

Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı

Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığının temeli 19. yüzyılın ilk yarısında atılmıştır. 18. yüzyıl Osmanlı Devleti uluslararası ticaretinde, Batı dünyasının üstünlüğü netleşmeye başlamış ve batılı devletler merkantilist kapitalizmin gelişimine paralel olarak şirketler kurmuştur. Böyle bir süreçte Osmanlı Devleti'nin azalan gücü karşısında büyükelçilerin desteğini alan şirketlerin etkileri artmış ve kapitülasyonlar geniş bir biçimde devletin iskelelerine yerleşerek batılı tüccarların yararına işlemiştir. Tanzimat sonrası dönemde de denizlerde asker, mühimmat ve posta taşımacılığı işlerini elinde tutan yabancı vapur işletmeleri yüksek fiyatlarla deniz taşımacılığı faaliyetlerini sürdürmüştür. Bu alanda yerli bir taşımacılık işletmesinin daha düşük fiyatlar sunarak piyasaya girmesi, hem devletin masraflarını düşüreceği hem de yabancıların bu alandaki etkisini kıracağı düşüncesiyle sermayesi Sultan Abdülmecid hazinesi tarafından karşılanıp Damat İlhami Paşa'nın nezareti, Mustafa Fazıl Paşa ve Boğos Bey'in idareleri altında Bahriye Nezareti'ne bağlı bir devlet işletmesi olarak Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi 1844 yılında kurulmuştur. İdare; bağımsız, Osmanlı liman ve iskeleleri arasında yük ve yolcu taşımacılığı yapacak bir işletme olarak tasarlanmıştır. Hazine-i Hassa Vapurları İdaresinin adı, 19 Nisan 1864 yılında yayınlanan bir nizamname ile Fevaid-i Osmaniye olurken; Fevaid-i Osmaniye'nin adı da hükümdarlık dönemi 1861-1876 yılları arasında olan ve deniz ulaşımını çok önemseyen Sultan Abdulaziz'e ithafen 1871 yılının haziran ayında İdare-i Aziziye olarak değiştirilmiştir. 1876 yılının mayıs ayında Sultan Abdülaziz'in yerine tahta oturan V. Murad, İdare'nin adını İdare-i Mahsusa olarak değiştirmiştir. Bahriye Nezareti'ne bağlı olan İdare-i Mahsusa, 34 yıllık faaliyet döneminin ardından tasfiye edilerek 9 Eylül 1910 tarihinde Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi kurulmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra 1925 yılında çıkarılan 597 sayılı kanunla Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresinin adı Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi olarak değiştirilmiştir. 1933 yılında 2248 sayılı Denizyolları ve AKAY İşletmeleri İle Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında Kanun'u ile Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi tasfiye edilerek yerine üç tane bağımsız müdürlük kurulmuştur. Bunlar; Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü, AKAY İşletmesi Müdürlüğü, Fabrika ve Havuzlar İşletme Müdürlüğü olmak üzere üç ayrı işletme olmuştur. Bu işletmelerin dört yıllık faaliyet döneminin ardından işletmelere ait bütün yetkilerin devredilmesi maksadıyla 27 Aralık 1937 tarihinde kabul edilen 3295 sayılı Denizbank Kanunu ile İktisat Vekaletine bağlı ve merkezi Ankara'da olmak üzere Denizbank kurulmuştur. Kısa bir süre faaliyet gösteren Denizbank'ın yetkileri 1 Temmuz 1939 tarihinden itibaren Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü ile Devlet Limanları Umum Müdürlüğü adlarında iki kuruluşa devredilmiştir. Bu iki işletme 1944 yılına kadar faaliyet sürdürdükten sonra 4517 sayılı kanunla tasfiye edilmiş ve Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü kurulmuştur. Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'nün faaliyetleri ise 1951 yılında



Kaynak: <https://www.tdi.gov.tr/tarihce/>,
(Erişim: 22.06.2022.)

Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı (TAO) faaliyete geçene kadar devam etmiştir.

Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı, Demokrat Parti (DP) döneminde kurulmuştur. DP'nin 1946 yılındaki parti programının 83. maddesinde, devlet deniz işletmeciliğine yönelik bütün vasıtalarla tesis ve teşekküllerin bir idare altında toplanmasının gerekli olduğu belirtilmiş ve DP iktidara geldikten sonra çalışmalara başlayarak Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluş sürecini başlatmıştır. Dolayısıyla Denizcilik Bankası TAO gibi bir kurumun DP'li ekibin öteden beri bir projesi olduğu açıkça söylenebilir. Çünkü kuruluş amacı bakımından Denizcilik Bankası TAO'yla aynı olan Denizbank, Celal Bayar Hükümeti (1937-1939) döneminde kurulmuştur. Celal Bayar, Adnan Menderes, Refik Koraltan ve M. Fuat Köprülü'nün Cumhuriyet Halk Partisinden ayrılıp DP'yi kurmuş ve 1950 yılında yapılan genel seçimlerde DP tek başına iktidar olmuştur. Adnan Menderes'in başbakan, Celal Bayar'ın da cumhurbaşkanı olduğu bir dönemde Denizcilik Bankası TAO'nun kurulması bu projeyi doğrulamaktadır.

18 Temmuz 1951 tarihinde DP'nin lideri ve dönemin başbakanı Adnan Menderes'in Büyük Millet Meclisi Yüksek Başkanlığı'na sunduğu kanun tasarısında Denizcilik Bankası TAO'nun kuruluş gerekçesi açıklanmıştır. Türkiye'de devlet deniz işletmecilik tarihinin uzun olduğu; deniz ticaretinin Millî iktisat, Millî savunma ve sosyal zorunluluk bakımından önem arz ettiği; Fransa, İngiltere ve Amerika gibi denizci ülkelerde devletin deniz işletmeciliğine müdahil olduğu; Türkiye'de de devletin deniz işletmecilik alanında aksiyoner olabileceği ve şahısların da bu alana iştirak edebileceği bir anonim ortaklığın gerekliliği vurgulanmıştır. Kanun tasarısına ait gerekçenin yer aldığı komisyon raporunda kurumun adı, Denizbank olarak geçmektedir. Ancak kanun tasarısı meclise sunulduktan yirmi iki gün sonra 10 Ağustos 1951 tarihinde 5842 sayılı Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı Kanunu olarak mecliste 272 kabul, 19 ret ve 14 çekimser oyla kabul edilmiş ve ardından 16 Ağustos 1951 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Kanuna göre Denizcilik Bankası TAO deniz ulaştırmasıyla ilgili her türlü bankacılık faaliyetinin yanında diğer bankacılık işlerini yürütmek; şehir hatlarını işletmek; Türkiye kıyılarında ve yabancı denizlerde nakliyat gerçekleştirmek; Türkiye limanlarında kılavuzluk, römorkörcülük, dalgıçlık yapmak; Türkiye kıyılarında can ve mal güvenliği sağlamak; Türkiye karasularında gemi kurtarmak; gemi ve diğer deniz araçlarını inşa, tamir, tadil ve havuzlama işlerini yapmak; her türden sigorta işlerini yürütmek; denize ait turizm ve spor işleriyle ilgilenmek; deniz sağlık ve sigorta yardım müesseselerini kurup işletmek için anonim ortaklık şeklinde tasarlanmış bir kurumdur.

Kurumun itibari sermayesi her biri 100 lira değerinde nama yazılı 5 milyon hisseye ayrılmış 500.000.000 milyon Türk Lirası'dır. Hisse senetleri A ve B gruplarına ayrılmış olup bunlardan A grubu Hazine'ye ait olmak üzere sermayenin %51'ini (255.000.000 TL), B grubu da gerçek veya tüzel kişilere ait olmak üzere sermayenin %49'unu (245.000.000 TL) teşkil etmiştir. Denizcilik Bankası TAO, ilkin anonim ortaklık olarak 1952 yılında faaliyete geçmiştir. On iki yıllık faaliyet döneminin ardından 21 Mart 1964 tarihinde 440 sayılı İktisadi Devlet Teşekkülleriyle Müesseseleri ve İştirakler Hakkında Kanun'un yürürlüğe girmesiyle beraber Denizcilik Bankası TAO'nun verdiği hizmetlerin niteliği ve sermayesinin büyük bölümünün hazineye ait olması dikkate alınarak kamu iktisadi teşebbüsleri arasında sayılmıştır. Sonraki dönemde kuruluş ve işleyişi bu kanuna göre yürütülmüştür.

Denizcilik Bankası TAO; DP dönemi (1952-1960), planlı dönem (1960-1980) ve piyasa ekonomisine geçiş döneminde (1980-1983) faaliyet göstermiştir. Bankacılık temeli üzerinde denizciliği ilgilendiren birçok alanın yanında otel, hastane, lokanta ve kaplıca işletmeciliği gibi başka alanlar da faaliyet yürüten bir KİT olmuştur. Ancak daha çok denizcilik sektöründeki faaliyetleriyle bilinir olmuştur. Bankanın kuruluş amacı, başta deniz ulaştırmasını ilgilendiren her türlü bankacılık işlemleri yapmanın yanında özellikle gemi inşa, tamir, satın alma, deniz işletmeciliği yapan gerçek

ve tüzel kişilere her türlü kolaylığı sağlayarak denizciliğin birçok alanıyla beraber deniz ticaretini ileri noktalara taşımaktır. Yani, özel sektörün de denizcilikle ilgili yapacağı atılımlar için bankacılık işlemleri noktasında destek sunulacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla deniz ulaştırmasını geliştirmek için tamamen kamu destekli bir sektör organizasyonu düşünülmemiş, özel sektörün de girişimleri olması halinde önünün açık olacağı ilan edilmiştir.

İşletmeler topluluğunun aynı çatıda toplanmasıyla 1 Mart 1952 tarihinde faaliyete geçirilen Denizcilik Bankası TAO'nun merkezi İstanbul'da Galata semtidir. Adliye Sicilli Ticaret Dairesi'nde ve İstanbul Ticaret-Sanayi Odası'nda 45.776 sicil ve kayıt numarası ile yer almıştır.

Bankaya bağlı işletme ve müdürlüklerin iş programlarının yapılması, bunların finansmanı ve kuruma ait genel politikanın izlenmesi ve tatbik şekilleri bankanın en yetkili organı olan yönetim kurulu tarafından belirlenmiştir. Yönetim kurulunun almış olduğu kararlar icra organının başında bulunan genel müdür ve genel müdüre bağlı yardımcılar tarafından yürütülmüştür. Faaliyetlerine başladığında, günün koşullarından uzak vasıtalarla hizmet yürüten işletmeler devralmıştır. Fakat faaliyete geçmesiyle beraber hızlıca işletmelerin eksiklikleri tespit edilerek dönemin yönetimi tarafından kurumun asli görevleri aksatılmamaya çalışılmıştır. Kurumun deniz ulaştırmasına yönelik faaliyet gösterdiği hizmet alanları; bankacılık-finansman hizmetleri, ulaştırma hizmetleri, limancılık hizmetleri, tersanecilik faaliyetleri ve denizde güvenlik hizmetleri olmuştur.

Deniz taşımacılığının finansmanı için kurulan Bankacılık İşletmesi, mülga müdürlükten kalan borçlardan dolayı verimli çalışmamıştır. Mevcut kaynaklar, sadece Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki işletmelerin modernizasyonuna harcanmıştır. Özel sektör için ise ilk aşamada yalnızca tamir kredisi verilmiştir. Verimsiz çalışmaya ve kısıtlı kaynaklara rağmen dönem boyunca işletme gelişmiştir. Bu bağlamda 1952 yılında Galata merkez şube ile başlayan işletme, 1960 yılında 22 şubeye ulaşmıştır.

Ulaştırma hizmetleri; Denizyolları İşletmesi, Şilepçilik İşletmesi, İstanbul Şehir Hatları İşletmesi, İzmir Körfez Hatları ve Van Gölü İşletmesi üzerinden yürütülmüştür. Bu işletmelerden Şilepçilik İşletmesi, 18 Haziran 1955 tarihinden itibaren Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı TAŞ adıyla müstakil bir kurum olmuştur. Diğer işletmelerden Denizcilik Bankası TAO'ya devredilen filo, teknolojik olarak çağın gerisinde olup tamir masrafları ile yaş ortalaması yüksek gemilerden olmuştur. Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki tersanelerde inşa edilen az sayıda gemiler ve doğrudan yurt dışından satın alınan gemiler işletmelerin filolarına kazandırılmıştır. Bunun yanında filolarda modernizasyon çalışmaları yapılarak filolar iyileştirilmiştir. İşletme filolarında halen eksiklikler olmasına rağmen dönem başına göre filolar gençleştirilmiştir. Ulaştırma hizmetleri, karayollarının hızlı gelişmesi sonucu deniz taşımacılığının hem yolcu sayısı hem de yük miktarı bakımından olumsuz etkilenmesiyle karşılaşmıştır.

Liman hizmetlerini yürüten İstanbul Liman İşletmesi, İzmir Liman İşletmesi ve Trabzon Liman İşletmesi Denizcilik Bankası TAO çatısı altına girmiştir. Bu limanlar, o zamana kadar mekanizasyonu olmayan, kol gücüne dayalı ve düşük kapasiteli limanlardır. Limanlarda mekanizasyon arttırılmış, yenileme çalışmaları gerçekleştirilmiş ve liman kapasiteleri genişletilmiştir. Limancılık faaliyetleri de ulaştırma hizmetlerine benzer şekilde karayollarının hızlı gelişiminden dolayı yük nakliyatının karayollarına kaymasıyla beraber iş hacimlerinin olumsuz etkilenmesi sonucunu getirmiştir.

Tersanecilik faaliyeti yürüten Haliç, İstinye, Camialtı, Hasköy ve Alaybey olmak üzere beş tane tersane Denizcilik Bankası TAO bünyesine katılmıştır. Tersanecilik faaliyetlerinde az sayıda havuzlama, tamir ve gemi inşası gerçekleştirilmiştir. Ancak özel sektörle ilişkiler ilerletilmiştir. Tersanelerdeki işçilik, malzeme ve iş verimliliği

konusunda sorunlar olmasına rağmen ülke ticaretinin büyümesine paralel olarak artan havuzlama ihtiyacından kaynaklı altyapı iyileştirmeleri yapılmıştır.

Denizde güvenlik hizmet birimleri olarak Kıyı Emniyeti İşletmesi ve Gemi Kurtarma İşletmesi bankanın çatısı altına girmiştir. Her iki işletme de kuruluş yasasının öngördüğü şekilde tekel olarak faaliyet yürütmüştür. Bu işletmelerin filosuna yeni gemiler kazandırılmıştır. Ayrıca deniz taşımacılığının güvenliği için gerekli görülen yerlere şamandıralarla sis çanları konulmuş; fenerler onarılmış, yenilenmiş ve inşa edilmiştir.

DP'nin on yıllık iktidarının ardından 27 Mayıs 1960 tarihinde gerçekleşen darbe sonrası Devlet Planlama Teşkilatı kurularak ülke ekonomisi planlama tabanına oturtulmuştur. Bu dönemde Bankacılık İşletmesi gemi inşa, gemi tamir, gemi satın alma, tersane kurma ve tevsi gibi deniz ulaştırma sektörünü geliştirmeye yönelik kredileri 1966 yılından itibaren vermiştir. Bankacılık İşletmesi aynı yılda Maliye Bakanlığı ve 1969 yılından itibaren ise Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın deniz ulaştırmasına yönelik kredilerine aracılık etmiştir. İşletme dönem boyunca gelişimini sürdürmüştür. Bankacılık İşletmesi'nin 1961 yılında 21 şubesi varken 1980 yılında şube sayısı 46'ya yükselmiştir. Daha yüksek potansiyele sahip işletmenin gösterişsiz binalarda faaliyet göstermesi, bankacılık hizmetlerini gereği gibi yapamaması ve reklam yaratıcı faaliyetlerinin eksik kalmasından dolayı bu potansiyel tam olarak gerçekleşmemiştir.

Ulaştırma hizmetleri yürüten işletmelerde olanakların el verdiği ölçüde modernizasyon çalışmaları yapılmış, filolardaki eski gemiler kadrodan çıkarılmış ve ağırlık olarak Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki tersanelerde inşa edilen gemiler filoya eklenmiştir. Ulaştırma hizmeti yürüten işletmeleri, motor rekabetiyle karayollarının hızlı gelişimi sonucu kara vasıtaları üzerinden yapılan taşımacılık faaliyeti olumsuz etkilemiştir. Bu bakımdan İstanbul Şehir Hatları İşletmesi, 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün faaliyete geçmesiyle taşınan yolcu ve araç sayısı bakımından bir süre olumsuz etkilenmiştir. Diğer taraftan Denizyolları İşletmesi'nin aktif olduğu dış hatlarda yapılan taşımacılık hem 1967 yılında Yunanistan'daki askeri darbe, Arap-İsrail Savaşı, Kıbrıs Krizi, Fransa'da liman işçileri grevi gibi dış dünyada yaşanan olaylardan hem de sert rekabetten dolayı olumsuz etkilenmiştir. Planlı dönem sonunda Van Gölü İşletmesi hariç, diğer işletmelerin filolarındaki yaşlı büyük gemiler yüksek tamir masraflarına sebep olarak işletme maliyetlerini arttırmıştır. Bu gemilerin yanaştığı bazı işletme iskeleleri de dönem sonunda hâlen olumsuz hava koşullarında gemilerin yanaşamayacağı kadar kötü durumda olmuştur.

Liman hizmetleri kapsamında ticari eşya yükleme, boşaltma, aktarma, su satışı ve kılavuzluk faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. İşletilen limanlara ek olarak 1962 yılında Giresun, 1969 yılında Alsancak, 1973 yılında Antalya ve Hopa, 1974 yılında Kuşadası limanları ile 1974 yılında Ordu İskelesi Denizcilik Bankası TAO bünyesine girmiştir. Türkiye'de üretilmeye başlanan beyaz eşya grubu ürünlerle oto lastiği gibi mallar ambarlama hizmetlerini dönem içinde olumsuz etkilemiştir. Bunun yanında bazı limanların trafiği dış dünyada gelişen olaylardan da etkilenmiştir. Bu bağlamda 1979'da İran'da gerçekleşen İslam Devrimi'nden dolayı Trabzon ve Giresun limanlarındaki trafik azalmıştır. Liman işletmelerinde planlı dönem boyunca mekanizasyon artırılmış, onarım yapılmış, demirbaşlar yenilenmiş ve işe yaramayan vasıtalar elden çıkarılmıştır. Dönem sonunda bazı işletmelerin mekanizasyonu, rıhtımları, ambarlama sahalarının yetersiz kalması gibi sorunları olmasına rağmen bazı limanların yıllık ortalama trafiği dönem başına göre artmıştır.

Tersanelerde inşa, tamir, havuzlama faaliyetleri gerçekleştirilmiş ve modernizasyonlar ile yatırımlar yapılmıştır. Alaybey Tersanesi, 1968 yılında İzmir Liman İşletmesi'nden ayrılarak müstakil bir işletme hâline getirilmiştir. Aynı yılda Pendik Tersanesi'nin bakanlar kurulu kararıyla Denizcilik Bankası TAO tarafından kurulması için yetki verilmiştir. Pendik

Tersanesi, dönem sonuna kadar parça parça kurulmuş ve kısmen gemi inşa çalışmalarına başlamıştır. Tersanelerde hem Denizcilik Bankası TAO çatısı altındaki işletmelere hem de armatörlere çok sayıda gemi inşa edilmiş, tamirat yapılmış ve havuzlama faaliyetleri yürütülmüştür. Tersanelerde resmî kurumların gemileri, parası peşin alınmak koşuluyla tamir edilmiştir. Ancak özel sektör gemilerinin tamirinde, tamirat parasının %25-50 arasında bir oran peşin alındıktan sonra kalanının en geç 9 ayda ödenmesi üzerinden bir yöntem izlenmiştir. Dolayısıyla özel sektörün gelişimine bu açıdan katkı sunulmuştur. Denizcilik Bankası TAO bünyesindeki tersanelerde planlı dönem iktisat politikasına paralel bir şekilde, ülkede üretilen parçalarla ithal getirilen parçaların montajı yapılarak üretim gerçekleştirilmiştir.

Denizde güvenlik hizmetleri yürüten Kıyı Emniyeti İşletmesi ile Gemi Kurtarma İşletmesi'nde modernizasyon çalışmaları yapılmış, filolarına yeni vasıtalar kazandırılmış ve dönemin teknolojisine uygun demirbaşlar satın alınmıştır. Kıyı Emniyeti İşletmesi'nin faaliyet sahasında birçok yere deniz fenerleriyle işaret şamandıraları konulmuş, sis düdüğü binası inşaları gerçekleştirilmiştir.

24 Ocak 1980 tarihinde alınan kararlarla Türkiye'de piyasa ekonomisine geçiş süreci başlamıştır. Bankacılık İşletmesi'nde bu süreç boyunca, olağan bankacılık faaliyetleri yürütülmüş ve deniz ulaştırmasına yönelik kredilerin verilmesi sürdürülmüştür. Ancak bu krediler verilirken yeterince dikkat edilmediğinden firmaların geri ödemeleri noktasında sorunlar yaşanmıştır. İşletmede örgütlenme için yeterince çaba harcanmaması, şubelerin sahillerle vapur iskelelerinde gösterişsiz ve hizmete uygun olmayan binalarda olması gibi planlı dönemden kalma sorunlar devam etmiştir. Bu nedenle yüksek potansiyeli kullanılmayan Bankacılık İşletmesi 1983 yılında ortalama mevduat bakımından 8 tane devlet bankası arasında 6. sırada, mevduat toplayan 39 banka arasında 33. sırada olmuştur. Yine de 1980 yılında 46 şubesi olan işletmenin şube sayısı 1983 yılında 53'e yükselmiştir.

Ulaştırma hizmetleri alanındaki işletmelerde modernizasyon çalışmaları yapılmış, demirbaşlar satın alınmış ve teknik ömrünü dolduran gemiler kadro dışı bırakılmıştır. Önceki dönemlerdeki gibi bu dönemde de karayolu taşımacılığının artmasından dolayı işletmelerde yolcu ve yük kayıpları yaşanmıştır. 1983 yılında Van Gölü İşletmesi haricindeki işletmelerin filoları yaşlı kalmış, teknik ve ekonomik ömrünü doldurmuş, bakım-onarım masrafları yüksek, hız ve konfor bakımından günün koşullarından uzak kalmıştır.

Liman hizmetleri yürüten işletmelerde temel faaliyetler sürdürülmüştür. İşletmelerin daha iyi hizmet verebilmesi için modernizasyon çalışmaları yapılmış ve demirbaşlar satın alınmıştır. 1983 yılında yapılan bu çalışmalar yetersiz kalarak bazı işletmelerin mekanizasyonu kısıtlı kalmış ve günün koşullarını karşılayamamıştır.

Tersanelerde yenilemeler yapılmış ve idame yatırımlar devam ettirilmiştir. Pendik Tersanesi bu dönemde biraz daha aktif hale getirilmiştir. Tersanelerde gerekli ithal malzemenin zamanında alınamaması, proje ve şartnamelerin tam hazırlanamaması, işlerin planlandığı gibi yürümemesinden dolayı boş işçiliğin ortaya çıkarak maliyetlerin artması, pazarlamanın iyi yapılamaması gibi çeşitli sıkıntılar olmuştur. Dolayısıyla özel sektörden iş alma düzeyi düşük kalmıştır. Hasköy Tersanesi, 1981 yılında Hasköy Bakım ve Onarım Atölyeleri Başmühendisliği olarak İstanbul Şehir Hatları'na bağlanmıştır.

Denizde güvenlik hizmeti yürüten birimlerden Kıyı Emniyeti İşletmesi için gerekli görülen yerlerde fenerlerle mendirekler yaptırılmış, işaret şamandıraları konulmuş ve ışıklı şamandıraların bakım-onarımı yapılmıştır. Diğer bir güvenlik hizmet birimi olan Gemi Kurtarma İşletmesi dönem boyunca temel faaliyetlerini yürütmüş ancak 1983

yılındaki filosu yaşlı kalmış ve teknolojik olarak günün koşullarını karşılayamamıştır.

Banka faaliyet gösterdiği her üç dönemde de işletmeler için hazırlanan yıllık iş programları verimli yürütülememiştir. Özellikle her faaliyet yılının sonuna doğru bu iş programlarının gerçekleştirilebilmesi için yönetim tarafından her zaman ek tahsisatların yapılmasına karar verilmiştir.

Denizcilik Bankası TAO'da kara personeli, zabitan ve tayfalar olmak üzere üç grup personel çalışmıştır. Her üç dönemde de nitelikli personel ihtiyacı söz konusu olmuştur. Bundan dolayı istihdam edilmiş personele kurslar ve seminerler aldırılmıştır. Mezuniyet sonrası bankanın bünyesindeki işletmelerde belli bir süre hizmet etme koşuluyla üniversitelerin gerekli görülen bölümlerinde burslu öğrenci okutulmuştur. Planlı dönemde, işletmelerde istihdam edilen personel siyasi ve sendikal baskılar nedeniyle fazla olmuştur. Ancak piyasa ekonomisine geçiş sürecinde ihtiyaç hâlinde açılan kadrolara kurum bünyesindeki işletmelerdeki atıl kadrolar yönlendirilmiştir. Personel terfileri çok istisnai haller dışında kurum içinden atama yoluyla yapılmıştır. Sağlığı bozulan personelin gerek yurt içinde gerekse de yurt dışındaki tedavisinde maddi yardımlar yapmıştır. DP döneminde personel ücretleri 5434 sayılı T.C. Emekli Sandığı Kanunu'na göre, planlı dönemde ve piyasa ekonomisine geçiş döneminde ise 274 sayılı Sendikalar Kanunu ve 275 sayılı Toplu İş Sözleşmesi, Grev ve Lokavt Kanunu'na toplu iş sözleşmeleriyle belirlenmiştir.

Denizcilik Bankası TAO hizmet yürüttüğü alanların önemli bir kısmında tekel olmasına rağmen dönemin ruhuna uygun reklam faaliyetleri yürütmüştür. DP döneminde afiş basımlarıyla yapılan reklamlar, planlı ve piyasa ekonomisine geçiş döneminde basın, yayın ve televizyon üzerinden çokça yapılmıştır. Ayrıca kurumun bilinirliği noktasında fayda sağlayan tebrik kartı, takvim, kalem, kumbara, anahtarlık gibi küçük hediyelik araçlar da kullanılmıştır. Kurum tarafından bir yandan reklam verilirken bir yandan da uygun görülen yerlerde olması şartıyla çeşitli tarifeler üzerinden reklam alınmıştır. Kurumsal açıdan her dönemde iş birliği, rakiplerden ve sektörden haberdar olmak, yolcu ve yük kaybı yaşamamak için dünyanın birçok yerindeki konferanslara katılım sağlanmıştır.

Denizcilik Bankası TAO'nun faaliyet gösterdiği otuz bir yılda altı defa itibari sermayesi arttırılmış ve en son 1982 yılında 50.000.000.000 liraya çıkarılmıştır. 20 Mayıs 1983 tarihinde Resmî Gazete'de yayımlanan 60 Sayılı KHK ile Denizcilik Bankası TAO tasfiye süreci başlamıştır.

Bankacılık İşletmesi Denizcilik Bankası T.A.Ş adında bağlı ortaklık, diğer işletmeler de Deniz Yolları Müessesesi, Liman İşletme ve Gemi Kurtarma Müessesesi ve Tersaneler Müessesesi şeklinde yeniden organize edilerek Türkiye Denizcilik Kurumu (TÜDEK) çatısı altına alınmıştır. 440 sayılı KİT Kanunu'nu lağveden 60 sayılı KHK'da KİT'lerin karma ekonominin kurullarına göre yönetilmesi, kârlılık ve verimlilik ilkeleri doğrultusunda sermaye birikimine yardım etmeleri gerektiği belirtilmiştir. Bu KHK, KİT'lerin piyasa ekonomisine uyum süreci bakımından önemli bir araç olmuştur. Bu bağlamda Bankacılık İşletmesi'nin TÜDEK'in bağlı ortaklığı olarak ayrı bir şirkete dönüştürülmesinin altındaki motivasyonun kârlılık olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü Denizcilik Bankası TAO hesap yılı raporlarında Bankacılık İşletmesi'ne yönelik kâr-zarar bilgisinin paylaşıldığı 1957 yılından tasfiye sürecine kadar her yılı kâr ile kapatmıştır. Bankacılık İşletmesi yerine kurulan Denizcilik Bankası T.A.Ş ile deniz ulaştırmasına yönelik doğrudan finansmandan kısmen vazgeçilmiştir. Çünkü işletmenin kârları, diğer işletmelerin aynı faaliyet yıllarına ait kâr-zararlarıyla aynı hesapta toplanmıştır. Denizcilik Bankası TAO'nun faaliyet gösterdiği dönem boyunca sadece 9 yılda kâr ettiği göz önüne alındığında, Bankacılık İşletmesi'nin kârları diğer işletmelerin zararlarını doğrudan finanse etmiştir. Ancak kârlar üzerinden kısmen vazgeçişin görüldüğü bu yeni yapılanmada deniz ulaştırması sektörüne finansman sağlamaktan tamamen vazgeçilmemiştir. Yani, ismi değişerek bankacılık-finance hizmeti sunan yeni bir kurum olarak Denizcilik

Bankası TAŞ, her türlü banka işlemlerini yapmanın yanında deniz ulaştırma sektöründeki gerçek ve tüzel kişiler için kredi verme faaliyetini sürdürmüştür.

28 Ekim 1983 gün 18205/Mükerrer sayılı Resmî Gazete’de 117 sayılı KHK ile TÜDEK’in kuruluş ve işleyişine yönelik düzenlemeler netleşerek Denizcilik Bankası TAO’nun tasfiye süreci noktalanmıştır.

Millî iktisat, millî savunma ve sosyal zorunluluk kaygılarının vurgulanarak deniz ulaştırma sektörünü kalkındırmak için Denizcilik Bankası TAO’nun kurulması erken cumhuriyet döneminde çokça izleri görülen millî iktisat fikrinin sürekliliğini göstermiştir. Kurulan bir kamu bankası üzerinden deniz ulaştırma sektörünün finanse edilmesi hem bu fikri somutlaştırmış hem de sektöre önemli katkıları olmuştur. Çünkü deniz ulaştırmasına yönelik girişimlerin önemli sermaye birikimi gerektirdiği, sermayeye erişimin nispeten zor olduğu ve özel sektörün cılız bir sermaye birikimine sahip olduğu bir dönemde Denizcilik Bankası TAO’nun kurulması denizcilik sektörü için bir can suyu olmuştur. Bu bağlamda özel sektöre sunulan kredi imkanları, ilgili dönemden günümüze deniz ulaştırma sektörünün daha sağlam temeller üzerinde yükselmesini sağlamıştır. Deniz ulaştırması hizmetleri kapsamında iç ve dış hatlarda sert rekabete rağmen ısrarla kamu hizmetine devam edilmiştir. Köhne limanlar yenilenmiş, var olanların bakım-onarımı yapılmış ve güvenli deniz ulaştırması ortamının sağlanarak ülke ticaretinin istikrarı ve gelişiminin altyapısı hazırlanmıştır. Tersanelerde yürütülen faaliyetler gemi inşa sanayisinin gelişimine, istihdam edilen nitelikli personel sektördeki ve ülkedeki beşerî sermayenin yükselmesine, çeşitli reklam ve iş birlikleriyle halkın deniz ulaştırmasına yönlendirilmesi deniz ulaştırma sektörünün ülkede temellenerek gelişimine katkı sunmuştur.

Mehmet SAYA

KAYNAKÇA

AKBAYAR, Nuri vd. (Ed.), “Deniz Ulaşımı”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, 3. Cilt, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul 1993, s.32-33.

AKBAYAR, Nuri vd. (Ed.), “İdare-i Aziziye”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, 4. Cilt, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yayını, İstanbul 1993, s.136.

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

Cumhuriyet, “Denizcilik Bankası Bugün Faaliyete Geçiyor”, 1 Mart 1952.

DAVER, Abidin, “Türk Denizciliği İçin Hayırlı Bir Kanun”, **Cumhuriyet**, 13 Ağustos 1951.

DEMOKRAT PARTİ, **Demokrat Parti Programı**, Ankara 1946.

DENİZCİLİK BANKASI TAO, **Denizcilik Bankası TAO Birinci Hesap Yılı**, İstanbul 1952.

EROĞUL, Cem, **Demokrat Parti Tarihi ve İdeolojisi**, İmge Kitabevi, 2. Baskı, Ankara 1990.

GEDİZ, Demet, **Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910-1923)**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü 2013.

GÜVENDİREN, Muhlise Yıldız, **Türkiye Karasularında Deniz Taşımacılığı (1923-1939)**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü 2014.

KARDAŞ, Abdülaziz, “Cumhuriyet Dönemi’nde Bir Bankacılık Serüveni: Denizbank (1937-1939)”, **İğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, No 10, 2016, s.129-154,

KINALI, Gürhan, “İkinci Bayar Hükümetini Sarsan Yolsuzluk Hadiselerine İki Örnek: Satie ve İmpeks”, **Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, C 2, S 2, 2017, s.119-163.

KORALTÜRK, Murat, **Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul’da Deniz Ulaşımı**, Varlık Yayınları, 1. Baskı, İstanbul 2010.

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

MAZICI, Nurşen, **Celal Bayar (Başbakanlık Dönemi 1937-1939)**, Der Yayınevi, 1. Baskı, İstanbul 1996.

SAYA, Mehmet, **Denizcilik Sektöründe Bir Kamu İktisadi Teşebbüsü: Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı**, Libra Kitap, İstanbul 2022.

Sicilli Ticaret Gazetesi ve Piyasa Cedveli, “Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı”, 17 Nisan 1953, No: 7912, s.3.

T.C. Resmî Gazete, 1 Şubat 1944, Sayı: 5618, s.6357-6358.

T.C. Resmî Gazete, 16 Ağustos 1951, Sayı: 7886, s.1809-1812.

T.C. Resmî Gazete, 16 Ağustos 1951, Sayı: 7886, s.1809-1812.

T.C. Resmî Gazete, 30 Aralık 1937, Sayı: 3796, s.9158-9160.

T.C. Resmî Gazete, 8 Haziran 1933, Sayı: 2422, s.2647-2649.

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

T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşırmada 50 Yıl, Ankara 1973.

TBMM, Denizbank Türk Anonim Ortaklığı Kanunu Tasarısı ve Ulaştırma Komisyonu ile Karma Komisyon Raporları, 276 No’lu Komisyon Raporu, Ankara 1951.

TBMM, Tutanak Dergisi, Dönem. 9, Cilt. 9, Birleşim: 113, Toplantı: 1, 10.08.1951.

TBMM, Tutanak Dergisi, Dönem: 9, Cilt.9, Birleşim: 113, Toplantı: 1, 10.08.1951.

TERZİ, Arzu T., “Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası”, **Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri**, Globus Dünya Basımevi, İstanbul 2005, s.147-154.

TUTEL, Eser, **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası**, İletişim Yayınları, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Yeni Baskı, İstanbul 1997.

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

(<https://www.tdi.gov.tr/tarihce/>, Erişim: 22.06.2022).

21/11/2024 tarihinde <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/denizcilik-bankasi-turk-anonim-ortakligi/?pdf=5466> adresinden eriřilmiřtir