

ASURLU TÜCCARLARDAN GÜNÜMÜZE ANADOLU'DAKİ LOJİSTİĞİN İKTİSADİ GELİŞİMİ[®]Gülnihal TORAMANLI¹⁶Dilek ŞAHİN¹⁷**Özet**

M.Ö. 2. Bin'in ilk çeyreğine ait Eski Asur Döneminde büyük bir kısmı Kayseri yakınlarındaki Kültepe Höyüğü'nde ortaya çıkarılmış olan Anadolu'nun en eski yazılı belgelerinin, sayıları bu gün 23.500'e ulaşmıştır, bu belgelerin çoğu Asurlu tüccarlara aittir ve günümüzden 4000 yıl önceki Anadolu' da ki ticari lojistik ile ilgili önemli bilgiler vermektedirler. Bu belgeler, Asurlu tüccarların Anadolu'ya ticaret yapmak için geldikleri ve yaklaşık 250 yıl Anadolu ile Asur arasındaki ticareti organize ettiklerini göstermektedir.

Tüccarlar, başta kalay olmak üzere çeşitli ürünleri Anadolu pazarlarında satarak büyük kazançlar elde etmişler, bunun yanında faiz karşılığında borç vererek de kârlarını arttırmayı hedeflemişlerdir ve bu dönemde yerleşmiş bir iktisadi yapının olduğu, bu yapı içinde de faizin önemli bir yer tuttuğu anlaşılmaktadır. Asurlu tüccarlar hem kendi aralarında hem de yerli halka faiz karşılığında borç vermişler; kendi aralarındaki borçlanmalarda daha düşük faiz oranlarını kullanırken, yerli halka çok daha yüksek oranlarda faiz uygulamışlardır. Bu

[®] Bu çalışma III. Uluslararası Kafkasya Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi'nde özet bildiri olarak sunulmuştur. 19-21 Ekim 2017, Kastamonu, Turkey.

¹⁶İstanbul Medipol Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu, Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Program Başkanı, SMMM ve (KGK) Bağımsız Denetçi gtoramanli@medipol.edu.tr

¹⁷ Cumhuriyet Üniversitesi, Turizm İşletmeciliği ve Otelcilik YO, Konaklama İşletmeciliği Bölümü. dilek58sahin@hotmail.com

çalışmada, Eski Asurca belgelere göre M.Ö. 2.000'in ilk çeyreğinde Anadolu'daki lojistiğin iktisadi açıdan faiz anlayışı ve günümüzdeki lojistiğin iktisadi açıdan faiz anlayışındaki gelişmeler ve değişimler çeşitli yönleriyle ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Faiz, Ticaret, Anadolu

JEL : A19

I. GİRİŞ

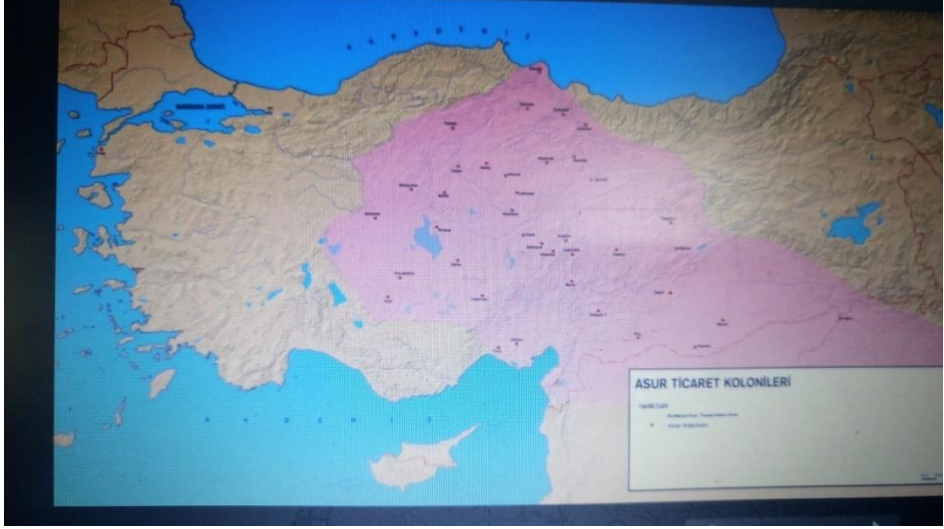
Ticareti organize ederek devlet idaresine alan ilk devlet Asurlar'dır. İlkçağ, Anadolu tarihinde M.Ö. 1974-1719 yılları arasındaki süreye "Asur Ticaret Kolonileri Devri" adı verilmektedir. Asur Ticaret Kolonileri Devri, Mezopotamya kökenli Asurlu tüccarların Anadolu'ya ticaret amacıyla gelip Karum-wabartum adları ile kurdukları pazar yeri niteliğindeki yerleşme merkezleri aracılığıyla yoğun bir ticari faaliyetin yapıldığı dönemdir. Dünya tarihinde ticaret amacıyla yapılan ve bilinen ilk düzenli kervan işletmeciliği, Asur ticaret kolonileri çağında Mezopotamya'nın Asur şehriyle, Anadolu'da eski Hititler'in başşehri Kaniş yer almaktadır.

Her ne kadar çivi yazısı tabletlerden Anadolu'da kaç karum ve wabartum olduğu biliniyorsa da bunların çoğunun yerleri bugün için bilinmemektedir. Dolayısıyla ticaret yolunu kesin olarak belirleme olanağımız yoktur. Yine de belgelerden derlenen bazı ipuçları kabaca bir güzergah çizmeye olanak vermektedir. Buna göre üç ticaret hattı vardır ve üçü de Asur'dan çıkıp Kaniş Karum'a ulaşmaktadır. Ticaret hatlarından biri Asur'dan Dicle kıyısını izleyerek Diyarbakır – Malatya – Darende – Gürün – Pınarbaşı üzerinden geçen hattır. Diğer ticaret hattı Asur'dan yine Dicle kıyısı boyunca Cezire – Harran – Şanlıurfa – Birecik – Gaziantep – Adana – Gülek Boğazı hattıdır. Üçüncü ticaret hattı ise Gaziantep'e kadar aynı güzergahı izler, buradan kuzeye çark ederek Pazarlık - Kahramanmaraş - Kussuk Beli - Elbistan - Sarız - Kuruçay Beli - Pazarviran yoluyla, Erciyes Dağı kuzeyinden Kaniş'e ulaşır.

II. ARAŞTIRMANIN KAPSAMI VE BULGULAR

Dicle nehri kıyısında kurulu Asur şehrinde olan Asurlu tüccarlar, kalay, çeşitli kumaşlar ve süs eşyalarını Anadolu şehirlerinde kurdukları karum ve wabartum adı verilen ticari merkezlerde pazarlamışlar, elde ettikleri kazançlarını altın ve gümüşe çevirerek büyük kârlar elde etmişlerdir.

Resim 1. Asur Ticaret Kolonileri



http://f.eba.gov.tr/tarih_atlasi-l/1930/index.html#&panel1-1

Belgelere göre, Asurlu tüccarlar ticaretin yanı sıra, faizli borç para vererek kârlarını daha da arttırmayı hedeflediklerini göstermektedir. Eski Asurca metinlerde üç farklı faiz uygulamasından bahsedilmektedir. Kültepe'de ele geçen çivi yazılı tabletler incelendiğinde Asurlu tüccarların faiz karşılığında borç para verdikleri görülmektedir. Bunlardan ilki; Vadeye kadar işletilen faiz” olarak ifade edilen “Anaparafaizi”, ikincisi; “Para borcunu zamanında ödemeyerek temerrüde düşen borçlunun, vadeden itibaren geçen süre için, ödemesi gereken faiz” olan “Temerrüt faizi” ve son olarak da; Faize faiz işletilmesi” olan “Bileşik faiz”dir. Tüccarlar borç verirken, sözlü anlaşmalardan daha çok bugünkü borç senetlerine benzer yazılı mukaveleler düzenlemişlerdir. Borç verildiğine dair bu türde resmi bir belge yoksa hukuki bir talepte bulunulamazlardı. Faiz kelimesinin Eski Asurca karşılığı şibtum’dur ve başta gümüş olmak üzere kalay, bakır ve altının faiz karşılığında borç olarak verildiği metinlerden anlaşılmaktadır. Tüccarlar kendi aralarında borçlanabilirken, tüccar evi olarak ifade edilen bêt tamkârim’den de borç alabiliyorlardı. Mukavelelerde ya anaparaya ya da vadenin dolmasına rağmen ödenmemiş borca uygulanacak faiz oranları kaydedilmiştir. Metinlerde genellikle yıllık % 30 faiz oranı görülür. Asurlulara ait bir idari teşkilat olan kârum dairesi tarafından belirlenen bu resmi oranın dışında, % 16 2/3 , %240 oranları da bulunmaktadır. Bunun yanında, Asurlular kendi aralarındaki borçlanmalarda veya Asurluların

yerlilere borç verirken uyguladıkları faiz oranlarında da farklılıklar göze çarpmaktadır. Borcun geri ödemesi genellikle borç verilen emtia olarak yapılırken, bazı durumlarda bir kısmının arpa, buğday, ekmek veya besili öküz gibi farklı şekillerde de yapıldığı anlaşılmaktadır.

Eski Asur metinleri içinde Asurluların yerlilerden borç almaları çok nadir görülen bir durumdur. Bu sebeple de, yerlilerin Asurlulara uyguladıkları gecikme faiz oranları hakkında genel bir kaniya varmak mümkün değildir. Asurlu tüccarlar kendi aralarında genellikle, aynı zamanda resmi faiz olan, % 30 oranını tercih etmişler, bazen de % 240'a varan oranlarla borç alıp-vermişlerdir. Asurlular

Anadolulara borç verirken daha katı tutum sergilemişler, % 60 ile % 600 arasında değişen yüksek oranlarla kontrat düzenlemişlerdir. Anadolu luların kendi aralarında düzenledikleri senetlerde ise faiz oranının % 600'e kadar çıktığı görülmektedir. Hem Asurluların yerlilere hem de Anadolu luların kendi aralarındaki borçlanmalarında, faiz olarak gümüşün yanında hububat veya ekmek gibi değişik emtianın da verildiği anlaşılmaktadır.

Günümüzdeki lojistiğin iktisadi açıdan gelişimi ve faiz anlayışına bakıldığında ise;

Dünya üzerindeki gelişmiş ülkelerin entegre olduğu ve devamlı gelişen lojistik sektörü, Türkiye' de de 1980'lerle 1990'lı yıllar arasında kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarındaki yatırımlarla alt yapı oluşmuş durumdadır ve 1990'lı yıllarda da atılıma geçmiştir, 2000'li yıllara gelindiğinde, hizmetlerinin kalitesini sürekli artıran, dinamik bir sektör haline gelmiştir (Yardımcıoğlu ve diğerleri, 2012: 246). Lojistik sektörü, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de büyüyen önemli sektörler arasında yer almaktadır (Ulu ve diğerleri, 2012: 31). Dünya ticaretinde yaşanan gelişmeler ve 1980 sonrası Türkiye'nin ihracata dayalı büyüme stratejilerini benimsemesi sonucu artan dış ticaret hacmi, Türk lojistik sektörünün önemli adımlar atmasını sağlamıştır. Lojistik sektörümüz, bulunduğu coğrafyadaki mevcut ve potansiyel pazarlara hizmet verebilecek düzeylere erişmiştir. Lojistik sektörünün gelişmesi dış ticarete Türk işletmelerinin rekabet gücünü olumlu yönde etkilerken, istihdam sorununun çözümüne de önemli katkıda bulunmuştur. Türkiye'nin coğrafi konumu da, Türk lojistik sektörüne uluslararası düzeyde en önemli doğal rekabet üstünlüğü yaratan faktörlerden birisidir (Sahavet, 2006: 48). Türkiye'de yük bazlı lojistik sektörünü oluşturan 3PL (üçüncü parti lojistik) şirketler, 2000 yılından itibaren kurulmuş ve zamanla büyüme hızlarını artırmışlardır. Daha önce taşımacılık ve gümrük ağırlıklı yapılan dış kaynak

kullanımı 2000 yılından itibaren lojistik bazlı yapılmaya başlanmıştır. Lojistik, taşımacılığın yanı sıra depolama, gümrükleme, sigortalama, paketleme ve katma değerli hizmetler, sipariş ve stok yönetimi, muayene-gözetim faaliyetlerinin eşgüdümlü yapılmasını gerektirmektedir. Lojistik sektörünün büyümesi sanayi ve ticaret sektörlerinin büyümesine de bağlıdır. Diğer taraftan lojistik sektörü Türkiye'nin büyüme hızından daha fazla oranda büyümektedir. Bunun başlıca nedeni dış kaynak kullanımının artmasıdır (Tanyaş, 2016:1) Lojistik son beş yılda Türkiye'de kalkınma ajansları tarafından hazırlanan tüm ulusal ve bölgesel kalkınma planlarında, bölgesel gelişmeye katkı verecek en önemli iş kolundan birisi olarak tanımlanmaktadır. Lojistik, yayılma etkisi ile bölgesel ve ulusal sanayiye ve ticareti destekleyen, rakiplerinden öne çıkaran ve bölgede kalan katma değeri arttırmaya yarayan bir sektör olarak karşımıza çıkmaktadır (T.C. Doğu Marmara Kalkınma Ajansı, 2015: 42). Son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistik, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de Türkiye'nin birçok ekonomik hedefe ulaşmasında oynayacağı temel rol itibarı ile büyük öneme sahiptir. Taşımacılık, depolama, paketleme, gümrükleme ve nihai tüketiciye erişimi de kapsayan lojistik hizmetlerinin dünya genelindeki hacmi gün geçtikçe artmaktadır. Lojistik altyapısı gelişmiş ülkelerin ticaret faaliyetlerinin daha etkili ve verimli olduğu görülmektedir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013: 107) Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)'nce baz alınan NACE Rev.2'ye göre lojistik sektörü, H grubu altında "Ulaştırma ve Depolama" olarak tanımlanmaktadır. (www.tuik.gov.tr, 13.08.2017).

Konuya faiz ve kur dalgalanmaları açısından bakıldığında;

lojistik sektörü temsilcilerinin düşüncelerinin şöyle olduğu görülmekte; kur dalgalanmalarının yatırımları ve uzun vadeli planlar yapmayı engellediğini, karlılığı azaltıp, rekabeti zorlaştırdığına dikkat çektikleri medya takip edildiğinde görülmektedir. İstikrarlı bir kur ve faiz politikası oluşturulmasının da şart olduğunu vurgulamaktadırlar.

Faiz konusunu ele aldığımızda; faizin ne olduğunu kısaca açıklayacak olursak; Piyasa açısından baktığımızda faiz, tasarruf sahibinin, tasarrufunu, ihtiyacı olana belirli süre için kullandırmasının karşılığı olarak aldığı bedel olarak tanımlayabiliriz.

Faiz politikası, merkez bankalarının bankalara uyguladıkları faizlerde yaptıkları düzenlemeler yoluyla piyasa faizlerini, dolayısıyla parasal işlemleri ve oradan hareketle piyasaları ve ekonomiyi etkilemeyi sağlayan bir politikadır. Faiz politikası, para politikasının en etkin aracıdır.

Örneğin; Merkez Bankası'nın haftalık repo faizini yüzde 7,5'dan 8,5'a

yükseltmesi ya da gecelik fonlama faizini (borç verme) yüzde 10'dan 10,50'ye yükseltmesi halinde bu fonlardan yararlanan bankaların ortalama maliyetleri yükseleceği için ister istemez kredi faizleri de yükselecek ve bu gelişme kredi kullanımında bir daralmaya yol açacaktır. Tam tersine eğer Merkez Bankası ekonomide genişlemeye yol açmak istiyorsa o zaman piyasaya daha fazla likidite sunmak amacıyla bu faizleri düşürme yoluna gidecektir. Benzer bir durum reeskont kredisi ve avans faizlerinde de geçerlidir. Merkez Bankası, bu faizleri düşürerek ekonomide genişlemeye, artırarak ekonomide daralmaya yol açabilir. İhracat reeskont kredisi faizi ise ihracatı artırma ve teşvik etmek amacını güttüğü için daha çok dış dengeyle ilgili sonuçlar verir. Merkez Bankası'nın bu faizi düşürmesi ihracatın daha fazla desteklenmesine yol açar.

Merkez Bankası bankalara iki şekilde borç vermektedir: (1) Haftalık repo ihalesi yaparak, (2) Gecelik fonlama yaparak. Haftalık repo ihalesinde Merkez Bankası, borç almak isteyen bankaların ellerindeki tahvilleri bir haftalığına alıyor ve karşılığında onlara ihalede elde ettikleri miktarı yüzde 7,5 faizle borç olarak veriyor. Bir haftalık vade sonunda bankalar Merkez Bankasından ödünç aldıkları parayı faiziyle birlikte iade edip tahvillerini geri alıyorlar.

Gecelik fonlamada ise, bankalar Merkez Bankasından faizle bir geceliğine ödünç para alıp bunu ertesi gün faiziyle birlikte iade ederler. Bir geceliğine borçlanmanın gerekçesi parasal ihtiyaç değil. Bankaların her akşam açık vermeden kapanmak zorunda olmalarıdır. Elinde fazla para kalan bankalar da tersini yaparak fazla parayı Merkez bankasına bir geceliğine yatırarak değerlendirebilmektedirler

Günümüzde uygulanmakta olan, faiz hesapları şöyledir.

Basit faiz, bileşik faiz, nominal faiz, net nominal faiz, reel faiz gibi.

Faiz çeşitleri ise; Banka faizleri, mevduat faizi, kredi faizi, tahvil ve bono (DİBS) Faizleri ve Gösterge Faiz DİBS Faizleri, TCMB'nın Faizleri, Gecelik işlemlerde uygulanan faiz, bir hafta vadeli repo işlemlerine uygulanan faiz TCMB, 1 hafta vade ile repo ihalesi açıyor, bankalar ellerindeki tahvil ve , geç likidite penceresi faizi, reeskont kredisi ve avans faizi, zorunlu karşılıklara telafi faizi, ihracat reeskont kredisi faizi gibidir.

Dış Ticarete farklı şekillerde oluşabilecek faizlerde söz konusudur,

Örneğin;

CMR Konvansiyonuna Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğuna

bakacak olursak; (*CMR (Convention Marchandise Routier) sözleşmesi 1978 yılında Cenevre'de oluşturulmuş ve 1979 yılında Birleşmiş Milletler tarafından imzalanmak üzere Dünya devletlerine gönderilmiştir. Türkiye, 1995 yılında bu sözleşmeyi imzalayarak Uluslararası Karayolu nakliyesi için sözleşmenin şartlarının geçerliliğini onaylamıştır. CMR, yükün uluslararası taşınmasında göreceği zarar, ziyan, kayıp ve gecikmeler için tarafların sorumluluk ve yükümlülüklerini ortaya koyan çok uluslu bir anlaşmadır. Taraflar gönderici, taşıyıcı ve alıcı olarak ele alınır. CMR konvansiyonuna göre taşıyıcı, yükü teslim aldığı andan alıcıya teslim edene kadar yüke kısmen veya tamamen gelecek zarar, ziyan ve kayıplardan sorumlu olduğu gibi gecikmeden de sorumludur.*)

Taşıyıcının gecikmeden kaynaklanan sorumluluğunun sınırı, CMR Madde 23.5'te belirlenmiştir. CMR Madde 23.5 şu şekildedir: **“Gecikme halinde, hak sahibi zarar ve ziyanın bundan ileri geldiğini kanıtlarsa, taşımacı bu zarar ve ziyan için taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat öder.”** CMR Madde 27/1'e göre yük sahibi ödenecek tazminat için faiz talebinde de bulunabilir. Yılda %5 olarak hesaplanacak faiz, ödeme isteğinin yazılı olarak taşıyıcıya gönderildiği tarihten itibaren başlar. Yük sahibi yazılı olarak istekte bulunmadıysa, faizin işletilme tarihi olarak dava açılma tarihi dikkate alınır. Faizin işlemeye başlaması için yazılı talebin taşıyıcıya iletilmesi şarttır. <http://www.lojistikdunyasi.net/cmr-konvansiyonuna-gore-tasiyicinin-gecikmeden-dogan-sorumlulugu.html>

III. SONUÇ VE ÖNERİLER

Gerek Asurlu tüccarlar zamanında gerekse günümüzde ticaret ve bağlantılı olarak lojistik büyük önem taşımaktadır. Asurlu'lar daki kervan işletmeciliği günümüzde deniz, hava, kara yolları lojistikleriyle büyük gelişmeler göstermiş durumdadır. Alım satımlar sonucunda uluslararası ticaretteki yapılan ödemeler farklı para birimleriyle olmakta ve dolayısıyla kur farkı borçlanma ve ödeme , ayrıca alacaklanma ve tahsilat açısından ortaya çıkmakta, faizin yanı sıra kur farkındaki dalgalanmalarda günümüzdeki uluslar arası ticaret yapan Anadolu'daki lojistiğin iktisadi gelişimini etkilemektedir. Taşımalarda gecikme olursa, CMR Konvansiyonuna Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumlulukları da devreye girmekte, tazminat hatta taşıyıcıların faiz de ödemeleri gündeme gelebilmekte, Asurlu tüccarların Anadolu'da ticaret yaparken faiz karşılığı borç para vermekte oldukları görülmekte, günümüzde de yukarıda tek tek açıklandığı gibi ticarete birçok faiz çeşidi uygulanmakta. Lojistik, dünyanın her tarafında, yılın her günü yirmi dört saat, ürün ve hizmetlerin ihtiyaç duyuldukları anda hazır bulunmalarını konu edinmektedir. Lojistik olmadan; pazarlama, üretim ve uluslararası ticarete başarılı olmak

neredeşye imkansız bir hal almaktadır. Gelişmiş endüstriyel toplumlarda lojistik yeterlilik büyük önem taşımakta ve tüketiciler satın aldıkları ürünlerin söz verildiğı gibi teslim edilmesini beklemektedirler. Olağüstü durumlarda lojistiğın gerekliliğı daha da iyi anlaşılmıştır. Bu alandaki planlamayı en iyi yapan taraf çok büyük avantajlar sağlamaktadır .

KAYNAKÇA

- Bilgiç, E. Ve H.Sever, C.Günbattı, S. Bayram. (1990) Bibliyografya, Ankara Kültepe Tabletleri, Akt.
- Bilgiç,E ve C.Günbattı (1995) AKT III , Ankara Kültepe-Texte III, FAOS, Franz Steiner Verlag. Stuttgart
- Albayrak, G.(1998) “Koloni Çağında Yerli Bir Bayan Madawada”, III. Uluslar arası Hititoloji Kongresi Bildirileri. Çorum 1-14.
- Albayrak,G.(2006) Kültepe Tabletleri, IV. T.T.K.Y.Ankara
- Bayram, S (1990) “Kültepe Tabletlerinde Geçen Yeni Bir Wade İfadesi ve Çıkan Neticeler”, X. Türk , Tarih Kongresi Bildiri Kitabı I. Ankara 453-462.
- Bayram,S (1991) “Taşınmaz Mallar Hakkında Yeni Kültepe Vesikaları”, Belleten, C. LV, Sa. 213. Ankara 298-319.
- Çayır,M. (2014) Aran 9/1, Ankara 1-26.
- Çayır,M (1998) M. Çayır, “Anadolulu Tüccar Nini'ye Ait Tabletler”, Archivum Anatolicum , Ankara 127-147
- Dercksen, J. G (2014) “The Old Assyrian Trade and its Participants”, Documentary Sources in Ancient Near Eastern and Greco-Roman Economic History Methodology and Practice.
- Karahan, S (2013) Ticari İşletme Hukuku, Mimoza Yayınları, Konya.
- Larsen,M.T. (2010) KT VI-a, Kültepe Tabletleri VI-a, T.T.K. Yayınları, Ankara.
- Bayram,S ve R. Kuzuoğlu (2014) KT VII-a, Kültepe Tabletleri VII-a, Aşşur-rē'î Ailesinin Arşivi, I. Cilt: Aşşur-rē'î'nin Kendi Metinleri, T.T.K. Yayınları, Ankara,
- Tosun, M. Ve K.Yalvaç (2002), Sumer, Babil, Assur Kanunları ve Ammi- Şaduqa Fermanı, 3. Baskı, T.T.K.Yayınları. Ankara
- T.C. Doğı Marmara Kalkınma Ajansı, (2015), 42
- https://tr.wikipedia.org/wiki/Asur_Ticaret_Kolonileri