

OSMANLI İMPARATORLUĞUNUN BORÇLANMASINDA YABANCI SERMAYENİN ETKİSİ

Abdunnur YILDIZ*

Özet

Bu çalışmada Osmanlı İmparatorluğu'nun yapmış olduğu dış ticaret anlaşmalarının sonuçları irdelenmiştir. Özellikle 1838'deki dış ticaret anlaşmalarının sonucu olarak ülkeye giren yabancı sermayenin miktarındaki artış incelenmiş, daha sonra da bu artışların Osmanlı Devleti'nin borçlarına olan etkisi ele alınmıştır. Bu çalışmanın sonucunda yabancı sermaye girişinin dış borçları arttırdığı gözlemlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Dış ticaret anlaşmaları, Yabancı sermaye, Dış borçlar

The Effect Of Foreign Capital At The Debt Of The Ottoman Empire

Abstract

The article considers the foreign trade contracts concluded by the Ottoman Empire. Especially the effect of the foreign capital that entered the country as a result of the commercial contracts concluded in 1838 and afterwards on the foreign debts of the Ottoman Empire have been examined. As a result of the study conducted, it has been concluded that the entry of foreign capital had increased foreign debts.

Keywords: Foreign trade contracts, Foreign capital, Foreign debts.

1. GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu'nun kapitalist dünya ekonomisi ile bütünleşmesi, yapılan ticaret anlaşmaları sonucunda ortaya çıkmıştır. 1820'li yıllarda İngiltere ile Osmanlı İmparatorluğu'nun ticaretindeki hızlı büyümeyi 1838 yılında yapılan dış ticaret anlaşması izlemiştir. 1850 yılında ise, dış ticaretin gelişme hızı artarak devam etmiş ve Osmanlı İmparatorluğu dünya pazarları için hammadde ve gıda maddesi üretiminde uzmanlaşmaya başlamıştır. Bu biçimde gelişen çevreleşme süreci yabancı sermaye girişiyle yeni bir boyut kazanmıştır. 1854'te yapılan ilk dış borçlanmayla başlayan

* Dr., Harran Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Maliye Bölümü

yabancı sermaye girişi daha sonraki yıllarda özellikle demiryolu yatırımlarına ve diğer alanlara yapılan dolaysız yatırımlarla devam etmiştir.

1854 yılından Avrupa ekonomik bunalımının yaşandığı 1873 yılına kadar yabancı sermayenin ülkeye girişinde bir aksama ve düzensizlik olmamıştır. Bu süre içinde İngiltere'nin hem dış borçlar dışındaki hem de dış borçlar dahil olmak üzere yabancı sermaye girişinde önde olduğunu görmekteyiz.

İncelediğimiz konu her ne kadar yabancı sermayenin borçlanma üzerine olan etkilerini ele almaktaysa da, konunun anlaşılması açısından olayın tarihsel boyutu da önem kazanmaktadır. Çünkü, kapitalist Avrupa sermayesinin dış ticaret anlaşmalarıyla ülkeye girişiyle birlikte çevreden merkeze bir kaynak aktarımı süreci başlamış ve bu süreç Dünyu Umumiye İdaresinin kurulması ile devam etmiş ve nihayet 1914 yılında Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile son bulmuştur.

2. YABANCI SERMAYE: KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Çalışmanın bu bölümünde sermaye kavramı, yabancı sermaye yatırımı ve yabancı sermayenin bir ülkeye gelmesini etkileyen faktörler incelenecektir.

2.1. Sermaye Kavramı

Gelir elde etmek amacıyla işletilebilen her türlü mal ve paraya kısaca sermaye denir. Sermayenin ekonomik olarak açıklanması ise, literatürde pek fazla bir farklılık göstermemektedir. Bu anlamda sermaye; ekonomik açıdan kendisi de bir üretim süreci sonunda yaratılan ve üretimde kullanılan mal ve değerlerdir.

Sermaye kavramı bundan ayrı olarak, yatırılmış veya yatırılmaya hazır para ve yatırımdan elde edilecek gelirin bugün itibarıyla değeri olarak tanımlanmaktadır.

2.2. Yabancı Sermaye Yatırımı

Para, mal ve diğer kaynakların kişi veya kuruluşlar tarafından başka bir ülkeye taşınmasına denir. Yabancı sermaye ya bizzat kaynaklarını bir başka ülkeye taşır ya da ülkede kurulu olan bir şirkete ortak olabilir.

Yabancı sermaye bir ülkede var olan sermaye stokuna başka bir ülkenin sahipliğindeki ek sermaye katkısı olarak tanımlanmaktadır. Bir ülkede yabancı sermaye yatırımları iki şekilde olabilmektedir. Bunlardan birincisi, özel doğrudan yabancı sermaye yatırımları ikincisi, portföy yatırımlarıdır. Özel doğrudan yabancı sermaye yatırımları; bir ülkeden diğer bir ülkeye aktarılan sermayenin o ülkede yatırıma dönüşmesidir. Bu yatırımlar işletmenin ülkede şube açması ya da yerli bir işletmeyi satın alması şeklinde olabilmektedir. Portföy yatırımları ise: Tasarruf sahiplerinin faiz ve benzeri

gelirler elde etmek amacıyla uluslararası sermaye piyasalarından menkul kıymetler satın almaları yoluyla gerçekleşmektedir¹.

2.3. Yabancı Sermayenin Bir Ülkeye Gelmesini Etkileyen Faktörler

Toplumdaki herkes gibi sermaye sahipleri de sermayelerini her zaman için kazançlı buldukları yer ve alanlarda yatırmak isterler. Sermayesini yatıran girişimcinin en önemli amacı kâr elde etmektir. Burada asıl amaç kâr olmakla birlikte yabancı sermayenin yatırımlarını yaparken dikkat ettiği başka bazı faktörler de vardır. Bunlar²;

2.3.1. Ekonomik Faktörler

Ekonomik faktörlerin başında yatırımın yapılacağı ülkedeki pazarın çekiciliğidir. Yani bu ülkedeki talep fazlalığı önem arz etmektedir. Diğer bir faktör ise, üretim faktörlerinin ve doğal kaynakların bolluğu ve ucuzluğudur.

2.3.2. Siyasi Faktörler

Sermayesini yatıran girişimcinin dikkat ettiği önemli hususlardan birisi de; yatırım yapacağı ülkenin ekonomik ve siyasi anlamda istikrara sahip olmasıdır. Çünkü, yatırımcıların yatırım kararlarını belirlemede o ülkenin politik durumu önemli bir rol oynamaktadır.

2.3.3. Diğer Faktörler

Yatırımı yapacak olan girişimci tarihsel bazı ilişkilerin sonucunda, yatırım kararlarını yerine getirip-getirmemekte çekinceli davranabilirler. Bu psikolojik faktör yatırımcıların gelecekte endişeli olmaları ile ilgilidir. Psikolojik nedenlerden ayrı olarak ülkenin sosyal yapısı ve geleneksel özellikleri de yatırım kararlarını etkilemektedir.

3. YABANCI SERMAYE GİRİŞLERİNİN OSMANLI DEVLETİ'NİN BORÇLANMASINA ETKİLERİ

Yabancı sermaye girişlerine neden olan dış ticaret anlaşmaları, ilk dış borcun alındığı 1854'ten 1914 yılına kadar olan dönemde yabancı sermayenin gelişim seyri bu kısımda irdelenecektir.

¹ **Ansiklopedik Ekonomi Sözlüğü**, İstanbul: Dünya Yayınları, s.310.

² **Dünyada ve Türkiye'de Yabancı Sermaye Yatırımları ve Beklentiler**, İstanbul: Yased Yayını No: 33, 1988, s.65.

3.1. Dış Ticaret Anlaşmalarının Yabancı Sermaye Girişine Olan Etkisi

Osmanlı ekonomisi dış ticaret anlaşmalarından önce “kapitülasyon”lar aracılığıyla çöküşe uğrama sürecine girmiştir. Çünkü kapitülasyonlar, gümrüklerde koruma önlemleri alınmasını engellemekle kalmamış, geleneksel üretim yapısını sarsmış ve yerli sanayinin çöküş süreci başlamıştır.

Kapitülasyonlar ilk olarak Fatih Sultan Mehmet tarafından Venediklilere verilmiştir. Kapitülasyonlarla verilen ayrıcalıklar daha sonraki dönemlerde de devam etmiştir. Böylece imparatorluk ekonomik alanda gücünü yavaş yavaş yitirmiştir³.

İmparatorluğun gerçek anlamda çöküşünü hızlandıran olay ise, 18. ve 19. yüzyıllarda Batı Avrupa’nın Sanayi Devrimi’ni gerçekleştirerek bir çok alanda makinalı üretime geçmesi olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu ise bu devrimlerin dışında kalmış ve aynı dönemde geleneksel kurumlardaki bozulma güç dengelerini Osmanlı Devleti’nin aleyhine çevirmiştir. Özellikle Sanayi Devrimi’nden sonra üretimde büyük artışlar olmuştur. Ancak artan bu üretim iç piyasalarda tüketilememiş ve artan hammadde ihtiyacını karşılamak için anılan ülkeler dış ticarete yönelmiştir⁴.

Yukarıdaki paragrafta da belirtildiği gibi; Sanayi Devrimi, önce İngiltere daha sonra da Batı Avrupa ekonomilerini mamul mallarda ucuz ve kitlesel üretici konumuna getirmiştir. 19. yüzyılın sonlarına doğru, önde gelen Avrupa ülkeleri bir taraftan üretilen mallar için pazar bulmaya, diğer taraftan da bol ve ucuz gıda ve hammadde kaynakları sağlamaya çalışmışlardır. Bu nedenle, tarımsal mallarda uzmanlaşan çevre ülkelerinin dünya ekonomisine entegre olmalarının ilk aşamasında ticaret hacminde o güne kadar görülmemiş bir genişleme ortaya çıkmıştır⁵.

Batı Avrupa ekonomilerinin, özellikle de İngiltere’nin ticaret hacmindeki bu genişlemeden önce belirtilmesi gereken bir diğer önemli nokta da şudur: Napolyon savaşlarından sonra Avrupa ülkeleri İngiltere’ye karşı korumacı politikalar izlemişlerdir. Bu korumacı politikalar sonucunda Avrupa’nın İngiltere’den yaptığı pamuklu dokuma ithalatı, 1814-1816 döneminde % 60 oranında düşmüştür. Bu düşüş İngiltere’nin bir üretim fazlası sorunu yaşamasına neden olmuştur⁶.

19. yüzyılda Osmanlı dış ticaretinin bir diğer önemli özelliği ise sanayileşmiş Avrupa ülkeleri arasında yaşanan sürekli rekabete konu oluşudur. Bu dönemde Fransız Devrimi ve Napolyon Savaşları’ndan sonra Fransa ekonomik anlamda güç kaybına uğrarken İngiltere konumunu güçlendirmiştir. 1820’li yıllardan itibaren İngiltere’nin Osmanlı İmparatorluğu’na yapmış olduğu ihracatta bir artış görülmektedir. Yapılan bu

³ Emre Kongar, **Türkiyenin Toplumsal Yapısı**, 5.b., İstanbul: Remzi Kitabevi, 1985, s.255.

⁴ Hüseyin Şahin, **Türkiye Ekonomisi**, 2.b., Bursa: Uludağ Üniversitesi Yayını, 1993, s.2.

⁵ Şevket Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi**, Ankara: Yurt Yayınevi, 1984, s.7.

⁶ Rifat Dağ, **Doğu Ekonomisi**, Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası Yayını, Ankara: 1995, s.190.

ihracatta Sanayi Devrimi'nin önemli ürünlerinden olan pamuk ipliği ve pamuklu kumaş önemli bir yer tutmuştur⁷.

Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılda ortaya çıkan dünya ekonomisiyle bütünleşme göstergelerine bakıldığında; öncelikli olarak dikkati çeken olay yapılan ticaret anlaşmalarıdır. 1838 tarihinde İngiltere ile yapılan Balta Limanı anlaşması ve onu takip eden yıllarda (1840) diğer Avrupa devletleriyle imzalanan ticaret anlaşmaları sonucunda ülkeye giren yabancı sermayenin miktar ve bileşiminde bir artış göze çarpmaktadır.

1838 tarihli Balta Limanı serbest ticaret anlaşması Osmanlı Devleti'nin ekonomik anlamda Batı Dünyası'na karşı çöküşünü hızlandıran önemli bir köşe taşı konumundadır. 1838-1864 dönemi Osmanlı ekonomisinin ticaret ve mali anlaşmalarla tümüyle dış etkilere açıldığı ve bir açık pazar haline dönüştüğü bir dönem olmuştur. Bu dönemde iktisadi emperyalizm bütün boyutlarıyla Osmanlı ekonomisine egemen olmuştur⁸. Bu anlaşma, Osmanlı Devleti üzerinde uzun yıllar sürdürülen ekonomik sömürüyü uluslararası alanda hukuksallaştırmıştır⁹.

Önce İngiltere'yle imzalanan daha sonra diğer Avrupa devletlerini kapsayan 1838 tarihli ticaret anlaşması dünya ekonomisiyle entegrasyon sürecini hızlandırmıştır. Bu süreç, Avrupa ticari sermayesinin ülke ekonomisine egemen olmasına ve hukuksal altyapıyı oluşturmaya neden olmuştur. İmzalanan ticaret anlaşması, Avrupalı tüccarları, Osmanlı tüccarlarına karşı ayrıcalıklı bir konuma getirmiştir. Örneğin, %8'lik iç ticaret resmini yerli tüccarlar ödemek zorunda olduğu halde Avrupalı tüccarların böyle bir zorunluluğu olmamıştır¹⁰.

Avrupa kapitalizmi 19. yüzyılda bütün güçleriyle Anadolu'ya girdiğinde son derece güçsüz olan sanatkarlar ve köylüler gerçek anlamda ekonomik bakımdan çöküntüye uğramıştır. Öyle ki; 1847 yılından önce, Bursa'da bin dokuma tezgahında 32.000 kg ipek üretilmekteyken, Avrupa mallarının ülkeye girmesiyle Bursa'da sadece 75 tezgah kalmış ve yıllık üretim 5200 kilograma düşmüştür¹¹.

İngiltere ile ticaret anlaşmasını imzalayan idarecilerin asıl kaygısı İmparatorluğun toprak bütünlüğü konusunda İngiltere'nin siyasal ve askeri desteğini sağlamak olmuştur. İdarecilerin serbest ticaretin uzun dönemli iktisadi sonuçları üzerinde yeterince düşünmedikleri görülmüştür. Bu dönem süresince ekonomiye ilişkin geleneksel yaklaşım sürdürülmüş ve iktisat politikalarına yön veren temel düşünce, merkezi devletin ihtiyaçları ve mali öncelikleri olmuştur¹².

⁷ Şevket Pamuk, **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914**, 5.b., Ankara: Gerçek Yayınevi, 1999, s.170.

⁸ Şahin, s.2.

⁹ Kongar, s.258.

¹⁰ Emine Kıray, **Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar**, 2.b., İstanbul: İletişim Yayınları, 1995, s.74.

¹¹ Ahmet İnsel, **Düzen ve Kalkınma Kıskaçında Türkiye**, İstanbul: Ayrıntı Yayınları, 1996, s.97.

¹² Pamuk, **Osmanlı-Türkiye...**, s.184.

19. yüzyıl boyunca Osmanlı sanayi ve ticaret hayatının karar merkezleri yabancıların eline geçmiştir. Bunun sonucu olarak Osmanlı ekonomisi rekabet gücünü yitirmiştir. Fakat bu olay konuyu tam olarak açıklığa kavuşturmamaktadır. Çünkü eski geleneksel malların yerini büyük ölçüde kapitalist üretim tarzı ile üretilen yeni mal hizmetlerin talebinde büyük artışlar almıştır. Osmanlı Devleti'nin Batı ekonomilerinin pazarı olması, daha çok bu yeni mal ve hizmetler için söz konusu olmuştur¹³.

Aşağıdaki tabloda 1838 tarihli ticaret anlaşmasından sonra Osmanlı dış ticaretinin yıllık ortalama büyüme hızı verilmiştir.

Tablo 1: Osmanlı Dış Ticaretinin Yıllık Büyüme Hızları (%)

Yıllar	Cari fiyatlarla		1880 fiyatlarıyla	
	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat
1839-54	5.3	5.5	5.3	6.4
1857-73	5.0	4.9	6.2	5.2
1879-99	1.2	0.6	2.7	2.5
1879-1907	4.3	6.0	3.4	4.6

Kaynak: Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve...*, s.27.

Tabloda da görüldüğü gibi Kırım Savaşı dönemi (1853-56) ile Avrupa ekonomik bunalımı (1873-95) dışında Osmanlı dış ticareti yüksek bir büyüme hızına sahiptir.

Yapılan ticaret anlaşmaları sonucu dış ticaretin önemli bir kısmı İngiltere ile yapılmıştır. Bu ülkeyi Fransa, Almanya ve diğer ülkeler izlemiştir. Aşağıdaki tabloda ise Osmanlı Devleti'nin ithalatının ülkelere göre dağılımı verilmiştir.

Tablo 2: Osmanlı İthalatının Ükelere Göre Dağılımı 1830-1913 (%)

Yıllar	İngiltere	Fransa	Almanya	Avusturya
1830-32	19.0	9.9	3.1	16.9
1840-42	29.3	8.6	4.6	22.1
1850-52	25.5	9.3	9.7	26.2
1860-62	26.5	12.2	9.5	17.2
1870-72	32.4	12.3	13.6	12.9
1880-82	45.2	11.8	2.4	11.8
1890-92	35.9	12.4	10.3	9.8
1900-02	29.8	10.0	9.8	14.5
1909-11*	23.9	8.4	13.7	13.9

Kaynak: Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve...*, s.31.

* 1912 savaş yılıdır.

Tabloda özellikle İngiltere'nin olduğu sütuna baktığımızda ilk göze çarpan yıla karşılık gelen yani, 1830-32 döneminde ithalatın oranı % 19.0 iken ticaret anlaşması sonrasında 1840-42 yıllarında bu oran % 29.3'e çıkmıştır. %10'luk bu ani büyüme diğer ülkelere görülmemektedir.

¹³ Haydar Kazgan, "Osmanlı Modeli Tüketim İçin Borçlanma," İstanbul: **İktisat Fakültesi Mecmuası**, C.35, Sayı 1-4, s.69.

3.2. İlk Dış Borcun Alındığı (1854) Dönemde Yabancı Sermaye

Bu dönemde Batı ülkelerinin sanayileşmesi o ülkelerin devlet gelirlerinin artmasına olanak sağlarken, Osmanlı Devleti aynı gelişim düzeyinin çok altında kalmıştır ve Osmanlı Devleti'nin gelirleri aynı oranda artmamıştır. Batı Avrupa'daki ekonomik gelişmenin ortaya çıkardığı nakdi sermaye birikimi sermayesini götürecek kârlı yerler ararken, doğal olarak Osmanlı Devleti gözünden kaçmamıştır. Bu dönem boyunca Osmanlı Devleti de bu sermayeye muhtaç olduğu için, Avrupa ülkeleri ile Osmanlı Devleti arasında giderek artan ve kısa zamanda büyüyen bir borç alma devri başlamıştır¹⁴.

Dış ticaret anlaşmaları ile birlikte ortaya çıkan dış ticaret açığı, sürekli artan saray harcamaları ve Kırım Savaşı'nın neden olduğu harcamaların artışı sonucu ilk dış borca başvurulmuştur. Ancak bu borç alınmadan, yani 1840'lı yıllardan itibaren Avrupalı sermaye sahipleri ve Avrupa devletlerinin temsilcileri, ekonomik sorunlara çözüm olarak dış borçlara başvurulması konusunda merkezi bürokrasiye sürekli baskı yapmışlardır¹⁵. Savaş döneminde ülkedeki sarrafların gücü ekonomik sıkıntıyı gidermeye açıkları finanse etmeye yetmemiştir. Bununla birlikte ülkede Avrupa yabancı sermayesi oluşmuş ve halkın tasarruflarına aracılık etmiştir. Tasarruflar sanayi yerine dış ülkelere kredi sağlama mekanizmasına dönüşmüştür¹⁶.

Yukarıda açıklandığı gibi, dış ticaret hacminin genişlemesi sonucunda dış ticaret açıklarının sürekli büyümesi ve içeride devlet bütçesinin artan açıklarının birleşmesiyle ülke o zamana kadar karşılaşmadığı bir mali krizle yüz yüze kalmıştır. Bu dönemde bu açıkları finanse etmek amacıyla 1854 tarihinde ilk borçlanmaya başvurulmuştur¹⁷. 1854 yılında alınan ilk dış borca karşılık olarak Mısır'ın vergi gelirleri gösterilmiş ve borçlanılan miktar savaş masraflarını gidermeye yönelik olmuştur. Ancak 1854 yılında alınan bu borç yeterli gelmeyince bir yıl sonra 1855'te tekrar borçlanılmıştır. Bu borca karşılık olarak ise Mısır'ın vergi gelirleri ile Suriye ve İzmir gümrüklerinin gelirleri gösterilmiştir¹⁸.

1850'li yıllardan itibaren Osmanlı Devleti'nde yabancı şirketler kurulmaya başlamış, kurulan bu şirketlerin faaliyet alanlarından en önde geleni demiryolları yapımı olmuştur. Bu şirketler ayrıca, deniz taşımacılığı, hava gazı, su ve benzeri alanlarda yatırım yapmışlardır. Bu şirketlere verilen yatırım öncelikleri (imtiyazlar) sonucunda Osmanlı Devleti batılı ülkeler için ideal bir yatırım merkezi haline gelmiştir¹⁹. Bu dönemde demiryollarına

¹⁴ Bedri Gürsoy, "100. Yılında Düyunu Umumiye İdaresi Üzerinde Bir Değerlendirme," **Ord. Prof. Dr. Şükrü Baban'a Armağan**, İstanbul: İ.Ü. İktisat Fakültesi Yayını, 1984, ss.17-59.

¹⁵ Pamuk, **Osmanlı-Türkiye...**, s.187.

¹⁶ Haydar Kazgan, **Galata Bankerleri**, İstanbul: Türk Ekonomi Bankası A.Ş. Yay., 1991, s.XII.

¹⁷ Şahin, s.28.

¹⁸ R. Şükrü Suvla, **Tanzimat Devrinde İstikrazlar**, İstanbul: Maarif Matbaası, 1940, s.10.

¹⁹ Coşkun Çakır, "Osmanlı Maliyesinde Batı Kontrolü," **Lonca Dergisi**, Sayı: 2 (Yaz 2000), s.31.

yapılan yatırımın kârlılığı görülmüş yabancı sermaye bu alanda yatırıma girişmiş ve bu amaçla 1856 yılında iki demiryolu hattının inşası için başvurular yapılmıştır²⁰.

Yabancı sermaye yatırımlarının özellikle demiryolları inşasında yoğunlaşmasının nedenleri üzerinde durmak gerekir. Çünkü, demiryolları yapımı için gereken malzemeler yatırımı yapan ülkeden ithal edilmiştir. Bu yolla Avrupa'nın demir-çelik ürünlerine dünya çapında bir talep yaratılmıştır. Demiryollarının yapım aşaması bittikten sonra ise, aynı Avrupa ülkeleri ekonomik ve ticari sermayesiyle girdiği bölgede ihracata yönelik hammadde ve gıda maddeleri üretimini arttırmaya başlamıştır²¹. Bu da çevreden merkeze bir gelir aktarımı anlamına gelmektedir.

3.3. 1854 Yılından 1875 Yılına Kadar Olan Dönemde Yabancı Sermaye

1850'lere kadar ekonomik alanda hammadde-mamul madde değişiminin hızlı bir artış kaydetmesi şeklinde gelişen kapitalist dünya ekonomisiyle bütünleşme süreci bu tarihten sonra başlayan yabancı sermaye akımları ile önemli bir boyut kazanmıştır. 1854 yılında alınan ilk dış borçlanma ile başlayan yabancı sermaye girişi daha sonraki yıllarda farklı alanlardaki dolaysız yatırımlarla devam etmiştir²².

Bu dönemde dış borçlanma dışında yapılan yabancı sermaye yatırımlarının ağırlıklı olarak demiryollarında yoğunlaşmasının nedeni, bir önceki bölümde belirttiğimiz çevre-merkez ilişkisi dışında, Osmanlı yöneticilerinin demiryollarına duydukları ilgi önemli bir faktör olmuştur. Bu ilginin temel nedeni, yönetsel-stratejik kaygılara dayanmaktadır. Çünkü, ülkede giderek artmakta olan iç ve dış problemlerin demiryolunun sağlayacağı süratli asker sevkıyatı ile önlenebileceği düşünülmüştür. Bunun yanı sıra demiryollarının ulaşım sorununu çözeceği ve artan üretimle birlikte âşar vergisinden elde edilecek gelirin artacağı ve mali bunalıma bir çözüm getireceği umulmuştur²³.

Ülkeye gelen yabancı sermaye için demiryollarının ekonomik ve stratejik öneminin yanı sıra kârlı bir yatırım alanı olmasıdır. Bu amaçla, ulaşım alanındaki yabancı sermayenin onda dokuzu bu alanda yapılmıştır. Yabancı sermayenin bu dönemde karayollarına olan ilgisi yok denecek kadar azdır²⁴.

²⁰ Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi ve Mali Şartları Hakkında Bir Tetkik**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 1970, s.156.

²¹ Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve...**, s.66.

²² Şevket Pamuk, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ülkelere Göre Dağılımı (1854-1914)", Ankara: **ODTÜ Gelişme Dergisi 1978 Özel Sayısı**, s.131.

²³ Murat Özyüksel, "Osmanlı Demiryollarının Finansmanı", **Prof.Dr. Esat Çam'a Armağan**, İstanbul: İ.Ü. İktisat Fakültesi Yayını, 2000, s.400.

²⁴ Stefanos Yerasimos, **Az gelişmişlik sürecinde Türkiye**, Çev. Babür Kuzucu, İstanbul: Gözlem Yayınları, 1980, s.522.

Yabancı sermaye ilk olarak 1856 yılında İzmir-Aydın demiryolu yapımı için Osmanlı Devleti'nden imtiyaz elde etmiştir. Bu imtiyaz İngilizlere verilmiştir. İngiliz sermayesinin bu bölgeye gelmesinin nedeni İzmir'de faaliyet gösteren 1000'den fazla İngiliz tüccarının bulunması olarak açıklanmaktadır. Verilen bu imtiyazı 1863'teki ikinci imtiyaz izlemiş ve bu imtiyazlar uzun yıllar devam etmiştir²⁵.

Avrupa ülkeleri dönem boyunca yabancı sermayenin ülkeye girişini kontrol altına almaya çalışmışlardır. Çünkü, Osmanlı İmparatorluğu emperyalistlerarası rekabetin yoğun olduğu bir ülke konumunda olmuştur. Bu ortamda her Avrupa ülkesi sermaye girişlerine başka ülke sermayesinin katılmasını mümkün oldukça engellemeye çalışmıştır. Fakat, Avrupa ülkelerinin bir çoğu kendi ülkesinin sermaye piyasasında gerekli fonları bulamadığı zamanlarda başka piyasalara açılmak durumunda kalmıştır²⁶.

Tablo 3: Osmanlı Dış Borçları Dışındaki Yabancı Sermaye Yatırımlarının Ülkelere Göre Dağılımı (1859-1879)

Ülke	İngiliz lirası (1000)	%	Geri dönen sermaye*
İngiltere	705	108.9	----
Fransa	285	45.5	----
Almanya	----	----	----
Diğer ülkeler	279	45.6	150
Toplam	1269	200	150

Kaynak: Pamuk, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı...", s.146.

* Bin İngiliz Lirası

Tablo 3'te görüldüğü gibi bu dönemde yabancı sermaye yatırımlarının büyük bir kısmı İngiltere tarafından yapılmıştır. İngiltere'yi diğer ülkeler ve Fransa takip etmektedir. Almanya ise Dünyu Umumiye idaresinin kurulmasından sonra, yani 1888'de Deutsche Bank aracılığıyla yatırımlarına başlamıştır. İngiltere ve Fransa'nın yatırımlarda bu ölçüde etkin olmasının nedeni, ticaret anlaşmaları ve Osmanlı Bankası'nın kuruluşudur.

Konuya birde dış borçlar açısından bakılacak olursa, 1873 yılından itibaren başlayan uzun dönemli Dünya ekonomik bunalımının başlangıcını oluşturan borsa krizlerinin Avrupa ülkelerine yayılması ve bunun sonucunda sanayileşmiş merkez ülkelere sermaye ihracının kesilmesi Osmanlı Devleti'nin borç bulmasını zorlaştırmıştır²⁷. Bunun sonucunda 1875 yılında Osmanlı hükümeti hızlı bir şekilde artan dış borçlarının yıllık masraflarını karşılayamaz duruma gelmiştir. Bu yıldan altı yıl sonra 1881'de Osmanlı Devleti'yle yabancı ve yerli alacaklıların temsilcileriyle borçların düzenli bir şekilde ödenmesi için anlaşma yapılmıştır. "Muharrem Kararnamesi" olarak adlandırılan bu anlaşmayla Osmanlı Devleti Avrupa ülkelerinin "mali denetimi" altına girmiştir²⁸.

²⁵ Özyüksel, ss.400-401.

²⁶ Pamuk, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı...", s.141.

²⁷ Pamuk, **Osmanlı Ekonomisi ve...**, s.58.

²⁸ Donald C. Blaisdell, **Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Mali Denetimi (Dünyu Umumiye)**, Çev. Ali İhsan Dalgıç, İstanbul: Doğu-Batı Yayınları, 1979, s.9.

3.4. Düyunu Umumiye İdaresinin Kurulduğu (1881) Yıldan 1914'e Kadar Olan Dönemde Yabancı Sermaye

1875 yılında Osmanlı Devleti'nin mali iflası sonrasında İngiliz sermayesi Osmanlı devlet tahvillerinden çekilmeye başlamıştır. Bu nedene bağlı olarak bu dönemde İngiltere'nin dolaysız yabancı sermaye yatırımlarında bir azalma görülmektedir. Bu dönemde ayrıca İngiltere'nin Osmanlı dış ticaretindeki payında bir düşme görülmektedir. 1880-82'de İngiltere Osmanlı dış ticaretinin %37'sine sahipken bu oran 1911-13 yıllarına gelindiğinde %21'e düşmüştür. Ancak bu düşüşe rağmen dış ticarete İngiltere'nin payı diğer ülkelerden yine de fazladır²⁹.

Düyunu Umumiye İdaresi oluşturulmadan önce yabancı sermaye yatırım yapmakta çekinceli davranmıştır. Avrupa sermayesinin 1881'den sonra tekrar demiryolları yatırımlarına yönelmesinde en önemli pay Düyunu Umumiye İdaresi'nindir. Çünkü, İdare'nin görevleri arasında kilometre garantilerine ayrılan gelirleri tahsil etmek ve bu gelirleri yatırım yapan şirketlere ödemek olarak belirlenmiştir³⁰. Böylece yabancı sermaye kendisini bir anlamda "garantiye almış"tır. Bu konuda A.du Velay'ın bu konuda yazdıkları yukarıda belirtilenleri pekiştirmektedir³¹.

“Düyunu Umumiye İdare Meclisi bütün kuvvetiyle demiryolu şebekesinin genişlemesini teşvik ve bu şebekenin inşası için Hükümete nüfuziyle yardım ettiği gibi mukavelelere müdahalede bulunmak ve öşrün cibayetini üzerine almak, bir kelime ile kendisini, bağlamış olan sermayelere gösterilen karşılıkların muhafızı yerine koymak suretiyle, imtiyaz sahibi kumpanyalara tahsis edilen garantiler hususunda âzami bir emniyet bahşetmekte tereddüt göstermemektir.”

Bu konuyla ilgili olarak belirtilmesi gereken diğer bir nokta ise, demiryolları yapımının bütçeye sürekli bir ek yük getirmesi ve dış borçların artarak devam etmesine neden olmasıdır. Çünkü, ülke içine yapılan yatırımların önemli bir kısmı demiryolları alanında olmuştur. Bu da yatırımı yapan sermaye için kilometre güvencesi getirilmesi gibi önemli bir avantajı beraberinde getirmiştir. Her yıl devlet bütçesine on milyonlarca kuruşa mal olan ve borçlarla finanse edilen demiryollarının inşası ve işletilmesinde bir dizi yanlışlıklar yapılmıştır. Bu yanlışlıklardan en önemlisi, imtiyazı alan firma kilometre güvencesi var diye yolu gereksiz yere uzatmakta ve anlamsız yaylar çizmektedir³².

Dış borçlar dışında kalan yabancı sermaye yatırımları iki alt döneme ayrılabilir. Bunlardan birincisini 1888-1896 dönemi oluşturmaktadır. Dokuz yıllık bu dönem boyunca ülkeye giren yabancı sermaye yatırımlarının toplam miktarı 30 milyon sterlini aşmaktadır. Bu miktar 1914 yılına kadar yapılan toplam yabancı sermaye yatırımlarının % 40'ına denk düşmektedir. İkinci

²⁹ Pamuk, “Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı...”, s.155.

³⁰ Özyüksel, “Osmanlı Demiryollarının...”, s.404.

³¹ A. du Velay, **Türkiye Maliye Tarihi**, Ankara: Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, 1978, s.362.

³² Yerasimos, **Az gelişmişlik...**, s.525.

dönemi ise, 1905-1913 yılları oluşturmaktadır. Bu dönemde 17 milyon sterlinden fazla yabancı sermaye yatırımı yapılmıştır. Her iki dönemde de demiryolları önemini devam ettirmiştir³³.

1890'lı yıllarda yabancı sermaye yatırımlarında İngiltere'nin ardından ikinci sırada Fransa gelmektedir. Fransa özellikle 1888-96 yılları arasında yoğun yatırımlara girişmiştir. 1914 yılına gelindiğinde dış borçlar ve dış borç dışındaki yatırımlarda Fransa'nın payı toplam içinde % 50'yi aşmıştır. Burada en önemli etki kuşkusuz Osmanlı Bankası'nındır. Her ne kadar bankanın kuruluşunda İngiltere ve Fransa sermayesi eşit oranda temsil edildiyse de (özellikle İngiliz sermayesinin nisbi önemini kaybetmesi sonucunda) banka, tamamen Fransız sermayesinin çıkarlarını öne çıkaran bir politika izlemiştir³⁴.

Daha önce de belirttiği gibi Alman sermayesinin ülkeye girişi 1888 yılında Deutsche Bank aracılığıyla olmuştur. Aynı yıl bir Alman şirketi Anadolu demiryollarının imtiyazını almıştır. Yine aynı yılda Deutsche Bank demiryolları imtiyazlarının verilmesini hızlandırmak amacıyla yeni bir Osmanlı borcunu Alman borsalarında satışa çıkarmayı üzerine almıştır. Böylece Birinci Dünya Savaşına kadar olan dönemde Alman-Fransız rekabeti büyük ölçüde Deutsche Bank-Osmanlı Bankası rekabeti şeklinde olmuştur³⁵.

Aşağıdaki tabloda 1914 yılı başında yabancı sermaye yatırımlarının sektörlere ve yatırımı yapan ülkelere göre dağılımı verilmiştir.

Tablo 4: 1914 Yılı Başında Yabancı Sermaye Yatırımlarının Sektörlere ve Ülkelere Göre Dağılımı (%)

Sektör	Fransa	İngiltere	Almanya	Diğer ülk.	Toplam
Demiryolları	49.6	9.8	36.8	3.8	100.0
Limanlar	69.1	12.8	18.1	---	100.0
Bel. hizm.	44.6	9.5	8.0	38.0	100.0
Bankacılık	38.2	33.1	19.7	9.0	100.0
Sigorta	81.8	18.2	---	---	100.0
Ticaret	70.7	11.6	7.0	4.7	100.0
Sanayi	30.8	42.1	7.6	19.6	100.0
Madencilik	73.5	16.5	6.4	3.7	100.0

Kaynak: Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve...*, s.65.

Tablo 4'de bakıldığında yabancı sermaye yatırımlarının önemli bir kısmının demiryollarında yoğunlaştığı görülmektedir. Demiryolları sektörünün toplamdan aldığı pay yaklaşık %63.1'dir. 1888 yılı başında demiryolları yatırımında önde gelen ülke İngiltere'dir. İngiltere'nin 1888 yılındaki payı %63.3'tür. Ve sektörün toplamdaki payı ise %33.4'tür. 1914 yılı başında ise en büyük payı Fransa ve Almanya almıştır. Fransa bir çok alanda yabancı sermaye yatırımlarında en önde gelmektedir. Fakat bu önceliğini sadece sanayi alanında İngiltere'ye kaptırmıştır.

³³ Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve...*, s.62.

³⁴ Pamuk, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı...", s.156.

³⁵ Pamuk, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı...", s.157.

Demiryollarından sonra en fazla yatırım yapılan alan bankacılıktır. Bankacılığın 1914 yılında sektörden aldığı pay %12'dir.

4. SONUÇ

İncelediğimiz konuda ağırlıklı olarak dış ticaret anlaşmaları üzerinde durmamızın nedeni, yabancı sermaye girişinin ilk ve en önemli ayağını bu anlaşmaların oluşturmaktan kaynaklanmaktadır.

Dolaysız yabancı sermaye girişi daha çok demiryolları alanına yönelmiştir. Bu alanda yapılan yatırımların 1914 yılındaki sonuçlarına bakılacak olursa borçlar dışındaki yabancı sermayenin üçte ikisi bu alana yatırılmıştır. Yabancı sermaye dış borçlardan sonra en büyük yatırımını demiryolları yapımı için kullanmıştır. Yabancı sermayenin demiryolları üzerinde bu denli yoğunlaşmasının nedeni, Osmanlı devletinin uyguladığı kilometre garantisinden başka sermayeyi ihraç eden ülke ekonomisi için ucuz hammadde ve mamul mallara pazar bulmak (hatta yaratmak) işlevini de üzerine almasından kaynaklanmaktadır.

1854 yılında alınan ilk dış borçtan 1873 yılına kadar olan dönemde yabancı sermaye yatırımlarını yapmaya devam etmiş, ancak, 1873 yılındaki ekonomik bunalım sonucunda yabancı sermaye akımında bir kesinti dönemi yaşanmıştır. Bunun sonucu olarak Osmanlı İmparatorluğu borç bulmakta zorlanınca 1875 yılında mali iflasını ilan etmiştir. 1881 yılında Osmanlı devleti yeni borç bulmak ve eski borçlarını ödemek için kaynak arayışına girmiştir. Bu kaynak girişi yine bir takım tavizler verilerek sağlanma yoluna gidilmiş ve bu tarihte Düyunu Umumiye İdaresi kurulmuştur. İdarenin kurulmasından sonra borçlar dışındaki yabancı sermaye yatırımlarında artış gözlemlenmiştir. Bu artışın yoğunlaştığı dönem ise, 1888-1896 dönemidir.

Konunun asıl can alıcı noktası ise şudur: Düyunu Umumiye İdaresi kurulduktan sonra yabancı sermaye getirdiğinden fazlasını götürmüştür. Özellikle 1897-1913 arası dönem Osmanlı devletinden Avrupa ülkelerine artı-değer aktarımının en güçlü olduğu dönemdir. Yabancı sermaye gelişyle birlikte mali denetim kavramını da ön plana çıkarmış ve ülke mali tutsaklığa boyun eğmek zorunda bırakılmıştır.

KAYNAKLAR

- **Ansiklopedik Ekonomi Sözlüğü:** İstanbul: Dünya Yayınları.
- BLAISDELL, Donald C.: **Osmanlı İmparatorluğunda Avrupa Mali Denetimi (Düyunu Umumiye).** Çev. Ali İhsan Dalgıç. İstanbul: Doğu-Batı Yayınları, 1979.
- ÇAKIR, Coşkun: "Osmanlı Maliyesinde Batı Kontrolü," **Lonca Dergisi.** Sayı: 2 (Yaz 2000), ss.30-31.
- DAĞ, Rıfat: **Doğu Ekonomisi.** Ankara: Diyarbakır Ticaret ve Sanayi Odası Yayını, 1995.
- **Dünyada ve Türkiye'de Yabancı Sermaye Yatırımları ve Beklentiler:** İstanbul: Yased Yayını No: 33, 1988.

- ELDEM, Vedat: **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi ve Mali Şartları Hakkında Bir Tetkik**. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 1970.
- GÜRSOY, Bedri: “100. Yılında Düyunu Umumiye İdaresi Üzerinde Bir Değerlendirme,” **Ord. Prof. Dr. Şükrü Baban’a Armağan**. İstanbul: İ.Ü. İktisat Fakültesi Yayını, 1984. ss.17-59.
- İNSEL, Ahmet: **Düzen ve Kalkınma Kıskaçında Türkiye**. İstanbul: Ayrıntı Yayınları, 1996.
- KAZGAN, Haydar: “Osmanlı Modeli Tüketim İçin Borçlanma,” İstanbul: **İktisat Fakültesi Mecmuası**. C.35, Sayı 1-4. ss.69-82.
- KAZGAN, Haydar: **Galata Bankerleri**. İstanbul: Türk Ekonomi Bankası A.Ş. Yay., 1991.
- KIRAY, Emine: **Osmanlı’da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar**. 2.b. İstanbul: İletişim Yayınları, 1995.
- KONGAR, Emre: **Türkiyenin Toplumsal Yapısı**. 5.b. İstanbul: Remzi Kitabevi, 1985.
- ÖZYÜKSEL, Murat: “Osmanlı Demiryollarının Finansmanı”, **Prof.Dr. Esat Çam’a Armağan**. İstanbul: İ.Ü. İktisat Fakültesi Yayını, 2000, ss.399-419.
- PAMUK, Şevket: “Osmanlı İmparatorluğunda Yabancı Sermaye: Sektörlere ve Sermayeyi İhraç Eden Ükelere Göre Dağılımı (1854-1914)”, Ankara: **ODTÜ Gelişme Dergisi 1978 Özel Sayısı**. ss.131-159.
- PAMUK, Şevket: **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi**. Ankara: Yurt Yayınevi, 1984.
- PAMUK, Şevket: **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914**. 5.b. Ankara: Gerçek Yayınevi, 1999.
- SUVLA, R. Şükrü: **Tanzimat Devrinde İstikrazlar**. İstanbul: Maarif Matbaası, 1940.
- ŞAHİN, Hüseyin: **Türkiye Ekonomisi**. 2.b. Bursa: Uludağ Üniversitesi Yayını, 1993.
- VELAY, A. du.: **Türkiye Maliye Tarihi**. Ankara: Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını, 1978.
- YERASİMOS, Stefanos: **Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye**. Çev. Babür Kuzucu. İstanbul: Gözlem Yayınları, 1980.