

Milli İktisat Anlayışı Çerçevesinde Erken Cumhuriyet Döneminde İnhisarların İncelenmesi: Liman İnhisarları Örneği

The Understanding of National Economy and Monopolies in the Early Republican Period: The Case of Port Monopolies

Burak AYDEMİR* Ümit Nazım TOL**

ÖZ

Bu çalışmada, erken Cumhuriyetin 1923-1929 arasını kapsayan dönemde, inhisarlar ele alınarak inhisar uygulamalarına yönelik politikaların gelişimine ve milli iktisat anlayışı ile ilişkisine dair bir değerlendirme yapılması amaçlanmıştır. İnhisar uygulamalarının, liman inhisarları özelinde incelendiği çalışmada milli iktisat düşüncesinin Osmanlı'dan Cumhuriyete gelişiminin ortaya konması amacıyla ilgili anlayışın tarihsel arka planı kapsamında imparatorlukta 19. yüzyılın ikinci yarısı itibariyle bir ihtiyaç olarak gündeme gelen dış borç konusu ve II. Meşrutiyet dönemi içerisinde gayrimüslim nüfusun ticari faaliyetlerde belirgin biçimde egemen konuma gelmesini sağlayan sebepler, I. Dünya Savaşı ile birlikte milli iktisat anlayışına uygun olarak tesis edilen politikalar ve milli iktisat anlayışının yeni rejimin politika yapıcıları tarafından da bir iktisat zihniyeti olarak benimsenmesi ele alındıktan sonra erken cumhuriyetin çalışmaya konu olan döneminde limanları ilgilendiren idari ve yasal düzenlemeler ve liman inhisarları incelenmiştir. Nitel araştırma yöntemlerinden doküman analizinin yöntem olarak belirlendiği çalışmada elde edilen bulgulara, birincil ve ikincil kaynakların incelenmesiyle ulaşılmıştır. Bulguların değerlendirilmesiyle ulaşılan sonuç, yeni rejimin ilan edilmesiyle birlikte liman inhisarlarına yönelik oluşturulan politikaların milli iktisat anlayışı rehberliğinde tesis edildiğidir.

Anahtar Kelimeler: Erken Cumhuriyet Dönemi, İttihat ve Terakki, Milli İktisat Anlayışı, Monopol Uygulamaları, Liman İnhisarları

JEL Sınıflaması: B10, B20, L10

*Dr., İstanbul, Türkiye

ORCID: 0000-0002-7933-5529

**Dr., İstanbul, Türkiye

ORCID: 0000-0003-4007-463X

Corresponding author/Sorumlu yazar:

Burak AYDEMİR

E-mail / E-posta:

aydemir_burak@outlook.com



DOI: 10.62844/jerf.7

Submitted / Başvuru

:25.02.2024

Accepted / Kabul

:04.04.2024

ABSTRACT

This study aims to make an evaluation of the development of the policies regarding the port port exclusions in the period between 1923 and 1929 of the early republic and their relationship with the national economy approach. In this study, in order to reveal the development of the idea of national economy from the Ottoman Empire to the republic, within the scope of the historical background of the related understanding, the issue of foreign debt, which came to the agenda as a necessity in the second half of the 19th century in the empire, and the reasons that enabled the non-Muslim population to become significantly dominant in commercial activities during the Second Constitutional Monarchy period, and the reasons that enabled the non-Muslim population to become dominant in commercial activities during the Second Constitutional Monarchy period. After discussing the policies established in accordance with the national economic understanding with the World War I and the adoption of the national economic understanding as an economic mentality by the policy makers of the new regime, the administrative and legal regulations concerning ports and port exclusions in the period of the early republic that is the subject of the study are examined. The findings of the study, in which document analysis, one of the qualitative research methods, was used as a method, were obtained by analyzing primary and secondary sources. The conclusion reached through the evaluation of the findings is that the policies established for the port seaports with the proclamation of the new regime were guided by the understanding of national economy.

Keywords: Early Republican Period, Union and Progress, National Economic Approach, Monopoly Practices, Port Privatizations

JEL Code:B10, B20, L10

Giriş

1946 yılına kadar inhisar olarak kullanılan tekelle hakları Batılı kaynaklar içerisinde monopol olarak ifade edilmektedir. Kökeni Eski Yunan'da monos olarak belirtilen tek ve satış için kullanılan polein kelimelerinden gelmektedir. Tekelin yani inhisarın amacı milli iktisat politikaları kapsamında gelir elde etmektir. Bu kapsamda bir ürünün üretiminden satışına, ihracatından ithalatına kadar kanunlar çerçevesinde tekelle haklarına sahip kuruluşların kurulmasıdır (Demirbilek, 2012:205)

Erken cumhuriyet dönemi önemli uğrak noktalarına sahip uzun bir periyodu kapsamaktadır. Bu dönemde uygulanan iktisat politikaları farklı alt dönemler özelinde Türkiye iktisat tarihi yazınında sıklıkla çalışılmaktadır. 1923-1929 dönemi, literatürdeki çalışmaların önemli bir bölümünde bu alt dönemlerin ilki olarak kabul edilmektedir. Bu dönemde uygulanan iktisat politikalarının analiz edilmesi, Osmanlı'nın son döneminde ortaya çıkan ve gelişen milli iktisat anlayışının incelenmesi zorunluluğunu beraberinde getirmektedir. Zira ilgili anlayış yeni rejimin devraldığı bir miras olmanın ötesinde aynı zamanda bu dönemde politika yapımcılar tarafından benimsenmiş bir iktisadi zihniyeti temsil etmektedir. Yeni dönemin iktisat politikalarının önemli bir parçasını oluşturan inhisar uygulamaları da yine aynı anlayışın etkisiyle tesis edilmiştir. İnhisar uygulamalarının, liman inhisarları özelinde incelendiği bu çalışma ile söz konusu uygulamaların milli iktisat anlayışı çerçevesinde analiz edilmesi ve elde edilen bulgularla literatüre katkı sunulması amaçlanmıştır.

Çalışmada inhisar uygulamaları, liman inhisarlarının incelenmesiyle sınırlandırılmıştır. Çalışmanın zaman aralığının belirlenmesinde başlangıç dönemi olarak yeni rejimin ilan edildiği 1923 yılı belirlenmiştir. Bu yılın başında aynı zamanda yeni rejimin iktisat politikalarının belirlenmesi anlamında önemli bir gelişmeyi temsil eden Türkiye İktisat Kongresi toplanmıştır. Kongre görüşmelerinin ardından inhisar uygulamalarına yönelik politikaları etkileyen önemli kararlar alınmıştır. Çalışmanın bitiş dönemi olarak ise 1929 yılı belirlenmiştir.

Üç bölümden oluşan çalışmanın ilk bölümünde milli iktisat anlayışının ortaya çıkması ve

gelişmesi sürecini ortaya koyma amacıyla imparatorluk ekonomisinde pek çok sektöre yabancı sermayenin gelmesi sonucunu doğuran dış borç konusu ve II. Meşrutiyet dönemi içerisinde gayrimüslim nüfusun ticari faaliyetlerde belirgin biçimde egemen konuma gelmesini sağlayan sebeplerden kısaca bahsedilmiştir. Ardından milli iktisat anlayışına uygun politikaların I. Dünya Savaşı dönemine gelinceye değin uygulama alanı bulamama sebepleri anlatıldıktan sonra büyük savaşla birlikte ilgili anlayışa uygun tesis edilen politikalardan ve milli iktisat anlayışının yeni rejimin politika yapıcılar tarafından da bir iktisat zihniyeti olarak benimsendiğinden bahsedilmiştir. İkinci bölümde, limanların işletilmesiyle ilgili Osmanlı'dan devralınan milli iktisat anlayışı doğrultusunda izlenen millileştirme siyasetine yönelik idari ve yasal düzenlemeler incelenmiştir. Bu kapsamda özellikle Kabotaj Kanunu'nun üzerinde durulmuş, öncelikle söz konusu kanunun çıkarılma sürecinde yeni rejimin uygulayacağı iktisadi politikaların belirlenmesi anlamında önemli bir kongre olan Türkiye İktisat Kongresi'nden bahsedilmiştir. Zira gerek kongre öncesinde hazırlanan ve kongre gündemini oluşturan bir raporda gerekse de kongre görüşmelerinde kabotaj gündemi tartışılmış ve kabotaj hakkıyla ilgili önemli kararlar alınmıştır. Bu bölüm, kanunun içeriği ve milli iktisat anlayışıyla ilişkisinin değerlendirilmesiyle son bulmaktadır. Ardından bu bölümde liman inhisarları ele alınmış, dış borç sorunuyla birlikte Duyun-ı Umumiye İdaresi'nin kuruluşu ve inhisarların söz konusu idareye devredilmesi süreci incelendikten sonra, önce devlet tekeline alınan ve ardından yerel yönetimlerin kontrolündeki anonim şirketlere devredilen İzmir, İstanbul, Mersin ve Trabzon limanları incelenmiştir. Sonuç ve değerlendirme bölümünde ise elde edilen bulgular tartışılmıştır.

Çalışmada yöntem olarak nitel araştırma yöntemlerinden doküman analizinin belirlenmiştir. Telif eserler çalışmadaki ikincil kaynakları oluştururken, birincil kaynak olarak resmi gazete kayıtları kullanılmıştır.

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Milli İktisat Anlayışının Gelişimi

Osmanlı'da 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ortaya çıkan ekonomik sorunlarla başlayan süreç, imparatorluğa yabancı sermayenin gelmesi sonucunu doğurmuştur. 1851 yılında Osmanlı hazinesini iflas etmiştir. (Badem, 2010: 279) Ardından 1854 yılında Kırım Savaşı'nın başlaması ve imparatorluğun gelirleriyle savaş harcamalarının finanse edilememesi, Avrupa finans piyasalarından borç almayı gündeme getirmiştir. (Pamuk, 2010: 130) Bunun üzerine 24 Ağustos 1854 tarihinde Osmanlı ilk dış borç antlaşmasını imzalamıştır. (Yeniay, 1964: 19) 1860'a geldiğinde Osmanlı İmparatorluğu üç dış borç sözleşmesi yapmıştır. 1854 ve 1855 borçlanmalarından elde edilen 7.4 milyon sterlin, Osmanlı hazinesine 11.2 milyon sterline mal olan Kırım Savaşı'nın finansmanında kullanılmıştır. (Kıray, 1995: 92) Osmanlı Devleti'nin borç yükü 19. yüzyılın son çeyreğine uzanan süreçte hızla artmış, 1874'e kadar 15 dış borç antlaşması yapılmıştır. (Yeniay, 1964: 52) 1875'e gelinceye dek devlet 116 milyon sterlin gelir elde etmesine karşın 220 milyon sterlin borçlanmıştır. Dış borç ödemelerinin getirdiği mali yükümlülükler 1860'ların başında toplam devlet harcamalarının %10'unu 1860'ların sonunda ise %33'ünü oluşturmaktadır. Bu oran 1874 yılında %24 oranında artmıştır. Söz konusu yükün yıllık ihracat gelirlerine oranı ise aynı dönemlerde sırasıyla %15, %40 ve %66 düzeyindedir. (Kıray, 1995: 11) 1875'e geldiğinde Osmanlı'da dış borç ödemelerinin sürdürülebilmesi için devlet gelirlerinin %60'ının ilgili ödemelere ayrılması zorunluluğu gündeme gelmiştir. Zira 1875'te toplam gelirleri yaklaşık 18 milyon sterlin olan devletin, dış borçları 200 milyon sterlin, yıllık anapara ve faiz ödemeleri ise 11 milyon sterlin düzeyine ulaşmıştır. (Pamuk, 2014: 120) Borçlanmayla başlayan süreç, ekonominin dışa açılması ve çeşitli sektörlerle yabancı sermaye yatırımını gündeme getirmiştir.

Bu gelişmelerle birlikte, ticari faaliyetlerde gayrimüslim nüfus, II. Meşrutiyet dönemi içerisinde tesis edilen liberal politikaların bir sonucu olarak belirgin biçimde egemen konuma gelmiştir. 20. yüzyıl başlarında İstanbul'da kayıtlı tüccarların çoğunluğunu Osmanlı gayrimüslimleri oluşturmaktadır. (Quataert, 2004: 194) Bu gelişmeler milli iktisat anlayışının ortaya çıkması ve gelişmesi sonucunu doğurmuştur. Milli nitelikte bir iktisat programının tesis edilmesi milli iktisat anlayışı doğrultusundaki temel politika hedefi olarak belirlenmiş olsa da bu politikaların uygulama alanı bulması, bağlı olduğu uluslararası niteliğe sahip antlaşmalar nedeniyle Osmanlı'nın gümrük

tarifelerinde değişiklik yapma imkanının bulunmaması ve dolayısıyla dışa açık bir ekonomik yapının söz konusu dönem süresince devam ettirilme zorunluluğu sebebiyle büyük savaş başlayınca dek mümkün olmamıştır. Bu zorunluluğu ortadan kaldırmaya imkan tanıyacak fırsatlar büyük savaşın başlamasıyla ortaya çıkmış, savaş şartlarının ülke ekonomilerinin içe kapanma eğilimlerini güçlendirmesi milli iktisat anlayışına uygun politikaların tesisine ivme kazandırmıştır. (Pamuk, 2007: 227).

Yabancı ülke vatandaşlarına önemli ticari imtiyazlar sağlayan kapitülasyonların milli iktisat anlayışı kapsamında kaldırıldığı ve ulusal nitelikte olmayan şirketlerle ilgili tesis edilen düzenlemeler kapsamında söz konusu şirketlerin Osmanlı yasaları kapsamına alınarak ayrıcalıklarına son verildiği ilan edilmiştir. (Toprak, 1995: 52, 58). Bununla birlikte yabancı şirketlerin elinde olan limanlar ile Aydın, Kasaba, Suriye ve Mudanya demiryolları ve İstinye dokları sözleşme hükümlerine uygun bir şekilde hükümet tarafından satın alınarak millileştirilmiştir. (Toprak, 1995: 68)

Milli iktisat anlayışının egemen olduğu bu dönem, politika yapıcılarının ekonomiye Müslüman Türk nüfusun etkinliğini artırma yönündeki pek çok müdahalesine sahne olmuştur. 1914-1918 döneminde faaliyete geçen anonim şirketlerin sermaye yapısı bu müdahalelere dair önemli örnekler sunmaktadır. Liberal politikaların öne çıktığı 1908-1913 arası dönemde yabancı sermayenin, faaliyette bulunan anonim şirketlerin toplam sermayesi içindeki payı oldukça yüksektir. Milli iktisat politikalarının uygulama alanı bulduğu 1914 ile başlayan dönemde ise anonim şirketlerin sermayelerinde ulusal sermayenin payının arttığı görölmektedir. (Toprak, 1995: 113). Bu dönemde şirketlerin toplam sermayesi içinde %3 olan ulusal sermaye oranı %18'e yükselmiştir. (avdar, 2003: 90). Sanayi sektöru ve bankacılık alanında da milli iktisat anlayışına paralel politikalar tesis edilmiştir. 1914 yılında yapılan yasal düzenlemeyle, ithal edilen benzerlerinden daha pahalı olsalar dahi devletin satın almalarında yerli sanayi ürünlerinin öncelikli olarak tercih edilmesi öngörölmüştür. (Ökçün, 1975: 35, 36). Milli sermayeli bir devlet bankasının kurulması fikri de milli iktisat anlayışı kapsamında bankacılık politikasında öne çıkmaktadır. (Kazgan, 2006: 49).

Milli iktisat anlayışı ekseninde düzenlenen iktisat politikaları yeni rejimin politika yapıcıları tarafından da benimsenmiştir. Döneme egemen olan iktisat politikalarının belirlendiği 1923 tarihli Türkiye İktisat Kongresi'nde bu anlayış doğrultusunda önemli kararlar alınmış, inhisar uygulamalarına yönelik politikalar da bu anlayış çerçevesinde tesis edilmiştir. Buna göre Kongre'de alınan karara göre millileştirilecek ilk kurum Fransızların tekelinde olan Reji İdaresi olmuştur (Eryaman, 2021:186)

Liman İnhisarları: Düzenlemeler ve Limanlar

Osmanlı'da özellikle II. Meşrutiyet ilanı ile başlayan milli iktisat anlayışı, Cumhuriyet dönemi ile devam etmiştir. Bu dönemde millileşme hamlesinin en önemli adını kabotaj hakkının elde edilerek kullanılması olmuştur. Bu durum liman inhisarların kurulmasını beraberinde getirmiştir.

İdari ve Yasal Düzenlemeler

Limanların işletilmesiyle ilgili Osmanlı'dan devralınan milli iktisat anlayışı doğrultusunda izlenen millileştirme siyasetine yönelik önemli gelişmelerden biri 1926 yılında Türk denizciliği ve deniz ticaretiyle ilgili kabotaj hakkının kullanılmasıdır. İlgili hakkın kullanımına ilişkin girişimler cumhuriyet öncesi dönemde de gündeme gelmiştir. 1911-1912'de Osmanlı İmparatorluğu'nda deniz ulaşımının yaklaşık %90'ını yabancı bayraklı gemiler yapmaktadır. Yabancı gemilerin ton cinsinden sahip oldukları ağırlık Türk gemilere kıyasla yaklaşık %745 oranında daha yüksektir. (Eldem, 1994: 105) II. Meşrutiyet döneminde milli iktisat anlayışının hakim olduğu dönemde bu anlayış ekseninde uygulamalara gidilmiş bu doğrultuda denizcilik sektöründe milli bir ticaret filosofunun oluşumunu teşvik etmeye yönelik politikalar tesis edilmiştir. Kapitülasyonların kaldırılmasıyla birlikte kabotaj hakkının Osmanlı bayrağı taşıyan gemilerin tekeline alınması için girişimler yapıldıysa da bu hakkın

kullanımı yeni rejimin ilanından sonra gerçekleşmiştir.

17 Şubat 1923 tarihinde İzmir’de Türkiye İktisat Kongresi’nin toplanması, yeni rejimin uygulayacağı iktisat politikalarının belirlenmesi anlamında önemli bir gelişmedir. Kongre öncesinde hazırlanan ve kongrenin gündemini belirleyecek olan bir raporda ekonominin millileştirilmesi ve yabancı sermayenin belirli koşullarda sınırlı ölçüde teşviki önerilirken Türk bayrağı taşıyan gemilerin Türk sahillerinde kabotaj hakkına sahip olmasının önemi vurgulanmaktadır. (Ökçün, 1971b: 144, 145) Kongrede de kabotaj gündemi tartışılmış ve konuyla ilgili “Ticaret-i Bahriye Meseleleri” başlığı altında kararlar alınmıştır. 24 maddeden oluşan kararların ilki, “Kendi limanlarımızda, kendi bayrağımızı taşıyan gemilerin dışındaki gemilerin ticaret yapamaması ve kıyı sularımızda kabotaj hakkının tam anlamıyla kullanılması.” şeklindedir. (İnan, 2020: 37) Kongre sonrasında bu doğrultuda yeni rejimin ilanı ile birlikte deniz ticaretinin millileştirilmesi yönündeki politikalar uygulama alanı bulmuş ve bu kapsamda Kabotaj Kanunu’nun çıkarılması için birtakım düzenlemeler yapılmıştır. Kanunun çıkarılma sürecinde yapılan hazırlıklar kapsamında;

- 1924 yılında Bahriye Vekaleti kurulmuştur (RG, 14.01.1925: 539).
- 1925’te 618 sayılı Limanlar Kanunu’nun kabulü ile limanların yönetimini ilgilendiren işlerin tamamında devlet yetkili kılınmış ve limanlarda inhisar şirketlerinin kurulması sağlanmıştır. (RG, 20.04.1341: 95)

Yukarıdaki düzenlemelerin ardından 1926 yılında “Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında” ismini taşıyan 815 sayılı kanunla birlikte kabotaj hakkı yasallaşmıştır. (RG, 29.04.1926: 359) Kanunun ilgili maddeleri aracılığıyla deniz ticaretinin ulusal bir kimliğe büründürülmesi için önemli bir adımlar atılmıştır. Kanuna göre;

- Türkiye sahilleri arasında emtia ve yolcu taşıma hizmetlerini sağlama hakkı, Türkiye bayrağını taşıyan gemilere tanınmıştır. Yabancı gemiler, sadece kendi ülkelerinde bulunan yolcu ve yükleri Türk limanlarına getirebilir ve Türk limanlarından yabancı limanlarına gidecek yolcu ve yükleri alabilmektedir.
- Nehirler, göller, Marmara havzası ve boğazlar gibi kara sularıyla ilgili tüm koylar, limanlar ve benzeri yerlerde vapur, romorkör, istimbot, motörbot, mavna, salapurya, sandal, kayık ve diğer taşıma araçları ile seyir ve taşımacılık hakkı ile birlikte sabit ve hareketli deniz araçları, şamandıra, sal gibi ekipmanlarla ilgili ticaret hakkı Türk vatandaşlarına aittir.
- Kara suları içinde balık, istiridye, midye, sünger, inci, mercan, sedef gibi deniz ürünlerinin ihracı, kum ve çakıl gibi malzemelerin satışı ve denizlerdeki kazalarda kurtarma, arama, rehberlik, denizcilik malzemeleri ticareti, kaptanlık, çarkçılık, kâtiplik, tayfa ve diğer denizcilik meslekleri gibi faaliyetler sadece Türk vatandaşları tarafından gerçekleştirilir.

Kabotaj Kanunu, limanlarda egemen olan yabancı sermayenin bu alandan uzaklaştırılması hedefiyle tesis edilmesi ve bu konuda kararlar alınmasını sağlaması anlamında milli iktisat anlayışına uygun olarak tesis edilen politikaların denizcilik sektöründe uygulanabilmesi için oldukça önemli bir yasal düzenlemedir. İlgili yasayla birlikte aynı hedef doğrultusunda ulaşım alanında limanları millileştirmek için çeşitli girişimlerde bulunulmuş, İstanbul, İzmir, Trabzon ve Mersin limanlarının işletilmesi yerel yönetimlerin kontrolündeki anonim şirketlere devredilmiştir. Devam eden başlıkta ilgili liman inhisarları incelenecektir.

Liman İnhisarları

19. yüzyılın ortalarından itibaren gündeme gelen dış borçlanma sonrası Osmanlı ilgili yüzyılın sonunda pek çok dış borç antlaşması imzalamış, 19. yüzyılın son çeyreğinde dış borç miktarı devletin kapasitesini aşacak düzeylere ulaşmış ve devletin toplam gelirinin önemli bir kısmının dış borç ödemelerine ayrılması zorunluluğu oluşmuştur. 1875 yılında bir yandan dış borç yükü önemli

ölçüde artarken diğer yandan imparatorluk içinde mahsulün kötü olması, vergi toplamada yaşanan sorunlar ve Bosna'da ortaya çıkıp yayılan isyanlar gibi ekonomik ve politik nedenlerle devletin mevcut mali durumu da belirgin şekilde bozulunca devlet iflas durumuna düşmüştür. (Yenal, 2010: 62) Bu konjonktürde aynı yıl devlet borçlarını ödeyemeyeceğini ilan etmiştir. (Kıray, 1995: 12) Bu ilanın ardından devletin gelirlerini yönetmek amacıyla 1881 yılında yapılan antlaşmayla Fransız, İtalyan, İngiliz ve Avusturya temsilcilerinden oluşan Duyun-ı Umumiye İdaresi kurulmuştur (Blaisdell, 1929: 1,2). Kuruluşundan sonra Osmanlı bürokrasisi içinde ayrı ve esas itibarıyla bağımsız bir bürokrasi haline gelen idare, devletin önemli birtakım gelir kaynaklarını yönetme yetkisini elde etmiştir. (Quataert, 2004: 118) Bu yetki kapsamında inhisarlar, devletin borçlarına karşılık olarak Duyun-ı Umumiye İdaresi'ne devredilmiştir.

Yeni rejim ilan edildiğinde ise inhisarlara yönelik temel politika, milli iktisat anlayışına uygun olarak Duyun-u Umumiye İdaresi'nde olan inhisarların Türkiye Cumhuriyeti kontrolüne alınmasıdır. Bu kapsamda çalışmaya konu olan İzmir, İstanbul, Mersin ve Trabzon limanlarının işletilmesi önce devlet tekeline alınmış ardından 4 liman da yerel yönetimlerin kontrolündeki anonim şirketlere devredilmiştir (Boratav, 2006: 48).

İzmir Liman İnhisarı

İzmir'in Yunan işgalinden kurtuluşuna kadar olan süreçte İzmir limanı bir Fransız şirketi tarafından yönetilmiştir. Milli Mücadelenin ardından İzmir limanının 5 Ağustos 1925 tarihinde; 15 Nisan 1925 tarihli ve 1816 Sayılı Heyet-i Vekile kararname ile tam adı "İzmir Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi" adıyla kurulan "İzmir Liman ve Körfez İşletmesi"nin yönetmesi kararlaştırılmıştır (Karabulut, 2005: 127).

İzmir inhisarlarının devrini alan anonim şirketin kurucularından biri Hüsnü Alataş'tır. Alataş İsmet İnönü'nün yakınıdır. (Boratav, 2006: 48) Şirketin toplam sermayesi 1.500.000 milyon TL olarak belirlenmiştir. (Ökçün, 1971a: 113) Limanın tekel hakkı ise Türkiye Maadin Bankası, Türkiye İş Bankası ve Türkiye Seyrisefain İdaresi'ndedir. (Karabulut, 2005: 128).

İstanbul Liman İnhisarı

İstanbul Liman inhisarı devletleştirilmesinin ardından birden çok sermayedara devredilmiş ve devirle birlikte inhisarın işletilme hakkı İstanbul Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi'ne verilmiştir. Söz konusu sermayedarların arasında Seyrisefain (Denizyolları), Türkiye İş Bankası, Sanayi ve Maadin Bankası, Bahri Muamelat Türk Anonim Şirketi ile Mavna ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye Türk Anonim Şirketi bulunmaktadır. Bu kuruluşların her biri 100.000 Türk Lirası sermaye taahhüdü sunmuşlardır. (Boratav, 2006: 48) İstanbul Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi'nin toplam sermayesi 500.000 Türk Lirası'dır. (Ökçün, 1971a: 113) Verilen sermaye taahhütlerine karşın yalnızca iki şirket sermayesini ödemişlerdir. Bunlardan biri Türkiye İş Bankası bir diğeri ise Bahri Muamelat T.A.Ş.'dir (Boratav, 2026: 48). Sermaye taahhüdü veren çok sayıda kuruluş olmasına karşın İstanbul Liman İnhisarı'nın yönetimi; kurucuları arasında Milli Türk Ticaret Birliği'nden Ahmet Hamdi, Chester Emin, Gümüşhane mebusu Cemal Hüsnü, eski bir maliye müfettişi ve yabancı vapur şirketlerinin müşaviri olan Kâzım Ziya ile Ticaret Vekili Ali Cenani Beyin yakın akrabası Cevdet Bey olan Bahri Muamelat Şirketi ve liman inhisarının kuruluşundan önce tahmil-tahliye inhisarını fiilen sahip Mavnacılar Cemiyeti'nce kurulmuş olan Mavnacılar şirketleri arasında paylaşılmıştır. (Boratav, 2006: 48)

Mersin Liman İnhisarı

Mersin limanı bulunduğu konum itibarıyla jeopolitik öneme sahip bir öneme sahiptir. Birçok ulusun ticaret yaptığı yolların kesişme yeri olarak faaliyet göstermiştir. Zira 1925 yılı rakamları incelendiğinde Mersin limanına 11 ülkeden 302 gemi girmiştir. Bu gemi sayısı en fazla 5 ülke sırasıyla

İtalya (90 gemi), İngiltere (64 gemi), Türkiye (62 gemi), Yunan (30 gemi) ve Fransız (25 gemi) olarak tespit edilmiştir. 1926 – 1929 yılları arasında Mersin limanına giren Türk vapur sayısı her yıl doğrusal olarak artarak 4 yıl sonunda 416 olurken, yabancı vapur sayısı 1.104 olduğu kayıtlarda yer almıştır. 1926-1928 yılları arasında ticaret hacimlerine ilişkin rakamlar incelendiğinde toplam ithalat rakamı 200.992 iken, toplam ihracat rakamı 169.732 olarak tespit edilmiştir. (Aytaç ve Bozkurt; 2022: 3810-3812).

Mersin Limanı, Fransızların Birinci Dünya Savaşı'nda Güneydoğu Anadolu'yu işgali ile birlikte Fransız Şirketi Grueblant Şirketi tarafından yönetilmiştir. Milli Mücadele'nin kazanılması neticesinde limanların millileştirilmesi çalışmaları Mersin limanında da gerçekleştirilmiştir. Mersin limanının inhisar idaresine geçmesine rağmen limanın yönetimine ilişkin teklifler yapılmıştır. Fransızlara ait Grueblant Şirketi dahi teklif gelmiştir. Şirket tarafından 75 yıllık tekel karşılığında istenildiği takdirde imtiyazın geri alınabileceği yönünde bir maddenin de yer alacağı bir anlaşma teklif edilmiştir. Ancak bu teklif millileştirme politikası neticesinde reddedilmiş, Mersin limanı inhisar idaresine geçmiştir (Aytaç, Bozkurt; 2022; 3805).

Mersin Liman İnhisarı da 27 Mayıs 1927'de Ticaret Vekaleti tarafından, Mersin Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'ne verilmiştir. Mersin Liman İnhisarı Türk Anonim Şirketi'nin kuruluş sermayesi 200.000 TL'dir. (Ökçün, 1971a: 113) Liman faaliyetlerinde etkinliği ve verimliliği sağlamak adına Fransızların elinde olan Adana-Mersin demir yolu hattı satın alınarak millileştirilmiştir. Mersin Liman İnhisarı 1927-1942 yılları arasındaki 15 yıllık süreçte yalnızca limana ilişkin faaliyetleri yürütmekle kalmamış, ticarete yaşanan aksaklıklardan limandaki iskelelerin onarılmasına, kurumlar arasındaki koordinasyonu sağlamak gibi çalışmalar gerçekleştirmiştir (Aytaç ve Bozkurt, 2022: 3808).

Trabzon Liman İnhisarı

Karadeniz ticaretinde Trabzon limanı oldukça önemli olup Orta Asya ve Hindistan ticaretinde yoğun olarak kullanılan limanlardan olmuştur. Cumhuriyet dönemi öncesinde önemini kaybeden Trabzon limanını yeniden canlandırmak için çeşitli adımların atılması gündeme gelmiştir. Bu amaçla 1924 yılında Nafia Vekili Feyzi Bey'e Türkiye Milli Bankası ile Trabzon limanının yeniden inşası için görüşmek üzere bir kararname ile görev tebliğ edilmiştir. Trabzon limanına ait bir diğer iyileştirme ise Cumhuriyetin ilk yıllarından 1929 yılına kadar süreçte transit ambarın inşa edilmesi olmuştur (Baytal, 2013: 27-28).

Daha önce 14'ü yerli, 7'si yabancı acente tarafından faaliyet yürütülen Trabzon limanında Misak-ı İktisadi anlayışı gereğince Bakanlar Kurulu'nun 30.09.1925 tarihli ve 2615 sayılı kararı ile Trabzon Liman İnhisarı Şirketi kurulmuştur. Şirket 50.000 sermaye ile kurulmuş olup imtiyaz süresi 30 yıl olarak belirlenmiştir. Şirketin ortakları arasında Seyr-i Sefain İdaresi ile Sanayi ve Maden Bankası yer almıştır. 1925 yılı 1930 yılları arasında Trabzon limanından özellikle İran'a gerçekleştirilen transit ticarete düşüş olduğu tespit edilmiş, 1931 yılında kamyonlarla ticarete önem verilmesi kararlaştırılmıştır. Buna göre 1925 ve 1930 yılları arasında Trabzon limanından gerçekleşen transit ticaret 1930 yılına kadar doğrusal bir düşüş ile 6.120.783 kilodan 1.385.305 kiloya düşmüş; değer ise 16.685.055 Lira'dan 3.777.617 Lira'ya gerilemiştir. (Başkaya, 2014: 19-20)

Sonuç

İnhisar uygulamalarına yönelik politikaların erken cumhuriyet dönemindeki gelişiminin incelendiği bu çalışmada, söz konusu politikaların tesisinde milli iktisat anlayışının rolüne dair bir değerlendirme yapılması amaçlanmıştır. Bu kapsamda çalışmaya konu olan dönemdeki inhisarlar, liman inhisarları özelinde incelenmiştir. Elde edilen bulgular ışığında ulaşılan sonuç, liman inhisarlarına yönelik uygulamalarının tesisinde Osmanlı'nın son döneminden miras alınan milli iktisat anlayışının bir rehber niteliğinde olduğudur.

İttihat ve Terakki dönemi itibariyle milli iktisat anlayışının iktisat politikaları üzerinde belirleyici bir etkisi olduğu söylenebilir. 1851 yılında Osmanlı hazinesinin iflas etmesi, 1854 yılında Kırım Savaşı'nın başlaması ve imparatorluğun gelirleriyle savaş harcamalarının finanse edilememesi, Avrupa finans piyasalarından borçlanma meselesini gündeme getirmiş, bunun üzerine 24 Ağustos 1854 tarihinde Osmanlı ilk dış borç antlaşmasını imzalamıştır. 1860'a gelindiğinde üç dış borç sözleşmesi yapan Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde dış borç ödemelerinin sürdürülebilmesi devlet gelirlerinin %60'ının ilgili ödemelere ayrılması zorunluluğunu gerektirmiştir. Bu süreç ekonominin dışa açılması ve pek çok sektöre yabancı sermaye yatırımının girmesine neden olmuştur. Öte yandan ticari faaliyetlerde gayrimüslim nüfusun etkinliği, II. Meşrutiyet döneminde tesis edilen liberal politikaların bir sonucu olarak belirgin şekilde artmıştır. Bu gelişmeler milli iktisat anlayışının ortaya çıkması ve gelişmesi sonucunu doğurmuş ve bu dönemle birlikte Osmanlı'da iktisat politikaları ilgili anlayışın etkisiyle tesis edilmiştir. Bu kapsamda yabancı ülke vatandaşlarına önemli ekonomik imtiyazlar sağlayan kapitülasyonlar tek taraflı olarak kaldırılmış, faaliyeti devam eden yabancı şirketlerin ayrıcalıklarına son verilerek Osmanlı yasaları kapsamına alındığı duyurulmuş, bununla birlikte yabancı şirketlerin elinde olan limanlar ile Aydın, Kasaba, Suriye ve Mudanya demiryolları ve İstinye dokları sözleşme hükümlerine uygun bir şekilde hükümet tarafından satın alınarak millileştirilmiştir. Öte yandan 1914-1918 döneminde ekonomide Müslüman Türk nüfusun etkinliğinin artmasına yönelik pek çok uygulama tesis edilmiş, bu politikalar sonucunda bu dönemde faaliyete geçen anonim şirketlerin toplam sermayesi içindeki ulusal sermaye oranı önemli ölçüde artmıştır. Yine bu dönemde farklı sektörlerde ithal edilen benzerlerinden daha pahalı olmaları halinde dahi devlet alımlarında yerli sanayi ürünlerinin öncelikli tercihi, milli sermayeli bir devlet bankasının kurulması düşüncesinin gündeme gelmesi gibi milli iktisat anlayışına uygun politikalar tesis edilmiştir.

İktisat politikaları ve milli iktisat anlayışı arasındaki bu ilişki yeni rejimin ilanıyla birlikte de devam etmiştir. 1923 yılında toplanan Türkiye İktisat Kongresi'nde alınan kararlar ve kongre sonrasında liman inhisarlarıyla ilgili tesis edilen düzenlemeler, erken cumhuriyetin 1929'a uzanan döneminin iktisat programında da milli iktisat anlayışının belirleyici nitelikteki rolünü yansıtmaktadır. Zira kongre öncesinde hazırlanan ve kongrenin gündemini belirleyecek olan bir raporda ekonominin millileştirilmesi ve yabancı sermayenin belirli koşullarda sınırlı ölçüde teşviki önerilirken Türk sahillerinde kabotaj hakkının Türk bayrağı taşıyan gemilere verilmesinin önemi vurgulanmıştır. Kongre görüşmeleri sırasında da kabotaj hakkı özel olarak tartışılmış gündeme gelmiş ve konuyla ilgili "Ticaret-i Bahriye Meseleleri" başlığı altında kararlar alınmıştır.

Osmanlı'da Kırım Savaşı'nı takiben gündeme gelen dış borçlanma aynı zamanda devletin gelirlerine el konması kapsamında inhisarların Duyun-ı Umumiye'ye devredilmesi sürecinin başlangıcını oluşturmaktadır. 1875 itibariyle dış borç yükünün yüksek seviyelere ulaşması ve imparatorluk içindeki ekonomik ve politik sebeplerle mali durumdaki bozulmalar sonucunda Osmanlı Devleti borçlarını ödeyemediğini açıklamasının ardından Fransız, İtalyan, İngiliz ve Avusturya temsilcilerinden oluşan Duyun-ı Umumiye İdaresi kurulmuş ve idare Osmanlı'nın pek çok önemli gelir kalemi üzerinde yetki sahibi olmuştur. İnhisarlar da bu yetkilendirme kapsamında ilgili kuruluş devredilmiştir.

Yeni rejim ilan edildiğinde ise inhisarlara yönelik temel politika, milli iktisat anlayışına uygun olarak Duyun-ı Umumiye İdaresi'nde olan inhisarların Türkiye Cumhuriyeti kontrolüne alınması şeklinde tanımlanabilir. Çalışmanın kapsamına aldığı İzmir, İstanbul, Mersin ve Trabzon limanlarıyla ilgili uygulamalar da bu politika doğrultusunda tesis edilmiştir. Bu politikaların başında 1926 tarih ve 815 sayılı "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında" ismini taşıyan ve erken cumhuriyet döneminde milli iktisat anlayışına uygun olarak tesis edilen politikaların denizcilik sektöründe uygulanabilmesi için oldukça önemli bir yasal düzenleme olan ilgili kanunun kabul edilmesiyle tesis edilen uygulamalar gelmektedir. Kanunun çıkarılma sürecinde 1924'te Bahriye Vekaleti kurulmuş, 1925'e gelindiğinde ise Limanlar Kanunu'nun kabulü ile hükümet limanların yönetilmesine yönelik meselelerde yetkili

kılınmış ve limanlarda inhisar şirketlerinin kurulması sağlanmıştır. Bu süreçte İstanbul, Trabzon, Mersin ve İzmir Limanlarının işletilmesi de döneme hakim olan milli iktisat anlayışı kapsamında önce devlet tekeline alınmış ardından 4 liman da yerel yönetimlerin kontrolündeki anonim şirketlere devredilmiştir. Bu gelişmeler ışığında, çalışmanın kapsamına aldığı dönemde liman inhisarlarına yönelik politikaların milli iktisat anlayışı rehberliğinde tesis edildiği söylenebilir.

Peer-Review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The authors have no conflict of interest to declare.

Grant Support: The authors declared that this study has received no financial support.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazarlar çıkar çatışması beyan etmemişlerdir.

Finansal Destek: Yazarlar finansal destek beyan etmemişlerdir.

Kaynakça/References

Arşiv

Resmi Yayınlar

Resmi Gazete, 20.04.1341, Sayı: 95.

Resmi Gazete, 14.01.1925: Sayı: 539.

Resmi Gazete, 29.04.1926: Sayı: 359.

Telif ve İnceleme Eserler

Aytar, İ. H. ve Bozkurt, İ. (2022). Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Bir Millileştirme Örneği: Mersin Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi. *Tarih Okulu Dergisi*. 60, 3798-3820.

Badem, C. (2017). *Kırım Savaşı ve Osmanlılar*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Başkaya, M. (2014). Tek Parti İktidarı Döneminde Trabzon Ekonomisi. *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 7, 17-32.

Baytal, Y. (2013). Trabzon Limanı İnşası. *History Studies*. Cilt: 5, Sayı: 3, 21-35.

Blaisdell, D.C. (1929). *European Financial Control In The Ottoman Empire: A Study of the Establishment, Activities, and Significance of the Administration of the Ottoman Public Debt*. New York: Columbia University Press.

Boratav, K. (2006). *Türkiye'de Devletçilik*. Ankara: İmge Kitabevi.

Çavdar, T. (2003). *Türkiye Ekonomisinin Tarihi: 1900-1960*. Ankara: İmge Kitabevi.

Demirbilek, S. (2012). Tek Parti Döneminde İnhisarlar (1923-1946). *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 24. 203-232

Eldem, V. (1994). *Harp ve Mütareke Yıllarından Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Eryaman, A. (2021). Cumhuriyet'in İlk Yıllarındaki İnhisar Uygulamalarına Bir Örnek: Kibrit İnhisarı (1924-1943). *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*. Cilt: 37. Sayı: 103. 179-216

İnan, A. (2020). *İzmir İktisat Kongresi*, Ankara: Türk Tarih Kurumu.

- Karabulut, U. (2005). Cumhuriyetin İlk Yıllarında İzmir Limanı ve Limanın Bölge Üzerindeki Etkileri. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*. Cilt: 4, Sayı: 11, 127-144.
- Kazgan, G. (2006). *Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Kıray, E. (1995). *Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Ökçün, G. (1971a). *1920-1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Ökçün, G. (1971b). *Türkiye İktisat Kongresi 1923 İzmir: Haberler-Belgeler-Yorumlar*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Ökçün, G. (1974). Teşvik-i sanayi kanun-ı muvakkatı, 1913. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 30:1, 25-44.
- Pamuk, Ş. (2014). *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Pamuk, Ş. (2007). *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi: 1500-1914*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Pamuk, Ş. (2010). *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Quataert, D. (2004). *Osmanlı İmparatorluğu: 1700-1922*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Toprak, Z. (1995b). *Milli İktisat-Milli Burjuvazi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Yenal, O. (2010). *Cumhuriyetin İktisat Tarihi*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Yeniay, H. (1964). *Yeni Osmanlı Borçları Tarihi*. İstanbul: Ekin Basımevi.