

CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA TÜRK TÜCCARININ «MİLLÎ» LEŞMESİ

Çağlar KEYDER*

I. Giriş

Bu makalede, 1923-1929 yıllarında Türkiye dış ticaretinin örgütlenmesi anlatılacaktır. Üzerinde asıl durmak istediğimiz konu, azınlıkların sahneden çekilmesi ile kendine yeni iş sahaları bulan Müslüman burjuvazinin yabancı tüccarlarla ilişkisi ve bu ilişkide daha ayrıcalıklı bir yer kazanmak için yeni devlet otoritesini kullanma çabalarıdır. Müslüman burjuvazi, değişmeden devam eden, dış ekonomik ilişkiler çerçevesinde kendi payını arttırmak için politik ve kurumsal müdahale biçimleri arıyordu. Ne var ki devlet gücünü ticaret kârlarından daha yüksek pay almak için kullanmak yeni bir bütünleşme stratejisi anlamına gelmiyordu. 1929'a geldiğimizde dış ticaretin esas yapısı değişmemiş, Türk ekonomisi aynı bağımlılık örüntüsünde kalmıştı. Artık, komprador sınıfı oluşturanlar, ondokuzuncu yüzyıldaki gibi yabancı pasaport taşıyan gayri-müslim burjuvazi değil, İttihat ve Terakki döneminde ortaya çıkmaya başlayan Müslüman bir sınıftı. Aşağıda ayrıntılarıyla irdedeceğimiz dönüşüm bu önermeleri kanıtlayıcı niteliktedir.

İlk olarak ithalât ve ihracatın hangi mekanizmalarla sürdürüldüğünü inceleyeceğiz.

II. İthalâtın Örgütlenmesi

1920'lerde ithal malları, genellikle, deniz yoluyla İstanbul, Mersin, Trabzon gibi büyük limanlardan birine gelirdi. Mallar ya dış ticarete uzmanlaşmış şirketlerce, ya da Türkiye'ye ihracat yapan yabancı firmaların acentaları yoluyla satın alınırdı¹ Ayrıca, bazı perakendeci firmalar adına dış muameleleri yürüten acentalar da bulunuyordu. Ancak yabancı firmaların Türkiye temsilcileri yoluyla yapılan ithalâtın daha yaygın olduğu görülür.⁽²⁾ 1920'lerde ithalât-ihracat şirketleri fazla kâr ge-

(*) Y. Prof Dr., O.D.T.Ü Ekonomi Bölümü,

tirmiyordu⁽³⁾ ve bu dönemde yeni kurulan şirketlerin ödenmiş sermayesi içinde ithalat-ihracat şirketlerinin payı sadece % 3,75 ti.⁽⁴⁾ Dış ticaret, yabancı sermayenin yatırım yapmaya isteksiz olduğu sahalardan biriydi; bu faaliyete yatırılmış ödenmiş sermayenin sadece üçte biri yabancı sermayenin ortak olduğu kuruluşlara aitti.⁽⁵⁾

İthalatta kârın yüksek olmadığı, 1924'te büyük bürokratlar ve milletvekillerince kurulmuş olan Türk ihracat-ithalât şirketinin tarihinden de anlaşılabilir.⁽⁶⁾ İngiliz sermayesinin de katkısıyla kurulmuş olan bu şirket, dış ticaret faaliyetine girmek istemiş, ne var ki kısa bir süre sonra ancak hükümetin resmî ithalatında tekel hakkı alarak kâr edebileceğini anlamıştı. Siyasi gruplaşmalar buna imkân vermeyince, şirket güçlü destekleyicilerine ve büyük sermayesine rağmen kapanmak zorunda kalmıştı.

Aslında, konsolosluk ve ticaret ataşeliği raporlarındaki tavsiye ve talepler, **The Economist** ve **Revue du Commerce de Levant** daki yazılar, ithalâtın büyük ölçüde, yabancı şirketlerin ürünlerine tüketici aramak için temsilci göndermesine dayandığını ortaya çıkarıyor. Gerek resmi gerek gayriresmi raporlarda, şu veya bu ülkenin mallarının, halen Türk pazarını elinde tutan yabancı ülkenin mallarıyla rekabet imkânları araştırılıyor, konsolosluk görevlileri ve raporları hazırlayanlar imalât sektörü firmalarını Türkiye'de pazar aramaya teşvik ediyorlardı⁷

1920'lerin dünya ekonomisi bağlamında bu durum kimseyi şaşırtmamalı. Dönemin ortalarına doğru ekonomide gerileme belirtileri hissedilir hale gelmişti; gerek tarımda gerek sanayide mal stokları artmaktaydı. Sanayideki verimlilik artışları karşısında talep yetersiz kalıyordu. Alıcıların avantajlı olduğu bu pazarda sorun, müşteriler için çetin bir rekabete girerek mal satabilmektir. Bu rekabet mücadelesi içinde bir yandan da dikey bütünleşme yoluyla merkezîleşme gözleniyordu. Giderek büyüyen imalâtçı firmalar, kendi satış departmanlarını da kurmuşlar ve bu gelişmeler kuşkusuz Türkiye'nin ithalâtına da yansımıştı; ithalât büyük ölçüde yabancı imalâtçıların satış temsilcilerinden geçiyordu.

İthal edilen mallar limanlara geldikten sonra Türk tacirlerince satın alınır; bunlar ya büyük şehirlerde perakende tica-

ret yaparlar ya da malları küçük şehirlerdeki toptancılara satmak üzere, iç bölgelere götürürlerdi. Kasaba ve köylerdeki perakendeci tacirler, toptancılardan, şehire bir daha gelinceye kadar kendilerine yetecek miktarda mal alırlardı. Tüketim düzeyinde bu yayılma mekanizmasının en belirgin olduğu mallar ipelik ve çoraptı. Köy bakkalında bulunan ithal malları arasında gazyağı ve şeker de vardı. Madenî bir alet ya da kova almak istediğinde ise, köylünün kendisi kasaba veya şehirdeki pazara gitmek zorundaydı.

İthal mallarının ulaşım şebekesi vasıtasıyla iç bölgelere yayılması dünya pazarıyla bütünleşmenin izlediği yoldan geçti. İç ticaret demiryollarının peşisıra geldi. Âli İktisat Meclisi «Demiryollarımız ticari inkişafın hudutlarını hemen hemen tam bir mütekabiliyetle aksettiriyor» demektedir⁸ Ne var ki, demiryolları, limanları iç bölgelere bağladığından ve diğer yollar demiryollarını beslediğinden «demiryolu dönemiyle başlayan yeni ticaret aşaması kendisini ticari hareketlerin bölgelerarasılaşmasında göstermekteydi»⁹ Başka bir deyişle, demiryollarının ulaştığı bölgeler artık demiryollarının başladığı ve limanlar yoluyla dünya pazarıyla ticaretin yapıldığı bölgelerle ticarete girmişlerdi.

III. İhracatın Örgütlenmesi

İhracat ticareti de iç ticaretle aynı biçimde eklemlenmişti. İhraç mallarının çoğunluğunu özellikle yurt dışında satılmak üzere üretilen mallar oluşturunuyordu. Üretim gerçekleştikten sonra üreticinin elinde kalan ürün fazlasının tacirlere toplanıp ihraç edilmesine pek rastlanmıyordu. Çünkü yumurta tacirleri örneğinde olduğu gibi bu, ticaret sermayesinin bir ihracat merkezinde satmak üzere yeterli artı ürün toplayabilmek için iç bölgelere girmesini gerektiriyordu. Çoğu ihraç ürünlerinde ise üreticiler üretim sırasında tacirle mukavele yapmış ve ürünleri için avans almış durumdaydılar¹⁰ Bu tür bir «â livrer» mukaveleinin yapılması, tacirin aynı zamanda borç veren kişi konumunda olması demektir. Ancak, ihracatın geçmesi gereken bir kaç aşama vardı. Üreticiyle mukavele yapan tacirler ya da ihracat firmaları, yabancı müşterilere de mukaveleyle doğrudan bağlanmışlardı. Müşteriler, şirketleri için alacakları ürünü seçmek ve fiyat vermek için hasat zamanı Samsun veya İzmir'e gelirlerdi. Bu şekilde, tütün almak isteyen Amerikalılar, incir, kuru

üzüm, fındık ve pamuk almaya gelen İngiliz ve Fransız acen-taları ihracatın en azından % 50 sini yürütüyorlardı¹¹

İhracat başka bir yoldan da, Türk şirketlerinin yurtdışındaki temsilcileri vasıtasıyla yapıldı. Bu temsilciler buldukları ül-kede Türk ürünlerinin pazarlamasını yaparlardı. Büyük Türk firmalarından bazılarının kendilerine ait ofisleri vardıysa da, ço-ğu şirketler bağımsız çalışan temsilcileri kullanırlardı¹²

İhracatın bir bölümü ise Türkiye'de üretim yapan yabancı firmalarca yapılıyordu. Gerek fabrikalarında işçi çalıştırarak ge-rek evlere iş vererek, halı dokutturan Şark Hah Kumpanyası aynı zamanda ihracat da yapıyordu. Madenlerde de benzer bir durum gözlenmekteydi. Kurşun ve gümüş çıkarılan Balya-Kara-aydm madenlerini Ege Denizi kıyısında küçük bir limana bağla-yan Şirkete ait bir yol olduğu gibi, liman tesisleri de vardı. Fet-hiye-Köyceğiz krom madenlerinde de durum böyleydi¹³ 1924'te yabancı sermaye altı maden şirketini denetlemekteydi¹⁴ Buna bu dönemde kurulan yirmi maden işletmesinden onbiri daha eklendi¹⁵ Kömür çıkarmak üzere kurulmuş birinin dışında, bü-tün yabancı firmalar maden cevherini ihracat amacıyla çıkarı-yorlardı¹⁶ Tamamen Türk sermayesiyle çalışan firmalar ise ön-celikle iç pazara yönelmişlerdi; bunlardan beşi kömür çıkarıyor biri taş ocağı işletiyordu¹⁷ Yabancı maden şirketlerinin özelliği kendi pazarlamalarını kendilerinin yapması ve araçlarla iş yap-mak zorunda kalmaksızın ürünlerini limana kendilerinin taşı-malarıydı.

IV. Dış Ticarete Yabancı Sermaye

İhracat işlemini belirli limanlar dışında yapmak mümkün değildi. Bu, kısmen, gerekli devlet dairelerinin mevcut olmama-sına bağlanabilir: iç bölgelerde gümrük kapısı yoktu ve ihraç edilecek mallar demiryolu istasyonlarında sigortalanamıyordu¹⁸ O halde, fiili ihraç işleminin limanlardan yapılması zorunluluğu, malları gümrük kapılarına götürecek araçlara gerek duyulması ve ihracata ilişkin faaliyetlerin liman şehirlerinde toplanması anlamına geliyordu.

Bu yoğunlaşma yerli ve yabancı sermaye arasındaki bir iş-bölümüne de paraleldi. Aynı zamanda iç-yerli-ticarette dış ya da yabancı ticaretin eklemleme tarzının bir göstergesiydi. Gerekli

bağlantılarıyla birlikte iç ticaret, yerli ticaret sermayesince yürütülmekteydi. İç ticaret, dış ticaretin ya da dünya pazarıyla bütünleşmenin doğurduğu etkileri iletme işlevini görüyordu.

Yerli ve yabancı sermaye arasındaki işbölümü en belirgin biçimde yabancı sermayenin dış ticaretin uç noktasındaki faaliyetlerde hakim olmasında görülür. İthalatın, büyük ölçüde, yabancı şirketlerin temsilcileri vasıtasıyla yapıldığından daha önce sözetmiştik. İhracatta da, Türk ürünlerinin sigorta, nakliye ve pazarlamasını yabancı sermaye üstlenmişti. Örneğin 1928'de Türkiye'de dokuz Türk firmasına karşılık, 44 yabancı sigorta şirketi vardı.⁽¹⁹⁾ 1920'lerde kurulan sigorta şirketlerinin altısında yabancı sermaye payı varken, sadece iki firma tamamen Türk sermayesine aitti.⁽²⁰⁾

Yabancı sermayenin hakimiyeti nakliyatta daha da açık bir biçimde görülebilir. İhraç mallarının hemen hemen hepsini yabancı gemiler taşımaktaydı, Karadeniz limanlarından, Sovyetler Birliği, Yunanistan, İtalya gibi kısa mesafelere taşımacılığın çoğunu Yunanlılar yapıyordu.⁽²¹⁾ Uzun mesafeler ise İtalyan ve diğer yabancı gemilerin tekelindeydi. Türk gemileri sadece Pire ve İskenderiye limanlarına uğruyorlar ve Yunanistan ve Mısır'a yapılan ihracatın küçük bir bölümünü taşıyorlardı.⁽²²⁾ Bunun bütün ihracatın % 5'i kadarını oluşturduğu tahmin edilmekteydik²³ Türk ticaret gemileri bunun dışında kısa mesafeli kıyı ticaretiyle de uğraşıyorlardı. Özellikle 1926'da, yabancı gemilerin Türk limanları arasında yük ve yolcu taşınması yasaklandıktan sonra,⁽²⁴⁾ Türk gemi sahipleri elden düşme külüstür gemiler satmalıp filolarını büyüterek bu durumdan yararlanmaya giriştiler.⁽²⁵⁾ Sonuçta Türk ticaret filosunun toplam tonajı, 1923'te 28125 tonken, 1928'de 86867 tona çıktı. Ne var ki, filoya eklenen 119 gemiden 78'i bir önceki yüzyılda inşa edilmişti.⁽²⁶⁾ 1927'de İstanbul limanına uğrayan gemi sayısı 15074 tü. Tonaj olarak en büyük pay, % 22,2 ile İtalyan bandıralı gemilere aitti. İngiliz gemileri % 18,3 ile ikinci, Yunan gemileri % 13,9 ile dördüncü sırayı almaktaydılar. Türk gemilerinin toplam navlun içindeki payı ise % 14,4'tü. Türklerin ortalama yük kapasitesi 170 tonken, İtalyan gemilerinin 2200, İngilizlerin 2130, Yunanlıların 1250 tondu.⁽²⁷⁾ Türk gemileri kıyılarda ve kısa mesafelerde sefer yaparken, yabancı limanlara yapılan ihracatın yabancı gemilerce taşındığı açıkça görülebilir.

Türk tacirlerinin nakliye ve sigortadan gelebilecek kazancı kaybetmelerinden öteye, ihracatın ön aşamasının yabancılarca üstlenilmesi İtalyan tacirlerine Türk ürünlerinin pazarlanmasına müdahale imkânı da verdi. Bu dönemde İtalya'nın Türkiye'nin ihracatındaki payı % 27 ye kadar yükselmişti. Trieste'de iş yapan yabancı tacirler yüksek kaliteli Türk fındık, zeytinyağı ve tütünlerini alıp, bunları mahalli ürünler veya diğer Akdeniz ülkelerinden ithal edilen ürünlerle karıştırarak, kendilerine aracı kârı sağlayan fiyatlarla tekrar ihraç ediyorlardı²⁸ Bu işlemi anlatan Trieste'deki Türk ticaret ataşesi, «İtalya ve hatta Yunanistan'la lehimize gözükken, aslında aleyhimize olan»⁽²⁹⁾ bu ticaretten doğan zarardan üzüntü duymaktaydı.

Türk tüccarını zayıf duruma sokan diğer bir öge de önceden İzmir ve İstanbul'da, yerleşik ihracat firmalarının faaliyetlerini İtalya ve Yunanistan'a kaydırmış olmalarıydı. Bu, Anadolu'daki Rum nüfusunun kitle halinde göçmesinin bir sonucuydu. İzmir'deki Rum tacirleri ve ticarethaneleri, hem ithalatta hem de ihracatta aracılık işini nerdeyse tekellerine almışlardı. İzmir'de kendi acentalıklarını açan yabancı firmalar karşısında durumlarının sarsılmasına rağmen, Rumlar ihracatı besleyen iç ticarete halâ hakimdiler.⁽³⁰⁾ Bu nedenle, 1923'ten hemen sonra, yabancı ihracatçılar aracısız kaldıklarından, çoğu İzmir'deki işyerlerini bırakıp Atina ve Trieste'ye yerleştiler³¹ Öte yandan, Atina'da işyeri açan Anadolu Rumları, Avrupa firmalarıyla eski bağlantılarını kullanarak diğer Yunan ticarethaneleriyle rekabete girip onların yerlerini aldılar³²

Yabancı firmaların Türkiye'yi terketmesine yolaçan başka bir faktör ise, yeni Türk hükümetinin, ellerindeki yasal ve vergi ayrıcalıkları iptal ederek kısıtlama ve vergiler getireceğinden korkmalarıydı³³ Ne var ki, bu da kısa vadeli bir gelişme olmaksızın öteye gitmedi; yabancılar korkularının yersiz olduğunu anlayıp, Türk tacirleri de bol kâr getiren aracılık işlevini üstlenince, yabancı ticaret sermayesinin dışarıya göçü durdu ve akım bu kez Türkiye'nin lehine yön değiştirdi. Herşeye rağmen, Rumların ayrılması İzmir'e Türkiye'nin en önemli ihraç limanı konumunu kaybettirmişti. 1920'lerde İzmir artık İstanbul'dan sonra ikinci sırayı alıyordu.

V. Yabancı Sermayeye Rekabet

Türk tacirlerinin 1923'ten sonra Rumların boşalttığı yerleri dolduracak konumda oldukları kuşku götürmez. Ama bu, eskiden kurulu işbölümünü değiştiremeyecekti; yabancı sermaye dünya pazarlarıyla doğrudan bağlantıları denetlemeye devam ederken, Türk tacirleri yabancı sermayenin yurtiçi temsilciliği ve aracılığı görevini üstleneceklerdi. Sonuçta gerçekten bundan başka birşey olmadı. Ancak, Türk tacirlerinin kendi ikincil konumlarının farkına varmaları, şikâyetlerini dile getirmeleri ve ticaret kârından daha çok pay kapabilmek için örgütlenmelerine yolaçtı. 1931 Ziraat Kongresine sunulan raporların birinde «Milli bir ihracat ticareti iktisadi istiklâlimizin harice aksidir» ilkesi öneriliyordu.³⁴ Raporda ihraç mallarında üreticiye verilen ve nihai tüketicinin ödediği fiyatlar arasındaki farkın sadece % 15 inin Türk ihracatçı ve nakliyecilerin eline geçtiği tahmin edilmekteydi. Geriye kalan kısım, yabancılara «kaptırılmaktaydı». Bu aracılık yüzünden Türk ürünlerinin fiyatları yükseliyor ve raporu hazırlayan kişinin, eğer Türk tacirleri ürünü kendileri pazarlayabilmiş olsalar, fiyatların düşeceğini ve dünya pazarından daha büyük bir pay alınabileceği yolundaki şikâyetine neden oluyordu.⁽³⁵⁾ Bu gözlem Türkiye'deki üretim maliyetlerinin (genelikle ihraç ürünlerinde) Yunanistan-İtalya, İspanya, gibi rakip ülkelerdekenden muhtemelen daha düşük olduğunu gösterir; aradaki fark en büyük ihtimalle Türkiye'de emeğin daha düşük ödüllendirilmesinden kaynaklanıyordu. Yabancı ticaret sermayesi nihai üretime yakın bir noktadan ve dünya pazarının gerektirdiğinden daha düşük fiyatlarla Türk ihraç ürünlerini satınalıp, yüksek kâr elde etmekteydi.

Türk ihraç ürünlerinin dünya pazarındaki fiyatlarından düşük fiyatla satılma zorunluluğunun bir nedeni, tesisleri zaten yetersiz olan Türk limanlarının, sadece birkaç limanla bağlantılarının olmasıydı. Bu limanların başlıcası Trieste'ydi.⁽³⁶⁾ Bu durum İtalyan tacirlerine fiyatları bir ölçüde düşürebilecekleri bir teknelci konum sağladığı gibi, tacirlerin yeniden-ihraç sırasında ortaya çıkacak maliyetleri de hesaba katıp Türk toptancılarına ona göre düşük fiyat vermelerine yolaçıyordu.⁽³⁷⁾ Türk ihraç ürünlerinin birkaç limanda toplanmasının başka bir etkisi de,

alıcıyı avantajlı yapan bir pazar yaratıp, yabancı ithalâtçıların ödeyecekleri, yani Türk üreticilerine ve toptancılarına ödenecek fiyatları düşürmesiydi.

Türk tacirlerinin dış ticaretten aldıkları payı azaltan bu mekanizmalara, dönem boyunca karşı çıkılıp duruldu. Devletin tedbir alması için öneriler yapıldı; ticaret sermayesinin kârdan daha çok pay kapabilmesi için hükümetin yardımı istendi. Kuşkusuz, sözü edilen merkantilist anlamda bir ulusal kazançtı; ne var ki, uygulanan rekabet taktikleri serbest pazarın sınırları dışına taşınıyordu. İlk alman tedbirler deniz ticaret filusunun genişletilmesinden ibaretti. Böylece Türk gemi sahipleri ticaretin daha büyük bir bölümünü yapacaklardı. Ayrıca Türk tacirlerinin ihracat fiyatlarının oluşumunda bir ölçüde söz sahibi olmalarını sağlayacak her örgütlenmeyle yabancı ihracatçılar karşısında daha iyi bir pazarlık konumu elde edilecekti. Ayrıca liman tesislerinin geliştirilmesiyle tacirlere yeni imkânlar yaratılacağına inanılıyordu. Ancak bu konuda fazla birşey yapılmadı. İstanbul limanı içinde bir serbest bölge kurulması da, ilerisi için çok şey vaadeden bir gelişme olacak, transit ticaret hacmini artırarak Türk ticaret sermayesine yeni imkânların kapısını açacaktı. Ne var ki, 1920'lerin konjonktürü sona ermeden, serbest bölge planı gerçekleştirilemedi.

Türk deniz ticaret filosu kısa bir dönemde ve yalnızca idari tedbirlerle geliştirilemezdi. Türk kapitalistleri yabancı gemilerin yerini almayı düşünecek düzeyde sermayeye sahip değillerdi.⁽³⁸⁾ Âli İktisat Meclisi'nin 1828 tarihli bir raporunda, yerli gemicilik sermayesinin, kısa mesafeli ve küçük gemiler gerektiren⁽³⁹⁾ Romanya'dan buğday ve SSCB'den kömür ithalatını içeren, Karadeniz ticaretini ele geçirmeye girişebileceği söyleniyordu. Bu ticarete Yunan gemileri hakimdi. Ancak büyük teknelere gerek olmadığından, Türk gemi sahiplerinin rekabet şansı vardı. 1923'le 1929 arasında İstanbul ve İzmir limanlarına uğrayan Türk gemicilerinin oranı arttıysa da, dönemin sonundaki görünüm farklı değildi; Türk gemileri kıyı ticaretinde çalışıyor, uzun mesafelerde ise yabancı gemiler birbirleriyle rekabet ediyorlardı.⁽⁴⁰⁾

Ancak, liman tesislerinin geliştirilmesi sürekli sözkonusu olan bir projeydi. Gerek ihracatçılar gerek gemi sahipleri tesislerin yetersizliğinden, bürokratik sorunlardan ve gemilerin yük-

lenme ve boşaltılmasının uzun sürmesinden şikâyetçiydiler. Bu şikâyetler, özellikle, özel bir şirket olan İstanbul Liman İdaresi'yle ilgiliydi. Bu şirket, politik seçimlerle kurulmuştu. Şirketi kuranların limanın işleyişi ve gerekleri hakkında pek az bilgileri vardı ve hükümetin kendilerine verdiği tekelin ne kadar gelir sağladığına kendileri bile şaşıyorlardı.⁽⁴¹⁾ Liman, yeterli dok sahası olmadığından deniz trafiğini idare edemiyordu. Yükleme ve boşaltmanın çoğu kez iki aşamada yapılması gerekiyordu : mallar gemilerden ya da gemilere küçük teknelerle getirilip götürülüyor, sonra, küçük tekneler rıhtıma yanaşabiliyordu⁽⁴²⁾ Depolar yetersiz, dok işçileri tembel ve dikkatsizdi. Hepsinden önemlisi, doldurulacak formlar, alınacak izinler gibi bir sürü bürokratik işlem vardı. Tedarik için gerekli formaliteler çoğu kez bütün bir günü alıyordu. Liman İdaresi ve diğer resmi organların aldığı vergi ve harçlar çok yüksekti.⁽⁴³⁾ Âli İktisat Meclisi, 3000 tonluk yük boşaltan bir gemi İstanbul'da 448,8 liralık resmi harç öderken, aynı hizmetin Fire ve Selanikte 107,9 liraya, Varna (Bulgaristan'da ise 122,4 liraya eşit olduğunu hesaplamıştı.⁽⁴⁴⁾ Tedarik, yakıt doldurma, su verme ve yükleyicilere ödenen ücretler de İstanbul'da komşu ülkelerden çok daha yüksekti.

Bu koşulların hiçbirinin 1920'lerde bir iyileşme göstermemesi, İstanbul'dan yapılan transit ticaretin gelişmemesinin temel nedeniydi. İstanbul, Birinci Dünya Savaşı'ndan önce, özellikle Avrupa'nın İran ve Rusya'yla ticaretinde transit limanıydı.⁽⁴⁵⁾ Sovyetler Birliği'nin dış ticaret hacminin azalması İstanbul'un transit ticaret merkezi olarak öneminin azalmasının nedenlerinden biriydi. Başka bir neden ise, İstanbul limanında sağlanan hizmetlerin kalitesindeki düşüklüktü. Âli İktisat Meclisi, «İstanbul mühim bir ticaret limanı olabilmek için, mevcut tesislerle mukayese kabul etmez seviyede asri vasıtalarla mücehhez bir rıhtım, depolar ve doklara sahip olmalıdır» diyordu.⁽⁴⁶⁾ Liman İdaresi'nin başkanı bile yetersizliklerden yakmıyordu, 1910'la 1927 arasında İstanbul'a uğrayan gemi tonajı % 45 azalmıştı; Âli İktisat Meclisi'ne göre, limanda bir serbest bölgenin kurulması trafiği eski durumuna getirebilir⁽⁴⁷⁾ ve İstanbul yeniden, «Pire, Selanik, hatta Port Said, Cenova ve Trieste'ye» kaptırmış olduğu, coğrafi konumuna lâyık öneme kavuşabilirdi.⁽⁴⁸⁾

1928 yılında hükümet, İstanbul'da serbest bölge yaratma imkânını araştırarak özel bir komisyon tayin etti.⁽⁴⁹⁾ Serbest bölge

İngiliz ticaret örgütünün «oda» adını kullanamayacağı haberini veriyordu.⁽⁵⁷⁾ 1927'de İstanbul'da iş yapan yabancı tacirlerin hepsi Türk Ticaret Odası'na üye olmuş durumdaydılar. Örgütün 8451 Türk ve 1595 yabancı üyesi vardı.⁽⁵⁸⁾

İstanbul tacirlerini bünyesinde toplayan Ticaret Odası, hükümetle tacirler arasında aracılık işlevini görüyordu. Başlıca çabaları yabancılara karşı himaye ve destek sağlamaktı, İstanbul tacirlerinin yeni hükümetten ilk talepleri «yabancı şirketlerin rekabeti karşısında Türk gemiciliğinin güçlendirilmesi» olmuştu.⁵⁹ Yabancı şirketlerin Türk sularında ticaret yapması yasaklandığında, Oda Ankara'ya kutlama telgrafları göndererek, kararı coşkuyla karşıladı.⁽⁶⁰⁾ 1927 ve 1928 raporlarında Türk deniz ticaret filosunun himayesi isteniyor ve Karadeniz'deki ticaretin Yunan gemilerinin tekeline olmasından yakınıyordu.

İstanbul limanının yetersizliği sürekli şikâyet ve özel raporların değişmez konusuydu. Oda, tesisleri geliştirecek tedbirlerin alınmasını istiyor, muhtemel gelişme imkânlarını araştırmak üzere yurtdışına heyetler gönderiyor, hükümeti dünya pazarıyla bağlantıda daha uygun bir alt yapı yaratmanın yolunu bulması için etkilemeye uğraşıyordu. Ağustos 1926'da, serbest bölgelerin oluşturulmasına ilişkin konuları incelemek üzere Ticaret Vekaletince kurulan komiteye katılmak istediler.⁽⁶¹⁾ Yıl sonuna doğru, serbest bölgenin kurulmasının Türk tacirlerine sunduğu imkânları değerlendiren bir rapor hazırlandı. Raporda, serbest bölgenin Türk gemicilerine yeni imkânlar açacağı; Türk tacirinin Rusya, İran ve Bulgaristan'daki ticaret koşullarını daha iyi bilmeleri halinde bu ülkelerin İstanbul'un «hinterland»ı olabileceği ve İstanbul'un halı gibi bazı mallarda dünya ticaretinin merkezi olarak gelişebileceği belirtiliyordu⁶²

Türk tacirlerinin yabancı tacirlerin kârından daha fazla pay elde etmek girişiminde önem kazanan başka bir oda faaliyeti ise bir ticaret borsasının kurulmasıydı. Haziran 1924'de, «Odayı senelerdir meşgul eden bir talebin yerine getirilmesi», yani bir ticaret ve tahıl borsasının kurulması, imkânlarını araştırmak üzere bir komite tayin edildi⁶³ Aynı yılın Kasım'mda borsa çalışmaya başlamıştı. İşlevleri, ticari muamelelerin düzenlenmesi, piyasanın dengede tutulması, spekülasyonun önlenmesi, malların gerçek fiyatlarıyla muamele görmesinin temini⁽⁶⁴⁾ olacaktı.

Kısa bir süre içinde de İstanbul ticaret borsası fiyatların oluştuğu ve kalitenin belirlendiği bir merkez haline geldi. Burası, tacirlerin dünya pazarındaki dalgalanmaları izleyebilecekleri, anlaşmazlıkların çözümlenmesi için başvurabilecekleri, kalite belirleyebilecekleri ve alım-satım işlemlerini sürdürebilecekleri bir yerdi. Borsa ayrıca ilkel bir vadeli işlemler piyasası örgütleyerek, tarım ürünlerindeki büyük dalgalanmaları denetlemeye girişti. Ne var ki, mal tesliminde ancak 31 günlük bir gecikmeye izin verildiğinden bu tedbir etkin olmadı ve fiyatların mevsimlik dalgalanmaları sürdü.⁽⁶⁵⁾ Böylece, İstanbul ve diğer şehirlerdeki borsalar Türk tacirlerinin fiyat dalgalanmalarından korunmasına ancak marjinal bir katkıda bulunuyordu; yani, ürün yabancı müşterilere satılmak üzere pazara getirildiğinde fiyatlar yine düşüyordu. Ancak bir borsanın varlığı, herşeye rağmen, çok sayıda satıcı karşısında birkaç alıcının elinde olan pazar gücünü bir ölçüde de olsa azaltmıştı. Bu pazar örgütlenmesi Türk tacirlerinin piyasa hakkındaki bilgilerini arttırıyor ve pazarlıkta dünya pazarı fiyatlarına yakın fiyatlar elde etmelerine yarıyordu. Bu tür bir gelişme, kuşkusuz, yerli ticaret sermayesinin yabancılar karşısındaki görece kâr payını doğrudan etkilemekteydi.

Yerli tacirlerin görece paylarının artması devletin milliyetçi bir ekonomi politikası izlediği anlamına gelmez. Ankara hükümeti İstanbul tacirlerinin taleplerini genellikle olumlu karşılıyordu. Fakat, hükümetin dış ticaretin millileştirilmesi yolunda kendiliğinden girişimleri yoktu. Üstelik, dış ticaret tekellerinin tarihi, hükümetin yabancı sermayeye karşı tutarlı bir politikası olmadığını ortaya koyar.

Belirli mal kalemlerinde ithalatçılara tekel hakları verilmesi, İngiltere'yle yapılan 1838 ticaret anlaşmasına kadar Saray'a kâr getiren bir uygulama olmuştu. Türk hükümeti 1923'ten sonra da bu uygulamayı sürdürdü ve belirli malların ithal ayrıcalığını yabancı firmalara sattı. Örneğin, kibrit tekeli Aralık 1924'te bir Belçika grubuna verilmişti. Patlayıcı madde imalatçısı bir Fransız firması, Minlite, 1927'de barut ve diğer patlayıcı maddelerde ithalât tekeli almıştı.⁽⁶⁶⁾ İçki ve ispiroto imal ve ithalât tekeli Haziran 1926'da Natchalna adlı bir Polonya konsorsiyumuna verilmişti. Ancak bu son grup mali güçlükler içine girdiğinden, hükümet tekel haklarını bir yıl sonra geri aldı,⁽⁶⁷⁾

Türk tacirleri tekellerden sadece Tütün Rejisiyle mücadele ediyorlardı. 1881'de kurulan Düyun-u Umumiye İdaresi'nin bir yan-ürünü olan bu şirket, Türk tütününün alım ve ihracatında tek hak sahibiydi. Tek alıcı olduğundan üreticiler sık sık ürünlerine adil bir fiyat verilmediğinden yakınıyorlardı. Tacirler de kârlı tütün ticaretinde yeralmamaktan aynı ölçüde şikâyetçiydiler⁶⁸ Reji'nin 1925'te safdışı edilmesi, görünürde yabancı bir şirketin elinden tekeli ticaret haklarını geri almak demektir. Nitekim, hükümet iç pazar için sigara üreten bir tütün tekeli işletmeye başladı. Yine de, 1927'de tütün ihracatı tümüyle yabancı firmaların elindeydi. Bunların arasında en büyükleri Fransız Tabacs d'Orient et d'Outre Mer firmasıydı; Fumaro adlı Belçika firması ve Commerce des Tabacs Turcs ve Tabacus adlı Hollanda firmaları da önem sırasında daha sonraki yerleri alıyorlardı⁶⁹ Tek alıcı Tütün Rejisi'nin feshi, kuşkusuz tütün üreticilerinin yararına olmuştu; ancak Türk tacirleri yabancı sermayenin yerini almaksızın yabancı firmaların mahalli uzantıları olarak çalışmaya başladılar. Trabzon'daki Serdarzâdeler gibi (bu firma 1929'da iflas etmişti) hinterlanddaki üreticilerden satınaldıkları tütünü, limanda Fransız, Amerikan ya da Alman tacirlerine satıyorlardı⁷⁰

VII. Özet ve Sonuçlar

Türk tacirlerinin rekabet girişimlerinin hükümetçe izlenen milliyetçi-yabancı sermayeye karşı-bir politikanın parçası olarak yorumlanması yanlış olacaktır. Yerli tacirler ticaretteki kâr paylarını arttırmak istiyorlar bu nedenle de hükümetten yardım bekliyorlardı. Ne var ki bu milliyetçi bir platformun kurulması demek değildi. Hükümet, Türk tacirlerinin rekabet taleplerinin bir bölümünü yerine getirdiyse de, kendi payına ne yabancı sermayeyle iş yapmaktan şikâyetçiydi ne de milliyetçi bir politika izliyordu.

Anlattıklarımızdan, Türk tacirlerinin ticaret sermayesi kârından daha büyük bir pay elde etme girişimlerinde bütünüyle başarısız olmadıkları sonucunu çıkarabiliriz⁷¹ Ticaret sermayesinin kâr kaynağının üreticiden alış fiyatlarıyla nihai tüketiciye satış fiyatı arasındaki fark olduğunu düşünürsek, Türk tacirlerinin çabası bu kârın daha büyük bir bölümünü elde etmektir. Yabancı tacirler tarih boyunca Türkiye'nin dış ticaretinde hakim

olmuşlardı ve bu nedenle de eşitsiz mübadeleden kaynaklanan ticaret kârını alabiliyorlardı. Yerli ticaret sermayesi ise yabancı ticaret sermayesiyle eşitsiz bir konumda eklemlenmekle yetiniyordu. 1923'ten sonra Türk tacirleri yeni politik durumu, yabancı sermaye karşısında daha iyi bir konum elde etmek için kullanmaya başladılar. Kıyı gemiciliği tekeli kazanarak, yerli gemi sahiplerinin himayesini sağlayarak, Türk Ticaret Odalarını ve Borsaları kurarak, yabancı ticaret sermayesiyle eklemlenme koşullarını değiştirmeye giriştiler.

Türk tacirleri, 1920'lerde, ticaret sermayesine düşen kârdan aldıkları payı arttırma çabasıydılar. Çabaları başarısız değildiyse de, dönemin sonunda dış ticarete hakim olan ve ticareti örgütleyen halâ yabancı sermayeydi. Türk tacirlerinin ise, savaştan önce Osmanlı İmparatorluğu'ndan yabancı sermayenin esas araçları olan Rumlar'ın boşalttığı konumu ele geçirdikleri söylenebilir.

NOTLAR :

Basılmamış Kaynaklar

A.M.A. Amerikan Milli Arşivleri. Türkiye'nin 1919-1929 yılları arasındaki ekonomik koşullarını içermekte olan kaynaklar, cilt 353, rulo 56-71 ve özellikle 56. ve 60. rulolarda bulunmaktadır. Bu kaynaklar mikrofilm halinde muhafaza edilmektedir.

F.D.İ.A. Fransız Dışişleri Arşivleri. Orjinal kaynaklar Quai D'Orsay'dadır. İlgili dokümanlar : 342-343 (Ekonomik Durum, Genel dosya) ; 400-401 (Mali Kuruluşlar, genel dosya); 415 (Tarım); 417 (Ticaret); 424 (Endüstri).

Basılmış Kaynaklar

- (1) W.D. Hines ve diğerleri, Türkiye'nin İktisadi Bakımdan Umumi Bir Tetkiki 1933-1934, cilt 1,2 ve 3, A General Economie Survey of Turkey, Ankara 1936, cilt 2, s. 540.
- (2) İbid., s. 540.
- (3) H. Tahsin ve R. Saka, Sermayenin Şirketlerdeki Hareketi, İstanbul 1929, s. 76.
- (4) G. Ökçün, 1920-1830 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye Sorunu, Ankara 1971, s. 148.
- (5) İbid., s. 148.

- (6) Bu şirketle ilgili bilgi aşağıdaki kaynakta bulunabilir : S. ilkin, «Türkiye Milli İthalat ve ihracat Anonim Şirketi», **O.D.T.Ü. Gelişme Dergisi** içinde, cilt 1, sayı 2, Ankara 1971.
- (7) Örneğin bkz. Amerikan Konsolos yardımcısı Edwin A. Plitt'in, A.M.A. 867.60120, s. 412 ve sonrasındaki «Selling to The Turk» başlıklı raporu. Ayrıca İngiliz imalatçılarını Türkiye'ye orta kaliteli otomobil satmaya çağırın bir yazı için bkz. *The Economist*, 2 Ocak 1926.
- (8) Âli İktisat Meclisi Ali İktisat Meclisi Raporları : Hayat Pahalılığı, Yayın A-2, Ankara 1928,, s. 70.
- (9) **İbid.**, s. 70.
- (10) **İbid.**, s. 61. Ayrıca bkz. aşağıda Bölüm 5.
- (11) Hines ve diğerleri, **op.cit.**, cilt 2, s. 539.
- (12) **İbid.**, s. 549.
- (13) H. Tahsin ve R. Saka, **Sermaye Hareketi**, İstanbul 1930, s. 139.
- (14) Z.YL Herslag, **Turkey, The Challenge of Growth**, Leiden 1968, s. 40.
- (15) G. Ökçün, **op.cit.**, s. 93.
- (16) H. Woods, **Economic Conditions in Turkey**, London 1930, s. 29-30.
- (17) G. Ökçün, **op.cit.**, s. 93.
- (19) H. Tahsin ve R. Saka, **op.cit.**, 1930, s. 136-1937. Ayrıca yabancı sigorta şirketleri için bkz. F.D.İ.A, 342/229: Bunlardan 12'si Fransız, 11'i Alman,, 9'u İngiliz sermayesine aitti.
- (20) G. Ökçün, **op.cit.**, s. 146.
- (21) Âli İktisat Meclisi, **op.cit.**, s. 73
- (22) Hines ve diğerleri, **op.cit.**, cilt 2, s. 324.
- (23) 1931 Ziraat Kongresi, cilt 2, s. 2291.
- (24) **The Economist**, 26 Haziran 1926. Türk armatörleri için en kârlı hat İstanbul-Mersin hattıydı; ancak güvenilebilir, sürekli bir bağlantı kurulamadılar. Bkz. F.D.İ.A. 343/19, s. 45.
- (25) B. Zihni, **La Balance des Comptes de la Republique Turquie**, Paris 1932, s. 120.
- (26) Hines ve diğerleri,, **op.cit.**, cilt 2, s. 322-324.
- (27) **İbid.**, s. 325-327'den hesaplanmıştır.
- (28) Örneğin H. Woods, **Raport on the Economic and Commercial Conditions in Turkey, May 1928**, London 1928, s. 14'te Trieste'ye ihraç edilen tütünün en az altıda beşinin işlenip yeniden ihraç edildiği bildiriliyor. Türk fındığının nasıl düşük kaliteli İtalyan ürünüyle karşılaştırıldığı için bkz. 1931 Ziraat Kongresi, cilt I, s. 514,

- (29) 1931 Ziraat Kongresi, cilt 2, s. 2296.
- (30) C. Vellay, «Smyrna, A Greek City», **Hellas and Unredeemed Hellenism** içinde, American Hellenic Society Publications, New York 1920, s. 44.
- (31) The Economist, 26 Haziran 1926 ve 7 Ağustos 1926.
- (32) D. Pentozopoulos, **The Balkans Exchange of Minorities and Its Impact Upon Greece**, Paris 1962, s. 210.
- (33) The Economist, 26 Haziran 1926.
- (34) Devletçilik döneminde önemli bir görevde bulunan, Ahmet Şerifin raporu, 1931 Ziraat Kongresi, cilt II. içinde, s. 2291.
- (35) **İbid.**, s. 2291-2292.
- (36) Hines ve diğerleri, **op.cit.**, cilt 2, s. 344-397.
- (37) 1931 Ziraat Kongresi, cilt 2, s. 2289.
- (38) Kurtuluş Savaşı sırasında Türk gemicilerinin silah kaçakçılığından önemli miktarda para kazandıkları anlaşılıyor. 1923 yılında eski bir Alman subbayı, silah ve cephane taşıyarak yüksek kâr sağlamış olan Türk gemicilerinin gelir kaynaklarını bırakmak istemediklerini bildiriyordu. Gemiciler bu nedenle yabancıların rekabetine karşı hükümete başvurular. Bu müracaat sonucu hükümet Türk gemicilerine İngiltere'den tekne almaları için 500.000 liralık kredi verdi. Böylece yeni girişimciler de bu faaliyet alanına çekildi. A.M.A. 867.50/123'te bu raporun İngilizceye çevirisi vardır.
- (39) Âli İktisat Meclisi, **op.cit.**, s. 73.
- (40) Hines ve Diğerleri **op.cit.**, cilt 2, s. 325-326.
- (41) **D. Avcıoğlu, Türkiye'nin Düzeni**, Ankara 1968, s. 195-196.
- (42) Hines ve diğerleri **op.cit.**, cilt 2, s. 363.
- (43) Âli İktisat Meclisi, **op.cit.**, Hines ve diğerleri, **op.cit.**, A.H. Başar, İstanbul Limahı, İstanbul 1929., M. Ethem, **Der Hafen von Stambul und Seine Organisation**, Leipzig, 1929.
- (44) Âli İktisat Meclisi, **Türkiye'nin Liman Hizmetleri ve Limanlarımızın İnkişafını Temin Edecek Tedbirlere Dair Teklifler**, yayın A-9, Ankara 1932, s. 38-42.
- (45) **İbid.**, s. 9.
- (46) Âli İktisat Meclisi, **op.cit.**, 1928, s. 75.
- (47) Âli İktisat Meclisi, **op.cit.**, 1932, s. 9.
- (48) The Economist, 30 Ekim 1926.

- (49) Yine de, daha Eylül 1923'te Amerikan ataşesi Ravndal, Washington'a şu haberi veriyordu : «Hükümetin İstanbul'da bir serbest liman için başvuracak iyi şöhretli bir yabancı firmanın müracaatını dikkate alacağına inanılmaktadır.» A.M.A. 867.50/111.
- (50) The Economist, 30 Ekim 1926.
- (51) Âli İktisat Meclisi, op.cit., 1932, s. 49.
- (52) The Economist, 30 Ekim 1926.
- (53) H. Nezihi, 50 Yıllık Oda Hayatı, İstanbul 1932, s. 230.
- (54) Hines ve diğerleri, op.cit., s. 536.
- (55) H. Nezihi, op.cit, s. 16.
- (56) H.A. Şanda (der) İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, 1926-1927-1928 Seneleri Faaliyet ve Muamelatına Ait Umumi Rapor, İstanbul 1935, s. 39.
- (57) The Economist, 18 Eylül 1926.
- (58) H.A. Şanda op.cit., s. 346-347.
- (59) H. Nezihi, op.cit., s. 282.
- (60) H.A. Şanda op.cit., s. 587.
- (61) İbid., s. 40.
- (62) İbid., s. 640 ve 647. Ayrıca bkz. F.D.İ.A. 343/7.
- (63) H. Nezihi, op.cit., s. 276.
- (64) H.A. Şanda op.cit., s. 409.
- (65) 1931 Ziraat Kongresi, cilt 2, s. 2077-2079.
- (66) F.D.İ.A. 343/19, Rapport sun la situation économique et financière de la Turquie, 127, s. 9.
- (67) İbid., s. 7.
- (68) G. Ökçün der., Türkiye İktisat Kongresi, 1923-izmir: Haberler, Belgeler, Yorumlar, Ankara 1968, s. 90-94'te Türk tüccarının gayriresmi bir örgütü olan Milli Türk Ticaret Birliği'nce hazırlanmış Reji üzerine bir raporu vardır. Ayrıca Reji'nin kaldırılmasını savunan bir gazete makalesi için bkz. ibid., s. 359-362. bkz. The Economist, 11 Nisan 1925.
- (70) F.D.İ.A. 343/213. Trabzon konsolosunun Ekim 1929 tarihli raporu.
- (71) Bu bağlamda bkz. Banque Nationale Française du Commerce Extérieure ün Ekim 1925 tarihli raporu : «Önceden deniz ticareti yabancı inisiyatifine bırakılmışsa benziyordu. Oysa şimdi Türkler bu sahaya el atıp ülkelerine değer kazandırmakta daha aktif bir rol oynamak istiyorlar.» Bkz. F.D.İ.A. 342/185.