Osmanlı devleti önceleri bazı devletlerle yapılan anlaşmalarda dini ve ticari olarak bazı imtiyazlar tanımıştı. Bu imtiyazlar devletin güçlü zamanlarında problem çıkarmadığı için süreleri dolduktan sonra yenilenmişti. Ancak zamanla kapsamı genişleyen ve kapitülasyonlara dönüşen bu imtiyazlar devletin zayıfladığı dönemlerde ticareti faaliyetlere çok olumsuz etkileri olmuştur. İlk kapitülasyonlar Fransa’ya Kanuni zamanında Şubat 1536’da verildi. İkamet, Seyr-i Sefain ve din serbestisi hükümlerini içeren bu anlaşma imtiyaz verilen devletin kendi bayrağıyla ticaret yapmasına izin verdi. Ancak başlangıçta sadece Fransızlar’a verilen bu hak diğer yabancı devletlere de

⁵³ a.g.e.

⁵⁴ a.g.e.

teşmil edilerek bütün yabancı gemilerin Fransız bayrağı ile ticaret yapmasına sebep oldu. Bu hak daha sonra İngiltere, Hollanda ve diğer Avrupa devletlerine çeşitli sözleşmelerle ve Rusya'ya Karadeniz hariç olmak üzere kendi bayraklarıyla ticaret yapabilmeleri için verilmişti. Kapitülasyonlardan sonra Venedik ve Cenevizlilerin elinde olan Akdeniz ve Karadeniz ticareti Fransa, Hollanda ve İngiltere'nin eline geçmiş, 1780'lerde ise yalnız Fransa'nın ticaret hacmi diğer iki devletin ticaret hacminden fazla olmuştu. Diğer taraftan İzmir önemli bir ihracat ve ticaret merkezi haline gelmişti. 1673'de Fransız gemilerine İstanbul-İskenderiye arasında sefer yapma hakkı tanınmıştı. Kapitülasyonların devreye girmesiyle Türk mallarının Fransız gemileriyle taşınması yetkisi verilmişti.⁵⁵

2.1.3.3. Buharlı Ticaret Gemileri Dönemi

İngiltere ve Fransa gemi teknolojisinde yeni bir çığır açarak buhar gücüyle çalışan gemiler yapmaya başladılar. Önceleri yelkenle çalışan gemiler buharla çalıştırıldı daha, 1835 ve 1840'larda ise buharla çalışan çarklı gemiler yaptılar. İlk olarak 1841 yılında 420 ton yük taşıyan pervaneli ve buharla çalışan İngiliz Novelty gemisi Liverpool'dan İstanbul'a geldi. Bu dönemde Haliç tersanesi de buhar makinesi ve levha imali için haddehane kurularak geliştirilmeye çalışıldı. Ticaret filosu için iki gemi yapıldı ve diğer tersanelerde gemi yapıldığı gibi yurt dışına da gemi siparişleri verildi. Ayrıca devlet de deniz ticaretini geliştirmek için bir kısım tedbirler alındı. Başbakanlık Osmanlı Arşiv Belgesinden edinilen bilgiye göre 6 Ekim 1826 tarihli belgede "... ticaret işlerin kolaylaştırmak, tüccar gemilerinin şekillerini ve taşıma kapasiteleri..." belirlemiş ve Deniz Müzesi Arşivinden alınan belge göre de 22 Mart 1839 tarihinde bir kararname çıkartılarak "... ticaret amacıyla yaptırılan gemilerin gerektiğinden donanma hizmetinde de kullanılabilmesi için 8000 kileden küçük olmamaları..." gerektiği konusunda bir tebliğ yayınlanmıştı.⁵⁶

⁵⁵ a.g.e., s.336

⁵⁶ a.g.e., s.337

Tanzimat dönemiyle Osmanlılar Avrupa Devletleri ile olan ticari ilişkilerine birçok yeni hukuksal ve bürokratik düzenleme getirerek yeni bir döneme girdiler. Özellikle 16 Ağustos 1838 yılında İngiltere ile yapılan Balta Limanı Ticaret Anlaşması iki ülke arasındaki ticaret ve gümrük esaslarını belirlemişti. Osmanlı Arşivinden alınan 14 Mayıs 1839 tarihli belgede toplumu bilinçlendirmek için "... İngiltere ve Fransa ile imzalanan ticaret anlaşmasının halkı bilinçlendirmek için gazeteye ilan verildiği ve tebliğat yapıldığı..." anlaşılmaktadır. Yine Osmanlı Arşivinden alınan 2 Şubat 1840 tarihli belgede "... İngiltere ve Fransa ile yapılmış ticaret antlaşmasına göre Osmanlı ülkesinden ihraç ve ülkeye ithal edilen mallardan alınacak vergi..." nin oranı tesbit edildiği anlaşılmaktadır. Aynı tasnifte deniz yoluyla iskeleler getirilen maldan %9 ithalat, iskelelerden yurt dışına gönderilen mallarda %3 ihraç malı vergisi alındığı kaydı vardır.⁵⁷

2.2. Akdeniz’de Türkiye Cumhuriyeti Deniz Ticareti Tarihi

2.2.1. Denizcilik Sektörünün İlk Görünümü

Akdeniz’de Osmanlı Devleti’nin yıkılmasının ardından yerine doğan Türkiye Cumhuriyeti Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı sonunda sahip olduğu toprakların büyük bölümünü kaybetmişti, ancak hala Anadolu’nun tamamına sahipti ve Avrupa’da az da olsa toprağı bulunuyordu. Bulunduğı konum itibariyle de sınırlarının üçte ikisinden fazlasını oluşturan 8.333 kilometrelik kesiminin deniz kıyılarına olması, Karadeniz’i Akdeniz’e bağlayan ve oradan okyanuslara ulaştıran sular üzerinde bulunması Türkiye’nin denizcilik ve deniz ticareti açısından hala ne kadar elverişli bir durumda olmasının en önemli bir göstergesiydi.

Türkiye bir zamanlar Akdeniz’in hakimi olan Osmanlı Devleti’nin mirasçısıydı, ancak tevarüs ettiği donanma ve deniz taşıtları denizcilikte son 4 yüzyılda büyük gerileme yaşayan Osmanlı’nın durumunu gözler önüne seriyordu. Matbaayı ve sanayi devrimini kaçıran, buharlı makine ve elektrik kullanımında yine geride kalan Osmanlı, limanları

⁵⁷ a.g.e.

arasında yolcu ve yük taşıma (kabotaj) hakkını da yabancılara kaptırmış, çok küçük bir deniz ticaret filosuyla yetinmek zorunda kalmıştı. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e kalan deniz ticaret filosunun motorla çalışan kesimi 11024 grostondan ibaretti ve çağdaş anlamda gemi üretimi ve sağlıklı limanı yok gibiydi. Bunun en büyük sebebi de kabotaj hakkının yabancı milletlere verilmesi ve Osmanlı'nın kendi topraklarında kendi malının yabancı bayraklı gemilerle taşınması, limanların başka milletlerin rahatça girip çıkabildiği bir alan haline gelmesi ve tam anlamıyla millî bir deniz ticareti anlayışının teşekkül etmeyişidir.⁵⁸ Bütün filo 88 gemiden ibaretti ve bu gemilerin büyük bir kısmı tamamiyle yıpranmış ve işe yaramaz bir hale gelmişti. Bu sebeple bu gemilerle kıyılar arasında nakil pek elverişli olmadığı için Lozan Anlaşması gereğince yabancı gemilerin iki sene daha kabotaj yapmalarına izin verilerek bu süre zarfında kendi ticaret filolarını oluşturabilmek için büyük gayret sarf edilmiştir. Türk armatörlere avanslar verilerek Türk ve Yunan toprakları arasındaki muhacir nakliyatının milli vapurlara hasredilmesi, Seyrisefain idaresinin elinde bulunan vapurlardan işe yaramayanları tamir etmesi ve Avrupa'dan yeteri kadar yeni vapur satın alınması bu gayretin kapsamındaydı. 1926 senesine gelindiğinde Türk deniz ticaret filosu artık kendi kıyılarında yolcu ve yük nakliyatını yapabilecek kapasiteye ulaşmıştı.

Ayrıca Osmanlı'dan Cumhuriyete kalan deniz ticaret filosunu oluşturan motorlu gemilerin çoğunluğu devlete aitti. Yani sanayide olduğu gibi denizcilikte de sektöre özel teşebbüs yerine devlet işletmeciliği hakimdi. Dolayısıyla Türkiye'nin denizcilikte kat etmesi gereken büyük bir mesafe vardı. Bu sebeple Cumhuriyet döneminde deniz taşımacılığı hızlı bir şekilde özel sektör ağırlıklı olarak değişti. Özellikle 1942-1944 yılları arası deniz ticaret filosunun en çok büyüdüğü yıllar oldu. 1962'de planlı döneme girildiğinde Türk Deniz Ticaret filosunun bin grostandan büyük gemileri 798.300 groston taşıma kapasitesine sahipti. Bu kapasitede özel sektörün payı ise %68.6 seviyesine ulaşmıştı.

Planlı kalkınma dönemine girdikten sonra Türk deniz ticaret filosunu kapasite ve tür olarak dünya ortalamalarının çok üstünde bir ivmeyle büyüdü. Öyle ki 1970-1990 yılları arasında dünya deniz ticaret filosunun büyüme oranı %82.6 iken, Türk Deniz ticaret

⁵⁸ **Türk Deniz Ticareti**, 1937, s.14

filosunun 1962-1978 yılları arasında büyümesi %113, 1978-1990 yılları arasında %231.7 ve 1962-1990 yılları arasında %606.6 oranında büyüme gösterdi.

1982 yılında yaşanan dünya deniz taşımacılığı bunalımı Türkiye'yi de etkiledi ancak bu bunalımın yansıması üç sene sonra gerçekleşti. 1984 yılında 6.051.900 DWT taşıma kapasitesine ulaşan Türk deniz ticaret filosu 1988 yılı sonunda %18.8 küçülerek 5.964.300 DWT'a indi. Bu alçalış olumsuz gibi gözükse de Türkiye'nin globalleşen dünya ekonomisi ile ne kadar entegre olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Özel sektör de Türk deniz ticaret filosundaki payını sürekli arttırmaya devam etti. 1991 yılı itibariyle mülkiyet yönünden %76.5 özel kesim ağırlıklı, tür yönünden de %73 kuru yük ağırlıklıydı. Tankerlerin payı ise %23 idi.

Deniz ticaret filosunun cumhuriyet dönemiyle hızla büyümeye başlamasının ardından yeni hukuksal düzenlemelere ve çevreye de ihtiyaç duyuldu. Yasalardan, tüzüklerden, yönetmeliklerden ve uluslar arası anlaşmalardan ve ikili anlaşmalardan zenginleştirilen deniz ticaret hukuku çevresi oluşturuldu. Bu ikili anlaşmalar arasında Azerbaycan, Arnavutluk, Belçika, Lüksemburg, Bangladeş, Bulgaristan, Fas, Hindistan, İtalya, Irak, Libya, Mısır, Pakistan, Suudi Arabistan, SSCB ve Malezya ve Romanya vardır. Uluslararası sözleşmelerden bazıları ise Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS,1980), Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (SAR,1988), Gemi Adamlarının Eğitim, Sertifika ve Vardiya Standartları Hakkında Sözleşme (STCW, 1989).⁵⁹

2.2.2. Planlı Kalkınma Dönemine Kadar Gemi Üretimi

1927 yılı itibariyle Cumhuriyet'in kayık, sandal, gemi yapım ve onarım sanayinde 1356.7 beygir gücü kullanan 18 adet motorlu işletme ve 92 adet motorsuz işletmesi vardı. Motorlu işletmelerde ise 149 adet motor vardı ve bu sektörde istihdam edilen işçi sayısı 1613 idi. 1935 yılında tersaneler artık askeri denizaltı yapabilecek seviyeye

⁵⁹ Hayri Sevimay, **Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü: Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler**, s. 12.

ulaşmıştı. 1938 yapılan plana göre ise bir tersane 5000 DWT'ye kadar gemi yapabilecek ve aynı anda 1000 DWT'lik 4 gemiyi inşa edecek iki tersane yapımı tasarlanmıştı.

1921'den 1962'ye kadar olan her on senelik gemi üretimine baktığımızda büyük gemilerin üretiminin sürekli artan bir ivmeyle arttığını görüyoruz. 1921-1930 arasında inşa edilen gemi adedi 249 iken, 1931-1949 arasında 356, 1941-1950 arasında 562, 1951-1960 arasında ise 866 oldu. Planlı kalkınma dönemine geçmeden hemen önce, 1962'de askerî amaçlı olmayan Türk tersanelerinin gemi yapım kapasitesi yılda 10200 DWT'ya ulaşmıştı. Taşkızak ve Gölcük askeri tersanelerinin, ticari yapım kapasitesi 23600 DWT civarındaydı. Özel kesim tersanelerinin yıllık gemi üretim kapasitesi ise hala çok düşük seviyede idi ve ulusal gemi üretim kapasitesinin ancak %5.5'ine denk geliyordu.

Planlı kalkınma döneminden önceli zamanı kapsayan 1921-1962 yılları arasındaki dönemde ticaret filosunun kapasitesi hızla artmasına rağmen yaşlı ve servisten çekilmesi gereken 445000 DTW'lik bir kısmı vardı. Bu sebeple izleyen planlı kalkınma döneminde öncelik verilen sanayi dallarından biri gemi üretim sanayi oldu.⁶⁰

2.2.3. Planlı Kalkınma Dönemlerine Kadar Deniz Taşımacılığı

Cumhuriyetten sonra deniz taşımacılığında yaşanan gelişmeler gemi üretim sanayinde yaşanan gelişmelerden daha da hızlı oldu. 1913'te limanlardan yüklenen ve indirilen 500000 ton eşyaya karşılık, 1960 yılında 2.2 milyon ton eşya yüklenmiş ve 3.3 milyon indirilerek bu rakam 5.5 tona ulaşmıştır. 1961 yılında bu rakam 6.2 ve 1962 yılında 7.8 milyon tona ulaşmıştı. Ayrıca bu yüklenen eşyanın %29'u, boşaltılan eşyanın %30.6'sı Türk bayraklı gemilerde taşındı. Bu artan istatistikî verilerle beraber 1945 yılında Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Liman ve Deniz İşleri Daire Başkanlığı ve İstanbul şehir hatları işletmesi ve Devlet Demiryolları ile Liman İşletme Müdürlüğü kurulmuştur. Ek olarak 1950'li yıllarla beraber özel sektör deniz taşımacılığı kamu taşımacılığını kapasite yönünden geçmeyi başardı.

⁶⁰ a.g.e., 95

2.2.4. Planlı Dönemlerinde Denizcilik Sektörü

2.2.4.1. I. Beş Yıllık Planlı Kalkınma Dönemi (1963-1967)

Kurtuluş Savaşı başlarken 11024 ton taşıma kapasitesine sahip olan 326 motorlu gemiden oluşan denizcilik sektörü birinci planlı kalkınma döneminin yürürlüğe girdiği 1962 senesinde yolcu ve yük taşıma kapasitesini 798300 DWT'ye ulaştırmıştı. Bu kapasitenin de %40'ı kamu kesimine, %60'ı özel kesime aitti. Ayrıca bu kapasitenin %71'i kuru yük gemilerinden, %21'i tankerlerden ve %8'i de yolcu gemilerinden oluşmaktaydı.⁶¹

Bu dönemde izlenen politikalar ve alınan tedbirler arasında şunlar vardı: Yük taşıma kapasitesi gelecek beş yılda taşınacak yüke oranla yeterli olduğundan yaşlı gemilerin yenilenmesi ve modernleştirilmesi dışında gemi üretimi olmayacak, gemi ithalatı durdurulacak, armatörlere yerli gemileri satın almaları için kredi sağlanacak, gemi inşaat kontrol sistemi kurulacak, gemi inşaatı için yurt içinde tersanelerin kullanılmayan kapasitelerinden faydalanılacak, servise girecek demir çelik fabrikaları mamulleri ile ham madde ihtiyacı karşılanacak ve yurt içinde yapılamayan bazı maddelerin ithali yapılacak.⁶²

Birinci beş yıllık kalkınma döneminin sonuna, 1967'ye gelindiğinde 798300 DWT olan yük taşıma kapasitesi 773200 DWT'ye gerilemişti. Bunun en büyük sebebi yukarıda belirtildiği gibi yaşlı gemilerin servisten çıkarılması, ithalatın azalması ve gemi taşıma kapasitesinin yeterli görülmesiydi. Ancak gemilerin taşıma kapasitesi komşu ve batılı ülkelerle karşılaştırıldığında hala çok gerideydi. Aşağıdaki tabloda Türk ticaret filosunun diğer ülkelere göre karşılaştırılması DWT olarak taşıma kapasitesi yönünden gösterilmiştir.

⁶¹ a.g.e., s.54.

⁶² DPT, "I. Beş Yıllık Kalkınma Planı", ss.343-347.

Tablo 1. Ülkelerarası Deniz Ticaret Filosu Karşılaştırmaları

	DWT olarak Filo	Türkiye Filosu=100 üren
Türkiye	734 000	100
Almanya	10 267 000	1 398
Yunanistan	13 136 000	1 790
İspanya	5 751 000	738
İtalya	9 727 000	1 1325
Fransa	8 089 000	1 102
Yugoslavya	1 965 000	268
İsrail	1 111 000	151
Belçika	1 462 000	199
Romanya	499 000	8
Pakistan	770 000	105
Bulgaristan	867 000	118

Kaynak: Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Raporu, Deniz Ulaştırması Özel İhtisas Komisyon raporu

2.2.4.2. II. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)

Birinci planlamada öngörülen ilkeler ve tedbirler çoğunlukla uygulanmış, özellikle 1000 DWT'nin altındaki gemilerde üretim plan tahminlerine yaklaşılmıştı. Bu dönemde Camialtı tersanesinin kapasitesi 15000-18000 DWT arasında gemiler inşa edebilecek şekilde arttırılmaya başlanması ve Deniz Kuvvetleri Gölcük Tersanesinin askerî hizmetler dışındaki kapasitesinin de ticarî gemi inşasına ayrılmasına karar verildi. Ayrıca özel sektör tersane bölgesinin neresi olması gerektiğine karar verilecek ve bu bölgede özel sektörün kuracağı tersaneler 1969 yılında işletmeye girecekti. Bu hedeflere dayanan II. Planlama dönemindeki gemi üretimi aşağıdaki tabloda verilmiştir.⁶³

⁶³ DPT, II. Beş Yıllık Kalkınma Planı, s.529.

Tablo 2. İkinci Plan Döneminin Gemi Üretimi**(Adet)**

Gemiler (DWT)	(1968-1972) Toplam
10 000-15 000 kuruyük	9
10 000 tanker	3
6 000-7 500 kuruyük	9
6 000-7 500 tanker	5
4 000-6 000 kuruyük	8
2 000-4 000 kuruyük	14
Yolcu gemisi (3 000 DWT)	2
Araba vapuru (1 000 DWT)	3
2 000 in altında	80
Diğerleri (Romork, saç mavna, duba v.b.)	126

Kaynak: DPT, II. Beş Yıllık Kalkınma Planı, s.531

II. planlama döneminde yapılacak ithalat I. Planlama döneminde olduğu gibi kısıtlandı. Hedeflenen ithalat rakamları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 3. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Gemi İthalatı (1965 Fiyatları)

İthal edilen gemiler		1967	1972
25 000 DWT nin üzerinde Tanker	Miktar	2 adet	-
	Değer	75 milyon TL	-
Özel tipte deniz taşıtları	Miktar	-	3 adet
	Değer	-	60 milyon TL
Toplam		75 milyon TL	60 milyon TL

Kaynak: DPT, II. Beş Yıllık Kalkınma Planı, s.533

Yatırım bazında II. Planlama döneminde hedeflenen rakamın I. Planlama döneminde hedeflenen rakama göre tam 4 kat artması bu dönemde yatırımlara verilen önemi ortaya

koymaktadır. Öyle ki I. Planlama döneminde 85 milyon TL olan bu rakam II. Planlama döneminde 350 milyon TL olmuştur.⁶⁴

Bu dönemde alınan tedbirler ise şöyleydi: Gemi inşaat kredi fonu talepler de göz önünde bulundurularak arttırılacak ve bu kredilerin şartları talep sahiplerini yurt içi gemi inşaatına teşvik edecek duruma getirilecek. Ayrıca gemi inşaat sanayini gelişmesi için 3339 sayılı kanun gözden geçirilecek, gemi inşasına yönelenler için vergiler kolaylaştırılacak ve kamu sektörü tersanelerinin Denizcilik Bankasından bağımsız bir kuruluş olması dönemin ilk yıllarında gerçekleştirilecekti.⁶⁵

2.2.4.3. III. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)

I ve II. Beş yıllık kalkınma planlarını kapsayan 1963 ve 1972 arasındaki dönemde Türk deniz ticaret filosunun kapasitesi %23 arttırılmıştı. Ancak II. Kalkınma planı döneminde gemi inşa koordinasyon komisyonu ve gemi kredi fonu kaldırılmış, Pendik tersanesi gerçekleştirilememiş, orta ve kısa vadeli krediler de bu sektörde iyi işlemediğinden taleplerin ithalatla ikamesi eğilimi artmıştı. Ayrıca bu dönemde onarımlarla beraber toplam üretim değer artış hızı ortalama %15.1 olarak gerçekleşmişti. Aşağıdaki tabloda I ve II. Kalkınma dönemleri sonunda hedeflenen rakamlar ve bunların gerçekleşme rakamları verilmiştir.⁶⁶

⁶⁴ a.g.e., s.533.

⁶⁵ a.g.e., s.534.

⁶⁶ DPT, **III.Beş Yıllık Kalkınma Planı**, s. 551.

Tablo 4. Planlı Dönemde Gemi İnşa Sanayi Üretiminde Gelişmeler

Mallar	Birinci Plan			İkinci Plan	
	1962	Plan hedefi	Gerçekleşme	Plan hedefi	Gerçekleşme Tahmini
10 000-15 000 DWT kuru yük gemisi	-	4	-	9	2
10 000 DWT tanker	-	-	-	3	-
6 000-7 500 DWT kuru yük gemisi	-	-	-	9	-
3 500-6 000 DWT gemi	-	6	-	8	2
1 000-3 500 DWT gemi	-	8	9	14	15
250-1 000 DWT gemi	4	-	55	30	30
Yolcu gemisi	-	-		2	3
Araba vapuru	2	10	9	3	4
Römorkor	3	10			
Diğerleri	29	11	104	126	144

Kaynak: DPT, III.Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 552.

III. beş yıllık kalkınma planında belirlenen hedefler arasında şunlar vardı: Özel sektör tersaneleri Tuzla'da toplanacak ve 1974 yılı sonunda üretime başlayacaktı. Pendik tersaneleri ise ilk gemilerin 1977 yılında teslim edecek, 20000 DWT'ya kadar olan gemilerin üretimi yurt içi üretimle karşılanacaktı. Ayrıca bu dönemde gemi üretiminin %15.8 artması öngörülmüştü. Beş yıllık dönem sonunda ise toplam olarak 280000 DWT üretim yapılacağı hedeflenmişti. Aşağıdaki tablolarda üçüncü plan dönemindeki gemi üretim hedefleri milyon TL ve adet cinsinden değerleri verilmiştir.⁶⁷

⁶⁷ a.g.e., s.556.

Tablo 5. Gemi İnşa Sanayi Üretim Tahminleri**(1971 Fiyatları ile Milyon TL.)**

			İkinci Plan Yıllık ortalama artış, yüzde		Üçüncü plan yüzde artışlar	
Mallar	1967	1972		1977	Beş yıllık	Yıllık Ortalama
Gemi yapım değeri	90,7	202	15,1	535	161,9	21,5
Gemi onarım değeri	62	133	16,5	163	22,6	4,2
Toplam	161,7	335	15,7	698	108,4	15,8

Kaynak: DPT, III. Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 556

Tablo 6.Üçüncü Plan Döneminin Yurt İçi Gemi Üretim Tahminleri (Adet)

Gemiler	1973-1977 yılları toplamı
20 000 DWT tanker veya yük gemisi	5
9 000-15 000 DWT kuru yük	4-10
5 000-7 000 DWT kuru yük	
2 500-3 800 DWT yük gemisi	20
3 00-1 500 DWT yük gemisi	50
1 200-3 000 M3 L.P.G. Gemisi	5
Asit sülfirik gemisi	5
5 000-7 000 DWT turistik yolcu gemisi	3
1 000 DWT şehir hattı yolcu gemisi	5
1 000 DWT şehir hattı araba gemisi	5
2 000-3 000 DWT feribot	3
Römorkor, şat-layter v.b. Hizmet gemileri	-

Kaynak: DPT, III. Beş Yıllık Kalkınma Planı, s. 556

Üçüncü plan döneminde yatırım olarak hedeflenen rakam toplam 1 milyar 20 milyon TL idi. Özel sektöre Tuzla'da ayrılan tersane yerlerinin alt yapısının tamamlanması ve

bu sahada 20000 DWT'un üzerinde gemilerin inşaatına uygun terane yatırımlarının yapılması bu yatırım hedeflerinin kapsamındaydı. Bu kurulan tersanelerin tam aktif hale gelmesi ise dördüncü planlama döneminde gerçekleşecekti. Bu dönemde alınan ilkeler ve tedbirler ise şunlardı: Gemi ihtiyacının karşılanması bir ana plan çerçevesinde zamanlandırılacak, yurtiçi sivil tersanelerle, askerî hizmetleri aksatmamak koşuluyla askerî tersaneler öncelik verilecek, ihtiyacın yurtiçiyle karşılanamayan kısmı ithal edilecekti. Bununla beraber uluslararası koşullara uygun kredi olanakları ve diğer kolaylıklar sağlanacak, gemi yapımına ilişkin mevzuat basitleştirilecekti. Ayrıca gemi ihracatını geliştirilecek tedbirler alınacak ve gemi inşaatında yeni teknolojiler takip edilecekti.⁶⁸

2.2.4.4. IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)

Üçüncü beş yıllık kalkınma planı sonucunda gemi inşa ve onarım sanayinde önemli gelişmeler yaşandı. Deniz ticaret filosunun kapasitesi 898000 DWT'dan 1765000 DWT'ya ulaşmıştı. 15 Ocak 1975'te yürürlüğe giren "Türk Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayini Teşvik ve Geliştirme Politika Esasları" ve eki Bakanlar Kurulu tarafından uygulama alanına koyulması ile sektörün gelişmesini engelleyen birçok bürokratik formalitenin basitleştirilmesi ve ortadan kaldırılması sağlandı. Kamu tersanelerinin kapasiteleri daha verimli bir şekilde kullanıldı. Ancak döviz sıkıntısı ile ithal girdilerin temini gecikince tersanelerin üretim hızı düştü ve yeni siparişler zamanında alınamadı. Ayrıca ihracatı kolaylaştırmak için bürokratik formaliteler kolaylaştırıldı ve vergi iadesi sağlandı. Ayrıca yeni kapasite oluşturmak adına en önemli gelişmeler Pendik tersanesinin yapımına başlanması, Alabey Tersanesinin Türkiye'nin en büyük bakım-onarım tersanesi olarak düzenlenmesi ve özel kesim tersane kompleksi olarak görülen Tuzla tersanesinin alt yapı inşaatına başlanması oldu. Bununla beraber Marmara ve Karadeniz kıyılarında önemli sayıda yeni özel kesim tersane altyapı inşaatına başlandı.⁶⁹

⁶⁸ a.g.e., s.558

⁶⁹ DPT, **IV.Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 1979, ss.638-639.

IV. Kalkınma planında ise belirlenen hedefler şunlardı: Ham petrol dışında ithalat ve ihracata konu olan malların en az %40'ını taşıyacak ve üçüncü devletlerin taşımalarından %20 pay alacak kapasitede deniz ticaret filosuna sahip olunacaktı. Ayrıca sektörün gelişmesini sağlamak, rekabet gücünü arttırmak ve teknolojik gelişmeyi hızlandırmak için gemi inşa sanayinin ihracata dönük bir yapıya kavuşması sağlanacaktı. Yeni tersanelerin devreye girmesiyle de 20000 DWT'dan büyük gemiler inşa edilecek ve 300000 DWT çeşitli tip ve tonajda gemi inşa edilecekti. Tablo 396'da bu rakamlar gösterilmektedir. Ek olarak deniz ticaret filosunu gençleştirmek, deniz ticaret hacmini genişletmek ve taşıma hedeflerine ulaşabilmek amacıyla yurt içinde yapımı mümkün ekonomik olmayan belirli tip tonaj ve yaş gurubunda bulunan gemiler dışarıdan alınacaktı. Tablo 397'de de bu rakamlar gösterilmektedir. Bu dönemde gemi inşa sanayine yapılması gereken yatırım ise 5.5 milyar TL olarak hesaplanmıştı.⁷⁰

Tablo 7. Gemi İnşa Sanayi Üretimi

(1978 Fiyatlarıyla Milyon TL.)

	Gerçek- leşme 1972	Gerçek- leşme 1977	Yılda Ortalama Yüzde Artış	III. Plan Hedefi 1977	Yılda Ortalama Yüzde Artış	1978	1983	Yılda Ortalama Yüzde Artış
Gemi	495,1	2 722,8	40,6	1 625,7	26,8	3 139,2	7 500	19
Gemi Onarım	475,7	1 022,0	16,5	583,2	4,2	1 269,5	2 000	9,5
Toplam	970,8	3 744,8	31	2 208,9	17,9	4 408,7	9 500	16,6

Kaynak: DPT, **IV.Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 1979, s.642.

⁷⁰ a.g.e.

Tablo 8. Gemi İnşa Sanayi Dış Alımı**(1978 Fiyatları ile Milyon TL.)**

	Gerçek- leşme 1972	Gerçek- leşme 1977	Yılda Ortalama Yüzde Artış	1978	1983	Yılda Ortalama Yüzde Artış
3 000 DWT'dan büyük gemiler	1 163	1 573,7	6,2	453,6	500	2
Gemi Onarım ve diğerleri	34,6	136,6	31,6	10	175	77,3
Toplam	1 197	1 710,3	7,4	463,6	675	7,8

Kaynak: DPT, **IV.Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 1979, s.642.

2.2.4.5. V. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)

Dördüncü beş yıllık kalkınma planı döneminin sonunda, 1983'te deniz ticaret filosunun ulaştığı kapasite 4.4 milyon DWT oldu. Bu oran planlanan %50 artış yerine, %180 gibi büyük bir artış oldu. Ancak Türk deniz ticaret filosu dış ticaret mallarının hala yalnız %47'ünü taşıyabiliyordu. Diğer taraftan, dünya ihracatı 1973-1988 yılları arasında %87.5'luk bir artış göstermişti, ancak taşıma diğer taşıma kesimlerine kaymış ve dünya deniz taşımacılığı %17.5 dolayında bir artış göstermişti. Bu durum 1980'lerden sonra dünyada gemi üretiminin azalmasına, dünya deniz ticaret filosunun küçülmesine ve gemi fiyatlarının düşmesine sebep olmuştu. Dolayısıyla Türk deniz ticaret filosunun büyümesi böyle bir döneme rastlamıştı ve 1988 yılı için filonun 4.4 milyon DWT olan kapasitesini 6.2 milyon DWT'lik bir taşıma kapasitesine çıkartılması planlanıyordu. Bu dönemdeki başlıca ilke ve politikalar arasında ise gemi inşa sanayinin bakım-onarım potansiyelinin ülke ihtiyaçlarını karşılayabilir duruma getirilmesi ve yabancı bayraklı gemilere verilen bakım-onarım hizmetlerinin artırılması için gerekli düzenlemelerin yapılması ve ülke ihtiyaçlarına uygun tip ve tonajdaki gemilerin üretimi ve gemi inşa sanayinin ihracata yönelik olarak teşvik edilmesi vardı.⁷¹

⁷¹ DPT, **V.Beş Yıllık Kalkınma Planı**, s.102

Aşağıdaki tablo ise 1983 ve 1989 yılları arasındaki değişimleri göstermektedir. Buna göre deniz taşıtlarıyla şehirler arası yolcu taşımacılığının yıllık ortalama %16.8 ve yurt dışı yolcu taşımacılığının yıllık %3 arttırılması, şehirlerarası yük taşımacılığında %80.9 olan karayolları ağırlığı %65.7'ye indirilirken, deniz taşımacılığı ağırlığının %11.5'e yükseltilmesi, yurt dışı taşımalarda ağırlığın deniz yollarına tanınması, deniz yoluyla şehirlerarası eşya taşımacılığında yıllık %17.7 ve yurt dışı eşya taşımacılığında yıllık ortalama %9.5 büyüme sağlanması ve filonun taşıma kapasitesinin yıllık ortalama %5.8 arttırılarak 6.2 milyon DWT' ye ulaştırılması hedef alınmıştı.⁷²

Tablo 9. Türk Deniz Ticaret Filosunda Gelişmeler (Birim DW Ton)

	1979	1989	Yıllık Ortalama Yüzde Değişme
Yük	2 095 098	3 400 000	8,4
Tanker	2 325 176	2 770 000	3
Ro Ro	12 197	30 000	16,2
Yolcu Gemisi	15 968	22 500	5,9
TOPLAM	4 448 439	6 222 500	5,8

Kaynak: DPT, V.Beş Yıllık Kalkınma Planı, s.115

2.2.4.6. VI. Beş Yıllık Kalkınma Programı (1990-1994)

1983 yılında deniz taşımacılığında başlayan kriz sonucunda 702 milyon DWT taşıma kapasitesine sahip dünya deniz ticaret filosunun kapasitesi 1988'de 631.7 milyon DWT'ye düşmüştü. Bunun sebebi dünya ihracatı büyük oranda artarken deniz taşımacılığının payının diğer taşımacılıklara oranla küçülmesi idi. Türk deniz ticaret filosu da bu küçülmeden payını aldı ve 1984'de 6 milyon DWT olan taşıma kapasitesi

⁷² a.g.e., s.115

1988'de 4.9 milyon DWT'ye geriledi.⁷³ Bununla beraber 1982'de dış ticaret mallarının %47.8'ini taşıyan Türk deniz ticaret filosu, 1989'da bu malların %35.8'ini taşıyabilmekteydi. Ayrıca beşinci plan döneminde şehirler arası ve yurt dışı taşımacılıkta hedefler aşılmış ve sırasıyla %26 ve %10'luk artışlar kaydedilmişti. Bununla beraber, beş yıllık kalkınma planı sonunda kamu tersanelerinin kapasitesi 996000 DWT'ya, özel sektörünki ise 218000 DWT'ye ulaşmış bulunuyordu. Toplam 317660 DWT taşıma gücüne sahip gemi üretebilecek Türk tersaneleri 99235 ton çelik işleyecek bir konuma gelmişti. Bu konum içinde özel tersanelerin kapasite kullanımı %5-15, kamu tersanelerinin kapasite kullanımları %16-65 oldu.⁷⁴

1989-1994 yıllarını kapsayan altıncı plan döneminde ise hedefler şöyleydi: Artan dış ticaret hacminden ve dünya deniz ticaretinden yeterli payın alınabilmesi amacıyla deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve gençleştirilmesi hedef alınacak, 5 milyon DWT olan ticaret filosunun altıncı plan sonunda 6.5 milyon DWT'ye ulaşması sağlanacak ve yaklaşık 358000 DWT olan gemi inşa kapasitesi Plan dönemi sonunda, kamu ve özel kesim yatırımlarının tamamlanmasıyla 950000 DWT'ye ulaşacaktı. Ayrıca bu dönemde gemi inşa sanayinde dışa bağımlılığı azaltmak ve sektöre rekabet gücünü kazandırıp ihracat seviyesini yükseltmek amacıyla yerli girdi kullanımı teşvik edilecek ve teknoloji geliştirilecekti. Bununla beraber gemi inşa sanayi için hammadde, yarı mamul ve mamul madde üreten yan-sanayi kuruluşlarının gelişmesi teşvik edilecekti.⁷⁵

2.2.4.7. VII. Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (1996-2000)

1994 yılı sonunda Türk deniz ticaret filosunun tonajı 9500000 DWT'a ulaşmış, ancak filonun yenilenmesi ve gençleştirilmesi uluslararası teknolojik gelişmelere uygun gemilerle donatılması sağlanamamıştı. Ayrıca liman faaliyetlerinde çağdaş bir işletmecilik yapısına ulaşmak için gerekli otonom liman idarelerine geçiş ve özelleştirme konusunda gelişme kaydedilememişti. Fakat bu dönemde limanlardaki

⁷³ DTO, **Deniz Sektör Raporu**, İstanbul, 1988. s.112.

⁷⁴ **a.g.e.**, ss.122-125.

⁷⁵ DPT, **VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, s.251.

konteyner trafiği önemli ölçüde artış göstermiş ve 1989 sonunda 267000 olan konteyner sayısı 1994 yılı sonunda 487000'e ulaşmıştı.⁷⁶

VII. plan ile ise deniz ticaret filosunun tonaj kapasitesinin yenileme dahi olmak üzere 13 milyon olan DWT'a ulaşması planlandı. Ayrıca dünya deniz taşımacılığında alınan payın mutlaka daha üst seviyelere çıkarılması tasarlandı. Diğer hedefler arasında ise liman işletmeciliğini çağdaş bir anlayışa kavuşturmak, liman kapasitelerinden en üst seviyede yararlanılarak transit taşımalarından ülkenin coğrafi konumunun getirdiği payı almasını sağlamak vardı. Konteyner trafiğinin ise 1 milyon adede ulaşması hedeflendi. Ayrıca gemi adamı istihdamı ve vergilendirme konularında kolaylıklar sağlanması yoluyla, Türk deniz ticaret filosunun rekabet gücünün artırılması ve tonajının büyütülmesi amaçlanmaktadır.⁷⁷

2.2.4.8. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Dönemi (2001-2005)

VII. beş yıllık kalkınma planı döneminin başlarında 1997 yılında, deniz ticaret filosunun tonajı 12 milyon DWT' a ulaşmış, ancak 1999 yılı sonunda 10444 DWT'a gerilemişti. Ayrıca filoda son yıllarda Ro-Ro, kimyevi madde, konteyner gemileri gibi özel maksatlı gemilere yönelmesine rağmen, filonun yenilenmesi ve gençleştirilmesi, uluslararası teknolojik gelişmelere uygun gemilerle donatılması sağlanamamıştı. Bununla beraber, Türk deniz ticaret filosunun dış ticaret taşımacılığında aldığı pay 1995 yılında %42'den 1999 yılında %30'a gerilemişti.⁷⁸

VII. beş yıllık kalkınma planı sonunda, 1995 yılında yüklenip indirilen toplam yük 119 milyon ton ve konteyner 765000 TEU (Twenty feet equivalent unit) iken, 1999 yılı sonunda bu rakamlar sırasıyla 155.5 milyon ton ve 1400000 TEU'ya ulaşmıştı. Ayrıca bu dönem içerisinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü tarafından işletilen kamu limanlarından yedisi özel sektöre devredilmişti. Bu dönemde Türk Uluslararası

⁷⁶ DPT, VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı, s.145.

⁷⁷ a.g.e. , s.148

⁷⁸ DPT, VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ankara, 2000, s.157.

Gemi Sicil Kanunu 1999 yılı sonunda yürürlüğe girmişti ve hukuki düzenlemelerin 2000 yılında bitirilmesi bekleniyordu.⁷⁹

VIII. Plan döneminde ise belirlenen başlıca amaçlar, ilkeler ve politikalar ise şöyleydi: Limanlar 2000 yılı içinde Ulusal Limanlar Master Planı çerçevesinde Türkiye'nin ithalat ve ihracat yüklerinin elleçlenmesi uygun nitelik ve nicelikte hizmet verebilecek şekilde geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde trafiğin geçiş koridoru olma özelliğine kavuşturulması sağlanacak, limanlar dünya ulaşım yolları içinde odak/arter oluşturacak biçimde büyüklük, yönetim biçimi, hizmet anlayışı gibi ölçütler yönünden yeniden yapılandırılacaktı. Ayrıca Türkiye'yi doğu-batı, kuzey-güney, ekseninde ulaşım koridoru ve transit uğrağı haline getirilmesi amaçlanan bu yapılanmada Türk deniz ticaret filosunun dünya standartlarında taleplere karşılık verebilecek nitelik ve nicelikte olması sağlanacaktı. Bununla beraber, Ro-Ro, konteyner, kombine layner, ferry, kruvaziyer yolcu gemisi, petrol tankeri, LPG/LNG gemi tipindeki ticaret gemilerinin satın alınması, yurt içinde yaptırılması, mevcudun yenilenmesi için sektör içi olanaklar da kullanılarak destek imkanlarından azami derecede faydalanılması kararlaştırıldı. Böylece dönem sonunda deniz ticaret filosunun 2.5 milyon DTW'si yenileme olmak üzere, 13 milyon DWT' ya ulaşması hedeflendi. Bu dönem sonunda limanlardaki toplam konteyner elleçlemesinin ise 1900000 TEU'ya ulaşması bekleniyordu. Bunlara ek olarak denizcilik sektörünü güçlendirmek için başka hukuksal ve finansal düzenlemeler yapılmasına karar verildi.⁸⁰

2.2.4.9. IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)

VIII. Beş yıllık kalkınma plan döneminde liman kararlarının sağlıklı bilgi ve verilere dayandırılmasını sağlamak üzere 1999 yılında başlatılmış olan Limanlar Ana Plan Çalışması 2001 yılında tamamlanmıştı. Ancak 2000 yılında dünya sıralamasında 18. sırada yer alan Türk deniz ticaret filosu son dönemlerde daha da belirginleşen

⁷⁹ a.g.e.

⁸⁰ a.g.e., ss.157-158.

finansman sorunları ve bayraktan kaçış nedenleri ile 2005 yılında 24. sıraya gerilemişti. Ayrıca VIII. Plan dönemi sonunda limanlardaki konteyner elleçlemesinin 1.9 milyon TEU' ya ulaşması beklenirken bu rakam 2.3 milyon TEU olarak gerçekleşmişti. Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile gerçekleştirilmesi planlanan Kuzey Marmara Limanı ve İzmir Limanı Tarama ve Tevsii Projeleri ile Derince Konteyner limanının inşaatı başlatılmamış, Kuzey Ege Liman Etüdü sonuçlandırılmıştı. Ek olarak Türkiye'de deniz emniyetinin güçlendirilmesi konusunda AB müktesebatına ve uygulamalarına uyum amacıyla İspanya ile ortaklaşa yürütülen çalışmalar tamamlanmıştı.⁸¹

Bu dönemde alınan hedefler ise şöyleydi: Limanların yükleme-boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra, kombine taşımacılık yapabilen birer lojistik merkezi haline getirilmeleri hedefi doğrultusunda tüm ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları tamamlanacak, başta İzmir Yöresi, Marmara ve Akdeniz Bölgesi olmak üzere liman kapasiteleri arttırılacak, deniz yolunda kısa mesafeli deniz yolu taşımalarını arttıracak gemi ve liman yatırımlarına ağırlık verilecek, deniz güvenliğinin arttırılması kapsamında Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti kontrolü iyileşecek, bu çerçevede Gemi Trafik Hizmetleri projeleri deniz trafiğinin yoğun olarak yaşandığı liman, körfez ve bölgelerde hayata geçirilecektir. Ayrıca askerî ve ticarî gemilerin Türk tersanelerinde tasarımı, yüksek yerli katkı oranıyla üretilmesi ve Türk Deniz Ticaret filosunun yenilenmesi amacıyla, başta Ceyhan yöresi olmak üzere, Türkiye Tersaneler Mastır Planının sonuçları da göz önüne alınarak yeni tersaneler kurulacaktır.⁸²

⁸¹ DPT, **IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 2006, s.27.

⁸² **a.g.e.**, s.71.

3.AKDENİZ’DE TÜRK DENİZ TİCARETİNİN SORUNLARI, AÇILIMLARI

3.1. Türkiye’de Deniz Ticaretinin Sorunları ve Açılımları

3.1.1. Türk Bayraklı Gemiler

Deniz ticaretinde son yıllarda yaşanan önemli sorunlardan biri dış ticarete Türk bayraklı gemilerin aldıkların payın giderek azalmasıdır. Nitekim Türk bayraklı gemilerin aldıkları pay yabancı gemilerin aldıkların payın 1/3’ü kadardır. Aşağıdaki tabloda 2000-2004 yılları arasında denizyolu dış ticaret taşımalarının bayraklara göre dağılımı verilmiştir.

Tablo.10. Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarının Bayraklara Göre Dağılımı

Yıllar	Toplam	İhracat	İthalat	T/b taşıma miktarı	T/b %	Y/b %
2000	118.248.056	32.291	85.956.955	36.082.371	30.5	69.5
2001	113.414.358	40.633.756	72.780.602.	35.196.754	31.0	69.0
2002	125.244.852	39.065.012	86.179.840	41.178.043	32.9	67.1
2003	140.15.438	41.476.801	98.673.637	39.745.043	24,8	75.2
2004	151.755.314	47.058.194	104.697.120	34.918.160	23	77

Kaynak:DPT, Dokuzuncu Kalkınma Planı Deniz Yolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 2007, s.17.

1995 yılında ithalatın %42’si, ihracatın %39’u Türk Bayraklı gemilerle yapılıyor iken, bu oran 2004 yılına gelindiğinde ithalatta %25’e, ihracatta ise %18’e düşmüştür. Dış ticaret taşımacılığının %88’inin deniz yolu ile yapıldığı Türkiye’de, Türk Bayraklı gemilerin bu ticarete aldığı payın her geçen sene düşmesi önemli bir sorundur. Bu sebeple dış ticaret taşımacılığında ödenen navlun miktarının gelecek yıllarda daha fazlasını ödememek için filonun gençleştirilmesi ve özellikle kamu yüklerinin taşınmasında Türk Bayraklı gemilere öncelik, belki ayrıcalık verilerek uygun

sözleşmeler yapılması ve denizcilik sektörünün bu şekilde desteklenmesi gerekmektedir.⁸³

3.1.2. Kabotaj Taşımaları

Deniz ticaretinde yaşanan önemli sorunlardan biri de kabotaj taşımalarının çok düşük seviyelerde kalmasıdır. Çok uzun bir kıyı şeridine sahip olmasına rağmen yurt içi taşımalarının aldığı pay sadece % 4.1'dir. Özellikle AB'ye aday bir ülke konumunda olan Türkiye, ileride AB'ye üye olması durumunda 815 sayılı Kabotaj Kanunu'nu yürürlükten kaldırmak zorunda kalacaktır. Bu durumda insanların ve malların serbest dolaşımı kapsamında yabancı bayraklı gemiler serbestçe Türk limanları arasında yük ve yolcu taşıyabilecek duruma geleceklerdir. Bu sebeple derhal yerli filoyu canlandırarak ve atağa kaldıracak projeler ve planlar oluşturulup hayata geçirilmelidir. Bu kapsamda ÖTV ve bunun gibi desteklerle hem hükümet, hem özel sektör ciddi girişimlerde bulunarak ileride karşılaşılabilecek problemlerin önünü şimdiden almalıdır. Bunun yanında Türk ve Yabancı bayrak altında çalışan armatörlerin sınırlı sayıdaki kruvaziyer gemisinin sayıları arttırılmalı ve coğrafi konumu, doğası, iklim koşulları, tarihi ve kültürel zenginlikleriyle kruvaziyer turizmi için son derece ideal bir ülke olan Türkiye'de özel sektör armatörleri bu alana yatırım yapmalı ve desteklemelidir.⁸⁴

3.1.3. Yabancı Bayraklı Gemiler

Deniz ticaretinde yaşanan önemli sorunlardan biri de Türklere ait olan Yabancı Bayraklı gemilerin artış göstermesidir. Vergi avantajları ve kredi sorunları sebebiyle Yabancı Bayrağa geçmiş yerli gemilerin yeniden ülkeye kazandırılması için 44. Hükümet zamanında yapılan yasal düzenlemeler faydalı olmuş ve bir kısım Yabancı Bayraklı gemiler yeniden Türk Bayrağına intikal etmiştir. Ayrıca 45. Hükümet zamanında

⁸³ DPT, Dokuzuncu Kalkınma Planı Deniz Yolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, 2007, s.18

⁸⁴ a.g.e., s.19.

yapılan yeni düzenlemeler ile Türk Bayraklı gemilerin sayısı daha da artmış ve Türklere ait yabancı bayraklarda çalıştırılan gemilerin sayılarında bir azalma görülmüştür. Ancak bu eğilim bazı sebepler sonucunda değişmiş ve yabancı bayrakla çalışan Türk gemilerinin sayısında önemli bir artış meydana gelmiştir. 2004 yılı sonu itibariyle alınan rakamlar bu tabloyu açıkça ortaya koymaktadır. Dünya filosunun tamamı 40000 gemiden ve 888 milyon DWT'den oluşurken, bunlardan sadece 420'si Türk Bayraklı gemidir ve bunların kapasitesi ise 6,5 milyon DWT'dir. Bu ise toplam dünya filosunun yalnızca %0.7'sine tekabül etmektedir. Bu sayılara Türk donatana ait Yabancı Bayraklı gemiler de ilave edildiğinde bu oran ancak %1'e çıkabilmektedir. Bu tonaja yakın yabancı bayraklı Türk gemilerin de şu an Türk armatörler tarafından yurt dışında inşa ettirilmektedir. Bu sebeple Denizcilik Müsteşarlığı, bir an önce Türk gemilerinin yabancı bayrağa geri dönüş sebeplerini araştırarak belirlenmesi ve yetkili mercilere sunularak Türk Bayrağına geri dönüşün kolaylaştırılması sağlanmalıdır. Bununla beraber Türk donatını ve devlet de insan faktörü üzerinde ciddiyle durmalı ve gemi inşaatı haricinde teknik personel yetiştirilmesi üzerinde yoğunlaşmalıdır.⁸⁵

3.1.4. Özelleştirme

Deniz yolu taşımacılığında karşılaşılan bir diğer önemli problem ise denizcilik kuruluşlarının özelleşmeyi tam olarak sağlayamamalarıdır. Bu deniz kuruluşları uzun zamandır özelleştirme kapsamında olmalarına karşın bir türlü istenen sonuç alınamamakta veya özelleştirilen kurumlarda sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu sonucun başlıca nedenleri arasında şunlar vardır:

- “Koalisyon hükümetleri özelleştirmede etkin olamamıştır. Koalisyon dönemlerinde Ulaştırma Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı ve Özelleştirme İdaresinin farklı partilerde olması etkinlik ve koordinasyon yönünden sakınca yaratmıştır.
- Kurumların uzun süre özelleştirme kapsamında kalması, gelişme ve yatırımı engellediği gibi çalışanları da olumsuz etkilemektedir.

⁸⁵ a.g.e., s.22.

- TDİ limanlarının özelleştirilmesi aşamasında edinilen deneyimlerin TCDD limanlarının özelleştirilmesinde iyi bir biçimde değerlendirilmesi gerekir.
- Denizcilikle ilgili, Kanun, Kanun Hükmünde Kararname, yönetmelik, tüzük, kararname ve makam olurları gibi mevzuat ve yetkili kuruluş sayısı çok fazladır.⁸⁶

3.1.5. Liman İşletmeciliği

Denizyolu taşımacılığında karşılaşılan önemli sorunlardan biri de liman işletmeciliğinde ortaya çıkan problemlerdir. Dünya deniz ticaretinde transit bir nokta olması ve Türkiye dış ticaretinin %87'sinin deniz yoluyla yapılması limanlardan karşılaşılan problemlerin ortadan kaldırılmasını daha önemli bir hale getirmektedir. Özelleştirme kapsamında olan TCDD limanlarının sorunları arasında şunlar vardır: İş sahiplerinin beş farklı bakanlık ve çok sayıda genel müdürlükle iş yapma zorunluluğu, sendika ve toplu iş sözleşmesinden kaynaklanan sıkıntılar, çevre ile ilgili alt yapı çalışmalarının bulunmayışı, atık alım işleme kapasitelerinin belirlenmesi gerekliliği, personel ve araç eksikliği, günün koşullarına uymayan eski teknoloji ile çalışma, sigorta sisteminin yetersizliği, gümrük sıkıntıları, başlangıçta konteyner limanı olarak yapılanmamanın getirdiği güçlükler, her yılı %20 oranında artış gösteren TCDD Limanları'nın konteyner trafiğinin gerektirdiği alt ve üst yapı yatırımlarıdır.

3.1.5.1. Haydarpaşa Limanı

Bu problemlere ek olarak bazı limanların da kendilerine has bazı problemleri vardır. Örneğin Haydarpaşa Limanı'nda yer darlığı sebebiyle konteyner hizmetleri aksamaktadır. Ayrıca zemin bozukluğu, mevcut raylar üzerine asfalt çekilmesi, konteynere uygun rıhtım vinci olmayışı gibi fiziki yetersizlikler mevcuttur.

⁸⁶ a.g.e., s.27

3.1.5.2. Derince Limanı

17 Ağustos 1999 depreminden büyük zarar gören Derince Limanı ise yenilenerek geri sahasının düzeltilmesi gerekmektedir. Samsun Limanı'nın ise liman alanının bir kısmı metro, bir kısmı fuar alanı için alınarak küçültülmüştür. Fuarın kapanmasının ardından burası park düzenleme çalışmalarıyla yeşil alana dönüştürülmekte ve önünden sahil yolu geçmektedir. Halbuki bu alan Ro-Ro terminali olarak kullanılabilir. Ancak liman mendireğe doğru sıkıştırılmakta ve liman gelişim alanı korunamamaktadır.⁸⁷

3.1.5.3. İzmir Limanı

Ege Bölgesi'nin elleçleme kapasitesi ve yük trafiği bakımından en büyük limanı olan Batı Avrupa ve Kuzey Afrika arasındaki merkezî konumu ve güçlü hinterlandıyla Türk ihracat ürünleri için de çok önemli bir rol üstlenen İzmir Limanı'nın da bir an önce çözülmesi gereken çok önemli sorunları vardır. Bu sorunlar şöyle sıralanabilir:

- Liman, kapasitesinin üstünde çalışmakta olup, su derinliği, istif sahası, araç ve personel yönünden yetersizdir.
- Halen limana giren araçların liman sahasını gereksiz yere otopark şeklinde kullanmasını engellemek amacıyla, araçların acente iş talep formu doğrultusunda giriş yapmaları sağlanmalıdır.
- DLH sorumluluğundaki alanlardan kullanım müsaadesi alınan yerlerde betonlama ve asfaltlama şeklindeki düzenlemelerle yeni alanlar kazanılmaktadır.
- İhracat otomobillerin park yeri olarak kullandığı rıhtım alanları boşaltılıp araçlar yeni asfaltlanan yere nakledildiğinden rahat çalışma ortamı yaratılmıştır.
- Vagonla gelip-giden konteynerler için ayrılan alanda yükleme boşaltma ve istifleme çalışmaları başlamıştır.
- 2004 yılı içinde yolcu yenilemesi yapılarak modern bir hale getirilmiştir.
- Liman operasyonlarının takibi ve ücretlendirilmesine yönelik 30 adet PC ve yazıcı alınmış olup gerekli sistem çalışmaları acentaların da giriş yapabileceği bir şekilde

⁸⁷ a.g.e., s. 29.

sürdürülmektedir.

- TCDD'nin diğer altı limanından geçici görevle 45 mekanik vasıta operatörü İzmir'de göreve başlamışlardır.
- Sadece İzmir Limanı'nda bulunan ve atıl vaziyette duran konteyner yıkama tesisine ya uygun bir ücret politikasıyla işlerlik kazandırılmalı veya başka amaç için kullanılmalıdır.⁸⁸

İzmir Limanı'ndaki sıkışıklık sorununa en güzel çözüm "Liman Tarama ve Tevsii Projesidir. Bu projenin hayata geçmesiyle TMO siloları önünde yarım kalmış rıhtım - 13m. su derinliğinde ve 450 m. uzatılarak 800 m. uzunluğunda rıhtım oluşacaktır. Mendirek uzatılıp rıhtım ucuyla birleştirilip rıhtım ve mendirek içinde kalan saha doldurulup, mevcut dolgu alanıyla birlikte betonlandığında 500 bin m²'lik konteyner sahası kazanılacaktır. Bunun yanında körfez girişi ile liman arasındaki su yolunda denizin derinliği -10.4 m. olması nedeniyle büyük gemiler limana yanaşmaktadır. Bu nedenle -13 m.'lik rıhtımlara yanaşabilecek büyük ana konteyner gemilerinin geçebileceği 250 m. taban genişliğinde -14 m. su derinliğinde yaklaşık 7.5 km'lik bir kanalın tarama ile oluşturulması gerekmektedir.⁸⁹

3.1.5.4. Mersin Limanı

Sorunları çözülmesi gereken bir diğer liman ise Mersin Limanı'dır. Bu liman kapasite, coğrafi konum ve yurt içi ile yurt dışı arasında transit bir nokta olması ile hem Türkiye'nin hem de Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'in en büyük limanlarından biridir. Mevcut kapasitesinin üstünde bir kapasite ile faaliyetini sürdüren bu liman Haydarpaşa Limanı gibi çok sıkışık duruma gelmeden sorunları bir an önce çözülmelidir. Bu sebeple önce yapılması gereken iş bu limanın Türk ve Doğu Akdeniz pazarındaki rakipleri ile ilgili durumunun belirlenmesi gerekmektedir. Şu an Mersin, Anadolu ve denize kıyısı olmayan Asya ülkeleri için giriş kapısı olarak hizmet vermektedir. Ayrıca Mersin doğu Akdeniz kıyısındaki konumu itibariyle GAP'ın bölge sanayi ve tarımsal ürününün en

⁸⁸ a.g.e., s.31.

⁸⁹ a.g.e.

önemli deniz ayağını oluşturmaktadır. Buna ek olarak demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla dünyanın Ortadoğu ticareti için ideal konumda bir transit limanıdır. Konteyner trafiği her yıl %8'lik bir artış gösteren Mersin Limanı'nın Doğu Akdeniz'de ana konteyner limanı olması amacı doğrultusunda gerekli çalışmalar yapılmalıdır. Bu sebeple Mersin Limanı'ndan demiryolu ve karayolu ile taşınan konteyner trafiğini hızlandırmak için liman arka bölgesine karayoluyla, iç bölgelere demiryolu desteği verilmeli ve Orta Asya ülkelerine ise demiryolu taşıma sağlanması gerekmektedir. Mersin Limanı'nın çözülmesi gereken diğer problemleri ise şöyle özetlenebilir.

- Mevcut 1017 işçinin %92 si 45 yaşın üzerinde, bu nedenle işçi verimi çok düşük olup ayrıca geçici işçi alma sıkıntıları bulunmaktadır.
- Limanda iş yapan acentalarla, elektrik ve mekanik atölyelerinin konteynerlerden oluşan barakaları limanda yer kaplamakta ve bu da çok çirkin bir görünüme sebep olmaktadır.
- Kıbrıs'a giden yolculara hizmet veren yolcu salonu tekrar yapılmış olup atıl vaziyettedir.
- Mersin'in kombine taşımacılığa yönelik demiryolu ve karayolu bağlantıları yeterli değildir. Demiryolu bağlantılarında kusurlu hizmet en önemli sorunlardan biridir. Mersin'in Anadolu kentleri için önemli bir liman olmasını kısıtlayan karayolu ve demiryolu altyapı eksiklikleri en kısa sürede giderilmelidir.
- Yeni yapılan NATO iskelesi dışındaki yerlerde usturmaçalar uluslar arası nitelikten uzak görünmektedir.⁹⁰

3.1.6. Finansman

Yatırımların uzun vadeli kredi esasına göre yapıldığı denizcilik sektöründe Türk Bayraklı gemiler Liman Devlet kontrollerinde Kara Liste'de yer alması nedeniyle işletmeciler firmalar kredi bulma sorunlarıyla karşı karşıya gelmişlerdir. Ancak sayıları sınırlı ve kurumsallaşma sürecini uluslar arası standartlarda tam olarak tamamlayamayan işletmeciler bu konuda sorun yaşamamaktadır. Kurumsallaşma

⁹⁰ a.g.e., s.32.

konusunda ciddi çaba göstermeyen şirketler ise bu sebeple yabancı kredi bulma koşulları giderek zorlaşmaktadır. Diğer taraftan kredi veren kurumlar Türk Bayraklı gemilere kredi vermeye sıcak bakmamaktadır.

Türk bankaları tarafından sektöre verilen krediler ise yeterli olmamaktadır. Denizcilik sektörünü destekleme amacıyla birkaç Türk Bankası tarafından verilen kredilerin ise süreleri kısa olmakla birlikte miktarları da büyük yatırımlar için yetersiz kalmaktadır. Bu sebeple bir an önce Türk Bayraklı gemilerin finansman ihtiyacını karşılayacak modeller oluşturmalı ve işletmecilerin bu noktadaki sıkıntılarını giderilmelidir.⁹¹

3.1.7. Kıyı Master Planı

Denizcilikte yaşanan bir başka sorun ise kıyısal alanların yıllardan beri gelişi güzel kullanılmasıdır. Bazı dallarda yapılan kısmî planlamalara rağmen otorite ve kullanan sektörlerin çok olması sebebiyle kıyı alanları bilinçsiz bir şekilde kullanılmakta, buna karşın çok daha etkin bir şekilde kullanım fırsatları tekrar geri kazanılamayacak şekilde kaybedilmektedir. Bununla beraber tüm sahil beldeleri kıyı planlaması yapmaya çalışmakta, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Çevre Koruma Planları'nda sahillere müdahale etmekte, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı, balık üretimi ve avlama yerleri planı yapmaktadır. Diğer taraftan Kültür ve Turizm Bakanlığı da 2634 sayılı yasa ve ek değişik maddeleri ile en büyük yetkili olarak turizm yerleri için tahsisler yapmaktadır. Ayrıca Çevre ve Orman Bakanlığı ile Denizcilik Müsteşarlığı da ağırlıklı olarak söz sahibidir. Bu şekilde otorite çokluğundan kaynaklanan karmaşadan dolayı kıyısal alanlar yanlış ve gelişi güzel olarak kullanılmaktadır.

Bu soruna önerilebilecek çözüm ise kıyıların yanlış ve gelişigüzel kullanımını önlemek amacıyla ülkenin genel ekonomik çıkarları doğrultusunda Türkiye Kıyıları Master Planı yapılmalı ve hayata geçirilmelidir. Ayrıca bu plan dahilinde yeni limanlar, tersane

⁹¹ a.g.e., s.38.

bölgeleri, turizm bölgeleri, balık çiftlikleri, yat demirleme yerleri, yat çekek ve bağlama yerleri/marinalar, kruvaziyer limanlar inşa edilmelidir.⁹²

3.1.8. Denizcilik Eğitimi

Denizcilik eğitimi ile ilgili sorunlar da çözülmesi gereken önemli konulardandır. 2000 yılında yapılan ISF/BIMCO araştırmasında dünyada gemilerde 404.000 zabitanın görev yaptığı belirlenirken, talebin ise 420.000 zabitan olduğu, dolayısıyla 16.000 zabitan ihtiyacı duyulduğu anlaşılmaktadır. Aynı araştırmada dünyada kalifiye tayfaya çok ihtiyacı duyulduğu sonucuna ulaşılmıştır. Yani bugün gelişmiş ülkelerin pek çoğu denizcilik konusunda yetişmiş eleman açığını kapayacak yöntem arayışı içindedirler.

Bu sebeple hiç zaman kaybetmeden Türkiye'nin bu açığını kapatmak için en az 10 yıllık bir stratejik plan yapılarak Türkiye'deki zabitan eğitim kapasitesini Denizcilik Üniversiteleri ve Meslek Yüksek okulları ile iki katına çıkarmayı hedefleyerek 2020 yıllarında yetişmiş ve eğitilmiş gemi adamı bakımından uluslararası alanda üst sıralara çıkılmasını sağlamak amaçlanmalıdır.⁹³

3.1.9. Diğer Sorunlar

Deniz ticaretinde yukarıda sayılan sorunlar dışında diğer problemler maddeler halinde şöyle özetlenebilir:

- Filoda yaş ortalaması çok yüksek ve uluslararası standartların altında bulunan gemilerin çokluğu,
- Yolcu, ferry, kruvaziyer gemilerinin sayısal ve taşıma kapasitesi açısından yetersiz oluşu,
- Koster filosunun küçülmesi ve yaşlı ve standart altı olması,
- Kredilendirme ve gemi alımına yönelik finansman modellerindeki eksiklik,

⁹² DTO, **Deniz Sektör Raporu**, İstanbul, 2008, s. 184.

⁹³ a.g.e.

- Filoda yeterli sayıda ve tonajda LPG gemisi olmaması ve LPG ithalatının %80'den fazlasının yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,
- Denizyoluyla ithal edilen doğalgazı taşıyabilecek LNG gemilerinin eksikliği,
- Dış ticaret yüklerinin % 75'inin yabancı bayraklı gemiler tarafından taşınması,

Limanlardaki zayıf yönler ise şunlardır:

- Limanların, tehlikeli ve benzeri yükler için uluslar arası standartlara uygun depo antrepo ve muhafaza alanları hususunda yetersiz olması,
- Liman kapasitelerinin yavaş gelişmesi ve yeni limanlara olan acil gereksinim,
- Limanda görevli personelin eğitim ve nitelik açısından eksik oluşu,
- Limanlarda yürütülen bürokratik işlemlerle ilgili mevzuatın yetersizliği,
- Liman tarifelerinin bir maliyet bazına indirgenememesi,
- Liman faaliyetlerine ilişkin düzenli bilgi akışının gerçekleştirilememesi
- Limanların birçoğunda mevcut olan hinterlant sorunu,
- Özel sektör tarafından gerçekleştirilen plansız iskele ve yatırımların sebep olduğu ekonomik sorunlar,
- Kurumlar arasındaki koordinasyon yetersizliği ve yetki karışıklığı,
- Kruvaziyer yolcu gemisi ve işletmeci eksikliği ile yat ve deniz turizminde altyapı eksikliği,
- Gemi kaynaklı kirlenmenin önlenmesiyle ilgili uluslar arası taraf olunan sözleşmelerin ve ulusal mevzuatın nitelikli personel, ekipman, imkan ve kabiliyetlerdeki zafiyetler nedeniyle etkin uygulanamaması, ve acil durumlarda kirliliğe müdahaleye yönelik olarak görev ve sorumlulukların tam olarak belirlenmemesi ve kurumlar arası yetki karmaşası,
- Başta petrol ve kimyasal yük kirliliği olmak üzere, deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik eğitilmiş personel eksikliği,
- Gemi atıklarını toplayacak, standartları idare tarafından belirlenmiş yeterli tekne ve liman atık alım tesislerinin mevcut olmayışı,
- Sıvı yük taşımacılığında, büyük taşıma anlaşmaları yapan şirketlerin gemi kiralama kriterlerine uyum sağlamasında yaşanan zorluklar,
- Kabotaj hattı sıvı yük taşımacılığının teknik uygulamalarının standart altı veya yetersiz olması,

- Güvenlik, emniyet ve gemi kaynaklı kirlenmeye yönelik son zamanlarda yürürlüğe konulan kurallara uyumdaki gecikmeler,
- Denizcilik politikalarını oluşturacak Meslek Odaları dışında Deniz Ticareti Strateji Planlama Enstitüsü ve diğer uzman kurumların yeterli sayıda olmayışı,

Türk Donatan tarafından İşletilen Gemilerimizin ve Mevzuatımızdan Kaynaklanan Sorunlar şunlardır:

- Kent içi ulaşımında kullanılan şehir hatları gemilerinin hızlarının düşük, manevra kabiliyetleri, yolcu indirme bindirme ve usturma sistemlerinin yetersizliği, gemilerin yaşlı olması ve ekonomik çalıştırılmaması,
- Kabotaj deniz taşımacılığında transit ve kabotaj yüklerinin birlikte taşınmaması,
- Konteyner elleçleme ve nakliyesinde hukuki, teknik sorunlar ve yetersizlikler ,
- Türk Donatan tarafından genç ve iyi durumdaki pek çok gemimizin (ağırlıklı olarak konteyner – ürün tankeri – genç dökmeçiler) ve yapımı yurtiçi ve yurtdışındaki çeşitli tersanelerde devam eden pek çok geminin çeşitli sebeplerden dolayı “Yabancı Bayrağı” tercih etmesi şeklinde bir eğilimin yaygınlaşması.⁹⁴

⁹⁴ a.g.e., ss.48-49.

SONUÇ

Tarih boyunca Akdeniz insanlık tarihinin ilk medeniyetlerinin ve topluluklarının yerleşimine beşiklik etmiş ve etrafındaki bu medeniyetleri ayırdığı gibi aynı zamanda birleştirerek yüz yıllar boyunca etkileşimlerine olanak tanımıştır. Bu etkileşimlerden en önemlilerinden birisi ticari etkileşimdir. Bu medeniyetler tarih boyunca denizciliklerini geliştirdiği ölçüde Akdeniz denizi boyunca hem seyahat etme, hem de denizin diğer tarafına geçerek topraklarını ve hâkimiyetlerini genişletme olanağı bulmuşlar, bu da Akdeniz’de yüzyıllar süren hâkimiyet savaşlarına yol açmıştır. Bu hâkimiyet savaşlarının en büyük gerekçesi ise şüphesiz ticaret yollarına sahip olmak olmuştur.

Bu hâkimiyet savaşları kimi zaman Yunan yarımadasındaki ilk medeniyetler arasında, kimi zaman Doğu’dan Batı’ya gelen Etrüsk, Fenike ve Pers gibi doğu medeniyetleri arasında kimi zaman da Balkanların içinden ortaya çıkan ve Roma İmparatorluğuna dönüşen bir güç arasında meydana gelmiş, zamanla bir bölümü Endülüs, Osmanlı Devleti ile İslam kontrolü altına girmiştir. Bu kontrol daha sonra zamanlı Avrupalı Devletlerin kontrolüne dönüşmüş, Birinci ve İkinci Dünya Savaşları ile yeni bir şekil almış, Akdeniz’de hakim bir yada birkaç egemen güç yerine çok merkezli ve pek çok devletin ticaretten pay alabildiği bir mekanizmaya dönüşmüştür. Bütün bu tarihi süreç içinde, kontrolü elinde tutan taraflar değişirken, değişmeyen bu hakimiyet mücadelesinin merkezinde Akdeniz’deki ticaret potansiyeline sahip olma düşüncesi olmuştur.

Günümüzde ise teknolojinin ve küreselleşmenin büyük bir süratle gelişmesi ile Akdeniz ticaretin önemi eskiye oranla daha da arttırmış aynı zamanda bu ticaretin daha verimli olması için devletlerin değişen zamana göre izlemesi gereken stratejiler de değişmiştir. Küreselleşmenin bir gereği olarak devletler arasında iletişim, etkileşim daha da artmış bu da otomatik olarak dünya ticaret hacminin artmasına sebebiyet vermiştir. Dünya ticaret hacminin artmasıyla da milletler arası taşımacılığın en kolay ve masrafı en az enstrümanı olan deniz taşımacılığı da büyük önem kazanmıştır. Günümüzde deniz

taşımacılığı ve ticaretinin, tarihsel süreçtekinde süre gelenden en önemli farkı ise artık devletlerin fiziksel güç ve şiddet kullanarak hâkimiyet kurma yerine, birbirleriyle olan uluslar arası ilişkilerin ve diyaloglarını diplomasi yoluyla en iyi şekilde sürdürmeye çalışmaları, hatta birbirlerinin ekonomik güçlerini kendi ticaret hacimlerini arttırabilmek adına desteklemeleridir. Özellikle bu uluslar arası ekonomik işbirliğini arttırmak amacıyla kurulan Dünya Ticaret Örgütü, IMF, Dünya Bankası gibi kuruluşlar bu düşüncenin önemli bir kanıtıdır.

Küreselleşmenin ve gelişen teknolojinin dünya ticaret hacmine ve Akdeniz ticaretine sağladığı katkıdan Türkiye de Akdeniz’de sahip olduğu önemli coğrafi konum vasıtasıyla payını almıştır. Avrupa, Orta Asya ve Ortadoğu arasında bir köprü olan, aynı zamanda Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna giden Akdeniz ticaret yollarının tam üstünde bulunan Türkiye deniz ticaretinde kabotaj, uluslar arası taşımacılık ve transit taşımacılık yönünden çok büyük deniz ticaret potansiyeline haiz olmuştur. Nitekim bugün Türkiye’nin dış ticaret taşımalarının %87’si deniz yoluyla yapılması bunun önemi göstergelerindedir.

Sonuç olarak, Türkiye’nin ticaret hacminin ve deniz ticaretinin bu kadar önem kazandığı Akdeniz’de sahip olduğu konumun yanında, deniz taşımacılığının diğer taşıma vasıtalarına göre pek çok avantajının olması Türkiye’nin deniz ticaretine ve denizcilik ile ilgili sorunlarını çözüme göstermesi gereken çabaya önemli bir işaretidir. Deniz yolu ile taşımının demir yoluna göre 3.5, kara yoluna göre 7 ve hava yoluna göre 22 kat ucuz olması, deniz yoluyla yük ve yolcu taşımacılığı hızlı, güvenli, ekonomik ve konforlu olmasının yanında, çevreyi az kirleten, az enerji tüketen, bakım ve onarımı kolay olan ve düşük yatırım maliyeti isteyen bir taşımacılık sistemi olması Türkiye’nin deniz taşımacılığına ve ticaretine vermesi gereken bu önemi göstermektedir. Ancak deniz ticaretinin bütün bu avantajlarına rağmen Türkiye, deniz yollarından gelişmiş ülkeler kadar faydalanamamakta, bunun yerine büyük yatırımlar ve bakım-onarım harcamaları gerektiren, pahalı ve riskli bir taşıma şekli olan karayolu taşımacılığını tercih etmektedir. Şüphesiz bu tercihin altında deniz yolu taşımacılığını ikinci plana iten bazı sorunlar yatmaktadır. Eğer bu sorunlar tespit edilir ve bunlara gerekli çözüm politikaları üretilirse Türkiye’de deniz ticaretinin gelişmesine önemli bir katkıda bulunulacaktır. Nitekim bu çalışmada bu sorunlara işaret edilmiş, bu sorunların ortadan

kaldırılması için bazı çözümler önermiştir. Bu çalışmalar eğer genişletilirse problemler çözülecek ve Türkiye’de denizciliğin ve ticaretin gelişiminin önü açılacak ve Türkiye dünya deniz ticaretinde yüksek bir pay almayı başarabilecektir.

KAYNAKÇA

- BALARD, Michael. "Hristiyan Akdeniz: 1000-1500". **Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları**. der. David Abulafia. İstanbul: Oğlak Yayıncılık. 2005. s. 183.
- BLACK, Jeremy. "Avrupa Devletlerinin Savaş Alanı Akdeniz: 1700-1900". **Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları**. der. David Abulafia. İstanbul: Oğlak Yayıncılık.. 2005. s. 252.
- BRADFORD, Ernie. **Akdeniz: Bir Denizin Portresi**. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2004 s. 24.
- BOSTAN, İdris. "Garp Ocaklarının Avrupa Ülkeleri ile Siyasi ve Ekonomik İlişkileri (1580-1624)". **Tarih Enstitüsü Dergisi**. S.14 (1994), s.69.
- BOSTAN, İdris. **Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları, Teşkilât, Gemiler**. İstanbul: Küre Yayınları. 2007. s.4
- DPT. **I. Beş Yıllık Kalkınma Planı**. ss.343-347.
- DPT. **II. Beş Yıllık Kalkınma Planı**. s.529.
- DPT. **III. Beş Yıllık Kalkınma Planı**. s. 551.
- DPT. **IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı**. Ankara. 1979. ss.638-639.
- DPT. **V. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, s.102.
- DPT. **VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı**. s.251.
- DPT. **VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı**. s.145.
- DPT. **VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı**. Ankara. 2000. s.157.
- DPT. **IX. Beş Yıllık Kalkınma Planı**. Ankara. 2006. s.27.
- DPT. **Dokuzuncu Kalkınma Planı Deniz Yolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**. Ankara, 2007. s.17.
- DTO. **Deniz Sektör Raporu**. İstanbul. 1988. s.112.
- DTO. **Deniz Sektör Raporu**. İstanbul. 2008. s. 184.
- DURAN, Tülay. **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları**. İstanbul: Tarihi Araştırmalar Vakfı İstanbul Araştırma Merkezi. 2002. s. 334

- ERUS, Reha. "DNA Testleri Etrüsklerin Türk Kökenli Olduklarını Söylüyor". **Hürriyet**. 2007. (Çevrimiçi) <http://www.hurriyet.com.tr/dunya/7544610.asp> (Erişim Tarihi: 15.04.2009)
- FREEMAN Charles. **Mısır, Yunan, Roma: Antik Akdeniz Uygarlıkları**. çev. Suat Kemal Angı. Ankara: Dost Kitabevi. 2003. s. 100.
- GENCER, Ali. **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**. İstanbul: Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi No.2. 1986.s.36.
- GREENE, Molly. "Dirilen İslam 1500-1700". **Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları**. der. David Abulafia. İstanbul: Oğlak Yayıncılık. 2005. s. 226.
- GORE, Rick. "Akdeniz Fatihleri Fenikeliler", **National Geographic Türkiye Dergisi**, 2004. (Çevrimiçi) <http://www.nationalgeographic.com.tr/ngm/konu.asp?Yil=04&Ay=10&Konu=1>. (Erişim Tarihi: 22.05.2009)
"Fenike". **Temel Britannica**. Vol.VI. Ana Yayıncılık. 1992. s.271.
"Maraton". **Temel Britannica**. Vol.XII. Ana Yayıncılık. 1992. s.60
"Medler ve Persler". **Temel Britannica**. Vol.XII. Ana Yayıncılık. 1992. s.122.
- RICKMAN, Geoffrey. "Mare Nostrum'un Yaratılması". **Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları**. der. David Abulafia. İstanbul: Oğlak Yayıncılık. 2005. s.136.
- SANCAR, Erdiñ. **21.Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi**. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık. 2006. ss.35-36.
- SEVİMAY, Hayri. **Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü: Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler**. s. 12
- STAR, Chester. **Antik Çağda Deniz Gücü**. çev.Gürkan Ergin. İstanbul: Homer Kitabevi. 2000. s.8.
- SUANO, Marlene. "İlk Ticarî İmparatorluklar: Tarih Öncesinden M.Ö yaklaşık 1000'lere", **Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları**. der. David Abulafia. İstanbul: Oğlak Yayıncılık. 2005. s. 73.
- TARHANLI, N.Atalay. "Denizcilik Sektörü ve Denizcilik Sektöründe Faaliyet Gösteren Bir Şirketin Halka Arzı". (Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü Sermaye Piyasası ve Borsacılık Anabilimdalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul. 2006. s.38.
- TORELLI, Mario. "Deniz Yolları İçin Savaş:M.Ö 1000-300". **Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları**. der. David Abulafia. İstanbul: Oğlak Yayıncılık. 2005.s.10
Türk Deniz Ticareti. 1937. s.14

