

IRAK EKONOMİSİNE BİR BAKIŞ

Umumi Harpten evvel Osmanlı İmparatorluğunun bir parçasını teşkil eden bugünkü Irak, harpten sonra İngilterenin mandası altına girmişti. 1921 senesinde Bağdad'da toplanan milli meclis bu ülkenin başına Hicaz Kralı Emir Hüseyin oğlu Emir Faysal Kral olarak intihap etti. 1930 da Irak ile İngiltere arasında bir dostlu ve ittifak muahedesi yapıldı. Bu muahede iki memleket arasındaki münasebetleri esaslı bir surette tanzim etmeğe matufdu. 1932 de bir hatve daha atıldı, İngiltere mandasına nihayet verildi ve Irak meşrutiyetle idare edilen müstakil bir Krallık oldu ve böylece Milletler Cemiyetine de dahil oldu.

Bu 1930 senesi muahedesine göre İngiltere Irakta sair devletlerden fazla imtiyazlı değildir. Yalnız on senelik bir müddet zarfında «en ziyade mazharı müsaade millet» muamelesi görecekti. Yeni Irak devletinin banisi olan Kral Faysal 1933 senesinde bir Avrupa seyahati esnasında ölmüş ve yerine oğlu Birinci Gazi geçmiştir.

Irakın mesahalı sathiyesi 302 bin kilometre murabba; nüfusu 1932 senesi tahminlerine göre 2,857,000 dir. Bu sene 3 milyon olarak tahmin edilmektedir.

Bugünkü Irak ekonomisine bir bakış:

Irak cihan buhranından diğer memleketlere nisbetle daha az müteessir olmuştur. 1934 senesinde Irak petrol kumpanya-

[1] İngilizlerin Irak ticaret odası raporlarından. 1934 - 1935.

[2] Wirtschaftsdienst mecmuası 1936 Het. 19.

sının Kerkük petrol işletmesini Akdenize (pipeline) borularla vasletmesi Irakın ekonomik vaziyetine lehde tesir etmiştir. Yine Kerkük petrol mıntakasından alınan iştirak hisse-leri nafia işlerine tahsis edilmektedir.

Irak hükümeti diğer devletlerin aldıkları para koruma tedbirlerine, ithalât tahdidatına, clearing anlaşmalarına mü-racaate lüzum görmemiştir. 1933 tenberi gümrük tarifelerinde maddî bir değişiklik olmamıştır. Irakın cihan buhranından az müteessir olmasının bir sebebi de memleketin monokültürlü bir ziraat sistemi arzemesinden ileri gelir. Irakın her tarafında ziraî işletmeler muhtelit bir sistem arzetmekte ve hasılat bil-hassa pamuk ve hububat fiatlarının temevvüçlerinden masun kalmaktadır. Başlıca ihracat emtiası hurma dır. Hurma ti-caretile uğraşanlara bu iş pek fazla olmamakla beraber, bir kâr bırakmaktadır.

Sanayileşme: Irak sür'atli bir sanayileşmiye taraftar de-ğildir. Bu türlü bir siyasetin bugün için sun'î esaslara dayana-cağın: zannetmekte ve bunun bilâkis hayat seviyesini müte-essir edeceği kanaatindedir. Iraka, fiatların yüksekliği itibarile kâr bırakan iki mühim emtiadan biri hububat, diğeri yün dür.

Teşviki sanayi kanununa rağmen memleket henüz bir zi-raat bünyesi arzetmektedir. Esasen sanayi hareketini doğura-cak kadar milli sermaye terakümü yoktur. Ecnebi sermayesine ise, petrol sanayii istisna edilecek olursa, Arab devletlerin mil-liyetçiliğinden dolayı, rağbet yoktur.

Finans:

Bütçe: Irakta seneî maliye 31 martta biter. 1934/35 sene-sinde:

Varidat	4,000,940	ID.
Masraf	3,735,374	>
Bakiye	265,566	>

Bir sene evvelki bütçede bilâkis 97,922 Irak dinarlık bir açık vardı. 1934/35 yılı varidatı yalnız bir yıl önceki açığı kapamakla kalmıyor, aynı zamanda takriben % 12 nisbetinde bir fazlalık arz ediyor. Hükümetin British Oil Devolepment Company'den aldığı 250,000 Irak dinarına baliğ olan hisse buraya dahil de-ğildir.

Petrol kaynaklarından temin edilen varidat mecmuu 989,000 dinara varmaktadır. Bundan bir kısmı British Oil Development'kinden imtiyaz bedeline mukabili, diğeri Irak petrol şirketinin verdiği maden resmi vardır.

Düyunu umumiye: Irak bütçesinde düyunu umumiyeye ait bir fasıl göremeyiz. Osmanlı borçlarına ait kısım 1934 te ödendikten sonra Irakın harici borusu kalmamıştır. Yalnız İngiltere hükümetine bazı mali mükellefiyeti vardır: Bunlar da:

- 1) Irak demiryolları,
- 2) Basra körfezi tesisatı.

Bunlardan Irak demiryollarını hükümet 400.000 dinar mukabilinde İngiltereden satın almıştır.

Velhasıl Irak bütün masraflarını kendi varidatı ile karşılamak siyasetini gütmekle ve bu siyasette muvaffak olmakla yabancı devletlerin itibarını kazanmaktadır.

Asli varidat: Bütçenin başlıca varidat kaynaklarını gümrükler ve istihlak vergilerinden tereküp etmektedir. Bu varidat:

1933 senesinde	1,926,729	I. D.
1934 >	2,042,987	>
1935 >	2,299,340	>

Bunlara ilâveten mahsulâtı arziye ve hayvanlardan alınan vergiler gelir. (1935 te bunların yekûnu 730,000 dinardır). Bütün bu vergiler umumî varidatın dörtte üçünü teşkil etmektedir. Kazanç (irad) vergisi cüz'î bir rol oynamaktadır.

Bu vergilerin getirdiği varidat bize ziraat ve ticaret sahalarındaki faaliyetin inkişaf ettiğini göstermektedir.

Asli msaraflar: Masrafların en büyük kısmını milli müdafaa ve emniyeti umumiyeye ait masraflar teşkil etmektedir. Bu masraflar masraf bütçesinin % 22 sini (1933/34) te ve % 15 ni (1934/35) teşkil ederler.

Bunlardan sonra **maarife** ait masraflar gelir. Maarifin umumî masraf bütçesindeki hissesi 1932/33 te % 8, 1933/34 te % 10 dur.

Sıhhati umumiyeye ait masraflar da artmış ve 1934/35 te % 6 nisbeti bulmuştur.

Muhtelif nezaretlere ait masraflar da takriben aynı nisbet üzerindedirler.

Para piyasası:

Bağdad'da henüz bir borsa olmadığı için Irakda resmi bir iskonto nisbeti mevcut değildir. Başlıca bankalar:

The Eastern Bank, Osmanlı Bankası ve İran Bankasıdır.

Son günlerde milli bir banka daha kurulmuştur. Maama-fih bu bankalar kendi aralarında iskonto nisbetini kontrol etmektedir. Bu suretle taayyün eden mahallî ve yarı resmi nisbet 1934 te ve 1935 in ilk yarısında % 4½ ve son senede % 5 i bulmuştu.

Ticari faaliyetin bir makesi olan banka bilânçolarında fazla bir değişiklik olmaması memleketin ticari vaziyetinde istikrarda olduğunu göstermektedir. Hattâ bankalar bazan fazla paraları Filistine göndermekte, inşaata ve buna mümasil plâsmalarına yatırmaktadırlar. Fakat Irakın eski parasını teşkil eden Rupi'e'den yeni Irak para sistemi olan Irak dinarına geçiş (1 £ = 1 Irak dinarı) neticesinde kâr nisbeti azalmış ve bu yüzden mahallî bankalar fazla paralarını Bombay yerine Londra'ya göndermektedirler. Para piyasaların ucuzluğuna rağmen memlekette işlerde ve bilhassa sanayi teşebbüslerde fazla bir inkişaf görülmedi.

Para sistemi:

Büyük Harpte kabul edilen Hind - Rupy e parası 1 Nisan 1932 de yerini milli bir para sistemine verdi. Bu para sistemi İngiliz İsterlinin tâbi olduğu sisteme bağlıdır; yani bir Irak dinarı (I. D.) = 1 İngiliz İsterline (£).

Bir dinar 1000 filse inkısam eder, 200 filse bir riyal, 50 filse bir dirhem denir. Rupyeler hemen hemen ortadan kalkmıştır. Hattâ hesap vahidi olarak bile kullanılmamaktadır. Yalnız kabilelerde Türk altın lirasının elân istimal olunduğu görülmektedir. Fakat altın külçesinin Avrupada daha fazla para etmesinden dolayı bunlar da memleketten kaçmaktadır. Irak para sistemi Londrada bir Curency Board tarafından kontrol edilmektedir. Senelerdenberi sağlam bir para karakterini muhafaza etmektedir.

Münakale:

Irak dahilinde İngiliz idaresindeki demiryolu hatları Irak hükûmeti tarafından 400.000 Irak dinarına satın alınmıştır. Hükûmet demiryolunda çalışacak eleman yetiştirmek üzere bir mektep açmıştır.

Malûm olduğu veçhile eski Bağdad hattı tamamen bitmiş değildir. Yani İstanbuldan kalkan bir tren henüz Bağdad'a kadar gidemez. Türkiye - Suriye hududunda kâin Derbesiye'ye yine Irak demiryollarının işlettikleri otobüslerle Kerkûke kadar otobüs seyahati ihtiyar etmek ve Kerkûkten tekrar Bağdad'a gidecek trene binmek lâzımdır. Hat devlet rejisine geçer geçmez tekrar inşaata başlanacak ve bu suretle eski Bağdad hattı tamamen ikmal edilecektir. (24 senelik bir tehirle). Bugünkü halde Irak demiryollarının uzunluğu takriben 1200 kilometredir.

Şosa şebekesinde mühim adımlar atılmıştır. Suriye hükûmetile bir anlaşma neticesinde Bağdad ile Şam arasında 9,5 metre genişliğinde bir asfalt yol yapılacaktır. Her iki hükûmet kendi sahası dahilindeki yolu yapmağa başlamıştır. Gerçi esasen çok sert olan çöl üzerinde senelerdenberi kesif bir otobüs ve kamyon münakalesi vardır. Fakat nakil ihtiyacının artması üzerine vasıtaların daha sür'atli ve daha emin seferlerini mümkün kılacak fennî yolların inşasını istilzam ettirmiştir. Bugün Şam ile Bağdad arasında işliyen muhtelif otobüs şirketleri vardır. Son zamanlarda yerli teşekküller arasında bir ittihat yapılmıştır. Bu hatta biraz daha modern vasıtalarla münakale yapan bir İngiliz otobüs servisi de vardır.

Şam ile Bağdad arasındaki bu mesafe otobüsler sayesinde bugün 15 saatte katedilmektedir. Halbuki Osmanlı İmparatorluğu zamanında Şamdan Bağdada 45 günde kervanlarla gidilirdi.

Şam ile Bağdad arasındaki otobüs yoluna verilen önem Hayfa limanını şiddetle müteessir etmektedir. Çünkü İran - Irak transit ticareti bu hattın itmamile Beyruta intikal etmiş olacaktır. Hattâ bu otobüs yolunun inkişafı ile daha evvelce mevzuu bahsolan Bağdat - Hayfa demiryolu projesi tamamen suya düşmüş oluyor. Bu proje İranın garbını şarka vasiledecek demiryolu projesi tahakkuk safhasına erişmediği müddetce u-

yumağa mahkûmdur. Fakat Irak hükümeti diğer taraftan Bağdad - Amman otomobil yolu mes'elesini etüd etmektedir. Bu proje tahakkuk ettiği takdirde Irak, dolayısıyla (Yafa) ile bağlanmış olacaktır.

Bütün Arab devletlerinin şiddetle alâkadar oldukları bu yollar ve bunların birleşmesi Arab milletlerinin daha sıkı bir teşriki mesaisi demektir. Bilhassa Irak hükümeti bütün nafia masraflarını petrol şirketlerinden elde ettiği hisselerle karşılamak bahtiyarlığındadır.

Hindistan ile İrana giden tayyare postaları Bağdad ve Basradan geçerler. Esasen Irak hükümeti nafia işlerine birinci plânda yer vermektedir. Bir çok sahaların irva ve iskasile ziraate salih bir hale getirilmesi Iraka sanayileşmekten daha ziyade lâzımdır. Çünkü ancak bu suretle ziraate daha fazla imkân bahşedilecek ve memleketin göçebe (nomad) ahalisinin bu mıntakalarda daimi iskânı temin edilebilecektir. İska edilen bu mıntakalar arasında Dicle ile Küçük Şab nehri arasında iska edilen mıntakada beş sene zarfında 120.000 acres bir ekim sahası elde edilmiştir.

Ziraat:

Irak arazisi haddi zatında münbit bir arazidir. Fakat memleket kurak olduğu için toprağın sulanması gerektir. Bundan dolayıdır ki memleketin eski sakinleri Asuriler ve Kalediler bu ihtiyacı zamanında hissetmiş ve nehirler etrafında müteaddit kanallar vücade getirmişlerdir.

Ziraat usulleri pek ibtidaîdir. Toprağın sürülmesi âdeta karıştırılmasına müsavidir. Son senelere kadar arazinin ancak yüzde bir kaçı ekilmişti. Yukarıda söylediğimiz gibi şimdi nafia işleri inkişaf etmiş ve ziraate faydalı olmuştur. Bundan en çok istifade eden mahsulden biri de pamuktur.

Iraka has olan bir mahsulü ve bir de hayvanı burada bilhassa saymak icap eder. Mahsul hurma, hayvan devedir. Irak bedevisi için hurma her şeydir. Usaresinden şurup, sirke rakı yaparken çekirdeğini mahrukat olarak, kütüğünü kereste, kabuklarını ip, yaprağını yelpaze, sepet, dallarını yatak ve sandalye imalinde kullanılır.

Deveye gelince; bu hayvanın etinden, sütünden istifade eden aşiretler de bedevinin giydiği elbise, oturduğu çadırın kumaşı devenin kılından yapılmıştır.

Velhasıl bu iki maddenin bu derecede istimali göçebeliği karakterize eder. Deveden maada manda ve koyun gibi ehli hayvan yetiştirilmesi de vardır.

Hükümet faaliyetini genişletirken göçebecilikle de mücadele etmesi tabiidir. Mücadele vasıtaları da irva ve iska ve fenni ziraat tatbikatıdır.

Irak ithalâtında bilhassa Japon mensucat esyası mühim bir rol oynamaktadır. Hükümet bir kanunu mahsusla icabında gümrükleri değiştirebilmeğe mezun olmasına rağmen ilen bir değişiklik yapmış değildir. Bundan dolayıdır ki Japonya Irak pamuk piyasasının % 70 ni temin etmekte ve böylece Irak ithalâtında İngiltereden sonra ikinci mevki almıştır. Japonya 1930/31 senesinde Irak ithalâtının % 1,8 ini temin ederken 1934/35 senesinde % 20 sini teşkil etmektedir. Halbuki Japonya'nın Iraktan aldığı mallar hemen hiç mesabesinde değildir.

Irakla haricî ticaretde bulunan bellibaşlı devletler

(1000 Irak dinarı hesabına)

Memleketler	İthalât		İhracat	
	1934 - 35	1933 - 34	1934 - 35	1933 - 34
İngiltere	1542	2027	1504	901
Hindistan	400	536	406	292
İran	512	441	303	208
Belçika	325	300	142	51
Hollanda	123	170	24	9
İtalya	127	180	46	50
U. S. A.	381	435	337	361
Suriye	156	143	425	261
Fransa	109	261	646	69
Türkiye	52	45	36	42
Arabistan	59	25	189	187
Mısır	159	97	112	34
Japonya	1229	706	7	6
Çekoslovakya	52	44	—	—
Filistin	11	18	237	151
Java	123	107	—	—
Rusya	109	79	15	11
Cezair, Fas	—	—	72	52

Harici ticaret statistiği de Irakın bir ziraat memleketi olduğu nu gösterir. İhracatın hemen hepsi biraz evvel söylediğimiz veçhile, toprak ve hayvan mahsullerinden terekküp eder. İthalât ise istimal ile mevaddan müteşekkildir. Başlıca ihracat eşyası: Hurma, petrol, arpa, darı, buğday, yün, canlı hayvan, hayvan postu, bağırsak, pamuk, yumurta, benzindir.

Başlıca ithalât: Pamuklu mensucat, yünlü mensucat, ipeklî mensucat, çay, şeker, otomobil, tayyare, kahve, sabun, tütün, otomobil lâstiği, boya, yağlar, çimento, kereste, ayakkabıdır.

Transit ticareti: Ticaret bilânçosu pasiftir. Son zamanlara kadar tediye bilânçosunu tevzin eden transit ticareti - bilhassa İran transiti - İranın şimal - cenup hattının mühim bir kısmının ikmalinden sonra bir hayli gerilemiştir. Bir vakitler İran transit ticaretinde çok inkişaf etmiş olan Bağdad - Kermaşah - Tahran yolu İran hükümetinin gayretile İranın cenupta, Şatt-ül-arabdaki limanı Mohammerah üzerine çevrilmiştir. Diğer taraftan bir vakitler Basra ve Bağdad üzerinden İrana yapılan ithalât ta yine Mohammerah vasıtasile doğrudan doğruya yeni İran demiryolile yapılmaktadır.

Irak transitini müteessir eden bir mes'ele de geçenlerde ikmal edilen **Musulu Tebrize** bağlıyan şimalî İran yolundan beklenen neticeyi vermemesidir.

Dr. MUHLİS ETE