

# Sosyete Şilep T.A.Ş.

İkinci Meşrutiyet döneminin iktisat anlayışı olan milli iktisat politikaları, denizcilik sektöründe de uygulanmış; milli bir ticaret filosunun oluşturulması için atılımda bulunulmuştur. Yapılan ilk girişimler milli şirketlerin kurulması yönünde olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı öncesi Osmanlı İmparatorluğu'nda, deniz ulaşımının yüzde 90'ına yakını yabancı bandıralı gemiler yapmaktaydı. Aslında sayıca Osmanlı bandıralı gemiler fazla olmasına karşın; Osmanlı gemileri içinde buharlı ve taşıma kapasitesi fazla olan gemiler bulunmadığı için ticaret çoğunlukla yelkenli gemilerle yapılmaktaydı.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde de kabotaj hakkı gündeme gelmiş; 1914 yılında Osmanlı gemileri için tekel hakkı oluşturma çalışmaları yapılmıştır. 20 Şubat 1924 tarihinde 418 sayılı kanun çıkarılmış; beş yıl içinde ithal edilecek buharlı gemilere gümrük muafiyeti sağlanmıştır. Bu muafiyetin kapsamı ve süresi daha sonra girişimciler lehine düzenlenmiştir.

Denizcilik konusunda atılan adımlar **Lozan Antlaşması**yla nihayete ermiş; kabotaj hakkı 1926 yılından itibaren uygulanmaya başlamıştır.

Milli iktisat politikaları anlayışıyla düşünüldüğünde "**Kabotaj Kanunu**" denizcilik sektörüyle ilgili olarak alınan en önemli kararlardandır. Özellikle denizcilik sektörü açısından yerli ve milli adımların atılması bu alanda yatırımları arttırmış; yerli girişimcilerin sektörde daha aktif olmalarının yolunu açmıştır. Alınan bu kararlar yerli girişimcileri denizcilik sektöründe uzun yıllardır hâkim olan yabancıların rekabetinden korumaya başlamıştır.

Atılan bu adımlar 1920'lerin ikinci yarısından sonra ticaret filosunun büyümesine katkıda bulunmuş; 1926 yılından 1929 yılına kadar geçen sürede Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin sahip olduğu net toplam tonaj yüzde 40, armatörlerin ise yüzde 67 artmıştır. Yaşanan bu artışlar, milli iktisat politikalarının yürütülmesiyle yapılan kanuni düzenlemeler ve en önemlisi de kabotaj uygulamasının birer sonucu olarak değerlendirilmelidir.

Millî İktisat politikalarının devamı niteliğinde olan devletçilik politikaları aracılığıyla, denizcilik sektöründe, bu kez devletin tekel oluşturması sonucuna kadar götüren uygulamalar hayat bulmuştur. Devletin sektörde daha etkin olmasının bir nedeni de sahip olunan gemilerin rekabet gücü zayıf yaşlı gemilerden oluşması hatta birçoğunun artık sigorta şirketlerince bile sigortalanmak istenmeyişidir. Gemiler bu durumda olduğundan yabancı limanlara girme sıkıntısı ortaya çıkmıştır. Bu da var olan gemilerin sadece kabotaj hattı boyunca çalışmak zorunda kalmalarına neden olmuş; dış pazara değil sadece iç pazara hizmet edebilmişlerdir.

**1929 Dünya İktisadî Krizi** döneminde gemiler iç pazar için bile faaliyette bulanamamış ve gemilerin piyasada var olan faaliyetleri de giderek azalmıştır. İş hacimlerinin ve etkinliklerinin azalmasına yol açan diğer bir neden ise demir yolu taşımacılığının daha aktif olmaya başlamasıdır. Denizcilik sektörü, özellikle bu sektörün baş aktörü olan Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi tüm bu gelişmelerden en çok zarar gören kurum olmuştur. Artık kar eden bir kurum değil tam aksine devlet bütçesine yük olmaya başlayan bir kurum halini almıştır.

Hükümet, bu gelişmelerin ardından armatörlerin bir şirket çatısı altında toplanmalarını ve Türk Seyr-i Sefain İdaresi ile anlaşma yoluna gitmeleri hükümet yetkililerince önerilmiştir. Fakat bu önerilerin içinde yer alan şirketleşme gerçekleşmez ve 9 Temmuz 1932 tarihinde 2068 sayılı "*Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin*

*Devlet İdaresine Alınmasına” ilişkin kanun çıkarılır.*

Bu kanun armatörlere yeni iş sahası açmıştır. Kanun; şilepçilik ve özel donanıma sahip gemilerle liman ve körfez içi hayvan taşımacılığını ve nakliyat işlerini devletin aktif olmadığı limanlar arasında armatörlerin yapmasını sağlamaya yöneliktir. Armatörler için olumlu bir karar olarak tasarlanmış olsa da bu düzenleme armatörlerce desteklenmemiştir. Armatörler; devletin sahip olduğu tekel hakkının geniş boyutundan dolayı özellikle kriz ortamlarında kendi iş sahalarının kısıtlanabileceğini riskine ve denizcilik sektöründeki devlete egemenlik oluşturan tekel hakkına hem endişeyle hem de eleştirel bir tutumla yaklaşmışlardır.

Armatörlerin bu yaklaşımlarının paralelinde aslında onlar gibi düşünen ve denizcilik sektöründe devletin hâkimiyeti ile ilgili hükümet ve bürokrasi arasında da görüş ayrılıklarından kaynaklanan tartışmalar yaşanmıştır. Özellikle denizcilik sektörüne ilişkin düzenlemelerde, devletin müdahalesini sağlamaya ve etkisini daha da arttırmaya yönelik yürütülen politikalar bu görüş ayrılıklarını ortaya çıkarmıştır. Bu görüş ayrılıkları, korumacı devlet politikalarını savunanlarla iktisadi devletçiliği savunanlar arasında ortaya çıkmış; tartışma devletçilik politikasından vazgeçmek değil hedefinin tanımlanmasıyla ilgili olmuştur. Bu tartışmaların sonucunda iktisat vekili olan korumacı görüşleriyle öne çıkan **Mustafa Şeref Özkan** istifa etmiş; iktisadî devletçiliği savunan **Celal Bayar** 1932 yılında iktisat vekili olmuştur. Bayar, bu görevini 1932-1937 yılları arasında sürdürmüş; 1937 yılında da başbakan olmuştur.

Önce bakanlık düzeyinde sonra başbakanlıkta yaşanan bu değişiklik sadece isim değişikliği olmamış; denizcilikte hâkim olan devletçilik politikalarının değişimine de yol açmıştır. Politikaların değişiminde Celal Bayar’ın devletçiliği bir amaç değil araç olarak görmesi ve özellikle devletin ekonomideki rolünün özel sektöre karşı bir politika yürütücüsü değil özel sektörün yetersiz olduğu alanlarda devletin rol alması şeklinde değerlendirmesi etkili olmuştur. Yaşanan değişimin denizcilik sektörüne ilk yansıması 29 Mayıs 1933 tarihinde 2239 sayılı Deniz Yolları İşletme Kanunu olur. Bu kanun ile armatörlere sektör içinde daha geniş bir alan yaratılmıştır. Armatörlere kuracakları şirketleri aracılığıyla posta seferlerini yapma imkânı sağlanmış ve armatörler 1933 yılında Vapurculuk T.A.Ş.’yi kurulmuş; şirket 1936 yılına değin faaliyetini sürdürmüştür.

Denizcilik sektörünün sahip olduğu ticaret filosu incelendiğinde daha çok yolcu ve yük gemilerinin bulunduğu görülmektedir. Bu gemilerin yanında ayrıca hem yük hem de yolcuyu aynı anda taşıyan ve “miks” diye adlandırılan gemiler de vardır. Fakat sadece yük taşıma özelliğine sahip gemiler (şilepler) incelendiğinde, sayıca ve tonaj olarak az sayıda oldukları görülmektedir.

Şilepçilik konusunda da devletin girişimlerde bulunmuştur. İlk olarak 1920 yılında dış ticaret için devlet tarafından şilepçilik yapılmak istenmiştir. Ancak şilepçilik konusu 1930’larda daha yoğun bir şekilde devletin gündeminde yer almıştır. Özellikle 1930’lu yılların ikinci yarısında yük taşımacılığına duyulan ihtiyaçta yaşanan artışlar, şilep sayısının artmasını sağlamış ve bu konuyla ilgili kanuni düzenlemeler de eş zamanlı olarak gündeme gelmiştir.

Şilepçiliğin Türkiye’de gelişimi ile doğrudan ilgili olarak 2239 sayılı kanun dikkat çekicidir. Bu kanun ile şilepçilik tanımı yapılmıştır. Kanununun 3. maddesine göre şilepçilik şöyle tanımlanmıştır:

*“Navlun mukavelesine merbut olmak şartıyla makinalı veya makinesiz gemilerle Türk limanları arasında yapılan alelumum tek cins eşya nakliyatı ile İstanbul Limanı hariç olmak üzere münhasıran iki Türk limanı arasında yapılan her nevi yük ve hayvan nakliyatı ve en çok üç Türk limanından bir veya iki Türk limanına yapılan azami üç cins eşya ve hayvan nakliyatı şilepçilik olarak sayılır.”*

Armatörler şilepçilik tanımında geçen sadece yük taşıma zorunluluğundan dolayı sahip oldukları miks gemileri şilebe dönüştürmeye başlamış; yük taşımacılığı alanında faaliyetlerini arttırmak istemişlerdir. Armatörlerin şilepçiliği nasıl yapacağı yönünde de bir düzenleme yapılmış; tek tip eşya ve en fazla üç tip eşya ve hayvan taşınmasına müsaade edilmiştir. Tek çeşit olarak tanımlanan yükler: maden kömürü, kok kömürü, buğday, şeker, pirinç, gaz, benzin, palamut, çimento, kereste ve tuzdur. Zaten bu yüklerin yolcu ve miks gemilerinde taşınması mümkün değildir. Bu yönde kısıtlayıcı tanımlamalar yapılmasına karşın şilepçiliğe duyulan ihtiyaç giderek artmıştır. Şileplerin diğer gemilerden ayrılan en büyük özelliği daha fazla yük taşıma kapasitesine sahip olmalarıdır.

Bir yandan armatörler şilepçilikle yoğunlaşırken, zaten yolcu taşıma tekeline sahip olan Denizyolları İşletme İdaresi ve Vapurculuk T.A.Ş. de şilepçiliği faaliyet alanı içine almıştır. Bu durum armatörler tarafından büyük bir tepkiyle karşılanmıştır. Armatörler bu konuda şikâyetlerini ve sorunun derhal çözülmesi taleplerini hükümet yetkililerine iletmışlerdir.

Devletin şilepçilik konusundaki adımlarından armatörler şikâyetçi de olsalar da sahip oldukları filolarını genişletme yönünde yatırımlarda bulunup yeni şilepler almışlar; sahip oldukları ticaret filosunda 10 bin tonluk kapasite artışı sağlamışlardır.

Vapurculuk T.A.Ş.'nin 1936 yılında kapanması ile şirket içindeki kimi armatörler tamamen şilepçiliğe yönelmişlerdir. Armatörler, bu kararlarının ardından hükümetin 1937 yılında şilep yaptırmak ve satın alma yönünde girişimlerde bulunacağı açıklamalarından endişeye kapılmışlardır. Armatörler yeni yatırımlar ile şilepler satın alma ve ticaret filolarını genişletme kararlarının ardından gelen bu açıklamayla karşılarında rekabet edemeyecekleri bir devlet tekeli oluşma ihtimalinden dolayı yatırım yapmaktan kaçınmışlardır.

Yaşanan bu gerilimli süreç hükümetin, şilepçilik yatırımının kapsamının dış ticarete yönelik olduğu ve kabotaj çerçevesinde faaliyet gösteren armatörlere yönelik bir rekabet durumunun oluşmayacağı yönünde açıklamasıyla yaşanan gerilimi bir ölçüde giderilmeye çalışılmıştır.

Aslında armatörler şilepçilik alanında karşılarında rakip olarak devleti görmek istememektedirler. Armatörler devletten "iktisadi devletçilik" politikaları doğrultusunda adımlar atmasını beklemektedirler.

Hükümet armatörlerin şilepçilikle ilgili yapabileceklerini görmekte, imkânlarının sadece kabotaj hattı ile sınırlı olabileceğini düşünmektedir. Daha fazlasına zaten armatörlerin de sınırlı imkânları izin vermemektedir. Dolayısıyla devlet şilepçilik alanında yabancılara olan bağımlılığın bitirilmesini istemektedir. Bayar, şilepçilik konusuna da yer verdiği 8 Kasım 1937 tarihinde TBMM'de yaptığı hükümet programı konuşmasında:

*"Ecnebi kumpanyaların, aralarında birleşerek vakit vakit yüksek navlun empoze etmek istemelerinden ihracat piyasamız müteessirdir. Milli İktisat menfaatimizde bu yönden tedbir almamızı icap ettirmektedir. Bu itibarla milli şilepçiliğimizi yüksek teknikle teşkilatlandırmağa çalışacağız, fakat bir inhisar tesisi düşünmediğimizi derhal ilave edebilirim."*

1938 Programı (İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nın revize edilmiş hali) olarak adlandırılan plan doğrultusunda 23 tanesi yeni inşa edilecek, 5 tanesi satın alınacak ve toplamda 67 bin tonluk 28 adet gemi ile ticaret filosunun güçlendirilmesi hedeflenmiştir. Ancak İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla yurt dışındaki gemi yapımcılarıyla yapılan görüşmeler kesintiye uğramıştır.

Yabancı şirketlerle kliring yöntemiyle ticaret yapılması ve böylece navlun ödemelerinin parayla yapılmaması ve paranın dışarı gitmesinin engellenmesi fikri dile getirilmiştir. Bu amaçla daha önce yapılan anlaşma ile 28 Kasım 1936 tarihinde satın alınan Ereğli Kömür Şirketi'ne ait kömürlerin taşınması şilepçiliğin gelişimi etkilenmiştir. Fransa yüksek navlun maliyetinden ve sahip olduğu şilepleri başka işlerde kullanma isteğinden dolayı Ereğli'deki kömürün Akdeniz'deki limanlara sevk edilmesi için kömür havzasında faaliyet gösteren Etibank ve Türkiye İş Bankası'na başvurulmuş, böylece şilep alımı ve şilepçilik faaliyeti için şirket kurulması da gündeme gelmiştir. Hükümetin talebiyle bu iki kurumun yanında ayrıca Denizbank'ın da şirketin ortağı olmasına karar verilmiştir.

Bu artık Türkiye'nin kendi ticaret filosunu, yabancı limanlara hem gidebilecek hem de girebilecek teknik donanıma sahip olarak geliştirmesi anlamına gelmektedir. Ayrıca yine şirketin kurulmasıyla artık taşıma kapasitesi daha geniş olan, ihracat yapma özelliklerine sahip şileplere yatırım yapılması ve yatırımların artmasının da yolunu açmaktadır.

**Etibank, Türkiye İş Bankası** ve **Denizbank** eşit oranda sermayeyle (3 milyon) eşit ortaklık biçiminde *"Türk ve ecnebi sularında şilepçilik işleriyle iştigal etmek"* amacıyla olan merkezi Ankara'da bulunan "Sosyete Şilep T.A.Ş."yi, 21 Nisan 1938 tarihinde kurmuşlardır.

Şirket İngiltere'den 3 adet şilep almış ve şileplere Demir, Bakır ve Krom isimleri verilmiştir. Şileplerden Bakır 1921 yapımı ve 4584 groston, Demir 1925 yapımı ve 3709 groston ve 1927 yapımı olan Krom ise 3358 grostonluktur.

Şileplerden Demir ilk seferini 8 Nisan 1938 tarihinde Cardiff'ten kömür yükleyerek Venedik'e yapmıştır. 1963 yılında hurdaya çıkartılarak sökülüştür.

Krom ise ilk seferini İngiltere'den Cenova limanına doğru yapmıştır. İkinci Dünya Savaşı sırasında yaşanan seferberlikten dolayı T.C. Münakalat Vekâleti Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü'ne devredilmiş; İskenderun'dan İstanbul'a buğday ve eşya taşırken 1944 yılında bir iddiaya göre mayına çarparak; diğer bir iddiaya göre ise bilinmeyen bir denizaltıdan atılan torpido nedeniyle batmıştır.

Üçüncü şilep Bakır ise, İngiltere Newcastle'dan aldığı kömürü İtalya'ya götürmek üzere ilk seferini yapmıştır. Bakır şilebi, Atlantik ötesi seferleri yapabilmesi için 1947 yılında büyük bir onarım geçirmiştir. Bakır şilebi; Marshall yardımları çerçevesinde alınacak olan yük, yolcu gemilerinde ve tankerlerde görevli olan personeli Amerika'ya götürmüştür. 1955 yılında ise Bakır, Denizcilik Bankası Deniz Nakliyat T.A.Ş.'ye devredilmiş; 1963 yılında ise Haliç'te sökülüştür.

Sosyete Şilep T.A.Ş., 7 Haziran 1939 tarihinde çıkarılan 3633 sayılı kanunla Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir. Devir işleminin sağlanması için Denizbank'ın hisseleri satın alması gerekmiştir. Bu amaçla 25 Mart 1940 tarih ve 3785 sayılı kanun çıkarılmış ve Denizbank dışındaki diğer iki ortak olan Etibank ve Türkiye İş Bankası'nın hisselerinin de satın alınması için gerekli işlemler yapılmıştır. Böylece Sosyete Şilep T.A.Ş. kuruluşundan sonraki yıl içinde kapanmıştır.

Sosyete Şilep T.A.Ş. devletçilik politikalarının denizcilik sektörüne yansımalarının iyi bir örneğidir. Sosyete Şilep T.A.Ş. özel sektörün sadece faaliyet alanının yük taşımacılığı ile sınırlandırıldığı, kabotaj hattı sınırlarının dışında bir ticaret filosu oluşturmak için atılmış önemli bir adım olarak değerlendirilmelidir. Yine Sosyete Şilep T.A.Ş. kısa ömrüne rağmen, dönemin devletçilik politikalarının özel sektöre alternatif olmadığını, özel sektörün iktisadi gücünün yetmediği alanlarda devletin etkin rol aldığına da iyi bir örneğidir.

## Arzu Varlı BİNAGUL

### KAYNAKÇA

Boratav, Korkut, **Türkiye’de Devletçilik**, İmge Yayınları, Ankara 2006.

Bozoğlu, Ali, “Muhip Özyiğit, S/S Demir/Bakır/Krom”, **Deniz Haber**, 15.02.2020.

**Cumhuriyet**, 13 Mayıs 1933, s.4.

Ekinci, İlhan, “Osmanlı Devleti’nde Marmara’da Kabotaj Tartışmaları”, **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C 8, S 1, 2006, s.99-121.

Gürboğa, Nurşen ve Murat Koraltürk, “1930’larda İktisadi Devletçilik, Şilepçiliğin Gelişmesi ve Sosyete Şilep T.A.Ş’nin Kuruluşu”, **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları**, C 13, Yıl 2014/1-2, S 25-26.

Koraltürk, Murat, **Erken Cumhuriyet Dönemi’nde Denizcilik Sektörünün Ekonomi Politikası**, 1. Baskı, Libra Yayıncılık, , İstanbul 2020.

“Türkiye İskele ve Limanları Arasında Posta Seferleri Hizmetinin Devlet İdaresine Alınmasına Dair Kanun”, **Resmi Gazete**, Sayı 2151, 17 Temmuz 1932.

“Deniz Yolları İşletmeye Dair Kanun”, **Resmî Gazete**, Sayı 2419, 5 Haziran 1933.

**Tan Gazetesi**, 8 Mayıs 1938, s. 10.

Tekeli, İlhan ve Selim İlkin, **Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu**, ODTÜ Yayınları, Ankara 1982.

**Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre III, Cilt 1, 29 Aralık 1928.

**Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre III, Cilt 11, 13 Mayıs 1929.

**Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre III, Cilt 13, 13 Mayıs 1929.

**Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre IV, Cilt 9, 9 Temmuz 1932.

**Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi**, Devre V, Cilt 20, 8 Kasım 1937.

Varlı, Arzu, “Milli İktisat Politikalarında Süreklilik: Kabotaj Meselesi”, **İskele Yanaşan... Denizler, Gemiler, Denizciler**, der. Orhan Berent-Murat Koraltürk, İletişim Yayınları, İstanbul 2013, s. 349-367.

02/06/2023 tarihinde <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/sosyete-silep-t-a-s/?pdf=3367> adresinden erişilmiştir