



2687-5640

# PREMIUM E-JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES

Yıl / Year : 2021  
Cilt / Volume : 5  
Sayı / Issue : 13  
ss / pp : 212-222

<http://dx.doi.org/10.37242/pejoss.2099>  
*Araştırma Makalesi / Research Article*  
Makale Geliş / Received : 17.04.2021  
Yayınlama / Published : 31.05.2021

## Belgin BAĞRIAÇIK

Milli Eğitim Bakanlığı, Adana /TÜRKİYE  
<https://orcid.org/0000-0001-7335-1432>

## Uğur ERBAY

Milli Eğitim Bakanlığı, Adana /TÜRKİYE  
<https://orcid.org/0000-0002-9792-6365>

## Eylül BAĞRIAÇIK

Milli Eğitim Bakanlığı, Adana /TÜRKİYE  
<https://orcid.org/0000-0003-4520-7235>

## DENİZ TİCARETİNİN EKONOMİYE KATKISI

### ÖZET

Dünyanın oldukça büyük bir kısmı sularla kaplıdır. Gezegenin büyük bir kısmını kaplayan su kütleleri insanlık tarafından ulaşım amaçlı ilk olarak milattan önce 400'lü yıllarda kullanıldı. Başta küçük ve kısa mesafeli sular olan nehirlerde başlayan ulaşım, daha sonra genişleyerek denizlerde de devam etti. İlk açık denize çıkmayı başaran gemiler hem yelken hem de kürek kullanmaktaydı. Daha sonra deniz araçlarının açık denizlerde yaygın kullanımıyla birlikte Akdeniz'de ticaret akımı oluştu. Gemilerin, karada ticarete kullanılan develere göre daha kullanışlı ve verimli olduğu ortaya çıktı. Bir süre sonra gemilerde kürek kullanımı tamamıyla bırakılarak yelkenli kullanımına geçildi. Müslümanlar tüccarların Akdeniz'e ticaret için gelen, ipek ve baharat gibi ürünleri getiren Avrupalı denizciler için yüksek vergi tutması sebebiyle Avrupalılar yeni ticaret yolları aramak zorunda kaldı. Ticaret sebebiyle yeni bölgeler keşfeden Avrupalılar, buralarda 'koloni' adı verilen yerleşim alanları kurdu. Avrupa'dan fazla talep alan ürünlerin üretilmesiyle koloniler ve Avrupa arasında bir ticaret ilişkisi oluştu. Bu ürünlerin düzenli ve güvenli bir şekilde ulaştırılabilmesi için deniz taşımacılığına olan talep yoğunlaştı. Bu ticari düzeni korumak ve tüccarların kârlı ticaret yapabilmesi için merkantilizm adında ticari bir politika geliştirildi. Daha sonra sanayileşmeye başlayan Avrupa, daha çok hammadde ve kaynağa ihtiyaç duymaya başladı. Bu durumun sonucunda tüccarların serbest olarak ticaret yapabilmelerini sağlayacak bir politika ortaya çıktı. Bu politika ile beraber uluslararası ticaret kısıtlayıcı durumlar olmadan hızla ilerledi ve deniz ticareti geçmişte de günümüzdeki gibi önemli bir ticaret alanı haline geldi. Deniz ticaretinin geçmişten günümüze daha da önem kazanması sonucu günümüzde ticaretin %80' i deniz üzerinden yapılmaya başlandı.

Tarih boyunca medeniyetlerin deniz üzerinden kıtalararası yolları kullanarak oluşturdukları bu ticaret biçiminin günümüzde de önemini kaybetmemesi önemli bir durum olup bu çalışmada da deniz ticaretinin geçmişten bugüne gelişimi ve günümüzdeki ekonomik etkisi betimsel tarama modeli ile incelenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Deniz ticareti, Merkantilizm, Ekonomi, Serbest ticaret

## THE CONTRIBUTION OF MARTIME TRADE TO THE ECONOMY

### ABSTRACT

Most of the Earth's surface is covered by water. It's first use as a mode of transportation came around 400 BC. The first attempts were made in small and relatively short rivers and eventually went on to take place in the seas. The first ships that navigated the sea used both oars and sails. The use of these ships brought with it trade within the Mediterranean Sea. It turned out that use of ships in trade was much more useful and efficient than the use of camels. Eventually the use of oars in ships were completely abandoned due to the use of sails. Due to high

tariffs the Muslims imposed on products such as silk and spices, European traders started to explore the seas to find alternative routes. These explorers who found as of yet unknown lands and established “colonies”. The goods these colonies produced lead to trade between these lands and Europe. The demand for safe and stable trade between Europe and these lands increased the demand for maritime trade as well. To protect the stability of this trade and to increase the profits of merchants, a policy called “mercantilism” developed. Then the Industrial Age brought with it an increased demand for raw materials and goods. As a result of this, systems that allowed free trade were developed. With this policy the restrictions that prohibited trade were abolished and maritime trade flourished under these conditions and became a staple of our times. Through the conditions that have been mentioned, currently the maritime trade represents 80% of the total trade that takes place.

The history of maritime trade done between civilisations which hasn't yet to lose it's influence is of utmost importance and has in this study the history and the current state of maritime trade been examined through a descriptive analysis.

**Keywords:** Maritime trade, Mercantilism, Economy, Free trade

### 1. GİRİŞ

Dünyanın çok büyük bir bölümü deniz ve okyanuslardan oluşmaktadır. Bu denizler ve okyanuslar kıtaları birbirinden ayırdığı gibi pek çok ülkeyi ve doğal kaynaklarını da birbirinden ayırmaktadır. Bununla birlikte ülkelerin kendisinde olmayan kaynaklara ulaşım ihtiyacı ticareti doğurmuştur. Yakın çevreden başlayan ve zamanla uluslararası boyutlara ulaşan ticaret daha sonraları kendini nehirler, denizler ve okyanuslar üzerinde göstermeye başlamıştır. Hızlı bir biçimde gelişimine devam eden ticaret yolları, ülkelerin çıkarları ve yasaları doğrultusunda en çok tercih edilen ticaret yoludur. Deniz ticaretinin dünya genelinde bu kadar talep görmesinde diğer ticari (kara, hava ve demiryolu) araçlara göre daha ekonomik olması önemlidir. Bunun sebebi ise denizlerin herhangi bir devletin himayesi altında olmaması ve geçişler esnasında çeşitli vergilere tabi tutulmamasıdır. Bu sebebin yanı sıra iç kesimlere ulaşmayı sağlayan yollarla bağlantılı olan ülkelerde ve ada ülkelerde hammadde eksikliğinin giderilmesidir.

Tarih boyunca tüm uygarlıklar deniz ticaretini arz talep dengesini sağlamak için vazgeçilmez olarak görmüştür. Deniz ticareti ülkelerin gelişmişlik göstergesi olarak sayılmaktadır. Bu bağlamda ülkemiz ekseninde deniz ticaretinde yeniden düşünülmesi ve eksikleri ortaya çıkartarak iyileştirilmesi ülkemizin gelişmişlik düzeyine katkı sağlayacaktır. Ülkelerin gelişmişlik düzeyinin bir göstergesi de sayılan deniz yoluyla ticaretin, ülkemiz ekseninde tekrar tekrar düşünülmesi ve eksiklerinin saptanarak iyileştirilmesi gelişmişlik düzeyini de artıracaktır.

#### 1.1. Araştırmanın Amacı

Deniz ticaretinin ülke ekonomisine sağladığı faydalar hakkında yapılan literatür taramasında bu konuyu araştıran kaynakların sınırlı olduğuna rastlanmıştır. Bu araştırma ile bu konu hakkında literatürde var olan eksiklik giderilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca bu alanın tarihten günümüze deniz ticaretini araştırmış, araştırmada belirtilen amaçlara ulaşmak adına belirlenen sorulara cevaplar bulunmasını amaçlamıştır.

1. Deniz ticareti bağlamında tarihsel süreç nasıl ilerlemiştir?
2. Geçmişte deniz yoluyla ticaret nasıl yapılmıştır?
3. Ülkemizde deniz yoluyla ticaretin ekonomiye katkısı nedir?

Bu çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde tarihten günümüze deniz yoluyla ticaretin nasıl olduğu incelenmiştir. İkinci bölümde ülkemizde deniz ticaretinin durumu ve son bölümde sonuç ve öneriler kısmı yer almaktadır.

### 2. YÖNTEM

Bu çalışma betimsel tarama modeli kullanılarak oluşturulmuştur. Betimsel tarama modeli olayların, varlıkların, grupların, mevcut durum ve özelliklerini kendi koşullarında betimlemeye ve incelemeye çalışan bir araştırma modelidir (Kaptan, 1998: 53). Tarama modelleri, geçmişte

ya da halen var olan bir durumu var olduğu şekliyle betimlemeyi amaçlayan araştırmalara uygun bir modeldir (Karasar 2005: 183). Kaynak tarama çalışmalarından elde edilen bilgilerin derlenerek yeniden yorumlanması ile oluşturulan bu çalışmada, kronolojik bir düzene göre konu bütünlüğü sağlanmaya çalışılmıştır.

### 3. BULGULAR

#### 3.1. Tarihten Günümüze Deniz Ticareti

Tarihin büyük bir kısmı boyunca bu okyanuslar ve denizler insanlar tarafından aşılabilmesi nedeniyle su üzeri ulaşım nehirler aracılığıyla yapılmıştı (Curley, 2012: 1). Fakat antik çağlarda özellikle bakır gibi metallerin yapımının gerçekleşmesi için çeşitli kaynaklara gerek duyulduğundan, kara ticaretinde büyük bir gelişim olmuştur (Micklos, 2008: 22). Bu ticaret patlamasında ürünlerin daha hızlı ve ucuz bir şekilde ulaştırmaya çalışan Mısır ve Minoa gibi uygarlıklar deniz ticaretinin potansiyelini anlayarak bu dalda öncülük etmişlerdir. Deniz ulaşımının en temel ekonomik faydası ticaretten gelir. Deniz yoluyla ticaret tarihi boyunca pek çok ülkenin ekonomisine fayda sağlamıştır.

Ticaret, gezegenimizdeki doğal kaynak dağılımından doğan; bir malzeme, kaynak ve para birimlerinin değişmesi vasıtasıyla gerçekleşen ekonomik değişimdir. Ticaret, devletlerarasında olmasına rağmen büyük bir çoğunluğu bağımsız tüccarlar tarafından gerçekleştirilmektedir. Ticaretin büyümesinin en büyük nedenlerinden biri tüccarlardır (Price, 1989: 1). Tüccarların asıl amacı tüketimi olan ürünlerin coğrafi açıdan uzak olmasından yararlanıp, bu farkı kapattıktan sonra masrafları ve ürünün orijinal fiyatı üzerine kendi kazançlarını ekleyerek, tüketicinin fiyatı makul bulması şartıyla, satarak para kazanmaktır. Bu kapsamda düşünülürse bir tüccarın masraflarını ve ürünün alındığı fiyatı düşürmesi kendi karını azami miktara çıkarmasına yardımcı olacaktır. Bu nedenle tüccarlar ürünün en ucuz olduğu, masrafın en az olduğu ve ürünün talep doğrultusunda en azami fiyatta kar edebilecekleri ortamı ararlar. Gemi ticaretini düşünürken aklımızda bulunması gereken en önemli faktör budur. Buna bir örnek olarak 20. yüzyılın başındaki büyük ekonomik büyümeler verilebilir (Jacks vd., 2008: 1).

Su üstü ulaşımı, tarihinin büyük bir çoğunluğu boyunca nehirler üzerinde gerçekleşmiştir. Bunun sebebi nehirlerin coğrafi olarak uzak ve arazisinin aşılması zor olan bölgelere teknelerle gitmenin çok daha hızlı ve ucuz olması idi (Micklos, 2008: 12). Nehir ulaşımının bu kadar kolay ve ekonomik olması pek çok ülkenin sınırını belirlemiştir. Bunun sebeplerinden biri nehir üzerinde olan bu hızlı ve ekonomik ticareti ülkelerin kendi sınırları içine alarak vergiye tabii tutulmasıdır. Başka bir sebebi ise nehirlere sınırı olan yerleşim yerlerinin daha kolay bir şekilde merkezi otoriteye bağlanabilmesidir. Eğer bir yerleşim yeri merkezi otoriteye karşı gelmeye kalkar ise; bu devlet nehirler üzerinden kolay bir şekilde orduyu ilerleterek müdahale edebilmiştir. Bu durum Antik Mısır'dan 20.yy'a kadar devam etmiştir. Antik Mısır sınırları Nil Nehri'nin sonuna kadar uzanmamasına rağmen coğrafi temeli Nil Nehri'nin üzerindedir. Antik Mısır'da Giza Piramitleri gibi devasa yapıların yapabilmelerinin nedenlerinden biri Nil Nehri üzerinden yiyecek ve yapım malzemesi ulaştırılmasının çok kolay olmasıydı (Micklos, 2008: 12). Nehir ulaşımının olmadığı bir yerde devasa yapılar yapmak antik çağda lojistik açıdan bir imkânsızlıktı. ABD'nin ortasından geçen Misisipi Nehri dünyadaki en büyük ulaşımaya uygun nehirdir. Bu nehir neredeyse bütün büyük şehirleri bağlayarak ülke içinde ticari anlamda kolaylıklar sağlamaktadır.

Gemilere ait ilk kayıtlar MÖ 3000 yıllarında Mısır'da bulunmaktadır (Curley, 2012: 1). İlk gemilerde hem yelken hem de kürek kullanılmaktaydı. Bunun sebebi Akdeniz'de rüzgâr akımlarının çok değişken olmasıydı. Bu durum gemilerin açık denize ve uzak mesafelere gitmelerinde engel teşkil etmekteydi. Gemiler olumsuz hava koşullarından kolayca etkilenmekteydi. Bu nedenle gemi ticareti kıyı şehirleri ve kıyıya çok uzak olmayan adalarla sınırlı kaldı. Günümüzde Fransa olarak bilinen yerde Galyalılar yaşamaktaydı. Gemiciliğin

gelişmesiyle beraber, Galyalıların gemilerde kürek kullanmayı bırakarak geminin süratini sağlamak için sadece yelken kullanmaya başlamışlardır. Sadece yelken kullanmalarının nedeni Atlantik Okyanusundaki akıntı ve rüzgârların çok daha istikrarlı oluşudur. Bu durum süreci olumlu yönden etkilemiştir. Öte yandan 15. Yüzyılın başında ticari gemilerin azami yük kapasitesi 300 ton olmakla birlikte, 25 yıl sonra gemilerin azami kapasitesi 750 tona çıkmıştır (Curley, 2012: 11). Akdeniz’de ise bu ilerlemelerle birlikte, açıklanan faktörler nedeniyle hala kürek kullanılmasına rağmen açık deniz şartlarına daha uyumlu gemiler kullanılmaya başlanmıştır. Bunun sonucunda özellikle Akdeniz ticaretinde hızla büyüyen bir artış gerçekleşmiştir (Micklos, 2008: 18).

İstanbul’un MS 1453 yılında fethedilmesinin ardından Avrupa genelinde ekonomik ve politik olarak büyük bir değişiklik yaşandı. Yurt dışından getirilen ipek ve baharat gibi çok talep edilen ürünlere esnafın kâr edemeyeceği şekilde vergiler getirilmekteydi. Bu sebeple çok sayıda tüccar ve soylu yüksek fiyatlı vergilerden kaçınabilmek için alternatif yollar aramaya başladı. Bu arayışa ise Kastilyalılar (İspanyalılar) ve Portekizliler öncülük yapmaktaydı. Kastilyalıların arayışlara öncülük etmesinin nedeni Avrupa’da bulunan zengin madeni kaynaklara yakın ve bu kaynaklara sahip olması, bu çeşit pahalı ve riskli keşifler için kullanabilecek imkânlarının olmasıydı. Portekizlilerin ise bu keşifte öncü olmalarının sebebi diğerlerinden daha dayanıklı, daha hızlı ve daha uzun azami mesafesi olan gemiler yapabilmeleriydi. Bu ve buna benzer keşiflerin ardından Amerika ve Ümit Burnu keşfedilmişti. Amerika’nın ve Ümit Burnu’nun keşfi ile Avrupa’dan Amerika, Uzak Doğu ve Avustralya’ya göçler başlamıştır ve bu keşifler sonucu Orta Doğu’da bulunan ticaret yolları değersiz kalmıştı.

Koloniler: 15. yüzyılın orta kısmından başlayarak, 15. yüzyılın sonunda yaygın hale gelen, Avrupalı devletlerin diğer kıtalara yayılma çabasıdır. İlk kolonize edilen yerler, aslında günümüz kitaplarında anlatıldığı gibi bakir değildi. Avrupalı koloniciler geldiklerinde tarıma uygun olan kesimlerinde insanların yaşadığını, büyük şehirlerin olduğunu gördüler (Ferguson,2011: 77). Fakat bu milyonları bulan insan kitesinin, Avrupalıların barutlu silahlarına karşı hiçbir savunması yoktu. Ayrıca bağışıklık sistemlerinin karşı koyamadığı hastalıklar sebebiyle milyonlarca yerli yaşamını yitirdi. Bu sebeplerden dolayı yerliler kendilerini savunmaktan acizdiler. Avrupalı kolonilerin çoğu yerliler tarafından saldırıya uğramadı. Aksine, pek çok Avrupalı yerlilerle ticaret yaptı (Ferguson, 2011: 80). Ticaret olmasına rağmen pek çok kolonicinin Amerika’ya gelmesinin sebebi tarım yapabilecekleri toprağın bolluğu ve zengin altın ve gümüş rezervleriydi. Bu “toprak bolluğu” aslında yerlilerin toprağının alınmasının kolay olduğundan geliyordu. Pek çok çatışma, Avrupalı kolonicilerin yerli topraklarına göz dikmesinden çıkmıştır (Ferguson, 2011: 75). 17. yüzyıldan sonra Avrupalı ülkeler gözlerini yeni dünyaya dikmişti (Fayle ve Ernest, 2006: 1).

Kolonize edilen toprakların büyük bir kısmında şeker, tütün, baharat ve pamuk gibi yüksek talepli ürünler yetiştirilmekteydi. Koloniler hakkında anlaşılması gereken önemli şeylerden biri, kolonilerin bu ürünlere olan talepten doğduğudur, eğer Avrupalıların çaya, şeker ve tütün ürünlerine düşkünlüğü olmasaydı, kolonilerin gelişimi çok yavaş gerçekleşecekti (Ferguson, 2011: 72). Büyüyen talebe karşılık tarım yapılan arazi alanı, büyüyen ürün tonajı nedeniyle gemilere daha çok yelken takılmasına sebep olmuştur. Giderek yelken sayısını arttıran gemilerin hem Avrupa’ya gidiş dönüş hızı ve her gidişte taşıyabileceği ürün yükü artmıştır (Curley, 2012: 11). 16. Yüzyılın başından itibaren İngiliz ticaretinin çok büyük bir bölümü kolonilerden gelen mallara bağımlıydı (Davis,2019).

Çeşitli ülkelerden Avrupa’ya giden ürünlerle ilgili iki büyük görüş vardı; serbest ticaret ve merkantilizm. Merkantilizm fikri; sömürge devletlerden gelen ürünlerin sömürge sahibi güçlü ülkelerden Avrupa’nın geri kalanına dağıtılmasını savunan bir düşüncedir. Bu düşünceye göre sömürge devletlerden gelecek tüccarlar yalnızca sömürge sahibi ülkenin tüccarları ile alışveriş yapabilmeliydi. Aynı zamanda büyük devletin sömürgelerinden gelen tüccarları koruma altına

alması gerekmektedir. Bunu yapabilmek için kumpanya denilen, özünde devletin bir kolu gibi çalışan, savaş açma yetkisi olan, kolonilerde tekel sahibi olan, tüccarların yönetiminde büyük yetkileri olan şirketler kuruldu (Ferguson 2011: 41). Bu şirketler Uzak Doğu ve Hindistan gibi, kendi devletlerinden uzak olan yerlerde kuruldu. 16. 17. ve 18. yüzyıllarda kumpanyalar ve merkantilizm deniz ticaretinde en önde giden fikirler idi.

19. yüzyılın başlarında yaşanan Napolyon Savaşlarının ardından Büyük Britanya, açık ara dünyanın en güçlü devleti oldu. Tarih boyunca görülen en büyük ve gelişmiş donanmaya sahip olmanın yanı sıra, dörtte birlik dünya nüfusunu ve dünya yüzeyinde de buna benzer bir oranı kontrol etmekteydi. Bu kadar güç ve kaynak sahibi olması nedeniyle de dünya ticaretini merkantilizm yöntemi ile sınırlamak diğer devletler için eskisi kadar yararlı değildi. Bu sebeple kumpanyalarını sonlandırıp serbest ticaret politikası uygulama yoluna başvurdu. Gelişmeler sonucunda Büyük Britanya ile ticaret yapmak isteyen tüm tüccarlar İmparatorluğun herhangi bir kısmında ticaret yapabiliyordu. 19. Yüzyıl süresince birçok Avrupa ülkesi de buna benzer bir politika sürdürmeye başladı. Bu dönemler sırasında Osmanlı Devleti de deniz üzerinden ilerlemelere devam etmekteydi.

### 3.2. Osmanlı'da Deniz Ticareti

Yıllar boyunca dünyanın en büyük imparatorluğu olarak yaşamını sürdüren Osmanlı devletinde deniz ticareti, ekonomik olarak oldukça büyük bir öneme sahiptir. 19. Yy'ın başları incelendiğinde Osmanlı Devleti'nin dış ticaretinde büyük miktarda yabancı hâkimiyeti bulunmaktadır. Bu durumun sebepleri açıklanırken, ortaya konulan yaklaşımlarda Cumhuriyetin kabotaj tekelini kendi vatandaşlarına bırakmasıyla sonuçlanan anlayış ve bakışın etkisi vardır (Ekinci, 2006;2). Kabotaj, bir devletin kendi vatandaşlarına, kendi limanlarında tanıdığı ekonomik ayrıcalıktır ve bu durum yönetilmediği takdirde yabancı devletlerin ticari üstünlüğü ortaya çıkmıştır. Bu duruma örnek olarak 18. Yy'da uluslararası niteliğe sahip olan Doğu Akdeniz ticaretinde, yabancı devletlerin hammadde ve işlenmiş ürün alım satımı sebebiyle bu iş döngüsünü güvence altına almak için, Batıdaki ekonomik gücü fazla olan devletler; transit merkezleri kendi egemenliği altına alma politikası geliştirmiş ve bunu uygulamıştır. Tüm bu ekonomik yarış yaşanırken Osmanlı devleti de buhranlı bir dönemden geçmekteydi. Bu buhranın sebepleri arasında gerek içerdeki kaygı, gerilim, ihlal ortamı; gerekse dış politikada yaşanan sorunlar yer almaktadır. Yine aynı dönemlerde gerçekleşen "Sanayi Devrimi" sonrası başta İngiltere olmak üzere Batılı devletlerin birçoğu ucuz ve bol hammadde arayışına girmiştir. Bu kitlesel üreticiler düşük masraflarla ürettikleri ürünleri yüksek fiyatlarda satacak bir pazar arayışına başlamıştı. Bir sanayi kapitalizmi (az çok endüstri öncesi) denizcilik (ticari) kapitalizminin yerine geçmiştir (Mantran, 1987; 169).

#### 3.2.1.19. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticareti ve Uluslararası Ticari Dönemleri

19. Yüzyılda yapılan ve karadan ilerleyen bazı dış ticaret yolları (ithalat, ihracat, kara ve demiryolları) haricinde tamamı Osmanlı tekelinde deniz ticareti üstünden sağlanmaktadır. Fakat 20. yy başlarında %90 (Ekinci, 2006;7) oranında yabancı devletler kontrolüne geçmiştir. Bu yıllarda yaşanan dünya ekonomisi duraklama ve genişleme dönemlerine bağlı kalınarak Osmanlı'da deniz ticareti 4 temel döneme ayrılmıştır (Pamuk, 1994; 28-37)

**1) 1820-1853 İngiliz Hegemonyası Altındaki Dış Ticaret:** Kırım Savaşı öncesi yalnızca dış ticaret ile sınırlı kalmış, devletlerin dünya kapitalizmine açılmaya çalıştığı dönemdir. Bu dönem içerisinde toplum düzeyi-sosyal hayat ilişkisi birbirinin tamamlayıcısı olup her konuda diğerinin açıklayıcısı biçimindedir. Örneğin merkez devletlerde taşrada yaşayan kesimin merkez devlete göre görece gücünün azalması merkez devletinin ekonomik olarak daha güçlü olduğunu göstermiştir. Merkez devletinin ekonomik olarak güçlü olması onu taşra insanlarına karşı daha güçlü kılmıştır.

2) **1854-1876 Yılları Arasındaki Dış Borçlanma ve Artan Bağımlılık Dönemi:** Kırım Savaşı sonrasında ekonomik açıdan ilk kez borçlanma gerçekleşir ve bu borçlanmalar karşılıklı olarak sıfırlanana kadar devletler birbirlerine ekonomik olarak bağlanmak zorunda kalmıştır.

3) **1880-1896 Yıllarında Durgunluk ve Mali Denetim Dönemi:** Bu dönemde yaşanan bazı değişimler, özellikle İngiliz Hegemonyasının yerini korumak için Fransa ve Almanya'yla yaşadığı yoğun rekabetler sonucu bir süreli durgunluk ve mali denetim yaşanmasına sebep olmuştur.

4) **1896-1913 Dünya Savaşı'na Doğru Büyüme ve Emperyalistler Arası Rekabet Dönemi**

\*Bu dönemler oluşturulurken tek kullanılan veri dış ticaret değildir.

### 3.2.2. Osmanlı Deniz Ticaretinin Geliştirilmesi Amacıyla Yapılan Çalışmalar

Avrupa-Anadolu arası yapılan ticaretlerde izlenen yol ve biçim değişiklikleri sonucu Osmanlı deniz ticareti de büyük oranda etkilenmiştir. Bu etkilenmenin sonuçlarında ise büyük devlet adamları çeşitli önlemler almak zorundadır. Örneğin 1804'te III. Selim tarafından ortaya çıkarılan kanunname konu hakkında çok sayıda tedbir alınmıştır. Bu önlemler, gelişim ve ilerlemeden çok mevcut hali korumak amacıyla yazılmıştır. Hatta çoğunlukla donanma merkezli, korunmaya yöneliktir. Donanma personelinin maharet kazanmaları ve denize aşına olabilmeleri için bir takım ticaret gemileri satın alarak veya inşa ederek içlerine gedikli ve reislerden, münavebeli olarak, donanma personelinin yerleştirilmesine, dolayısıyla "Mîrî Ticaret Filosu'nun oluşturulmasına çalışılmıştır (Gencer, 2001;86-87). Bu çabalar sonucunda donanma güçlendirilmiş, dış ticaret çevrede yaşanan her şeye rağmen olduğu şekilde eskisi gibi korunmayı başarmıştır.

Günümüzde de ABD öncülüğünde geçmiştekinе benzer bir serbest ticaret politikası sürdürülmektedir.

### 3.2.3. İpek Yolunda Deniz Ticaretinin Önemi ve Bu Yolların Ekonomiye Katkısı

İpek Yolu M.Ö. 2. yy'da kullanılmaya başlanmış ve M.S. 19. Yy'a kadar aktif olarak kullanılmaya devam edilmiştir. Bu yıllar boyunca oldukça önemli bir ticaret yolu olan bu güzergâh hem kara hem de deniz üzerinde bulunan yollardan geçmektedir.



Resim 1: İpek Yolu

Kaynak: tr.wikipedia.org/wiki/İpek\_Yolu

~ 217 ~

İpek Yolu'nun en büyük ticaret yolu olmasının en büyük sebebi bu yola adını veren ve Çin'de üretilen İpek hammaddesinin dünya genelinde büyük devletlerce kullanılması ve bu yolun da bu ticareti kolaylaştırmasıdır. Aynı zamanda bu yol sadece tüccar ve ticarilerin değil bilge, kültür gezginleri ve dinlerin de bağlantısı olmaktadır.

İpek Yolu üzerinde doğudan batıya doğru taşınan en ilginç madde, batılı devletlerce ipek olarak görülmüştür. Öte yandan Çin'e doğru bu yol üzerinden giden ticari ürünler ise daha çok altın, cam, değerli taşlar gibi nesnelere. Ters yöne ise (doğu çıkışlı olarak) değerli madenlerden birkaçı olan seramik, yeşim, vernik, tunç, demir gibi şeyler taşınmaktadır.

**Tablo 1:** Seçilmiş İpek Yolu Kısımları-Rotaları, Şeritleri, Ülkeleri ve Şehirleri

<i>İpek Yolu için denizden rota</i>	Debal, Quanzhou, Kanton, Kolombo, Goa, Bombay, Cochin, Masulipatnam, Lothal, Astrahan, Derbent, Aden, Süveyş, Basra, Ayas (Yumurtalık), Tarsus, Venedik, Roma, İzmir, İstanbul, Sinop, Trabzon
<i>İpek Yolu için nehirde rota</i>	Nil, Tuna, Volga, Fırat ve Dicle
<i>Baharat Yolu kısmı</i>	Mısır, Babil, Arabistan, İran, Hindistan, Seylan
<i>Güneydoğu Asya kısmı</i>	Kedah, Langkasuka, Ligor, Chi Tu, Gangga Nagara, Malacca, Pan Pan, Funan, Chenla, Khmer/Kambuja, Hoi An, Srivijaya, Pasai, Perlak, Sumatra, Kalküta
<i>Doğu Akdeniz Kıyı Şeridi</i>	Sûr, Beyrut, Trablusşam, Akka, Hayfa, Sayda, İskenderiye
<i>Türkiye</i>	İstanbul, Bursa, İznik, Antakya, Konya, Adana, Ayas, Tarsus, İskenderun, Antep, Maraş, Kayseri, Sivas, Erzincan, Erzurum, Trabzon
<i>Suriye</i>	Şam, Halep, Lazkiye
<i>Irak</i>	Ramâdî, Fellûce, Ebu Gureyb, Bağdat, Musul, Bakuba
<i>İran</i>	Kirmanşah, Hemedan, Rey, Tahran, Tebriz, Şiraz, İsfahan, Herat, Hecatompylos, Sebzevar, Nişabur, Yezd.
<i>Türkmenistan</i>	Merv, Köhne Ürgenç
<i>Özbekistan</i>	Buhârâ, Semerkand, Taşkent, Şehrisabz
<i>Kazakistan</i>	Türkistan
<i>Çin</i>	Urumçi, Kaşgar, Aksu, Kuça, Korla, Jiaohe, Loulan, Turfan, Gaochang, Kumul/Hami, Hotan, Minfeng, Niya, Dunhuang, Miran, Anxi, Yumen, Zhangye, Wuwei, Lanzhou, Xi'an
<i>Afganistan</i>	Herat, Bamyân, Kâbil
<i>Pakistan</i>	Peşâver, Taksila, Multan, Debal
<i>Hindistan</i>	Ahmedâbâd, Bombay, Kalküta
<i>Kore</i>	Pyongyang (K.Kore) ve Seul (G.Kore)
<i>Japonya</i>	Nara

**Kaynak:** İrfan Kalaycı/Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu'nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler/2013/5

Tabloda da görülebileceği üzere oldukça büyük bir bölgeyi kaplayan ve ipek yolu üzerinden ticareti sağlayan deniz ve nehir ticaretinin büyük bir rolü vardır. Ancak bu ticaretin büyük rolü yıllar içerisinde değişiklik göstererek devletlerin çok para harcayıp çok para kazandığı bir ticari pazara dönüşmüştür. Bu sebeple devletler büyük bir krize girdiğinde ilk taviz vermeleri gereken alan olmuştur.

### 3.2.4. “21. Yüzyıl Deniz Üzerinden İpek Yolu”

Çin Halk Cumhuriyeti'nin Cumhurbaşkanı Şi Jinping, 2013 yılında yaptığı konuşmada belirttiği üzere Türkiye-Çin ortaklığında kurulmak istenen “Deniz Üzerinden İpek Yolu” projesi altında, eşi görülmemiş dev bir ticari pazarın oluşturulması planlanmaktadır. Söz konusu

stratejiler, tarihte Çin'i Rusya, Orta Asya, Güneydoğu Asya, Güney Asya, Batı Asya, Körfez Bölgesi'ne, hatta Orta ve Doğu Avrupa'ya ilk defa bağlayacaktır (Çin Halk Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, 2017) Bu tasarı hakkında en uygun şart ve altyapıya sahip olan ülkeler Türkiye ve Çin'dir. Bu alanda yapılan çalışmalar uzun süre boyunca iki ülkenin liderleri ve ilgili birimleri arasında gerçekleştirilmeye devam edilmekteyken, ilk imzalar 2010 yılında Çin ve Türkiye ulaştırma bakanlıkları arasında atılmıştır.

Projenin devamlılığı sağlanması adına Çin'in Türkiye'ye yaptığı finans dışı doğrudan yatırım 190 milyon dolara vararak 2012 yılına göre %697,1 arttı; Çin'in Türkiye'ye yönelik toplam yatırımları 660 milyon doları aştı (Çin Halk Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği, 2017). Taraflar arası enerji, tarım, ulaşım alanlarında birbirlerinin eksikliğini kapatma olanağının çok fazla olması sebebiyle aralarına inşa edilecek "Doğu-Batı Yüksek Hızlı Demiryolu" ile Türkiye-Çin için ulaşım koridoru haline gelecektir. Bu sayede erken hasat, bölgesel elektrik, ekonomik ve ticari iş birlikleri konusunda yatırım koridoru gibi yenilikler hızla gerçekleşebilecek, ülkeler arası ilişkilerin kuvvetlenmesinin yanı sıra iki ülkenin de kazanabileceği bir olanak haline gelecektir.

### 3.3. Ülkemizde Deniz Yoluyla Ticaretin Ekonomiye Katkısı

Deniz ticareti ile uğraşan ülkelerin ekonomilerine sağladığı faydanın büyük olması, limanların ve deniz araçlarının değerini de yükseltmektedir. Ülkemizin Avrupa ve Asya'yı bağlayan köprü görevi görmesi ve üç yanının denizlerle çevrili olması, dünya genelince önemli bir ticari merkez haline gelmesinde önemli rol oynamıştır. Ülkemizin iç kesimlerine ulaşım bazında sağlanan yolların elverişli olması ihracat ve ithalatı kolaylaştırmıştır. Özellikle ülkemizin sahip olduğu elverişli iklim ve kolay ulaşılan doğal kaynakları birçok ülkeyle ticaretimizi olumlu etkilemiştir.

Ticaretin büyük bir bölümü ülkemiz bazında deniz üzerinden gerçekleşmektedir. TÜİK verilerince Türkiye'de 2016 yılında dış ticaret %88 oranında deniz üzerinden, %10'unu karayolu, üzerinden %0,4 demiryolu ve %0,3 hava yolu ile yapılmıştır. Yapılan bu ticarete 2011 yılında 22 milyon ton, 2016 yılında ise 27 milyon ton taşınmıştır.

Ülkemizin ekonomik açıdan potansiyelinin büyüklüğü üzerinde etraflıca düşünülmesi gerekmektedir. (Tunalı ve Akarçay (2018: 111-112), Deniz taşımacılığı ile sanayi üretimi ilişkisinin analizi: Türkiye örneği adlı çalışmada kapsamlı bir analiz sunmuşlardır. 2010-2014 arası verileri kullanarak yaptıkları çalışmada sanayi üretimi yüzde 1 arttığında deniz taşımacılığının yüzde 0.559 artış gösterdiğini ve sanayi üretimindeki değişimlerin deniz taşımacılığındaki değişimleri %56 oranında açıkladığı sonucuna ulaşmışlardır. Bu çalışmanın da gösterdiği gibi sanayi üretimiyle deniz taşımacılığının ilişkisi barizdir. Sanayi üretimi arttıkça deniz taşımacılığı da artışa geçecektir.

Koçak, 2004-2011 yılları arasındaki dönemde, dünya deniz ticareti yıllık ortalama %4 büyürken, Türk deniz ticareti %6 büyüdüğünü ifade etmiştir (Koçak, 2012: 65). Yukarıda Tunalı ve Akarçay'ın da belirttiği gibi bu oranların daha iyiye gitmesi için sanayi üretimine odaklanılması deniz yoluyla ticaretin önünü açacaktır.

Öte yandan Türkiye ekonomisi içerisinde denizcilik sektörünün önemli bir yeri bulunmaktadır. Bunun yanında Türk denizcilik sektörü, küresel ölçekte etkisini giderek daha fazla göstermektedir. Ekonomik gelişmeler, uluslararası pazara yakınlık, uygun iklim ve çevre koşulları, Türkiye'yi çok avantajlı bir konuma getirmektedir. Denizyolu ticareti belli yıllarda Türkiye'de hızlı büyüme gösterirken, küresel krizin etkilerinin görüldüğü 2009'da %1,6 oranında küçülme göstermiştir (Bayraktutan ve Özbilgin 2013: 17). Bunun sebebi olarak ülke ve dünya ekonomisinde yaşanan sıkıntıların deniz ticaretine yansımaları olarak düşünülebilir.

2007 yılında ABD'de ekonomik anlamda başlayan ve ilk olarak bankacılık sektörünü vuran küresel mali kriz, zamanla devletlerin farklı yerlerden taviz vererek açık piyasadaki borç ve



eksiklerini kapatmak zorunda olacağı bir olaya dönmüştür. Bu kriz Türkiye'yi de çeşitli alanlar üzerinden etkisi altına aldı. Dış kaynaklar aracılığıyla kendi ekonomisini finanse ederek buna bağlı ilerleme ve büyüme planını uygulayan Türkiye ekonomisi, dış ticarete ve ihracatta yaşanan sıkışmalar, fon piyasalarında geciken fon tedariki gibi sebeplerden kaynaklanarak küresel krizden payını almıştır.

Küresel mali kriz sonucu yaşanan gelir gider açıklıkları ve para kaybı gibi durumları kapatmak isteyen büyük devletler ilk olarak diğer büyük para kaybettikleri alanları geri çekme ve ara verme yollarını izlemiştir. Bu krizden kaynaklı olumsuz etkinin Türk deniz ticareti üstünde etkileri şöyle görülebilir. *Dış ticaret taşımaları: Türkiye'nin 2009'da ithalat taşımalarının %93,6'sı, ihracat taşımalarının %72'si deniz yoluyla gerçekleştirilmiştir. İhracat taşımaları 2005'ten itibaren sürekli bir artış gösterirken, ithalat taşımaları 2007'den itibaren düşüş göstermiştir. 2009 verileri bir önceki yıl değerleri ile karşılaştırıldığında, ihracatta %0,7'lik bir artışın, ithalatta %7,7'lik bir düşüşün olduğu görülmektedir.* (Kalkavan, 2011; Ankara/ Deniz Ticaret İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri)

Türkiye'nin deniz ticaretinde yaşadığı krizin etkileri -2006 ile 2009 yılları arasındaki gelişmeler karşılaştırılarak- genel olarak sayısallaştırmak mümkündür (DM-DTGM, Küresel Ekonomik Krizin Deniz Ticaretine Yansımalarının Etkisel Analizi, Ankara, 2010)

Limanlarda elleçlenen yük miktarında;

2006 yılında	%13,6 büyüme
2007 yılında	%17,5 büyüme
2008 yılında	%9,9 büyüme
2009 yılında	%-1,6 daralma

Coğrafi bölgelere göre elleçlenen yük miktarında;

	Akdeniz'de(%):	Karadeniz'de(%):	Marmara'da(%):	Ege'de(%):
2006 yılında;	16,6 büyüme	11,5 büyüme	11,6 büyüme	20,7 büyüme
2007 yılında;	5,1 büyüme	10,2 büyüme	8,3 büyüme	44,2 büyüme
2008 yılında;	3,9 büyüme	2,6 büyüme	-1,2 daralma	30,6 büyüme
2009 yılında;	-6,7 daralma	-4,7 daralma	-15,0 daralma	10,5 büyüme

Deniz yolu ile yapılan ithalatın parasal değerinde (\$);

2006 yılında	%22,0 büyüme
2007 yılında	%23,9 büyüme
2008 yılında	%23,2 büyüme
2009 yılında	% -33,1 daralma

Denizyolu ile yapılan ihracatın parasal değerinde ( \$);

2006 yılında	%20,4 büyüme
2007 yılında	%22,3 büyüme
2008 yılında	%27,3 büyüme
2009 yılında	% -29,1 daralma

#### 4. SONUÇ ve ÖNERİLER

Sonuç olarak deniz yoluyla ticaretin tarih süresince pek çok sayıda ülkenin ekonomisine yarar sağladığı görülmektedir. Günümüzde deniz ticareti sadece ülkelerle kalmayıp küresel boyuta ulaşmıştır. Bu araştırmadan da görüldüğü gibi ekonomi ile deniz ticareti arasındaki bağlantı günümüze kadarki tarihi etkilemiş ve yaşam şartlarının iyileşmesinde kritik bir yer almıştır. Aynı zamanda da ülkeleri büyük oranda etkileyen bu ticaret yolu yeri geldiğinde pozitif olduğu kadar negatif de etkilemiştir.

Bu çalışmanın bulguları geçmişte yapılmış akademik çalışmaları destekleyecek niteliktedir. Pascali (2017: 24) tarafından yapılan araştırmada 1850 ve 1900 yılları arasında zengin ve fakir

ülkelerini belirleyici faktörün, o ülkelerin deniz ticaretini destekleyici politikalar geliştirmesi olduğunu bulmuştur. Georgescu (2014: 183) kompleks ve dinamik bir ekonominin deniz ticareti ile direk bir ilişkisi olduğunu bulmuştur. Kumar ve Hoffman (2002: 27) günümüzdeki üretim ve parçalı üretim artışından dolayı günümüzdeki deniz ticaretinin arttığını savunmuştur.

Denizler doğası gereği kimseye ait değildir ve bu durumdan pek çok tüccar faydalanarak karlı ticaret yapabilmektedir. Birçok ülke bu ticarete ulaşamadığından ekonomik olarak dünya çapında bulunan gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelere geride kalmıştır. Birleşmiş Milletler Gelişim ve Ticaret Konferansına göre günümüz dünyasında yapılan ticaretin %80'i sular üstünden yapılmaktadır. Bu ve benzeri verilere bakılarak, deniz ticaretinin tarihte ve ekonomide büyük bir rol oynadığı söylenebilir. Aynı verilerin açıklayıcısı olarak yerleşim yerlerinin denize yakınlığıyla taşınacak miktarın çok ve ağır olması deniz ticaretini zorunlu hale getirmektedir. Bu sebeple özellikle kıyı kesimlerde yaşayan bireyler deniz ticaretine diğerlerinden daha fazla yönelmiştir. Bu bağlamda bir açıklamada daha bulunulacak olursa; dünyanın büyük bir çoğunluğu denizlerle kaplıdır ve insan nüfusları eski uygarlıklardan günümüze kadar ihtiyaçlarını karşılamak için kıyı bölgelerine yerleşmiştir. Bu da araştırmanın en büyük ticaret birimi üzerinde yapılmasının sebebini açıklar.

Yapılan araştırmaların da verdiği sonuçlara göre; ülkemizde deniz ticaretinin gelişmesi ve sanayi üretiminin artış göstermesi paralel ilerlemektedir. Yani deniz ticaretinin gelişmesi için sanayi üretiminin de geliştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca ülkemizde bu alanın ilerlemesi için gereken desteğin verilmesi önerilmektedir. Teknolojik gelişimin deniz ticareti üzerinde etkisi düşünüldüğünde daha donanımlı ve yeni gemilerin, limanların tasarlanmasında dünya çapında standardı yakalaması için gereken önlemlerin alınması önerilmektedir.

Geçmişten günümüze kadar ilerleyerek gelen deniz ticareti hakkında tarihi araştırmalar arttırılmalıdır. Çünkü günümüzde tarihte kullanılanlara benzer metotlar kullanılmaktadır ve geçmiş daha iyi öğrenildiği takdirde kullanılan metotların geliştirilmesi daha da kolaylaşacaktır.

#### KAYNAKÇA

- CURLEY, R. (2012). *The complete history of ships and boats: From sails and oars to nuclear-powered vessels*. New York, New York: Britannica Educational.
- DAVIS, R. (2019), English Foreign Trade, 1660-1700, Büyük Britanya. Economic History Society.
- DM-DTGM (TC. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü). Deniz Ticareti İstatistikleri, Ankara, 2010.
- DM-DTGM. Küresel Ekonomik Krizin Deniz Ticaretine Yansımalarının Etkisel Analizi, Ankara, 2010.
- DM-DTGM. Deniz Ticaret İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri, Ankara, 2011.
- DTGM. TC Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti Analizleri, Ankara, 2012.
- DURAN, T. (2004), Deniz Ticaretimiz, Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, 89, 81-89
- FAYLE, C. & ERNEST, A. (2006), Short History of the Worlds Shipping History, New York, Routledge.
- FERGUNSON, N. (2011), İmparatorluk, Britanya'nın Dünyayı Biçimlendirışı, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları.

- GEORGESCU, C. (2014). The Role of Maritime Transport in the Development of World Economy. *Knowledge Horizons-Economics*, 6(2), 177-184.
- HOFFMAN, J. & KUMAR, S. (2002). Globalisation: The maritime nexus. *Handbook of Maritime Economics and Business*.
- JACKS, D. S., MEİSSNER, C. M. & NOVY, D. (2008). Trade costs, 1870–2000. *American Economic Review*, 98(2), 529-534. doi:10.1257/aer.98.2.529
- KALAYCI, İ. (2013) Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz: İpek Yolu'nda Türkiye İçin Yeni Stratejiler. *Küresel Mali Kriz ve Deniz Ticareti Üzerindeki Etkileri* (16-22)
- KALAYCI, İ. “Küresel Finans Krizine Karşı Korumacılık: Bir GFZT Yaklaşımı”, *Sayıştay Dergisi*, S. 83, 2011, s. 69-96.
- KAPTAN, S. (1998). Bilimsel araştırma teknikleri ve istatistik yöntemleri. Ankara: Tekışık Web Ofset Tesisleri.
- KARAASAR, N. (2005). *Bilimsel Araştırma Yöntemi*. Ankara: Nobel Yayınevi.
- KOÇAK, I. H. (2012). Dünyada ve Türkiye'de ekonomik gelişmeler ve deniz ticaretine yansımaları. Ankara: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü.
- MİCKLOS, J. (2008). *Mediterranean trade routes*. New York: Cavendish Square Publishing.
- PASCALİ, L. (2017). The wind of Change: Maritime technology, trade, and economic development. *American Economic Review*, 107(9), 2821-2854.
- PRICE, J. M. (1989). What did MERCHANTS Do? Reflections on British Overseas Trade, 1660–1790. *The Journal of Economic History*, 49(2), 267-284.
- TUNALI, H., & AKARÇAY, N. (2018). Deniz Taşımacılığı ile Sanayi Üretimi İlişkisinin Analizi Türkiye Örneği. *İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi*. doi:10.25204/iktisad.406183
- TC Ekonomi Bakanlığı. Haftalık Sektörel Ekonomik Bülten, S. 43, 28 Haziran–4 Temmuz 2013.
- Çin Halk Cumhuriyeti Ankara Büyükelçiliği. (17.10.2017). “İpek Yolu Ekonomik Kuşağı” ve "21. Yüzyıl Deniz Üzerinden İpek Yolu" Stratejileri Çin-Türkiye İşbirliğine Yeni Fırsatları Getirecek. Erişim adresi <http://tr.china-embassy.org/tur/ztgx/t1201739.htm>
- Vikipedi, 2017, Erişim Tarihi; 16.05.2021 Erişim Adresi [https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0pek\\_Yolu](https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0pek_Yolu)