T.C.

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İKTİSAT ANABİLİM BİLİM DALI

DOKTORA TEZİ

KARADENİZ'DE ULUSLARARASI TİCARET VE KURUMLARIN ROLÜ

(1830-1914)

Cihan GÜNEŞ

2502130132

TEZ DANIŞMANI

Prof. Dr. Ahmet KALA

İSTANBUL, 2019

ÖZ

KARADENİZ'DE ULUSLARARASI TİCARET VE KURUMLARIN ROLÜ (1830-1914)

Cihan GÜNEŞ

Bu çalışmada esas olarak 19. yüzyılda Güneydoğu Karadeniz bölgesindeki kıyı kentlerinin yaşadıkları ticari büyümenin ve ekonomik dönüşümün nedenleri ele alınmıştır. Ekonomik dönüşümün boyutlarını anlayabilmek için Karadeniz havzası bütüncül şekilde incelenmiştir. Bunu yaparken iktisat tarihi, iktisadi coğrafya ile kurumsal ve organizasyonel ve denizcilik ekonomisi alanlarının metot ve yaklaşımlarından birlikte yararlanılarak Karadeniz'deki ekonomik dönüşümün nedenselliği incelenmektedir. Elde edilen temel bulgu; kıyı kentlerinin yaşadığı ekonomik dönüşümün arkasındaki ana neden, Avrupa'nın uzun dönemli ekonomik büyümesi ve Karadeniz'de ticari maliyetlerin minimizasyonunun gerçekleştirilebilmesidir. Karadeniz ticaretinde etkili olan ve ticaretin rotasını belirleyen maliyet unsurları; ulaştırma maliyetleri ve işlem maliyetleridir. Ulaştırma maliyetleri, denizcilik alanındaki teknolojik gelişmelerle, yakıt sarfiyatındaki iyileşmelerle ve sosyal sabit sermaye yatırımları ile minimize edilmektedir. İşlem maliyetleri ise kurumlar ve organizasyonlarla minimize edilmektedir. Bu tezde, Karadeniz ticaretinin ve çalışmanın odak noktası olan Güneydoğu Karadeniz ticaretinin genişlemesinin boyutu tespit edilmiş ve ticari genişlemenin nedenleri maliyet minimizasyon yöntemleri ile açıklanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz, Trabzon, Samsun, Giresun, İşlem Maliyetleri, Kurumlar, Organizasyonlar

ABSTRACT

INTERNATIONAL TRADE IN THE BLACK SEA AND THE ROLE OF INSTITUTION (1830-1914)

Cihan GÜNEŞ

In this study, mainly the reasons of the commercial growth and economic transformation of the coastal cities in the Southeastern Black Sea region in the 19th century are discussed. In order to understand the dimensions of the economic transformation, the Black Sea basin was examined in holistic view. In doing so, the causality of the economic transformation in the Black Sea is examined using the methods of economic history, economic geography, institutional and organizational and maritime economics. The main finding; The main reason behind the economic transformation of coastal cities is the long-term economic growth of Europe and the minimization of commercial costs in the Black Sea. Cost elements that are effective in the Black Sea trade and determine the course of trade; transportation costs and transaction costs. Transportation costs are minimized by technological advances in maritime sector, improvements in fuel consumption and social fixed capital investments. Transaction costs are minimized by institutions and organizations. In this thesis, the extent of the Black Sea trade and the expansion of Southeast Black Sea trade, which is the focal point of the study, has been determined and the reasons of the commercial expansion have been tried to be explained by cost minimization methods.

Keywords: Black Sea, Trabzon, Samsun, Giresun, Transaction Costs, Institutions, Organizations

ÖNSÖZ

Ticaretin toplumların refah düzeyini iyileştirici bir gücü vardır. Ticarete bireysel açıdan baktığımızda mevcut durumumuzu iyileştirme motivasyonuyla çalıştığını söyleyebiliriz. Bunun için maliyetlerimizi ve kazançlarımızı düşünerek hareket ederiz. İkinci Dünya Savaşı esnasında orduda görev yapan İngiliz iktisatçı R.A. Redford, esir kampına düşer ve bu kamptaki gözlemleri üzerine *"P.O.W. Kampının Ekonomik Organizasyonları"* başlıklı bir makale yazar. Bu makaleye göre yardım malzemesi paketi alan esirler, kullanmadıkları ürünleri değiş-tokuş etmenin bireysel tatminlerini arttırdığını farkederler. Bu mübadele iki açıdan önemlidir. Birincisi; ürünlere en çok değer verenlerin elinde toplanmasını sağlayarak kaynak dağılımındaki hataları düzeltmesi. İkincisi ise mübadele sonucunda tüm katılımcıların mutlu olmasıdır. Uluslararası ticarete bakıldığında ise bağımsız bireyler gibi ülkeler de yaptıkları en iyi faaliyetlerini gönüllü mübadele ederek birbirlerinin farklılıklarından faydalanırlar. Aynı zamanda ülkeler ticaret yaparak üretimde ölçek ekonomisi de sağlayabilirler. Kaynakların kıt olduğu dünyamızda gönüllü mübadeleler, refah ve verimlilik yaratmaktadır. Ticaretin dünya üzerinde genişleme potansiyelinin arkasında bu düşünceler yatmaktadır. Bu tez çalışması da bu düşünceler etrafında Karadeniz ticaretinin araştırılmasıdır. Bu araştırma üç temel yanılgı üzerine hareket etmiştir. Bunlardan ilki; ticaretin sadece bir tarafın kazançlı ayrıldığı, sıfır toplamlı bir oyun olduğu yanılgısıdır. Tarihsel örnekler gönüllü mübadelelerin çift taraflı bir kazanç sağladığını göstermektedir. İkincisi; serbest ticaretin ve kapitülasyonların ülke ekonomisine zarar verdiği yanılgısıdır. Tarihsel örnekler yine göstermektedir ki; 19. yüzyılda bile serbest ticaret yapabilmek tahmin edildiği kadar olumsuz sonuçlar yaratmamıştır. Üçüncü yanılgı ise Osmanlı'nın uluslararası ticaretini yarı sömürgeleşme ve bağımlılık paradigmasıyla okumaktır. Bu tez çalışması göstermektedir ki; bu paradigmalar, Karadeniz ticareti üzerindeki gelişmeleri açıklayabilmekte yetersizdir. Bu tez çalışması temel olarak ticaret kurumunu daha iyi anlayabilmeye dair bir çabadır.

Tez konusu araştırmalarım boyunca dikkatimi Karadeniz ticaretine yönlendiren, bu güne kadar olduğu gibi bundan sonraki çalışmalarımda da danışmanlığına ihtiyaç duyacağım kıymetli hocam Prof. Dr. Ahmet Kala'ya teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca fikir ve önerileriyle desteklerini esirgemeyen Karadeniz Teknik Üniversitesi, iktisat bölümünden Prof. Dr. Adem Kalça'ya, tezin ilk taslaklarını okuyup eleştirileriyle çalışmanın daha gerçekçi bir zemine

oturmasına katkı sağlayan değerli meslektaşlarım Mert Akyüz, Ümit Tol ve Firdevs Eskin'e, haritalar konusunda deneyimlerini paylaşan harita teknikeri Buğra Aslan'a, konuyla ilgili göremediğim noktalarda kıymetli önerilerde bulunan Dr. Ercüment Balcı, Dr. Saim Çağrı Kocakaplan, Dr. Yakup Akkuş ve Dr. Çiğdem Gürsoy'a müteşekkirim. Zorlu bir araştırma süreci boyunca desteklerini esirgemeyen ailem ise teşekkürlerin en büyüğünü hakkediyor.

Cihan GÜNEŞ

İÇİNDEKİLER

ÖZ ..... **İİİ**
ABSTRACT ..... **İV**
ÖNSÖZ ..... **V**
TABLOLAR LİSTESİ ..... **X**
GRAFİKLER LİSTESİ ..... **Xİ**
ŞEKİLLER LİSTESİ ..... **Xİİ**
KISALTMALAR LİSTESİ ..... **Xİİİ**
GİRİŞ **1**

BİRİNCİ BÖLÜM

TEORİK ÇERÇEVE: TARİHSEL PERSPEKTİFTEN DENİZCİLİK EKONOMİSİ VE KURUMSAL DEĞİŞİM

1.1. DENİZ TİCARET PİYASALARI EKONOMİSİ 12
1.1.1. Deniz Ticaretinde Piyasa Döngüleri *13*
1.1.2. Deniz Ticaretinin Bileşenleri *16*
1.1.2.1. Liman Kentleri 16
1.1.2.2. Denizcilik Şirketleri 18
1.1.2.2.1. Denizcilik Şirketlerinin Mikroekonomik Modeli 18
1.1.2.2.2. Deniz Ticaret Filoları: Yelkenli ve Buharlı Gemiler 20
1.1.3. Deniz Ticaret Piyasası *21*
1.1.4. Deniz Ticaretinin Maliyet Yapısı *23*
1.1.4.1. Maliyetlerin Sınıflandırılması 23
1.1.4.2. Birim Maliyet Fonksiyonu 25
1.1.4.3. İşlem Maliyetleri 25
1.1.5. Klas Kuruluşları ve Derecelendirme *28*
1.2. KURUMSAL ANALİZ VE KURUMSAL DEĞİŞİM 29

İKİNCİ BÖLÜM

KARADENİZ'İN TARİHSEL SÜREÇTE JEOPOLİTİK VE EKONOMİK ARKA PLANI

2.1. KARADENİZ'İN MEKÂNSAL YAPISI 34
2.1.1. Karadeniz'in Görünümü, Sınırları ve Ölçüsü *34*
2.1.2. Karadeniz'in Oşinografisi *36*
2.1.3. Karadeniz'in Haritalanması *41*
2.2. KARADENİZ'DE SİYASAL VE EKONOMİK GÜCÜN MEKÂNSAL ÖRGÜTLENMESİ 43
2.2.1. Karadeniz Ticaretinin Erken Dönemleri *43*
2.2.2. Karadeniz'de Osmanlı Hakimiyeti *46*

2.2.3. Kuzey Karadeniz'de Yükselen Güç: Rusya *49*
2.2.4. Karadeniz'de Ticaretin Uluslararası Rekabete Açılması *52*
2.2.5. Karadeniz'de Denetimin Yeniden Tanımlanması *56*

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BATI AVRUPA'DA VE KARADENİZ LİMAN KENTLERİNDE EKONOMİK DEĞİŞİM

3.1. BATI AVRUPA'NIN UZUN DÖNEM EKONOMİK BÜYÜME ANALİZİ 60
3.1.1. Ekonomik Gelişmede Konjonktürel Dalgalar *64*
3.1.2. Teknolojik Değişim ve Yenilik *66*
3.1.3. Avrupa'da Nüfus *69*
3.1.4. Ülkelerin Sanayileşme Düzeyleri *71*
3.1.5. Avrupa'da Ülkelerin Dış Ticareti *73*
3.1.5.1. Dış Ticaret Politikaları 75
3.1.5.2. Dış Ticaretin Genişlemesi 80
3.2. KARADENİZ ÜZERİNDE OSMANLI – RUSYA REKABETİNİN TİCARİ YANSIMASI 82
3.3. KARADENİZ LİMAN KENTLERİNİN MEKANSÂL ÖRGÜTLENMESİ VE EKONOMİK DEĞİŞİMİ 87
3.3.1. Karadeniz Ticaretinin Mekânsal Yayılımı *87*
3.3.2. Karadeniz Liman Kentlerinde Ekonomik Değişim *89*
3.3.2.1. Kuzey Karadeniz'deki Azak Kıyısı 90
3.3.2.1.1. Taygan / Taganrog 91
3.3.2.1.2. Rostov 93
3.3.2.1.3. Mariupol 94
3.3.2.1.4. Berdyansk 95
3.3.2.1.5. Yenikale / Kerç 96
3.3.2.2. Kuzey Karadeniz Kıyısı 97
3.3.2.2.1. Hocabey / Odessa 97
3.3.2.2.2. Nikolayev 104
3.3.2.2.3. Sivastopol 105
3.3.2.2.4. Kefe / Feodosya 107
3.3.2.2.5. Gözleve / Evpatorya 109
3.3.2.2.6. Kerson 110
3.3.2.3. Doğu Karadeniz Kıyısı 112
3.3.2.3.1. Batum 112
3.3.2.3.2. Novorossiysk 116
3.3.2.3.2. Poti 117
3.3.2.4. Batı Karadeniz Kıyısı 119
3.3.2.4.1. Köstence 119
3.3.2.4.2. Varna 122
3.3.2.4.3. Burgaz 125
3.3.2.5. Batı Karadeniz'deki Tuna Kıyısı 128
3.3.2.5.1. Kalas / Galati 130
3.3.2.5.2. İbrail 132
3.3.2.6. İstanbul Kıyısı 133
3.3.2.6.1. Galata 133

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KARADENİZ'İN GÜNEYDOĞU KIYISINDA ULUSLARARASI TİCARET VE KURUMSAL YAPIDA DEĞİŞİM

4.1. OSMANLI DIŞ TİCARETİNDE UZUN DÖNEMLİ DALGALANMALAR 137
4.2. GÜNEYDOĞU KARADENİZ KIYISINDA DENİZ TİCARETİNİN MEKÂNSAL ÖRGÜTLENMESİ 144
4.2.1. Güneydoğu Karadeniz Liman Kentlerinde Ekonomik Değişim 146
4.2.1.1. Trabzon 146
4.2.1.2. Samsun 164
4.2.1.3. Giresun 172
4.2.2. Güneydoğu Karadeniz'de Uluslararası Ticaretin Kurumsal Yapısı 176
4.2.2.1. Karadeniz Ticaretinde Maliyetlerin Dağıtımı 177
4.2.2.1.1. Ulaştırma Maliyetleri 177
4.2.2.1.2. İşlem Maliyetleri 179
4.2.2.2. Güneydoğu Karadeniz Kıyısında İşlem Maliyetleri Minimizasyonu 180
4.2.2.2.1. Ticarette Etkin Kurumlar 181
4.2.2.2.1.1. Piyasa Yaratıcı Kurumlar 181
4.2.2.2.1.2. Piyasa Düzenleyici Kurumlar 194
4.2.2.2.1.3. Piyasa Dışlayıcı Kurumlar 198
4.2.2.2.2. Ticarette Etkin Organizasyonlar 201
4.2.2.2.2.1. Ekonomik Organizasyonlar 201
4.2.2.2.2.1.1. Ticarette Etkili Devletler 201
4.2.2.2.2.1.2. Denizcilik Şirketleri 203
4.2.2.2.2.1.3. Tüccar Grupları 207
4.2.2.2.2.1.4. Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odaları 210
4.2.2.2.2.1.5. Simsarlar 214
4.2.2.2.2.1.6. Kaçakçılar 214
4.2.2.2.2.1.7. Konsolosluklar 218
4.2.2.2.2.1.8. Sigorta ve Finansal Şirketler 222
4.2.2.2.2.1.9. Deniz Fenerleri 229
4.2.2.2.2.2. Hukuk Organizasyonu 230
4.2.2.2.2.3. Sağlık Organizasyonu 233

SONUÇ 238

KAYNAKÇA 243

EKLER 287

ÖZGEÇMİŞ 308

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1: Dökme Yük Navlun Piyasa Döngüleri (1741-1913) 15
Tablo 1.2: İşlem Maliyetleri 26
Tablo 2.1: Karadeniz'de Osmanlı Gümrük Vergisi Oranları (1476-1569) 47
Tablo 3.1: Avrupa'da Üretim Üzerindeki Verimlilik Oranları (1750-1900) 69
Tablo 3.2: 19. Yüzyılda Başlıca Avrupa Kentlerinin Nüfusu 71
Tablo 3.3: Avrupa Ülkelerinin Enerji Tüketimleri (1890-1913) 73
Tablo 3.4: İngiltere ve Fransa'nın Ortalama Gümrük Vergisi Oranları 78
Tablo 3.5: 1743-1799 Yılları Arasında Ticaret İzni Alan Rus Tüccarlarının Sayısı 83
Tablo 3.6: 1774-1833 Arasında Rusya Ticaret Gemilerinin Boğazlardan Geçiş İstatistiği ... 84
Tablo 3.7: Batum Limanında İthalat ve İhracatta Gemi Sayısı ve Tonaj (1840-1905) 114
Tablo 3.8: Poti Limanından Yapılan İthalat ve İhracat (1912-1913) 118
Tablo 3.9: 1913 Yılında Poti Limanı'na Gemi Hareketliliği 119
Tablo 3.10: 1843 Yılında Tuna'ya Giren Gemilerin Varış Limanları 130
Tablo 4.1: Osmanlı Dış Ticareti (1830-1913) 140
Tablo 4.2: 1869 Yılı Trabzon Vilayetinde Sancak, Kaza ve Nahiyeler 145
Tablo 4.3 Resmi Kayıtlara Göre Trabzon'un Vilayet/Sancak/Kaza Nüfusu (1870-1914) 149
Tablo 4.4: Trabzon'da Etnik/Dini Gruplara Göre Erkek Nüfusu (1870-1904) 150
Tablo 4.5: Trabzon Limanı Gemi Trafiği (1832-1859) 153
Tablo 4.6: Trabzon Limanına Gelen Buharlı/Yelkenli Gemi Trafiği (1867-1913) 153
Tablo 4.7: 1908 Yılında Trabzon'a İthal Edilen Başlıca Ticari Mallar ve Menşeleri 156
Tablo 4.8: 1908 Yılında Trabzon'dan İhraç Edilen Başlıca Ticari Mallar ve Gittikleri Ülkeler 157
Tablo 4.9: Osmanlı Yoluyla İran'a Taşınan Ticari Mal Miktarı (1830-1879) 161
Tablo 4.10: Trabzon Vilayet Salnamelerine Göre Samsun Kazasının Nüfusu (1869-1904) 165
Tablo 4.11: Samsun Limanına Gelen Buharlı/Yelkenli Gemi Trafiği 1857-1913 168
Tablo 4.12: 1908 Yılında Samsun'dan İhraç Edilen Başlıca Ticari Mallar ve Gittikleri Ülkeler 170
Tablo 4.13: 1908 Yılında Samsun'a İthal Edilen Başlıca Ticari Mallar ve Menşeleri 171
Tablo 4.14: Giresun Kazasının Nüfusu (1869-1914) 173
Tablo 4.15: Giresun Limanına Gelen Buharlı/Yelkenli Gemi Trafiği 1896-1912 174
Tablo 4.16: Osmanlı Devleti'nin Ticaret Antlaşmaları 183
Tablo 4.17: Ülkelere Göre Trabzon Limanının Dış Ticareti (1832-1913) 201
Tablo 4.18: Trabzon'da Acenteleri Bulunan Denizcilik Şirketleri (1881-1914) 204
Tablo 4.19: Samsun'da Acenteleri Bulunan Denizcilik Şirketleri (1883-1914) 205
Tablo 4.20: Giresun'da Acenteleri Bulunan Denizcilik Şirketleri (1885-1914) 206
Tablo 4.21: Trabzon'da Faaliyet Gösteren Konsolosluklar 1869-1900 220
Tablo 4.22: Samsun'da Faaliyet Gösteren Konsolosluklar 1870-1900 220
Tablo 4.23: Giresun'da Faaliyet Gösteren Konsolosluklar 1871-1900 220
Tablo 4.24: Trabzon'da Faaliyet Gösteren Sigorta Şirketleri (1881-1914) 224
Tablo 4.25: Samsun'da Faaliyet Gösteren Sigorta Şirketleri (1881-1914) 225

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1.1: Uzun Dönem Navlun Piyasa Endeksi (1750-1916) 14
Grafik 3.1: Batı Avrupa'da Kişi Başına Düşen GSYİH (1820-1914) 63
Grafik 3.2: Avrupa'da Patent İstatistiği (1790-1914) 68
Grafik 3.3: Batı Avrupa'da Nüfus (1820-1914) 70
Grafik 3.4: Avrupa Ülkelerinin Sanayi Üretim Endeksi 72
Grafik 3.5: Karadeniz Limanlarının Toplam Ticaret Hacmi (1830-1912) 87
Grafik 3.6 Bölgelere Göre Karadeniz'in Toplam Ticareti (1830-1912) 88
Grafik 3.7: Taganrog Limanında İthalat-İhracat (1831-1913) 92
Grafik 3.8: Rostov Limanında İthalat-İhracat (1856-1913) 94
Grafik 3.9: Mariupol Limanında İthalat-İhracat (1856-1913) 95
Grafik 3.10: Berdyansk Limanında İthalat-İhracat (1856-1913) 96
Grafik 3.11: Kerç Limanında İthalat-İhracat (1856-1907) 97
Grafik 3.12: Odessa Limanında İthalat - İhracat (1795-1802) 99
Grafik 3.13: Odessa'nın Deniz Yoluyla İhracatı (1804-1813) 100
Grafik 3.14: Odessa Limanında İthalat-İhracat (1830-1912) 101
Grafik 3.15: Nikolayev Limanı İthalat-İhracatı (1862-1913) 105
Grafik 3.16: Sivastopol Limanı İthalat-İhracatı (1876-1913) 106
Grafik 3.17: Feodosya Limanında İthalat-İhracat (1856-1913) 108
Grafik 3.18: Evpatorya Limanı İthalat-İhracatı (1866-1913) 110
Grafik 3.19: Kerson Limanından İhraç Edilen Tahıl Miktarı (1907-1913) 111
Grafik 3.20: Batum Limanında İthalat-İhracat (1878-1913) 115
Grafik 3.21: Novorossiysk Limanı İthalat-İhracatı (1874-1914) 117
Grafik 3.22: Köstence Limanı İthalat-İhracatı (1881-1899) 122
Grafik 3.23: Varna Limanı İthalat-İhracatı (1886-1914) 124
Grafik 3.24: Burgaz Limanında İthalat-İhracat (1886-1914) 126
Grafik 3.25: Galati Limanında İthalat-İhracat (1837-1899) 131
Grafik 3.26: İbrail Limanında İthalat-İhracat (1837-1899) 132
Grafik 4.1: Osmanlı Kuruşunun İngiliz Sterlini Karşısındaki Değeri (1770-1913) 141
Grafik 4.2: Ülkelere Göre Osmanlı İhracatı (1880 ve 1911) 142
Grafik 4.3: Ülkelere Göre Osmanlı İthalatı (1880 ve 1911) 143
Grafik 4.4: Trabzon İthalat-İhracatı (1830-1908) 155
Grafik 4.5: Samsun İthalat-İhracatı (1854-1912) 169
Grafik 4.6: Giresun İthalat-İhracatı (1873-1912) 175
Grafik 4.7: Karadeniz'de Tahıl Taşımacılığında Nominal Navlun Oranı Endeksi 178

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1: Liman Kentlerinin Oluşumu 17
Şekil 2.1: Karadeniz'in Batimetrik Haritası 36
Şekil 2.2: Marsigli'nin Ölçümlerine Göre İstanbul Boğazı Yüzey Akıntıları Haritası, 1681 . 37
Şekil 2.3: Karadeniz'in Genel Akıntı Çevrimi 38
Şekil 3.1: Karadeniz Liman Kentleri 89
Şekil 3.2: 19. Yüzyılın Sonlarında Odessa Limanı 98
Şekil 3.3: 1900 Yılı Odessa Deniz Feneri (Vorontsov) 102
Şekil 3.4: Galata-Pera Haritası 135
Şekil 4.1: Trabzon Vilayeti Haritası (Güneydoğu Karadeniz Kıyısı) 146
Şekil 4.2: Trabzon Limanı (1910) 151
Şekil 4.3: Trabzon Değirmendere'de Deve Kervanları (1910) 160

KISALTMALAR LİSTESİ

Bknz : Bakınız

BOA : Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi

Çev : Çeviren

Der : Derleyen

Ed : Editör

GSYİH : Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

GSMH : Gayri Safi Milli Hasıla

H. : Hicri

H_0 : Sıfır Hipotez

H_1 : Alternatif Hipotez

Haz : Yayına Hazırlayan

M. : Miladi

R. : Rumi

S. : Sayfa sayısı

SBE : Sosyal Bilimler Enstitüsü

SBF : Siyasal Bilgiler Fakültesi

SDAO : Salname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye

SVK : Kastamonu Vilayet Salnamesi

SVT : Trabzon Vilayet Salnamesi

SVTU : Tuna Vilayet Salnamesi

TDV : Türkiye Diyanet Vakfı

v.b. : ve benzeri

GİRİŞ

Tezin Amacı ve Önemi

Son dönemlerdeki Osmanlı iktisat tarihi çalışmalarında dünya ekonomisinin içinde Osmanlı Devleti'nin konumunun belirlenmesi meselesi öne çıkan bir konu olmuştur. Osmanlı Devleti'nin konumunu ve Avrupa ile arasındaki iktisadi ilişkiyi Noviçev, yarı sömürgeleşme[1]; Kurmuş, emperyalizmin Türkiye'ye girişi[2]; Pamuk, bağımlılık ve büyüme teorisi[3], Kasaba ise dünya sistemi kuramı[4] içinde incelemiştir. Bu tarz teorilerin Osmanlı dünyasına uygunluğu şüpheli olmakla birlikte Osmanlı Devleti, Maddison istatistiklerinin yayınlanmasından sonra ortaya çıkan Büyük Ayrışma (Great Divergence) tartışmasının büyük ölçüde dışında bırakılmıştır. Fakat, Avrupa'nın ve diğer ekonomilerin uzun dönemli kalkınma yörüngelerini anlamada Osmanlı ekonomisinin konumu gözardı edilemeyecek etkinliğe sahiptir.

İktisat tarihi literatüründeki meşhur Büyük Ayrışma grafiği, kişi başına gelirin 19. yüzyılın başına kadar ortalama bir seyir izlerken (Malthus Kapanı) 1800'lerden sonra geri döndürülemez bir şekilde yukarı doğru büyük bir kırılma yaşadığını göstermiştir. 1800'lü yıllarda yaşanan bu iktisadi ve toplumsal dönüşümler bugünkü dünyanın çehresini oluşturmuştur. Osmanlı'nın da en uzun yüzyılı olarak tanımlanan 19. yüzyıl[5], başta ekonomik ve siyasal alanlardaki değişiklikler olmak üzere pek çok alanda köklü dönüşümlerin yaşandığı bir dönemdi. Bu çalışmada, büyük ayrışma dönemi Karadeniz ticareti üzerinden mercek altına alınacaktır. Uluslararası ticaret ile ilk temas noktaları olan Karadeniz liman kentlerindeki gelişmeler, Osmanlı'nın dünya ekonomisindeki konumunun tespitine yardımcı olacaktır.

Karadeniz'in serbest ticarete açılmasından sonra Karadeniz limanlarında ithalat ve ihracat verilerinin artış trendine girdiği ve liman kentlerinde bir canlanmanın görüldüğü arşiv kayıtlarından tespit edilmiştir. Kayıt dışı ticaretin varlığını da arşiv kayıtlarından tespit

[1] A.D. Noviçev, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi**, Onur Yayınları, 1979
[2] Orhan Kurmuş, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Yordam Kitap, 2008
[3] Şevket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 3. Baskı, 2005
[4] Reşat Kasaba, **The Ottoman Empire and The World Economy: The Nineteenth Century,** State University of New York Press, 1988
[5] İlber Ortaylı, **İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı**, Alkım Yayınevi, 25. Baskı, 2006

edebilmemize rağmen bu araştırmada kullanılan ticari istatistikler 1830-1912 arasındaki 82 yılda Karadeniz ticaretinin 39,3 kat arttığını göstermiştir.[6] Son zamanlarda yapılan ticaret tarihi çalışmaları genellikle ticaret hacmini tespit etmekle yetinmişlerdir. İktisat tarihçisi McCloskey'e göre; iktisat tarihi sadece ne olduğuyla değil, olayların neden o şekilde sonuçlandığı ile de ilgilenmelidir.[7] Bu düşünceden hareketle bu tez çalışması, Karadeniz ticaretinin bu derece yüksek bir artış yaşayabilmesinin nedenleri üzerinde duracaktır. Fakat tarihsel bir konu üzerine "neden" sorusunu cevaplamak göründüğü kadar kolay değildir.[8] Karadeniz'deki bu ticari genişlemede; Avrupa'daki ticari genişlemelerin etkisi, mekânsal etki veya teknoloji gibi birçok unsurun tesirini görmek mümkündür. Nobel ödüllü iktisat tarihçisi North'a göre geçmiş, kurumsal evrim öyküsü olarak anlaşılır hale getirilebilir. Ona göre kurumları iktisada ve iktisat tarihine dahil etmek atılması gereken zorunlu adımlardan biridir.[9] Diğer bir Nobel ödüllü iktisatçı Coase de *"İktisatçıların ticaretin gerçekleştiği kurumsal yapıyı göz önünde bulundurmadan pazar aktivitelerini tartışmaları yararsızdır. Çünkü kurumsal yapı üretim motivasyonunu ve işlem maliyetlerini büyük ölçüde belirler"*[10] görüşündedir. Coase'nin bu görüşü çalışmanın çıkış noktası olacaktır.

Literatür

Karadeniz ile ilgili uluslararası literatüre bakıldığında; Azak Denizi limanları, Kuzey Karadeniz'de Odessa, Batı Karadeniz limanları ve Tuna Nehri limanları üzerine yoğunlaşan çeşitli makalelerin yayınlandığı görülmektedir. Osmanlı hakimiyetinde bulunan Güney Karadeniz kıyısına bakıldığında ise çok sayıda çalışma olmakla birlikte genellikle şehir tarihi olarak incelenen ve bu yerleşim yerlerine ait ahkâm defterlerinin, şer'iyye sicillerinin ve nüfus defterlerinin transkripsiyon ve değerlendirmesinin yapıldığı çalışmalar öne çıkmaktadır. Bu tarz çalışmalarda daha çok taşrayı merkez üzerinden tanımlayan bir yöntemle şehir tarihine odaklanılmış ve belirli bir arşiv defterine sadık kalınarak zaman içindeki iktisadi değişim göz ardı edilmiştir.

[6] Ayrıntılı bilgi için Bknz: Dördüncü Bölüm
[7] Deirdre N. McCloskey, **Economical Writing**, Waveland Press, Second Edition, 2000, s.57
[8] John Tosh, **The Pursuit of History: Aims, Methods and New Directions in The Study of History**, Longman, 2010, s.151
[9] Douglass C. North, **Institutions, Institutional Change and Economic Performance**, Cambridge University Press, 1990, s.VII
[10] Ronald Coase, **Essays on Economics and Economists**, The University of Chicago Press, 1994, s.12

Güney Karadeniz kıyısı üzerinde ticaret tarihi olarak tanımlanabilecek çalışmalara da rastlanmaktadır: Kuruca'nın Trabzon ve çevresinin ticareti ile ilgili doktora tezi[11], Aygün'ün Trabzon gümrüğü üzerine yüksek lisans tezi[12] ve Trabzon'un 18. yüzyıl ticareti üzerine hazırladığı doktora tezi[13], Dığıroğlu'nun Samsun üzerine yazdığı doktora tezi[14] ve Aydın'ın Doğu Karadeniz'deki diğer küçük limanlar üzerine yazdığı bir yüksek lisans tezi mevcuttur.[15] Diğer telif eserlere bakıldığında ise Kütükoğlu'nun 19. yüzyılda Trabzon ticareti üzerine makalesi[16], Baskıcı'nın 19. yüzyılda Trabzon ve Samsun limanları üzerine makaleleri[17] ve Yılmaz'ın Güney Karadeniz limanları hakkında kaleme alınmış makaleleri öne çıkmaktadır.[18] Issawi'nin kitabında daha geniş bir çerçevede Osmanlı'nın iktisadi hayatı anlatılmakla birlikte Trabzon ve Samsun limanları üzerine bilgiler de bulunmaktadır.[19] Ayrıca; *"Tarih boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun Sempozyumu"*, *"Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi"*, *"Karadeniz Tarihi Sempozyumu"*, *"Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumları"*, *"Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu"* bildiri kitapları da bu çalışmada dikkate alınmıştır.

Karadeniz ticareti üzerine yapılan çalışmalar bir arada değerlendirildiğinde Güney Karadeniz kıyısında, diğer küçük limanlar üzerinde az sayıda çalışmalar olsa da, genellikle Trabzon ve Samsun limanları üzerine odaklanıldığı görülmektedir. Bu limanların müstakil

---

[11] Nazım Kuruca, **19. Yüzyılda Trabzon Gümrüğü ve Çevre Ticareti**, Marmara Üniversitesi, Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2003

[12] Necmettin Aygün, **Trabzon Gümrüğü (1750-1800)**, Gazi Üniversitesi, SBE, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1997

[13] Necmettin Aygün, **18. Yüzyılda Trabzon'da Ticaret**, Gazi Üniversitesi, SBE, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2002

[14] Filiz Dığıroğlu, **19. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun**, Marmara Üniversitesi, SBE, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2011

[15] Yunus Emre Aydın, **19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetleri**, Uludağ Üniversitesi, SBE, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa, 2016

[16] Mübahat s. Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Bildirileri**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları, Samsun, Ekim 1986

[17] Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, Cilt 67, No 3, 2012; Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Samsun: İktisadi Değişim ve Yükseliş", **Samsun Sempozyumu**, 13-16 Ekim 2011, C.3, Ed: M. Aydın, B. Şişman, S. Özyurt, H. Atsız, Samsun Valiliği Yay., Samsun, 2012

[18] Özgür Yılmaz, "Fransız Belgelerine Göre 19. Yüzyılın Başlarında Güney Karadeniz Limanları", **Mavi Atlas**, Cilt 7, Sayı 1, 2019; Özgür Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi,** Cilt 2, Sayı 7, Bahar, 2009; Özgür Yılmaz, "XIX. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti", **Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV, Doğu Karadeniz Bildiriler Kitabı**, Karadeniz Teknik Üniversitesi 16-17 Nisan 2012; Özgür Yılmaz, "20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolosu H. De Cortanze'nin Raporlarına Göre", **Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik, Samsun I**, Ed. Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013; Özgür Yılmaz, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolosluk Belgelerine Göre Giresun (1850-1900)", **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu Bildiriler Cilt 1**, 09-11 Ekim 2008, Ankara, 2009

[19] Charles Issawi, **The Economic History of Turkey 1800-1914**, University of Chicago Press, 1980

olarak incelenip, Karadeniz'deki diğer limanlarla bir arada değerlendirmeye tabi tutulmamış olması önemli bir eksiklik olarak öne çıkmaktadır. Amerikalı coğrafyacı Waldo Tobler'in *"Her şey başka her şeyle ilişkilidir. Fakat yakın şeyler uzak şeylere göre daha ilişkilidir."* sözü coğrafyanın temel yasası olarak anılır. Bir değişkene ait benzer değerler genellikle yakın konumlarda ortaya çıkar ve bu durum mekânsal kümelenme getirir.[20] Dolayısıyla Karadeniz havzasındaki limanlar da birbirleriyle ilişki içindedir. Bir limanın yükselişi yakınındaki liman kentini de olumlu etkilerken, havzanın uzak tarafında kalan diğer liman kentinin gerilemesine yol açabilmektedir. Bu düşünceden hareketle bu çalışmada Güney Karadeniz limanları araştırılırken, Karadeniz'in kuzey, doğu ve batı bölgelerindeki limanlarla birlikte bütüncül açıdan ele alınacak, birbirlerini ne düzeyde etkiledikleri göz önünde bulundurulmaya çalışılacaktır. Mevcut literatüre yönelik belirtilmesi gereken bir diğer husus uluslararası ticaret teorisi ve denizcilik ekonomisi açısından kuramsal bir çerçeve oluşturmamış olmalarıdır. İktisat mantığına dayanmayan bir ticaret tarihi çalışması gerçekçi olmaktan uzak olacaktır. Ayrıca çalışmaların genellikle ticaret hacminin tespitine yoğunlaşmaları, neden-sonuç ilişkileri kuramamış veya zayıf ilişkiler kurmuş olmaları eksiklik olarak zikredilebilir. Neden sorusuna açıklama getirebilen çalışmalar incelendiğinde ise literatürdeki bütün çalışmaların Karadeniz ticaretindeki işlem maliyetlerini göz ardı ettikleri görülmektedir. Yeni kurumsal iktisat teorisi göstermektedir ki; sıfır işlem maliyetli bir dünya gerçekçi değildir. İşlem maliyetlerini dikkate almadan yapılacak deniz ticareti analizleri yeterince açıklayıcı olmayacaktır. İşlem maliyetleri değerlendirilmediği gibi kurumlar da açıklayıcı değişken olarak ele alınmamıştır. Bu tezde bu eksiklikler göz önünde bulundurularak inceleme yapılmaya çalışılacaktır.

Problem Cümleleri

Bu araştırmada problem olarak belirlenen sorular genel olarak şunlardır;

1. 19. yüzyılda Osmanlı ekonomisinin yaşadığı değişim ve dönüşüm iddia edildiği gibi yarı sömürgeleşme, çevreleşme ve bağımlılık teorileri ile açıklanabilir mi?
2. Karadeniz'in Büyük Ayrışma süreci içindeki yeri nedir?
3. Karadeniz ticaretinin yükselişinin arkasındaki nedenler nelerdir?
4. Karadeniz'deki ticari genişlemelerin liman kentlerinde yarattığı sonuçlar nelerdir?
5. Güney Karadeniz bölgesindeki ticaret artışında Osmanlı kurumlarının etkisi nedir?

[20] Luc Anselin, **Spatial Econometrics, Methods and Models**, Springer, 2010, s.8

Hipotez

H_0: Karadeniz ticaretinde işlem maliyetleri yüksek olduğu için kurumlar etkilidir.

Buradaki kilit husus işlem maliyetleridir. İşlem maliyetleri gerçek hayatta her zaman pozitiftir ve ticaretin sürdürülebilir olabilmesi için minimize edilmesi gerekir. Bu hipotez, aynı zamanda North'un aynı iddiasının Karadeniz ticareti üzerinden test edilmesidir.[21]

Sınırlılıklar

Çalışmanın konusu Karadeniz ticareti olarak belirince iktisat tarihi çalışmalarının olmazsa olmaz bir unsuru olarak çalışmanın sınırlarını belirlemek gerekmiştir. Zaman sınırlaması için Osmanlı Devleti'nin kendi ticaret politikası, uluslararası konjonktür ve eldeki birincil kaynakların kesiştiği bir zaman aralığı aranmıştır. Başlangıç yılı olarak uluslararası konjonktürde yaklaşık 1800 yılı ile başlayan Büyük Ayrışma ile 1840 ile başlayan birinci küreselleşme dönemi öne çıkarken, içerde ise Karadeniz'in uluslararası taşımacılığa açıldığı 1774 yılı ile serbest ticaret rejiminin başladığı 1838 yılı ön plana çıkmaktadır. Birincil kaynak olarak kullanılan Trabzon Vilayeti İngiliz konsolosluk raporları 1830 yılında başlarken, Osmanlı Arşivinde (BOA) Düvel-i Ecnebiye serisinde bulunan Rusya Ahkâm Defterleri 1795 yılında, Trabzon vilayet salnameleri 1869 yılında başlamaktadır. Bütün bunlar bir araya getirildiğinde bu çalışmanın başlangıç yılı, Osmanlı Devleti kurumlarının da oluşmaya başladığı 1830 yılı olarak seçilmiştir. Çalışmanın bitiş tarihi olarak ticari hayattaki sürekliliğin kırıldığı, serbest ticaret anlaşmalarının tek taraflı olarak feshedildiği, Birinci Dünya Savaşı'na girilmesiyle kurumların zarar gördüğü 1914 yılı tercih edilmiştir. Bu vesileyle zaman sınırlaması 1830-1914 olarak belirlenmiştir. Güran'a göre; iktisat tarihinin temel görevi, ekonomilerin performanslarında ve yapılarında uzun dönemde meydana gelen önemli değişmeleri açıklamaktır.[22] Bu kadar geniş bir tarih aralığının seçilmesi, ekonomik ve kurumsal yapıdaki değişimlerin Güran'ın ifadesinde ve Braudel'in *"La longue durée"*[23] kavramsallaştırmasında olduğu gibi ancak uzun dönemde görülebileceği düşüncesiyledir.

---

[21] North, s.20

[22] Tevfik Güran, **İktisat Tarihi**, Der Yayınları, İstanbul, 2012, s.4

[23] Fernand Braudel, "History and The Social Sciences: The Longue Durée", **On History**, The University of Chicago Press, Çev. Sarah Matthews, 1980, s.25-54

Karadeniz havzasının oldukça geniş bir coğrafyayı temsil etmesi, kuzeyinde Rusya, güneyinde Osmanlı hakimiyetinde olması nedeniyle bir mekân sınırlaması yapma ihtiyacı da oluşmuştur. Hipotezin araştırılması için Osmanlı kurumlarının ekili olduğu ve ticaret potansiyelinin yüksek olduğu Güneydoğu Karadeniz bölgesi seçilmiştir. Her ne kadar mekân sınırlaması yapmak zorunlu olsa da Karadeniz'deki limanların dış ticaretine etkileri açısından diğer limanlarla birlikte bütüncül olarak bakılmıştır.

Kaynaklar

Her bilimsel araştırmada olduğu gibi bu çalışmada da kullanılan esas unsur birincil kaynaklardır. Bunun da en önemlisi arşiv belgeleridir. Bu çalışma iki ana kaynak üzerine inşa edilmiştir. Bunlar; Osmanlı arşivi ve Trabzon vilayeti İngiliz konsolosluk raporlarıdır. Öncelikle Osmanlı arşivinde çeşitli fonlarda bulunan belgeler taranmış, bunun yanında bir takım defter serileri kullanılmıştır. Bu çalışmada kullanılan defter serilerinden en önemlisi Düvel-i Ecnebiye defterleridir. Bu defterler; her çeşit anlaşma ve ahitname metinlerini, görüşme mazbatalarını, protokolleri, yabancı elçilere, konsoloslara ve tüccarlara ait yazıları içermektedir.[24] Çeşitli ülkelere ayrılan bu defter serisi içinden Kuzey Karadeniz'de konumlanmasından dolayı Rusya'ya ait ahkâm defterleri tercih edilmiştir. Bu defterlerden 1721-1835 yıllarını içeren beş adet defter taranmıştır. Bu kayıtlarda Karadeniz üzerinde oluşan bir takım ticari uyuşmazlıklar, deniz taşımacılığında ortaya çıkan sorunlar, izn-i sefine hükümleri, elçi ve konsoloslara dair hükümler bulunmaktadır. İngiliz konsolosluk raporları ise 1830-1914 arasında Trabzon vilayetinde bulunan İngiltere konsoloslarının her yıl sonunda İngiltere Dış İşleri Bakanlığı'na gönderdikleri raporlardan oluşmaktadır. Bu raporlar, bölgenin ithalat-ihracatı, ticari potansiyeli, sosyal ve siyasi yapısı üzerine konsolosların gözlemlerini içermektedir. Karadeniz liman kentlerinde bulunan Osmanlı şehbenderlerinin raporları ise Ticaret Layihaları isimli mecmuadan taranmıştır. Bunun yanında yardımcı kaynak olarak devlet ve vilayet salnameleri, şark ticaret yıllıkları (Annuare Orientale), seyahatnameler, çeşitli gazete ve dergiler kullanılmıştır. Çalışmada kullanılan vilayet salnamelerinin ve şark ticaret yıllıklarının bir önceki yıla ait kayıtlar olduğu unutulmamalıdır. Ticaret antlaşmaları Muahedat Mecmuası'ndan, nizamnameler ise Düstur'dan alınarak incelenmiştir. Bütün bu yerli ve yabancı kaynaklar mukayeseli olarak incelenmiştir.

[24] **Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi**, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 4. Baskı, İstanbul, 2017, s.42

Rusya Ahkâm Defterleri'nden sayısal veriler çıkarmak mümkün iken dağınık ve parça parça olmasından ötürü uzun seriler halinde anlamlı ve kullanılabilir istatistikler oluşturmak oldukça zordur. Bu defterlerdeki 1797 ile 1799 yılları arasını içeren izn-i sefine kayıtlarında ticareti yapılan malın fiyatı ve toplam değeri ile ilgili bir bilgi bulunmamakla birlikte cinsi ve miktarı kayıt altına alınmışken, 1830 ile 1835 yılları arasındaki izn-i sefine kayıtlarında ise bu bilgi yer almamıştır. 1878 yılına kadar Osmanlı dış ticaretine yönelik istatistiklerin düzenli ve kapsamlı olarak tutulduğuna dair bir bilgi de bulunmamaktadır.[25] Bunun yanı sıra Osmanlı ile ticari faaliyette bulunan yabancı ülkelerin konsolosluk raporları, anlamlı ve kullanılabilir istatistikler çıkarmaya daha elverişlidir. Avrupa menşeili kaynaklar Osmanlı liman kentlerindeki ticaretle ilgili homojen ve seri oluşturulabilir istatistikler hazırlamışken, niçin Osmanlı kaynakları 1878 yılına gelene kadar sürekliliği olmayan bir şekilde dağınık olarak kayıt tutmuştur? Bu sorunun cevabını tarafların ticaret kurumuna yükledikleri anlam üzerinden açıklamak mümkündür. Merkantilist geleneklere sahip olan Avrupa devletleri için dış ticaret hayati bir öneme sahip olduğundan ticaretin bölgelere göre niceliksel gelişimini takip edebilmek için istatistikler hazırlamışlar ve buna göre ticaret politikalarını oluşturmuşlardır. Avrupa'daki bu ticari bilincin yanında Osmanlı ise sayısal verileri istatistiksel bilgi oluşturmak amacıyla tutmamış, idari ve mali işleyişini sürdürebilmek amacıyla kayda almıştır. Rusya Ahkâm Defterleri'ndeki izn-i sefine kayıtlarının içeriği de ticaret istatistiği oluşturma amacıyla değil, idari ve mali işleyişi düzene sokabilmek amacıyla yapıldığını göstermektedir. Osmanlı Devleti, fiskalist[26] bakış açısı yüzünden ticareti kayıt altına almayı öncelemek yerine, ticaretin getirdiği mali geliri kaydetmeyi önemsemişlerdir. Karşılıklı ticari faaliyette bulunan Avrupa devletleri ile Osmanlı Devleti'nin ticaret kurumuna bakış açısındaki bu farklılık kayıt alışkanlıklarının da farklılaşmasına yol açmıştır. 1870'li yılların sonlarına gelindiğinde ise Osmanlı Devleti'nin artık ticaret istatistikleri tutmaya başlaması, ticari faaliyetlerin yoğun olduğu bölgelere şehbender tayin edip, raporlarını arşivlemesi devletin ticarete bakış açısının değiştiğini göstermektedir.

Bu çalışmada kullanılan Karadeniz limanlarının ithalat ve ihracatıyla ilgili istatistikler, üç farklı kaynaktan alınmıştır. Bunlar; İngiliz konsolosluk raporları, Osmanlı Şehbenderlik

[25] Şevket Pamuk, **19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti**, T.C. Başbakanlık DİE Yayınları, C.1, Ankara, 1995

[26] Fiskalizm: hazineye ait gelirleri mümkün olduğu kadar yüksek düzeye çıkarmaya çalışmak ve ulaştığı düzeyin altına inmesini engellemektir; Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Yay., 9. Baskı, İstanbul, 2013, s.46

raporları ve Black Sea Project'tir[27]. Güney Karadeniz limanlarının ithalat-ihracat verileri İngiliz konsolosluk raporlarından, Karadeniz'in diğer bölgelerinin ticaret verileri ise Black Sea Project'in veritabanından alınmıştır. İngiliz konsolosluk raporlarındaki veriler İngiliz Sterlini, Black Sea Project verileri ise Fransız Frangı cinsinden kaydedilmiştir. Bu verileri birleştirirken birbirine dönüştürmek gerekmiştir. Bunun için Denzel'in döviz kuru dönüştürme tabloları kullanılmıştır.[28] Bu tezde rakamların meydana getirdiği diziden ziyade, zaman içerisinde Karadeniz ticaretinde oluşan eğilimlerin saptanabilmesine yönelik çaba içinde olunmuştur.

Yöntem

Profesyonel denizcilik yapan ve deniz edebiyatının en önemli temsilcilerinden olan Conrad'a göre bir geminin seferi demir alıp, limandan hareket etmekle başlamaz. Sefer, seyir haritasına ilk mevki konulduğunda başlar, kara göründü haykırışıyla sona erer.[29] Deniz ticareti ise A limanında başlayıp, B limanında sona eren bir faaliyet değildir. B limanına varıldıktan sonra limanın hinterlandında bulunan C kentine doğru karayolu veya demiryoluyla devam eden bir süreçtir. Bu yüzden bu çalışmada liman kentleri son varış noktası olarak değil, hinterlantlarıyla birlikte değerlendirilmiştir.

Bu çalışmada önem verilen bir diğer konu coğrafyadır. Coğrafi özellikler tarihin bir parçasıdır. Braudel'e göre bu yaklaşım jeo-tarihtir. Ekonomik coğrafya yöntemini tarih çalışmalarına dahil etmek tarihin dalgalarının belli ekonomik mekanlarda nasıl kaydedildiklerini görmek açısından yararlıdır.[30] Deniz ticaretinin de coğrafi özellikleri göz önünde bulundurmadan tam olarak anlaşılması imkânsızdır. Bu yüzden öncelikle Karadeniz'in yapısı, akıntıları ve haritalanması gibi coğrafi özellikleri de dikkate alınmıştır. Ardından Karadeniz; Batı, Kuzey, Doğu ve Güney olmak üzere dört ana coğrafi bölgeye ayrılmış ve bir bütün olarak incelenmiştir.

Cezar'a göre son dönem iktisat tarihçileri iktisadi ve ticari hayatın maddi unsurlarıyla bağlantıyı ihmal etmiş ve sadece bir takım belge ve sayısal verilerle Osmanlı ticaret tarihi

[27]Socrates Petmezas and Alexandra Papadopoulou, **Black Sea Historical Statistics, 1812-1914**, www.blacksea.gr, (Erişim Tarihi: 18.06.2019)
[28] Markus A. Denzel, **Handbook of World Exchange Rates 1590-1914**, Routledge, 2016
[29] Joseph Conrad, **The Mirror of The Sea**, Harper and Brothers Publishers, 1906, s.1-4
[30] Fernand Braudel, "Toward a Historical Economics", **On History**, The University of Chicago Press, Çev. Sarah Matthews, 1980, s.87

yazmaya yönelmişlerdir. Bu yöntemin Osmanlı ticaret tarihini açıklamada yetersiz kalışı ortadadır.[31] Cezar'ın tanımladığı ve ihmal edildiğini söylediği maddi unsurlar, bu çalışmada kurumlar ve organizasyonlar olarak tanımlanmıştır. Tosh'a göre tarihsel hipotezler bir teorinin uygulanmasına bağlıdır. Teori olmadan da bütüncül bir tarihe ulaşılamaz.[32] Bu çalışmada ilgili olaylar, kronolojik bir anlatımın ötesinde Kurumsal ve Organizasyonel İktisat[33] teorisinin işlem maliyetlerinden kurumlara ve organizasyonlara doğru ilerleyen metodolojisi ışığında ele alınmıştır. Acemoğlu ve Robinson'un *Ulusların Düşüşü* başlıklı kitabı da benzer bir teori ile hareket ederken, tarihsel örnekler teoriyi desteklemek için kullanılmış ve böylelikle kitabın tarihsel derinliği zayıf kalmıştır.[34] Kitabın özellikle Osmanlı Devleti üzerine bulunduğu iddiaları, birincil kaynaklardan yoksun ve tarihçilik açısından yetersiz oluşu dikkat çekmektedir. Karadeniz; coğrafi yapısı, tarihsel süreçteki ekonomik ve politik arka planıyla bir bütün olarak tanımlandıktan sonra uygulama alanı olarak seçilen Osmanlı hakimiyetindeki Güneydoğu Karadeniz'in kurumsal altyapısına odaklanılmıştır.

Bu çalışmanın birinci bölümü, denizcilik ekonomisi ve kurumsal iktisat öğretisi bir araya getirilerek çalışmanın teorik çerçevesi açıklanmıştır. İkinci bölümde, yine ticareti etkilediği düşünülen Karadeniz'in mekânsal yapısı ve tarihsel arka planı anlatılmıştır. 19. yüzyılda dışa açılan Osmanlı devletinin dış ticaretinin dönüşümünü incelerken yalnızca devletin kendine özgü yapıları üzerinde durmak yanıltıcı olabilir. Bu yüzden üçüncü bölüm, Karadeniz ticaretinin artışında etkisi olabileceği düşüncesiyle öncelikle Avrupa'daki iktisadi süreçleri inceleyerek başlamıştır. Daha sonra Karadeniz'e bir bütün olarak bakılarak bütün bölgelerindeki liman kentlerinin ticareti incelenmiştir. Dördüncü bölümde ise Osmanlı Devleti'nin ticaret politikası, kurumları ve Güneydoğu Karadeniz limanları incelenerek bütünden parçaya doğru bir inceleme yöntemi uygulanmıştır. Çalışmanın belirlenen amacına ulaşabilmesi için Braudel'in *Historie Globale (Bütüncül Tarih)* anlayışında olduğu gibi coğrafya, politik ve ekonomik tarih bir araya getirilmeye çalışılmıştır.

---

[31] Yavuz Cezar, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Maddi Unsurları Üzerine", **Osmanlı'dan Cumhuriyete Esnaf ve Ticaret**, Derleyen: Fatmagül Demirel, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2012, s.3

[32] Tosh, s.214-216

[33] Temelleri 1937 yılında Coase'nin "Firmanın Doğası" isimli makalesi ile atılan, 1975 yılında Oliver E. Williamson tarafından ilk kez "Yeni Kurumsal İktisat" diye isimlendirilen bu disiplin 2015 yılına kadar bu adıyla tanındı. Bu okulun en büyük organizasyonu olan *"International Society for New Institutional Economics (ISNIE)"* 2015 yılında *"Society for Institutional and Organization Economics (SIOE)"* olarak adını değiştirdi. Böylece ortodoks kurumsalcılık, *"Kurumsal ve Organizasyonel İktisat"* adıyla anılmaya başladı. Bu çalışmada bu öğretinin yeni ismi tercih edilmiştir.

[34] Daron Acemoğlu, James A. Robinson, **Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity, and Poverty**, Profile Books, 2012

BİRİNCİ BÖLÜM

TEORİK ÇERÇEVE: TARİHSEL PERSPEKTİFTEN DENİZCİLİK EKONOMİSİ VE KURUMSAL DEĞİŞİM

18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyılın başlarında ortaya çıkan, iktisat tarihi literatüründe "Büyük Ayrışma" diye tanımlanan ekonomik kalkınmada, deniz ticaretinin önemli bir rolü olduğu söylenebilir. Sanayi ve tarımsal üretimde yaşanan artış, yüksek kapasiteli ve düşük maliyetli taşımacılık sistemi ihtiyacını da arttırıyordu. Taşıma maliyetlerindeki düşüş, iki yüzyıl önce batı dünyasında hâkim olan nispeten kendi kendine yeten ekonomilerin yerini alması için ulusal ve uluslararası temelde uzmanlaşmayı ve iş bölümünü sağlamıştır.

İngiltere'de ülkenin hiçbir yerinin denize yetmiş milden daha uzak olmadığı göz önünde bulundurulursa deniz yolu taşımacılığına kolayca ulaşılabiliyordu[1] Deniz taşımacılığı genellikle kara taşımacılığına göre daha etkindir ve deniz yolu taşımacılığı büyük hacimli malların taşınmasında ciddi miktarda daha düşük maliyetli bir yoldur. Bu durum, dünyanın birbirlerine uzak bölgeleri arasında ticareti geliştirmiştir. Adam Smith, on sekizinci yüzyılda deniz yolu taşımacılığının ekonomiye olan faydasını şöyle anlatır:

> *"Yaklaşık altı hafta içinde iki adamın sürdüğü ve sekiz atın çektiği geniş tekerlekli bir at arabası, Londra ve Edinburgh arasında dört ton ağırlığa yakın bir miktarı taşıyor ve geri getiriyor. Yaklaşık olarak aynı süre içinde altı ya da sekiz adamın kullandığı bir gemi, Londra ve Leith limanları arasında, gidip gelme ekseriyetle iki yüz ton ağırlıkla mal taşır. Böylece Londra ve Edinburgh arasında, aynı süre içinde, su yolu ile ulaştırma sayesinde altı veya sekiz kişi, yüz adamın sürüp dört yüz atın çektiği geniş tekerlekli elli araba ile taşınan kadar malı getirip götürebilir"*[2]

Ölçek ekonomisi ile deniz yolu taşımacılığının yarattığı daha düşük maliyet sayesinde, deniz ticareti Adam Smith'in belirttiği gibi daha yüksek faydayı sağlar. Braudel ise Akdeniz ortamında karayolu taşımacılığının daha güvenli olup maksimim %30 kârlılığa sahipken, deniz yolu taşımacılığının %0 ile %200 arasında değişen bir kârlılığı olduğunu ifade etmektedir.[3] Anlaşıldığı üzere deniz ticareti daha düşük maliyet, daha yüksek kâr getirmekle birlikte riske

[1] Hobsbawn, **Sanayi ve İmparatorluk**, Çev. Abdullah Ersoy, Dost Kitapevi, 4. Baskı, Ankara,2008, s.102
[2] Adam Smith**, An Inquiry Into The Nature and Causes of The Wealth of Nations**, Ed. Edwin Cannan, Random House Inc., 1937, s.36-37
[3] Fernand Braudel, **The Mediterrenean and the Mediterrenean World in the Age of Philip,** Vol.1, Harper and Row Publishers, New York, 1972, s.290

de çok açıktır. Deniz taşımacılığı daha avantajlı görünmekle birlikte risk oranlarının daha yüksek olması ve her mevsimde elverişli olmaması gibi bazı dezavantajları vardı. Bu dönem için denizyolu, bilinen ve bilinmeyen bütün risklerine rağmen yolculuk ve ticaret için daima kara ile olandan daha kolay ve ucuzdu.[4] Deniz yolu taşımacılığı, 19. yüzyıl boyunca bu riskleri minimize edebilecek kurumlar geliştirerek ve deniz kıyısı ile iç kesimler arasında demiryolu hattı çekerek uluslararası ticareti verimli kılmıştır. Böylelikle sosyal sabit sermaye (social overhead capital)[5] olarak tanımlanan yol; liman, kanal ve demiryolu gibi temel altyapı yatırımlarında artış kaçınılmaz olmuştur.

19. yüzyılda ekonomik büyüme sürecini tetikleyen kilit alanlardan biri demiryollarıydı. Demiryollarına yapılan sosyal sabit sermaye yatırımı, ulaşım maliyetlerini azalttı. Ülke içi ve uluslararası daha fazla ve ucuz ticarete izin verdi. Avrupa'da pek çok ülke demiryollarına erkenden yatırım yaparken, mutlak monarşi ile yönetilen Rusya ve Avusturya-Macaristan uzun süre demiryolu yatırımına önem vermedi ve sanayileşmeye karşı çıktılar. Çünkü; uzun süre teknolojik ve kurumsal değişmenin mutlak monarşinin aleyhine olacağını ve siyasi istikrarsızlık yaratacağını düşündüler.[6] Rusya, ancak Kırım Savaşı yenilgisinden sonra demiryolları yatırımını arttırdı. 1838 yılında 27 km olan demiryolları, 1857 yılında 1.170 km'ye, 1914'e gelindiğinde 62.300 km'ye ulaştı. Demiryolu uzunlukları Avusturya-Macaristan'da ise 1837 yılında 14 km iken, 1914 yılında 22.981 km'ye ulaştı. İngiltere 1840'ta 2.390km'den 1914 'te 32.623 km'ye, Fransa'da ise 1840'da 410 km'den 1914'te 37.400 km'ye, çıkmıştır.[7] Acemoğlu ve Robinson'un kurdukları modele göre İngiltere ve Prusya'da siyasi elitler hakimiyetlerini kaybetme korkusu yaşamadıkları için teknolojik gelişmeleri benimserken, Rusya ve Avusturya'daki siyasi elitler hakimiyetlerini tehdit altında hissettiklerinden dolayı değişime uzun süre direndiler.

On sekizinci yüzyılın başında, İngiltere'de ulaşıma elverişli 2.000 mil kadar su yolu bulunurken[8], 1830'a gelindiğinde 4.000 mil uzunluğunda ulaşıma elverişli su yolları şebekesi

[4] Alfred Thayer Mahan, **The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783**, Dover Publications, New York, 1987, s.25

[5] Karl E. Case, Ray C. Fair, Sharon E. Oster, **Principle of Economics**, Pearson, 12. Baskı, Global Edition, s. 742; Phyllis Deane, **The First Industrial Revolution**, Cambridge University Press, 1979, s. 72

[6] Daron Acemoğlu, James A. Robinson, "Economic Backwardness in Political Perspective", **American Political Science Review**, Vol.100, No.1, February 2006, s.115-131

[7] Mitchell, s. 673-677; Cameron, s.201

[8] A.W. Skempton, "Canals and River Navigations Before 1750", **A History Of Technology**, Ed. Charles Singer, E.J. Holmyard, A.R. Hall, T. Williams, Vol. III, Oxford University Press, 1957, s.456

inşa edildi.[9] 19. yüzyılın son otuz yılında genişletilen toplam rıhtım alanı ise 19 milyon m^2'dir.[10] Liman iyileştirmeleri, deniz yolu taşımacılık maliyetlerinin azaltılmasında önemli bir yere sahiptir. Gelişen bütün bu ulaştırma sistemleri şüphesiz ki ticari taşımacılık maliyetlerini düşürmüş, bölgeler arası fiyat farklılıklarını önlemiş ve bu düşen maliyetler ticaretin rotasını tayin etmiştir. Bu bölümün amacı deniz taşımacılığı ve deniz ticaretinin iktisadi çerçevesini çizmektir.

1.1. DENİZ TİCARET PİYASALARI EKONOMİSİ

Uluslararası ticaretin önünü açan üç önemli faktör vardır. Bunlar; yerli üretimin yetersizliği, uluslararası fiyat farklılıkları ve uluslararası mal farklılıklarıdır. Bir malın fiyatı, vergiler ve navlun maliyeti düşüldükten sonra, yerli muadilinden daha düşükse, uluslararası ticaret devreye girecektir. Adam Smith kitabında: *"Eğer yabancı bir ülke bize kendi yapabileceğimizden daha ucuz bir emtia sağlayabilirse bunu onlardan satın almak daha iyidir."* diyordu.[11] Bunu basit bir modelle ifade etmek gerekirse;

$$TR_{ij}=f(P_i, P_j, T_{ij}, F_{ij})$$

i ve j ülkeleri arasındaki uluslararası ticaret (TR_{ij}), bu iki ülke fiyatlarına (P_i, P_j), bu ülkeler arasındaki tarifelere (T_{ij}) ve navlun maliyetlerine bağlıdır. Bölgesel ticaret tarihine bakıldığında da ticaretin rotasını tayin eden iki önemli faktör fiyatlar ve maliyetlerdir. Bu iki faktör takip edildiğinde uluslararası ticaretin yönü de tespit edilebilir.

Gravite modeli, farklı coğrafi konumlar arasındaki dış ticarette yurtiçi gelir büyüklükleriyle ve aralarındaki uzaklığa göre farklılaşan ulaştırma maliyetleriyle açıklanır. Gravite yaklaşımına göre uluslararası ticaretin modeli şu şekilde olur;

$$TR_{ij}=A \times Y_i \times Y_j / D_{ij}$$

[9] Herbert Heaton **Economic History of Europe**, Harper & Row, Revised Edition, 1936, s. 516
[10] Deane, s.83
[11] Smith, s.424

Bu denklemde yer alan $TR_{ij,}$ i ve j ülkeleri arasındaki ticaret hacmini, $Y_{i;}$ i ülkesinin GSYİH'sını, $Y_{j;}$), j ülkesinin GSYİH'sını, D_{ij} iki ülke arasındaki uzaklığı temsil etmektedir. A ise sabit terimdir. Bu denklemin anlamı, diğer faktörler sabitken (ceteris paribus) herhangi iki ülkenin dış ticaret hacmi, ülkelerin GSYİH'sı ile doğru orantılı ve iki ülke arasındaki mesafe ile ters orantılı olduğudur.[12] Uzaklığın uluslararası ticaret akımları üzerindeki etkisi açıktır. Farklı coğrafi konumlar arasındaki dış ticarette mesafenin önemi altı varsayımla açıklanabilir;[13]

1. Uzaklık, taşıma maliyetlerini temsil eden bir temsili (proxy) değişkendir.
2. Uzaklık, taşıma süresinde geçen süreyi belirtir.
3. Uzaklık, senkronizasyon maliyetini ifade eder.
4. Uzaklık, iletişim maliyetlerine işaret eder.
5. Uzaklık, işlem maliyetleri ile ilişkilendirilebilir.
6. Coğrafi uzaklıklar daha büyük kültürel farklılıklara işaret edebilir.

Uluslararası taşımacılık, ticaret için ülkelerin mekânsal ayrımını gidermektir. Deniz taşımacılığı ise uluslararası ticaretin en önemli taşımacılık yöntemidir. Eğer deniz ticareti piyasasının nasıl oluştuğunu anlamak istiyorsak navlun piyasa döngülerinin nasıl oluştuğunu teorik olarak incelemeliyiz.

1.1.1. Deniz Ticaretinde Piyasa Döngüleri

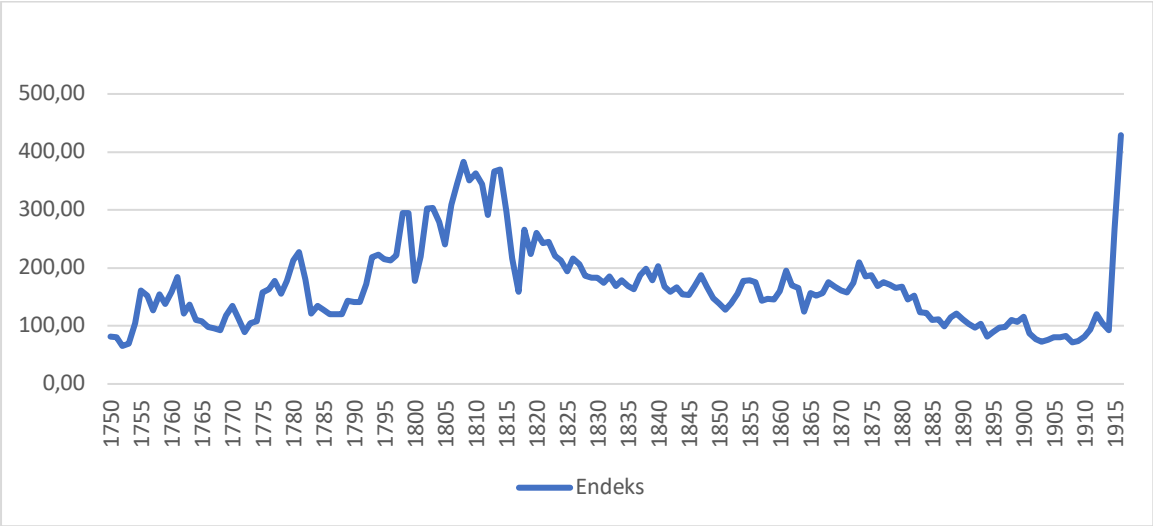
Birçok sektörde olduğu gibi deniz ticaretinde de konjonktürel dalgalar çok önemlidir. Dünya ekonomisindeki döngüler, deniz ticaretindeki döngülerin bir yansıması olmuştur. Bu döngüler piyasa mekanizması için çok önemli unsurlardır ve beş noktanın altı çizilmelidir. Birincisi; deniz ticaret piyasa döngüleri; uzun, kısa ve mevsimsel olmak üzere üç unsura sahiptir. İkincisi; denizcilik piyasası içinde kısa döngüler arz ve talebi kontrol eder. Üçüncüsü; kısa döngüler genellikle dört aşamadan oluşur; 1. Aşama: Dip (Trough), 2. Aşama: Toparlanma (Recovery), 3. Aşama: Zirve (Peak) ve 4. Aşama: Düşüş (Collapse). Dördüncüsü; bu aşamalar birbirini takip eder ve zaman aralığı hakkında bir kural yoktur. Beşincisi; bir sonraki döngüyü

[12] Paul R. Krugman, Maurice Obstfeld, Marc J. Melitz, **International Economics, Theory and Policy**, Addison-Wesley, 9. Baskı, s.12-13

[13] Keith Head, **Gravity for Beginners**, working paper, 5 February 2003, s.6-8, https://vi.unctad.org/tda/background/Introduction%20to%20Gravity%20Models/gravity.pdf, (Erişim Tarihi: 27.02.2018)

tahmin etmek için basit bir formül yoktur.[14] Deniz ticaret döngüleri içinde riskler önemli bir yer tutar. Deniz ticaret riski, deniz taşımacılığı için arz ve talep arasındaki beklenmedik dengesizliklerden kaynaklanan kayıplar için ölçülebilir sorumluluk şeklinde tanımlanabilir.[15]

Grafik 1.1: Uzun Dönem Navlun Piyasa Endeksi (1750-1916)



Kaynak: Okan Duru, Shigeru Yoshida, "Long Term Freight Market Index and Inferences", **The Asian Journal of Shipping and Logistics**, Vol.27, No.3, 2011, s.405-422 verilerinden oluşturulmuştur.

Birinci Dünya Savaşı öncesinde navlun oranlarının hızla düştüğünü gösteren çokça çalışma vardır.[16] Grafik 1.1.'deki kuru yük navlun endeksi, navlun dalgalarının 175 yıllık dönemde nasıl hareket ettiğini gösteriyor. Avrupa'da Napolyon Savaşları'ndan sonra Birinci Dünya Savaşı'na kadar navlun oranları düşmeye başlamıştır. İncelenen verilere göre 1814-1914 arasındaki yüz yılda navlun oranı %75 oranında azalmıştır. Bu durum ulaştırma maliyetlerini dolayısıyla mal fiyatlarını düşürmüş ve 19. yüzyılın deflasyonlar çağı olmasına katkıda bulunmuştur. Ayrıca risk faktörünü arttırdığından dolayı Napolyon Savaşları ve Birinci Dünya

[14] Martin Stopford, **Maritime Economics**, Routledge, Third Edition, 2009, s.100

[15] Stopford, s.102; Alan V. Deardorff, **Terms of Trade, Glossary of International Economics**, World Scientific, 2006, s.238

[16] Leon Isserlis, "Tramp Shipping Cargoes, and Freights", **Journal of the Royal Statistical Society**, Vol.101, No.1, 1938, s.53-146; Douglass C. North, "Ocean Freight Rates and Economic Development 1750-1913", **Journal of Economic History**, vol18, no.4, 1958, s.537-555; C. K. Harley, "Ocean Freight Rates and Productivity, 1740-1913: The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed", **Journal of Economic History**, vol.48, 1988, s.851-876; C. K. Harley, "Coal Exports and British Shipping, 1850-1913." **Explorations in Economic History**, vol.26, 1989, s.311-338; S.I. Mohammed, J. G. Williamson, "Freight Rates and Productivity Gains in British Tramp Shipping 1869-1950", **NBER Working Paper**, No.9531, February 2003; Stopford, Ek C: Maritime Economics Freight Index, s.755-757

Savaşı, navlun endeksi üzerinde yapısal bir şok etkide bulunmuştur. Napolyon savaşlarının devam ettiği 1807 ve 1814 yıllarında navlun endeksi en yüksek değerini görmüşken; Birinci Dünya Savaşı'nın devam ettiği 1916 yılında bu değeri de geçmiştir. Dünya savaşına kadarki dönemde en yüksek değerini 1808 yılında alan navlun oranı, savaşın sonu olan 1918 yılına gelindiğinde 2,3 kat daha yüksek bir seviyeye ulaşmıştır.

Tablo 1.1: Dökme Yük Navlun Piyasa Döngüleri (1741-1913)

	Zirve			Dip			
Dalga sayısı	**Başlangıç**	**Bitiş**	**Uzunluk**	**Başlangıç**	**Bitiş**	**Uzunluk**	**Toplam Dalga**
1	1743	1745	3	1746	1753	7	10
2	1754	1764	11	1765	1774	9	20
3	1775	1783	9	1784	1791	7	16
4	1791	1796	6	1820	1825	5	11
	1792	1813		Napolyon Savaşları			
5	1821	1825	5	1826	1836	10	15
6	1837	1840	4	1841	1852	11	15
7	1853	1857	5	1858	1870	12	17
8	1873	1874	2	1875	1879	5	7
9	1880	1882	3	1883	1886	4	7
10	1887	1889	3	1890	1897	8	11
11	1898	1900	3	1901	1910	10	13
12	1911	1913	3	Birinci Dünya Savaşı			

Kaynak, Stopford, s.106

Endeks incelendiğinde 1743 ile 1913 yılları arasında 12 adet konjonktürel dalga tespit edilmiştir. Bu 12 dalga farklı uzunlukta ve çeşitliliktedir. Bu 12 dalganın ortalama ömrü 12,9 yıldır. Bu dalgaların 6 tanesi ortalamanın üzerinde, 5 tanesi ortalamanın altında tamamlanmıştır. İstatistiksel olarak ortalaması 12,9 yıl olan bu dalgalanmaların standart sapması 4,1 yıldır. Dalgaların her bir dip ve zirve noktalarının uzunluğu Tablo 2.1. üzerinde gösterilmektedir. İlk yedi döngü Stopford tarafından, "Yelkenli Gemi Döngüleri" olarak tanımlanmıştır. 1914'e kadar olan diğer 44 yıllık dönem ise tramp hattı[17] üzerinde çalışan buharlı gemi dönemidir.[18] Deniz ticaretinde yelkenli gemilerin hâkim olduğu ilk yedi döngünün ortalama uzunluğu 14,8 yıl iken, diğer 4 dalganın ortalaması 9,5 yıldır. Buradan anlaşıldığı

[17] Tramp: Düzenli bir hat üzerinde çalışmayan kargonun mevcut olduğu her limanda iş yapabilen taşıyıcı sistemi; **Glossary of Shipping Terms**, s.102

[18] Stopford, s.108-111

üzere, yelkenli dönemde konjonktürel dalgalar daha uzun sürmektedir. Yelkenli dönemde, dip sürecindeki döngüler daha uzun sürede atlatılmıştır.

Sanayi devrimiyle birlikte artan deniz ticareti, diğer faktörlerin yanı sıra risk yönetimi ile de ilgilidir. Bunlar; taşınan mal sahibinin sermaye riski ve deniz yoluyla taşımanın belirsizliklerinden oluşan denizcilik riskidir. Bütün bunlarla birlikte navlunları etkileyen bir dizi savaşlar[19] gibi bir takım politik riskler de vardır. Napolyon Savaşları sonunda navlun oranlarının eğilimi belirgin bir şekilde aşağı yönlü olmuştur. Azalan bu navlun oranları, enflasyona göre düzeltilmemiş olmasına rağmen deniz ticaretinin daha ucuz hale geldiğinin ve daha verimli olduğunun işaretidir. 1913 yılından sonra ise Birinci Dünya Savaşı'nın etkisiyle navlun piyasası yeniden çöktü ve navlun oranları ciddi oranda yükseldi. Navlunlar üzerinde ekili olan bir diğer konu ise teknolojik değişim sürecidir. Özellikle tramp döneminde çelik ve buharlı gemi üretimi artmış, yakıt sarfiyatlarındaki düşüşten sonra artan taşıma tonajıyla birlikte piyasada daha verimli olmuştur.

1.1.2. Deniz Ticaretinin Bileşenleri

1.1.2.1. Liman Kentleri

Liman, kargo ve yolcuların kıyılar arasında, su yolu aracılığıyla transfer edildiği mekânsal yapıdır. Limanlar, ekonomik bir birimdir ve kargo limanı, yolcu limanı veya kargo/yolcu limanı şeklinde organize edilebilir. Bir imalat firması gibi bir ürünün üretilmesinin aksine, bir transfer hizmeti sağlar. Bu transfer hizmetinin verimi, genellikle kargo ve limandan taşınan yolcuların miktarı olarak ifade edilir. Limanlar, yük ve yolcuların gemilere aktarılmasında emeğin, sermayenin ve altyapının kaynaklarını kullanmaktadır. Eğer bir limanda teknik olarak verimlilik hedefleniyorsa, belirli bir seviyedeki kaynaklarının istihdamındaki verimliliğini en üst seviyeye çıkarmaya çalışacaktır.[20]

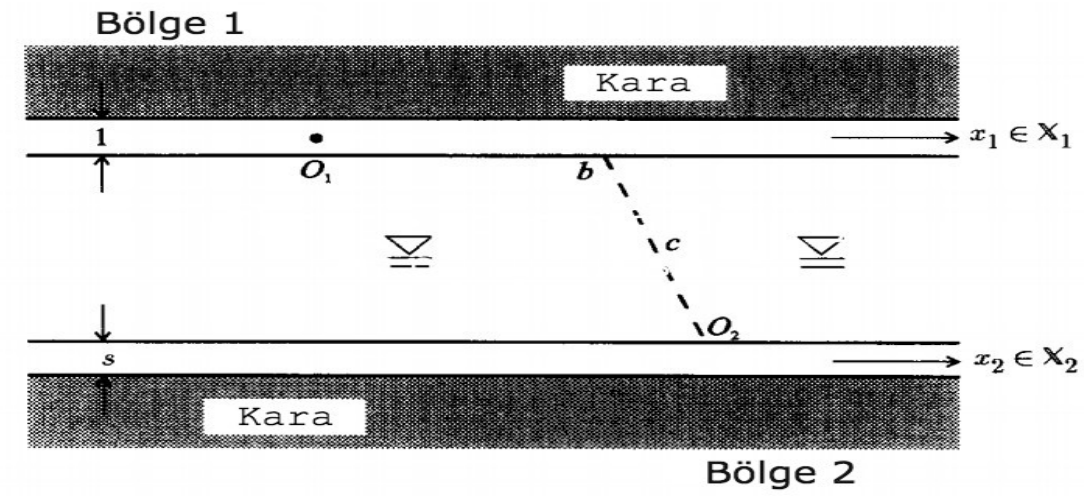
19. yüzyılın ekonomik coğrafyasının en çarpıcı özelliklerinden biri şehirlerdeki ekonomik faaliyetlerin limanlarda yoğunlaşmasıdır. Uluslararası ticarette, daha düşük maliyetli su yolu taşımacılığının bu duruma neden olduğu ve buralarda şehirleşmeyi sağladığı

[19] 1740-1748: Avusturya Veraset Savaşı; 1775-1783: Amerikan Bağımsızlık Savaşı; 1792-1815: Napolyon Savaşları; 1861-1865: Amerikan İç Savaşı; 1914-1918: Birinci Dünya Savaşı

[20] Wayne K. Talley, **Port Economics**, Routledge, 2009, s.1

söylenebilir. Büyük şehirlerin neden limanlarda ortaya çıktığı sorusuyla ilgili olarak Fujita ve Mori, şehirlerin daima limanlarda ortaya çıkması ya da gelişmesinin gerekmediğini, şehirlerin gelişiminin rastlantısal tarihi olaylar ve kendi kendine organize piyasa güçleri (self-organizing market effects) tarafından belirlendiğini ifade ederler.[21]

Şekil 1.1: Liman Kentlerinin Oluşumu



Fujita ve Mori tarafından hazırlanan modele göre ekonominin coğrafi alanının, iki doğrusal alan, Bölge 1 ve Bölge 2'den oluştuğu varsayılır. Bu bölgeler arasındaki tek erişim, her bir bölgedeki liman aracılığıyla tek bir geçiş noktasıdır. Potansiyel iki liman noktasında toprağın kalitesinin ekonominin her yerinde aynı olduğu varsayılmaktadır. Firmaların üretim teknolojileri ve tüketicilerin fayda fonksiyonları ekonomideki yerleşimden bağımsızdır. Ayrıca, tüm yurtdışı üretim faktörlerinin serbestçe mobilize olabildiği varsayılmaktadır. Bu nedenle, her iki bölgenin de herhangi bir malın üretiminde öncelikli bir avantajı yoktur.[22] Çalışmada ilk başta Bölge 1'de, ekonominin nüfus büyüklüğünün az sayıda olduğu, tarım ürünleri ve farklılaştırılmış imalat ürünlerinin üretildiği varsayılmaktadır. Bölge 1'deki şehrin yeri O_1 (yani, $x_1 = 0$) noktasında yer aldığı gösterilmiştir. Tarımsal mal, Bölge 1'deki kentin tarımsal hinterlandında üretilmektedir. Tek bir şehirde farklılaştırılmış imalat malı üretimin yoğunluğunun nedeni; üretim ve farklı imalat mallarının tüketimi ile oluşan yığılma

[21] Masahisa Fujita, Tomoya Mori, "The Role of Ports in the Making of Major Cities: Self-Agglomeration and Hub-Effect", **Journal of Development Economics**, Vol.46, 1996, s.93-120
[22] Fujita, Mori, s.95

kuvvetinden kaynaklanmaktadır. Yani; eğer şehirde daha fazla farklılaştırılmış imalat malları tedarik ediliyorsa, o zaman çeşitliliğin miktarı nedeniyle, oradaki işçilerin daha yüksek bir faydası olacak ve bu da şehre daha fazla işçi çekecektir. Ardından kentteki artan işçi sayısı, orada farklılaştırılmış imalat malları için daha büyük bir talep yaratacak ve bu nedenle daha fazla firmanın bu bölgeye yerleşmesine neden olacaktır. Sonuç olarak: daha da fazla farklılaştırılmış imalat malları çeşidi şehirde mevcut olacaktır. Zaman içinde, ekonominin nüfus büyüklüğü kademeli olarak artar. Ardından tarımsal hinterlant, kentin artan nüfusunu desteklemek için yavaş yavaş genişleyecektir. Özellikle nüfus artmaya devam ettikçe, tarımsal hinterlant eninde sonunda Bölge 2'ye genişleyecektir. Böylece, iki bölge limanları birbirleriyle ticaret yapmaya başlar. Bölge 1 tarımsal mal ithal ederken, Bölge 2 farklılaştırılmış imalat malları ithal eder.[23] Böylelikle artan getiri üzerine temellendirilen bir liman şehir modeli geliştirilmiştir. Bu modelin, Batı Avrupa ülkeleri (Bölge 1) ile Karadeniz liman kentleri (Bölge 2) arasındaki ticarete uygunluğu dikkat çekicidir.

1.1.2.2. Denizcilik Şirketleri

1.1.2.2.1. Denizcilik Şirketlerinin Mikroekonomik Modeli

Firma, mal veya hizmet üreten ve satan ticari işletmedir.[24] Bir ticari aktör olarak ortaya çıkan firmalar, görece yeni bir buluştur. 19. yüzyıl öncesinde ticarete konu olan malların mübadelesi tüccarlar tarafından gerçekleştirilmekteydi.[25] Sahiplerinden ayrı olarak profesyonel şekilde yönetilen, çok sayıda işçi istihdam edilen firma kavramı yoktu. Modern anlamda firma, 19. yüzyılın son döneminde piyasa sistemi içerisinde ağırlıklı olarak yer almış, bireysel tüccarların yerini almıştır.

Klasik iktisat teorisine göre firma, ürünlerin üretildiği teknik bir birimdir. Girişimciler, bir veya daha fazla malın nasıl ve ne kadar üretileceğine karar verir. Bundan dolayı ya kazanç elde eder ya da kararlarından kaynaklanan kaybı üstlenir.[26] Başka bir ifadeyle, klasik firma teorisine göre firmalar ticarete konu olan malları piyasa mekanizması dahilinde üretim maliyetinden daha yüksek bir fiyata satarsa kâr ortaya çıkar. Maliyet satış gelirlerini aşarsa

[23] Fujita, Mori, s.98-99
[24] Acemoğlu, Laibson, List, **Microeconomics**, Pearson, Global Edition, 2016, s.148
[25] Robert S. Pindyk, Daniel L. Rubinfeld, **Microeconomics**, Pearson, Eighth Edition, 2013, s.202
[26] James M. Henderson, Richard E. Quandt, **Microeconomic Theory, A Mathematical Approach**, McGraw-Hill, 1958, s.42

firma zararı ortaya çıkar. Kâr elde edemeyen şirketler, piyasada uzun süre varlığını sürdüremezler. İngiliz iktisatçı Kay'e göre de uzun vadede, rekabetçi piyasada değer yaratmayı başaramayan firmalar hayatta kalamazlar ve hayatta kalmayı da hak etmezler.[27] Dolayısıyla klasik iktisat anlayışında firmanın varlık nedeni kâr maksimizasyonu olarak tanımlanmıştır.

Coase, 1937 yılındaki *"Firmanın Doğası"* isimli makalesinde, klasik iktisat teorisinin firmalar üzerindeki genel kabulü üzerine, iktisat tarihinde iz bırakan şu soruyu sormuştur; *"Ekonomide fiyat mekanizması kaynakların tahsisinde bu kadar iyi işliyorsa, neden firmalara ihtiyaç duyulmuştur? Kaynakların dağılımı neden doğrudan doğruya fiyat mekanizması tarafından gerçekleştirilmiyor?"*[28] Coase'a göre, klasik iktisat teorisi sadece üretim ve ulaştırma maliyetlerini kapsadığı için eksiktir. Ekonomik bir organizasyon olarak firmanın var olmasının temel nedeni; fiyat mekanizmasını kullanmanın (yani piyasanın) bir maliyetinin olmasıdır.[29] Zira, ekonomik örgütlenmenin idaresi ve sözleşmelerin yapılması ve belirsizliklere ilişkin maliyetler ihmal edilemezler. Piyasayı kullanmak isteyen ekonomik birimler, piyasayı kullanmanın yarattığı maliyete (işlem maliyeti) maruz kalmaktadırlar. Böylece Coase'ın iktisat bilimine yaptığı en büyük katkı, belirsizlik durumuna karşı neyin üretileceğine ve hangi biçimde üretileceğine karar verme ve kontrol etme işinin merkezileşme mecburiyetinin olduğunu belirtmesi[30] ve piyasa sisteminde firmaların işlem maliyetleri minimizasyonu sağlamak için kurulduklarını ortaya koymasıdır.

Öyleyse tüccarlar niçin 19. yüzyıl sonrasında ekonomik bir organizasyon olarak piyasada firma oluşturmak durumunda kalmıştır? Sanayi devriminin getirdiği ticari genişleme; üretim, iş bölümü ve mübadele sürecini daha karmaşık hale getirmiştir. Dolayısıyla piyasa mekanizmasını kullanmanın maliyeti, sanayi devrimi sonrasında daha da artmıştır. Firmaların bir oyuncu olarak ortaya çıkışı, bu maliyetleri (işlem maliyetleri) minimize edebilmenin bir çözümü olarak açıklanabilir.

Denizcilik şirketleri de bu oluşumun bir örneğidir. Denizcilikte üretim faktörleri gemilerdir ve işletme maliyetleri ile sermaye maliyetleri ticarete hakimdir.[31] Piyasa açısından

[27] John A. Kay, **Why Firms Succeed**, Oxford University Press, 1995, s.19
[28] Ronald H. Coase, "The Nature of The Firm", **Economica**, Vol.4, No.16, November 1937, s.386-405. Coase, 1991 yılında Nobel İktisat ödülünü kazanmıştır.
[29] Coase, "The Nature of The Firm", s.390
[30] Coase, "The Nature of The Firm", s.400
[31] Stopford, s.325

deniz ticaretinin kazançları değişkenlik gösterir. Deniz ticareti kazancı, risk minimizasyonuna bağlıdır. Deniz ticaret şirketleri için düşük risk düşük getiri, yüksek risk yüksek getiri sunar. Bu duruma denizcilik getirisi paradoksu denir.[32] Dolayısıyla politik gerekçeler (Savaş, boykot, çatışma vb.) ve işlem maliyetleri birinci derecede etkilidir. Fakat denizcilik tarihi sektörün risk alma düzeyinin etkin olduğunu göstermektedir. Bu risk alıcılar, küresel ekonomiyi başlatmış oldular.

1.1.2.2.2. Deniz Ticaret Filoları: Yelkenli ve Buharlı Gemiler

Yelkenli ve buharlı gemilerden oluşan deniz ticaret filoları, uluslararası ticaret için önemli bir ticari aktör (organizasyon) olarak değerlendirilmelidir. 19. yüzyılda ticaret gemilerinde, yeni gelişen teknolojik yatırımlarla birlikte yelkenli gemilerden, buharlı gemilere doğru bir dönüşüm yaşanmaya başladı. Buharlı gemilerin rüzgâra bağımlılıktan kurtarması, çelik gövdesinin daha büyük gemilerin yapılmasını ve yüklerin korunmasını sağlaması, gemi pervanelerinin gemileri daha dayanıklı hale getirmeleri gibi birçok faktör bu dönüşümde pay sahibiydi.[33] Zamanla yakıt sarfiyatında iyileştirmeler de olunca buharlı gemiler, ticari taşımacılık verimliliğini ciddi oranda arttırmıştır.

Mitchell'in istatistiklerine göre İngiltere'de kayıtlı yelkenli gemi sayısı 1830 yılında 18.876 iken 1914 yılına gelindiğinde 8.336 düşüyor. Gemi tonajı ise 1830'da 21.168.000 tondan 1914'de 847.000 tona düşüyor. Avusturya'da, yelkenli gemi sayısı 1830'da 2.927 iken 1912 yılında 16.370'e çıkarken tonajı 190.000 tondan, 49.000 tona düşüyor. Fransa'da, yelkenli gemi sayısı ve tonajı aynı ortalamalarda seyrederken, Rusya'da, gemi sayısı 2.045 iken 1913'te 2.597 çıkıyor, tonajı ise 1876'da 302.000 tondan 1913'te 257.000 tona düşüyor. Buharlı gemilerde ise İngiltere'de kayıtlı buharlı gemi sayısı 1830'da 298 iken, 1914 yılında 12.602'ye çıkıyor ve tonajı ise 1830'da 30.000 tondan 1914 yılında 11.273.000 tona çıkıyor. Avusturya'da, 1837 yılında 7 kayıtlı buharlı gemi varken; 1912 yılında 394'e, tonajı ise 1.000 tondan 422.000 tona çıkıyor. Fransa'da kayıtlı buharlı gemi sayısı 1838'de 71 iken; 1914'te 1.935'e, tonajı ise 1838'de 10.000 tondan 1914 yılında 1.043.000 tona çıkıyor. Rusya'da ise 1865 yılında 87 kayıtlı buharlı gemi varken 1913 yılında 1.103'e, tonajı ise 1876'da 74.000

[32] Stopford, s.329
[33] Stopford, s.23

tondan 1913'e 526.000 tona çıkıyor.[34] Mitchell'in istatistiklerine bakıldığında 1870'den sonra kayıtlı yelkenli gemi sayısının ve tonajının düştüğü, kayıtlı buharlı gemi sayısının ve tonajının yükseldiği görülür. Buharlı gemiler, her türlü verimlilik artışına rağmen inşa edilmesinin, çalıştırılmasının ve yakıt sarfiyatının oldukça pahalı olması yüzünden yelkenli gemilerin yerini alması birden olmamıştır. Bu geçiş, elli yıldan fazla süren bir zaman dilimine yayılmıştır. Tarihsel bir perspektifte, uluslararası ticaret ve deniz taşımacılığının gelişmesinin en çarpıcı özelliği, deniz ticaretinde, savaş sonrası dönemde meydana gelen hızlı artış olmuştur. Bu şekilde deniz ticaret filoları da ticari genişlemeyle paralel bir şekilde gelişmiştir.

1.1.3. Deniz Ticaret Piyasası

19. yüzyılda, klasik iktisatçılar tarafından geliştirilen tam rekabet piyasası her sektöre uygulanamamasına rağmen denizcilik sektörüne uymuştur. Oldukça küçük şirketlerle kolay giriş ve çıkış sağlanması mümkün olmuştur.[35] Böylelikle dönüşümlü olarak kolaylıkla yeni gemiler piyasaya dahil olup, eski gemileri dışarıda bırakabilmektedir.

Erken dönemlerde ticaret yapan kişi ile gemi sahipleri aynı olmakla birlikte, on sekizinci yüzyılın sonlarına doğru ticaretin ve uzmanlaşmanın artmasıyla piyasayı oluşturan tüccar ve armatör arasındaki roller ayrışmaya başlamıştır. Armatör terimi ilk kez 1786 yılında gemi sicil kayıtlarında (shipping registers) görüldü.[36] 1734 yılında deniz sigortacıları için bir denizcilik gazetesi (Lloyd's List), 1766 yılında da ilk gemi sicil defteri (Lloyd's Register of Shipping) yayınlanmaya başladı.[37] Bu değişim süreci, gemi sigortacıları ve gemi brokerlerının da sayısının artmasına ve ticari bir aktör olarak öne çıkmalarına neden oldu.

Deniz ticareti piyasası son derece karmaşık bir yapıda olmasından dolayı arz ve talebe etki eden birçok faktör söz konusudur. Talep fonksiyonunu açıklayan beş değişken bulunur. Bunlar; dünya ekonomisinin durumu, deniz yoluyla taşınan mal ticareti, ortalama mesafe, rassal şoklar (finansal kriz, savaş, politik olaylar vb.) ve ulaştırma maliyetleridir. Arz fonksiyonunu açıklayan değişkenler ise dünya ticaret filoları, filo performansı, yeni gemi üretimi, hurdaya

[34] B.R. Mitchell, **International Historical Statistics, Europe 1750-1993**, Macmillan, 4. Baskı, 1998, s.710- 720
[35] Stopford, s.342
[36] David Souden**, The Bank and The Sea: The Royal Bank of Scotland Group and The Finance of Shipping Since 1753**, The Royal Bank Scodland Group, London, 2003, s.22
[37] George Blake, **Lloyd's Register of Shipping 1760-1960**, Lloyd's Register, 1960, s.4

gidenler veya kayıplar ve navlun getirisidir.[38] Deniz ticaret piyasasında talep, çok hızlı değişen ve ön görülemez şekilde istikrarsızken arz kısmı, çok yavaş değişir.[39] Deniz ticareti piyasası, tarafları kontrol altında tutan dinamik bir modeldir.

Navlun mekanizması ise arz ve talep arasında dengeyi bozacak değişimlere karşı dengeyi ayarlayıcı bir rol oynar. Gemi kaptanları ile yük sahiplerinin bir araya geldiği Baltık yük borsası isimli navlun piyasası, 1744 yılında Virginia ve Baltic Coffee House'da ortaya çıktı. Taşınacak yükü olan tüccarlar burada yelkenli veya buharlı gemi sahipleriyle görüşür ve taşımacılık hizmeti almak için anlaşma yaparlardı. 1744 yılındaki reklamlarında tüm yerel ve yabancı haberlerin ulaştığı, mektupların ve kargoların dikkatli ve güvenli bir şekilde teslim edileceği yazıyordu.[40] Uluslararası haberleşmenin yavaş ve pahalı olmasıyla zamanla bu kafeler arz ve talebi bir araya getiren, navlun anlaşmalarının yapıldığı önemli bir piyasa haline geldi. Üyeleri tarafından 1857 yılında Baltic Company Limited, 1900 yılında da London Shipping Exchange kuruldu.[41]

Navlun endeksi (Grafik 1.1), dünya ekonomisinin durumu hakkında öncü bir göstergedir. Mal (kuru yük) talebinin yüksek olması, dünyada hammadde ticaretinin arttığını göstermektedir. Bu artış trendi, dünya ticaretinde büyüme beklentisi oluşturur ve üretim artışlarına işaret eder. Ayrıca talebin yüksek olduğu dönemlerde doğal olarak taşımacılık fiyatları da yükselişe geçer. Her ne kadar dünya ekonomisini değerlendirmede önemli bir öncü gösterge olsa da tek başına değerlendirilmemelidir. Çünkü navlun hareketliliği piyasanın iç dinamiklerinden de oluşmuş olabilir. Denizcilik filosuna yeni gemilerin katılmasıyla tonaj fazlalığı oluşur. Bu nedenle navlun fiyatı düşer. Eski gemilerin kaybı durumunda ya da gemilerin sökülmeye başlamasından sonra ise filo tonajı düşer ve navlun bedelleri tekrar yükselişe geçer. Bunun dışında hava koşulları da kısa vadeli olarak navlun fiyatlarını değiştiren faktörlerden biri olabilir. Bu durum navlun endeksinin ve deniz ticaret döngülerinin sadece ekonomik aktiviteye bağlı olmadığını gösterir.

[38] Orhan Deval, **Denizcilik Ekonomisi (Kuru Yük)**, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 1. Baskı, 2015, s.17
[39] Stopford, s.139
[40] Hugh Burty-King, **The Baltic Story: Baltic Coffee House to Baltic Exchange 1744-1994**, Quiller Prress, London, 1994, s.3
[41] Geçmişteki ihtiyaçtan pek farklı olmayan bu borsa bugün "The Baltic Exchange" adıyla devam eder ve hem Baltic Dry Index'i hem çeşitli gemi klasmanlarına göre (Panamax, Capesize, Supramax, Handysize) ayrı endeksler yayınlar.

1.1.4. Deniz Ticaretinin Maliyet Yapısı

Deniz yoluyla yapılan uluslararası ticaret daha düşük maliyetlere doğru hareket eder. Deniz ticareti ancak maliyetlerinin kabul edilebilir bir seviyeye düşürülebildiğinde gerçekleştirilebilir. Firmalar mübadele sürecine girerken üretim maliyetlerini de dikkate alırlar. Toplam üretim maliyeti hem malın fiziksel özelliklerini dönüştürmek hem de mülkiyet haklarını tanımlamak, korumak ve uygulamak için gerekli toprak, emek ve sermaye gibi kaynak girdileri içerir.[42] Üretim düzeyiyle değişmeyen maliyetlere sabit maliyetler (fixed cost), üretim düzeyiyle birlikte değişen maliyetlere de değişken maliyetler (variable cost) denir.[43] Üretim maliyetleri her ikisini de içerir. Fakat uluslararası ticarete girildiğinde üretim maliyetleri ve finansman maliyetleri ticaretin yönünü belirleyici bir maliyet türü değildir. Bu yüzden bu çalışmada sabit kabul edilmiştir.

Deniz taşımacılığını etkileyen faktörlerden en önemlileri şunlardır; coğrafya (mesafe ve erişilebilirlik), ürün tipi (çabuk bozulabilirlik), ölçek ekonomileri (yükün boyutu), altyapı (liman iyileştirmeleri), rekabet ve düzenleme. Bu faktörler deniz ticaretine yeni maliyetler yükler. Bir iş dalının ekonomisini anlayabilmek için ise maliyetlerini sınıflandırmak gerekir.

1.1.4.1. Maliyetlerin Sınıflandırılması

Deniz taşımacılığında maliyetler çok önemli olmakla birlikte maliyetlerin standart bir sınıflandırması bulunmamaktadır. En genel kabul görmüş haliyle beş kategoriye ayırabiliriz: Operasyon maliyetleri (operation costs veya running costs), Periyodik bakım maliyetleri (periodic maintenance costs), Sefer maliyetleri (voyage costs), Sermaye maliyetleri (capital costs) ve yükleme-boşaltma maliyetleri (Cargo-handling cost).[44] Geminin fiziksel operasyonuna bağlı olmayan sermaye maliyetleri, geminin nasıl finanse edildiğine bağlı iken, geminin operasyon maliyetleri devam eden günlük giderlerle ilişkilidir. Bu maliyet kalemi gemiyi her an sefere hazır tutabilmenin 24 saatlik maliyetidir.[45] Fonksiyonu şöyledir:

[42] North, s. 28
[43] Pindyck, Rubinfeld, s.233
[44] Stopford, s.221
[45] Deval, s.56

$$OC_{tm} = M_{tm} + ST_{tm} + MN_{tm} + I_{tm} + AD_{tm}$$ [46]

OC: Operasyon maliyeti
M: Personel yönetim giderleri
ST: Stok maliyeti
MN: Rutin tamir, bakım maliyeti
I: Sigorta
AD: Yönetim giderleri
t. Yıl
m. Ay

Sefer maliyetleri, belirli bir sefere ilişkin değişken maliyetlerdir. Fonksiyonu şöyledir:

$$VC_{tm} = FC_{tm} + PD_{tm} + TP_{tm} + CD_{tm}$$ [47]

VC: Sefer maliyetleri
FC: Yakıt maliyetleri
PD: Liman ve fener maliyetleri
TP: Römorkörler ve kılavuzluk hizmetleri
CD: Kanal geçiş ücreti

Yükleme-boşaltma maliyetleri ise, düzenli hat taşımacılığında yükleme ve tahliye etme gibi maliyetlerin toplamıdır. Fonksiyonu şöyledir:

$$CHC_{tm} = L_{tm} + DIS_{tm} + CL_{tm}$$ [48]

CHC: Yükleme-boşaltma maliyetleri
L: Yükleme masrafları
DIS: Tahliye masrafları
CL: Yük hasar taleplerinden doğan masraflar

[46] Stopford, s.226
[47] Stopford, s.233
[48] Stopford, s.236

1.1.4.2. Birim Maliyet Fonksiyonu

Denizcilik ekonomisinde önemli olan konulardan biri ölçek ekonomisi diye adlandırılan maliyet ve gemi boyutu arasındaki ilişkidir. Ticari bir malın bir yerden başka bir yere taşınmasının ekonomik odak noktası, birim başına maliyettir. Deniz taşımacılığında birim maliyet fonksiyonu ise şöyledir: [49]

$C_{tm}=(OC_{tm}+PM_{tm}+VC_{tm}+CHC_{tm}+K_{tm}) / DWT_{tm}$

C: dwt ton başına yıllık maliyet
OC: Yıllık işletme maliyeti
PM: Yıllık periyodik bakım maliyeti
VC: Yıllık sefer maliyeti
CHC: Yıllık yükleme-boşaltma maliyeti
K: Sermaye maliyeti
DWT: Geminin dwt tonajı

İşletme maliyeti, sefer maliyeti, sermaye maliyeti geminin dwt tonajıyla orantılı olarak değişiklik göstermez. Bu yüzden daha geniş gemi kullanmak birim başına düşen navlun maliyetini azaltır. Buharlı gemilere geçişle birlikte gemilerin büyüklüğü ve tonajı artmış ve bu durum 19. yüzyılda deniz ticaretinde birim maliyeti düşürmüş ve Avrupa'daki ticari genişlemeyi olumlu yönde etkilemiştir.

1.1.4.3. İşlem Maliyetleri

İşlem maliyetleri, kurumsal ve organizasyonel iktisat kapsamındaki kurum ve organizasyonların incelenmesi için en önemli açıklayıcı değişkeni oluşturur. Ronald Coase, 1937 yılında yayınladığı *"Firmanın Doğası"* isimli makalesi ile neoklasik iktisat kavramlarının yanında açıklayıcı bir değişken olarak işlem maliyetlerini mikro analize taşıdı. Her ne kadar kurumsal ve organizasyonel iktisat neredeyse tamamen işlem maliyetleri kavramı etrafında inşa edilmiş olsa da kesin bir tanımın olmayışı, Williamson'ın işlem maliyetleri üzerinde bir

[49] Stopford, s.223

uzlaşmanın eksik olduğunu kabul etmesine neden oldu.[50] Tanımı üzerinde iktisatçılar arasında tam bir uzlaşı olmamasıyla birlikte Williamson'a göre işlem maliyetleri; fizik bilimindeki sürtünmenin ekonomi bilimindeki dengi olarak ifade edildi. [51] Coase'a göre işlem maliyetleri ise fiyat mekanizmasını kullanmanın maliyetidir ve pazarlık maliyetleri, sözleşme maliyetleri, gözlemleme (denetleme) maliyetleri, kurallara uyulmaması halinde oluşan yaptırım maliyetlerinden oluşmaktadır.[52] Neo-klasik iktisat teorisinin aksine, işlem yapılan gerçek piyasalarda, işlem maliyetleri her zaman pozitiftir. İşlem maliyetlerinin yükselmesi, eksik sözleşmelere, mülkiyet haklarının eksik tanımlanması veya uygulanamamasına, belirsizliğin artmasına ve piyasa etkinliğinin azalmasına neden olmaktadır.

Kurumsal ve Organizasyonel İktisat'ın temel varsayımları, sınırlı rasyonalite, eksik sözleşmeler, fırsatçılık ve mülkiyet haklarıdır. İşlem maliyetlerinin anahtarı, bilginin pahalı olmasıdır.[53] Dolayısıyla piyasada taraflar eksik bilgiyle hareket ederler. İktisatta bu durum asimetrik enformasyon problemi olarak tanımlanır.[54] Piyasa aktörlerinin eksik bilgi donanımından dolayı yapılacak sözleşmeler de eksik yapılmaktadır. Bununla birlikte bilginin, asimetrik olduğu durumlarda fırsatçı davranışların arttığı görülmektedir. Mülkiyet haklarının eksik tanımlanması işlem maliyetlerini yükseltecek, tam olarak tahsis edilmesi piyasa ekonomisinde kurumsallaşmayı sağlayarak işlem maliyetlerini azaltacaktır. Devletin formel şekilde oluşturduğu yasalarla mülkiyet haklarının sınırlarını çizip koruması, işlem maliyetlerini önemli derecede azaltacaktır.

Tablo 1.2: İşlem Maliyetleri

Düşük İşlem Maliyetleri	Yüksek İşlem Maliyetleri
Standartlaştırılmış mallar ve hizmetler	Özgün mallar ve hizmetler
Açık ve basit haklar	Belirsiz ve karmaşık haklar
Az sayıda taraflar	Çok sayıda taraflar
Tarafların dostane olması	Tarafların muhalif olması
Tanıdık taraflar	Bilinmedik taraflar

[50] Oliver E. Williamson, "Transaction-Cost Economics: The Governance of Contractual Relations", **Journal of Law and Economics**, vol 22, No.2, 1979, s.234
[51] Oliver E. Williamson, **Economic Organization: Firms, Markets and Policy Control**, New York University Press, 1986, s.176
[52] Coase, "The Nature of The Firm", s.386-405
[53] North, s.27
[54] George A. Akerlof, "The Market for Lemons: Quality Uncertainty and Market Mechanism", **The Quarterly Journal of Economics**, Vol.84, Issue 3, 1970, s.490-491

Mantıklı davranış	Mantıksız davranış
Anlık mübadele	Geciken mübadele
Beklenmedik olayın olmaması	Çok sayıda beklenmedik olay
Düşük gözetim maliyeti	Yüksek gözetim maliyeti
Az ceza	Yüksek ceza

Kaynak: Robert Cooter, Thomas Ulen, Law and Economics, Addison Wesley, Sixth Edition, 2012, s.91

İşlem maliyetlerinin kesin bir tanımının olmamasına ek olarak, ölçümü de sorunludur. İşlem maliyetlerini ölçmeye çalışan çok sayıda ampirik çalışma vardır. Fakat bu çalışmaların hiçbiri işlem maliyetlerinin mutlak seviyesini ölçmede başarılı olamamıştır.[55] Bununla birlikte Wallis ve North, ABD ekonomisinde 1870 ile 1970 yılları arasında ticari işlem sektörünün işlem maliyetlerini ölçerek, işlem yapmanın pahalı olduğunu göstermiştir.[56] Ürünlerin ve hizmetlerin birçok özelliği vardır ve bunlarla işlem yapmanın pahalı olmasının sebebi mübadele edilen her bir birimin içerdiği özelliklerin düzeyini belirlemek için harcanan bilgi maliyetidir.[57] Coase, piyasa mekanizmasını kullanmanın maliyeti olarak piyasa işlem maliyetini tanımlarken North'a göre piyasanın dışında oluşan sıra beklemek, rüşvet, bürokratik işlemlerin takibi, ticaret izni almak gibi piyasa dışı işlem maliyetleri (nonmarket transaction costs) de vardır.[58] Piyasa dışında oluşan dil farkı, kültürel ve hukuki farklar nedeniyle uluslararası piyasalardaki işlem maliyetleri iç piyasaya kıyasla daha yüksek olur.[59] Piyasa dışı işlem maliyetlerini Furubotn ve Richter ikiye ayırır. Bunlar; idari işlem maliyetleri (managerial transaction costs) ve politik işlem maliyetleri (political transaction costs) şeklindedir. İdari işlem maliyetleri, firma içerisinde organizasyona ait ayarlama, sürdürme ve değişme maliyetleridir. Bu maliyetler oldukça geniş bir dizi operasyonla ilgilidir. Personel yönetimi, bilgi teknolojisine yapılan yatırımlar, halkla ilişkiler ve lobi faaliyetleri gibi maliyetleri içermektedir. Bunlar genellikle sabit işlem maliyetleridir. Bununla birlikte bilgi yönetimi ve mal/hizmet transferlerinden oluşan maliyetleri gibi firmanın işletilmesi maliyetleri de vardır. Politik işlem maliyetleri ise bir sistemin formel ve enformel politik organizasyonunu kurma, sürdürme ve değiştirme

[55] Giorgos Meramveliotakis, Dimitris Milonakis, "Surveying the Transaction cost Foundations of New Institutional Economics: A Critical Inquiry", **Journal of Economic Issues**, 44:4, 2010, s.1053-1054

[56] John J. Wallis, Douglass C. North, "Measuring The Transaction Sector in the American Economy, 1870-1970", **Long-Term Factors in American Economic Growth**, Ed. Stanley L. Engerman, Robert E. Gallman, University of Chicago Press, s.95-162

[57] North, s. 29

[58] Douglass C North, "Institutions, Transaction Costs and Economic Growth", **Economic Inquiry**, Vol.XXV, July 1987, 419-428

[59] Gerber, s.7

maliyetleridir. Burada yasal çerçevenin, idari yapının, ordunun, eğitim sisteminin, yargının ve benzerlerinin kurulması ile ilgili maliyetler yer almaktadır.[60]

Deniz ticaretinde, neo-klasik paradigmanın önerdiği haliyle işlem maliyetlerinin dikkate alınmadığı incelemelerin çıktılarının gerçek dünyaya ilişkin çıktılarla karşılaştırıldığında tutarsız sonuçların elde edilmesi kaçınılmazdır. Çünkü deniz ticareti asimetrik enformasyonun, belirsizliklerin ve risklerin olduğu, piyasayı işletmek için gözetim maliyetlerine katlanmanın gerekli olduğu , sözleşmelerin eksik olduğu yüksek işlem maliyetlerinin oluştuğu bir piyasadır. Bu durum da piyasada işlem yapan iktisadi aktörler tarafından görmezden gelinemez. Ticaretin devam edebilmesi işlem maliyetlerinin düşürülmesine bağlıdır. İşlem maliyetinin azalması ticareti kolaylaştıracak, uzmanlaşmayı ve iktisadi etkinliği arttıracaktır. Bu da formel veya informel kurumlarla ve organizasyonlarla mümkün olur.

1.1.5. Klas Kuruluşları ve Derecelendirme

Denizcilik üzerine yapılan düzenlemelerde en önemli oyunculardan biri klas kuruluşlarıdır. Bir sistem içerisinde gemilerin teknik ve işletme standardını düzenleyip, derecelendirirler. Bu kuruluşların ortaya çıkmasında sigortacıların poliçe düzenlerken gemilerin sigortalanabilir seviyede olmalarını sağlamak amacıyla oluşturulan teşebbüsler önemli oranda etkili olmuştur.

Klaslandırma kayıtlarının ilk kez, on sekizinci yüzyılın başlarında tutulduğu tahmin edilmektedir. İlk klas kuruluşu olan; "Lloyd's Register of Shipping"in kökeni Lloyd Coffee House'a dayandırılır. Burada, sigortada kullanılabilecek olan gemi detaylarını veren listeler hazırlandı.[61] 1764 yılında *"Lloyd's Register"* olarak bilinen sigorta gerektirebilecek gemilerin detaylarını içeren kitap yayınlandı. Her yıl yayınlanan bu sicil kaydında gemiler kalitelerine göre tescillenmiş şekilde listelenmiştir.[62] Lloyd's Register kayıtlarında gemiler birinci sınıf A olmak üzere, E, I, O veya U olarak sınıflandırıldı. Donanımı ise birinci sınıf 1 olmak üzere 2

[60] Eirik G. Furubotn, Rudolf Richter**, Institution and Economic Theory: The Contribution of The New Institutional Economics**, The University of Michigan Press, Second Edition, 2005, s.54-56
[61] Blake, s.3
[62] Blake, s.5

ve 3 olarak derecelendirildi.[63] 1834 yılında tüm sektör tarafından kabul edilen bir klas kuruluşu kuruldu. Bu kuruluşta tüccar, armatör ve sigortacılardan oluşan 24 kişilik bir yönetim kurulu bir araya geldi.[64] *"Lloyd's Register of British & Foreign Shipping"* isimli sicil kitabı yayınlamaya başladılar. Bu yeni kuruluşla birlikte gemilerin düzenli kontrolleri için bir sistem kuruldu. Yenilenen bir klas sistemi ile gemi sicil dereceleri kaydı yapıldı. Buna göre birinci sınıf gemiler ikiye ayrıldı. Belirli bir yaşı geçmemiş, en yüksek onarım ve verimlilik durumunda tutulan gemilere; "Birinci Sınıf, birinci tür: A derece" verilmiştir. Belirlenen yaşı geçmiş veya restore edilmiş olan ve hala kuru yükü güvenli bir şekilde taşıması mümkün olan gemilere; "Birinci Sınıf, İkinci tür: Æ" derece verilmiştir. Kuru yük taşıma için uygun olmayan fakat deniz tehlikesine karşı zarar görmeyeceği düşünülen gemilere; "İkinci Sınıf: E" derece verilmiştir. Kuru yük için uygun olmayan fakat Avrupa dışı olmaması kaydıyla kısa seferler için uygun olan gemilere; "Üçüncü Sınıf: I" derece verilmiştir. Gemilerin Çapaları, kabloları ve depolarının durumu uygunsa 1, uygun değilse 2 olarak sınıflandırıldı.[65] Bu tarz derecelendirmeler daha sonra bir ölçümden ziyade gereklilik haline geldi.

19. yüzyılda Lloyd Register of Shipping'den sonra denizcilik alanında gelişme gösteren diğer ülkelerde de bağımsız klas kuruluşları kurulmuştur. Bunlar; 1828'de Fransa'daki *"Bureau Veritas"*, 1861'de İtalya'daki *"Registro Italiano Navale"*, 1862'de ABD'deki *"American Bureau of Shipping"*, 1864'te Norveç'teki *"Det Norske Veritas"*, 1867'de Almanya'daki *"Germanischer Lloyd"* ve 1899'da Japonya'daki *"Teikoku Kaiji Kyokai"*dir. Türkiye'de Türk Loydu isimli bir klas kuruluşunun kurulması ise ancak 1962 yılında olmuştur.[66]

1.2. KURUMSAL ANALİZ VE KURUMSAL DEĞİŞİM

Ortodoks iktisadın eksiklerini giderme ve daha gerçekçi kılma çabası[67] olarak tanımlanabilecek olan "Kurumsal ve Organizasyonel İktisat" öğretisinin öncülerinden olan

[63] "Key to The Register Book" **The Register of Shipping For The Year 1800**, Society For The Registry of Shipping, 1799

[64] Lloyd's Register of British & Foreign Shipping, Printed by J. L. Cox and Son, London, 1834, s.11

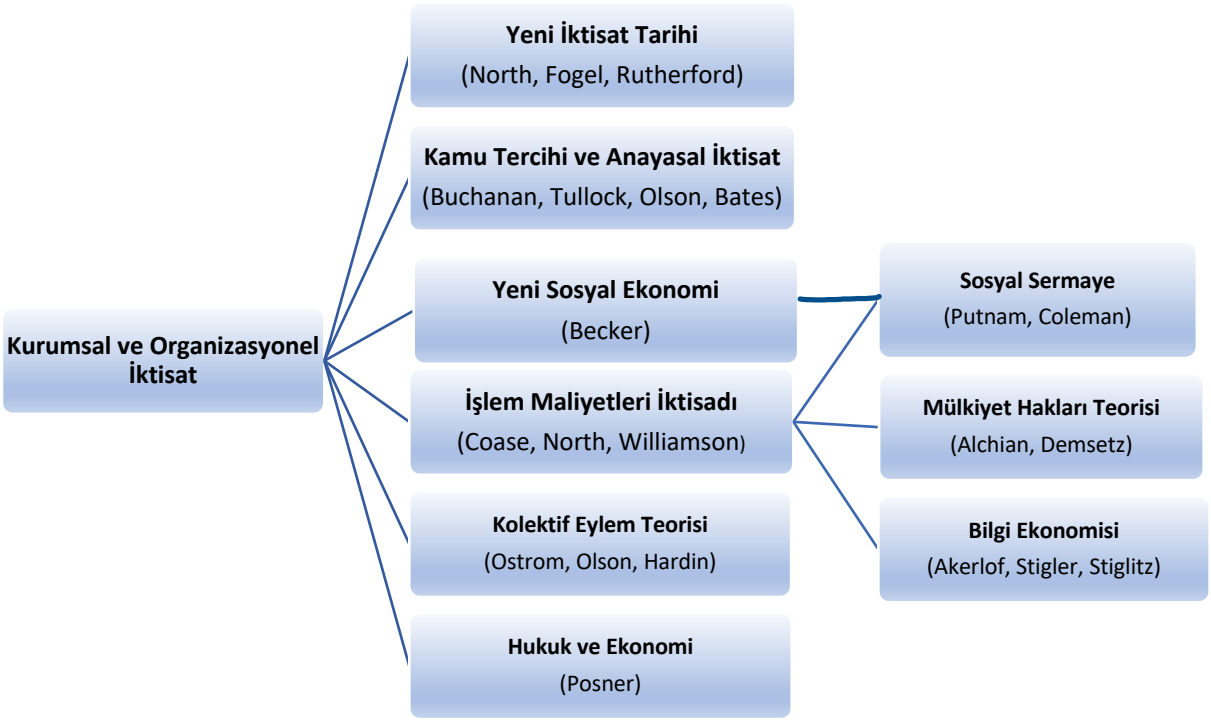
[65] Lloyd's Register of British & Foreign Shipping, s.14-15

[66] Murat Koraltürk, **Türk Loydu Seyir Defteri**, Türk Loydu Vakfı, İstanbul, 2001, s.6; 19

[67] Kurumsal ve Organizasyonel iktisatta (KOİ), ortodoks iktisadın kıtlık ve rekabet varsayımları kabul edilirken, bireylerin rasyonel olduğu ve piyasada tam bilginin olduğu varsayımı reddedilir. Dolayısıyla ortodoks iktisatta işlem maliyetleri sıfır kabul edilirken, KOİ'de her zaman pozitiftir.

North'a göre; kurumlar, insan eylemini şekillendiren insanca yaratılmış kısıtlamalardır.[68] Öğretinin kurucularından biri olan Coase'ye göre de modern kurumsal iktisat, gerçek kurumların dayattığı kısıtlamalar dahilinde hareket etmelidir.[69] Kurumlar, uzun dönemli ekonomik performansın altında yatan belirleyici unsurdur. Kurumları etkili kılan analiz birimi ise işlem maliyetleridir. İşlem maliyetleri, Ortodoks iktisadın öngördüğünün aksine bilginin bedelsiz ve zahmetsiz bir şekilde dağıtılamamasından ortaya çıkmaktadır. Bu açıklamalarla, ticari akımları incelerken analiz biriminin kurumlar ve işlem maliyetleri olması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte farklı sosyal bilimlerin katkılarıyla da kendi içerisinde birçok alt disiplinin doğuşuna öncülük etmiştir. Bu çalışmada kurumsal iktisadın "yeni iktisat tarihi", "işlem maliyetleri iktisadı" ve "hukuk ve ekonomi" alt dallarının yöntemlerinden faydalanılmıştır.

Şekil 1.2: Kurumsal ve Organizasyonel İktisadın Alt Dalları



Kaynak: Kherallah, M. & Kirsten, J., "The New Institutional Economics: Applications For Agricultural Policy Research In Developing Countries", **Agrekon: Agricultural Economics Research, Policy and Practice in Southern Africa**, 41:2, 2002, s.114

[68] North, s.3
[69] Ronald H. Coase, "The New Institutional Economics", **Journal of Institutional and Theoretical Economics**, 140, 1984, s.231

Uzun mesafeli ticaretin evrimi ve gelişmesi kurumlar aracılığıyla oluşmuştur. Kurumların gelişmesiyle birlikte tüccarlar, kurumlar aracılığıyla mübadeledeki belirsizlikleri azaltmaya çalışmışlardır. İnsanlar, düzen kurmak ve belirsizlikleri azaltmak için kurumlara güvenirler. Kurumsal literatürde, kurumun ne olduğuyla ilgili bir uzlaşı yoktur.[70] North, kurumları (institutions) kısaca bir toplumda oynanan oyunun kuralları, organizasyonları (organizations) ise oyuncuları olarak ifade etmiştir. Oyun kurallar dahilinde gerçekleşir fakat oyunun kendisi kuralların bir parçasını teşkil etmez. Kurallar, oyunun oynanması için çerçeve sağlar ve verilen kurallar dahilinde birçok farklı oyun şekli ortaya çıkabilir.[71] İyi bir oyun, iyi oyunculardan ziyade iyi kurallara bağlıdır.[72]

Kurumlar, formel ve informel olarak tesis edilebilirler.[73] Formel kurumlar yazılı olarak politik, ekonomik ve hukuki kurallar ve sözleşmelerden oluşur. Formel kurumların oluşturduğu toplumsal yapıda uyuşmazlık yaşanmazsa, işlem maliyetleri azaltılmış olacaktır. Kesin bir biçimde tanımlanamayan informel kurumlar ise yazılı olmayan gelenek, kültür, din gibi davranış kodlarıyla tanımlanabilir ve ölçümü zordur, etki alanı geniştir. İnformel kurumlar değişim konusunda formel kurumlara göre zamana karşı daha dayanıklıdır ve yapışkandır. Kurumların en önemli rolü, insanlar arasında etkileşim için istikrarlı bir yapı oluşturarak belirsizlikleri azaltmasıdır. Organizasyonlar; ekonomik, politik, toplumsal, bürokratik ve eğitim amaçlı oluşumları kapsayan oyunculardır. Örneğin; iktisadi yaşamı düzenleyen ticari kanunlar bir kurum iken, ticaret mahkemesi bir organizasyondur.

Ekonomilerin başarı performansı, kurumsal değişim sürecine bağlıdır. Kurumsal değişim (institutional change) ise zamanla toplumların nasıl evrimleştiğini tespit eder ve tarihsel değişimi anlamanın anahtarını oluşturur.[74] Her toplumun kendine özgü yapısı olduğundan, kurumsal değişim süreci de farklılık göstermektedir. Bununla birlikte Williamson'a göre kurumsal değişim tarih boyunca dört aşamada şekillenir:[75]

---

[70] John R. Searle, "What is an Institution", **Journal of Institution Economics**, 2005, 1:1, s.1

[71] Geoffrey, Brennan, James M. Buchanan, **The Reason of Rules: Constitutional Political Economy**, Cambridge University Press, 2008, s.5-6

[72] Brennan, Buchanan, s.150

[73] İyi dizayn edilmiş kurumların ekonomik performans üzerindeki rolünün pozitif olduğu açık olmasıyla birlikte formel kurumların mı yoksa enformel kurumların mı daha etkili olduğu konusunda açık bir uzlaşı yoktur.

[74] North, s. 3-6

[75] Oliver E. Williamson, "The New Institutional Economics: Taking Stock, Loking Ahead**", Journal of Economic Literature**, Vol. XXXVIII, September 2000, s.596-600

Birinci Aşama; Yerleşiklik: (İnformel Kurumlar) Normlar, gelenekler, din, davranış kalıpları gibi informel kurumların oluştuğu ve yerleşik hale geldiği aşamadır. Değişim sıklığı 100 ile 1000 yıl arasındadır. Çok uzun dönemli bir değişim sürecini içerdiği için kökleşmeyi temsil eder.

İkinci Aşama; Kurumsal Çevre: (Formel Kurumlar) Bu aşamada formel kurumlar inşa edilir. Mülkiyet hakları, sözleşmelere ilişkin tanım ve yaptırımlar bu aşamada önem arz eder. Değişim sıklığı 10 ile 100 yıl arasındadır. Oyunun yazılı kurallarının dizaynını oluşturur. Mülkiyet hakları, iktisadı ve pozitif politik teori bu aşamada şekillenir.

Üçüncü Aşama; Yönetişim: (Oyun Aşaması) Bu aşamada, bir önceki kurumsal çevreden yönetişime (governance) dönüşüm yaşanır. Oyun sırasında işlem maliyetlerine neden olur. Değişim sıklığı 1 ile 10 yıl arasındadır. Williamson bu aşamayı işlem maliyetleri iktisadı olarak tanımlıyor.

Dördüncü Aşama; (Kaynak Dağılımı ve İstihdam) Bu aşama üretim fonksiyonu üzerinden tanımlanır. Sürekli değişim içerisindedir. Neoklasik iktisadın işlediği aşamadır.

Kurumsal ve organizasyonel iktisat öğretisinin temel varsayımı, bir mübadele sürecinde işlem maliyetleri yüksek olduğunda kurumların etkili olduğudur.[76] Gerçek hayatta işlem maliyetlerinin pozitif olmasının kaçınılmaz olması da kurumları her zaman etkili kılacaktır. Diğer temel varsayımları ise mülkiyet hakları, sınırlı rasyonalite, eksik sözleşmeler ve fırsatçılıktır. İyi bir ekonomik performans için öncelikle güvenilir kurumlar inşa edilmelidir. Bu da iki aşamada gerçekleşir. İlk aşama mülkiyet haklarını tanımlayıp güvenceye almak ve tarafsız bir yargı sistemi gibi formel kurumlar oluşturmaktır. İkinci aşama ise uzun dönemde enformel kurumları inşa etmektir. Ayrıca iyi bir ekonomik performans için etkin işleyen bir ekonomik yapı olmalı ve etkin işleyen bir siyasi yapı tesis edilmelidir.

Deniz ticareti örgütlenmesini tanımlarken, tam bilgi ortamının olduğu, sözleşmelerin tam olduğu, rasyonel bireylerin olduğu ve işlem maliyetlerinin sıfır olduğu varsayımlarla ülkelerin ticari performanslarını değerlendirmek eksik ve hatalı çözümlemelere sebep olacaktır. Artan ticaret hacmi kurumsal gelişmeyi de beraberinde getirmiştir. Kurumsal değişim,

[76] North, s.12

kurumlar ve organizasyonlar arasında ayrım yapmayı da gerektirmiştir. Bu çalışmada deniz ticaretini organize eden kurumlar oyunun kuralları, organizasyonlar da kurumsal değişimin aracı olarak ele alınmaktadır. İyi dizayn edilmiş kurumlar organizasyonları sürekli olarak üretken faaliyetlerde bulunmaya teşvik ederken, etkin işlemeyen bir kurumsal yapı tersine etkiye neden olur. Bu sebepten kurumlar ve organizasyonlar arasındaki etkileşim çok önemlidir.

İKİNCİ BÖLÜM

KARADENİZ'İN TARİHSEL SÜREÇTE JEOPOLİTİK VE EKONOMİK ARKA PLANI

Bu bölümde, ticareti, maliyetleri ve toplumsal yapıyı etkileyen önemli bir unsur olmasından dolayı önce Karadeniz'in mekânsal yapısı üzerinde durulmuş, sonra Karadeniz bölgelerinin ekonomik-politik yapısı ve Karadeniz'in uluslararası ticaretinin rekabete açılmasından sonraki süreçte oluşan ekonomik değişimi diğer faktörlere paralel bir şekilde değerlendirmeye alınmıştır.

2.1. KARADENİZ'İN MEKÂNSAL YAPISI

2.1.1. Karadeniz'in Görünümü, Sınırları ve Ölçüsü

Karadeniz'in şeklini antik yazarlar gerilmiş bir yaya benzetirken, 1817-1819 yılları arasında Karadeniz coğrafyasını yazan Bıjışkyan ise ejdere benzetir.[1] Ascherson ise Karadeniz'in atlasta böbrek biçiminde olduğunu ifade eder.[2] Kabaca elips biçiminde bulunan Karadeniz, yaklaşık olarak yarısı Avrupa, yarısı Asya sınırları içinde bulunan kıtalararası bir su kütlesidir. Karadeniz'in yüzölçümü 423.000 km^2, su hacmi 555.000 km^3, ortalama derinliği 1.315 m, maksimum derinliği 2.258 m ve sahil şeridi uzunluğu 4.340 km'dir.[3] Karadeniz, İstanbul Boğazı aracılığıyla Marmara Denizi'ne, Marmara Denizi aracılığıyla da Ege ve Akdeniz ile birleşirken, Kerç Boğazı ile de Azak Denizi'ne bağlanır. Evliya Çelebi'ye göre İstanbul boğazında Akdeniz ile Karadeniz birbirine karıştığı için bazı tarihçiler bu boğaza "Merece'l Bahreyn" demişlerdir.[4]

[1] P. Minas Bıjışkyan, **Karadeniz Kıyıları, Tarih ve Coğrafyası 1817-1819**, Çev: Hrand D. Andreasyan, İstanbul Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1969, s.3-4
[2] Neal Ascherson, **Black Sea**, Hill and Wang, New York, 1995, s.3
[3] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.112
[4] Evliya Çelebi, **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul**, Cilt.1, 1.Kitap, Haz: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 5. Baskı, 2008, s.13

Doğu-batı doğrultusunda bakıldığında, batıdaki Burgaz limanı ile doğudaki Batum limanı arasındaki mesafe 1.174 km'dir.[5] Kuzey-güney doğrultusunda bakıldığında ise en geniş kısmı kuzeydeki Odessa ile Ereğli arası olup, 600 km'dir. En dar kısmı da kuzeydeki Kırım'ın uç kıyısı ile güneydeki İnebolu arasıdır ve 265 km'dir.[6] Denizciler iki bin yıl boyunca denizin bu orta yerinden hava açık olduğunda hem kuzey hem de güney sahillerindeki burunları gördüklerini iddia ederler.[7]

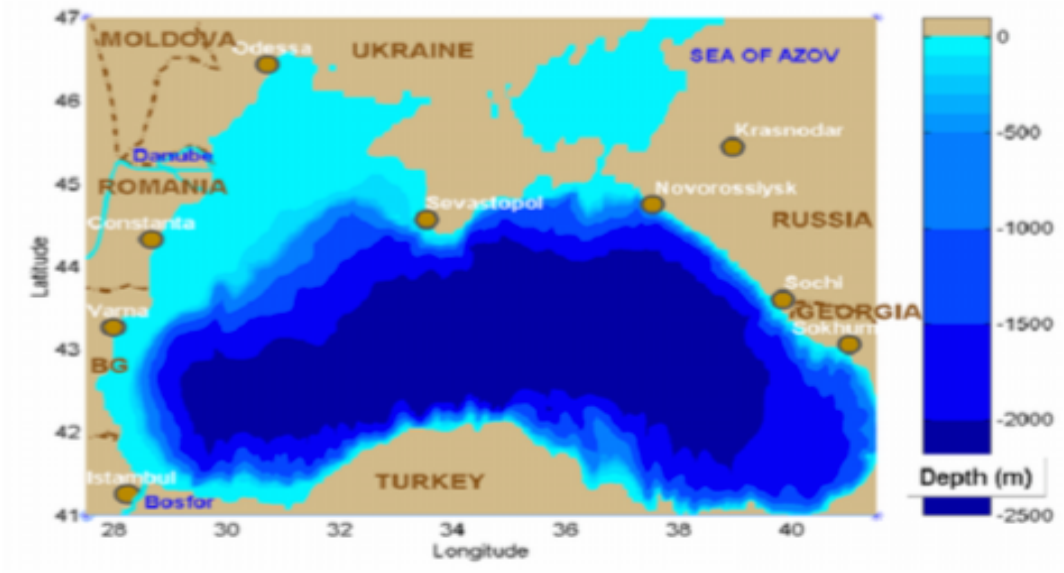
Karadeniz, körfezler açısından Akdeniz'den daha zayıftır. Odessa körfezinin çevreleri ve Azak Denizi dışında az bir girinti çıkıntıya sahiptir. Körfez özelliğine sahip girintiler, batı kısmında Odessa, Varna ve Burgaz'dadır. Anadolu sahilindeki girintiler, irili-ufaklı olup pek azı liman özelliği taşır. Bunların başlıcaları Ereğli, Sinop, Vona ve Polathane'dir. Azak Denizi ise daha fazla girinti-çıkıntıya sahiptir.[8] Akdeniz ile kıyaslandığında önemli farklardan biri de kayda değer bir ada varlığının bulunmayışıdır. Karadeniz'de bulunan adaların başlıcaları Tuna'nın karşısında bulunan Yılan Adası, Berzan ve Kocaeli sahili civarındaki Kefken adalarıdır.[9] Bu ve buna benzer diğer küçük adalar sahile oldukça yakın konumda olup çoğunluğu insan yerleşimi olmayan kayalıklardır.

Evliya Çelebi, Karadeniz'i Nuh tufanından kalmış derin bir deniz olarak tanımlarken seksen kulaç derinlikte olduğu ölçüsünü vermektedir. Bijişkyan'a göre ise Karadeniz'in derinliği zamanla azalmıştır. Nehirlerin getirdiği maddelerle dolup eski derinliğini kaybetmiştir. Tuna ve Dinyeper nehirlerinin ağızları o kadar sığlaşmıştır ki gemiler, nehirlerin akıntılı zamanlarında büyük tehlike ile karşılaşırlar.[10] Karadeniz'in ortalama derinliği 1.315 m iken 90-100 m derinliğe kadar olan sığ alanlar denizin dörtte birini kapsar. Güney Karadeniz kıyılarında sığlaşan bu alanlar, Odessa körfezi ile Azak denizinde geniş yer tutar.[11] Karadeniz'e Kerç Boğazı ile bağlı olan Azak Denizi ise sığ bir deniz olup derinliği azami 13,5-15 m'dir. Karadeniz'in bilinen en derin yeri 2.244 m derinliği ile Kerempe burnu açıklarında, kıyıdan 80 km mesafede olan bölgedir.[12] Şekil 2.1'deki batimetrik haritadan Karadeniz'in bölgelere göre derinliğini görülebilir.

---

[5] Charles King, **The Black Sea: A History**, Oxford University Press, 2006, s.15
[6] Metin Tuncel, "Karadeniz", **TDV İslam Ansiklopedisi**, C.24, İstanbul, 2001, s.385
[7] King, s.15
[8] Ahmet Ardel, "Karadeniz", **İ.A**, C.6, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1977, s.231
[9] Şemseddin Sami, "Karadeniz", **Kamusu'l Âlâm**, C.V. Kaşgar Neşriyat, Ankara, 1996, s.3630
[10] Bıjışkyan, s.3
[11] Tuncel, s.386
[12] Ardel, s.232

Şekil 2.1: Karadeniz'in Batimetrik Haritası



Kaynak: Eugen Rusu, Florin Onea, Robert Toderascu, "Dynamics of The Environmental Matrix in The Black Sea as Reflected by Recent Measurements and Simulations with Numerical Models", **The Black Sea: Dynamics, Ecology and Conservation**, Ed. Amy LŞ. Ryann and Nathan J. Perkins, Nova Science Publishers, 2011, s.3

Karadeniz'e 50 adet orta, 13 adet ise büyük boylu olmak üzere 63 adet nehir dökülür. Büyük nehirlerin dördü doğudan (Çoruh, Rion, Copsun, Kuban), dördü güneyden (Sakarya, Kızılırmak, Bartın, Çarşamba), dördü kuzeyden (Don, Dinyeper, Dinyester, Bug) ve biri batıdan (Tuna) gelir.[13] Nehir akışının çoğu (yaklaşık %80 kadarı) Kuzey Batı Karadeniz üzerinden gelir. Bunlar: Tuna (200 km^3/yıl), Dinyeper (50 km^3/yıl), Dinyester (10 km^3/yıl) ve Güney Bug (5 km^3/yıl). Kafkasya'nın Karadeniz kıyısı üzerindeki Rioni, Çoruh ve Inguri nehirleri de denize dökülür. Karadeniz sahili üzerindeki diğer nehir akıntıları önemsizdir.[14]

2.1.2. Karadeniz'in Oşinografisi

Denizcilik rotalarının, deniz ticaret yollarının ve limanların belirlenmesi, uzun süreli tarihsel gözlemlere dayanmaktadır. Bu tarihsel gözlem içerisinde denizlerin oşinografik özellikleri, deniz taşımacılığını ve limanların kullanımını etkileyen önemli bir faktördür.[15]

[13] Bıjışkyan, s.5-6
[14] Sergei R. Grinevetsky, Igor S. Zonn, Sergei S. Zhiltsov, Aleksey N. Kosarev, Andrey G. Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, Springer, 2015, s.112-113
[15] Fulya Yücesoy Eryılmaz, Mustafa Eryılmaz, "Geçmişten Günümüze Denizcilik için Oşinografi ve Meteoroloji", **III. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildiri Kitapçığı**, 7-8 Nisan 2011, s.335-336

Karadeniz'in oşinografik özellikleri incelendiğinde birbirine karışmayan üç dikey su tabakası vardır. Buradaki taban, dünyadaki en büyük anoksik su kütlesidir. Yüzey tabakası deniz yüzeyinde yer alır, 50 m derinliğe kadar yayılır ve denizin en aktif su tabakasıdır. Mevsimsel sıcaklık değişimlerine ve rüzgâr alanlarına güçlü tepki verir. İkinci tabaka, 50 m ile 180 m arasında değişen derinliklerde bulunan soğuk ara tabakadır. En belirgin karakteristik özelliği, buradaki sıcaklığın 6˚C ile 8˚C arasında sabit olması, yüzey tabakasındaki sıcaklık değişikliklerinden etkilenmemesidir. Soğuk ara tabaka, yüzey sularının kışın soğutulması ile ilgili konvektif süreçlerle oluşturulur. Ara soğuk tabakanın altında, suların çoğunlukla durgunluk sınırları dışında durağan bir alt tabaka yer almaktadır. 1700 metrenin üzerindeki derinliklerde, alt tabaka deniz tabanından jeotermal ısıtmaya tabi tutulur. Sıcaklık yaklaşık 8.8 ° C'dir.[16]

Şekil 2.2: Marsigli'nin Ölçümlerine Göre İstanbul Boğazı Yüzey Akıntıları Haritası, 1681



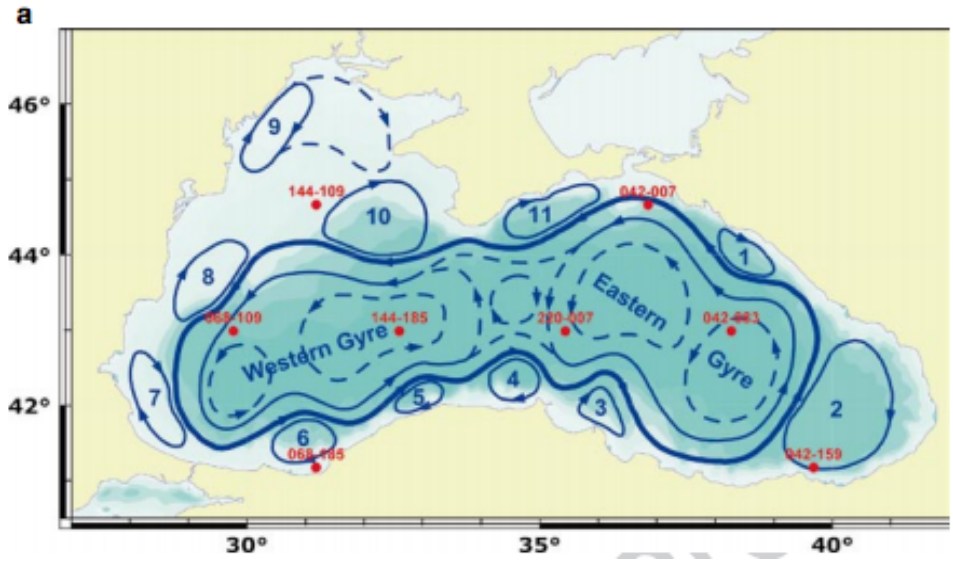
Kaynak: Soffientino, Pilson, s.20

Avrupa'nın ilk oşinografi araştırma merkezini kuran Luigi Ferdinando Marsigli, 1680 yılında İstanbul açıklarında Karadeniz'in akıntısını araştırmaya başladı. Boğaz'ı inceledi ve bölgenin temel özelliklerini gösteren bir harita çizdi. (Şekil 2.2) Modern bir haritaya kıyasla, sadece bir pusulayla, yaklaşık bir ölçek değeri kullanıldığı ve hiçbir ölçüm aleti kullanılmadığı göz önüne alındığında, bu kadar geniş bir coğrafi alan için pusula oryantasyonu ve yüzey

[16] Robert Toderascu, Eugen Rusu, "Evaluation of the Circulation Patterns in The Black Sea Using Remotely and Situ Measurements", **International Journal of Geosciences**, 2013, 4, s.1009

akımları dikkate değer derecede doğru görünüyor.[17] O döneme kadar bütün denizciler Karadeniz'in Boğazlardan kuvvetli bir akıntıyla geçtiğini ve Akdeniz'e ulaştığını bilirlerdi. Marsigli, İsveç kraliçesine ithaf ettiği *"Rumeli Kesimi Veyahut İstanbul Boğazı Hakkında Gözlemler"*[18] adlı eserinde Boğaziçi ve Marmara Denizi'nden Karadeniz'e doğru Boğaz'ın derininde bir akıntı daha olduğunu keşfetti. Üstte bir akıntı ve daha derinde ters yönde Akdeniz'in derinliklerinden Karadeniz'e doğru bir akıntı daha vardı.[19] Deniz içindeki yoğunluk farkı alt akıntıya neden olmaktaydı. Bu keşif, denizin kendisini inceleyen Karadeniz araştırmalarının ilk adımı oldu.

Şekil 2.3: Karadeniz'in Genel Akıntı Çevrimi



Kaynak: Ginzburg A.I., Kostianoy A.G., Sheremet N. A., Lebedev S.A. "Satellite altimetry applications in the Black Sea", In: **Coastal Altimetry**, Eds.: S. Vignudelli, A.G. Kostianoy, P. Cipollini, J. Benveniste, Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg, 2011, P.367–387

Karadeniz'in genel akıntı durumunu gösteren Şekil 2.3 üzerindeki kalın çizgi, rim akımı (kıyı akımı) olarak adlandırılan akıntının ortalama konumunu gösterir. Daireler, kıyı antisiklonik[20] girdapların gözlemlerinin yerlerini göstermektedir. Kırmızı noktalar ve sayılar ise TOPEX/Poseidon uydu izlerinin kesişme noktalarının yerlerini ve bu izlerin karşılık geldiği

[17] Bruno Soffientino, Micheal E.Q. Pilson, "The Bosporus Strait: A Special Place in the History of Oceanography", **Oceanography**, Vol.18, No.2, June 2015, s.20
[18] Eserin orijinal adı: "Osservazioni intorno al Bosforo Tracio o vero Canale di Constantinopoli" 1681
[19] Ascherson, s.1-3
[20] Antisiklonik: Dünyanın dönüş yönünün tersi yönde dönüşe sahip hava hareketi.

sayıları ifade eder.[21] Kıyı akıntısı, Anadolu kıyıları boyunca doğuya doğru uzanırken, Sinop (4 numara) ve Kızılırmak (3 numara) gibi iki antisiklonik kıyı girdabı oluşur. Havzanın doğu bölgesinde ise Batum girdabı (2 numara) oluşur. Rim akımı, Kafkas kıyısı boyunca, ters kıvrım biçiminde kıvrılarak, dar kıtasal eğime doğru akar. Kuzey tarafında bulunan antisiklonik girdaplar Sivastopol girdabı (10 numara) ve Kırım girdabı (11 numara) olarak anılmaktadır. Güneybatı Boğaz bölgesine doğru ilerlerken rim akımı, Boğaziçi'ni yaratır. Karadeniz'in batısında, Kali-Akra (8 numara) olarak isimlendirilen, Sivastopol (10 numara) ve Boğaziçi (7 numara) girdapları arasında küçük bir antisiklonik girdap oluşmuştur. Havza çapında dolaşımı güneybatı bölgesinde yer alan Sakarya girdabı (6 numara) ile kapatılmıştır. Yukarıda bahsedilen girdaplar arasında, Batum ve Sivastopol en kalıcı ve en büyük orta ölçek (mesoscale) yapılardır.[22] Karadeniz'de kuzey ve güney kıyıların birbirine en yakın olduğu Kırım'ın uç burnu ile Anadolu'daki Kerempe burnu arasındaki 225 km'lik hattan geçen denizciler akıntıların ani değişikliği konusunda uyarılırlar. Bu bölgedeki akıntılar ve rüzgarlar gemiyi olduğu gibi döndürüp rotasından çıkarabilir.[23] İngiliz kaptan George Matthew Jones, 12 Haziran 1823'te sadece akıntının yardımıyla Odessa'dan İstanbul'a ulaşmayı başardığını seyahatnamesinde yazmıştır.[24]

Karadeniz'de üst akıntıyı etkileyen meteorolojik koşulların başında rüzgâr gelir ve Karadeniz'de rüzgarlar sert ve şiddetlidir. Karadeniz'e genellikle doğu ve batı rüzgarları hakimdir. Doğu rüzgarları nispeten daha az şiddetli iken; batı rüzgarları çok tehlikeli olup büyük fırtınalar çıkarabilir. Kuzeybatı rüzgârı (Karayel) estiği zaman fırtınaya neden olur. Güney rüzgarları ise özellikle kışa yakın zamanlarda (uzun sürmemekle beraber) denizi birdenbire altüst eder. Denizciler fırtına çıkacağını genellikle sık ve bulanık bulutlardan anlarlar. Kuşların gemilere sığınması da fırtına çıkacağına işaret sayılır.[25] Güney Karadeniz tarafında periyodik olarak ortaya çıkan fırtınaların ilk listesini Bijişkyan'ın 1817-1819 dönemini inceleyen eserinde görüyoruz: Hüsun fırtınası, Kocakarı soğuğu (25 Şubat), Mart dokuzu, Çayır fırtınası (15 Nisan), Hıdrellez (23 Nisan), Çark dönümü (9 Haziran), Kestane karası (10 Eylül), Bağbozumu (25 Eylül), Kuş geçimi (Eylül sonu), Balık fırtınası (2 Ekim), Koç katımı (18 Ekim), Kasım Rüzgarı (26 Ekim), Yaprak dökümü (18 Kasım), Gün dönümü

[21] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.130
[22] Toderascu, Rusu, s.1010
[23] **The Black Sea Pilot**, The Hydrographic Office, Admiralty, 2. Baskı, London, 1871, s.3
[24] George Matthew Jones, **Travels in Norway, Sweden, Finland, Russia, and Turkey: Also on The Coast of The Sea of Azof and of The Black Sea**, Vol.II, London, 1827, s.393
[25] Bıjışkyan, s.7-8

(23 Kasım), Karakış (9 Aralık).[26] Deniz subayı ve haritacı Ahmet Rasim Barkınay'ın Karadeniz sahili üzerine Rumi takvim esasına göre hazırladığı kıyı kılavuzunda daha kapsamlı bir liste yayınlanır: Zemherir (5 Kanunusani), Karakoncolos (14 Kanunusani), Ayandon (28 Kanunusani), Balık (31 Kanunusani), 1. Cemre/havai (20 Şubat), 2. Cemre/Mai (27 Şubat), 3. Cemre/Turabi (6 Mart), Kocakarı (11 Mart), Koz Kavuran (29 Mart), Kırlangıç (5 Nisan), Leylek (11 Nisan), Sitte-i Sevir (22 ve 28 Nisan), Filiz koparan (16 Mayıs), Kokolye (19 Mayıs), Ülker (23 Mayıs), Kabak Meltemi (31 Mayıs), Gün dönümü (22 Haziran), Kara erik (22 Temmuz), Leylek dönümü (19 Ağustos), Çaylak (22 Ağustos), Kestane karası (23 Eylül), Kuş geçimi (3 Teşrinievvel), Meryemana (14 Teşrinievvel), Bağbozumu (21 Teşrinievvel), Balık (30 Teşrinievvel), Kasım (7 Teşrinisani), Koç katımı (19 Teşrinisani), Ülker (28 Teşrinisani), Karakış (11 Kanunuevvel), Gün dönümü (18 Kanunuevvel).[27]

Rüzgarların tabiatına bağlı olarak, kuzeybatı, kuzeydoğu ve denizin orta kısımlarında sonbahar-kış mevsimlerinde kayda değer dalga oluşumu görülür. Genellikle dalgalar 0,5–1 m yüksekliğindedir. Ancak açık denizde çok güçlü fırtınalar sırasında dalgaların maksimum yüksekliği 10 m kadar yüksek olabilir.[28] Sonbahar-kış döneminde daha çok batı ve kuzey rüzgarlarının neden olduğu güçlü fırtınaların oluşması gemilerin seyrini zorlaştırır veya imkânsız hale getirir.

Karadeniz üzerindeki hidrometeorolojik gözlemler 19. yüzyılda başlatılmıştır. Daha sonra rasathane haline gelecek olan Karadeniz'deki ilk hidrometeoroloji istasyonu 1801 yılında Nikolayev'de kurulmuştur. Ardından Kerson (1808), Odessa (1821) ve Sivastopol (1824)'da da istasyonlar kurulmuştur. Sistematik gözlemler Nikita (1826), Karadağ (1831), Kerç (1863), Evpatorya (1866), Yalta (1869)'da bulunan istasyonlar tarafından gerçekleştirilmiştir.[29] Artık 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde, Karadeniz ve Azak Denizi'nin hidrolojisi hakkında bilgi birikimi oluşmaya başlamıştır.

Karadeniz'de 150 metrenin üzerindeki derinliklerde hidrojen sülfür (H_2S) bulunur. Karadeniz'deki bu hidrojen sülfür bölgesi 1890 yılında Nicolai Ivanovich Andrusov tarafından

[26] Bijişkyan, s.8
[27] Ahmet Rasim, **Türkiye Coğrafyayı Sahilisi: Karadeniz Sevahili**, Büyük Erkanı Harbiye IX. Deniz Şubesi, İstanbul, 1930, s.7
[28] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.115
[29] Aleksey N. Kosarev, Igor S. Zonn, "Brief History of the Black Sea Exploration and Oceanographic Investigation", **The Handbook of Environmental Chemistry**, Vol 5, 2008, s.19

keşfedilmiştir. Bu katmanda oksijen bulunmadığından (anoksik) ve H_2S yüklü olduğundan spesifik bakteriler dışında canlı organizmalar yoktur.[30] Karadeniz'in su hacminin yaklaşık %90'ı oksijensiz katmanda bulunması Karadeniz'i yeryüzünün en büyük H_2S deposu yapar.[31] Deniz bilimci Bascom, oksijensiz bölgenin sualtı arkeolojisi için iyi bir ortam sunabileceğini, oksijen olmadığı için batan gemilerin tahta gövde ve parçalarını tahrip edecek canlıların bulunmayacağını iddia etti.[32] 2000 yılında, denizaltı kâşifi Ballard öncülüğünde bir ekip antik Sinop limanı etrafında anoksik katmanda incelemeler yaptı. M.S. 450 yılının Bizans dönemine ait yelkenli bir ticaret gemisinin enkazı bulundu. Gemi omurgasındaki keresteler bozulmamış şekilde duruyorlardı.[33] Bu araştırmaya kadar hiçbir antik gemi böylesine el değmemiş şekilde bulunmamıştı. Böylece Bascon'un iddiası doğrulanmış oldu. Bu gelişmeden sonra ileride yapılacak çalışmalarda, Karadeniz'de batan ticaret gemileri hakkında araştırma yapmanın da önü açılmış oldu.

2.1.3. Karadeniz'in Haritalanması

Harita olarak çizilmemiş olsa bile Karadeniz ile ilgili ilk bilgiler antik coğrafyacı ve yazarların eserlerinde bulunabilir. M.Ö. 7. yüzyılda Homer, Manych nehrinin bir boğaz olduğunu ve bununla birlikte Pontus Euxine'den (Karadeniz) Hazar Denizi'ne geçilebildiğini belirtmiştir. Ünlü Antik coğrafyacı Strabon, Karadeniz'in güney sahillerinden Ermenistan'a kadar seyahat etti. Deniz tabanı ile ilgili tahminlerini *"Coğrafya"* isimli kitabında (1. Kitap, 3. Bölüm) anlatmıştır.[34] Yunan tarihçi Heredot (M.Ö. 485-425) *"Tarih"* adlı eserinde, Karadeniz'e bağlanan sekiz adet nehirden bahsetmiştir. Bunlar: Borysthenes (Dinyeper), Tyras (Dinyester), Hypanis (Bug), İstros (Tuna), Patikana (Ingulets), Hipakirüs (Kalanchak), Gerus ve Tanais (Don)'dir.[35]

[30] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.351
[31] King, s.18
[32] Willard Bascom, "Deep-Water Archaeology", **Science**, vol.174, 1971, s.261-269
[33] Robert D. Ballard, Fredrik T. Hiebert, Dwight F. Coleman, Cheryl Ward, Jennifer S. Smith, Kathryn Willis, Brendan Foley, Katherine Croff, Candace Major, Francesco Torre, "Deepwater Archaeology of the Black Sea: The 2000 Season at Sinop, Turkey", **American Journal of Archaeology**, vol.105, No.4, 2001, s.607-623
[34] Kosarev, Zonn, s. 12-13
[35] Herodotus, **Histories**, Volume II, Books: 3-4, Translation by A. D. Godley, The Loeb Classical Library, 1928, s.247-257

Haritalar, genel olarak yeryüzünün dar ya da geniş bir bölümünün coğrafi, jeolojik ve politik özelliklerini, belirli bir ölçeğe bağlı kalarak gösterilmesi şeklinde tanımlanabilir.[36] Haritalar, denizcilik risklerini en aza indirebilecek en önemli araçlardan biridir. Haritacılığın ilk örneklerinden olan portolan haritaları, kıyılar ve limanlara dair bilgiler içeren enlem ve boylam çizgileri yerine rüzgargülü taşıyan el yazması denizcilik haritalarıdır. Portolanlarda yer alan 17 rüzgâr gülü, pusulanın haritaya yerleştirilmiş halidir. 17 rüzgâr gülünün tamamı pusula taksimatını yansıtır. Portolan haritalarında ölçekler de yer alır. Böylece gemi kaptanı harita üzerindeki bir limandan diğerine pusula yardımıyla rotasından sapmadan yol alabilir ve ölçek yardımıyla da ne kadar yol alacağını bulabilirdi. Portolan haritaları denizcilerce görerek ve bilerek yapıldığından diğer harita türlerinden daha gerçekçi ve isabetliydi.[37]

Portolan haritalarından önce açık denizler, denizciler için rota tayin etmenin zorluğundan dolayı tehlikeliydi. Bu nedenle kıyıya yakın ilerlemek zorunda kalıyorlar ve bu durum da yolu çok uzatıyor; ahşap gövdeli gemilerin kıyıya oturma, kayalıklara çarpma riskini arttırıyor, kolaylıkla korsanlar tarafından ele geçirilmeye, mal ve can kaybına neden oluyor ve ticareti aksatıyordu.[38] Pusula kullanımı ile birlikte 13. ve 16. yüzyıllar arasında portolan haritaların yayınlanması, bu tarz sorunların çözülebilmesi adına denizcilik ve deniz ticareti risklerini minimize eden bir yöntem olarak ortaya çıkmıştır. Portolan haritaları, 17. yüzyıldan itibaren enlem ve boylam ölçüm tekniklerinin uygulanmasıyla yerlerini daha gelişkin haritalara bırakmışlardır.

Karadeniz'in portolan haritası olarak çizilmesi bölge denizciliği için çok önemliydi. Bunun ilk örneğini coğrafya araştırmalarına öncülük eden Ptolemaios'un (M.S. 90-168) çalışmasında görmek mümkündür. Sekiz kitap şeklinde hazırlanan *"Coğrafya"* isimli çalışmasında, matematiksel coğrafya ve haritaların çizilebilmesi için gerekli bilgileri verir. Sekizinci kitabında bölümler halinde Asya, Avrupa, Afrika'nın çeşitli bölgelerinin haritalarını yayınlamıştır. Bu kitapta Karadeniz'in ilk harita örneklerinden biri de bulunmaktadır.[39] Ortaçağ boyunca ilk Karadeniz haritaları denemeleri, 1021 yılında El-Biruni, 1154'te İdrisi, 1318'de Pyotr Vesconte, 1351'de Medici tarafından hazırlanmıştır.[40] Daha sonra Karadeniz'i gösteren

[36] Kemal Özdemir, **Osmanlı Deniz Haritaları: Ali Macar Reis Atlası**, Creative Yayın, İstanbul, 1992, s.36
[37] Özdemir, s.40-42
[38] Murat Tanrıkulu, "Portolan Haritalarının Kaynağı, Genel Özellikleri ve Etkileri", **Harita Dergisi**, Ocak 2017, Sayı. 157, s.30
[39] Claudius Ptolemaeus, **Geographia Universalis, Vetus et Nova, Complectens**, Libros VIII, 1540, (Bölüm 17)
[40] Kosarev, Zonn, s. 14

birçok portalan haritası yayınlanmıştır.[41] Bunlar arasında Osmanlı denizcileri tarafından çizilen ve Karadeniz'i gösteren portolan haritaları da vardır. Piri Reis'in "Kitab-ı Bahriye"[42], Topkapı Sarayı Kütüphanesinden bulunan "Ali Macar Reis Atlası"[43] ve İstanbul Arkeoloji Müzesi Kütüphanesinde bulunan "Atlas-ı Hümayun" bunun örnekleridir.[44] Osmanlı Türkçesi ile ilk basma eserlerin yayınlandığı Müteferrika matbaasında H. 1137 yılında (M. 1724-1725) "Bahriyye-i Bahr-i Siyâh" adıyla Karadeniz Haritası yayınlanmıştır.[45] Bu haritada yaklaşık iki yüz civarında coğrafi konumun yazılı olduğu görülmektedir.[46] 1724-1725 yılında ilk basma harita neşri için Karadeniz'in seçilmesi, Rusya'nın Azak Denizi ve Karadeniz'e inme politikasıyla ilişkili olmalıdır. Rusya ise Azak kalesini ele geçirdiği 1699 yılından sonra Güney Rusya kıyıları, Karadeniz ve Azak Denizi üzerine haritalama çalışmalarına başladı. Rusya tarafından 1755 yılından itibaren Karadeniz ve Azak Denizi kıyıları üzerine birçok kıyı yüzeyi araştırması yapıldı ve haritalandırıldı. 1842 yılında deniz araştırmaları sonuçları, Tümgeneral E.P. Manganari tarafından *"Karadeniz ve Azak Denizi Haritaları Atlası"* adıyla yayınlandı. Malzemelerin ve daha önce hazırlanmış envanterlerin dikkatli bir şekilde ele alınması sayesinde haritalar oldukça doğruydu ve 1873'e kadar kullanımda kaldı.[47]

2.2. KARADENİZ'DE SİYASAL VE EKONOMİK GÜCÜN MEKÂNSAL ÖRGÜTLENMESİ

2.2.1. Karadeniz Ticaretinin Erken Dönemleri

Denizler, tarih boyunca farklı kültür ve medeniyetleri birbirine bağlayan, ekonomik ilişkileri etkileyen bir unsur olmuştur. Karadeniz de sahip olduğu geniş hinterlandıyla Asya, Akdeniz havzası ve Avrupa arasında bir iletişim alanı olmuştur.[48] Bu özelliği sayesinde de Karadeniz, tarih boyunca kıyıya sınırı olan devletler ile uluslararası ticarette etkin olan devletlerin mücadele ve rekabet alanı olmuştur. Bu yüzden Karadeniz limanlarının, 19.

[41] Bknz: Ek 3: Karadeniz Haritaları
[42] Bknz: Harita 9
[43] Bknz: Harita 5
[44] Nezih Başgelen, **Eski Haritalarda Karadeniz**, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2009, s.20-21
[45] Fevzi Kurtoğlu, "Türkiye'de Matbaacılık Nasıl Başladığını Gösteren Bir Vesika", **Resimli Şark**, Sayı.42, Haziran 1934, s.14-15
[46] Bknz: Ek: Karadeniz Haritaları, Harita 8
[47] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.510-512
[48] Aurel Decei, "Karadeniz", **İslam Ansiklopedisi**, Cilt IV, Eskişehir, 1997, s.240

yüzyıldaki konumlarına gelene kadar nasıl bir tarihsel süreçten geçtiklerinin açıklığa kavuşturulması önemlidir.

Bir miktar risk karşılığında deniz yolu ulaştırmasının yarattığı daha düşük maliyet, uzak mesafeli ticareti geliştirmiştir. Arkeolojik bulgular, Karadeniz'in antik çağdan beri uzak mesafeli ticarete konu olduğunu göstermektedir.[49] Karadeniz ticareti ile ilgili ilk dönemlere ait bilgi ve bulgular çok sınırlı olmasıyla birlikte üzerinde ilk seyahat eden ve ticaret yapanların Yunanlı koloniciler olduğu tahmin edilmektedir.[50] Yunan mitolojisinde de Karadeniz üzerinde seyahat edilen bir efsane anlatılagelmiştir.[51] Karadeniz ile Azak Deniz'i arasındaki *"Bosfor"* adıyla andıkları Kerç Boğazı'na *"Tanayis"* adlı bir şehir kurmuşlardır. O zamanlarda Karadeniz'in bu bölgesi zahire ihracatıyla, güney sahilleri ise meyve ve hububat sevkiyatıyla ün kazanmıştır.[52] 9. ve 10. yüzyıllarda Slavlar, işlek olarak kullanılan İskadinavya-Bizans ticaret yolunu kullanarak Orta Dinyeper üzerinden uzak mesafeli ticarete girişmişlerdir.[53] Slavlar, İstanbul şehrinin öneminin farkındadır. Kiev Knezi Oleg, Kiev'e yerleşir yerleşmez, Doğu Roma İmparatorluğu'na (Bizans) karşı sefer hazırlığı yaptı ve Doğu Roma İmparatorluğu payitahtı olan İstanbul'a akınlar düzenlediler. Oleg ile müzakere etmeye mecbur kalan Bizanslılar ile Slavlar arasında bir ticaret anlaşması yapıldı. Bu anlaşmayla birlikte Slavlar, Karadeniz'de ticaret yapmayı kendi lehlerine şartlarla tanzim ettiler.[54]

Hem stratejik hem de ticari öneminden dolayı, boğazları kontrol altında tutan her devlet, sonunda Karadeniz üzerinde de hakimiyet kurmaya çalışmıştır.[55] Böylelikle, Karadeniz ticaretini de ellerinde tutmaları kaçınılmazdı. İstanbul, Karadeniz ile Akdeniz arasında yapılan bütün ticaretin kontrol merkezindedir. 11. yüzyılda İstanbul'a hâkim olan Doğu Roma İmparatorluğu, Karadeniz'i de kontrolü altında tutuyordu.[56] Doğu Roma İmparatorluğu'nda ticaret büyük ölçüde vilayetlerinden ve komşu ülkelerden İstanbul'a doğru yapılmaktaydı. Bununla birlikte İstanbul'un etrafındaki coğrafyaya doğru da bir ticari hareketlilik vardı. Doğu

[49] Ballard, Hiebert, Coleman, Ward, Smith, Willis, Foley, Croff, Major, Torre, s.608
[50] Gocha R. Tsetskhladze, "Greek Colonisation of The Black Sea Area: Stages, Models and Native Population", **The Greek Colonisation of The Black Sea Area**, Franz Steiner Verlag Stuttgart, 1998, s.15-43
[51] Argonoutlar Efsanesi, Bknz: John Boardman, **The Greeks Overseas: Their Early Colonies and Trade**, Thames and Hudson, London 1988, s.240
[52] Şemsettin Sâmî, Kamusu'l A'lam, s.3630
[53] Akdes Nimet Kurat**, Rusya Tarihi: Başlangıçtan 1917'ye kadar**, TTK Yayınları, 2. Baskı, Ankara, 1987, s.14
[54] Kurat, s.21-22
[55] Halil İnalcık, "The Question of The Closing of The Black Sea Under The Ottomans", **Archeionpontou**, s.34, 1979, s.74
[56] Decei, s.242

Roma İmparatorluğu'nun 9. yüzyılda Bulgarlar, 10. yüzyılda Kiev Slavları ve doğudaki İslam ülkeleriyle yapılan ticari antlaşmaları bunun açık örneğidir. Böylelikle bu dönemde bölge ticareti İstanbul merkezinde bir eğilim gösteriyordu.[57] 10. ve 11. yüzyıllar arasında ticarete konu olan mallara bakıldığında kuzeyde Kırım bölgesinden tuz, çanak çömlek, köle, şarap, tahıl; Azak Denizi kıyısından tuz, balık, kürk, kehribar, bal, balmumu, köle; Batı Karadeniz kıyısından tahıl, canlı hayvan, şarap, peynir; Doğu Karadeniz kıyısından neftyağı, tahıl; Güney Karadeniz kıyısından ise kereste, canlı hayvan, şarap, sıvı yağ, kabuklu yemiş ve tahıl ticareti yapılmaktaydı.[58] İstanbul, batı yönünde Güney ve Batı Avrupa'ya, kuzey yönünde Karadeniz aracılığıyla Rusya ve İskandinavya'ya, doğu yönünde İslam ülkelerine uzanan uluslararası bir ticaret ağının merkeziydi.

12. ve 14. yüzyıllar arasında Karadeniz ticaretinin uluslararası bir nitelik kazanmasında İtalyan şehir devletlerinin etkisi olmuştur. Akdeniz ve Karadeniz ticaretinde özellikle Venedik ve Cenevizliler rekabeti öne çıkmıştır. Önemli bir deniz gücü haline gelen Venedikliler, Norman saldırıları karşısında Doğu Roma İmparatorluğu'na verdiği destek sayesinde 1082 yılında yaptığı anlaşma ile önemli ticari imtiyazlar elde etti. Venedikliler, bu anlaşmayla imparatorluğa ait her yerde ve İstanbul'da vergi ödemeden her türlü mal ile serbest ticaret hakkı almıştır.[59] IV. Haçlı Seferleri (1204) sonrasında İstanbul'da Latin Krallığı kurulmasıyla Venedikliler, Karadeniz ticaretinde oldukça güçlü konuma geldi. Haçlı istilası ile zor durumda kalan Rum Krallığı, İtalyan şehir devletlerinin rekabetinden faydalanmak isteyip Cenevizliler ile anlaşma yoluna gitti. Cenevizliler yardımıyla İstanbul'da Latin Krallığı'na son verilmesinden sonra 1261 yılında *Nymphion Antlaşması* imzalandı. Bu antlaşmayla Cenevizliler her türlü vergiden muaf bir şekilde ticaret yapabilecek ve Venediklilerin elinde olan ticaret üstünlüğü Cenevizlilere geçecekti.[60] Böylece Cenevizliler, Karadeniz kıyılarında önemli koloniler kurdular. Bunlar; Amasra, Sinop, Samsun, Fatsa, Trabzon, Kefe, Balaklava gibi kuzey-güney hattındaki liman kentleridir.[61] Ayrıca Kuzey ve Batı Karadeniz kıyılarında da ticari temsilcilik bulunduracaklardır.[62] İbn-i Batuta, seyahatnamesinde Ortaçağ'da Tana adıyla da bilinen Azak şehri için *"Burası deniz kenarında kurulmuş, düzenli mükemmel bir şehirdir.*

[57] John Haldon, **The Palgrave Atlas of Byzantine History**, Palgrave Macmillan, 2005, s.83
[58] Haldon, s.82
[59] Haldon, s.137; Georg Ostrogorsky, **Bizans Devleti Tarihi**, Çev: Fikret Işıltan, TTK Yayınları, Ankara, 1986, s.331
[60] Şerafettin Turan, **Türkiye-İtalya İlişkileri I**, Metis Yayınları, 1. Baskı, 1990, a.35-36
[61] Turan, s.47-54
[62] Haldon, s.151

Cenevizli ve diğer milletlerden gelen tacirler oraya ticaret amacıyla hücum ediyorlar." diyerek canlı bir ticaret merkezi olduğunu ifade etmiştir.[63]

Doğu Roma İmparatorluğu'nun Karadeniz-Ege bütünlüğü üzerindeki ekonomik ve politik denetimi 1204 yılında IV. Haçlı Seferleri ile çökmüştü. Daha sonra Venedik, Batı Ege ve İstanbul üzerinde üstünlük sağlarken, Cenevizliler ise Doğu Ege, Karadeniz ve Pera (Galata) ekseni etrafında koloniler kurmuşlardı.[64] Tarihin ilk dönemlerinden beri uluslararası ticarete konu olan Karadeniz'de Venedik ve Cenevizliler rekabetiyle Yunan kolonicilerin başlattığı kolonicilik faaliyetleri yeniden canlanmış ve Karadeniz'in kuzey-güney hattında birçok liman şehri ticaret ağına dahil edilmiştir.

2.2.2. Karadeniz'de Osmanlı Hakimiyeti

Osmanlı, Karadeniz ve Ege bölgelerini kendi hakimiyeti etrafında birleştirip Bizans hakimiyetini yeniden kurmayı ve bölge ticaretini kontrol etmeyi planlamıştır. İstanbul'un Osmanlı Devleti tarafından alınması bu stratejik amacın ilk adımı olmuştur. Boğazların kontrolü, Akdeniz ile Karadeniz arasındaki trafiğin Osmanlı egemenliğinde olmasını sağladı. Daha sonra Güney Karadeniz liman kentlerinin ve 1484 yılına gelindiğinde de Kuzey Karadeniz'deki üç önemli liman kenti olan Kefe, Kili ve Akkerman'ın alınmasıyla[65] Venedik ve Cenevizlilerin bu sahadaki üstünlüğü sona ermiş, hemen hemen tüm Karadeniz denetim altına alınmış oldu. Braudel'in de dediği gibi kıyı bölgelerini denetleyen, denizi de denetlemiş olmaktadır ve kıyılara sahip olanlar geçiş resmi talep ederler.[66] 1484 tarihli Akkerman Bac ve Gümrük Vergileri Kanunu'na göre Akkerman'da yaşayan halkın %2, Akkerman dışından gelip ticaret yapanların %5,5 gümrük vergisi ödemesi gerekirken, kuzey ülkelerinden gelen tüccarların %3,3 gümrük vergisi ödeyeceğinin belirtilmesi[67] önemli bir ayrıcalık olarak nitelendirilebilir. Böylece 1484'te Lviv ve çevresinden gelen tüccarlara %3,3 gibi görece düşük bir vergi oranı uygulandı. Polonya tüccarlarına ise Osmanlı topraklarına serbestçe giriş izni ile

[63] İbn-i Batuta, **İbn-i Batuta Seyahatnamesi**, 1. Cilt, Çev: A. Sait Aykut, Yapı Kredi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2004, s.468
[64] Halil İnalcık, **An Economic and Social History of The Ottoman Empire 1300-1600**, Vol 1, Cambridge University Press, 1997, s.271
[65] İnalcık, s.291
[66] Braudel, Vol.1, s.105
[67] Ahmed Akgündüz, "Kanun-ı Gümrük ve Bac ve Rüsûm-ı Akkirman", **Osmanlı Kanunnameleri**, C. II, Fey Vakfı Yayınları, İstanbul, 1990, s.371-372

mal ve can güvencesi verildi.[68] Bu uygulamaların Karadeniz'de sağlanan denetimin ticaret kaybına yol açmaması için düzenlendiği söylenebilir.

Tablo 2.1: Karadeniz'de Osmanlı Gümrük Vergisi Oranları (1476-1569)
(ad valorem %)

Gümrük Bölgesi	Tarih	Müslüman	Gayrimüslim Tebaa	Gayrimüslim Yabancı
İstanbul, Galata, Gelibolu	1476	4	4	5
Samsun, Sinop	1482	1	2	4
Kefe	1487	4,2	4,2	4,2
Akkerman	1505	2	4	5
Akkerman	1569	2,2	4	5

Kaynak: İnalcık, Halil İnalcık, **An Economic and Social History of The Ottoman Empire 1300-1600**, Vol 1, s.200

Osmanlı Devleti, hemen hemen tüm sahillerine hakim olduğu Karadeniz'e, yabancı gemilerin girmelerini ve ticaret yapmalarını daha sonra yasaklamıştır.[69] Böylece Osmanlı, Karadeniz'in "kapalı deniz" statüsünü uzun yıllar sürdürmüştür. Dönemin Avrupalı diplomatları ve tarihçiler bu durumu Karadeniz'in bir "Türk Gölü" olması ifadesiyle açıklamıştır.[70] İstanbul'un kontrolünden sonra bir süre daha İtalyan şehir devletlerine vergi karşılığında Karadeniz'deki ticari faaliyetlerine izin verildiği anlaşılmaktadır. Yabancı tüccarlardan alınan gümrük oranları örneği Tablo 2.1'dedir. Bu tabloya göre yabancı tüccarlardan daha fazla gümrük vergisi alındığı görülmektedir. Karadeniz ticareti kontrol altına alınana kadar daha yüksek bir gümrük vergisiyle yabancı tüccarların ticaretine göz yumulduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca Karadeniz ticaretinde çok etkin olamasalar da Floransalıların, 1460 yılında Trabzon Rum İmparatorluğu ile ticaret antlaşması imzalamış olmaları dikkat çekicidir. Bu antlaşmaya göre Floransalılar, Trabzon'da bir konsolos bulundurabilecek ve Trabzon limanında %2 gümrük vergisi ödeyecektir.[71] Bu antlaşmadan bir yıl sonra Trabzon Rum

[68] Krzysztof Wawrzyniak, **Ottoman-Polish Diplomatic Relations in the Sixteenth Century**, Bilkent Üniversitesi, SBE, Tarih Bölümü, Yüksek Lisans, Ankara, 2003, s.93
[69] Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", **Belleten**, C.LV, Sayı.214, Aralık 1991, s.688
[70] Halil İnalcık, "Fatih, Boğazların Tahkimi, Karadeniz; Bir Osmanlı Gölü", **Çanakkale Savaşları Tarihi**, Cilt 1, Ed. Mustafa Demir, Değişim Yayınları, 1. Baskı, İstanbul, 2008, s.51-52; Gerard J. Mangone, "Turkish Straits", **The Oxford Encyclopedia of Maritime History**, Ed: John B. Hattendorf, Vol 1, Oxford University Press, 2007, s.47; Coleman Phillipson, Noel Buxton, **The Question of The Bosphorus and Dardanelles**, London, 1917, s.17; King, s.111
[71] Turan, s.89

İmparatorluğu'nun yıkıldığı göz önünde bulundurulduğunda, bu antlaşmanın uygulanıp uygulanmadığı şüphelidir. Osmanlı Devleti, öncelikle Karadeniz'i kontrol etmelerini sağlayacak kale ve limanları kontrol altına alıp, iç bölgelerdeki güçlü siyasi yapılarla antlaşmalar yaparak bu karmaşık ortamda görece düşük maliyetli bir strateji izlemiştir.[72] Genel olarak kesin bir tarih verilemese bile Karadeniz'in serbest ticarete kapanmasının 16. yüzyılda gerçekleştiği anlaşılmaktadır.[73] Böylece Karadeniz ticareti, tacirlerin kâr amaçlı girişimlerinin yönlendirmesinden çıkıp, Osmanlı Devleti tarafından vergilendirilen ve düzenlenen bir faaliyete dönüşmüştür.

Karadeniz, yabancıların serbest ticaret yapmasına kapatıldıktan sonra Osmanlı payitahtı İstanbul'un iaşesini sağlama görevi üstlenmiştir. 16. yüzyıla gelindiğinde İstanbul'un nüfusu muhtemelen 700 bine ulaşmıştı.[74] Bu koşullarda provizyonizm[75] ilkesine uygun bir şekilde devletin baş etmek zorunda olduğu en önemli iktisadi konulardan biri İstanbul'daki tahıl piyasasına sürekli ikmal yapmak ve aynı zamanda fiyatları düşük tutmaktı. Anlaşıldığı kadarıyla kıtlık yaşanması ihtimali en önemli iktisadi problem olarak görülüyordu. Tahıl, et, kereste gibi erzak ve hammadde ihtiyacının da büyük kısmı Karadeniz üzerinden sağlanıyordu.[76] İstanbul'un Karadeniz'e bu şekilde bağımlılığının altında bölgenin tahıl üretimindeki verimliliği, düşük fiyatlar ve deniz ulaşımı olduğu söylenebilir. Braudel'e göre de Karadeniz, muazzam Türk başkentinin resmi ambarıdır.[77] Böylece Osmanlı hakimiyetindeki Karadeniz ticareti, bir iç ticaret özelliği göstermeye başladı.

16. yüzyıl ortalarından itibaren Karadeniz kıyılarında Kazakların *"Şayka"* denilen mavna biçiminde gemilerle saldırıları, Osmanlı'nın Karadeniz ve İstanbul Boğazı üzerindeki otoritesini sarsmış ve otoriteyi yeniden tesis edene kadar Türk Gölü özelliğini yitirmeye başlamıştır.[78] Kazaklar 1614'te Sinop'a, 1616'da Kefe'ye, 1624'te Boğaziçi'ne (Sarıyer, Tarabya, İstinye, Büyükdere, Yeniköy), 1625'te Trabzon'a, 1637 Azak kalesine saldırılar düzenlemiş, ticaret gemilerine saldırmış ve her türlü deniz seferini tehlikeye sokmuştur.[79]

---

[72] King, s.120
[73] Halil İnalcık, "The Question of The Closing of The Black Sea Under The Ottomans", s.108-109
[74] Halil İnalcık, "Istanbul", **The Encyclopedia of Islam**, vol.4, Leiden E. J. Brill, 1997, s.244
[75] Provizyonizm (İaşecilik): piyasada mal arzının mümkün olan en yüksek düzeyde tutulmasıdır; Genç, s.42
[76] İnalcık, **An Economic and Social History of The Ottoman Empire 1300-1600**, Vol 1, s.181
[77] Braudel, Vol.1, s.111
[78] King, s.132
[79] Halil İnalcık, "Karadeniz'de Kazaklar ve Rusya: İstanbul Boğazı Tehlikede", **Çanakkale Savaşları Tarihi**, Cilt 1, Ed. Mustafa Demir, Değişim Yayınları, 1. Baskı, İstanbul, 2008, s.60-62

Osmanlı Devleti'nin merkezi İstanbul'un iaşesi için Kuzey Karadeniz'den büyük miktarda hububat ihtiyacı vardı. Bu miktardaki malı karadan taşıma maliyeti oldukça yüksek olduğundan Kuzey Karadeniz'den denizyolu taşımacılığı önemliydi ve güvenlik altına alınmalıydı. Karadeniz'deki nakliyat gemilerine yapılan saldırılar yüzünden kıtlık tehlikesi baş göstermişti.[80] Bu yüzden 17. yüzyıldan itibaren Osmanlı donanmasının Karadeniz üzerinde devriye dolaşması bir kural haline geldi.[81] Ayrıca Kazakların ortaya çıkışı basit bir korsanlık hareketi olarak değil, Kuzey Karadeniz kıyılarındaki farklı kültürden toplulukların da gücünü hissettirmeye başlamasının işareti sayılabilir.

Karadeniz'deki Osmanlı hakimiyetinin üç önemli ayağı vardı. Bunlardan birincisi ve en önemlisi, denize çıkışı sağlayan boğazların ve Tuna ağzının kontrol edilmesiydi. Osmanlı böylece giriş çıkışları sıkı bir denetime aldı. İkinci olarak, Karadeniz'in sahil boyunda Osmanlı'ya tehdit oluşturabilecek bir deniz gücü bulunmamasıydı. Üçüncüsü ise Karadeniz'de Osmanlı egemenliğinin bulunduğu dönemde Akdeniz'deki gibi fiili bir korsanlık hareketinin olmamasıydı.[82] Denizin kontrolünün zor olduğu güneydoğu bölgesinde korsanlık olayları zaman zaman görülse de, denize giriş çıkışların ve ticari merkezlerin kontrol altında olduğu bir çevrede korsanlık hareketinin sürdürülebilir olması mümkün değildi.

2.2.3. Kuzey Karadeniz'de Yükselen Güç: Rusya

16. yüzyılın sonlarına doğru Karadeniz sahil boyunda rakip bölgesel güçler ortaya çıkmaya başlamıştı. Osmanlı'nın merkezi gücü zayıflarken Moskova prensliği, IV. Ivan, tüm Rusya'nın çarı unvanını almasıyla siyasi merkezileşmeyi sağladı.[83] 17. yüzyılda Rusya, ticari konularda da ilerleme kaydetmeye ve ticaret merkezleri kurmaya başladı. 1653 yılında gümrük kanunu çıkarıldı. Bu kanuna göre yerli tüccarların ticari mallarının transit geçişi için tek bir ticaret tarifesi ve yabancı tüccarlar için daha yüksek ve tekdüze bir oran belirlendi. Bu korumacı (protectionist) bir ekonomi politikasıydı. Bu normlar 1667'deki yeni ticaret kanununda daha

[80] Peter Bartl, "17. Yüzyılda ve 18. Yüzyılın İlk Yarısında Kazak Devleti ve Osmanlı İmparatorluğu", **İlmi Araştırmalar**, 6, İstanbul, 1998, s.305

[81] İnalcık, "Karadeniz'de Kazaklar ve Rusya: İstanbul Boğazı Tehlikede", s.62; Osman Köse, "Karadeniz'in Kuzeyinde Kazaklar", **Uluslararası Türkiye-Ukrayna İlişkileri Sempozyumu: Kazak Dönemi (1500-1800)**, Ed. Volodımir Melnik, Mehmet Alpargu, Yücel Öztürk, Ferhat Turanlı, Muhammed Bilal Çelik, Çamlıca Basım Yayın, 1. Basım, İstanbul, 2015, s.756

[82] King, s. 126

[83] King, s.124

geniş bir şekilde yer aldı.[84] Ticaretin kolaylaştırılması için Rus mevzuatı uyumlu hale getirildi. Bu dönemin çoğunda mahkemelere erişim ucuz, davalar süratli ve yargıçlar nispeten dürüst görünüyorlardı.[85] Rus mevzuatı, ticari işlem maliyetlerinin düşürülmesine yardımcı oldu. Bu dönemde piyasa düzenleyici kurumların inşa edilmesi ticaret için elverişli bir ortam yaratmıştır.

Rusya, yerel pazar tezgahlarında ticaret yapan küçük tüccarlardan tuz, kürk, değerli eşya ve ithal eşya ticareti yapan uzun mesafeli tüccarlara kadar her türden tüccar grubuna sahipti. Tüccarların işi, bir dizi kurumsal faktör tarafından büyük ölçüde kolaylaştırıldı. Bunların en önemlisi, IV. Ivan dönemi sırasındaki Rusya'nın tek din, tek para birimi ve tek ölçü birimi politikasıydı. 1653'te standart birimlerin beyanı, iç gümrük ücretlerinin rasyonalizasyonuyla güçlendirildi. 1753'e kadar iç gümrük rüsumları kaldırılmamış olsa da, göreceli olarak az sayıdadır ve ticareti önemli ölçüde engellememiş gibi görünmektedir. Bu koşullarda Rusya'nın 17. yüzyılda tek bir pazara yaklaştığı söylenebilir. Benzer bir ürünün maliyeti tüm Rusya'da benzerdi ve fiyat farklılıkları nakliye maliyetinden kaynaklanıyordu. Tüccarlar, ülke genelinde benzer ürünlerin maliyetlerindeki farklılıkları öğrenmek için yeterli bilgiye sahipti. Ticari malları düşük maliyetli alanlardan, daha yüksek maliyetli alanlara taşıyarak, arbitraj fırsatlarından yararlanabiliyorlardı.[86] Rus tüccarlar, iç ticarette nispeten iyi durumda olsa da, uluslararası alanda rekabet edemiyorlardı. Büyük tüccarlar bu durumu 1649'da hükümete ayrıntılı bir dilekçe ile ifade ettiler. Bu kişiler, Batılı tüccarların Rusya'nın içlerinden kovulmasını, liman ve sınır kentlerine hapsedilmesini talep ettiler. Bu dilekçe, Rusya'da dış ticaretin üzerindeki İngiliz ve Hollandalıların egemenliğini göstermekteydi.[87]

18. yüzyılın başlangıcı ise Rusya'nın ekonomisinde radikal bir değişim dönemiydi. Bu dönüşümler 16. ve 17. yüzyıllarda ticaretin ve sermaye birikiminin gelişmesi sayesinde mümkün olmuştur. Bu sermaye artışının ana kaynakları, iç ve dış ticaret, tuz madenleri, balıkçılık, hazine ödemeleri, gümrük vergilerinden elde edilen gelirdi. Sermaye, tüccar sınıfında, eyalette ve manastırlarda yoğunlaşmıştı.[88] I. Petro, merkantilizmin bir savunucusuydu. 1724'te Rus tüccarların çıkarlarını savunmak için korumacı bir tarife çıkarıldı.

[84] Nancy Shields Kollmann, "Law and Society", **The Cambridge History of Russia**, Vol.1, Ed. Maureen Perrie, Cambridge Press, 2006, s.575
[85] Richard Hellie, "The Economy, Trade and Serfdom", **The Cambridge History of Russia**, Vol.1, Ed. Maureen Perrie, Cambridge Press, 2006, s.541-542
[86] Hellie, s.542
[87] Hellie, s.543
[88] Boris Ananich, "The Russian Economy and Banking System", **The Cambridge History of Russia**, Vol.2, Ed. Maureen Perrie, Cambridge Press, 2006, s.394

18. yüzyılın ortasında Rus bankalarının, tüccarları ve soyluları finanse etmesi mümkün hale geldi. 1754 yılında Kredi Bankası kuruldu.[89] II. Katerina'nın ekonomi politikası, Rusya ekonomisinin uluslararasılaşmasını hızlandırdı. II. Katerina, Fizyokratların ekonomik öğretilerini desteklediğini açıkladı. 1767 ve 1782 gümrük tarifeleri, serbest ticarete doğru bir adımdı. İmparatorluğun sınırlarının genişlemesi büyük ölçüde pahalıya mal olmasına rağmen aynı zamanda sanayi ve dış ticaretin gelişmesini de destekledi. 18. yüzyılın sonunda bu gelişme Batı Avrupa ülkeleri tarafından fark edildi ve ucuz Rus hammaddeleri uluslararası ticarete konu oldu.

Rusya, 1816'da yeni gümrük tarifesini uygulamaya koydu. Bu durum, dış ticaret için bir serbestlik sağladı. Kısa bir süre sonra 1819 tarifesi, ithal sanayi mallarına daha da düşük vergiler getirdi. Ancak, iki yıl içinde hükümet korumacılık politikasına geri döndü. 1822 tarifesi 300 çeşit malın ithalatını ve 21'inin de ihracatını yasakladı. Bu tarife 1841'e kadar sürdü. Daha sonra biraz gevşetildi ve 1851'e kadar revize edilmiş olarak kaldı. Korumacılık politikasına rağmen, 1820-40'ların döneminde Rusya, dış ticarette büyümeye devam etti. Yirmi yıl içinde Rus ihracatının değeri yaklaşık 55 milyondan 100 milyon rubleye, ithalatının değeri ise 40 milyondan 80 milyon rubleye çıktı. Rus ihracatının %75'i tarım ürünleri, % 11'i kereste ve ticari mallar, % 14'ü sanayi mallarıydı. 1830'lu yıllardan itibaren tahıl önemli bir Rus ihracatı haline geldi.[90]

20. yüzyılın başlarına gelindiğinde de sanayi büyümesi devam etti. 1913'te Rusya'da 291.115 sanayi kuruluşu ve 3.115.000 işçi vardı. Sanayi üretiminin yıllık ortalama artışı % 8,8 idi. Değeri 7.358 milyon rubleye ulaştı. Rusya petrol üretiminde dünyada ikinci, pamuk talebinde üçüncü, çelik üretiminde dördüncü, kömür üretiminde beşinci ve demir cevherinde altıncı sırada yer aldı. 1909 ve 1913 yılları arasındaki tahıl hasadı ise yıllık olarak 4.366,5 milyon pud[91] idi.[92]

Bu ortamda Rusya, siyasi birliğini sağlamış ve iç yapısal mevzuatlarını ticareti kolaylaştırmaya yönelik organize etmiş, ciddi bir sanayi ve ticaret hamlesi yaparak önemli bir güç haline gelmiştir. Karadeniz'in kuzeyinde yükselen bu gücün, Güney Karadeniz'de Osmanlı

[89] Ananich, s. 396
[90] Ananich, s.399-400
[91] Pud, Ruslara özel bir ağırlık ölçüsüdür. 1 pud= 16.380 kg
[92] Ananich, s.421

ile çatışmaması mümkün değildi. Zamanla Karadeniz, Rusya ve Osmanlı arasında bölünmüş bir yapı haline gelecekti.

2.2.4. Karadeniz'de Ticaretin Uluslararası Rekabete Açılması

Kuzey Buz Denizi ile Karadeniz arasında dar bir alanda bulunan Rusya, 1547 yılında IV. Ivan'ın çar unvanı almasıyla Rusya Çarlığı adı altında birleştirilmiştir.[93] 1721 yılında I. Petro'nun tüm Rusların imparatoru unvanını almasıyla Rusya imparatorluğu kurulmuş oldu.[94] Öncelikle stepleri kontrol etmeyi planlayan Rusya, sonra denizlere açılıp ticareti geliştirmeyi hedeflemiştir. Bu amaçla Baltık Denizi ve güneydeki Karadeniz sahillerine kadar hakimiyetini genişletmiştir. Kuzey denizlerinin, yılın büyük bir kısmında buzlarla kaplı olmasından dolayı her mevsimde ticarete açık olan Osmanlı hakimiyetindeki Karadeniz öne çıkmıştır. I. Petro da Rusya'nın büyümesinin Karadeniz'e çıkışa bağlı olduğuna inanıyordu.[95] Rusya, Karadeniz üzerinde önemli bir ticaret potansiyeli görüyordu. 18. yüzyıldan sonra Karadeniz, Osmanlı ile Rusya arasında bölünmüş ve birbirleri ile rekabete girdikleri bir bölge haline gelmiştir.

Hedefi Karadeniz'e inmek olan Rusya, 1695'te Karadeniz'in girişi sayılan Azak kalesine yöneldi. Bu ilk seferde başarılı olunamayınca I. Petro kaleyi ele geçirmek için gemilere ihtiyacı olduğunu anladı ve Don nehrinin yukarısında bir donanma inşa etti.[96] Hazırlıkları tamamladıktan sonra ikinci bir sefer düzenleyen Ruslar, 1696 yılında Azak kalesini ele geçirdi.[97] Kazak saldırılarından sonra Azak kalesinin ikinci kez elden çıkması, Osmanlı hakimiyetinin kurulmasından sonra "Türk Gölü" olarak bilinen Karadeniz'in bu özelliğinin tehlikeye girmesi anlamına geliyordu. Ancak, Azak Denizi'nden Karadeniz'e çıkmak için Kerç boğazı stratejik bir önemdeydi ve Osmanlı'nın elindeydi. 1700 yılında Osmanlı ile Rusya arasında otuz yıl süreli olarak İstanbul Antlaşması imzalandı.[98] Bu antlaşmaya göre Azak kalesi ve etrafındaki arazi Rusya'da kalacak, Dinyeper boyundaki Rusların eline geçen kaleler Osmanlı'ya iade edilecek, Rusya'nın Kırım'a ödediği vergi kaldırılacaktır. Antlaşmanın

[93] Kurat, s.145
[94] Kurat, s.261
[95] King, s. 144
[96] Kurat, s. 253
[97] M. Cavid Baysun, "Azak", **İslam Ansiklopedisi**, 2. Cilt, MEB Yay., İstanbul, 1970, s.89
[98] Antlaşmanın tam metni için; **Muâhedat Mecmûası**, III. Cilt, TTK Yay., Ankara, 2008, s.209-219

ardından Rusya, İstanbul'da daimi bir elçi bulunduracaktır.[99] Bu antlaşmanın önemi, Azak kalesi ve çevresinin Rusya'ya verilmesidir. Böylece Rusya, Karadeniz üzerindeki amacına ulaşan ilk adımı atmış oluyordu. Bu antlaşma otuz yıl süreli olmasına rağmen 1711 Prut Antlaşması ile askıya alındı. Bu antlaşmayla ise Azak kalesi Osmanlı Devleti'ne iade edilecek, İstanbul'da daimi elçilik bulundurma kaldırılacak, eskiden olduğu gibi Kırım Hanlığı'na vergi verilecekti.[100]

Rusya, 1711'de Poltova savaşıyla İsveç'i yenmiş ve denizlere açılmaya yönelik ilk hedefi olan Baltık Denizi'ne çıkmayı başarmıştı.[101] Karadeniz'e çıkmak konusunda da ısrarlı olan Rusya, Prut Antlaşması şartlarını kabullenememişti ve 1736'da Azak kalesini tekrar ele geçirdi.[102] 1737'de Avusturya da bu savaşa dahil oldu. 1739'da Belgrad Antlaşması imzalandı. Bu antlaşmaya göre Rus tüccarları, Karadeniz'de Osmanlı reayasına ait gemilerle ticaret yapabileceklerdi.[103] Böylelikle Rusya, Karadeniz'de ticaret yapma düşüncesini kısmen de olsa gerçekleştirmiş oldu.

18. yüzyılda Karadeniz'i bir Türk gölü olmaktan çıkaran ve uluslararası bir tartışma konusu haline getiren gelişme ise Rusya ile 1768'de başlayıp altı sene süren savaşın sonunda 1774'te imzalanan yirmi sekiz maddeli Küçük Kaynarca Antlaşması'dır.[104] Bu antlaşmanın, siyasal sonuçlarının yanında Karadeniz ticareti için en önemli tarafı 11. maddesi ile Rusya'nın kendi gemileriyle serbest ticaret yapma hakkı elde etmesi ve Fransa, İngiltere gibi ülkelere verilen ticari imtiyazların aynısını elde etmiş olmasıdır. Rusya, artık kıyılardan, sahillerden, limanlardan ve Boğazlardan ticaret amacıyla yararlanılabilecek ve kendi ticaret gemileri ile Akdeniz'den Karadeniz'e, Karadeniz'den Akdeniz'e geçebilecektir. Rusya, Osmanlı Devleti içinde istediği yerde konsolos tayin edebilecektir. Kazaya uğrayan gemilere iki taraf da yardım edecektir. Karadeniz ticareti için bir diğer önemli konu ise Kırım meselesidir. Bu antlaşmayla, Kırım'ın Osmanlı Devleti'ne olan bağlılığına son verilip müstakil bir hanlık haline getirilmiş, 3. madde ile her iki devlet de Kırım'ın iç işlerine müdahale etmeyeceğini beyan etmiştir. 16. madde ile Akkerman, Kili, İsmail kaleleri Osmanlı devletine iade edilecek, 20. maddeyle de 1700 yılında imzalanan İstanbul Antlaşması'nda olduğu gibi Azak kalesi Rusya'ya verilecektir.

[99] Osman Köse, "Rusya'nın Karadeniz'le İlk Buluşması: İstanbul Antlaşması (13 Temmuz 1700)", **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt 15, Sayı: 28, 2012 Aralık, s.206-208
[100] Kemal Beydilli, "Prut Antlaşması", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 34, 2007, s.360
[101] Kurat, s.259
[102] Kurat, s.276
[103] Antlaşmanın tam metni için bknz: **Muâhedat Mecmûası**, III. Cilt, TTK Yay., Ankara, 2008, s.244-251
[104] Antlaşmanın tam metni için Bknz; **Muâhedat Mecmûası**, III. Cilt, s.254-275

II. Katerina, Rusya'nın şimdiye kadar böyle bir anlaşma yapmadığını söyleyerek memnuniyetini ifade etmiş ve antlaşma şartlarının beklenilenden daha tatminkâr olduğunu ifade etmiştir.[105] Uzunçarşılı'ya göre *Küçük Kaynarca Antlaşması*'yla Osmanlı, Karadeniz'de Rusya'nın da hissesi olduğunu kabule mecbur olmuştur.[106] Bu tarihten itibaren Karadeniz'de deniz taşımacılığı ve deniz ticaretinde Osmanlı tekeline son verilmiş oldu. Bu antlaşma, bazı araştırmacılar tarafından Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması şeklinde yorumlanmıştır.[107] Bu ifade, öncesinde uluslararası ticaretin yapılmadığına işaret etmektedir ki, Karadeniz'de uluslararası ticaretin Osmanlı gemileriyle yapılabildiği bilinmektedir. Bu antlaşmanın Karadeniz'de taşımacılık izni vermesiyle Rusya, Karadeniz ticaretinde yeni bir aktör olarak tanımlanmıştır. Bu vesileyle doğru ifade; Karadeniz'de uluslararası ticaretin rekabete açılması olmalıdır. Rusya'nın ardından 1783 yılında Avusturya'ya, çok geçmeden de İngiltere ve Fransa başta olmak üzere diğer Avrupa devletlerine ticaret izni verilmesiyle Karadeniz, uluslararası ticarette rekabete açılmış oldu. Bundan sonra sanayileşme süreciyle şehirleri büyüyen Avrupa devletlerinin Akdeniz ağırlıklı yaptıkları ticari faaliyetleri kademeli olarak Karadeniz'e kaymaya başladı.

Küçük Kaynarca Antlaşması'yla Rusya'nın geniş ticari haklar elde etmesinden sonra ortaya çıkan ticari uyuşmazlıklar, ticaretin yeniden düzenlenmesi ihtiyacını doğurdu ve 10 Mart 1779'da *Aynalıkavak Tenkihnamesi* imzalandı.[108] Bu antlaşmayla Küçük Kaynarca Antlaşması'nın 3. maddesi daha açık bir hale getirildi. Bu tenkihnameye göre Akdeniz'den Karadeniz'e, Karadeniz'den Akdeniz'e serbest bir şekilde giriş-çıkış yapılabilecektir. Karadeniz'de taşımacılık yapan Rusya gemilerinin en küçüğü 1.000 kile ve en büyüğü 16.000 kile olacaktır.[109] Böylelikle ticari gemilerin büyüklüğüne sınırlama getirilmiştir. Rus ticaret gemilerinde Osmanlı hükümetinin rızası olmadan Osmanlı reayası çalıştırılamayacaktır. İngiltere ve Fransa tüccarlarından alınan vergilerden daha fazlası alınmayacak ve ticari konuları düzenlemek üzere bir ticaret antlaşması yapılacaktır. Nihayetinde 1783'te iki devlet arasında 81 maddeden oluşan bir ticaret antlaşması imzalandı.[110] Bu antlaşmayla iki devlet arasındaki ticaretin kuralları dizayn edildi. Selçuklular döneminden beri ahitnameli tüccarların yaptıkları

[105] Osman Köse, **1774 Küçük Kaynarca Andlaşması**, TTK Yayınları, Ankara, 2006, s.137; Kemal Beydilli, "Küçük Kaynarca Antlaşması", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 26, 2002, s.526

[106] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Kaynarca Muahedesinden Sonraki Durum İcabı Karadeniz Boğazının Tahkimi", **Belleten**, Cilt: XLIV, Sayı: 175, 1980, s.511

[107] Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", s.367

[108] Antlaşmanın tam metni için: **Mecmûa-i Muâhedat**, Cilt III, s.275-284

[109] Yaklaşık olarak 1000 kile=1650 Pud, 16.000 kile=26.400 Pud eder.

[110] 1783 Ticaret Antlaşmasının tam metni için: **Mecmûa-i Muâhedat**, Cilt III, s.284-319

ticari faaliyetlerden alınan %2 gümrük resmi, Osmanlı tarafından %5'e çıkarılmış ve İngilizlerin yürüttüğü faaliyetler sonunda 16. yüzyılda %3'e indirilmişti. 1674'te Fransa da bu hakkı elde etti.[111] Karadeniz'de ticaret yapma amacında olan Rusya ise bu hakka 1783 ticaret anlaşmasıyla ulaşmış oldu.[112] Böylece Rusya, Osmanlı ile ticarette *"en çok müsaadeye mazhar olan ülke"* statüsünü elde etmiş oldu. Bunun üzerine Osmanlı ile Rusya arasında 1846[113] ve 1862[114] yıllarında yeniden ticaret antlaşmaları yapıldı.

Rusya, Avrupa'daki sanayi devrimini ve ekonomik büyümeyi Osmanlı'dan önce kavramış, gelişen sanayisi ve zengin tahıl kaynaklarını ticaret ağına dahil ederek ekonomik kalkınmasını geliştirmek istemiştir. Bu amaçla Karadeniz'e açılmayı önemsemiş ve Karadeniz'in kuzey kıyılarına yerleşerek buralarda çeşitli limanlar kurmaya başlamıştır. 1769'da Taygan, 1778'de Dinyeper nehrinin ağzında Kerson ve 1794'te Hocabey yakınlarında Odessa liman şehirlerini kurmuştur.[115] Kırım ise Kuzey Karadeniz'de stratejik bir önemi olduğu bilindiğinden iki devletin de vazgeçemediği bir bölgeydi. Rusya, Kırım'ı işgal ederek 8 Nisan 1783'te yayınladıkları bir beyanname ile topraklarına kattıklarını ilan etti.[116] Bunun üzerine Rusya, Osmanlı'dan bu ilhakı tanıdığını belirten bir senet istedi. Uluslararası siyasi durumun Rusya'nın lehine olması sonucunda Ocak 1784'te *"Kırım Senedi"* imzalandı. Rusya'ya verilen bu senede göre 1774'ten beri yapılan tüm antlaşmalar geçerli olacak, yalnız Küçük Kaynarca Antlaşması'nın üçüncü maddesi ve Aynalıkavak Tenkihnamesi'nin ikinci, üçüncü, dördüncü maddeleri yürürlükten kaldırılacaktı. Küçük Kaynarca Antlaşması'nın kaldırılan üçüncü maddesinde *"Özi kal'ası kadimi ülkesiyle kel'evvel devlet-i 'aliyyemin taht-ı tasarrufunda baki kala"* ibaresi yerinde kalacaktır. Soğucak kalesinin Osmanlı Devleti'nin mülkü olduğu Rusya tarafından kabul edilecek, Kuban nehri iki devlet arasında sınır olacaktır.[117] Böylece Kırım tamamen Rusya'nın eline geçti ve Karadeniz'in kuzey limanlarını ele geçirerek Karadeniz ticaretinin önemli bir bölümüne sahip oldu.

[111] Mübahat S. Kütükoğlu, "Ahidnameler ve Ticaret Muâhedeleri", **Osmanlı**, Cilt 3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.331
[112] Bknz: 1783 Ticaret Antlaşması 21. madde ve 25. madde
[113] 1846 Osmanlı-Rusya Ticaret Antlaşması tam metni için: **Mecmûa-i Muâhedat**, Cilt IV, s.98-109
[114] 1862 Osmanlı-Rusya Ticaret Antlaşması tam metni için: **Mecmûa-i Muâhedat**, Cilt IV, s.154-164
[115] Patricia Herlihy, **Odessa: A History 1794-1914**, Harvard University Press, 2. Baskı, 1991, s.1-5
[116] Osman Köse, "Osmanlı Devleti Tarafından Kırım ile İlgili Rusya'ya Verilen Resmi Belge 'Senet' (1784)", History Studies, C.2, S.2, 2010, s.356
[117] Köse, "Osmanlı Devleti Tarafından Kırım ile İlgili Rusya'ya Verilen Resmi Belge 'Senet' (1784)", s.357-358

Osmanlı tarafından Kırım'ın geri alınması amacıyla 17 Ağustos 1787'de Rusya'ya savaş ilan edilmiş ve 9 Şubat 1788'de Avusturya'nın da dahil olmasıyla savaş iki cepheli olarak sürdürülmüştür. Fransız ihtilalinin yarattığı uluslararası konjonktür yüzünden Avusturya savaştan çekildi ve 4 Ağustos 1791'de Ziştovi Antlaşması imzalandı.[118] 1792'de de Yaş Antlaşması yapılarak Rusya ile savaş sona erdirildi.[119] Bu antlaşmayla Kırım'ın Rusya'ya ilhakı tanınmış oldu. Dinyester nehri, Rusya ile Osmanlı arasında sınır kabul edildi. Böylelikle Rusya, Kuzey Karadeniz'de hakimiyetini genişletti.

Rusya'nın Karadeniz'de etki gücünü arttırmasına karşı Osmanlı Devleti de Avrupalı küçük devletlerin Rusya bandırasıyla ticaret yapmasını engellemek amacıyla Karadeniz'i diğer devletlerin serbest ticaretine açma kararı verdi. 1802'de İspanya ve Hollanda'ya, 1803'te Sicilyateyn'e, 1805'te İsveç'e, 1806'da Prusya'ya, 1823'te Sardunya'ya, 1825'te Danimarka'ya ticaret ruhsatı verildi.[120] Küçük devletlere verilen bu izinler, Avusturya, İngiltere ve Fransa ile yapılan ahitnameler ile olduğu gibi değil, takrir-i âli ile akden verilmiştir. 1806-1812 ve 1828-1829 Osmanlı-Rusya savaşlarında bu devletlerin Karadeniz ticaretine girmeleri yasaklanmış veya belirli ihtiyaçların karşılanması için özel ruhsatlarla Karadeniz ticaretine çıkmalarına izin verilmiştir.[121] Kırım savaşına kadar bu durum devam etti.

2.2.5. Karadeniz'de Denetimin Yeniden Tanımlanması

Rusya'nın Akdeniz'e çıkma siyaseti uluslararası alanda Boğazlar Meselesi'ni ortaya çıkardı. Mısır tehdidi karşısında Rusya'nın desteğini alan Osmanlı, 8 Temmuz 1833'te altı açık, bir gizli maddeden oluşan Hünkâr İskelesi Antlaşması'nı imzaladı. Sekiz yıl süreli olan bu antlaşmayla Rusya, Çanakkale boğazını kendi lehine kapatılmasını ve hiçbir devlete müsaade edilmemesini kabul ettirdi ve boğazları kontrol altına almış oldu.[122] Bu antlaşmayla Rusya'nın Karadeniz ve Boğazlar üzerinde tek hâkimi olması İngiltere'de pek çok tartışmalara yol açtı. Liberal ekonomi taraftarı Richard Cobden ve John Bright gibi tahıl kanunları (Corn laws) muhalifleri Rusya'nın Osmanlı'ya karşı siyasetine asla müdahale etmemek gerektiğini,

[118] Kemal Beydilli, "Ziştovi Antlaşması", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 26, 2002, s.467; Antlaşmanın tam metni için: **Mecmûa-i Muâhedat**, Cilt III, s.156
[119] Kemal Beydilli, "Yaş Antlaşması", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 43, 2013, s.343; Antlaşmanın tam metni için: **Mecmûa-i Muâhedat**, Cilt IV, s.4-13
[120] Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", s.704-746
[121] Faruk Bilici, "Karadeniz", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 24, 2001, s.389
[122] Kemal Beydilli, "Hünkâr İskelesi Antlaşması", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 18, 1998, s.489

Rusya'nın İstanbul'u ele geçirse bile bu durumun İngiltere'nin Levant ticaretine zarar vermeyeceğini iddia ediyorlardı. Diğer taraftan Dışişleri Bakanı Palmerson tarafından öne sürülen görüş ise tam tersiydi. Palmerson, Rusya'nın Osmanlı üzerinde nüfuz kazanmasının ve boğazlara hâkim olmasının İngiltere'nin güvenliği ve özellikle Hindistan yolu için tehlikeli olduğunu savunmaktaydı. Dolayısıyla Palmerson, Rusya'ya karşı yürütülen siyasetin baş temsilcisi oldu.[123] Böylece boğazlar üzerinde İngiliz-Rus rekabeti su yüzüne çıkmış oldu. Bunun üzerine 13 Temmuz 1841 tarihinde İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya ve Prusya ile birlikte *Londra Boğazlar Antlaşması* imzalandı.[124] Bu antlaşmayla boğazlar üzerinde Hünkâr İskelesi Antlaşması'nın sağladığı Rusya'nın üstünlüğü engellenmiş oldu. Bu tarihten sonra Osmanlı ile Rusya arasında olan Boğazlar Meselesi, İngiltere'nin girişimleri ile uluslararası bir nitelik kazanmış oldu.

Boğazların bu statüsü Kırım Savaşı'na kadar sürdü. 27 Mayıs 1853'te Rus Çarı yayınladığı bir emirle Prut nehrini geçerek Eflak ve Boğdan'nın işgalini ordularına bildirdi.[125] Rus ordularının Osmanlı topraklarına girmesiyle savaş ortamına girilmiş oldu. Süreci yakından takip eden Marx, Osmanlı- Rusya arasındaki ilişkiyi 14 Temmuz 1853 tarihinde bir gazetedeki köşe yazısında, *"Rusya'nın Türkiye'yi bir defada yutmayıp parça parça yeme büyüklüğünü gösterdiği için cömertliği ve sabrından ötürü, öteden beri Batılı devletler tarafından göklere çıkarılmıştır"* diye değerlendiriyordu.[126] Her şeye rağmen, Rusya'nın İstanbul'a ve boğazlara yerleşmesinin doğuracağı sonuçları kendi güvenliği için tehlikeli gören İngiltere ve Fransa, 30 Kasım 1853'te meydana gelen Sinop baskını sonrası Karadeniz'e çıkarak Osmanlı'nın tarafında savaşa dahil oldular.[127] Engels de Rusya'nın Çanakkale ve İstanbul boğazlarının sahibi olmasına izin vermenin İngiltere'nin işine gelmeyeceğini, İngiltere ile Rusya arasındaki ticari savaş alanının İndüs'ten Trabzon'a kaydığını, hızla büyüyen Karadeniz ticaretinin Çanakkale ve İstanbul boğazlarını yöneten güce güven duyulmasına bağlı olduğunu ve bu geniş bölgenin yeniden uygarlaştırılmasının başlıca yolunun bu kapılardan Karadeniz'e kesintisiz ticaretin serbestliğine bağlı olduğunu belirten bir köşe yazısı yazmıştı.[128] Rusya tek başına kaldığı gibi, karşısında Osmanlı, İngiltere ve Fransa blokunu buldu. Sivastopol'un düşmesinden sonra barış

[123] Akdes Nimet Kurat, **Türkiye ve Rusya: XVIII. Yüzyıl Sonundan Kurtuluş Savaşına Kadar Türk – Rus İlişkileri (1798-1919)**, TTK Yayınları, Ankara, 2011, s.63-64
[124] Kemal Beydilli, "Boğazlar Meselesi", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 6, 1992, s.267
[125] Harold Temperley, **England and the Near East: The Crimea**, Longman, London, 1936, s.333
[126] Karl Marx, "Russian Policy Against Turkey", **New York Daily Tribune**, No:3819, 14 July 1853
[127] Erdoğan Keleş, "Kırım Savaşı'nda (1853-1856) Karadeniz ve Boğazlar Meselesi", **OTAM**, Cilt. 23, Sayı.23, 2008, s.171
[128] Friedrich Engels, "The Real Issue in Turkey", **New York Daily Tribune**, No:3740, 12 April 1853

görüşmelerine başlandı ve 30 Mart 1856'da *Paris Antlaşması* imzalandı.[129] Bu antlaşmaya göre Akdeniz ve Karadeniz boğazları tüm yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalı olacaktır (10. madde), Karadeniz tarafsız olarak tüm yabancı devletlerin ticaret gemilerine açık olacaktır (11. madde), Karadeniz'de ticari faaliyet yapan tüccarlar gümrük, denetim ve karantina dışında başka şeylerle tabi olmayacak, bütün milletlere mensup olan tüccarlar haklarını korumak amacıyla Osmanlı veya Rusya sahillerinde konsolosluklar kurabilecektir (13. madde), Karadeniz'in tarafsızlığı kabul edildiğinden Osmanlı Devleti ve Rusya, Karadeniz sahillerinde harp tersanesi yapamayacaktır (13. madde), Tuna nehrinin ortak kullanımı için kıyısı olan devletler tarafından daimi bir komisyon kurulacak ve bu komisyon Tuna nehrindeki deniz taşımacılığını düzenleyecektir (15. madde). Bu antlaşmayla Tuna ve boğazların durumu, kuzey ve güney kıyılarındaki Rusya ve Osmanlı arasındaki bir hakimiyet alanı olmaktan çıktı ve uluslararası hukuk konusu haline geldi. Aynı zamanda serbest ticaretin garanti altına alınmasıyla Karadeniz fiilen Batı Avrupalılara açıldı. Bu tarihten itibaren Karadeniz artık ne bir Türk gölü ne de bir Rus gölü olacaktır.

Paris Antlaşmasının yarattığı durum 1870 Alman-Fransız savaşına kadar devam etti. Avrupa'da güç dengelerinin değişmesinden faydalanan Rusya, 31 Ekim 1870'de Paris Antlaşması'nın Karadeniz'de Rus donanmasının bulunmaması maddesini tek taraflı olarak kaldırdığını ilan etti. Bunun üzerine 1871'de Londra'da bir konferans düzenlendi.[130] 13 Mart 1871 tarihinde imzalanan Londra Antlaşması'na göre Rusya'nın Karadeniz kıyısında tersane kurması ve donanma bulundurmasına yönelik engel kaldırıldı.[131] Karadeniz'de donanma bulundurma hakkı kazanan Rusya diplomatik destek de alarak 24 Nisan 1877'de (93 Harbi) Osmanlı'ya savaş ilan etti.[132] Savaşın ilk aşamasında Rusya'nın stratejisi, Tuna bölgesini güvenceye almaktı. Doğu cephesinde ise Kars'a kadar ilerledi. Rus kuvvetleri, İstanbul önlerine kadar geldikten sonra Babıâli'nin müracaatıyla barış görüşmeleri Ayastefanos'ta (Yeşilköy) başladı ve 3 Mart 1878'de Ayastefanos Antlaşması imzalandı.[133] Rusya, doğu sorununu tek taraflı halletmek isteyince Avrupa devletleri, Ayastefanos Antlaşması'nın yeniden ele alınmasını ve gerekli gördükleri düzeltmelerin yapılarak yeniden tanzim edilmesini sağlamak amacıyla Berlin'de uluslararası bir konferans düzenleme kararı aldılar. 13 Temmuz 1878'de,

[129] Paris Antlaşmasının tam metni için: **Mecmûa-i Muâhedat**, Cilt IV, s.242
[130] Beydilli, "Boğazlar Meselesi", s.267
[131] 1871 Londra Antlaşmanın tam metni için: **Mecmûa-i Muâhedat**, Cilt V, s.103
[132] Yuluğ Tekin Kurat, "1877-1878 Osmanlı Rus Harbinin Sebepleri", **Belleten**, Cilt. XXVI, Sayı.103, 1962, s.133
[133] Antlaşma metni için; **Selections From The British National Archives on Adjara 1830-1921**, Vol 1: Adjara and the Ottoman Empire 1830-1878, Ed. Aslan I. Abashidze, Second Edition, Historical Documents Centre, s.658-666

altmış dört maddelik *Berlin Antlaşması* imzalandı.[134] Bu kapsamda Bulgar Prensliği kuruldu. Doğuda Kars, Kafkasya ve İran için önemli bir geçiş noktası olan Batum, serbest bir liman olarak Rusya'ya verildi. Sırbistan ve Romanya'nın bağımsızlıkları tanınacak, Tuna nehri, savaş gemilerine kapalı, ticaret gemilerine açık olacaktı.[135] Bu antlaşmayla birlikte Rusya, Karadeniz sahilinde Tuna deltasından başlayıp, Kuzey Karadeniz'den dolanıp, Doğu Karadeniz'deki Batum'a kadar uzanıyordu.[136] Ayrıca 1900-1913 döneminde Rusya'nın tahıl ihracatı, toplam ihracatının yaklaşık yarısını oluştururken bu ihracatın, yıllara göre değişmekle birlikte, %75-90'ı Boğazlardan geçiyordu.[137] Bu durum Rusya'nın diplomasisinde Boğazlar Meselesi'nde aktif bir politika izlemesine neden oldu. Boğazların bu hukuki durumu, uygulamada çıkan bazı uyuşmazlıklara rağmen Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na girişine kadar devam etmiştir.

[134] Antlaşma metni için: **Mecmûa-i Muâhedat**, Cilt V, s.110; **Selections From The British National Archives on Adjara 1830-1921**, Vol 1, s.714-626
[135] Ali İhsan Gencer, "Berlin Antlaşması", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 5, 1992, s.517
[136] King, s.195
[137] Alan Bodger, "Russia and The End of The Ottoman Empire", **The Great Powers and The End of The Ottoman Empire**, Ed. Marian Kent, Frank Cass & Co. Ltd. 1996, s.79

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BATI AVRUPA'DA VE KARADENİZ LİMAN KENTLERİNDE EKONOMİK DEĞİŞİM

On sekizinci yüzyılın ortalarından itibaren dünyadaki ekonomik ve siyasal eğilimler önemli değişikliklere uğradı. Bu dönem içinde İngiltere'de başlayıp Avrupa'da yayılan sanayi devrimi, toplumları ve iktisadi yapıyı dönüştüren önemli bir yapısal kırılma olarak tanımlanabilir. Bu yüzden 19. yüzyılda dünya ölçeğindeki iktisadi gelişmeleri sanayi devrimi ile ilişkili olarak değerlendirmek gerekir. Özellikle dışa açılan Karadeniz limanlarının dış ticaretini ve ekonomik dönüşümünü incelerken yalnızca devletlerin kendine özgü yapıları üzerinde durmak yanıltıcı olabilir. Ülkelerin ticaret hacimlerinin, GSYİH ile doğru orantılı olduğunu belirten Gravite modeli dikkate alınırsa çözümlemeye sanayileşmiş Avrupa devletlerindeki iktisadi süreçleri inceleyerek başlamak doğru olacaktır. Çünkü uluslararası ticaret üzerinde Osmanlı Devleti ile Avrupa devletlerinin ekonomik gelişmeleri birbirlerini etkileyen süreçlerdir. Ayrıca Fujita ve Mori'nin liman kentleri modelindeki Bölge 1; Avrupa ülkeleri, Bölge 2 ise Karadeniz limanları şeklinde tanımlanmıştır. Bu iki bölgenin arasındaki ilişki, bu ilişkinin sonuçları ve yarattığı değişim bu bölümde incelenecektir.[1]

3.1. BATI AVRUPA'NIN UZUN DÖNEM EKONOMİK BÜYÜME ANALİZİ

Başlangıç noktası yaklaşık olarak 1780 ile 1840[2] yılları kabul edilen, İngiltere'de ortaya çıkan çok kapsamlı, hızlı ve dönüştürücü bir etkiye sahip olan iktisadi gelişmeler, literatürde "Sanayi Devrimi" olarak tanımlanmıştır. 1776, 1789 ve 1917 tarihlerinde gelişen politik devrimlerle karşılaştırıldığında, birden ortaya çıkmayan kademeli ve ağır olarak gelişen

[1]Avrupa ekonomisinden bahsedilirken özellikle Karadeniz ticareti üzerinde en fazla işlem hacmi olan İngiltere, Fransa, Avusturya ve Rusya çalışmanın odağında yer alacaktır.

[2] Eski tarihçilerde başlangıç yılını 1860'a kadar geri götürme eğilimi varken, Hobsbawn da dahil olmak üzere pek çok uzman ekonomik kalkışa damgasını vuran ekonomik yükselişin belirleyici on yılı olarak 1780'leri seçmiştir ve 1840'lara kadar uzandığını ifade etmişlerdir. E.J. Hobsbawn, **Devrim Çağı 1789-1848**, Çev: Bahadır Sina Şener, Dost Kitapevi, Ankara, 2003, s.37; Blaug ise sanayi devrimini hasılanın artış hızındaki bir ivmelenme olarak görürsek başlangıç tarihinin 1790 olması gerektiğini ifade ediyor. Mark Blaug, **Economic Theory in Retrospect**, Cambridge University Press, Fourth Edition, 1985, s.36

bir süreçtir. Bu süreç yalnızca belirli imalat alanlarını ve belirli üretim araçlarını etkilemiştir. Tüm ülkeyi içine almak yerine bölge bölge gelişmiştir.[3] Hobsbawn'a göre sanayi devrimi, yazılı belgelere geçmiş tarihteki en köklü dönüşümdür.[4] Cipolla'ya göre de tarihsel düzlemde hiçbir devrim, Sanayi Devrimi kadar çarpıcı bir değişime sahne olmamıştır.[5] Bununla birlikte sanayi öncesi döneme göre refah ve üretkenlik düzeyinin nispi olarak arttığı bir dönemdir. Bu durum sanayi öncesi dönemde hiçbir ekonomik değişmenin ve büyümenin olmadığı anlamına gelmez. Fakat sanayi devrimi öncesi dönemdeki ekonomik büyümeler geçici ve geriye çevrilebilir niteliktedir ve sürdürülebilir değildir.[6] Toplam gelirdeki artışın nüfusun genişlemesine yol açtığı ve artan nüfusun kişi başına geliri azalttığı bu dönem *"Malthus Kapanı" (Malthusian Trap)*[7] diye ifade edilir. İnsanlık tarihinin büyük bir kısmını oluşturan sanayi öncesi dünyanın durağanlığı iki önemli olayla son bulur; bilgi ve teknolojilerdeki ilerlemeler sayesinde sürekli, hızlı bir ekonomik büyümenin ortaya çıktığı Sanayi Devrimi ve tarımdan sanayiye geçerken yaşanılan doğurganlık ve aile başına düşen çocuk sayısındaki azalmaya denilen "Demografik Geçiş"[8]. 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İngiltere'de ortaya çıkan Sanayi Devrimi daha sonra Avrupa kıtası ülkelerine ve birkaç deniz aşırı bölgeye farklı şekillerde yayılmış ve kısa bir zaman diliminde batı insanının hayatını, içinde yaşadığı toplumun doğasını ve dünyanın diğer bölgelerindeki insanlarla ilişkilerini dönüştürmüştür.[9] Sanayi Devrimi'nin de etkisiyle ortalama 1800 yılından başlayıp günümüze kadar devam eden bu dönem *"Büyük Ayrışma" (Great Divergence)*[10] diye tanımlanır. 1780'lerden 1914'e kadar gelen bu uzun dönem, Avrupa'da büyük bir ekonomik dönüşümün yaşandığı yıllardır.

Sanayi Devrimi öncesinde uzun dönemli sürdürülebilir bir ekonomik büyümenin olmaması, İktisat tarihi literatüründe genel bir kabul haline gelmiştir. İçinde yaşadığımız dünya ve maddi yaşam standartlarımız 19. yüzyılda başlayan hızlı ekonomik büyüme süreciyle şekillenmiştir. Modern ekonomik büyüme süreci, yaklaşık 200 yıl önce, Batı Avrupa ve Kuzey

[3] Paul Kennedy, **The Rise and Fall of The Great Powers**, Unwin Hyman, 1988, s.145
[4] E.J. Hobsbawn, **Sanayi ve İmparatorluk**, s.13
[5] Carlo M. Cipolla, "Introduction" **The Fontana Economic History of Europe The Industrial Revolution**, Vol. 3, Ed: Carlo M. Cipolla, Collins/Fontana Books, Gloasgow, 1980, S. 7
[6] Deane, s. 11
[7] Gregory Clark, **A Farewell to Alms: A Brief Economic History Of The World**, Princeton University Press, 2007, s.4
[8] Daron Acemoğlu, David Laibson, John A. List, **Macroeconomics**, Pearson, 2016, Global Edition, s.154-155
[9] David Landes, **The Unbound Prometheus: Technological Change and Industrial Development in Western Europe from 1750 to the Present**, Cambridge University Press, 1969, s.1
[10] Clark, **A Farewell to Alms**, s.12

Amerika'nın çeşitli sınır ekonomilerinde başladı.[11] On sekizinci yüzyılın ortalarından itibaren Batı Avrupa'da toplam GSYİH'nın bir önceki yüzyıldan daha hızlı olarak artmaya başladığına dair kanıtlar bulunmaktadır. Fakat bu dönemde nüfus da büyümeye başlamıştır. Ekonomik büyümenin yaşam standartlarını geliştirmesi için ise büyüme oranının nüfus artış oranını aşması gerekir. Ülkeler arasındaki hayat standartları ve ekonomik koşullara ilişkin farklılıkları anlayabilmek için *"kişi başına düşen GSYİH"* tek ölçüt olmasa da güvenilir ölçülerden biridir.[12] Maddison'ın veritabanı, farklı tarihsel ve modern bilgi kaynaklarını kullanarak, ülkeler arasında kişi başı reel GSYİH'ya zamanla kapsamlı bir görüş sağladı.[13] Maddison'un kişi başı reel GSYİH rakamları (en son 1990'da), ülke çapındaki gelir karşılaştırmasına dayanıyor. Bu seriler, geçmiş ulusal hesaplardan ve diğer kaynaklardan GSYİH büyümesinin tahminleri kullanılarak geriye doğru ekstrapolasyona tabi tutulmaktadır. Maddison, aynı zaman serisindeki hem zaman içindeki büyümeyi hem de ülkeler arasındaki göreli seviyeleri yakalamayı hedeflemiştir. Ancak 19. ve 20. yüzyılın başlarındaki göreli gelir düzeylerinin doğrudan ölçülmesi Maddison'un tahminlerinden farklıdır.[14] Günümüz gelirini karşılaştırmanın farklı yolları üzerine yapılan araştırmalar, büyüme ve gelir düzeyleri ölçümlerinin uygulamada farklı olduğunu göstermektedir[15] Bu durum, tek bir veri setinin iki amaca hizmet etmeye zorlanması durumunda büyüme modellerini ve karşılaştırmalı gelir düzeylerinin modellerini veya her ikisini de çarpıtacağını gösterir. Üstelik bu çarpıklıklar zamanla büyüme eğilimindedir. Buna yönelik Maddison istatistiklerine en yeni güncelleme; Bolt, Inklaar, Jong ve Zanden'in ortak çalışmasıdır.[16] Bu çalışmada iki farklı yeni bir ölçüm yaklaşımı uygulanmıştır; çapraz ülke ölçüsü (cross country measure) ve büyüme ölçüsü (growth measure). Bu çalışmanın ölçüm yaklaşımının kullanıldığı Grafik 3.1 üzerinde Batı Avrupa'daki kişi başına düşen GSYİH'da yükseliş trendi görülmektedir. Tek ölçütü bu olmasa bile bu grafik üzerinden Batı Avrupa ülkelerinin ekonomik büyüme sürecine girdiğini söylememiz mümkündür. Hayat standardında herhangi bir gerileme olmadan büyük bir nüfus artışı

---

[11] C.I. Jones, "The Facts of Economic Growth", **NBER Working Paper Series**, 21142, http://www.nber.org/papers/w21142, Erişim Tarihi: 29.01.2018, s.1-7

[12] Acemoğlu, Laibson, List, **Macroeconomics**, s.147

[13] Angus Maddison, **The World Economy**, Vol 1: A Millennial Perspective, OECD Publishing, 2006

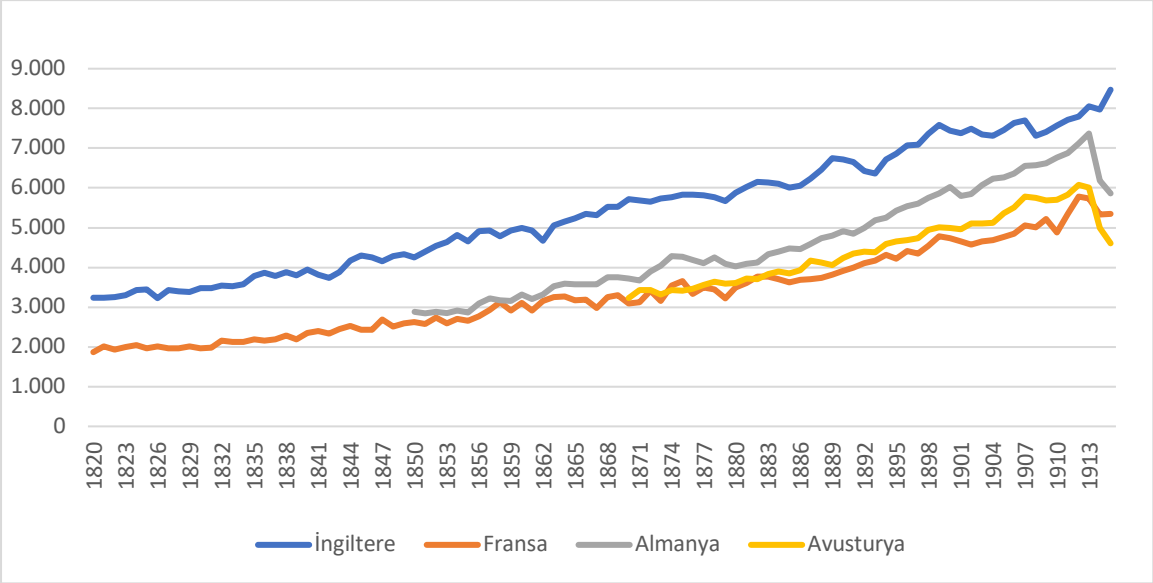
[14] Marianne Ward, John Devereux, "New Perspectives on International Standarts of Living in the Late 19th Century", XIV International Economic History Congress, Helsinki, 2006

[15] Angus Deaton, Bettina Aten, "Trying to understand The PPPS in ICP2011: Why are The Results so Different?", **NBER Working Paper Series**, 20244, Haziran 2014, http://www.nber.org/papers/w20244; Robert Inklaar, D.S. Prasada Rao, "Cross-country Income Levels Over Time: Did The Developing World Suddenly Become Much Richer?", **American Economic Journal: Macroeconomics**, Vol.9, No. 1, Ocak 2017, s.265-290

[16] Jutta Bolt, Robert Inklaar, Herman de Jong ve Jan Luiten van Zanden, "Rebasing Maddison: New Income Comparisons and The Shape of Long-Run Economic Development**", GGDC Research Memorandum**, 174, Ocak 2018

sağlanması ve ekonomik büyümenin nüfus artışıyla birlikte hareket etmesi Malthus kapanının aşıldığını göstermektedir.

Grafik 3.1: Batı Avrupa'da Kişi Başına Düşen GSYİH (1820-1914)



Kaynak: Maddison Project Database, 2018 version verilerinden oluşturulmuştur.
Not: Rusya'nın verileri bulunmamaktadır.

1780'lerden sonra sanayi üretimi ile ilgili hemen hemen bütün istatistikler yukarı doğru keskin bir dönüş göstermektedir. Hoffmann'a göre yaklaşık olarak 1780'de yıllık büyüme oranı ilk kez %2'den daha yükseğe çıkmış ve bu seviyede yüzyıldan daha fazla bir süre kalmıştır.[17] Rostow ise 1783 ile 1802 arasını, modern toplumların bir dönüm noktası olarak görür ve İngiliz ekonomisinin sürekli büyümeye doğru bir kalkışa geçtiğini, ekonomik büyümeye doğru geri dönülemez bir sürecin başladığını ifade eder.[18] Rostow'a göre Avrupa ülkelerinin ekonomik kalkış zamanları şöyledir: İngiltere 1783-1802, Fransa 1830-1860, Almanya 1850-1873, Rusya 1890-1914.[19] Rostow tarafından geliştirilen *"Ekonomik Büyümenin Aşamaları"* teorisi kalkınmanın tutarlı bir modelini gösteren kullanışlı bir başlangıç noktası olmuştur. Fakat Rostow'a göre sadece kişi başına gelirle ekonomik büyümenin aşamalarını belirlenemez,

[17] W. Hoffmann, **British Industry 1700-1950**, Translated by: W. H. Chaloner and W. O. Henderson, Basil Blackwell, 1955, s.30
[18] Ayrıntılı bilgi için: Walt Whitman Rostow, **The Stages of Economic Growth**, Cambridge University Press, 1960
[19] Rostow, **The Stages of Economic Growth**, s.38

mutlaka sektörel açıdan neler olduğuna bakılmalı ve yeni teknolojiler ekonomisinin gelişimi gözlenmelidir.[20]

3.1.1. Ekonomik Gelişmede Konjonktürel Dalgalar

Ekonomide daralma ve genişleme dönemleri sanayi devriminden önce (Malthus kapanı) iklim koşulları, savaşlar, doğal afetler, salgın hastalıklar gibi dışsal faktörler tarafından belirlenip ve ortaya çıkışı rastgelelik özelliği gösterirken, sanayi devriminden sonra (Büyük Ayrışma) daralma ve genişleme dönemleri parasal faktörler, kurumsal yapılar, eğitim, girişimcilik ve uluslararası ticaret gibi içten gelen birçok faktöre bağlı hale gelmiş ve rastgelelik özelliğini kaybederek zaman içinde tekrarlayan bir yapı özelliğini kazanmıştır. Bunu inceleyen araştırma alanına "Konjonktürel dalgalanmalar"[21] denilmektedir. Konjonktürel dalgalarda dip noktası, dalgasal bileşenlerin en düşük değerini, zirve noktası ise en yüksek değerini gösterir. Daralma dönemi; reel GSMH'nın ortalama büyüme oranından daha az artması veya dalgasal bileşenlerdeki azalmayı ifade ederken, Genişleme dönemi ise GSMH'nın ortalamadan daha fazla artmasını veya dalgasal bileşenlerin yükselmesine denir. Bu ekonomik dalgalanmaların üç temel özelliği vardır: Eş hareketlilik (co-movement), sınırlı öngörülebilirlik (limited predictability) ve büyüme oranındaki süreklilik (persistence in the rate of growth). Birçok makro ekonomik değişken ekonomik patlamalar veya resesyonlar boyunca birlikte artar veya azalır. Buna eş hareketlilik denir. Ekonomik dalgalanmaların ikinci önemli özelliği sınırlı öngörülebilirliktir. Resesyonlar ve genişlemeler değişken uzunluklara sahip oldukları için ne zaman sona ereceklerini tahmin etmek zordur. Bu duruma sınırlı öngörülebilirlik denir. Ekonomik dalgalanmalardaki üçüncü önemli özellik ise sürekliliktir. Resesyonlar bir şekilde öngörülemeyen zamanlarda başlayıp sona erseler bile ekonomik büyüme rastsal değildir. Ekonomi büyürken muhtemelen bir sonraki çeyrek de büyümeye devam edecektir. Böylece ekonomik büyümede bir miktar süreklilik vardır.[22]

---

[20] Walt Whitman Rostow, "Sanayi Devrimi Nasıl Başladı", **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, Çev. Cengiz Arın, Cilt 30, 1970, s.267

[21] "Business Cycle" olarak bilinen bu kavram iş çevrimleri, iş döngüsü, ticari çevrimler, ekonomik dalgalanmalar, uzun dalgalanmalar, devresel dalgalanmalar gibi çeşitli kavramlarla ifade edilmektedir. Bu kavramın Osmanlıca karşılığı "temevvücati iktisadiye" (dalgalanan ekonomik durum). Bu çalışmada "Konjonktürel Dalgalanma" kavramı tercih edilmiştir.

[22] Acemoğlu, Laibson, List, **Macroeconomics**, s.303-305

Genel olarak yedi ile on bir yıl arasında değişen kısa dalgalar (iş çevrimleri) bilinirken, iktisadi dalgaların tek türünün bu olmadığını, sanayileşmiş ülkelerde ekonominin uzun dönemli dalgalarla inşli-çıkışlı bir seyir izlediğini ve ortalama 50 yıl süren uzun dalgalar halinde gerçekleştiğini Kondratieff *"Ekonomik Hayatta Uzun Dalgalar"*[23] adlı makalesinde ortaya koymuştur. Kondratieff, uzun konjonktür dalgaların varlığını gösterebilmek için ilk olarak ABD, İngiltere ve Fransa'ya dair toptan eşya fiyatı endeksini incelemiştir. Bununla birlikte ilgili makale; İngiltere'de ücretler, Fransız dış ticareti, faiz getiren tahvil kotasyonları, Fransa ve İngiltere'de kömür ve demir üretimi grafiklerinde tüm sapmalarına rağmen uzun dalgaların hakimiyetini göstermektedir. Kondratieff bu bulgularının bir hipotez olduğunu vurgulamış ve ilgili makalede üç adet uzun dalga tespit etmiştir:

Birinci Uzun Dalga: 1780'lerin sonundan 1810-17'ye kadar Genişleme dönemi, 1810-17'den 1844-51'e kadar Daralma dönemi

İkinci Uzun Dalga: 1844-51'den 1870-75'e kadar Genişleme dönemi, 1870-75'den 1890-1896'ya kadar Daralma dönemi

Üçüncü Uzun Dalga: 1890-96'dan 1914-20'ye kadar Genişleme dönemi

Kondratieff bu uzun dalgaların ortaya çıkış nedenlerini ortaya koyan bir teorik çerçeve oluşturamamıştır. Fakat bu uzun dalgaların genişleme ve daralma evrelerinde görülen beş özelliğini tespit etmiştir: Genişleme dönemlerinde refah yılları, daralma dönemlerinde depresyon yılları çoğunluktadır; daralma dönemlerinde tarımda uzun süreli ve belirgin depresyon yaşanır; gerileme döneminde çok sayıda buluş ve icat yapılabilir fakat bir sonraki genişleme döneminde uygulanabilir; genişleme döneminin başında altın fiyatları yükselir ve dünya emtia piyasası yeni ve koloni ülkelerin asimile edilmesiyle genişler; genişleme döneminde savaşlar ve devrimler ortaya çıkar.[24] Schumpeter de Kondratieff'in uzun dalgalarının varlığını kabul etmekle birlikte Kondratieff'in açıklamasından farklı ve yeni bir yaklaşım geliştirmiştir.[25] Schumpeter, uzun dalgaların açıklamasının teknolojik yenilikler içinde bulunabileceğini dile getirmiştir.[26] Schumpeter, ilk Kondratieff dalgasının oluşmasını

[23] N. D. Kondratieff, "The Long Waves in Economic Life", **The Review of Economics and Statistics**, Vol:17, No:6, Nov 1935, s. 105-115

[24] Kondratieff, s.111

[25] Chris Freeman, Luc Soete, **The Economics of Industrial Innovation**, The MIT Press, 3. Edition, 1997, s.18

[26] Joseph A. Schumpeter, **Business Cycles: A Theoratical, Historical and Statistical Analysis of the Capitalist Process**, vol.1, McGraw-Hill, 1923

büyük ölçüde buharlı makinelerden, ikinci dalganın demiryolu kullanımının artmasından ve üçüncü dalganınsa motorlu araçların ve elektriğin etkisinden kaynaklandığını açıklamıştır.

3.1.2. Teknolojik Değişim ve Yenilik

Ekonomik büyümenin iki ana kaynağından birisi üretim faktörleri stoğundaki artış ise diğeri teknolojik gelişmedir. Sanayi Devrimi kısmen yeni teknolojik değişimlerden doğmuştur. Örneğin yeni dokuma teknikleri dönüm noktasıdır.[27] Teknolojik değişim, öncelikle bilgi düzeyindeki ilerleme veya buluş ile gerçekleşir. Ancak; kullanılmadığı takdirde tek başına bilgi, ekonomik açıdan bir işe yaramaz. Yeni bilgi, yeni bir ürünü veya var olan bir ürünü daha etkin üretmek için kullanılırsa yenilik olur.[28] Teknolojik gelişme, sürdürülebilir büyümenin en mantıklı motoru gibi görünmektedir.[29]

Rostow'un ilk kalkış için sürükleyici sektör dediği ve Schumpeter'in İngiliz sanayileşme tarihi tek bir sanayinin tarihine indirgenebilir dediği sektör, pamuklu dokuma sanayisidir.[30] Hobsbawn'a göre de sanayi devriminden bahseden pamuktan bahsediyor demekti.[31] On sekizinci yüzyılda yapılan bir dizi icat, İngiltere pamuk imalatını dönüştürmüş ve yeni bir üretim biçimi yaratmıştır. Teknolojik yeniliklerin bolluğu ve çeşitliliği derleme yapmayı zorlaştırmakla birlikte bunları üç başlık altında toplamak mümkündür. Birincisi; makinelerin insan emeğinin yerine geçmesi, ikincisi; canlı enerji kaynakları yerine cansız enerji kaynaklarının gelmesi, üçüncüsü ise yeni ve çok daha verimli hammaddelerin kullanılmaya başlanmasıdır.[32] Teknolojik değişimin yeniliğe dönüşmesini sağlayan en önemli değişme ise fabrika sistemine geçiştir. Teknolojideki radikal değişmeler, 1760 ile 1840 arasında İngiltere'nin ekonomik yapısında ve istihdam yapısında önemli değişmelere neden olmuştur.[33]

---

[27] Ronald Findlay, Kevin H. O'Rourke, **Power and Plenty: Trade, War, and The World Economy in the Second Millennium**, Princeton University Press, 2009, s.319
[28] Case, Fair, Oster, s.663
[29] Acemoğlu, Laibson, List, **Macroeconomics**, s.182
[30] Güran, s.140
[31] Hobsbawn, **Sanayi ve İmparatorluk**, s.52
[32] David S. Landes, **The Wealth and Poverty of Nations: Why Some Are So Rich and Some So Poor**, W.W. Norton & Company, 1998, s.186
[33] Chris Freeman, Francisco Louça, **As Time Goes By, From The Industrial Revolution to The Information Revolution**, Oxford University Press, 2001, s. 26

Sanayi devrimiyle birlikte yenilik-icat şeklindeki üretim bilgisi patent kapsamına girmeye başlamıştır. İlk dönem patent kanunları 15. yüzyılda İtalyan şehir devletlerinde ve 16. yüzyılın ortalarında İngiltere ve Fransa'da merkantilist korumacı politikalar altında doğmuş iken[34], 1810'da Avusturya'da, 1812'de Rusya'da, 1815'de Prusya'da, 1817'de Belçika ve Hollanda'da, 1820'de İspanya'da, 1825'de Bavarya'da, 1826'da Sardunya'da, 1833'de Vatikan Devleti'nde, 1834'te İsveç'te, 1836'da Württemberg'de, 1837'de Portekiz'de ve 1843'de Saksonya'da patent yasaları kabul edilmiştir.[35] Modern Fransız patent sistemi 1791 ve 1844 yasalarına göre kurulmuştur. Alman İmparatorluğu 1871'de kuruldu ve 1877'de birleşik bir ulusal patent yasasını onayladı.[36] Sınai mülkiyet haklarının uluslararası alanda da korunabilmesi için 1883 yılında Paris Anlaşması[37] imzalandı. Patent kanunlarının yaygınlaşması, patent sisteminin mevcut iktisadi sistemin hemen önemli bir parçası olduğu anlamına gelmemekteydi; çünkü patent elde etmenin pahalı ve karmaşık bir süreci vardı. Patent alma ücreti İngiltere'de 100£-120£'a (585$) varmaktaydı. Bu miktar 1860 yılında kişi başına gelirin yaklaşık olarak dört katı idi. Patentin İskoçya ve İrlanda'yı da kapsaması 350£, yeni bir mucidin eklenmesi 24£ etmekteydi. Patentler sadece siyasi nüfusa ihtiyaç duyan özel bir parlamento yasası ile uzatılabilmekte ve uzatmalar 700£ kadar maliyete neden olabilmekteydi. 1852-1880 yılları arasında İngiltere'de verilen patent sayısının nispeten düşük olmasına rağmen, patent bürosu 2 milyon £ civarında bir kâr elde etmiştir. Bunun gibi parasal maliyetlerin yanında başvuranların takip etmek durumunda oldukları karmaşık idari prosedürler yüksek işlem maliyetlerini işaret etmekteydi.[38] Bu yüzden patent sayılarının, patent kanunlarının resmi olarak kabul edildiği tarihlerdeki yükselişi sınırlı olmuştur.

---

[34] Dominique Guellec, "Historical Insights", **The Economics of The European Patent System: IP Policy for Innovation and Competition**, Ed: Dominique Guellec, Bruno van Pottelsberghe de la Potterie, Oxford University Press, 2007, s.20

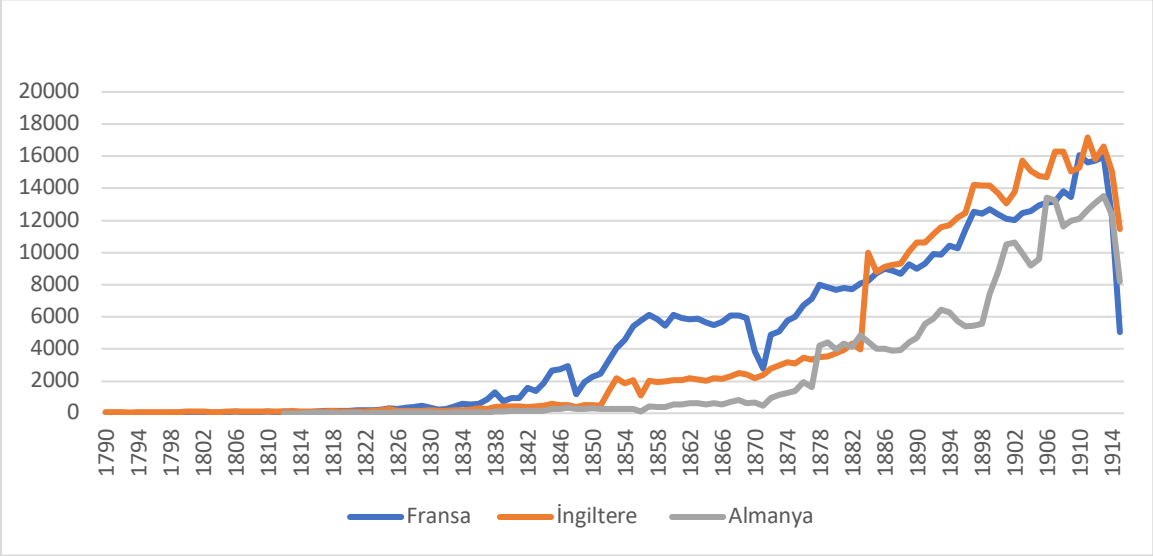
[35] Fritz Machlup, Edith Penrose, "The Patent Controversy in The Nineteenth Century", **The Journal of Economic History**, Vol: 10, No:1, May 1950, s.3

[36] B. Zorina Khan, "An Economic History of Patent Institutions", *https://eh.net/encyclopedia/an-economic-history-of-patent-institutions/*, (Erişim Tarihi, 04.12.2017)

[37] (Paris Convention for the Protection of Industrial Property.) ilk imzacı ülkeler: Belçika, Brezilya, Fransa, Guatemala, İtalya, Hollanda, Portekiz, Sırbistan, İspanya, İsviçre. Ayrıca 1884'te Tunus, İngiltere ve Dominik Cumhuriyeti, 1887'de ABD, 1903'te Almanya dahil olmuştur.

[38] Khan, "An Economic History of Patent Institutions", *https://eh.net/encyclopedia/an-economic-history-of-patent-institutions/*, (Erişim Tarihi, 04.12.2017)

Grafik 3.2: Avrupa'da Patent İstatistiği (1790-1914)



Kaynak: B. Zorina Khan, "An Economic History of Patent Institutions", EH.net, *https://eh.net/encyclopedia/an-economic-history-of-patent-institutions/*, verilerinden oluşturulmuştur. (Erişim Tarihi: 04.12.2017)

Patent sayıları, 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yükselmiş ve 19. yüzyılın ilk yarısında çok ciddi artış oranı yakalamıştır. 1883 yılından itibaren patent haklarının Paris Anlaşması ile uluslararası güvenceye alınması, patent başvuru prosedürünün kolaylaşması ve maliyetinin azalması sonucunda artış hızı yükselmiştir. Tüm mucitler patent haklarını korumaya çalışmamış ve patenti alınan bütün buluşlar da üretimle ilgili olmamıştır. Ancak yine de bu istatistik, buluşların hızı hakkında bizlere bilgi verebilmektedir. 19. yüzyılda çelik, petrol, kimya, elektrik gibi sektörler henüz oluşmakta ve araştırma-geliştirme faaliyetlerini zorunlu kılmaktadır. Bununla birlikte büyük yatırıma ihtiyaç duyan bu sektörlerdeki buluşların patentlerinin alınması sermayenin korunması için gereklidir. Teknolojik yeniliklere ait fikri mülkiyet sistemlerinin oluşturulmasının ekonomik kalkınma sürecine önemli bir etkisi olmuştur.

Yaşanılan bu teknolojik değişim dokumacılık alanında daha net görülmektedir. Örneğin İngiltere'de makineli dokuma tezgâhı sayısı 1813 yılında 2.400, 1829'da 55.000, 1833'de 85.000 ve 1850'de 224.000 düzeyindedir. Buna karşın El tezgâhı dokumacılarının sayısı 1820'lerde 250.000 düzeyinde iken, 1840'ların başında 100.000'e, 1850'lerin ortalarında ise 50.000 kişiye düşmüştür.[39] Bu teknolojik değişim süreci, dokumacılıkta el tezgahından makinalı tezgâha doğru olduğu gibi üretim şekillerini de kendisiyle birlikte dönüştürmeye

[39] Hobsbawn, **Sanayi ve İmparatorluk**, s.59

başlamıştır. Bunun gibi alanlarda gerçekleşen makineleşme, sektördeki verimlilikleri de beraberinde getirmiştir. Bu teknolojik gelişmeler ile birlikte üretimde eşi görülmemiş bir ekonomik verimlilik artışı sağlanmıştır. Avrupa'da 1750 ile 1900 arasındaki üretimin verimliliği 2,7 kat artmıştır. Aynı dönemde İngiltere'nin üretim verimliliği ise Avrupa ortalamasının çok üzerinde olup 9,7 kat artmıştır. Fransa'nın verimlilik artışı %70, Rusya'nınki ise %76'dır. Modern ekonomilerin özelliği olan sürekli verimlilik artışı, Büyük Ayrışma'yı yaratan temel faktörlerden biridir.

Tablo 3.1: Avrupa'da Üretim Üzerindeki Verimlilik Oranları (1750-1900)

Ülkeler	1750	1800	1830	1860	1880	1900
İngiltere	1,9	4,3	9,5	19,9	22,9	18,5
Fransa	4	4,2	5,2	7,9	7,8	6,8
Habsburg İmparatorluğu	2,9	3,2	3,2	4,2	4,4	4,7
Alman Devletleri / Almanya	2,9	3,5	3,5	4,9	8,5	13,2
Rusya	5	5,6	5,6	7	7,6	8,8
AVRUPA	23,2	28,1	34,2	53,2	61,3	62

Kaynak: Kennedy, s.149

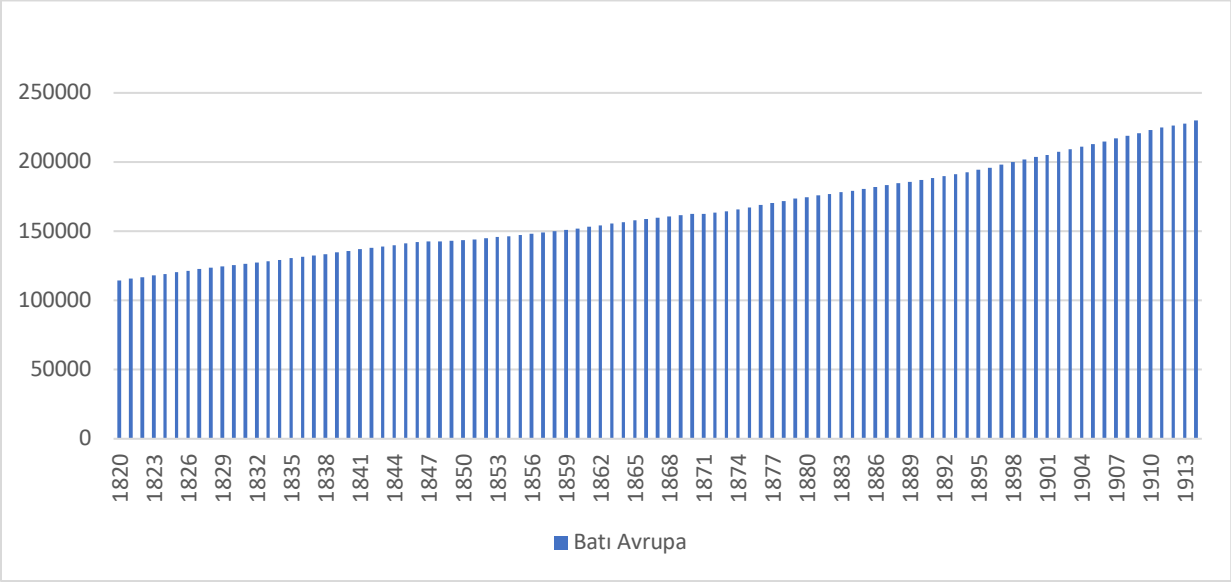
3.1.3. Avrupa'da Nüfus

1770 ile 1860 arasında İngiliz nüfusu üç katına çıkmış fakat reel gelirler düşmek yerine yükselmiştir. Bu istatistik Malthus Kapanı diye adlandırılan dönemin sonunu göstermektedir.[40] Nüfus artışı, 18. yüzyıldan itibaren hızlanmaya başladı. Batı Avrupa nüfusu 1820'de de 115 milyon iken, 1860'da 152 milyona, 1913'de de 228 milyona yükseldi. 1800'de Avrupa'nın nüfus yoğunluğu 18.7 kişi/km^2 iken 1900'de 40.1'dir.[41] Grafikte de görüldüğü üzere 19. yüzyılda Batı Avrupa nüfusunun ikiye katlanması için yüz yıldan daha az bir zaman yeterli olmuştur.

[40] Clark, s.211
[41] Güran, s.148

Grafik 3.3: Batı Avrupa'da Nüfus (1820-1914)

(bin kişi)



Kaynak: Maddison Project Database, 2018 version verilerinden oluşturulmuştur.
Not: 12 Adet Batı Avrupa Ülkesi: Avusturya, Belçika, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Norveç, İsveç, İsviçre, İngiltere

Sanayi devrimi ile ortaya çıkan modern ekonomileri daha önceki ekonomilerden ayıran şeylerden biri de uzun dönemli büyümenin hem nüfusta hem de üretimde ortaya çıkmasıdır. Batı Avrupa ekonomisindeki büyüme ile birlikte nüfusun kentlerde toplanma eylemi (şehirleşme) Doğu Avrupa'ya göre (Rusya ve Osmanlı dahil) daha yoğun hale gelmiştir. Kentte yaşayan nüfusun toplam nüfus içindeki oranı, şehirleşmenin ve ticarileşmenin önemli bir göstergesidir. Dört büyük ülkenin kent nüfusunun toplam nüfus içindeki yüzdesine bakıldığında İngiltere 1890'da %29, 1900'de %32.8, 1913'te %34.6; Fransa 1890'da %11.7, 1900'de %13.3, 1913'te %14.8; Avusturya 1890'da %5.6, 1900'de %6.6, 1913'te %8.8; Rusya ise 1890'da %3.6, 1900'de 4.8, 1913'te %7'dir.[42] Şehirlerin büyümesi Tablo 3.2 üzerinden de görülebilir. Tarihsel olarak şehirlerin büyümesiyle birlikte nüfusun temel ihtiyaçlarının da karşılanması gerekmiştir. Bu durum Karadeniz limanları ile uluslararası ticaret ilişkilerinin gelişmesini sağlamıştır.

[42] Kennedy, s.200

Tablo 3.2: 19. Yüzyılda Başlıca Avrupa Kentlerinin Nüfusu

(bin kişi)

ŞEHİRLER	**1750**	**1800**	**1850**	**1880**	**1910**
Amsterdam	210	217	224	326	574
Barselona	50	115	175	346	587
Berlin	90	172	419	1122	2071
Birmingham	24	74	233	437	840
Bordeaux	67	91	131	221	262
Brüksel	60	66	251	421	720
Bremen	28	40	53	112	247
Budapeşte	…	54	178	371	880
Dordmund	…	4	11	67	214
Dublin	90	165	272	250	305
Edinburg	57	83	202	295	401
Essen	…	4	9	57	295
Frankfurt	32	48	65	109	162
Glasgow	24	77	357	587	1000
Hamburg	75	130	132	290	931
Kiev	23	23	50	166	505
Leeds	16	53	72	309	453
Lizbon	148	180	240	242	435
Liverpol	22	80	376	553	753
Londra	675	1117	2685	4770	7256
Lyon	114	110	177	377	460
Madrid	109	160	281	398	600
Manchester	18	90	303	462	714
Marsilya	68	111	194	360	551
Moskova	130	250	365	748	1533
Münih	32	40	110	230	596
Odessa	2	6	90	194	506
Paris	576	581	1053	2269	2888
Prag	59	75	118	162	224
Roma	156	163	175	300	542
Rostov	…	4	13	61	121
Rotterdam	44	53	90	153	427
Stockholm	60	76	93	169	342
Stuttgart	17	18	47	117	286
Viena	175	247	444	1104	2031
Varşova	23	100	160	339	872

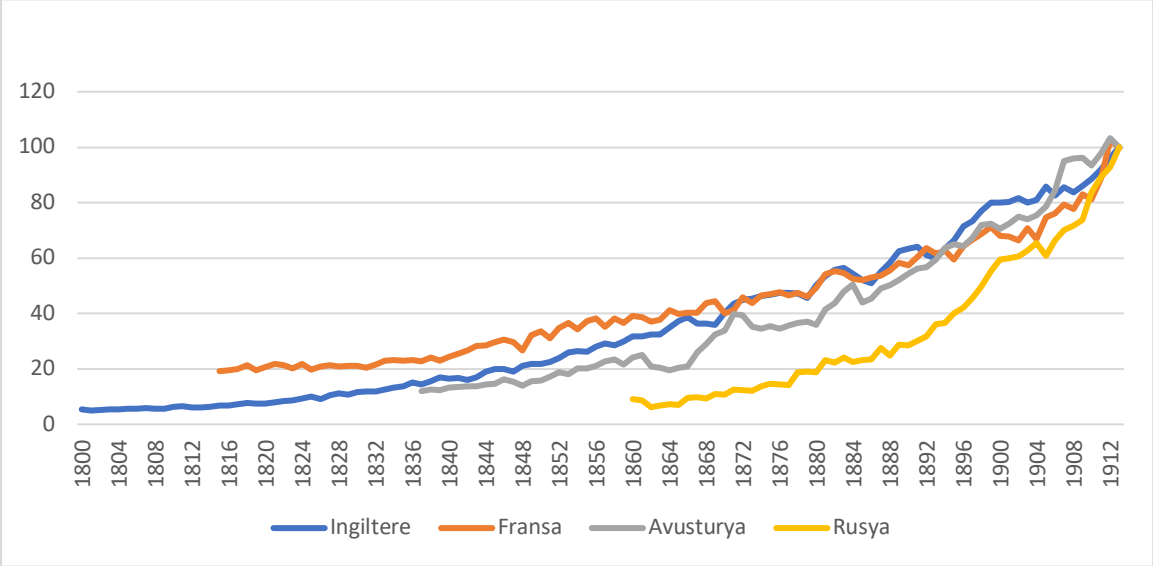
Kaynak: B.R. Mitchell, **International Historical Statistics, Europe 1750-1993, s.74-76**

3.1.4. Ülkelerin Sanayileşme Düzeyleri

Ülkelerin ve şehirlerin nüfus büyüklüğü, sanayileşmenin yönünü göstermesiyle birlikte hiçbir zaman tek başına güvenilir bir gösterge değildir. Grafik 3.1'de görülen kişi başına düşen GSYİH istatistiğiyle birlikte sanayi üretim endeksleri de değerlendirilmelidir. Özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra çeşitli ülkelerde bu istatistikler yaygınlaşmaktadır. Dört büyük

Avrupa ülkesinin sanayi üretim endeksleri Grafik 3.4 üzerinden görülebilir. Bu grafikte kullanılan veri setleri İngiltere'nin 1700 yılından başlayan sanayi üretim endeksi Crafts, Mills ve Leybourne'den[43]; Fransa'nın 1815 yılından başlayan sanayi üretim endeksi Mitchell'den[44]; Avusturya'nın 1837 yılından başlayan sanayi üretim endeksi Komlos'dan[45] ve 1860 yılından başlayan Rusya'nın sanayi üretim endeksi ise Goldsmith'ten[46] alınmıştır. Uzun dönemli bakıldığında Grafik 3.1'deki ülkelerin kişi başına düşen GSYİH grafiği ile Grafik 1.4'deki sanayi üretim endekslerinin zaman yolu grafikleri paralellik göstermektedir. Bu paralellik büyük ayrışmaya işaret etmektedir.

Grafik 3.4: Avrupa Ülkelerinin Sanayi Üretim Endeksi



Not: Ülkelerin baz yılı tarafımdan 1913 yılına eşitlenmiştir.

Avrupa ülkelerinin sanayileşmesini gösteren ölçütlerden bir diğeri ise modern enerji üretim biçimlerinin kullanıldığı enerji tüketimidir. Bu istatistik kömür, petrol, hidroelektrik gibi cansız enerji türünün insan ve hayvan gücünü temsil eden canlı enerji türünün yerine geçtiğinin, teknik kapasitenin ve genel ekonomik büyüme eğiliminin bir göstergesidir. Bu tablo ve grafik örneklerinde Avrupa ülkelerinin sanayileşme süreci içinde oldukları görülmektedir.

[43] Nicholas F. R. Crafts- Terence C. Mills- Stephen J. Leybourne, "Trends and Cycles in British Industrial Production 1700-1913", **Journal of the Royal Statistical Society**, Vol. 152, No. 1., 1989, s. 43-60.
[44] Mitchell, s.419-421
[45] John Komlos, **The Habsburgs Monarchy as a Customs Union Economic Development in Austria- Hungary in the Nineteenth Century**, Princeton University Press, 1983, s. 291-295.
[46] Raymond W. Goldsmith, "The Economic Growth of Tsarist Russia 1860-1913", **Economic Development and Cultural Change,** Vol. 9, No. 3,1961, s. 441-475.

Tablo 3.3: Avrupa Ülkelerinin Enerji Tüketimleri (1890-1913)
(Kömür eşdeğeri milyon metrik ton olarak)

ÜLKELER	1890	1900	1910	1913
İngiltere	145	171	185	195
Almanya	71	112	158	187
Fransa	36	47,9	55	62,5
Avusturya	19,7	29	40	49,4
Rusya	10,9	30	41	54

Kaynak: Paul Kennedy, **The Rise and Fall of the Great Powers**, Unwin Hyman, 1988, s.201

3.1.5. Avrupa'da Ülkelerin Dış Ticareti

Tarihi perspektiften bakıldığında; ulaşım, iletişim ve işlem maliyetleri azalmış, ticaret antlaşmaları yaygınlaşmış ve uluslararası ticaret kayda değer bir şekilde artmıştır. 19. yüzyıldaki bu gelişmeler, dünya ticaretinde belirgin bir büyüme dönemini tetiklemiştir. Uluslararası ticaret, ülkelerin daha az sayıda malın üretiminde uzmanlaşarak bunları büyük ölçekli üretmek suretiyle verimliliklerini arttırmalarına izin verir. Eldeki ampirik kanıtlar uluslararası ticaretin genel olarak kazanç sağlamakla birlikte, ülke içerisinde belli grupların ticaretten olumsuz yönde etkilenmelerinin de olası olduğunu göstermiştir. Diğer bir ifadeyle uluslararası ticaretin gelir dağılımı üzerinde güçlü etkileri olabilir.[47] Genel olarak ülkelerin belirli mal ve hizmetlerde karşılaştırmalı üstünlüğü sağlamaları ve uzmanlaşmaları, üretimde verimliliği arttırarak hayat standardını yükseltir. Fakat uzmanlaşma ticaret olmadan işe yaramayacaktır.[48]

Teorik olarak uluslararası ticaretten elde edilen kazançlar, serbest ticaret dengesindeki refah ile otarşi[49] dengesindeki refahın karşılaştırılması ile açıklanabilir. Bu durumu uygulamada karşılaştırmak neredeyse mümkün değildir. Çünkü ülkeler normal koşullarda hiç ticaret yapmıyorken aniden serbest ticarete başlamazlar veya serbest ticaret yaparken aniden ticaret yapmama kararı vermezler. Bunun ilk istisnai örneklerinden biri 1807-1809 arası dönemde ABD Başkanı Thomas Jefferson'un talebi üzerine uluslararası ticarete uygulanan ambargodur. Bu kararın arkasında 19. yüzyılın başlarında İngiltere ve Fransa arasında Napolyon savaşları adı verilen çatışmalar vardır. Her iki ülke de birbirlerine iktisadi baskılar uygulamışlardır. ABD,

[47] Krugman, Obstfeld, Melitz, s.4
[48] Acemoğlu, Laibson, List, **Macroeconomics**, s.357
[49] Otarşi: ekonomik yapının uluslararası ticaret yapmadan hayatta kalabildiği ya da faaliyetlerini sürdürebildiği durumdur; Deardorff, s.15

tarafsız olmasına rağmen bu çatışmadan etkilenmiştir. İngiliz deniz kuvvetleri, ABD bandıralı ticaret gemilerini abluka altına almıştır. İngiltere'nin bu tür faaliyetlerini durdurmak ve baskı uygulamak için dönemin Başkanı Jefferson, denizaşırı taşımacılık faaliyetlerini yasaklamıştır. Bu ambargo, ABD ve İngiltere'nin ticari faaliyetlerden elde edecekleri kazançların ortadan kalkmasına neden olmuştur. ABD'in uluslararası ticarete ara verdiği bu dönemin maliyeti oldukça yüksek olmuştur. İktisat tarihçisi Irvin'e göre yurtiçi ürünlerin ihracat değeri 1807'de 49 milyon dolar iken 1808'de %80'in üzerinde azalarak 9 milyon dolara düşmüştür. İç talepteki ithalatın değeri ise 1807'de 85 milyon dolardan, 1808'de 45 milyon dolara düşmüştür.[50] Yaşanılan bu ağır maliyetlerin sonunda (14 ay) ambargo kaldırılmıştır.

1840'lardan sonra çarpıcı şekilde küresel ekonominin geliştiği görülmektedir. Bu ekonomi giderek daha çok sayıda bölgeyi Batı Avrupa üzerinde odaklanan bir okyanusötesi ticaret ağının içine çekmiştir. Özellikle İngiliz sanayi ekonomisi, genişlemesini esas olarak uluslararası ticarete dayandırmıştır. Batı Avrupa'nın Atlantik ticaretine girmesi, Avrupa'da kurumların gelişmesine katkıda bulunmuş, devlet tekelinde olan bazı ekonomik faaliyetlerin zamanla liberalleşmesini ve ticareti kolaylaştıran yasal hakların uygulamaya geçmesini de sağlamıştır.[51] Böylece korumacı gümrük politikalarının[52] aşındığı serbest ticaret ve uluslararası uyum konusundaki görüşlerin yayıldığı bir dönem olmuştur. 1840 ile 1914 arası dönem, iktisat tarihçileri tarafından birinci küreselleşme dalgası olarak tanımlanmıştır.[53] İktisatçı Keynes, 1919 yılında insanoğlunun ekonomik gelişmesinin bu sıradışı döneminin 1914'te sona erdiğini ifade etmiştir.[54] Karl Polanyi de 1944 yılında yayınladığı *"Büyük Dönüşüm"* isimli kitabının ilk cümlesinde 19. yüzyıl medeniyetinin artık çöktüğünü ilan etmiştir.[55] Sonraki süreçte arka arkaya iki dünya savaşı, 1930'lu yılların büyük buhranı ve artan korumacılık eğilimlerinin dünya ticaretini azaltıcı etki yapması bu ifadelerin önemini göstermiştir.

---

[50] Douglas Irvin, "The Welfare Cost of Autarky: Evidence from The Jeffersonian Trade Embargo, 1807-1809", **Review of International Economics**, 13 September 2005, s.631-645

[51] Daron Acemoğlu, Simon Johnson, James Robinson, "The rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional change and Economic Growth", **American Economic Review**, Vol: 95/3, June 2005, s. 551-563

[52] Korumacılık: ithal ürünlere konulan gümrük tarifeleri veya tarife dışı ticaret politika araçları (ithalat kotaları ve ithalat yasakları gibi) çeşitli hükümet düzenlemeleri ile devletler arasındaki ticareti sınırlayan ekonomi politikasıdır; Case, Fair, Oster, s.696; Krugman, Obstfeld, Melitz, s.192-193; Deardorff, s.222

[53] Dani Rodrik, **The Globalization Paradox: Why Global Markets, States, and Demokracy Can't Coexist**, Oxford University Press, 2011, s.24; Richard E. Baldwin, Phillippe Martin, "Two Waves of Globalisation: Superficial Similarities, Fundamental Differences", **NBER Working Paper Series**, 7904, s.5-6

[54] Krugman, Obstfeld, Melitz, s.16-17

[55] Karl Polanyi, **The Great Transformation: The Political and Economic Origins of Our Time**, Beacon Press, 2001, s.3

3.1.5.1. Dış Ticaret Politikaları

19. yüzyılın ilk yarısında İngiliz parlamentosunda en çok tartışılan konu serbest ticarettir. İngiltere'de toprak sahibi soyluların kontrolünde olan parlamentoda tahıl ithalatını azaltıp ihracatını desteklemek için 1815 yılında *Tahıl Kanunları (Corn Law)* yürürlüğe girmiştir. Tahıl kanunlarının temel amacı, gıdaların fiyatını yüksek tutmak ve iç borç yükünü karşılamaya yönelik gelir arayışıydı. Fransa 1816, 1822 ve 1826 yıllarındaki gümrük tarifeleri ile tekstil ürünlerine ve diğer birçok ürüne karşı koruma uygulamış, Rusya 1810 yılında mamul mallar ithalatını yasaklamış, Prusya ise 1818'de sanayi mallarını korumacılığa başlamış, Avusturya da yasaklamaları ve korumacı gümrük vergilerini kullanmıştır.[56] Böylece Avrupa'da korumacılık dalgası yavaş yavaş yükselmeye başlamıştır.

Sanayi devrimi ile birlikte zengin bir sanayi kapitalistleri sınıfı ortaya çıktı. Sanayi sektöründe çalışanlara ödenen asgari geçim ücretleri de daha çok gıda fiyatlarına bağlıydı. Tahıl ithalatına uygulanan tarifeler ve ihracat sübvansiyonları gıda ve tahıl fiyatlarını arttırdığı için çalışanlara ödenen ücretler de yükselmek zorunda kaldı. Toprak sahipleri ve çiftçiler bekledikleri yüksek fiyatları asla göremezken, tüketiciler Avrupa'nın başka yerlerinde pazarlanan daha ucuz tahıllardan faydalanamadılar. Sonuç olarak 1815 yasasından kimse memnun değildi. Tahıl kanunlarının kaldırılması ekmek fiyatlarını ve işçilik maliyetlerini düşürecek, işsizliği azaltacak ve uluslararası ticareti artıracaktı. İngiltere'de korumacılık savunucuları ile serbest ticaret savunucuları arasında tartışmalar uzun yıllar sürdü. Bu tartışmalar esnasında İngiltere'nin başbakanlarından Benjamin Disraeli, Osmanlı Devleti'nin serbest ticaret politikasını örnek gösterenlere, bu uygulamayı sınırsız rekabetin yol açtığı zarar örneği olarak gösterdi. Osmanlı Devleti için; *"Türkiye'de serbest ticaret yapıldı ve ne üretti? Dünyanın en iyi üreticilerinden bazılarını yok etti. Bu, Türkiye'deki rekabetin sonuçlarıydı ve etkileri çok tehlikeli oldu."* diyordu.[57] 1838'de Manchester'da kurulan *Tahıl Kanunları Karşıtları Birliği (Anti-Corn Law League)* parlamento dışı muhalefet yaparak etkili bir kampanya yönetti. 1815 yılında kabul edilen tahıl kanununda 1822, 1828 ve 1842'de değişiklikler gerçekleşti. 1845'te İrlanda'da yaşanan patates kıtlığının ardından 1846 yılında toprak sahiplerinin de parlamentoda güçlerinin zayıflamasıyla birlikte Tahıl kanunları feshedildi.[58] Aynı dönemde yabancı gemilerin İngiltere limanlarında ticaret yapmalarını

[56] Heaton, s.638-639
[57] Paul Bairoch**, Economics and World History**, The University of Chicago Press, 1995, s.32
[58] Elisa R. Milkes, "Corn Laws, Repeal Of", **Europe 1789 to 1914, Encyclopedia Of The Age Of Industry And Empire**, Vol.2, Ed. John Merriman, Jay Winter, Thomson Gale, 2006, s.557-560

yasaklayan Denizcilik kanunlarının (Navigation Acts) çoğu da 1849 yılında yürürlükten kaldırıldı.[59] Bu yasaların yürürlükten kaldırılmasıyla limanlar eşit koşullarda bütün ulusların gemilerine açıldı. Tahıl kanunlarının ve denizcilik kanunlarının yürürlükten kaldırılması serbest ticaret anlayışının zaferinin simgesi haline gelmiştir.

Feshin yanında uluslararası ticaretin, yurtiçi ticaretten bağımsız ve kendine ait bir teorisi olması gerektiğini savunan ilk iktisatçı olan Ricardo da bu tartışmaya katılmış ve Tahıl kanunlarına karşı karşılaştırmalı üstünlük teorisini öne sürmüş, ülkelerin hangi ürünü en iyi üretiyorsa o üründe uzmanlaşmaları gerektiğini iddia etmiştir.[60] Tahıl kanunları 1846'ya kadar kaldırılamamış olsa da Ricardo yazdıklarıyla serbest ticaretin İngiltere'nin dış ticaret politikasının popüler bir amacı haline gelmesine yardımcı olmuştur.[61] Adam Smith ise *"Ulusların Zenginliğinin Doğası ve Nedenleri Üzerine Bir Araştırma"* başlıklı kitabında uluslararası ticarete müdahalenin beyhudeliğini göstermek için karşılıklı ticaret yasaklarının İngiltere ile Fransa arasında adil ticareti bitirdiğini, İngiliz mallarının Fransa'ya, Fransız mallarının da Büyük Britanya'ya girmesini sağlayan başlıca ithalatçıların kaçakçılar olduğunu yazmıştı.[62] Smith'in ifade ettiği gibi ithalatın yasaklandığı veya sınırlandırıldığı durumlarda serbest ticaretin hayatta kalmasını, görünmez elin görünür bir sonucu olarak kaçakçılar sağlamıştır. John Stuart Mill, 1859 yılında yayınladığı *"Özgürlük Üzerine"* isimli denemesinde, fiyatları tespit etmenin ve üretim süreçlerini düzenlemenin bir zamanlar devletin görevi olduğunu, artık malların hem ucuzluğunu hem de kalitesini en etkili biçimde sağlamanın yolunun üreticileri ve tüccarları serbest bırakmak olduğunu ve ticaretle ilgili kısıtlamaların faydasız bir çaba olduğunu söylemiştir.[63] Bununla birlikte korumacılığa karşı serbest ticaret tartışmaları Fransa'da da yer almıştır. Serbest ticaret taraftarı iktisatçı Frédéric Bastiat, İngiliz reformistlerini izleyerek Paris'te ülke çapında bir serbest ticaret derneği kurmuş, ayrıca bir serbest ticaret gazetesi olan *"le libre échange" (serbest mübadele)* gazetesini çıkarmıştır.[64] Ticari korumacılık düşüncesini hicvettiği ünlü makalesi *"Mumcular Dilekçesi"*ni[65] bu gazetede

[59] J.H. Clapham, "The Last Years of The Navigation Acts", **The English Historical Review**, Vol.25, No.99, Jul 1910, s.480-501; Ivan T. Berend, **An Economic History of Twentieth-Century Europe**, Cambridge University Press, 2006, s.11
[60] Case, Fair, Oster, s. 687; Blaug, s.122-126
[61] Blaug, s.136
[62] Smith**,** s.441
[63] John Stuart Mill, **On Liberty**, The Floating Press, 2009, s.161
[64] Mark Skousen, **The Making of Modern Economics, The lives and Ideas of The Great Thinkers**, M.E. Sharpe, 2001, s.60
[65] Makalenin tam metni için: Frederick Bastiat, **The Bastiat Collection**, Ludwig von Mises Institute, 2. Baskı, 2011, s.227-232

yayınlamıştır. Bir dilekçe metni şeklinde yazılmış olan bu hiciv yazısı mum üreticileri, fenerciler ve aydınlatmayla ilgili her şeyin üreticilerinden milletvekillerine hitaben yazılmıştır. Bu makalede yapay ışık (mum) üreticilerinin yabancı bir rakibin rekabetinden mustarip oldukları, bu rakibin iç piyasada fiyatları düşürdüğü anlatılır. Bahsedilen bu rakip güneşin kendisidir! Bu yüzden pencerelerin, perdelerin, ışık girebilecek deliklerin, çatlakların kapatılmasını sağlayacak bir yasa talep edilmektedir. Gerekçe olarak da doğal ışığa ulaşım ne kadar engellenirse, yapay ışığa o kadar ihtiyaç yaratılacağı ifade edilir. Yani bu yazı güneşin mum üreticileri üzerine haksız rekabet sağladığı şikayetini yapıp, güneşin üstüne kota uygulanmasını öneriyor! Yazının sonunda, Fransa'da eninde sonunda bundan fayda görmeyecek olan bir sanayi var mıdır? diye de sorulur. Bastiat, 1946 yılında yayınladığı bu ünlü hiciv yazısıyla ticari korumacılık politikalarını sert bir şekilde eleştirmiştir.

Serbest ticaret lehine düşünenlerin yanında bu konuya mesafeli yaklaşanlar veya korumacılık önerenler de olmuştur. Alman iktisatçı Friedrich List, 1841'de *"Milli Politik İktisat Sistemi"* isimli kitabında serbest ticaretin İngiltere'ye yarayan bir politika olduğunu, iç ticaretini teşvik etmek suretiyle üstünlük sağladığını fakat sanayileşme sürecine girmeyen ülkelere zarara verdiğini ve milli ekonominin önemini savunmuştur.[66] Karl Marx ise bu konudaki düşüncelerini 1947 yılının sonlarında Brüksel'de gerçekleştirilen serbest ticaret kongresine katıldığı sırada açıklamıştır. Engels, kongrede serbest ticaretin bire karşı tüm oylarla kabul edildiği sırada Marx'a söz hakkı verilmediğini belirtmiş ve yapılamamış konuşma metnini gazetede paylaşmıştır. Marx'a göre List tarafından temsil edilen korumacılık, asla el emeğini koruma eğiliminde olmayan aksine el emeğinin makineler tarafından ortadan kaldırıldığı, üretimin modern üretime dönüştürülmesi için imtiyazlar talep ettiği bir görüştür. Bu görüşe sahip korumacıların işçilere: *"Eğer sömürülecekseniz de kendi vatandaşlarınız tarafından sömürülmek yabancılar tarafından sömürülmekten daha iyidir."* diye seslendiklerini ifade ediyor. Bununla birlikte serbest ticaretin yanında olduğunu belirten Marx, serbest ticaret sayesinde şaşırtıcı çelişkileri olan tüm ekonomik yasaların daha geniş bir alanda etkin hale geleceğini, bütün bu çelişkilerle yüz yüze gelenlerin birleşerek proletaryanın kurtuluşunda kendiliğinden ortaya çıkacak mücadeleye neden olacağını belirtiyor.[67]

[66] Skousen, s.104; Berend, s.46
[67] Friedrich Engels, "The Free Trade Congress at Brussels" **The Northern Star**, 9 Ekim 1947, https://marxists.architexturez.net/archive/marx/works/1847/09/30.htm, (Erişim Tarihi: 29.01.2018)

Tahıl kanunlarının yürürlükten kaldırılması, İngiltere'nin tarifelerini hemen durdurmamıştır. Tüketim malları üzerindeki liman vergileri, hükümet gelirlerinin büyük bir kısmını sağlamaya devam etmiş, ancak koruyucu tarifeler kaldırılmış ve sadece konsolidasyon devam etmiştir. İngiltere ve Fransa arasında 1860 yılında yapılan Cobden-Chevalier Serbest Ticaret Anlaşması, korumacı sistemin son izlerini de kaldırmıştır.[68] Bu antlaşma, İngiliz sanayi ürünlerinin çoğunda bulunan Fransız vergilerini %30'un altındaki seviyelere indirmiş, Fransız şarapları ve konyak üzerindeki İngiliz vergilerini azaltmıştır. 1860'larda İngiliz ihracatının Fransa'ya olan değeri iki katına çıkmış, Fransız şaraplarının İngiltere'ye ithalatı da iki katına çıkmıştır.[69] Fransa'nın 1892 yılında *Méline Tarifesi* adıyla anılan eski korumacı politikalara geri dönmesiyle bu anlaşma sona ermiştir.[70] 19. yüzyılda, İngiltere'de ve Fransa'da savunulan serbest ticaret, özellikle 1860 Fransız-İngiliz Antlaşması'nın imzalanması sırasında başarıya ulaşır gibi göründüyse de daha sonra II. Dünya Savaşı'na kadar sürekli olarak gerilemiştir. Kıta Avrupası devletlerinin çoğu sanayileşme çabaları nedeniyle korumacı politikalar uygulamayı sürdürmüşlerdir.

Tablo 3.4: İngiltere ve Fransa'nın Ortalama Gümrük Vergisi Oranları (%)

Yıllar	İngiltere	Fransa	Yıllar	İngiltere	Fransa
1821-1825	53,1	20,3	**1871-1875**	6,7	5,3
1826-1830	47,2	22,6	**1876-1880**	6,1	6,6
1831-1835	40,5	21,5	**1881-1885**	5,9	7,5
1836-1840	30,9	18	**1886-1890**	6,1	8,3
1841-1845	32,2	17,9	**1891-1895**	5,5	10,6
1846-1850	25,3	17,2	**1896-1900**	5,3	10,2
1851-1855	19,5	13,2	**1901-1905**	7	8,8
1856-1860	15	10	**1906-1910**	5,9	8
1861-1865	11,5	5,9	**1911-1913**	5,4	8,8
1866-1870	8,9	3,8			

Kaynak: Albert H. Imlah, **Economic Elements in The Pax-Britannica**, Harvard University Press, 1958; Maurice Lévy-Leboyer, Frangois Bourguignon, **The French Economy in the Nineteenth Century: An Essay in Econometric Analysis**, Cambridge University Press, 1990

[68] C. Knick Harley, "Trade: Discovery, Merkantalism and Technology", **The Cambridge Economic History of Modern Britain, Vol.1: Industrilisation 1700-1860**, Ed. Roderick Floud, Paul Johnson, Cambridge University Press, 2004, s.190

[69] Llewellyn Woodward, **The Age of Reform, 1815-1870**, Oxford University Press, 2. Baskı, 1997, s.179

[70] Michael S. Smith, "The Méline Tariff as Social Protection: Rhetoric or Reality?", **International Review of Social History**, August, 37, 1992, s. 230-243

Tablo 3.4, İngiltere'nin ve Fransa'nın tarife gelirlerinden hesaplanan ortalama gümrük oranlarını göstermektedir. Karşılaştırma yapılırken tarife dışı ticaret politikası araçlarını dışarıda bırakıp tablodaki ortalama gümrük tarifelerine bakıldığında, Fransa'nın tarife oranlarının 19. yüzyılın çoğunda, hatta 1840'tan 1860'a kadar olan dönemde bile, İngiltere'ninkinden daha düşük olduğu görülmektedir. Fransız tarifeleri, 1860'ların sonlarına kadar istikrarlı bir şekilde azaldı ve 1866-1870 döneminde yaklaşık %3'lük bir dibe indi. 1876 yılından sonra ise Fransa daha yüksek gümrük oranı uygulamıştır. Tahıl ve denizcilik kanunlarının kaldırılması, ortalama gümrük tarifelerinin doksan yıllık sürede İngiltere'de %53'den %5'e, Fransa'da %20'den %8'e kadar gerilemesi dış ticaret politikalarının serbestleşme eğilimini gösterir. 1875'ten 1897'ye kadar bazı mallara (bira, oyun kartları, hindiba, kakao, kahve, ladin özü, bazı meyveler, malt, alkollü içecekler, çay, tütün, sirke ve şarap) tarife uygulanmış, diğer tüm mallar gümrüksüz bırakılmıştır. 1880 yılına gelindiğinde ise bu mallardan sadece dört tanesi (tütün, çay, alkollü içecekler ve şarap) gümrük gelirinin %95'inden fazlasını oluşturmuştur.[71] Gümrük oranları ile birlikte Mitchell'in dış ticaret rakamlarına bakıldığında; İngiltere Fransa'ya karşı ticaret açığı verirken, Fransa'nın İngiltere'ye karşı ticaret fazlası verdiği görülmektedir.[72]

Fransız-İngiliz ticaret anlaşması, tüm ana Avrupa güçlerini kapsayan ticari anlaşmalar dalgası başlattı. En çok tercih edilen ülke[73] statüsünün bu antlaşmalara dahil edilmesi, imtiyazların hızla genelleşmesini ve Avrupa'nın hızlı bir şekilde serbest ticarete geçmesini sağladı. Dönüm noktası ise ucuz Amerikan ve Rus tahılının Avrupa'ya ulaşmasıyla 1870'lerin ve 1880'lerin sonlarında ortaya çıktı.[74] Serbest ticaret sistemine karşı ilk etkili eleştiriler, 1873-1896 yılları arasındaki ilk büyük bunalım olarak adlandırılan dönemde gelmiştir. Düşük tarifeler dönemi Almanya, Avusturya, Fransa, İtalya ve Rusya'da 1878 ile 1885 yılları arasında hemen hemen aynı tarihlerde sonra erdi.[75] Almanya 1885'te ve 1888'de gümrük vergilerini arttırmıştır.[76] Almanya'nın 1880'lerde ortalama tarife oranları, on yılın sonundaki Fransız

[71] Douglas A. Irwin, "Free Trade and Protection in Nineteenth Century Britain and France Revisited", **Classical Trade Protectionism 1815-1914**, Routledge, Ed. Jean-Pierre Dormois, Pedro Lains, 2006, s.37
[72] Mitchell, s.607-608; 661-662
[73] En çok müsaadeye mazhar olan ülke: (The most favored nation clause: MFN) aralarında MFN anlaşması bulunan taraflardan bir ülke, üçüncü bir ülkeye gümrük indirimi biçiminde bir ticari ödün verecek olursa, bunun aynısını anlaşmanın karşı tarafındaki ülkeye de tanımayı peşinen kabul eder; Case, Fair, Oster, s.699; Krugman, Obstfeld, Melitz, s.245
[74] Charles P. Kindleberger, "Group Behavior and International Trade", **Journal of Political Economy**, 59/1, 1951, 30-46
[75] Heaton, s.644
[76] Berend, s.46

eşdeğerlerinin neredeyse iki katı kadar yüksek seviyelerdedir. İtalya'da da korumacılık 1870'lerin sonralarından itibaren yükselişe geçmiştir. 1890'ların ortalarından itibaren hem İtalya'da hem İspanya'da düşüş yaşanmış ve genel tarife oranı yirminci yüzyılın ilk on yılı boyunca %12'lik seviyelerde gerçekleşmiştir. Ancak, 1880'lerin ortalarından 1900'lü yılların başlarına kadar İtalya, İspanya'ya göre daha yüksek bir ortalama tarife düzeyi sergilemiştir. İtalya'nın korumacılığa geri dönüş yıllarında, üç tüketim malı (şeker, kahve ve yağ), toplam gümrük gelirinin yaklaşık yarısını oluşturmuştur. İspanya'da ise morina, kahve ve yağ toplamın beşte birini oluşturmuştur.[77] Rusya ise tüm Avrupa ülkeleri içerisinde en korumacı ülkeydi. 1868'deki vergi kanunları ülkenin emekleme aşamasındaki sanayisini dış rekabetten korurken, 1891, 1893 ve 1900'de gümrük vergileri iyice ağırlaşmıştır.[78] Birinci Dünya Savaşı başladığında, başlıca Batı Avrupa ülkeleri içinde sadece İngiltere ve küçük batılı ülkeler serbest ticaret ilkesine bağlı kalmıştı.

3.1.5.2. Dış Ticaretin Genişlemesi

Sanayi devrimi öncesinde ticaret imkanlarının sınırlı olması, taşıma ve işlem maliyetlerinin yüksek olması, gerekli büyüklükte bir pazar ölçeğinin bulunmaması uluslararası ticareti sınırlandırmıştı. Fakat 17. yüzyıldan itibaren koşullar değişmeye başladı. 18. yüzyılın ikinci yarısından sonra ticaret sayesinde hemen hemen bütün kıtaları birbirine bağlayan gelişmiş bir uluslararası ticaret sistemi oluştu.[79] Başlarda Avrupa'nın dış ticareti büyük oranda kıta içindeydi. Avrupa'da dış ülkelerle, Avrupa ülkeleriyle olduğundan daha fazla ticaret yapan tek ülke İngiltere idi. Bunda da denizaşırı bir ticaret ağı kurabilmesi etkili oldu. Bununla birlikte Avrupa'nın kendi aralarındaki endüstri malları mübadelesi, tarımsal uluslarla yaptıkları ticaretten daha fazlaydı. Birinci küreselleşme dalgası olarak tanımlanan 19. yüzyılın ortalarından 1914'e kadar olan dönemde, uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi ve denizaşırı taşıma maliyetlerinin düşmeye başlaması uzak mesafeli ticareti hızla ve büyük ölçüde artırdı. 1815 yılında dünya uluslararası ticaretinin toplam değeri 2 milyar doların altında iken, 1840'da 3 milyar dolar, 1880'de 7 milyar dolar, 1900'de 20 milyar dolar ve 1913'te 40 milyar dolar

[77] Antonio Tena Junguito, "Assessing the Protectionist Intensity of Tariffs in Nineteenth-century European Trade Policy", **Classical Trade Protectionism 1815-1914**, Routledge, Ed. Jean-Pierre Dormois, Pedro Lains, 2006, s.107-110

[78] George Kenwood, Alan Lougheed, **Growth of The International Economy 1820-2000**, Routledge, Fourth Edition, 1999, s.72

[79] Fındlay, O'Rourke, s.365

olmuştur.[80] Dünya nüfusunun yalnızca iki kat arttığı bu dönemde, ticari genişlemenin 20 kat artması 19. yüzyılda oluşan büyük ayrışmanın sonucudur.

İngiltere'nin dış ticaretindeki artış, 1850 ile 1914 arasında oldukça belirgindir. Yaşanan bu ticari genişleme içerisinde diğer ülkelerin ticaretleri büyüdükçe İngiltere'nin dünya ticaretindeki payı azaldı. 1840 yılında 3 milyar dolar olan dünya ticareti içinde İngiltere'nin payı %32 iken, 1913 yılında %17'dir.[81] Yine de denizaşırı ticaretin altıda birini oluşturuyordu. Mitchell'in yayınladığı istatistiklere göre İngiltere 19. yüzyıl boyunca dış ticaret açığı vermiştir.[82] 1860'lardan sonra açık giderek artmıştır. Dış ticaret hacmi ise yüzyılın başından sonuna 10 kat artmıştır. 1770'lerde İngiliz ithalatının yarıdan fazlasını oluşturan en dinamik bileşen lüks ürünler olan şeker, çay, tütün ve kahve gibi yiyecek ve içecekten oluşmaktaydı. Bunlardan sonraki en önemli grup yaklaşık olarak %32-36 oranında genellikle ham madde olarak bir araya getirilen maddelerden oluşmaktaydı. Bunların önemli bir kısmının yarı işlenmiş maddelerden oluşan orman ürünleri, çubuk halinde demir, keten, ipek ve yün iplikler almaktaydı ve bunların önemli bir kısmı ihraç edilmekteydi.[83] Mamul mallar ihracatındaki artış tahıl ithaline dönüştü ve İngiltere ucuz tahıl elde etmek için Rusya ve Ukrayna'ya yöneldi. 19. yüzyılın başında İngiltere kendini besleyebilecek düzeyde iken, 1914 yılına gelindiğinde yiyecek ve içeceklerinin yarıdan fazlasını ithal eder duruma geldi. Dış ticaretin artması dış alıcı ve satıcılara olan karşılıklı bağımlılığı da arttırdı. Yüzyılın başında Fransa, dünya ticaretinde İngiltere'den sonra ikinci konumda iken yüzyılın sonlarında federalleşme ve sanayileşme sonrasında konumunu Almanya'ya kaptırmıştır. Fransa'nın dış ticaret hacmi, 1850'lerden sonra yükseliş trendine girmiş ve 1875 yılından sonra da dış ticaret açığı vermeye başlamıştır.[84] Yüzyılın başından sonuna dış ticaret hacminin 20 kat arttığı görülüyor. Avusturya'nın dış ticaretine bakıldığında; 1830 ile 1914 arasında ihracatı 21 kat artmışken, ithalatı 13 kat artmıştır. 1859 ile 1869 arasında ve 1876 ile 1906 arasında (1898 hariç) dış ticaret fazlası vermiştir.[85] Rusya'nın dış ticareti incelendiğinde ise 1840 ile 1914 arasında 17 kat artmıştır.[86] Genel olarak Rusya ekonomisi dış ticaret fazlası vermiştir. Bu duruma Rusya'nın Avrupa'ya özellikle Karadeniz üzerinden tahıl ihracatçısı olması etkili olmuştur. Dış ticaret

[80] Heaton, s.623
[81] Heaton, s.624
[82] Mitchell, s. 571-575
[83] Jacop M. Price, "What Did Merchants Do? Reflections on British Overseas Trade 1660-1790", **The Journal of Economic History**, Vol 49/2, 1989, s.271
[84] Mitchell, s. 571-573
[85] Mitchell, s. 571-572
[86] Mitchell, s. 571-574

istatistiklerinde görülen bu artışlar Avrupa'nın dış ticaretinin genişlemesinin bir göstergesidir.

19. yüzyıla uzun dönemli bakıldığında sürdürülebilir bir ekonomik büyümenin başladığı görülebilir ve bu büyüme dış ticaret ile birlikte gerçekleşmiştir. Büyüme dış ticareti, dış ticaret de büyümeyi etkilemiştir. Doğrudan doğruya ticaretle canlandırılmış bir sanayinin bulunduğu açık olmasına rağmen yalnızca ticari genişlemenin sanayi devrimine neden olduğunu söylemek yanıltıcı olabilir. Örneğin Rostow, İstanbul Üniversitesi'nde yaptığı bir konuşmada: *"Tarihte birçok ticaret devrimleri vardı. Çin hanedanlarının hepsinin yükselişinde büyük bir ticari genişleme olurdu ama otomatik sanayi devrimi yoktu. O halde bir bilim adamı olarak ticari devrime çok fazla atıfta bulunurken, çok dikkatli olmam gerekir. Çünkü tarih ticaret devrimleriyle doludur; fakat sanayi devrimi yalnız on sekizinci yüzyılın sonunda gelmiştir."* diyor.[87] Büyük ayrışmayı yaratan kırılmaya yani son iki yüzyılda oluşan ekonomik büyümede ticari genişleme ile birlikte teknolojik değişmelerin, ulaşımın iyileşmesinin, daha iyi sermaye piyasalarının, genel ekonomik liberalizasyonun ve etkili kurumların da rolünün olduğu söylenebilir.

3.2. KARADENİZ ÜZERİNDE OSMANLI – RUSYA REKABETİNİN TİCARİ YANSIMASI

Sanayi devriminin yarattığı ekonomik büyümeyle birlikte nüfus kentlerde toplanmaya başlamış, büyük kentler ortaya çıkmış ve bu kentlerin ihtiyaçlarının karşılanması için ticari genişleme yaşanmıştır. Bu koşullar altında Fujita ve Mori'nin teorisindeki gibi Avrupa ülkeleri ağırlıklı olarak tarımsal mal ithal ediyordu. 1900-1913 arasında tahıl ihracatı, Rusya ihracatının yaklaşık yarısını oluşturuyordu ve bu tahıl ihracatının yaklaşık olarak %75 - %90'ı Boğazlardan geçiyordu.[88] Karadeniz liman kentleri de tarımsal mal ihraç edip imalat malları ithal eder duruma geldi. Bu süreç Karadeniz'deki limanların ticaret potansiyelini arttırdı ve yeni liman kentleri oluşmasına zemin hazırladı.

Osmanlı ve Rusya'nın Karadeniz üzerindeki rekabeti zaman zaman savaş yoluyla zaman zaman da ikili antlaşmalarla süregelmekteydi. 1739 yılında Belgrad Antlaşması ile Rus

[87] Rostow, "Sanayi Devrimi Nasıl Başladı", s.270
[88] Alan Bodger, "Russia and the End of the Ottoman Empire", **The Great Powers and the End of the Ottoman Empire**, Ed. Marian Kent, Frank Cass, London, 2005, s.79

tüccarları Karadeniz'de çoğunlukla berren (karadan), Osmanlı gemileriyle olmak kaydıyla da bahren (denizden) ticaret yapma hakkı kazanmış oldular. Bu gelişmelerden sonra kıyı ticaretindeki hareketliliği görebilmek için Osmanlı arşivindeki Düvel-i Ecnebiye Defterleri arasında bulunan, Divan-ı Hümayun'dan çıkan emirlerin toplandığı Rusya ahkâm defterlerine bakılmalıdır. Rusya ahkâm defterlerindeki hükümler iki ana başlık altında değerlendirilebilir. Bunlardan ilki; Rusya ile Osmanlı arasında piyasayı oluşturan, tüccarlara yol izni, izn-i sefine, ticaret izinleri, mallara dair hükümleri içeren *"Piyasa Yaratıcı"* hükümlerdir. Diğeri ise piyasadaki düzenin sağlanması, ticaret riskini azaltacak güvencelerin verildiği hükümlerin içerildiği *"Piyasa Düzenleyici"* hükümleridir.

Tablo 3.5: 1743-1799 Yılları Arasında Ticaret İzni Alan Rus Tüccarlarının Sayısı

Yıllar	Yol Hükmü	Yıllar	Yol Hükmü	Yıllar	Yol Hükmü
1743	1	**1762**	27	**1780**	38
1749	4	**1763**	16	**1781**	45
1751	6	**1764**	15	**1782**	65
1752	14	**1765**	12	**1783**	101
1753	17	**1766**	26	**1784**	73
1754	12	**1767**	28	**1785**	65
1755	12	**1768**	17	**1786**	52
1756	8	**1774**	2	**1792**	78
1757	18	**1775**	11	**1793**	120
1758	22	**1776**	39	**1797**	44
1759	27	**1777**	20	**1798**	114
1760	36	**1778**	5	**1799**	133
1761	22	**1779**	26		

Kaynak: BOA, Rusya Ahkâm Defteri, 84/2, 85/3, 86/4, 87/5 izn-i sefine hükümlerinden oluşturulmuştur.
Not: Ticaret amacıyla yazılmayan yol hükümleri değerlendirmeye alınmamıştır.

Osmanlı ve Rusya'nın Karadeniz üzerindeki rekabetinin ticari yansımaları üzerine piyasa yaratıcı hükümler üç ana başlık altında toplanabilir; ticaret izni alan tüccarlar, izn-i sefineler ve mal grubu bulguları. Ticaret yapmak amacıyla seyahat eden Rus tüccarlara *yol hükmü/izni* verilir. Ticaret amacıyla yol izni alan Rus tüccarların sayısı Tablo 3.5'te görülmektedir. Tabloda, 1768-1774 ve 1787-1791 yılları arasında savaş nedeniyle boşluklar vardır ve ticaret kesintiye uğramıştır. 1780'den sonra ticaret için yol izni alan tüccarların sayısında göreceli olarak artış yaşanmıştır. 1763 yılında Azak kıyısında Taygan, 1794 yılında da Odessa liman kentlerinin kurulması ve 1783 yılında da ticaret antlaşmasının imzalanmasının ticareti olumlu yönde etkilediği söylenebilir.

Tablo 3.6: 1774-1833 Arasında Rusya Ticaret Gemilerinin Boğazlardan Geçiş İstatistiği

	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık	TOPLAM	%
1774												2	**2**	**0,03**
1775	1				3	4	16		2		5	2	**33**	**0,6**
1776	5		11		9	5	1	5	1				**37**	**0,7**
1777	1			2	4	1	14	3	2				**27**	**0,5**
1778				2									**2**	**0,03**
1779				2	1	4			1	2		2	**12**	**0,2**
1780	1	4	2		2	4	8	3		5		6	**35**	**0,6**
1781	1	2		3	3	9	9	3	7	11		3	**51**	**0,9**
1782	1		1	5	9	8	7	8	4	10	9	4	**66**	**1,2**
1783	7	4		4	2	8	5	3	11	5			**49**	**0,9**
1784	16	3	5	7	16	11	9	12	16	23	3	4	**125**	**2,2**
1785	5			15	36	22	5	28	21	4	19	35	**190**	**3,4**
1786	3	3	8	15	21	21	14	12	3	13	36	32	**181**	**3,2**
1787	2	3	7	11	30	29	11	4					**97**	**1,7**
1792						6	2	6	13	10	11	16	**64**	**1,1**
1793	3	3	15	22	76	69	33	80	15	22	9		**347**	**6,2**
1797								9	16	19	11	14	**69**	**1,2**
1798	9	1	8	4	16	19	6	9	9	8	20	10	**119**	**2,1**
1799	9	5	4	18	7	20	17	4	10	27	18	14	**153**	**2,7**
1830				8	6	1	7	7	33	48	87	85	**282**	**5**
1831	106	110	84	107	166	133	127	84	95	120	155	182	**1469**	**26,3**
1832	37	73	110	113	178	195	166	150	145	99	120	39	**1425**	**25,5**
1833	23	73	66	152	111	61	41	61	81	36	54		**759**	**13,6**
Toplam	**230**	**284**	**321**	**490**	**696**	**630**	**498**	**491**	**485**	**462**	**557**	**450**	**5594**	**100**
%	**4,1**	**5,1**	**5,7**	**8,7**	**12,4**	**11,3**	**8,9**	**8,8**	**8,7**	**8,2**	**9,9**	**8**		

Kaynak: BOA, Rusya Ahkâm Defteri, 84/2, 85/3, 86/4, 87/5, 91/9 izn-i sefine hükümlerinden oluşturulmuştur

Rusya tebaasından olanların Osmanlı'ya bağlı boğazlar, liman ve iskeleleri kullanabilmeleri için aldıkları izinler bazı kurallara göre hazırlanırdı. Bu kurallara uymak şartıyla ticaret yapmaları serbest olan tüccarlara *izn-i sefine* adıyla bilinen bir tür ruhsat verilirdi. İzn-i sefine, Çanakkale ve İstanbul boğazlarından geçecek olan gemilere verilen gidiş-dönüş serbestiyetini ifade eder.[89] Akdeniz'e veya Karadeniz'e geçiş sırasında yabancı gemilerden alınan ve selâmet akçesi diye bilinen rüsum 300 akçe idi.[90] İzn-i sefine fermanları gemilerin kontrolü ile görevli olan gümrük eminleri ve liman nazırlarına hitaben kaleme

[89] İdris Bostan, "İzn-i Sefine", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 23, 2001, s.542-543

[90] **BOA**, Rusya Ahkâm Defteri, 91/9, Hüküm No: 124; 181; 230; 252; 254; 540; 549; 551; 593; 595; 611; 621; 748; 756

alınırdı. İzn-i sefine fermanı vermek gayrimüslimlerin Karadeniz'e giriş-çıkışlarının kontrolü bakımından da önemliydi. Rus tüccarlar daha önce de yol hükmü ile ticaret yapabiliyor olmalarına rağmen kendi gemileriyle ticaret yapabilme hakkını Küçük Kaynarca Antlaşması ile elde ettikleri için Rusya Ahkâm Defterlerindeki izn-i sefine kayıtları 1774 yılından başlamaktadır. Denizcilik konusunda henüz zayıf olan Rusya'nın kendi ticaret gemilerini işletenlerinin çoğunluğu Karadeniz liman kentlerinde ikamet eden Rum ve İtalyan kökenli gemicilerdir.[91] Aynalıkavak Tenkihnamesi'nde yer alan Osmanlı reayasının Rus gemilerinde çalıştırılmayacağı yasağı, bu konuya yönelik bir hamle olarak değerlendirilebilir. 1778 ve 1779 yıllarında ise Rus bandıralı ticaret gemilerinin sayısında ciddi bir azalma söz konusudur. Bunun nedeni ise Osmanlı'nın ticaret gemilerinin tonajını ve mal cinsini sınırlandırmak istemesinden dolayı güçlük çıkarmasıdır. Aynalıkavak Tenkihnamesi'nin imzalanmasıyla ticaretin sınırları çizilmiş ve Karadeniz'de ticaretin nizamı yeniden tesis edilmiştir. 1787-1792 arasında savaş dolayısıyla Karadeniz'e gemi çıkışı yasaklandığından kayıtlarda kesinti olmuştur. Tablo 3.6 incelendiğinde her türlü periyodik fırtınalara rağmen Karadeniz'de dört mevsim de taşımacılık yapılabildiği görülmektedir. Bu durum denizcilik risklerini minimize edebilen piyasa kurumlarının kurulmaya başlandığı anlamına gelmektedir. Tabloya göre %29 ile en fazla yaz mevsiminde, %17 ile en az kış mevsiminde izn-i sefine verilmiştir. Deniz seferi en fazla Mayıs (%12,4), Haziran (%11,3); en az Aralık (%8), Ocak (%4,1) aylarında gerçekleşmiştir. 1830 yılından sonra ise Rus tüccarlara verilen izn-i sefine sayısı ciddi oranda artmıştır. Ayrıca 1774 ile 1833 yılları arasında tespit edilen 5.594 adet izn-i sefine kaydının %59'unu oluşturan 3.306 adeti Karadeniz limanlarından çıkıp Akdeniz'e geçiş izni almış, %41'ini oluşturan 2.288 adeti ise Akdeniz'den çıkıp Karadeniz'e geçiş izni almıştır. Ayrıca izn-i sefine kayıtlarında gemilerin hangi limandan çıkıp hangi limanlara gideceği bilgisi çoğunlukla yazılmamıştır. Bazı kayıtlardan anlaşıldığı üzere Akdeniz'de İzmir ve çevresi, Marsilya, Mısır, Tunus; Karadeniz'de ise Taygan, Hocabey (Odessa), Özi ve Yenikale (Kerç) limanları öne çıkmaktadır.

Karadeniz'deki gemi ve tüccar hareketliliği görüldükten sonra mübadele mallarının dolaşımı ve dökümü de ekte bulunan tablolardan Ek 1.1 ve Ek 1.2 üzerinden görülebilir. Bu iki tabloda yer alan ticarete konu olan mallar, Rusya ahkâm defterindeki izn-i sefine kayıtlarından çıkarılmıştır. Bu malların kayıtları İstanbul üzerinden geçiş esnasında tutulmuştur. 1830 yılından itibaren ise izn-i sefine kayıtlarında, *"malûm'ül-cins vel-mikdar bazı eşya"* denilerek

[91] Theophilus C. Prousis, "Risky Business: Russian Trade in The Ottoman Empire in the Early Nineteenth Century", **Mediterranean Historical Review**, Vol.20, No.2, December 2005, s.203

malın cinsi ve miktarı çoğunlukla açıkça yazılmamıştır. Ticarete konu olan malın miktarıyla ilgili ise 1783 Ticaret Anlaşması ile sınırlama getirilmiştir. Bu anlaşmaya göre tüccar gemileri en az 1.000 kile, en fazla 16.000 kile yük taşıyabilmelerine izin verilmiştir. Ayrıca Rus tüccarlarına, ticarete girmeden önce bir defa olmak üzere %3 gümrük vergisini ödeyip eda tezkiresini alması zorunluluğu getirilmiştir.[92]

Tutulan kayıtlara göre; Rusya'nın Karadeniz limanları üzerinden en fazla ihraç ettiği ürün, temel iaşe maddesi olan buğdaydır. Darı, çavdar, un, arpa, tütün gibi zirai mallar da ihraç edilmektedir. İhracıyla öne çıkan diğer bir önemli ihraç malı ham demirdir. Her yıl aralıksız, ciddi oranda ham demir ihraç edilmektedir. Bununla birlikte her yıl ihraç edilen hayvansal mallar; havyar, tuzlu balık, tuzlu et ve çeşitli hayvan derileridir. Ciddi miktarda sadeyağ ve donyağı ihracı da yapılmaktadır. Halat, keten, yün ve keçe ihraç edilen tekstil ürünleridir.

Akdeniz'deki çeşitli limanlardan gelip, Rusya'nın Karadeniz limanları üzerinden ithal ettiği mallara bakıldığında, öncelikle meyve ürünleri öne çıkmaktadır. Bunlar; üzüm, kuru üzüm, incir, kuru incir, keçiboynuzu, portakal, limon, hurmadır. Akdeniz ikliminde yetişen zeytin de önemli bir ithal malıdır. İthal edilen ikinci mal grubu içecek ve sıvı ürünlerdir. Bunların içinde payı en büyük olan şaraptır. Diğerleri sirke, ham sirke, limon suyu ve zeytinyağıdır. Pamuk, işlenmemiş pamuk, pamuk ipliği, ipek, yün gibi tekstil ürünleri diğer bir mal grubudur. Bunların dışında şeker, şekerleme, tuz, kına, ecza, kükürt gibi mallar da ithal edilen ürünler arasındadır.

Karadeniz'in yabancı tüccarlara ve gemi sahiplerine tam olarak açılmasından sonra Karadeniz ticareti, çeşitli faktörlere bağlı olarak önemli bir büyümeye tanık oldu. Rusya'nın tahıl ticareti, güney limanlarındaki hinterlandın zengin hasatlarıyla beraber Karadeniz'i Kırım Savaşı'ndan önce dünyanın en büyük tahıl pazarlarından birine dönüştürmüştür. Aynı zamanda Batı Karadeniz tarafında, Tuna nehri üzerindeki iskelelerden gelen tahıl da Rus tahıllarına karşı rekabet etmeye başlamıştır.[93] Osmanlı limanları da yavaş yavaş bu ticari genişlemeye ayak uydurmaya başladı. Osmanlı 1838'de başlayan serbest ticaret antlaşmalarıyla Karadeniz'i çevreleyen tüm limanları dünya ticaretine hızla entegre olmaya başladı. 19. yüzyılın dörtte

[92] **BOA**, Rusya Ahkâm Defteri, 87/5, Hüküm No: 11; 13; 17; 34; 39; 82; 121; 133; 134; 207; 231; 241; 249; 254; 284

[93] Constantin Ardeleanu, "The Opening and the Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774-1853)", **Euxeinos**, 14, 2014, s. 44

üçünden daha azında, Karadeniz ticareti tanınırlığının ötesine geçerek bölgeyi dünyanın en dinamik ticari alanlarından biri haline getirdi.[94]

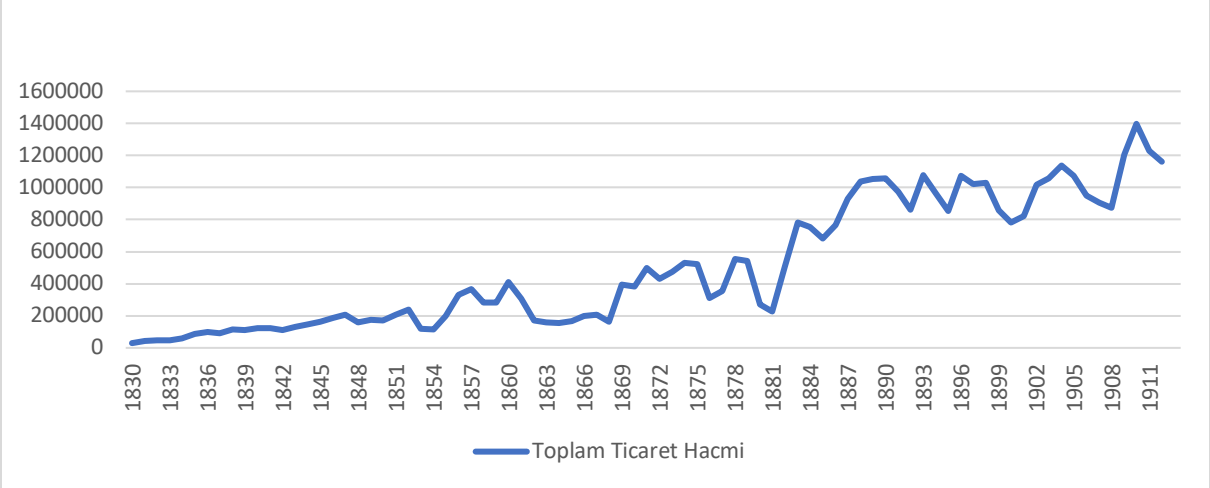
3.3. KARADENİZ LİMAN KENTLERİNİN MEKANSÂL ÖRGÜTLENMESİ VE EKONOMİK DEĞİŞİMİ

3.3.1. Karadeniz Ticaretinin Mekânsal Yayılımı

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren uluslararası ekonominin gelişmesi, ticaretin gelişmesiyle birlikte oluşmuştur. Bu durum, sanayi devrimi sonrasında oluşan yeni dönemde, teknolojik ilerlemeler, daha hızlı iletişim ve düşen nakliye maliyetleriyle birlikte dünya üretiminde çarpıcı bir artışa işaret ediyordu. Üretim artışıyla birlikte uluslararası deniz ticaretinin mekânsal yayılımı, Batı Avrupa'ya hammadde ve gıda maddelerinin akışı ve endüstriyel malların dünyanın geri kalanına geri dönüşü şeklinde olmuştur. Dolayısıyla uluslararası ticaret çok mekânlı bir süreçtir ve sadece tek bir noktaya/mekâna odaklanan uluslararası ticaret analizleri yanıltıcı olacaktır. Hem Avrupa'da hem de Karadeniz havzasında uluslararası ticaretin yoğun olarak hissedildiği bu dönemde, ticari yükleri tek seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği ile oluşan birim maliyetinin karayoluna göre daha düşük olması denizyolu taşımacılığının öneminin belirgin bir göstergesidir.

Grafik 3.5: Karadeniz Limanlarının Toplam Ticaret Hacmi (1830-1912)

(bin Frank)



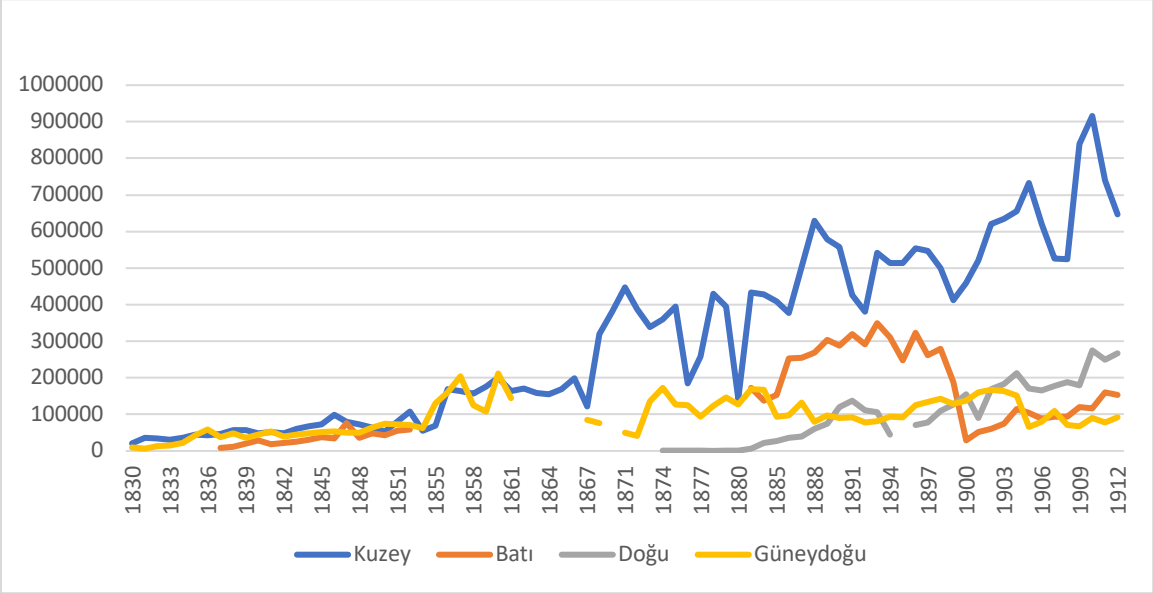
Kaynak: Black Sea Project ve İngiliz konsolosluk raporlarındaki ithalat ve ihracat verileri birleştirilerek tarafımdan oluşturulmuştur. İngiliz sterlini olarak kayıtlı olan bazı veriler, yıllık kur tablolarıyla Fransız frankına çevrilmiştir.

[94] Ardeleanu, s.48

Grafik 3.5, Karadeniz havzasındaki 20 adet limanın 1830 ile 1912 arasındaki toplam ticaret hacmini gösterir.[95] Bu grafiğe göre bu tarih aralığındaki 82 yılda Karadeniz ticareti 39,3 kat artmıştır. Özellikle Kırım Savaşı'ndan sonra Karadeniz'de ticaret ciddi oranda artış göstermiştir. Grafik 3.6'da ise Karadeniz ticareti dört mekânsal bölgeye ayrılmıştır. Ticaretin bölgelere göre artış oranlarına bakıldığında Kuzey Karadeniz 1830-1912 arasında 31,4 kat, Batı Karadeniz 1837-1912 arasında 18,6 kat, Doğu Karadeniz 1880-1912 arasında 265 kat ve Güneydoğu Karadeniz ise 1830-1912 arasında 10,4 kat artış sağlamıştır. Karadeniz ticaretinde, Kırım Savaşı'na kadar her bölgenin ticareti birbirine yakın seyrederken, 1870'lerden itibaren Kuzey Karadeniz limanlarının ağırlık kazandığı görülür. 1880 ile 1900 arasında Batı Karadeniz limanları, doğu limanlarının önüne geçerek özellikle tahıl ticaretinde Kuzey limanlarıyla rekabet etmiştir. Doğu Karadeniz limanları ise 1900 yılından sonra Batı ve Güneydoğu limanlarını geride bırakarak öne çıkmıştır. En hızlı artış trendi gösteren Doğu Karadeniz limanlarının öne çıkmasında, Batum ve Novorossiysk limanları üzerinden petrol ticaretinin yapılmasının önemli bir etkisi vardır. Bu iki grafiğe bakıldığında; 1870'lere gelene kadar Osmanlı ile Rusya'nın birbirine yakın bir ticaret hacminin olduğu ve birbirleriyle rekabet ettikleri görülürken, bu tarihten sonra Karadeniz ticaretindeki üstünlüğün Rusya'ya geçtiği görülmektedir.

Grafik 3.6 Bölgelere Göre Karadeniz'in Toplam Ticareti (1830-1912)

(bin frank)



[95] Grafiği oluşturan **Kuzey Karadeniz Limanları**: Odessa, Nikolayev, Sivastopol, Feodosya, Evpatorya, Taganrog, Rostov, Mariupol, Berdyansk, Kerç. **Batı Karadeniz Limanları**: Köstence, Varna, Burgaz, Galati, İbrail. **Doğu Karadeniz Limaları**: Batum, Novorossiysk. **Güneydoğu Karadeniz Limanları**: Trabzon, Samsun, Giresun.

3.3.2. Karadeniz Liman Kentlerinde Ekonomik Değişim

Karadeniz ticaretini bütüncül açıdan değerlendirdikten sonra bu ticaretin en temel bileşenlerinden biri olan limanları tanımlamak gerekir. Limanlar, yüklerin toplanıp denizaşırı pazarlara gönderilmesi ve bu pazarlardan getirilen yüklerin kendi hinterlandında dağıtılmasını sağlar. Bir limanın iş yapma potansiyeli dalga, rüzgâr, akıntı gibi doğal etkilere karşı korunmuş, gemilerin yanaşabilmesi için yeterli derinliğe sahip olmasıyla birlikte, iyi bir hinterlanda sahip olmasına da bağlıdır. Yani limanları, sadece taşımacılığın başladığı ve bittiği noktalar olarak değerlendirmek yanıltıcı olacaktır. Limanlar çoğunlukla mal akışında deniz ulaşımının bittiği bir konum olup, bu aşamadan sonra demiryolu veya kervanlar aracılığıyla iç kesimlere doğru kara taşımacılığının başladığı, ulaşımın biçiminin değiştirildiği bir mekândır. Karadeniz limanlarının iş yapma potansiyeli ise diğer doğal etkilerden daha çok kendi hinterlandıyla öne çıkmaktadır. Tahıl ürünleri, Karadeniz limanları için ana ihraç malı ve en önemli gelir kaynağıydı. Bozkırların ekimi ve artan verim Karadeniz'i Avrupa için en önemli tahıl ambarlarından biri yapmaktaydı.

Şekil 3.1: Karadeniz Liman Kentleri



3.3.2.1. Kuzey Karadeniz'deki Azak Kıyısı

Dünyanın en sığ denizi olan Azak Denizi, Kerç Boğazı tarafından denizle bağlantılı bir Karadeniz Körfezi'dir. Alanı 39.000 km^2, havza alanı 630.000 km^2, ortalama derinliği 8 m, maksimum derinliği 13.5 m ve su hacmi 256 km^3'dir. Denize dökülen tüm nehir akıntısının % 90'dan fazlası Don (28 km^3) ve Kuban (12 km^3) nehirleri tarafından sağlanır. Azak Denizi'nin su dengesi, nehir suyunun yanı sıra, her yıl yaklaşık 14.2 km^3 yağış ve yaklaşık 34.3 km^3 buharlaşma ile de değişir. Denizin akıntısı, rüzgârların istikametine göre bazen içeriye, bazen de dışarıya doğru akar. Dış akıntı esnasında deniz o kadar alçalır ki gemiler karaya oturur.[96] Denizin küçük boyutları ve sığ derinlikleri, rüzgâra bağlı olarak dalganın hızlı gelişmesine neden olmaktadır. Dalgalar kısa, dik ve denizin ortasında 1–2 m (bazen de 3 metreye kadar) yüksekliğe kadar ulaşırlar. Deniz seviyesinin mevsimsel dalgalanmaları, esas olarak nehir akıntısı rejimi tarafından belirlenir. Deniz seviyesi, mevsimsel olarak ilkbahar-yaz aylarında artarken, sonbahar-kış aylarında ise düşüş gösterir. Denizin üzerinde esen rüzgarlar, deniz seviyesinde önemli dalgalanmalara neden olur. Deniz seviyesindeki en yüksek artışlar 6 m'ye kadar Taganrog'da kaydedilmiştir. Denizdeki akımlar büyük ölçüde rüzgar kaynaklıdır. Batı ve güneybatı rüzgarlarının etkisi altında, denizlerde suların saat yönünde dolaşımı vardır. Doğu ve kuzeydoğu rüzgarlarında, denizin doğu kesiminde daha kuvvetli olan siklonik dolaşım oluşur. Daha güçlü esen benzer rüzgarlar, denizin güney kesiminde esiyorsa akımlar, antisiklonik bir doğaya sahiptir. Azak Denizi'nde her yıl buzlanma görülür. Buz örtüsü (buzla kaplı alan) kışın türüne (şiddetli, orta, hafif) büyük ölçüde bağlıdır. Aralık ayı başlarında Taganrog koyunda buz oluşur. Aralık ayı boyunca kuzey kıyılarında ve diğer kıyıların etrafında hızlı bir biçimde buz oluşmaktadır. Buz mevsimi uzunluğu ortalama 4-5 aydır. Kışlar alışılmadık derecede ılık veya şiddetli olduğunda, buz oluşumu ve erime zamanı 1–2 ay ve hatta daha fazla değişebilir.[97]

Güney Rusya limanları (Kuzey Karadeniz kıyısı ve Azak Denizi kıyısı) 19. yüzyılda tahıl ihracatı için dünyanın en önemli bölgeleri arasında yer aldı. Odessa'dan Taganrog'a giden ana limanların hemen hepsi, ancak 18. yüzyılın sonunda kuruldu. Ticaret arttıkça da bu liman şehirleri göç almaya başladı. Ticaretin diğer ucunda, Karadeniz tahılını ithal eden ana ülkeler İngiltere ve Fransa, ardından Almanya, Hollanda ve İtalya oldu. 1860'dan 1890'a kadar, Rusya'dan buğday ihracatının ortalama %44'ü İngiltere'ye gönderilirken, %17'si Fransa'ya

[96] Bijişkyan, s.89
[97] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.65-70

gitti. 1890'tan sonra İngiltere'ye yapılan ihracat azalırken Hollanda, İtalya ve Almanya daha önemli hale geldi. Fransa'ya ihracat ise Birinci Dünya Savaşı'nın arifesine kadar istikrarlı kaldı.[98]

3.3.2.1.1. Taygan / Taganrog

Taganrog (Taygan) Limanı, Azak Denizi'nin kuzeydoğu sahilinde, Don nehri ağzının 15 km batısındaki Taganrog koyunda yer alır.[99] 1698 yılında I. Petro tarafından askeri liman olarak kurulmuştur.[100] 18. yüzyıl boyunca da özellikle tahıl ihracatında uzmanlaşmış ticaret limanı özelliği taşımıştır. 1890'lardan sonra Rusya tarafından büyük fabrikalar ve tesisler burada inşa edildi.

Taganrog, 19. yüzyılın çoğunda yavaş yavaş gelişti. 1830'daki nüfusu sadece 10,000 iken 1856'da 18.500'e ve 1897'de 48.000'e çıkmıştır. 1880 ve 1890'larda komşu limanı Rostov'un hızlı büyümesi karşında gölgede kaldı. Azak Denizi limanlarının seyir zorlukları ve yetersizlikleri, Kerç'teki tüm limanlar için gerekli olan karantina uygulaması, Kerç Boğazı'ndaki engellerin neden olduğu uzun gecikmeler daha yüksek navlun ve sigorta oranlarına neden oldu. Dolayısıyla bu durum Kırım Savaşı'na kadar Odessa'dan daha yavaş büyümeye neden oldu. Daha sonra Kerç'teki karantina kaldırıldı ve dar kanal genişletildi. 1860'ların ve 1870'lerin sonunda demiryolu hattı kuruldu. Öte yandan şehir, yeni depolara ve bankalara da ev sahipliği yaptı.[101] Azak Denizi'nin aşırı sığlığı, Taganrog'un büyük bir liman olmasını engelledi. İlerleyebilmek için 4 metreden fazla bir derinlik isteyen tekneler karaya oturma tehlikesi yaşıyorlardı ve rüzgâr kuzeydoğudan (Poyraz) estiğinde derinlik 1 metrenin altına inebiliyordu.[102]

---

[98] Gelina Harlaftis, "Trade and Shipping in The Nineteenth Century Sea of Azov", **International Journal of Maritime History**, XXII, No.1, June 2010, s.244-245

[99] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.744

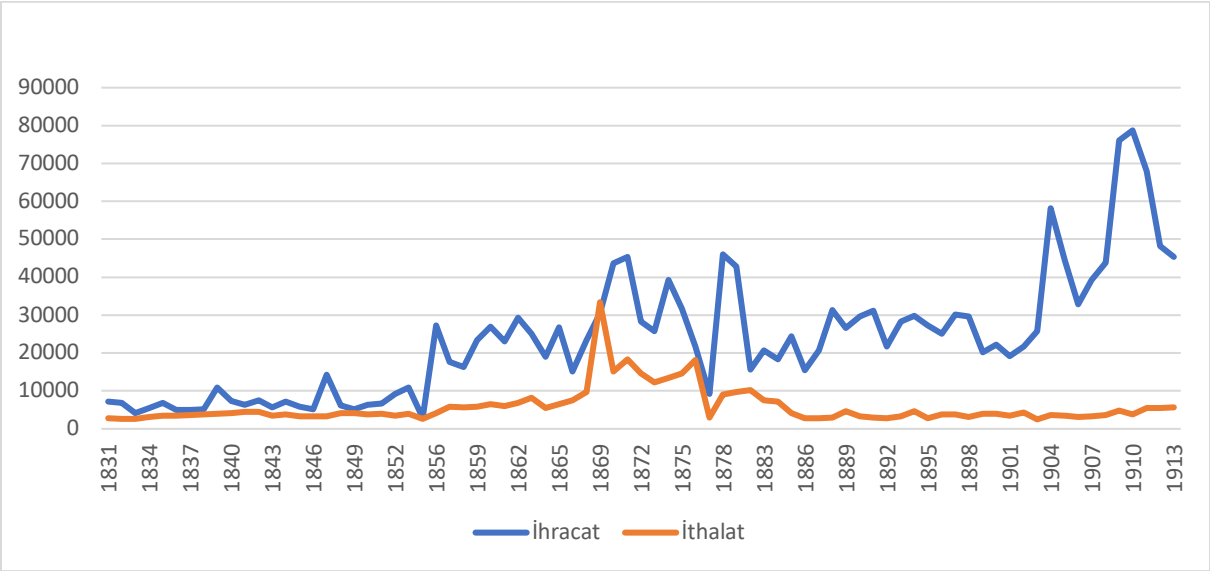
[100] Katerina Papakonstantinou, "Russian and Ukranian Archives and the Creation of Databases on the Greek Population and Their Economic Activities in Nineteenth-Century Azov Port Cities", **International Journal of Maritime History**, XXII, No.1, June 2010, s.252; Vassilis Kardasis, **Diaspora Mercants in The Black Sea: The Greeks in Southern Russia 1775-1861**, Lexington Books, 2001, s.22

[101] Harlaftis, "Trade and Shipping in The Nineteenth Century Sea of Azov", s.246

[102] King, s.184

Grafik 3.7: Taganrog Limanında İthalat-İhracat (1831-1913)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

Taganrog limanında 1776-1777 yılları arasında ihracat 305.970 ruble iken ithalat ise 85.194 rubledir.[103] 1793 yılında ihracat 428.087 rubleye, ithalat ise 156.410 rubleye yükselmiştir. 1797 yılında ise ihracat 693.204 rubleye, ithalat 378.788 rubleye ulaşmıştır.[104] 1831'den Birinci Dünya Savaşı'na kadar olan dönem içerisinde de Taganrog limanı bir ihracat limanı olarak öne çıkıyor. En yüksek ihracat değerine 1910 yılında ulaşılırken, en yüksek ithalat değeri 1869 yılında gerçekleşmiştir. 1883 yılından itibaren ihracat ile ithalat arasındaki fark giderek açılmıştır. Taganrog limanından ihraç edilen mallar içerisinde tahıl, demir, balık ve havyar öne çıkmaktadır.[105] 1783 yılında, bir ihracat limanı olan Taganrog limanında ticaret yapan tüccarların uyruklarına bakıldığında yarısından fazlasının Rumlar olduğu ortaya çıkmaktadır. Ermeniler ve Ruslar da dahil edildiğinde bu oran %90'a ulaşmaktadır. Batı Avrupalı tüccarların payı ise bu tarihte %2 civarındadır. 1852 yılına gelindiğinde ise Rumların toplam ticaret içindeki payı %45'e düşmektedir.[106]

[103] Charles Taylor, **The Literary Annual Register or Records of Literature, Domestic and Foreign**, Vol. 1, London, 1808, s.262

[104] J. Jepson Oddy, **European Commerce**, Vol 1, Printed James Humphreys, Philadelphia, 1807, s.168

[105] Bijişkyan, s.91

[106] Gelina Harlaftis, "The Role of The Greeks in the Black Sea Trade", **Shipping and Trade 1750-1950: Essays in International Maritime Economic History**, Ed. L. R. Fischer and H. W. Nordvik, Lofthouse Publication, 1990, s.76

Osmanlı tarafından bakıldığında ise yabancı ülkelerin işlek ticaret yerlerinde padişahı temsilen bulunan, konsolosluk görevi yapan şehbenderliğin 1910 yılına ait bir raporu bulunmaktadır.[107] Petros Bey tarafından yazılan bu rapora göre; Osmanlı, Taganrog limanına en çok portakal/limon ve palamut ihraç ederken en çok buğday ithal etmektedir. 1910 yılında ruble cinsinden kaydedilen Osmanlı'nın Taganrog limanındaki ithalatı, ihracatından 12,8 kat daha fazladır. Ayrıca Taganrog'da, Ege'den şarap ithal edilen kârlı bir ticaret de devam ediyordu. Buradaki gümrük işletmesinde Rusya'nın diğer limanlarının tümünün toplamından daha fazla şarap ithal edildiği söyleniyordu.[108]

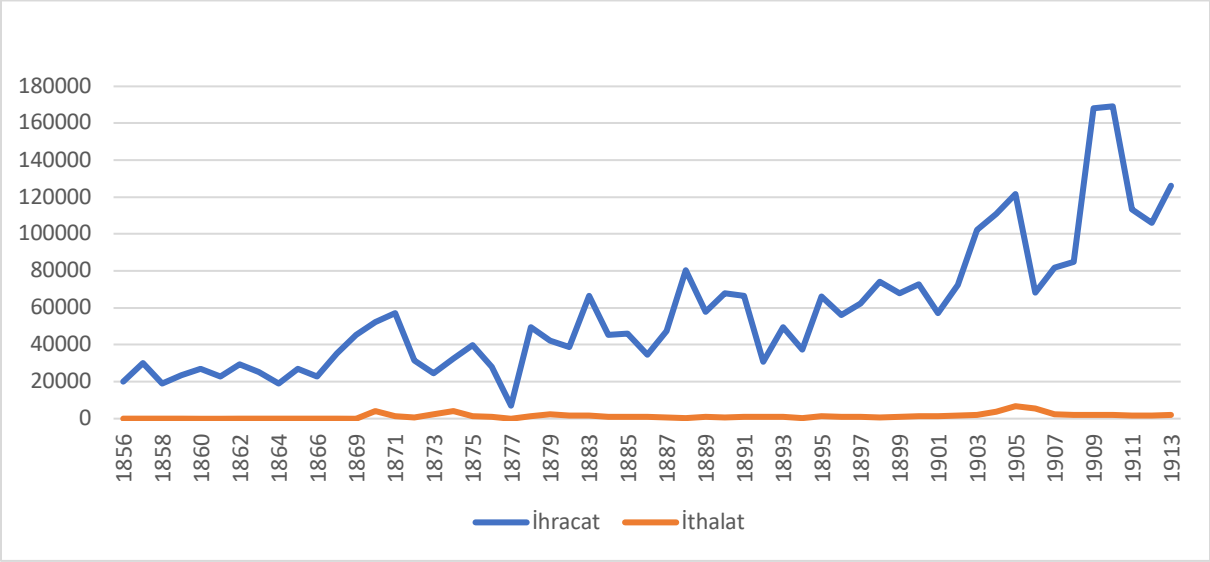
3.3.2.1.2. Rostov

Rostov, 1761 yılında Azak Denizi'ne 32 km uzaklıktaki Don Nehri'nde yer alan bir nehir limanıdır. Eski çağlardan beri Don Nehri'nin ağzındaki alan, kültürel ve ticari açıdan önemliydi. 18. yüzyılın sonlarına doğru, Rusya İmparatorluğu'na katılmasıyla birlikte Rostov, askeri açıdan stratejik önemini kaybetti. 1796'da yerleşim yeri ve Yeni Rusya için bir idari merkez haline geldi. 1806 yılında bu kurucu bölgenin adı Rostov, daha sonra ise Rostov-on-Don olarak değiştirildi. Bu süreçte, modern bir kasaba haline geldi.[109] Rostov, Kırım Savaşı'ndan önce sadece bir kasaba iken kısa zamanda step ürünleri için bir antrepo haline geldi. Don nehrinin dibinin temizlenmesi, büyük gemilerin gelişine olanak sağladı. Yeni yükleme tesisleri ve rıhtımlar yapılması, yabancı şirketler için kenti çekici hale getirdi. Rostov'a, Rusya'nın diğer kentlerinden ve yurtdışından göçmen akımı başladı.[110] 1811 yılında 4.000 olan şehrin nüfusu 1863 yılında 29.000'e, 1897'de 119.000'e ve 1914 yılında 172.000'e yükselmiştir.[111]

[107] Bknz: Ek 2; **Ticaret Layihaları**, "Taygan Şehbender Raporu", c.6, Rumi 1328/Miladi 1912-1913, s.126-127
[108] George Matthew Jones, **Travels in Norway, Sweden, Finland, Russia, and Turkey; Also on the Coasts of the Sea of Azov and of the Black Sea**, cilt 2, London, 1827, s.142
[109] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.649-650
[110] King, s.196
[111] Judith Pallot, Denis J. B. Shaw, **Landscape and Settlement in Romanov Russia 1613-1917**, Oxford, 1990, s.257; Vassilis Kardasis, **Diaspora Mercants in The Black Sea: The Greeks in Southern Russia 1775-1861**, Lexington Books, 2001, s.34

Grafik 3.8: Rostov Limanında İthalat-İhracat (1856-1913)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

19. yüzyılın ilk yıllarında Rostov'un, yakınındaki Taganrog'un gölgesinde kalması bekleniyordu. 1836'da gümrük dairesinin açılması ve limanın 19. yüzyıla kadar yaşadığı yoğun gelişim, Taganrog'un ekonomik varlığını gölgede bıraktı. Rostov'un Don nehrinin tepesindeki konumu ve bunun yanı sıra 1865'ten sonra kuzeye bağlayan demiryolu hattının kurulması, büyümesinde önemli bir rol oynamıştır.[112] Rostov limanının Kırım Savaşı sonrası oluşan ticaret verilerine bakıldığında bir ihracat limanı olduğu görülebilir. En yüksek ihracat değerine 1910 yılında ulaşılırken, en yüksek ithalat değeri 1870 yılında gerçekleşmiştir. 1883 yılından itibaren ihracat ile ithalat arasındaki fark giderek açılmıştır. İthalatın seyri ise çok düşük seviyede kalmıştır. Tahıl ihracatının öne çıktığı bu limanda, her dönemde buğday ihracatı öncelikli olmuştur. Çavdar ikinci ihraç ürünü iken, 1901 yılından itibaren arpa ihracının gerisinde kalmıştır. Taganrog ile rekabet halinde olan Rostov, 1880 yılına kadar Tagonrog liman kentinin gerisinde kalmışken, bu tarihten sonra rekabette öne geçmiş ve ciddi oranda daha fazla ticaret hacmine ulaşmıştır.

3.3.2.1.3. Mariupol

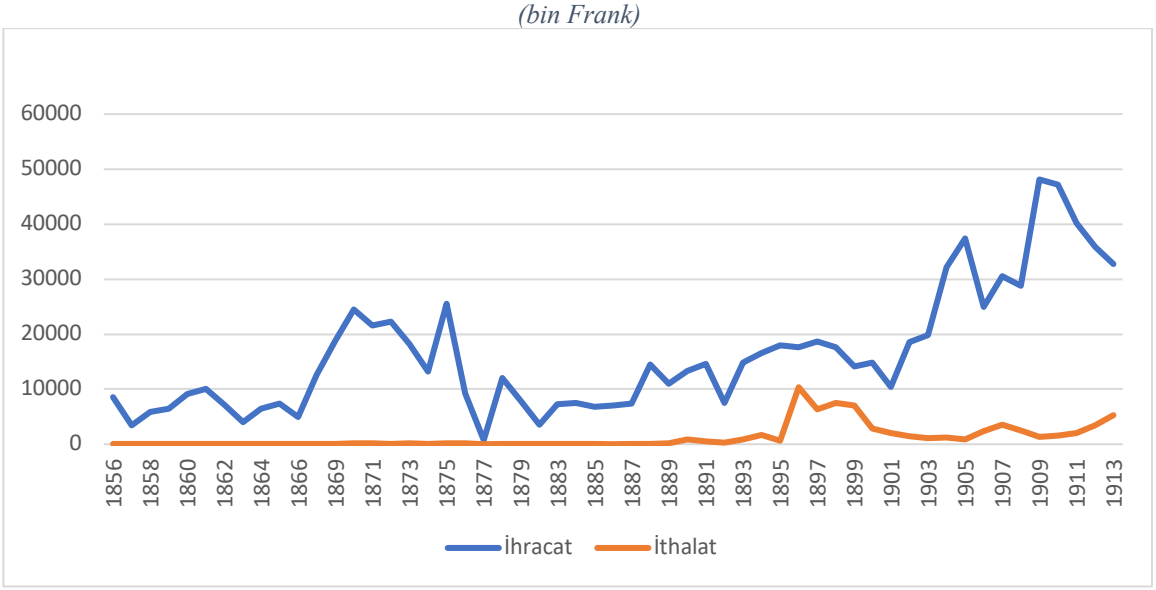
Mariupol limanı, Azak Denizi'nin kuzeydoğu kıyısında yer alır. Aslen bir Kazak kalesi olarak kurulan Mariupol, 1778'de şehir konumuna gelmiştir. Mariupol, Azak Denizi'nin tahıl

[112] Kardasis, s.33

ticaret merkezlerinden bir diğeridir. Grafik 3.9 incelendiğinde bir ihracat limanı olduğu görülür. 1860 ile 1877 arasında ihracatıyla ithalatı arasındaki fark açılmıştır. 1902 yılından itibaren bu fark giderek daha da büyümüştür. Diğer Azak limanlarına yakın bir şekilde en yüksek ihracat miktarını 1909 yılında görmüştür. 1894 ile 1900 yılları arasında en yüksek ithalat değerlerine ulaşmıştır. Mariupol limanından yapılan tahıl ihracatına bakıldığında yine buğday ticareti göze çarpmaktadır. Fakat 1884 yılından itibaren arpa ticareti de artışa geçmiştir.

Grafik 3.9: Mariupol Limanında İthalat-İhracat (1856-1913)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

3.3.2.1.4. Berdyansk

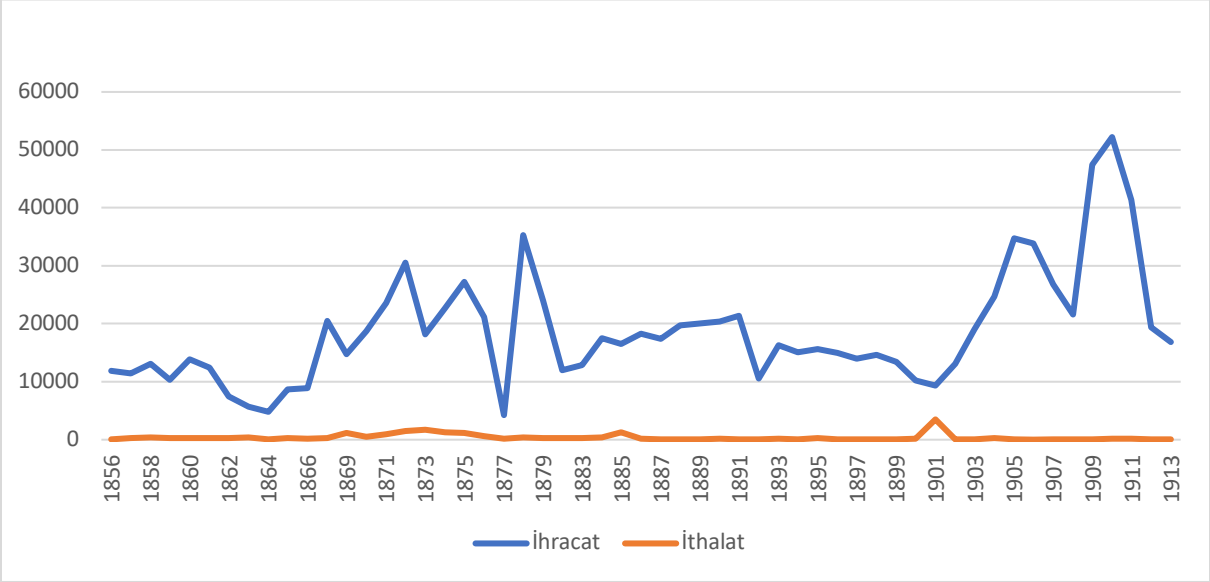
Berdyansk, 1827 yılında kurulan Azak Denizi'ndeki başlıca deniz limanlarından biridir. Azak Denizi'nin kuzey sahilindeki Berdyansk Körfezi'nin doğu kıyısı boyunca yer alır.[113] Berdyansk Limanı da diğer Azak limanları gibi bir ihracat limanı olarak öne çıkıyor. 1869 ile 1880 yılları arasında (1877 yılındaki ihracat payındaki düşüş hariç) İhracat ile ithalat arasındaki fark açılıyor. 1902 yılından itibaren fark yeniden açılmaya başlıyor ve en yüksek ihracat değeri yine 1910 yılında gerçekleşiyor. İhraç edilen tahıl ürünleri arasında büyük çoğunlukla buğday öne çıkıyor. Mariupol ve Berdiansk limanları, ağırlıklı olarak kendi hinterlantlarına, Azak'ın batı kıyısına ve Kırım'ın kuzeyine hizmet ettiler. Böylece, Taganrog ticaretiyle rekabet

[113] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.102-103

etmediler.[114] Mariupol ve Berdyansk limanlarının ticaret hacimlerinin toplamı, genellikle Taganrog ve Rostov liman kentlerinin ticaret hacminden daha düşük olmuştur.

Grafik 3.10: Berdyansk Limanında İthalat-İhracat (1856-1913)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

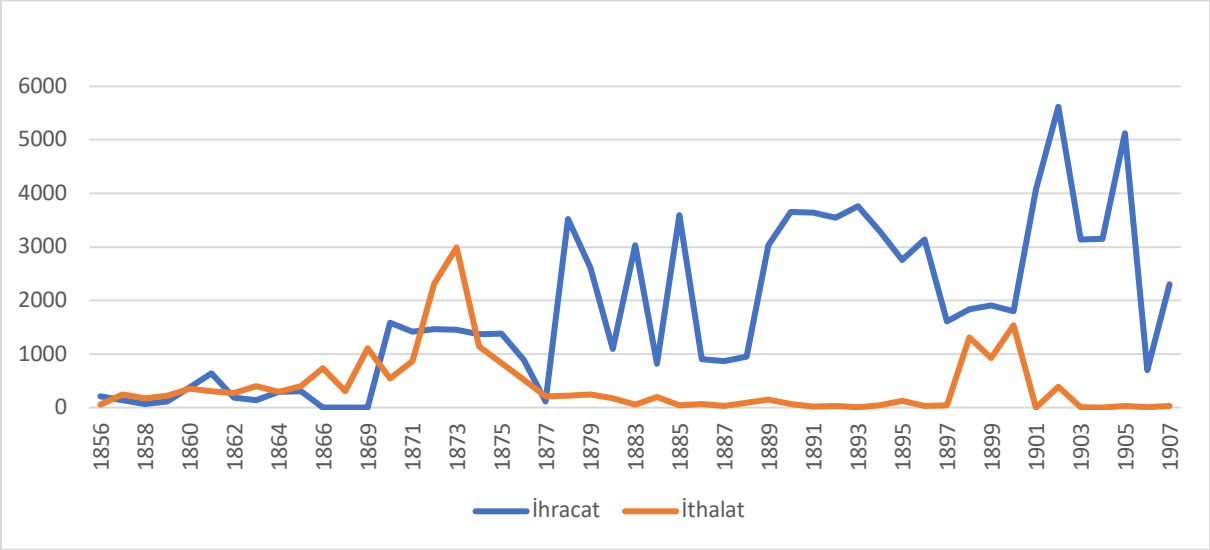
3.3.2.1.5. Yenikale / Kerç

Kerç limanı, Karadeniz ve Azak Denizi arasındaki Kerç Boğazı kıyısında bulunan bir limandır. Kerç bir şehir olarak tarihe, 7. yüzyılda başlıyor. Bugünkü adı ilk olarak 9. yüzyılın Rus tarihçelerinde belirtilmiştir. 15. yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlı hakimiyetine girmiştir. Bu süre zarfında burada yeni tahkimatlar inşa edildi. Kerç yarımadası, Don Kazaklarına karşı savunuldu. 1768-1774 Osmanlı-Rusya Savaşı sırasında, Rus birlikleri tarafından kuşatıldı. Kentte 674 ev, bir kilise ve yaklaşık 50 küçük dükkân vardı. Türk ve Tatar nüfus şehri terk etti. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'nda Kerç (Yenikale), Osmanlı hakimiyetinden çıktı. Kırım bölgesi, Rusya'ya verildi. 1820'lerde Kafkasya ile büyüyen ticaretin etkisiyle bu şehir tamamen iyileştirildi. 1853-1856 Kırım Savaşı sırasında İngiliz birlikleri tarafından ele geçirildi ve yangınlar yüzünden ağır hasar gördü.[115]

[114] Kardasis, s.126
[115] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.404-406

Grafik 3.11: Kerç Limanında İthalat-İhracat (1856-1907)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

1793 yılında 9.958 ruble olan ihracatı, 1797 yılında %27 artarak 12.680 rubleye, 1793 yılında 2.963 ruble olan ithalatı ise 1797 yılında 4,8 kat artarak 14.193 rubleye ulaşmıştır.[116] Böylelikle 1793 yılında ihracatı ithalatından fazla iken, 1795-1797 arasında artış hızı daha fazla olan ithalat değeri, ihracatı geçmiştir. Kerç limanı, tahıl ticaretinin merkezi olarak önem kazanmıştır. Kerç limanı, diğer Azak limanlarından farklı olarak 1877 yılı öncesi dönemde zaman zaman ithalatı ihracatından daha fazla gerçekleşmiştir. Özellikle 1872-1873 yıllarında en büyük dış ticaret açığını vermiştir. 1878 yılından itibaren ise dış ticaret fazlası vermeye başlamıştır. 1898-1900 arasında aradaki fark kapanmakla beraber 1902 yılında en yüksek ihracat miktarına ulaşmış ve en yüksek dış ticaret fazlasını verdiği yıl olmuştur. Ticarete konu olan tahıl ürünleri incelendiğinde ise diğer Azak limanlarında olduğu gibi buğday ağırlıklı bir ihracat söz konusudur. Fakat 1884 yılından itibaren arpa da önemini hissettirmeye başlamıştır.

3.3.2.2. Kuzey Karadeniz Kıyısı

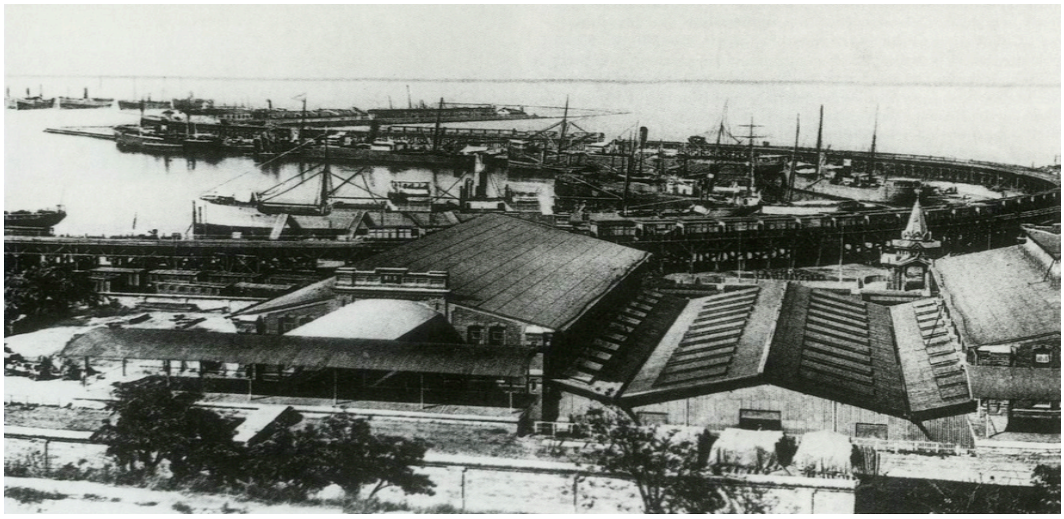
3.3.2.2.1. Hocabey / Odessa

Odessa liman kenti, Karadeniz'in kuzey batısında Dinyester ağzından 30 km uzaklıktadır. 1480 yılında bu bölge Osmanlı idaresine katıldı ve buraya Hocabey adı verildi. 1764 yılında

[116] Oddy, s.168

Hocabey yakınlarında Yeni Dünya Kalesi inşa edilmiştir. Bu kale, iki yuvarlak kulesi olan duvarların yüksekliği 7–8 m'ye ulaşan küçük bir kale idi. Osmanlı-Rusya Savaşı'nın başlamasından sonra 1787'de bu kalenin önemi büyük ölçüde artmıştır. 1789 yılında bu kalenin düşmesiyle Hocabey, Rusya'nın eline geçmiştir. Rusya, 1791'de Yaş Antlaşması'nın sonucu olarak Hocabey'i resmen kendi topraklarına dahil etmiştir.[117] Osmanlı Devleti de Dinyester ve Güney Bug arasındaki sahil bölgesinde kalan alanda Rusya hakimiyetini tanımış oldu.[118] Bu tarihten itibaren Kuzey Karadeniz sahili ve iç bölgeleri artık bir sınır bölgesi değil, Rusya eyaleti olmuştur. Çarlık yöneticileri de bu bölgeyi Yeni Rusya (Novorossiia) diye adlandırdı.[119] 27 Mayıs 1789 tarihinde II. Katerina, Karadeniz'in kuzeybatı kıyısındaki Hocabey'in yerine askeri ve ticari bir liman inşa edilmesini emretti. Limana destek vermek için kentin inşası, aynı yılın Ağustos ayında başladı.[120] Burası, Rusya hakimiyetinden önce nüfusu 2.000 kişiyi aşmayan bir kasabaydı. Limanı ve demirleme yeri kötüydü. Ayrıca doğu rüzgarlarına açık olmasının ve kışın buzlanma yaşanmasının koya girişi birkaç hafta engellemesi yüzünden ilgi çekici bir yer değildi. Fakat kuzeybatı sahilinde tahkim edilmiş en önemli kasabaydı. Dinyeper halici ile Dinyester ve Tuna nehirleri arasında hâkim bir konumu vardı. Azak limanlarının aksine derin bir limandı. Rusya donanmasının Sivastopol'daki üssüne yakın bir mesafedeydi. 1794'te bu kente, Yunan kolonisi Odessus'tan etkilenerek Odessa adı verildi.[121]

Şekil 3.2: 19. Yüzyılın Sonlarında Odessa Limanı



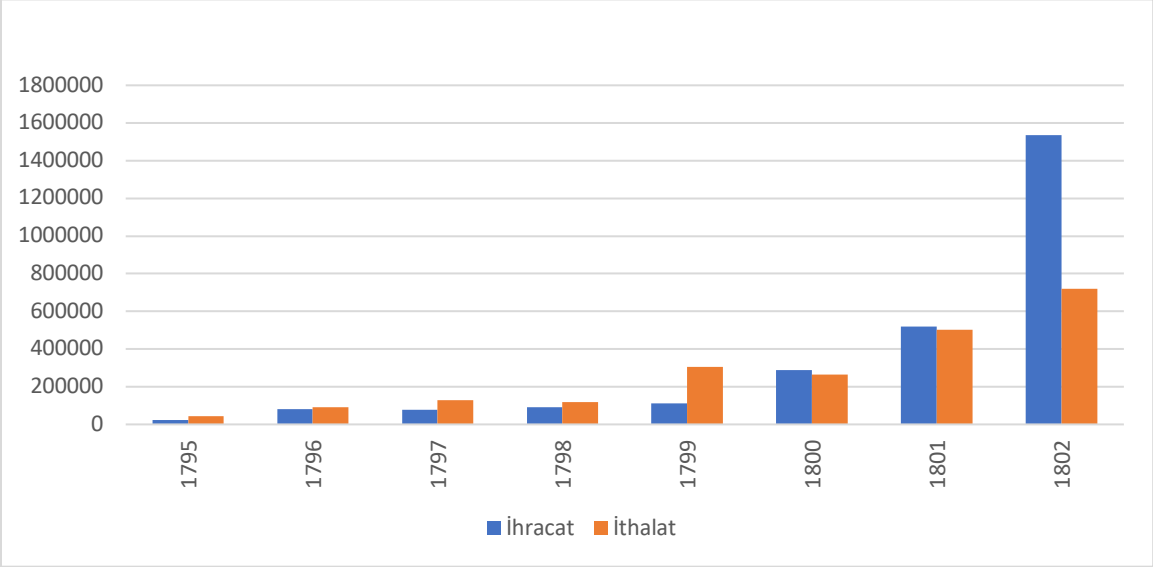
Kaynak: Odessa Memories, Ed: Nocolas V. IIjine, Patricia Herlihy, University of Washington Press, 2004, s.59

[117] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.581
[118] Beydilli, "Yaş Antlaşması", s.343-344
[119] King, s.162
[120] Tony A. L. Rice, "Odessa", **The Oxford Encyclopedia of Maritime History**, Ed. John b. Hattendorf, Vol.1, Oxford University Press, 2007, s.165
[121] King, s.163

19. yüzyıl boyunca Odessa büyük gelişme kat etti. Böylece St. Petersburg ve Moskova'dan sonra Rusya'nın en kalabalık üçüncü önemli şehri oldu.[122] Mitchell'in tarihsel istatistiklerine göre 1750 yılında 2.000 kişi olan Odessa şehri, 1861 yılında 115.567'e, 1914'de ise 630.000'e ulaşmıştır.[123] Odessa'nın nüfusunun bu seviyelere çıkması, şehirleşme yaşandığının ve şehrin bir cazibe merkezi haline geldiğinin bir göstergesidir. Özellikle tahıl ihracatının artmasıyla Rusya'nın her yerinden, Orta Avrupa'dan ve Yakındoğu'dan gelen göçmenlerle nüfusu giderek artmış ve Rusya'nın Avrupa'ya açılan penceresi haline gelmiştir. 1867 yılında Odessa'ya gelip bir gün kalmış olan Amerikalı yazar Mark Twain; *"uzun zamandır Odessa'ya ayak bastığımdaki kadar kendimi evimde hissetmemiştim"* der. Odessa'nın Amerikan şehirleri gibi göründüğünü söyleyip güzel, geniş sokakları, iki ya da üç katlı evleri, geniş temiz kaldırımları çevreleyen mimari süslemelerini gördükten sonra *"bu şekilde, sadece Amerika'yı gördük! Rusya'da olduğumuzu hatırlatacak tek bir şey yoktu"* diye yazıyor.[124]

Grafik 3.12: Odessa Limanında İthalat - İhracat (1795-1802)

(gümüş Ruble)



Kaynak: Herlihy, s. 19 ve Oddy, s.168 verilerinden oluşturulmuştur.

[122] Lewis Siegelbaum, "The Odessa Grain Trade: A Case Study in Urban Growth and Development in Tsarist Russia", **Journal of European History**, Vol. 9, 1980, s.119; M.E. Falkus, **The Industrialisation of Russia** 1700-1914, Macmillan, 1972, s.35

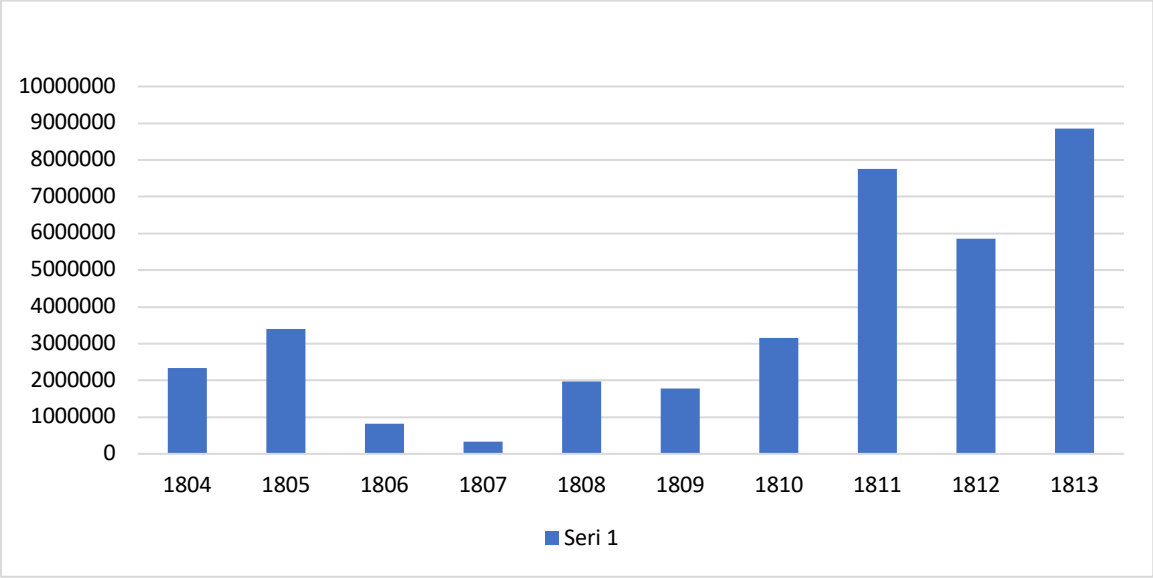
[123] Patricia Herlihy, **Odessa: A History 1794-1914**, Harvard University Press, 1991, s.234

[124] Mark Twain, **The Innocents Abroad**, American Publishing Co., 1869, s.387-388

Odessa'nın kuruluşundan sonra ilk dönemindeki ticaret verilerine bakıldığında başlangıçta ithalatın, ihracattan fazla olduğu görülmektedir. Bunun nedeni şehir imar edilirken birçok yeni inşaat için inşaat malzemelerini deniz yoluyla getirtmek zorunda kalınmasıdır. 1798'de Taganrog limanının ithalat değeri 447.657 ruble iken ihracatı 858.705 rubledir. Bu rakam ile Odessa limanından hayli yüksektir. Fakat 1805 yılına kadar Odessa limanı ile Taganrog limanı arasındaki fark kapanmıştır. 1800 yılından itibaren ise Odessa limanında ihracat, ithalatı aşmış, 1795 ile 1802 arasındaki yedi yılın sonunda ihracat 62 kat artmış, ithalat ise 17 kat artmıştır.[125]

Grafik 3.13: Odessa'nın Deniz Yoluyla İhracatı (1804-1813)

(Ruble)



Kaynak: Patricia Herlihy, **Odessa: A History 1794-1914**, s. 39 verilerinden oluşturulmuştur.

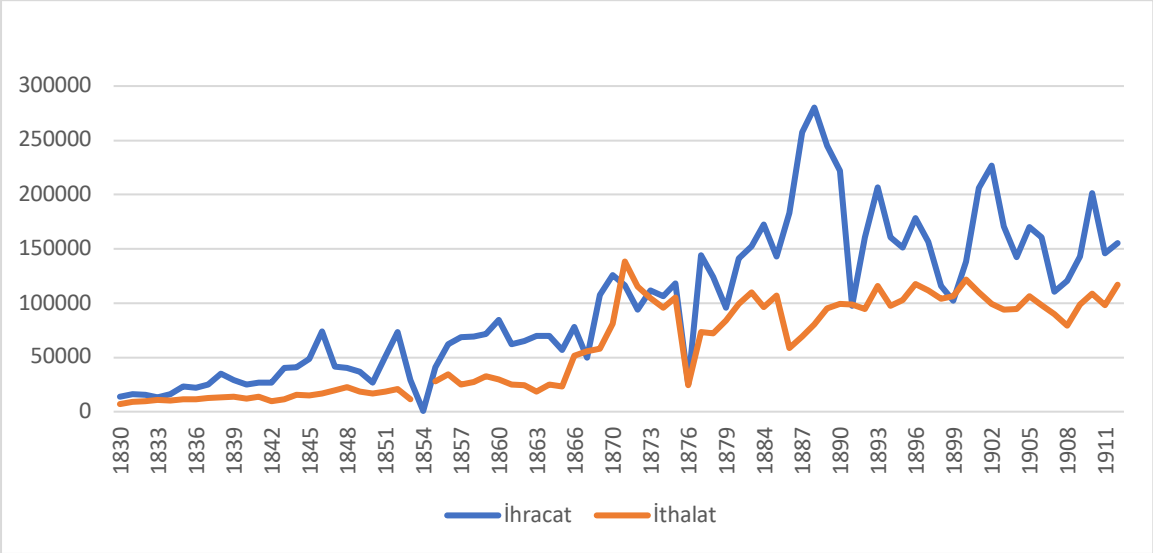
1803 yılında Rusya'nın Karadeniz limanlarında ithalat ve ihracat üzerindeki gümrük vergileri üzerinde %25 oranında indirim uygulandı.[126] Grafik 3.13 üzerinden Odessa'nın deniz yoluyla ihracatı incelendiğinde ihracattaki geniş dalgalanmalar uluslararası politikadaki sürekli çatışmaları yansıtıyor. Osmanlı ile Rusya 1806 ile 1812 yılları arasında savaştaydı ve buna rağmen Karadeniz limanlarında ticarete izin verildi.[127] Fakat ticaretin bundan etkilenmesi kaçınılmazdı. Odessa limanına bir önceki yıl 643 gemi gelmişken 1806 yılında 279 gemi

[125] Herlihy, s.19; Oddy, s.168
[126] Herlihy, s.18
[127] Virginia Paskaleva, "Osmanlı Balkan Eyaletlerinin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı (1700-1850)", **İ.Ü.İ.F.M.**, Cilt 27, Sayı 1-2, İstanbul, 1968, s.64

gelmiştir. Buğdayın fiyatı ise eski seviyesinin çeyreğine kadar düşmüştür. Bu dönemdeki Osmanlı-Rusya savaşı sonrası Rusya, Osmanlı'ya tahıl ihracatını yasakladı. Böylece İstanbul'da kıtlık çıkacağı düşünülüyordu. Fakat Osmanlı Devleti Mısır, Kıbrıs, Sicilya ve diğer bölgelerden tahıl ithal ederek yeni tedarikçiler buldu. Bu durum sonrasında Odessa, ticaretinde durgunlukla karşılaştı. Odessa valisi Duc de Richelieu, 1811'de Petersburg'a giderek Çar'ı ikna edip bu durumum düzeltilmesini sağlamıştır.[128]

Grafik 3.14: Odessa Limanında İthalat-İhracat (1830-1912)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

1812'den sonra Rusya'nın güneyinde hızlı bir ekonomik büyüme başlamıştır. 16 Nisan 1817'de Rus Çarı'nın emriyle Odessa'ya bugünkü deyimle serbest ticari bölge statüsü verilmiştir.[129] Böylelikle 1817-1859 yılları arasında vergiden muaf tutulmuş ve bu nedenle malların fiyatları Odessa'da diğer şehirlerden çok daha düşük kalmıştır.[130] Bu durum da Odessa'yı uluslararası büyük bir ticaret merkezi haline getirmiştir. 1830 yılından sonrasını gösteren Grafik 3.14 incelendiğinde Odessa ticaretinde genel bir artış gözlemlenir. Ayrıca 1846'da İngiltere'nin "Tahıl Kanunları" olarak adlandırılan korumacılık politikalarının kalkması sonuncunda bir tahıl ambarı olarak bilinen Güney Rusya'da hemen etkileri

[128] Herlihy, s.41
[129] A. B. Şirokorad, **Osmanlı-Rus Savaşları**, Selenge Yayınları, İstanbul, 2009, s.316
[130] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.582; King, s.164; Tony A. L. Rice, s.165; Siegelbaum, s.115

görülmüştür. Bu ticaretin seyrinde uluslararası faktörler, Osmanlı-Rusya savaşları ve yapılan antlaşmalar yine en önemli etken durumundadır. 1853-1856 yılları arasındaki Kırım Savaşı, ticaret üzerindeki dalgalanmanın sebebidir. 1854 yılında Odessa limanındaki ihracat bir önceki yıla göre % 98 oranında azalmıştır. Bunun gibi uluslararası etkenlerin yanında iç faktörlerin de ticarette etkisi olmuştur. Örneğin; gemileri kuzeydoğu rüzgarlarına karşı korumak ve Dinyeper ağzındaki akıntıların getirdiği alüvyonla dolmasını engellemek için içine 150 yelkenli geminin girebildiği bir mendirek yapılmıştır.[131] Odessa deniz feneri (Vorontsov), Odessa'daki Reid iskelesinin ucuna 1862'de bir ahşap fener olarak inşa edildi. Bu ahşap fener daha sonra 1872'de taştan yapılarak yeniden inşa edildi.[132] Bunlarla birlikte Odessa'nın belirli bir süre serbest ticaret limanı olması, kendi hinterlandını oluşturması ve buharlı gemilerin de gelmesiyle ticaret gelişme göstermiştir.

Şekil 3.3: 1900 Yılı Odessa Deniz Feneri (Vorontsov)



Kaynak: Odessa Memories, s.47

Osmanlı Devleti ile Hocabey (Odessa) liman kenti arasında 1910 senesine ait ithalat-ihracat istatistiklerini içeren bir adet rapor şehbenderlik kayıtlarında bulunmaktadır. Rapor, Hocabey Baş Şehbenderi Mehmet Atıf Bey imzasını taşımaktadır. Rapor içeriğine göre 1906

[131] King, s.166
[132] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.810

yılında meydana gelen ihtilâlin ardından ticaret hacminde azalma olduğu, ardından ticaretin Rusya'nın iç bölgelerine çekildiği anlatılmaktadır. Rapora göre Hocabey limanındaki ticaretin geliştirilmesi için iki önemli çalışma sıralanmıştır; Birincisi, Hocabey limanının geliştirilmesi; İkincisi, Moskova, Kiev, Varonej yollarını Hocabey şehrine bağlayan hattın inşası.[133] Bu ifadelerden Rusya'nın Odessa limanı üzerindeki ticareti geliştirmek için birtakım girişimlerde bulunduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte Hocabey limanındaki gemi hareketliliğine bakıldığında 1909 yılında limana 3.643 vapur, 2.511 yelken gemisi ve 524 mavna giriş yapmış iken; 1910 senesinde 4.859 vapur, 2.791 yelken gemisi ve 736 mavna giriş yapmıştır. 1910 senesinde, 1909 senesine göre artış görülmektedir.[134] Rusya kıyılarından limana gelen gemilerin sayısı ise 1909'da 3.113 iken, 1910 yılında ise 3.847 adet olmuştur. Limana giriş yapan yabancı devletlerin gemi sayısı ise 1909'da 756 iken, 1910 senesinde 1.012 olduğu görülmektedir. Ayrıca yabancı devletlerden gelen gemiler raporda bir sıralamaya tabi tutulur: ilk sırayı İngiltere 302 gemisiyle, ikinci sırayı İtalya 100 gemisiyle, üçüncü sırayı Almanya 72 gemisiyle, dördüncü sırayı Avusturya 69 gemisiyle, beşinci sırayı Yunanistan 26 gemisiyle, altıncı sırayı Hollanda 24 gemisiyle ve yedinci sırayı ise Fransa'nın 21 gemisiyle yer aldığı görülmektedir. Rapora göre; bunlardan sonra Belçika, Danimarka, Norveç, Bulgaristan, Romanya ve Osmanlı gemileri gelir ki, bunların gemi sayıları çok azdır. Bütün bu gemilerin 1910 senesinde Hocabey'e taşıdıkları yüklere bakıldığında toplam yükün 80.898.146 pud olduğu ifade edilmiştir. Bu yükün 56.846.399 pudu vapurlar, 9.728.884 pudu yelken gemileri ve 14.322.863 pudu ise mavnalar ile limana ulaşmıştır.[135] Şehbenderlik raporundan hazırlanan tabloda, 1910 yılında Osmanlı Devleti'ne Hocabey'den yapılan ithalatta değer açısından ilk sırayı 2.654.058 ruble karşılığında un alıyor. İkinci sırada ise 2.177.670 ruble karşılığında şeker ve üçüncü sırada 1.241.841 ruble karşılığında buğday yer alıyor. 1910 yılında Hocabey'den Osmanlı Devleti'ne yapılan ithalatın toplam değeri ise 12.044.910 rubledir. Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya Hocabey üzerinden yaptığı ihracat istatistiklerine bakıldığında ise ilk sırayı 1.549.930 ruble değerinde ceviz ve fındık alırken ikinci sırayı 1.1.24.302 ruble değerinde pamuk ve üçüncü sırayı 865.510 ruble değerinde zeytin almaktadır. 1910 yılında Rusya'ya Hocabey limanı üzerinden yapılan toplam ihracat değeri ise 6.287.153 rubledir.[136]

[133] **Ticaret Layihaları**, "Hocabey Baş Şehbenderliği Raporu", c.7, Rumi 1328/Miladi 1912-1913, s.3
[134] **Ticaret Layihaları**, "Hocabey Baş Şehbenderliği Raporu", s.22
[135] **Ticaret Layihaları**, "Hocabey Baş Şehbenderliği Raporu", s.23
[136] Bknz: Ek 2

3.3.2.2.2. Nikolayev

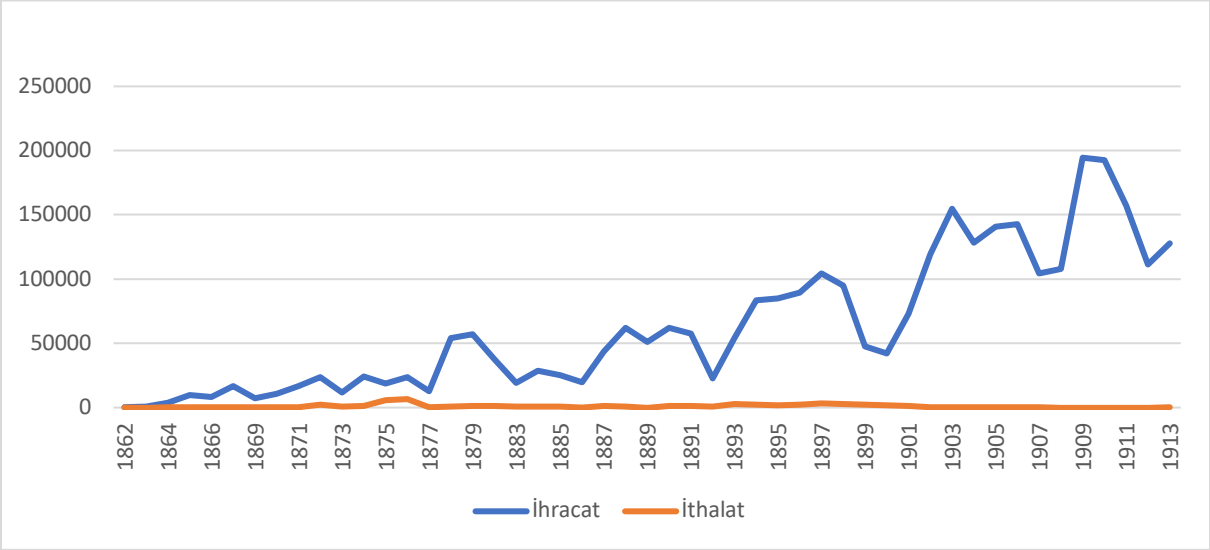
Nikolayev, Güney Bug nehrinin sol kıyısında, Ingul nehri ile kesiştiği noktada Karadeniz'e 80 km uzaklıkta büyük bir yarımadada yer almaktadır. Nikolayev şehri, 1789 yılında Rusya'nın güneyindeki Novorossiya Prensi General Potyomkin tarafından bir tersane olarak kurulmuştur.[137] Yaklaşık 3 kilometre genişliğinde seyreden bir nehir olan Bug, Dinyeper lagününe boşaldığı zaman 8-9 kilometreye açılıyor. Ancak, lagünün ağzındaki suların derinliği 1,5 metreyi aşmamaktadır. Bu da büyük kargo gemilerinin Nikolayev'e ulaşmasının zor olduğu anlamına gelmektedir. Kentin ticareti için bulunan çözüm ise tahılları mavnalara yükleyip oradaki yol kenarına demirlemiş olan gemilere yeniden yükleyerek, Odessa'ya taşımaktı. Böylece Odessa sadece kendi sakinlerinin ticari faaliyetlerinden değil, aynı zamanda Nikolayev'den de faydalanmıştır.[138]

Şehrin tarihi, her zaman gemi inşası ve onarımı ile yakından bağlantılıydı. Gemi inşaatı bu dönemde önemli ölçüde gelişti. İlk Rus vapuru, 1828'de burada inşa edildi. Rusya'nın Karadeniz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sivastopol'a taşınmasına kadar, 100 yıldan uzun bir süredir, Nikolayev'de bulunuyordu. 1862'de ticari liman ve gümrük ofisi çalışmaya başladı. Hububat ve demir cevheri Nikolayev aracılığıyla taşındı. 19. yüzyılın sonlarında Nikolayev limanı, Rus İmparatorluğu'nda, St. Petersburg ve Odessa'dan sonra, yabancı ülkelerle ticaret açısından üçüncü sırada yer aldı.[139] Nikolayev'in nüfusu 1811 yılında 4.000 kişi iken, 1863'te 65.000'e, 1897'de 92.000'e ve 1914 yılında ise 103.000'e yükselmiştir. Yani 103 yılda nüfus 25,7 kat artmıştır.[140]

[137] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.553
[138] Kardasis, s.32
[139] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.553
[140] Kardasis, s.34

Grafik 3.15: Nikolayev Limanı İthalat-İhracatı (1862-1913)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

1793 yılında Nikolayev limanının ihracatı 106.515 ruble iken, 1794 yılında 95.400 rubleye, 1795'te ise 8.802 rubleye düşmüştür. 1796 yılında 18.609 rubleye çıkarken 1797 yılında 37.341 rubleye yükselmiştir.[141] 1792 yılında Nikolayev'de buğday ihracatı 15.682 chetvert[142] iken, 1893'de 26.010 chetvert'e çıkmış, 1794 yılında 6.511 chetvert'e düşmüştür. Bu durumu kötü hasatla, çekirge saldırılarıyla ve devletin tahıl ihracatına karşı koyduğu yasakla açıklamak mümkündür.[143] 1862 yılında, ticari limanın çalışmaya başlamasından sonra bir ihracat limanı olarak öne çıkmıştır. İthalat her dönem çok küçük seviyelerde ilerlerken, ihracat çeşitli periyodik döngülere rağmen sürekli artma eğilimi göstermiştir. İhraç edilen tahıl ürünlerine bakıldığında tüm Kuzey Karadeniz limanlarında olduğu gibi buğday öne çıkmaktadır. 1904 yılından itibaren arpa ikinci önemli ihraç malı haline gelmiştir.

3.3.2.2.3. Sivastopol

Sivastopol Limanı, Kırım yarımadasının güneybatı kesiminde yer alan, rüzgâr ve fırtınalardan korunmuş, dondurucu olmayan Sivastopol koyunda yer almaktadır. Beyaz

[141] Oddy, s.168

[142] Chetvert = 155,614 kg (Buğday için); Jan Gyllenbok, **Encyclopaedia of Historical Metrology, Weights, and Measures**, Vol 3, Springer International Publishing, 2018, s.2027

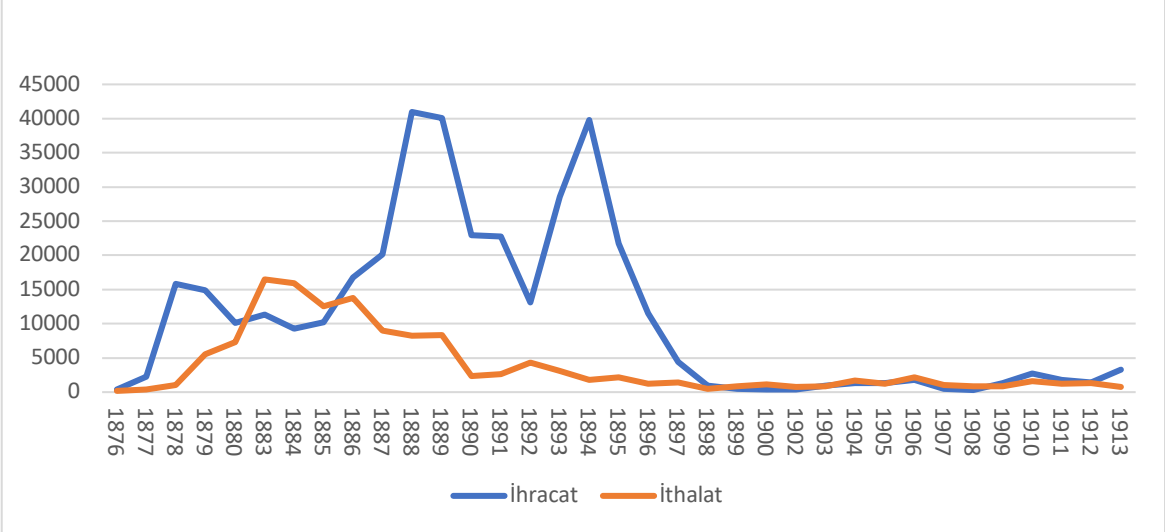
[143] Herlihy, s.6

dağlardan ötürü buraya *"Akyar" (Akhtiar)* da denilmektedir.[144] Rusya imparatoru I. Pavel, 1797 yılında şehri, Akyar olarak isimlendirilmiştir. Ancak 1826'da ölümünden sonra şehre tekrar eski adı olan Sivastopol verilmiştir.[145] Kırım'ın Rusya'ya katılmasından sonra II. Katerina, 22 Şubat 1784 tarihinde, uluslararası ticarete açık olan şehirlerdeki limanları ilan eden *"Kerson, Sivastopol ve Feodosya Kentlerinde Serbest Ticaret Üzerine Manifesto"*yu yayınlamıştır. Bu tarihten itibaren tüm dost devletlerin gemileri Sivastopol'da ticaret yapmaya davet edildi. 1863 yılında şehirde gümrükhane açıldı. 1875 yılında Sivastopol demiryolunun işlemeye başlamasından sonra ticari liman resmen ilan edildi. 1880 yılından itibaren ticaret, yoğun bir şekilde gelişti.

Sivastopol, 1804'te Rusya'nın Karadeniz donanmasının ana merkez üssü ilan edildi. Odessa, Yeni Rusya'nın idari merkeziyken, Sivastopol da yarımadanın güneybatı sahilindeki askeri merkeziydi. Derin olan Sivastopol limanına, yabancılara karşı kolayca kapatılabilecek, 900 metre genişliğinde dar bir boğazdan giriliyordu. Güvenli demirleme yeri vardı ve sahile dik bir yamacın inmesi sayesinde gemiler karaya oturma tehlikesi olmadan yakına demir atabiliyorlardı. Bir donanma merkezi için en ideal yerlerden biriydi. 1820'lerde tahkim edilmiş, demir atma yerleri ve top mevzilerinin eklenmesiyle Rusya'nın güneydeki deniz gücünün ana merkezi haline gelmiştir.[146]

Grafik 3.16: Sivastopol Limanı İthalat-İhracatı (1876-1913)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

[144] Bijişkyan, s.98
[145] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.684
[146] King, s. 164

1793-1797 arasındaki ithalat-ihracat verilerine bakıldığında; bu beş yıllık dönemde ihracat 5,3 kat artarken, ithalat %28 azalmıştır. Buna rağmen Sivastopol, bu dönemde ithalat limanı özelliği taşımaktadır.[147] 19. yüzyılın ortalarında ise Kırım'ın en büyük limanı olarak gelişirken 11 Mayıs 1890 tarihinde Rusya, burayı askeri amaçla kullanıp ticari limanı Sivastopol'dan Feodosya'ya transfer etmeye karar verdi. 1905 yılında da dış ticaret limanı kapatıldı.[148] Bu durum 1895 yılından itibaren giderek azalan ihracat miktarını açıklamaktadır. En yüksek ihracatını 1888 yılında yapmış olup, sonraki yıllarda giderek azalmış, 1898 yılından itibaren ise ithalat ve ihracat çok düşük seviyelerde gerçekleşmiştir. Bu tarihten sonra Sivastopol, ticari açıdan değil askeri açıdan önemli bir liman olarak görev yapmıştır.

3.3.2.2.4. Kefe / Feodosya

Kırım yarımadasının güneydoğu kıyısında yer alan bu bölge, Cenevizliler döneminden itibaren Kırım'ın en önemli ticaret şehri olmuş ve bu özelliğini uzun yıllar sürdürmüştür. Feodosya'nın kuruluş tarihi hakkında kesin bir bilgi bulunmamaktadır. Ancak bir Milet kolonisi olarak ortaya çıktığı, M.Ö. 6. yüzyıldan itibaren de önem kazandığı bilinmektedir. 5. yüzyılda Bizans hakimiyetinde olan şehir, imparatorun adı olan *"Teodosia"* olarak adlandırılmıştır. Tatarlar ise kâfirlere izafeten şehre *"Kaffa"* adını vermişlerdir.[149] Kefe adı 13. yüzyıldan sonra yaygınlık kazanmıştır.[150] Feodosya, Karadeniz'de Ceneviz hakimiyetinden sonra Kırım yarımadasının en büyük şehri haline geldi. Kırım'da Kerç iskelesine çıkan İbn-i Batuta seyahatnamesinde, *"Bu şehir deniz kıyısına kurulmuştur. Planı dikdörtgen şeklinde ve ahalinin ekseriyeti Hıristiyanlardan oluşuyor. Onların büyük bir kısmı aslen Cenevizlidir."*[151] diye yazıyor. Ayrıca Kefe limanına indiğinde buranın hayrete düşüren bir düzeninin olduğunu ifade etmiş ve sonrasında *"Yük ve savaş gemilerinden, küçük-büyük en az iki yüz tekneyi alacak genişliğe sahipti. Burası dünyanın en ünlü limanlarındandı."* demiştir.[152]

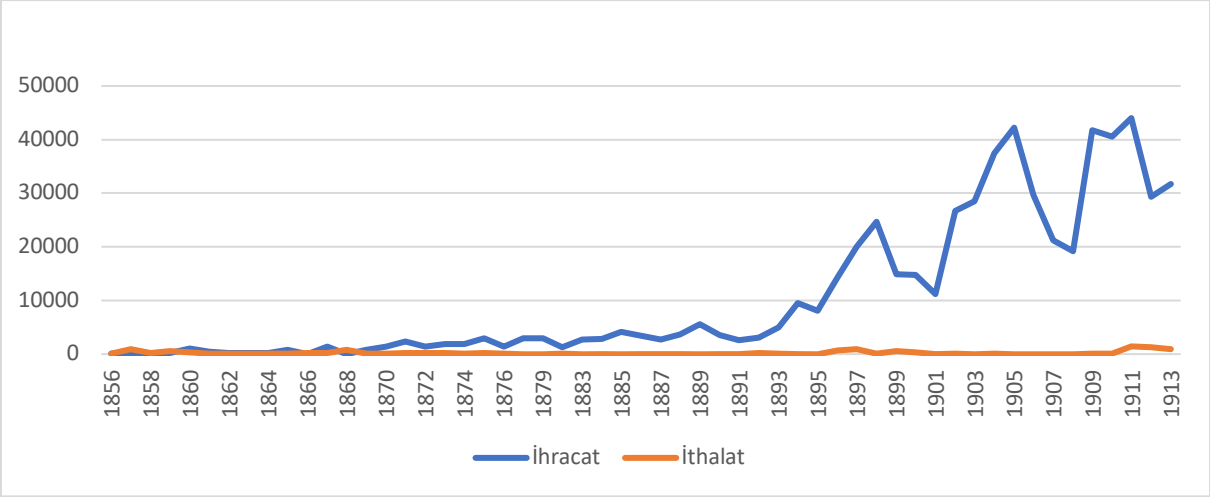
Şehrin Osmanlı idaresine geçmesinden sonra burası Osmanlı'nın kuzey politikasının başlıca ana üssü haline geldi. Şehrin ticari önemi, Osmanlı idaresine geçtikten sonra da devam

[147] Oddy, s.168
[148] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.693
[149] Bijişkyan, s.96
[150] Yücel Öztürk, "Kefe", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt.25, 2002, s.182
[151] İbn-i Batuta, s.463
[152] İbn-i Batuta, s.464

etmiştir. Burası, 16. yüzyılın ortalarına kadar Karadeniz'in bölgesel ticaretinde kuzey ile güney arasında önemli bir transit merkezi olmayı sürdürdü. Kendi hinterlandında bulunan gıda ve hammaddeler, buradan Osmanlı başkenti İstanbul'a getiriliyordu. 1672 yılında İstanbul'dan gelen bir gemiyle Kefe'ye ulaşan Fransız tüccar Chardin, kendi yazdığı seyahatnamesinde, Kefe koyunun kuzey ve güneybatı rüzgarları hariç tüm rüzgarlardan korunmuş bir yerde olduğunu, gemilerin de güvenli bir şekilde kıyıya yakın bir mesafede, on-on iki kulaca demirlediklerini anlatıyor. Ayrıca burada Karadeniz'in hiçbir limanında olmadığı kadar büyük ölçekli ticaret yapıldığını, kaldığı yaklaşık kırk gün boyunca küçük gemiler hariç 400 yelkenlinin gelip gittiğini gördüğünü, ticareti en çok yapılan ürünlerin de Azak'tan gelen tuzlanmış balık ve havyar olduğunu belirtmiştir.[153] Bu limandan ihraç edilen mallar arasında buğday, hayvansal ürünler, tuzlanmış balık, bal ve balmumu, deri ve postlar ve köleler bulunmaktaydı. Buna karşılık, pamuklu, keten, ipekli kumaşlar, şap, bakır, kuru üzüm, incir, zeytinyağı, Hint baharatı, şeker ve boya gibi malları da ithal etmekteydi.[154] Bölgenin 1783'te Rusya hakimiyetine girmesiyle Kırım ve dolayısıyla Kefe'de Osmanlı hakimiyeti sona ermiştir. II. Katerina şehrin adını Theodosia (Feodosia) olarak değiştirmiştir. Nüfus ise 19. yüzyılın sonlarına doğru artış göstermiş ve 1897'de şehirde 27.238 kişinin yaşadığı tespit edilmiştir.[155]

Grafik 3.17: Feodosya Limanında İthalat-İhracat (1856-1913)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

[153] Jean Chardin, **Chardin Seyahatnamesi: İstanbul, Osmanlı Toprakları, Gürcistan, Ermenistan, İran 1671-1673**, Kitap Yayınevi, Çev: Ayşe Meral, Ed: Stefanos Yerasimos, 1. Baskı, 2014, s.98
[154] İnalcık, **An Economic and Social History of The Ottoman Empire 1300-1600, Vol.1**, s.281
[155] Öztürk, s.184

1793 yılında ihracat 54.280 ruble iken, ithalat 77.898 rubledir. 1797 yılına gelindiğinde ise ihracat 69.470 rubleye yükselmiş, ithalat da 50.578 rubleye düşmüştür.[156] Rusya hakimiyetinden sonra Feodosya limanından yapılan ticarete bakılacak olursa başlarda oldukça düşük seviyelerde ilerlemiştir. Seyahatnamelere göre; Karadeniz'de ticaretin en canlı olduğu limanın burası olduğu anlatılırken, Grafik 3.17'e bakıldığında Rusya hakimiyetinden sonra bu ticari canlılığın yitirildiği gözlemlenmektedir. İhracatın 1896 yılından itibaren yükselişe geçtiğine bakılırsa, Sivastopol'daki ihracatın Feodosya'ya kaydığı söylenebilir. Yine de Odessa ve Nikolayev'deki ihracatın gerisindedir. En yüksek ihracatını 1911 yılında gerçekleştirmiştir. İthalat ise sürekli düşük ve ortalama bir seviyede devam etmiştir. İhraç edilen tahıl mallarına bakıldığında ise Buğday ihracatı her dönemde öndedir.

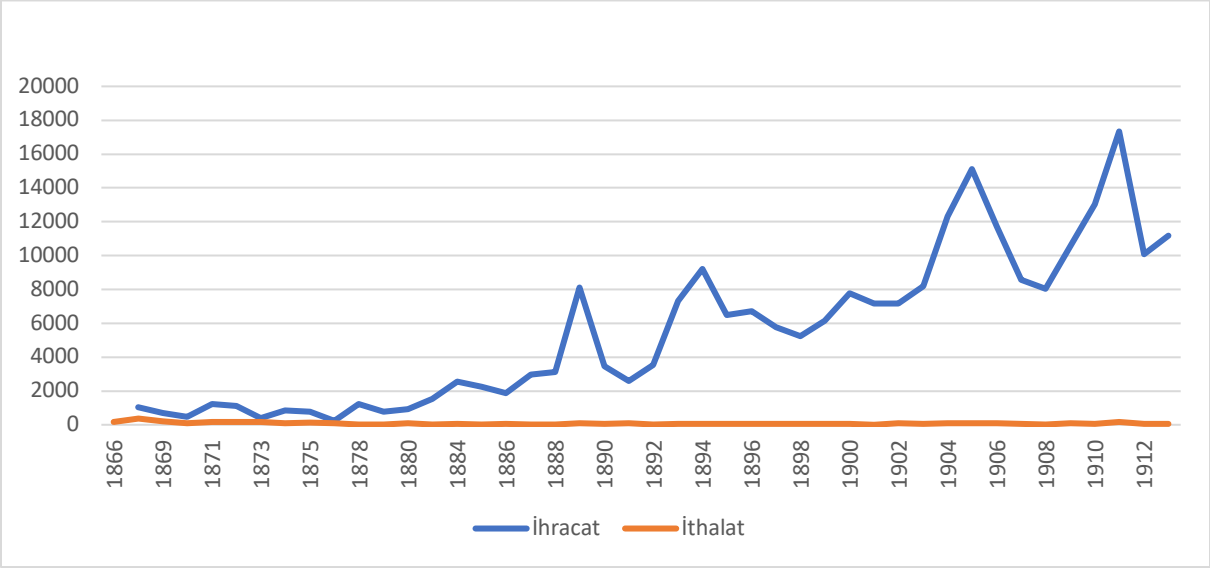
3.3.2.2.5. Gözleve / Evpatorya

Evpatorya, Kırım yarımadasının güneybatısında yer alan bir liman şehridir. Antik Yunanlı tarihçi Hekataios ve Heredot tarafından bahsedilen Antik Yunan kolonisi Kerkinitis burada bulunmaktaydı.[157] Ayrıca Kerkinitis kentinin, Batı Kırım'ın ticaret olanaklarından yararlanmış olması da muhtemeldir.[158] Daha sonraları şehre Pontus Kralı VI. Mithridatis Eupator ile ilişkilendirilerek "Eupator" adı verilmiştir. Şehir, Hazarlılar döneminde "Güsliev" (güzel ev)[159] olarak bilinirken Osmanlı döneminde "Gözleve" olarak anılmaktaydı. Kırım'ın Rusya İmparatorluğu'na dahil edilmesinden sonra 1784 yılında bu şehir, VI. Mithridatis Eupator'un onuruna Evpatorya'ya dönüştürülmüştür.[160]

[156] Oddy, s.168
[157] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.265
[158] John Hind, "Megerian Colonisation in The Western Half of The Black Sea", **The Greek Colonisation of The Black Sea Area**, Ed. Gocha R. Tsetskhladze, , Franz Steiner Verlag Stuttgart, 1998, s.142
[159] Julius Brutzkus, "The Khazar Origin od Ancient Kiev", **Slavonic and East European Review**, Vol.3, No.1, 1944, s.118
[160] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.266

Grafik 3.18: Evpatorya Limanı İthalat-İhracatı (1866-1913)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

Evpatorya limanı, diğer Kuzey Karadeniz limanları gibi ihracat limanı özelliği taşıyor. 18. yüzyılın sonlarında Evpatorya limanının ticaret durumuna bakılacak olursa 1793 yılında ihracatı 334.397 ruble iken ithalatı 91.878 rubledir. 1797 yılında ise ihracat 244.478 rubleye, ithalat ise 85.343 rubleye ulaşmaktadır.[161] Grafik 3.18'de ise 1882 yılına kadar ihracatı ortalama bir seyir izlerken bu tarihten sonra yükseliyor. 1867 ile 1912 arasında ihracat 11 kat artmıştır. İhracatın arttığı bu dönemde ihraç edilen en önemli tahıl ürününün buğday iken ikinci önemli tahıl ürünü ise arpadır.

3.3.2.2.6. Kerson

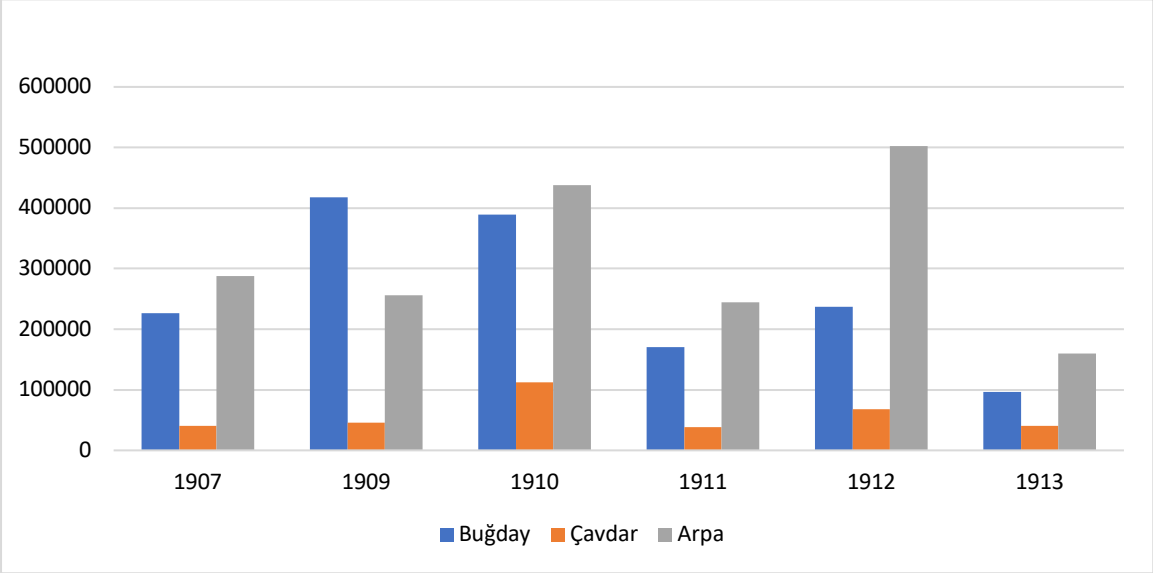
Kerson, Karadeniz'e 95 km mesafede, Dinyeper nehri üzerinde bir liman şehridir. Bu liman kentinin adı Kırım'ın güneybatısındaki antik bir Yunan kolonisi olan Chersonesos'dan (Khersones) gelmektedir.[162] Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra Rusya'nın Karadeniz'e bir çıkış noktası olarak ilgisini çeken ilk kasaba burası olmuş ve şehir 1778 yılında inşa edilmiştir. Şehir kurulduğunda bölgesel yönetimin başkenti ve hukuk mahkemelerinin merkezi haline gelmiştir. Ancak bu şehir, deniz taşımacılığı için zorluklarla dolu bir şehir olması

[161] Oddy, s.168
[162] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.414

sebebiyle Güney Rusya'nın ticaretinde öncü bir rol üstlenmeye ve uzun vadeli ticari gelişime uygun değildir. Kerson, Dinyeper nehrinin sağ kıyısında, Haliç'in ağzından yaklaşık 30 kilometre uzaklıkta, nehrin 800 metre genişliğinde olduğu bir noktada, yalnızca küçük teknelerle yaklaşılabilir bir konumdadır. Üstelik Aralık ayı ortasından, Şubat ortasına kadar genellikle iki ay süren buzlanma yüzünden deniz taşımacılığı zorlaşmaktadır. Bu nedenlerden dolayı Odessa'nın Güney Rusya'daki ticaretinin yükselişiyle birlikte Kerson'ın ticari önemi azalmıştır.[163]

Grafik 3.19: Kerson Limanından İhraç Edilen Tahıl Miktarı (1907-1913)

(Ton)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

1793 yılında Kerson limanının ihracatı 147.821 ruble iken, 1794'te 68.701 rubleye, 1795 yılında da 47.695 rubleye düşmektedir. 1796 yılında ise ihracatı %2 artarak 48.755 rubleye çıkarken 1797 yılında ise 35.233 rubleye düşmüştür.[164] Bu veriler 1793-1797 yılları arasında ihracatın %76 azaldığını göstermektedir. 19. yüzyıla ait Kerson limanının ithalat-ihracat verileri bulunmamakla birlikte Grafik 3.19'a göre ihraç edilen tahıl miktarına bakıldığında, 1907 ile 1913 yılları arasında buğday ve arpa ihracı öne çıkmaktadır. Grafiğe göre; 1910 yılından itibaren arpa ihracatı, buğdayın önüne geçmektedir.

[163] Kardasis, s.31-32
[164] Oddy, s.168

3.3.2.3. Doğu Karadeniz Kıyısı

3.3.2.3.1. Batum

Eskiçağ'da Pers İmparatorluğu'nun sınırları içerisinde "Bathys" adıyla kurulan bu liman şehri, 15. yüzyılda Osmanlı idaresine geçmiştir.[165] Trabzon'da doğan Kanuni Sultan Süleyman zamanında Trabzon-Batum Eyaletinde beş adet sancak vardır: Aşağı Batum sancağı, Yukarı Batum sancağı, Gönye sancağı, Trabzon sancağı ve Paşa sancağı.[166] 1850 yılında ise Batum sancağı, Lazistan sancağına dönüşmüştür. 1864'te Vilayet Nizamnamesi'nin yayınlanmasıyla 1867 yılında Trabzon vilayeti kurulmuş, Batum da vilayetin Lazistan sancağına bağlı bir kazası olmuştur.[167] Bu durum 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşına kadar devam etmiştir. Savaş sonrası yapılan Berlin Antlaşması'nın 58. maddesiyle Batum, Rusya'ya verilirken, 59. maddesiyle Batum'a serbest ticaret statüsü tanımlanmış ve tüm devletlerin gemilerine açılmıştır.[168] Batum bölgesi, Rusya idaresine geçtikten sonra Batum, Acara ve Artvin olmak üzere üç vilayet yönetimine ayrıldı. 12 Haziran 1883'te ise Batum vilayeti, Kutayis ile birleştirilerek "Batum Oblastı" adı altında yeni bir idari birime dönüştürülmüştür.[169] 3 Temmuz 1886 tarihinde ise Rusya, bir kararname yayınlayarak Batum limanının serbest ticaret bölgesi statüsünü kaldırdığını *"Noveye Veremya"* gazetesinde ilan etmiştir.[170]

Batum, Karadeniz'in Kafkasya sahilinde yer alan bir liman şehridir. Bölgeye görevli olarak atanan Fransız konsolosu Victor Fontanier seyahatnamesinde Batum limanı hakkında *"Liman geniştir. Kuzey ve doğudan esen rüzgarlar gemileri tehdit edecek kadar güçlü değildir. Limanda demirleme olanakları mükemmeldir. Liman, burada tek tehlikeli rüzgarlar olan batı rüzgarlarına hiç maruz kalmaz."* diyerek Karadeniz'in en iyi limanı olduğunu ifade etmiştir. [171] 1869 yılında Fransız Messageries Maritimes kumpanyasının bir vapuru ile Trabzon'a gelen

---

[165] **Kızıl Acaristan Salnamesi**, Batum, 1338, s.31

[166] Evliya Çelebi, **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, 2. Cilt, 1.Kitap, Haz: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 2. Baskı, 2008, s.99

[167] **Vilayet-i Salname-i Trabzon (SVT)**, 1286 [1869], s.68

[168] Berlin Antlaşması 58. Maddesi: *"Bab-ı Âli Rusya İmparatoruna Ardahan ve Kars ve limanıyla beraber Batum arazisini ve eski Rusya hududuyla atide muharrer had arasında bulunan araziyi terk eder."* 59. Maddesi: *"Haşmetlü Rusya İmparatoru Batum'u ticarete mahsus serbest bir liman yapmak efkârında olduğunu beyan eder."*; **Berlin Kongresi Protokollerinin Tercümesidir**, 1298 [1880], s.270-271

[169] Mustafa Sarı, **Türkiye-Kafkasya İlişkilerinde Batum (1917-1921)**, Sakarya Üniversitesi, SBE, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2010, s.30

[170] **BOA**, Y.A.HUS, 193/89, H. 27/10/1303 [M. 29 Temmuz 1886]; **BOA**,Y. PRK. A, 4/50, H. 05/L/1303 [M. 07 Temmuz 1886]

[171] Özgür Yılmaz, "Victor Fontanier'nin 1831'de Trabzon'dan Batum'a Seyahati", **Mavi Atlas GŞÜ Edebiyat Fakültesi Dergisi**, Yıl 2014, Sayı 2, s.129

seyyah Deyrolle, Batum'u birçok gemi almaya müsait, Karadeniz'in en mükemmel ve en emin limanlarından biri olarak tanımlamıştır.[172] Bu özelliğiyle 19. yüzyılın ikinci yarısında dünya ticaretine eklemlenme sürecine giren Batum, önemli bir ticaret potansiyeli gösteriyordu. Buharlı gemilerin limana uğramaya başlamasıyla limanın yetersizliği ortaya çıkmış oldu. Bölgenin ticari potansiyelinin farkında olan Osmanlı idaresi iskele inşasına başladı.[173] Bununla birlikte limanın iç bölgelerle ulaşımını sağlayabilmek için karayolu inşasına da başlandı. Batum'dan Kapandibi adlı yere kadar şose yol yapılması[174] ve Batum ile Kars arasındaki yola tadilat yapılması gündeme geldi.[175] Ayrıca Batum'da gümrük dairesi inşa edildi[176] ve bir ticaret mahkemesi oluşturuldu.[177] Bütün bunlarla birlikte Osmanlı idaresi ticaretin gelişmesi için altyapı oluşturmaya gayret etti. Fakat Batum asıl gelişmesini Rusya idaresine geçtikten sonra gösterdi. Bölgedeki İngiliz konsolosu Palgrave, 1872 yılındaki raporunda; Batum limanının Rus idaresine geçmesiyle büyük bir olasılıkla Poti'nin yerini alacağını ve Karadeniz'deki en önemli ticaret noktalarından biri haline geleceğini yazar.[178] Bölgedeki gelişmeleri gözlemleyen Marx'a göre de "*Batum limanı, Doğu Karadeniz'de gemiler için tek güvenli sığınak olduğundan, bu limanın Rusya'nın eline geçmesi, Türkiye'yi Pontus'taki son deniz üssünden yoksun bırakacak ve o kesimi Rusların özel denizi durumuna getirecektir*."[179] Batum, Rusya idaresine geçtiği ilk sekiz yıllık dönemde (1878-1886) serbest liman statüsü (Port Frank) taşıdı.[180] Batum limanı Ruslar için Kafkasların Karadeniz'e ve dolayısıyla dünya ticaretine çıkış kapısı olarak görüldüğü için önemliydi. Poti limanı da Kafkaslar için önemli bir merkezdi. 1872'de Poti ile Tiflis arasında bir demiryolu da tamamlanmıştı.[181] Fakat Poti limanındaki fiziki şartların büyük gemilerin yanaşmasına izin vermemesi ve liman koşullarının daha uygun olmasından dolayı Batum limanı, Poti limanından üstün çıktı ve Kafkas kıyılarının en önemli limanı haline geldi. Sonraki süreçte elde edilen ilk fırsatta serbest liman statüsü Rusya hükümeti

---

[172] Théophile Deyrolle, **1869'da Trabzon'dan Erzurum'a**, Çev: Reşad Ekrem Koçu, Çığır Kitapevi, Ankara, s.45

[173] **BOA**, İ. DH, 431/28535, H. 11/L/1275 [M. 14 Mayıs 1859]; **BOA**, İ. MVL, 460/20679, H. 02/B/1278 [M. 3 Ocak 1862]

[174] **BOA**, İ.ŞD, 15/665, H. 05/R/1286 [M. 15 Haziran 1869]; **BOA**, İ.MMS, 40/1642, H. 29/Ş/1287 [M. 24 Kasım 1870]

[175] **BOA**, İ.DH, 634/44063, H.24/RA/1288 [M. 13 Haziran 1871]

[176] **BOA**, İ.MVL, 548/24584, H. 05/L/1282 [M. 21 Şubat 1866]

[177] **BOA**, İ.DH, 603/42017, H. 28/Ş/1286 [M. 03 Aralık 1869]

[178] "Report By Consul Palgrave Past and Present of British Trade in the Consular District of Trebizond",**Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol 1, Haz. Musa Şaşmaz, TTK, Ankara, 2014, s.488

[179] Karl Marx, Friedrich Engels, **Doğu Sorunu (Türkiye)**, Çev. Yurdakul Fincancı, Sol Yayınları, İkinci Baskı, Ankara, 2008, s.54

[180] **Selections From The British National Archives on Adjara 1830-1921**, Vol 2: Adjara and the Russian Empire 1878-1917, Ed. Aslan I. Abashidze, Second Edition, Historical Documents Centre, s.11-17

[181] King, s.197

tarafından feshedildi.[182] Buna rağmen liman 1883'te yapılan Batum-Tiflis-Bakü demiryolu sayesinde eski önemini kaybetmemiştir. Yergin'e göre Bakü demiryolunun tamamlanması sonucunda Batum, neredeyse bir gece içinde dünyanın en önemli petrol limanlarından biri oldu.[183] Demiryolunun yapılması ve Bakü petrollerinin çıkış kapısı olması, limanın önemini daha da artırmış ve yakınlardaki diğer limanlarla olan rekabette daha avantajlı hale getirmiştir.

İngiliz konsolosluk raporlarına göre; 1867'de 4.500'ü Müslüman, 350'si Rum, 120'si Ermeni olmak üzere 4.950 kişi bulunmaktadır.[184] Trabzon vilayet salnamelerine göre; Lazistan sancağına bağlı Batum kazasında 1869 yılında 1.420 hanede 4.247 erkek nüfus bulunmaktadır. 1870 yılı salnamesinde 1.161 hanede 3.808 erkek nüfus varken, 1871-1875 yılları arasındaki salnamelerde 1.057 hanede aynı sayıda erkek nüfus bulunmaktadır.[185] 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşından sonra bölgedeki Müslüman nüfus Osmanlı'ya göç etmeye başlamıştır.[186] Böylece Batum'daki demografik yapı değişmiştir. Batum, Rusya idaresine geçtikten sonra şehrin merkezinde yapılan nüfus sayımlarına göre 1882'de 8.671, 1890'da 18.123, 1897'de 28.508 ve 1903'te 29.545 kişi bulunmaktadır.[187] Bu verilere göre Batum'a demiryolunun gelmesi ve ticaretin gelişmesi gibi gelişmelerin, şehre yeni nüfus çekmiş ve şehirleşme yaratmıştır.

Tablo 3.7: Batum Limanında İthalat ve İhracatta Gemi Sayısı ve Tonaj (1840-1905)

	İthalat		**İhracat**	
	Gemi Sayısı	**Tonaj**	**Gemi Sayısı**	**Tonaj**
1840	9	1.173	7	978
1841	14	2.811	16	3.098
1845	6	1.200	6	1.200
1846	10	1.852	9	1.727
1847	12	2.525	11	2.525
1848	8	1.265	8	1.352
1849	31	12.306	32	12.619
1851	20	5.800	20	5.800

[182] **Selections From The British National Archives on Adjara 1830-1921**, Vol 2, s.132
[183] Daniel Yergin, **The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power**, Simon and Schuster, 1991, s.61
[184] "Report by Consul Palgrave on the Provinces of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora for the Year 1860",**Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol 1, s.367
[185] **SVT**, H. 1286, M. 1869, s.67; **SVT**, H. 1287, M. 1870, s.90-91; **SVT**, H. 1288, M. 1871, s.98-99; **SVT**, H. 1289, M. 1872, s.96-97; **SVT**, H. 1290, M. 1873, s.84-85; **SVT**, H. 1291, M. 1874, s.86-87; **SVT**, H. 1292, M. 1875, s.101-102
[186] Batum'dan Osmanlı'ya gelen göçler konusunda Ayrıntılı bilgi için bknz: Nedim İpek, "Kafkaslardan Anadolu'ya Göçler (1877-1900)", **Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi**, 1991, Cilt 6, Sayı 1; Muammer Demirel, "Artvin ve Batum Göçmenleri (1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı'ndan Sonra)", **A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Sayı 40, 2009
[187] Sarı, s.43

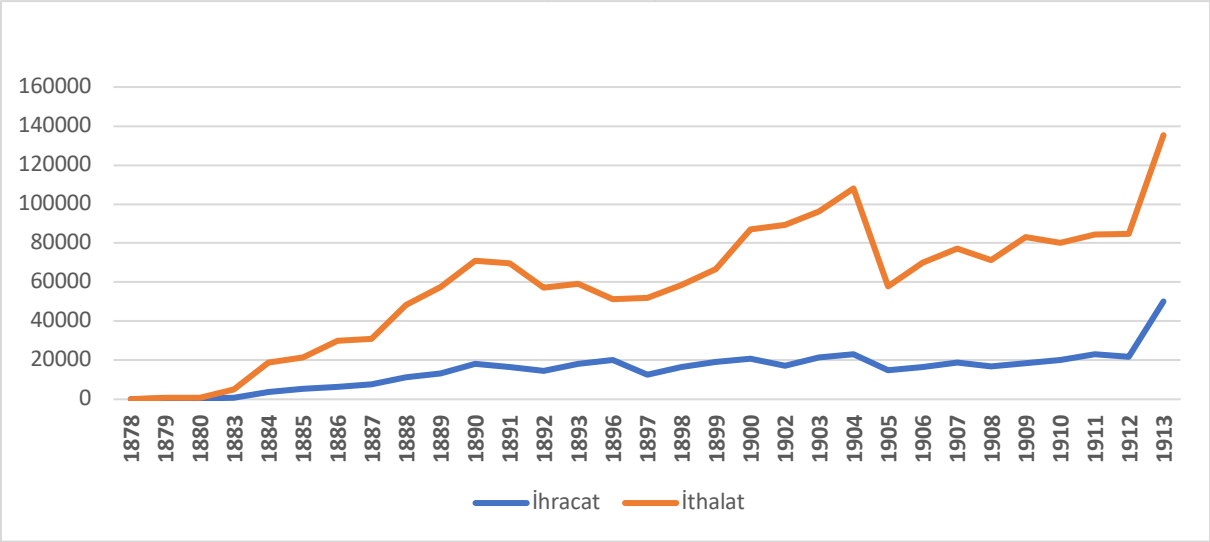
1867	19	2.053		2.348
1885	1.051	540.209	1.052	649.205
1901	801	932.584	844	1.049.907
1902	2.291	1.360.844	2.294	1.357.545
1903	2.722	1.084.	2.696	1.091.587
1904	2.053	1.033.344	2.028	1.026.541
1905	1.497	622.748	1.488	624.612

Kaynak: **Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol 1; **Selections From The British National Archives on Adjara 1830-1921**, Vol 2 raporlarındaki verilerden oluşturulmuştur.

İngiliz konsolosluk raporlarına göre; 1840-1905 yılları arasında limana giren ve çıkan gemi sayısı ve gemilerin taşıdığı kargonun tonajları Tablo 3.7'de gösterilmiştir. Tablodaki rakamlar açıkça göstermektedir ki; Batum, Rusya idaresine geçtikten sonra limandaki hareketlilik ciddi oranda artmıştır. 1905 yılında ve sonrasında limana uğrayan gemilerin sayısının ve tonajının düşmesinin nedeni, büyük oranda 1905 yılındaki ihtilâl hareketleridir. 1906 yılında limana uğrayan toplam gemi sayısı 1.314 ve taşınan kargonun tonajı ise 639.941'dir.[188]

Grafik 3.20: Batum Limanında İthalat-İhracat (1878-1913)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

[188] "Report on the Trade and Commerce of Batoum and District for the Year 1906, by Mr. Consul Stevens", **Selections From The British National Archives on Adjara 1830-1921**, Vol 2, s.538

Grafik 3.20, Batum limanının 1878-1913 yılları arasındaki ithalat ve ihracat istatistiğini göstermektedir. Buna göre 93 Harbi sonrasındaki 35 yılda ihracat 155 kat artış gösterirken, ithalat 192 kat artış göstermiştir. Ayrıca Batum, Bakü petrollerinin en önemli ihraç merkezlerinden biri olarak öne çıkmıştır. Osmanlı'nın şehbenderlik raporuna göre; 1911-1913 yılları arasında Batum'dan en çok ihraç edilen petrolden sonraki ikinci ürün manganez, üçüncü ürün ise undur.[189] En çok ithal edilen ürünlerse tuğla, kil, kiremit ve kalay levhalarıdır.[190] Osmanlı'nın Batum'a yaptığı ihracatta ise portakal, limon, soğan, nohut, ipek böceği, balık ağı, sabun, zeytinyağı gibi ürünler bulunmaktadır.[191]

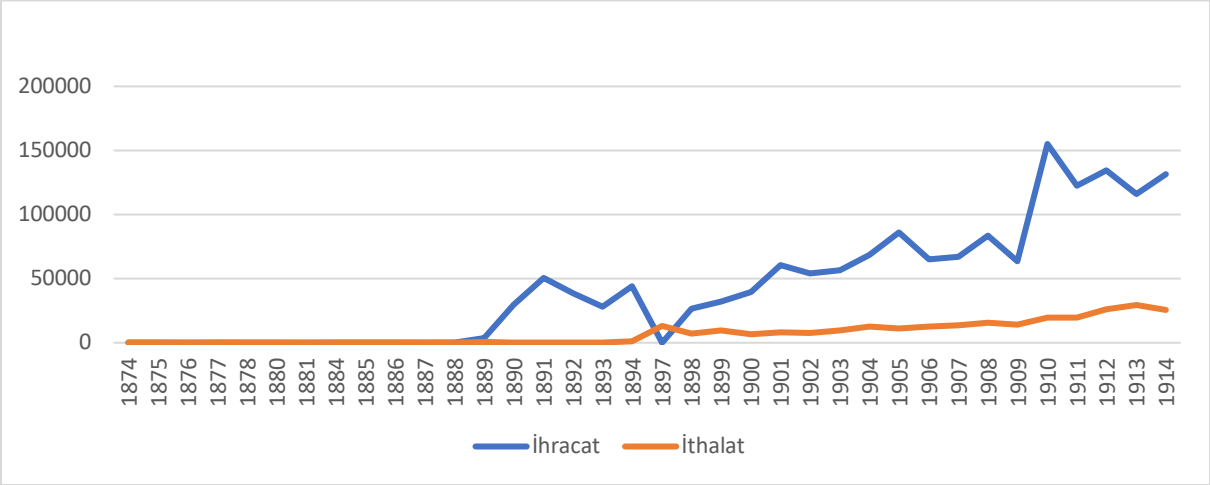
3.3.2.3.2. Novorossiysk

Novorossiysk, Karadeniz'in donmayan Tsemes Körfezi kıyısında yer alan liman kentidir. 1722'de körfezde Osmanlılar tarafından bir kale inşa edildi. 1829'da, Edirne'de imzalanan anlaşma ile burası Yeni Rusya'nın kıyısı oldu. 1838'de de Novorossiysk şehri kuruldu. 30 Haziran 1845'te Rusya İmparatoru, Novorossiysk'te bir liman inşa etmeyi emretti. Limanın kurulmasından sonra deniz ticareti, kentte önemli bir faaliyet haline gelmiştir. 1846 yılında 102 Rus ve 17 yabancı gemi Novorossiysk'i ziyaret etti. Bu dönemde liman çavdar, buğday, bal, balık, tütün ve şeker ihraç etti. 1882 yılında ilk çimento fabrikası burada kuruldu ve çimento sektörünün önemli bir merkezi haline geldi. 1887 yılında, limanın toplam cirosu "Russian Standard Şirketi" tarafından işletilen sadece bir ahşap iskele ile 120.000 tona ulaşmıştır. 1888 yılında inşa edilen Novorossiysk demiryolu hattı, deniz limanı gelişiminde önemli bir faktör olmuştur.[192] Kerç Boğazı'ndan Batum'a kadar uzanan kıyı şeridinin tamamı boyunca, 300 kilometrelik bir mesafede mevcut en güvenli liman olmasıyla birlikte yüzyılın sonuna gelindiğinde Karadeniz'de önemli bir ticaret merkezi haline gelmiştir. [193]

[189] **Ticaret Layihaları**, "Batum Şehbendeliği Raporu", c.9, Rumi 1330/Miladi 1914-1915, s.193
[190] **Ticaret Layihaları**, "Batum Şehbendeliği Raporu", c.9, Rumi 1330/Miladi 1914-1915, s.192
[191] Ayrıntılı liste için Bknz: Ek 2.4
[192] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.560-568
[193] "Report on the Trade and Commerce of Batoum and District for the Year 1910, by Mr. Consul Stevens", **Selections From The British National Archives on Adjara 1830-1921**, Vol 2, s.604

Grafik 3.21: Novorossiysk Limanı İthalat-İhracatı (1874-1914)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

Novorossiysk'te 1886 yılına kadar ticarette ihracatın yeri önemsizken, 1898'den itibaren ihracat ile ithalat arasındaki farkın iyice açıldığı görülmektedir. Bu tarihten itibaren limanda ihracatın payı giderek artmaktadır. Bu farkın açılmasında Bakü ve Grozni'den gelen petrolün yabancı ülkelere ve Rusya'ya sevkiyatının başlıca merkezlerinden biri olmasının payı büyüktür.

3.3.2.3.2. Poti

Poti, Karadeniz'in doğusunda, Rioni Nehri'nin ağzında bulunan bir sahil kentidir. Antik çağlarda Phasis kasabası bu yerdeydi. Ortaçağda kasaba "Fasso" olarak adlandırıldı. 1578'de Osmanlı Devleti burada Faş kalesini inşa etti. 1828-1829 Osmanlı-Rusya Savaşı'nın bir sonucu olarak burası Rusya hakimiyetine girdi. Poti limanı ise 1858 yılında kuruldu.[194] 1869 yılında bölgeyi ziyaret eden seyyah Deyrolle, Poti'nin bir bataklık üzerine inşa edildiğini ve 12 sene önce birkaç ev ile kulübeden başka bir şey olmadığını, Rusya'nın Poti limanı için milyonlarca ruble harcadığını ifade ediyor.[195] Rusya, Trabzon üzerinden gelişen İran transit ticaretini Poti yoluyla kendine çekmek istemekteydi. Trabzon-Erzurum üzerindeki karayolunun daha kısa olmasına rağmen kötü olması işini kolaylaştırmaktaydı. Poti'den başlayıp Marani, Tiflis ve

[194] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.622
[195] Deyrolle, s.45

Nahçıvan'dan geçerek Tebriz'e giden karayolunda önemli iyileştirmeler yapıldı.[196] Batum'un da Rusya idaresine geçmesinden ve Poti-Tiflis hattına bir hat daha eklenerek Batum'a kadar demiryolu gelmesiyle ticaret, büyük oranda Batum limanına kaydı. 1872 yılında Poti ile Tiflis arasındaki demiryolu hattı tamamlandı. Bu demiryolu hattıyla birlikte Poti hızla gelişti.[197] İngiliz konsolos yardımcısı Peacock 1883 yılındaki raporunda; Poti ve Batum arasındaki rekabetin bir süre daha devam etmesinin muhtemel olduğunu ve bu iki yerin karşılaştırmalı üstünlüklerini ve dezavantajlarını değerlendirmek gerektiğini ifade eder. Hem Poti hem de Batum, Hazar'ın iç kısımlarına ve kıyılarına bir demiryolu hattı ile bağlanmıştır. Batum, derin, korunaklı ve güvenli bir doğal limana sahip iken Poti'nin en büyük dezavantajı, geniş liman ağzı ve demirlemeye engel olan sığ derinliğidir.[198] Ancak Batum'a göre Poti'nin, Tiflis ve Bakü'ye 25 mil daha yakın olması avantajdır.[199]

Tablo 3.8: Poti Limanından Yapılan İthalat ve İhracat (1912-1913)

(tonilato)

	İTHALAT		İHRACAT	
MALLAR	**1912**	**1913**	**1912**	**1913**
Çimento	4.923	2.500		
Papatya çiçeği			17	18
Pamuk tohumu			109	0
Un			85	75
Mısır			21.419	17.520
Manganez			634.200	649.780
Tuz			40	50
Deri			7	14
Fasülye			52	36
Kereste			400	888
Çam tahtası			6.000	8.300
Ceviz tahtası			1.840	2.226
Diğer ürünler	29	25	200	65
TOPLAM	**4.952**	**2.525**	**664.369**	**678.972**

Kaynak: **Ticaret Layihaları**, "Batum Şehbendeliği Raporu", c.9, Rumi 1330/Miladi 1914-1915, s.195-196

[196] Bernard Camille Collas, **1864'te Türkiye**, Çev. Teoman Tunçdoğan, Bileşim Yayınları, 2005, s.219

[197] King, s.197

[198] 1906 yılındaki rapora göre Ocak ayında ortaya çıkan bir fırtına sonucunda liman ağzının derinliği 28 feet'ten [8.53 m], 22 feet 6 inç [6.86 m] seviyesine gerilemiştir. Report on the Trade and Commerce of Batoum and District for the Year 1906", **Selections From The British National Archives on Adjara 1830-1921**, Vol 2, s.534

[199] "Report By Vice-Consul Peacock on the Trade and Commerce of Batoum for the Year 1884", **Selections From The British National Archives on Adjara 1830-1921**, Vol 2, s.105

1884 yılındaki İngiliz konsolos yardımcısı Peacock'un raporuna göre; Trans-Kafkasya'nın bazı temel ürünleri (manganez, mısır ve kereste) Poti limanına sevk edilmektedir.[200] Osmanlı'nın Batum şehbenderliğinin raporunda da 1912-1913 yıllarında Poti limanında Tablo 3.8'de de verildiği üzere çimento ithal edildiğini ve en çok ihraç edilen malların da manganez, mısır, çam ve ceviz tahtası olduğu yazılıdır. Tablo 3.9'a bakıldığında ise Poti limanında en fazla İngiltere ve Avusturya gemilerinin faaliyette bulunduğu görülüyor.

Tablo 3.9: 1913 Yılında Poti Limanı'na Gemi Hareketliliği
(tonilato/adet)

	Limana Giriş Yapan		**Limandan Çıkış Yapan**	
	Sayı	**Yük**	**Sayı**	**Yük**
Avusturya	33	76.730	33	76.730
İngiltere	87	177.906	83	168.579
Hollanda	1	1.884	1	1.883
Fransa	2	5.600	2	5.600
Almanya	9	18.420	9	18.420
Yunanistan	1	2.143	1	2.143
İtalya	8	7.530	8	7.530
Norveç	16	38.413	16	38.413
Rusya	1	812	1	812
İsveç	1	1.822	1	1.822
TOPLAM	**159**	**331.260**	**155**	**321.932**

Kaynak: **Ticaret Layihaları**, "Batum Şehbendeliği Raporu", c.9, Rumi 1330/Miladi 1914-1915, s.194-195

3.3.2.4. Batı Karadeniz Kıyısı

3.3.2.4.1. Köstence

Karadeniz'in batı kıyısında yer almakta olup M.Ö. 6. yüzyılın başlarında *"Tomis"* adıyla Miletli Yunanlılar tarafından kurulmuştur. Şehir, M.S. 1. ve 3. yüzyıllar arasında 20-30.000 civarında nüfusa sahip olup büyük bir gelişme gösterdi. 3. yüzyılda birkaç defa Gotlar'ın istilalarına maruz kaldı. Ardından Roma İmparatorluğu'nun Küçük Seythia vilayetinin merkezi haline geldi. İmparator II. Constantinus'un yeniden inşa ettirmesiyle şehir *"Constantiana"* olarak adlandırıldı. 1419 yılında bu bölge Osmanlı Devleti hakimiyetine girdi ve adı

[200] "Report by Vice Consul Peacock on the Trade and Commerce of Batoum for the Year 1884", **Selections From The British National Archives on Adjara 1830-1921**, Vol 2, s.113

"Köstence" olarak değiştirildi, Silistre sancağının Tekfurgölü kazasına bağlandı.[201] Bulgarlar zamanında şehrin ismi "Ispavod" (Allah suyu) olarak anılmıştır. Sırplar ise şehre "Köstence" yani, kendi dillerince "ılıca" demişlerdir.[202]

19. yüzyılın ikinci yarısında bölgenin stratejik öneminden dolayı Osmanlı Devleti, Köstence'ye özel ilgi gösterdi. Köstence ile Tuna üzerindeki Cernavodă (Boğazköy) arasındaki 64.675m uzunluğunda olan demiryolu inşa imtiyazı, 9 Şubat 1857 tarihinde bir İngiliz şirketine verildi. Köstence-Cernavodă hattı, 4 Ekim 1960 tarihinde işletmeye açıldı. Köstence-Mecidiye arası bir saat otuz dakikada, Mecidiye- Cernavodă arası bir saatte, toplam olarak bu mesafe iki saat otuz dakikada alınmaya başlandı.[203] Ayrıca şirket, imtiyaz süresi boyunca limanın iyileştirilmesi taahhüdünde de bulunmuştu. Limana uğrayan gemilerden çeşitli rüsumlar alma yetkisine de sahipti.[204] İmtiyaz süresi 99 sene olmasına rağmen, 1877-78 Osmanlı-Rus savaşından sonra bu demiryolu hattı, Romanya sınırları içinde kaldı. 1 Aralık 1882 tarihinde de Romanya hükümeti tarafından 1.560.000 franka satın alındı.[205] Bu demiryolu hattının işlemeye başlaması, Romanya'nın çağdaş gazetelerinde çok iyi karşılanmış ve çok faydalı olacağı kaydedilmiştir.[206] Osmanlı Devleti, Varna ve Köstence'ye demiryolu bağlantısı kurarak (o tarihlerde buğdayın Odessa'da hala kağnılarla taşındığı dikkate alınırsa) Odessa limanı ile rekabet edilebileceğini düşünüyordu.[207] Bu arada demiryolu istasyonuna ek olacak şekilde mendirekler yapılarak liman da genişletildi.[208] Liman, yaklaşık iki senelik bir çalışma sonunda 20-30 geminin rahatlıkla barınabileceği bir konuma getirilerek buradan tahıl ticaretine başlandı. Bu durum tüccarların bölgeye olan ilgisini daha da arttırdı. Köstence'de acente ve mağazalar açılmaya başlandı.[209] Ayrıca deniz feneri ve 400'e yakın yeni ev inşa edildi. 1864 idari düzenlemelerinde; Köstence, Tuna vilayeti, Tulça sancağına bağlı bir kaza merkezi oldu. 1872 yılına ait vilayet salnamesine göre; Köstence kasabasında 231 hane, 131 mağaza, 2 adet de

[201] Bogdan Murgescu, "Köstence", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 26, 2002, s.276
[202] Evliya Çelebi, **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, 3. Cilt, 2. Kitap, Haz: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 2006, s.542
[203] Collas, s.287
[204] Collas, s.212-213
[205] Ali Akyıldız, "Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği", **Osmanlı Araştırmaları**, Sayı 20, 2000, s.314-315
[206] Mihail P. Guboğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Karadeniz-Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876) ve Boğazköy-Köstence arasında İlk Demiryolu İnşası (1855-1860)", **Çağını Yakalayan Osmanlı**, Haz: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul, 1995, s.239
[207] King, s.205
[208] Collas, s.213
[209] Akyıldız, s.319

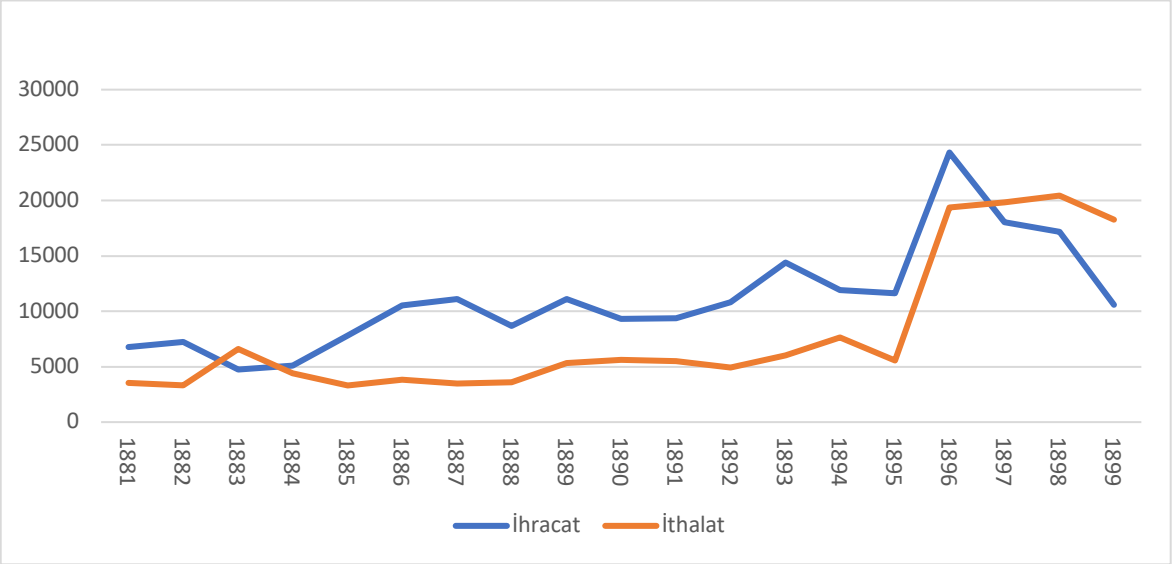
karantina bulunmaktadır.[210] Tuna vilayeti, kısa zamanda Osmanlı'da modernleşme için öncü bir model oldu.

Köstence, 1877-1878 Osmanlı-Rusya Savaşı sonrasında Rusya tarafından önce ele geçirildi ve savaşın sonunda yeni Romanya yönetimine bırakıldı. 1878'den önce Köstence, Cernavodă-Köstence demiryolunun tamamlanmasından ve limanındaki modernizasyon çalışmalarının başlamasından sonra ekonomik bir gelişmeye tanık olmuştu. 1878'den sonra ise Romanya yönetimi, şehir planlarını hazırlayarak kenti modernleştirmeyi ve sakinlerine sağlanan yaşam koşullarını iyileştirmeyi amaçlamıştır. Ekonomik gelişme sayesinde yaşanan şehirleşme, inşaat işlerinde hızlı bir artışa yol açmıştır. Limanın modernleştirilmesi ile ilgili ilk proje 1881 yılında hazırlandı. Limanın etrafı geniş setlerle çevrildi. Ayrıca modern tahıl depoları, mekanik tesisat için elektrik sağlayan bir elektrik santrali, havzaya girişte gemilere rehberlik eden deniz fenerleri yapıldı. Bütün bu iyileştirmeler sonunda limanının trafiği 1899'da 217.264 tona, on yıl sonra 784.727 tona, 1 Nisan 1911- 31 Mart 1912 arasında 1.400.725 tona yükseldi. Köstence'de bu dönemde önemli bir demografik büyüme de görülmüştür. 1831 yılında nüfusu; 1.844 iken[211] 1859'da 3.000, 1894'te 10.000'e 1912'de ise 27.000'e ulaştı.[212] Köstence'de yaşanan bu ekonomik büyüme dönemi, Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla sona ermiştir.[213]

[210] **Salname-i Vilayet-i Tuna (SVTU)**, 1289, s.111
[211] Kemal H. Karpat, **Ottoman Population 1830-1914: Demographic and Social Charateristics**, The University of Wisconsin Press, 1985, s.110
[212] Murgescu, s.277
[213] Constantin Cheramidoglu, "Aspects Regarding Constanta's Economic Life (1878-1914)", **Port Cities of The Western Black Sea Coast and The Danube: Economic and social Development in the Long Nineteenth Century**, Ed. Constantin Ardeleanu, Andreas Lyberatos, Corfu, 2016, s. 165-167

Grafik 3.22: Köstence Limanı İthalat-İhracatı (1881-1899)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

Köstence limanı bir ihracat limanı olarak öne çıkıyor. Sadece 1883 yılında ve 1897-1899 yılları arasında ithalatı ihracatından fazladır. İhraç edilen tahılların miktarlarının artması ve buradan yapılan petrol ticareti, Köstence ticaretinin gelişmesine güçlü bir ivme kazandırmıştır. 1900'lerin başlarında, bu ticaretin büyük çoğunluğu, Romanya ekonomisinin tek çıkış noktası haline gelen Köstence limanından gerçekleşti. 1910 yılında petrolün taşınması, ana petrol alanlarını Köstence ile birbirine bağlayan Ploieşti-Slobozia demiryolu hattı sayesinde gerçekleşmiştir. Ayrıca 1913'te Romanya yönetimi bir boru hattının inşasına başlamış, limanda ise petrol ihracı için özel tesisler inşa edilmiştir.[214]

3.3.2.4.2. Varna

Varna, Batı Karadeniz'deki bir kıyı düzlüğü üzerinde yer almaktadır. Kuzeydoğusundaki Kaliakra Burnu, Varna'yı kuzeydoğudan esen poyrazdan korumuş ve Batı Karadeniz kıyılarının en elverişli limanı haline getirmiştir. Şehir, Yunan kolonisi olarak 6. yüzyılda kuruldu. 1393'te Yıldırım Bayezid'in Bulgaristan seferiyle Osmanlı'nın hâkimiyetine

[214] Dimitrios M. Kontogeorgis, "International and National Ports. The Competition between the Ports Braila/Galati and Constanta during the Period 1878-1914", **Port Cities of The Western Black Sea Coast and The Danube: Economic and social Development in the Long Nineteenth Century**, Ed. Constantin Ardeleanu, Andreas Lyberatos, Corfu, 2016, s.126-127

girdi.[215] 1850/1851 yılı devlet salnamesine bakıldığında Varna, Silistre Eyaletine bağlı bir liva ve kaza merkeziydi.[216] Karadeniz kapalı bir Türk gölü iken Varna, ağırlıklı olarak Bulgaristan ve Romanya'daki beyliklerde üretilen tahıl, hayvancılık ve diğer maddeler için bir çıkış limanı olarak hizmet verdi ve İstanbul'un iaşesi için önemli bir tedarik merkezi haline geldi. Avrupa'da şehirleşmeyle ortaya çıkan tahıl talebine paralel olarak Balkanlarda üretilen tahıl ürünleri, Varna limanından ihraç ediliyordu. 1840'ların başında tahıl ticaretinin serbest bırakılması (corn law), Varna'ya yabancı tüccar getirdi. 1842'de ilk defa Bulgaristan'ın ticari ürünleri, Varna limanı üzerinden İngiltere'ye ulaştı.[217] Liman üzerindeki ticaret talebinin artması üzerine Varna ile Rusçuk arasına bir demiryolu yapılması gündeme geldi. 1859 yılında bir İngiliz şirketiyle demiryolu yapımı için bir imtiyaz antlaşması yapıldı. 1860'da kurulan Köstence-Cernavodă demiryolu hattından sonra 7 Kasım 1866 tarihinde 224 km uzunluğundaki bu demiryolu hattı tamamlanarak bölgede ikinci bir hat olarak hizmete açıldı.[218] İmtiyazlı şirketin, Rusçuk'ta ve Varna'da ikişer lokomotifi vardır. Yük ve malzeme taşımak için de 80 adet vagonu mevcuttur. Varna'da vagonların tamiri için özel bir bölüm ile Varna'ya gelen gemilerin mallarını boşaltmaları için bir iskele yapılmıştır.[219] Bu demiryolu ile birlikte 36 saat süren yolculuk, 15 saate düşmüştür.[220] Kısa bir süre sonra Varna-Rusçuk demiryolundaki yolcu ve malların akışı önemli ölçüde arttı ve Varna limanı, Orta Avrupa'dan İstanbul'a en kısa ve en hızlı yolun bir parçası olduğunu kanıtladı.[221] Ayrıca Varna üzerindeki yollar da tamir ve tanzim edildi.[222] Rusçuk ile Varna arasındaki 36 saatlik mesafede şose yol da kullanıma açıldı.[223] Bir tonilotoluk yükün Rusçuk'tan Varna'ya taşınması; karayoluyla 100 franka, denizyoluyla 50 franka mal olurken, bu ulaştırma maliyeti demiryoluyla 25 franka düşürülebilmektedir.[224] Tuna nehri üzerinden ticaret yapan tüccarlar için bu hat oldukça önemli bir rol oynamaya başlamıştır.

---

[215] Machiel Kiel, "Varna", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 42, 2012, s.524

[216] **Salname-i Devlet-i Aliye-i Osmaniye (SDAO)**, 1266, s.63

[217] Andreas Lyberatos, "Varna's Bourgeoisies from Empire to Nation-State (1840-1912)", **Port Cities of The Western Black Sea Coast and The Danube: Economic and Social Development in The Long Nineteenth Century**, Ed. Constantin Ardeleanu, Andreas Lyberatos, Corfu, 2016, s.229

[218] Vahdettin Engin, **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayın, 1. Baskı, s.40-41; Ivan Roussev, "The Black Sea Port-City in The Road of Modernization. The First Modern Attempts in Varna During The 1840s-1870s", **Port Cities of The Western Black Sea Coast and The Danube: Economic and Social Development in The Long Nineteenth Century**, Ed. Constantin Ardeleanu, Andreas Lyberatos, Corfu, 2016, s.219

[219] **Tuna Vilayet Gazetesi**, Sayı 29, 7 Cemaziyelevvel 1282

[220] **Tuna Vilayet Gazetesi**, Sayı 36, 26 Cemaziyelahir, 1282

[221] Roussev, s.219

[222] **Tuna Vilayet Gazetesi**, Sayı 80, 7 Safer 1283

[223] **SVTU**, 1289, s.114

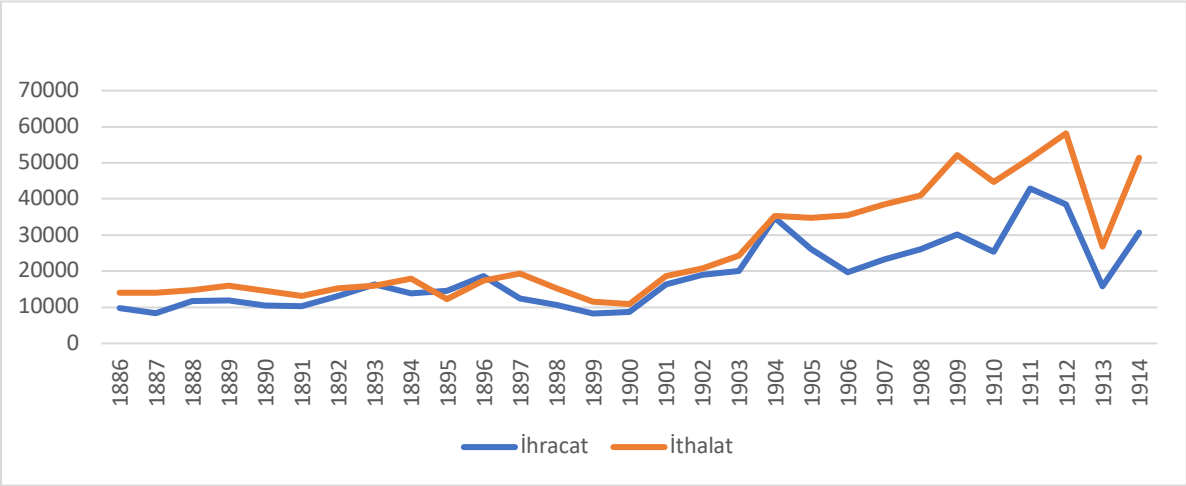
[224] Gökçen Coşkun Albayrak, **Dersaadet'in Kileri: Tuna Nehri'nde Ticaret ve Devlet,** Dergâh Yayınları, 1. Baskı, 2017, İstanbul, s.130

Bölgede Bulgar prensliğinin kurulmasıyla, Varna limanının yenilenmesi gündeme geldi ve 1895 yılında başlayan liman inşaatı 1906 yılında bitirildi.[225]

6. yüzyıla ait tapu defterlerine göre; 1526/27 yılında 2.522, 1566/69 yılları arasında 6.500 kişi yaşamaktaydı.[226] 19. yüzyıldaki nüfusa bakılacak olursa 1831 yılında Varna kasabasında 5.167 kişi bulunmaktadır.[227] Tuna vilayet salnamesine göre; 1868 tarihinde 391 köyde 58.680'i Müslüman, 20.769'u gayrimüslim olmak üzere 79.458 kişi[228] bulunmakta iken 1869 tarihinde köy sayısı 467'ye çıkmış olmasına rağmen 43.431'i Müslüman, 16.727'si gayrimüslim olmak üzere 60.158 kişiye düşmüştür.[229] 1874 yılında ise 7.978'i Müslüman, 5.170'i gayrimüslim olmak üzere 13.148 kişi bulunmaktadır.[230] Salnamede yer alan bilgilere göre; altı yılda nüfus 66.310 kişi azalmıştır. 93 Harbi sonrasında da Rus işgali esnasında çok sayıda Müslüman ve Rum nüfus göç etmiştir. 1878'de Bulgaristan kurulduktan sonra yapılan ilk nüfus sayımına göre; şehirde toplam 24.555 kişi bulunmaktaydı. 1910 yılında ise Varna nüfusu 41.419'a yükselmiştir.[231] Veriler incelendiğinde 19. yüzyıl boyunca oldukça yoğun bir nüfus hareketliliği yaşandığı görülmektedir.

Grafik 3.23: Varna Limanı İthalat-İhracatı (1886-1914)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

[225] Neriman Ersoy-Hacısalihoğlu, "XIX. Yüzyılda Liman Şehri Varna'da Nüfus Yapısı ve Ticaret", **Prof. Dr. Şevki Nezihi Aykut Armağanı**, Haz. Gülden Sarıyıldız, Niyazi Çiçek, İshak Keskin, Sevil Pamuk, Etkin Kitaplar, İstanbul, 2011, s.103

[226] Ersoy-Hacısalihoğlu, "XIX. Yüzyılda Liman Şehri Varna'da Nüfus Yapısı ve Ticaret", s.99

[227] Karpat, s.110

[228] **SVTU**, 1285, s.101

[229] **SVTU**, 1286, s.101

[230] **SVTU**, 1291, s.127

[231] Ersoy-Hacısalihoğlu, "XIX. Yüzyılda Liman Şehri Varna'da Nüfus Yapısı ve Ticaret", s.100

18. yüzyıl boyunca Varna limanı İstanbul'un hububat ihtiyacını karşılayan merkezlerden biri olmuştur. 18. yüzyıla ait İstanbul ahkâm defterlerine göre; don yağı, peynir, bal, pastırma, tabaklanmış deri gibi mallar da ticarete konu olmuştur.[232] Daha sonraki yıllarda bazı kaynaklar Varna limanını, Karadeniz'in aktif bir ihracat limanı olarak tanımlamıştır.[233] 1841 ile 1851 yılları arasında Varna limanına giren gemi sayısı 480 olup, 23.000.000 franka ulaşan ticaret hacminde 15.000.000 frankı ihracat, 8.000.000 frankı ithalat olması[234] bu bilgiyi doğrularken Grafik 3.23'de bulunan 1886 yılından sonraki rakamlar, ithalatın ihracattan daha fazla olduğunu (1893, 1895 ve 1896 yılları hariç) dolayısıyla bir ithalat limanına dönüştüğünü göstermektedir. Bazı Avrupa devletleri, bölgede ticari ilişkilerin gelişmesine paralel olarak kendi tüccarları ve ticaret gemileriyle ilgili işlerle ilgilenmek üzere, yapılan ikili ticaret antlaşmalarına uygun bir şekilde konsolosluk açma gereği duydular. 1876 tarihli Tuna vilayet salnamesine göre Varna sancağında Belçika, Yunan, Rusya, Fransa, Almanya konsolosları ile İngiltere, Avusturya, Portekiz, İspanya, İsveç, Norveç ve Flemenk konsolos vekili bulunmaktadır.[235] Avrupa devletlerinin konsolosluklarının bu bölgede bulunması, bu liman kentinin öneminin göstergesi olduğu söylenebilir.

3.3.2.4.3. Burgaz

Burgaz *(Bergos)*, Batı Karadeniz kıyısında Burgaz Körfezi'nin tam ortasında bulunan bir liman kentidir. 17. yüzyılda ortaya çıkmış, Mandren Gölü kıyısında bulunan antik Yunan şehir-kale Pirgos'tan adını almıştır.[236] Her sene uzak yerlerden malların getirildiği panayırların kurulduğu bir ticaret merkezidir.[237] Burgaz, 1831-1832 yıllarında Silistre Eyaleti'nin Varna Livası'nın Ahyolu Kazası'na bağlı bir köy konumundaydı. Fakat bu küçük bir köy olmayıp kasaba büyüklüğündeydi ve bu dönem kayıtlarında "İskele-i Birgos" olarak adlandırılmaktaydı.

---

[232] **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 2/250/836, Aktaran: Ahmet Kala (Editör), İstanbul Ticaret Tarihi 1 (1742-1778), İstanbul Külliyatı III, Haz: Ahmet Tabakoğlu, Ahmet Kala, Salih Aynural, İsmail Kara, Eyüp Sabri Kala, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul Araştırmaları Merkezi Yayın No:3, 1997, s.38; **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 2/314/1049, Aktaran: Kala, s.48; **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 3/64/248, Aktaran: Kala, s.56; **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 3/263/976, Aktaran: Kala, s.76; **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 6/220/613, Aktaran: Kala, s.204; **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 9/200/741, Aktaran: Kala, s.334

[233] John Mcgregor, **Commercial Statistics: A Digest Productive Resources, Commercial Legislation, Customs Tariffs, Navigation, Port, and Quarantine Laws, and Charges, Shipping, Imports and Exports, The Monies, Weights, and Measures of All Nations**, Vol.II, Second Edition, London, 1850, s.5

[234] Auguste Viquesnel, **Voyage dans la turquie d'Europe**, Vol 1, Paris, 1868, s.326

[235] **SVTU**, 1293, s.126

[236] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.163

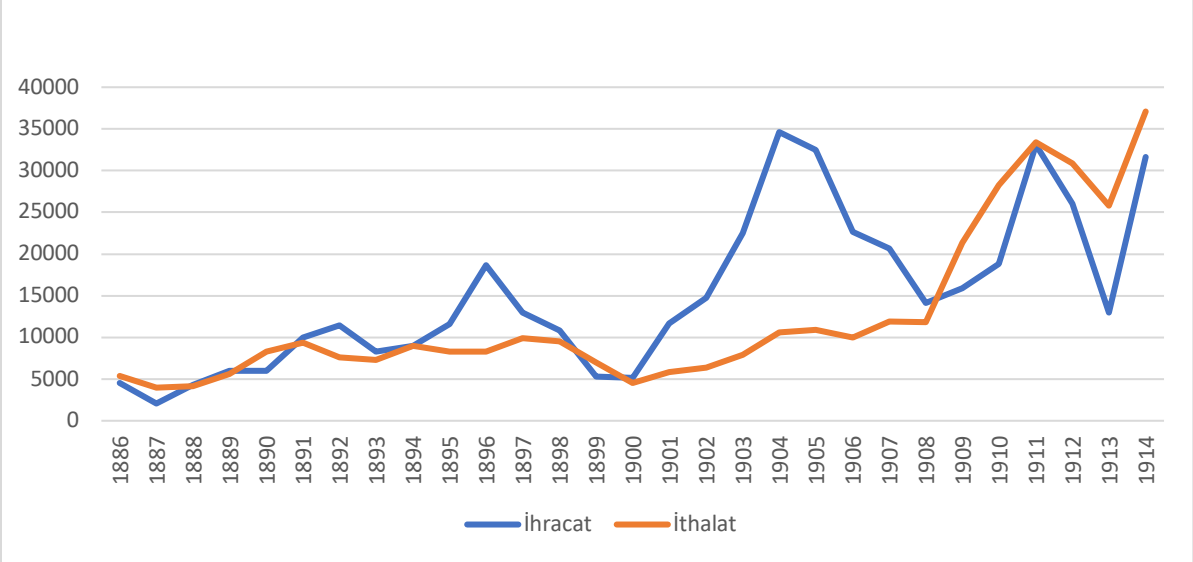
[237] Bijişkyan, s.108

1845 yılı kayıtlarında da Burgaz'ın hala Ahyolu Kazası'na bağlı bir köy olduğu görülmektedir. Fakat bu tarihte artık Ahyolu Kazası, Varna Sancağından ayrılıp Edirne Eyaleti'nin İslimye Sancağına bağlanmıştır.[238] 1877-1878 Osmanlı- Rusya savaşından sonra imzalanan Berlin Antlaşması ile Tuna ile Balkanlar arasında bir Bulgaristan Prensliği kuruldu. Ayrıca bu antlaşma ile Filibe, İslimye, Eski Zağra, Tatarpazarcığı, Burgaz ve Hasköy sancaklarından oluşan Doğu Rumeli vilayeti oluşturuldu. Prenslik 1885'te Doğu Rumeli vilayetini de topraklarına kattı.[239] Böylelikle Burgaz, Bulgaristan yönetimine girdi.

Burgaz'da Bulgaristan idaresinin başlamasından sonra ana Bulgar limanlarını geliştirme fikri öne çıktı. 20 Ocak 1889 tarihli kanunla Burgaz Limanı'nın ve Yambolu-Burgaz Demiryolu hattının inşasına karar verildi. Demiryolunun binası hızlı bir şekilde tamamlandı. Ancak limanın inşası daha uzun sürdü ve 1903 yılında tamamlandı.[240] Demiryolu ve liman inşası gibi altyapı yatırımlarından sonra limanın ulaştığı gemi ve taşınan tonaj rakamları giderek yükselmiştir. 1891-1895 arasında limandaki gemi sayısı 1.074 iken 1906-1910 arasında 1.701'e ulaşmış; taşıdığı tonajı ise 1886-1890 arasında 215.000 iken, 1906-1910 arasında 635.000'e yükselmiştir.[241] Böylece limanda kargo ve insan taşımacılığı büyük ölçüde aktive edilmiş oldu.

Grafik 3.24: Burgaz Limanında İthalat-İhracat (1886-1914)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

[238] Neriman Ersoy-Hacısalihoğlu, "19. Yüzyılda Burgaz Kasabasının Gelişimi ve Karadeniz Ticaretindeki Önemi", **Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı**, Sayı: 24, Bahar 2018, s.371-374
[239] Yusuf Halaçoğlu, "Bulgaristan", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 6, 1992, s.398
[240] Christov, s.207
[241] Christov, s.210

1838'den sonra tahıl ihracatının artması, komşu şehirlerin yanı sıra Osmanlı başkentinden, Yunan Krallığı'ndan, Ege Adaları'ndan ve İtalyan devletlerinden gelen girişimcilerin dikkatini çekti. Önemli sayıda tüccar Burgaz'a geldi ve tahıl ticaretine katılmaya başladı. 1842'de İstanbul'daki birçok tüccar Burgaz'da şube kurdular. 1845 yılında, 1.200.000 kilogramı buğday olmak üzere 105 kargo yük taşındı. Bütün bu yükler İstanbul'dan geçiyor ve büyük bir kısmı Avrupa'ya ihraç ediliyordu.[242] 1840'ların sonuna kadar ihraç edilen tahıl ürünleri; buğday (tüm hacmin en az yüzde 90'ı), arpa ve çavdarı içeriyordu. 1848-1851 civarında mısır ve yulaf da yerel pazarda emtia olarak kullanılmaya başlandı. Kırım Savaşı sırasında buğdayın payı biraz azaldı. Burgaz limanındaki tahıl talebinin genel olarak yukarı yönlü seyretmesine rağmen, ihracat rakamları 1860'lara kadar oldukça istikrarsızdı.[243] 1886-1914 arasına bakıldığında ise 1894'e kadar ithalat ve ihracatın birlikte hareket ettiği, daha sonra da ihracatın yükseldiği görülür. 1909 yılı itibariyle ithalat ve ihracat arasındaki fark giderek açılıyor ve 1904 yılında liman en yüksek dış ticaret fazlasını veriyor. 1909 yılı itibariyle de ithalat değeri, ihracattan daha fazladır.

1913 yılında Osmanlı Devleti'nin Burgaz Şehbenderi olan Hüseyin Sabri Bey'in raporunda ithalat ve ihracat üzerine bilgi verilir. Hüseyin Sabri Bey, Osmanlı'ya en çok ihraç edilen malın un olduğunu belirtmektedir. Rapora göre; Burgaz'da var olan üç önemli un fabrikası, üretimin %80'ini Osmanlı Devleti'ne satmaktadır. Bu nedenle Hüseyin Sabri Bey raporunda, Osmanlı sermayedarlarının benzer değirmenler kurulmasına teşvik edilmesi halinde yıllık milyonlarca frankın ülke içinde kalacağı tavsiyesinde bulunmaktadır. Ayrıca %80'ini koyun ve kuzunun oluşturduğu, küçük bir kısmının da kümes hayvanlarının oluşturduğu hayvan ihracatının da çoğunluğunun İstanbul'a yapıldığını belirtmektedir. İhraç malları arasında yer alan peynirin de %80'inin Osmanlı'ya gönderildiğinden bahseden Hüseyin Sabri Bey, bu yüzden memlekette peynirciliğin de teşvik edilmesini ve mandıraların açılmasını önerir. Ayrıca Osmanlı'nın Burgaz limanındaki ihracatıyla ilgili de bilgi verir. Elinde istatistiksel veri olmasa da Osmanlı Devleti'nin ihracat mallarının badem, kuru üzüm, kestane, leblebi, fındık, ceviz, portakal, limon, incir, tahin ve tahin helvası, keçi boynuzu, bal, balmumu, bulgur, katran, zeytin, zeytin yağı, nohut, palamut, pamuk, pekmez, lokum, tuzlu ve taze balıklar, çiroz, sabun, havyar, susam, anason ve maden kömürü olduğunu rapor etmiştir.[244]

[242] Christov, s.202-203
[243] Christov, s.203
[244] **Ticaret Layihaları**, "Bergos Şehbendeliğinin Ticaret Layihası", c.10, Rumi 1332/Miladi 1916-1917, s.90-95

1830'lardan itibaren Burgaz İskelesi'nin öneminin gittikçe artmasıyla nüfusunun da buna paralel arttığı görülmektedir. 1831-1832 yılında yapılan nüfus sayımına göre Burgaz'da yaklaşık 1.664 kişi olduğu 1839-1840 nüfus sayımında da yaklaşık 1.300 kişi olduğu tahmin edilmektedir.[245] Bulgaristan nüfus sayımlarına göre; 1879'da 2.950, 1884'te 5.865, 1887'de 5.749, 1892'de 8.426, 1900'de 11.738, 1905'te 12.946, 1910'da ise 14.897 kişi olduğu kayda geçmiştir.[246] Nüfus istatistiklerine bakıldığında Burgaz limanının öneminin gittikçe arttığı görülmektedir.

3.3.2.5. Batı Karadeniz'deki Tuna Kıyısı

Avrupa'da Volga nehrinden sonra en uzun ikinci nehir ve Karadeniz'e akan en büyük nehir olan Tuna'nın uzunluğu 2.857 km, havza alanı ise 817.000 km^2'dir. Karadeniz'e ortalama su tahliyesi yaklaşık 200 km^3/yıl'dır. Bu durum, Karadeniz'e akan tüm nehirlerin yıllık akışının % 57,2'si yapar. Tuna, 300'den fazla koldan su alır ve bunların çoğu, kendi başına büyük nehirlerdir. Tuna ağzındaki ortalama su akışı; yaklaşık 6.500 m^3/s iken, maksimum 20.000 m^3/s ve minimum 2.000 m^3/s 'dir. Nehrin bazı kısımları şiddetli kış şartlarında donar ve 1,5 ay kadar sürer.[247] Evliya Çelebi seyahatnamesinde, Tuna nehrinin deniz gibi büyük bir nehir olduğunu ve beş koldan Karadeniz'e döküldüğünü söyler: Birinci kolu Kili Kalesi boğazından, ikinci kolu Tolça Kalesi yakınında Sülüne Boğazı'ndan [Sünne], üçüncü kolu Sülüne'den ayrılıp Hızır-İlyas Boğazı'ndan [St. Georges], dördüncü kolu Beştepe yakınından, beşinci kolu ise Karaharman Kalesi dibinden Karadeniz'e dökülür. Ayrıca Tuna nehrine giren binlerce şayka ve tıransa gemilerinin İsmail, İbrail, Kalas, İshakça, Hırsova, Silistre ve Ruscuk'a ve Budin'e kadar gittiklerini ve yüklü gemilerin çoğunlukla nehre girip çıkamadıklarını da ifade eder.[248] Bijişkyan da nehrin beş ağzı bulunduğunu teyit eder: Kili [Kilya], Sünne [Sulina], Hıdırellez,

[245] Nüfus defterinde sadece erkekler sayılmış. Kayıtlı olan sayı iki ile çarpılarak yaklaşık sayı bulunmuştur. Ersoy-Hacısalihoğlu, 372-373

[246] Dimiter Christov, "The Rise of a Port: Socio-economic Development of Burgas in the 19th Century", **Port Cities of The Western Black Sea Coast and The Danube: Economic and Social Development in The Long Nineteenth Century**, Ed. Constantin Ardeleanu, Andreas Lyberatos, Corfu, 2016, s.194

[247] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.217-219

[248] Evliya Çelebi, **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, Cilt.3, 2.Kitap, Haz: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 1. Baskı, 2006, s.422

Portiça, Hasralı/ Kurta [Karaharman].[249] Bu durum nehrin derinliğini azaltmakta ve ulaşımı zorlaştırmaktadır.[250]

Tuna iskeleleri, İstanbul'un iaşesinde son derece önemli bir noktada yer almaktadır. Tuna iskelelerinden İstanbul'a gelen mallar arasında ise tahıl ilk sırada bulunmaktadır.[251] Orta Avrupa'yı Balkanlar'a, oradan da Karadeniz ve Akdeniz ülkelerine bağlayan Tuna nehri, Avrupa'nın da en önemli su yoludur. Kırım harbinden sonra toplanan Paris Kongresi (1856) ile Tuna Komisyonu kuruldu.[252] Tuna Komisyonu sadece gemilerin ve malların serbest dolaşımını korumakla kalmayıp aynı zamanda nehir navigasyonunu ve ticaret koşullarını da iyileştirdi. Sulina (Sünne) kanalını, büyük yelkenli gemiler ve buharlı gemiler için bile güvenli hale getirdi.[253] Tuna, böylece bir uluslararası nehir vasfı kazanmış oldu. Bu tarihten itibaren Osmanlı Devleti'nin Tuna ile olan bağı giderek zayıflamaya başladı. Berlin Antlaşması ise Tuna üzerindeki idareyi, yeni kurulmakta olan Romanya'ya vererek Osmanlı hakimiyetine son verdi.[254]

Tuna Vilayet Salnamesi'ne göre vapur işleyen Tuna iskeleleri şu şekilde sıralanmıştır; Vidin, Lom, Rahova, Niğbolu, Ziştovi, Rusçuk, Tutrakan, Silistre, Boğazköyü, Hırsova, Maçin, Potbaşı, Tulçi ve Sünne. Eflak tarafında da Kalafat, Piket, Turnu Magulere, Zeminiça, Yergöğü, Oltenitza, Kalaraşi, İbrail ve Kalas.[255] 1864 yılında Tuna nehrini kullanan gemi sayısı ile ilgili bilgiler, Tuna Vilayet Gazetesi'nde yer almıştır. Buna göre; Tuna nehri yoluyla Karadeniz'e çıkan gemilerin 587'si Devlet-i Aliyye [Osmanlı], 1526'sı Yunan ve Cezayir, 309'u Avusturya, 281'i İngiltere, 275'i İtalya, 116'sı Rusya, 27'si Fransa, 30'u İsveç, Norveç ve Danimarka, 19'u Felemenk, 98'i Prusya ve Almanya, 2'si Amerika ülkelerine aittir.[256] Tablo 3.10'a bakıldığında Tuna nehrine giren gemiler büyük oranda Galati (Kalas) ve İbrail limanlarına demirlemektedir. Bu vesileyle Aşağı Tuna'nın uluslararası ticarette en önemli iki liman kenti olan Galati ve İbrail incelemeye alınmıştır.

---

[249] Bijişkyan, s.103
[250] İlhan Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, SBE, Tarih Anabilim Dalı, Samsun, 1998, s.3
[251] Fadimana Fidan, "18. Yüzyılda Tuna Nehri İskelelerinin İstanbul İaşesinin Temininde Rolü", Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1, Haz. Şakir Batmaz, Özen Tok, Not Yayınları, 2015, Kayseri, 2015, s.384
[252] King, s.180; Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s.121
[253] Kontogeorgis, s.101
[254] Ekinci, **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, s.195
[255] **SVTU**, H. 1291 (M.1874-1875), s.120; **SVTU**, H. 1293 (M.1876-1877), s.134
[256] **Tuna Vilayet Gazetesi**, Sayı 22, H. 17 Rebiülevvel 1282

Tablo 3.10: 1843 Yılında Tuna'ya Giren Gemilerin Varış Limanları

	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Toplam	%
İbrail	-	13	37	40	15	31	25	25	73	23	7	289	20,6
Galati	1	28	75	172	101	66	105	62	249	81	10	950	67,7
Hırsova	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0,1
İsakçı	-	1	-	-	2	1	1	1	-	-	-	6	0,4
İsmail	-	1	9	9	2	6	2	7	10	10	1	52	3,7
Maçin	-	2	7	7	5	4	6	1	7	7	2	44	3,1
Sünne	-	1	1	1	11	7	2	3	5	5	-	49	3,5
Tulçı	-	-	5	5	-	-	2	-	1	1	-	13	0,9
TOPLAM	**1**	**47**	**134**	**225**	**136**	**115**	**143**	**99**	**127**	**127**	**20**	**1404**	**100**

Kaynak: Andrei Emilciuc, "The Trade of Galati and Bralia in The Reports of Russian Officials From Sulina Quarantine Station (1836-1853)", Port Cities of The Western Black Sea Coast and The Danube: Economic and Social Development in The Long Nineteenth Century, Ed. Constantin Ardeleanu, Andreas Lyberatos, Corfu, 2016, s.80

3.3.2.5.1. Kalas / Galati

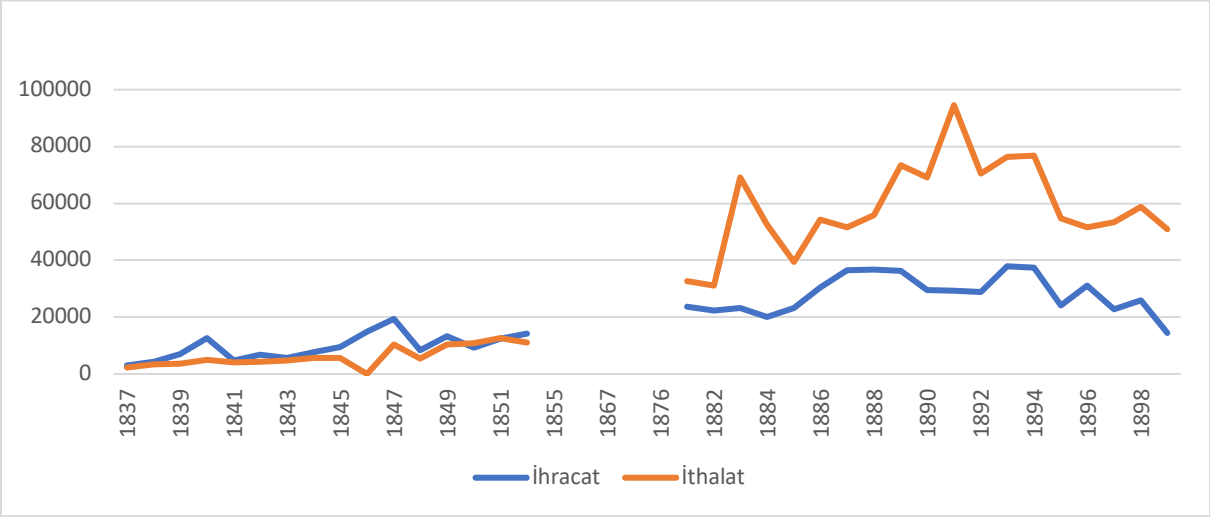
Galati (Kalas) Limanı, Aşağı Tuna nehri sahilinin sol tarafında, Bükreş'in kuzeydoğusunda yer alır. 1774 yılında 3.000 kişilik nüfusa sahip olan Galati kasabası, limanın ticaret potansiyeli arttıkça nüfusu da bununla birlikte yükselmiştir. Özellikle Avrupa Tuna Komisyonu'nun kurulup Tuna nehrinin uluslararası bir nitelik taşımasından sonra şehirleşme ve ciddi bir nüfus artışı görülmektedir. Black Sea Project'in nüfus verilerine göre Galati; 1774'te 3.000 kişi, 1832'de 9.247, 1865'te 48.799, 1890'da 59.143 ve 1914 yılına gelindiğinde ise 72.512 kişiye ulaşmıştır.

İstanbul'un iaşesi için önemli bir liman olduğu bilinen Galati limanının 18. yüzyıla ait İstanbul ahkâm defterlerine göre; 1762 ile 1778 tarihleri arasında Kalas iskelesinden İstanbul'a zahire nakleden kapan tüccarlarının gemileriyle don yağı, bal, mum (yağdan yapılmış), tabaklanmış deri, pastırma, peynir, buğday ve arpa taşındığı tespit edilmiştir.[257] 1794 yılının Ocak ayında da İstanbul'a gönderilmek üzere limandan yüklenen bir geminin de deri, yağ, bal ve peynir taşıdığı kayıt altına alınmıştır.[258] Ayrıca bunların yanında karaağaç tahtaları da İstanbul'a nakledilmiştir.[259]

[257] **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 6/88/250, Aktaran: Kala, s.193; **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 7/373/1161, Aktaran: Kala, s.246; **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 8/70/222, Aktaran: Kala, s.267; **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 9/122/428, Aktaran Kala, s.322; **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 9/233/896, Aktaran: Kala, s.337.
[258] **BOA**, C.DH., 210/10491, H.30.05.1208
[259] **BOA**, C.BH., 71/3364, H. 25.09.1216

Grafik 3.25: Galati Limanında İthalat-İhracat (1837-1899)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

Tuna vilayetinde denizyolu taşımacılığı özellikle Avusturya ve İngiliz gemileriyle gelişme gösterdi. Örneğin Tuna Vilayet Gazetesi'ndeki habere göre; 1865 yılında Kalas ile Viyana arasında sefer başlatılmıştır. Tuna Vilayet Gazetesi'nde Çarşamba ve Pazar günleri posta, Pazartesi ve Salı günleri de yük taşıması yapan vapurların Viyana'dan Kalas'a geleceği bildirilmiştir.[260] Galati limanının 1837-1852 arasındaki ticaretine bakıldığında, ihracat ağırlıklı bir liman olduğu görülmektedir. 1837 yılında 3.005.000 frank olan ihracat, 1847 yılına gelindiğinde 19.388.000 franka ulaşmıştır. Bu ihracatın büyük oranda tahıl ticareti olduğu ve İstanbul, Trieste, Venedik, Marsilya ve Cenova'ya yapıldığı bilinmektedir.[261] 1837 yılında 2.167.000 frank olan ithalat ise 1851 yılına gelindiğinde 12.520.000 franka ulaştı. 1853-1880 arasındaki verilere ulaşılamamaktadır. Kırım Savaşı sonrasında oluşan bu ara dönemde Paris Antlaşması'nın Karadeniz'i tarafsızlaştırması ve Tuna'nın uluslararası bir statüye geçmesi ticaret hacmini arttırmıştır. Fakat 1880 sonrası dönem artık Galati limanı için bir ithalat limanı özelliği taşımaktadır. 1891 yılına gelindiğinde limanın ithalatı 94.553.000 franka ulaşırken, aynı yıl ihracat 29.251.000 franktır. Bu verilerden, ticaret hacminin artmasıyla birlikte Galati limanından yapılan ihracatının diğer limanlara kaydığı görülmektedir.

[260] **Tuna Vilayet Gazetesi**, Sayı 5, H. 19 Zilkade 1281

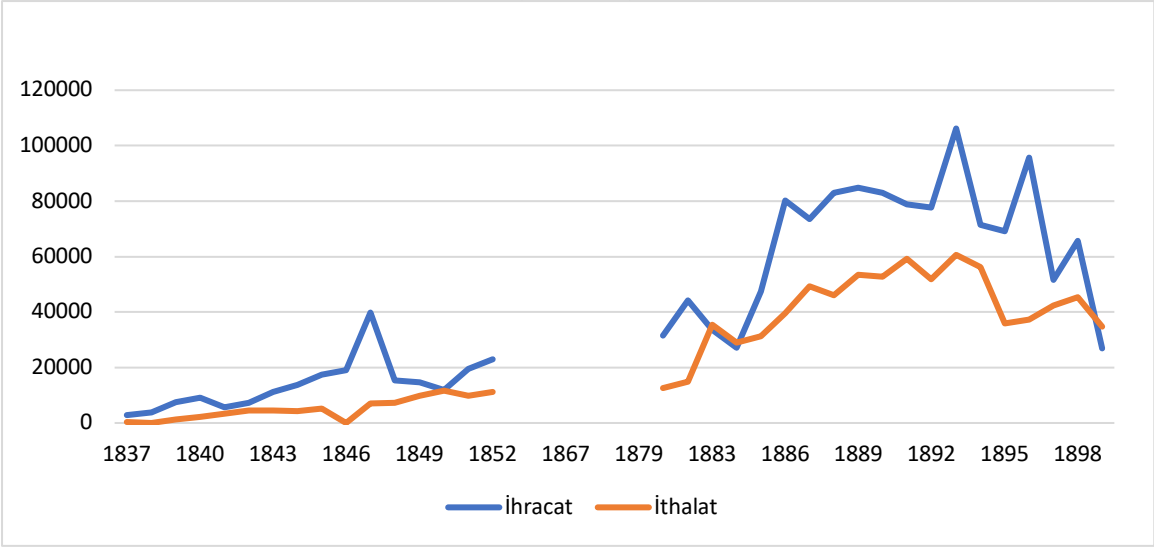
[261] Süleyman Uygun, "Aşağı Tuna'da Bir Fransız Buharlı Nakliyat Kumpanyası ve Ticari Faaliyetleri", **Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1**, Haz. Şakir Batmaz, Özen Tok, Not Yayınları, 2015, Kayseri, 2015, s.352

3.3.2.5.2. İbrail

İbrail, Aşağı Tuna'da birçok ticaret yolunun üzerinde yer alan önemli bir nehir limanıdır. Eski bir yerleşim yeri olup olmadığı bilinmemekle birlikte 1538 ile 1830 yılları arasında Osmanlı idaresinde kalmıştır.[262] Diğer Tuna iskeleleri gibi İstanbul'un iaşesini sağlayan merkezlerden biri olmuştur. 18. yüzyıla ait İstanbul ahkâm defterleri incelendiğinde İbrail limanından İstanbul'a gemiyle getirilen ürünler; yağ, don yağı, bal, balmumu, pastırma ve zahair-i saire'dir.[263] Ayrıca 1789 yılının Kasım ayında buğday ve çeşitli zahire yüklü 85 adet geminin İbrail limanından İstanbul'a hareket ettiği kayıt altına alınmıştır.[264] Tuna nehrinde soğuk kış şartlarında oluşan buzların erimesiyle nehirde taşkın yaşanmasının zaman zaman İbrail limanından ticari mal naklini engellediği de görülmektedir.[265] Eflak bölgesinden İbrail limanına getirilen tahıl ürünlerinin deniz yoluyla İstanbul'a nakledilmesi 19. yüzyılın başlarında da devam etmiştir. Eflak'tan İbrail'e getirilen zahirenin 94 adet gemiyle İstanbul'a gönderildiği arşiv kayıtlarına geçmiştir.[266]

Grafik 3.26: İbrail Limanında İthalat-İhracat (1837-1899)

(bin Frank)



Kaynak: Black Sea Project verilerinden oluşturulmuştur.

[262] Mihai Maxim, "İbrail", **TDV İslam Ansiklopedisi**, C.21, İstanbul, 2000, s.363-364
[263] **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 3/184/705, Aktaran: Kala, s.68; **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 5/297/896, Aktaran: Kala, s.170**; İstanbul Ahkâm Defterleri**, 6/78/218, Aktaran: Kala, s.190; **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 2/230/1071, Aktaran: Kala, s.49; **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 5/158/493, Aktaran: Kala, s.145; **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 5/158/494, Aktaran: Kala, s.146; **İstanbul Ahkâm Defterleri**, 7/256/786, Aktaran: Kala, s.232
[264] **BOA**, C.BLD., 75/3745, H. 15.02.1204
[265] **BOA**, AE.SABH.I., 74/5138, H. 17/06/1203
[266] **BOA**, HAT, 133/5511, H.25.06.1220

İbrail limanının ithalat-ihracat verilerine bakıldığında limanın bir ihracat limanı olduğu görülmektedir. 1837 ile 1852 yılları arasındaki ilk dönemde 1837 yılındaki ihracat 2.837.000 frank iken, 1852 yılında 22.923.000 franka; ithalat ise 268.000 frank iken, 11.198.000 franka yükselmiştir. İbrail'de 1883'ten 1890'ların ortalarına kadar modern rıhtımlar ve daha geniş depolar inşa edildi. Depolar aynı zamanda demiryolu ile bağlandı ve tahılların iç bölgelerden taşınması kolaylaştırıldı. 1891 yılından itibaren tahıl ürünlerinin doğrudan trenlerden vapurlara yüklenmesiyle depolama maliyeti düşürüldü ve zamandan tasarruf edildi. 1891 yılında Galati'de de benzer çalışmalar tamamlanmış, limanın büyüklüğü büyük ölçüde arttırılmış, çok sayıda depo ve modernleştirilmiş rıhtımlar oluşturulmuştu. Kereste ihracatı için özel bir havza da inşa edilmiştir.[267] Bu modernizasyon çalışmalarından sonra 1885 yılından itibaren ticaret hacminin arttığı Grafik 3.26'da görülmektedir. Yine ihracatın ithalattan fazla olmasıyla birlikte 1893 yılında 106.203.000 frank değeriyle en yüksek ihracat değerine ulaşılmıştır.

Bütün bu ticari faaliyetlerle birlikte 17. yüzyıldan itibaren İbrail'in nüfusu artmış, 19. yüzyıl başlarında 25-30.000'e ulaşmıştı. Fakat 1828'deki Rus işgali sırasında ancak 3.500 kadar insan kalmıştı. 19. yüzyıl sonlarına doğru nüfusu 28.272'ye çıkmıştır.[268] İbrail, Black Sea Project'in nüfus verilerine göre; 1891 yılında 46.715, 1899 yılında ise 56.330 kişiye ulaşmıştır.

3.3.2.6. İstanbul Kıyısı

3.3.2.6.1. Galata

Galata, Karadeniz'de bulunmamakla birlikte Karadeniz ve Akdeniz arasında bir geçiş noktasındadır. Bugünkü İstanbul'un Galata, Eyüp ve Üsküdar'dan oluşan bölgesine *Bilâd-ı Selâse* [üç bölge] adı verilmekteydi.[269] Bilâd-ı Selâse içindeki Galata, Haliç ile Boğaz arasında denize doğru uzanan bir tepenin üzerinde kurulmuştur.[270] İstanbul'un karşısında, yarım milden az bir mesafede, eski bir sur silsilesi ile çevrilidir. Surlardan Galata'ya girmeyi sağlayan kapılar şunlardır: Meyyit Kapısı (Azep Kapısı), adı meçhul bir geçit, Kürkçü Kapısı, Yağkapanı Kapısı, Balıkpazarı Kapısı, Karaköy Kapısı, Kurşunlu Mahzen Kapısı, Mumhane Kapısı, Kireçci Kapısı, Eğrikapı, Tophane Kapısı, adı meçhul bir geçit, Küçük Kule Kapısı, Büyük Kule Kapısı,

[267] Kontogeorgis, s.119
[268] Maxim, "İbrail", s.365
[269] Mehmet İpşirli, "Bilâd-ı Selâse", **TDV İslam Ansiklopedisi**, 6. Cilt, 1992, s.151
[270] Edmondo De Amicis, **İstanbul (1874)**, Çev: Beynun Akyavaş, TTK Yayınları, Ankara, 1993, s.54

Yeni Azeb Kapısı.[271] Bu kapıların üç tanesi hariç, geri kalanı sahil tarafına açılır. İç surların kapıları ise şunlardır: Kuledibi kapısı, Mihal (horoz) Kapısı, Meydancık (Voyvoda) Kapısı, Küçük Karaköy Kapısı, Kilise (Yanık) Kapısı, Sarık (Harup) Kapısı, İç Azeb Kapısı, adı meçhul bir kapı.[272] Galata bölgesi, Bizans Devleti döneminde ticari imtiyazlı bir bölge olmasından dolayı uluslararası bir ticaret merkezi haline gelmişti. Bu durum Osmanlı Devleti döneminde de devam etmiştir.

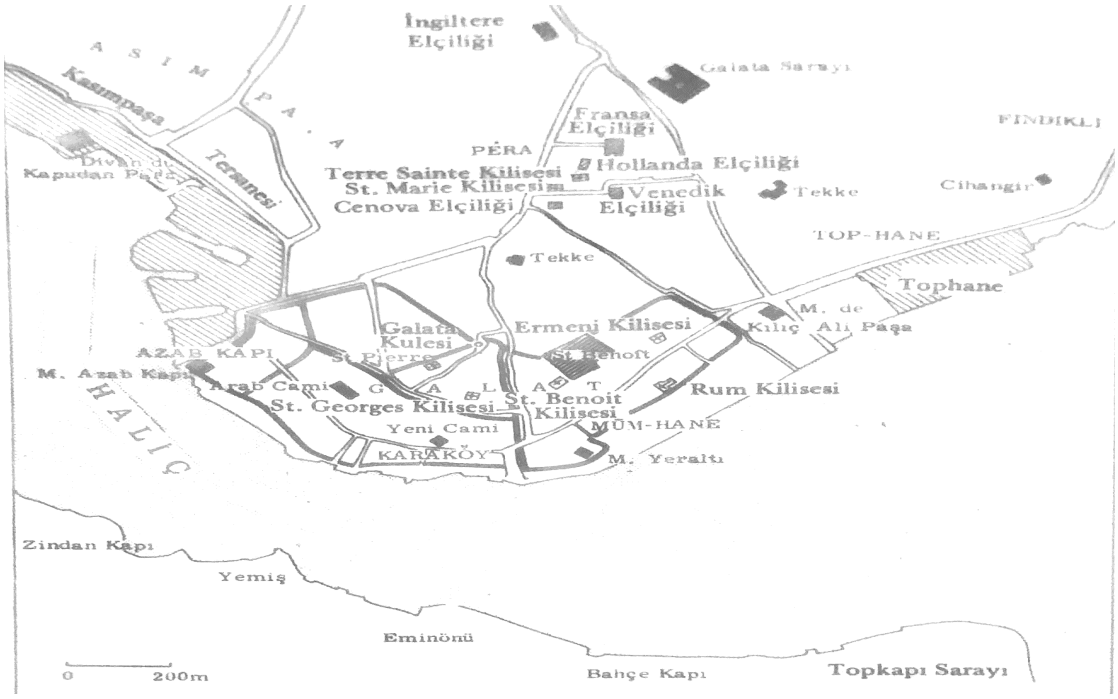
İtalyan şehir devletleri, çeşitli bölgelerde ticari imtiyazlar alarak ticaret kolonileri kurmaktaydı. Bölgeye ilk yerleşenlerin tarihi çok daha eskiye gitmesiyle birlikte Bizans Devleti'nden imtiyazat sağlayan Cenevizliler, Galata'da yerleşmeye başlamışlardı.[273] 1155 yılında Bizans ile dostluk antlaşması imzalayıp, ticari imtiyazlar alan Cenevizliler, Galata'yı kısa zamanda Bizans'tan ayrı olarak bir Ceneviz iskelesi haline getirmişlerdir.[274] İstanbul'un, Osmanlı Devleti idaresine geçmesinden sonra Galata'daki Cenevizlilere yeni koşullarda verilen ahitname ile ticaret serbestisi ve can-mal güvenliği verilmiştir. Böylelikle İstanbul'un kontrol altına alınmasının yaratacağı ticaret kaçışının önüne geçilmek istenmiştir. 1478'de yapılan sayımda Galata'da 535 hane Müslüman, 572 hane Rum, 332 hane Frenk, 62 hane Ermeni ve 260 dükkân bulunduğu, böylece İstanbul'da ve Galata'da toplam 16.404 ev ve 3.927 dükkân olduğu anlaşılmaktadır.[275]

Galata bir liman bölgesi olması sebebiyle ticari faaliyetleri deniz ticareti üzerine kurulmuş ve İstanbul'un bir nevi uluslararası ticaret merkezine bürünmüştür. Karadeniz'e girişte bir transit merkezi olması nedeniyle de önem kazanmıştır. Seyyah Amicis, 1874 yılını anlatan seyahatnamesinde; İstanbul'da hemen hemen bütün ticaretin Galata'da yapıldığını, borsa, gümrük, yabancı vapur acentaları, kiliseler, manastırlar, hastaneler ve mağazaların burada olduğunu yazmaktadır.[276] Evliya Çelebi ise Galata'da 3.080 adet dükkanın bulunduğunu yazmaktadır.[277] Galata ticaretinin kendi informel kurumları (gelenekleri, adetleri vb.) ve kendi aracıları vardır. 17. yüzyılın ikinci yarısından sonra İstanbul ile Galata arasında sayıları

[271] Semavi Eyice, "İstanbul (Galata)", **İslam Ansiklopedisi**, 5. Cilt, 2. Kısım, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, s.1214/147; Evliya Çelebi, **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul**, Cilt.1, 2.Kitap, Haz: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 5. Baskı, 2008, s.389
[272] Eyice, s.1214/147
[273] Eyice, s.1214/145
[274] Donald M. Nicol, **Byzantium and Venice: A study in diplomatic and cultural relations**, Cambridge University Press, 2002, s.94
[275] Zafer Toprak, "Nüfus", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, Cilt 6, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1994, s.108; İlber Ortaylı, "Galata", ", **TDV İslam Ansiklopedisi**, 13. Cilt, 1996, s.303
[276] Amicis, s.55
[277] Çelebi, **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul**, Cilt.1, 2.Kitap, s.392

tahminen 15.000-16.000 civarında olan kayıklarla geçiş yapılmaktadır. Bu durum İstanbul ve Galata'yı iki ayrı kent görünümünde tutmaktadır.[278] 1840'larda gedik defterine göre; İstanbul-Galata arasında ulaştırmayı sağlayan kayıkçılar 19.000 kişiyi, kayıklar da 16.000 kişi bulmaktadır.[279]

Şekil 3.4: Galata-Pera Haritası



Kaynak: Robert Mantran, **17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul**, Cilt 2, Çev: Mehmet Ali Kılıçbay, Enver Özcan, TTK Yayınları, Ankara, 1990

Galata limanı, pruvadan yanaşarak yükleme ve boşaltma yapılmasına uygundu. Liman ile gemiler arasındaki geçiş, araya konan tahtalar yardımı ile sağlanıyordu. İstanbul koşullarına göre bu özellik büyük bir avantaj sayılmaktadır.[280] Galata, özellikle yabancıların limanını olma özelliği taşımaktaydı. Yabancı gemiler, Genellikle burada Azapkapı ve Tophane arasına yanaşmaktaydı. Çünkü yabancı tüccarların dükkân ve depoları burada bulunmaktaydı. Böylelikle Galata, uluslararası ticaretin limanı olup, iaşe limanı olmamasıyla dikkat çekmiştir.[281] 1830'lara kadar yükleme faaliyetleri için yeterli olan Galata kıyı şeridi, bu tarihlerden sonra artan ticari faaliyetler ve buharlı gemiler ile birlikte yetersiz kalmaya

[278] Robert Mantran, **17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul**, Cilt 1, Çev: Mehmet ali Kılıçbay, Enver Özcan, TTK Yayınları, Ankara, 1990, s.71
[279] Halil İnalcık, "Galata (Osmanlı Dönemi)", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, Cilt 3, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1994, s.353
[280] Müller-Wiener, s.43
[281] Mantran, **17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul**, Cilt 1, s.90

başlamıştır. Böylece 1850 yılına gelindiğinde rıhtım tesislerinin genişletilmesi çalışmaları başlatıldı. 1910 yılından sonra rıhtım daha da genişletildi. Rıhtım hanı, sıhhiye binası ve liman reisliği de eklendi.[282]

İstanbul ve Bilâd-ı Selâse bölgesi dört kadılığa bölünmüştür. Sur içi bölgesi İstanbul kadılığını, sur dışından Çatalca ve Silivri'ye kadar olan yerler Eyüp kadılığını, Beyoğlu'ndan Rumelikavağı'na kadar olan kısım Galata kadılığını, Şile, Kandıra, Gebze ve Karamürsel'i de içine alan Anadolu yakasındaki kısım Üsküdar kadılığın oluşturmuştur.[283] İstanbul'un uluslararası ticaret merkezi olan Galata'da ve Güney Karadeniz sahilinde yaşanan ticari uyuşmazlıklar Galata kadılığında görülürdü. Galata Kadılığı, İstanbul'daki dört büyük kadılıktan biriydi. Ayrıca Galata gümrüğü ise, İstanbul gümrük mukataası içinde İstanbul'da bulunan yedi gümrük bölgesinden biridir.[284]

18. yüzyıla gelindiğinde artık İtalyan şehir devletlerinin yerini Batı Avrupa devletleri almıştır. Galata'nın bir ticari merkez olmasıyla birlikte ticari faaliyetlerini sürdüren yabancı devletlerin elçilik ve konsoloslukları Galata-Pera bölgesine açılmıştır. Yabancı tüccarlar da yine bu bölgede mağaza ve depo açarak yerleşmiştir. 18. yüzyılda Batı Avrupa'dan başlıca kumaş, şeker, kahve, boya ithal edilirken, yün balmumu ve deri ihraç edilmektedir.[285] Galata en büyük gelişimini 19. yüzyılda olmuştur. Bu dönemde uluslararası ticaret merkezi olması, ticaretin finansmanı konusunu da gündeme getirmiştir. Böylelikle Galata'da önce bankerlik sonra da bankalar ortaya çıkmıştır.

[282] Müller-Wiener, s.105-106; 141
[283] Mehmet İpşirli, "İstanbul Kadılığı", **TDV İslam Ansiklopedisi**, 23. Cilt, 2001, s.305
[284] İstanbul'daki gümrük noktaları: Eminönü gümrüğü, Kuru meyve gümrüğü, Taze meyve gümrüğü, Galata gümrüğü, Karagümrük, Kervan gümrüğü ve Rumeli hisarı (Boğazkesen) gümrüğü; Kocakaplan, s.56
[285] İnalcık, "Galata (Osmanlı Dönemi)", s.353

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KARADENİZ'İN GÜNEYDOĞU KIYISINDA ULUSLARARASI TİCARET VE KURUMSAL YAPIDA DEĞİŞİM

Sanayi devrimiyle ortaya çıkan Avrupa'nın ekonomik büyümesi, üretim artışları, teknolojik değişim, hızlı ulaşım araçları ve kent nüfuslarının büyümesi ulusların birbirleriyle olan ticari ilişkilerini geliştirdi. Bu durum da Avrupa'da ticari genişleme yarattı. Landes'e göre sanayi devrimi dünyayı bir araya getirirken aynı zamanda küçülttü ve türdeşleştirdi. Ancak aynı devrim, kazananları ve kaybedenleri birbirinden uzaklaştırarak dünyayı farklı parçalara ayırdı ve birden çok dünya yarattı.[1] Maddison ve Pamuk'un hesaplamalarına göre 1820-1913 arasında kişi başına milli gelire bakıldığında Batı Avrupa 1.245 dolardan yıllık 1,2 artış hızıyla 3.688 dolara yükselirken, Osmanlı 680 dolardan yıllık 0,5 artış hızıyla 1.200 dolara yükselmiştir.[2] Sanayi devrimi sonrasında yaşanan bu süreçte Osmanlı ile Batı Avrupa arasındaki fark giderek açıldı ve Landes'in belirttiği gibi iki ayrı dünya oluştu. Karadeniz'in güney kıyısı da dünya ekonomisi içinde başka bir dünya olan Osmanlı'nın hakimiyeti altındaydı. Bu bölümde sanayi devriminin yarattığı yeni iktisadi ortamda Osmanlı'nın Karadeniz limanlarının dış ticaretinin seyri, bu ticarete kurumların etkisi ve ticareti etkileyen unsurlar incelemeye alınmıştır.

4.1. OSMANLI DIŞ TİCARETİNDE UZUN DÖNEMLİ DALGALANMALAR

Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde geleneksel dış ticaret politikası provizyonist bir yapıdaydı. İçeride halkın ihtiyacı karşılandıktan sonra artan kısım ihraç edilebilirdi. Ayrıca devlet, ekonomi politiği gereği ekonomiye müdahale etmeyi normal kabul ediyor ve yed-i vâhid[3] usulü ile malların alım ve satımı üzerine sınırlama getirebiliyordu. Serbest ticaret

[1] Landes, **The Wealth and Poverty of Nations**, s.195

[2] Batı Avrupa Ülkeleri: Avusturya, Belçika, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Norveç, İsveç, İsviçre ve İngiltere. Ayrıca kişi başına gelirler 1990 ABD dolarıyla ve satın alma gücü paritesine göre düzeltilmiştir. Şevket Pamuk, "Estimating Economic Growth in the middle East since 1820", The Journal of Economic History, Vol. 66, No. 3, 2006, s.815; Angus Maddison, **The World Economy**, Vol 1: A Millennial Perspective, OECD Publishing, 2006, s.185

[3] Mali ve iktisadi alanda az çok homojen herhangi bir faaliyet türünün ayrı birimler halinde değil tek bir şahıs veya birim tarafından yönetilmesi anlamına gelir; Mehmet Genç, "Yed-i Vâhid", **TDV İslam Ansiklopedisi**, C.43, İstanbul, 2013, s.378

dönemine kadar dış ticaret, devletin provizyonist ve fiskalist ilkeleriyle ve kapitülasyonların belirlediği sınırlar dahilinde yürütülüyordu. 19. yüzyıl, Osmanlı ekonomisi için öncekilerden çok daha farklı bir dönemi oluşturdu. Osmanlı, Batı Avrupa kaynaklı yeni bir iktisadi düzen olan kapitalizm ile karşılaştı ve bu düzene entegre olmaya başladı. Quataert, Osmanlı'nın iktisadi politikasını dört ana döneme ayırır. Birinci dönem 1826'ya kadar olan klasik dönemdir. Bu döneme korumacı ekonomi politikaları ve inhisarlar hakimdir. İkinci dönem 1826-1860 arasıdır. 1826 yılında yeniçeri ocağının lağvedilmesi; reforma muhalefet eden bir kuvveti ortadan kaldırdı, lonca üyelerini zayıflattı, korumacılık taraftarlarını bertaraf ederek iktisadi liberalizmin önünü açtı. Bu dönemde ticaret serbestleşti. Üçüncü dönem 1860-1908'dir. Üçüncü dönemde gümrükler arttırıldı, yerli üreticiler himaye edildi. Bu dönemde iktisadi liberalizm hakim olmakla birlikte serbest ticaret taraftarları ile korumacılık taraftarları arasında mücadele yaşandı. Dördüncü dönem ise 1908-1914 arasındaki milli iktisat dönemidir. Bu dönemde korumacı milli iktisat taraftarları galip gelmiştir.[4]

19. yüzyıl Osmanlı iktisat yazınında, serbest ticaret (serbesti-i mübadele) ve korumacılık (usul-i himaye) politikaları Avrupa'da olduğu gibi sürekli tartışılmıştır. 1830'ların başlarından 1837'ye kadar İngiliz konsolosluğunda başkatip olarak çalışan David Urquhart, Adam Smith'in kaldırılmasını önerdiği devlet müdahalelerinden Osmanlı'da bulunmadığını ve buranın serbest ticaret için ideal bir ülke olduğunu düşünüyordu. Bu konudaki kanaatlerini 1833'te yayınladığı *"Turkey and Its Resources"* isimli kitabında açıklamıştı.[5] Sonraki yıllarda serbest ticaret ve korumacılık tartışmaları dergilerde yayınlanan sayısız makalelerde ve çeşitli kitaplarda yer aldı. 1880'de Sakızlı Ohannes Paşa'nın, Mebadi-i İlm-i Servet-i Milel (Milletlerin Zenginlikleri Biliminin İlkeleri, 1880) isimli kitabı ve 1884'te Portakal Mikail Paşa'nın "İlm-i Usul-i Maliye" (Maliye Metodu Bilimi) isimli kitabı serbest dış ticaret politikalarını açıklayarak, ülkeler arasındaki gümrüklerin kaldırılmasını önermişlerdir. Ohannes Paşa, gerekli malları ithal etmenin, ulusal malları ihraç etmek kadar faydalı olduğunu, kısıtlamalar ve tarifeler dahil olmak üzere her türlü ticari engelin, ekonomik gelişme ve modernleşmenin önünde bir engel teşkil ettiğini ifade ediyor. Ohannes Paşa, bu ekonomik ilkenin gelişmiş ülkeler için olduğu kadar gelişmekte olan ülkeler için de geçerli olduğunu belirtiyor. Kısacası, Ohannes'in liberalizmi, Adam Smith'in iddia ettiği ekonominin evrensel

[4] Donald Quatatert, "The Age of Reforms, 1812-1914", **An Economic and Social History of The Ottoman Empire 1600-1914**, Ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, Vol. 2, Cambridge University Press, 1994, s.762-763

[5] Şerif Mardin, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İktisadi Düşüncenin Gelişmesi 1838-1918", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, İletişim Yayınları, s.621

prensiplerinin Osmanlı ekonomisine uyarlanmasıydı.[6] II. Meşrutiyet sonrasında, Ricardo ve Bastiat'dan esinlenerek ülkelerin karşılaştırmalı üstünlük ilkeleri ışığında uzmanlaşacaklarını iddia eden Cavid Bey, serbest ticaret savunusunu devraldı.[7] Cavid Bey'e göre, dış ticarette kısıtlamalar sonucunda sermaye sahipleri, kolay zengin olma yoluna gidecek; koruyucu gümrük duvarları arkasında rekabet gücünden yoksun, cılız bir iktisat politikası izleyeceklerdir. Ayrıca tarımsal üretimin dış pazarlara açılmasını sağlayacak demiryolu, yol, liman vb. bayındırlık girişimlerine yatırım yapılmasının sanayi kurmaktan daha önemli olduğunu belirtir.[8] Bu dönemdeki serbest ticaret fikirleri, gazete ve dergilerde tartışılmaya başlamış ve eleştiriler de ortaya çıkmıştır. Namık Kemal, Hürriyet gazetesinde; "*Devlet, hürriyet-i ticareti öyle bir zamanda ilan etti ki, mülkümüzde sınaat ve marifet tamimiyle inkıraz halindeydi. (...) Tezgâhlar kapandı. Erbab-ı san'at harab oldu.*" diyerek sanayinin serbest ticaret politikasından dolayı çöktüğünü ifade ediyordu.[9] Ahmet Midhat Efendi ise teoride laissez-faire yaklaşımının geçerliliğini reddetmiyor, ancak bu teorilerin sadece gelişmiş ülkeler için uygulanabilir ve faydalı olduğunu iddia ediyor. Ona göre, ekonomik olarak geri kalmış ülkeler, Avrupalı tüccarlarla rekabet edebilecek gelişmiş endüstrilere sahip değillerdir. Bu nedenle, rekabete yönelik herhangi bir erken girişim, mevcut yerel sektörlerin tamamen tahrip olmasına neden olacaktır. Ayrıca, gelişmiş ülkelerin bile her zaman serbest ticaret prensiplerini takip etmediğini ve gerektiğinde korumacı politikalara başvurduklarını savunuyor.[10] Friedrich List'ten etkilenen Akyiğitzade Musa, mutlak bir korumacılıktan yana olmasa da iktisat teorisindeki bebek endüstri tezini benimseyerek dışarıya karşı gümrüklerle korunan işkolunda daha etkin bir üretime geçileceğini, bunun fiyatları düşüreceğini ve sonuçta ithal mallarıyla kolaylıkla rekabet edebilecek bir sanayinin kurulabileceğini ifade eder.[11] Bütün bu tartışmalar içinde Osmanlı dış ticaretinde, önce serbest ticaret uygulamaları daha sonra korumacılık politikaları uygulandı.

[6] Deniz T. Kılınçoğlu, **Economics and Capitalism in the Ottoman Empire**, Routledge, 2015, s.46
[7] Zafer Toprak, **Türkiye'de Ekonomi ve Toplum (1908-1950): Milli İktisat-Milli Burjuvazi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995, s.28
[8] Zafer Toprak, "II. Meşrutiyet Döneminde İktisadi Düşünce", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, İletişim Yayınları, s.636
[9] Mardin, s.626
[10] Kılınçoğlu, s.50
[11] Zafer Toprak, **Türkiye'de Milli İktisat 1908-1918**, Doğan Kitap, 1. Baskı, 2012, s.115-116

Tablo 4.1: Osmanlı Dış Ticareti (1830-1913)

(cari fiyatlar üzerinden / milyon İngiliz Sterlini)

Dönemler	İhracat	İthalat	Denge
1830 – 1839	4,2	5,1	-0,9
1840 – 1849	6,0	6,9	-0,3
1850 – 1859	9,8	12,3	-2,5
1860 – 1869	15,4	18,3	-2,9
1870 – 1879	18,6	20,8	-2,2
1880 – 1889	15,5	16,0	-0,5
1890 – 1899	17,7	18,6	-0,9
1900 – 1909	23,0	26,0	-3,0
1910 – 1913	27,3	38,6	-11,3

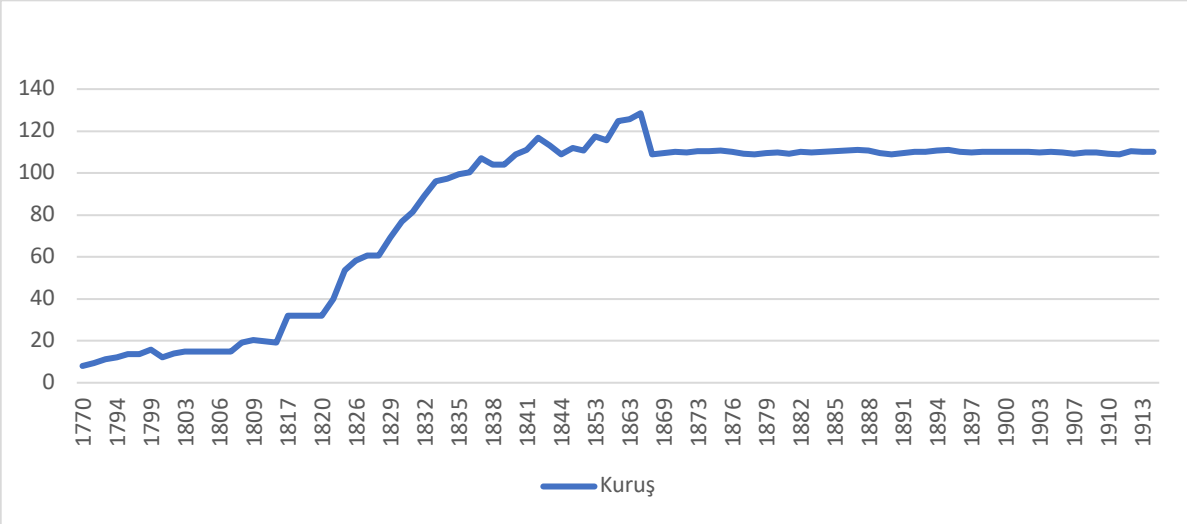
Kaynak: Şevket Pamuk, **19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti**, TC Başbakanlık DİE Yayınları, C.1, Ankara, 1995, s.25 verilerinden hazırlanmıştır.

19. yüzyılda Avrupa'da yaşanan ekonomik büyüme sanayi devrimi ve sonuçlarıyla birlikte değerlendirilmelidir. Avrupa, Napolyon savaşları sonrasında zaman zaman konjonktürel dalgalar şeklinde genişleme ve daralma dönemleri yaşasa bile sanayi devrimi öncesi dönemlere oranla daha sürdürülebilir bir ekonomik büyüme yaşamıştır. Bu süreçte oluşan Avrupa kentlerinin nüfusunun artışı, ucuz ve kitlesel üretim artışı, uzmanlaşma, teknolojik gelişmelerle ulaştırma maliyetlerinin düşmesi dünya çapında uluslararası ticaret hacmini genişletmiştir. 1830'lardan Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçen sürede Osmanlı Devleti'nin de dış ticaret hacmi, önceki dönemlerde görülmemiş şekilde genişlemiştir. Pamuk'un cari fiyatlar üzerinden yaptığı hesaplamalarına göre; 1830 yılında toplam ihracat 3,7 milyon İngiliz sterlini iken, 1913 yılında 7,7 kat artarak 28,4 milyon sterline çıkmıştır. 1830 yılında 5.3 milyon sterlin olan toplam ithalat tutarı ise 7,4 kat artarak 39,4 milyon sterlin olmuştur.[12] 19. yüzyılın dünya genelinde bir deflasyon çağı olduğu hesaba katıldığında genel fiyatlar düzeyinin sürekli düşme eğiliminde olduğundan sabit fiyatlarla yeniden hesaplanması durumunda ithalat ve ihracat miktarının daha da fazla artmış olduğu tahmin edilebilir. Ayrıca Pamuk'un tablosuna göre Osmanlı Devleti 1830-1914 arasında yaşadığı ticaret genişlemesiyle birlikte 1851, 1861, 1862, 1876, 1877, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1896, 1897, 1900 yıllarında dış ticaret fazlası vermiştir. Bunun dışında da sürekli dış ticaret açığı verdiği görülmektedir. Ayrıca Osmanlı dış ticaretindeki büyümenin 19. yüzyıl boyunca aynı tempoda ilerlemediği 1880-1899 arasında daralmanın yaşandığı ve 1900-1913 arasında yeniden genişlemeye girdiği görülmektedir. Bu genişleme ve daralma süresi yaklaşık 4-5 yıllık bir

[12] Şevket Pamuk, **19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti**, T.C. Başbakanlık DİE Yayınları, C.1, Ankara, 1995, s.25

gecikmeyle Avrupa'nın konjonktürel dalgalarıyla[13] da paralellik göstermektedir. Bu durum Osmanlı ekonomisinin Avrupa ekonomisiyle entegre olduğunun göstergesidir.

Grafik 4.1: Osmanlı Kuruşunun İngiliz Sterlini Karşısındaki Değeri (1770-1913)



Kaynak: Denzel, **Handbook of World Exchange Rates 1590-1914**

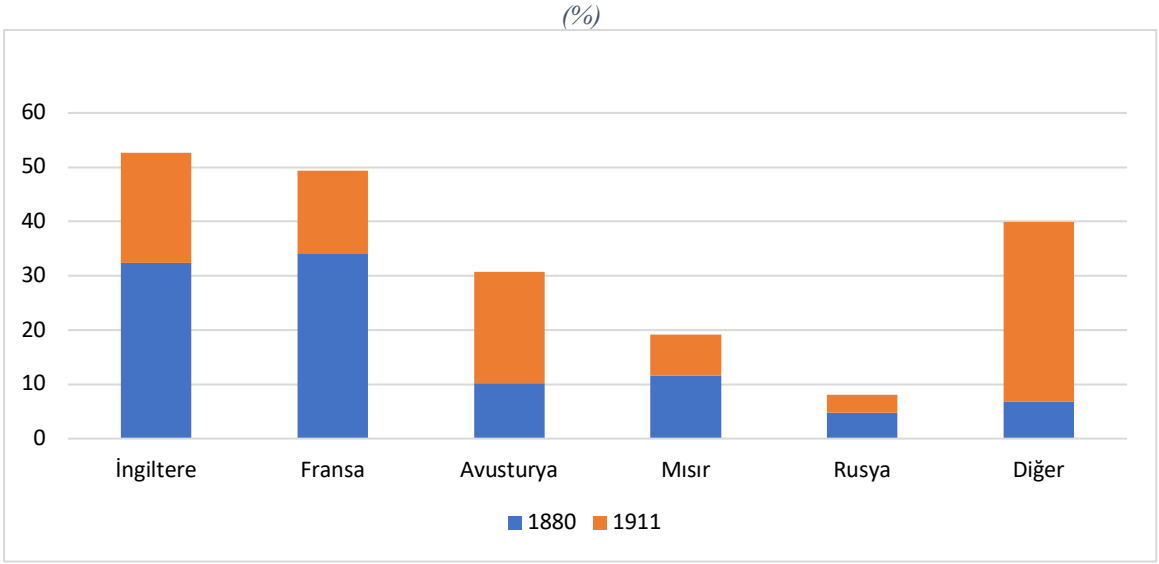
Dış ticaret istatistiklerine bakarken Osmanlı'nın coğrafi sınırlarındaki daralmayı da göz önünde bulundurmamız gerekir. Bu dönemde bir takım toprak kayıpları yaşanmış veya bazı bölgelerin statüleri değişmiştir. Mısır, Libya, Sırbistan ve Mora bu dış ticaret incelemesinin dışında bırakılmıştır. Bununla birlikte bu istatistikleri oluştururken Osmanlı Devleti'nin bir parçası olarak sayıldıkları son yıllar şöyledir: Eflak ve Boğdan (1856); Bosna, Hersek, Karadağ (1377); Bulgaristan (1877); Kıbrıs (1907); Girit (1907); Makedonya (1912).[14] Bununla birlikte Osmanlı dış ticaretini sterlin cinsinden incelerken, Osmanlı kuruşunun sterlin cinsinden değerine de göz atmak gerekiyor. Bunun için Grafik 4.1 düzenlenmiştir. Bu grafiğe göre Osmanlı kuruşu, İngiliz sterlini karşısında 143 yılda 13,8 kat değer kaybetmiştir. 1817 ile 1869 yılları arasında kur sürekli yükselmiş; bu tarihten itibaren 1 sterlin, 110 kuruş bandında yer almıştır.

Osmanlı dış ticareti genel olarak genişleme özelliği göstermekle birlikte dış ticaretinin büyüme hızı dünya ekonomisindeki genişleme ve daralma dönemlerine bağlı olarak

[13] Bknz: Bölüm 3.1.1: Ekonomik Gelişmede Konjonktürel Dalgalar
[14] Pamuk, **19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti**, s.23

dalgalanmalar göstermiştir. Pamuk, bu dalgalanmaları üç döneme ayırmıştır. İlk dönem, 1840-1873: Hızlı Genişleme Dönemi'dir. Osmanlı imparatorluğunun daralan sınırlarını hesaba katarak ve sabit fiyatlar kullanarak yapılan hesaplamalarda, 1840-1873 dönemindeki Osmanlı-Avrupa ticaretinin ve toplam Osmanlı dış ticaretinin her 11-13 yılda iki katına çıktığı görülmektedir. Bu veriler söz konusu ithalat ve ihracatın ortalama olarak yılda % 5'in üzerinde bir hızla büyüdüğünü göstermektedir. İkinci dönem, 1879-1898: Göreli Durgunluk Dönemi'dir. Tablo 4.1'e bakıldığında da ithalat ve ihracat verilerinin düştüğü görülmektedir. Avrupa ekonomisiyle entegre olan Osmanlı'nın dış ticaretindeki bu düşmenin ardındaki önemli nedenlerden biri 1873-1896 yılındaki büyük buhrandır. Sanayileşmiş ülkelerden gelen talebin azalması, Osmanlı dış ticaret hacmini de etkilemiştir. Üçüncü dönem ise 1898-1913: Yeni Bir Genişleme Dönemi'dir. Avrupa ekonomisinin yeni bir genişleme dönemine girmesi Osmanlı dış ticaretinin de artmasını sağlamıştır.[15]

Grafik 4.2: Ülkelere Göre Osmanlı İhracatı (1880 ve 1911)



Kaynak: Tevfik Güran, **Resmi İstatistiklere Göre Osmanlı Toplum ve Ekonomisi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1. Baskı, 2017, s.378-379

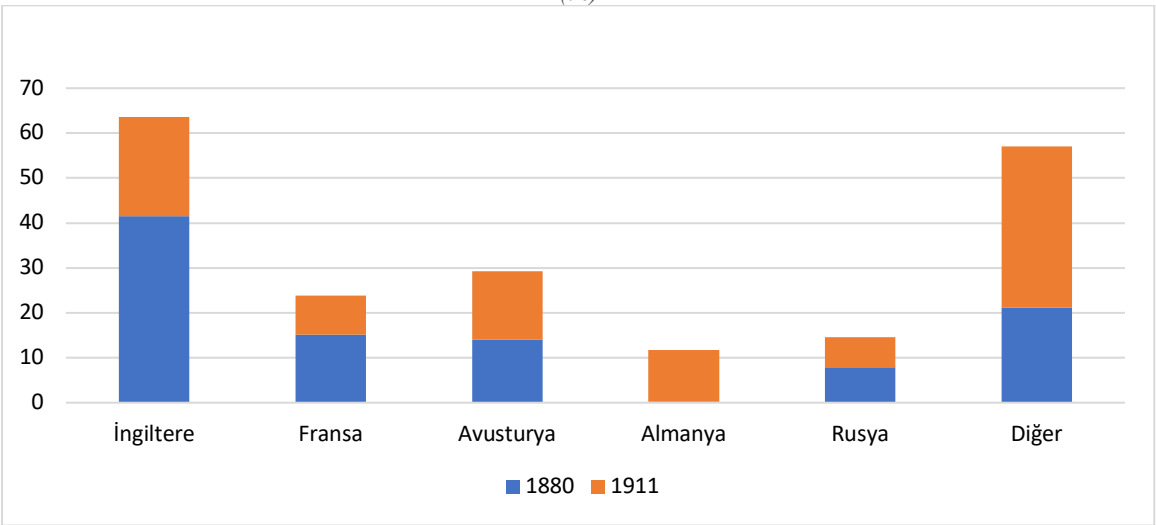
Osmanlı'nın ülkelere göre ihracatına 1880-1911 arasında bakıldığında İngiltere %32,4'den, %20,3'e Fransa %34,2'ten %15,1'e, Rusya %4,8'den, %3,3'e düşmüştür. Avusturya ise %10,2'den %20,5'e yükselmiştir. İthalatta ise İngiltere %41,5'ten %22,1'e, Fransa %15,1'den %8,7'ye Rusya ise %7,9'dan, %6,7'ye düşmüştür. Buna karşılık Avusturya %14'ten %15,2'ye ve Almanya ise %0,2'den %11,5'e çıkmıştır. 1880-1911 arasında hem

[15] Pamuk, **19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti,** s.29-32

ihracat hem de ithalatta diğer ülkelerin payı artmıştır. Böylelikle Osmanlı'nın dış ticaret payı daha çeşitli ülkelere yayılmıştır.

Grafik 4.3: Ülkelere Göre Osmanlı İthalatı (1880 ve 1911)

(%)



Kaynak: Güran, **Resmi İstatistiklere Göre Osmanlı Toplum ve Ekonomisi**, s. 378-379

18. ve 19. yüzyıllarda iç ticaret hacminin dış ticaretten çok daha yüksek olduğu bilinmektedir.[16] Fakat Osmanlı iç ticareti ile ilgili tutulmuş istatistiklerin az olması nedeniyle bunun ispatı zordur. Örneğin, devletin tarım ürünlerinin yalnızca %25'ini ihraç ediyor olması, geri kalan %75'inin yetiştirilen yerlerde tüketildiğini ve satıldığını gösteriyor. Bu durum da iç ticaretteki pazarın, her ne kadar hızlı bir artış gösterdiği mevcut belgelerde kaydedilmiş olsa da dış ticaretten daha yüksek oranlarda gerçekleştiğini düşündürtmektedir.[17] Buna rağmen dünya ticaret hacminin genişlemesi ve navlun oranlarındaki düşüş gibi dış etmenler ve ikili ticaret antlaşmaları, hukuki altyapı, kurumsal düzenlemeler gibi içsel etmenler sayesinde Osmanlı'da dış ticaret, belirli dönemlerdeki konjonktürel dalgalanmalarla birlikte büyüme trendi göstermiştir. Pamuk'un verilerine göre 1830-1913 arasında toplam dış ticaret hacmi 7,5 kat artış göstermiştir. Bunun sonucunda liman kentlerinde ticaret gelişmiş, iç ve dış göç alarak nüfusları artmış, konsolosluklar ve ticaret odaları kurulmuş ve şehirleşme yaşanmıştır.

[16] Daniel Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in Ottoman Empire During The 18th Century", **International Journal of Middle East Studies**, Vol.24, No.2, May 1992, s.202; Bruce Mcgowan, "The Age of The Ayans, 1699-1812", **An Economic and Social History of The Ottoman Empire 1600-1914**, Ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, Vol. 2, Cambridge University Press, 1994,s.724

[17] Quataert, s.952;

4.2. GÜNEYDOĞU KARADENİZ KIYISINDA DENİZ TİCARETİNİN MEKÂNSAL ÖRGÜTLENMESİ

Avrupa'nın ve Osmanlı'nın dış ticaretinde yaşanan genişleme, Güney Karadeniz'de bulunan Osmanlı limanlarına da yansımıştır. Güneydoğu Karadeniz limanlarının toplam ticaret hacmi, 1830-1912 arasında %10,4 kat artmıştır. Osmanlı'nın dünya ekonomisine eklemlenme süreciyle birlikte bir değişim mekânı olarak liman kentleri bu şekilde öne çıkmaya başladı. Liman kentlerindeki bu değişim, nüfusun artışından, ticari etkinliğin artmasından, göç alan merkezlere dönüşmesinden ve sosyal hayatın değişiminden gözlemlenebilir. Kuşkusuz ki bu hususlarda sadece büyüme değil, küçülme de değişim dinamikleri yaratabilir.

17. yüzyılın sonlarından itibaren Batı'nın üstünlüğü ve Kuzey Karadeniz'de Rusya'nın güçlü bir şekilde ortaya çıkması, güç dengesini Osmanlı Devleti'nin aleyhine bozmaya başladı. Bu durum reform ihtiyacını meydana getirdi. 1826 yılında Yeniçeri ocağının kaldırılmasıyla reform hareketlerine muhalefet eden önemli bir güç ortadan kaldırıldı. 1839 yılında Gülhane Hatt-ı Hümâyûnu'nun ilanı ile başlayan Tanzimat dönemi, modern dönemin başlangıcı sayılmaktadır. 1856 yılında ilan edilen Islahat Fermanı ile de mülki idare daha katılımcı bir yapıya dönüştürülmeye çalışılmıştır. Devletin merkezileşmesi yönünde atılan en önemli adım ise şüphesiz ki vilâyet sisteminde değişikliğe gidilmesidir. İdari teşkilatlanmada, 1864 Vilâyet Nizamnamesi ile eyalet sisteminden vilayet sistemine geçilmiştir. Osmanlı yönetimindeki bölgelerin idari taksimatı vilayet, sancak, kaza, nahiye ve karye (köy) şeklinde teşkilatlandırılmıştır. 1867 Vilâyet Nizamnamesi'nin uygulanmasıyla Güney Karadeniz kıyısı, Kastamonu Vilâyeti ve Trabzon Vilâyeti olmak üzere iki vilâyete ayrılmıştır. Nizamnamenin çıkarılmasından iki yıl sonra yayınlanan 1869 yılı vilâyet salnamelerine göre Kastamonu Vilâyeti; Kastamonu (merkez sancak), Bolu, Sinob ve Kengiri (Çankırı)[18]; Trabzon Vilâyeti ise Trabzon (merkez sancak), Canik, Lazistan ve Gümüşhane olmak üzere dört sancağa bölünmüştür.[19] Gümrük bölgelerine bakıldığında ise Karadeniz'in batı ve orta sahillerinin iskeleleri İstanbul gümrük bölgesine aitken, Samsun'dan sonra Trabzon gümrük bölgesi başlamaktadır.[20]

[18] **Salname-i Vilayet-i Kastamonu (SVK)**, H. 1286/ M. 1869
[19] **Salname-i Vilayet-i Trabzon (SVT)**, H. 1286/ M. 1869
[20] Saim Çağrı Kocakaplan, **18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve İstanbul Gümrüğü**, Ötüken, İstanbul, 2017, s.57-58

Tablo 4.2: 1869 Yılı Trabzon Vilayetinde Sancak, Kaza ve Nahiyeler

SANCAKLAR	KAZALAR	NAHİYELER
Trabzon Sancağı	Trabzon	Akçaabat, Maçka, Yomra, Tonya
	Giresun	Keşap, Akköy
	Rize	Kuraiseba
	Tirebolu	Görele
	Of	Sürmene
	Bucak	Perşembe, Aybastı, Ulubey,
Samsun Sancağı	Samsun	Kavak
	Ünye	Fatsa, Bolaman, Karakaş, Niksar
	Bafra	Alaçam
	Çarşamba	Terme
Lazistan Sancağı	Batum	Çürüksu, Acara-i süfla, Acara-i ulya
	Livana	Maçahel
	Arhavi	Hopa, Gönye, Atina, Hemşin
Gümüşhane Sancağı	Gümüşhane	Kovans, Yağmurdere
	Kelkit	Şiran
	Torul	Kürtün

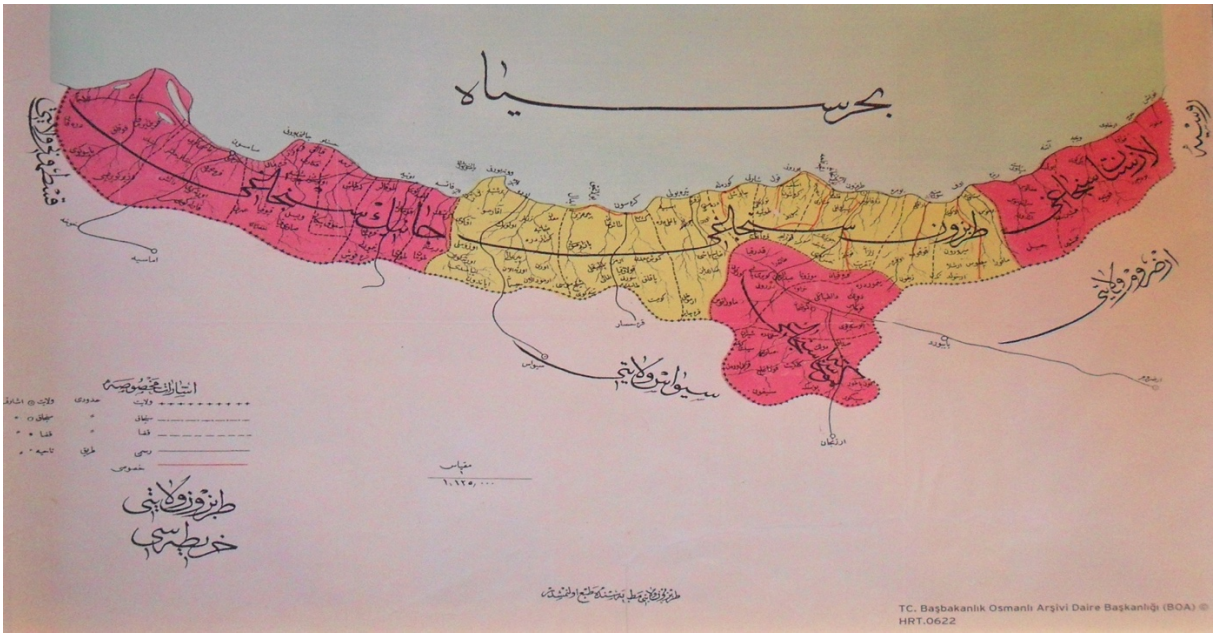
Kaynak: **SVT**, H. 1286 / M. 1869
Not 1: 1870 yılında Trabzon sancağına, Mapavri ve Karadere nahiye olarak Ordu ise 1871 yılında kaza olarak eklendi. Sürmene, 1875 yılında, Görele 1876 yılında kaza oldu.
Not 2: Canik sancağında Niksar 1870 yılında, Fatsa ve Terme ise 1879 yılında kaza oldu. 1870 yılında ise Karakuş nahiye olarak eklendi.
Not 3: 1870 yılında Lazistan sancağında, Arhavi kazası nahiyeliğe indirildi. Hopa, Atina ve Acara-i süfla ise kaza oldu. 93 harbinden sonra Batum, Acara ve Livana elden çıkınca Rize, sancak merkezi oldu.
Not 4: Gümüşhane sancağında bulunan Şiran 1870 yılında kaza oldu.
Not 5: Of Kazası 1881 yılında Lazistan Sancağına, 1889'da da Trabzon Merkez Sancağına bağlandı.

Trabzon Vilâyeti, 1877-1878 Osmanlı-Rusya Savaşı'na kadar sınırlarını korudu. Bu savaştan sonra Osmanlı-Rusya sınırının değişmesi neticesinde Trabzon Vilâyeti'ne bağlı Lazistan Sancağı çözülmüş, sınırları daraltılmış şekilde yeniden kurulmuştur. Sınır bölgede bulunan Batum, Livana ve Acara bölgesinin Rusya tarafına geçmesiyle tahliye işlemleri başlamıştır.[21] 1879 ve 1881 yılındaki Trabzon vilayet salnamelerinde, Lazistan sancağından Batum, Livana ve Acara bölgeleri çıkarılmış, sancak Atina ve Hopa kazalarından oluşmuştur.[22] Yeniden organize edilmesi gereken Lazistan Sancağı'na yeni bir merkez kaza belirlemek gerekiyordu ve gelişmişliği gerekçesiyle Trabzon Sancağı'na bağlı olan Rize kazasının Lazistan Sancağı'na bağlanmasına karar verildi. Rize, 1892 yılından itibaren Lazistan Sancağı'na dahil edilmiş[23] ve bu tarihten sonraki yazışmalarda Lazistan sancak merkezi olarak

[21] **BOA**, Y.A.HUS., 159/56
[22] **SVT**, H. 1296 / M. 1879; **SVT**, H. 1298 / M. 1881
[23] **SVT**, H.1309 / M. 1892

Batum'un yerini almıştır.[24] Yeniden kurulan Lazistan Sancağı'na bağlı Hopa kazası, Rusya ile yeni sınır noktası haline gelmiştir.

Şekil 4.1: Trabzon Vilayeti Haritası (Güneydoğu Karadeniz Kıyısı)



Kaynak: BOA, HRT, 622, H.29.12.1341

4.2.1. Güneydoğu Karadeniz Liman Kentlerinde Ekonomik Değişim

4.2.1.1. Trabzon

Bijişkyan'ın ifadesiyle Trabzon şehri, doğudan batıya doğru çömlekçe mahallesinden, Ayasofya camisine kadar, kuzeyden güneye ise mumhane iskelesinden Yeni Cuma mahallesinin sonuna kadarlık bir mesafeye yayılır.[25] Trabzon, coğrafi konumu itibariyle Karadeniz'in güney doğu kıyısında bulunan, Trabzon Vilayeti'nin merkezi olan önemli bir liman kentidir.[26] Murat Efendi (Franz von Werner) seyahatnamesinde Trabzon hakkında; *"konumu itibariyle doğunun dört cennetinin (İstanbul, Bursa, İzmir ve Şam) yanında yer almayı hakkediyor"* diye bahseder.[27]

[24] **BOA**, İ.ŞD., 48/2628
[25] Bijişkyan, s.80
[26] **Geographical Dictionary of the World: in the Early 20th Century**, Ed: Angelo Heilprin, Louis Heilprin, Logos Press, Part 2 (M to Z), New Delhi, 1990, s.1854
[27] Murat Efendi, **Türkiye Manzaraları**, Kitap Yayınevi, Çev. Alev Sunata Kırım, 1. Baskı, İstanbul, 2007, s.199

Trabzon iklimi son derece nemli, kışın soğuk, yaz aylarında ise baskıcı derecede sıcaktır. Sıcaklık çok ani değişikliklere maruz kalır. Yaz aylarında yüksek ısıyı azaltma eğiliminde olan hâkim rüzgarlar doğudan gelir. Kışın ise kuzeybatı rüzgarları (Karayel) çok sık görülür.[28] Yoğun sis, ilkbaharda kış mevsiminden daha sık görülür.[29]

Trabzon'un M.Ö. 7. yüzyılın ikinci yarısında Miletli tüccarlar tarafından kurulduğu bilinmektedir. Daha sonra Romalıların kontrolüne girdi ve birkaç yüzyıl boyunca Roma İmparatorluğu'nun doğusundaki ana limanlardan biriydi. Roma İmparatorluğu'nun M.S. 395'te ikiye bölünmesiyle 1204 yılına kadar Doğu Roma (Bizans) İmparatorluğu sınırları içinde yer aldı. 1204 yılından Osmanlı hâkimiyetine girene kadar (1461) Trabzon Rum İmparatorluğu'nun başkenti oldu.[30] Trabzon liman kentine, her döneminde ekonomik değerini veren deniz ticaretiydi. 19. yüzyılda Avrupa'nın uluslararası ticaretinin genişlemesi, Osmanlı'nın giderek ticari serbestleşmesi ve uluslararası ticaretinin artması ile Trabzon liman kenti, önemli bir kentleşme ve ticarileşme süreci yaşamıştır.

Karadeniz Türk Gölü statüsünde iken Karadeniz merkezli ticaret faaliyetleri İstanbul merkezli olarak örgütlenmişti. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan itibaren ise uluslararası gemi taşımacılığına açılınca Karadeniz üzerindeki hâkimiyet önce Rusya, sonra Avrupa devletleriyle paylaşılmaya başlanmıştır. Bu süreçte Karadeniz coğrafyası yüzyıllarca karşılaşmadığı kadar köklü değişikliklerle yüz yüze gelmiştir. Karadeniz kıyılarındaki diğer limanlarda da görüldüğü gibi Güney Karadeniz kıyısında da liman kentlerinin gelişimi coğrafi şartların imkanlarından çok ticaretin ne derece icra edilebildiğiyle ilişkiliydi. İngiltere'nin İran ticareti için daha kısa ve taşıma maliyetleri açısından daha düşük maliyetli Trabzon-Tebriz yolunu kullanmaya başlaması, Trabzon'u Güney Karadeniz'in en önemli liman kentlerinden biri yapmıştır. Osmanlı'da uluslararası ticaretin gelişmesiyle ilgili gerekli zeminin oluşmasından sonra Trabzon'un başta olmak üzere bölgenin dünya ekonomisi ile bütünleşmesi başlamış ve bu durum şehirleşme sürecini başlatmıştır.

---

[28] "Report By Stevens, on the Trade of Trebizond During the Half-Year Ending 30th June, 1860", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.I, s.277

[29] "Report on the Trade and Commerce of the Trebizond vilayet for the Year 1891", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.III, s.1188

[30] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.760-761; Suraiya Faroqhi, "Tarabzun", **The Encyclopedia of Islam,** Ed: Bearman, Bianquis, Bosworth, Donzel, Heinrichs, Vol X, Brill, 2000, s.216-217; "Trabzon", **Yurt Ansiklopedisi**, Anadolu Yayıncılık, Cilt 10, İstanbul, 1984, s.7282-7186; Heath W. Lowry, Feridun Emecen, "Trabzon", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 41, 2012, s.296-298

Trabzon şehrinin Osmanlı'ya katılmasından sonraki ilk nüfusunun, 1486 tahririne göre 7.575 kişi olduğu tahmin edilmektedir.[31] 1554 tarihli tahrir defterine göre 6.525, 1583'teki bir diğer tahrire göre ise 10.984 olarak nüfus tahmini yapılmıştır.[32] Barkan, tahrir defterlerine dayanarak 1521-30 döneminde Trabzon'daki hane sayısını 1.285 olarak, 1571-80 döneminde ise 1.952 olarak belirtmiştir.[33] 17. ve 18. yüzyıllarda (son tahrirden nüfus sayımına kadar) Trabzon nüfusu üzerine güvenilir rakamlar vermek güç olmakla birlikte merkezi otoritenin zayıflaması, bölgesel isyan hareketlerinin ortaya çıkması gibi iç kaynaklı ve Kuzey'den gelen Kazak saldırıları[34] gibi dış kaynaklı sorunların etkisiyle çeşitli artış ve azalışların yaşandığı bilinmektedir. 1701 yılında Trabzon'a gelen Tournefort'un şehir hakkında; *"Kent büyük ama nüfusu azdır. Burada evden çok orman ve bahçe görülmektedir; iyi yapılmış olmalarına karşın evler yalnızca tek bir kattan oluşmaktadır."* diye verdiği bilgiye bakıldığında, 18. yüzyılın başlarında Trabzon'da kentin büyüklüğüne paralel bir nüfusun bulunmadığı anlaşılmaktadır.[35] 1813 yılında Trabzon'a gelen bir İngiliz seyyah nüfusun 15.000 kadar olduğunu tahmin etmektedir.[36] 1831 yılındaki ilk nüfus sayımından sonra Osmanlı Devleti'ndeki diğer nüfus sayımları 1844, 1859/60 ve 1882/84 yıllarında yapıldı.[37] 1831 yılındaki nüfus sayımına göre Trabzon'da 6.300 erkek nüfus bulunduğu belirtilmiştir.[38] Bu nüfus rakamına kadınların ve gayrimüslimlerin dahil edilmediği göz önünde bulundurarak, toplam nüfusun 13.000-15.000 civarında olduğu tahmin edilebilir. Sağlam nüfus kaynağı bulunmamasıyla birlikte diğer nüfus tahminlerine bakıldığında 1844'te 55.000, 1851'de 50.000, 1856'da 70.000, 1860'da 55.700, 1868'de 33.300 olduğu görülmektedir.[39] 1860'lı yıllardaki nüfus azalmasının, ticaretin azalmasıyla paralel geliştiği görülmektedir. Dolayısıyla kent, ticaretin geliştiği dönemlerde, köy ve kasaba nüfusunu çekerken, ticaretin azaldığı dönemlerde tersi bir eğilim göstermiştir.

---

[31] Lowry, Emecen, s.299

[32] Hanefi Bostan, "XV ve XVI. Yüzyıllarda Trabzon Şehrinde Nüfus ve İskân Hareketleri", **Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, 6-8 Kasım 1998, Trabzon, 1999, s.167-168

[33] Ömer Lütfi Barkan, "Tarihi Demografi Araştırmaları ve Osmanlı Tarihi", **Türkiyat Mecmuası**, X, 1952-53, s.22

[34] Victor Ostopchuk, "Five Documents From the Topkapı Palace Archive on the Ottoman Defense of the Black Sea Against the Cossacks (1639)", **Journal of Turkish Studies**, Vol 11, Harvard University, 1987, s.62

[35] Joseph de Tournefort, **Tournefort Seyahatnamesi**, Kitap Yayınevi, Ed. Stefanos Yerasimos, 4. Baskı, İstanbul, 2013, s. 119

[36] John McDonald Kinneir, **Journey Through Asia Minor, Armenia, and Koordistan, in the Years 1813 and 1814**, John Murray, London, 1818, s.341

[37] Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, TTK, Ankara, 1994, s.10

[38] Karpat, s.114

[39] 1844 tarihli nüfus tahmini "A. Ubicini, **Letters on Turkey**, Vol 1, Trans. Lady Easthope, London, 1856" isimli kaynaktan; 1851, 1856, 1860, 1868 tarihli tahmini nüfus rakamları ise İngiliz konsolosluk raporlarından aktarılmıştır; **Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu 1500-1927**, Tarihi İstatistikler Dizisi, Cilt 2, Haz. Cem Behar, Ankara, 1996, s.36

Tablo 4.3 Resmi Kayıtlara Göre Trabzon'un Vilayet/Sancak/Kaza Nüfusu (1870-1914)

YIL		KADIN	ERKEK	TOPLAM
1870	**Merkez**		9.459	18.918
	Sancak		223.640	447.280
	Vilayet		468.727	937.454
1875	**Merkez**		9.802	19.604
	Sancak		196.567	393.134
	Vilayet		339.142	678.284
1881	**Merkez**		10.383	20.766
	Sancak		251.119	502.238
	Vilayet		451.114	902.228
1885	**Merkez**			
	Sancak			
	Vilayet	505.321	550.321	1.055.642
1896	**Merkez**	19.614	21.723	41.337
	Sancak	255.873	275.045	530.918
	Vilayet	514.342	557.130	1.071.472
1900	**Merkez**	67.146	66.796	133.942
	Sancak	299.396	304.387	603.783
	Vilayet	594.464	604.517	1.198.981
1904	**Merkez**	25.418	25.598	51.016
	Sancak	315.337	319.136	634.473
	Vilayet	623.591	631.217	1.254.808
1911	**Merkez**			
	Sancak			
	Vilayet	533.869	539.990	1.073.859
1914	**Merkez**			
	Sancak			
	Vilayet			1.122.947

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnameleri; Güran, s.23-55; Karpat, s.188-189; **Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu 1500-1927**, s.48 verilerinden oluşturulmuştur.
Not 1: Trabzon merkez kazasında nahiyeler dahil değildir.
Not 2: 1875 yılında Canik sancağı dahil değildir.
Not 3: 1870, 1875, 1881 tarihli salnamelerde sadece erkek nüfusu verildiğinden tahmini toplam nüfus iki ile çarpılarak bulunmuştur.
Not 4: 1911 ve 1914 tarihli vilayet nüfusuna Canik sancağı ayrı bir mutasarrıflık olduğu için dahil edilmemiştir.

Trabzon'un nüfus verilerini yorumlarken karışıklığa yol açmaması için Trabzon ile ilgili veriler 3 kategoride ele alınabilir; birincisi ve en geniş haliyle Trabzon Vilayeti, ikincisi Trabzon Sancağı ve son olarak merkeze bağlı nahiyelerin dahil olmadığı şehir merkezidir. Osmanlı'nın resmi kayıtlarındaki nüfus rakamlarına göre 1870 ile 1904 yılları arasındaki 34 yılda Trabzon merkez kazası %170 ve Trabzon sancağı %42 artış göstermiştir. Trabzon vilayetinde ise 1870 ile 1914 yılları arasındaki 44 yılda %20 artış görülmektedir. Rakamlar incelendiğinde genel olarak erkek nüfusun daha fazla olması ticaret amaçlı gelen nüfusa işaret etmektedir.

Tablo 4.4: Trabzon'da Etnik/Dini Gruplara Göre Erkek Nüfusu (1870-1904)

YILLAR		İSLAM	RUM	ERMENİ	KATOLİK	PROTESTAN
1870	Merkez	3.961	1.600	1.486	409	
	Sancak	189.058	25.835	8.138	409	
	Vilayet	367.457	65.510	17.892	1.673	
1875	Merkez	6.409	1.630	1.349	414	
	Sancak	167.927	20.136	7.776	414	
	Vilayet	285.871	39.287	9.738	1.647	
1881	Merkez	6.450	1.799	1.609		
	Sancak	214.468	26.921	9.205		
	Vilayet	364.798	66.837	19.479		
1896	Merkez	12.723	5.685	3.138	136	41
	Sancak	226.270	36.055	11.906	621	193
	Vilayet	450.021	83.448	22.533	666	462
1900	Merkez	43.638	16.369	6.023	715	51
	Sancak	247.713	41.278	14.392	715	289
	Vilayet	485.316	92.751	25.125	749	576
1904	Merkez	14.632	6.558	3.530	727	51
	Sancak	259.313	43.946	14.849	727	301
	Vilayet	505.849	97.799	26.149	667	653

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnameleri verilerinden oluşturulmuştur.

1870 ile 1904 arasındaki Trabzon vilayet salnamelerinde nüfusun etnik/dini gruplara göre ayrımı Tablo 4.4'te gösterilmiştir. Resmi kayıtlarda Trabzon'da Yahudi nüfus bulunmadığından gayrimüslim ifadesiyle Rum, Ermeni, Katolik ve Protestan nüfus kastedilmektedir.[40] Buna göre bu 34 yılda nüfusun içindeki Müslüman kesim Trabzon merkez kazada %269, Trabzon sancağında %37, Trabzon vilayetinde %38 artış göstermiştir. Nüfusun içindeki Rum kesim, merkez kazada %310, Trabzon sancağında %70, Trabzon vilayetinde %49 artış göstermiştir. Nüfusun içindeki Ermeni kesim, merkez kazada %138, Trabzon sancağında %82, Trabzon vilayetinde %46 artış göstermiştir. Nüfusun içindeki Katolik kesim, merkez kazada ve Trabzon sancağında %78 artış, Trabzon vilayetinde %60 azalış göstermiştir. Nüfusun içindeki Protestan kesim ise 1870'de itibaren ilk 11 yılda bulunmazken, 1896 ile 1914 arasındaki 18 yılda merkez kazada %24, Trabzon sancağında %56, Trabzon vilayetinde %41 artış göstermiştir. Bu veriler ışığında müslüman ve gayrimüslim nüfus artışları mukayese edildiğinde, Trabzon merkez kazasında müslüman nüfus artışının daha fazla olduğu, Trabzon sancağı ve Trabzon vilayeti göz önüne alındığında ise gayrimüslim nüfus artışının daha fazla olduğu ortaya çıkmaktadır. 19. yüzyılda gelişen tarihsel süreçte ticaretin yoğun olduğu yıllarda

[40] Sadece 1896 tarihindeki Trabzon vilayet salnamesinde, Canik sancağında 5 adet erkek Yahudi bulunduğu kayda geçmiştir. **SVT**, H. 1313 / M. 1896, s.186

kentte yeni olanaklar ortaya çıkmış, hem Müslüman hem de gayrimüslim nüfusta artış görülmüştür. Bölgenin işlek limanlara sahip olmasıyla gelişen ticari ilişkileri, Trabzon ve çevresini göç alan bir merkez konumuna getirmiştir.

Şekil 4.2: Trabzon Limanı (1910)



Kaynak: Atilla Bölükbaşı, **Anılarda Trabzon**, Serander, Trabzon, 2006, s.380

Trabzon, doğal bir limana sahip değildir. Gemi barınağı kötü ve kuzeybatı rüzgarlarına açık ve sık sık patlak veren fırtınaları vardır.[41] Bijişkyan'a göre 19. yüzyılın ilk yarısında Trabzon'un en büyük limanı Çömlekçi idi. Kanida, Tuzluçeşme, Taşdirek, Kemerkaya, Mumhaneönü ve Moloz da diğer küçük limanlardır. Ayrıca Çömlekçi'nin 6 mil uzağında yazlık bir liman olan Kovata ve buranın da 18 mil uzağında, kışın birçok geminin sığındığı Sürmene limanı vardır.[42] *"Osmanlı Avrupa'sının İktisadi Vaziyeti"* isimli teziyle Fransa'da doktora unvanı alan Abdülvahap Hayri'nin 1913 yılında yazdığı raporda, Trabzon'da ticarette bulanan gemilerin fırtınalı zamanlarda Pulathane (Akçaabat) limanına sığındıkları, buranın bir kış demir yeri olmasına rağmen rüzgarlara açık olduğu anlatılmaktadır.[43] 1894 yılına ait Trabzon Vilayet

[41] Collas, s.217
[42] Bijişkyan, s.58-60
[43] Abdülvahap Hayri, **İktisadi Trabzon**, Haz: Melek Öksüz, Serander, 1. Baskı, Trabzon, 2008, s.43

Salnamesi de bunu doğrulamaktadır.[44] Yani Trabzon merkez limanlarının rüzgara açık olması ve düşük derinliği yüzünden gemilerin demirleyememesi, gemilerin doğuda Sürmene limanını, batıda ise Pulathane limanını kullanmasına neden olmaktaydı. Açıkta demirleyen büyük gemilerle gelen yolcular ve ticari mallar, çevreden kiralanan ve nöbet usulüyle yük taşıyan kayık ve mavnalarla sahile çıkarılmaktaydı.[45] 1869 yılındaki ziyaretinden sonra seyyah Deyrolle; *"Sahilin az derin olması, büyük vapurları açıkta demirletiyor, vapur geldiği zaman sürü ile üşüşen kayıklarla karaya çıkılıyor. Limanın biricik alameti olan taş ve kazıklarla yapılmış küçük iskelemsi bir set tüccar eşya ile dolu olduğu vakit, yolcular kayıktan yarı bellerine kadar denize giren hamalların sırtına biniyor ve karaya ayak basıyor."* diye ifade etmektedir.[46] Yapılmış olan iskelelerin fırtınalı havalarda yetersiz kalması üzerine 1864 yılında kargir bir iskele inşasına karar verildi.[47] Fakat Karadeniz'in sert dalgaları sık sık bu iskelelerin tamirini gerektiriyordu.[48] Bu tarz risklere karşı 1885 yılında yetmiş metre uzunluğunda pek de dayanıklı olmayan bir dalgakıranın yapıldığı da bilinmektedir.[49] Ayrıca 1902 yılında yapımına başlanan, 370'e 5 metre boyutlarında olması tasarlanan taş dalgakıranın, 280 metrelik kısmının yapıldığı konsolosluk raporunda belirtilmiştir.[50] Ayrıca iskeleye getirilen malları depolamak için Trabzon gümrüğünde ambar inşasına da karar verildi.[51] 1907 yılında limanın doğusunda da 6.500m^2'lik ambar inşasına başlandığı konsolosluk raporlarına geçmiştir.[52]

[44] **SVT**, H.1311/M.1894, s.252
[45] **BOA**, DH.MUİ. 15/1, H.22.02.1328
[46] Deyrolle, s.7
[47] **BOA**, İ.MVL., 23421, H.16.06.1281, [M.16.11.1864]
[48] **BOA**, İ.DH., 42189, H.18.10.1286, [M.21.01.1870]
[49] Hayri, s.43
[50] "Report on the Trade and Commerce of the Trebizond Vilayet for the Year 1908 by Consul Longworth", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.III, s.1514
[51] **BOA**, İ.ŞD., 1095, H.25.08.1289, [M.28.10.1872]
[52] "Report on the Trade and Commerce of the Trebizond Vilayet for the Year 1908 by Consul Longworth", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.III, s.1515

Tablo 4.5: Trabzon Limanı Gemi Trafiği (1832-1859)

	Giren		Çıkan	
Yıllar	**Gemi Sayısı**	**Tonaj**	**Gemi Sayısı**	**Tonaj**
1832	54	8.156	38	6.556
1833	102	12.822	87	10.948
1834	124	17.682	114	16.642
1835	170	26.444	156	24.572
1836	172	25.648	163	25.273
1837	131	22.349	153	26.030
1838	126	22.619	117	21.084
1839	140	26.162	129	23.745
1842	165	32.878	166	32.728
1843	180	36.165	162	32.580
1844	131	28.768	143	30.149
1845	135	34.203	136	33.193
1846	152	37.604	154	39.024
1847	118	35.522	127	37.102
1848	132	73.170	129	72.540
1849	170	88.142	158	85.612
1851	172	101.352	172	99.415
1854	117	42.595	112	41.865
1858	324	106.070	313	104.310
1859	371	147.422	365	146.432

Kaynak: **Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914** raporlarındaki verilerden oluşturulmuştur.

Tablo 4.6: Trabzon Limanına Gelen Buharlı/Yelkenli Gemi Trafiği (1867-1913)

	Gemi Sayısı		Tonaj	
Yıllar	**Buharlı**	**Yelkenli**	**Buharlı**	**Yelkenli**
1867	287	99	140.855	16.831
1873	301	27	193.782	5.382
1874	300	25	212.058	5.445
1875	315	9	231.836	2.504
1876	297	29	220.956	5.724
1877	189	41	151.223	8.630
1878	198	24	156.508	4.378
1879	311	19	274.515	4.120
1880	406	21	376.790	5.006
1881	379	17	353.533	22.070
1882	373	27	365.055	42.770
1883	378	29	367.590	6.188
1884	411	9	392.397	1.771
1885	448	5.922	449.000	36.322
1886	431	5.922	444.810	36.322

1887	483	7.637	488.004	43.593
1888	524	8.145	526.660	47.507
1889	554	8.093	528.943	42.305
1890	517	9.013	530.170	63.266
1891	516	10.114	552.930	47.689
1892	345	7.049	264.464	29.389
1893	360	8.486	402.051	46.316
1894	458	9.587	522.189	49.181
1895	515	8.488	572.027	44.783
1896	481	6.732	569.727	34.549
1897	481	7.112	548.064	34.253
1898	502	9.169	597.287	64.282
1899	558	7.912	653.710	40.752
1900	487	6.609	522.017	35.810
1901	465	5.918	520.610	32.861
1902	497	6.971	575.784	33.353
1903	545	7.233	636.640	35.470
1904	633	6.503	662.076	45.045
1905	602	7.479	629.823	37.446
1906	583	7.188	670.405	36.811
1908	610	8.029	794.708	39.368
1909	683	7.592	882.462	40.405
1910	975	6.389	1.186.241	29.571
1912	775	5.722	1.072.980	25.149
1913	643	5.284	1.004.241	27.577

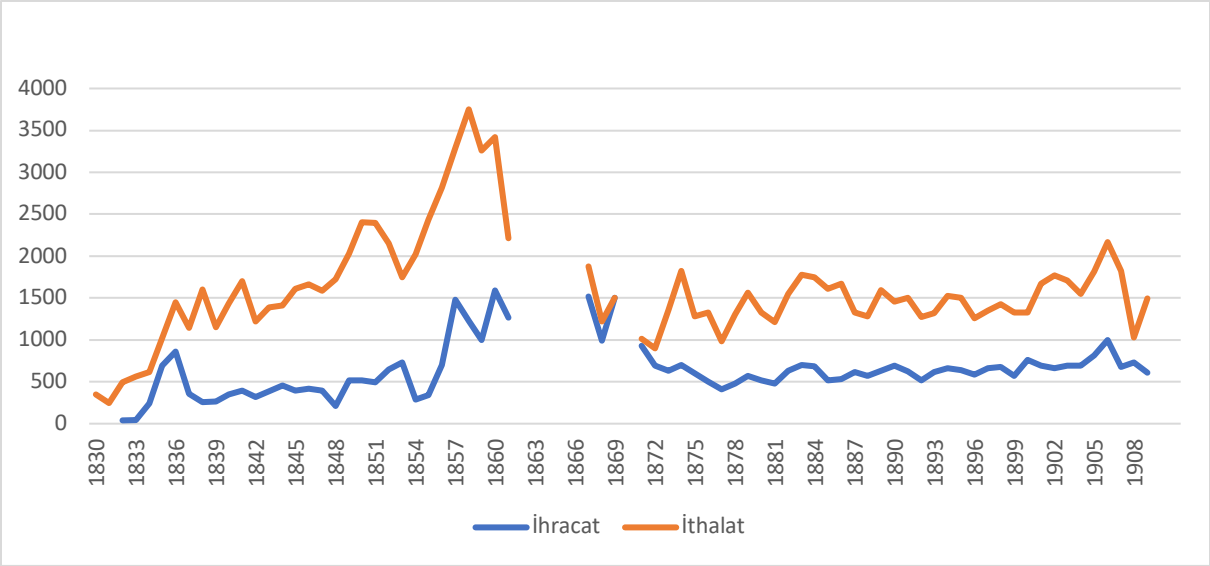
Kaynak: **Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914** raporlarındaki verilerden oluşturulmuştur.
Not: Gemi sayısı, 1885 yılına kadar 100 tonun üzerindeki yelkenlilerden oluşturulmuştur. 1885 yılından sonra 5 tonun altındaki yelkenliler de dahil edilmiştir.

Trabzon limanına, 1832 ile 1859 yılları arasında giren ve çıkan gemi sayısı ve tonajı Tablo 4.5'te, Trabzon limanına giren buharlı ve yelkenli gemi trafiği de Tablo 4.6'da gösterilmiştir. 1832 ile 1959 arasındaki 27 yılda toplam gemi sayısı 8 kat, toplam gemi tonajı ise 20 kat artmıştır. 1867-1884 arasında ise toplam gemi sayısı %9, toplam gemi tonajı ise 2,5 kat artmıştır. Toplam gemi sayısının ve tonajının Kırım Savaşı'ndan ve 93 Harbi'nden sonra ciddi miktarda arttığı görülmektedir. 1867-1913 arasında buharlı gemi sayısı 2,2 kat, tonajı ise 7,1 kat artmıştır. İngiliz konsolosluk raporlarındaki gemi sayılarında yelkenli ve buharlı ayrımı 1867 yılından sonra yapılmıştır. 100 tonun üzerindeki yelkenlilerde 1867-1884 arasında gemi sayısı 11 kat, gemi tonajı ise 9,5 kat azalmıştır. 1885 yılından sonraki yelkenli gemilerin sayısına, 5 tonun altındaki yelkenlilerle kıyı ticareti de dahil edilmiştir. Kıyı ticareti açısından bakıldığında 1885-1913 arasında yelkenli gemi sayısı %12, gemi tonajı %24 azalmıştır. Trabzon limanından yapılan uluslararası ticarette zamanla buharlı gemiler hâkim olurken, kıyı

ticaretinin büyük miktarda yelkenli gemilerle yapıldığı fakat, buharlı gemi tonajına ulaşamadığı görülmektedir. Buharlı gemilerin taşıdıkları tonajın artması, Trabzon'un uluslararası ticaretini arttırmıştır. Fakat, liman altyapısı bu buharlı gemileri taşıyabilecek yeterliliğe sahip değildir. Gemilerin limana yanaşamayıp açıkta korunaksız olarak demirlemek zorunda kalması hem riskli hem de zaman ve maliyet kaybı yaratmaktadır.

Grafik 4.4: Trabzon İthalat-İhracatı (1830-1908)

(bin Sterlin)



Kaynak: **Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914** raporlarındaki verilerden oluşturulmuştur.
Not: 1862-1866 arası ve 1870 yılı verileri bilinmiyor.

Grafik 4.4'e bakıldığında Trabzon'un Kuzey Karadeniz limanlarının aksine ithalat limanı olduğu ortaya çıkmaktadır. Trabzon limanının toplam ticaretine bakıldığında, 1832 ile 1908 yılları arasındaki 76 yılda 3,3 kat arttığı, ticaret hacminin zirveye ulaştığı 1860 yılına kadarki 28 yılda ise 9,4 kat arttığı görülmektedir. Kuzey Karadeniz limanlarının aksine Kırım Savaşı sırasında Trabzon'un toplam ticaret hacminin arttığı görülmektedir. İhracata bakıldığında 1832-1908 arasında 18,6 kat, 1832-1860 arasında ise 40,8 kat arttığı; ithalata bakıldığında ise 1832-1908 arasında 2,1 kat, 1832-1860 arasında 6,9 kat arttığı görülmektedir. Bu veriler Trabzon'un ithalat ağırlıklı bir liman olmasına rağmen ihracat artış hızının daha fazla olduğunu göstermektedir. 1850 ile 1860 arası Trabzon dış ticaretinin (dolayısıyla İran transit ticaretinin de) en üst seviyeye çıktığı dönemdir. 1870'lerden itibaren ise toplam ticaret

hacminin gerilediği gözlemlenmektedir. Sonraki süreçte Trabzon'un ticaret düzeyi, Birinci Dünya Savaşı'na kadar fazla değişmeden kalmıştır.

Tablo 4.7: 1908 Yılında Trabzon'a İthal Edilen Başlıca Ticari Mallar ve Menşeleri

TİCARİ MALLAR	İTHAL EDİLEN ÜLKELER
Çanak, Çömlek, Zücaciye	Fransa, Almanya, Rusya, Avusturya, Belçika, Osmanlı
Boya	Fransa, İtalya, Almanya, Rusya, Yunanistan, Avusturya, Belçika, Osmanlı
Un	Fransa, İtalya, Romanya, Rusya, Avusturya, Osmanlı
Meyve (taze ve kuru)	Yunanistan, İtalya, Osmanlı
Arpa	Osmanlı
Fasulye	Osmanlı
Mum	Belçika, Almanya, Avusturya
Ecza ve ilaçlar	Fransa, İtalya, Almanya, Avusturya, Osmanlı
Kahve	ABD
Bakır	İngiltere, Osmanlı
Sicim	İtalya, Osmanlı
Pamuk	İtalya, Osmanlı
Pamuklu mallar	İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya, Rusya, Avusturya, Belçika, ABD, Osmanlı
Hırdavat	İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya, Avusturya, Belçika, Osmanlı
Fındık	Osmanlı
Post	Hindistan, Fransa, Rusya, Avusturya, Osmanlı
Mısır ve Buğday	Bulgaristan, Romanya, Rusya, Osmanlı
Demir	Almanya, Belçika
Mücevherat	Osmanlı
Deri	İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya, Avusturya, Belçika, ABD, Osmanlı
Kireç, çimento	Fransa, Rusya, Yunanistan, Osmanlı
Bisküvi	Fransa, İtalya, Rusya, Avusturya, Osmanlı
Kibrit	İtalya, Almanya, Avusturya
Metaller	Fransa, Avusturya, Belçika
Otomobil	Fransa
Çivi	İngiltere, Fransa, Almanya, Avusturya, Belçika, ABD
Zeytin	Yunanistan, Osmanlı
Zeytinyağı	Yunanistan, Osmanlı
Petrol (gazyağı)	Rusya
Zahire	İngiltere, Fransa, İtalya, Avusturya, Rusya, ABD, Belçika, Osmanlı
Pirinç	İngiltere, Hindistan, Mısır, İtalya, Almanya, Avusturya, Belçika, Osmanlı
Kumaş	Hindistan, Mısır, Fransa, Avusturya, İtalya, Almanya, Almanya, Osmanlı

Tuz	Osmanlı
İpek, Kadife	İngiltere, Fransa, Almanya, Avusturya, Osmanlı
Külçe gümüş	İngiltere, Fransa, Avusturya
Sabun	Osmanlı
Baharat	İngiltere, İtalya, Avusturya, Osmanlı
Alkollü İçecekler	Fransa, Almanya, Rusya, Yunanistan, Avusturya, Osmanlı
Kırtasiye Malzemeleri	İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya, Avusturya, Belçika, Osmanlı
Şeker	Fransa, Almanya, Rusya, Avusturya, Belçika, Osmanlı
Çay	İngiltere, Hindistan
Kereste, Odun	Osmanlı
Tütün	Osmanlı
Yünlü mallar	İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya, Bulgaristan, Rusya, Avusturya, Belçika, Osmanlı
İplik	İngiltere, Hindistan, İtalya, Almanya, Avusturya, Belçika, Osmanlı

Kaynak: "Report on the Trade and Commerce of the Trebizond vilayet for the Year 1908 By Consul Longworth", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.III, s.1512-1521

İthalat limanı olduğu görülen Trabzon limanında 1908 yılında ithal edilen mallar, Tablo 4.7'de gösterilmiştir. Bu tabloya göre çok çeşitli bir mal portföyü bulunmaktadır. İthalat yapılan ülkeler olarak ise ağırlıklı olarak, İngiltere, Fransa, Avusturya, İtalya, Rusya öne çıkmaktadır. Ayrıca Trabzon limanında iç ticaretin de hareketli olduğu görülmektedir. Odun, tütün, tuz, sabun, arpa, fasulye sadece Osmanlı'dan gelmektedir. Aydınlatma için kullanılan petrol ürünü Rusya'dan gelmektedir. İstanbul piyasasında Amerikan petrolüyle Rus petrolünün rekabet ettiği bilinirken, bu tabloya göre Trabzon'da 1908 yılında sadece Rus petrol ürünü ithal edilmektedir. Zeytin ve zeytinyağı'nın ege kıyılarından geldiği anlaşılmaktadır. Döneminin yüksek teknolojisi denilebilecek otomobil ise Fransa'dan gelmektedir.

Tablo 4.8: 1908 Yılında Trabzon'dan İhraç Edilen Başlıca Ticari Mallar ve Gittikleri Ülkeler

TİCARİ MALLAR	İHRAÇ EDİLEN ÜLKELER
Fasulye	Fransa, Avusturya, Yunanistan, ABD, İspanya, Osmanlı
Tereyağı	Mısır, Osmanlı
Koza	Fransa
Bakır Cevherleri	İngiltere
Fındık	İngiltere, Mısır, Fransa, Avusturya, Almanya, İtalya, Rusya, Bulgaristan, Romanya, Yunanistan, ABD, Belçika, Hollanda, Tunus, Osmanlı
Yumurta	Fransa, Almanya, Rusya, Bulgaristan, Yunanistan

Meyve ve Sebze	İngiltere, Mısır, Fransa, Avusturya, Rusya, Romanya, Osmanlı
Post	İngiltere, Fransa, Avusturya, Rusya, ABD, Osmanlı
Mısır	Mısır, Osmanlı
Keten kumaş	Rusya, Romanya, Bulgaristan, Osmanlı
Keten	Yunanistan
Zahire	Fransa, Rusya, Romanya, Bulgaristan, Osmanlı
Yunus yağı	Fransa, İtalya, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Osmanlı
Koyun	Osmanlı
İpekböceği yumurtası	Rusya
Tütün	İngiltere, Mısır, Avusturya, Almanya, Hollanda, Tunus, Osmanlı
Parafin	Bulgaristan, Osmanlı
Ceviz tahta	Fransa, Yunanistan

Kaynak: "Report on the Trade and Commerce of the Trebizond vilayet for the Year 1908 By Consul Longworth", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.III, s.1524-1527

1908 yılında Trabzon limanından ihraç edilen ticari malların listesi Tablo 4.8'de verilmektedir. Fındık ve tütün ihracının geniş bir coğrafyaya yayıldığı görülmektedir. Bu tabloya bakıldığında Trabzon'dan ihraç edilen ürünlerin çoğunlukla tarımsal ürünler olduğu anlaşılmaktadır. Özellikle fındık önemli bir ihraç malıdır. Osmanlı arşivi incelendiğinde, Rusya'da yetiştirilen fındığın, Trabzon limanından Avrupa'ya sevk edilen fındık ihracatını azaltacağı endişesiyle 1907[53] ve 1909 yılında[54] Trabzon vilayetinden Rusya ve yabancı ülkelere fındık fidanı ihraç edilmesinin yasaklandığı görülmektedir. Fındık fidanı gönderilmesinin engellenmesine rağmen, 1912 yılındaki İngiliz konsolosluk raporunda; fındığın Batum'dan Sohumkale'ye kadar başarılı bir şekilde yetiştirildiğini ve gelecekte Trabzon'un, bu bölgede üretilen fındıkla rekabet etmek zorunda kalacağı belirtilmiştir.[55] Diğer önemli bir ihraç malı olan yunus yağının, Batı Karadeniz ve Akdeniz'e ihraç edildiği görülmektedir. Bijişkyan da yunus yağının Sürmene'nin önemli bir ticaret kaynağı olduğunu, meşhur olduğunu ve İstanbul'a gönderildiğini yazmaktadır.[56] Abdülvahap Hayri, yunus balıklarının 30-40 mil açıkta çakmaklı tüfeklerle avlanıldığını, sandalla çıkarıldıktan sonra ilkel bir yöntemle parçalandığını, sonra bir kazanda eritilerek yağ elde edildiğini ve bu yöntemle yağın yarısının zayi edildiğini anlatmaktadır.[57] Yunustan elde edilen bu yağ, petrole dayalı sanayi yağının gelişmediği

[53] **BOA**, MV, 115/58, H.19.02.1325 [M.03.04.1907]
[54] **BOA**, DH, MKT, 2837/61, H.20.05.1327, [M.09.06.1909]
[55] "Report on the Trade and Commerce of the Trebizond Vilayet for the Year 1912 by Consul Satow", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.III, s.1603
[56] Bijişkyan, s.60
[57] Hayri, s.71

dönemlerde; evlerde, ibadethanelerde, sokaklarda, deniz fenerlerinin ve kandillerin aydınlatılmasında kullanılmaktadır.

Trabzon'daki uluslararası ticaret, Anadolu ticareti ve İran ticareti (transit) olmak üzere iki kısımdan oluşmaktaydı. Önceleri İngiliz malları, Basra körfezindeki Buşir limanı üzerinden İran'a gelirken, İngiltere'nin Karadeniz'de ticaret yapmaya başlamasından sonra Trabzon limanı üzerinden Erzurum-Tebriz yolu daha kısa bir yol olarak öne çıktı. Trabzon'u Doğu Beyazıt üzerinden Tebriz'e bağlayan 953 kilometrelik yola Trabzon-İran transit yolu adı verilmektedir. Bu yol ilk çağlardan beri bilinen dünyanın en eski kara yollarından biridir.[58] 19. yüzyıla gelindiğinde bu ticaret rotası, dünya ticaretinin teşvikiyle yeniden gündeme geldi. İngiltere'nin İran piyasasına daha kısa bir yol ile ulaşmak istemesi, İpek ve diğer İran ürünlerini ithal ederken taşıma maliyetlerinin düşürülmesi, İstanbul-Trabzon arasında buharlı denizcilik işletmesinin kurulması, Gürcistan kıyılarından yapılan ticarete 1831-1846 arasında Rusya'nın gümrük vergisi koyması ve Bağdat yolunda bir takım zorlukların çıkması gibi rakip yolların durumu Trabzon-İran transit yolunun önünü açmıştır.[59] 1812 yılında İran ipeğinin Buşir limanı yerine Trabzon'dan gemiye yüklenmesi halinde kara nakliyesi %2,5'den %1'e düşerken, Trabzon-İngiltere arasındaki navlunun da, Buşir-İngiltere rotasındakinden daha düşük olacağı tespit edilmiştir.[60] Dolayısıyla 1830'lardan sonra Trabzon-Tebriz yolu daha cazip görünmektedir. Abdülvahap Hayri de raporunda bu transit yol üzerine;

> *"Yakın bir zamana kadar İran memaliki ile deniz arasında mevcud yolların en kısa ve tabiisi İran-Trabzon tariki [yolu] idi. Nakliyat deve, katır ve saire gibi vesait-i ibtidâiyeye [temel araçlar] münhasır kaldığı müddetçe İran'ın şimaldeki [kuzeydeki] medhal ticareti Trabzon iskelesinden ibaret bulunuyordu. Vilayetin kendi ticaret-i asliyesinden başka bir de böyle koca bir kıtanın münakalât-ı ticaretine [ticaretinin ulaşımına] vasıta olması usul-i iktisadiyesi üzerinde mühim bir tesir icra ediyordu. Güzergâhtaki hanlar, kervansaraylar, an be an kafilelerle doluyor, kafilelerle lazım olan yem, erzak vesaire hep oralarda tedarik ediliyordu. Iran ticaret-i hariciyesi ne kadar vüs'at bulursa [geniş olursa] Trabzon-Erzurum yolundaki harekat-ı iktisadiye de o nisbette artıyordu."*[61] diye bahsetmektedir.

[58] Edwin Lord Weeks, **From The Black Sea Through Persia and India**, Harper & Brothers Publishers, New York, 1896, s.2
[59] Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", **International Journal Middle East Studies**, Vol 1, No.1, 1970, s.18
[60] Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", s.18-19
[61] Hayri, s.79

Şekil 4.3: Trabzon Değirmendere'de Deve Kervanları (1910)



Kaynak: Bölükbaşı, s.348

Trabzon'dan başlayıp Erzurum'dan geçerek Tebriz'e varan bu yol, yazın 30-35 gün kışınsa 50-60 gün sürmekteydi.[62] Bu yol, Rusya hakimiyetindeki Kafkasya yolundan 200 mil kadar daha kısa olup, yolculuk süresini on veya daha fazla gün kısaltmaktaydı.[63] Bu yol üzerinde, ticari mallar yük hayvanlarının sırtında, uzun kervanlarla taşınmaktaydı. Bu kervanların büyüklüğü hakkında, 1869 yılında Trabzon-Erzurum yolunda seyahat etmiş olan Deyrolle'un gözlemlerinden faydalanılabilinir. Bunlardan biri; *"sabahleyin buğday yüklü binden fazla merkebe rastladık. Erzurum'dan gelip, Trabzon'a gidiyorlardı. Orada yüklerini gemiler bekliyordu."*[64] Diğeri ise *"Zigana'dan inerken, beş yüzden fazla yük hayvanından mürekkep büyük bir kervana rastladık. Pamuk balyaları yüklenmişti. Bu dar yolda kervanın geçmesini, bir kenara çekilerek bir buçuk saatten fazla bekledik."*[65] ifadesidir. Bu rotada ticaret yapan tüccarlar için hayvanlarla mal taşıtmanın riskleri de mevcuttu. Örneğin; İranlı bir tüccarın Erzurum'dan İran'a taşıtmak için anlaştığı kiracılar, 50 denk yükün 2 denkini çalmışlardı.[66] Böylece bu rotada karayoluyla ulaştırmanın maliyetinin yanında, hırsızlık, soygun gibi belirsizliklerin yarattığı işlem maliyetleri de mevcuttur.

[62] Collas, s.219; Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", s.22
[63] From a Correspondent, "Trebizond and The Persian Trade", **Journal of The Royal Central Asian Society**, Vol.31, Issue 3-4, 1944, s.290
[64] Deyrolle, s. 36
[65] Deyrolle, s. 48
[66] **BOA**, HR. MKT, 31/64, H.27.04.1266, [M.12.03.1850]

Tablo 4.9: Osmanlı Yoluyla İran'a Taşınan Ticari Mal Miktarı (1830-1879)

(Balya sayısı)

Yıllar	İhracat	İthalat	TOPLAM	Yıllar	İhracat	İthalat	TOPLAM
1830		7.000		**1860**	39.532	85.731	125.263
1831		4.731		**1866**	24.571	95.430	120.001
1832		9.189		**1867**	23.544	31.888	55.432
1833	2.785	10.946	13.731	**1868**	30.104	39.118	69.222
1834	4.927	11.659	16.586	**1869**	24.030	50.241	74.271
1835		19.327		**1870**	40.311	46.300	86.611
1836	19.748	27.039	46.787	**1871**	33.945	41.450	75.395
1837	16.804	20.661	37.465	**1872**	31.423	41.900	73.323
1838	17.429	28.146	45.575	**1873**	34.000	43.897	77.897
1839	8.750	20.391	29.141	**1874**	31.868	59.335	91.203
1840	11.561	26.334	37.895	**1875**	24.556	51.314	75.870
1841	18.102	29.802	47.904	**1876**	21.348	47.938	69.286
1842	13.618	32.248	45.866	**1877**	22.371	26.979	49.350
1843	15.879	34.690	50.569	**1878**	16.581	35.370	51.951
1844	18.520	35.945	54.465	**1879**	14.600	43.000	57.600
1845	19.756	42.724	62.480	**1880**	13.169	44.552	57.721
1846	12.660	44.377	57.037	**1881**	16.233	32.774	49.007
1847	14.015	43.134	57.149	**1882**	18.244	37.663	55.907
1848	7.258	53.364	60.622	**1883**	22.396	45.514	67.910
1849	21.876	34.659	56.535	**1884**	22.822	63.083	85.905
1850	22.696	59.129	81.825	**1902**		33.790	
1851	14.756	59.003	73.759	**1903**		34.706	
1852	17.116	49.911	67.027	**1904**		28.351	
1853	24.846	39.705	64.551	**1906**		43.414	
1854	12.070	43.716	55.786	**1907**		26.629	
1856	26.984	53.890	80.874	**1910**		19.640	
1858	31.982	91.798	123.780	**1911**		22.632	
1859	32.431	84.654	117.085	**1912**		15.158	

Kaynak: BOA, Y. A. RES. 10/18, H.19.04.1298 ve **Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914** raporlarındaki verilerden oluşturulmuştur.
Not: Boşluklar kayıtlara geçmeyen kısmı göstermektedir.

Trabzon transit yoluyla İran'a giden ticari malların balya cinsinden miktarı Tablo 4.9'da gösterilmiştir. Veriler, Osmanlı arşivindeki Trabzon vilayeti baş mühendisi Mosyö Riva'nın raporu ve İngiliz konsolosluk raporlarından alınmıştır. Bu iki kaynaktaki verilerin birbirini tuttuğu görülmüştür. 1831 yılındaki azalma İran'da baş gösteren kolera vakasından dolayıdır. 1854 yılındaki azalma ve 1855 yılında da kayıt olmaması Kırım Savaşı ile alakalı olmalıdır. 1877-1878 yılındaki azalma da Osmanlı-Rusya savaşı ile ilgilidir. Verilere göre 1840-1850 arasında Trabzon transit yoluyla toplam ticaret 2,2 kat, 1850-1860 arasında 1,5 kat artmıştır.

Rus hükümetinin 1853 yılında uyguladığı korumacı tedbirler[67] ile Trabzon'a alternatif olan Poti yolunda, ulaştırma maliyetinin Trabzon yolundan %10 daha yüksek olması[68], Trabzon yolundaki ticaret artışını teşvik etmiştir. 1860'lı yıllarda ise ticaretin hızla azaldığı görülmektedir. 1866-1880 arasında ise %52'lik bir azalma söz konusudur. Rus hükümetinin transit mallar için uyguladığı gümrük vergisi gibi korumacı tedbirleri 1864'te kaldırması ve Poti-Tiflis demiryolunun açılması azalışın önemli nedenlerindendir. 1910'lu yıllara gelindiğinde İran'ın Trabzon limanından ithal ettiği mal miktarı 1830'lu yıllardaki seviyeye gerilemiştir. Trabzon limanındaki İran transit ticaretinin içeriğine bakıldığında; hırdavat, çay, şeker ve çeşitli eşyalar İran'a gitmek üzere ithal edilirken, İran'dan büyük oranda pamuk, ipek, şal ve İran tütünü az miktarda da kuru meyve, hayvan ödü, yün ve halı ihraç edilmektedir.[69]

Trabzon-İran yolunun rakibi ise Rusya'nın Sohum, Poti ve Batum limanları üzerinden hareketle Tiflis-Tebriz yoludur. 1828-29 savaşıyla Kafkasya'ya hâkim olan Rusya, 1872 yılında Poti-Tiflis tren yolunu açmış, Tiflis'ten de Tebriz ve Bakü'ye karayolları inşa etmiştir. Tiflis demiryolu şirketi tarafından ortalama 1 cwt ağırlığındaki her balya Poti'den Tebriz'e toplam 5 franka taşınırken, Trabzon yoluyla taşınması 30 frankı buluyor.[70] 1877-78 savaşından sonra Rusya, Batum'u da kontrolüne almış, önce serbest ticaret limanı haline getirmiş, sonra Batum-Tiflis-Bakü demiryolu hattını yaparak bu iki rota üzerinden Trabzon-Tebriz transit yoluna rakip olmuştur. Seyyah Barkley'e göre Rusya, daha iyi bir konumda olan ve daha elverişli bir liman olan Batum sayesinde İran ticaretini ele geçirmeye çalışmaktadır.[71] Deyrolle'a göre de Rusya, İran ticaretine çok önem vermiş ve daha uygun şartlar sağlayarak bu ticareti kendi topraklarına çekmeye başlamıştır.[72] Dolayısıyla İran ticareti, Osmanlı ile Rusya arasında, Doğu Karadeniz bölgesinde yeni bir rekabet alanı yaratmış oldu.

1893 yılı için hazırlanan İngiliz Konsolosluk raporu, transit eşyanın paketlenmesinin ve kara yoluyla taşınmasının oldukça zor olduğunu, kervanlarla yapılan taşıma için Trabzon'dan Erzurum'a 10 gün, Tebriz'e ise 35 gün gerekli olduğunu ve bir demiryolu yapımına şiddetle

[67] "Report on the Trade and Commerce of Trebizond For The Year 1878 by Biliotti", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.I, s.598
[68] "Report on the Trade and Commerce of Trebizond For The Year 1878 by Biliotti", s.603
[69] "Report by Consul Palgrave on the Trade and Commerce of Trebizond, Bleak Sea for the Year 1870", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.I, s.436
[70] Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", s.23
[71] Henry C. Barkley, **A Ride Through Asia Minor and Armenia**, John Murray, London, 1891, s.348
[72] Deyrolle, s.1

ihtiyaç duyulduğunu belirtmektedir.[73] 1909 yılında hazırlanan raporda ise Trabzon-Erzurum hattında demiryolu inşa edilmesinin uzun süredir düşünüldüğünü fakat hiçbir şey yapılmadığını, hükümet programında önerildiği fakat halihazırda ele alınması muhtemel olmadığı belirtilmiştir.[74] Bu konudaki ısrarlara kayıtsız kalamayan Osmanlı hükümet yetkilileri, Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu yapımının hükümet tarafından da düşünülmekte ise de, yeterli tahsisatın bulunmaması nedeniyle bu hattın inşasının zaruri olarak ertelediği arşiv kayıtlarından anlaşılmaktadır.[75] 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında demiryolu yapımına dair çeşitli proje önerileri sunulsa da, bu konuda hiç bir sonuç alınamamıştır. Demiryolu yapımı mümkün olmayınca Trabzon üzerinden yapılan İran ticaretinin azalmasının önüne geçebilmek için Transit karayolunun tamirine karar verildi. 1880 yılında önce bu yolun Erzurum'a kadar olan kısmı,[76] 1884 yılında ise İran sınırına kadar olan kısmı yeniden düzenlendi.[77] 1902 yılına gelindiğinde ise şose olarak yapılan Trabzon-Erzurum yolunun uzunluğu 158.890, tamir olan kısmı 155.850, tamir olunacak kısım ise 3.040'dır.[78] Ayrıca 1860 yılında büyük ambar ve rıhtım inşa edilmiş;[79] daha sonra transit ambarları, gümrük binası ve limanın iyileştirilmesi gibi çalışmalar da arşiv kayıtlarında yer almıştır.[80] Bütün bu düzenlemelere rağmen ticaret hacmi tekrar eski oranlarına ulaşamamıştır.

15 Ağustos 1869 yılında Süveyş kanalının açılması, İran ticaretine yeni bir cephe açmıştır. 1869 yılının kalan aylarında Süveyş kanalından geçen gemilerin tonajı; 11.280 iken, 1870 yılında 436.606'ya, 1875'te 2.009.984'e (dünya deniz ticaretinin %1.57'sine), 1882'de 5.075.809'a, 1912 yılında ise 20.275.120'ye (dünya deniz ticaretinin %7,4'üne) ulaşmıştır.[81] Kanalın açılmasıyla İran'ın Avrupa ile olan ticaretinin ağırlığı Basra-Bağdat-Kirmanşah-Tahran yoluna yöneldi.[82] Kafkas limanlarından başlayan Rus yolu da etkinliğini arttırınca Trabzon yolunun ticaretteki payı daralmaya başladı.

---

[73] "Report on the Trade and Commerce of the Trebizond Vilayet for the Year 1893", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.III, s.1223

[74] "Report on the Trade and Commerce of the Trebizond Vilayet for the Year 1909 by Consul Longworth", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.III, s.1549-1550

[75] **BOA**, DH, MUİ, 58/53, H. 25.01.1328, [M. 06.02.1910]

[76] **BOA**, İ.MMS., 3134, H.29.07.1297, [M. 07.07.1880]

[77] **BOA**, İ.MMS., 3421, H.21.09.1301, [M. 15.07.1884]

[78] **SVT**, H.1322/M.1904, s.232

[79] **BOA**, MVL, 593/65, H.23.06.1276, [M. 20.01.1860]; **BOA**, MVL, 601/31, H.22.02.1277, [M. 09.09.1860]

[80] **BOA**, İ.ŞD, 3239, H.04.02.1299, [M.26.12.1881]

[81] John B. Hattendorf, "Suez Canal", **The Oxford Encyclopedia of Maritime History**, Ed. John B. Hattendorf, Vol.1, Oxford University Press, 2007, s.61-62

[82] Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", s.22

4.2.1.2. Samsun

Samsun kasabası kıyı şeridi boyunca, yaklaşık 60 mil uzunluğundadır ve 20 mil içeriye doğru uzanmaktadır.[83] Sahil şeridi ile Trabzon'un 180 mil batısında ve Boğaz'ın yaklaşık 430 mil doğusundadır.[84] Kuzeybatı rüzgarlarına karşı kısmen korunan, batıda Kızılırmak, doğuda Yeşilırmak tarafından oluşturulan körfezin koyunda yer alır. Sahil tarafı, yarıçapı 1.500 m uzunluğunda kavis bir daireden oluşur. Hemen hemen deniz seviyesinde olan Samsun kasabası, doğuya doğru tedricen yükselerek Kavak civarında 450 metreye yükselmektedir. Yazın sıcaklık 33^0c'ı geçmediği gibi, kışın da -4^0c'den aşağıya düşmez. Başlıca mahsulü; buğday, mısır, arpa, yulaf, çavdar ile tütündür. Bunlardan başka nohut, mercimek gibi hububatın yanında sebze ve meyvenin her çeşidi yetiştirilmektedir. Vilayet salnamesinde; Samsun, Bağdat ile birlikte dört-beş vilayetin iskelesi konumunda olduğu ve günden güne ilerlediği ifade edilmektedir.[85]

Samsun, 1846-1847 idari taksimatında Trabzon eyaletine bağlı beş sancaktan biri olan Canik sancağına bağlı bir kazadır. 1867'de yapılan yeni düzenleme ile Trabzon vilayetinin dört sancağından biri Canik sancağı olmuştur. 1869 yılı vilayet salnamesinde Canik sancağında; Samsun, Ünye, Bafra ve Çarşamba olmak üzere 4 adet kaza; Kavak, Fatsa, Bolaman, Karakaş, Niksar, Alaçam ve Terme olmak üzere ise 7 adet nahiye bulunmaktaydı.[86] 1870 yılında Niksar[87], 1879 yılında ise Fatsa ve Terme kaza statüsüne getirilmiştir.[88] Müstakil yönetilme kararının alınmasında, artan ticaret potansiyeli ve muhacirler sayesinde yoğunlaşan nüfusun etkili olduğu söylenebilir. Canik sancağı, 1877 ile 1892 arasında Trabzon vilayetinden ayrı bir mutasarrıflık olarak yönetilmiştir.[89] 1910 yılına gelindiğinde, bölgenin ticari öneminin artmasıyla Canik sancağının tekrar mutasarrıflık olarak yönetilmesi gündeme gelmiştir. Samsun belediye reisi; sancağın Trabzon'a bağlı kalmasının Samsun şehrinin gelişmesine engel teşkil edeceğini rapor etmiştir.[90] Bunun üzerine Şura-ı Devlet-i Mülkiye Dairesi de olumlu

[83] "The Report By Consul Palgrave on The Provinces of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora for the Year 1867", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.I, s.330
[84] "The Report By Consul Palgrave on The Provinces of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora for the Year 1867", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.I, s.356
[85] **SVT**, H.1320 /M.1902, s.232-236
[86] **SVT**, H.1286/1869, s.67
[87] **SVT**, H.1287/1870, s.86
[88] **SVT**, H.1296/1879, s.120-121
[89] Musa Çadırcı, "On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Karadeniz Kentleri (Trabzon ve Samsun)", **Tanzimat Sürecinde Türkiye: Anadolu Kentleri**, İmge Kitapevi, 1. Baskı, 2011, s.86
[90] **BOA**, DH.MUİ, 30/26, H.07.03.1328, [M.19.03.1910]

görüş bildirir.[91] Bu değişikliğin mali açıdan ek yük getirmeyeceği ve sancağın ticari gelişimi dikkate alınarak müstakil olarak idare edilmesi için 1910 yılında padişah iradesi çıkmıştır.[92]

Tablo 4.10: Trabzon Vilayet Salnamelerine Göre Samsun Kazasının Nüfusu (1869-1904)

	Erkek						Kadın						
Yıllar	P	K	E	R	İ	Top.	P	K	E	R	İ	Top.	Gen. Top
1869			61	12.677	6.379	19.117							38.234
1870			293	13.601	8.478	22.372							44.744
1871			293	13.601	8.478	22.372							44.744
1872			293	13.601	8.478	22.372							44.744
1879			187	12.753	6.460	19.399							38.798
1881			187	12.753	6.460	19.399							38.798
1894	34	45	689	17.678	17.894	36.345	34	50	445	15.297	15.490	31.316	67.661
1896	34	45	689	17.678	17.894	36.345	34	50	445	15.297	15.490	31.316	67.661
1900	70	34	612	18.871	20.310	39.867	49	40	581	19.940	18.441	39.051	78.918
1901	39	34	621	18.920	20.271	39.885	50	40	594	19.982	18.428	39.094	78.979
1902	51	36	620	19.166	20.522	40.395	52	42	615	20.263	18.685	39.657	80.052
1903	51	40	564	18.425	13.553	32.633	52	43	584	19.585	11.736	32.000	64.633
1904	51	40	564	18.425	13.553	32.633	52	43	584	19.585	11.736	32.000	64.633

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnameleri verilerinden oluşturulmuştur.
Not 1: P: Protestan; K: Katolik; E: Ermeni; R: Rum; İ: İslam; Top: Toplam; Gen. Top: Genel Toplam
Not 2: 1860-1881 arasındaki nüfus verilerinde kadın sayısı bulunmadığından ortalama genel nüfus, erkek toplamının 2 ile çarpımıyla bulunmuştur
Not 3: 1894 yılında 5 adet Yahudi erkek de bulunmaktadır.

Samsun liman kentinin demografik yapısına bakıldığında 19. yüzyıla kadar inişli çıkışlı bir nüfusa sahip olduğu bilinmektedir. 17. yüzyıldaki Kazak ve Abaza saldırıları, şehrin nüfusunda azalmaya neden olmuştur.[93] 1813-1814 yılında bölgeyi ziyaret eden Seyyah Kinneir, Samsun nüfusunun 2.000 kadar olduğunu, 1847 yılında Samsun'u ziyaret eden Ferruhan Bey ise nüfusun 6.000 olduğunu belirtmektedir.[94] Vilayet Salnamelerine göre 1869-1904 arasındaki Samsun kazasının demografik yapısı Tablo 4.10'da verilmiştir. Vilayet salnamesinin ilgili kaydı, Karpat'ın 1881/82-1893 nüfus sayımı kayıtlarıyla da küçük bir farkla uyuşmaktadır.[95] Toplam nüfusa bakıldığında 1869 ile 1904 arasında toplam nüfus %35 artmıştır. Bazı dönemlerde (1869, 1896, 1904) Samsun'un nüfusu Trabzon nüfusundan daha fazladır. 1914 yılındaki nüfus sayımına göre ise toplam nüfusun 105.044 olduğu görülmektedir.[96] Özellikle

[91] **BOA**, DH.MUİ, 60/48, H.25.01.1328, [M.06.02.1910]
[92] **BOA**, DH.MUİ, 30/26, H.07.03.1328, [M.19.03.1910]
[93] Suraiya Faroqhi, **Osmanlı'da Kent ve Kentliler**, Çev. Neyyir Berktay, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 5. Baskı, 2014, s.132
[94] Mehmet Öz, "Samsun", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 36, 2009, s.85
[95] Karpat, s.138-139
[96] Karpat, s.184-185

19. yüzyılın sonları 20. yüzyılın başlarında, Samsun'un ticari bir merkez olarak öne çıkmasının, Samsun üzerinden ihraç edilen bölgedeki tütün ekiminin yayılmasının[97] ve 1877-1878 harbinden sonra Kafkasya'dan gelen muhacirlerin Samsun'a sevk edilmesinin de nüfus artışını etkilediği söylenebilir.[98] Ayrıca 19. yüzyılda gayrimüslim nüfusta ciddi bir artış olduğu da görülüyor. Samsun'da genel olarak Rum sayısının, Müslüman sayısından fazla olduğu görülmektedir. Bu 35 yılda Rum erkek sayısı %45 artarken, Müslüman erkek sayısı %112, Ermeni erkek sayısı ise 9,2 kat artmıştır. Rum nüfusu Samsun'da daha fazla iken, Ermeni nüfusu ise Trabzon'da daha fazladır. Rum ve Ermeni nüfusun artışı tütün ticaretinin denetimini ellerinde bulundurmalarından kaynaklanmaktadır.

19. yüzyılın başlarında ticari faaliyet açısından Trabzon'un gerisinde kalan bir liman kenti olan Samsun'un önemi, 1850'li yıllardan sonra artmaya başlamıştır. Avrupa'nın tahıl talebi Samsun limanının ticaret hacminde hızlı bir genişleme yarattı ve dünya piyasaları ile olan bağlantıları güçlendirdi.[99] Samsun, 1870 yılındaki büyük kısmının yandığı yangından sonra yeniden inşa edildi.[100] Bu tarihten itibaren ticari faaliyetlerinde daha hızlı bir gelişme başladı. 1880 yılındaki İngiliz konsolosluk raporunda Samsun için; *"gelecekte Karadeniz'de ticari bir şehir olarak öne çıkan bir rol oynamaya aday"* diye ifade edilmektedir.[101] Samsun, Canik sancağının pek çok ürünüyle birlikte Anadolu'nun iç bölgelerinin de ihraç kapısı niteliğindeydi. Samsun limanına indirilen mallar; Amasya, Sivas, Tokat, Diyarbakır, Kayseri, Karahisar, Musul'a kadar gönderilir ve yine bu bölgelerin malları Samsun limanı vasıtasıyla ihraç edilirdi.[102] 1862 yılında yazılan İngiliz konsolosluk raporunda; Samsun'dan Sivas'a yapılacak olan demiryolu ile Samsun'un, Odessa gibi tahıl ticaretinde önemli bir liman olacağı yazılıyor.[103] 1909 yılındaki raporda ise; Sivas, Harput ve Diyarbakır'ın çoğu zaman ucuz ulaşım eksikliğinden mahsullerinin çürümeye bırakıldığını, bu bölgelere ulaşan bir demiryolu hattı kurmanın ikinci bir Odessa olabilecek kadar ticaretini geliştireceğini yazıyor.[104] 1911 yılında Samsun'a gelen Seyyah Childs de arkasında bulunan geniş, bereketli topraklardan dolayı yeterli

[97] Suraiya Faroqhi, "Samsun", **The Encyclopaedia of Islam**, Vol.VIII, E. J. Brill, 1995, Leiden, s.1053
[98] **BOA**, Y.PRK.KOM, 3/23, H.21.12.1298, [M.14.11.1881]
[99] Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Samsun: İktisadi Değişim ve Yükseliş", s.491
[100] **SVT**, H.1321 /M.1903, s.266
[101] "Report By Consul Biliotti on the Trade, Commerce, and Navigation of the Port and District of Trebizond for the Year 1880", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.II, s.625
[102] Collas, s.216
[103] "Report by Barker on the Trade of Samsoun for the Year 1861; and on the Corn Trade for The Six Months Ended June 30th 1862", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.I, s.287
[104] "Report on the Trade and Commerce of the Trebizond Vilayet for the Year 1909 by Consul Longworth", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.III, s.1550

limanların ve demiryollarının yapılmasından sonra Samsun'un Karadeniz'in güneydeki Odessa'sı olacağını söylemektedir.[105] Tüm bu taleplere rağmen demiryolu projesi hayata geçirilemedi. Fakat 1902 yılına gelindiğinde Trabzon salnamesinde, Samsun-Sivas arasındaki 62.000 metre olan şose yolun 56.975'i tamir edilmiş ve 5.025m'sinin de tamir edileceği ifade edilmiştir.[106]

Önemli bir ticaret merkezi haline gelen Samsun, geniş bir limana sahip olmakla birlikte önü açık olduğu için emniyetli bir sığınak değildir.[107] Ticaretin genişlemesiyle birlikte sağlam bir liman ve iskele ihtiyacı da oluşmaya başladı. Samsun'daki Fransız konsolosluk görevlisi Cortanze'nin 1903 tarihli raporuna göre denizin dibi kumlu ve çamurluydu. Sadece yaz mevsiminde demirlemek güvenliyken, yılın geri kalan kısmında buraya demirlemek zor ve tehlikeliydi. Gemi ile liman arasındaki mal transferini sağlayan mavnalar, yükleme ve boşaltma işlemi yapılırken sıklıkla su almaktaydı. Bu durum ise zaman ve mal kaybına neden olmaktadır.[108] 1866 yılında Canik mutasarrıflığına yazılan bir şukkaya göre; Samsun sahilinde özellikle kış mevsiminde büyük dalgaların meydana geldiği, bundan dolayı yolcuların ve eşyaların telef olduğu belirtilmektedir. Amasya, Sivas, Harput, Mardin, Musul, Kerkük, Süleymaniye, Revan, Basra, Bağdat, Ankara ve Kayseri gibi birçok kentle ticari ilişki içinde olan Samsun'a, bu durumun önlenmesi için ihtiyaçları karşılayabilecek düzeyde büyük bir liman tesis edilmesi gerektiği ifade edilmiştir.[109] Ancak, yetersiz olan gümrük iskelesinin tamir edilmesi 1890'lardan sonra mümkün olabilmiştir. Samsun gümrüğü önündeki iskelenin inşasının belediye tarafından yapılacağı bildirilmiştir.[110] İskelenin hazineye ait olan geliri de korunaklı demirden bir iskele yapılmasına karşılık olarak belediyeye bırakılmıştır.[111]

[105] William John Childs, **Yürüyerek Anadolu: Samsun-Halep 1911-1912**, Çev: Füsun Tayanç, Tunç Tayanç, Kitap Yayınevi, 1. Baskı, 2017, s.24
[106] **SVT**, H.1322/M.1904, s.244
[107] Bijişkyan, s.32
[108] H. De Cortanze, "Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu, Koy Haritası, Ticaret ve Denizcilik İstatistikleri, Grafikler Vs.", Çev: Özgür Yılmaz**, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, XIV/29, Güz 2014, s.403
[109] **BOA**, Trabzon Ayniyât Defteri, 936, 2/2
[110] **BOA**, DH.MKT. 1794/34, H.10.05.1308 , [M.22.12.1890]
[111] **SVT**, H.1309/M.1891-1892, s.244

Tablo 4.11: Samsun Limanına Gelen Buharlı/Yelkenli Gemi Trafiği 1857-1913

Yıllar	Gemi Sayısı		Tonaj	
	Buharlı	Yelkenli	Buharlı	Yelkenli
1857		213		79.406
1866	203	11	111.692	1.458
1878	307	23	230.783	3.847
1880	415	19	375.009	4.072
1885	395	54	391.692	6.705
1886	448	33	453.077	8.250
1887	436	37	444.172	11.165
1888	480	68	504.770	8.361
1889	533	14	522.801	3.692
1890	551	115	536.510	11.186
1891	551	29	567.308	6.571
1893	505	2.456	500.564	12.493
1894	460	2.135	488.685	10.185
1895	441	2.100	479.246	10.500
1896	618	1.965	736.598	10.560
1897	584	1.622	660.283	8.842
1898	525	1.496	602.084	77.900
1899	643	2.342	755.173	10.402
1900	676	1.979	812.622	10.427
1901	827	1.812	667.243	11.352
1902	738	1.097	719.960	5.920
1903	545	7.233	636.640	35.470
1904	662	898	739.368	12.736
1908	676	931	881.485	10.493
1912	541	1.275	985.901	12.054
1913	582	1.972	991.346	13.094

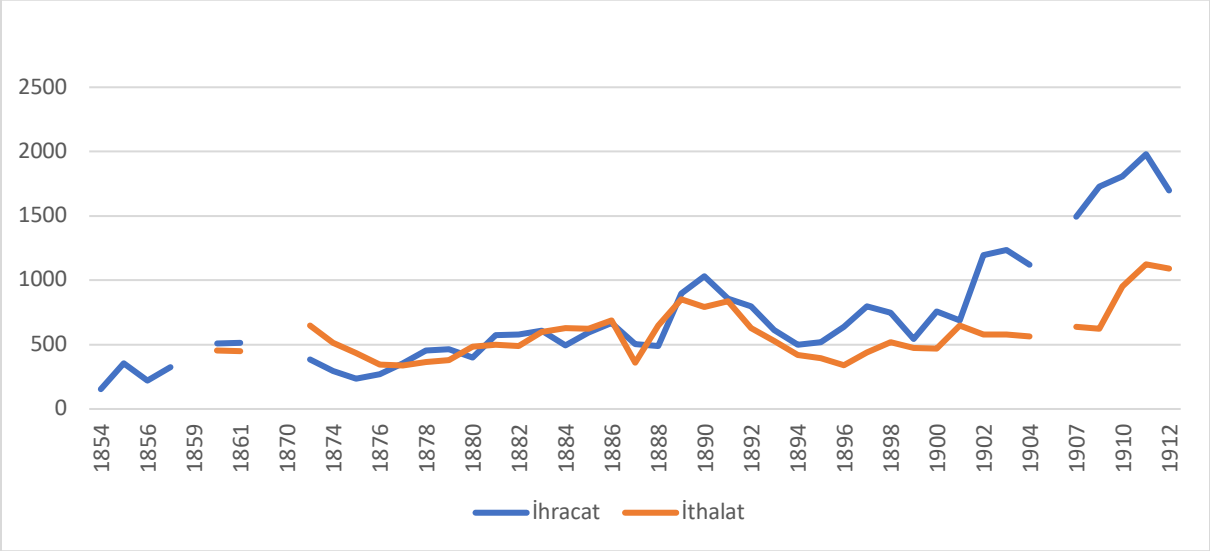
Kaynak: **Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914** raporlarındaki verilerden oluşturulmuştur.
Not: Raporlarda, 1893 yılından sonra 5 tonun altındaki yelkenliler de dahil edilmiştir.

Samsun'daki ticari faaliyetin nasıl bir gelişme gösterdiğinin ilk göstergesi, limana uğrayan gemi sayısıdır. 1857 ile 1891 arasında limana giren toplam gemi sayısı 2,7 kat, toplam tonaj ise 7,2 kat artmıştır. Buharlı gemi sayısına bakıldığında ise 1866 ile 1913 arasında 2,9 kat artış olmuştur. Buharlı gemilerin artmasıyla birlikte taşınan toplam gemi tonajı da yükselmektedir. Aynı dönem arasındaki toplam gemi tonajında ise 8,8 katlık bir artış görülmektedir. 5 tonun altındaki yelkenli gemiler de dahil edildiğinde bile yelkenlilerin taşıdığı tonaj 100 tonun üzerinde buharlı gemilerin taşıdığı tonaja yaklaşamamaktadır. 1913 yılında buharlı gemiler, kıyı ticareti de dahil olmak üzere bütün yelkenli gemilerin taşıdığı toplam tonajdan 76 kat fazla mal taşımaktadır. Bu veriler, limandaki ticari büyümede buharlı gemilerin

önemli rolü olduğunu göstermektedir. Trabzon ile karşılaştırıldığında ise 1890 yılından itibaren Samsun limanına giren buharlı gemi sayısının, Trabzon limanına uğrayandan genel olarak daha fazla olduğu görülmektedir. Bu durum Güney Karadeniz üzerindeki ticaretin rotasının bir kısmının Trabzon'dan Samsun'a kaydığını göstermektedir.

Grafik 4.5: Samsun İthalat-İhracatı (1854-1912)

(bin Sterlin)



Kaynak: **Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914** raporlarındaki verilerden oluşturulmuştur.
Not: 1862-1866 arası ve 1870 yılı verileri bilinmiyor.

Samsun limanının ticaret grafiğine bakıldığında, Trabzon'un aksine, zaman zaman ihracatın daha fazla yapıldığı ve özellikle 1890 yılından itibaren ise ihracat limanı haline geldiği görülmektedir. Bu tarihlerde limana giren buharlı gemi sayısının da Trabzon'dan fazla olduğu düşünülürse, Anadolu'nun iç bölgelerinden ihraç edilen malın rotasının Samsun limanına kaydığı anlaşılabilir. 1857 ile 1912 arasında, toplam ticaret hacmi 3,5 kat artmıştır. Yine bu 55 yılda ihracata bakıldığında 5,2 kat, ithalat ise 2,3 kat artmıştır. 20. yüzyılın başından itibaren ihracat ile ithalat arasındaki fark açılmıştır. Zaman zaman Trabzon'dan daha fazla ihracat yapılmış olmakla birlikte, 1902'den itibaren bu fark Samsun lehine açılmıştır.

Tablo 4.12: 1908 Yılında Samsun'dan İhraç Edilen Başlıca Ticari Mallar ve Gittikleri Ülkeler

TİCARİ MALLAR	İHRAÇ EDİLEN ÜLKELER
Arpa, Yulaf	Avusturya, Hollanda, İngiltere, Osmanlı
İpekböceği Kozası	Fransa, İtalya, Osmanlı
Yumurta	Avusturya, Belçika, İspanya, Fransa, Hollanda, İtalya, İsviçre, Yunanistan, Osmanlı
Un	Osmanlı
Meyve ve Sebze	İngiltere, Afrika, Almanya, ABD, İspanya, Mısır, Fransa, Avusturya, Yunanistan, Hollanda, Rusya, Osmanlı
Kenevir	Almanya, Belçika, İspanya, Fransa, İtalya, Osmanlı
Mısır	Mısır, Osmanlı
Böğürtlen	Afrika, Mısır, Fransa, Hindistan, İtalya, Osmanlı
Afyon	Osmanlı
Afyon tohumu	İngiltere, Almanya, ABD, Avusturya, Belçika, Fransa, Yunanistan, Hollanda, İtalya, Rusya, Osmanlı
Tütün	İngiltere, Afrika, Almanya, ABD, Fransa, Mısır, Avusturya, Hollanda, İtalya, Rusya, İsviçre, Hindistan, Osmanlı
Post	Fransa, Avusturya, Rusya, ABD, Osmanlı
Zahire	ABD, Mısır, Rusya, Osmanlı
Ceviz Tahta	Almanya, Mısır, Fransa
Buğday	Yunanistan, Rusya, Osmanlı
Yün ve Tiftik	İngiltere, Almanya, ABD, Avusturya, Fransa, İtalya, Osmanlı

Kaynak: "Report on the Trade and Commerce of the Trebizond Vilayet for the Year 1908 By Consul Longworth", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.III, s.1537-1540

1908 yılında Samsun limanında ihraç edilen malların listesi Tablo 4.12'de verilmektedir. Bu tabloya göre kıyı ticaretinden Avrupa ülkelerine, Hindistan'dan Afrika'ya ve ABD'ye kadar geniş bir coğrafyaya ihracat gerçekleştirildiği görülmektedir. İhraç edilen mallar içinde tütün, afyon ve yumurta başı çekmektedir. 1908 yılı konsolosluk raporundaki verilere göre toplam ihracatın %70'i tütün, %6'sı afyon/afyon tohumu, %8'i ise yumurtadır. Samsun Ticaret Odası'nın H.1328 tarihli (M.1912-1913) raporunda ise tütün toplam ihracatın %68'ini, afyon %12'sini, yumurta ise %5,5'ini göstermektedir.[112] Tütün, Samsun limanından en çok ihraç edilen ürün olmakla birlikte, her iki kaynakta da en büyük alıcının ABD olduğu görülmektedir. Tütünün ana üretim yerleri ise Samsun, Bafra ve Erbaa'dır.[113] Güneş, toprak ve nemli deniz havasının birleşimiyle Samsun tütününün kendine has bir kalitesi vardır. Seyyah Childs, Samsun tütününü Amerika'da da yetiştirmek için girişimlerde bulunulduğunu, Samsun'dan Amerika'ya büyük miktarlarda toprak gönderildiğini fakat aynı kalitede mahsul

[112] **Samsun Ticaret Odası Tarafından Neşr Olunan İstatistik**, Samsun Şems Matbaası, H.1328, s.16
[113] R. Vadala, **Samsoun: Passé, présent, avenir**, Poul Geuthner, Paris, 1934, s.75

alınamadığını ifade etmektedir.[114] Konsolosluk raporuna göre; 1908 yılında en çok ihracat yapılan ülke, toplam ticaretin %19'u ile ABD olup, %18'i Avusturya, %12'si Mısır, %10'u Fransa, %3'ü İngiltere ve %0,5'ini ise Rusya oluşturmaktadır. Samsun Ticaret Odası'nın 1912-13 yılı raporunda ise en çok ihracat yapılan ülke %45 ile ABD'dir. Diğer başlıca ülkeler ise %13 ile Avusturya, %8 ile Fransa, %2 ile İngiltere ve %0,1 ile Rusya'dır.

Tablo 4.13: 1908 Yılında Samsun'a İthal Edilen Başlıca Ticari Mallar ve Menşeleri

TİCARİ MALLAR	İTHAL EDİLEN ÜLKELER
Mum	Belçika, Fransa
Ecza ve ilaçlar	İngiltere, Fransa, Belçika, Almanya, Osmanlı
Kahve	ABD, Almanya, Avusturya, Fransa, İtalya
Pamuklu mallar ve İplik	İngiltere, İtalya, Almanya, Avusturya, Belçika, Hindistan, Osmanlı
Yünlü mallar	İngiltere, Fransa, Almanya, Bulgaristan, Yunanistan, Rusya, Avusturya, Belçika, Osmanlı
Manifatura	İngiltere, Avusturya, İtalya, Osmanlı
Çanak, Çömlek, Zücaciye	İngiltere, Fransa, Almanya, Rusya, Avusturya, Belçika, Osmanlı
Un	Fransa, İtalya, Bulgaristan, Osmanlı
Meyve	Fransa, Yunanistan, İtalya, Osmanlı
Demir ve demirden eşya	İngiltere, Almanya, Avusturya, Belçika, Fransa, Osmanlı
Deri ve Post	İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya, Avusturya, Osmanlı
Kireç, Kiremit, Çimento	Fransa, Rusya, Yunanistan, Romanya
Kibrit	İtalya, Avusturya, Belçika, Osmanlı
Metaller (kurşun ve çinko)	İngiltere, Almanya, Fransa, Avusturya, Belçika, Osmanlı
Çivi	Almanya, Avusturya, Belçika
Zeytin ve Zeytinyağı	İngiltere, Fransa, Yunanistan, İtalya, Rusya, Osmanlı
Petrol (gazyağı)	Romanya, Rusya
Zahire	İngiltere, Almanya, Fransa, İtalya, Avusturya, Rusya, Yunanistan, Mısır, Osmanlı
Tuz	Osmanlı
Sabun	Fransa, Osmanlı
Alkollü İçecekler	Fransa, Almanya, Rusya, Yunanistan, Avusturya, Osmanlı
Kırtasiye Malzemeleri	İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya, Avusturya, Belçika, Osmanlı
Çelik	Avusturya
Şeker	Rusya, Avusturya, Belçika
Tütün, Tömbeki	Osmanlı

Kaynak: "Report on the Trade and Commerce of the Trebizond Vilayet for the Year 1908 By Consul Longworth", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.III, s.1531-1534

[114] Childs, s.26

1908 yılında Samsun limanında ithal edilen malların listesi Tablo 4.13'te verilmektedir. Konsolosluk raporuna göre en çok ithal edilen mal %39 ile pamuklu, yünlü mallar ve ipliktir. Diğer malların toplam ithalat içindeki payına bakıldığında; %8 ile şeker, %6 ile petrol (gazyağı), %6 ile deri ve post, %5 ile un, % 3 ile manifatura, %3 ile demir ve demirden eşyalar, %2 ile kahvedir. Samsun Ticaret Odası'nın 1912-13 yılı raporunda ise başlıca ithal malları; %47 ile manifatura, %11 ile şeker, %8 ile yün ve pamuk iplik, %3 ile kahve, %2 ile petrol (gazyağı), %1 ile işlenmiş deri ve deri mamulatıdır.[115] İthalat yapılan ülkelere bakıldığında ise 1908 yılında %13 ile Avusturya, %11 ile İtalya, %9 ile İngiltere, %7,4 ile Rusya, %7,2 ile Fransa, %6 ile Bulgaristan, %5 ile Hindistan'dır. Bu iki tablo incelendiğinde Samsun limanından ağırlıklı olarak tarım ve hayvansal ürünler ihraç edilirken, sanayi ürünleri ithal edilmektedir.

4.2.1.3. Giresun

Giresun, Karadeniz kıyısında, fındık ticareti ile öne çıkan, Ordu'ya 46 mil mesafede bulunan bir liman kentidir. Trabzon vilayetinin genelinde olduğu gibi Giresun'da da arazi dağlık ve engebelidir. İklimi Karadeniz'in diğer sahil kasabalarından farklı olmamakla birlikte, kışları ılık geçerken yaz mevsiminde sıcaklık ortalama 30-37^0 civarındadır.[116] Giresun kazası, 1848 tarihli Osmanlı devlet salnamesine göre Trabzon vilayetinin merkez livasına bağlıdır. 1850 tarihli devlet salnamesinde ise Keşap ile birlikte *"Keşap ma'a Giresun"* adıyla Trabzon livasına bağlı bir kazadır.[117] 1855'te Ordu livasına, 1856'da Trabzon livasına, 1857'de tekrar Ordu livasına bağlandı. 1866 tarihli devlet salnamesinde Akköy ve Piraziz'i de içine alarak Trabzon eyaletine bağlandı. 1868'de Trabzon sancağının bir kazası oldu.[118] 1969 yılındaki Trabzon vilayet salnamesine göre ise Trabzon merkez sancağına bağlı, Akköy ve Keşap nahiyelerinden oluşan bir kaza konumundadır.[119] 1875 yılında, Giresun kazasının Karahisar ile yakın ilişkilerinden dolayı bu sancağa bağlanması gündeme gelmiştir. Fakat 1879 yılında kaza

[115] **Samsun Ticaret Odası Tarafından Neşr Olunan İstatistik**, s.35
[116] **SVT**, H. 1320/M.1902, s.178
[117] Ayhan Yüksel, "Salnamelere Göre Giresun bölgesinin İdari Durumu ve İdarecileri", **Giresun Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, 24-25 Mayıs 1996, s.174
[118] Feridun Emecen, "Giresun", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 14, 1996, s.83
[119] **SVT**, H.1286/M.1869, s.65

olarak tekrar Trabzon sancağına bağlandı.[120] Bu durum Birinci Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir.

Tablo 4.14: Giresun Kazasının Nüfusu (1869-1914)

	Erkek				Kadın				
Yıllar	**Ermeni**	**Rum**	**İslam**	**TOPLAM**	**Ermeni**	**Rum**	**İslam**	**TOPLAM**	**GENEL TOPLAM**
1869	225	2.866	6.809	9.900					
1870	225	2.297	6.115	8.637					
1879	297	1.793	7.314	9.404					
1893	629	6.251	28.907	35.787	610	5.118	27.877	33.605	69.392
1894	760	6.710	31.270	38.740	685	5.612	29.926	36.223	74.963
1896	760	6.710	31.270	38.740	685	5.612	29.926	36.223	74.963
1900	820	7.430	35.223	43.473	718	6.019	33.770	40.507	83.980
1901	828	7.571	35.466	43.865	818	6.148	33.945	40.811	84.676
1902	851	8.000	35.960	44.811	725	6.579	34.374	41.678	86.489
1914									118.714

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnameleri verilerinden oluşturulmuştur.

1813 yılında seyyah Kinneir'e göre Giresun'da; 500'ü Türklere, 150'si Rumlara ve 50'si Ermenilere ait olmak üzere 700 hane bulunmaktadır.[121] 1840'larda Fallmerayer'e göre de 200'ü Rum olmak üzere 700 hane bulunuyor.[122] Osmanlı Devleti'nin ilk nüfus sayımının yapıldığı 1831 yılında, Giresun ve Keşap birlikte 8.785 Müslüman erkek nüfusa sahiptir.[123] Şehrin gelişen ticari ilişkileriyle birlikte yüzyılın ikinci yarısından sonra nüfus da yükselmektedir. 1869 ile 1902 arasında erkek nüfusu 4,5 kat artmıştır. Toplam nüfus ise 1893 ile 1914 arasındaki 21 yılda 1,7 kat artmıştır. Şehirde gayrimüslim olarak sadece Rum ve Ermeni nüfus bulunmaktadır. Müslüman nüfusla birlikte gayrimüslim nüfus da artış göstermiştir.

[120] M. Hanefi Bostan, "XV-XIX. Yüzyıllarda Giresun Kazasının İdari Taksimatı ve Nüfusu", **Giresun Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, 24-25 Mayıs 1996, s.124
[121] Kinneir, s.328
[122] Fallmerayer, s.150
[123] Karpat, s.114

Tablo 4.15: Giresun Limanına Gelen Buharlı/Yelkenli Gemi Trafiği 1896-1912

	Gemi Sayısı		Tonaj	
Yıllar	**Buharlı**	**Yelkenli**	**Buharlı**	**Yelkenli**
1896	444	31	482.149	3.984
1897	461	83	634.533	8.501
1898	403	57	498.107	4.990
1901	409	22	435.088	2.492
1902	370	20	412.864	2.635
1903	401	33	454.585	3.693
1909	512	4.061	661.908	15.838
1910	750	4.260	935.173	13.859
1912	487	3.745	758.755	12.803

Kaynak: **Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914** raporlarındaki verilerden oluşturulmuştur.
Not: Raporlarda, 1909 yılından sonra 5 tonun altındaki yelkenliler de dahil edilmiştir.

Şehrin doğu tarafında Demirkapı limanı, batı tarafında ise Lonca limanı denilen iki adet limanı vardır. Fakat ikisi de emniyetli değildir.[124] Limana giriş yapan ticari gemiler incelendiğinde; 1896 ile 1912 arasında toplam gemi tonajı %59 artmıştır. Buharlı gemi tonajı ise %57 artmıştır. 1909 yılında 5 tonun altındaki teknelerin de dahil edilmesiyle yelkenli gemilerin sayısının ciddi rakamlara ulaşması, önemli oranda kıyı ticareti yapıldığını göstermektedir.

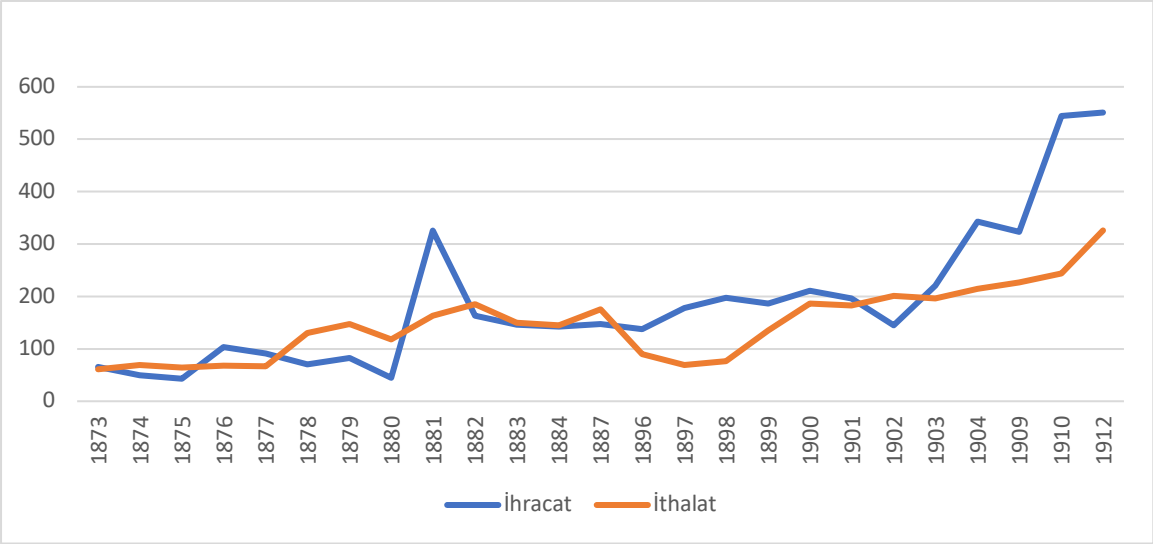
Limandan sonra ard bölgeye karayolu ulaşımı bölge ticareti için çok önemlidir. 1840'lı yıllarda bölgeyi ziyaret eden seyyah Fallmerayer, Trabzon ile Giresun arasının karayolu ile 36 saat çektiğini, bu sürenin de kendisi için çok fazla para ve zaman kaybı yaratacağını söylemektedir. Böylece tekneyle, rüzgâr ve dalgalara karşı 24 saatlik bir deniz yolculuğuyla Giresun'a çıkar.[125] 1859 yılında Giresun iskelesi ile Karahisar arasında bulunan yolun tamir edilmesi gündeme gelmiştir.[126] 1903 tarihli Trabzon vilayet salnamesinde bu yolun son hali belirtilmektedir. Buna göre; yolun uzunluğu 92.100; şose ile yapılan kısım 92.100; tamir olan kısım 77.400; Tamir olacak kısım 14.600'dür.[127] Salnameye göre zaman içinde yolun tamir çalışmalarının yapıldığı ve yapılmaya devam etmesinin planlandığı anlaşılmaktadır. Ticaret hacminin artmasından sonra Giresun'un en önemli karayolu olan Karahisar-ı Şarki'ye ve oradan da İç Anadolu'ya gidecek bir demiryolunun yapılması düşünülmüştür. Arşivdeki bir

[124] Bijişkyan, s.37-38
[125] Fallmerayer, s.140-148
[126] **BOA**, İ. DH. 425/28123, H.29.07.1275, [M.04.03.1859]
[127] **SVT**, H.1321 ,M.1903 , s.212

belgeye göre demiryolları müdürü; bölgede demiryolu hatlarının yapılmasının bir zorunluluk olduğunu fakat Giresun-Karahisar arasındaki arazinin engebeli olmasından dolayı, Samsun-Sivas ve Trabzon-Erzurum hatlarının inşasının daha uygun olduğunu bildirmiştir.[128] Karadeniz kıyısındaki diğer demiryolu projelerinde de olduğu gibi Giresun hattında da demiryolu yapılması mümkün olmamıştır.

Grafik 4.6: Giresun İthalat-İhracatı (1873-1912)

(bin Sterlin)



Kaynak: **Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914** raporlarındaki verilerden oluşturulmuştur.

Giresun limanının ticaret grafiğine bakıldığında bazı dönemlerde dış ticaret fazlası verdiği görülmektedir. 1873 ile 1912 arasında Giresun'un ihracatı 8,5 kat, ithalatı ise 5,3 kat artmıştır. Özellikle 1900'lü yıllarda ihracatın artış yönünde bir ivme kazandığı görülmektedir. Bu ticaretin içeriğine bakıldığında; konsolosluk raporları Giresun'un en önemli ihraç malının fındık olduğunu göstermektedir. Fındığın, limanın toplam ihracatındaki payı 1873'te %61, 1877'de %81, 1881'de %97, 1897'de %90, 1900'de %90, 1903'te %83'tür. Konsolosluk raporundaki bir kayda göre 1878'de Giresun, 2.280.000 kilo fındığı yelkenli gemilerle Taganrog'a ihraç etmiştir.[129] Fındığın en çok ihraç edildiği ülke (örneğin 1882'de %69) Rusya'dır. Bunun dışında İngiltere, Fransa, Avusturya, Belçika, Yunanistan, Romanya ve Mısır'a da ihraç edilmektedir. 1900 yılı Trabzon vilayet salnamesine göre fındığın dışında

[128] **BOA**, DH. MUİ. 76/74, H. 14.04.1328, [M.25.04.1910]

[129] "Report by Vice-Consul Biliotti on the Trade, Commerce and Navigation of the Port and District of Trebizond for the Years 1877-78", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.II, s.589

sebze-meyve, fasulye, ceviz, koyun, keten tohumu, balıkyağı ve çam tahtası da ithal edilmektedir.[130] Limanın en önemli ithal malı ise pamuklu ve yünlü sanayi mallarıdır. Bunun toplam ithalat içindeki payı 1873'te %38, 1878'de %69, 1881'de %55, 1897'de %27, 1900'de %23, 1903'te %42'dir. Vilayet salnamesine göre 1900 yılında pamuklu ve yünlü mallar yanında; kahve, şeker, tütün, tahıl, kuru ve taze yemiş, zeytin, zeytinyağı, tuz, petrol gazı, ve metaller ithal edilmektedir.[131]

4.2.2. Güneydoğu Karadeniz'de Uluslararası Ticaretin Kurumsal Yapısı

Napolyon savaşlarından sonra oluşan Avrupa'daki istikrar ortamında küresel bir ekonomi gelişmiştir. Bu dönemde teknolojik gelişmeler yaşanmış, ulaşım ve iletişim araçları gelişmiş, üretimde verimlilik artışı görülmüş, serbest ticaret ve uluslararası uyum konusundaki görüşler geniş bir alana yayılmıştır. Bu koşullar altında uzun vadeli sanayinin ve ticaretin gelişmesi, küresel ekonominin büyümesine hız kazandırmıştır. Avrupa'nın ekonomik konjonktürel dalgalarına paralel şekilde gelişen Osmanlı Devleti'nin uluslararası ticareti ve Güneydoğu Karadeniz limanlarındaki ticaretinin boyutu bu bölümün ilk kısmında incelenmiştir. Güneydoğu Karadeniz'de ticaretin sürekliliğini sağlayabilmek için maliyet minimizasyonunu (ulaştırma maliyetleri ve işlem maliyetleri) sağlayabilmek çok önemlidir. Çünkü bu faktörler, ticaretin rotasını ve motivasyonunu belirleyecektir. Bu aşamada ise bu ticaretin sürdürülebilirliğini sağlayan işlem maliyeti minimizasyonu yöntemleri değerlendirmeye alınacaktır. Kurumsal ve organizasyonel iktisat ekolüne göre işlem maliyetleri, piyasada etkin çalışan kurumlar aracılığıyla minimize edilebilir. Teorik çerçeve bölümünde de anlatıldığı üzere North'a göre kurumlar oyunun kuralı, organizasyonlar ise oyunculardır. Acemoğlu ve Robinson'a göre ise ekonomik kurumlar; kapsayıcı kurumlar ve dışlayıcı kurumlar olmak üzere ikiye ayrılır.[132] Kapsayıcı ekonomik kurumlar; ekonomik kurumların güvence altına alındığı, mülkiyet haklarının sağlandığı, kanunları uygulayan bir yargı sisteminin oluşturulduğu ve bireylerin ekonomik işlemlerle ilgili sözleşmeler yapmasına izin verildiği uygulamalardır. Acemoğlu ve Robinson'un kapsayıcı ekonomik kurumları, bu çalışmada *piyasa yaratıcı kurumlar* ve *piyasa düzenleyici kurumlar* olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Dışlayıcı ekonomik kurumlar ise mülkiyet haklarını ve sözleşmeleri korumada

[130] **SVT**, H.1321/M.1903, s.462
[131] **SVT**, H.1321/M.1903, s.463
[132] Acemoğlu, Robinson, **Why Nations Fail**, s.73-76

başarısız olan, yasaları ve kuralları uygulamayan, piyasaların işleyişini ortadan kaldıran uygulamalardır.[133] Ticaret büyük oranda bu kurumlar çerçevesinde örgütlenir. Organizasyonlar ise North'un ifadesiyle kurumsal değişimin araçlarıdır.[134] Karadeniz ticaretinin yapısı bu çerçevede açıklanmaya çalışılmıştır.

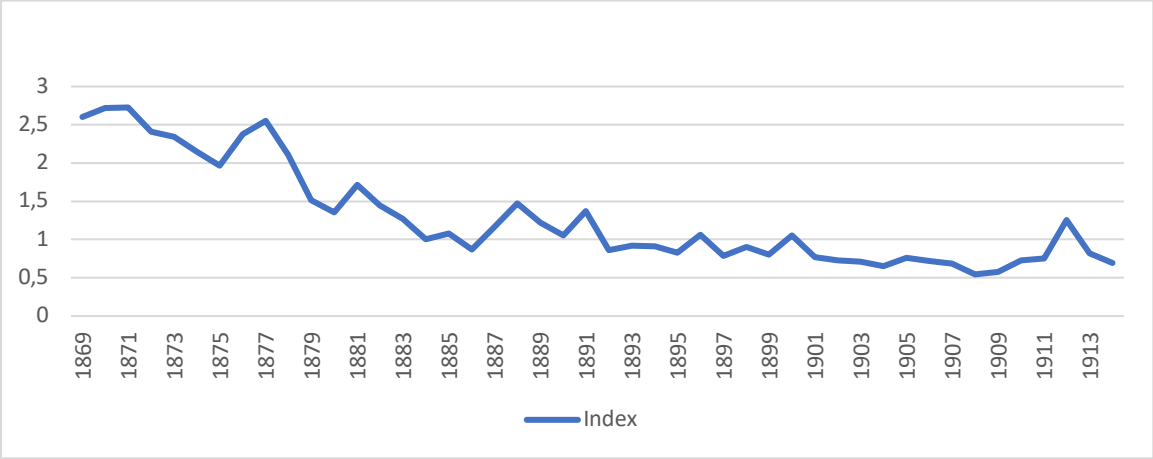
4.2.2.1. Karadeniz Ticaretinde Maliyetlerin Dağıtımı

4.2.2.1.1. Ulaştırma Maliyetleri

19. yüzyılda bölgede parasal genişleme yeterince büyüyemediği için piyasada ucuz mal talep oluşturmaktadır. İngiliz konsolosluk raporunda da sadece ucuz mallar için pazar olduğu, kalitenin ikinci planda olduğu ifade edilmektedir. Piyasada yer alan sobalar, mobilyalar, lambalar ve her şey, zenginlerin evlerinde bile oldukça düşük kalitededir.[135] Malların ve hizmetlerin taşınması maliyetli bir işlemdir.[136] Bu koşullar altında piyasanın genişleyebilmesi için üretim maliyetlerinin sabit olduğu kısa dönemde ulaştırma maliyetlerinin mümkün olabilecek kadar düşürülebilmesi önemlidir. Uluslararası ticaretin önemli bir kısmı denizyolu ile yapılmaktadır. Birinci bölümde de anlatıldığı üzere denizyolu taşımacılığının maliyet unsurları; operasyon maliyetleri, periyodik bakım maliyetleri, sefer maliyetleri, sermaye maliyetleri ve yükleme-boşaltma[137] maliyetlerinden oluşmaktadır.

[133] Acemoğlu, Laibson, List, s.210-211
[134] North, **Institutions, Institutional Change and Economic Performance**, s.5
[135] "Report on The Trade And Commerce of The Trebizond and Sivas Vilayets for The Year 1899 By Consul Longworth", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.III, s.1348
[136] Krugman, Obstfeld, Melitz, s.44
[137] Limanların derinliği müsait olmadığından gemiler açıkta demirlemekte ve yükleme ve tahliye işlemleri mavna ve kayıklarla yapılmaktadır. Bu durum yükleme-boşaltma maliyetini arttırmaktadır.

Grafik 4.7: Karadeniz'de Tahıl Taşımacılığında Nominal Navlun Oranı Endeksi (1869-1914)



Kaynak: S.I.S. Mohammed, J.G. Williamson, "Freight Rates and Productivity Gains in British Tramp Shipping 1869-1950", Explorations in Economic History, 41, 2004, s.179-180
Not: 1884=1,00

Grafik 1.1'de de görüldüğü üzere uzun dönemli dünya navlun piyasası endeksi, Avrupa'daki Napolyon savaşları ve Birinci Dünya Savaşı arasındaki 100 yılda %75 oranında azalmıştır. Karadeniz'de de ticaret hacmi artarken navlun oranları tüm güzergahlar boyunca düşmüştür. Grafik 4.7'ye göre Karadeniz'in 1869-1914 arasındaki tahıl taşımacılığındaki nominal navlun oranı endeksi %73 oranında düşmüştür. Yol, liman ve demiryolları yatırımları toplam ulaştırma maliyetlerini düşürürken, denizcilik sektöründeki teknolojik gelişmeler denizyolu taşımacılığının maliyetini düşürmüştür. Yelkenlilerden buharlı gemilere geçiş ile birlikte taşımacılıkta kullanılan gemilerin taşıma kapasitesi artmış ve bu durum ölçek ekonomisi yaratıp birim maliyetini düşürmüştür. Yakıt verimliliğinin sağlanması, düşen gemi fiyatları ve taşımacılıkta kargo rekabetinin yaşanması, mürettebat sayısının azalması deniz taşımacılığında verimlilik artışı sağlamıştır. Ayrıca deniz ticaretinin ikinci aşamasını oluşturan limanın karadaki hinterlandının durumu da ulaştırma maliyetini etkilemektedir. Liman kenti ile hinterlandındaki bölge arasında demiryolunun bulunması birim maliyetini düşürürken, demiryolunun bulunmadığı bölgelerdeki karayollarının bakımsız olması ulaştırma maliyetini arttırmaktadır. Demiryolu yatırımlarının yapılamadığı koşullarda şose karayolları yapılarak, uluslararası ticaretin etki alanının limandan iç bölgelere doğru genişletilmeye çalışılmıştır.

4.2.2.1.2. İşlem Maliyetleri

Klasik iktisat öğretisinin aksine piyasalarda işlem maliyetleri her zaman pozitiftir. Deniz ticaretindeki işlem maliyetleri ise yükleme zamanından boşaltmaya kadar geçen sürede gemileri ve kargoları etkileyen risk maliyetleridir. Deniz ticareti; asimetrik enformasyonun, belirsizliklerin, risklerin, eksiz sözleşmelerin olduğu bir piyasa olmasıyla yüksek işlem maliyetleri içerir. Coase'nin açıkladığı piyasayı kullanmanın yarattığı piyasa işlem maliyetlerinin yanında dil farkı, kültürel farklar, yetersiz yerel bilgi, sınırlı bağlantılar, hukuk farkı, rüşvet, bürokratik işlemlerin takibi gibi piyasa dışı işlem maliyetleri de vardır. Osmanlı hakimiyetindeki Güney Karadeniz limanlarında gerçekleşen uluslararası ticarette de piyasada oluşacak enformasyon eksikliğinden ötürü taraflar arasındaki sözleşmelerin eksik olması kaçınılmazdır. Ticaretin sürdürülebilir bir şekilde gelişebilmesi için piyasa ve piyasa dışı işlem maliyetlerinin minimize edilebilmesi gerekir. İşlem maliyetlerinin düşürülebilmesi de kurumlar ve organizasyonlarla mümkündür.

Karadeniz, arşiv kayıtlarında ve seyyahların tanıklıklarında da belirtildiği üzere tehlikeli bir denizdir. Özellikle kuzeybatı (karayel) ve kuzeydoğu (poyraz) rüzgarları güçlü deniz dalgaları yaratır. Karadeniz'deki bu fırtınalar yılda 50-60 gün görülür. Fırtına süresi ortalama 10-30 saat iken bazı durumlarda 100 saate kadar ulaşabilir. Güney Karadeniz'deki en tehlikeli yerler Mapavri (Çayeli) ve Kerempe Burnu'dur. Trabzon körfezinde ise yılın her mevsiminde fırtınalar görülür.[138] Thévenot, seyahatnamesinde Karadeniz'i her yıl birçok geminin battığı oldukça tehlikeli bir deniz olarak anlatmaktadır. Karadeniz'in pek çok akıntı barındırdığını ve gemilerin sık sık dalga yiyip kayalara çarparak battığını yazar.[139] Murat Efendi, seyahatnamesinde kuzeydoğu rüzgarı etkisiyle fırtınaya yakalandıkları Ünye-Giresun arasındaki denizyolu yolculuğunda teknelerinin alabora olmaması için büyük gayret sarf ettiklerini anlatmaktadır.[140] 1671-1673 yılları arasında İstanbul-İran arasında seyahat eden Chardin ise seyahatnamesinde batma tehlikesinin en yüksek olduğu yerin boğazın girişi olduğunu ifade eder. Yazdıklarına göre bu giriş çok dardır. Burada her zaman ters rüzgarlar estiğini, fırtına çok şiddetli olduğunda da gemiyi kıyıdaki sarp kayalara vurduğunu anlatmaktadır. Chardin'in ifadesine göre; kısa bir zaman önce 17 kadırga bir günde yok olmuş,

[138] Grinevetsky, Zonn, Zhiltsov, Kosarev, Kostianoy, **The Black Sea Encyclopedia**, s.730-731
[139] Thévenot, s.62
[140] Murat Efendi, s.191-194

önceki yıl Aya Dimitri gününde de 36 şayka batmıştır.[141] 1747-1777 yılları arasında Karadeniz'de meydana gelen fırtınalar sebebiyle[142] ticari mal yüklü 59 adet gemi kazası İstanbul ahkâm defterine kaydedilmiştir. Bu gemilerin çoğunlukla Batı Karadeniz limanlarından (Varna, Köstence ve Tuna nehri limanları), az bir kısmının da Kırım ve Trabzon limanlarından geldiği görülmektedir. Kayıtlar incelendiğinde kaza riskinin en yüksek olduğu yerin boğazın girişi olması, Chardin'in bu yöndeki ifadesini teyit etmektedir. Ayrıca kaza lokasyonlarının da Şile, Karaburun, İğneada, Midye, Terkos, Kefken ve Kandıra civarlarında olduğu kaydedilmiştir.[143] Chardin, bu kazaların nedenlerini denizcilik konusundaki bilgisizliğe ve Karadeniz'de düzgün liman bulunmamasına bağlıyor. Bazı gemi kaptanlarının ve tayfalarının gemicilikle ilgili harita ve pusula kullanmak gibi temel bilgilere sahip olmadıklarını, geleneksel yöntemlerle yürüttüklerini söylüyor. Gemi kaptanlarının ve tayfalarının daha bilgili olsalardı batan gemilerin yarısının kurtulmuş olacağını iddia etmektedir.[144] 1848 yılında Karadeniz'den tahıl ürünleri ile yüklenip İstanbul'a doğru yola çıkan geminin fırtınaya yakalanıp batması, 19. yüzyılda da gemi kazalarının devam ettiğini göstermektedir.[145] 1908 yılında Ordu'da batan bir Rus gemisinin enkazını bulmak üzere gönderilen geminin de Sinop açıklarında battığı kayıtlara geçmiştir.[146] Bütün bu örnekler Karadeniz'de gemi kazası riskinin çok yüksek olduğunu ve bu riskin de işlem maliyetlerinin önemli bir kısmını oluşturduğunu göstermektedir. Deniz kazaları oluşması durumunda ticaret antlaşmaları gibi formel kurumlarla güvence verilmiş, kaza riskini minimize edebilmek için önceleri mudarebe yöntemi uygulanırken sonraları deniz sigortacılığı gibi bir ekonomik organizasyon gelişmiştir.

4.2.2.2. Güneydoğu Karadeniz Kıyısında İşlem Maliyetleri Minimizasyonu

Ticaretin sürdürülebilir olması ve genişleyebilmesi için işlem maliyetlerini azaltacak kurum ve organizasyonların inşa edilmesi ve etkin bir şekilde işletilmesi şarttır. Osmanlı'nın bu dönemde oluşturduğu kurum ve organizasyonlar, Güney Karadeniz limanlarında işlem

[141] Chardin, s.95
[142] Kayıtlara *"şiddet-i hevâ hasebiyle"*, *"şiddet-i furtına sebebiyle"* ve *"fırtına-i azime sebebiyle"* şeklinde ifadeler kullanılarak kaydedilmiştir.
[143] Ahmet Kala (Editör), **İstanbul Ticaret Tarihi 1 (1742-1778)**, İstanbul Külliyatı III, Haz: Ahmet Tabakoğlu, Ahmet Kala, Salih Aynural, İsmail Kara, Eyüp Sabri Kala, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul Araştırmaları Merkezi Yayın No:3, 1997
[144] Chardin, s.94-95
[145] **BOA**, A.M. 5/48, H.25.08.1264
[146] **BOA**, ZB, 634/84, H.R.29.10.1323

maliyetlerini minimize edip ticaret hacmini arttırıcı etki yaratmıştır. Acemoğlu ve Robinson'un *"Kapsayıcı Kurumlar"* diye tanımladığı bu kurumlar, bu çalışmada *piyasa yaratan* ve *piyasa düzenleyen* kurumlar olmak üzere iki başlığa ayrılmıştır. Piyasa yaratıcı en önemli kurum ticaret antlaşmalarıdır. Piyasa düzenleyici kurumlar ise hukuki altyapı ve ticari uyuşmazlıkların çözümü şeklinde ele alınmıştır. Bir kurum olarak ticareti düzenleyen kanunlar ve organizasyon olarak ticaret mahkemeleri ticari uyuşmazlıklardan oluşan riskleri minimize edecektir. Acemoğlu ve Robinson da benzeri kavramsallaştırmalarla yola çıkıp Ortadoğu'nun geri kalmasını Osmanlı Devleti'nin kurumsal yapısına bağlarken[147], bu tez çalışmasında araştırılmış olan aynı kurumsal yapı Karadeniz ticaretini genişletip şehirleşme yaratmıştır. Bu bölümün bundan sonraki kısmında işlem maliyetlerini minimize eden kurum ve organizasyonlar anlatılacaktır.

4.2.2.2.1. Ticarette Etkin Kurumlar

4.2.2.2.1.1. Piyasa Yaratıcı Kurumlar

Ticaret antlaşmaları, yabancı tüccarların müste'men tüccar statüsü altında hangi şartlar dahilinde ticaret yapacaklarını belirten, padişahın yeminiyle emniyetlerinin garanti edildiği, devlet tarafından ihraç yasağı konulmamış, memnu meta olmaması kaydıyla istedikleri malları alıp satma hakkını tanıyan uluslararası ticaret için *sine qua non* (olmazsa olmaz) bir vesikadır. Osmanlı ile ahitnamesi[148] bulunmayan devletler İslam hukukuna göre *Darü'l-harb*[149] kabul edildiğinden *"Harbi Devlet"* statüsünde sayılırlar ve bu devletlerin yurttaşları Osmanlı topraklarına girdikleri andan itibaren esir edilip mallarına el konulabilirdi.[150] Bu durum uluslararası ticaretin oluşmasındaki en büyük engeldir. Ticaret antlaşmaları, ticareti riskli bir iş olmaktan çıkarıp devletler arası bir sistem tarafından desteklenen ve güvence altına alınan bir faaliyet haline getirmektedir.

---

[147] Acemoğlu, Robinson, **Why Nations Fail**, s.56

[148] Ahidname: yabancı devletlere verilen ticaret imtiyazları veya sulh antlaşmalarını içeren belgelerdir. Bknz: Mübahat S. Kütükoğlu, "Ahidname", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 1, 1988, s.536

[149] Osmanlı Devleti'ne göre dünya; *Dar'ül İslam*, *Dar'ül Harb ve Dar'ul Ahd* olmak üzere üçe ayrılır. Dar'ül İslam, şeriatın uygulandığı İslam ülkesidir. Dar'ül Harb, şeriatın uygulanmadığı savaş alanıdır. Dar'ül Ahd ise ahidname verilen ülkeleri temsil eder.

[150] Bülent Arı, "Osmanlı Kapitülasyonlarının Tarihçesi ve Mahiyeti", **Yeni Türkiye**, Yıl.6, 2000, s.242; Halil İnalcık, "Osmanlı'nın Avrupa ile Barışıklığı: Kapitülasyonlar ve Ticaret", **Doğu Batı**, Sayı. 24, 2003, s.60

18. yüzyıla kadar Osmanlı Devleti'nin ahitnamelerinin geçerlilik süresi, padişahın saltanat süresiyle sınırlı olup, tek taraflı bağış (tek yönlü ticaret antlaşması) niteliğindeydi. 18. yüzyılda uluslararası nitelik taşıyan ahitnamelere süreklilik kazandırılmıştır. 19. yüzyılda ise bağış niteliğini kaybederek karşılıklılık (çift yönlü ticaret antlaşması) özelliği taşıyan uluslararası bir antlaşma görünümü kazanmıştır.[151] Osmanlı Devleti bu antlaşmaları ayrıca kendisine diplomatik destek sağlayabilmek için bir dış politika aracına da dönüştürmüştür. Bu dönemde yapılan ticaret antlaşmaları, Avrupa ekonomisinin uzun dönemli bir büyüme sürecine girdiği ve Avrupa'da ticari genişlemenin yaşandığı bir zamana denk düşer. Böyle bir dönemde ticaret antlaşmaları, Osmanlı Devleti sınırları ve hatta Karadeniz ticareti üzerinde ticaretin kurallarını ve yasal çerçevesini belirleyen, birtakım risklerin oluşturduğu işlem maliyetlerinin önüne geçen, yabancı tüccarlara emniyet içinde gelip ticaret yapmalarını temin eden ve ticaret serbestisi sağlayan bir piyasa yaratıcı kurum olarak ortaya çıkmaktadır.

Gümrük sisteminin kapsayıcı veya dışlayıcı olması belirlenen gümrük oranlarına ve çeşitlerine bağlıdır. Karşılıklı mutabakatla belirlenen ve düşük oranlı gümrük oranları kapsayıcı bir özellik taşırken, çeşitli türlerden oluşan ve toplamda yüksek belirlenen gümrük resimleri ticareti dışlayıcı bir etki yaratacaktır. Ayrıca ticari mallar üretildikleri yerde tüketiliyorsa gümrük resmine tabi değildir. Yani gümrük resmi sadece ticari malların nakliyle ilgilidir. Gümrükler, kara ve deniz gümrükleri olmak üzere ikiye ayrılır. İç ve transit ticaretten alınan vergiler iç gümrüklerin, dış ticaretten alınan vergiler ise dış gümrüklerin konusudur. İç gümrüklerden alınan vergiler âmediye, reftiye, masdariye ve mürüriye olmak üzere 4 kısımdan oluşur. Âmediye, yabancı ülkelerden sınırlara veya limanlara gelen mallardan alınan vergidir. Reftiye, Osmanlı sınırları dışına taşınan, gümrükten çıkan mallardan alınan ihracat vergisidir. Masdariye, nakledilen yerde tüketilen ithal mallara dair vergidir. Mürûriye ise yabancı bir ülkeden gelip, içeride tüketilmeden başka bir yabancı ülkeye gidecek olan mallara dair Osmanlı gümrüklerine geldiklerinde alınan transit vergisidir. Buna bac-u ubûr (geçiş resmi) de denir.[152] Uluslararası ticarete konu olan mallar için ise dış gümrük resmi ödenir. Hem ithalat hem de ihracat mallarından gümrük resmi alınırdı. Gümrük resmi ödendikten sonra tüccara *eda tezkiresi* verilir. Bir ticari maldan sadece bir defa gümrük resmi talep edilir. Bunun için ikinci

[151] Mübahat S. Kütükoğlu, "Ahidnameler ve Ticaret Muahedeleri", **Osmanlı**, Cilt 3, Ed. Güler Eren, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.330
[152] Ahmet Tabakoğlu, **Türk İktisat Tarihi**, Dergâh Yayınları, 7. Baskı, İstanbul, 2005, s.288

bir gümrüğe gelindiğinde eda tezkiresinin ibraz edilmesi gerekiyordu.[153] Fakat uygulamada bazen mükerrer gümrük resmi alındığına dair şikâyet kayıtları da vardır.[154]

Ticaret antlaşmalarıyla tanımlanmış müste'men tüccarların mallarına ve gemilerine, beraberindeki adamlarına ve tercümanlarına birtakım garantiler veriliyordu. Yurttaşı olduğu ve ticaret antlaşması yapılan devletin bayrağını gemilerinde taşıyabiliyor, Osmanlı limanlarına serbestçe girip çıkabiliyorlardı. Uğradıkları limanda gümrük vergilerini ödemek ve memnu meta olmaması şartıyla ticari faaliyette bulunabiliyorlardı. Gümrük vergileri ticaret antlaşması geçerli olduğu sürece tek taraflı olarak değiştirilemezdi. Hava muhalefeti ve fırtına gibi sebeplerle limana gelen, ticaret antlaşmalı devletlerin bayrağını taşıyan gemilere liman yöneticileri ve kadılar tarafından yardım ediliyor, kaza yapan gemilerin malları karaya çıkarılıyor, yağmalanması engelleniyordu. Müste'men statüsündeki tüccarlar köle edilemez ve mallarına el konulamazdı. Böylece ticaret antlaşmasıyla can ve mal güvencesi sağlanmış oluyordu.

Tablo 4.16: Osmanlı Devleti'nin Ticaret Antlaşmaları

Yıllar	Ticaret Antlaşması Yapılan Ülkeler
1782	İspanya
1783	Rusya
1824	Sardunya Krallığı
1830	ABD
1833	Toskana Dükalığı
1838	İngiltere, Fransa
1839	Lubeck, Hamburg ve Brem serbest şehir devletleri, Belçika, Sardunya
1840	İsveç, Norveç, İspanya, Yunanistan, Hollanda, Belçika
1841	Danimarka, Toskana, Lubeck, Hamburg ve Brem serbest şehir devletleri
1843	Portekiz
1846	Rusya
1850	Fransa ile gümrük tarifesi anlaşması
1851	Sicilya
1854	Sardunya
1855	Yunanistan
1858	Brezilya
1861	Fransa, İngiltere, İtalya, Belçika
1862	Rusya, ABD, Hollanda, İsveç, Norveç, Danimarka, İspanya, Avusturya, Prusya ve Zollverein hükümetleri, Lubeck, Hamburg ve Brem serbest şehir devletleri
1866	Meksika

[153] Kütükoğlu, "Ahidnameler ve Ticaret Muahedeleri", s.331

[154] **BOA**, Rusya Ahkâm Defteri, No: 91/9, Hüküm 3; 47; **BOA**, Rusya Ahkâm Defteri, No: 87/5, Hüküm: 12; 133; 143; 207; 236; 238; 249; 349; 359; 369; 371; 396; 407; 455; 570; 591; 604; 654; 739; 772; **BOA**, Rusya Ahkâm Defteri, No: 86/4, Hüküm: 1; 85; 238; 249; 272; 371;397; 402

1868	Portekiz
1887	Romanya
1888	Sırbistan
1890	Almanya

Kaynak: Mecmûa-i Muâhedat, cilt I, II, III, IV ve V listelerinden oluşturulmuştur.

Küçük Kaynarca antlaşmasından sonra yapılan ticaret antlaşmaları Tablo 4.16'da gösterilmiştir. Bu antlaşmalar *"Dostluk ve Ticaret Muahedenamesi"* adıyla kaydedilmiştir. Bu ticaret antlaşmaları *kapitülasyonlar* diye de tanımlanırken, 19. yüzyıl sonunda "*imtiyazat" (privileges)* veya "*imtiyazat-ı ecnebiye" (foreign privileges)* olarak da adlandırılmıştır.[155] Bu dönemde yapılan ticaret antlaşmalarını özelliklerine göre dört gruba ayırabiliriz. Bunlar; 1838 öncesi yapılan ticaret antlaşmaları, 1838-1858 arasında yapılan ticaret antlaşmaları ve 1861-1868 arası yapılan ticaret antlaşmaları ve 1887-1890 arası yapılan ticaret antlaşmalarıdır.

Küçük Kaynarca Antlaşması, Karadeniz'in yabancı bandıralı gemilerin taşımacılığına açılmasının önünü açmıştı. 1838 öncesi dönemde Karadeniz ticaretinde en önemli ticaret antlaşmalarından biri 1783 yılında Rusya ile imzalanan ticaret ve seyri sefain antlaşmasıdır.[156] Bu antlaşmayla bir anlamda Karadeniz'de yapılacak olan kıyı ticaretinin kuralları belirlenmiş oldu. Seksen bir maddeden oluşan ve çift yönlü ticaret antlaşması özelliği taşıyan bu antlaşma son derece ayrıntılı hazırlanmıştır. Bu antlaşmayla;

- Rusya tüccarlarına Osmanlı sınırları içerisinde karada, denizde ve hatta Tuna'da ticaret yapma izni verilmesi[157],
- Mürur tezkiresi ile istedikleri yerlere gidebilme izni verilmesi[158],
- Kaza yapan Rusya tüccarı gemilerine yardım edilmesi[159],
- Haraç denilen verginin talep edilmemesi ve tüccarların Osmanlı makamlarınca hediye vermeye zorlanmaması[160],
- Rusya bayrağı ile gelen gemilerin himaye edileceği, emniyetlerini sağlamak ve ihtiyaçlarını gidermek konusunda kolaylık sağlanması,[161]

[155] Edhem Eldem, "Capitulations and Western Trade", **The Cambridge History of Turkey**, Cilt 3, The Later Ottoman Empire 1603-1839, 2006, s.297
[156] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması'nın tam metni için; **Mecmûa-i Muâhedat**, Cilt III, s.284
[157] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 1. Madde
[158] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 3. Madde
[159] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 4. ve 5. Maddeler
[160] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 10. ve 11. Maddeler
[161] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 12. Madde

- Bir defaya mahsus %3 gümrük resmini ödeyip eda tezkiresinin alınması, başka bir vergi talebinin olmaması ve gümrük resmi ödendikten sonra hiçbir suretle engel çıkarılmaması[162],
- Eda tezkiresi ibraz edildiği taktirde Osmanlı Devleti sınırları dahilindeki herhangi bir yerde hiçbir şekilde mükerrer vergi talebinde bulunulmaması[163],
- Rusyalı tüccarlardan kasabiye, reft, bac ve yasak isimli vergilerin talep edilmemesi ve her bir gemiden 300 akçeden fazla selamet akçesi alınmaması[164],
- Gemilerin taşıyacağı yükün en küçüğü 1000 kile, en büyüğü 16.000 kile olması[165],
- Rus tüccar gemilerinden İstanbul'da veya başka herhangi bir yerde hamulelerini boşaltmaya zorlanmaması[166],
- Gümrük vergisini ödedikten sonra Boğazlardan geçişin kolaylaştırılması[167],
- Rusya bandıralı gemilerin Osmanlı limanları arasında taşımacılık yapabilmesi[168],
- İpek, pirinç, Yemen kahvesi, zeytinyağı, ham pamuk, pamuk ipliği, balmumu, incir, üzüm, fındık, çeşitli meyve, tuz satın alıp nakledebilmeleri[169],
- Rusya reayalarına tanınan tüm muafiyetlerin Rusya elçisi, konsolosları ve tercümanlarının da yararlanabilmesi[170],
- Rusya reayası ile olan mahkemelerde konsolosluk tarafından gönderilecek tercümanlarla müzakere edileceği ve Rusya tüccarlarından biri kadıya şikayet edilirse Rusya tercümanı hazır olmadan davanın görülmemesi[171],
- Rusya bandıralı tüccar gemilerinin Garb ocakları korsanlarının saldırılarına karşı Osmanlı Devleti tarafından himaye edileceği, ayrıca Osmanlı Devleti'nin bu ocakları üzerindeki yetkisini kullanarak Rus tutsakları kurtarmayı ve zapt edilmiş malları geri alıp sahiplerine vereceği[172],
- Değeri 4.000 akçeden fazla olan davaların İstanbul'da görülmesi[173],

[162] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 19., 20., 21. ve 24. Maddeler
[163] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 25. Madde
[164] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 23. Madde
[165] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 30. Madde
[166] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 31. Madde
[167] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 32. Madde
[168] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 37. Madde
[169] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 45., 46. ve 47. Maddeler
[170] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 49., 50. ve 51. Maddeler
[171] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 59. ve 63. Madde
[172] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 60. ve 61. Maddeler
[173] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 64. Madde

- Rusyalı tüccarlarla olan davalar şer'an halledilip, hüccet ile bağlandıktan sonra tekrar görülemeyeceği[174],
- İflas eden tüccarın kalan eşyasından alacaklıların parasının verileceği ve kefil olduğu ispatlanmadığı taktirde konsolosun ve tercümanın borca kefil olduğu bahanesiyle tutuklanmayacağı[175],
- Ticaret gereğince dellal/simsar istihdam edebilmeleri[176],
- Adam öldürme gibi suçlarda sabit bir delil olmadığı taktirde suçlama talebinde bulunulmayacağı[177],
- Ticareti kolaylaştırmak için muhabere ve mektuplaşma işinde ulakların ve menzillerinin emniyet altına alınarak işlerinin hızlandırılması[178] gibi koşullar sağlanmıştır.

Osmanlı memleketlerinde bulunan tüm idari görevlilerin bu kurallara uyacağı taahhüt edilmiştir. Bu antlaşmayla Rusya da Osmanlı tüccarlarına aynı hakları tanıyacağını taahhüt etmiştir. Bilgilenmenin sınırlı ve maliyetli olduğu Karadeniz ticaretinde bu antlaşmaya bütünlük içinde bakıldığında, ticari faaliyette oluşabilecek birçok belirsizliklerin önüne geçildiği, özellikle hukuki olmak üzere birçok alanda güvencelerin verildiği, piyasa aktörlerinin yetkilerinin tanımlandığı piyasa yaratan bir kurum özelliği taşımaktadır.

İkinci grup ticaret antlaşmaları, 1838 yılında Baltalimanı'nda imzalanan Osmanlı-İngiltere ticaret antlaşmasıyla başladı. Osmanlı ve İngiltere arasındaki 1820 gümrük tarifesinin süresi 1834 yılında dolmaktaydı ve yenilenmesi gerekiyordu. Osmanlı Devleti tarifeyi yenilemek yerine artan fiyatlar karşısında 1820 tarifesinin düşük düzeyde kalmasının yarattığı gelir kayıplarını telafi edebilecek, değişen koşullara uygun yeni bir tarife yapılmasını istemekteydi. Bunun için 1836 yılında taraflar arasında müzakereler başladı.[179] İngiltere'nin yeni bir tarife isteyen Osmanlı Devleti'yle müzakere ederken amacı, ticaretin genişlemesinin önündeki engel olarak düşündükleri tekellerin ve ihraç yasaklarının kaldırılmasıdır. Özellikle tekellerin kaldırılması tüm Osmanlı memleketlerinde geçerli olacağından tekellerin gelirleriyle tehlike oluşturan Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'yı da zora sokabilecekti. Bu koşullar altında

[174] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 68. Madde
[175] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 69. Madde
[176] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 70. Madde
[177] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 73. Madde
[178] 1783 Rusya Ticaret Antlaşması, 76. Madde
[179] Mübahat S. Kütükoğlu, **Baltalimanı'na Giden Yol: Osmanlı – İngiliz İktisadi Münasebetleri 1580-1850**, TTK Yayınları, Ankara, 2013, s.119-137

ticaret antlaşması müzakereleri yaklaşık iki yıl sürdü ve 1838 tarihli Osmanlı-İngiltere ticaret antlaşması imzalandı.[180] Bu ticaret antlaşmasının içeriğine bakıldığında;

- İngiliz tebaası ve gemilerine verilen imtiyazın sürekli olacağı ve en ziyade müsaadeye mazhar devlet (the most favoured nation) olacağı[181],
- Yed-i vahit usulünün (tekel), ihraç yasaklarının ve malların bir bölgeden başka bir bölgeye nakli için tezkire usulünün kaldırılacağı[182],
- Bütün iç gümrük resimlerinin yerine iskeleye indirilmiş malların değeri üzerinden %9, iskeleden ayrılırken de %3 gümrük vergisi alınacağı[183],
- Boğazlardan geçecek olan gemilere verilen "izn-i sefine" isimli müsaadelerin süratle verilebilmesinin temin edilmesi[184],
- Antlaşma hükümlerinin Mısır dahil tüm Osmanlı sınırlarında geçerli olacağı[185],
- İngiltere tüccarlarının getirecekleri mallar üzerinden %3 gümrük vergisi alınacağı[186],
- Her çeşit mal ve eşya ithalatının serbest bırakılacağı ve bu malların değerleri üzerinden %3 gümrük vergisi alındıktan sonra diğer iç gümrüklerin yerine %2 daha vergi alınacak, başka hiçbir vergi talep edilmeyeceği[187],
- Transit mallardan %3 gümrük vergisi alınacağı[188] belirtilmiştir.

Osmanlı devleti tekelleri ve iç gümrükleri uygulamadan kaldırırken, ithalat ve ihracattaki gümrük oranlarını arttırarak önceliğinin devletin geleneksel fiskalist anlayışı olduğunu göstermiştir. Ayrıca ihracata ithalattan daha yüksek vergi koyması, devletin geleneksel iaşe politikasını henüz terk etmediğinin göstergesi sayılabilir. 1846 yılına kadar tahıl ithalatı üzerinde korumacılık yapan İngiltere, Osmanlı'nın iç ve dış ticaretinin liberalleşmesine yol açtı. Issawi'ye göre de 1838'den sonra Osmanlı ticaret rejimi, dünyadaki en liberal uygulamalardan biriydi.[189] İngiltere ile imzalanan bu serbest ticaret antlaşmasından sonra diğer ülkelerle imzalanan ticaret antlaşmaları da serbest dış ticaret düşüncesi etrafında şekillenmiştir. Liberal

[180] 1838 İngiltere Ticaret Antlaşması'nın tam metni için: **BOA**, Y.EE,91/53; **Mecmûa-i Muâhedat**, Cilt I, s.272-277
[181] 1838 İngiltere Ticaret Antlaşması, 1. Madde
[182] 1838 İngiltere Ticaret Antlaşması, 2. Madde
[183] 1838 İngiltere Ticaret Antlaşması, 4. Madde
[184] 1838 İngiltere Ticaret Antlaşması, 5. Madde
[185] 1838 İngiltere Ticaret Antlaşması, 6. Madde
[186] 1838 İngiltere Ticaret Antlaşması, 7. Madde
[187] 1838 İngiltere Ticaret Antlaşması, İkinci kısım, 1. Madde
[188] 1838 İngiltere Ticaret Antlaşması, İkinci kısım, 3. Madde
[189] Issawi, **The Economic History of Turkey 1800-1914**, s.76

Osmanlı ticaret antlaşmalarına karşılık, Avrupa'nın birçok yerinde yerli sanayiyi koruma hedefiyle korumacılık politikaları uygulandığı bilinmektedir.

1838 İngiliz ticaret antlaşmasından sonra Tablo 4.16'da da görüldüğü üzere birçok Avrupa devletiyle de ticaret antlaşmaları imzalanmıştır. 1846 yılında Osmanlı-Rusya Ticaret Antlaşması, ikinci grup ticaret antlaşmaları içinde Karadeniz ticareti için önemli antlaşmalar zincirinin son halkasını oluşturmaktadır.[190] 1846 antlaşması, 1783 ticaret antlaşmasının bütün hükümlerinin yürürlükte olduğunu tasdik eder. Yirmi maddeli bu antlaşmada;

- Rusya'nın Osmanlı memleketlerinde en ziyade müsaadeye mazhar devletlerden biri olacağı[191],
- Eski antlaşmada olduğu gibi dış ticaret için %3 gümrük resminin geçerli olacağı[192],
- 1838 İngiliz ticaret antlaşmasının gümrük politikasında olduğu gibi mallar iskeleye vardığında %9, harice nakli için gemiye yükletildiğinde %3 gümrük resmi verileceği[193],
- İthalatta da %3 kadim resmi ile %2 ilave rüsum ile %5 ithaliye rüsumu ödeneceği[194],
- Gümrük rüsumatını ödeyen Rusya tebaası olan tüccarlardan başka bir ödeme talep edilmeyeceği ve ticaretlerine engel çıkarılmayacağı[195],
- Esnaflık ve sanatkarlık hakkının sadece Osmanlı tebaasına tanındığı, Rusya tüccarlarının icrasına izin verilemeyeceği[196],
- Karadeniz'den Akdeniz'e, Akdeniz'den de Karadeniz'e gitmek üzere Boğazlardan geçişi düzenleyen izn-i sefine usulünün uygulanacağı[197],
- 10. ve 11. maddelerde beyan edilenler dışında hiçbir tarımsal ve diğer ürünler üzerinde yed-i vahit (tekel) uygulanmayacağı[198],
- Kıtlık yaşanması durumunda Osmanlı Devleti'nin Rusya sefaretine bildirerek ilgili mala belirli bir süre ihraç yasağı koyabileceği[199],

[190] 1846 Rusya Ticaret Antlaşması'nın tam metni için; **Mecmûa-i Muâhedat**, Cilt IV, s.98-109
[191] 1846 Rusya Ticaret Antlaşması, 1. Madde
[192] 1846 Rusya Ticaret Antlaşması, 2. Madde
[193] 1846 Rusya Ticaret Antlaşması, 3. Madde
[194] 1846 Rusya Ticaret Antlaşması, 4. Madde
[195] 1846 Rusya Ticaret Antlaşması, 5. Madde
[196] 1846 Rusya Ticaret Antlaşması, 6. Madde
[197] 1846 Rusya Ticaret Antlaşması, 7. Madde
[198] 1846 Rusya Ticaret Antlaşması, 8. Madde
[199] 1846 Rusya Ticaret Antlaşması, 9. Madde

- Av için olanlar dışında top, barut, kurşun gibi askeri malzemelerin ticaretinin yasak olacağı[200],
- Balık avcılığı ve satışında Rusya tebaasının izinli olmayacağı, sülün avının Maliye Nezareti'nin idaresinde olacağı, şapın, Osmanlı Devleti tarafından konulan usule göre satılacağı, Rus tüccarların tuz ihracında serbest olacakları, şarap ve diğer içkilerin tartı veya kadehle dükkanlarda satılmasına müsaade edilmeyeceği ancak fıçı ile toptan ticarete yetkili olacakları[201],
- İpeğin sadece Osmanlı Devleti tarafından tayin edilen limanlardan ihraç edilebileceği[202],
- Bu antlaşmada yazılı olan şartların Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarındaki tüm Osmanlı memleketlerinde geçerli olacağı[203] belirtilmiştir.

Bu antlaşmanın 1838 İngiltere antlaşmasıyla benzer gümrük politikaları içerdiği görülmekle birlikte birtakım farklılıklar da vardır. Bunlar; serbest ticaret hakkının 10., 11. ve 12. maddelerle kısmen kısıtlanması, esnaflık yapmalarına, perakende ticaret yapmalarına izin verilmemesi ve kıtlık durumunda belirli bir süre Osmanlı'nın ihraç yasağı uygulayabilmesini garanti altına alan bir hükmün de ticaret antlaşmasına eklenmesidir.

Osmanlı devleti, iaşe politikasından ötürü iç pazarın karşılanması için tahıl ve pamuk gibi bazı ticari mallara ihraç yasakları koyabilmekteydi. Bununla birlikte bazı ticari malların üzerinde tekel uygulayabilmekteydi. Yabancı tüccarların böyle uygulamalarla karşılaşması durumunda organize kaçakçılık faaliyetleri ortaya çıkabilmekteydi.[204] İkinci grup ticaret antlaşmalarıyla genel olarak ihraç yasaklarının kaldırılması, kaçakçılık faaliyetlerinin de önüne geçebilecek bir hususdur.

Üçüncü dönem ticaret antlaşmaları, 1861 yılında Fransa Ticaret Antlaşması ile başlamış[205] İngiltere, İtalya, Avusturya da dahil olmak üzere birçok Avrupa ülkesiyle de yapılmıştır. Bu dönemdeki diğer ticaret antlaşmalarına da temel olan 1861 Fransız Ticaret Antlaşması, daha önceki antlaşmalarda olduğu gibi tekel, tezkire usulü ve ihraç yasaklarının

[200] 1846 Rusya Ticaret Antlaşması, 10. Madde
[201] 1846 Rusya Ticaret Antlaşması, 11. Madde
[202] 1846 Rusya Ticaret Antlaşması, 12. Madde
[203] 1846 Rusya Ticaret Antlaşması, 15. Madde
[204] Halil İnalcık, "İmtiyazat", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 22, 2000, s.247
[205] 1861 Fransız Ticaret Antlaşması'nın tam metni için; **Mecmûa-i Muâhedat**, Cilt I, s.44-51

kaldırılması hükümlerini devam ettiriyordu.[206] Tütün ve tuz gibi malların yanında av malzemeleri dışındaki top, barut ve silah gibi askeri malzemelerin ticaretine sınırlama getirildi.[207] Antlaşmanın gümrük resimleri %8 olarak belirlendi. İhraç mallarında ilk yıl geçerli olan %8 oranı, her yıl %1 düşürülerek sekiz yılın sonunda %1'e kadar inecektir.[208] Bir önceki antlaşma döneminde %5 olan ithalat resmi ise %8 düzeyine çıkarılmıştır. Ayrıca %3 olan transit resminin de ilk yıl %2'ye indirilmesine ve zaman içinde azaltılarak sekiz yılın sonunda %1 oranında tek ve değişmez bir tarifeye bağlanmasına karar verilmiştir.[209] Bu gümrük vergilerini ödememek için gümrükten mal kaçırılması durumunda mallar müsadere edilecek ve ilgili konsolosluğa bildirilecektir.[210] Boğazlardan geçerken uygulanan "izn-i sefine" uygulamasına devam edilecek ve işlemleri süratle yapılacaktır.[211] Fransız ticaret gemilerinin kaptanları, mal indirecekleri limana gelir gelmez gemilerinin içindekileri bildiren beyannamelerinin yasal bir kopyasını gümrüğe teslim etmek zorundadır.[212] 1862 Rusya Ticaret Anlaşması'nda da benzeri hükümler yer almıştır.[213] Bu antlaşmanın gümrük politikası da yine aynı şekilde; İhraç mallarındaki gümrük oranları ilk yıl %8'den sonra indirilerek %1'de sabitlenecek[214], ithalat vergisi malın kıymeti üzerinden %8 olarak tahsil edilecek[215], %3 olan transit vergisi %2 olarak belirlenip sekiz yılın sonunda %1 oranına indirilecektir.[216] Bu dönemde diğer ülkelerle imzalanan ticaret antlaşmaları da aynı koşulları içermektedir. 1860'lı yıllara gelindiğinde bir önceki dönemin ticaret antlaşmalarının provizyonist gümrük politikalarının aksine Osmanlı Devleti'nin ihracatı daha yüksek vergilendirme politikasından vazgeçmeye başladığı ve ithalatı daha yüksek vergilendirdiği görülmektedir. Bu antlaşmalarla Osmanlı provizyonizminin terk edilmeye başlandığı ve modern Avrupa devletleri gibi ihracat odaklı bir dış ticaret politikası izlenmek istendiği ortaya çıkmaktadır.

Ticaret antlaşmalarının uygulamasında yaşanan problemler, özellikle adli hükümlerde, hem devlet ricalinde hem de kamuoyunda tepki çekmeye başlamıştı. Bu antlaşmaların hepsinin yürürlükten kaldırılmasına yönelik de birtakım girişimlerde bulunulmuşsa da sonuç

[206] 1861 Fransız Ticaret Antlaşması, 1. Madde
[207] 1861 Fransız Ticaret Antlaşması, 10. ve 11 Maddeler
[208] 1861 Fransız Ticaret Antlaşması, 4. Madde
[209] 1861 Fransız Ticaret Antlaşması, 8. Madde
[210] 1861 Fransız Ticaret Antlaşması, 14. Madde
[211] 1861 Fransız Ticaret Antlaşması, 12. Madde
[212] 1861 Fransız Ticaret Antlaşması, 13. Madde
[213] 1862 Rusya Ticaret Antlaşması'nın tam metni için; **Mecmûa-i Muâhedat**, Cilt IV, s.154-164
[214] 1862 Rusya Ticaret Antlaşması, 4. Madde
[215] 1862 Rusya Ticaret Antlaşması, 5. Madde
[216] 1862 Rusya Ticaret Antlaşması, 11. Madde

alınamamıştır. İttihat ve Terakki döneminde milli iktisat anlayışının öne çıkması ve Avrupalı güçlerin savaş ortamına girmesiyle 9 Eylül 1914 tarihinde bir İrade-i Seniyye ile ticari ve adli kapitülasyonların tamamının tek taraflı olarak kaldırıldığı ilan edilmiştir.[217] Kapitülasyonların kaldırılmasından sonra *"Türkiye Türklerindir"* sloganı her tarafta yayılmaya başlamıştı.[218] Ticaret antlaşmalarının kaldırılması kararı Dahiliye nezareti tarafından tüm vilayetlere telgrafla bildirilmiş ve yabancı tebaaya karşı çeşitli konularda uygulanacak işlemler açıklanmıştır.[219] Hükümetin aldığı bu kararı, ticaret antlaşması bulunan yabancı devletlerin elçileri karşılıklı yapılan bir antlaşmanın tek taraflı olarak kaldırılamayacağını bildirerek protesto etmişlerdir.

Ticaret antlaşmalarının kaldırılmasından sonra Osmanlı gümrük politikası üzerinde ortaya çıkan yasal boşluğu doldurabilmek adına yayınlanan *"Gümrük Resminin Tadili Hakkında Kanun-u Muvakkat"* ile 30 Eylül 1914'ten itibaren gümrüklerden geçecek olan her türlü ticari maldan %15 oranında vergi alınması kararlaştırılmıştır.[220] Mersin Amerikan konsolosunun belirlenen gümrük resmine itiraz ettiği protestosuna, Osmanlı Devleti'nin bütün kapitülasyonları kaldırdığının bütün elçiliklere bildirildiği hatırlatılmış ve gümrük resmi belirlenmesinde Osmanlı Devleti'nin serbest olduğu ve %15 olarak belirlenen gümrük resmine kimsenin itiraz edemeyeceğinin belirtildiği bir cevap verilmiştir.[221] Haziran 1915'e gelindiğinde ise savaş süresince geçerli olmak üzere gümrük vergisi %15'ten %30'a çıkarılmıştır.[222] Ticaret antlaşmalarının kaldırılması ve gümrük oranlarının arttırılması uluslararası ticareti dışlayıcı bir etki yaratmış ve piyasa yaratan kapsayıcı kurumların sonunu getirmiştir. Ticaret antlaşmalarının bu durumu 1923'teki Lozan görüşmelerine kadar sürmüştür.

Osmanlı Devleti, Batı ile olan ticaretin gelişmesini önemsemiş ve çeşitli araçlarla teşvik etmiştir. Fakat Osmanlı Devleti'nin ticareti geliştirme motivasyonunun 19. yüzyılın son çeyreğine kadar Avrupalı devletlerin aksine fiskalist gerekçelerle olduğu bilinmelidir. Osmanlı Devleti'nin ticaret antlaşmalarıyla yasal çerçevesi belirlenen Batı ile ticareti sonucunda toplam

---

[217] İlgili irade: *"Memalik-i Osmaniye'de mukim tebaa-yı ecnebiye hakkında dahi hukuk-u umumiye-i düvel ahkâmı dairesinde muamele olunmak üzere elyevm cari mali ve iktisadi ve adli ve idari kapitülasyon namı altındaki bilcümle imtiyazat-ı ecnebiyenin ve onlara müteferri veya onlardan mütevellid bilcümle müsaidat ve hukukun fi'mâbad ref ve ilgası meclis-i vükela kararıyla tensib olunmuştur."*; **Takvim-i Vekayi**, 04 Eylül 1330; **Ahenk**, 6 Eylül 1330

[218] Liman von Sanders, **Türkiye'de Beş Sene**, Yeditepe Yayınevi, 3. Baskı, İstanbul, 2007, s.193

[219] **BOA**, DH. SYS. 52/7, H.21.05.1333

[220] **Takvim-i Vekayi**, 09 Eylül 1330

[221] **BOA**, DH. İD. 59/85, H.22.02.1333

[222] **Takvim-i Vekayi**, 20 Mayıs 1331

dış ticareti 7,5 kat artmış[223], Güneydoğu Karadeniz ticareti ise 10,4 kat artmıştır.[224] Bu dönemde uygulanan ticaret antlaşmaları ticaretin gelişmesine kurumsal destek sağlayan unsurlardan biridir. Böylece Batı'nın ekonomik sistemiyle bütünleşme sürecine girilmiştir. Ancak bu bütünleşme genellikle olumsuz anlamda değerlendirilmiştir. Tekin Alp, İktisadiyat Mecmuası'nda yayınladığı *"Ecnebi Sermayesine Karşı Siyaset-i İktisadiyemiz"*, başlıklı yazıda kapitülasyonların ülke ekonomilerini bağımlı haline getirdiğini anlatıyor.[225] Sarc[226], Avcıoğlu[227], Yücekök[228] ve Cem[229] 1838 İngiliz Ticaret Antlaşması'nın Osmanlı sanayi ve ticaretini hızla çöküş sürecine soktuğunu iddia etmektedirler. Kurmuş, 1838 İngiltere Ticaret Antlaşması'nı İngiliz emperyalizminin sanayi mallarının ihraç edildiği ülkelerdeki ticari engelleri kaldırdığı ve İngiliz sanayisinin ihtiyaç duyduğu hammaddelerin İngiltere'ye akışını organize ettiği bir aracı olarak tanımlıyor.[230] Nebioğlu, genel olarak kapitülasyonları ayaklara köstek olan bir zincir olarak tanımlamaktaydı.[231] Köymen, sanayi devrimini yapmış olan ülkelerin Osmanlı Devleti gibi daha az gelişmiş bir ülke ile yapacağı serbest ticaretin sanayileşmiş ülkelerin yararına olacağını belirterek ticaret antlaşmalarını eleştirmektedir.[232] Pamuk, Osmanlı Devleti'nin bu tür ticaret antlaşmaları yaparak gümrük oranlarını Avrupa devletleriyle müzakere ederek saptamayı bir ilke olarak kabullendiği ve bağımsız bir dış ticaret politikası izleyebilme hakkından vazgeçtiği şeklinde yorumlamaktadır.[233] Kütükoğlu ise Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi bakımdan çöküşünde ticaret antlaşmalarının rolü muhakkaksa da ne ölçüde etkili olduğunun araştırılması gerekir demektedir.[234] Bu yaklaşımlar bir araya getirildiğinde; ithal malların rekabeti karşısında ticaretin ve yerli sanayinin çöküşü, serbest ticaret koşullarının bir tarafın kazanan, bir tarafın kaybeden olduğu sıfır toplamlı bir oyun yaratması ve Osmanlı'nın zararına gelişmesi, serbest ticaretin emperyalizmin aracı ve az gelişmişliğin nedeni olması ve dış ticarette bağımsız politika uygulayamamak şeklinde sınıflandırılabilir.

---

[223] 1830-1913 arasındaki dış ticaret hacmi hesaplaması Tablo 4.1'deki verilerden hesaplanmıştır.
[224] 1830-1912 arasındaki Güneydoğu Karadeniz'in dış ticaret hacmi Trabzon, Samsun ve Giresun limanlarından oluşmaktadır. Hesaplamada kullanılan veriler Grafik 3.2'den alınmıştır.
[225] Toprak, **Milli İktisat**, s.188
[226] Ömer Celal Sarc, "Tanzimat ve Sanayiimiz", **Tanzimat I**, T.C. Maarif Vekaleti, İstanbul, 1940, s.423-440
[227] Doğan Avcıoğlu, **Türkiye'nin Düzeni**, Cilt 1, Tekin Yayınevi, İstanbul, 1996, s.108-111
[228] Ahmet Yücekök, "Emperyalizm Yörüngesinde Osmanlı İmparatorluğu ve 1838 Ticaret Sözleşmeleri", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Cilt 23, Sayı 1, 1968, s.414-416
[229] İsmail Cem, **Türkiye'de Geri Kalmışlığın Tarihi**, Cem Yayınevi, 1973, s.261
[230] Kurmuş, s.92
[231] Osman Nebioğlu, **Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1986, s.16
[232] Oya Köymen, **Sermaye Birikirken: Osmanlı, Türkiye, Dünya**, Yordam Kitap, 2. Baskı, s.87
[233] Pamuk, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913**, s18
[234] Kütükoğlu, **Baltalimanı'na Giden Yol: Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri 1580-1850**, s.269

Dünya üretiminin dağılımı konusunda kural şöyledir; mallar her zaman en ucuz oldukları yerde üretilecektir.[235] Smith de kitabında: *"Eğer yabancı bir ülke bize kendi yapabileceğimizden daha ucuz bir emtia sağlayabilirse bunu onlardan satın almak daha iyidir."* diyordu.[236] Bu durum *dolaylı üretim* diye tanımlanabilir. Uluslararası ticaret, ülkelerin daha az sayıda malın üretiminde uzmanlaşarak, bunları büyük ölçekli üretmek yoluyla verimliliklerini arttırır.[237] Bu ticaretin serbestleştirilmesi, en düşük fırsat maliyetine sahip olunan alanlarda, yani karşılaştırmalı üstünlüklerin olduğu alanlarda yoğunlaşmalarını sağlar. Osmanlı Devleti'nin, dünya ticareti ölçeğinde hiçbir üründe mutlak üstünlüğe sahip olamasa bile, ticaret antlaşması yapılan ülkelerle birebir ticaretlerinde karşılaştırmalı üstünlüğe sahip oldukları tütün, fındık vb. ürünler bulunacaktır. Gönüllü mübadeleye dayanan ticaretin üzerindeki işlem maliyetlerinin kurumlar aracılığıyla azaltılması, bu ticareti sıfır toplamlı olmak yerine her iki tarafın da kazançlı olduğu pozitif toplamlı bir faaliyet haline getirecektir. Güney Karadeniz liman kentlerindeki ticari faaliyetlerin artışı ve bu ticari genişlemenin sağladığı şehirleşme bu bölgelerde yaşanan sürecin çöküş olarak tanımlanamayacağına işaret eder. 19. yüzyılın başlarında Avrupa'da büyük ayrışmanın başlamasını göz önünde bulundurarak Osmanlı'nın az gelişmişliğinin nedenlerini bu dönemdeki kurumlarına bakarak değil, 19. yüzyılın öncesine bakarak incelemek gerekir. Bununla birlikte bazı yerli sanayi üreticilerinin bu süreçten olumsuz yönde etkilenecek olması olasıdır. Bu durumda ülke içinde kaynaklar yeniden dağıtılacak ve daha verimli olunabilecek ve karşılaştırmalı üstünlük sağlanabilecek alanlarda yoğunlaşılacaktır. Serbest ticaret uygulamanın karşısında ticaret yasakları getirmek ve gümrük oranlarını karşılıklı müzakere etmeden piyasa koşullarının çok üzerinde belirleyerek korumacılık politikası uygulamak dışlayıcı etki göstererek ticareti sınırlamış, organize kaçakçılık faaliyetlerine neden olmuş ve böylelikle devletin daha fazla gümrük gelirleri elde etmesini engellemiştir. Dolayısıyla Pamuk'un bahsettiği bağımsız ticaret politikası uygulama hakkının kullanılması daha fazla ticaret yapılmasını ve devlete daha fazla gümrük geliri kazandıracağını garanti etmeyecektir.

[235] Krugman, Obstfeld, Melitz, s.40
[236] Smith, s.424
[237] Krugman, Obstfeld, Melitz, s.4

4.2.2.2.1.2. Piyasa Düzenleyici Kurumlar

Bu çalışmada North'un belirttiği oyunun kurallarını belirleyen ticaret antlaşmaları gibi piyasa yaratan kurumların uygulamasının düzenlenmesi ve uyuşmazlıkların çözümünün organize edilmesi piyasa düzenleyici kurumlar olarak tanımlanmıştır. Yapılacak olan ticaret antlaşmalarının tam serbestlik uygulamalarını güçleştirecek yapıların değişmesi ve kurumsal altyapısının oluşturulması gerekiyordu. Kanunlaştırma diye tanımlayabileceğimiz informel kurumlardan (gelenek ve teamüllerden) formel kurumlara (yazılı kanunlara) geçiş süreci, zamanla daha karmaşık ilişkiler ağı oluştuğuna işaret etmektedir. Daha karmaşık uyuşmazlıkların çözülmesi için de formel kurumların ortaya çıkması zorunluluktur. Buna dair atılan ilk adım 3 Kasın 1839 tarihinde ilan edilen *Gülhane Hatt-ı Hümayunu* yani *Tanzimat-ı Hayriye*'dir. Osmanlı, Avrupa'nın yakaladığı *Büyük Ayrışma* sürecini hissetmiş, ilan edilen fermanda söz edilen 150 yıllık gerilemenin, kurumsal yapıda değişim ile çözülmesi planlanmış ve beş-on sene içerisinde arzu edilen noktaya ulaşılacağı vaat edilmiştir. Fermanda belirtilen kurumsal değişim beş aşamada anlatılmıştır. Bunlar; hukuk güvencesi, can emniyeti, malın korunması/mülkiyet garantisi, adil vergi düzeni ve askerliğin düzenlenmesidir.[238] Devlet görevlilerine hediye verilmesine zorlanılması ifadesiyle yer alan rüşvet, ticaret antlaşmalarıyla yasaklandığı gibi Tanzimat fermanında da men edileceği ifade edilmiştir. Yeni dönemin genel ilkelerinin ilan edildiği Tanzimat politikası, yapısal reform hareketlerinin süreklileşmesini ve yoğunlaşmasını temsil etmektedir.[239] Ticaret antlaşmalarının oluşturduğu piyasanın sürdürülebilirliğini sağlayacak altyapıyı oluşturur. Ayrıca dahiliye ile ilgili bu düzenlemelerin Hariciye Nazırı Mustafa Reşit Paşa tarafından ilan edilmesi, özünde diplomatik ilişki kurulan veya ticaret antlaşması yapılan ülkelere mesaj verme çabasının olduğunun da göstergesidir.

1856'da ilan edilen Islahat Fermanı, Tanzimat Fermanı'nda belirtilen ilkeleri daha net ve kesin ifadelerle teyit eden niteliktedir.[240] Daha çok Osmanlı içindeki gayrimüslim ve Müslüman tebaanın eşitliğini vurgulayan bu ferman, ticari hayatı etkileyecek birtakım konuları da içermektedir. Bunlar; can ve mal emniyeti, adil vergilendirme, adil yargılama, ticaret ve ceza kanunlarının hazırlanması, ticaret ve ceza davalarının şeffaflaşması, alışveriş hürriyeti, emlak mülkiyeti müsaadesi, modern bütçe uygulamasına geçilmesi ve finans kurumlarının tesis edilmesidir. Bu fermanda ticari hayatı kolaylaştırmaya yönelik, devletin para politikasının

[238] Tanzimat Fermanı metni için: **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 1, s.4-7
[239] Carter V. Findley, "The Tanzimat", **The Cambridge History of Turkey: Turkey in The Modern World**, Vol. 4, Ed: Reşat Kasaba, Cambridge University Press, 2008, s.13
[240] Islahat Fermanı metni için: **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 1, s.7

düzeltileceği, ülke içindeki ürünlerin nakli için gerekli yolların ve diğer yöntemlerin düzenleneceği, tarım ve ticaret faaliyetlerinin genişletilmesini engelleyen sebeplerin ortadan kaldırılacağı ve bunun için eğitim, bilim ve Avrupa sermayesinden faydalanılacağı belirtilmiştir.[241]

Hukuk güvencesinin tam olarak tanımlanmadığı bir bölgede uluslararası ticaret yapmanın işlem maliyeti çok yüksek olur ve sürdürülebilir bir ticari faaliyet yapabilmek mümkün olmaz. Tanzimat döneminde belirlenen ilkeler doğrultusunda ön görülen kanunlar birer birer hazırlanıp yürürlüğe girmeye başlamıştır. Tanzimat ilkelerinin ilk karşılığı ceza hukukunda görülmüştür. 3 Mayıs 1840 tarihinde 41 maddeden oluşan ilk Ceza Kanunnamesi yürürlüğe girmiştir. Tanzimat fermanında da belirtilen can, mal ve kişisel hakların güvence altına alınması bu kanun ile teyit edilmiş, herkesin kanun önünde eşitliği ve suçların şahsiliği prensipleri vurgulanmıştır. 14 Temmuz 1851 tarihinde 43 maddeden oluşan yeni bir ceza kanunu (*Kanun-ı Cedid*) yürürlüğe girdi. Hazırlanan bu kanunun da ihtiyaçları karşılamada yetersiz kalması, suçun bireylerden ziyade toplumu ilgilendiren bir konu olduğunun ortaya çıkması gibi nedenlerle daha kapsamlı bir ceza kanunu hazırlanması ihtiyacı ortaya çıktı ve 1810 Fransız Ceza Kanunu'ndan faydalanılarak 9 Ağustos 1858 tarihinde 264 maddeden oluşan *Ceza Kanunname-i Hümayun* yürürlüğe girdi.[242] Bu kanun üzerinde bazı düzenlemeler yapılsa da Cumhuriyet döneminde de geçerliliğini sürdürmüş, 1926 yılına kadar 68 sene yürürlükte kalmıştır.[243] Ayrıca sürekli artan yolsuzluk ve rüşvet suçlarının önüne geçebilmek için 1855 yılında *Men-i İrtikâb Kanunnamesi* yayınlanmıştır.[244]

Ticaret antlaşmalarıyla oluşan yeni dönemde Batılı ülkelerle olan ticari faaliyetlerdeki artış ile birlikte ticari uyuşmazlıklarda da artış yaşanmış ve özellikle yabancı tüccarlara ilişkin ticari davalarda kapsamlı bir kanunun olmaması büyük problemler doğurmuştur. Bu koşullar altında ticareti düzenleyici bir kanuna ihtiyaç duyuldu ve 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanunu'nun önemli bir kısmından uyarlanarak 1850 yılında 315 maddeden oluşan

---

[241] *"Devlet-i Aliyyemin tashih-i usûl-i sikke ile umûr-ı mâliyyesine itibâr verecek banka misillü şeyler yapılıp memalik-i mahrûsa-i şâhânemin menbâ-ı serveti mâddîyyesi olan huhûsâta iktizâ eden sermayelerin ta'yîniyle ve mahsulat-ı memâlîk-i şâhânemin nakli için icâb eden turûk ve cedâvilin küşâdiyle ve emr-i zira'at ve ticaretin tevessüüne ha'il olan esbâbın men'iyle teshîlât-ı sahîhanın icrâ olunması ve bunun için maarif ve ulûm ve sermaye-i Avrupa'dan istifadeye bakılması esbabının bi'l-etraf mütâleasiyle peyderpey mevki-i icraya konulması"*

[242] **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 1, s.377-445

[243] Tahir Taner, "Tanzimat Devrinde Ceza Hukuku", **Tanzimat I**, MEB Yayınları, İstanbul, s.226-230

[244] Ahmet Akgündüz, "1274/1855 Tarihli Osmanlı Ceza Kanunnamesinin Hukuki Kaynakları, Tatbik Şekli ve Men-i İrtikâb Kanunnamesi", **Belleten**, 1987, LI, Sayı: 199, s.160-161

Kanunname-i Ticaret yürürlüğe girdi.[245] Kanunname tacirin tanımı, mükellef olunan ticari defterler, ticari şirketin akdi, komisyon, emanetçiler, poliçeler ve iflas hükümlerinden oluşmaktadır. Hazırlanan Ticaret Kanunu Türkçe, Arapça, Ermenice, Rumca ve Fransızca olarak basılmış ve ticaret meclislerine gönderilmiştir.[246] Trabzon'da oluşturulan ticaret meclisi için de bir nüshası gönderilmiştir.[247] Lewis'e göre; bu kanunnamenin ilan edilmesi, şeriat çerçevesi dışındaki konularla uğraşan ulemadan bağımsız bir hukuk ve yargı sisteminin Türkiye'de resmen ilk kez tanındığı ve böyle bir tanınmanın İslamiyet'te yeni olmamasına rağmen önceki Osmanlı uygulamalarından köklü bir ayrılış, tam bir hukuki ve sosyal bir devrimin habercisi niteliğinde olmuştur.[248] 1860 yılında Ticaret Kanunu'na ek olarak ticari uyuşmazlıkların çözümünü organize edecek *Zeyl-i Kanunnme-i Ticaret* yürürlüğe girmiştir.[249] Ticaret mahkemelerinin kuruluşunu gerçekleştirmek için hazırlanan bu ek kanun; ticaret davaları, ticaret mahkemelerinin teşkili, mahkemede görüşülecek hususlar, ticaret mahkemelerinin iç düzeni, Dersaadet İstinaf Divanı teşkili, protesto usulü, zarar ve ziyan tazmini başlıklarını içeren yedi fasıldan oluşmaktadır. Bu mahkemelerde dava açılmasından sonuçlanmasına kadar geçen süreçte uygulanacak usul için 15 Ekim 1861 tarihinde 140 maddeden oluşan *Usul-i Muhakeme-i Ticaret Nizamnamesi* yayınlandı.[250] Böylelikle ticaret kanunu formel kurum, ticaret mahkemeleri de organizasyon olarak ortaya çıkmıştır. Kıyılarda yoğunlaşan ticari faaliyetlerdeki uyuşmazlıklara uygulanmak üzere 22 Ağustos 1863 tarihinde 282 maddeden oluşan *Ticaret-i Bahriye Kanunname-i Hümayun-i* yürürlüğe girdi.[251] Bu kanun hazırlanırken Fransız Deniz Ticareti Kanunu ile birlikte Sardunya, Sicilya, Hollanda, Belçika, İspanya ve Prusya gibi ülkelerin de deniz ticaret kanunlarından yararlanılmıştır.[252] Kanunun içeriğine bakıldığında; deniz nakil vasıtaları, gemiler, gemi sahipleri, kaptanlar, gemi personeli, navlun sözleşmeleri (icar ve isticarı), tahmiliye senetleri, navlun, yolcular, istikraz-ı bahri konturatosu, sigorta, denizde uğranılan zarar, zaman aşımı ve dava edilemeyecek durumlar olmak üzere 14 adet fasıldan oluşmaktadır. Bu kanunla birlikte deniz ticareti ile ilgili hukuki altyapı eksikliği de tamamlanmıştır.

---

[245] M. Macit Kenanoğlu, **Ticaret Kanunnamesi ve Mecelle Işığında Osmanlı Ticaret Hukuku**, Lotus Yayınevi, ankara, 2005, s.75
[246] **BOA**, A. AMD. 8/19, H.25.06.1265; **BOA**, A. MKT. NZD. 7/26, H.29.06.1266
[247] **BOA**, HR. MKT. 167/30, H.20.03.1273
[248] Bernard Lewis, **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, Çev: Metin Kıratlı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 10. Baskı, Ankara, 2007, s.114
[249] **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 1, s.445-465
[250] **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 1, s.780-810
[251] **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 1, s.466-536
[252] Hıfzı Veldet, "Kanunlaştırma Hareketleri ve Tanzimat", **Tanzimat I**, MEB Yayınları, İstanbul, s.198

Uluslararası ticaretin artış gösterdiği bu dönemde ticari faaliyetlerin artması, yabancı menşeli malların piyasalarda ağırlık göstermesi ve mal çeşitliliği oluşması taklidin önlenmesi ihtiyacını ortaya çıkardı. Bu amaçla 1858 Ceza Kanunu'nun 150. maddesinde; damga, işaret ve nişan taklidinin yapılması suç kapsamına alınmıştır.[253] Daha kapsamlı bir koruma ve tescil işlemleri için 10 Ağustos 1871 tarihinde *Alâmet-i Fârika Nizamnamesi* adıyla ilk marka kanunu çıkarılmıştır.[254] Bu nizamnamenin 23. maddesinin yerine geçmek üzere 5 Temmuz 1872 tarihinde kanuna eklenen bir madde ile gümrüğe gelen taklit emtia tespit edilirse el konulabilecek ve bu konuda zarar görenler dava açabileceklerdir.[255] Uygulamada taklit emtia sattığı tespit edilenlere veya eşya üzerinde taklit marka yapıştırmak suretiyle satanlara karşı dava açılabildiği arşivde kayıtlıdır.[256] Zamanın değişen koşullarına karşı ilk marka düzenlemesini ilga ederek 11 Mayıs 1888 tarihinde ikinci *Alâmet-i Fârika Nizamnamesi* hazırlanmıştır.[257] Bu nizamname tescil edilen marka üzerinde satış, devir ve miras hakkı da tanımıştır.[258] Marka tescil defterleri incelendiğinde 1896-1901 arasında 557 adet (yıllık ortalama 93 adet), 1913-1914 arasında ise 263 adet (yıllık ortalama 132 adet) marka tescili yapıldığı ortaya çıkmaktadır.[259] Kayıtlar incelendiğinde Osmanlı tebaasından olanların yanında yabancıların da marka tescil kaydı yapabildikleri görülmektedir.[260] Fikri mülkiyetin diğer bir unsuru olan patentler üzerine 22 Mart 1880 tarihinde *İhtira Beratı Kanunu* çıkarılmıştır.[261] Bir buluş üzerine patent almak üzere gerekli şartları yerine getiren Osmanlı tebaası ile birlikte yabancılar da berat alabilmekteydi.[262] Ayrıca patent başvurusu yapıp ihtira beratı alan kişilerin imalata geçememeleri durumunda beratları iptal edilmektedir.[263] Hazırlanan ilgili kanunlarla birlikte fikri ve sınai mülkiyet hakları güvence altına alınarak ticari hayat düzenlenmeye

---

[253] *"Her nev-i emtia ve eşya üzerine devlet-i Aliye namına olarak basılmaya mahsus olan ve gerek bir memuriyete ve gerek devletin ruhsatıyla olan bir şirkete veyahut bir ticaret evine mahsus bulunan her nev-i mühür ve damga ve nişanlara taklid veyahut o makule sahte damga ve nişanları isti'mal eyleyen kimse üç sene habs ile mücazat olunur ve bu sahtekarlığından dolayı vaki olan zarar kendisine tazmin ettirilir ve her kim bu misüllü mühür ve damga ve nişanların asıllarını bir takrib ele geçiripte gerek hükümet ve memuriyetlerin ve gerek bir cemiyet-i ticaretin ve bunların emsali heyet ve şirket-i mahsusanın menfaatine muzır olacak kalde isti'mal eyler ise altı aydan bir seneye kadar habs ile tedib kılınır ve bu suretle vaki olan zarar dahi ol kimseye tazmin etdirilir."* **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 1, s.570

[254] **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 1, s.282-288

[255] **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 1, s.288

[256] **BOA**, ŞD 2405/16, H.18.09.1290; **BOA**, BEO, 2271/170268, H.21.11.1321

[257] **BOA**, Y.A. RES 39/27, H.02.12.1304

[258] **BOA,** HR. HMŞ. İŞO, 94/23, H.27.05.1327, 4. Madde

[259] İlk nizamnamenin yayınlanmasından 1914 yılına kadarki diğer yıllara ait marka tescil kayıtları kayıptır. Ahmet Kala, İrfan İnce, **Alâmet-i Fârika'dan Marka'ya**, Türk Patent Enstitüsü Yayınları, 2. Baskı, Ankara, 2009, XIV-XVI

[260] Bu döneme dair örnek marka tescil kayıtları için; Kala, İnce, **Alâmet-i Fârika'dan Marka'ya**, s.1-89

[261] **Düstur**, Birinci Tertib, Zeyl 1, s.74; **BOA**, A. DVN. MKL. 19/3, H.19.04.1297

[262] Bazı bireysel patent başvurularının arşivde görülmesine rağmen patent tescil defterinin bulunamaması yüzünden seri çıkarmak mümkün olmamaktadır.

[263] **BOA,** HR. HMŞ. İŞO, 183/8, H.25.03.1313

çalışılmış, üretici ve tüketiciyi taklit ürünlerden koruyarak asimetrik enformasyonun yaratacağı işlem maliyeti sorununun önüne geçilmeye çalışılmıştır. Tüm bu formel kurumların (yazılı kanunların) yaratılmasının üzerine 1876 yılında *Kanun-i Esasî* isimli anayasanın çıkarılması, farklı alanlarda çıkarılan kanunlara bir bütünlük getirmiş oldu.

4.2.2.2.1.3. Piyasa Dışlayıcı Kurumlar

Özel mülkiyet haklarını koruyamayan, kanunları ve kuralları uygulanamaz hale getiren, iş kollarına ve mesleklere giriş yasağı getiren, piyasanın çalışmasına müdahale eden yapılar piyasa dışlayıcı kurumları oluşturur. Kapsayıcı ekonomik kurumlar (piyasa yaratan ve piyasa düzenleyen kurumlar) işlem maliyetlerini azaltıcı özellik taşırken, piyasa dışlayıcı kurumlar işlem maliyetlerini arttırıcı özellik taşırlar. Bu koşullar altında yine de uluslararası ticaret yapılması mümkündür ama sürdürülebilir bir ticari genişleme oluşması zordur. Bunun için dışlayıcı kurumlardan, kapsayıcı kurumlara geçiş yaşanması şarttır. Osmanlı Devleti de Tanzimat'tan sonraki yeni döneminde kendi kurumlarında reform yaparak kapsayıcı kurumlara geçiş sürecini yaşamıştır. Bütün bunlara rağmen piyasanın tam çalışmasını engelleyen, oluşan piyasa risklerinden ötürü navlun oranlarını arttıran savaşlar, boykotlar ve politik istikrarsızlıklar gibi piyasa dışlayıcı kurumların varlığı görülmektedir.

Karadeniz'in kuzeyinde ve güneyinde oluşan iki büyük güç olan Rusya ve Osmanlı'nın arasında Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra 1787-1791, 1806-1812, 1828-1829, Kırım Savaşı (1853-1856) ve 93 Harbi (1877-1878) savaşları yaşanmıştır. Savaş dönemlerinde bazen tüccarların ticaret yapması engellenmiş, yasak konulmuş, bazen de sıkı kontrol altında ticari faaliyetlerinin devamına müsaade edilmiştir. Yaşanılan bu savaş dönemlerinde iki ülkeye ait tüccar gruplarının yaşayabileceği güvenlik riskleri, gemilerine ve ticari mallarına el konulma riskleri savaş dönemi boyunca işlem maliyetlerini ve navlun oranlarını yüksek tutarak piyasanın tam çalışması önünde engel oluşturmuştur. Buna rağmen Güney Karadeniz limanlarında Kırım Savaşı dönemindeki ihracat artışları, Osmanlı'nın ve müttefik devletlerin Karadeniz'deki askeri iaşe ihtiyacıyla açıklanabilir. Savaş dönemlerinde Karadeniz'de Rusya donanmasının varlığı Güney Karadeniz limanlarındaki ticareti risk altına sokmuştur. 1911-1912 Osmanlı-İtalya Savaşı (Trablusgarp Savaşı) sırasında ise Çanakkale Boğazı tehlike altına girmiş ve boğazlar 6 Mart 1912 tarihinde Osmanlı tarafından tarafsız devletlerin ticaret gemilerine de dahil olmak üzere kapatılmıştır. Boğazların kapanması ticareti devam eden İngiltere ve Rusya'nın tepkisini

çekmiş ve 2 Mayıs 1912 tarihinde kılavuzlar eşliğinde olmak şartıyla boğazlar yeniden ticarete açılmıştır.[264] Boğazların kapanması, buradan geçen uluslararası ticarete de zarar vermiştir. Samsun Ticaret Odası'nın raporunda; Çanakkale Boğazı'nın kapanmasından sonra Samsun'da ticaretin olumsuz etkilendiği, savaş nedeniyle bankaların tüccarlara kredi vermekten kaçındığı, alacaklarını tahsil etmeye başladıkları ve bu hadiselerin ekonomik buhrana yol açtığı yazılmaktadır. Çanakkale Boğazı'nın iki ay boyunca güvenlik sebebiyle kapatılması, Samsun limanına gelmesi beklenen gemilerin bu süre boyunca Akdeniz'de beklemesine neden olmuş ve dolayısıyla navlun ücretlerini arttırmış, savaş dolayısıyla artan risklerden dolayı ise sigorta ücretleri de yükselmiştir. Savaş boyunca Osmanlı tebaası tarafından İtalyan mallarına boykot uygulanmış ve hükümetçe de %100 gümrük vergisi konulmuştur.[265] Rapora göre bu iki ay içerisinde Samsun limanındaki ticaret, telafisi mümkün olmayacak kadar zarara uğramıştır.[266] Birinci Dünya Savaşı'nda da Osmanlı, Kuzey Karadeniz'deki Odessa ve Sivastopol limanlarını bombalamış, bu sebeple Samsun, Giresun, Ordu, Akçaabat, Trabzon ve Rize limanları tehlikeye girmiş ve neticede Trabzon limanının çevresi işgale uğramıştır. Bu durum bölgedeki ticareti güvensiz bir hale getirmiştir.[267]

1908 yılına gelindiğinde Avusturya, Bosna-Hersek'i ilhak etti. Birkaç gün sonra Bulgaristan bağımsızlığını açıkladı. Daha sonra da Osmanlı idaresindeki Girit, Yunanistan ile birleşti.[268] Bu gelişmeler ülke çapında büyük tepki yarattı. Bunun sonucunda yeni usul-ı harb olarak *harb-i iktisadi (boykotaj)* yapılması belirlendi.[269] Uluslararası ticaret üzerinde ticaret antlaşmalarına aykırı bir şekilde tarife dışı araçlardan biri olarak boykot uygulanması, hazineye gelir sağlamayan bir korumacılık önlemi olarak tanımlanabilir. Boykot uygulaması, ticaret saptırıcı (trade diversion) bir etkiye sahip olup piyasanın çalışmasını zorlaştıran, piyasada işlem yapmanın maliyetini arttıran bir dışlayıcı kurum örneğidir. Osmanlı Devleti tarafından ticaretin devletler arası ilişkilerde sahip olduğu önem anlaşılmıştı. Böylece diplomatik uyuşmazlık durumunda dışlayıcı bir kurum olan boykotun bir silah olarak kullanılması ortaya çıkmıştır. Yapılan çağrılar üzerine 1908 yılında Avusturya ve Bulgaristan, 1910 yılında da Yunanistan

[264] Şengül Mete, "Trablusgarp Savaşı ve İtalya'nın Akdeniz'deki Faaliyetleri", **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırma Dergisi**, 8, 1998, s.269-271
[265] **BOA**, DH.SYS. 75/1, H.02.06.1330
[266] **Samsun Ticaret Odası Tarafından Neşr Olunan İstatistik**, s.9-10
[267] Hikmet Öksüz, Veysel Usta, "I. Dünya Savaşı Sırasında Rus Donanmasının Trabzon ve Çevresini Bombalaması", **Türkiyat Mecmuası**, Cilt 24, Bahar 2014, s.36-37
[268] Donald Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)**, Çev: Sabri Tekay, İletişim Yayınları, 1. Baskı, 2017, s.189
[269] Doğan Çetinkaya, **1908 Osmanlı Boykotu: Bir Toplumsal Hareketin Analizi**, İletişim Yayınları, 1. Baskı, 2004, s.122-123; Kudret Emiroğlu, "Trabzon'da Avusturya Boykotu 1908", **Toplumsal Tarih**, Ağustos 1994, s.17

mallarına ve vapurlarına boykot uygulandı.[270] Boykotun uygulanmasında özellikle hamallar, kayıkçılar ve mavnacılardan oluşan liman işçileri mal ve yolcu naklini reddederek aktif rol oynamıştır.[271] Trabzon, Rize, Samsun ve Giresun gibi Karadeniz limanlarında da boykotun uygulandığı ve diğer bölgelerde boykotun kalkmasına rağmen bazı Karadeniz limanlarında sürdüğü arşiv kayıtlarında görülmektedir.[272] Boykot uygulaması boyunca Avusturya'nın Lloyd Kumpanyası'nın net kârı gerilemiş ve zararını karşılamak için kendi hükümetine başvurmuştur. Avusturya hükümetinin desteğiyle zarar kısmen kapatılmıştır.[273]

Avusturya mallarının naklinin liman işçileri tarafından boykot edilmesi sonucunda karayolu üzerinden nakliyatın yapılıp yapılamayacağı araştırılmaya başlanmıştır. Bu dönemde kumpanyanın daha fazla zarar etmesini engelleyen husus, yeni hatlara yönelmek ve tutumlu davranmak olmuştur.[274] Bu dönemde Avusturya'nın Lloyd Kumpanyasına, Yunan bandıralı kumpanyalara, Trablusgarp Savaşı sırasında İtalyan Rubattino kumpanyasına, ve Balkan savaşları sırasında Panhellenique kumpanyasına boykot uygulanması rakipleri olan Fransa'nın Mesajeri Maritime kumpanyasının iş hacmini arttırmış ve taşıma ücretlerini arttırdığından gelirlerinde de önemli miktarda artışa neden olmuştur.[275] Diplomatik bir uyuşmazlık sonucunda bir silah olarak kullanılan boykot yöntemi muhatabı olan ülkenin ticaretine zarar verdiği gibi ülke içinde de fiyatların yükselmesine sebep olduğundan uygulayan ülkeye de zarar vermiştir. Sonuç olarak ticaret antlaşmalarına aykırı bir şekilde ticareti saptırıcı bir dışlayıcı kurumda ısrar etmek her iki tarafa da ekonomik açıdan zarar verecektir.

---

[270] **BOA**, BEO, 3445/258352, H.07.11.1326; **BOA**, A.MTZ.(04) 173/38, H.22.11.1326; **BOA**, DH.SYS 22/1, H.20.09.1328; **BOA**, DH.MUi, 108/3, H.10.07.1328

[271] **BOA**, DH.ŞFR, 407/92, R.01.10.1324

[272] **BOA**, Dh. MKT. 2896/81, H.24.07.1327; **BOA**, BEO, 3503/262689, H.10.02.1327; **BOA**, DH.SYS. 22/1, H.17.11.1329

[273] Mustafa Emre Kılıçaslan, **Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, SBE, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun, 2013, s.188

[274] **BOA**, DH. MKT. 2703/72, H.17.12.1326

[275] Süleyman Uygun, **Osmanlı Sularında Rekabet: Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)**, Kitap Yayınevi, 1. Baskı, 2015, İstanbul, s.234

4.2.2.2.2. Ticarette Etkin Organizasyonlar

4.2.2.2.2.1. Ekonomik Organizasyonlar

4.2.2.2.2.1.1. Ticarette Etkili Devletler

Avrupa'da Napolyon savaşlarının sona ermesiyle siyasi istikrar sağlandıktan sonra Birinci Dünya Savaşı'na kadar ulaştırma maliyetleri düşmüş, sanayileşmeyle birlikte üretimde verimlilik artmış ve bütün bu koşullarda uluslararası ticaret genişlemeye başlamıştır. Başta İngiltere'de tahıl kanunlarının kaldırılması ve gümrük oranlarının düşmesiyle serbest ticaret politikalarının etkin olması, Karadeniz'in yabancı gemi taşımacılığına açılması, ticaret antlaşmalarının uygulanması Avrupa'nın deniz ticaretini Akdeniz'den Karadeniz'e doğru kaydırmaktaydı. Bu ticarette; İngiltere, Avusturya, Fransa ve Rusya başı çekmektedir. Bunun dışında küçük Avrupa devletlerinin de ticaret gemileri Karadeniz limanlarına uğramaktaydı.

Tablo 4.17: Ülkelere Göre Trabzon Limanının Dış Ticareti (1832-1913)

(Sterlin)

Yıl	Britanya		Avusturya		Rusya		Fransa	
	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
1832	37.604	26.964	124.522	2.382	2.514	297		
1833	45.290	24.750	23.370	6.933	29.194	910	29.195	
1834	39.706	35.464	42.060	22.873	1.676	1.606	210	160
1835	155.260	30.167	64.612	2.315	157.439	34.084		
1837	623.372	210.173	209.139	21.486	2.365	1.100		
1838	276.679	30.342	1.214.303	170.154	2.840	3.283		
1839	50.910	10.850	919.408	210.605	580	3.010		
1840	51.828	13.719						
1842	48.340	1.150	949.157	229.350	5.194	3.361		
1843	112.038	1.850	832.358	269.727	13.507	9.947		
1844	158.269	10.569	677.149	232.662	1.160	800		
1845	264.167	92.895	552.205	149.715	6.881	3.353		
1846	847.561	161.625	571.466	214.925	6.034	2.243		
1847	864.869	159.370	516.461	139.252	4.586	3.855	780	300
1848	997.666	71.296	609.387	64.273	4.772	5.662		
1849	772.594	152.533	475.560	95.595	1.280	3.470	2.434	12.000
1851	319.470	106.344	727.040	130.008	3.100			15.688
1854	818.169	93.955	1.167.454	175.671			760	4.170
1856	811.506	191.908						
1858	514.492	18.418	1.168.839	352.161	23.728	46.039	681.080	263.271
1859	415.843	29.741	1.432.486	298.987	782		635.864	213.081
1867	28.647	25.216	417.927	396.204	287.917	251.603	666.229	564.053
1873	100	120	444.163	385.619	582.959	211.641	278.788	159.611
1874		1.000	729.441	212.120	565.274	339.656	333.715	127.235
1875	5.600	10.300	460.446	201.589	366.225	340.308	375.813	160.324
1877	1.000	3.000	768.839	310.483	37.568	23.634	260.919	206.062
1878	1.200	5.500	786.572	416.173	2.000	1.000	605.756	279.202
1879	49.318	12.625	901.357	398.743	98.123	113.326	599.864	257.549
1880			662.720	456.808	355.809	68.848	410.282	138.653
1881	192.997	17.755	73.212	11.192	7.666	47.887		58.961
1882	200.741	38.618	140.098	21.388	41.394	39.781		72.139
1883	1.500		462.421	379.967	579.192	127.713	536.703	233.633

1884	307.850	39.570	99.040	14.510	91.420	27.190	88.040	67.000
1885	291.620	18.720	100.230	21.620	92.250	20.500	88.070	83.300
1886	314.655	29.220	104.430	12.530	144.705	22.670	104.445	59.680
1887	282.690	22.140	111.825	18.105	62.140	17.540	95.900	35.350
1888	246.815	22.730	97.225	13.475	62.970	16.110	70.600	54.615
1889	430.485	53.030	116.640	13.445	52.495	11.365	82.865	57.930
1890	322.385	20.080	157.400	21.895	37.060	12.015	76.020	79.385
1891	337.090	19.445	149.695	31.225	31.155	9.810	89.545	69.445
1892	246.320	28.270	146.340	24.410	22.720	6.105	96.270	38.700
1893	247.560	20.905	175.410	29.220	21.685	18.160	89.770	43.450
1894	267.540	16.570	184.830	33.000	54.200	22.860	129.600	50.630
1895	268.450	18.560	141.850	30.600	64.600	28.130	121.000	42.910
1896	178.530	8.310	183.080	26.250	42.930	31.330	89.750	36.030
1897	244.350	11.965	162.175	41.535	54.850	21.810	80.710	44.735
1898	302.460	11.625	173.735	55.890	46.170	20.480	109.220	45.575
1899	228.065	4.955	134.645	27.085	73.720	37.010	126.785	68.760
1900	278.410	15.730	148.850	103.060	80.970	30.980	115.870	69.500
1901	248.880	12.290	236.020	58.560	59.190	20.110	113.680	73.910
1902	279.980	12.140	239.570	67.150	44.060	16.125	110.350	57.745
1903	266.190	6.910	240.710	97.030	49.400	18.370	102.920	62.250
1904	255.290	8.330	201.240	69.020	69.900	17.790	134.730	66.070
1905	286.220	18.350	222.350	77.500	67.020	22.400	146.510	77.000
1906	363.740	9.460	291.380	70.140	55.870	17.790	179.900	66.060
1907	363.740	8.670	291.380	75.880	55.870	29.710	179.900	56.720
1908	106.040	16.305	60.711	123.845	26.299	11.447	190.076	54.328
1910	202.670	11.130	118.800	39.120	267.250	11.360	163.890	46.640
1911	232.820	28.790	173.450	116.080	198.670	8.450	180.890	127.120
1912	226.410	25.700	193.460	110.150	187.350	7.460	172.350	124.370
1913	206.349	7.800	160.420	114.250	187.350	7.460	172.350	124.370

Kaynak: **Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914** raporlarındaki verilerden oluşturulmuştur.
Not 1: Sadece dört büyük ülkenin istatistiklerinden oluşturulmuştur.
Not 2: İran transit ticareti dahil edilmemiştir.
Not 3: 1881 ve 1882 yıllarında Rusya verilerine İtalya da dahildir.
Not 4: 1881-1908 arasında Avusturya verilerine Almanya da dahildir.

Trabzon limanından yapılan uluslararası ticareti ülkelere göre ayırdığımızda İngiltere, Avusturya, Fransa ve Rusya'dan oluşan dört büyük ülkenin ağırlığı görülmektedir. Osmanlı Devleti ile yapılan ticaret antlaşmaları kapsamında gelişen bu dört büyük ülkenin Trabzon limanındaki ticaret hacmine bakıldığında, 1880'lere kadar Avusturya'nın ağırlığı görülmektedir. 1880'lere kadar sadece 1846-1850 arası dönemde İngiltere'nin ticareti öndedir. 1884'ten itibaren Trabzon limanının toplam ticaret hacminin küçülmesiyle birlikte 1908 yılına kadar İngiltere'nin önde olduğu görülüyor. Avusturya'nın 1908 yılındaki büyük düşüşünde limanda boykot uygulanmasının payı vardır. Fransa ise 1850'li yıllara kadar ticarette aktif rol oynamaz. 1858'den 1884'e kadar ise İngiltere'nin üzerinde bir ticaret hacmi vardır. 1910'yılından sonra Fransa, ticarette en fazla payı olan iki ülkeden biri olur. Rusya ise 1860'a kadar ticarette küçük bir rol oynar. Ticarette en aktif olduğu dönem 1860 ile 1884 arasıdır. Sadece 1910 yılında ticarette en fazla payı olan ülke olur. Ayrıca ilk dört ülkeden daha az olmakla birlikte; Romanya, Bulgaristan, Hollanda, Yunanistan, Belçika, İsveç, İsviçre, ABD

ve İtalya'nın da ticaret payı vardır. Özellikle 1908'den itibaren Belçika ve İtalya'nın payı ciddi oranda yükselmiştir. Almanya ise 1881 ile 1908 arasında Avusturya ile birlikte ticarette yer alırken, bu tarihten sonra tek başına aktif bir rol oynar ve ticaretteki payını arttırır. Bu devletlerin Osmanlı Devleti'ne ait limanlarda uyguladıkları ticaret politikasını belirleyen mekanizma ise bölgede tesis ettikleri konsolosluklardı.

4.2.2.2.2.1.2. Denizcilik Şirketleri

Denizcilik şirketleri tarafından sunulan ulaştırma hizmetlerini belirleyen dört ana değişken vardır. Bunlar: fiyat (navlun), hız, güvenilirlik ve güvenliktir. Denizcilik şirketinin navlun fiyatının, tüm maliyetler içindeki payına özel önem verilir. Şirketlerin uyguladığı navlun fiyatları, ticaretin genişleme ve daralma dönemlerine de işaret eder. Ulaştırma süresi (hız), envanter maliyetine neden olur. Yükleyiciler yüksek katma değerli ürünlerini, hızlı ulaştırma karşılığında daha fazla navlun ücretiyle taşıttırmayı tercih edebilirler. Güvenilirlik; hem zamanlama garantisi verebilen, hem de söz verilen hizmetleri tamamıyla sunabilen denizcilik şirketlerini rekabette öne geçiren bir faktördür. Güvenlik ise, ulaştırma sürecince yaşanabilecek kayıp ve hasar gibi risklerin sigorta edilebilmesini ifade eder.[276] Bu dört ana faktör, rekabet ortamında ulaştırma talebini belirler. Gemi arzı ise armatörler ve yükleyiciler/kiracılar (tüccarlar) olmak üzere iki ana karar verici tarafından düzenlenir. Gemi sahibi olabilmek büyük maliyetli ve riskli bir yatırım olduğundan 18. yüzyılın sonlarından itibaren armatörler (eshâb-ı sefâin) ve tüccarlar arasında ayrım oluşmaya başladı. Yüksek maliyetler sermaye fonunun oluşmasına neden olurken, sigorta sisteminin gelişmemesi ise mülkiyetin çeşitli gemilere dağıtıldığı mudarebe ortaklıklarını ortaya çıkarmaktaydı. Kaptan ve gemi adamlarının ücretleri, ya hissedar yapılarak, ya da piyasa tarafından belirlenen oranlarda sabit maaş ile ödenirdi.[277] 1720'lerden itibaren ise gemilerin tonajının artmasına rağmen, gemi başına düşen hissedar sayısı düşmeye başlamıştır.[278] Bu eğilim denizcilik sigortası sisteminin oluşmaya başladığını ve artık risk dağıtımını içeren ortaklıkların dağılmaya başladığını ortaya koymaktadır.

Vilayet salnamesine göre 1869 ile 1877 arasında Osmanlı, Rusya, Fransız ve Avusturya bandıralı dört ülkenin gemileri Güney Karadeniz'de faaliyet gösterir. Pazartesi günleri Fransız

[276] Stopford, s.60-61
[277] Murat Çizakça, **İslam Dünyasından ve Batıda İş Ortaklıkları Tarihi**, Çev: Şehnaz Layıkel, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999, s.76-79
[278] Çizakça, s.113

kumpanyaları, Çarşamba günleri Fevaid-i Osmaniye Kumpanyası (daha sonra İdare-i Mahsusa), Cuma günleri Avusturya kumpanyaları, Cumartesi de Rusya kumpanyaları İstanbul'dan hareket eder. Bu gemilerin rotalarına bakıldığında: Favaid-i Osmaniye kumpanyası Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Batum'a; Rusya kumpanyaları İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon ve Batum'a; Avusturya kumpanyaları İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun, Tirebolu ve Trabzon'a ve Fransız kumpanyaları ise İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun ve Trabzon'a gitmektedir. Bunlar içerisinde sadece Osmanlı ve Rusya kumpanyaları, Trabzon'dan sonra Batum'a devam etmektedirler. Çarşamba günü Fevaid-i Osmaniye, Perşembe günü Avusturya, cumartesi günü Fransız kumpanyaları Trabzon'dan, Rusya kumpanyası ise Pazar günü Batum'dan hareketle aynı rotayı takip ederek İstanbul'a dönmektedirler.[279] Bu hareket planı 1877 yılına kadar devam etmektedir. Rusya ile yapılan 93 Harbi'nin ve Batum'un da elden çıkmasının etkisiyle 1878 yılında hareket planından Rusya kumpanyaları çıkarılmıştır. Osmanlı'ya ait İdare-i Mahsusa kumpanyası ise savaş sonrasında bile Batum'a uğramaya devam eder.[280] Savaş sonrasında faaliyet gösteren vapur şirketleri çeşitlenmektedir. 1892 yılından itibaren; Osmanlı, Avusturya, Fransız, Rus, Gürcü ve Yunan kumpanyaları faaliyet göstermektedir. 1898 yılında İtalya[281], 1900 yılından sonra Almanya kumpanyaları da dahil olmaktadır.[282]

Tablo 4.18: Trabzon'da Acenteleri Bulunan Denizcilik Şirketleri (1881-1914)

Kumpanyalar	1881	1883	1885	1888	1891	1893	1895	1898	1903	1909	1912	1914
İdare-i Mahsusa	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Lloyd	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Masejeri Maritimes	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Paquet	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X
Russe	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Russe Danube									X	X	X	X
Panhellénique				X	X	X	X	X	X	X	X	X
Papayanni				X	X	X	X	X	X			
Copenhagen					X	X						
Danoise							X	X	X			
Courtigi					X	X						
Egée							X	X	X	X	X	
Flario et Rubattino							X	X	X			

[279] **SVT**, H. 1286/ M.1869, s.81; **SVT**, H.1287/M.1870, s.75; **SVT**, H.1288/1871, s.83, **SVT**, H.1289/M.1872, s.80; **SVT**, H.1290/M.1873, s.70; **SVT**, H.1291/M.1874, s.73; **SVT**, H.1292/M.1875, s.88; **SVT**, H.1293/1876, s.89; **SVT**, H.1294/M.1877, s.83-84

[280] **SVT**, H.1295/M.1878 , s.98-99

[281] **SVT**, H.1316/M.1898, s.287

[282] **SVT**, H.1318/M.1900, s.173

Deustche Levante	X	X	X	X
Norddeutscher Lloyd		X	X	X
Navigaziane Italiana		X	X	
Destouni Yannoulato		X	X	X
Khedıvié		X	X	X
Societa Nazion di Servici Marittimi				X

Kaynak: **L'indicateur Ottoman Annuaire – Almanach du Commerce**, 1881/1883/1885/1888; **Annuaire Oriental du Commerce**, 1891/1893/1895/1898/18903/1909/1912/1914

Tablo 4.19: Samsun'da Acenteleri Bulunan Denizcilik Şirketleri (1883-1914)

Kumpanyalar	**1883**	**1885**	**1888**	**1891**	**1893**	**1895**	**1898**	**1903**	**1909**	**1912**	**1914**
İdare-i Mahsusa	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Lloyd	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
Masejeri Maritimes	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
Paquet		X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Russe	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Panhellénique			X	X	X	X	X	X	X	X	
Papayanni			X	X	X						
Danoise							X				
Courtigi			X	X	X						
Egée							X	X		X	
Flario et Rubattino				X	X	X	X				
Deustche Levante								X	X	X	X
Norddeutscher Lloyd									X	X	
Orient Linie de Hambourg						X	X				
Deppe									X	X	X
Trident Linie						X					
Navigaziane Italiana								X	X	X	X
Destouni Yannoulato									X		
Khedıvié									X	X	X
Orient Line											X
Bell's Orient Line											X
Moss									X		X
Ellermann									X	X	X

Kaynak: **L'indicateur Ottoman Annuaire – Almanach du Commerce**, 1883/1885/1888; **Annuaire Oriental du Commerce**, 1891/1893/1895/1898/1903/1909/1912/1914

Tablo 4.20: Giresun'da Acenteleri Bulunan Denizcilik Şirketleri (1885-1914)

Kumpanyalar	1885	1888	1891	1893	1895	1898	1903	1909	1912	1914
İdare-i Mahsusa	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Lloyd	X	X	X	X	X	X	X		X	X
Masejeri Maritimes	X	X	X	X	X	X	X		X	X
Paquet					X	X	X		X	X
Russe	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Panhellénique						X	X		X	
Papayanni			X	X						
Grecque			X	X						
Danoise			X	X						
Courtigi			X	X						
Egée					X	X	X		X	
Flario et Rubattino					X	X	X			
Deutsche Levante							X		X	X
Norddeutscher Lloyd									X	X
Navigaziane Italiana									X	X
Destouni Yannoulato									X	X
Chryssoverghi								X		
Gümüşçiyan										X

Kaynak: **L'indicateur Ottoman Annuaire – Almanach du Commerce**, 1885/1888; **Annuaire Oriental du Commerce**, 1891/1893/1895/1898/1903/1909/1912/1914

Önceki bölümlerde Güney Karadeniz'de limana giren gemilere bakıldığında buharlı gemilerin giderek ağırlık kazandıkları görülmüştü. Dünya'da ise yelkenlilerden buharlılara geçiş birden olmamış, yakıt sarfiyatı gibi gerekçelerle bu süreç yaklaşık 50 yıl sürmüştü. Karadeniz'in güney sahilindeki denizcilik şirketlerinin sayısı ve çeşitliliği, Karadeniz ticaretindeki genişleme ve durgunluk dönemlerine paralel olarak gelişmiştir. 1880 sonrası dönemde Güneydoğu Karadeniz limanlarına giren, Şark ticaret yıllıklarında; *"Compagnies de navigation a vapeur (Buharlı Denizcilik Şirketleri)"* adıyla listelenen Osmanlı, Avusturya, Fransa ve Rusya bandıralı kumpanyaların sürekli taşımacılık hizmetleri verdiği görülmektedir. Bunun yanında Yunan, Almanya, Danimarka, İtalya bandıralı kumpanyalar da faaliyet göstermektedir. Bu kumpanyalar politik gelişmelerden de etkilenebiliyorlardı. Daha önce Rus ticaret gemilerinin Osmanlı-Rusya savaşından etkilendiği gibi Osmanlı-İtalya Savaşı'ndan (Trablusgarp Savaşı) da İtalyan bandıralı Rubattino kumpanyasının etkilendiği ve Karadeniz seferlerine son verdiği görülüyor.

Piyasada ağırlığı olan Mahsusa, Lloyd, Masejeri Maritimes, Paquet ve Russe olmak üzere beş büyük şirket, serbest fiyat uygulamasının önüne geçilmesi için 1 Kasım 1881'de sabit

fiyat anlaşmasına gitmiştir.[283] 1890'lardan sonra İtalyan, Yunan, Alman kumpanyalarının da piyasaya girmesiyle serbest fiyat anlaşması bozulmuş oldu ve büyük limanlarda rekabet ortaya çıktı. Büyük limanlarda rekabetin yoğun olması, bazı yabancı gemilerin İnebolu, Ünye, Fatsa, Ordu gibi küçük limanları da güzergahlarına almalarına yol açtı. Böylelikle Güney Karadeniz'deki büyük liman kentlerinin yakınındaki küçük liman kentlerinin de yakınsama etkisiyle şehirleşmeleri hızlanmıştır.

İngiliz konsolosluk raporlarına göre; Trabzon'da 1832 yılında toplam tonajın %66'sı, 1874'te %12'si, 1880'de %5'i, 1890'da %26'sı, 1900'de %33'ü, 1910'da %11'i, 1913'te %26'sı Osmanlı buharlı gemi filolarına aittir. Samsun'da ise 1857 yılında toplam tonajın %46'sı, 1880'de %23'ü, 1890'da %26'sı, 1900'de %30'u, 1908'de %24'ü, 1913'te %10'u Osmanlı Devleti'ne aittir. Bu veriler Güney Karadeniz'de Osmanlı ticaret filolarının payının giderek azaldığını, piyasa talebini karşılamakta yetersiz kaldığını ve deniz taşımacılığının büyük kısmının yabancı bandıralı gemilerle yapıldığını göstermektedir.

4.2.2.2.2.1.3. Tüccar Grupları

Osmanlı idaresine ait Karadeniz limanlarındaki ticarette, farklı din ve milletteki tüccar topluluklarının etkin olduğu gözlemlenmiştir. Özellikle Karadeniz limanlarındaki nüfus artışı, ticaret hacminin artmasıyla orantılı şekilde gelişmiştir. Bu durum bir takım Müslim ve gayrimüslim tüccar gruplarını bu bölgelere çekmiştir. Osmanlı tebaası olmayan yabancı tüccarların Osmanlı bölgesinde girecekleri ticari ilişkileri, kendi devletleri ile Osmanlı Devleti'nin yaptıkları ticaret antlaşmaları düzenlemektedir. Ticaret antlaşmasıyla belirlenen koşullarda ticaret yapan yabancı tüccarlara 18. yüzyıldan itibaren *"müste'men tüccar"* denilmekteydi. Bu tüccar kesiminin mensubu oldukları devletten imzalı "patente"leri ile gelmeleri şarttır. Bu şekilde Osmanlı idaresindeki bölgelere gelip, seyahat etmek isteyen tüccarlara konsolosluklarının aracılığıyla Divan-ı Hümayun'dan bir yol hükmü verilirdi.[284] Bu yol hükmü örnekleri, bu çalışmada incelenen Rusya ahkâm defterinde görülmüş ve sayıları Tablo 3.5'te gösterilmişti. Ticaret için izlenen bu yöntem ile yabancı tüccarlara, Osmanlı

[283] Süleyman Uygun, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914), **Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, 2016, 20, s.151

[284] Lütfi Güçer, XVI. Ve XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", **Türk İktisat Tarihi Yıllığı**, Sayı:1, 1987, s.67-68

bölgesinde yapacakları ticarette karşılaşabilecekleri belirsizliklere karşı ticaret antlaşmaları kapsamında güvence verilmiştir.

Konsolosluklara, ticaret antlaşması kapsamında gayrimüslim reayadan dragoman (tercüman) istihdam etme hakkı verilmiştir. Bu şekilde berat alıp tercüman olan Osmanlı'nın gayrimüslim reayası, müste'men tüccara tanınan hak ve imtiyazlara sahip olacaktı. Alınan berat haraç, avarız, kasab akçesi, tekalif-i örfiyye ve ihraç edilen mallar üzerinden alınan masdariyye vergisinden muafiyet sağlamaktaydı. Bununla birlikte, gümrük, yol ve ulak vergilerinden muafiyet tanınıyor; yol üzerindeki hanlarda yanlarında bulunan özel mülklerine güvence veriliyor, güvenlikleri için Müslümanlara özel beyaz sarık giymelerine ve silah taşımalarına izin veriliyordu. Osmanlı yetkililerinin bu ayrıcalıklara saygı duyması emredilmekteydi.[285] Bu muafiyetler hamilleri kadar, tercümanların oğulları ve hizmetkarları için de geçerliydi. Rusya ahkâm defterlerindeki bazı hükümlerde yol izni yazılırken, yanlarında bulunan hizmetçi ve oğullarının da belirtilmesi bu durumu açıklamaktadır. Bu imtiyazlardan sonra Avrupa himayesi altına girebilmek, ticari bir meta haline geldi. Beratların, konsolosluklar tarafından satılabilir hale gelmesi *"Beratlı Tüccar"* denilen imtiyazlı bir tüccar grubunun ortaya çıkmasına neden oldu. Ticaret antlaşmalarının sağladığı himayeye girmek amacıyla bu beratı alan tercümanların asli görevi olan yabancı dil bilmek bir yana, beratı aldıktan sonra bir daha konsolosluğa uğramayıp, kendi ticari işlerini yürütmekle meşgul oluyorlardı.[286] Osmanlı bölgelerinde kurulan konsoloslukların, kendi bütçelerini büyük oranda kendilerinin oluşturması gerekiyordu. Berat satışı da ek bir gelir kaynağı olarak görülüyordu. Karadeniz ticaretinin yabancı gemilere açılmasından sonra 1795'te İngiliz konsolosluğundan verilen beratın fiyatı ikiye katlandı.[287] Kurallara göre, konsolosluklar beratların sadece kullanım hakkını satmaktaydı. Bunlar kiraya verilemez ve devredilemezlerdi.[288] Bu nedenle berat satışında ikincil piyasa oluşmamıştır. Bağış, İmtiyazlı tüccar olabilme piyasasının oluşmasının nedenini, hamiline vergi muafiyeti sağlaması gerekçesiyle açıklamaktadır.[289] Fakat Artunç, çalışmasında berat fiyatlarının tablosunu çıkarmış ve vergi muafiyetleri gerekçesinin berat fiyatlarını açıklayamadığını iddia

[285] Maurits H. Van Den Boogert, T**he Capitulations and the Ottoman Legal System: Qadis, Consuls and Beratlis in the 18th Century**, Brill, 2005, s.66-67
[286] Bağış, s.29
[287] Timur Kuran, **The Long Divergence: How Islamic Law Held Back the Middle East**, Princeton University Press, 2011, s.199; Bağış, s.29
[288] Boogert, s.81-82
[289] Bağış, s.28

etmiştir.[290] Kuran ise ticaret yapmak isteyen Osmanlı reayasındaki gayrimüslimlerin bir Batı ülkesinin yasaları çerçevesinde yapma tercihi göstermesini, verimsiz bir hukuktan verimli bir hukuk sistemine doğru bir hukuk kayması (Jurisdictional Shifts) şeklinde yorumlamıştır.[291]

1808 yılına gelindiğinde, Rusya'nın 120.000 Rum'a berat verip himayesine almış olmasından da anlaşılacağı üzere bu uygulama bir takım suiistimaller yaratmıştır.[292] Bu suiistimallerin önlenebilmesi için 18. yüzyılda bir takım teşebbüslerde bunuldu ise de mesele halledilemedi. Bu durumda Avrupa ile ticaret yapacak olan tüccar, kaptan ve gemi sahipleri için özel bir statünün tanımlanması kaçınılmaz oldu. Böylece; *"Avrupa Tüccarı"* denilen yeni bir topluluk oluşturuldu. 1.500 kuruş berat harcı ödeyip, İstanbul Kadılığı Bâb Mahkemesi'ne kayıt yaptıran Avrupa tüccarına, müste'men tüccar ile aynı hak ve imtiyazlar tanındı. 1850'de Ticaret Mahkemesi'nin kurulmasından sonra Avrupa tüccarının ticaret ile ilgili davaları bu mahkemede görülmeye başlandı.[293] Bu uygulama devam ederken bu sefer de Avrupa ile ticaret yapan Müslüman tüccarlar, müste'men tüccar ve Avrupa tüccarlarının avantajlı durumundan faydalanabilmek için onlara komisyon vererek ticaret yapmak durumunda kalmıştır. Bu durumun tepki çekmesinden sonra Müslüman tüccarlara da *"Hayriye Tüccarları"* adı altında berat harcının daha düşük olmasının dışında (1.200 kuruş) aynı vergi ve yargı imtiyazları tanınmıştır.[294] Bunun yanında, aynı Avrupa tüccarları gibi yanlarında hizmetkâr bulundurmaları izni de verilmişti.[295] Ayrıca; Samsun'da ikamet eden Hayriye tüccarlarından Arif Ağa'nın oğlu Bekir'in hizmetinde çalışacak olan hizmetkâr için de gerekli iznin verilmesi, oğullar ve hizmetkârların da aynı ayrıcalıklardan yararlanabildiğini göstermektedir.[296] Böylelikle; 19. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren Müste'men Tüccar, Avrupa Tüccarı ve Hayriye Tüccarları olmak üzere üç tüccar topluluğu faaliyet göstermektedir.

[290] Cihan Artunç, "The Protégé System and Beratlı Merchants in the Ottoman Empire: The Price of Legal Institutions", Working Paper, March 2013, s. 12-15
[291] Kuran, s.198-199
[292] Quatatert, "The Age of Reforms, 1812-1914", **An Economic and Social History of The Ottoman Empire 1600-1914**, Vol 2, s.838
[293] Mübahat S. Kütükoğlu, "Avrupa Tüccarı", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 4, 1991, s.159-160
[294] Mübahat S. Kütükoğlu, "Hayriye Tüccarı", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 17, 1998, s.64-65
[295] **BOA**, A.DVN. 159/11, H.05.06.1277
[296] **BOA**, A.DVN. 157/40, H.09.04.1277

4.2.2.2.2.1.4. Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odaları

Osmanlı Devleti'nde ticaret, ziraat ve sanayi odalarını incelemeden önce lonca ve gedik usulüne değinmek gerekmektedir. Lonca örgütleri, Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde kentlerindeki ekonomik yaşamın varlık nedeni olup lonca üyeleri şehirdeki nüfusun büyük bölümünü oluşturmaktadır.[297] Loncalar, çeşitli fonksiyonların icra edildiği teşkilatlanmış esnaf gruplarını ifade etmektedir.[298] Osmanlı Devleti'nde iktisadi faaliyette bulunabilmek için aynı alanda faaliyet gösteren esnafların üye olduğu loncaya üye olunması gerekiyordu. Lonca üyeleri arasında dengeyi bozacağı gerekçesiyle rekabete izin verilmezdi. Esnaf örgütlenmeleri, belirli bir iş kolunun bütününü kapsamaktan farklı olarak, her bir malın hammaddeden başlayarak nihai tüketime hazır hale gelinceye kadar geçirdiği üretim aşamalarının her biri ayrı bir esnaf birimi olarak örgütlenmektedir.[299] Loncalarda ihtiyaçtan fazla üretim fiyatların düşmesine, eksik üretim ise fiyatların yükselmesine neden olacağından gedik usulü benimsenerek piyasaya giriş sayısı sınırlandırılmıştır.[300] Bununla birlikte lonca ihtiyar heyetinde *"Ehl-i vukuf" (bilirkişi)* olarak adlandırılan üyelerin görevi, esnafla tüccar arasındaki anlaşmazlıklarda hakemlik yapmak, mal ve hizmetin standart ve kalitesine göre fiyatını (narh) tespit etmekti.[301] Lonca örgütlenmesi içinde; piyasaya serbest girişin olmaması, rekabetin sınırlanması, fiyatların narh uygulamalarıyla kontrol edilmesi pazarın fiyat mekanizmasının dışında oluşturulduğunu göstermektedir.

Osmanlı Devleti içindeki esnaflar, 19. yüzyıla kadar lonca isimli mesleki organizasyonlar adı altında örgütlenmiştir. Tanzimat ile başlayan yeni dönemde ise varlıklarını sürdürmelerine rağmen rekabet edebilecek kadar maliyetlerini düşüremedikleri için hızla gerilemeye başlamışlardır. Dolayısıyla ticaret, ziraat ve sanayi odalarının kurulmasından sonra esnaf, çiftçi ve tüccarlar bu ekonomik organizasyon içinde örgütlenmeye başlamışlardır. Loncalardan, ticaret ve sanayi odalarına geçiş; ahilik kültürünün ve geleneklerin oluşturduğu informel kurumlardan, kanunnamelerle oluşan formel kurumlara geçişi temsil etmektedir. Bu geçiş süreci, piyasa mekanizması etrafında oluşmuştur.

---

[297] Halil İnalcık, **Osmanlı İmparatorluğu: Klasik Çağ (1300-1600)**, Çev: Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yayınları, 2003, s.157
[298] Ahmet Kala, "Lonca", **TDV İslam Ansiklopedisi**, 27. Cilt, 2003, s.211
[299] Genç, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi**, s.289
[300] Halil İnalcık, **Devlet-i Aliyye: Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar I: Klasik Dönem (1302-1606) Siyasal Kurumsal ve Ekonomik Gelişim**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 27. Baskı, 2009, s.297-298
[301] Ahmet Kala, "Esnaf", **TDV İslam Ansiklopedisi**, 11. Cilt, 1995, s.424

19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren Osmanlı Devleti sınırları içinde çok sayıda ticaret odası kurulmaya başlandı. İlk olarak Batı Avrupa ülkeleri, ticari ilişkilerinin gelişmesine önem verdikleri bölgelerde ticaret odaları kurmaya başladılar. 1870'lerde itibaren ise başta İstanbul olmak üzere İzmir, Beyrut, Şam ve Selanik gibi önemli ticaret merkezlerinde yabancı ticaret odaları kurulmaya başlandı.[302] Yabancı ülkelerde ticaret odası açmaya ilk girişen ülkelerden biri olan Avusturya Macaristan, İstanbul'da 1870 yılında konsolosluğun bir birimi olarak ticaret odasını kurmuş, 1874 yılında da *"Dersaadet Avusturya-Macaristan Ticaret Odası"* açmıştır. İstanbul'da kurulan diğer yabancı ticaret odaları ise kuruluş yıllarına göre şunlardır: Dersaadet Fransız Ticaret Odası (1884), Dersaadet İngiliz Ticaret Odası (1888), Dersaadet İtalyan Ticaret Odası (1889), Dersaadet Yunan Ticaret Odası (1891), Memalik-i Şarkiyye Ticaret Odası *[Chambre de commerce des pays d'Orient]* (1911), Dersaadet Rus Ticaret Odası (1913).[303] Yabancı devletlerin İstanbul'da ticaret odaları kurmaları bu bölge ticaretine verdikleri önemi göstermektedir.

Ticaret ve sanayi odaları kurulmadan önce bu odaların temelini oluşturan bir takım girişimlerde bulunulmuştu. İlk olarak ticaret, ziraat ve sanayinin geliştirilmesi için bir takım hukuki düzenlemelerle meclisler kuruldu. 1876 yılında kurulan *Ticaret ve Ziraat Meclisi*'nin ticarete ilişkin görevleri arasında; ticaret okulunun kurulası, ticaret gazetesinin yayınlanması, simsarların düzene sokulması, diğer vilayet ve kaza merkezlerinde itibarlı tüccarlardan oluşan ticaret cemiyetlerinin oluşturulması, ticaretle ilgili kanun tasarıları hakkında görüş bildirilmesi, ticaret mahkemelerinin oluşturulması için Adliye Nezareti'ne bilgi verilmesi, patent tarifelerinin yenilenmesi, sigortaların ve emniyet sandıklarının idaresi, deniz ticaretinin geliştirilmesi ile ilgili önlemlerin araştırılması, ithalat ve ihracata dair istatistikler hazırlanması vardır.[304] Bu görevler, esnaf ve tüccarların örgütlenme çatısı altında ticaretin kurumsallaşmasına[305] dair ilk adımlarını göstermektedir.

Osmanlı Devleti'nde ilk olarak 1880 yılında, ticaret odasına hazırlık komitesi olarak *"Cemiyet-i Ticariye"* kuruldu. 14 Ocak 1882 tarihinde ise örgütlenme hazırlıklarını tamamlamış olan cemiyet, *Dersaadet Ticaret Odası*'na dönüştü.[306] Odaya üye olabilmek için

[302] Murat Koraltürk, **Türkiye'de Ticaret ve Sanayi Odaları (1880-1952)**, Denizler Kitapevi, İstanbul, 2002, s.21
[303] Zafer Toprak, "Osmanlı'da Ecnebi Ticaret Odaları", **Finans Dünyası**, Şubat 1990, s.78-81; Adnan Giz, "Osmanlı Devleti'nde Ticaret, Sanayi Odaları ve Borsalar", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt 3, İletişim Yayınları, 1995, s.751; Koraltürk, **Türkiye'de Ticaret ve Sanayi Odaları (1880-1952)**, s.21-27
[304] Koraltürk, **Türkiye'de Ticaret ve Sanayi Odaları (1880-1952)**, s.17
[305] Kurumsallaşma, işlem maliyetlerinin azaltılması anlamında kullanılmıştır.
[306] Ufuk Gülsoy, Bayram Nazır, **Türkiye'de Ticaretin Öncü Kuruluşu: Dersaadet Ticaret Odası (1882-1923)**, İTO Yayınları, İstanbul, 2009, s.48

25 yaşını doldurmuş olmak, asgari beş yıldır ticaretle uğraşmak, ağır bir suç veya cinayetle itham edilmemiş olmak, iflas etmemiş olmak, etmiş ise itibarı iade edilmiş olmak şarttır. Bir şirket tarafından iki üyenin seçilmesi yasaktır. Odanın kendi iç nizamnamesindeki görev ve faaliyetleri ise; üye sicillerinin tutulması; fiyat endekslerinin düzenlenmesi, tüccara ilişkin kefaret ve şahadetname ve ilmühaberlerde kefillerin iktidar derecelerinin ücretsiz olarak bildirilmesi ve onaylanması; tüccar, banker ve fabrikatörlerin imzalarını taşıyan bono, emre muharrer senet ve poliçelerin ödenmemesinden dolayı tanzim olunana protestoların kaydedilmesi; şirket sözleşmelerinin kaydının tutulması, ticaret gazetelerinin çıkarılması; ticaret borsalarının kurulması, ticaret kanunu ve ticaret mahkemelerine ilişkin bütün mevzuatın düzenlenmesi; simsarların/dellalların tayini; bankalar ve diğer ticarete ilişkin konularda görüş bildirilmesi; gereken konularda komisyonlar kurulması olarak ifade edilmiştir.[307]

Dersaadet ticaret Odası'nın esas görevleri arasında taşrada ticaret odaları kurulmasının teşvik edilmesi de vardır. 1884 yılının sonunda toplamda 78 oda kurulmuş oldu. Vilayet, sancak ve kazalarda kurulan belli başlı odalar şunlardır; vilayetler: Kastamonu, Trabzon, Konya, Musul, Van, Edirne, Adana, Bursa, Diyarbakır, Trablusgarp, Halep, Bağdat, Elaziz, Selanik, Cezayir-i Bahr-i Sefid. Sancaklar: Samsun, Gümüşhane, Burdur, Karahisar (Afyon), Kırklareli, Gelibolu, Gümülcine, Basra, Mardin, Maraş, Kudüs. Kazalar: Nallıhan, Mustafapaşa, Uzunköprü, Havza, Ereğli, Ilgın, İmroz, Bozcaada, Seydişehir, Bozkır, Mukus (Bahçesaray), Adilcevaz, Erciyeş, Gevaş, Lüleburgaz, Babaeski, Ahtebolu, Vize, Tırnova, Midye, Şarköy, Keşan, İnoz, Mürefte, Cebel (Osmaniye), Mersin, Karaisalı, Of, Atina (Pazar), Hopa, Çarşamba, Bafra, Ünye, Terme, Fatsa, İskece, Sultanyeri, Ahiçelebi, İğridere ve Rize. 1889 yılına gelindiğinde ise İstanbul'daki ticaret, ziraat ve sanayi idarelerinin birleştirilmesi yoluna gidilmiş ve oda Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası şeklini almıştır. [308]

Bu tezdeki inceleme alanı olan Güneydoğu Karadeniz bölgesine bakıldığında; Trabzon Ticaret Odası'nın kurulması ve resmiyet kazanması 1884 yılının sonlarına denk gelmektedir.[309] Osmanlı Devleti'nin 1897 yılı istatistik yıllığında Trabzon vilayeti dahilinde faaliyet gösteren ticaret, ziraat ve sanayi odaları; Merkez, Giresun, Tirebolu, Görele, Vakfıkebir, Akçaabat,

[307] Koraltürk, **Türkiye'de Ticaret ve Sanayi Odaları (1880-1952)**, s.27-28
[308] Giz, s.751
[309] Hikmet Öksüz, Veysel Usta, Kenan İnan, **Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Tarihi 1884-1950**, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayını, 1. Baskı, Trabzon, 2009, s.47-48

Sürmene, Of, Samsun, Ünye, Fatsa, Çarşamba, Bafra, Lazistan, Hopa'dır.[310] Trabzon vilayet salnameleri incelendiğinde ise yıllara göre faaliyet gösteren ticaret odalarının kayıtlarına ulaşmak mümkündür. 1892 yılı Trabzon vilayet salnamesinde bulunan odalar şunlardır: Trabzon Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası; Akçaabat Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası; Of Ticaret ve Ziraat Odası; Görele Ticaret ve Ziraat Odası; Tirebolu Ticaret ve Ziraat Odası; Lazistan Ticaret ve Ziraat Odası; Atina (Pazar) Ticaret ve Ziraat Odası; Hopa Ticaret ve Ziraat Odası.[311] 1902 yılı Trabzon vilayet salnamesinde bulunan odalar ise şunlardır: Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası; Trabzon Ziraat Odası; Ordu Ticaret ve Sanayi Odası; Ordu Ziraat Odası; Tirebolu Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası; Akçaabat Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası; Of Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası; Sürmene Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası; Görele Ziraat Odası; Vakfıkebir Ticaret ve Sanayi Odası; Vakfıkebir Ziraat Odası; Canik Ticaret ve Sanayi Odası; Canik Ziraat Odası; Bafra Ticaret ve Sanayi Odası; Bafra Ziraat Odası; Ünye Ticaret ve Sanayi Odası; Ünye Ziraat Odası; Çarşamba Ticaret ve Sanayi Odası; Çarşamba Ziraat Odası; Fatsa Ziraat Odası; Lazistan Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası; Hopa Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası.[312]

1892 ile 1902 yılları arasındaki 10 yılda ticaret odalarındaki tüccar, esnaf ve sanayiciler arasındaki örgütlenmeler daha da çeşitlenmiştir. 1892 yılında bölgedeki tüccar ve çiftçinin aynı kişiler olmasından ve iki ayrı odaya kayıt olmalarının gereksiz olmasından dolayı odalar genellikle "Ticaret ve Ziraat odası" olarak örgütlenmiştir. 10 yıl sonra ise tarımın yaşadığı dönüşümden dolayı ziraat, ticaretten bağımsız bir çalışma alanı olarak öne çıkmış ve bölgede ayrı bir ziraat odası olarak örgütlenmiştir. Tarımın öne çıktığı Ordu, Görele, Canik, Bafra, Ünye, Çarşamba ve Fatsa gibi çiftçiler ayrı bir ziraat odasında örgütlenirken; Tirebolu, Akçaabat, Of, Sürmene, Lazistan ve Hopa gibi yerlerde ticaret, ziraat ve sanayi alanları tek çatı altında faaliyet göstermiştir. Sanayi alanının ve sanayi üreticilerin ise ticaret odalarından bağımsız bir sanayi odası şeklinde bu bölgede örgütlenememesi, henüz yeterli bir büyüklüğe ulaşamadığının göstergesidir.

[310] Tevfik Güran, **Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897**, Tarihi İstatistikler Dizisi, Cilt 5, TC Başbakanlık DİE Yayınları, Ankara, 1995, s.263
[311] **SVT**, H. 1309, M. 1892
[312] **SVT**, H. 1320, M. 1902

4.2.2.2.2.1.5. Simsarlar

8 Ekim 1888 tarihinde yayınlanan Simsar ve Tellâl Nizamnamesi'nin ilk maddesi; *"Tellâl ve simsarlar bayi ile müşteri meyanında icra olunacak ahzu itayı ticariye için vasıtadır."* diyerek simsarlığın görev tanımını yapmıştır.[313] Simsarlar (tellallar veya brokerlar), malın mülkiyetinin devrinde aktif bir rol üstlenmeleriyle önemli bir ticari aktördürler. Komisyon karşılığında alıcıları ve satıcıları bir araya getirir, pazarlığa yardımcı olurlar. İşlev açısından benzer bir görev icra eden acenteler ise alıcıları veya satıcıları daha kalıcı olarak temsil ederler.[314]

Suiistimale açık bir çalışma alanı olması gerekçesiyle bu alanda güven ilişkisi kurulması çok önemlidir. İlgili nizamname, Simsar/Tellal olarak tanımlanacak kişinin 20 yaşından büyük olması, küçük suçlardan veya cinayetten hüküm giymemiş olması ve gerekli mercilerden ruhsat ve şahadetname alması şartını getirdi.[315] Böylelikle devlet, bu alanda oluşabilecek asimetrik enformasyona karşı önlem alarak piyasanın düzgün çalışabilmesinin önünü açan bir adım atmıştır.

Şark ticaret yıllıklarında *"commissionaire"* başlığı altında simsarlar listelenmiştir. Bazı isimlerin karşısında tüccar ibaresi de yer almış olup, hangi ticarette uzmanlaştıklarını gösteren ibarelere de yer verilmiştir. Trabzon incelendiğinde; 1885 yılında simsarların sayısı 7 adet, 1891'de 14, 1895'te 20, 1900'de 17, 1909'da 24, 1914'te 26 adettir. Samsun incelendiğinde ise 1885'te 17 adet, 1891'de 32 adet, 1895'te 21 adet, 1900'de 26, 1901'de 45, 1909'da 79, 1914'te ise 72 adettir. Bu veriler incelendiğinde 1890 yılından itibaren Samsun piyasasında aracılık yapan daha çok simsar bulunduğu görülmektedir.

4.2.2.2.2.1.6. Kaçakçılar

Adam Smith, *Ulusların Zenginliği* isimli eserinde uluslararası ticarete müdahale etmenin boşa sarf edilen bir çaba olduğunu anlatabilmek için kaçakçı figürünü kullanmıştı. Smith'e göre uluslararası ticaret üzerine konan sınırlama veya yasakların olduğu bir piyasada

[313] **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 6, Ankara Devlet Matbaası, 1939, s.212
[314] Philip Kotker, Gary Armstrong, **Principles of Marketing**, Pearson, 17. Edition, 2017, s.414
[315] **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 6, s.212-213

serbest ticaretin hayatta kalmasını sağlayan faktör kaçakçılardır.[316] Aslında kaçakçıların korumacı önlemlerle oluşan bir piyasayı fiili şekilde desteklediklerini de söylenebilir. Çünkü sınırlama ve yasakların olmadığı bir ortamda kaçakçılığa da gerek kalmayacaktır. Güney Karadeniz ticareti üzerinden bakıldığında, kaçakçılığın tabiatı gereği gizli yapılmasından dolayı işlem hacmi ve işleyişini tespit edebilmek güçtür. Fakat arşiv kayıtları kaçakçılık yoluyla yapılan kayıtdışı ticaretin bu bölgede göz ardı edilemeyecek büyüklükte olduğunu göstermektedir.

Osmanlı'nın devlet geleneğindeki provizyonist reflekslerinden ve zaman zaman stratejik ürünlerin ihracını bir koz olarak kullanmasından ötürü ihracat üzerine yasaklamalar getirdiği bilinmektedir. Geçmişte bu şekilde *memnu meta* kapsamına giren ticari mallar; hububat, pamuk, yün, deri, gön, meyve-sebze, madenler, barut, gülle, her türlü silah, at koyun, balmumu zift gibi ürünlerdir. Bu yasaklamaların, üretimin iç talebi karşılamada yetersiz oluşundan veya Batı'ya karşı bir koz olarak kullanılmasından kaynaklandığına da şüphe yoktur. Bu malların ekonomik değerinin yanında devletler arasında uluslararası ilişkilerde de etkili metalar olduğu görülmektedir. Örneğin; bu mallara koyulan yasaklar, diplomatik girişimler sonucunda verilen ahitnamelerle kaldırılabilmiştir.[317] 19. yüzyıldan itibaren yapılan ticaret antlaşmalarıyla bu malların üzerindeki ticaret yasakları büyük oranda kalkmıştır. Bu tarihten sonraki dönemlerde bazı mallar üzerinde piyasada tekel oluşturulması, ihracat üzerine sınırlamalar getirmiştir.

Bu şekilde piyasaya yapılan müdahaleler, dünyanın her yerinde olduğu gibi Osmanlı'da da kaçınılmaz olarak kaçakçılık sonucunu doğurmuştur. Arşiv kayıtlarına bakıldığında, Kafkas sahillerinden Güneydoğu Karadeniz sahillerine doğru birçok kaçakçılık faaliyetinin oluştuğu görülmektedir. Bu belgeler ağırlıklı olarak tütün kaçakçılığı yapıldığını göstermektedir. Bunun yanında tuz, silah ve yolcu kaçakçılığı yapıldığına dair vakalar da mevcuttur. Ayrıca bölgedeki kaçakçılık faaliyetleri, kaçakçılık yapmayı göze alabilen silahlı eşkıyaların güçlenmesine, merkezi otoritenin zayıflamasına da yol açmaktadır.

Tütün, özellikle Samsun olmak üzere Güney Karadeniz bölgesinin en önemli ihraç mallarından biridir. 1908 yılında Samsun ihracatının %70'ini oluşturmaktadır. Amerika,

[316] Smith, s.441
[317] Zeki Arıkan, "Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)", **Bekir Kütükoğlu'na Armağan**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, İstanbul, 1991, s.300-301

Afrika, Hindistan ve Avrupa ülkeleri de dahil olmak üzere dünyanın birçok bölgesine ihraç edilmektedir. 20 Aralık 1881'de ilan edilen Muharrem Kararnamesi'nde, bölge ticaretinde önemli bir ticari mal olan tütün ile birlikte tuz tekellerinin gelirleri Düyûn-ı Umûmiyye idaresine devredildi. 27 Mayıs 1883 yılında Düyûn-ı Umûmiyye Konseyi, Osmanlı hükümeti, Viyana'daki Credit Anstald, Berlin'deki S. Bleichröder Bankası ve Osmanlı Bankası ortaklığıyla yabancı sermayeli Tütün Reji Şirketi (Sociéte de la Régie Cointéressé des Tabacs de L'Empire Ottoman)[318] kurulmuştur.[319] Şirket ortakları, Düyûn-ı Umûmiyye'ye Reji kârından sabit bir pay ayırdıktan sonra belirlenen oranlarda kârın paylaşılması esasında anlaşmışlardır. Böylelikle Tütün Reji Şirketi'ne, ihracatta ve üretim üzerinde tekel yetkisi verilmiştir. Tütün yetiştiriciliği yapan üreticilerin izin almak için her yıl Reji'ye başvurmaları gerekiyordu. Reji ise yarım dönümden küçük arazilerde tütün ekimine izin vermiyordu. Şirket, bu kısıtlama ile kişisel tüketim ve komşulara satma amacıyla tütün ekimini önlemeyi amaçlıyordu.[320] Tütün satışı üzerinde tekel kuran Reji, tütün üretimi üzerinde de denetim kuruyordu.

Tütün tekeli kuruluncaya kadar üreticiler, kendi yöntemleriyle bir üretim ve pazarlama düzeni kurmuşlardı ve birdenbire kendilerini her zaman yaptıkları üretimi denetleyen yabancı bir şirkete karşı sorumlu buldular. Bu geçiş sürecinde üreticiler ile şirket arasında bir takım uyuşmazlıklar yaşanmaya başladı. Reji idaresi, tütün ihracını tekeline alıp yerli üreticinin tütününün de alıcısı konumuna gelince tütün üreticisine oldukça düşük fiyat vermiş, tartıda eksik kıyye kullanarak çiftçi aleyhine uygulamaları ile tepki çekmiş, defalarca şikâyet konusu olmuştur.[321] Düşük fiyat ve alan sınırlamasının dışında tütün üreticileri için sorun oluşturan bir diğer konu; Reji idaresinin tütün mahsulünün depolanması görevini de üstlenmişken ambar yapımında isteksiz davranmasıdır. Arşivdeki bir kayda göre Trabzon'dan Erzurum'a doğru yapılan tütün kaçakçılığının nedeninin yeteri kadar reji ambarı bulunmaması olduğu ve bir an önce gerekli ambarların yapılması gerektiği ifade edilmiştir.[322] Uygulanan buna benzer politikalar ve Reji kontrolü dışında tütün üreticilerinin pazarlama imkânına sahip olmaması

[318] Türkçesi: Memalik-i Şahane Duhanları Müşterekü'l Menfaa Rejji İdaresi (Osmanlı İmparatorluğu Tütünleri Ortak Çıkarlar Sağlayan Reji İdaresi)
[319] Donald C. Blaisdell, **European Financial Control in The Ottoman Empire**, Columbia University Press, 1929, s.113-114
[320] Donald Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)**, Çev. Sabri Tekay, İletişim Yayınları, 2017, s.36
[321] **BOA**, ŞD 2479/43. H.07.01.1301; **BOA**, DH. MKT. 418/54. H.05.03.1313; **BOA**, DH. MKT. 2440/106. H.27.08.1318; **BOA**, DH. İD. 95/41. H.08.03.1330
[322] **BOA**, DH. MKT. 1684/34, H.27.04.1307

kaçakçılığın önünü açmıştır. Bir süre sonra bu kaçakçılık, bireysel bir faaliyet olmaktan çıkmış ve silahlı çetelerce yönetilen teşkilatlı bir ekonomik organizasyona dönüşmüştür.

Reji karşısında mağdur edilen türün üreticileri 1887 yılında Samsun'da, 1894'te Trabzon'da kent merkezine yürümüş, büyük protesto hareketleri baş göstermiştir.[323] Dönemin Trabzon vilayeti valisi Kadri Paşa da bu duruma çok sert önlemler almak zorunda kalmıştır. Alınan bu sert önlemler, Paşa'nın halka Reji yüzünden zulüm ettiğine dair şikayetlere konu olmuştur.[324] Trabzon Valisi hakkında yapılan bu şikayetler üzerine araştırma yapmak üzere bir heyet gönderilmesi kararı verilmiştir.[325] Ancak Tütün üreticileri için, bu komisyondan lehte bir sonuç çıkmamıştır.

Trabzon Valisi Kadri Paşa'nın Akçaabat kaymakamına yazdığı yazı, tütün kaçakçılığının boyutu hakkında fikir verecek niteliktedir;

> *"Buraya geldiğim sekiz sene müddet zarfında bu adamlara karşı ittihaz edilmedik bir şey kalmadı. Her ne yapılmak lazım ise yapıldı. Tenbih edildi. Tekdir edildi. Bazıları müddetlerce hapsedildi. Bir takımı sürüldü. Bir takımı kaçakçılığa giderken tütünleri, silahları zaptolundu. Bir takımının hayvanları itlaf olundu. Hatta bir takımı diğerlerine ibret olmak üzere vurdurulup itlaf edildi. Bir takımı tütün ziraatinden men edildi. Bir takımının haneleri zaptiyelerle, askerlere konak edildi. Bir takımı yekdiğerine müteselsilen kefil edildi. Bunların hiç birisinden zerre kadar faide olmadı."*[326]

İşte bu durum da göstermektedir ki; bir piyasanın genel işleyişi üzerinde tekel oluşturulduğunda, piyasaya çeşitli şekillerde doğrudan müdahale edildiğinde ekonomik bir organizasyon olarak kaçakçılığın meydana gelmesi kaçınılmazdır. Bu kaçakçılığın zorla, baskıyla ve askeri yöntemlerle önlenemeyeceği açıktır. Üstelik kaçakçılık üzerinde ne kadar büyük baskı kurulursa o kadar daha kârlı bir faaliyet alanına dönüşmektedir.

Arşiv kayıtlarına göre kaçakçılığa konu olan bir diğer ticari mal tuzdur. Tuz gelirleri de önce Rüsum-ı Sitte İdaresi'ne, daha sonra Muharrem Kanunnamesi ile Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'ne devredilmiştir. Ayrıca, devlet, tuz resmini toplama yetkisinin yanında, tuz tekelini yönetme yetkisini de Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'ne vermiştir.[327] Bu durum da tuz piyasasında

---

[323] Quataert, **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)**, s.46-47
[324] **BOA**, ŞD. 1848/26, H.03.05.1313
[325] **BOA**, DH. TMIK. S. 1/9, H.28.04.1314; **BOA**, İ.DH. 1342/49, H.05.07.1314
[326] Nesip Yağmurdereli, "Trabzon Valileri", **İnan Mecmuası**, Sayı 16, yıl 3, 1945, s.32-33
[327] Rıfat Önsoy, "Muharrem Kararnâmesi ve Düyûnu Umumiye İdaresi", **Osmanlı**, Cilt 3, Yeni Türkiye Yayınları, 1999, s.405

kaçakçılığa sebebiyet vermiştir. Tuz kaçakçılığının büyük kısmının deniz yoluyla yapıldığı bilindiğinden Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi, Karadeniz'de denetimi sağlamak amacıyla Londra'dan vapur satın alması gündeme gelmiş ve satın aldığı özel gemilerle Karadeniz üzerinde kaçakçılığı engellemeye çalışmıştır.[328] Alınan tüm tedbirlere karşı tuz kaçakçılığının da uzun yıllar önlenemediği arşivde yer alan kayıtlarda görülebilmektedir.[329] Özellikle Güney Karadeniz sahilleri ile Batum arasında oluşan bir tuz kaçakçılığı trafiği vardır.[330]

Bölgede silah kaçakçılığı yapıldığına dair kayıtlar da vardır. Ticaret antlaşmasına aykırı olmasına rağmen Batum ve Novorossiysk gibi Rusya sahillerinden Güney Karadeniz sahillerine doğru bir kaçakçılık rotası vardır.[331] Rusya bandıralı vapur ile Batum'a harp mühimmatı taşımasının yakalanması ve gazyağı nakliyatı yapan İngiliz bandıralı vapurun silah kaçakçılığı yapmasının yakalanması piyasa koşullarının yanında politik gerekçelerle de kaçakçılık piyasasının oluşabileceğini göstermektedir.[332]

4.2.2.2.2.1.7. Konsolosluklar

Konsolosluklar, uluslararası ticaret koşullarında ortaya çıkmış organizasyonlardır. Konsoloslar da devlet görevlileri ile yakın temas halinde olup, Osmanlı ile ülkelerinin yaptıkları ticaret antlaşmalarına göre hareket ederlerdi. Bulundukları bölgenin üretimi, ticareti, nüfusu ve sosyal yapısı ile ilgili yıllık raporları istatistiklerle hazırlayıp, kendi ülkelerinin dış işleri bakanlıklarına göndermekteydiler. Ticari faaliyetin yürütüldüğü bir liman kentinde konsoloslukların sunduğu ticari hizmetler; tacirlerle Osmanlı makamları arasındaki uyuşmazlıklarda aracılık etmek, ticari istihbarat sağlamak, tüccar ve iş adamlarına tavsiyelerde bulunmak, noterlik ve tercüme hizmetleri, özel alacak ve borçların tasfiyesine yardım, Osmanlı mahkemelerinde kendi tacirlerini ilgilendiren davalarla ilgili görevlerdir. Gemicilikle ilgili hizmetleri; liman harçlarının toplanması, liman, gümrük ve zaptiye yetkilileriyle ilişkilerde sağlanan yardımlar, karantina hizmetleri, noterlik ve tercüme hizmetleri ile ilgili görevlerdir.

[328] **BOA**, ŞD. 314/37, H.20.11.1304; **BOA**, İ.MMS. 93/3930, H. 06.12.1304; **BOA**, İ.DH. 1105/86539, H.16.02.1306 **BOA**, İ, DH. 1137/88775, H.01.09.1306; **BOA**, Y.A. HUS. 225/1, H.02.09.1306
[329] **BOA**, DH.İ.UM. 22/52, H.16.08.1337
[330] **BOA**, BEO, 30/2215, H.05.12.1309; **BOA**, BEO, 31/2284, H.17.12.1309; **BOA**, BEO, 169/12605, H.22.08.1310; **BOA**, HR.TO. 346/21, M.1891
[331] **BOA**, DH.MKT. 2207/49. H.20.01.1317; **BOA**, Y.PRK.UM. 47/73, H. 04.04.1317
[332] **BOA**, Y.PRK. BŞK. 34/69. H.28.06.1311

Sundukları adli hizmetler ise kısmen ticari faaliyetler ile ilgiliydi.[333] Bu görevler konsoloslukların ticari işlevlerini gösteriyordu. Ayrıca konsolosların, görevleri olmayan konularda da arabuluculuk yapmaya çalıştıklarına rastlanıyordu.[334]

Karadeniz bölgesinde bu süreci başlatan 1774'teki Küçük Kaynarca Antlaşması'dır. Bu antlaşmanın 11. maddesi, Rusya'ya istediği bölgede konsolos veya konsolos vekilleri tayin etme yetkisi vermekteydi. Bu antlaşmaya dayanarak Rusya'nın Karadeniz'de ilk olarak 1785 yılında Sinop'a konsolos tayin ettiği bilinmektedir.[335] Arşiv kayıtlarına göre; Trabzon'a 1806 yılında[336], Batum'a 1856 yılında[337] konsolos tayin edildiği görülmektedir. Diğer milletlerin de Karadeniz'de kendi gemileriyle ticaret yapma hakkı kazanmasıyla, bölgede konsoloslukların açılmasının önü açılmıştır. Trabzon'da ilk Fransız konsolos vekili 1803 yılında tayin edilmiştir. 24 Aralık 1803 tarihinde bölgeyi açıklayan ilk raporunu Fransa Dış İşleri Bakanına gönderir.[338] İngiltere konsolos vekili ise 1831 yılında tayin edilmiş olup, 31 Aralık 1831'de ilk ayrıntılı raporunu İngiltere Dış İşleri Bakanlığı'na göndermiştir.[339] Güney Karadeniz limanlarında ticari faaliyetlerin artması, İranlı tüccarların da ilgisini çekmiştir. Osmanlı arşivine göre; Trabzon'da İran Devleti tarafından 1856 yılında karperdaz (konsolos) tayin edilmiştir.[340] Fakat arşivde 1850 ve 1854 tarihlerinde İran Şehbenderi olarak tanınan kişilere dair kayıtlara da rastlanılmaktadır.[341] Samsun'da ise arşive göre 1859 yılında İran konsolosu tayin edildiği görülüyor.[342] Avrupalı devletlerle ticari ilişkilerin artması üzerine Osmanlı Devleti de 1802 yılından itibaren belirli merkezlere şehbender tayin etmeye başlamıştır.[343]

---

[333] Uygur Kocabaşoğlu, **Majestelerinin Konsolosları: İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğundaki İngiliz konsoloslukları1580-1900**, İletişim Yayınları, 1. Baskı, 2004, s.198

[334] **BOA**, HR.H. 446/6, M.12.06.1872

[335] Köse, **1774 Küçük Kaynarca Andlaşması**, s.194

[336] **BOA**, HAT, 256/14643, H.29.12.1220, [M.20.03.1806]

[337] **BOA**, İ.HR. 137/7110, H.16.03.1273, [M.1409.1856]

[338] Faruk Bilici, "XIX. Yüzyılın Başında Trabzon'daki Fransız Konsolosluğu: Paris'in Asya Kapısı", **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, Cilt 3, Sayı 3, 2007, s.41-42

[339] "Report By James Brant on the Trade of Trebizond for the Year 1831", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.I, s.1-13

[340] **BOA**, İ.H. 134/6937, H.05.01.1273 [M.05.09.1856]

[341] **BOA**, HR.MKT. 36/22, H.21.101266 [M.30.08.1850]; **BOA**, HR.MKT. 97/75, H.10.04.1271 [M.31.12.1854]

[342] **BOA**, İ.HR. 169/9110, H.29.11.1275 [M.30.06.1859]

[343] Bağış, s.57

Tablo 4.21: Trabzon'da Faaliyet Gösteren Konsolosluklar 1869-1900

	1869	1870	1872	1873	1875	1877	1878	1879	1881	1892	1894	1896	1898	1900
İngiltere	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Amerika											X	X		
Fransa	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Avusturya	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Rusya	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X
İran	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Belçika	X	X	X		X	X				X	X	X	X	X
Danimarka														
İtalya	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Almanya	X	X	X	X	X	X		X						
Hollanda		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
İspanya			X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X
Yunanistan				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnameleri, L'indicateur Ottoman ve Annuaire Oriental yıllıklarından hazırlanmıştır.

Tablo 4.22: Samsun'da Faaliyet Gösteren Konsolosluklar 1870-1900

	1870	1871	1872	1879	1881	1892	1894	1896	1898	1900
İngiltere						X	X	X	X	X
Fransa				X	X	X	X	X	X	X
Avusturya				X	X	X	X	X	X	X
Rusya	X	X	X		X	X	X	X	X	X
İran						X	X	X		X
Belçika							X		X	X
İtalya				X	X					X
Yunan				X	X	X	X	X	X	
Amerika						X	X			X

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnameleri, L'indicateur Ottoman ve Annuaire Oriental yıllıklarından hazırlanmıştır.

Tablo 4.23: Giresun'da Faaliyet Gösteren Konsolosluklar 1871-1900

	1871	1872	1873	1879	1881	1892	1894	1896	1898	1900
Fransa						X	X			
Avusturya				X	X	X	X	X	X	X
Rusya	X	X	X		X	X	X	X	X	X
İtalya										X

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnameleri, L'indicateur Ottoman ve Annuaire Oriental yıllıklarından hazırlanmıştır.

1869 ile 1900 yılları arasında Trabzon, Samsun ve Giresun'da faaliyet gösteren konsoloslukların listesi Tablo 4.21 / 4.22 / 4.23'de gösterilmiştir. İngiltere, Fransa, Avusturya, Rusya, İran ve İtalya'nın her daim Trabzon'da konsolosluğunun bulunduğu görülmektedir. Alman konsolosluğu 1879 yılına kadar aktif faaliyet göstermektedir. İspanya 1872, Yunanistan ise 1873 yılından itibaren Trabzon'da faaliyetlerini aralıksız sürdürmüştür. 1890'lardan sonra işlem hacmi küçük olan bazı devletlerin, yıllık giderlerini minimize edebilmek için Belçika-Danimarka örneğinde olduğu gibi konsolosluklarını yakın bir devlet ile birleştirdikleri görülmektedir. 1879 yılına kadar sadece Rusya'nın ilgi gösterdiği Samsun'da, bu tarihten sonra ticaret hacminin de artmasıyla kurulan konsolosluklar çeşitlenmiştir. 1890'lardan itibaren Güney Karadeniz'de aktif olan bütün devletlerin Samsun'da konsoloslukları faaliyet göstermektedir. Giresun'da ise Rusya ve Avusturya konsoloslukları ağırlıklı olarak faaliyet göstermiştir. Aynı zamanda bölgede görevli konsoloslukların, vapur kumpanyaları ile yakın ilişki içinde oldukları bilinmektedir. Örneğin 1867 yılı İngiliz konsolosluğu raporuna göre; Rusya başkonsolosu, Rusya bandıralı Rus Karadeniz Buharlı Gemi kumpanyasının, Belçika konsolosu da Fransız Masejeri Maritimes kumpanyasının acentesidir.[344] Bölgeye zamanla yabancı devletlerin konsolosluklarının ilgi göstermesi, burada ticari faaliyetlerin canlı olduğunun ve ekonomik değişimin bir parçası olduklarının göstergesidir.

Şekil 4.5. Trabzon'da Yabancı Konsolosluk Binaları (1890)



Kaynak: Bölükbaşı, s.129

[344] "Report By Consul Palgrave on The Provinces of Trebizond, Sivas, KAstemouni, and part of Angora for the Year 1867", **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.I, s.294-295

4.2.2.2.2.1.8. Sigorta ve Finansal Şirketler

Güneydoğu Karadeniz'de ticaretin gelişmesi, sigortacılık gibi yeni alanların ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. Sigorta, riskli bir olayın meydana gelme olasılığını, belirli bir zaman dilimi içerisinde bu alanda faaliyet gösteren bir şirkete, prim ödemek kaydıyla devredilmesi faaliyetidir. Riskin teminat altına alınabilmesiyle birlikte aynı zamanda ilgilisi için bir maliyet unsurudur. Özellikle deniz taşımacılığı tehlikelere, risklere, belirsizliklere, asimetrik bilgiye maruz kalan ve bu gerekçeyle işlem maliyetlerinin yüksek olduğu bir alandır. Uluslararası ticaretin büyük bir kısmının deniz yoluyla yapıldığı göz önüne alındığında, bu risklerin minimize edilebilmesi ve riskin paylaşılması önemli bir unsurdur.

Sigorta kuruluşlarının henüz gelişmediği dönemlerde, riskin minimizasyonunu sağlayabilmek için iş ortaklıkları kurarak riskin paylaşılması yöntemi sıklıkla uygulanıyordu. Greif, uzak mesafeli ticarette etkin olan Mağrip tüccarlarının beş adet işbirliğine aşina olduklarını ifade eder. Bunlar; Deniz kredisi (Sea Loan), Commenda, Ortaklık/Mudarebe (Partnership), Resmi Dostluk Ortaklığı (Formal Friendship Relationship) ve Temsilci/Vekil İlişkisi (Factor Relations)'dir. Deniz kredisi, geri ödemesinin bir geminin güvenli bir şekilde varışına veya bir seyahatin başarıyla tamamlanmasına bağlı olarak gerçekleşen sabit faizli bir krediydi. Commenda, iki taraf arasında yapılan, bir tarafın sermayeyi sağladığı, diğer tarafın ise yolculuğu gerçekleştiren veya ticari malı pazarda satan tüccardan oluştuğu, kârın ve zararın eşit bir şekilde paylaşıldığı bir ortaklık türüdür. Ortaklık/Mudarebe, iki veya daha fazla hissedardan oluşan ve yapılan ticaret sonucunda elde edilen kâr veya zararda herkesin kendi hissesi kadar payının ve sorumluluğunun olduğu bir ortaklık türüdür. Resmi dostluk ortaklığı, farklı ticaret merkezlerinde faaliyet gösteren iki tüccardan birinin malının diğer tüccar tarafından limandan alınıp satıldığı, kârın önceden anlaşılan bir tutar oranında paylaşıldığı bir yöntemdir. Son olarak Temsilci/Vekil ilişkisi ise tüccarı resmi ve gayri resmi işlerini yürütmek amacıyla ticaret merkezinde yerleşik pozisyonda bulunan temsilcidir.[345] Bu tarz iş ortaklıkları yöntemleri, sigorta piyasasının oluşmadığı dönemlerde riskin dağıtılmasına yarayan bir mekanizmaydı.

Deniz ulaştırma sigortaları piyasası, 17. yüzyılın sonlarından itibaren oluşmaya başladı. Gemi adamlarının ve brokerlerin bir araya geldiği Lloyd Coffee House, açıldıktan bir süre sonra

[345] Avner Greif, "Reputation and Coalitions in Medieval Trade: Evidence on the Maghribi Traders", **The journal of Economic History**, Vol 49, No 4, 1989, s.871-873

deniz ulaştırma sigortası kontratlarının yapıldığı bir ana merkez haline gelmişti. İlerleyen zamanlarda buradaki faaliyetler deniz ulaştırma sigortacılığının standartlarını oluşturdu. Denizcilik uygulamalarındaki sigorta türleri; yük sigortası, gemi sigortası ve kulüp sigortasıdır. Yük sigortaları en eski deniz sigortalarıdır. Geminin ticari malının deniz yoluyla bir yerden başka bir yere taşınması esnasında karşılaşılabilecek muhtemel risklere karşı güvence altına alınma işlemidir. Gemi sigortası, geminin yok olması veya hasara uğraması riskinin güvence altına alınmasıdır. Planlanan tarihte limana gelemeyen seyir halindeki gemiler öncelikle gecikmiş gemiler olarak işaretlenir. Bir süre daha haber alınamazsa kayıp gemiler sınıfına dahil edilir. Günün birinde gemiye dair bir filika veya sal bulunursa kayıp gemi olmaktan çıkacak, *"battı ve mürettebatından kurtulan olmadı"* şeklinde kayıtlara geçecektir. Gemi sigortası batma, karaya oturma, korsanlık, hırsızlık, yükleme ve boşaltma riskleri gibi risklerden koruyan bir araçtır. Bir gemi listede gecikmiş olarak işaretlendiğinde çok yüksek sigorta primleri karşılığında tekrar sigortalanabilir. Böylelikle ilk sigortalayan, riski ikinci sigorta firmasıyla paylaşarak ödeyeceği tazminat riskini en aza indirebilir. Karşılığında, gecikmiş gemi, varanlar listesine girdiğinde getiri de paylaşılmış olur.[346] Kulüp sigortası ise 19. yüzyılın ortalarında gemi sahiplerinin yeni ihtiyaçlarının karşılanması doğrultusunda ortaya çıkan, gemi sigortası kapsamının dışında kalan, üçüncü şahıslara karşı oluşan sorumluluk ve masraflarını teminat altına alan bir sigorta türüdür.[347] Deniz yoluyla yapılan uluslararası ticaretin gelişme kaydedebilmesi, ticari malların bir yerden başka bir yere taşınması sırasında oluşabilecek her türlü risklere karşı güvence sağlanabilmesine bağlıydı. Bu güvence talebi de sigorta piyasasını oluşturmuş oldu.

Osmanlı Devleti'nde deniz sigortacılığına dair ilk atıflar, 1860 tarihli Kanunname-i Ticaret'in 29. maddesinde ve 1864 tarihli Kanunname-i Hümayun-ı Ticaret-i Bahriye'nin 11. maddesinde bulunmaktadır. Deniz nakliyatında İngiltere ve Fransa'nın sigortayı zorunlu hale getirmesi, liman kentlerinde sigorta talebini arttıran faktörlerden biridir.[348] Deniz sigortacılığı ile Osmanlının liman kentlerinde etkili olmaya başlayan sigorta şirketleri, yangın, kaza ve hayat sigortası gibi alanlarda da faaliyet göstermeye başlamışlardır. Ayrıca, ruhsatsız şekilde çalışan yabancı sermayeli sigorta şirketlerinin zaman zaman yükümlülüklerini yerine getirmedikleri Osmanlı vatandaşlarını zarara soktukları da sık sık görülmekteydi. Bu eksiği gidermek için

[346] Conrad, s.97-102
[347] Nil Kula Değirmenci, "Deniz Sigorta Hukuku", **Denizcilik İşletmeleri Yönetimi**, Ed. A. Güldem Cerit, Ali Deveci, Soner Esmer, Beta Yayınları, 1. Baskı, 2013, s.232-239
[348] Murat Baskıcı, "Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası: 1860-1918", **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, Cilt 57, Sayı 4, 2002, s.4-5

Ticaret Nezareti'nde bir komisyon kurulmuş ve 1887 tarihli bir nizamname hazırlanmıştır. Bu nizamnameye göre, yabancı devletlerde kurulmuş anonim şirketler Babıâli'den ruhsat almadan Osmanlı coğrafyasında acente tayin edemeyeceklerdi.[349] 18 Temmuz 1900 tarihli arşiv belgesine göre Samsun ve çevresinde ruhsatsız olarak çalışan sigorta şirketlerinin durumunun araştırma konusu olması, birçok şirketin Babıâli'den ruhsat almadan faaliyetlerini sürdürmeye devam ettiğini göstermektedir.[350] Sigorta yaptıran tarafların da zaman zaman usulsüzlüğe karıştıkları arşiv kayıtlarına yansımıştır. Örneğin; Giresun'da birçok dükkân, mağaza, otel ve gazinonun yandığı bir hadisenin, sigortadan para alabilmek için çıkartıldığı, yapanların yakalanarak adliyeye sevk edildiği görülmektedir.[351] 1906 nizamnamesi ise yabancı sigorta şirketleri hakkında rezerv tutma zorunluluğu gibi yeni düzenlemeleri içermekteydi.[352]

Tablo 4.24: Trabzon'da Faaliyet Gösteren Sigorta Şirketleri (1881-1914)

	1881	1883	1886	1888	1890	1893	1895	1898	1900	1904	1909	1914
La Fonciere	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Helvetia	X								X	X	X	X
Helvetia/Lloyd Suisse		X	X	X	X	X	X	X				
Lyonnaise	X											
La Manheiner, Versicherungs Gesselschaft		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Transatlantique de Hamburg		X										
La New York			X	X	X	X						X
Assurances Generales de Trieste				X	X	X	X	X	X	X	X	X
The Marine Insurance Company				X								
Allemegne Versicherungs, Dresde					X	X						
Generale d'assurances marit de Dresde							X	X	X			
Dresde										X	X	X

[349] Toprak, **Türkiye'de Milli İktisat 1908-1918**, s.191-192
[350] **BOA**, DH. MKT, 2375/25, H.20.03.1318, [M.18.07.1900]
[351] **BOA**, DH. MKT, 1140/23, H.15.11.1324, [M.31.12.1906]
[352] Toprak, **Türkiye'de Milli İktisat 1908-1918**, s.193

Marine de Londres					X	X	X	X	X	X	X	
La Providentia								X	X	X	X	
La Prevoyante											X	
Balkan									X	X	X	
La Nationale d'Athenes									X	X	X	
Anatolie d'Athénes											X	
L'Alliance de Berlin									X	X	X	
Victoria de Berlin											X	
Manchester									X	X	X	
Patriotic									X			
Societe Générale d'assurances Ottomane										X	X	
Amivea										X		
Guardian										X	X	
La Nationale										X	X	
L'Orient										X	X	
La Polar										X	X	
Mutuelle de France										X	X	
Union of London										X	X	
La continental											X	
The National Protector											X	

Kaynak: L'indicateur Ottoman ve Annuaire Oriental yıllıklarından hazırlanmıştır.

Tablo 4.25: Samsun'da Faaliyet Gösteren Sigorta Şirketleri (1881-1914)

	1883	1886	1888	1891	1894	1896	1898	1900	1902	1904	1909	1914
Lloyd Allemand	X											
Lloyd Suisse	X											
Transatlantique	X			X	X					X	X	
La Fonciere		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Fonciere de Pest										X		
Queen		X										
Reliance		X										
Viennoise		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Badoise de Mannheim			X	X	X	X	X	X	X	X		
Mannheim			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Lloyd Oriental			X	X	X							

Marine Insurances Company	X	X	X	X	X	X	X			
Union, Hambourg-Munich	X	X	X	X	X	X	X			
Victoria de Berlin						X	X	X	X	X
Dacia Romania		X	X	X	X	X	X	X	X	X
Assurances Generales de Trieste		X	X	X	X	X	X	X	X	
Dreste		X	X	X	X	X	X	X	X	X
Dusseldorf								X	X	
Deutsch Transport										X
Francfortoise		X	X	X		X		X	X	
New York Life		X				X	X	X	X	X
Norddeutsche		X	X							
Norddeutsche de Hambourg			X	X	X	X	X	X	X	
North British et Mercantile		X	X				X	X	X	
British and Foreign				X	X	X	X	X		
Alliance						X	X			
Alliance de Berlin									X	
Alliance de Genes									X	X
Ausonia de Genes										X
Alléanza								X		
L'Union de Paris						X	X	X	X	X
Russe de st. Petersbourg						X	X			
Compagnie d'Assurances							X	X	X	X
Italia							X	X	X	X
La Bulgaria							X			
La Continentale							X	X	X	X
La Guardienne							X	X		
Gresham							X	X	X	
Mutual Life							X	X	X	
Societe Générale d'assurances Ottomane								X	X	X
Amivéa d'Athenes								X	X	
Balkan								X	X	
Commercial Union								X		

Estralla	X		
Haut-Rhin	X	X	X
L'Ancre	X	X	X
Ancre d'Athenes		X	
La Baloise	X	X	
Baloise		X	X
La Nationale	X	X	X
La Nationale de Stettin	X		
Nationale d'Athenes	X		
La Confiance	X		
La Suisse	X	X	
La Union et Le Phoenix	X		
Lloyd International	X	X	
Lloyd's Anglais	X		
London Assur. Corporation	X	X	X
London And Lancaschire	X	X	
L'orage	X		
Anatolie d'Athénes	X		
Nord-West	X		
Patriotic	X	X	
Phenix Français	X	X	X
Phenix Autrichien	X	X	X
Phoenix of London		X	X
Prévoyante		X	X
La Providentia			X
Reserve Mutuelle des Etats-Unis		X	
Rhénania	X	X	
Royal	X		
Silésienue de Breslau		X	
Sovereign		X	
State		X	
Union of London	X	X	X
Universo		X	
Western	X	X	X
British Amerika		X	
Consolidated		X	X

Crédit Foncier	X	
El Dia	X	
Ethniki d'Athenes	X	X
Excess	X	
La Fortuna	X	
Friedrich Wilhelm	X	X
General Life	X	X
L'Equitable	X	X
L'Orient D'Athenes	X	
Liverpool and London and Globe	X	X
Lloyd's London	X	X
L'Urbaine	X	
La Mutuelle de France	X	X
Nowich Union Life		X
Ocean		X
Premiere Hongr. D'Assur.		X
Premiere Section du Lloyd Autrichien		X
Rossia		X
Royal Exchange Assur. Corpor.		X
Scottish Union & National		X
Wilhelma		X

Kaynak: L'indicateur Ottoman ve Annuaire Oriental yıllıklarından hazırlanmıştır.

Tablo 4.24 ve Tablo 4.25 Trabzon ve Samsun'da faaliyet gösteren sigorta şirketlerini göstermektedir. Bu tablolar incelendiğinde bu şirketlerin büyük oranda İngiliz, Alman ve Fransız yabancı şirketleri oldukları görülmektedir. Bunun dışında Belçika, Hollanda, Avusturya, İsviçre, İtalya, Bulgaristan, Romanya, Rusya ve Yunanistan menşeili şirketler de faaliyet göstermektedir. Şirketlerin faaliyet alanlarına bakıldığında önemli bir kısım denizcilik sigortası üzerineyken, bunun dışında kaza, yangın ve hayat sigortası üzerine faaliyet gösteren şirketler de piyasada aktiftir. Trabzon'da 1881 yılında 3 adet sigorta şirketi varken, 1886'da 4, 1890'da 6, 1900'de 7, 1904'te 12, 1909'da 19 ve 1914'te 24'tür. Samsun'a bakıldığında 1883'te 3 adet sigorta şirketi varken, 1888'de 7, 1891'de 15, 1900'de 17, 1904'te 50, 1909'da 62 ve 1914'te 43 adettir. Bu rakamlar 1900'lerden itibaren sigorta piyasasında ciddi bir rekabet ortamı

oluştuğunu göstermektedir. Trabzon ve Samsun karşılaştırıldığında 1890'lardan itibaren Samsun'da daha fazla sigorta şirketinin faaliyet gösterdiği (örneğin; 1909'da 3 kat fazla) görülmektedir. Bu durum 1890'lardan itibaren Trabzon'un ticaret potansiyelinin azalmasının, Samsun'un ise yükselmesinin bir göstergesidir. Ayrıca bu iki liman kentinde sigorta şirketlerinin sayısının artması, bölgenin ticari yükselişini gösterdiği kadar bireylerin gelirlerinin de arttığını göstermektedir.

Ticari faaliyetlerin arttığı bu liman kentlerinde para-kredi ilişkilerinin de gelişmesi kaçınılmazdı. 19. yüzyılın başlarında finans işleri bankerler ve sarraflar aracılığıyla organize olurken, yüzyılın son çeyreğinden itibaren bankalar da finansal piyasaya dahil olmuşlardır. Şark ticaret yıllıklarında 1890'lara kadar *"Changeurs de Monnaies"* adıyla sarraflar kaydedilmiştir. Buna göre; Trabzon'da 1886'da 4 adet, 1893'te 5 adet varken, Samsun'da 1886'da 1 adet, 1893'te 9 adet sarraf vardır. Bu tarihten itibaren bankerler ve bankalar kaydedilmiştir. Trabzon'da 1886 yılından itibaren *Bank-ı Osmanî Şahane* faaliyet gösterirken, 1904 yılında *Credit-Lyonnais*, 1912 yılında da *Banque d'Athenes* faaliyete başlamıştır. Samsun'da ise 1891 yılından itibaren Bank-ı Osmanî Şahane faaliyet gösterirken, 1902 yılında *De Metelin*, 1903 yılında *Ziraat Bankası*, 1912 yılında *Banque d'Athenes* ve *Banque de Salanique* faaliyete başlamıştır. Yine görüldüğü üzere 20. yüzyılın başlarında Samsun'daki bankacılık piyasası, Trabzon'dan daha organize halde bulunmaktadır.

4.2.2.2.2.1.9. Deniz Fenerleri

Deniz fenerleri, gündüzleri kule yapılarıyla, geceleri ise karakteristik ışıklarıyla görüş menzilinde olan gemilerin güvenli seyrine yardımcı olan sabit yapılardır.[353] 19. yüzyılda Karadeniz'de artan ticaret ve deniz yolu nakliyesinin artması, deniz fenerlerine olan ihtiyacını arttırdı. 1856 yılına gelene kadar birçok yelkenli ve buharlı geminin geçtiği Karadeniz kıyılarında geçitleri, tehlikeleri ve liman girişlerini gösteren işaret ışıkları yoktu. Özellikle Kırım Savaşı, Karadeniz'de seyir emniyeti için deniz fenerleri ihtiyacını göstermiştir.[354] Bunun üzerine fenerlerle ilgili bir yönetim kurulması ve fenerler rüsumu alınması kararı verildi. Böylelikle var olan fenerlerin yenilenmesi, yenilerinin yapılması ve işletilmesiyle ilgili ilk fener imtiyazı 1855 yılında 10 yıllık süreyle Fransız mühendis Jean Marius Michel'e verildi. Bu

[353] **Amatör Denizci Eğitim Dokümanı**, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, s.10
[354] Collas, s.289

dönemde bir fener rüsum tarifesi de hazırlandı. Buna göre Akdeniz ve Karadeniz'den İstanbul'a gelen-giden gemilerden her 100 tonaj için 10 kuruş rüsum belirlendi. İkinci fener inşa ve imtiyaz sözleşmesi de 1860 yılında Marius Michel ile birlikte Bernard Camille Collas'ın birlikte kurduğu Kolas şirketine (Société Collas et Michel) verildi.[355] Bu şirkete *"Fenerler İdare-i Umumiyesi"* adı verildi. Şirket sahibi Collas'ın 1864 yılında Osmanlı Devleti'nin durumunu değerlendirdiği kitabında; Çanakkale Boğazı-Karadeniz hattında 8 adet, Karadeniz-Anadolu hattında 9 adet, Karadeniz-Rumeli hattında 3 adet ve Karadeniz-Tuna girişi hattında da 3 adet olmak üzere 23 adet deniz feneri bulunduğunu yazıyor.[356] Osmanlı Devleti, bu şirketin fener inşası ve işletmesi hizmetinden memnun kalarak Michel'e fahri bahriye miralaylığı ve ortağı Collas'a da nişan verildi.[357] Birinci Dünya Savaşı'na kadar da fener imtiyaz sözleşmeleri yenilenmiştir. Bu dönem içerisinde şirket tarafından Güney Karadeniz bölgesinde inşa edilen bazı deniz fenerleri şunlardır: Bafra Mendirek (1880), Civa Burun (1880), Çam Burun (1880), Dede Burun (1886), İğneada Koru Burnu (1886), İnceburun (1863), Karaburun (1856), Kefken (1879), Kerempe (1885), Ölüce (1863), Rize Piryos Burun (1884), Samsun Kalyon Burun (1863), Sinop Boztepe Burun (1863), Şile Burnu (1859), Trabzon Kalmet Burun (1863), Ünye Taşkana Burun (1911), Zonguldak (1908).[358]

4.2.2.2.2.2. Hukuk Organizasyonu

Ticaret hukuku bir kurum olmakla birlikte mahkemeler bir organizasyondur. Temel olarak Osmanlı tebaası ile yabancı tüccarlar arasındaki ticari uyuşmazlıklar Osmanlı mahkemelerinde, aynı tabiiyete ait yabancılar arasındaki uyuşmazlıklar ile farklı tabiiyete sahip yabancılar arasındaki uyuşmazlıklar ise konsolosluk mahkemelerinde görülüyordu. Bölge ticaret mahkemelerinde halledilemeyen davalar ve değeri ticaret antlaşmalarıyla belirlenen miktarın üzerinde olan (4.000 akçe) ticaret davaları İstanbul'da görülmekteydi.[359]

---

[355] Yasemin Nemlioğlu Koca, "Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye'de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi", **Journal of ETA Maritime Science**, Cilt 6, Sayı 2, 2018, s.110-111

[356] Collas, s.289-290

[357] **BOA**, C. BH. 10/498, H.06.08.1296; **BOA**, İ.DH. 790/64146, H.29.08.1296

[358] Tülay Duran, **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları**, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, İstanbul, 2002, s.216

[359] Örneğin Nisan-Mayıs 1830 tarihinde Rusya Ahkâm Defterinde yazılan bir hükümde Rusya tacirlerinden birinin davasının 4000 akçeyi geçtiği için, ticaret antlaşmasının 64. maddesi gereğince davasının İstanbul'a gönderilmesi söylenmiştir. **BOA**, Rusya Ahkâm Defteri, No: 91/9, Hüküm 223

Osmanlı'nın klasik döneminde ticaretle ilgili davalar özel bir ticaret mahkemesi bulunmadığından şer'i mahkemelerde tacirler arasındaki örf ve adete göre görülürdü.[360] Fakat yerel piyasanın ihtiyaçlarına göre oluşturulan bu yapı, uluslararası ticaretin ihtiyaçlarına cevap vermekte yetersiz kalabiliyordu. Dolayısıyla Tanzimat sonrası yeni dönemde bölgede artan ticaret hacmi, uluslararası ticarete uygun kurumsal düzenlemeler getirmiştir. 1800/1801 (H.1215) tarihinde yabancı ve Osmanlı tüccarları arasındaki ticari uyuşmazlıklara bakmak üzere Gümrük Emini'nin başkanlığında, yabancı ve Osmanlı tüccarlarından oluşan, uluslararası ticarete dair usul ve kurallarda uzmanlaşacak muhtelit (karma) komisyonlar kuruldu.[361] Bu düzenleme, Osmanlı tarihinde ilk kez şer'iyye mahkemelerinin görev alanının daraltıldığı şeklinde değerlendirilmiştir.[362]

Tanzimat'ın ilanından sonra adli ve idari alanlarda reform hareketi başlamıştır. Bu reformun ticaret alanındaki karşılığı ise adli alanda ticaret mahkemelerinin, idari alanda da Ticaret Nezareti'nin kurulmasıdır. Böylece ticaret antlaşmalarından yararlanan her türlü yerli ve yabancı tüccarın ticari uyuşmazlık durumunda yetkili merci ticaret mahkemeleri olmuştur. Osmanlı Devleti, berat alan Avrupa tüccarı, Hayriye tüccarı ve Müste'men tüccarların davalarının mümkün olduğunca bölgelerdeki ticaret mahkemelerinde görülmesini hedeflemiştir.[363] Fakat ticaret antlaşmalarında belirlenen miktarın üzerindeki ticaret davaları Divan-ı Hümayun'a gönderilmekteydi. 1860 yılında yayınlanan *Zeyl-i Kanunnme-i Ticaret,* ticaret mahkemelerinin teşkilini oluşturdu. Bu kanunnamenin 4. maddesi gereğince de gerekli yerlerde ticaret mahkemeleri *berriyye* ve *bahriyye* adı altında iki meclise ayrılmıştır.[364] Böylece deniz ticareti, ticaret mahkemesinde ayrı bir uzmanlık alanı haline geldi. 1863 yılında da *Ticaret-i Bahriye Kanunname-i Hümayun-i* yürürlüğe girerek deniz ticaretinin hukuki altyapısı oluşturuldu.

1864 yılında yayınlanan *Vilayet Nizamnamesi* ile de her vilayette ticaret mahkemeleri organize edilince her yerde bölgesel ticaret mahkemeleri açıldı. 1868 yılında 64 yerleşim merkezinde ticaret mahkemelerinin faaliyette olduğu, 1887 yılında ise sayısının 190'a ulaştığı anlaşılmaktadır.[365] Trabzon vilayet salnamelerine bakıldığında da 1869 yılında Trabzon vilayeti

[360] Kenanoğlu, s.23
[361] Ekrem Buğra Ekinci, **Tanzimat ve Sonrası Osmanlı Mahkemeleri**, Arı Sanat Yayınevi, 2004 s.85
[362] M. Reşit Belgesay, "Tanzimat ve Adliye Teşkilatı", **Tanzimat I**, MEB, 1940, İstanbul, s.213
[363] Kenanoğlu, s.27
[364] **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 1, s.445
[365] Musa Çadırcı, **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 3. Baskı, Ankara, 2013, s.268; Kenanoğlu, s.39

dahilinde; Trabzon ticaret mahkemesi, Canik ticaret mahkemesi, Giresun ticaret mahkemesi ve Gümüşhane ticaret mahkemesi bulunmaktadır. 1873 yılındaki salnamede Lazistan ticaret mahkemesi de yer almıştır. 1892'den itibaren ise ticaret mahkemeleri tek merkezde toplanarak Trabzon Vilayet Ticaret Mahkemesi ve Canik Liva Ticaret Mahkemesi şeklinde örgütlenmiştir. Ayrıca salnamedeki bu mahkemelerde müslüman üyelerle birlikte gayrimüslim üyelerin de bulunduğu görülmektedir. Konsolosluklar, Osmanlı mahkemelerinde görülen Osmanlı tebaası ile yabancılar arasındaki ticaret davalarına üye ve tercüman gönderebilirken hukuk davalarına üye gönderemeyip sadece tercüman gönderebiliyorlardı.[366] Ticaret kanunnamelerine dayanan bu ticaret mahkemelerinin 1861 yılında çıkarılan *Usul-i Muhakeme-i Ticaret Nizamnamesi* ile nasıl çalışacağı düzenlendi. 30 Kasım 1875 tarihinde Ticaret nezaretine bağlı olarak çalışan ticaret mahkemeleri, Adliye Nezaretine bağlanmıştır.[367]

Osmanlı'nın klasik döneminde hukuk sistemi şer'iyye mahkemeleri üzerinde kurulmuştur. Kadılar ise hem yargı hem de mülki amir konumundaydı. Vilayet nizamnamesinin yürürlüğe girmesiyle idari yönetim vilayetlerde vali, sancaklarda mutasarrıf, kazalarda kaymakam ve kariyelerde muhtar şeklinde örgütlenmiş, kadıların yetkileri yargı işlerine ayrılmıştır. Ayrıca kanunnamelere dayanan modern ticaret mahkemelerinin oluşturulmasıyla kadıların ticaret davalarına bakmaları engellenmemiş olmasına rağmen yargı alanı daraltılmış oldu. Bu gelişme, ticari genişlemeyle birlikte şehirleşmenin oluştuğunu ve bunun da beraberinde kurumsal yapıda değişim meydana getirdiğini açıkça göstermektedir.

Konsolosluk mahkemeleri, ticaret antlaşmalarındaki hükümlere dayanarak aynı tabiiyete sahip yabancılar arasındaki hukuk ve ticaret davalarının Osmanlı asayiş ve düzenine halel getirmeyecek şekilde görülmesi amacıyla kurulmuştur. Bu durumun tek istisnası gayrimenkullere ilişkin uyuşmazlıklardır. Çünkü Osmanlı hukuk sistemi, 1867 yılına kadar Osmanlı coğrafyasında yabancılara taşınmaz mülk edinmeye müsaade etmiyordu. Konsolosluk mahkemeleri sürekli görev yapan mahkemeler olmayıp yalnızca bir dava söz konusu olduğunda toplanır ve davanın sonuçlanmasından sonra dağılırdı. Farklı tabiiyette bulunan yabancıların davalarının ise hangi mahkemede ne şekilde çözüleceği ticaret antlaşmalarında açıkça belirtilmemiş olsa da genellikle davalının mensup olduğu devletin konsolosluk mahkemesinde

[366] Bahadır Apaydın, **Kapitülasyonların Osmanlı-Türk Adli ve İdari Modernleşmesine Etkisi**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2010, s.235
[367] Hulusi Yavuz, "Adliye Nezareti", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 1, 1988, s.390

bakılırdı.[368] Uygulamada farklı tabiiyette bulunan yabancıların davalarının talep ettikleri takdirde Osmanlı mahkemelerinde de görüldüğüne rastlanılmaktadır. Ayrıca ticaret antlaşması imtiyazı taşımayan iki yabancının arasındaki hukuk ve ticaret davaları veya ticaret antlaşması imtiyazı olan bir yabancı ile imtiyazı olmayan başka bir yabancının davaları Osmanlı mahkemelerinde görülür.[369]

1914 yılında yayınlanan *İmtiyâzât-ı Ecnebiyenin Lağvı Hakkında İrade-i Seniyye* ile ticaret antlaşmaları tek taraflı iptal edilmiş, 1915 yılında da *Memâlik-i Osmaniyyede Bulunan Ecânibin Hukuk ve Vezâifi Hakkında Kanun-ı Muvakkat* ile yabancıların her türlü davalarının Osmanlı mahkemelerinde görüleceği ve konsolosluk mahkemelerinde dava açılamayacağı kararlaştırılmıştır.[370] Böylelikle Birinci Dünya Savaşı koşullarında piyasa yaratan ve piyasa düzenleyen kurumlar kaldırılmış, piyasalar dışlayıcı kurumların etkisi altına girmiş ve bu durum da ticareti olumsuz yönde etkilemiştir.

4.2.2.2.2.3. Sağlık Organizasyonu

Salgın hastalıklar, Malthus kapanı diye tabir edilen dönem içerisinde demografik yapıyı etkileyerek ekonomik büyüme üzerinde en önemli belirleyicilerden biri olmuşlardı. Büyük Ayrışma diye tabir edilen 19. yüzyıldan itibaren nüfusun, ekonomik büyümenin belirleyicileri arasındaki önemi azalmış oldu. Fakat yerelde oluşan epidemilerin, uluslararası ulaşımın geliştiği bir ortamda pandemi riski taşımasından dolayı uluslararası taşımacılığı ve ticareti de olumsuz etkilemiştir.[371] Bu riski minimize edebilmek için limanlarda *usul-ı tahaffuz* (Karantina) kurulmuştur. Gemilerle gelen yolcuların, limanlardaki karantinalarda belirli bir süre dahilinde iyice muayene edildikten sonra kente girmelerine izin verilmekteydi. Her geminin hareket ettiği limanın karantina idaresinden bir patenta (pratika) alması gerekiyordu. Temiz patentası olan geminin, hastalık olmayan bir limandan geldiği anlamına gelirdi. Geminin bulaşık patentası alması ise hastalık olan bir limandan yola çıktığı anlamına gelmekteydi. Bu gemi uğrayacağı bütün limanların karantinasından da vize almak zorundaydı. Sağlık kurallarına

[368] Apaydın, s.190-212
[369] Kenanoğlu, s.47-50
[370] Ekinci, s.117
[371] **Epidemi**: Bir hastalığın belirli bir yer ve zamanda, bulaşıcı bir özellik sergileyip hızlı bir şekilde yayılarak salgın boyutuna ulaşmasıdır. **Pandemi**: Hastalığın ortaya çıktığı bölgeyi aşarak, dünyanın bir çok yerine yayılan bir salgın özelliği göstermesidir: **Dictionary of Medical Terms**, A & C Black Publisher, Fourth Edition, London, 2005, s.129; 288

uymayan yerli ve yabancı memurlar, gemi kaptanları ve yolculara verilecek cezaları düzenleyen *Ceraim-i Sıhhiye Kanunu* 1884 yılında yürürlüğe girmişti.[372] Akdeniz'den gelip Çanakkale boğazından geçmek isteyen gemiler için 1893 yılında yayınlanan bir nizamnamede gemilerin Boğazlardan geçebilmeleri için kolera, sarıhumma ve vebadan arınmış olmaları gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca nizamnameye göre karantina altında bulunan gemilerin Marmara Denizi de dahil olmak üzere bütün güzergahında, büyük direğine en az iki metre yükseklikte bir sarı bayrak çekmesi gerekmektedir.[373] Bu sarı bayrak indirilmedikçe geminin yolcu/mal indirip bindirmesi veya dışarıyla temas etmesi yasaktı. Karantina kontrolü tamamlandıktan, sarı bayrak indirildikten ve Boğazlardan giriş/çıkış izni verildikten sonra gemi limanlara yolcu ve mal indirilebilirdi.

Sanayileşmenin başlamasıyla kırdan kente göçler yaşanmış, kentlerde nüfusun artmasıyla yaşam koşulları kötüleşmiş, ulaşımın gelişmesi ve ucuzlamasıyla da salgın hastalıklar daha hızlı bir şekilde yayılma olanağı bulmuş oldu. 19. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti'nde görülen salgınlardan en önemlilerden biri veba idi. Tarihteki veba salgınlarının, insanlık tarihinde büyük tahribata yol açtığı bilinmektedir. Osmanlı'da da çeşitli dönemlerde büyük veba salgınları yaşanmıştır. 18. ve 19. yüzyıllarda küçük boyutta veba salgınları görülmesine rağmen İstanbul'da 1803'te 150.000 kişi, 1813'te ise 110.000 kişi, 1836-1837 yıllarında 20.000-30.000 kişinin vebadan öldüğü tahmin edilmektedir.[374] Bu tarihlerden sonra vebalı hastaların tecrit ve tedavileri için tedbirler alınmış ve 19. yüzyılın ortalarına gelindiğinde kontrol altına alınmıştır. Fakat çeşitli dönemlerde liman kasabalarında veba vakalarına rastlanmıştır. Özellikle Rusya'nın Karadeniz kıyılarında veba salgını baş gösterince çeşitli tedbirler alınmıştır. 1889 yılında Batum'a yakın yelerde veba vakaları görülünce bu bölgeden hayvan ithalatı yasaklanmıştır.[375] 1901 yılında yine Batum'da veba hastalığı görülünce buradan gelen gemilerin Sinop Tahaffuzhanesi'nde karantinaya alınması kararı alınmıştır.[376] Batum'da görülen salgının Osmanlı'nın Karadeniz kıyılarına yayılmasının önüne geçebilmek için üç adet vapur kiralanmıştır.[377] Tüm tedbirlere rağmen salgının Trabzon'a da sirayet ettiği arşiv belgelerinden anlaşılıyor.[378]

---

[372] Nuran Yıldırım, "İstanbul Boğazı'nda Karantina Uygulamaları", **Yeni Deniz Mecmuası**, Mart 2016, s.48-49
[373] **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 6, s.1410
[374] Nuran Yıldırım, "Salgınlar", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, Cilt 6, Tarih Vakfı, İstanbul, 1994, s.423
[375] **BOA**, DH. MKT. 1663/102, H.08.02.1307, [M.26.09.1889]
[376] **BOA**, DH. MKT. 2567/121, H.29.08.1319, [M.11.12.1901]
[377] **BOA**, MV, 147/20, H.20.12.1328; **BOA**, BEO, 3839/287869, H.26.12.1328
[378] **BOA**, DH. MKT. 2248/37, H.12.05.1317; **BOA**, DH. MKT.2365/78, H.28.02.1318; **BOA**, HR. SFR.04. 809/1, M.22.08.1906

19. yüzyıl koşullarında daha yaygın olarak görülen, özellikle de sahil kasabalarında karşılaşılan diğer salgın koleradır. Arşiv kayıtlarına bakıldığında 19. yüzyılda koleranın vebadan daha fazla tahribat yarattığı görülür. Güney Karadeniz'de ise özellikle 1892-1893 arasında ciddi bir kolera salgını yaşandı. 1892 yılında Trabzon'da; 113'ü erkek, 82'si kadın ve 35'i çocuk (12 yaşın altında) olmak üzere ölümle sonuçlanan 230 kolera vakası vardır.[379] Bir sonraki yıl ise 166'sı erkek, 161'i kadın olmak üzere 327 kişi koleradan ölmüştür.[380] Samsun'da ise 117 vakadan 73'ü, Ünye'de 37 vakadan 27'si ölümle sonuçlanmıştır.[381] Seyyah Childs, Samsun'da kolera salgınının şiddetle artmasından sonra gemilerin limana gelmekten kaçındıklarını, gelenlerin karantinaya alındıklarını ve Samsun-Bağdat yolunda ticaret trafiğinin durduğunu söylüyor. Bu olağanüstü koşullarda ticaret altüst olunca Samsun'daki iş çevrelerinin hastalıkla savaşmak zorunda kaldığı ifade ediliyor.[382] Böyle bir dönemdeki karantina kısıtlamaları, Güney Karadeniz limanlarındaki uluslararası taşımacılığı ve ticareti önemli ölçüde etkilemiştir. Limanlara taşınan toplam tonajdaki belirgin düşüşler de bunu göstermektedir.

Kolera, denizyolu ulaşımının geliştiği 19. yüzyıl boyunca da hızlıca yayılma olanağı bulmuştur. Arka arkaya gelen kolera salgınlarının pandemik bir özellik taşımasıyla uluslararası bir iş birliği yapılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. 1851 yılında Paris'te Uluslararası Sağlık konferansı toplandı. Toplantıya Fransa, Avusturya, Sicilya, İngiltere, Yunanistan, Rusya, Sardunya, Toskana, İspanya, Portekiz ve Papalık hükümetlerinden temsilciler katıldı. Toplantıya temsilci göndermek üzere Osmanlı Devleti de davet edildi. Konferansın amacı salgın hastalıkların yayılmasını önlemekle birlikte ticareti de korumaktı. Çünkü salgınlara karşı limanlarda uygulanan karantina uygulaması, ticari rekabetlerde silah olarak kullanılmaya başlanmıştı. Bu durum da deniz ticareti üzerinde büyük zorluklar ve kargaşaya neden olmaktaydı. Bu nedenle *Paris Sıhhiye Nizamnamesi* hazırlanarak karantina usulüne bir nizam verilmek istendi. Fransızca'da kırk anlamındaki "quarante" kelimesinden türeyen karantina, genellikle 40 gün olarak uygulanmaktaydı. Konferans sonucunda, karantina süresinin 15 gün olmasına karar verildi.[383] 1865 yılında yeni bir kolera pandemisi baş gösterince 1866'de bu

[379] "Report on The Trade and Commerce of The Trebizond Vilayet for The Year 1892", **Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.III, s.1206
[380] "Report on The Trade and Commerce of The Trebizond Vilayet for The Year 1893", **Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.III, s.1220
[381] "Report on The Trade and Commerce of The Trebizond Vilayet for The Year 1894", **Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Vol.III, s.1241
[382] Childs, s.27
[383] Osman Şevki Uludağ, "Son Kapitülasyonlardan Biri Karantinalar", **Belleten**, Cilt II, Sayı 7,8, 1938, s.451

konferansın ikincisi İstanbul'da toplandı. Bu iki konferanstaki sıhhi temasların faydası görülünce Avrupa'nın çeşitli bölgelerinde sık sık yeni konferanslar da düzenlenmeye başlandı.[384]

Karadeniz'den gelen gemiler, İstanbul Boğazı'nın Karadeniz tarafında yer alan Kavak karantinası ve Sinop Karantinası isimli iki tahaffuzhanede denetim altına alınıyordu. Özellikle Sinop karantinasının kurulması, Güneydoğu Karadeniz limanlarındaki karantinaların iş yükünü oldukça azalttı. Limana yaklaşan gemiler öncelikle karantinaya gelir ve sağlık muayenesinden geçirilirdi. Bu gemilere temiz bir limandan geliyorlarsa ve muayene sonucunda herhangi bir hastalık vakasına rastlanılmazsa geçiş patentası verilmekteydi. Bulaşık bir limandan geliyorlarsa yolcular ve mürettebat yasal süre boyunca karantinaya alınır, gemileri ise karantina önünde bekletilirdi. Bu durum bazı dönemlerde karantinanın önünde yığılmalara neden oluyordu. Örneğin; Karadeniz'de uzun süren kötü hava koşulları akabinde aniden düzelince 1853 yılının Eylül ayında 36 saat içinde boğaza giriş yapan 350 civarında gemi karantina önüne gelmişti. Aynı şekilde 1855 yılında Karadeniz'deki kötü hava koşullarının olduğu bir tarihte Tuna ağzındaki Sulina'ya (Sünne) 400-500 tahıl gemisinin toplandığı görülmüştü.[385] Ayrıca Karadeniz'de zamanla seferlerin artmasıyla karantinadaki barakalar yetersiz kaldı ve yenilerinin yapılması ihtiyacı doğdu.[386]

1892'de kolera vakaları belirince Trabzon ve çevre sahillerden çıkan tüm gemilerin Sinop karantinasına sevk edilmesi kararı verildi.[387] Yine aynı yıl, Kolera tehlikesine karşı Odessa ve Taganrog taraflarından İstanbul'a gemilerle gönderilen bazı gıda mallarına, Sinop karantinasında sıhhi tedbirler uygulanmaya başlanmıştır.[388] Rusya'da Kolera salgınının görülmesi üzerine 1893 yılında Rus limanlarından gelecek gemilere karantina uygulanması kararı alındı.[389] Kerç ve Feodosya'daki kolera salgını yüzünden Kırım sahillerinden gelen gemilerin Sinop karantinasına sevk edilmesinden sonra Azak Denizi sahilleri de kolera açısından tehlikeli bölge ilan edilmiştir.[390] Azak Denizi'ndeki Rostov'dan başlayarak,

---

[384] Anne Hardy, "Cholera, Quarantine and The English Preventive System, 1850-1895", **Medical History**, 37, 1993, s.251

[385] Wolfgang Müller-Wiener, **Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Çev: Erol Özbek, 2. Baskı, 2003, s.90

[386] **BOA**, DH.MKT. 2027/123, H.15.05.1310, [M.05.12.1892]

[387] **BOA**, BEO, 68/5074, H.17.02.1310, [M.10.09.1892]; **BOA**, BEO, 99/7376, H.09.04.1310, [M.22.10.1892]

[388] **BOA**, Y.A.HUS. 265/131, H.21.03.1310, [M.13.10.1892]

[389] **BOA**, Y.PRK.SH. 4/12, H.12.08.1310, [M.01.03.1893]

[390] **BOA**, Y.A.HUS. 279/23. H.06.02.1311, [M.19.08.1893]; **BOA**, BEO, 259/19407, H.06.02.1311; **BOA**, DH.MKT. 114/48, H.06.02.1311

Novorossiysk'ten Batum'a ve Hopa'ya kadar olan tüm Doğu Karadeniz'deki Rusya sahillerinden çıkan gemilerin karantinaya alınması talep edilmiştir.[391] Poti'den gelen gemilerin Sinop karantinasında, Nikolayev'den gelenlerin ise Kavak karantinasında gözetim altına alınması istenmiştir.[392] 1893 yılında, Batı Karadeniz sahillerinde de kolera vakaları yaşanınca, Romanya sahilleri ve Tuna limanlarından gelen tüm gemilerin Kavak karantinasına alınmasına Sıhhiye Meclisi tarafından karar verildi.[393] Ayrıca 1908 ve 1910 yılında Rusya'da çıkan kolera salgınlarından sonra bu bölgedeki Rus limanlarından eşya ithal etmenin yasaklanması gibi tedbirler de uygulanmıştır.[394] Limanlarda yapılan kaçakçılık faaliyetleri (kaçak mal ve yolcu) de salgın riskini arttıran bir faktör olmuştur. Salgın vakaları dinmeye başlayınca zorunlu karantina süresi de kademeli olarak azaltıldı.

Karantinaların muayene ücreti ve karantina resmi gibi gelirleri de vardı.[395] Her bir yabancı gemiden karantina resmi alınmasını sağlayan *Karantina Rüsumat Tarifesi* 1872 yılında yürürlüğe girdi.[396] Bu ödemeler ticari faaliyetler için ekstra bir maliyet oluşturuyordu. Bununla birlikte kolera salgınlarının yaşandığı dönemlerde gemilerin karantinalarda günlerce bekletilmesi, denizyolu ulaşımını aksatıyor, şehirlerde kıtlık riski yaratıyor ve fiyatları yükseltiyordu. Karantinalar, ticari hayatın devamında salgın riskini azaltmakla beraber, gecikmelere yol açması nedeniyle fazladan bir zaman maliyeti ve piyasa gözetim maliyeti de oluşturmaktaydı.

[391] **BOA**, DH. MKT. 171/24, H.12.05.1311, [M.21.11.1893]; **BOA**, DH. MKT. 178/34, H.27.05.1311, [M.06.12.1893]
[392] **BOA**, Y.A.HUS, 279/16, H.03.02.1311, [M.16.08.1893]
[393] **BOA**, DH. MKT. 104/42, H.24.01.1311, [M.07.08.1893]; **BOA**, Y.PRK. SH. 4/35, H.25.01.1311, [M.08.08.1893]
[394] **BOA**, ZB. 25/17, R.22.06.1324, [M.04.09.1908]; **BOA**, DH.EUM.THR. 46/18, H.10.08.1328, [M.17.08.1910]
[395] **BOA**, DH, MKT. 61/32, H.23.11.1310
[396] **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 2, s.837

SONUÇ

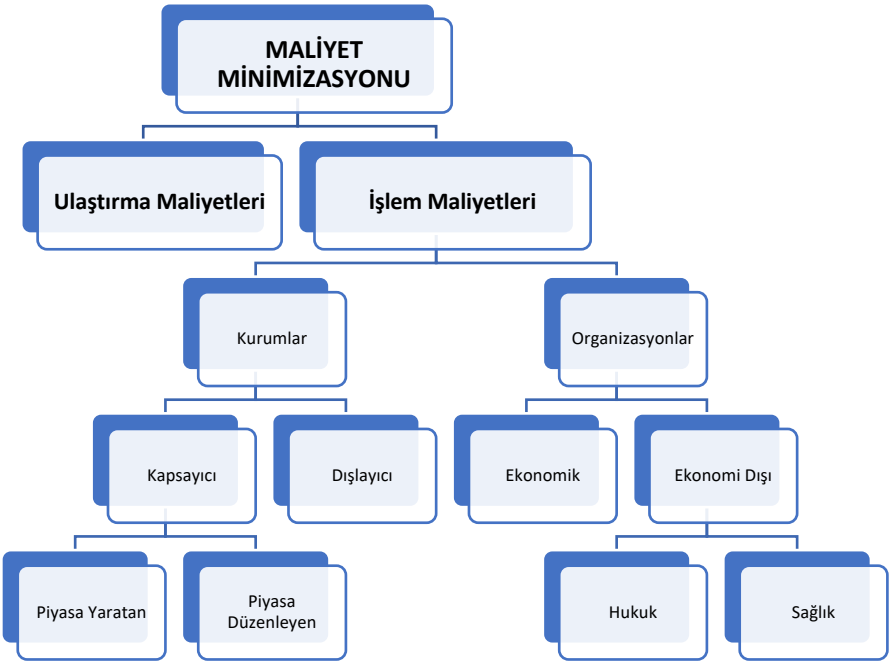
Bu tez çalışmasında öncelikle Karadeniz ticaretinin toplam ticaret hacmi tespit edilmeye çalışılmıştır. 20 adet Karadeniz limanının ithalat ve ihracat verileri bir araya getirilerek 1830-1912 arasındaki 82 yılda ticaretin 39,3 kat arttığı tespit edilmiştir. Rusya ahkâm defterine bakıldığında Boğazlardan geçişte verilen izn-i sefine hükümlerinin sayısı dönem boyunca artmıştır. Boğazlardan geçiş tarihlerine bakıldığında ise Karadeniz'de dört mevsim de ticaretin yapıldığı görülmüştür. Pamuk'un yayınladığı verilere göre aynı tarih aralığındaki Osmanlı'nın toplam dış ticaret hacmindeki artış 7,5 kat iken bu tezin asıl araştırma birimi olan Güneydoğu Karadeniz kıyısının toplam ticaret miktarının 10,4 kat arttığı tespit edilmiştir. Daha yerele inildiğinde Trabzon'da 1830-1908 arasında toplam ticaret 6 kat, Samsun'da 1854-1912 arasında 18,1 kat ve Giresun'da 1873-1912 arasında 8 kat artış yaşanmıştır. Bu araştırmada oluşturulan Güneydoğu Karadeniz toplam ticaret hacmi verilerindeki genişleme ve daralma trendlerinin bir takım gecikmelerle birlikte dünya ekonomisindeki konjonktürel dalgalarla paralel ilerlediği görülmektedir. 1860'lı yıllardan sonra yapılan ticaret antlaşmalarındaki gümrük politikalarına bakıldığında, Osmanlı Devleti'nin ihracat vergilerini düşürüp, ithalat vergilerini arttırarak geleneksel provizyonist ekonomi politikasını terk etmeye başladığı ve ihracat hedefli bir dış ticaret politikası izlemek istediği ortaya çıkmaktadır. Karadeniz'in diğer bölgeleriyle birlikte değerlendirildiğinde Güneydoğu Karadeniz kıyısının 1870'lere kadar diğer bölge limanlarıyla başa baş rekabet edebildikleri, bu tarihlerden sonra ise Karadeniz'in toplam ticareti içinde geri kaldıkları görülmektedir. Bu tablo net bir şekilde görüldükten sonra bu duruma yol açan nedenler üzerine araştırma yapılmıştır.

Karadeniz'deki ticaret artışının üzerine öne çıkan ilk neden; Avrupa'nın uzun dönemli ekonomik büyüme süreciydi. Gravite modeli, mesafenin sabit olduğu düşünüldüğünde ülkelerin ticaret hacmi ile GSYİH'larının doğru orantılı olduğunu göstermekteydi. 2018 yılında güncellenen Maddison istatistikleri Batı Avrupa'da kişi başına düşen GSYİH'nın 19. yüzyıl boyunca ciddi oranda yükseldiğini göstermektedir. Teknolojik ve kurumsal gelişmelerle ortaya çıkan bu yeni ekonomik büyüme süreciyle birlikte 12 adet ülkeden oluşan Batı Avrupa nüfusu %83 artmıştır. Bununla birlikte Avrupa kentleri şehirleşme yaşamış ve iaşe ihtiyacı belirmiştir. Başta İngiltere'de olmak üzere Avrupa ülkelerinin tahıl ithalatı üzerindeki engelleri kaldırılmaya başlanınca tahıl ticareti yapabilecek Karadeniz limanları öne çıkmaya başlamıştır. Böylelikle Avrupa'nın uluslararası ticareti Akdeniz'den Karadeniz'e doğru kaymaya başlamıştır. Bu süreçte Karadeniz limanlarında tarımsal mal ihraç edilmesi karşılığında imalat

malı ithal edilmesi uzmanlaşma meydana getirmiştir. Ancak yüzyılın son çeyreğine doğru Doğu Karadeniz limanları, petrol ihraç ederek bu çerçevenin dışına çıkabilmiştir. Ticaretin genişlemesiyle limanlar yenilenmeye başlamıştır. Limanlara yeni karayolları ve demiryolları bağlanarak uluslararası ticaretin etkileri iç bölgelere kadar genişletilmiştir. Karadeniz'e olan ilgi sadece buralarla sınırlı kalmamış, Karadeniz'e giriş ve çıkışı sağlayan Tuna nehrinin ve boğazların da önemi artmış ve burası diplomatik bir mücadele alanına dönüşmüştür. Avrupa ülkelerini Bölge 1, Karadeniz liman kentlerini Bölge 2 diye tanımladığımızda yaşanan gelişmeler, Fujita ve Mori'nin liman kentleri modeliyle de uyuştuğunu göstermektedir.

Karadeniz ticaretindeki artışın arkasındaki ikinci neden; etkin şekilde işleyen bir maliyet minimizasyonudur. Karadeniz havzası içerisinde ticaretin rotasının Rusya ve Osmanlı hakimiyetindeki limanlar arasında değişmesinin arkasında da bu devletlerin karşılaştırmalı maliyet minimizasyonu sağlayabilme becerileri vardır. Burada deniz ticaretinin oluşturduğu iki önemli maliyet unsuru vardır. Bunlar; ulaştırma maliyetleri ve işlem maliyetleridir. Ulaştırma maliyetleri, denizcilik üzerine gelişen teknolojik gelişmeler ve yakıt sarfiyatındaki iyileştirmeler ile birlikte bu yüzyıl boyunca düşüş halindedir. Bu çalışmada, dünya navlun endeksinin 1814 ile 1914 arasında %75 oranında, Karadeniz navlun oranı endeksinin (tahıl üzerinde) ise 1869-1914 arasında %73 oranında azaldığı tespit edilmiştir. Deniz yoluyla yapılan ulaştırma maliyetlerinin bu derece düşmüş olması fiyatları düşürmüş, talebi yükseltmiştir. Özellikle Güney Karadeniz'de daha kaliteli ve pahalı ürünlerden ziyade ucuz ürünlere talebin oluştuğu konsolosluk raporlarında sürekli bildirilmiştir. Ticaretin yoğun olduğu limanlara demiryollarının bağlanması ticaretin limandan sonraki kısmının birim maliyetini düşürmüştür. Özellikle Odessa'nın Karadeniz'in en büyük ticaret limanı olmasının arkasındaki en önemli faktör budur. Osmanlı Devleti de bu durumun farkında olarak Trabzon, Samsun ve Giresun limanlarına demiryolu bağlanabilmesi için fizibilite araştırmaları yaptırmıştır. Fakat bu projeler mali gerekçeler yüzünden hayata geçirilememiştir. Böylelikle demiryolları yapmak yerine karayolları yenilenerek liman sonrasındaki kısmın maliyeti düşürülmeye çalışılmıştır. Sürdürülebilir bir ticari genişleme için, düşen ulaştırma maliyetlerinin yanında şimdiye kadar Karadeniz ticaret tarihi çalışmalarında öngörülemeyen bir faktör olan işlem maliyetleri de düşürülmelidir. İşlem maliyetlerinin, ticaret tarihi çalışmalarında şimdiye kadar öngörülememesinin nedeni, görünmeyen (gizli) bir maliyet türü olmasındandır. Uluslararası ticarete girilirken üretim maliyeti, ulaştırma maliyeti, gümrükleme maliyeti, depolama maliyeti, yükleme-boşaltma maliyeti, finansman maliyeti gibi maliyet türleri görünen (hesaplanabilir) bir maliyet türü iken işlem maliyetleri, varlığı hissedilen fakat çoğunlukla parasal değeri

hesaplanamayan bir maliyet türüdür. Risklerden oluşan bu işlem maliyetlerini düşüren faktörler ise kurumlar ve organizasyonlardır. Bu tez çalışmasının hipotezi de bu noktada test edilmiştir. Kurumlar, Acemoğlu ve Robinson'un söylemiyle kapsayıcı ve dışlayıcı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Kapsayıcı kurumlar ise piyasa yaratan ve piyasa düzenleyen olmak üzere tarafımdan ikiye ayrılmıştır. Piyasa yaratan kurumlar, ticaret antlaşmaları; piyasa düzenleyen kurumlar ise piyasanın işleyişine nizam getiren kanunlardır. Organizasyonlar ise ekonomik, hukuki ve sağlık organizasyonları olmak üzere üçe bölünmüştür. Ekonomik organizasyonlar; devletler, denizcilik şirketleri, tüccar grupları, simsarlar, kaçakçılar, konsolosluklar, sigorta-finans şirketleri ve deniz fenerleridir. Hukuk organizasyonları; mahkemeler, sağlık organizasyonları ise karantinalardır. Kapsayıcı kurumlar ve organizasyonlar, ticareti arttırıcı (trade creation) etki yaratırken, dışlayıcı kurumlar ise oluşturduğu risklerden dolayı navlun oranlarını arttırmış ve ticareti saptırıcı (trade diversion) etki yaratmıştır. Bunlar da savaşlar, boykotlar ve politik istikrarsızlıklardır. Osmanlı Devleti, Tanzimat ile başlayan süreçte kapsayıcı kurumlara geçiş yapmış, bununla birlikte de Karadeniz ticaretinin model ve yapısı değişmiştir. Özetle, Karadeniz ticaretinin genişlemesi, literatürdeki çalışmaların ifade ettiği şekliyle, ne sadece Avrupa'nın ekonomik büyümesiyle, ne sadece ticaret antlaşmalarıyla ne de sadece buharlı gemilerle yapılan taşımacılığın artışıyla açıklanabilir. Bütün bu ticaret artışının arkasındaki en önemli neden; etkin bir maliyet minimizasyonunun sağlanabilmesidir. 19. yüzyıldaki Karadeniz ticaretinin oluşumunu hazırlayan model aşağıdaki şemadaki gibidir:



Bilimsel çalışmalarda daha güvenilir sonuçlara ulaşabilmek için genellikle ana hipotezin tersinin yanlışlaması yöntemi de uygulanır. Bu tez çalışmasının ana hipotezinin tersi alınacak olursa alternatif hipotez;

H_1: Karadeniz ticaretinde işlem maliyetleri yüksek olduğu durumda kurumlar etkili değildir.

şeklinde olacaktır. Bu durumun örneği ise 1914 yılından sonraki süreçte kurumların ve organizasyonların lağvedilmesiyle oluşmuştur. Dünya savaşına girildiği koşullarda öncelikle uluslararası ticarette piyasa yaratan ticaret antlaşmaları iptal edilmiş, yabancı tüccarlarla ticareti düzenleyen bir takım kanunlar kaldırılmış, gümrük oranları %30'a kadar çıkarılmış, daha sonraları ise limanlara yabancı bandıralı vapur şirketlerinin yanaşması engellenmiştir. Eğer kurumlar ve organizasyonlar etkili olmasaydı, kaldırıldığı veya sınırlandırıldığı koşullarda ticaret hacminin benzer şekilde devam etmesi gerekirdi. Fakat ticaretin kademeli olarak azaldığını biliyoruz. Bu durum da bu tez çalışmasının ana hipotezinin desteklendiğini (istatistiksel ifadeyle; H_0'ın reddedilemeyeceğini) göstermektedir. Böylelikle bu tez çalışmasının ilk sonucu olarak; Karadeniz ticareti örneğinde uluslararası ticaretin sadece kâr maksimizasyonuyla değil, aynı zamanda maliyet minimizasyonu ile de hareket ettiğini göstermektedir.

Bununla birlikte bu tez çalışmasında ulaşılan bir diğer sonuç liman kentleri ile ilgilidir. 19. yüzyılda Karadeniz liman kentleri, Avrupa ülkelerinin giderek yayılan ekonomisiyle temas birimleri haline gelmesiyle değişimin mekânı olmuşlardır. Özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısında artan ticaret hacmiyle gözlenebilir bir değişim yaşayan Karadeniz liman kentlerinin mekânsal organizasyonu da bu sürecin bir parçası olmuştur. Ekonomik değişim sürecinde olan Karadeniz limanlarını, bütüncül olarak değerlendirdiğimizde şu özellikler öne çıkmaktadır:

- Avrupa ülkeleriyle ilk temas noktalarıdır.
- Ticari ilişkilerin yoğunlaştığı mekânlardır.
- İç bölgelere nispeten değişimin en hızlı yaşandığı mekânsal yapılardır.
- Uluslararası etkileşime açıktır.
- Mal akışının hızlanmasını sağlayan birimlerdir.
- Dünya ekonomisinin gelişim döngülerine bağlıdır.

- Sundukları ekonomik fırsatlarıyla Avrupa'dan ve ülkelerin iç kesimlerinden göçmen çekmiştir.

Karadeniz liman kentlerinde ticaret hacminin artmasıyla oluşan değişim sürecinin sonucu olarak sundukları ekonomik fırsatlar, Avrupa'dan ve ülkelerin iç kesimlerinden göçmen çekerek kümelenme meydana getirdi. Artan nüfusla beraber oteller inşa edildi. Ev kiraları yükseldi. İnşaat faaliyetleri arttı. Liman kentleri yeniden dizayn edildi. Liman kentlerinin uzak hinterlantlarına ulaşım için şose karayolu ve demiryolu yatırımları yapıldı. Modern kredi kurumlarına ihtiyaç duyuldu. Para-kredi ilişkileri gelişmeye başladı. Böylelikle uluslararası ticaret ile birlikte şehirleşme de başlamıştır. Liman kentlerinde oluşan bu yükselişin faktörleri bir araya getirildiğinde aşağıdaki üçlü yapı meydana gelmektedir:



Kurumsal yapıda yaşanan değişim, işlem maliyetlerini azaltmış ve uluslararası ticaretin önünü açmıştır. Karadeniz liman kentlerinde, özellikle de bu tezin odak grubu olan Güneydoğu Karadeniz liman kentlerinde, meydana gelen ticari genişleme nüfusu arttırmış, yatırım çekmiş ve şehirleşmeye yol açmıştır. Teorilerini desteklemek için tarihi örnekleri birincil kaynaklara başvurmadan aşırı genelleştirerek kullanan Acemoğlu ve Robinson'un Ortadoğu'nun geri kalmasının nedenini Osmanlı'nın kapsayıcı olamayan kurumları ile açıklama çabası, benzeri kurumlarla idare edilen Güneydoğu Karadeniz bölgesini açıklayamadığı için şüphelidir. Aynı şekilde yarı sömürgeleşme ve bağımlılık iddialarının da Karadeniz'deki liman kentlerinde oluşan ticari genişleme ve şehirleşme karşısında açıklayıcı olmadıkları görülmektedir. Batıdan doğuya doğru bir ticaret akışının olduğu ön kabulüyle hareket eden bu yaklaşıma rağmen toplamda 39,3 kat ticaret artışının yaşandığı Karadeniz havzasındaki 20 adet limandan 16 adetinin ihracat limanı olduğu ve ticaretin yönünün iddia edilenin aksine doğudan batıya doğru olduğu ortaya çıkmıştır. Trabzon'un ithalat ağırlıklı bir liman olması ise Batı'nın İran ticareti ile arasında transit limanı olması ile ilişkili görünmektedir. Karadeniz liman kentlerindeki ticari genişlemenin yarattığı şehirleşmeyi ve kalkınmayı kendisi dışında gelişen bir süreç olarak tanımlayan araştırmalar yanıltıcı olacaktır.

KAYNAKÇA

ARŞİV KAYNAKLARI

A. CUMHURBAŞKANLIĞI OSMANLI ARŞİVİ (BOA)

1. BELGELER

A.M. 5/48

A. AMD. 8/19

A.DVN. 157/40, 159/11

A. DVN. MKL. 19/3

AE. SABH. I. 74/5138

A. MKT. NZD. 7/26

A.MTZ.(04) 173/38

BEO. 2271/170268, 3445/258352, 3503/262689, 30/2215, 31/2284, 169/12605, 3839/287869, 68/5074, 99/7376, 259/19407

C. BH. 10/498

C.BH. 71/3364

C.BLD. 75/3745

C.DH. 210/10491

DH. EUM. THR. 46/18

DH. İD. 95/41, 59/85

DH.İ.UM. 22/52

DH. MKT. 61/32, 104/42, 114/48, 171/24, 178/34, 2027/123, 2248/37, 2365/78, 1663/102, 2567/121, 2375/25, 1140/23, 2207/49, 418/54, 2440/106, 1684/34, 2896/81, 2703/72, 1794/34, 30/26, 2837/61

DH. MUİ. 76/74, 58/53, 15/1, 108/3

DH.SYS. 75/1, 22/1, 52/7

DH.ŞFR. 407/92

DH. TMIK. S. 1/9

HAT. 256/14643, 133/5511

HR.H. 446/6

HR. HMŞ. İŞO. 94/23, 183/8

HR. MKT. 31/64, 167/30, 36/22, 97/75

HR. SFR.04. 809/1

HRT, 622

HR.TO. 346/21

İ. DH. 425/28123, 42189, 1342/49, 1105/86539, 1137/88775, 790/64146, 634/44063, 603/42017, 431/28535

İ.HR. 137/7110, 169/9110

İ.H. 134/6937

İ.ŞD. 3239, 48/2628, 15/665

İ.MMS. 3134, 3421, 93/3930, 40/1642

İ.MVL. 548/24584, 460/20679, 23421

MV. 115/58, 147/20

MVL. 593/65, 601/31

ŞD. 2405/16, 2479/43, 1848/26, 314/37

Y.A.HUS. 193/89, 265/131, 225/1, 279/23, 279/16, 159/56

Y. PRK. A. 4/50

Y.PRK. BŞK. 34/69

Y.PRK.KOM. 3/23

Y.PRK.SH. 4/12, 4/35

Y.A. RES 39/27, 10/18

Y.PRK.UM. 47/73

ZB. 25/17, 634/84

2. DEFTERLER

2.1. Düvel-i Ecnebiye Defterleri

Rusya Ahkâm Defteri, No: 84/2
Rusya Ahkâm Defteri, No: 85/3
Rusya Ahkâm Defteri, No: 86/4
Rusya Ahkâm Defteri, No: 87/5
Rusya Ahkâm Defteri, No: 91/9

2.2. Trabzon Ayniyât Defteri, No: 936

2.3. Yayınlanmış İstanbul Ahkâm Defterleri

İstanbul Ticaret Tarihi 1 (1742-1778), İstanbul Külliyatı III, Ed. Ahmet Kala, Haz: Ahmet Tabakoğlu, Ahmet Kala, Salih Aynural, İsmail Kara, Eyüp Sabri Kala, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kültür İşleri Daire Başkanlığı, İstanbul Araştırmaları Merkezi Yayın No:3, 1997

B. SALNAMELER VE YILLIKLAR

1. **Sâlname-i Vilayet-i Kastamonu (SVK)**, H.1286
2. **Sâlname-i Vilayet-i Trabzon (SVT)**, H.1286; 1287; 1288; 1289; 1290; 1291; 1292; 1293; 1294; 1295; 1296; 1298; 1305; 1309; 1311; 1313; 1316; 1318; 1319; 1320; 1321; 1322
3. **Sâlname-i Vilayet-i Tuna (SVTU)**, H.1285; 1286; 1289; 1291; 1293
4. **Sâlname-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniye (SDAO)**, H.1266
5. **Kızıl Acaristan Salnamesi**, Batum, 1338
6. **Şark Ticaret Yıllıkları**
   6.1. **L'indicateur Ottoman Annuaire–Almanach du Commerce**, 1883;1885;1888
   6.2. **Annuaire Oriental du Commerce**, 1891; 1893; 1895; 1898; 1903; 1909; 1912; 1914

C. YAYINLANMIŞ RAPORLAR

1. **Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, Ed. Musa Şaşmaz, TTK Yayınları, Cilt 1,2,3, Ankara, 2014
2. Adjara and The Ottoman Empire 1830-1878, **Selections From The British National Archives on Adjara 1830-1921**, Ed. Aslan I. Abashidze, Second Edition, Historical Documents Centre Publications, 2008
3. Adjara and The Russian Empire 1878-1917, **Selections From The British National Archives on Adjara 1830-1921**, Ed. Aslan I. Abashidze, Second Edition, Historical Documents Centre Publications, 2008
4. **Ticaret Layihaları**, Cilt 6, 7, 9, 10, Rumi 1328-1332, Miladi 1912-1917
5. **Samsun Ticaret Odası Tarafından Neşr Olunan İstatistik**, Samsun Şems Matbaası, Hicri 1328

D. GAZETELER VE DERGİLER

1. **Tuna Vilayet Gazetesi,** Sayı 5, H. 19 Zilkade 1281; Sayı 22, H. 17 Rebiülevvel 1282; Sayı 29, 7 Cemaziyelevvel 1282; Sayı 36, 26 Cemaziyelahir, 1282; Sayı 80, 7 Safer 1283
2. **Takvim-i Vekayi**, 4 Eylül 1330; 9 Eylül 1330; 20 Mayıs 1331
3. **Ahenk**, 6 Eylül 1330
4. **Mecmûa-i Muâhedat**, Cilt I, II, III, IV, V, TTK Yayınları, Ankara, 2008

E. DİĞER

1. **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 1, Matbaa-ı Amire, 1289
2. **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 2, Matbaa-ı Amire, 1289
3. **Düstur**, Birinci Tertib, Cilt 6, Ankara Devlet Matbaası, 1939
4. **Berlin Kongresi Protokollerinin Tercümesidir**, Matbaa-ı Amire, 1298

ARAŞTIRMA-İNCELEME ESERLER VE SEYAHATNAMELER

Abdülvahap Hayri	**İktisadi Trabzon**, Haz: Melek Öksüz, Serander, 1. Baskı, Trabzon, 2008
Acemoğlu, Daron; David Laibson; John A. List	**Macroeconomics**, Pearson, Global Edition, 2016
Acemoğlu, Daron; David Laibson; John A. List	**Microeconomics**, Pearson, Global Edition, 2016
Acemoğlu, Daron; Simon Johnson; James Robinson	"The rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional change and Economic Growth", **American Economic Review**, Vol: 95/3, June 2005, s.546-579
Acemoğlu, Daron; James A. Robinson	"Economic Backwardness in Political Perspective", **American Political Science Review**, Vol.100, No.1, February 2006, s.115-131
Acemoğlu, Daron; James A. Robinson,	**Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity, and Poverty**, Profile Books, 2012
Akerlof, George A.	"The Market for Lemons: Quality Uncertainty and Market Mechanism", **The Quarterly Journal of Economics**, Vol.84, Issue 3, 1970, s.488-500
Akgündüz, Ahmed	"Kanun-ı Gümrük ve Bac ve Rüsûm-ı Akkirman", **Osmanlı Kanunnameleri**, C. II, Fey Vakfı Yayınları, İstanbul, 1990, s.371-372
Akyıldız, Ali	"Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği", **Osmanlı Araştırmaları**, Sayı 20, 2000, s.313-327
Apaydın, Bahadır	**Kapitülasyonların Osmanlı-Türk Adli ve İdari Modernleşmesine Etkisi**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2010

Ascherson, Neal — **Black Sea**, Hill and Wang, New York, 1995

Ahmet Ardel — "Karadeniz", **İ.A**, C.6, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1977, s.231-231

Akgündüz, Ahmet — "1274/1855 Tarihli Osmanlı Ceza Kanunnamesinin Hukuki Kaynakları, Tatbik Şekli ve Men-i İrtikâb Kanunnamesi", **Belleten**, 1987, LI, Sayı: 199, s.153-191

Amatör Denizci Eğitim Dokümanı — T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Amicis, Edmondo De — **İstanbul (1874)**, Çev: Beynun Akyavaş, TTK Yayınları, Ankara, 1993

Anselin, Luc — **Spatial Econometrics, Methods and Models**, Springer, 2010

Ananich, Boris — "The Russian Economy and Banking System", **The Cambridge History of Russia**, Vol.2, Ed. Maureen Perrie, Cambridge Press, 2006, s.394-425

Ardeleanu, Constantin — "The Opening and the Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774-1853)", **Euxeinos**, 14, 2014, s.30-52

Arı, Bülent — "Osmanlı Kapitülasyonlarının Tarihçesi ve Mahiyeti", **Yeni Türkiye**, Yıl.6, 2000, s.242-251

Arıkan, Zeki — "Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)", **Bekir Kütükoğlu'na Armağan**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırmaları Merkezi Yayınları, İstanbul, 1991, s.279-306

Artunç, Cihan — "The Protégé System and Beratlı Merchants in the Ottoman Empire: The Price of Legal Institutions", **Working Paper**, March 2013, s.1-35

Avcıoğlu, Doğan — **Türkiye'nin Düzeni**, Cilt 1, Tekin Yayınevi, İstanbul, 1996

Aydın, Yunus Emre — **19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetleri**, Uludağ Üniversitesi, SBE, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa, 2016

Aygün, Necmettin — **Trabzon Gümrüğü (1750-1800)**, Gazi Üniversitesi, SBE, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1997

Aygün, Necmettin — **18. Yüzyılda Trabzon'da Ticaret**, Gazi Üniversitesi, SBE, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2002

Bairoch, Paul — **Economics and World History**, The University of Chicago Press, 1995

Baldwin, Richard E. ve Phillippe Martin — "Two Waves of Globalisation: Superficial Similarities, Fundamental Differences", **NBER Working Paper Series**, 7904, s.1-33

Ballard, Robert D.; Fredrik T. Hiebert; Dwight F. Coleman; Cheryl Ward; Jennifer S. Smith; Kathryn Willis; Brendan Foley; Katherine Croff; Candace Major; Francesco Torre — "Deepwater Archaeology of the Black Sea: The 2000 Season at Sinop, Turkey", **American Journal of Archaeology**, vol.105, No.4, 2001, s.607-623

Barkan, Ömer Lütfi — "Tarihi Demografi Araştırmaları ve Osmanlı Tarihi", **Türkiyat Mecmuası**, X, 1952-53, s.1-25

Barkley, Henry C. — **A Ride Through Asia Minor and Armenia**, John Murray, London, 1891

Bartl, Peter — "17. Yüzyılda ve 18. Yüzyılın İlk Yarısında Kazak Devleti ve Osmanlı İmparatorluğu", **İlmi Araştırmalar**, 6, İstanbul, 1998, s.301-330

Bascom, Willard — "Deep-Water Archaeology", **Science**, vol.174, 1971, s.261-269

Baskıcı, Murat — "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, Cilt 67, No 3, 2012, s.33-56

Baskıcı, Murat — "XIX. Yüzyılda Samsun: İktisadi Değişim ve Yükseliş", **Samsun Sempozyumu**, 13-16 Ekim 2011, C.3, Ed: M. Aydın, B. Şişman, S. Özyurt, H. Atsız, Samsun Valiliği Yay., Samsun, 2012, s.489-502

Baskıcı, Murat — "Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası: 1860-1918", **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, Cilt 57, Sayı 4, 2002, s.2-33

Bastiat, Frederick — **The Bastiat Collection**, Ludwig von Mises Institute, 2. Baskı, 2011

Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi — Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 4. Baskı, İstanbul, 2017

Başgelen, Nezih — **Eski Haritalarda Karadeniz**, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2009

Baysun, M. Cavid — "Azak", **İslam Ansiklopedisi**, 2. Cilt, MEB Yay., İstanbul, 1970

Belgesay, M. Reşit — "Tanzimat ve Adliye Teşkilatı", **Tanzimat I**, MEB, 1940, İstanbul, s.211-220

Berend, Ivan T. — **An Economic History of Twentieth-Century Europe**, Cambridge University Press, 2006

Beydilli, Kemal — "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", **Belleten**, C.LV, Sayı.214, Aralık 1991, s.687-751

Beydilli, Kemal — "Prut Antlaşması", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 34, 2007, s.359-362

Beydilli, Kemal — "Küçük Kaynarca Antlaşması", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 26, 2002, s.524-527

Beydilli, Kemal — "Ziştovi Antlaşması", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 26, 2002, s.467-472

Beydilli, Kemal — "Yaş Antlaşması", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 43, 2013, s.343-347

Beydilli, Kemal — "Hünkâr İskelesi Antlaşması", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 18, 1998, s.488-490

Beydilli, Kemal — "Boğazlar Meselesi", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 6, 1992, s.266-269

Bıjışkyan, P. Minas	**Karadeniz Kıyıları, Tarih ve Coğrafyası 1817-1819**, Çev: Hrand D. Andreasyan, İstanbul Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1969
Bilici, Faruk	"Karadeniz", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 24, 2001, s.388-390
Bilici, Faruk	"XIX. Yüzyılın Başında Trabzon'daki Fransız Konsolosluğu: Paris'in Asya Kapısı", **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, Cilt 3, Sayı 3, 2007
Blake, George	**Lloyd's Register of Shipping 1760-1960**, Lloyd's Register, 1960
Blaisdell, Donald C.	**European Financial Control in The Ottoman Empire**, Columbia University Press, 1929
Blaug, Mark	**Economic Theory in Retrospect**, Cambridge University Press, Fourth Edition, 1985
Boardman, John	**The Greeks Overseas: Their Early Colonies and Trade**, Thames and Hudson, London 1988
Bodger, Alan	"Russia and The End of The Ottoman Empire", **The Great Powers and The End of The Ottoman Empire**, Ed. Marian Kent, Frank Cass & Co. Ltd. 1996, s.73-105
Bolt, Jutta; Robert Inklaar; Herman de Jong ve Jan Luiten van Zanden	"Rebasing Maddison: New Income Comparisons and The Shape of Long-Run Economic Development", **GGDC Research Memorandum**, 174, Ocak 2018
Boogert, Maurits H. Van Den	**The Capitulations and the Ottoman Legal System: Qadis, Consuls and Beratlis in the 18th Century**, Brill, 2005

Bostan, Hanefi — "XV ve XVI. Yüzyıllarda Trabzon Şehrinde Nüfus ve İskân Hareketleri", **Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, 6-8 Kasım 1998, Trabzon, 1999, s.167-177

Bostan, M. Hanefi — "XV-XIX. Yüzyıllarda Giresun Kazasının İdari Taksimatı ve Nüfusu", **Giresun Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, 24-25 Mayıs 1996, s.119-136

Bostan, İdris — "İzn-i Sefine", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 23, 2001, s.542-543

Bölükbaşı, Atilla — **Anılarda Trabzon**, Serander, Trabzon, 2006

Braudel, Fernand — **The Mediterrenean and the Mediterrenean World in the Age of Philip,** Vol.1, Harper and Row Publishers, New York, 1972

Braudel, Fernand — "History and The Social Sciences: The Longue Durée", **On History**, The University of Chicago Press, Çev. Sarah Matthews, 1980

Braudel, Fernand — "Toward a Historical Economics", **On History**, The University of Chicago Press, Çev. Sarah Matthews, 1980

Brennan, Geoffrey, James M. Buchanan — **The Reason of Rules: Constitutional Political Economy**, Cambridge University Press, 2008

Burty-King, Hugh — **The Baltic Story: Baltic Coffee House to Baltic Exchange 1744-1994**, Quiller Prress, London, 1994

Brutzkus, Julius — "The Khazar Origin od Ancient Kiev", **Slavonic and East European Review**, Vol.3, No.1, 1944, s.108-124

Case, Karl E.; Ray C. Fair; Sharon E. Oster — **Principle of Economics**, Pearson, 12. Baskı, Global Edition

Cem, İsmail — **Türkiye'de Geri Kalmışlığın Tarihi**, Cem Yayınevi, 1973

Cezar, Yavuz — "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Maddi Unsurları Üzerine", **Osmanlı'dan Cumhuriyete Esnaf ve Ticaret**, Derleyen: Fatmagül Demirel, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2012, s.1-6

Chardin, Jean — **Chardin Seyahatnamesi: İstanbul, Osmanlı Toprakları, Gürcistan, Ermenistan, İran 1671-1673**, Kitap Yayınevi, Çev: Ayşe Meral, Ed: Stefanos Yerasimos, 1. Baskı, 2014

Cheramidoglu, Constantin — "Aspects Regarding Constanta's Economic Life (1878-1914)", **Port Cities of The Western Black Sea Coast and The Danube: Economic and social Development in the Long Nineteenth Century**, Ed. Constantin Ardeleanu, Andreas Lyberatos, Corfu, 2016, s.165-176

Childs, William John — **Yürüyerek Anadolu: Samsun-Halep 1911-1912**, Çev: Füsun Tayanç, Tunç Tayanç, Kitap Yayınevi, 1. Baskı, 2017

Christov, Dimiter — "The Rise of a Port: Socio-economic Development of Burgas in the 19th Century", **Port Cities of The Western Black Sea Coast and The Danube: Economic and Social Development in The Long Nineteenth Century**, Ed. Constantin Ardeleanu, Andreas Lyberatos, Corfu, 2016, s.177-212

Cipolla, Carlo M. — "Introduction" **The Fontana Economic History of Europe The Industrial Revolution**, Vol. 3, Ed: Carlo M. Cipolla, Collins/Fontana Books, Gloasgow, 1980, s.7-21

Clark, Gregory — **A Farewell to Alms: A Brief Economic History Of The World**, Princeton University Press, 2007

Clapham, J.H. — "The Last Years of The Navigation Acts", **The English Historical Review**, Vol.25, No.99, Jul 1910, s.480-501

Coase, Ronald H. — **Essays on Economics and Economists**, The University of Chicago Press, 1994

Coase, Ronald H. — "The Nature of The Firm", **Economica**, Vol.4, No.16, November 1937, s.386-405

Coase, Ronald H. — "The New Institutional Economics", **Journal of Institutional and Theoretical Economics**, 140, 1984, s.229-231

Conrad, Joseph — **The Mirror of The Sea**, Harper and Brothers Publishers, 1906

Cortanze, H. De — "Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu, Koy Haritası, Ticaret ve Denizcilik İstatistikleri, Grafikler Vs.", Çev: Özgür Yılmaz**, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, XIV/29, Güz 2014, s.397-434

Crafts, Nicholas F. R.; Mills, Terence C.; Leybourne, Stephen J. — "Trends and Cycles in British Industrial Production 1700-1913", **Journal of the Royal Statistical Society**, Vol. 152, No. 1., 1989, s.43-60

Collas, Bernard Camille — **1864'te Türkiye**, Çev. Teoman Tunçdoğan, Bileşim Yayınları, 2005

Coşkun Albayrak, Gökçen — **Dersaadet'in Kileri: Tuna Nehri'nde Ticaret ve Devlet,** Dergâh Yayınları, 1. Baskı, 2017, İstanbul

Çadırcı, Musa — **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 3. Baskı, Ankara, 2013

Çadırcı, Musa — "On Dokuzuncu Yüzyılın İkinci Yarısında Karadeniz Kentleri (Trabzon ve Samsun)", **Tanzimat Sürecinde Türkiye: Anadolu Kentleri**, İmge Kitapevi, 1. Baskı, 2011, s.83-98

Çetinkaya, Doğan — **1908 Osmanlı Boykotu: Bir Toplumsal Hareketin Analizi**, İletişim Yayınları, 1. Baskı, 2004

Çizakça, Murat — **İslam Dünyasından ve Batıda İş Ortaklıkları Tarihi**, Çev: Şehnaz Layıkel, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999

Deane, Phyllis — **The First Industrial Revolution**, Cambridge University Press, 1979

Deaton, Angus ve Bettina Aten — "Trying to Understand The PPPS in ICP2011: Why are The Results so Different?", **NBER Working Paper Series**, 20244, Haziran 2014, http://www.nber.org/papers/w20244 Erişim Tarihi: 20.01.2019

Decei, Aurel — "Karadeniz", **İslam Ansiklopedisi**, Cilt IV, Eskişehir, 1997, s.238-240

Değirmenci, Nil Kula — "Deniz Sigorta Hukuku", **Denizcilik İşletmeleri Yönetimi**, Ed. A. Güldem Cerit, Ali Deveci, Soner Esmer, Beta Yayınları, 1. Baskı, 2013, s.211-243

Demirel, Muammer — "Artvin ve Batum Göçmenleri (1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı'ndan Sonra)", **A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Sayı 40, 2009, s.1123-1145

Denzel, Markus A. **Handbook of World Exchange Rates 1590-1914**, Routledge, 2016

Deyrolle, Théophile **1869'da Trabzon'dan Erzurum'a**, Çev: Reşad Ekrem Koçu, Çığır Kitapevi, Ankara

Deval, Orhan **Denizcilik Ekonomisi (Kuru Yük)**, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 1. Baskı, 2015

Dığıroğlu, Filiz **19. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun**, Marmara Üniversitesi, SBE, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2011

Duran, Tülay **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları**, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, İstanbul, 2002

Ekinci, Ekrem Buğra **Tanzimat ve Sonrası Osmanlı Mahkemeleri**, Arı Sanat Yayınevi, 2004

Ekinci, İlhan **Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, SBE, Tarih Anabilim Dalı, Samsun, 1998

Eldem, Edhem "Capitulations and Western Trade", **The Cambridge History of Turkey**, Cilt 3, The Later Ottoman Empire 1603-1839, 2006

Eldem, Vedat **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, TTK, Ankara, 1994

Emecen, Feridun "Giresun", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 14, 1996, s. 78-84

Emiroğlu, Kudret — "Trabzon'da Avusturya Boykotu 1908", **Toplumsal Tarih**, Ağustos 1994, s.17-21

Engels, Friedrich — "The Free Trade Congress at Brussels" **The Northern Star**, 9 Ekim 1947

Engels, Friedrich — "The Real Issue in Turkey", **New York Daily Tribune**, No:3740, 12 April 1853

Engin, Vahdettin — **Rumeli Demiryolları**, Eren Yayın, 1. Baskı

Ersoy-Hacısalihoğlu, Neriman — "XIX. Yüzyılda Liman Şehri Varna'da Nüfus Yapısı ve Ticaret", **Prof. Dr. Şevki Nezihi Aykut Armağanı**, Haz. Gülden Sarıyıldız, Niyazi Çiçek, İshak Keskin, Sevil Pamuk, Etkin Kitaplar, İstanbul, 2011, s.97-114

Ersoy-Hacısalihoğlu, Neriman — "19. Yüzyılda Burgaz Kasabasının Gelişimi ve Karadeniz Ticaretindeki Önemi", **Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı**, Sayı: 24, Bahar 2018, s.369-388

Eryılmaz, Fulya Yücesoy; Mustafa Eryılmaz — "Geçmişten Günümüze Denizcilik için Oşinografi ve Meteoroloji", **III. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildiri Kitapçığı**, 7-8 Nisan 2011, s.335-352

Evliya Çelebi — **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul**, Cilt.1, 1.Kitap, Haz: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 5. Baskı, 2008

Evliya Çelebi — **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi: İstanbul**, Cilt.1, 2.Kitap, Haz: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 5. Baskı, 2008

Evliya Çelebi — **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, 2. Cilt, 1.Kitap, Haz: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 2. Baskı, 2008

Evliya Çelebi — **Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi**, 3. Cilt, 2. Kitap, Haz: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, 2006

Eyice, Semavi — "İstanbul (Galata)", **İslam Ansiklopedisi**, 5. Cilt, 2. Kısım, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, s.1214/144-1215/157

Falkus, M.E. — **The Industrialisation of Russia** 1700-1914, Macmillan, 1972

Faroqhi, Suraiya — "Tarabzun", The **Encyclopedia of Islam,** Ed: Bearman, Bianquis, Bosworth, Donzel, Heinrichs, Vol X, Brill, 2000

Faroqhi, Suraiya — "Samsun", **The Encyclopaedia of Islam**, Vol.VIII, E. J. Brill, 1995, Leiden

Faroqhi, Suraiya — **Osmanlı'da Kent ve Kentliler**, Çev. Neyyir Berktay, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 5. Baskı, 2014

Fidan, Fadimana — "18. Yüzyılda Tuna Nehri İskelelerinin İstanbul İaşesinin Temininde Rolü", **Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1**, Haz. Şakir Batmaz, Özen Tok, Not Yayınları, Kayseri, 2015

Findley, Carter V. — "The Tanzimat", **The Cambridge History of Turkey: Turkey in The Modern World**, Vol. 4, Ed: Reşat Kasaba, Cambridge University Press, 2008, s.11-37

Fındlay, Ronald ve Kevin H. O'Rourke — **Power and Plenty: Trade, War, and The World Economy in The Second Millennium**, Princeton University Press, 2009

Freeman, Chris ve Luc Soete — **The Economics of Industrial Innovation**, The MIT Press, 3. Edition, 1997

Freeman, Chris ve Francisco Louça — **As Time Goes By, From The Industrial Revolution to The Information Revolution**, Oxford University Press, 2001

Fujita, Masahisa ve Tomoya Mori — "The Role of Ports in the Making of Major Cities: Self-Agglomeration and Hub-Effect", **Journal of Development Economics**, Vol.46, 1996, s.93-120

Furubotn, Eirik G. ve Rudolf Richter — **Institution and Economic Theory: The Contribution of The New Institutional Economics**, The University of Michigan Press, Second Edition, 2005

Gencer, Ali İhsan — "Berlin Antlaşması", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 5, 1992, s.516-517

Genç, Mehmet — **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Yay., 9. Baskı, İstanbul, 2013

Genç, Mehmet — "Yed-i Vâhid", **TDV İslam Ansiklopedisi**, C.43, İstanbul, 2013, s.378-383

Ginzburg A.I., Kostianoy A.G., Sheremet N. A., Lebedev S.A. — "Satellite altimetry applications in the Black Sea", In: **Coastal Altimetry**, Eds.: S. Vignudelli, A.G. Kostianoy, P. Cipollini, J. Benveniste, Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg, 2011, s.367-387

Giz, Adnan — "Osmanlı Devleti'nde Ticaret, Sanayi Odaları ve Borsalar", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt 3, İletişim Yayınları, 1995, s.748-752

Goldsmith, Raymond W. "The Economic Growth of Tsarist Russia 1860-1913", **Economic Development and Cultural Change,** Vol. 9, No. 3,1961, s.441-475

Guboğlu, Mihail P. "Osmanlı İmparatorluğu'nda Karadeniz-Tuna Kanalı Projeleri (1836-1876) ve Boğazköy-Köstence arasında İlk Demiryolu İnşası (1855-1860)", **Çağını Yakalayan Osmanlı**, Haz: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul, 1995, s.217-247

Guellec, Dominique "Historical Insights", **The Economics of The European Patent System: IP Policy for Innovation and Competition**, Ed: Dominique Guellec, Bruno van Pottelsberghe de la Potterie, Oxford University Press, 2007

Güçer, Lütfi "XVI. Ve XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunun Ticaret Politikası", **Türk İktisat Tarihi Yıllığı**, Sayı:1, 1987, s.41-45

Gülsoy, Ufuk ve Bayram Nazır **Türkiye'de Ticaretin Öncü Kuruluşu: Dersaadet Ticaret Odası (1882-1923)**, İTO Yayınları, İstanbul, 2009

Güran, Tevfik **Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897**, Tarihi İstatistikler Dizisi, Cilt 5, TC Başbakanlık DİE Yayınları, Ankara, 1995

Güran, Tevfik **İktisat Tarihi**, Der Yayınları, İstanbul, 2012

Güran, Tevfik **Resmi İstatistiklere Göre Osmanlı Toplum ve Ekonomisi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1. Baskı, 2017

Greif, Avner "Reputation and Coalitions in Medieval Trade: Evidence on the Maghribi Traders", **The journal of Economic History**, Vol 49, No 4, 1989, s.857-882

Grinevetsky, Sergei R., Igor S. Zonn, Sergei S. Zhiltsov, Aleksey N. Kosarev, Andrey G. Kostianoy — **The Black Sea Encyclopedia**, Springer, 2015

Gyllenbok, Jan — **Encyclopaedia of Historical Metrology, Weights, and Measures**, Vol 3, Springer International Publishing, 2018

Halaçoğlu, Yusuf — "Bulgaristan", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 6, 1992, s.396-399

Haldon, John — **The Palgrave Atlas of Byzantine History**, Palgrave Macmillan, 2005

Hardy, Anne — "Cholera, Quarantine and The English Preventive System, 1850-1895", **Medical History**, 37, 1993, s.250-269

Harlaftis, Gelina — "Trade and Shipping in The Nineteenth Century Sea of Azov", **International Journal of Maritime History**, XXII, No.1, June 2010, s.241-251

Harlaftis, Gelina — "The Role of The Greeks in the Black Sea Trade", **Shipping and Trade 1750-1950: Essays in International Maritime Economic History**, Ed. L. R. Fischer and H. W. Nordvik, Lofthouse Publication, 1990, s.63-95

Harley, C. Knick — "Trade: Discovery, Merkantalism and Technology", **The Cambridge Economic History of Modern Britain, Vol.1: Industrilisation 1700-1860**, Ed. Roderick Floud, Paul Johnson, Cambridge University Press, 2004, s.175-203

Harley, C. K. — "Ocean Freight Rates and Productivity, 1740-1913: The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed", **Journal of Economic History**, vol.48, 1988, s.851-876

Harley, C. K. "Coal Exports and British Shipping, 1850-1913" **Explorations in Economic History**, vol.26, 1989, s.311-338

Hattendorf, John B. "Suez Canal", **The Oxford Encyclopedia of Maritime History**, Ed. John B. Hattendorf, Vol.1, Oxford University Press, 2007, s.58-63

Heaton, Herbert **Economic History of Europe**, Harper & Row, Revised Edition, 1936

Head, Keith **Gravity for Beginners**, working paper, 5 February 2003, s.6-8 https://vi.unctad.org/tda/background/Introduction%20to%20Gravity%20Models/gravity.pdf, (Erişim Tarihi: 27.02.2018)

Hellie, Richard "The Economy, Trade and Serfdom", **The Cambridge History of Russia**, Vol.1, Ed. Maureen Perrie, Cambridge Press, 2006, s.539-558

Henderson, James M. ve Richard E. Quandt **Microeconomic Theory, A Mathematical Approach**, McGraw-Hill, 1958

Herlihy, Patricia **Odessa: A History 1794-1914**, Harvard University Press, 1991

Herodotus **Histories**, Volume II, Books: 3-4, Translation by A. D. Godley, The Loeb Classical Library, 1928, s.247-257

Hind, John "Megerian Colonisation in The Western Half of The Black Sea", **The Greek Colonisation of The Black Sea Area**, Ed. Gocha R. Tsetskhladze, , Franz Steiner Verlag Stuttgart, 1998, s.131-152

Hobsbawn, E.J. **Sanayi ve İmparatorluk**, Çev: Abdullah Ersoy, Dost Kitapevi, 4. Baskı, Ankara, 2008

Hobsbawn, E.J. **Devrim Çağı 1789-1848**, Çev: Bahadır Sina Şener, Dost Kitapevi, Ankara, 2003

Hoffmann, W. **British Industry 1700-1950**, Translated by: W. H. Chaloner and W. O. Henderson, Basil Blackwell, 1955

Inklaar, Robert; D.S. Prasada Rao "Cross-country Income Levels Over Time: Did The Developing World Suddenly Become Much Richer?", **American Economic Journal: Macroeconomics**, Vol.9, No. 1, Ocak 2017, s.265-290

Imlah, Albert H. **Economic Elements in The Pax-Britannica**, Harvard University Press, 1958

Irwin, Douglas A. "Free Trade and Protection in Nineteenth Century Britain and France Revisited", **Classical Trade Protectionism 1815-1914**, Routledge, Ed. Jean-Pierre Dormois, Pedro Lains, 2006, s.146-152

Irvin, Douglas "The Welfare Cost of Autarky: Evidence from The Jeffersonian Trade Embargo, 1807-1809", **Review of International Economics**, 13 September 2005, s.631-645

Issawi, Charles "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", **International Journal Middle East Studies**, Vol 1, No.1, 1970, s.18-27

Issawi, Charles **The Economic History of Turkey 1800-1914**, Te University of Chicago Press, 1980

İbn-i Batuta — **İbn-i Batuta Seyahatnamesi**, 1. Cilt, Çev: A. Sait Aykut, Yapı Kredi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2004

İnalcık, Halil — "The Question of The Closing of The Black Sea Under The Ottomans", **Archeionpontou**, Sayı:34, 1979, s.74-110

İnalcık, Halil — "Galata (Osmanlı Dönemi)", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, Cilt 3, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1994, s.353-354

İnalcık, Halil — **An Economic and Social History of The Ottoman Empire 1300-1600**, Vol 1, Cambridge University Press, 1997

İnalcık, Halil — "Fatih, Boğazların Tahkimi, Karadeniz; Bir Osmanlı Gölü", **Çanakkale Savaşları Tarihi**, Cilt 1, Ed. Mustafa Demir, Değişim Yayınları, 1. Baskı, İstanbul, 2008, s.45-52

İnalcık, Halil — "Istanbul", **The Encyclopedia of Islam**, vol.4, Leiden E. J. Brill, 1997, s.138-140

İnalcık, Halil — "İmtiyazat", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 22, 2000, s.245-252

İnalcık, Halil — **Osmanlı İmparatorluğu: Klasik Çağ (1300-1600)**, Çev: Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yayınları, 2003

İnalcık, Halil — "Osmanlı'nın Avrupa ile Barışıklığı: Kapitülasyonlar ve Ticaret", **Doğu Batı**, Sayı. 24, 2003, s.55-81

İnalcık, Halil — "Karadeniz'de Kazaklar ve Rusya: İstanbul Boğazı Tehlikede", **Çanakkale Savaşları Tarihi**, Cilt 1, Ed. Mustafa Demir, Değişim Yayınları, 1. Baskı, İstanbul, 2008, s.59-64

İnalcık, Halil — **Devlet-i Aliyye: Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar I: Klasik Dönem (1302-1606) Siyasal Kurumsal ve Ekonomik Gelişim**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 27. Baskı, 2009

İpek, Nedim — "Kafkaslardan Anadolu'ya Göçler (1877-1900)", **Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi**, 1991, Cilt 6, Sayı 1, s.97-135

İpşirli, Mehmet — "Bilâd-ı Selâse", **TDV İslam Ansiklopedisi**, 6. Cilt, 1992, s.151-152

İpşirli, Mehmet — "İstanbul Kadılığı", **TDV İslam Ansiklopedisi**, 23. Cilt, 2001, s.305-307

Jones, C.I. — "The Facts of Economic Growth", **NBER Working Paper Series**, 21142 http://www.nber.org/papers/w21142, Erişim Tarihi: 29.01.2018

Jones, George Matthew — **Travels in Norway, Sweden, Finland, Russia, and Turkey: Also on The Coast of The Sea of Azof and of The Black Sea**, Vol.II, London, 1827

Junguito, Antonio Tena — "Assessing the Protectionist Intensity of Tariffs in Nineteenth-century European Trade Policy", **Classical Trade Protectionism 1815-1914**, Routledge, Ed. Jean-Pierre Dormois, Pedro Lains, 2006, s.99-120

Kala, Ahmet — "Esnaf", **TDV İslam Ansiklopedisi**, 11. Cilt, 1995, s.423-430

Kala, Ahmet — "Lonca", **TDV İslam Ansiklopedisi**, 27. Cilt, 2003, s.211-212

Kala, Ahmet ve İrfan İnce — **Alâmet-i Fârika'dan Marka'ya**, Türk Patent Enstitüsü Yayınları, 2. Baskı, Ankara, 2009

Kardasis, Vassilis — **Diaspora Mercants in The Black Sea: The Greeks in Southern Russia 1775-1861**, Lexington Books, 2001

Karpat, Kemal H. — **Ottoman Population 1830-1914: Demographic and Social Charateristics**, The University of Wisconsin Press, 1985

Kasaba, Reşat — **The Ottoman Empire and The World Economy: The Nineteenth Century**, State University of New York Press, 1988

Kay, John A. — **Why Firms Succeed**, Oxford University Press, 1995

Keleş, Erdoğan — "Kırım Savaşı'nda (1853-1856) Karadeniz ve Boğazlar Meselesi", **OTAM**, Cilt. 23, Sayı.23, 2008, s.149-194

Kenanoğlu, M. Macit — **Ticaret Kanunnamesi ve Mecelle Işığında Osmanlı Ticaret Hukuku**, Lotus Yayınevi, Ankara, 2005

Kennedy, Paul — **The Rise and Fall of The Great Powers**, Unwin Hyman, 1988

Kenwood, George ve Alan Lougheed — **Growth of The International Economy 1820-2000**, Routledge, Fourth Edition, 1999

Khan, B. Zorina — An Economic History of Patent Institutions", EH.net, *https://eh.net/encyclopedia/an-economic-history-of-patent-institutions/*, (Erişim Tarihi, 04.12.2017)

Kherallah, M. & Kirsten, J. — "The New Institutional Economics: Applications For Agricultural Policy Research In Developing Countries",

Agrekon: Agricultural Economics Research, Policy and Practice in Southern Africa, 41:2, 2002, s.110-133

Kılıçaslan, Mustafa Emre — **Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, SBE, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun, 2013

Kılınçoğlu, Deniz T. — **Economics and Capitalism in the Ottoman Empire**, Routledge, 2015

Kiel, Machiel — "Varna", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 42, 2012, s.524-527

King, Charles — **The Black Sea: A History**, Oxford University Press, 2006

Kindleberger, Charles P. — "Group Behavior and international Trade", **Journal of Political Economy**, 59/1, 1951, s.30-46

Kinneir, John McDonald — **Journey Through Asia Minor, Armenia, and Koordistan, in the Years 1813 and 1814**, John Murray, London, 1818

Koca, Yasemin Nemlioğlu — "Denizlerimizi Aydınlatanlar: Türkiye'de Fenerlerin Kuruluşu ve Gelişimi", **Journal of ETA Maritime Science**, Cilt 6, Sayı 2, 2018, s.103-117

Kocabaşoğlu, Uygur — **Majestelerinin Konsolosları: İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğundaki İngiliz konsoloslukları1580-1900**, İletişim Yayınları, 1. Baskı, 2004

Kocakaplan, Saim Çağrı — **18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve İstanbul Gümrüğü**, Ötüken, İstanbul, 2017

Kollmann, Nancy Shields — "Law and Society", **The Cambridge History of Russia**, Vol.1, Ed. Maureen Perrie, Cambridge Press, 2006, s.559-578

Komlos, John — **The Habsburgs Monarchy as a Customs Union Economic Development in Austria- Hungary in the Nineteenth Century**, Princeton University Press, 1983

Kondratieff, N. D. — "The Long Waves in Economic Life", **The Review of Economics and Statistics**, Vol:17, No:6, Nov 1935, s.105-115

Kontogeorgis, Dimitrios M. — "International and National Ports. The Competition between the Ports Braila/Galati and Constanta During the Period 1878-1914", **Port Cities of The Western Black Sea Coast and The Danube: Economic and social Development in the Long Nineteenth Century**, Ed. Constantin Ardeleanu, Andreas Lyberatos, Corfu, 2016, s.95-129

Koraltürk, Murat — **Türkiye'de Ticaret ve Sanayi Odaları (1880-1952)**, Denizler Kitapevi, İstanbul, 2002

Koraltürk, Murat — **Türk Loydu Seyir Defteri**, Türk Loydu Vakfı, İstanbul, 2001

Kosarev, Aleksey N.; Igor S. Zonn — "Brief History of the Black Sea Exploration and Oceanographic Investigation", **The Handbook of Environmental Chemistry**, Vol 5, 2008, s.11-30

Kotker, Philip; Gary Armstrong — **Principles of Marketing**, Pearson, 17. Edition, 2017

Köse, Osman — "Karadeniz'in Kuzeyinde Kazaklar", **Uluslararası Türkiye-Ukrayna İlişkileri Sempozyumu: Kazak Dönemi (1500-1800)**, Ed. Volodımir Melnik, Mehmet Alpargu, Yücel

Öztürk, Ferhat Turanlı, Muhammed Bilal Çelik, Çamlıca Basım Yayın, 1. Basım, İstanbul, 2015

Köse, Osman — "Rusya'nın Karadeniz'le İlk Buluşması: İstanbul Antlaşması (13 Temmuz 1700)", **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt 15, Sayı: 28, 2012, s.199-220

Köse, Osman — **1774 Küçük Kaynarca Andlaşması**, TTK Yayınları, Ankara, 2006

Köse, Osman — "Osmanlı Devleti Tarafından Kırım ile İlgili Rusya'ya Verilen Resmi Belge 'Senet' (1784)", **History Studies**, C.2, S.2, 2010, s.353-362

Köymen, Oya — **Sermaye Birikirken: Osmanlı, Türkiye, Dünya**, Yordam Kitap, 2. Baskı

Krugman, Paul R.; Maurice Obstfeld; Marc J. Melitz — **International Economics, Theory and Policy**, Addison-Wesley, 9. Baskı

Kuran, Timur — **The Long Divergence: How Islamic Law Held Back the Middle East**, Princeton University Press, 2011

Kurat**,** Akdes Nimet — **Rusya Tarihi: Başlangıçtan 1917'ye kadar**, TTK Yayınları, 2. Baskı, Ankara, 1987

Kurat**,** Akdes Nimet — **Türkiye ve Rusya: XVIII. Yüzyıl Sonundan Kurtuluş Savaşına Kadar Türk – Rus İlişkileri (1798-1919)**, TTK Yayınları, Ankara, 2011

Kurat, Yuluğ Tekin — "1877-1878 Osmanlı Rus Harbinin Sebepleri", **Belleten**, Cilt. XXVI, Sayı.103, 1962, s.567-592

Kurmuş, Orhan — **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, Yordam Kitap, 2008

Kurtoğlu, Fevzi — "Türkiye'de Matbaacılık Nasıl Başladığını Gösteren Bir Vesika", **Resimli Şark**, Sayı.42, Haziran 1934, s.14-15

Kuruca, Nazım — **19. Yüzyılda Trabzon Gümrüğü ve Çevre Ticareti**, Marmara Üniversitesi, Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2003

Kütükoğlu, Mübahat S. — "Ahidnameler ve Ticaret Muâhedeleri", **Osmanlı**, Cilt 3, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.329-341

Kütükoğlu, Mübahat S. — "Ahidname", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 1, 1988, s.536-540

Kütükoğlu, Mübahat S. — "Avrupa Tüccarı", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 4, 1991, s.159-160

Kütükoğlu, Mübahat S. — "Hayriye Tüccarı", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 17, 1998, s.64-65

Kütükoğlu, Mübahat S. — "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Bildirileri**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları, Samsun, Ekim 1986, s.97-131

Kütükoğlu, Mübahat S. — **Baltalimanı'na Giden Yol: Osmanlı–İngiliz İktisadi Münasebetleri 1580-1850**, TTK Yayınları, Ankara, 2013

Landes, David — **The Unbound Prometheus: Technological Change and Industrial Development in Western Europe from 1750 to The Present**, Cambridge University Press, 1969

Landes, David S. **The Wealth and Poverty of Nations: Why Some Are So Rich and Some So Poor**, W.W. Norton & Company, 1998

Lévy-Leboyer, Maurice; Frangois Bourguignon **The French Economy in the Nineteenth Century: An Essay in Econometric Analysis**, Cambridge University Press, 1990

Lewis, Bernard **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, Çev: Metin Kıratlı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 10. Baskı, Ankara, 2007

Lowry, Heath W. ve Feridun Emecen "Trabzon", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 41, 2012, s.296-301

Lyberatos, Andreas "Varna's Bourgeoisies from Empire to Nation-State (1840-1912)", **Port Cities of The Western Black Sea Coast and The Danube: Economic and Social Development in The Long Nineteenth Century**, Ed. Constantin Ardeleanu, Andreas Lyberatos, Corfu, 2016, s.225-247

Machlup, Fritz; Edith Penrose "The Patent Controversy in The Nineteenth Century", **The Journal of Economic History**, Vol: 10, No:1, May 1950, s.1-29

Maddison, Angus **The World Economy**, Vol 1: A Millennial Perspective, OECD Publishing, 2006

Mahan, Alfred Thayer **The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783**, Dover Publications, New York, 1987

Mangone, Gerard J. "Turkish Straits", **The Oxford Encyclopedia of Maritime History**, Ed: John B. Hattendorf, Vol 1, Oxford University Press, 2007

Mantran, Robert **17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul**, Cilt 1, Çev: Mehmet Ali Kılıçbay, Enver Özcan, TTK Yayınları, Ankara, 1990

Mete, Şengül — "Trablusgarp Savaşı ve İtalya'nın Akdeniz'deki Faaliyetleri", **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırma Dergisi**, 8, 1998, s. 261-292

Şerif Mardin — "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e İktisadi Düşüncenin Gelişmesi 1838-1918", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, İletişim Yayınları, s.618-634

Marx, Karl — "Russian Policy Against Turkey", **New York Daily Tribune**, No:3819, 14 July 1853

Marx, Karl ve Friedrich Engels — **Doğu Sorunu (Türkiye)**, Çev. Yurdakul Fincancı, Sol Yayınları, İkinci Baskı, Ankara, 2008

Maxim, Mihai — "İbrail", **TDV İslam Ansiklopedisi**, C.21, İstanbul, 2000, s.363-366

McCloskey, Deirdre — **Economical Writing**, Waveland Press, Second Edition, 2000

Mcgregor, John — **Commercial Statistics: A Digest Productive Resources, Commercial Legislation, Customs Tariffs, Navigation, Port, and Quarantine Laws, and Charges, Shipping, Imports and Exports, The Monies, Weights, and Measures of All Nations**, Vol.II, Second Edition, London, 1850

Mcgowan, Bruce — "The Age of The Ayans, 1699-1812", **An Economic and Social History of The Ottoman Empire 1600-1914**, Ed. Halil İnalcık, Donald Quataert, Vol. 2, Cambridge University Press, 1994

Meramveliotakis, Giorgos; Dimitris Milonakis — "Surveying the Transaction cost Foundations of New Institutional Economics: A Critical Inquiry", **Journal of Economic Issues**, 44:4, 2010, s.1045-1072

Milkes, Elisa R. "Corn Laws, Repeal Of", **Europe 1789 to 1914, Encyclopedia Of The Age Of Industry And Empire**, Vol.2, Ed. John Merriman, Jay Winter, Thomson Gale, 2006

Mill, John Stuart **On Liberty**, The Floating Press, 2009

Mitchell, B.R. **International Historical Statistics, Europe 1750-1993**, Macmillan, 4. Baskı, 1998

Mohammed, S.I. ve J. G. Williamson "Freight Rates and Productivity Gains in British Tramp Shipping 1869-1950", **NBER Working Paper**, No.9531, February 2003, s.1-43

Mohammed, S.I. ve J. G. Williamson "Freight Rates and Productivity Gains in British Tramp Shipping 1869-1950", **Explorations in Economic History**, 41, 2004, s.172-203

Murat Efendi **Türkiye Manzaraları**, Kitap Yayınevi, Çev. Alev Sunata Kırım, 1. Baskı, İstanbul, 2007

Murgescu, Bogdan "Köstence", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt. 26, 2002, s.276-277

Müller-Wiener, Wolfgang **Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Çev: Erol Özbek, 2. Baskı, 2003

Nebioğlu, Osman **Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1986

Nicol, Donald M. **Byzantium and Venice: A study in diplomatic and cultural relations**, Cambridge University Press, 2002

North, Douglass C. **Institutions, Institutional Change and Economic Performance**, Cambridge University Press, 1990

North, Douglass C. "Ocean Freight Rates and Economic Development 1750-1913", **Journal of Economic History**, vol18, no.4, 1958, s.537-555

North, Douglass C. "Institutions, Transaction Costs and Economic Growth", **Economic Inquiry**, Vol.XXV, July 1987, s.419-428

Noviçev, A. D. **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi**, Onur Yayınları, 1979

Oddy, J. Jepson **European Commerce**, Vol 1, Printed James Humphreys, Philadelphia, 1807

Odessa Memories, Ed: Nocolas V. IIjine, Patricia Herlihy, University of Washington Press, 2004

Ortaylı, İlber "Galata", ", **TDV İslam Ansiklopedisi**, 13. Cilt, 1996, s.303-307

Ortaylı, İlber **İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı**, Alkım Yayınevi, 25. Baskı, 2006

Ostopchuk, Victor "Five Documents From the Topkapı Palace Archive on the Ottoman Defense of the Black Sea Against the Cossacks (1639)", **Journal of Turkish Studies**, Vol 11, Harvard University, 1987, s.49-104

Ostrogorsky, Georg **Bizans Devleti Tarihi**, Çev: Fikret Işıltan, TTK Yayınları, Ankara, 1986

Öksüz, Hikmet ve Veysel Usta — "I. Dünya Savaşı Sırasında Rus Donanmasının Trabzon ve Çevresini Bombalaması", **Türkiyat Mecmuası**, Cilt 24, Bahar 2014, s.25-51

Öksüz, Hikmet, Veysel Usta ve Kenan İnan — **Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Tarihi 1884-1950**, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayını, 1. Baskı, Trabzon, 2009

Önsoy, Rıfat — "Muharrem Kararnâmesi ve Düyûnu Umumiye İdaresi", **Osmanlı**, Cilt 3, Yeni Türkiye Yayınları, 1999, s.400-414

Öz, Mehmet — "Samsun", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt 36, 2009, s.83-88

Özdemir, Kemal — **Osmanlı Deniz Haritaları: Ali Macar Reis Atlası**, Creative Yayın, İstanbul, 1992

Öztürk, Yücel — "Kefe", **TDV İslam Ansiklopedisi**, Cilt.25, 2002, s.182-184

Pallot, Judith; Denis J. B. Shaw — **Landscape and Settlement in Romanov Russia 1613-1917**, Oxford, 1990

Pamuk, Şevket — "Estimating Economic Growth in the middle East since 1820", **The Journal of Economic History**, Vol. 66, No. 3, 2006, s.809-828

Pamuk, Şevket — **19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti**, Tarihi İstatistikler Dizisi, Cilt 1, TC Başbakanlık DİE Yayınları, Ankara, 1995

Pamuk, Şevket — **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 3. Baskı, 2005

Panzac, Daniel — "International and Domestic Maritime Trade in Ottoman Empire During The 18th Century", **International Journal of Middle East Studies**, Vol.24, No.2, May 1992, s.189-206

Papakonstantinou, Katerina — "Russian and Ukranian Archives and the Creation of Databases on the Greek Population and Their Economic Activities in Nineteenth-Century Azov Port Cities", **International Journal of Maritime History**, XXII, No.1, June 2010, s.252-258

Paskaleva, Virginia — "Osmanlı Balkan Eyaletlerinin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı (1700-1850)", **İ.Ü.İ.F.M.**, Cilt 27, Sayı 1-2, İstanbul, 1968, s.37-74

Phillipson, Coleman; Noel Buxton — **The Question of The Bosphorus and Dardanelles**, London, 1917

Pindyk, Robert S.; Daniel L. Rubinfeld — **Microeconomics**, Pearson, Eighth Edition, 2013

Polanyi, Karl — **The Great Transformation: The Political and Economic Origins of Our Time**, Beacon Press, 2001

Price, Jacob M. — "What Did Merchants Do? Reflections on British Overseas Trade 1660-1790", **The Journal of Economic History**, Vol. 49/2, 1989, s.267-284

Prousis, Theophilus C. — "Risky Business: Russian Trade in The Ottoman Empire in the Early Nineteenth Century", **Mediterranean Historical Review**, Vol.20, No.2, December 2005, s.201-226

Ptolemaeus, Claudius — **Geographia Universalis, Vetus et Nova, Complectens**, Libros VIII, 1540

Roussev, Ivan — "The Black Sea Port-City in The Road of Modernization. The First Modern Attempts in Varna During The 1840s-1870s", **Port Cities of The Western Black Sea Coast and The Danube: Economic and Social Development in The Long Nineteenth Century**, Ed. Constantin Ardeleanu, Andreas Lyberatos, Corfu, 2016, s.214-224

Quataert, Donald — **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)**, Çev: Sabri Tekay, İletişim Yayınları, 1. Baskı, 2017

Quataert, Donald — "The Age of Reforms, 1812-1914", **An Economic and Social History of The Ottoman Empire 1600-1914**, Vol 2

Rasim, Ahmet — **Türkiye Coğrafyayı Sahilisi: Karadeniz Sevahili**, Büyük Erkanıharbiye IX. Deniz Şubesi, İstanbul, 1930

Rice, Tony A. L. — "Odessa", **The Oxford Encyclopedia of Maritime History**, Ed. John b. Hattendorf, Vol.1, Oxford University Press, 2007

Rodrik, Dani — **The Globalization Paradox: Why Global Markets, States, and Demokracy Can't Coexist**, Oxford University Press, 2011

Rostow, Walt Whitman — **The Stages of Economic Growth**, Cambridge University Press, 1960

Rostow, Walt Whitman — "Sanayi Devrimi Nasıl Başladı", **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası**, Çev. Cengiz Arın, Cilt 30, 1970, s.255-278

Sami, Şemseddin — "Karadeniz", **Kamusu'l Âlâm**, C.V. Kaşgar Neşriyat, Ankara, 1996

Sanders, Liman von — **Türkiye'de Beş Sene**, Yeditepe Yayınevi, 3. Baskı, İstanbul, 2007

Sarc, Ömer Celal — "Tanzimat ve Sanayiimiz", **Tanzimat I**, T.C. Maarif Vekaleti, İstanbul, 1940, s.423-433

Sarı, Mustafa — **Türkiye-Kafkasya İlişkilerinde Batum (1917-1921)**, Sakarya Üniversitesi, SBE, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2010

Schumpeter, Joseph A. — **Business Cycles: A Theoratical, Historical and Statistical Analysis of the Capitalist Process**, vol.1, McGraw-Hill, 1923

Searle, John R. — "What is an Institution", **Journal of Institution Economics**, 1:1, 2005, s.1-22

Siegelbaum, Lewis — "The Odessa Grain Trade: A Case Study in Urban Growth and Development in Tsarist Russia", **Journal of European History**, Vol. 9, 1980, s.113-151

Skempton, A.W. — "Canals and River Navigations Before 1750", **A History Of Technology**, Ed. Charles Singer, E.J. Holmyard, A.R. Hall, T. Williams, Vol. III, Oxford University Press, 1957

Skousen, Mark — **The Making of Modern Economics, The lives and Ideas of The Great Thinkers**, M.E. Sharpe, 2001

Smith, Adam — **An Inquiry Into The Nature and Causes of The Wealth of Nations**, Ed. Edwin Cannan, Random House Inc., 1937

Smith, Michael S. "The Méline Tariff as Social Protection: Rhetoric or Reality?", **International Review of Social History**, August, 37, 1992, s.230-243

Soffientino, Bruno; Micheal E.Q. Pilson "The Bosporus Strait: A Special Place in the History of Oceanography", **Oceanography**, Vol.18, No.2, June 2015, s.17-23

Souden, David **The Bank and The Sea: The Royal Bank of Scotland Group and The Finance of Shipping Since 1753**, The Royal Bank Scodland Group, London, 2003

Stopford, Martin **Maritime Economics**, Routledge, Third Edition, 2009

Şirokorad, A. B. **Osmanlı-Rus Savaşları**, Selenge Yayınları, İstanbul, 2009

Tabakoğlu, Ahmet **Türk İktisat Tarihi**, Dergâh Yayınları, 7. Baskı, İstanbul, 2005

Talley, Wayne K. **Port Economics**, Routledge, 2009

Taner, Tahir, "Tanzimat Devrinde Ceza Hukuku", **Tanzimat I**, MEB Yayınları, İstanbul, s.221-232

Tanrıkulu, Murat "Portolan Haritalarının Kaynağı, Genel Özellikleri ve Etkileri", **Harita Dergisi**, Ocak 2017, Sayı. 157, s.29-38

Taylor, Charles **The Literary Annual Register or Records of Literature, Domestic and Foreign**, Vol. 1, London, 1808

Temperley, Harold **England and the Near East: The Crimea**, Longman, London, 1936

The Black Sea Pilot The Hydrographic Office, Admiralty, 2. Baskı, London, 1871

The Register of Shipping For The Year 1800 Society For The Registry of Shipping, 1799

Thévenot, Jean **Thévenot Seyahatnamesi**, Çev: Ali Berktay, Kitap Yayınevi, 2. Baskı, İstanbul, 2014

Toderascu, Robert; Eugen Rusu "Evaluation of The Circulation Patterns in The Black Sea Using Remotely and Situ Measurements", **International Journal of Geosciences**, 4, 2013, s.1009-1017

Toprak, Zafer "Osmanlı'da Ecnebi Ticaret Odaları", **Finans Dünyası**, Şubat 1990, s.78-81

Toprak, Zafer "Nüfus", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, Cilt 6, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1994, s.108-111

Toprak, Zafer **Türkiye'de Ekonomi ve Toplum (1908-1950): Milli İktisat-Milli Burjuvazi**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1995

Toprak, Zafer "II. Meşrutiyet Döneminde İktisadi Düşünce", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi**, Cilt 3, İletişim Yayınları, 1995, s.635-640

Toprak, Zafer **Türkiye'de Milli İktisat 1908-1918**, Doğan Kitap, 1. Baskı, 2012

Tosh, John **The Pursuit of History: Aims, Methods and New Directions in The Study of History**, Longman, 2010

"Trabzon" **Yurt Ansiklopedisi**, Anadolu Yayıncılık, Cilt 10, İstanbul, 1984

"Trebizond and The Persian Trade"	**Journal of The Royal Central Asian Society**, Vol.31, Issue 3-4, 1944, s.289-301
Tsetskhladze, Gocha R.	"Greek Colonisation of The Black Sea Area: Stages, Models and Native Population", **The Greek Colonisation of The Black Sea Area**, Franz Steiner Verlag Stuttgart, 1998
Tournefort, Joseph de	**Tournefort Seyahatnamesi**, Kitap Yayınevi, Ed. Stefanos Yerasimos, 4. Baskı, İstanbul, 2013
Turan, Şerafettin	**Türkiye-İtalya İlişkileri I**, Metis Yayınları, 1. Baskı, 1990
Tuncel, Metin	"Karadeniz", **TDV İslam Ansiklopedisi**, C.24, İstanbul, 2001, s.385-386
Twain, Mark	**The Innocents Abroad**, American Publishing Co., 1869
Uludağ, Osman Şevki	"Son Kapitülasyonlardan Biri Karantinalar", **Belleten**, Cilt II, Sayı 7,8, 1938, s.445-467
Uygun, Süleyman	**Osmanlı Sularında Rekabet: Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)**, Kitap Yayınevi, 1. Baskı, İstanbul, 2015
Uygun, Süleyman	"Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914), **Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, 2016, s.137-172
Uygun, Süleyman	"Aşağı Tuna'da Bir Fransız Buharlı Nakliyat Kumpanyası ve Ticari Faaliyetleri", **Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1**, Haz. Şakir Batmaz, Özen Tok, Not Yayınları, 2015, Kayseri, 2015, s.349-369

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı — "Kaynarca Muahedesinden Sonraki Durum İcabı Karadeniz Boğazının Tahkimi", **Belleten**, Cilt: XLIV, Sayı: 175, 1980, s.511-534

Vadala, R. — **Samsoun: Passé, présent, avenir**, Poul Geuthner, Paris, 1934

Velidedeoğlu, Hıfzı Veldet — "Kanunlaştırma Hareketleri ve Tanzimat", **Tanzimat I**, MEB Yayınları, İstanbul, s.139-209

Viquesnel, Auguste — **Voyage dans la turquie d'Europe**, Vol 1, Paris, 1868

Wallerstein, Immanuel — "The Ottoman Empire and The Capitalist World-Economy: Some Questions for Research", **Review**, Vol 2, No 3, winter 1979, s.389-398

Wallis, John J. ve Douglass C. North — "Measuring The Transaction Sector in the American Economy, 1870-1970", **Long-Term Factors in American Economic Growth**, Ed. Stanley L. Engerman, Robert E. Gallman, University of Chicago Press

Ward, Marianne ve John Devereux — "New Perspectives on International Standarts of Living in the Late 19th Century", XIV International Economic History Congress, Helsinki, 2006, s.1-28

Wawrzyniak, Krzysztof — **Ottoman-Polish Diplomatic Relations in the Sixteenth Century**, Bilkent Üniversitesi, SBE, Tarih Bölümü, Yüksek Lisans, Ankara, 2003

Weeks, Edwin Lord — **From The Black Sea Through Persia and India**, Harper & Brothers Publishers, New York, 1896

Williamson, Oliver E. "The New Institutional Economics: Taking Stock, Loking Ahead**", Journal of Economic Literature**, Vol. XXXVIII, September 2000, s.595-613

Williamson, Oliver E. **Economic Organization: Firms, Markets and Policy Control**, New York University Press, 1986

Williamson, Oliver E. "Transaction-Cost Economics: The Governance of Contractual Relations", **Journal of Law and Economics**, vol 22, No.2, 1979, s.233-261

Woodward, Llewellyn **The Age of Reform, 1815-1870**, Oxford University Press, 2. Baskı, 1997

Yağmurdereli, Nesip "Trabzon Valileri", **İnan Mecmuası**, Sayı 16, yıl 3, 1945

Yavuz, Hulusi "Adliye Nezareti", **TDV İslam Ansiklopedisi**, 1. Cilt, 1988, s.389-390

Yergin, Daniel **The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power**, Simon and Schuster, 1991

Yıldırım, Nuran "İstanbul Boğazı'nda Karantina Uygulamaları", **Yeni Deniz Mecmuası**, Mart 2016, s.44-61

Yıldırım, Nuran "Salgınlar", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, Cilt 6, Tarih Vakfı, İstanbul, 1994

Yılmaz, Özgür "Victor Fontanier'nin 1831'de Trabzon'dan Batum'a Seyahati", **Mavi Atlas GŞÜ Edebiyat Fakültesi Dergisi**, Sayı 2, Yıl 2014, s.118-134

Yılmaz, Özgür — "Fransız Belgelerine Göre 19. Yüzyılın Başlarında Güney Karadeniz Limanları", **Mavi Atlas**, Cilt 7, Sayı 1, 2019, s.111-142

Yılmaz, Özgür — "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi,** Cilt 2, Sayı 7, Bahar, 2009, s.359-382

Yılmaz, Özgür — "XIX. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti", **Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV, Doğu Karadeniz Bildiriler Kitabı**, Karadeniz Teknik Üniversitesi 16-17 Nisan 2012, s.285-306

Yılmaz, Özgür — "20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolosu H. De Cortanze'nin Raporlarına Göre", **Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik, Samsun I**, Ed. Osman Köse, Canik Belediyesi kültür Yayınları, Samsun 2013, s.181-195

Yılmaz, Özgür — "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolosluk Belgelerine Göre Giresun (1850-1900)", **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu Bildiriler Cilt 1**, 09-11 Ekim 2008, Ankara, 2009, s.517-536

Yücekök, Ahmet — "Emperyalizm Yörüngesinde Osmanlı İmparatorluğu ve 1838 Ticaret Sözleşmeleri", **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Cilt 23, Sayı 1, 1968, s.381-425

Yüksel, Ayhan — "Salnamelere Göre Giresun bölgesinin İdari Durumu ve İdarecileri", **Giresun Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, 24-25 Mayıs 1996

SÖZLÜKLER

Deardorff, Alan V.	**Terms of Trade, Glossary of International Economics**, World Scientific, 2006
Dictionary of Medical Terms	A & C Black Publisher, Fourth Edition, London, 2005
Geographical Dictionary of the World: in the Early 20th Century	Ed: Angelo Heilprin, Louis Heilprin, Logos Press, Part 2 (M to Z), New Delhi, 1990

ÇEVRİMİÇİ KAYNAKLAR

The Black Sea Research Project:

Socrates Petmezas and Alexandra Papadopoulou, **Black Sea Historical Statistics, 1812-1914**, www.blacksea.gr, (Erişim Tarihi: 18.06.2019)

EKLER

EK 1: RUSYA AHKÂM DEFTERLERİNE GÖRE TİCARETE KONU OLAN MALLAR

Ek 1.1: Karadeniz Limanlarından Akdeniz'e Çıkan Ticari Mallar (1780-1799)

Mallar	1780	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1792	1793	1797	1798	1799
Buğday				16.668 Keyl	168.353 kantar	363.837 keyl	454.854 keyl	66.495 keyl	123.482 keyl	690.140 keyl	12.628 keyl	130.280 keyl	169.565 keyl
Darı					95 kantar	60 keyl							
Çavdar					3370 keyl		115 keyl						
Un					150 keyl			40 fıçı				200 keyl	300vukiyye 100 kantar
Arpa					100 keyl							60 sandık	
Tütün			3400 kantar	730 kantar	2305 kantar	75 kantar	5 denk 44 kantar	33 kantar					
Havyar	533 kantar	840 kantar	993 kantar	344 kantar	2049,5 kantar	3029,5 kantar 4 fıçı	2320 kantar	257,5 kantar	257,5 kantar	20 varil	1780 kantar 24 varil 678 fıçı	6 fıçı 2405 kantar	54 fıçı 5019 kantar
Telatin	27 kantar		132 adet			163 kantar	111 kantar				60 kantar	10 denk	370 kantar 400vukiyye 200 adet
Donyağı				135 kantar	1822 kantar	2207,5 kantar 82 varil	1181,5 kantar 21 varil 24 fıçı	197 kantar 197 fıçı	8 kantar	3 varil			40 kantar

Sadeyağ				882 kantar	1393 kantar	3622,5 kantar	2684,5 kantar 4 fıçı	700,5 kantar	92 kantar	4 fıçı	40 fıçı 100 kantar	1500 vukiyye 245 kantar	1620 kantar
Tuzlu Et		50 kantar	110 kantar		88 kantar	4 varil	2 fıçı			6 fıçı			
Tuzlu Balık						80 kantar	95,5 kantar	100 varil 140kantar		9 fıçı	600kantar 100 varil	12.360 kantar	3930kantar 1720 varil
Peynir	45 kantar						1 denk 114 top						
Mum		30 kantar	20 kantar	13 kantar	63 kantar 10 sandık				20 kantar	10 sandık		10 kantar 9 sandık	
Kedi postu	3000 adet		3000 adet				1 denk	775 adet					
Tavşan Derisi						5040 adet	3 denk						
Manda Derisi						215 adet							
Koyun Derisi						102 kantar							
Deve Derisi								13 denk					600 denk 44 kantar
Tabaklanmış Deri			70 kıta 100 adet		853 kıta		2 denk						
Halat	373 kantar	4057 kantar	3010 kantar	1728 kantar	479 kantar	627 kantar	968,5 kantar	75 kantar	75 kantar				
Koyun Yünü		155 kantar		10 kantar		893 kantar	455,5 kantar 32 denk	391 kantar		120 kantar	178 kantar 15 denk		1130 kantar
Keten			1093 kantar		37 denk 428 kantar	167 kantar	136 denk 33 kantar						

Bez		1500 zira		250 zira	8000 zira	20 top	500 denk						
Keçe				225 çift 100 adet	50 çift 730 adet	570 adet	990 adet	350 adet					
Ham Demir	1673 kantar	22854 kantar	9537 kantar	12.910 kantar	17.583 kantar	12.339,5 kantar	3901 kantar	847,5 kantar	2502 kantar	1650 kantar	33.200 kantar	38.690 kantar	50.343 kantar
Tahta							100 adet						3950 adet
Cemşir						450 kantar	250 kantar						
Balmumu		324 kantar	17 kantar	113 kantar	112,5 kantar 1 varil	327,5 kantar 16 varil 1 torba	23 kantar	74 kantar 6 fıçı					
Tuz				242 kantar									400 keyl 500 adet
Ecza						114 kantar							
Meşrubat							2 fıçı	150 kantar					

Kaynak: Rusya Ahkâm Defteri, 84/2, 85/3, 86/4, 87/5, 91/9 izn-i sefine hükümlerinden oluşturulmuştur

*Rusya Ahkam Defterlerinde geçen bu malların isimleri günümüzün karşılıklarıyla tablolanmıştır.

Ek 1.2: Akdeniz'den Karadeniz Limanlarına Giden Ticari Mallar (1781-1799)												
Mallar	**1781**	**1782**	**1783**	**1784**	**1785**	**1786**	**1787**	**1792**	**1793**	**1797**	**1798**	**1799**
Badem		8 varil		41 kantar	100 vukiyye	10,5 kantar	17 kantar 967 vukiye	11.800 vukiyye	1000 vukiyye 4 torba 10 kantar	16 kantar	39 kantar	90 kantar
Keçiboynuzu			14 kantar	2334 kantar	880 kantar	3013 kantar	3944 kantar 35 küfe	1202 kantar	1217 kantar 6292 vukiyye	700 kantar	5562 kantar	20.000 vukiyye 5610 kantar
Hurma				218 kantar		513 kantar 80 vukiyye	21 kantar	76 kantar	64 kantar		247 kantar	
İncir			46.000 dizi	2148 kantar 5400 dizi	3131,5 kantar 186.000 dizi	3181,5 kantar 128.000 dizi 186 varil 46 sepet	1099 kantar 100.000 dizi	456 kantar	1157 kantar	200 kantar	3054 kantar	5000 dizi 1190 kantar
Kuru incir			1050 kantar	5266 kantar	537 kantar						2100 kantar	
Üzüm				925 kantar	290 kantar	1926 kantar	2981 kantar					
Kuru Üzüm			2215 kantar	8825 kantar				9 küfe 1903 kantar	30 kantar	175 kantar	14.193 kantar 130 varil	877 kantar
Üzüm ve incir					125 kantar			2452 kantar	2503 kantar		5750 kantar 400 vukiyye	18.500 vukiyye 450 kantar
Limon				31.000 adet	20.000 vukiyye	70.000 adet	181.000 adet 100	155.000 adet 42 varil	264 sandık 12 fıçı	250 sandık	12.000 adet	50.000 adet

					30.000 adet	45 sandık 43 varil	vukiyye 550 sandık		65.040 adet			
Portakal		12 varil		8000 adet		60.000 adet	50.000 adet	44 sandık 9000 adet	155.000 adet 4 sandık			142.000 adet 50 sandık 3 varil
Portakal kabuğu		10 çuval	360 vukiyye	100 vukiyye	50 vukiyye				70 vukiyye			20 kantar
Zeytin		100 sandık	300 vukiyye	4164 vukiyye 34 kantar 200 şişe	7496 vukiyye	4490 vukiyye 22 kantar 30 sandık 19 varil	5 sandık 1556 vukiyye	8 varil 155 sandık	10 varil 8264 vukiyye 100 sandık			2000 vukiyye
Kuruyemiş			70 kantar		1 sandık		17 denk	80 varil 80 kantar	100 kantar		130 vukiyye 2000 kantar 132.000 adet	502 kantar 3234 vukiyye
Pirinç			40 kantar	68 denk		1996,5 keyl	1046 keyl					
Sirke			9500 vukiyye 10.000 kantar	17.840 vukiyye	10.000 vukiyye	23 varil	250 vukiyye	5 varil 13 fıçı 12 kantar	2 fıçı 362 varil 32.450 vukiyye	20 fıçı	50 kantar 73.795 vukiyye	100 kantar 72.000 vukiyye
Ham Sirke		17 varil 120 sandık 85.000 vukiyye 58.000 kantar	135.700 vukiyye	82.200 vukiyye	174.500 vukiyye	114 varil 488.110 vukiyye 115 sandık	701 fıçı 294 varil 1.713.267 vukiyye 77 şişe	24 sandık 167.620 vukiyye	585.590 vukiyye			
Hamr (Şarap)		17 sandık 701 varil	42.000 vukiyye 65 varil 10 sandık	1.163.569 vukiyye	2.352.379 vukiyye 48 sandık	636 varil 17 fıçı 1.022.719	800 şişe		1007 varil	41.500 vukiyye 80 fıçı	1000 kantar	233 kantar 100

				450 adet 41 fıçı		vukiyye 7 sandık			659.410 vukiyye		390.835 vukiyye	sandık 364.497 vukiyye
Zeytinyağı			400 vukiyye	10 kantar 10.240 vukiyye 235 şişe 82 fıçı	196 sandık 8 kantar 28 şişe 1358 vukiyye	6804 vukiyye 2 sandık 183 varil	186 sandık 9680 vukiyye 260 şişe	2 sandık				
Limon suyu			41.800 vukiyye	23.260 vukiyye 2 fıçı	69.700 vukiyye	7150 vukiyye	36 fıçı 66.112 vukiyye	71 varil 2 fıçı 15 kantar 12.700 vukiyye	30 varil 20 fıçı 180 kantar 100.140 vukiyye	70 varil 10 fıçı	61.827 vukiyye	30 kantar 13.500 vukiyye
Frenk kahvesi				15.136 vukiyye	1450 vukiyye 60 çuval 15 denk	1 varil 14 denk 44 çuval		15 varil 25 kantar 7 fıçı	1104 vukiyye 1 fıçı			
Arpa Suyu					6000 vukiyye 4 varil	8 fıçı 41 varil	327 fıçı 8 sandık 223 varil	6 varil	9 fıçı 25 sandık 360 şişe			
Peynir						13 varil 17 sandık 2 denk	37 sandık	17 sandık				
Frenk Peyniri				1 kantar		200 vukiyye	20 vukiyye	1 varil				
Tütün	100 kantar		250 vukiyye	8718 vukiyye 1 fıçı	490 vukiyye	3 sandık 1920 vukiyye 113 denk	770 vukiyye	32 denk	13 kantar 36 denk 2770 vukiyye		42 denk 218 kantar	310 kantar
Şeker		85 varil		9 fıçı 6 şişe	18 varil	166 varil 3 kantar 37 fıçı 200 kutu 200 adet	91 fıçı 41 varil 15 sandık	12 fıçı 17 kantar				

Şekerleme		13 sandık		150 kutu 46 vukiyye	20 sandık 400 kutu 60 vukiyye	70 sandık 25 fıçı	102 sandık	50 vukiyye 6 sandık				
Boya		10 varil 77 denk	265 kantar 87 denk	112 kantar 120 top	1 sandık 40 kantar 1 varil							
Tuz					9930 keyl	24800 keyl	5400 keyl					
İşlenmemiş Pamuk					9 kantar	119 denk	20 denk	62 denk	96 kantar 60 denk		7 torba	25.000 vukiyye 360 kantar
Pamuk				107 kantar 10 denk	54 kantar							
Pamuk ipliği				2741 vukiyye 1023 kantar 3 torba	370 vukiyye	43 denk 130 vukiyye	1680 vukiyye	38 küfe	230 vukiyye 55 denk 55 kantar	28 kantar	36 torba 9 denk	
İpek				3 sandık	67,5 vukiyye	1 sandık 7 top		2 denk				
Alaca			12 top	1040 top	480 top	125 zira 191 top 2 sandık 47 denk		12 denk	47 denk		21 denk 50 top	
Yün				60 vukiyye		45 kıt'a 300 vukiyye						
Koyun yünü						380 top 1 denk	386 kantar		530 top			
Lüle				3000 adet	3000 adet 1 sandık	13 sandık		4000 adet	5 sandık			

Kağit				4 çeki		4 sandık 16 top	1 denk	3 denk				
İskemle			6 kıt'a	24 deste	40 deste	74 adet 8 deste						
kükürt									500 kantar			1200 kantar
Selvi tahta				29 adet		500 adet	20 kantar					
Günlük				1 kantar 770 vukiyye 16 sandık	304 kantar	292 kantar	269,5 kantar	357 varil 224 kantar	39 varil 220 kantar 200,5 vukiyye		98 kantar	40 kantar
Miktaran		14 sandık		6500 vukiyye	200 vukiyye 6 sandık	61 sandık 1440 şişe 31 varil	164 sandık	50 sandık	49 sandık		4000 vukiyye	
Sünger			5 kantar	5 kantar		296 vukiyye					20 kantar 300 vukiyye	20 top
Kına				219 kantar	36 kantar	37,5 kantar 70 top	51 kantar	4 çuval 15 torba 170 kantar	45 kantar 10 denk		2 varil	
Çikolata				1 sandık	3 sandık		4 sandık	1 sandık	1 sandık			
Hırdavat					2 sandık	84 sandık		2 sandık	48 sandık			
Palamud					70 kantar	140 kantar	9 kantar	1540 kantar	250 kantar			
Malta Taşı						600 adet	11.800 adet					
Ecza					1 sandık	72 sandık		28 sandık	6 sandık		10 kantar	
Ayna		2 sandık	44 adet			1 adet						
Çini Tabak				1 sandık	2 sandık		12 sandık					

Kaynak: Rusya Ahkâm Defteri, 84/2, 85/3, 86/4, 87/5, 91/9 izn-i sefine hükümlerinden oluşturulmuştur

*Rusya Ahkam Defterlerinde geçen bu malların isimleri günümüzün karşılıklarıyla tablolanmıştır.

EK 2: OSMANLI ŞEHBENDERLİK RAPORLARINA GÖRE KIYI TİCARETİ

EK 2.1: 1910 Yılında Osmanlı Devleti'ne Hocabey'den (Odessa) Yapılan İthalat					
Ürünler	**Miktar** *(Pud)*[929]	**Değer** *(Ruble)*	**Ürünler**	**Miktar** *(Pud)*	**Değer** *(Ruble)*
Buğday	1.825.007	1.241.841	**Bakır**	4.115	82.041
Çavdar	191.350	143.512	**Dökme Demir**	24	12
Arpa	299.713	181.653	**Kalay**	520	5.336
Darı	160	165	**Teneke**	59	1.000
Yulaf	1.133	1.090	**Altın ve Gümüş**	2	400
Mısır	402.282	299.087	**Eski Lastik**	1.555	1.555
Nohut	223.090	253.218	**Tebeşir**	152	88
Fasulye	75.965	114.039	**Kömür**	3.270	803
Bakla	11.950	10.012	**Katran**	14.180	15.933
Mercimek	90.211	130.517	**Zamk**	1.299	11.039
Un	1.520.507	2.654.058	**Zamk-ı Arabî**	33	165
Çavdar Unu	731	757	**Bağırsak**	8	90
Çeşitli cinslerden un	14	29	**Neft**	4	10
Kepek	24.934	14.884	**Terebentin**	2.165	6.071
Patates	105.408	31.831	**Boya**	82	790
Taze Sebze	837	2.423	**Eczacı Aletleri**	29	900
Sarımsak	4.324	4.234	**Üstübeç**	93	900
Lahana	11.284	11.284	**Kimyevi Ürünler**	14	25
Tuzlu Sebze	129	130	**Oksitler**	697	1.438
Baharat	62	303	**Makine Yağları**	1.019	4.354
Ceviz	4	25	**Keten Yağı**	2.039	8.556
Haşhaş	5	25	**Ay Çiçeği Yağı**	6.397	29.648
Müstemlekat Mahsulâtı	114	1.379	**Anason Yağı**	9	360
Koyun Kuyruk Yağı	2.962	17.248	**Madeni Yağ**	5	100
Domuz Yağı	2	12	**Kenevir Yağı**	227	1.366
Peynir	604	3.448	**Zeytinyağı**	236	8.300
Tereyağı	2.945	21.663	**Barkir**	2.400	236.800
Reçel ve Bisküvi	1.044	12.015	**İnek**	1.633	12.820
Çikolata	2	30	**Koyun**	1.574	3.148
Bal	199	398	**Tavuk**	4.304	3.582
Peksimet	2.706	8.985	**Züccaciye Ürünleri**	5.295	94.629
Şehriye ve Makarna	2.108	6.193	**Çini**	1.070	12.780
Kırmızı Havyar	42.775	249.396	**Porselen**	2.833	82.978
Kırmızı Keta Havyarı	93	980	**Bakırdan Ürünleri**	1.593	39.953
Tuzlu Havyar	580	49.460	**Dökme Demir Ürünleri**	838	7.404
Balık	26.543	129.705	**Demir Ürünleri**	3.755	27.202
Sardalya	19	190	**Çelik Ürünleri**	332	2.750

[929] 1 Pud = 16,3 kg'dır.

Rus Havyarı	41	226	**Madeni Ürünleri**	14	445
Şeker	1.021.368	2.177.670	**Kurşun Ürünleri**	13	450
Çay	241	2.420	**Tunç Ürünleri**	24	310
Hindiba	25	125	**Lastik Ürünleri**	264	31.140
Zeytinyağı	714	6.440	**Tahta**	38.391	46.085
Meyve	316	339	**Kağıt**	423	5.818
Kuru Meyve	17	92	**Makine**	264	3.425
Yumurta	163	1.217	**Ziraat Makinesi**	1.478	49.020
Süt Ürünleri	4	50	**Oyuncak**	39	1.680
Konserve	364	5.810	**Tıbbi Aletler**	8	800
Bakkaliye	1.715	16.026	**Kiliseye Mahsus Ürünleri**	699	87.830
Tütün	37	590	**Arenya**	16	340
İspirto	146.497.100	1.595.957	**Yağlı Resim Levhası**	163	4.360
Şarap	920	10.245	**Kitap**	1.636	51.081
Rakı	67	1.340	**Deri Ürünleri**	41	960
Meşe Direği	446.116	22.183	**Yünlü Ürünleri**	726	20.604
Travers	37.500	18.750	**Pamuklu Ürünler**	9.376	417.931
Fıçı Tahtası	18.576	9.288	**Ketenli Ürünler**	105	2.105
Tape Tahtası	550	275	**İpekli Ürünler**	2	550
Çam Tahtası	265.522	159.208	**Çamaşır Ürünleri**	3	85
Çam Ağacı	1.099.185	493.245	**İp**	5.053	21.140
Meşe Tahtası	117.710	60.182	**Manifatura**	826	28.429
Keten Tohumu	855	920	**Çuha**	87	4.670
Anason Tohumu	2.897	5.205	**Çuval**	1.104	9.192
Bal Kabağı Çekirdeği	861	1.401	**Acem Halısı**	2.828	71.634
Ay Çiçeği Çekirdeği	224	182	**Giyecek Ürünler**	7	350
Çiçek Tohumu	5	50	**İşlenmiş eşya**	9	225
Nohut Tortusu	12.500	6.250	**Mücevherat**	42	3.600
Kuru Ot	5.056	2.599	**Eşya-ı Biitiyye**	6.046	178.658
Saman	576	265	**Kozmetik**	3.080	32.616
Bitkiler	81	1.100	**Sabun**	49	226
Tıbbi Bitkiler	29	83	**Mum**	69	1.305
Kürk	96	3.840	**Müzik Aletleri**	26	550
Boynuz	247	1.105	**Yük Arabası**	41	260
Yün	2.486	17.390	**Araba**	95	575
Kenevir	1.668	6.694	**Kibrit**	135	1.350
Keten	40	900	**Kıl Ürünleri**	26	120
Pamuk Çekirdeği	9	100	**Vapura ait eşyalar**	19	190
Lif	133	306	**Fitil**	5	50
Deri	141	3.223	**Kafkasya Abası**	4	200
Çimento	4.685	3.406	**Maden Suları**	840	8.400
Taş	2.015	1.427	**İpek Kumaşı**	3	800
Mermer	93	725	**Fişek**	63	566
Mermer Ürünleri	224	1.825	**Diğer çeşitli ürünler**	1.716	7.876

Demir	1.561	4.690			

Kaynak: Ticaret Layihaları, "Hocabey Baş Şehbenderliği Raporu", c.7, Rumi 1328/Miladi 1912-1913, s.4-11

EK 2.2: 1910 Yılında Osmanlı Devleti'nden Hocabey'e (Odessa) Yapılan İhracat

Ürünler	Miktar *(Pud)*	Değer *(Ruble)*	Ürünler	Miktar *(Pud)*	Değer *(Ruble)*
Pirinç	23.899	44.633	**Külüfan**	5.680	540
Un	49	44	**Potas**	50	450
Hububat	19	110	**Kimyevi Ürünler**	6.777	13.284
Hint İrmiği	1.130	1.200	**İlaçlar**	756	6.020
Nişasta	155	350	**Tıbbi bitkiler**	5.370	10.225
Sebze	161.373	97.135	**Yağ**	144	540
Portakal	277.622	277.622	**Lokman ruhu**	68	1.995
Limon	257.333	267.333	**Zeytinyağı**	25.901	142.957
Hurma	52.118	304.462	**Hint Yağı**	6	25
Kuru Meyve	11.271	48.527	**Kokulu Yağlar**	171	3.649
Zeytin	115.442	865.510	**Sabun**	115	1.318
Keçi Boynuzu	66.784	120.130	**Kozmetik**	21	459
Ceviz ve Fındık	1.079.490	1.549.930	**Ombra Boyası**	474	500
Badem	216	1.330	**Balçık**	805	43
Konserve	40	653	**Çömlek, Kiremit, Tuğla gibi ürünler**	5.134	7.426
Baharat	51.311	440.561	**Grafit**	601	865
Kahve	9.360	119.863	**Grafit ürünleri**	79	165
Kakao	1.032	9.235	**Sumak**	4.951	1.580
Çay	757	12.768	**Tanin**	368.615	115.562
Sigara	2	800	**Hint Safranı**	306	50
Reçel	415	2.106	**Üstübeç**	810	1.635
Makarna ve Şehriye	6	30	**Boya**	3.539	3.384
Meşrubat	1.037	17.976	**Demir**	1.477	1.770
Şarap	9.014	43.187	**Çelik**	1.026	1.607
Bira	28	215	**Kalay**	3.274	4.520
Rakı	75	1.110	**Cıva**	73	400
Maden Suyu	3.877	3.856	**Kurşun**	2.458	3.970
Peynir	87	595	**Aliminyum**	25	340
Tereyağı	5.814	32.700	**Bakır Ürünleri**	209	2.858
Balık	10.985	8.232	**Eritilmiş Demir**	234	1.876
Sardalya	4.365	34.196	**Demir Ürünleri**	1.486	6.790
Yumurta	33	23	**Çinko**	1	15
Şeker	4.632	16.020	**Çelik Ürünleri**	102	755
Jelatin	31	590	**Teneke**	2.510	13.897
Midye vb. Kabuklar	118	626	**Bıçak**	25	42
Domuz kılından ürünler	4	30	**Zıraat Aletleri**	7.951	6.060
Sünger	458	4.965	**El Aletleri**	422	1.597
Yağ	1.048	3.050	**Sanat Aletleri**	171	729
Parafin	2.185	10.620	**Müzik Aletleri**	66	435

Esterin	93	600	**Hikmet aletleri**	17	433
Mum ve Mum Ürünleri	332	1.830	**Saat**	609	894
Fitil	229	1.390	**Makine Malzemesi**	1.241	2.230
Deri	2.861	6.705	**Kazan**	86	34
Deri Ürünleri	182	4.210	**Motor**	425	16.375
Kürk	655	2.740	**Urba**	740	2.375
Kereste	6.249	2.629	**Tuz**	140	740
Çam Tahtası	9	10	**Kağıt**	1.541	15.702
Tahta Ürünleri	3.810	6.522	**Kağıt Ürünleri**	3.756	5.219
Kamış	346	270	**Levha**	203	810
Bitkiler	22.682	10.095	**Resim**	6	107
Bitkisel Ürünler	22	725	**Kitap**	968	4.578
Ottan dokumalar	96	1.809	**Coğrafya Aletleri**	22	471
Hasır	17	265	**Çeşitli tohumlar**	287.994	122.223
Talik	171	90	**Pamuk**	153.880	1.124.302
Zımpara Tozu	2.333	5.532	**Hint Keneviri**	10.404	17.610
Cehennem Taşı	36	40	**Pamuk Ürünleri**	917	2.370
Kireç	4.901	7.300	**Vatka**	5.534	37.902
Çeşitli Taşlar	1.002	3.640	**Pamuk İpliği**	178	29.305
Mermer Ürünleri	511	1.073	**İp**	4.210	10.137
Alçı Ürünleri	28	150	**Balıkçı ağı**	259	610
Sınai Ürünler	28	1.364	**Hint Keneviri Ürünleri**	302	1.705
Tespih	11	1.388	**Bez**	26	135
Yağ	201	1.561	**İpek Ürünleri**	31	3.594
Kiremit	3.515	3.300	**Yün**	430	31.178
Fayans Ürünleri	523	2.002	**Pamuk kumaşları**	199	12.234
Porselen Ürünleri	33	221	**Halı**	150	7.817
Cam Ürünleri	575	2.709	**Keçe**	3	106
Ayna Ürünleri	12	83	**Dokuma**	9	318
Kömür	17.161	2.955	**Çuha**	22	1.970
Naftalin	2.426	2.000	**Fes**	4.069	2.798
Gum Arabik	3.448	4.892	**Mobilya**	17	1.070
Günlük	2.870	13.784	**Elbise**	9	893
Kibrit	1.159	4.150	**Şemsiye**	6	18
Tartar	2.826	4.150	**Az Kıymetli Eşya**	46	2.658
Amonyak	356	1.440	**Kuş Tüyü**	15	517
Boraks	8	30	**Mücevherat**	278	7.664
Oksitler	668	3.270	**Oyuncak**	1	144
Eksillik Neması	1.247	5.450	**Diğer Çeşitli Ürünler**	7.194	2.877

Kaynak: Ticaret Layihaları, "Hocabey Baş Şehbenderliği Raporu", c.7, Rumi 1328/Miladi 1912-1913, s.13-20

EK 2.3: 1910 Yılında Osmanlı Devleti ile Taganrog Arasındaki Ticaret				
Mallar	**Osmanlı'dan İhracat**		**Osmanlı'ya İthalat**	
	Miktar *(Pud)*	**Değer** *(Ruble)*	**Miktar** *(Pud)*	**Değer** *(Ruble)*
Portakal/Limon	16.091	33.645		
Palamut	24.852	14.971		
Zeytinyağı	488	2.928		
Keçiboynuzu	16.893	13.515		
Buğday			673.060	737.353
Kırmızı Havyar			3.398	23.786
Siyah Havyar			20	2.680
Tereyağı			111	1.776
Diğer			68.271	73.266
TOPLAM	**58.324**	**65.059**	**744.860**	**838.860**

Kaynak: **Ticaret Layihaları**, "Taygan Şehbender Raporu", c.6, Rumi 1328/Miladi 1912-1913, s.126-127

EK 2.4: Osmanlı Devleti'nden Batum Limanına Yapılan İhracat					
Ürünler	**Miktar** (pud)	**Değer** (ruble)	**Mallar**	**Miktar** (pud)	**Değer** (ruble)
Portakal	38.551	48.189	**Et sucuğu**	32	256
Limon	8.179	8.430	**Nohut**	11.719	11.799
Kuru Limon Kabuğu	33	40	**Leblebi**	79	79
Mandalina	67	615	**Sumak**	7.994	3.245
Soğan	15.795	23.692	**Pamuk**	1.753	5.259
İpek Böceği	949	569.400	**Ceviz**	674	337
Yumurta	2.472	7.416	**Palamut**	8.468	6.223
Balık ağı	2.246	17.968	**Fıstık**	11	44
Sabun	1.820	9.100	**Kuru İncir**	305	304
Tereyağı	811	8.732	**Kuru Meyve**	9	60
Zeytin	230	1.840	**Taze Meyve**	8	20
Zeytinyağı	610	6.100	**Kestane**	6	18
Bal	16	64	**Günlük**	61	480
Balmumu	572	5.720	**Kükürt**	260	100

Sebze	111	260	**Keçi Boynuzu**	210	100
Sigara Kağıdı	87	8.700	**Balta**	110	220
Kavurma	427	3.256	**Kaşık (Şimşir)**	15	200
Süpürge	244	488	**Çubuk lülesi**	64	522
Taze Morina Balığı	375	2.196	**Fasülye**	28	45
İp	449	2.964	**Kantar**	3	15
Katran	144	90	**Boncuk**	27	10
Hurma	420	1.680	**Çarh taşı**	38	70
Fes (Düzine)	1.562	14.058	**Pileki taşı**	681	240
Fidan	736	220	**Değirmen taşı**	382	130
Nalın	33	81	**Deniz otu**	673	5.200
Sarımsak	286	225	**Mantar**	15	16
Lokum	13	104	**Tespih**	2	51
Biber	259	2.331	**Zencefil**	28	400
Pastırma	75	375	**Tohum**	857	700
TOPLAM				**112.084 Pud**	**780.477 Ruble**

Kaynak: **Ticaret Layihaları**, "Batum Şehbenderliği Raporu", c.6, Rumi 1328/Miladi 1912-1913, s.124-125

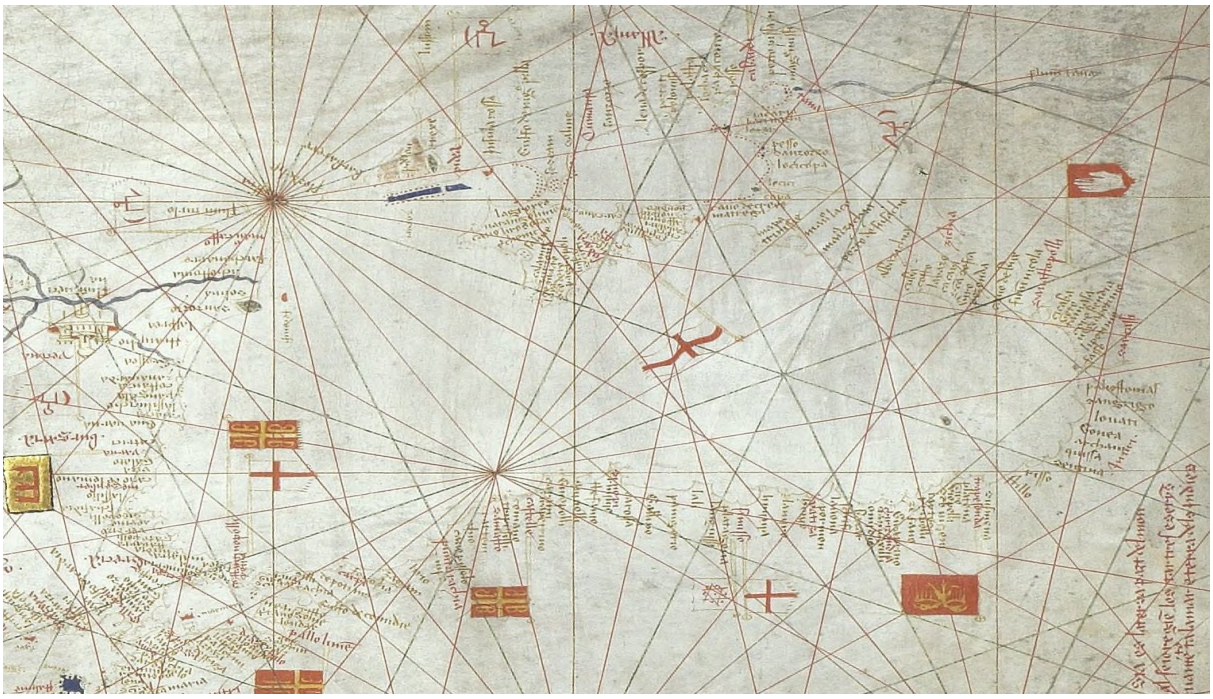
EK 3: KARADENİZ HARİTALARI

HARİTA 1:
Ptolemaios'un Güney Karadeniz, Marmara ve Anadolu Haritası



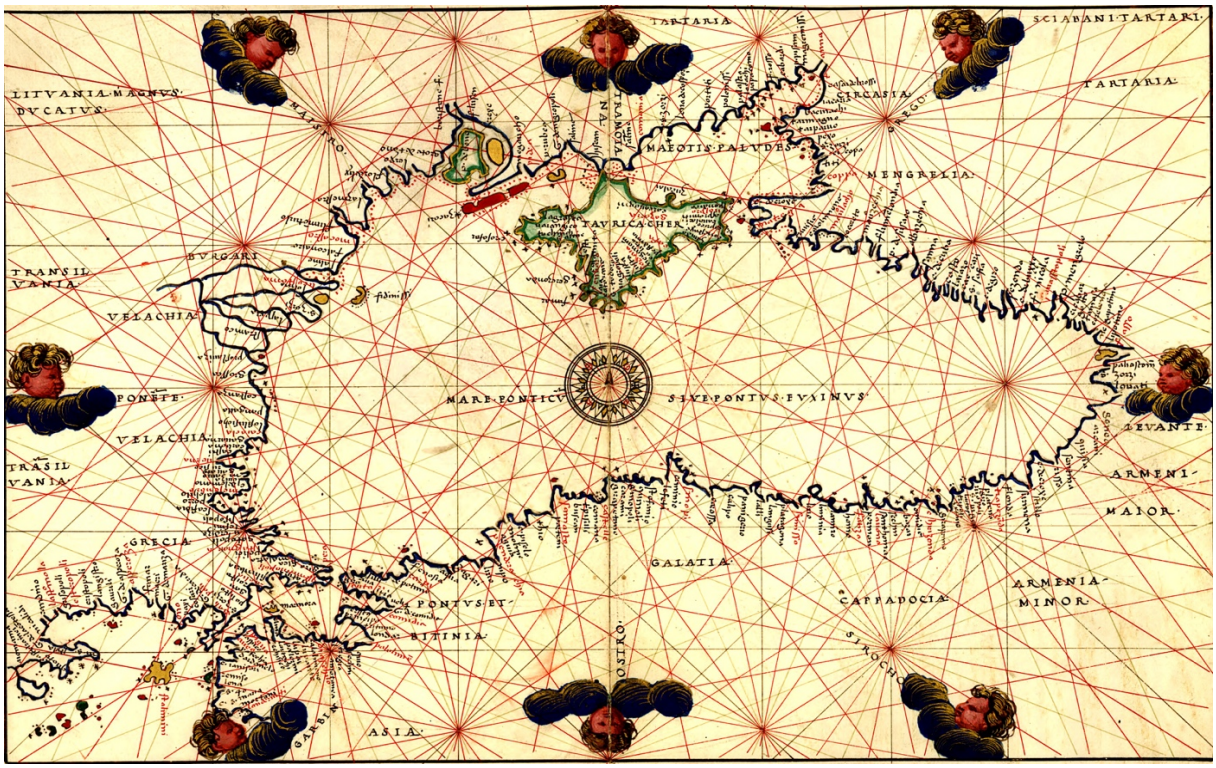
Kaynak: Claudius Ptolemaeus, Geographia

HARİTA 2:
Guillem Soler Tarafından Yapılan Portolan Haritası (1380)



Kaynak: Bibliotheque Nationale de France, CPL GE B-1131 (RES)

HARİTA 3:
Battista Agnese Tarafından Yapılan Karadeniz Portolan Haritası (1544)

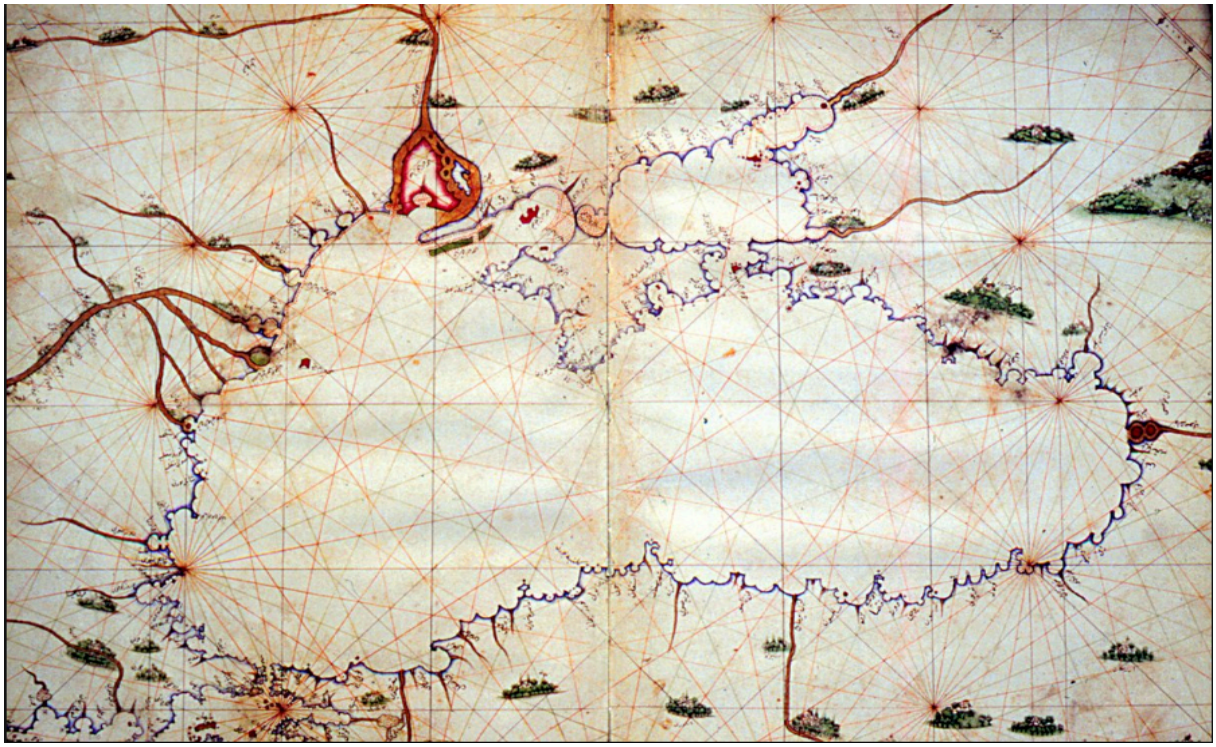


Kaynak: Berkeley Library University of California, Call Number: HM 26, Folio: ff.12v-13

HARİTA 4:
Diogo Homem Tarafından Yapılan Portolan Haritası (1559)

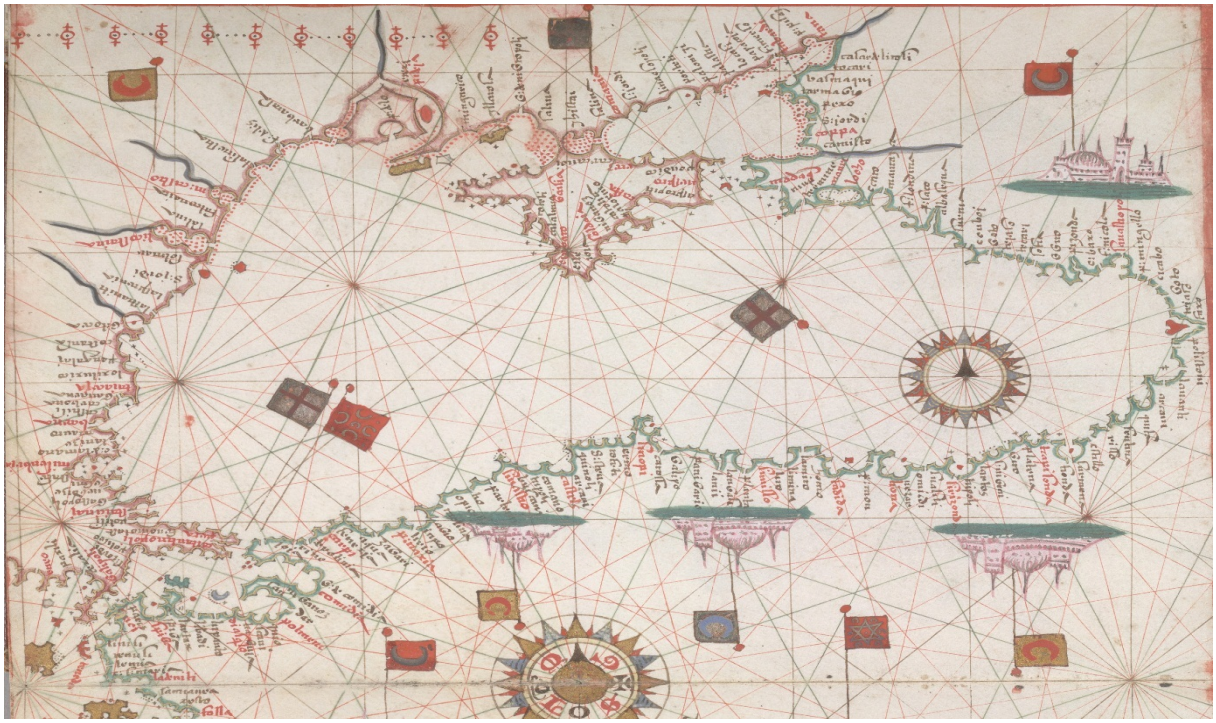


HARİTA 5:
Ali Macar Reis Atlası (1567)



Kaynak: Topkapı Sarayı Kütüphanesi, No:H.644

HARİTA 6:
Joan Martinez Tarafından Yapılan Portolan Haritası (1578)

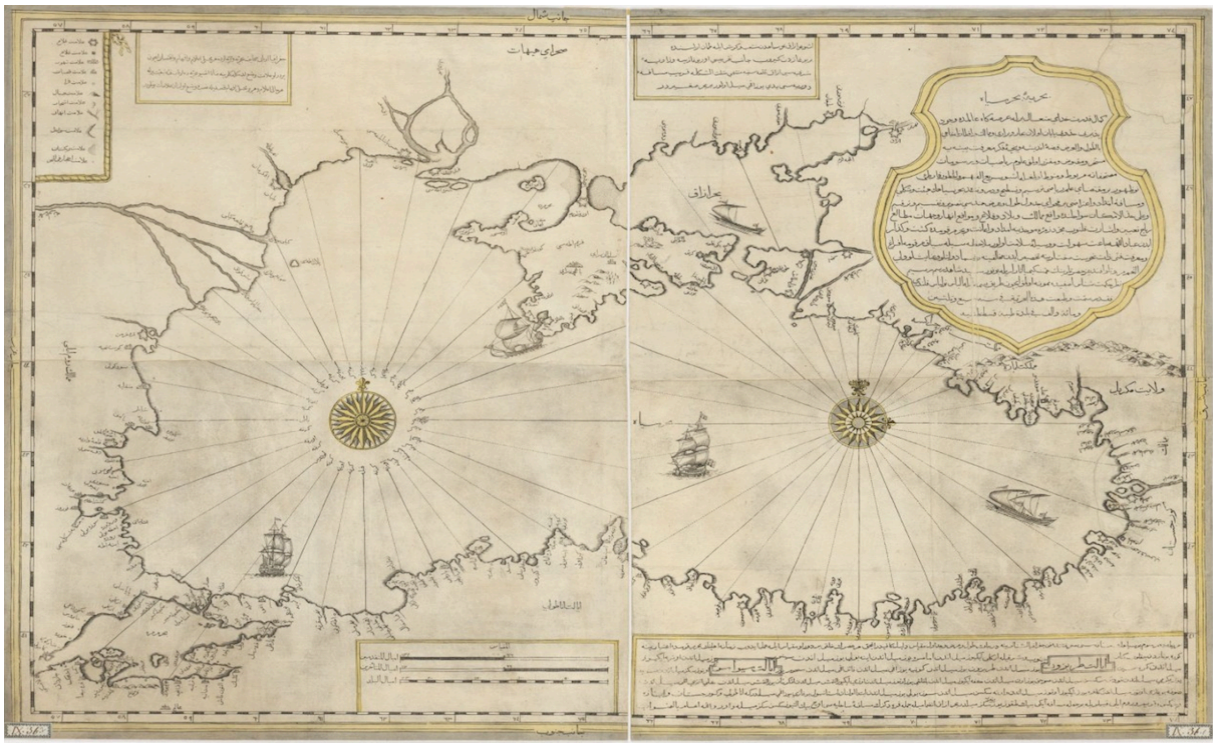


Kaynak: Berkeley Library University of California, Call Number: HM 33, Folio: f.2

HARİTA 7:
A. Ortelius Tarafından Yapılan Portolan Haritası (1590)



HARİTA 8:
İbrahim Müteferrika Karadeniz Haritası (1724-1725)

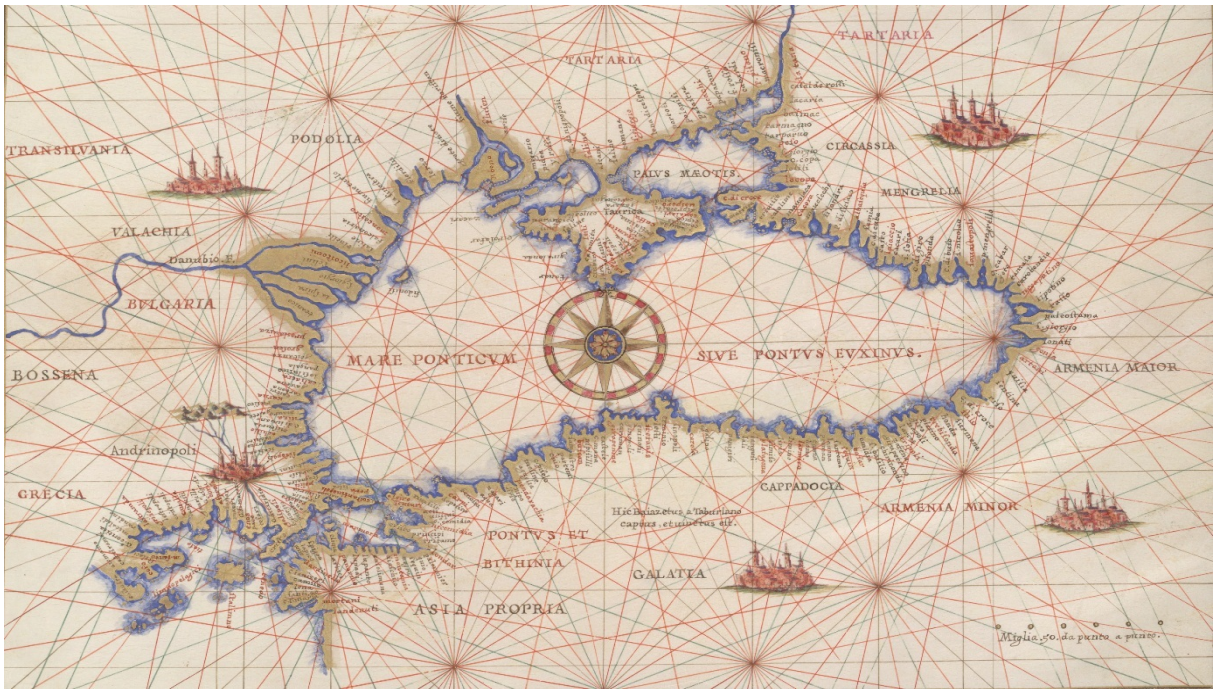


Kaynak: Harvard University, Houghton Library, Hyde_51_2587_recto

HARİTA 9:
Piri Reis Tarafında Çizilen Karadeniz Haritası



HARİTA 10:
Francesco Ghisolfi Tarafından Yapılan Portolan Haritası (16. YY)



Kaynak: Berkeley Library University of California, Call Number: HM 28, Folio: f.14

HARİTA 11:
M. Seutter 1730 Tarihli Karadeniz Haritası[930]



Kaynak: http://raremaps.com.ua/category/maps/maps-of-the-crimea

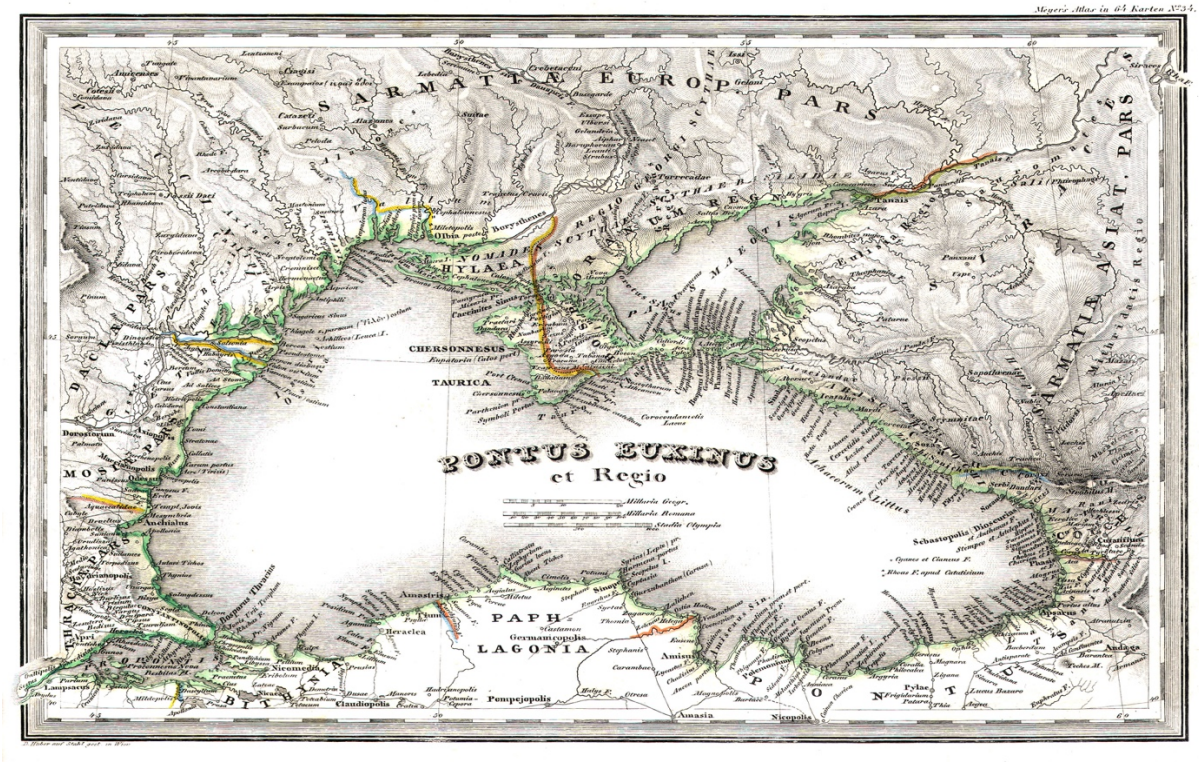
HARİTA 12:
1745 Tarihli Karadeniz Haritası



Kaynak: http://raremaps.com.ua/category/maps/maps-of-the-crimea

[930] Sağ alt köşedeki karikatürde eski bir tanrının korumasında olan bir Rus askeri, Kırım'daki Tatar sembolik anahtarını alır

HARİTA 13:
1840 Tarihli Karadeniz Haritası



Kaynak: http://www.etomesto.ru/img_map.php?id=416

HARİTA 14:
F. A. Garnier 1860 Karadeniz Haritası



Kaynak: https://www.raremaps.com/gallery/detail/24702/carte-generale-du-bassin-de-la-mer-noire-1860-garnier