



ENDERUN DERGİSİ
JOURNAL OF ENDERUN



e-ISSN: 2618-592X

YIL/YEAR: 2021 CİLT/VOL: 5 SAYI/ISSUE: 1

Çevrimiçi olarak / Available online at www.dergipark.org.tr/tr/pub/enderun

**17-18. YÜZYILDA İSTANBUL'UN GÜMRÜK VE TİCARETİ
ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME**

**AN ASSESSMENT ON CUSTOMS AND TRADE OF İSTANBUL IN
THE 17-18TH CENTURY**

Makalenin
Gönderim Tarihi:
17/03/2021

Makalenin
Kabul Tarihi:
26/03/2021

Sayfa Aralığı:
22-38

Metehan ŞAHİN ^a

^aTokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, İİBF,
İktisat Bölümü, E-mail:metehan.sahin@gop.edu.tr
ORCID Numarası: 0000-0002-7922-9291

ÖZET

Geçmişte olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu döneminde de İstanbul, Doğu ile Batı arasındaki ticaretin en önemli merkezlerinden biri olarak varlığını sürdürmektedir. Bu şehirde yapılan ticaret bir ölçüde ülke ihtiyaçlarının karşılanmasına yardımcı olurken, diğer taraftan gümrük vergileri sayesinde devlete büyük gelirler sağlamaktadır. Dolayısıyla, gerçekleştirilen ticaretin istikrarlı şekilde sürdürülmesini sağlayacak gümrük sisteminin tesisi ve denetlenmesi yöneticilerin en çok dikkat ettiği konular arasında yer almaktadır. Yapılan çalışmada amaç, İstanbul'un gümrük sistemi ve ticarî yapısının, Ahmed Refik'in On İkinci Asırda İstanbul'da Gümrük ve Ticaret başlıklı yazısında hareketle incelenmesidir. Elde edilen bilgiler doğrultusunda, imparatorluğun iktisadî ve siyasî vaziyetine oldukça bağlı bulunan İstanbul ticaretinin, 17-18. yüzyılda dış dünyadaki diğer gelişmelerin de etkisiyle azaldığı anlaşılmaktadır. Söz konusu yüzyıllarda gümrük işlemlerinde yaşanan aksaklıklar, azalan ticaretin bir başka nedenini oluşturmaktadır. Gümrüklerdeki personellerin haksız ve keyfi uygulamaları, tüccarların vergiden kaçınma, gümrüklerden mal kaçırma gibi davranışları bu sorunlardan yalnızca birkaçı olarak sayılmaktadır. Meydana gelen problemler karşısında, imparatorluk idarecileri ferman, kanunlar ve cezalar yoluyla düzenlemelere başvurursa da sorunların tam anlamıyla çözülmediği tespit edilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı İmparatorluğu, Gümrük, Ticaret.

ABSTRACT

As in the past, during Ottoman Empire, İstanbul continues its existence as one of the most important centers of trade between the East and the West. While the trade in this city helps to supply country's needs, on the other hand it provides high revenues to government by custom taxes. Therefore, establishment and supervision of customs system which will ensure to maintaining stable trade are among the most considerable issues for administrators. The purpose of this study, investigate the customs system and trade structure of İstanbul with reference to opinion entitled "The Customs and Trade in İstanbul in the 12th Hijri Century" by Ahmed Refik. In accordance the information obtained, it is understood that the trade of İstanbul which highly depends on empire's political and economic situation has decreased in 17-18th century with the effect of other events in external world. The problems in customs operations in those centuries are the other reasons of declining trade. The unfair practices of customs staff, the behaves of merchants like avoiding of tax and smuggling are considering just a few of these problems. In the face of the problems that occurred, although the empire's administrators applied the regulations such as firman, laws and punishments, it is determined that the problems had not been solved completely.

Key Words: Ottoman Empire, Customs, Trade.

1.Giriş

Osmanlı İmparatorluğu'nun, on sekizinci asra kadar, üzerinde hüküm sürdüğü coğrafyanın da etkisiyle dış ve transit ticaretin önemli merkezlerinden biri olarak varlığını koruduğu anlaşılmaktadır. Bu savı geçerli kılacak bulgular arasında, Şark ve Garp ekonomilerini birbirine bağlayan büyük ticaret yollarının imparatorluk sınırları içinde yer almasını ve hem Karadeniz hem de Akdeniz limanları vasıtasıyla kuzey-güney ticaretindeki Türk varlığını saymak mümkündür. Hemen belirtmek gerekir ki, bahse konu ticaret yollarından Baharat Yolu'nun, 17. yüzyılda Akdeniz havzasından Atlas Okyanusu'na kayması imparatorluk ekonomisi için ciddi bir kayba sebebiyet vermekte; Osmanlı idarecilerinin elinde, uğruna meşakkatli mücadelelere dahi girişmek zorunda oldukları İpek Yolu kalmaktadır (Pamuk, 2007: 136). Üstelik İran'dan gelen İpek Yolu'nun Osmanlı ekonomisine katkısının da çok uzun sürmediği, savaşlar nedeniyle ticaretin kesintiye uğradığı görülmektedir.

İmparatorluk idaresindeki en büyük iki ticaret yoluna ilişkin yaşanan gelişmelerle beraber, aynı yüzyılın sonlarından itibaren ortaya çıkan askeri başarısızlıklar ve malî sorunlar devlet adamlarını hazine gelirlerini artırmak için alternatif ticaret yollarının araştırılmasına teşvik etmekte; eski ticaret merkezleri ehemmiyetini kaybederken yeni ticaret merkezleri ortaya çıkmaktadır (Elibol, 2005: 62). Benzer bir ifadeyle, ticaret güzergâhlarının

değişmesiyle birlikte yeni ticaret merkezlerinin ortaya çıkışı, eski gümrük bölgelerinde ticarete konu mal bileşiminin değişime uğrattırken, yeni gümrük bölgelerinin kurulmasına da zemin hazırlamış olmaktadır. Ticaret yollarından elde edilen gümrük gelirlerinin mühim bir kaynak sağlaması, ticaretin denetimi ve yol güvenliğinin sağlanması gibi tedbirlerle güvenilir bir piyasa ortamının tesis edilmesini devletin sorumluluk alanına eklemektedir. Bu sorumluluğu ticarî alandaki vergileme ve denetim işlevleri ile yerine getiren Osmanlı gümrük sistemi incelendiğinde ise, iç ve transit ticaretten alınan vergilerin iç gümrük, dış ticaretten alınan vergilerin dış gümrük konusu olarak birbirinden ayrı şekilde kaydedildiği tespit edilmektedir (Tabakoğlu, 2014: 345-387).

Bu çalışmada, Devlet-i ‘Âliyye’nin yüzyıllar boyunca idare merkezi, başkenti olan ve ülkenin gerek iç gerekse dış ticaretinde en önemli merkezlerden biri sayılan İstanbul’un on ikinci hicri asırdaki (1688-1785) gümrük sistemi ve ticarî yapısının, Ahmed Refik tarafından kaleme alınan On İkinci Asırda İstanbul’da Gümrük ve Ticaret başlıklı yazıdan hareketle incelenmesi amaçlanmaktadır. Literatürde Osmanlı yönetimindeki İstanbul’da gerçekleşen ticarete ve İstanbul’un gümrük sistemine ilişkin çalışmalar (Eldem, 2000; İnalçık, 2004; Tabakoğlu, 2013; Bilge, 2015) bulunmakla birlikte, İstanbul’un bilhassa 17-18. yüzyıldaki ticaretini ve/veya gümrük sisteminin işleyişini analiz eden çok az sayıda çalışmaya (Şener, 2010; Kocakaplan, 2014) rastlanılmaktadır. Dolayısıyla çalışmanın bu konuda literatüre mütevazı bir katkı sunması ve yakın geçmişimizin tanınan bir müverrihine ait bir gazete yazısından yola çıkılarak, çeşitli tarihi kaynakların iktisadi konuların incelenmesine farklı bir bakış açısı kazandırması umulmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde 17-18. yüzyıldaki Osmanlı ticareti ve gümrük sistemi genel özellikleri itibariyle incelenmekte, ikinci bölümde Ahmed Refik’in ilgili yazısından hareketle aynı asırlarda İstanbul’un ticarî yapısı ve gümrük işleri analiz edilmekte, üçüncü bölümde ise sonuç ve değerlendirmelere yer verilmektedir.

2. 17-18. YÜZYILDA OSMANLI TİCARETİ VE GÜMRÜK SİSTEMİ

Osmanlı İmparatorluğu, kuruluşundan itibaren tarım ekonomilerine ait özelliklerin daha egemen olduğu ve bu durumun elverdiği ölçüde sınaî ve ticarî faaliyetlerin gerçekleştirildiği bir iktisadi yapı konumunda değerlendirilmektedir. Ekonomik anlamda kendi kendine yeterlilik fikrine uygun olarak, ülke yöneticileri tarafından geliştirilen politika ve hayata geçirilen uygulamaların ticaret alanındaki önemli bir etkisi ise, iç ticaretin dış ticarete göre daha fazla paya sahip olmasında görülmektedir. Dış ticarete

göre daha büyük miktarda yapılan iç ticaretin 18. yüzyıl sonlarına kadar bu seyrini devam ettirdiği kabul edilmektedir (Kocakaplan, 2014: 126). Bu bakımdan 18. yüzyılı, ticarî anlamda Osmanlılar için bir değişim asrı olarak tanımlamak mümkündür. Ticarî yapıdaki değişimle beraber ve belki bu değişimin nedenlerinden biri olarak bu asrı, siyasî ve askerî alandaki başarısızlıkların diğer alanlarda da sonuçlarının gözlemlendiği bir dönem olarak da dikkate almak gerekmektedir. Zira 15 ve 16. yüzyıllarda politik ve ekonomik anlamda gücünün zirvesinde olan Devlet-i 'Âliyye 17. yüzyıldan itibaren bu iktidar ve otoritesini kaybetmektedir. 18. yüzyıla gelindiğinde, yaşanan kayıplarla birlikte coğrafi keşifler sonucu ticaretin yön değiştirmesi gibi harici gelişmeler, daha önce kapitülasyon benzeri politika araçları ile sürdürülen imparatorluk ticaretini olumsuz yönde etkilemeye başlamaktadır (Kurtaran, 2016: 747). Bu yüzyılda yaşanan dönüşümler arasında, ticaretin coğrafi değişimi, ticaret ortaklarının değişerek Orta Avrupa ülkelerinin dış ticaretteki paylarının artması, ticarete konu olan ürünlerin değişmesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun tarımsal ürün ihracının belirgin hale gelmesi, ticarî imtiyazların süreklilik kazanması, taşımacılıkta Avrupa milletlerinin artan rolleri, imparatorluk ticaretinde azınlık unsurların görülmeye başlanması, hammadde ihracının ve ticaret hacminin artması vb. sayılmaktadır. Kaldı ki 18. yüzyılda Batı birçok alanda gelişmesini tamamlamış, merkantilist politika uygulamaları çerçevesinde dış ticarete üstünlüğü sağlamak amacıyla bu olgunlaşmayı pratiğe yansıtmaktadır (Küçükkalay ve Elibol, 2003: 152).

Aslına bakılırsa Batı Avrupa ekonomileri 17 ve 18. yüzyıllarda uzun süren bir bunalımın içine sürüklenmektedir. Üretim ve nüfus artışı pek çok ülkeden yavaşlarken işsizlik yaygınlaşmakta, bu arada henüz güçlenmeye başlayan ve birbirleri ile rekabete girişen Hollanda, İngiltere ve Fransa gibi devletler mevcut ekonomik sorunları gidermek adına dış ticarete evvelkilerden farklı bir siyaset takip etmeye başlamaktadır. Merkantilizm olarak adlandırılan ve temelde ülke içerisindeki değerli maden miktarını artırmayı hedefleyen politika doğrultusunda, ihracatlarını artırırken ithalatlarını sınırlandırmaya çalışmakta, ülkelerindeki üretim dallarını dış rekabetten korumaya özen göstermekte, dış ticaretlerini kendi tüccarları ve kendi ticaret filoları vasıtasıyla yapmaya gayret etmektedirler (Pamuk, 2007: 72). Diğer taraftan, Batı'nın hem en büyük siyasî rakiplerinden hem de en büyük ticaret ortaklarından olan Osmanlı İmparatorluğu'nun, daha önceki yüzyıllarda olduğu gibi 17 ve 18. yüzyıllarda da, belki kendi yönetim anlayışının bir sonucu olarak bütünüyle başka bir dış ticaret politikası izlediği anlaşılmaktadır. Bu dış ticaret politikasının ilkeleri ise, Osmanlı idarecilerinin ülke ekonomisinin hemen her alanında hayata geçirdiği

uygulamaların fikri altyapısında aramak gerekmektedir. Çünkü iaşecilik (provizyonizm), gelenekçilik (tradisyonalizm) ve fiskalizm şeklinde tarif edilen Osmanlı iktisadi görüşünün temel prensipleri arasında bilhassa iaşecilik fikrinin, imparatorluğun dış ticaretinin şekillenmesinde mühim bir rol oynadığı aşikârdır: İaşe fikrine dayanan iktisadi politikada, ihracat üretimin hedefi olarak değil, yurtiçi ihtiyaçlar karşılandıktan sonra kalan malların satılması faaliyeti olarak kabul edilmektedir. Buna mukabil ithalat, yurtiçinde gereksinim duyulan fakat ya az üretilen ya da hiç üretilmeyen malların getirilmesini ifade ettiğinden, herhangi bir sınırlamaya tabi tutulmadan serbestçe yapılmasına müsaade edilen, arzu edilen bir faaliyet sayılmaktadır (Genç, 2017: 43). Dış ticaret politikalarındaki bu farklılığın ise, 17. yüzyılda siyasî, malî ve iktisadî problemlerle boğuşan imparatorluğu zamanla uluslararası ticarete zor durumda bırakması tabiidir. Bu zorluk, en basit haliyle yabancı devletlere verilen birer ticarî imtiyaz olarak tanımlanabilecek kapitülasyonların, yabancı devletlerin suiistimalleri sonucu zamanla Osmanlı ekonomisinde meydana getirdiği olumsuzluklardan kaynaklanmaktadır. Nitekim önceleri kesintiye uğrayan ticaretin devamını sağlamak için Osmanlıların önce ticaret yollarında ve ticaret ortaklarında yeni alternatifler üretmek, ardından da kapitülasyonlar yoluyla ticarete rekabet üstünlüğü sağlamak gibi tedbirlere başvurduğu bilinmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa ile yaptığı ticarete 17. yüzyıl boyunca İngilizler egemen konumda yer almaktadır. Hatta Osmanlı topraklarında tiftik, pamuk, ham ipek ve meyan kökü gibi hammaddeler alıp, madeni eşyalar ve yünlü kumaşlar gibi mamul maddeler satan İngiliz tüccarlarının İngiltere'deki sermayenin birikimi ve merkantilizmin gelişimi noktasına mühim katkıları olduğu ileri sürülmektedir (Karta, 2015: 140). Aynı yüzyılda imparatorluğun önemli bir başka ticaret ortağı Fransa'dır. Kendilerine ilk ahitnamenin (ticarî imtiyazın) Kanuni Sultan Süleyman devrinde, 1536'da verilmek istendiği ancak Sadrazam İbrahim Paşa'nın idamı üzerine bu metnin onaylanmayıp, ilk tasdikli kapitülasyonun 1569'da verildiği tahmin edilmektedir. Verilen ticari imtiyazın önemi ise, Belgrad antlaşması sırasında müzakerelere aracı olan Fransız elçisinin en geniş imtiyazları kazanması ve sonraki yıllarda Fransızların Osmanlı limanları arasındaki taşımacılıkta ve Levant ticaretinde elde ettiği karşı konulmaz üstünlükle daha belirgin hale gelmektedir (İnalçık, 2003: 67-70). Diğer taraftan, 1611 senesinde Hollanda idarecilerine Amsterdam Levant tüccarı tarafından yazılan bir dilekçede, Levant ticaretinin Hollandalı ticaret adamları için de mühim bir faaliyet alanı olabileceği; Mısır, Kıbrıs, Ege adaları ve Türkiye ile yapılan ticaretin Doğu Hindistan Deniz

Kumpanyası'nın deniz trafiğinden potansiyel anlamda çıkarlarına daha uygun düşeceği vurgulanmaktadır. Bir yıl sonra Hollanda, Devlet-i 'Âliyye'den ilk ticari imtiyazı alarak kendi bayrakları ile Osmanlı limanlarına girip, serbestçe ticaret yapabilecek bir hak kazanmaktadır. 1673 ve 1675'te yenilenen ticari imtiyazlar sonucu Fransa ve İngiltere ile aynı düzeye yükselen Hollanda, artık sadece Osmanlı'nın 17. yüzyıldaki ticaret ortakları arasında yer almakla kalmayıp, kendi dış ticaretinin %40'ını imparatorluk ile gerçekleştiren bir ülke haline gelmiş bulunmaktadır (Arı, 1999: 495-499). Yine 1567 senesinde Osmanlı İmparatorluğu'ndan ilk ticarî imtiyazını elde eden Avusturya'nın da, sonraki dönemlerde yapılan her antlaşmaya ticarî menfaatlerine uygun maddeler koydurmayı başardığı, temin ettiği bu imtiyazları düşük gümrük vergisi ödeyip artan ticareti sayesinde ekonomisini büyütmekte kullandığı belirtilmektedir (Bozkurt, 1994: 32-33). Yapılan araştırmalar sonucunda Osmanlı iktisat tarihindeki ilk ticarî imtiyazlara Cenevizlilerle birlikte sahip olduğu tespit edilen Venedik, 1670 yılında imzalanan antlaşma ile imparatorluk sınırları içerisinde geniş bir ticaret yapma özgürlüğüne yeniden kavuşmuş olsa da, diğer devletlerin ödediği %3 oranındaki gümrük vergisi karşısında %5 gümrük ödemekle yükümlü tutulduğundan eşit bir rekabet şansına bir türlü kavuşmamaktadır. Buna Venedik'in yüzyıl sonundaki Kutsal İttifak tarafında yer alması eklenince, ülkenin zaten çökmüş halde olan dış ticaretinin daha da aleyhine olacak bir durum meydana gelmiş olmaktadır (Mantran, 1987: 161). Öte yandan, 17. yüzyılda ipek ve baharat yolları üzerinde meydana gelen savaş ve güvenlik problemleri nedeniyle okyanus yolu çok fazla tercih edilir hale gelmekte; Avrupa devletlerinin bu yüzyıla kadar Doğu'dan talep ettikleri malların bir kısmını sömürgelerinden elde etmeye başlamaları Akdeniz ticaretini olumsuz yönde etkilemeye başlamaktadır (Kocakaplan, 2014: 134-135). Yeni dönemde sadece Avusturya ile yapılan ticaret artış göstermekte; sömürgelerine yönelen İngiltere, Fransa ve Hollanda gibi Devlet-i 'Âliyye'nin en büyük dış ticaret ortakları imparatorlukta faaliyetlerini azaltmaktadır. Mesela, 17. yüzyılda dış ticaretinin onda birini Osmanlı ile yapan İngiltere, 18. yüzyılda dış ticaret hacmi iki kat yükselmesine rağmen bu oranı yüzde bire düşürmekte; Fransa'nın Osmanlı ticareti 17. yüzyıla nispetle yirmide bire gerilmektedir (Tabakoğlu, 2014: 379).

Ticarî faaliyetlerde yaşanan gerilemelere rağmen 18. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı dış ticaretinde ihracat miktarı ithalattan yüksektir. Dış ticaretteki bu fazlalık karşısında Avrupalılar aradaki farkı nakit olarak ödemekte, buna bağlık olarak söz konusu dönemde ülkenin her tarafında bol miktarda yabancı para tedavül etmektedir. Belirtilmesi gereken bir husus, Avrupa'nın Osmanlılardan hammadde satın alıp mamul madde ihraç etme eğiliminin

devam etmesidir. İç ve dış güvensizlik koşullarından dolayı imparatorluk dış ticareti güçlü bir himayeden yoksun olsa da bazı sınaî alanlarda Batı'nın mamul malları ile rahatça rekabet edilebildiği anlaşılmaktadır (Tabakoğlu, 2014: 378). 1760 yılından başlayıp, yaşanan süreçlerin etkileri itibariyle 1830 yılına kadar uzatılabilecek olan 18. yüzyılın ikinci yarısında, imparatorluk için yeni bir durgunluk evresi gözlemlenmektedir. Osmanlı akçesi sürekli değer kaybetmekte, yoğun fiyat artışları yaşanmakta, dış ekonomik ilişkilerde Hindistan yolu ve Ortadoğu ticareti büyük oranda önemini yitirirken Karadeniz merkezli ticaret önemini sürdürmektedir (Şener, 2010: 47).

Osmanlı gümrük sistemine bakıldığında, Fatih Sultan Mehmed döneminde çerçevesi kanunnameler ile çizilmiş olan gümrük uygulamalarının sonraki dönemlerde de varlığını büyük ölçüde koruduğu savunulmaktadır. Gümrüklerde uygulanacak vergi oranları değişse dahi, bir malın ne zaman gümrüğe tabi olacağı, ticarî bir emtianın bir gemiden başkasına nakledilmesi halinde gümrük resmi ödenmesi gerektiği gibi konular kanunnamelerde ifade edilmektedir (Bulunur, 2019: 249). İmparatorluk sınırları içerisinde malların gümrük bölgesine giriş veya çıkış durumuna göre farklı vergiler alınmaktadır. Malın geldiği yerde satılmasını sağlamak üzere alınan bir tedbir olduğu varsayılan bu uygulamaya göre, malın ülkeye girişinde *amediyeye*, ülkeden çıkışında *reftiye*, transit geçişlerde *müruriye* resmi alınmaktadır. Alınan gümrük resimleri genel itibariyle değer esaslı (ad volarem) yani malın gümrüğe girdiği zamanki değeri üzerinden belirlenirken, bu uygulamanın gümrük görevlileri ile tüccarlar arasında malların gerçek kıymetini tespit etme noktasında tartışmalara sebep olmasından ötürü 18. yüzyıldan sonra malların fiyatına göre belirlenen tarifeler üzerinden (spesifik) gümrük resmi alınmaya başlanmaktadır (Kütükoğlu, 1996: 263).

Osmanlı'nın hüküm sürdüğü coğrafyada üç türlü gümrük bulunmaktadır: Kara, deniz (sevahil) ve sınır (hudut) gümrükleri. Kara gümrükleri büyük oranda iç ticaretin, deniz gümrükleri hem iç hem de dış ticaretin vergilendirilmesi işlevini yerine getirmektedir. Sınır gümrükleri ise imparatorlukta ticarî faaliyette bulunacak yabancı tüccarların gümrük resimlerinin toplandığı merkezlerdir (Bilge, 2019: 42). Çoğunlukla büyük şehirde tesis edilen iç gümrük teşkilatı, şehrin merkezi ile civarındaki köy ve bazen küçük kasabaları da içine alan bir daire oluşturmakta; bu dairenin içinde, gümrük bölgesinde gerçekleşen ticarî mübadeleden vergi alınmamaktadır. Bir gümrük bölgesine gelen malın vergilendirilmesinde dikkate alınan bir başka nokta, malın menşei veya niteliğinden ziyade tüccarın din ve tabiiyetidir. İlk ayırım tüccarın Müslüman olup olmaması,

ikinci ayırım Müslüman olmayanlar arasında Osmanlı tebaası olup olmamasıdır. Zira uygulamadaki mekânsal ve dönemsel farklılıklar bir kenara bırakılırsa 16. Yüzyıldan itibaren imparatorluğun oldukça büyük kısmında, Müslümanlar %3, Osmanlı tebaası gayrimüslimler (zimmîler) %4 ve yabancı gayrimüslimler (harbîler) %5 oranında vergiyle sorumlu tutulmaktadır (Genç, 2017: 196). Dış gümrüklerde ise, gümrük resimlerinin adet ve kanun üzere alınacağı, yabancı tüccardan bunun dışında herhangi bir talepte bulunulmayacağı kabul edilmekte; gümrük görevlilerin ahidnamelere aykırı olarak fazla vergi topladıklarının tespit edilmesi halinde tutarın iade edileceği taahhüt edilmektedir. Bununla beraber gümrük resmi yalnızca ithal edilen mallara özgü kalmamakta, ihraç mallarından ve bir yerden başka bir yere nakledilen ticarî mallardan vergi alınmaktadır. Ticarete konu olan mal varacağı bölgeye kadar çeşitli gümrüklerden geçse de, söz konusu mal için aynı adla yalnızca bir kez gümrük vergisi tahsil edilmekte ve tahsilâtın sonra tüccara verilen eda tezkirelerinin sonraki gümrüklerde ibraz edilmesi gerekmektedir (Kütükoğlu, 1999: 331).

3. 17-18. YÜZYILDA İSTANBUL TİCARETİ VE GÜMRÜĞÜ

İstanbul denilince şehrin tanımı, coğrafi anlamda dar, orta ve geniş olmak üzere üç farklı şekilde yapılmaktadır. Buna göre İstanbul en dar anlamıyla, Suriçi ile mahduttur. Söz konusu alan tarihte İslambol, Asitâne-i Saâdet ve Konstantiniyye şeklinde de adlandırılmaktadır. Orta anlamda şehrin tanımı, Bilâd-ı Selâse denilen Eyüp, Galata ve Üsküdar kazalarını içine almaktadır. Geniş anlamda İstanbul ise, Suriçi ve Bilâd-ı Selâse kazalarının yanı sıra buraların ilavelerine, yani Eyüp kazasının Vize'ye, Galata kazasının Bandırma'ya ve Üsküdar kazasının Adapazarı'na kadarki bölgelerine kadar uzanarak Marmara Bölgesi'nin büyük bir bölümünü ifade etmektedir (Şener, 2010: 54). Bir başka tanıma göre İstanbul, bir tarafta Karadeniz ve Tuna iskeleleri ile diğer tarafta Doğu Akdeniz, Arabistan ve Hindistan'ın belirli şehirleri arasındaki kuzey-güney ticaretine ait ana yolun merkezi konumundadır. İstanbul'da bulunan ticaret erbabı, hem bilhassa yünlü kumaşlar olmak üzere Avrupa menşeli mamul malları hem de biber, diğer baharatlar ve boyalar gibi Şark ürünleri diye nitelenen malları ithal etmektedir (İnalçık, 2004: 227). Dolayısıyla coğrafi konumuyla beraber kuzey-güney ticaretindeki rolü bir arada düşünüldüğünde İstanbul'u önemli bir liman kenti saymak mümkün gözükmemektedir. Eldem (2000)'e göre ise, bir imparatorluk başkentine atfedilebilecek birçok karakteristik arasından yalnızca biri ile kentin karmaşık yapısını açıklamak pek olası değildir. İstanbul diğer Osmanlı liman ve şehirlerinden bütünüyle farklı özelliklere sahip, ticarî faaliyetlerdeki para dolaşım düzeyinin fazlasıyla yüksek olduğu

istisnai bir kenttir. İlaveten devletin ve diğer uzantılarının güçlü varlığı, loncaların görece sağlamlığı ile nüfusun olağanüstü fazlalığı gibi unsurların, pazarlarının olgunlaşmasına, kapsamlı bir biçimde gelişmesine ve zenginleşmesine katkı sağladığı varsayılmaktadır (Eldem, 2000: 153-198). Tarihi kayıtlarda, Anadolu ve Rumeli'deki karayolları üzerinden ticaret güzergâhları oluşturulduğu, bu güzergâhlar üzerinde gümrüklerin, mühim kent ve kasaba merkezlerinin tesis edildiği ve 19. yüzyılın ikinci yarısında değin işlevini sürdüren bu ağ içerisinde İstanbul'un kayda değer bir ağırlığı olduğu göze çarpmaktadır. Bahse konu üç ana güzergâhtan İstanbul'dan Halep istikametine giden sağ kol Üsküdar'dan başlamakta, Gebze, Hersek, Lefke (Osmaneli), Söğüt, Eskişehir, Seyitgazi, Hüsrevpaşa Hanı, Bayat, Bolvadin, İshaklı, Akşehir, Iğın, Ladik, Konya, İsmail, Karapınar, Ereğli, Ulukışla, Külek, Bayrampaşa Hanı, Adana, Kurt Kulağı ve Antakya konakları üzerinden Halep'e varmaktadır. Orta kol olarak isimlendirilen güzergâh Üsküdar'dan, İzmit, Sapanca, Geyve, Taraklı, Göynük, Hendek, Düzce Pazarı, Bolu, Gerede, Bayındır, Karacalar, Koçhisar, Tosya, Osmancık, Merzifon, Amasya, Turhal, Tokat, Sivas, Kangal, Hasan Çelebi, Malatya, Harput ve Ergani üzerinden Diyarbakır'a ve buradan da Mardin, Nusaybin, Toprakkale, Karakuş, Kerkük ve Musul yoluyla Bağdat taraflarına gitmektedir. Ana güzergâhlar arasındaki sol kol ise İstanbul'dan başlayıp, orta kolun Merzifon menziline ayrılarak, Ladik, Niksar, Hacı Murat Kalesi, Karahisar-ı Şarki, Kelkit, Bayburt ve Tercan üzerinden önce Erzurum'a daha sonra Hasan Kalesi'nden geçip Kars'a varmaktadır (Küçükkalay ve Elibol, 2003: 157).

İstanbul'un ticarî faaliyetlerde bir liman olarak öne çıkması, coğrafi konumunun doğal bir sonucu olmakla beraber esasen, Osmanlılar tarafından fethedildikten sonra Karadeniz'in tam anlamıyla bir Türk gölü haline gelmesiyle de açıklanabilmektedir. Bir başka deyişle, Karadeniz'in yabancılara kapatılarak tamamıyla bir iç pazar haline gelmesini İstanbul fethinin en önemli sonucu olduğu belirtilmektedir. Çünkü fetihle birlikte Anadolu, Rumeli ve Kuzey Karadeniz arasında üç kutuplu bir ticaret ağı ve bölgesel uzmanlaşmalara dayalı bir entegrasyon meydana gelmektedir. 15. yüzyıldan 19. yüzyıla kadar artarak devam eden bu durum sayesinde ise, Anadolu pamuklu, ipekli, tiftik, keten dokuma ve bakır ürünlerinde; Rumeli yünlü dokuma ve demir malzemelerde uzmanlaşmakta; kuzey bölgesi deri, yün, hububat gibi hayvancılık ve ziraat ürünlerini temin eder hale gelmektedir (Genç, 2017: 317-318). Öte yandan, 17. yüzyılda dünya genelinde, mevcut ticarî düzeni derinden etkileyecek gelişmeler yaşanırken, Osmanlı İmparatorluğu'nda gerek dış gelişmelerin tesirlerinin gerekse yaşanan savaşların olumsuz izlerinin İstanbul ticaretini sekteye uğrattığı,

fakat bunun çok uzun sürmediği gözlemlenebilmektedir. Bu geçiciliği öne sürmekte dayanan varsayım, Karadeniz ve civarındaki ticaretin İstanbul'un iâşe sistemi çerçevesinde yürütülmesidir. Devletin bütün ticarî trafiği İstanbul'a yönlendirmesi sebebiyle Karadeniz'de ticarî faaliyette bulunan tüccarlar çoğunlukla İstanbul'a uğrayarak memleketleri için lazım olan her çeşit ihtiyaç maddesini elde etmektedirler. Eski dönemlerde olduğu gibi kuzey Karadeniz kıyıları daha ziyade köle ve zahire açısından ehemmiyet taşıırken, güney Karadeniz kıyıları Anadolu'da imal edilen kumaşların Tuna sahilleri, Kırım ve çevresi, Rumeli ve İstanbul'a nakledilmesine aracılık etmektedir. Ayrıca uzun yüzyıllar boyu Osmanlılar'ın hâkim olduğu Karadeniz ticareti için, Evliya Çelebi'ye göre sadece 17. asırda İstanbul'daki iki bin dükkânda çalışan sekiz bin kişi mesai harcamaktadır (Tabakoğlu, 2013: 347-348).

Osmanlılar devrinde İstanbul Gümrük Bölgesi, Avrupa tarafında, Karadeniz kıyısındaki Varna'dan Gelibolu yarımadasındaki Kilitbahir veya Eceovası'na kadar tüm liman ve iskeleleri kapsamaktadır. Asya yönünde ise, Karadeniz'in çıkışındaki Yoros'tan Ege kıyısında Aydın Sancağı'nın güney ucuna kadar uzanan kıyıların hepsini içine almaktadır (İnalçık, 2004: 245). Teşkilatlanma bakımından ise, İstanbul'daki gümrüklerden biri Eminönü'nde kurulmuş bulunmaktadır. Yenicâmi yakınındaki iki-üç katlı Gümrük Eminliği'nde gümrük deposu ile büyük bir iskele yer almakta; burası aynı zamanda gümrük emini makamı ve imparatorluğun bütün limanlarından gelen mallar için gümrük işlemlerinin yapıldığı ana gümrük deposu işlevini yerine getirmektedir. Diğer gümrük noktası, Hindistan ve Avrupa'dan getirilen malların gümrük resimlerinin tahsil edildiği Galata'dır (Tabakoğlu, 2013: 343). Yine Karagümrüğü, Rumeli'nden gelen ve Rumeli yönüne giden malların gümrük işlemlerinin yapıldığı başka bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yol boyunca imparatorluk tüccarları ve ecnebi tüccarlar Osmanlı Balkanları, orta Avrupa ve Rusya'dan kumaş, eşya ve emtia ticaretini yürütmektedir. İstanbul'daki gümrük bölgelerinin 18. yüzyılın belirli bir dönemindeki toplam gümrük hâsılatı içerisindeki payları incelendiğinde, en fazla ticari yoğunluğun Eminönü Büyük Gümrüğü'nde, daha sonra Galata'da meydana geldiği ifade edilmektedir. Batı ile karayolu üzerinden gerçekleşen ticaretin Karagümrük'te sağladığı vergi gelirleri, Doğu'dan gelen ticaret kervanlarının vergi gelirlerinin gerisinde kalsa da bu durum, ileriki yıllarda Karagümrük lehine değişmektedir (Kocakaplan, 2014: 233-251).

17. asır sonu ile 18. yüzyılda, yani on ikinci hicri asırda ise İstanbul'daki gümrük işleri, Altınay (1924) ifadesiyle şehrin siyasi ve toplumsal vaziyeti gibi karışıktır: Gümrükte kaçakçılık çok yaşanmakla beraber, gümrük

memurlarının rüşvetçiliği ve zulümleri haddi aşmaktadır. Örneğin bu dönemde, İstanbul'a en çok emtia, İngiltere, Fransa ve Venedik'ten gelmekte; Avrupa'dan ve özellikle İngiltere'den gelen tacirler çuka, kumaş vesaire “kantara gelen eşya” için tahrir-i atik [eski defter] mucibince resm-i masdariye* vermektedir. Fakat eski deftere göre tahsil edilen bu vergi tacirlerin şikâyetine sebep olmakta, tahrir-i cedid [yeni defter] gereğince vergilerini ödemek istedikleri görülmektedir. Gümrükçülerin “... elimizde ferman vardır.” diyerek eski defter usulünü bahane edip tacirlerden fazla para koparmaya çalıştıklarının öğrenilmesinin ardından da Dîvân-ı Hümâyûn'un, 1693 senesinde İstanbul ve Galata kadılarına “... yukarıda zikredilen taifenin getirdikleri ve alıp götürdükleri emtiadan masdariye alına gelen eşyanın resm-i masdaryelerini ellerinde olan yeni defter gereğince ödemelerinden sonra eski defter üzere alırsız diye vergi tahsildarlarına adı geçenleri incitip ve korkutmayasınız” şeklinde ferman yazmak durumunda kaldığı belirtilmektedir (Altınay, 1924: 247-250). Nitekim yaşananlar, gümrüklerdeki rutin işleyiş sırasında meydana gelen muhtelif problemler arasında sayılmaktadır. İstanbul'a mal getirmekte olan gemiler kaza yaptığında benzer durumlar ortaya çıkarken, başkente kara yoluyla mal getiren tüccarlardan yol üstündeki görevlilerin vergi talepleri ile karşılaşmaktadır. Dolayısıyla temel problem, bilhassa deniz ticaretinde gümrük görevlileri ve yerel yöneticilerin çeşitli bahanelerle tüccarlardan kendi yetkilerinde olmayan ve/veya tüccarların ödemekle mükellef olmadıkları vergileri sıklıkla talep etmeleridir (Kocakaplan, 2014: 259-260). Gümrük memurlarının, şeriat ve kanuna aykırı olarak masdariye almanın yanı sıra, tüccardan fazla bir şey koparamadıkları zamanlarda en azından “peşkeş” namıyla eşyalara el koydukları; gümrük kanununda ve defterinde her eşyadan ne alınacağına kati surette ve açıkça belirtilmiş olmasına rağmen, gemiler boşaldığında “tezkire akçesi” namıyla yirmişer gurus tahsil ettikleri de kaydedilmektedir. 1695 yılında yaşanan böyle bir olayda, tüccarların Dîvân'a arzuhal vermeleri ve meselenin müzakere edilmesi üzerine, bundan böyle suiistimallere mani olmak, tacirleri “... zikredilen eminlere, iltizam şartlarında bildirilen vergilerinden başka”, “...defterden hariç masdariye ve peşkeş harcı talebi ve tezkire harcı namıyla rencide ettirmemek” ve sorunu ortadan kaldırmak adına emr-i şerif yazılmaktadır (Altınay, 1924: 250-252).

Gümrüklerde tacirlere musallat olan sadece gümrük memurları değildir.

* Osmanlı gümrük sisteminde, nakledilen yerde tüketilen ithal malı emtiadan alınan vergi (bkz: Tabakoğlu, 2014: 387).

İsteklerine boyun eğmeyen İngiliz tacirlerini döven ve arzularını zorla yerine getirtmeye muvaffak olan “levendât taifesi” tüccarlar için büyük bir felaket anlamına gelmektedir. Öyle ki, gümrük emirlerinin bu gibi yolsuz davranışları Dîvân’a haber vermelerine rağmen, 1698’de İngiliz tacirlerinin benzer bir durumla karşı karşıya kalmasına binaen çıkarılan hükümde “... bu fesadı edenlerin mutlaka ibret için haklarından gelinip, bundan sonra da İngiltere bezirgânlarının ve yakınlarının her şekilde korunması ve gözetilmesi, ...bir ferde saldırılmaması için sıkıca tembih edilmesi” ve “tembih edildikten sonra aklını başına toplamayıp bir daha şikayet etmek ihtimali olursa, akıllanmayanların haklarından gelinmek üzere devlete bildirilmesi” istenmektedir (Altınay, 1924: 250-253). Tüccarlar tarafından şikâyete konu olan bu suiistimaller bir yana bırakılacak olursa İstanbul Gümrüğü’nün diğer problemleri; şehre getirilen malların başka yere satılması, tüccarların görevlilerle anlaşarak herhangi bir ödeme yapmadan eda tezkiresi almaya çalışmaları veya daha önce vergi ödendiği şeklinde yalan beyanda bulunmaları, düşük gümrük vergisi ödemek ya da getirdikleri malların vergiden muaf sayılmasına ilişkin istekleri ve belirlenmiş olan gümrük noktaları, iskeleler dışında mal çıkararak vergiden kaçmalarıdır (Kocakaplan, 2014: 260-263). Altınay (1924)’e göre de, gümrük memurları tacirlere zulüm ve eziyet etmekle beraber gümrüklerde kaçakçılığa mani olamamakta, 1713’de gümrüklerden eşya kaçırarak bazı bezirganların varlığının haber alınmasının ardından “gümrüğe ilişkin emtia ve eşyaların, kimin ağırlığı üzerinde bulunduğu isim ve resimleriyle defter edilmesi ve bulunan bezirgan eşyasının dahi müfredat üzere şer’an tahrir ve devlet kapısına arz edilmesi” hakkında hüküm çıkarılmaktadır. Bahse konu olay Dâire-i Hümâyun eşyasının Edirne Sarayı’ndan Tekfur Dağı’na naklolanması sırasında gerçekleşmektedir: Eşyaların nakledileceğini öğrenen bir kısım Yahudi, gümrükten kaçırmak istedikleri ne kadar emtia ve eşyaları varsa onları saray eşyasının arasına doldurmuş; bu eşyaları da toptan koymayıp hepsini parça parça muhtelif adamların ağırlıklarına taksim etmiştir. Fakat mesele çabucak haber alınmış, Dergâh-ı ‘Âli kapıcıbaşlarından Derviş Mehmed Ağa çıkarılan hüküm mucibince derhal Tekfur Dağı’na gitmek, Dâire-i Hümâyun eşyasını tetkik etmek ve gümrük alınması icap eden ne kadar tüccar eşyası varsa teftiş etmekle görevlendirilmiştir. Burada görüldüğü gibi gümrüklerde yaşanan birtakım problemler, tüccarların tutum ve davranışlarından da kaynaklanabilmektedir. Mesela bazı tüccarların getirdikleri mallar için düşük oranda vergi ödeme isteği, yine on ikinci hicri asırda İstanbul gümrüğünde meydana gelen bir vakadır. Zira o dönemde gümrük resmi, Sultan İbrahim zamanında “İngilterelüye” verilen fermanda yer aldığı gibi yüzde üçtür. Fakat yüzde üç gümrük yine o tarihlerdeki İngiliz metasının cinsine göre değişmekte ve on

ikinci asırda da İngiltere'den İstanbul'a iyi cinsten çuka gelmeye başlamış bulunmaktadır. İngiliz tüccarların bu iyi mal için "ziyade vermeziz deyu" daha yüksek oranda gümrük vergisi ödemeyi reddetmeleri Dîvân'a aks ettiğinden, "İngiltere tüccarı getirdikleri ve alıp getirdikleri metalarından yüzde üç gümrük verip ziyade bir akçe vermeyeler diye yazılmış iken, ... yine yüzde üç hesabı üzere olup noksan ve fazla olmamak üzere İstanbul ve Galata iskelelerine getirdikleri Londra ve İngiltere'de işlenen çukalar gerek daha iyi gerek daha düşük her ne kıymette olursa olsun kanun-ı kadim üzere" gümrük ödemelerini temin için hüküm yazılmaktadır (Altınay, 1924: 253-254).

Osmanlı hükümeti, sahip olduğu iktisadi dünya görüşüne çerçevesinde, ticaret erbabını kovana bal getiren arılara benzeterek korunmaya layık bulmakta ve bir devletle ticaret antlaşması yaptıysa harp vaziyetinde dahi tacirlerin şehir ve limanlara ulaşan mallarına katiyen el uzatmamaktadır (Uzunçarşılı, 1999: 576). Bir asır evvel, 16-17. yüzyılda imparatorluk, ticarî müşterilerinin birçoğu ile kavgalı olduğu halde, serhadda ordular birbiriyle çarpışırken ecnebler memlekette ürün satın alabilmektedir. Yani Türkler genellikle ticaret ve siyaseti birbirinden ayırmayı başarabilmektedir (Haldun, 1916: 7). 18. asra gelindiğinde ise, bu yaklaşımın istisnaları ile karşılaşıldığı ifade edilmektedir. Altınay (1924)'e göre, gümrük gelirini en çok artıran unsur sayılabilecek ecnebi emtiası, bir savaş meydana geldiğinde eğer harp halindeki devlete ait ise kesinlikle gümrüklere yanaştırılmamaktadır. Örneğin, 1716 yılında Devlet-i 'Âliyye, Avusturya ile olduğu gibi Venedik'le de savaş halindedir. Bu nedenle İstanbul tüccarına derhal haber verilerek, her şeyden önce ellerinde bulunan Venedik emtia ve eşyasını satmaları emredilmektedir. Ayrıca İstanbul'da ne kadar Venedik emtiası varsa yazılarak, daha sonra Venedik emtiası sattırılmayacağı ve Venedik emtia, eşyası gümrüğe gelirse gümrüğü alınmayacağı bildirilmektedir.

On ikinci hicri asırda Osmanlı İstanbul'unda yer alan gümrüklere, ticaret hacmindeki gerilemelere rağmen Fransız emtiasının da gelmeye devam ettiğini söylemek mümkündür. O zamanlar Fransa'nın Languedoc çukaları Türkiye'de pek fazla talep edilmektedir. Her sene Languedoc'tan İstanbul'a ve Şark iskelelerine beş bin balya kumaş gelmekte, Fransa'nın en mühim ithalat ürününün çivit olduğu bilinmektedir. Bilâhare Lyon'un dibaları, sırmalı kumaşları, Marsilya'nın basmaları, tıbbi malzemeler ve ziraat eşyası Fransa'da Türkiye'ye gelen en mühim ürünlerden sayılmaktadır. Buna karşılık Fransızlar Türkiye'den hububat, pamuk, ipek, kahve ile Mora'dan pirinç, sinameki, safran ve kösele, İzmir, Selanik ve Akka'dan pamuk ve yün, Sayda'dan pamuk ipliği, Trablusşam, Kıbrıs, Halep ve yine Mora,

İzmir'den ipek gibi bilhassa Fransız sanayi için lüzumlu hammaddeleri almaktadır. Fransızların Şark iskelelerinde muayyen ticaret müesseseleri bulunmakta, Fransız elçisinin maaşının bir kısmını Fransa Ticaret Odası verdiği ve imparatorlukta Fransız tacirlerini de Fransız elçisi himaye ettiği için ekseriya elçiye karşı şikâyetlerde bulunmak mümkün olmaktadır (Altınay, 1924: 258-259).

SONUÇ

Osmanlı İmparatorluğu'nun idare ettiği coğrafya ve 17-18. yüzyıllara kadar elde ettiği büyük siyasî-askerî başarılar sayesinde dış ticaretten önemli kazançlar sağladığı bilinmektedir. Kapitülasyon gibi ticarî imtiyazların bir politika aracı olarak yoğun bir şekilde kullanıldığı bu döneme kadar yükselen ticaret, bu yüzyıllardan itibaren önce yavaşça düşmeye başlamakta daha sonra ise rekabet üstünlüklerinin de kaybedildiği bir sürece evrilmiştir. Dış ticaret hacminde yüzyıllar itibariyle yaşanan bu değişimi ise, sadece Osmanlıların siyasî-askerî başarısızlıkları ile değil, aynı zaman diliminde dünyanın geri kalanında yaşanan gelişmelerle açıklamaya çalışmak gerekmektedir. Nitekim 17-18. Yüzyıllarda (on ikinci hicri asırda) imparatorluğun ticari hayatında meydana gelen gerileme, bu asırlardaki savaşlar ve malî sıkıntılarla birlikte, önceki asırda dünya ticaretinin yönünün değişmeye başlaması, diğer ülkelerin ticaret yapılarında yaşanan dönüşümler gibi dış unsurların analize dâhil edilmesi halinde daha doğru değerlendirilebilmektedir.

İç ve dış gümrükler halinde teşkilatlanan Osmanlı Gümrük Sistemi, II. Mehmed döneminde kanunnameler ile oluşturulan aslına büyük oranda bağlı şekilde on ikinci hicri asırdaki varlığını sürdürmektedir. Yeni dönemde gümrük sisteminin evvelki işleyişten farkı, 18. yüzyıldan sonra gümrük resimlerinin spesifik oranda alınmaya başlanması ile ticarî imtiyazların diğer ülkelerle ilişkilerde daha yoğun bir şekilde kullanılması, yani verilen kapitülasyonlara göre farklı milliyetlere mensup tüccarlara farklı gümrük oranlarının uygulanmasıdır. Bunun dışında yine ithal, ihraç ve transit mallarından farklı türde vergiler alınmakta; kara gümrükleri genellikle iç ticaretin, deniz gümrükleri iç ve dış ticaretin, sınır gümrükleri imparatorlukta ticaret yapacak ecnebi tüccarın gümrük vergilerini tahsil yeri işlevini görmektedir.

Konumu itibariyle Osmanlı deniz ticaretinin en önemli limanlarından biri olan İstanbul ise, karayoluyla yapılan ticarete yüzyıllar boyu devlete önemli gelirler sağlamaktadır. Galata, Eminönü ve Karagümrük başta olmak üzere şehirde teşkilatlanan gümrük bölgesi, bazı devirlerde Devlet-i 'Âliyye'nin

dış ilişkilerdeki sorunları sebebiyle ticarî işlem kapasitesi ve dolayısıyla gümrük gelirlerinde düşüş yaşamaktadır. Bununla birlikte İstanbul gümrüğünde yaşanan sıkıntılar yalnızca gümrük gelirlerinde azalmayla sınırlı kalmamaktadır. Çalışma kapsamında incelenen yazıda belirtildiği gibi, şehrin gümrük işleri siyasi ve toplumsal durum gibi karışık haldedir. Gümrük görevlileri zulüm ve haksızlıklarla, tüccarlardan eski defter bahanesiyle fazla para tahsil etmeye çalışmakta, hilâf-ı şer ve kanun mucibince kendi hesaplarına gümrük resimleri istemektedir. Tüccarların gümrükte karşılaştığı sıkıntılara tek neden gümrük görevlileri değil iken, yabancı tüccarların da vergiden kaçmak gibi birçok usulle kentin gümrük işlerinde problemler meydana getirdiği vakidir. On ikinci hicri asırda İstanbul gümrüğünde işlem gören emtia arasında, 17. yüzyıla göre Osmanlı ile ticaret faaliyetlerini azaltan İngiltere ve Fransa'nın yanı sıra, savaşlar sonucu ikili ilişkilerin kesintiye uğradığı Venedik ve Avusturya gibi ülkelerin mallarını saymak mümkündür.

KAYNAKÇA

- Altınay, A. R. (1924). On İkinci Asırda İstanbul'da Gümrük ve Ticaret. Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası, 3(6), 247-259.
- Arı, B. (1999). İlk Osmanlı-Hollanda Münasebetleri. Güler Eren (Ed.), Osmanlı Cilt I (ss.493-501), Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Bilge, S. M. (2015). 15.-18. Yüzyıllarda İstanbul ve Kafkasya İskeleleri Arasında Deniz Ticareti: Tâcirler, Gemiciler, Köylüler. Üçüncü Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu (Bildiriler III. s. 53-90), İstanbul.
- _____ (2019). Osmanlı Topraklarından Kafkasya'ya Yönelik Ticaretle Gümrükler ve Vergilendirme. (Ed.) Mustafa Tanrıverdi, Tarih Boyunca Gümrükler (ss. 41-62), İstanbul: Hiperayın.
- Bozkurt, N. (1994). 1699-1736 Tarihli Ecnebi Defterine Göre XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı-Avusturya Münasebetleri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, On Dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- Bulunur K. İ. (2019). Kanunnamelere Göre Erken Dönem Osmanlı Gümrük Sistemi. Arif Bilgin ve Burhan Çağlar (Ed.), Klâsikten Moderne Osmanlı Ekonomisi (Kurumlar-Uygulamalar) (ss. 23-32), İstanbul: Kronik.
- Eldem, E. (2000). İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente. E. Eldem, D. Goffman ve B. Masters (Ed.), Doğu İle Batı Arasında Osmanlı Kenti (ss.152-230), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Elibol, N. (2005). XVIII. Yüzyıl Osmanlı Dış Ticaretiyle İlgili Bazı

- Değerlendirmeler. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 6(1), 61-76.
- Genç, M. (2017). Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi, İstanbul: Ötüken.
- Haldun, G. (1916). On Birinci Asr-ı Hicrî'de Sanayi ve Ticaretimiz. İktisadiyat Mecmuası, 1(21), 5-7
- İnalçık, H. (2003). Osmanlı'nın Avrupa İle Barışıklığı: Kapitülasyonlar ve Ticaret. Doğu Batı, 6(24), 55-81.
- _____ (2004). Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, Cilt I, İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Karta, N. (2015). Avrupa Merkantilizmi ve Osmanlı Ekonomisi. Uluslararası Hakemli Beşeri ve Akademik Bilimler Dergisi, 4(11), 130-146.
- Kocakaplan, S. Ç. (2014). İstanbul Gümrüğü (1750-1800): Teşkilat ve Ticaret, Yayınlanmış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kurtaran, U. (2016). XVII. Yüzyılda Osmanlık Devleti İle Avusturya Arasındaki Ticaret Antlaşmaları ve Yaşanan Değişimler (1718-1791). Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 9(2), 743-769.
- Küçükkalay, A. M. ve Elibol, N. (2003). Osmanlı İmparatorluğu'na Avrupa'dan Karayolu İle Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795-1804. Sosyal Bilimler Dergisi, 3(2), 151-176.
- Kütükoğlu, M. (1996). Osmanlılar'da Gümrük. TDV İslam Ansiklopedisi (C.14, 263-268). İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi.
- _____ (1999). Ahidnâmeler ve Ticaret Muâhedeleri. Güler Eren (Ed.), Osmanlı Cilt III (ss.329-341), Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Mantran, R. (1987). XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Değişmesi. Tarih İncelemeleri Dergisi, 3(1), 159-175.
- Pamuk, B. (2007). İpek Yolu Ticareti ve Erzurum. Tarih İncelemeleri Dergisi, 22(2), 125-143.
- Pamuk, Ş. (2007). Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi (1500-1914), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Şener, F. Y. (2010). 18. YY'da İstanbul'da Ticaret, Yayınlanmış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Tabakoğlu, A. (2013). Osmanlı Klasik Döneminde İstanbul'da Dış Ticaret. Birinci Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu (Bildiriler II. s. 325-354), İstanbul.
- _____ (2014). Türkiye İktisat Tarihi, İstanbul: Dergâh Yayınları.

Uzunçarşılı, İ. H. (1999). Büyük Osmanlı Tarihi: XVI. Yüzyıl Ortalarından XVII. Yüzyıl Sonuna Kadar (Cilt IV), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.