



Güneş, Cihan, “Karadeniz’de Uluslararası Ticaretinin Ölçülmesi ve Analizi (1830-1913)”, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 6/11, ss.385-401.  
DOI: 10.31765/karen.789259

Bu makale etik kurul izni ve/veya yasal/özel izin alınmasını gerektirmemektedir.  
*This article doesn't require ethical committee permission and/or legal/special permission.*

### KARADENİZ’DE ULUSLARARASI TİCARETİNİN ÖLÇÜLMESİ VE ANALİZİ (1830-1913) \*

Cihan GÜNEŞ\*\*

\* Araştırma Makalesi / Research Article

\*\*  Dr.,  
Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi,  
Siyasal Bilgiler Fakültesi  
Ankara/TÜRKİYE  
✉ cgunes@ybu.edu.tr  
ORCID : 0000-0001-5773-3721

**Anahtar Kelimeler:** Karadeniz, Uluslararası Ticaret, Rusya, Osmanlı, 19. Yüzyıl

**Keywords:** Black Sea, International Trade, Russia, 19. Century

**Öz:** Bir bölgenin ticaret tarihi incelenmeden önce muhakkak o bölgenin ticaret hacminin tespit edilmesi gerekir. Bu hesaplama ticaretin artış ve azalışlarının geçici mi yoksa sürekli mi olduğunun anlaşılabilmesi için önemlidir. Karadeniz ticaretinin 19. yüzyılına dair olan literatür, ticarete bir artış olduğunu öne sürmektedir. Fakat bu ticaretin boyutları dolaylı yollarla görülmüş, tam olarak hesaplanamamıştır. Böylelikle bu makalenin amacı Karadeniz ticaretinin büyüklüğünü ölçüp bu ticaretin yönünü tespit edebilmektir. Bu hesaplamayı yapabilmek için ticarete etkili olan 20 adet Karadeniz limanı değerlendirilmeye alınmış, birincil kaynaklardan alınan ticaret verileri İngiliz sterlini cinsine çevrilerek bir araya getirilmiştir. Elde edilen sonuçlar tımdengelim yöntemi uygulanarak analiz edilmiştir. Karadeniz limanlarının toplam deniz ticaretinin 80 yılda 47,8 kat arttığı ve yıllık ortalama artışının %11,3 olduğu görülmüştür. Böylelikle sürdürülebilir bir uluslararası ticaretin oluştuğu görülmüş, bu ticaretin mekânsal örgütlenmesi ele alınmıştır. Karadeniz’in Avrupa ile ticaretinde Karadeniz bölgesinin lehine bir ihracat fazlasının oluştuğunun ortaya çıkmasıyla ticaretin yönünün doğudan batıya doğru olduğu anlaşılmıştır.

### THE MEASUREMENT AND ANALYSIS OF INTERNATIONAL TRADE IN THE BLACK SEA (1830-1913)

**Abstract:** Before examining the trade history of a region, it is necessary to determine the trade volume of that region. This calculation is important to understand whether the increases and decreases of trade are temporary or permanent. The literature on the 19th century of Black Sea trade claims that there was an increase in trade. However, the dimensions of this trade were seen indirectly and could not be calculated exactly. Thus, the purpose of this article is to measure the size of the Black Sea trade and determine the direction of this trade. In order to make this calculation, 20 Black Sea ports, which are effective in trade, were evaluated, and trade data from primary sources were converted into British pounds and brought together. The results obtained were analyzed by applying the deductive method. It has been observed that the total maritime trade of the Black Sea ports has increased by 47.8 times in 80 years and its annual average increase is 11.3%. Thus, it was seen that a sustainable international trade was formed and

**Geliş Tarihi / Received Date:** 02.09.2020

**Kabul Tarihi / Accepted Date:** 26.12.2020

the spatial organization of this trade was discussed. With the emergence of an export surplus in favor of the Black Sea region in the trade of the

Black Sea with Europe, it was understood that the direction of trade was from east to west.

## Giriş

Yaklaşık 18. yüzyılın sonlarında başlayıp günümüze kadar devam eden ekonomik süreç iktisat tarihi literatüründe “Büyük Ayrışma” olarak tanımlanır.<sup>1</sup> İnsanlık tarihi içindeki bu dönem hem Avrupa’da hem de Dünya’da büyük bir ekonomik dönüşümün yaşandığı yıllardır. 19. yüzyılın ilk çeyreği, Napolyon savaşlarının sona ermesiyle siyasi istikrarın sağlandığı ve ekonomik yapının gelişmesine uygun bir ortamın oluştuğu bir dönemin başlangıcı olmuştur. Napolyon savaşları sonrasında dünya navlun oranlarının eğilimi belirgin bir şekilde aşağı yönlü olmuştur. Uzun dönemli dünya navlun piyasası endeksi, Avrupa’daki Napolyon savaşlarının sonu ve Birinci Dünya Savaşı’nın başlangıcı arasındaki 100 yılda (1814-1914) %75 oranında azalmıştır.<sup>2</sup> Bu durum ulaştırma maliyetlerini dolayısıyla mal fiyatlarını da düşürmüş, 19. yüzyılın ekonomik büyümesine ve bölgesel ticari ağların oluşmasına katkıda bulunmuştur.

Avrupa’da Napolyon savaşlarından sonra oluşan istikrar ortamında küresel bir ekonomi gelişmiştir. Bu dönemde teknolojik gelişmelerle ulaşım ve iletişim araçları gelişmiş, üretimde verimlilik artışı görülmüş, serbest ticaret ve uluslararası uyum konusundaki görüşler geniş bir alana yayılmıştır. Bu koşullar altında uzun vadeli sanayinin ve ticaretin gelişmesi, küresel ekonominin büyümesine hız kazandırmıştır. İktisat tarihinde Büyük Ayrışma diye tanımlanan bu dönemin en ayırt edici özelliği nüfusun uzun dönemli ekonomik büyümeyle birlikte artmasıdır. Batı Avrupa’da ekonomik büyümeyle birlikte Avrupa kentlerindeki nüfus artmış ve nüfusun kentlerde toplanma eylemi (kentleşme) görülmüştür.<sup>3</sup> Bu durum da kentlerin iade ihtiyaçlarını arttırmıştır. Bu koşullar altında tahıl ithalatını sınırlandıran gümrük kurallarını sürdürmenin ve korumacılığa devam etmenin mümkün olmadığı ortaya çıkınca 1846 yılından sonra İngiltere’de ve diğer Avrupa ülkelerinde uygulanan korumacı tahıl kanunları kademeli olarak kaldırılmıştır. Bütün bu gelişmeler Karadeniz ticaretinin önünü açmıştır. Karadeniz ticareti üzerine oluşan literatür, bu ticaretin artış eğilimi içinde olduğunu ifade etmektedir. Fakat bölgenin toplam ticaretinin boyutları veri yetersizliğinden dolayı ölçülemez. Dolayısıyla elde edilen istatistiksel bilgiler yetersiz olunca ticaretin rotası, seyri ve ticaret artışının geçici mi yoksa sürdürülebilir mi olduğu kesin olarak ortaya konulamamıştır. Bu araştırma, yükseldiği bilinen Karadeniz ticaretinin boyutlarını ölçmeyi, bu istatistikler sayesinde ticaretin rotasını tespit etmeyi ve Karadeniz liman kentlerinin yükselişini anlamlandırmayı hedeflemektedir. Bu çalışma, Karadeniz ticareti üzerine yapılacak sonraki çalışmalara istatistiksel bir veri seti vermesi ve bu alanda yapılacak kliometrik çalışmaların önünü açması açısından önemlidir. Araştırma periyodu, yükselişin yaşandığı bilinen 1830’dan Birinci Dünya Savaşı’nın başlangıcına kadar olan dönem olarak belirlenmiştir. Güran’a göre iktisadi tarihin temel görevi; ekonomilerin performanslarında ve yapılarında uzun dönemde meydana gelen önemli değişimleri açıklamaktır.<sup>4</sup> Ekonomik değişimlerin ancak uzun dönemde anlaşılacağı düşüncesiyle literatürde ticari büyümenin olduğunun işaret edildiği 84 yıllık bu dönem tercih edilmiştir.

## 1. Literatür Taraması ve Kapsam

Karadeniz’e dair yapılan çalışmalar değerlendirildiğinde çok zengin bir literatürün oluştuğu görülmektedir. Bu çalışmaların önemli bir kısmı şehir, idare ve demografi tarihi olarak hazırlanmıştır. Bu çalışmaya konu olan Karadeniz’in 19. yüzyılına ait uluslararası ticaret üzerine literatürün başlıca çalışmalarından oluşan özeti Tablo 1’de gösterilmiştir. Bu tabloya göre 80

<sup>1</sup> Clark, 2007: 12.

<sup>2</sup> Duru ve Yoshida’nın hazırladığı veri setinden hesaplanmıştır. Bknz: Duru ve Yoshida, 2011: 405-421.

<sup>3</sup> Avrupa kentlerinin nüfus istatistikleri için bknz: Mitchell, 1998: 74-76.

<sup>4</sup> Güran, 2012: 4.

yılı aşkın bir süredir devam eden bir literatür söz konusudur. Bununla birlikte Issawi<sup>5</sup> ve Baskıcı<sup>6</sup> gibi Karadeniz temelli olmayan fakat Karadeniz liman kentlerinin ticareti üzerine bilgi veren eserler de bulunmaktadır. Tüm bu çalışmalardan üretilen diğer çalışmalar da yer aldığına oldukça zengin bir literatür oluşmaktadır. Karadeniz'in 19. yüzyılının uluslararası ticaretine dair literatür bir arada değerlendirildiğinde, çalışmaların genellikle tek bir liman kentine odaklandığı görülmektedir. Özellikle yerli literatürde Trabzon üzerinde bir yoğunluk söz konusudur. Ayrıca Trabzon'un sadece deniz ticareti değil, Trabzon ile bağlantılı ticari kara yolları da incelemeye tabi tutulmuştur.<sup>7</sup> Liman kentlerini dünya sisteminin bir parçası ve merkez/çevre (periferi) ilişkisinin bir ifadesi olarak tanımlayan çalışmalar da mevcuttur.<sup>8</sup> Bu yaklaşım Batı'yı merkez, Doğu'yu çevre ve aralarındaki ilişkiyi sömürü sürecinin yarattığı bir bağımlılık olarak ele almaktadır. Diğer çalışmalardan farklı olarak, Turgay'ın Trabzon üzerine hazırladığı çalışması, bu yaklaşımın bir örneğini oluşturmaktadır.<sup>9</sup> Yabancı literatürde ise Kuzey veya Batı Karadeniz liman kentlerinin değerlendirildiği görülmektedir. Bu liman kentlerinin müstakil olarak değerlendirilmesi önemli bir eksiklik olarak ortaya çıkmaktadır. Bir liman kentindeki bir değişkene ait benzer değerlerin genellikle yakın konumdaki liman kentinde de ortaya çıkması olasıdır. Dolayısıyla bir liman kentinin ithalat/ihracat değerlerinin yükselişi yakınındaki liman kentinin de ticaretini yükseltebilirken, rekabet içinde olduğu diğer liman kentinin gerilemesine yol açabilir. Bu düşünceden hareketle Karadeniz ticaretini anlayabilmek için bütüncül bir bakış açısına sahip olunması gerekir.

**Tablo 1:** 19. Yüzyıl'da Karadeniz'in Uluslararası Ticareti Merkezli Başlıca Çalışmalar

Yazar	Yıl	Bölge
Harvey	1938	Kuzey Karadeniz
Issawi	1970	Trabzon
Cernovodeanu ve Marinescu	1979	İbrail ve Tuna
Siegelbaum	1980	Odessa
Kütükoğlu	1986	Trabzon
Harlaftis	1990	Kuzey Karadeniz ve Azak
Bostan	1990	Karadeniz
Turgay	1993	Trabzon
Tozlu	1997	Trabzon
Ekinci	1998	Tuna
Kardasis	2001	Kuzey Karadeniz
Kuruca	2003	Güney Karadeniz
Kaleli	2003	Trabzon
Yılmaz	2009a	Trabzon
Yılmaz	2009b	Giresun
Aygün	2009	Güney Karadeniz
Harlaftis	2010	Azak
Ersoy-Hacısalihoglu	2011	Varna
Dığıroğlu	2011	Samsun
Baskıcı	2012a	Samsun
Baskıcı	2012b	Trabzon
Coşkun-Albayrak	2012	Tuna
Yılmaz	2012	Trabzon
Yılmaz	2013	Samsun

<sup>5</sup> Issawi, 1980: 120-127.

<sup>6</sup> Baskıcı, 2005: 69-90.

<sup>7</sup> Issawi, 1970; Tozlu, 1997; Kaleli, 2003 .

<sup>8</sup> Keyder-Özveren-Quataert, 1993.

<sup>9</sup> Turgay, 1993.

Ardelenau	2014	Karadeniz
Turan	2014	Karadeniz
Elibol	2014	Kuzey Karadeniz
Elibol	2015	Karadeniz
Aygün	2016	Güney Karadeniz
Christov	2016	Burgaz
Emilciuc	2016	Galati, İbrail
Kontogeorgis	2016	Galati, İbrail, Köstence
Nemlioğlu Koca	2016	Trabzon
Ersoy-Hacısalıhoğlu	2018	Burgaz
Yılmaz	2019	Güney Karadeniz

Literatürde yer alan çalışmalardaki birincil kaynaklara bakıldığında Issawi,<sup>10</sup> Kütükoğlu,<sup>11</sup> Baskıcı,<sup>12</sup> Turgay,<sup>13</sup> Elibol<sup>14</sup> başta olmak üzere birçok çalışmada İngiliz arşiv belgelerinin kullanıldığı görülmektedir. Bununla birlikte, Fransa,<sup>15</sup> Rusya,<sup>16</sup> İspanya<sup>17</sup> ve Moldova<sup>18</sup> arşiv belgelerinden faydalanan çalışmalar da mevcuttur. Birçok çalışmada Cumhurbaşkanlığı Devlet arşivlerindeki müstakil belgeler<sup>19</sup> kullanılırken, Bostan tarafından Karadeniz’de faaliyet gösteren Osmanlı tüccarlarının tespiti için izn-i sefine defterleri kullanılmıştır.<sup>20</sup> Dığıroğlu ise makro iktisadi bir bakış açısı yerine yerel iktisadi faaliyetleri çözümleyebilmek için “Annuaire Orientale du Commerce” (Şark Ticaret Yıllıkları) başlıklı defter serisinin Samsun başlığını kullanmıştır.<sup>21</sup> Bütün bunlarla birlikte literatürde ithalat ve ihracat verilerinin büyük kısmının İngiliz arşiv belgelerinden alındığı görülmektedir. Çok az bir çalışmada Trabzon Vilayet Salnameleri kullanılmıştır. Şimdiye kadar bütüncül bir Karadeniz ticaret istatistiğinin oluşturulamamasının sebebinin devletlerin kayıt noksanlığından veya var olan kayıtların seri olamamasından kaynaklandığı anlaşılmaktadır.

Bu çalışmada, Karadeniz ticaretine dair literatürde eksik olan bütüncül bakış açısının sağlanabilmesi için Karadeniz liman kentleri bir arada değerlendirmeye alınmıştır. Bu amaçla tüm-dengelem metodu uygulanmıştır. Metot uygulanırken öncelikle Karadeniz’in toplam ticaretinin tespiti yapılmıştır. Ardından Karadeniz, ticaret bölgelerine ayrılarak incelenmiştir. Son olarak en yalın iktisadi birim olan liman kentleri değerlendirmeye dahil edilmiştir.

## 2. Ticaret Verilerinin Toplanması ve Sorunları

Karadeniz’in Osmanlı hakimiyeti dışındaki bölgelerinin 1830-1914 arası dönemine ait ithalat ve ihracat rakamları, Girit’te bulunan Araştırma ve Teknoloji Vakfı (FORTH), Akdeniz Araştırmaları Enstitüsü’nün “*Karadeniz ve Liman Kentleri 1774-1914*” başlıklı projesi kapsamında yayımlanan verilerden elde edilmiştir.<sup>22</sup> Bahsi geçen ithalat ve ihracat verileri Fransız frangı cinsinden standartlaştırılmıştır. Bu verilerde Osmanlı Devleti hakimiyetinde olan Güney Karadeniz’in ticaret verileri eksiktir. Bu eksikliği tamamlayabilmek için öncelikle Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi’ne bakılmıştır. Arşiv kayıtlarında Karadeniz limanlarına ait gümrük defterleri

<sup>10</sup> Issawi, 1980.

<sup>11</sup> Kütükoğlu, 1986.

<sup>12</sup> Baskıcı, 2012a; Baskıcı, 2012b.

<sup>13</sup> Turgay, 1993.

<sup>14</sup> Elibol, 2014.

<sup>15</sup> Kardasis, 2001; Yılmaz, 2013.

<sup>16</sup> Siegelbaum, 1980; Kardasis, 2001; Harlaftis, 2010.

<sup>17</sup> Turan, 2014.

<sup>18</sup> Emilciuc, 2016.

<sup>19</sup> Ekinci, 1998; Kuruca, 2003; Elibol, 2015.

<sup>20</sup> Bostan, 1990.

<sup>21</sup> Dığıroğlu, 2011.

<sup>22</sup> Petmezas ve Papadopoulou, <https://statistics.blacksea.gr/>, Erişim Tarihi: 01.05.2020.

aranmış, fakat bu çalışmanın incelendiği dönemi içeren gümrük defterinin bulunmadığı görülmüştür.<sup>23</sup> Ardından Osmanlı Devleti'nin yabancı ülkelerle uluslararası ilişkilerini içeren çeşitli konularda hükümlerin yazıldığı “*Düvel-i Ecnebiye Defterleri*” serilerine ait *Rusya Ahkâm Defterleri*'ne bakılmıştır.<sup>24</sup> Bu defterlerdeki İzn-i sefine kayıtları incelendiğinde, Karadeniz'e giriş ve çıkış yapan gemilerin ticarete konu olan mallarının cinsi ve miktarı kayda geçilmişken 1830'lu yıllardaki kayıtlarda taşınan malın cinsinin ve miktarının kayıt altına alınmadığı görülmüştür. Bu kayıtlarda gözlenen bir diğer husus ise ticareti yapılan malların değerlerinin dikkate alınmadığıdır. Bu sebeple vilayet salnameleri değerlendirmeye alınmıştır. 1869 ile 1904 yılları arasında hazırlanan yıllık *Trabzon Vilayet Salnameleri* incelendiğinde sadece son dört yılın ithalat/ihracat rakamlarına ulaşılmıştır.<sup>25</sup> Veri sayısı uyumadığı için Black Sea Project verileri ile anlamlı bir bütünlük oluşturulamamıştır. Böylelikle Osmanlı Devleti'nin kendi kayıtları üzerinden ticaret serileri oluşturmak mümkün olmamıştır. Son olarak Trabzon vilayetine dair yazılmış olan İngiliz konsolosluk raporları incelendiğinde seri, anlamlı ve kullanılabilir ticaret istatistikleri oluşturmanın mümkün olduğu görülmüştür.<sup>26</sup> Bu durum üzerine akla şu soru gelmektedir: Avrupa menşeli yabancı ülkelerin konsolosluk raporlarından Osmanlı liman kentlerindeki ticaret ile ilgili homojen ve seri istatistikler oluşturulabilirken, niçin Osmanlı Devleti'nde 1878 yılına kadar<sup>27</sup> sürekliliği olmayan ve dağınık bir şekilde ticaret kayıtları tutulmuştur? Bu sorunun cevabı, ülkelerin ticaret kurumuna yükledikleri anlam ile açıklanabilir. Merkantilist geleneklere sahip olan Avrupa devletleri, dış ticaret fazlası vermeyi önemsedikleri için ticaretin bölgelere göre niceliksel gelişimini takip edebilecekleri istatistikler tutmuşlardır. Fiskalist<sup>28</sup> geleneklere sahip olan Osmanlı Devleti'nde ise 19. yüzyılın son çeyreğine kadar ticaret üzerine verilerin kaydı istatistik oluşturmak için değil, idari ve mali işleyişi sürdürebilmek amacıyla tutulmuştur. Rusya Ahkâm defterlerinde malın değerinin yerine miktarının kayıt altına alınması da idari kontrol ve vergi amaçlı kayıt tutulduğuna işaret etmektedir. Osmanlı Devleti'nin bu özelliği 19. yüzyılın son çeyreğine kadar devletin “iktisadi devlet” yerine “mali devlet” özelliğinin ağır bastığını göstermektedir. Yani devletlerin ticaret kurumuna bakışları kayıt tutma alışkanlıklarını da etkilemiştir. Black Sea Project'te yayımlanan ithalat/ihracat istatistikleri Fransız frangı cinsinden hazırlanmışken, İngiliz konsolosluk raporlarındaki rakamlar İngiliz sterlini cinsinden tutulmuştur. Bu çalışmada ticaret verileri bir araya getirilirken karşılaştırma yapılabilmesi için döviz kuru üzerinde standartlaştırma yapılması gerekmiştir. Bunun için Fransız frangı üzerinden tutulan kayıtlar İngiliz sterlinine çevrilmiştir. Fransız frangı, sterline çevrilirken Denzel'in döviz kuru dönüştürme tabloları kullanılmıştır.<sup>29</sup> 19. yüzyılda birçok ülkenin altın standardını kullanması ve kur ayarlamaları nadiren yapılması sebebiyle ticaret verileri oluştururken kur farkından oluşabilecek standart sapmalar önemsiz olacaktır. Örneğin Denzel'in tablolarına bakıldığında 1844 yılı sonrasında 1 İngiliz sterlini 110 Osmanlı kuruşuna eşit seviyelerde kalmıştır. Yine 1 İngiliz sterlini, bütün bu dönem boyunca 25 frank seviyelerindedir.

Bu çalışmada kullanılan verilerin birtakım sorunlarının olduğu göz ardı edilmemelidir. Bu sorunlar 5 maddede açıklanabilir: 1) Veri seti içerisinde boşlukların bulunmasıdır. Rakamlar kesin sonucu göstermemekle birlikte ticaretin oluşturduğu eğilimi göstermektedir. Eğilimi görebilmek de yorumlayabilmek için önemlidir. 2) Küçük iskeleler verilere dahil edilmemiştir. Söz konusu iskelelerin ticaretteki paylarının önemsiz denecek kadar küçük olduğu görülmüştür. 3) Ticaret verileri cari fiyatlarla hesaplanmış olup, enflasyon etkisinden arındırılmamıştır. Uzun

<sup>23</sup> Arşiv kataloğuna göre 1627-1795 yıl aralığına ait sadece 3 adet defter bulunmaktadır; Türe ve Kaynar, 2017: 95-96.

<sup>24</sup> *Rusya Ahkâm Defterleri*, No: 84/2, 85/3, 86/4, 87/5, 91/9.

<sup>25</sup> *Trabzon Vilayet Salnamesi* (TVS), 1319:215-230; TVS, 1320:322-336; TVS, 1321:456-468; TVS, 1322: 414-428.

<sup>26</sup> *Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, Vol 1 ve 2, 2014.

<sup>27</sup> Osmanlı Devleti'nde dış ticaret istatistikleri 1878 (1294) yılından itibaren yayımlanmaya başlamıştır. Bknz: Pamuk, 1995: 1.

<sup>28</sup> *Fiskalizm*: hazineye ait gelirleri mümkün olduğu kadar yüksek düzeye çıkarmaya çalışmak ve ulaştığı düzeyin altına inmesini engellemektir; Genç, 2013: 46.

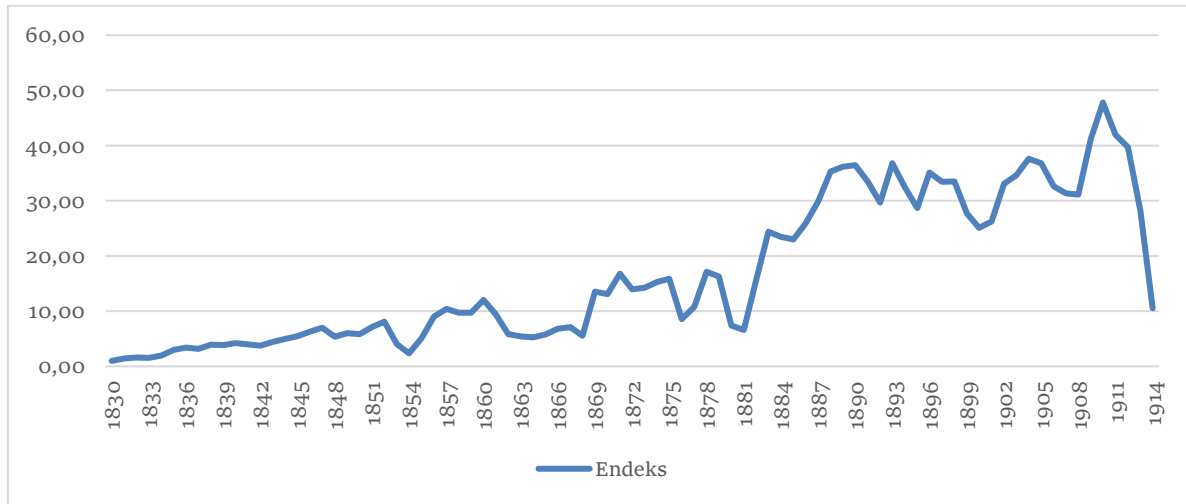
<sup>29</sup> Denzel, 2016.

bir dönem olmasından ve büyük bir coğrafyadaki fiyatların tespit edilmesinin zorluğundan ötürü ilgili veriler reel olarak hesaplanamamıştır. 4) Liman kentlerinin ticaret verileri transit ticaret de dahil edilerek kaydedilmiştir. Örneğin; İran ile ticaret Trabzon üzerinden yapıldığı için Trabzon verilerine bu transit ticaret de dahil edilmiştir. Bu durum Trabzon'un ticaret rakamlarını daha fazla göstermektedir. 5) Bölgede kaçakçılığın örgütlü bir şekilde organize olmasıdır. Arşiv belgelerine bakıldığında Güney Karadeniz'de tütün<sup>30</sup> ve tuz<sup>31</sup> kaçakçılığının yoğun şekilde yapıldığı anlaşılmaktadır. Kaçakçılık doğası gereği kayıt altına alınamadığından bu pay ticaret verilerine eklenememiştir. Bu verilerden oluşturulan istatistikler tüm bu eksiklerine rağmen Karadeniz ticaretinin eğilimini ve yönünü göstermek konusunda anlamlı olacaktır.

### 3. Karadeniz'in Toplam Ticaret Hacmi

Karadeniz havzasında oluşan ekonomik ve sosyal yapıyı incelemeye önce ticaretin bütüncül olarak görülmesi gereklidir. Karadeniz'deki denizyolu ticaretinin bir parçası olmasından ötürü Tuna nehir limanları ve Azak Denizi limanları da Karadeniz havzasına dahil edilmiştir. Karadeniz havzası içinde deniz ticaretinde etkili olan 20 adet limanın ithalat ve ihracat verileri<sup>32</sup> döviz kurları İngiliz sterlini cinsine dönüştürülerek bir araya getirilmiş ve 1830 yılı baz alınarak "Karadeniz Ticaret Endeksi (1830-1914)" oluşturulmuştur.<sup>33</sup> Bu verilere göre 1830-1910 yılları arasındaki 80 yılda Karadeniz ticareti 47,8 kat artmıştır. Aynı dönemde Karadeniz limanlarının toplam ihracatı 74,6 kat, toplam ithalatı ise 18,5 kat artmıştır. Ayrıca 1830-1914 döneminde ticaretin ortalama yıllık artış hızı %11,3'tür.<sup>34</sup> Bu istatistik Karadeniz'de ticaretin dönemsel dalgalanmaların da olmasıyla birlikte sürdürülebilir bir artış yaşadığını göstermektedir. Karadeniz liman kentlerinin 1830-1914 yılları arasındaki bu dönemde toplam ihracatı 1.062.934.000 sterlin iken toplam ithalatı 578.600.000 sterlindir. Yani bu dönemde oluşan toplam ithalat ve ihracat dengesi dikkate alındığında Karadeniz ticaretinin Avrupa ülkelerine karşı ihracat fazlası verdiği görülmektedir. Böylece Karadeniz bölgesinin belirgin bir şekilde ihracat bölgesi olduğu ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla ticaretin yönünün doğudan batıya doğru olduğu söylenebilir.

**Grafik 1:** Karadeniz Ticaret Endeksi (1830-1914)



<sup>30</sup> BOA, DH. MKT. 1397/40, H.09.05.1304

<sup>31</sup> BOA, HR. HMŞ. İŞO. 70/30, R.19.10.1325

<sup>32</sup> Söz konusu olan veriler Black Sea Project'ten alınmıştır. <https://statistics.blacksea.gr/>, Erişim Tarihi: 01.05.2020. Güney Karadeniz limanlarının verileri ise Trabzon İngiliz konsoloslugu raporlarından alınmıştır.

<sup>33</sup> Veriler için Bknz: Ek 1

<sup>34</sup> Ortalama yıllık ticaret artışları için geometrik ortalama kullanılmıştır.  $S=A(1+r)^n$  ve  $\text{Log } S = \text{Log } A + n \text{Log}(1+r)$  bileşik faiz formülü ile bulunmuştur.

Yıllık ortalama artış hızı %11,3 olan Karadeniz ticaretinin bu hızlı genişlemesinin arkasındaki en önemli faktör maliyetlerin minimizasyonudur. Hızlı ticari genişlemeye yol açan ilk maliyet minimizasyonu ulaştırma maliyetleri üzerinedir. Dünya navlun oranlarının düştüğü bu dönemde Karadeniz'in de 1869-1914 arasında tahıl taşımacılığındaki nominal navlun oranı %73 oranında düşmüştür.<sup>35</sup> Navlun oranındaki bu değişim taşımacılık maliyetlerini belirgin bir şekilde azaltmıştır. Karadeniz'de buharlı gemilere geçiş de tonajın artmasına imkân vermesiyle<sup>36</sup> taşımacılığın birim maliyetini düşürmüştür. Diğer faktör ise işlem maliyetleri minimizasyonudur. Bu maliyet türünü literatüre kazandıran iktisatçı Coase'ye göre; işlem maliyetleri piyasada fiyat mekanizmasını kullanmanın maliyetidir. Pazarlık maliyetleri, sözleşme maliyetleri, denetleme maliyetleri, kurallara uyulmaması halinde oluşacak olan yaptırım maliyetlerinden oluşur.<sup>37</sup> Rusya ve Osmanlı devletlerinde 19. yüzyıl boyunca kurumlar ve organizasyonlar (ticaret antlaşmaları, ticaret hukuku, mahkemeler, tüccar grupları vb.) geliştirilerek ve iç yapısal mevzuatlar ticareti kolaylaştırmaya yönelik organize edilerek işlem maliyetleri minimizasyonu sağlanmıştır. Bununla birlikte bazı dönemlerde içsel ve dışsal şokların etkisiyle konjonktürel daralmalar da yaşanmıştır. Bunların nedeni olarak; 1) Kıyı devletlerinde meydana gelen savaşlar, 2) boykotlar, 3) kıyı liman kentlerinde meydana gelen salgın hastalıklar ve 4) Avrupa ülkelerinde meydana gelen korumacılık politikaları sayılabilir. Bu konjonktürel daralmaların ortak özelliği içsel veya dışsal şokun etkisi geçtikten sonra geri dönülebilir olmasıdır. Dolayısıyla bu daralma dönemleri Karadeniz ticaretinin artış hızını yavaşlatmaktan öteye gidememiştir. Bununla birlikte son 5 yılda ise toplam ticaret %78 oranında azalmış, 1914 yılında ticaret ortalaması Kırım Savaşı sonundaki 1957 yılı ortalamasına geri dönmüştür. Bu daralma dünya savaşına doğru giden bu dönemde İngiltere dışındaki Avrupa ülkelerinin serbest ticareti terk edip gümrük vergilerini arttırarak korumacılık politikalarına geçmesiyle açıklanabilir. Karadeniz coğrafyası üzerinden yapılan uluslararası ticaretin toplam hacmi bu şekilde ortaya konulduktan sonra mekânsal dağılımın da değerlendirmeye alınması gerekir.

#### 4. Karadeniz Ticaretinin Mekânsal Örgütlenmesi

##### 4.1. Karadeniz Ticaretinin Bölgelerine Dağılımı

Karadeniz'in toplam ticaret hacmi hesaplandıktan sonra Karadeniz ticareti Tablo 2'de de görüldüğü üzere 6 bölgeye ayrılmıştır. Karadeniz ticaretinde Tuna Nehri ve Azak Denizi limanlarının etkisinin belirlenebilmesi için bu limanlar Batı ve Kuzey bölgelerinden ayrı yazılmıştır. Güney Karadeniz'de ise işlem hacmi en yüksek olan 3 liman kenti dahil edilmiştir. Güney Karadeniz kıyısı, Osmanlı Devleti içinde Trabzon Vilayeti sınırları içinde bulunmaktadır.

**Tablo 2:** Karadeniz Bölgeleri ve Liman Kentleri

<b>Batı Karadeniz Kıyısı</b>	Köstence, Varna, Burgaz
<b>Tuna Kıyısı</b>	Galati (Kalas), İbrail
<b>Kuzey Karadeniz Kıyısı</b>	Odessa (Hocabey), Nikolayev, Sivastopol, Feodosya (Kefe), Evpatorya (Gözleve)
<b>Azak Denizi Kıyısı</b>	Taganrog (Taygan), Rostov, Mariupol, Berdyansk, Kerç (Yenikale)
<b>Doğu Karadeniz Kıyısı</b>	Batum, Novorossiysk
<b>Güneydoğu Karadeniz Kıyısı</b>	Trabzon, Samsun, Giresun

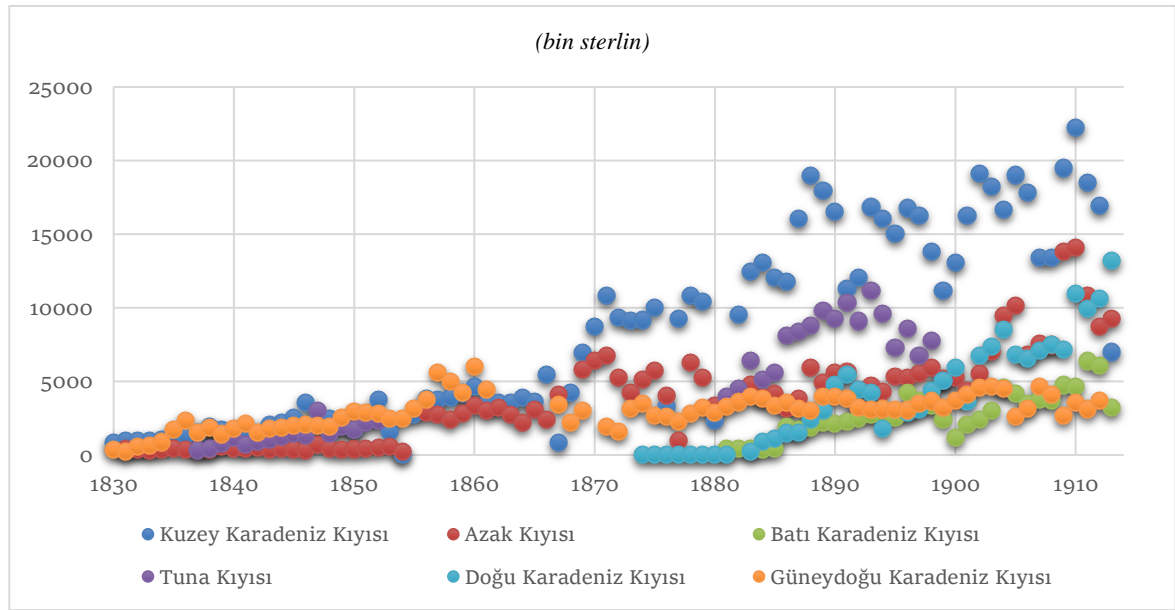
<sup>35</sup> Mohammed ve Williamson'ın hazırladığı veri setinden hesaplanmıştır. Bknz: Mohammed ve Williamson, 2004: 179-180

<sup>36</sup> Baskıcı, 2005:70

<sup>37</sup> Coase, 1937: 386-405

Grafik 2'ye göre, bölgelerin ticareti Kırım Savaşı'na kadar birbirine yakın seyrederken, savaş sonrasında farklılıklar oluşmaya başlamıştır. Kırım Savaşı'nda Kuzey Karadeniz limanlarının tahrip olması Güneydoğu Karadeniz'i, Karadeniz'in en yüksek ticaret hacmine ulaştırmıştır. Savaş sonrası oluşan yeni dönemde ise kuzey limanlarının gerisinde kalmıştır. Bu grafik Kuzey limanlarının savaş sonrasındaki on yılda toparlandığını ve daha sonra büyük bir ayrışma yaşayarak hızlıca yükseldiğini göstermektedir. Bununla birlikte Kuzey Karadeniz kıyısının ticaret grafiğinin Karadeniz'in toplam ticaretine paralel geliştiğinin görülmesi aslında Karadeniz ticaretinin 1870 yılından itibaren büyük oranda Kuzey Karadeniz ticareti olduğuna işaret etmektedir. 1830-1914 yılları arasındaki toplam ticaret paylara ayrıldığında Karadeniz ticaretinin büyük oranda Kuzey Karadeniz limanlarından (%42'si kuzey kıyısı ve %19'u da Azak kıyısı olmak üzere %61) yapıldığı anlaşılmaktadır. Bölgelere göre toplam ticaretin geri kalan dağılımı şöyledir; %14 Güneydoğu, %10 Doğu, %10 Tuna ve %5 Batı. İlgili dönemde yapılan ihracatın bölgelere göre payına bakıldığında, toplam ihracatın %72'sinin kuzey limanlarından (%46'sı Kuzey kıyısı ve %26'sı Azak kıyısı) yapıldığı görülmektedir. Geri kalanı ise %8 Doğu, %8 Güneydoğu, %8 Tuna ve %4 Batı limanlarından oluşmaktadır. Toplam ithalatın payları ise şöyledir; %34 Kuzey kıyısı, %25 Güneydoğu, %14 Doğu, %14 Tuna, %8 Batı, %5 Azak.

**Grafik 2:** Karadeniz Ticaretinin Bölgelere Göre Dağılımı (1830-1914)



**Kaynak:** <https://statistics.blacksea.gr/>, Erişim Tarihi: 01.05.2020 ve Trabzon İngiliz konsolosluğu raporları

1870'lerden sonra Karadeniz'in kuzeyi ile güneyi arasında oluşan belirgin fark iki temel faktörden oluşmaktadır; 1) Rusya ve Osmanlı devletlerinin 19. yüzyıldaki Karadeniz ticaretine dair politikalarındaki farklılık, 2) Avrupa kentlerinin Rusya tahılına olan ihtiyacı. Kuzey Karadeniz liman kentlerinin dönüşümü Rusya'da I. Petro döneminden itibaren tesis edilen bilinçli bir Karadeniz politikasının ürünüdür. Rusya, I. Petro döneminden itibaren Karadeniz kıyı şeridindeki sınırlarını genişletmiş, literatürde Türk Gölü<sup>38</sup> olarak bilinen Karadeniz'de Osmanlı hakimiyetini sınırlandırmış ve Karadeniz üzerindeki ağırlığını giderek arttırmıştır. Aynı dönemde Osmanlı Devleti'nin ise Anadolu'nun yöresel problemlerini kontrol etme yeteneği giderek azalmıştır. Rusya, Karadeniz üzerinden yükselecek olan ticaret potansiyelini öngörerek malların kara ulaştırma maliyetini azaltmak için iç kesimler ile Taganrog, Rostov, Odessa, Sivastopol, Poti, Batum, Novorossiysk gibi liman kentleri arasına demiryolları yatırımlarına başlarken, Güney Karadeniz'de ise yetkililer tarafından önerilmesine ve fizibilite araştırmaları

<sup>38</sup> İnalçık, 2008: 51-52.



yapılmasına rağmen demiryolları yatırımı gerçekleştirilememiştir. Örneğin 1893 tarihli bir İngiliz konsolosluk raporunda ticari eşyanın kara yoluyla taşınmasının oldukça zor olduğu, kervanlarla yapılan taşıma için Trabzon'dan Erzurum'a 10 gün, Tebriz'e ise 35 gün gerekli olduğu ve demiryolu yapımına şiddetle ihtiyaç olduğu belirtilmiştir.<sup>39</sup> 1862 yılında yazılan bir İngiliz konsolosluk raporuna göre Samsun'dan Sivas'a demiryolu hattı kurulması halinde Samsun'un tahıl ticaretinde Odessa kadar önemli bir liman olacağı yazılmaktadır.<sup>40</sup> 1909 yılındaki raporda ise Sivas, Harput ve Diyarbakır'ın çoğu zaman ucuz ulaşım eksikliğinden ve Samsun ile demiryolu hattı kurulamamasından dolayı mahsullerin çürümeye bırakıldığı yazılmaktadır.<sup>41</sup> 1910 yılında Giresun-Karahisar arasına demiryolu yapımı üzerine görüş belirten bir demiryolları müdürü ise Güney Karadeniz kıyısında bir demiryolu yapımının zorunluluk olduğunu fakat Trabzon ve Samsun hattının daha öncelikli olması gerektiğini belirtmektedir.<sup>42</sup> Bütün bu ihtiyaca rağmen merkezi devletin gerekli tahsisatı ayıramamasından dolayı demiryolu hatları kurulamamıştır. Demiryolu hattının kurulamaması ve diğer liman yatırımlarının da görece geç kalması Güney Karadeniz liman kentlerinin diğer bölge liman kentleri ile olan rekabette geri kalmasına neden olmuştur. Osmanlı Devleti tarafından 1860'da Köstence'de, 1866'da da Varna'da diğer liman kentlerine göre erken sayılabilecek tarihlerde demiryolları bağlantıları kurulmuş fakat 1877-78 Savaşı sonrasında bu liman kentleri elden çıkınca demiryolları da el değiştirmiştir.<sup>43</sup> Bütün bunlara rağmen Osmanlı Devleti hakimiyetinde bulunan Güneydoğu kıyısı, Kırım Savaşı dönemi ve sonraki birkaç yıldaki ticaret performansını gösteremese bile 84 yıllık bu dönemde toplam ticaretten %14'lük bir pay almayı başarmıştır. Pamuk'un yeniden döküm hesaplamasıyla yayımladığı dış ticaret verilerine göre aynı tarih aralığındaki Osmanlı Devleti'nin dış ticaret hacmi 7,5 kat artarken<sup>44</sup>, Güneydoğu Karadeniz kıyısının dış ticareti 10,5 kat artmıştır. Dolayısıyla Güneydoğu Karadeniz kıyısında oluşan toplam deniz ticaretinin artış oranı, tüm Osmanlı Devleti'nin dış ticaret hacminin artış oranından fazladır. Kuzey limanlarının yükselişinin ikinci önemli faktörü, Güney Rusya'nın tahıl üretimi ve ihracındaki avantajıdır. Sanayileşme süreci Avrupa'nın kent nüfusunda artışa yol açmış<sup>45</sup> ve bu durum da kentin imarı ve iaşesi ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. 1830'lardan sonra Rusya'nın ihracatının temel dayanağı tahıl (arpa, çavdar ve özellikle buğday) olmuştur.<sup>46</sup> Dünya savaşından önce Rus buğdayı dünya buğday ihracatının üçte birine ulaşmaktaydı.<sup>47</sup> 1900-1913 döneminde Rusya'nın tahıl ihracatı, toplam ihracatının yaklaşık yarısını oluştururken bu ihracatın yaklaşık %75-90'ı boğazlardan, dolayısıyla Karadeniz'den geçmekteydi.<sup>48</sup> 1846'dan sonra öncelikle İngiltere'de daha sonra diğer Avrupa ülkelerinde yabancı tahıl ithalatını sınırlandırıcı tahıl kanunlarının kaldırılmasıyla birlikte Kuzey Karadeniz bölgesi için uygun ortam yaratılmış oldu. Bütün bu koşulların bir arada oluşu Karadeniz'in Kuzey kıyısını dünyanın en önemli tahıl ihraç merkezlerinden biri haline getirmiştir.

#### 4.2. Karadeniz Ticaretinin Limanlara Göre Dağılımı

Karadeniz ticaretinin bölgelere göre dağılımı incelendikten sonra liman kentlerine göre dağılıma bakılmalıdır.<sup>49</sup> Karadeniz ticaretinde yeni limanların ağırlığını arttırması ve rekabetin artmasından dolayı ticareti 1860 öncesi ve sonrası olarak ikiye ayırmak gerekir. Karadeniz ticaretinin 1830-1860 yılları arasını içeren ilk dönemine bakıldığında toplam ticaretin

<sup>39</sup> *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, Vol.III, 2014: 1223.

<sup>40</sup> *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, Vol.I, 2014: 287.

<sup>41</sup> *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, Vol.III, 2014: 1550.

<sup>42</sup> BOA, DH. MUI. 76/74, H. 14.04.1328, [M.25.04.1910].

<sup>43</sup> King, 2006:205.

<sup>44</sup> Pamuk, 1995: 25.

<sup>45</sup> Avrupa kentlerindeki nüfus artışı istatistikleri için bkz: Mitchell, 1998: 74-76.

<sup>46</sup> Ananich, 2006: 399-400.

<sup>47</sup> King: 198.

<sup>48</sup> Bodger, 1996: 79.

<sup>49</sup> Karadeniz liman kentlerinin toplam ticaretinin grafiği için bkz: Ek 2.

%73'ünün Trabzon ve Odessa liman kentlerinde kümelendiği görülmektedir. Bu iki liman kentinin ticaret payları başa baş gelişirken %37'lik payı ile Trabzon, %36'luk paya sahip olan Odessa'dan çok az farkla öndedir. 1860'lardan sonra ise Karadeniz ticaretinde Odessa'nın hakimiyeti belirginleşmiştir. 1860 ile 1914 arasında Karadeniz ticaretinden en yüksek payı alan liman kenti %30 ile Odessa'dır. Odessa'dan sonra gelen ve payları %5 ile %10 arasında olan liman kentleri şunlardır: Nikolayev, Rostov, Trabzon, Batum, Novorossiysk, Taganrog ve İbrail. Geri kalan liman kentlerinin Karadeniz ticaretindeki payları ise %5'in altındadır. Stratejik bir konumda bulunan Sivastopol'un ticaretindeki çarpıcı düşüş kullanım amacının değişmesiyle ilişkilidir. Sivastopol'un 1890 yılında askeri amaçla kullanılmasına karar verilince ticaret limanı Feodosya'ya kaydırılmıştır. 1905 yılında ise dış ticaret limanı tamamen kapatılmıştır.<sup>50</sup>

1860'lara kadar Odessa ile başa baş rekabet edip en yüksek ticaret payına sahip olan Trabzon'un 1860'lardan sonra oluşan ikinci dönemdeki ticaret payı %37'den %7'ye düşmüştür. Kırım Savaşı'ndan sonra bir süre daha ticaretteki ağırlığını koruyan Trabzon'un sonraki yıllarda Karadeniz ticaretindeki payını diğer limanlara kaptırdığı görülmektedir. Trabzon'dan geçen İran transit ticaretinin miktarına bakıldığında<sup>51</sup> Trabzon'un Karadeniz ticaretindeki önemi İran'a giden antik karayolunun başında olmasındandır. İngiltere'nin İran ile ticareti önceleri Basra körfezinin Buşir limanı üzerinden yapılırken, Karadeniz'in uluslararası taşımacılığa açılmasından sonra ilk çağlardan beri bilinen antik Trabzon-İran transit yolu daha kısa bir yol olarak öne çıkmıştır. Dolayısıyla Trabzon liman kentinin ticareti, İran transit ticaretiyle birlikte 1860'lara kadar hızlı bir yükseliş yaşamıştır. Bu tarihten itibaren ise Trabzon liman kentinin ticaretteki payının düşüşü üç faktör üzerinden açıklanabilir; 1) Trabzon liman kentinde ticaret için gerekli yatırımlarının yapılamaması veya geç yapılması 2) İran transit ticaretinin Rusya ile Osmanlı arasında bir rekabet alanı haline gelmesi. Rusya, İran transit ticaretini Kafkaslar üzerinden kendi tarafına çekebilmek için adım adım stratejisini geliştirmiştir. 1877-78 savaşıdan sonra Rusya, Batum'u kontrolüne almış, önce serbest ticaret limanı haline getirmiş, sonra Batum-Tiflis-Bakü demiryolu hattını yaparak Trabzon-İran transit yoluna rakip olmuştur. 1869'da seyyah Deyrolle'a göre de Rusya, İran ticaretine çok önem vermiş ve daha uygun şartlar sağlayarak bu ticareti kendi topraklarına çekmeye başlamıştır.<sup>52</sup> Trabzon'da demiryolu yapımı mümkün olmayınca İran ticaretinin azalmasının önüne geçebilmek için transit karayolunun tamirine karar verilmiştir. 1880 yılında önce bu yolun Erzurum'a kadar olan kısmı,<sup>53</sup> 1884 yılında ise İran sınırına kadar olan kısmı yeniden düzenlenmiştir.<sup>54</sup> 3) 1869 yılında Süveyş kanalının açılması ile İran transit ticaretine üçüncü bir cephenin oluşmasıdır. Kanalın açılması ve işlem hacminin giderek artmasıyla İran'ın Avrupa ile olan ticaretinin ağırlığı Basra-Bağdat-Kirmanşah-Tahran yoluna yönelmiştir.<sup>55</sup> Tüm bu faktörler sonucunda Trabzon'un Karadeniz ticaretindeki payı ciddi oranda düşmüştür.

İthalat/ihracat değerlerine bakıldığında Karadeniz ticaretine dahil olan 20 liman kentinin 16'sının ihracat limanı olduğu görülür. 1830-1914 yılları arasındaki 84 yılda liman kentlerinin ihracat paylarına bakıldığında en yüksek ihracat oranı olan %30'luk dilim Odessa tarafından karşılanmaktadır. Diğer ihracat dağılımı da şu şekildedir; %12 Nikolayev, %12 Rostov, %7 Taganrog, %6 Novorossiysk ve %5 İbrail. Geri kalan liman kentlerinin toplam ihracat içindeki payı %5'in altındadır.<sup>56</sup> İlgili dönemdeki ithalat paylarına bakıldığında Karadeniz liman kentlerinin yaptığı ithalatın yarısından fazlası, %33 ile Odessa ve %20 ile Trabzon liman kentinin

<sup>50</sup> Grinevetsky, vd., 2015: 693.

<sup>51</sup> BOA, Y. A. RES. 10/18, H.19.04.1298,[21,03,1881].

<sup>52</sup> Deyrolle, 1939: 1.

<sup>53</sup> BOA, İ.MMS., 3134, H.29.07.1297, [M. 07.07.1880].

<sup>54</sup> BOA, İ.MMS., 3421, H.21.09.1301, [M. 15.07.1884].

<sup>55</sup> Issawi, 1970: 22.

<sup>56</sup> Diğer liman kentlerinin payı: %4 Trabzon, %4 Berdyansk, %3 Mariupol, %3 Galati, %3 Samsun, %2 Batum, %2 Feodosya, %2 Burgaz, %2 Varna, %1 Köstence, %1 Sivastopol ve %0,4 Giresun.

toplamından oluşmaktadır. Ardından %13 Batum, %8 Galati, %6 İbrail, %5 Varna, %4 Samsun, %3 Taganrog'dur. Geri kalan limanların ithalattaki payı %3'ün altındadır.

Karadeniz'den yapılan ihracatın yarıdan fazlası başta buğday olmak üzere tahıl ürünleridir. Geri kalanı ise Batı'da talebi yüksek olan ve hammadde niteliği taşıyan ürünlerden oluşmaktadır. 1880'lerden itibaren Doğu ve Batı Karadeniz üzerinden petrol ticareti yapılmaya başlanmıştır. Doğu'da Bakü ve Grozni'den gelen petrol Batum ve Novorossiysk üzerinden ihraç edilmektedir. 1883'te Batum-Tiflis-Bakü demiryolunun tamamlanması Batum'u Rus petrolünün önemli bir çıkış noktası yapmıştır. Batı Karadeniz'de ise Romanya'dan (Ploiești) çıkarılan petrolün ihracı Köstence üzerinden yapılmıştır. 1910 yılından sonra Romanya petrolünün taşınması Ploiești-Slobozia demiryolu hattı sayesinde gerçekleşmiştir. Karadeniz liman kentlerinin ithal ettikleri mallara bakıldığında başta tüketimi giderek yaygınlaşan şeker ve pamuklu dokuma olmak üzere sanayi malları ilk sıralarda yer almaktadır.<sup>57</sup>

Karadeniz bölgesinde yaşanan ticari genişlemenin liman kentleri üzerindeki en önemli sonucu kentleşme sürecinin başlamasıdır. Kentleşmenin ölçütleri arasında en önemlisi nüfus artışlarıdır.

Nüfus rakamları düzenli olarak kaydedilmemiş olsa da eldeki verilere göre liman kentlerine bakıldığında Odessa 1750 yılında 2.000 kişi<sup>58</sup> iken 1914 yılında 630.000 kişiye<sup>59</sup>, Rostov 1811'de 4.000 kişi iken 1914'te 172.000 kişiye<sup>60</sup>, Nikolayev 1811'de 4.000 kişi iken 1914'te 103.000 kişiye<sup>61</sup>, Galati 1774'te 3.000 kişi iken 1914'te 72.512 kişiye<sup>62</sup>, Taganrog 1830'da 10.000 kişi iken 1897'de 48.000 kişiye, Varna 1831'de 5.167 kişi<sup>63</sup> iken 1910 yılında 41.419 kişiye<sup>64</sup> ulaşmıştır. Osmanlı hakimiyetindeki Güney Karadeniz bölgesine bakıldığında ise Trabzon 1831 yılında 6300 erkek nüfusa<sup>65</sup> (tahmini toplam nüfus 12.000-13.000) sahip iken 1900 yılında 133.942, 1904 yılında 51.016 kişidir.<sup>66</sup> Samsun ise 1869 yılında 19.117 erkek nüfusa<sup>67</sup> (tahmini toplam nüfus 38.000-39.000) sahip iken 1914 yılında 105.044 kişiye ulaşmıştır.<sup>68</sup> Son yıllarda Trabzon'un nüfus kaybedip, Samsun'un daha fazla nüfus çektiği anlaşılmaktadır. Bu durum Güney Karadeniz'de cazibe merkezinin Trabzon'dan Samsun'a kaydığını göstermektedir. Karadeniz liman kentlerindeki nüfus artışlarının böylesine büyük oranlarda gerçekleşmesinin sebebi olarak bölgenin sunduğu ekonomik fırsatlar söylenebilir. Artan nüfusla beraber liman kentleri yeniden dizayn edilmiş, inşaatlar artmış, oteller kurulmuş, kiralalar yükselmiş, para-kredi ilişkileri gelişmeye başlamış ve liman kentlerinin uzak hinterlandlarına ulaşım olanakları geliştirilmiştir. Bütün bunlarla birlikte Karadeniz'deki büyük liman kentlerinin yakınındaki küçük liman kentlerinin de yakınsama etkisiyle kentleşmeleri hızlanmıştır.

## Sonuç

Dünya ekonomisinde Büyük Ayrışma'nın yaşandığı dönemde Karadeniz'de oluşan ticaret artışının geçici mi yoksa sürekli bir artış mı olduğunu anlamanın yolu ticaret hacmini tespit etmektir. Bu amaçla bu çalışmada Karadeniz ticaretine dahil olan 20 adet limana ait birincil kaynaklardaki veriler bir araya getirilerek "*Karadeniz Ticaret Endeksi*" oluşturulmuştur. 1830 ile 1910 arasındaki 80 yılda Karadeniz ticaretinin 47,8 kat arttığı tespit edilmiştir. Sonraki 5 yılda ise %78'lik bir azalışın yaşandığı görülmüştür. Ticaretin azalış yaşadığı bu

<sup>57</sup> Elibol, 2014:138

<sup>58</sup> Mitchell, 1998: 75

<sup>59</sup> Herlihy, 1991: 234

<sup>60</sup> Pallot ve Shaw, 1990: 257; Kardasis, 2001:34

<sup>61</sup> Kardasis, 2001: 34

<sup>62</sup> Petmezas ve Papadopoulou, www.blacksea.gr

<sup>63</sup> Karpat, 1985: 110

<sup>64</sup> Ersoy-Hacısalıhoğlu, 2011: 100

<sup>65</sup> Karpat, 1985: 114

<sup>66</sup> TVS, 1322: 431

<sup>67</sup> TVS, 1286:66

<sup>68</sup> Karpat, 1985: 184-185

yılların Avrupa’da serbest ticaretin yerini korumacılık politikalarına bıraktığı döneme denk gelmesi dikkat çekicidir. Dolayısıyla Avrupa’daki ekonomik liberalizmin sonu ticaret endeksini de aşağıya çekmiştir. Bununla birlikte 1830-1914 yılları arasındaki Karadeniz ticaretinin ortalama yıllık ticaret artışı %11,3’tür. Bu iki istatistik 19. yüzyıl boyunca Karadeniz’de sürdürülebilir bir ticaretin oluştuğunu göstermektedir.

Karadeniz ticaretine dair bu genel çerçeve çizildikten sonra ticaretin mekânsal örgütlenmesine bakmak gerekir. Bunun için Karadeniz limanları altı bölgeye ayrılmıştır. Bu bölgelerin Karadeniz ticaretindeki oranlarına bakıldığında 1860 yılına kadar birbirlerine yakın bir ticaret seyri izlenirken, 1860’lı yıllardan sonra Karadeniz ticaretinde Rusya’ya ait olan Kuzey limanlarının ağırlık kazandığı açık bir şekilde görülmektedir. Bunun arkasında Rusya’nın ticaret politikalarının, daha etkin maliyet minimizasyonu yöntemlerinin ve Rusya steplerinde yetiştirilen tahıla olan talebin artmasının rolü vardır. Bir sonraki aşama olarak limanların ticaretine bakıldığında 1860 yılına kadar Trabzon ve Odessa liman kentlerinin Karadeniz ticaretinde başa baş rekabet ettikleri ve Trabzon’un küçük bir farkla daha üstün olduğu görülürken, Kırım Savaşı sonrasında oluşan ortamda liman kentlerinin ticari seyri değişmiştir. Karadeniz ticaretinin bu ikinci döneminde en büyük ticaret limanı tartışmasız olarak Odessa’dır. Bu dönemde Karadeniz ticaretinde rekabet eden liman kentlerinin sayısı artmış ve Trabzon geriye düşmüştür. Bütün bunlarla birlikte Karadeniz ticaretinde rol oynayan bu 20 liman kentinin 16’sı ihracat limanıdır. Karadeniz bölgesinin ithalat/ihracat dengesine bakıldığında Karadeniz bölgesinin lehine bir ihracat fazlasının oluştuğu ortaya çıkmıştır. Sanayileşen ve kentleşme yaşayan Avrupa kentlerinin 19. yüzyıl boyunca giderek artan tahıl ihtiyacı Karadeniz bölgesinin ihracat rakamlarına yansımıştır. Dolayısıyla genel bilinenin aksine ticaretin doğudan batıya doğru olduğunu ve Karadeniz liman kentlerinden ziyade ipeş ihtiyaçlarından ötürü Avrupa kentlerini bağımlı hale getirdiğini söylemek mümkün görünmektedir. Bu durum da Karadeniz ticareti özelinde Batı’yı merkez, Doğu’yu çevre (periferi) olarak tanımlayan teorileri şüpheli kılmaktadır. Bütün bu sonuçlarıyla birlikte bu çalışma Karadeniz ticaretini makro ölçekli inceleyen bir analizdir. Birbirlerini etkileyebildikleri için Karadeniz havzası içindeki liman kentlerini bağımsız birer araştırma birimi olarak çalışmak yanıltıcı olacaktır. Bu yüzden bütünün bir parçası olarak Karadeniz liman kentleri üzerine mikro çalışmalar genişletilmelidir. Bu çalışmada hesaplanan ticaret endeksi, bundan sonraki Karadeniz ticareti üzerine yapılacak olan kliometrik çalışmalara yeni bir değişken sağlayacaktır. Günümüzdeki Karadeniz ticaretinin durağanlığına rağmen 19. yüzyılda yaşadığı bu büyük yükselişi anlayabilmek için bunu sağlayan kurumlar ve organizasyonlar gibi maliyet minimizasyonu yöntemleri araştırılmalı ve bu koşullar altında Karadeniz ticareti örneği üzerinden daha destekli teoriler oluşturulmalıdır.

## KAYNAKÇA

### Arşivler

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

### Diğer Kaynaklar

Ananich, Boris, (2006), “The Russian Economy and Banking System”, *The Cambridge History of Russia*, 2, (Ed. Maureen Perrie), Cambridge Press, 394-426.

Ardelenau, Constantin, (2014), “The Opening and Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774-1853)”, *Euxeinos*, 14, 30-52.

Aygün, Necmettin, (2009), “Osmanlı Devleti’nin Son Zamanlarında Karadeniz’in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler”, *Karadeniz Araştırmaları*, 6/23, 41-76.

\_\_\_\_\_, (2016), *Karadeniz’den Osmanlı Ekonomisine Bakış*, Cilt 1 ve 2, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları.

Baskıcı, Murat, (2005), *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitapevi, Ankara.

\_\_\_\_\_, (2012a), "XIX. Yüzyılda Samsun: İktisadi Değişim ve Yükseliş", *Samsun Sempozyumu*, 13-16 Ekim 2011, C.3, (Ed: M. Aydın, B. Şişman, S. Özyurt, H. Atsız), Samsun Valiliği Yayınları, Samsun, 489-502.

\_\_\_\_\_, (2012b), "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 67/3, 33-56.

Bodger, Alan, (1996), "Russia and The End of The Ottoman Empire", *The Great Powers and The End of The Ottoman Empire*, (Ed. Marian Kent), Frank Cass & Co. Ltd., 76-110.

Bostan, İdris, (1990), "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Türklük Araştırmaları Dergisi*, 6, 21-51.

Cernovodeanu, Paul-Marinescu, Beatrice, (1979), "British Trade in The Danubian Ports of Galatz and Bralia between 1837 and 1853", *The Journal of European Economic History*, VIII/3, 707-742.

Clark, Gregory, (2007), *A Farewell to Alms: A Brief Economic History Of The World*, Princeton University Press.

Coase, Ronald H., (1937), "The Nature of The Firm", *Economica*, 4/16, November, 386-405.

Coşkun Albayrak, Gökçen, (2012), *19. Yüzyılda Osmanlı Tuna'sında Ticaret*, Marmara Üniversitesi, SBE, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.

Denzel, Markus A. (2016), *Handbook of World Exchange Rates 1590-1914*, Routledge.

Deyrolle, Théophile, (1939), *1869'da Trabzon'dan Erzurum'a*, (Çev. Reşad Ekrem Koçu), Çığır Kitapevi, Ankara.

Dıñoğlu, Filiz, (2011), *19. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun*, Marmara Üniversitesi, SBE, İktisat Anabilim Dalı, İktisat Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.

Dimitter Christov, (2016), "The Rise of a Port: Socio-economic Development of Burgas in the 19th Century", *Port Cities of The Western Black Sea Coast and The Danube: Economic and Social Development in The Long Nineteenth Century*, (Ed. Constantin Ardeleanu, Andreas Lyberatos), Corfu, 177-212.

Duru, Okan-Yoshida, Shigeru, (2011), "Long Term Freight Market Index and Inferences", *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 27/3, 405-421.

Ekinci, İlhan, (1998), *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, SBE, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun.

Elibol, Numan (2014), "İngiltere-Rusya Ticaretinde Karadeniz 1818-1850", *Marmara Üniversitesi İ.İ.B. Dergisi*, 36/2, 115-143.

\_\_\_\_\_, (2015), "Osmanlı Belgelerinde İngiltere'nin Karadeniz Ticareti 1842-49", *The Journal of Academic Social Science Studies*, 33, 41-55.

Emilciuc, Andrei, (2016), "The trade of Galati and Bralia in The Reports of Russian Officials from Sulina Quarantine Station (1836-1853)", *Port Cities of The Western Black Sea Coast and The Danube: Economic and Social Development in The Long Nineteenth Century*, (Ed. Constantin Ardeleanu, Andreas Lyberatos), Corfu, 63-93.

Ersoy Hacısalihoğlu, Neriman, (2011), "XIX. Yüzyılda Liman Şehri Varna'da Nüfus Yapısı ve Ticaret", *Prof. Dr. Şevki Nezihi Aykut Armağanı*, (Haz. Gülden Sarıyıldız, Niyazi Çiçek, İshak Keskin, Sevil Pamuk), Etkin Kitaplar, İstanbul, 97-114.

\_\_\_\_\_, (2018), "19. Yüzyılda Burgaz Kasabasının Gelişimi ve Karadeniz Ticaretindeki Önemi", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, 16/24, 369-388.

Genç, Mehmet, (2013), *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, 9. Baskı, İstanbul: Ötüken Yayınları.

Grinevetsky, Sergei R.- Zonn, Igor S. – Zhiltsov, Sergei S.- Kosarev, Aleksey N.- Kostianoy, Andrey G. (2015), *The Black Sea Encyclopedia*, Springer.

Güran, Tefvik (2012), *İktisat Tarihi*, İstanbul: Der Yayınları.

Harlaftis, Gelina, (1990), “The Role of The Greeks in the Black Sea Trade”, *Shipping and Trade 1750-1950: Essays in International Maritime Economic History*, (Ed. L. R. Fischer and H. W. Nordvik), Lofthouse Publication, 63-95.

\_\_\_\_\_, (2010), “Trade and Shipping in The Nineteenth Century Sea of Azov”, *International Journal of Maritime History*, XXII/1, June, 241-251.

Harvey, Mose L., (1938), *The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance*, PhD Dissertation Thesis, Berkeley: University of California.

Herlihy, Patricia, (1991), *Odessa: A History 1794-1914*, Harvard University Press.

Issawi, Charles, (1970), “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route”, *International Journal Middle East Studies*, 1/1, 18-27.

\_\_\_\_\_, (1980), *The Economic History of Turkey 1800-1914*, The University of Chicago Press.

İnalçık, Halil, (2008), “Fatih, Boğazların Tahkimi, Karadeniz; Bir Osmanlı Gölü”, *Çanakkale Savaşları Tarihi*, C. 1, (Ed. Mustafa Demir), Değişim Yayınları, İstanbul, 45-52.

Kaleli, Hüseyin, (2003), “19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9, 21-39.

Kardasis, Vassilis, (2001), *Diaspora Mercants in The Black Sea: The Greeks in Southern Russia 1775-1861*, Lexington Books.

Karpat, Kemal H., (1985), *Ottoman Population 1830-1914: Demographic and Social Characteristics*, The University of Wisconsin Press.

Keyder, Çağlar-Özveren Y. Eyüp-Quataert Donald, (1993), “Port-Cities in the Ottoman Empire: Some Theoretical and Historical Perspectives”, *Review (Fernand Braudel Centre)*, 16/4, 519-558

King, Charles, (2006), *The Black Sea: A History*, Oxford University Press.

Kontogeorgis, Dimitrios, (2016), “International and National Ports. The Competition between the Ports of Brăila / Galați and Constanța during the Period 1878-1914” *Port Cities of The Western Black Sea Coast and The Danube: Economic and Social Development in The Long Nineteenth Century*, (Ed. Constantin Ardeleanu, Andreas Lyberatos), Corfu, 95-128.

Kuruca, Nazım, (2003), *19. Yüzyılda Trabzon Gümrüğü ve Çevre Ticareti*, Marmara Üniversitesi, Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.

Kütükoğlu, Mübahat S. (1986), “XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti”, *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Bildirileri*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları, Samsun, 97-108.

Mitchell, B.R. (1998), *International Historical Statistics, Europe 1750-1993*, Macmillan.

Mohammed, S.I.S. - Williamson J.G., (2004), “Freight Rates and Productivity Gains in British Tramp Shipping 1869-1950”, *Explorations in Economic History*, 41, 179-180

Nemlioğlu Koca, Yasemin, (2016), “19. Yüzyılda Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar”, *Karadeniz Araştırmaları*, 49, 157-187.

Pallo Judith-Shaw, Denis J. B., (1990), *Landscape and Settlement in Romanov Russia 1613-1917*, Oxford.

Pamuk, Şevket, (1995), *19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*, C.1, Ankara: T.C. Başbakanlık DİE Yayınları.

Petmezas, Socrates - Papadopoulou, Alexandra, *Black Sea Historical Statistics, 1812-1914*, <https://statistics.blacksea.gr/> , The Black Sea Research Project, (Erişim Tarihi: 01.05.2020)

*Rusya Ahkâm Defterleri*, No: 84/2, 85/3, 86/4, 87/5, 91/9

Siegelbaum, Lewis, (1980), “The Odessa Grain Trade: A Case Study in Urban Growth and Development in Tsarist Russia”, *Journal of European History*, 9/1, 113-151.

Tozlu, Selahattin (1997), *Trabzon-Erzurum-Beyazid Yolu (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi, SBE, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum.

*Trabzon Vilayet Salnamesi (TVS)*, 1286 [1869]; 1319 [1901]; 1320 [1902]; 1321 [1903]; 1322 [1904]

*Trade Reports of The Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, (2014), Vol. I, II, III, Haz. Musa Şaşmaz, Ankara: TTK Yayınları.

Turan, Tufan, (2014), “Osmanlı- İspanyol Karadeniz Ticaret Müzakereleri ve İspanya'nın Karadeniz Ticaretine Girişi”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7/32, 252-271.

Turgay, A. Üner, (1993), “Trabzon”, *Review (Fernand Braudel Centre)*, 16/4, 435-465.

Türe, İskender - Kaynar, Salim, (2017), *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Yayın no: 147.

Yılmaz, Özgür, (2009a), “Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2/7, 359-382.

\_\_\_\_\_, (2009b), “19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolosluk Belgelerine Göre Giresun (1850-1900)”, *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu Bildiriler Cilt 1*, 09-11 Ekim 2008, Ankara, 517-536.

\_\_\_\_\_, (2012), “XIX. Yüzyıl Trabzon’unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV, Doğu Karadeniz Bildiriler Kitabı*, Karadeniz Teknik Üniversitesi 16-17 Nisan 2012, 285-306.

\_\_\_\_\_, (2013), “20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolosu H. De Cortanze’nin Raporlarına Göre”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik, Samsun I*, (Ed. Osman Köse), Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 181-195.

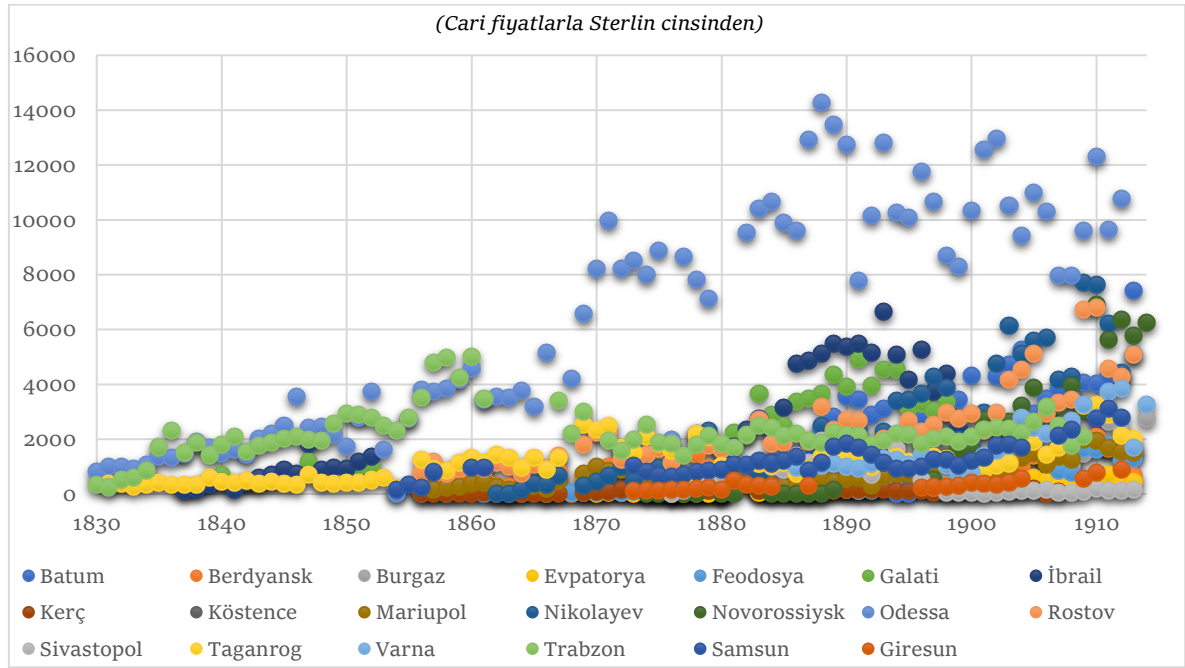
\_\_\_\_\_, (2019), “Fransız Belgelerine Göre 19. Yüzyılın Başlarında Güney Karadeniz Limanları”, *Mavi Atlas*, 7/1, 111-142.

**Ekler****Ek 1: Karadeniz Ticaret Endeksi (1830-1914)**

Yıl	Endeks	%	Yıl	Endeks	%
1830	1,00		1873	14,23	2
1831	1,42	42	1874	15,29	7
1832	1,63	15	1875	15,85	4
1833	1,55	-5	1876	8,56	-46
1834	1,95	26	1877	10,79	26
1835	3,00	54	1878	17,16	59
1836	3,43	14	1879	16,28	-5
1837	3,14	-8	1880	7,39	-55
1838	3,94	25	1881	6,59	-11
1839	3,86	-2	1882	15,54	136
1840	4,21	9	1883	24,37	57
1841	3,99	-5	1884	23,45	-4
1842	3,75	-6	1885	23,01	-2
1843	4,46	19	1886	25,88	12
1844	4,95	11	1887	29,86	15
1845	5,46	10	1888	35,28	18
1846	6,28	15	1889	36,14	2
1847	6,98	11	1890	36,44	1
1848	5,37	-23	1891	33,52	-8
1849	6,02	12	1892	29,65	-12
1850	5,83	-3	1893	36,82	24
1851	7,13	22	1894	32,48	-12
1852	8,09	13	1895	28,66	-12
1853	4,03	-50	1896	35,11	23
1854	2,34	-42	1897	33,45	-5
1855	5,08	117	1898	33,48	0,1
1856	9,00	77	1899	27,70	-17
1857	10,41	16	1900	25,08	-9
1858	9,69	-7	1901	26,25	5
1859	9,70	0,1	1902	33,08	26
1860	12,02	24	1903	34,62	5
1861	9,41	-22	1904	37,62	9
1862	5,83	-38	1905	36,81	-2
1863	5,43	-7	1906	32,65	-11
1864	5,28	-3	1907	31,34	-4
1865	5,76	9	1908	31,13	-1
1866	6,80	18	1909	41,22	32
1867	7,12	5	1910	47,80	16
1868	5,55	-22	1911	41,98	-12
1869	13,54	144	1912	39,69	-5
1870	13,06	-4	1913	28,17	-29
1871	16,79	29	1914	10,56	-63
1872	13,95	-17			

Not: Baz yılı 1830 alınarak hesaplanmıştır.



**Ek 2.** Karadeniz'de Toplam Ticaretin Limanlara Göre Dağılımı

**Kaynak:** <https://statistics.blacksea.gr/>, Erişim Tarihi: 01.05.2020 ve Trabzon İngiliz konsolosluğu raporları