

TİCARET SAVAŞLARI VE DIŞ TİCARET TRADE WARS AND FOREIGN TRADE

Hüseyin FİDAN

KTO Karatay Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Uluslararası Ticaret ve Lojistik
fidanfree1@hotmail.com
ORCID: 0000-0003-0564-4326

Bilge AFŞAR

KTO Karatay Üniversitesi,
İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi
Uluslararası Ticaret ve Lojistik
bilge.afsar@karatay.edu.tr
ORCID: 0000-0002-2891-7617

Geliş Tarihi:

22.01.2023

Kabul Tarihi:

11.02.2023

Yayın Tarihi:

31.03.2023

Anahtar Kelimeler

Ticaret Savaşları
Dış Ticaret
Sanayi Devrimi

Keywords

Trade Wars
Foreign Trade
Industrial
Revolution

ÖZ

Tarihin ilk dönemlerinde, üretebildiği kadarıyla tüketimde bulunan insan, tarihsel süreç içerisindeki sosyal, ekonomik ve teknolojik ilerlemeler neticesinde bu ihtiyaçlarının çoğunu farklı çevrelerden karşılar hale gelmiştir. Arz ve talep çıkarları gereğince birtakım çatışmalar meydana gelmiştir. Günümüzde ise bu çatışma ortamı ekonomik çıkarlar doğrultusunda ekonomik ve ticari araçlar vasıtasıyla gerçekleşmektedir. Bu çalışmada, bin yıllık bir zaman dilimi teorik olarak incelenmiştir. Ülkeler bireysel olarak kendi marifetleriyle ticarete yön verme çabası içindeyken günümüz koşullarında ise özellikle 2. Dünya Savaşı sonrası oluşturulan uluslararası organizasyon ve kurumlar marifeti ile uygulama imkânı bulmuşlardır. Tarihi süreç içerisinde sınır ötesi ile ticaretin seyrine yönelik gelişmeler ve sonuçları ile dış ticaretin gelişimine yönelik ilişkilere değinilerek, mevcut durumun kıyaslanması amaçlanmıştır. Ticari amaç ve politikaların yol açtığı dünya düzenine ilişkin gelişmeler ile ticaret yollarının gelişimi ve taşıma maliyetleri üzerine etkisine yer verilmiştir.

ABSTRACT

In the first periods of history, humans, who consumed as much as they could produce, supplied most of these needs from different environments as a result of social, economic, and technological advances in the historical process. A number of conflicts have occurred in accordance with the interests of supply and demand. Today, this conflict area is realized through economic and commercial means in line with economic interests. In this study, a thousand-year time period is theoretically examined. While the countries were trying to direct the trade with their own ingenuity, in today's conditions, they found the opportunity to apply through international organizations and institutions created especially after the Second World War. It is aimed to compare the current situation by referring to the developments and results of the course of trade with the cross-border in the historical process and the relations with the development of foreign trade. The developments related to the world order caused by commercial purposes and policies and their effects on the development of trade routes and transportation costs are included.

DOI: <https://doi.org/10.30783/nevsosbilen.1240448>

Atıf/Cite as: Fidan, H. ve Afşar, B. (2023). Ticaret savaşları ve dış ticaret. *Neşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 13(1), 650-664.

Giriş

Üretim faktörlerinin bir üyesi olan ve aynı zamanda tüketici boyutuyla da sosyal ve ekonomik bir unsur olarak tüketime taraf olan insanoğlu ekonomik düzen içerisinde hem arz yönlü hem de talep yönlü olarak yer almaktadır. İnsanoğlu, var olduğu zamandan beri olmak üzere bu üretim-tüketim yönlü ihtiyaçlarını bizzat kendisi karşılayabildiği gibi, kendi imkânlarının dışında kalan ihtiyaçlarını da yine diğer insanlardaki mevcut olanaklardan faydalanarak karşılama yolunu tercih etmiştir. Bu ihtiyaçlar, öncelikle en yakın ekonomik çevreden başlamak üzere, mümkün olabilen en uzak ekonomik çevrelere kadar uzanmıştır.

Toplumlar gruplaştıkça buldukları toprakları benimsemişler ve topluluk kalabalıklaştıkça diğerlerinden ayrışarak zamanla coğrafi sınırlar belirlenmeye başlamıştır. Ulus devletlerin ortaya çıkmaya başladığı ortaçağ ekonomisi ve iktisadi ilk doktrin olma özelliğine sahip merkantilizmin önem kazandığı yeniçağ ekonomik düzeni ile birlikte artarak devam edecek olan bir takım fetih hareketleri veya istilalar ile coğrafi keşifler meydana gelmiştir. Çağımızın kapitalist sisteminin ayak izlerinin merkantilizm ile birlikte oluşturulmaya başlaması açısından önemli bir dönüm noktası olarak kabul edilebilir (Çaylı ve Babahanoğlu, 2020: 343).

Çalışmanın izleyen bölümlerinde kısaca değinileceği üzere; her ne kadar dış ticaret olarak adlandırılmasa da merkantilizm döneminden önceki zamanlarda da mikro ölçekte topluluklar arasında ve makro ölçekte daha geniş coğrafi alan ve egemenlik olgusuna sahip yönetimler arasında mal ve eşya ticareti yapılmıştır. Fetih hareketleri, istila operasyonları ve keşiflerin getirdiği savaşlar sebebiyle zorunlu bir takım ihtiyaçlar ve yönetimlerin üstünlük kurma düşünceleri gereğince ticari faaliyetler de ivme kazanmıştır.

Topluluklar arasındaki bilinen en önemli ticari hareketlilikler Lidya Krallığı'nca Anadolu yarımadasının batısı olan Ege bölgesinden başlayarak Mezopotamya topraklarına kadar uzanan tarihin en eski ticaret yolu olarak kabul edilen Kral Yolu ve Çin topraklarından başlayarak Avrupa'ya kadar uzanan ve hâlihazırda bile önemini kaybetmeyen İpek Yolu ticaret yollarının aktif olarak kullanılmasına dayandırılmaktadır (Canitez, 2011: 205). Yine Baharat Yolu'nu da bu çerçevede değerlendirmek mümkündür.

Endüstri 1.0 olarak kategorize edilen 1650-1870 döneminde buharlı makinelerin üretimde kullanılmaya başlaması, işçi hareketlerinin başlaması, kentsel nüfusun artışı, demiryolu ulaşımının başlaması gibi gelişmelerin gerçekleştiği bir makineleşme çağına girilmiştir (Görçün, 2020: 4). Sanayi devrimleri ile birlikte ticaret, hem ekonomik ve hem de siyasi konjonktür bakımından ülkeler için bir üstünlük yarışına sahne olmaya başlamıştır. Ülkeler kendi zenginliklerini pazarlayarak hazineyi güçlü kılmak amacıyla dışsatıma yönelirken, kendi coğrafyasında bulunmayan her türlü endüstriyel veya madensel ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla dışalığa yönelme gereği duymuşlardır. Bu uğurda meydanlarda verilen savaşlar yanında bir takım gümrük tarife ve tarife dışı uygulamalarla gayri harp operasyonları ile karşı karşıya kalmışlardır. Günümüz terminolojisinde bu durum *ticaret savaşları* olarak literatürde anılmış ve ülkeler için bir güç gösterisi halini almış durumdadır.

Bu çalışmadaki araştırma konusunun temelini ticaret savaşları çerçevesinde tarihsel süreç içerisindeki gelişmeler, uygulamalar ve günümüz koşullarındaki karşılıkları hakkında detaylı bilgiler oluşturmaktadır. Zamanımızdan bin yıl öncesinden başlamak üzere, çağımızın mevcut uygulamalarına kadar gelişen süreçlerden bahsedilecektir. Yine bu çerçevedeki uygulamaların kazanımları ve kayıpları hakkında değerlendirmeler yapılarak dünya ticaretine olan etkisinin ortaya konulması amaçlanmıştır.

Sanayi Devrimi Öncesi Dünya Ticareti ve Ticari İlişkiler

Yeni Dünya'nın (Amerika kıtası) keşfinden önce bilinen dünya yerleşimini Asya'nın kuzeyi hariç tamamı ile ekvator üstü Afrika ve Avrupa olarak değerlendirmek mümkündür. Bu üç kıtanın birbirine bağlandığı bölgenin merkezini İslam Coğrafyası oluşturmakta ve Asya'nın çok büyük bir kısmını ise Çin oluşturmaktadır. İlk milenyumun başındaki ticari faaliyetlerin ana omurgasını baharat ticareti ile birlikte Uzakdoğu'nun zengin tekstili oluşturmaktaydı. Bu bağlamda çay ve porselen üretiminden de söz edilmelidir. Söz konusu ticari mallar Güneydoğu Asya'da üretilerek Baharat Yolu güzergâhından Hint Okyanusu üzerinden deniz yolu kullanılarak Basra Körfezi'ne veya Kızıldeniz'in kuzeyine kadar taşınıyor ve buradan da İslam coğrafyası üzerinden Avrupa pazarlarına ulaştırılıyordu. Diğer bir ana güzergâh olarak ise bugün adına *orta koridor* olarak adlandırılan İpek Yolu güzergâhı aracılığıyla karayolu kullanılarak yine İslam Coğrafyası üzerinden Avrupa'ya ulaştırılıyordu. Her iki güzergâhın da bir takım zorlukları bulunmaktaydı. Bunların en önemlileri güvenlik ve iklim şartlarıydı. İpek

yolunda güvenlik önemli bir sorun iken, Baharat yolunda muson rüzgârları ve dahi körfez geçişlerindeki bir takım engelleme ve kontroller önemli problemlere sebep oluyordu.

Ticaret yollarının geçiş rotaları üzerinde bulunan o günün İslam coğrafyası Asya-Avrupa-Afrika'da kendisi ile sınırdaş bölgelerde hem fetih operasyonlarında bulunuyor hem de ticaret yapıyordu. Bu durum, bu coğrafyanın ticari ve siyasi önemi bakımından çok üstün olmasına sebep oluyordu. Hal böyle olunca bölge hem kalkınmada anahtar bir rol oynuyor ve aynı zamanda bir takım tehditlerin de hedefi haline geliyordu. Halifelik makamının etkinliği sebebiyle merkezi yönetim oldukça güçlü bir hazine büyüklüğüne sahip durumdaydı. Fetihlerden elde edilen ganimetler ile Basra Körfezi ve Kızıldeniz aktarma noktalarının kontrolünden ve transit geçişlerden elde edilen gelirler önemli bir paya sahipti. Vergilendirmeler ad valorem yerine spesifik usulde hacimsel veya miktar ölçüğünde değerlendirmeye tabi tutularak alınmaktaydı. Örneğin; deve yükü başına 5 dirhem gibi. Nitekim köle ticareti, hac turizmi ve günün şartları bağlamında modern kabul edilebilecek tarımsal üretim, şeker kamışı ve tuz üretimi önemli bir gelir kaynağı olarak ticari faaliyet konusu durumundaydı (Findlay ve O'Rourke, 2007: 48-61).

Endülüs İspanya'sından elde edilen keresteler gemi yapımı için ihraç edilirken; ipek, keten, yün gibi tekstile yönelik üretim faktörleri Akdeniz havzasındaki ülkelere ihraç edilmekteydi. Venedikliler denizcilik ve buna bağlı ticarete ileri düzeyde faal durumda olmalarının avantajını iyi kullanarak bir üstünlük kurmuşlardı. Avrupa'nın ithalatının yarısından fazlasını Venedik karşılamaktaydı. Eyyubi hükümdarı olan Selahhattin-i Eyyubi, ticaret yollarının güvenliği ve ülkesinin ticari fırsatlardan maksimum düzeyde fayda elde edebilmesi amacıyla *Karimi* adı verilen tüccarlar topluluğunu oluşturarak bölgesinde etkin bir ticari aktör olmuş ve bu tüccar topluluğu Memlukler döneminde de varlıklarını sürdürmüşlerdir (Çetin, 2004: 72).

Asya ticareti ağırlıklı olarak baharatlar, atlar ve koyunlar, kürkleri, köleler, yünlü kumaşlar, demir zırh ve silahlar, ipek, çay, gümüş veya altından süs eşyaları, pirinç, deniz ürünleri ve şifalı otlardan müteşekkil olmak üzere dış ticarete konu olmaktadır. Örneğin; Çin, at ithalatı karşılığında çay ve ipek takas ederek karşılıklı ticaret yapıyordu. Bölgede etkisi oldukça güçlü duruma gelmiş olan Moğollar ticari faaliyetlere büyük önem vermişler ve ticaret yollarının güvenliğinin sağlanması bakımından aktif rol oynayarak ticareti teşvik etmişlerdir. Avrasya üzerinde çok geniş bir coğrafyada hâkimiyet kurmuş olmaları sebebiyle Moğollar dış ticaretin gelişimine büyük katkı sağlamışlardır. Öyle ki; uluslararası ticarete küreselleşmenin Moğol fetihleri ile başladığına dair güçlü bir iddia ortaya konulabilir. Topluluklar arası etkileşimin artmasına yol açan Moğol fetihlerinin diğer bir önemli sonucu veba salgınının Moğol ordularınca oldukça büyük bir alana yayılmasıdır. Öyle ki bu yayılma Doğu Asya'dan başlayarak Batı Avrupa'ya kadar yayılarak (tıpkı Covid-19 salgını gibi) dünyanın çok büyük bir kesimini etkisi altına almıştır. Bu durumun dünya ekonomisi ve ticareti bağlamında getirdiği sonuç şudur: Dünya nüfusu azalmış, azalan nüfusla kişi başına düşen milli gelir artış göstermiş ve hayatta kalan insanların refah seviyesi göreceli olarak yükselmiştir. Yine bu bağlamda üretim faktörlerinden emeğin ücreti artış göstererek üretim maliyetlerini yükseltmiş ve nihayetinde enflasyonist bir sürece girilmesine sebep olmuştur.

14. yüzyılın ikinci yarısı itibariyle dağılan Moğol yönetiminin etkisi altına aldığı coğrafyaların büyük bölümü Osmanlı yönetimine geçmeye başlayacak ve doğu-batı ticari ilişkileri yeniden İslam coğrafyasınca kontrol edilebilir hale gelecekti. Osmanlı topraklarında üretilebilen malların veya siyasi bakımdan ilişkilerin istenilen düzeyde olmadığı ülkelerden gelecek malların ithalatında veya transit geçişinde bir takım sınırlandırmalar olabilmekteydi. Ancak denizcilik alanındaki operasyonel hâkimiyetleri bakımından oldukça ileri düzeyde olan İtalya merkezli yönetimler ve tüccarlar bu ticareti daraltıcı politikaları aşabilmekteydi.

Veba salgını ve Moğol yönetimi sonrasında iyi değerlendiren Rus prenslikleri birleşerek büyük Rusya'nın oluşumuna ve gelişimine yol açarak hem kuzey halklarının ticarete katılımı hem de Baltık Denizi'nin ticari faaliyetlerde aktif kullanılmasına katkı sağlaması bakımından önemlidir. Asya'nın güneyinde bugünkü Malezya takımadaalarının bulunduğu coğrafyada hâkimiyet sürmekte olan Melaka yönetimi boğazların denetimini elinde bulundurarak denizyolu ticaretini de kontrolü altında tutmaktaydı. Öyle ki; Melay limanlarına yılda yüzden fazla büyük yük gemisinin geldiği tahmin edilmektedir. Limanda, malları bertaraf edilinceye kadar güvenli bir şekilde tutacak antrepolar ve ticaretin sorunsuz ve güvenli bir şekilde gerçekleşmesini sağlamak için gerekli tüm kurumlar vardı. Bu gemiler dolu geliyor, yükü boşaltıp yine dolu olarak geri dönüyorlardı. Böylece Melaka bölgenin en önemli ticaret merkezlerinden biri haline gelmiş durumdaydı (Findlay ve O'Rourke, 2007: 136). Malay limanları uzun mesafeli ticaret faaliyetleri için önemli bir geçiş noktasındaydı.

1430'da Çin-Ming hanedanı, deniz aşırı ilişkileri durdurarak dış ticarete kapsamlı yasaklar ve düzenlemeler getirdi. Gemilerin ve tersanelerin ortadan kaldırılması ile birlikte uzun mesafeli deniz seyrüsefer operasyon uygulamaları

askıya alınmaya başladı. Böylelikle Çin kendini dış dünyadan izole bir duruma getirmişti. Her ne kadar irrasyonel bir karar olarak algılansa da buna gerekçe olarak; yerel tarımın korunması ve iç üretimin iç tüketime yetmeyeceği düşüncesine yönelik ticaret politikası önlemlerine ilave olarak Orta Asya'dan gelen göçebe tehdidine karşı bir önlem alınması gerekliliği gerekçe gösterilmiştir.

15. yüzyıl itibariyle Portekizliler'in keşif ve sömürge faaliyetleri ile birlikte dünya ticaretine katılımları hızla gelişmiştir. Öncelikle Fas kıyıları ile başlayan ve devamında Afrika'nın Atlantik kıyıları boyunca genişleyen ve nihayetinde Asya'nın güney ve güneydoğusuna kadar uzanan bir zincirin halkaları oluşturulmuştur. Portekizli bir denizci olan Vasco De Gama'nın Ümit Burnu'nu keşfetmesi dünya ticareti için bir dönüm noktası olarak görülmüştür. Portekizliler'in denizcilik ve deniz aşırı ticaretini geliştirmesindeki en büyük nedenlerden birisi dikdörtgen gemilerin yerine Arap dünyasının bir icadı olan üçgen baş gemilerle tanışmaları olmuş ve bu doğrultuda Hindistan'a kadar ulaşabilmişlerdir.

Hindistan, baharat ihracatı ve at ithalatı ile dış ticaret hacmini geliştirmekle birlikte, sunulan hizmetler ve düşük gümrük vergileri uygulamaları ile ticareti teşvik etmekteydi. Bu sebeplerdir ki; Hindistan limanları Basra Körfezi ve Kızıldeniz'den hareket eden ticari gemilerle doluydu. Bölgede Portekiz yerleşimleri artış gösterirken, farklı ülkelerden gelen ticaret gemileri Portekizliler'in kontrolündeki bir limana yanaşmak, kargo vergilerini ödemek ve dönüş yolculuğunda yine aynı limana uğrayıp yeni kargo için tekrar vergi ödemek üzere bir teminat vermek zorundaydı ki, aksi halde gemiye el konulmaktaydı. Bu durum, bölgedeki ticaretin gelişimi, uygulanan tarifeler ve ana ülkeye olan katkıları bakımından önemlidir. Böylece Portekiz doğrudan ticaret yapabilir duruma geldiği Asya'da ekonomik açıdan altın çağını yaşıyor duruma gelmiştir.

Christof Colomb'un yeni kıtayı keşfi ile birlikte kıtalararası bir ağ kurulmuşçasına Avrupa ile Amerika arasında başta buğday, şeker kamışı, pamuk, mısır, tütün ve patates olmak üzere çeşitli tarım ve gıda maddeleri ihracatına karşılık; Yeni Dünya'dan eski dünyaya başta atlar, sığırlar, koyunlar ve domuzlar olmak üzere çeşitli türlerde hayvanların ithalatı gerçekleştirildi. Bu karşılıklı ticaret *Kolomb Mübadelesi* olarak adlandırılmış olup; böylece gıda maddeleri küresel bir hüviyet kazanmıştır (Bekaroğlu, 2022: 1137; Ünver, t.y.: 14).

Yeni kıtaya olan seferlerin finansmanı Kızılderililerin sahip olduğu altın stoklarının ele geçirilmesi ile elde edilen kaynaklar ile sağlandı. Hâlihazırda ekili olan topraklardaki mahsuller ve yerlilerin hayvanları, yeni sahipler için ikame bir gelir kaynağı sağladı. Elde edilen ve ekonomik değeri olan her türlü meta ana karaya aktarıldı. Kıtaya giden İspanyol gemileri binlerce insan (köle) götürürken dönüş yükleri ise gemi dolusu altın yükünden oluşmaktaydı.

Portekizliler'in Brezilya topraklarını keşfi ve ticari gemilerini bu yöne çevirerek oldukça yüklü gelir elde etmeleri ve sonrasında Fransızlar'ın da bu bölgede bulunmak istemelerine ve bu ticari çıkar sebepleri gereğince aralarında zaman zaman çatışmalar çıkmıştır. İspanya yönünü batıya, Portekiz ise doğuya döndürmüş durumdaydı. Portekizliler, Çin ile başlangıçta bazı beceriksiz ve beyhude girişimlerden sonra etkili bir uzlaşmaya vardılar. Portekizliler buldukları bölgede depolar ve bir kilise inşa etmelerine karşılık; yapılan ticarete ilişkin tahsil edilecek vergilerden pay almaları konusunda anlaşmaya varmıştı. Burada gemiler inşa edildi ve seyrüsefere sokularak yüksek gelirler elde edildi. Öyle ki; geminin tek bir seferinin kârı, ruhsat sahibine ömür boyu yetecek kadar kazanç sağlıyordu.

16. yüzyılın sonuna doğru Hollandalılar tarım, balıkçılık, ticaret ve lojistik alanlarında oldukça güçlü bir aktör olarak Portekiz ve İspanya'nın rakibi durumuna gelmişti. Hollanda ekonomisinin başlangıçtaki en güçlü karşılaştırmalı avantajı, özellikle Baltık Denizi ticaretine yönelik olarak uyguladığı nakliyeydi. Tersanelerinde inşa edilen onlarca gemileri vasıtasıyla Hollanda, navlun oranlarını çok düşük tutarak deniz ticareti lojistiğinde rakiplerini pazardan uzaklaştırma gücünü elde etmeye yönelik yoğun faaliyet yürütmekteydi. Baltık bölgelerinden ihraç edilen tahılın çoğu, Hollanda gemileriyle Amsterdam'a taşınarak oradan da Avrupa'nın diğer bölgelerine yeniden ihraç edilmiştir. Böylece hem nakliye geliri ve hem de yeniden ihracat (reexport) faaliyeti kapsamında yüksek gelir elde etti.

Kuzey Denizi'ndeki ringa balığı balıkçılığı, Hollandalıların bir diğer büyük temel gıda ve ticaret malı durumundaydı. Hollandalılar, Brezilya topraklarında yoğun bir şekilde şeker üretimi yaptırıldılar. Bu üretim için Afrika'dan götürülen köleler kullanıldı. Üretilen şeker kendi ticari filoları aracılığıyla ihraç edilmiştir. Hollanda, İspanya ve Portekiz gibi üç büyük ticaret devletinin rekabeti Avrupa halkı için bir avantaja dönüşerek daha ucuz mal tedariki bakımından elverişli durum oluşmuştur.

Osmanlı ekonomisinin ana sanayi sektörü ipek idi. Marmara Denizi'nin hemen güneyinde yer alan Bursa, hem ipekli kumaşların üretim merkezi hem de Batı'nın her türlü mamulünün, özellikle yünlü kumaşın, İran ham ipeğiyle değiştirildiği bir ticaret merkeziydi. Bursa'da 1500 civarında faaliyet gösteren ve yılda 36 ton civarında ham ipek dokuyan bin civarında ipek tezgâhı olduğunu, yılda en az altı kervanın ise doğudan 120 ton kadar ham ipek getirdiği belirtilmektedir. Bu, Bursa'ya gelen ham ipeğin yaklaşık üçte ikisinin Avrupa'ya gönderildiği anlamını taşımaktadır (İnalçık, 1994: 227). Bursa, önemli kuzey-güney ticaret yollarının yanı sıra doğu-batı ticaret yollarına da hizmet ediyordu. Doğu malları, Bursa'dan Polonya ve Karadeniz'in kuzey kıyısındaki limanlardan Osmanlı ve Balkan tüccarları tarafından karayoluyla gönderiliyordu.

Merkantilizm politikalarının da etkisi ile 16, 17. ve 18. yüzyılların uluslararası entegrasyonuna yol açan temel itici güç, baharat ticaretine bağlı olarak dolaşımı artan ve Yeni Dünya'da bol olan gümüş idi. Batı Avrupa'da Baltık ticaretiyle başlayan ve Avrupa'nın Akdeniz üzerinden yaptığı ticarete Kızıldeniz ve Basra Körfezi üzerinden doğu baharatlarını satın almak için gümüş çıkışına neden oldu. Amerikan gümüşü, ipek ve diğer lüks Çin malları ile takas edildiği Manila üzerinden Asya'ya doğrudan ulaşırken, Japonya, Avrupalı tüccarlar aracılığıyla yine büyük ölçüde Çin ipeğiyle değiş tokuş edilen bir diğer önemli gümüş kaynağıydı. Bu ticaretler için 16. yüzyılda 17.000 ton, 17. yüzyılda 34.000 ton ve 18. yüzyılda 51.000 tonluk Amerikan gümüş üretiminin yapıldığı tahmin edilmektedir (Barrett, 1990: 1462).

İran, sadece iki kapısı olan büyük bir kervansaray gibiydi. Biri Türkiye tarafında batıdan gelen gümüşlerin girdiği güzergâhtı. Diğeri ise doğuya açılan ticaret kapısı. İran dünyanın tüm gümüşünün boşaldığı ve oradan bir uçuruma düşmüş gibi, tekrar çıkışının olmadığı ve iç pazarda kullanıldığı veya devletin el koyarak tekrar ortaya çıkmadığı bir rejimdi (Haider, 2002: 197). İran'ın 17. yüzyılın ortalarında ticaret fazlası vermesi, imparatorluğa giren gümüşün en azından bir kısmının yurt içinde tutulduğunu göstermektedir (Ferrier, 1986: 489).

İran, günümüz koşullarında Türkiye ile her konuda rekabet içinde olduğu gibi ticaret savaşlarını da fiilen uygulamaya devam etmektedir. Tek yönlü olarak transit ticarete bir takım kısıtlamalar getirmektedir. Yine, Türk plakalı tırların İran üzerinden geçişlerinde geçiş ücreti adı altında 1000 dolar gibi bedeller talep ettiği dönemler olmuştur. Bu durum, Türkiye'nin doğu ile ticaretinde rekabet gücünün zayıflamasına neden olmuştur. İran yönetiminin bu uygulamalarına Türkiye uzun süre misillemede bulunmayarak iyi niyet gösterisinde bulunmuş olmasına rağmen, İran bu uygulamada ısrarcı olması nedeniyle karşılık verilmek zorunda kalmıştır.

İngilizler, Yeni Dünya ile tanışmaları ile birlikte diğer sömürgelerinden elde ettiği köleleri yoğun bir şekilde Amerika topraklarına taşıyor ve burada hem maden ve hem de tarıma yönelik olarak üretim faaliyetlerinde bulunuyordu. Amerika'da mısır ekimi, kürk ticareti, hayvancılık, balıkçılık ve gemi yapımının yanı sıra çeşitli gemicilik ve diğer hizmetlerden oluşan çeşitlendirilmiş bir ekonomi düzeni kuruldu. Büyük Britanya yönetimi üç kıtada olmak üzere kıtalararası sömürgecilikte söz sahibi bir ulus halini almıştı.

Güneydoğu Asya'da ve Amerika kıtasında güçlü bir varlığı bulunan çok uluslu bir ülke olma yolunda güçlü adımlar atmıştı. Ticari veya gayri ticari yöntemlerle doğudan elde ettiği malları Avrupa'ya ve batıya, batıdan elde ettiklerini de yine Avrupa'ya ve daha doğuya gönderiyor ve yüksek kâr elde ediyordu. Öyle ki; nakliye hizmetlerinden elde edilen kazanç, neredeyse toplam emtia ihracatı hacmi kadardı. Bu bölgeden yapılacak ihracatları İngiliz gemileri ve tüccarları vasıtasıyla ve İngilizlerin kontrolü altında önce İngiltere'ye sonra oradan da diğer ülkelere yapılmaktaydı.

Navlun fiyatlarında karşılaştırmalı üstünlüğe sahip ve dünyanın neredeyse tüm denizlerinde ve okyanuslarında küresel ticarete lider durumunda olan Hollandalılar, İspanyalılar ile girdiği mücadelede barış ortamının tesis edilmesi ile birlikte Karayıpler'de çok daha aktif hale geldi. Bu durum ilk İngiliz-Hollanda savaşının başlamasına sebep oldu. Hollanda, Baltık ticareti çerçevesinde tahıl ithalatı yapmakta ve İngiliz topraklarına yakın açık denizlerde ringa balıkçılığı ticareti yaparak yüksek gelir elde ediyordu. İngilizler ile Hollandalılar arasında ticaret savaşları ve mücadelesi zaman zaman siyasi savaşlara neden olmuştur. Bu ticari güç mücadelesi devam ederken bölgede hâkim diğer bir güç olarak Fransa'da bu durumdan faydalanmak ve İngilizlerin yükselişini engellemek maksadıyla Hollanda'nın yanında yer almayı tercih etmiştir. Her ne kadar bu süreç öncesinde Fransa, Hollanda ile ticaretinde uyguladığı yüksek gümrük vergileri olduysa da günün konjonktürel yapısı gereği olarak ittifak döneminde bu uygulamaları gevşetmiş ancak sonrasında ise Hollanda'yı yine kendilerine karşı bir rakip olarak görmeye devam etmişlerdir. Fransa, İngilizlerin deniz aşırı topraklardaki ilerleyişine daima engel olmaya çalışmış ve bu nedenle aralarında yüzden fazla savaş meydana gelmiştir (Seeley, 1971: 21).

18. yüzyılda İngiltere'nin ihracat verilerine ilişkin olarak ülke grupları bağlamında, yünlü mallar özelinde ve diğer üretilen mallara ilave olarak reexport (yeniden ihracat) verileri Tablo 1'de sunulduğu gibi gerçekleşmiştir. Reexport verileri tüm ülke gruplarını birlikte içermektedir.

Tablo 1. 1699-1774 Dönemi İngiltere İhracatı (bin sterlin)

Ülke Grupları	Yünlü Mallar	Diğer Üretimler	Yeniden İhracat
Avrupa	11246	2457	
İrlanda ve Adalar	311	548	14010
Amerika ve Afrika	2010	4396	
Hindistan ve Uzakdoğu	580	946	
Toplam	14147	8347	14010

Not. Veriler Davis (1962) kaynağından alınmıştır.

Tablo 1'de yer alan veriler incelendiğinde İngiltere'nin deniz aşırı ticaretinde Amerika ve Afrika ülke gruplarının önemli bir büyüklüğe sahip olduğu görülebilmektedir. Tüm ülke gruplarına yönelik reexport verisine bakıldığında bu yönlü ticarete çok fazla önem verildiği ve bu ticareten ciddi bir gelir elde edildiği anlaşılabilmektedir.

18.yy sonunda İngiltere ve Fransa rekabetine ilişkin veriler Tablo 2'de verilmiştir.

Tablo 2. 1787-1789 Dönemi İngiltere ve Fransa Karşılaştırmalı Dış Ticareti (bin sterlin)

	İhracat		Yeniden İhracat		İthalat	
	İngiltere	Fransa	İngiltere	Fransa	İngiltere	Fransa
Afrika-Asya Kolonileri	6919	3610	1719	33	14830	9173
Amerika Kolonileri	617	200	2	-	1096	-
Amerika	2567	56	334	5	1246	401
Avrupa	7741	6750	2797	6921	9958	11964
Toplam	17844	10616	4852	6959	27130	21538

Not. Veriler Cuenca Esteban (2004) kaynağından alınmıştır.

Tablo 2'de yer alan veriler incelendiğinde her iki ülkenin de Afrika-Asya kolonilerinden ithalatı ihracatından daha yüksektir. Reexport ticareti de dahil olmak üzere her iki ülkenin dış ticaret açığı verdiği görülmektedir.

Güçlü bir yönetim ve ticaret potansiyeline sahip olan Hindistan menşeli Babürler sahip oldukları tarım arazilerini oldukça verimli kullanmışlar, Babür vergi sistemi ile ticareti teşvik etmek amacıyla topraktan elde edilen ürünlere yönelik olarak düşük oranlı vergilendirmeler uygulamışlardır. Dış ticaretin büyümesi, imparatorluğun gelirlerine katkıda bulunarak milli gelirin artmasına, toprak sahiplerinin gelirlerinin artmasına, gümrük vergilerinin artmasına yol açmıştır. Hintli tüccarlar hem batı ile olan ilişkileri ve hem de yakın coğrafyadaki ticari çevrelerle iyi ilişkilere sahip olarak ticaretin gelişmesine katkıda bulunmuşlardır. Hindistan, dünyanın bilinen tüm kıtalarında çok aranan pamuklu dokumalarıyla, 17. ve 18. yüzyılın tamamında mükemmel bir imalatçı-ihracatçıydı. Hindistan'ın 18. yüzyıl boyunca uluslararası tekstil pazarında rekabetçi kalması, düşük gümüş ücretlerine ve nitelikli işgücüne dayanıyordu. İran ve Afgan istilaları ile mücadelede devlet zayıf durumda kalmış ve İngilizlerin egemenliğinin yolu açılmıştır. Avrupa'daki baharat pazarının daralması ile ticaretin yönü

tekstil ürünlerine kayma eğilimi göstermiştir. Hint pamuklu tekstilleri, Avrupa pazarlarında baharatların kendisinden daha fazla aranmaya başlanmıştır.

Tüm bu deniz aşırı ticaretten önemli gelir elde etmesine rağmen, Qing rejimi 1717'de resmi deniz aşırı ticaret yasağını Çin tarihinde ikinci kez geri getirdi. Çünkü içerde üretilen her şey ticarete konu oluyor ve iç talebin karşılanmasında yetersizlikler baş gösteriyordu. Nüfusun artması ile birlikte düşen toplumsal refah seviyesi ve pirinç kıtlığının baş göstermesi ve ayrıca seyrüsefere çıkan gemilerin yarısının geri dönememesi sebebiyle oluşan kayıplar buna gerekçe olarak görülüyordu. Bu yasaklama ve gözetim 40 yıl devam etti. Bu süreçte bölgede 2 önemli gelişme kayda değerdir. İlki anakara devletlerinin Çin ile giderek artan bir şekilde kara yoluyla ticaret yapması ve buna göre zenginleşmesidir. Burada Asyalılar, kendi kaderlerini sıkı bir şekilde kontrol altında tuttular. İkincisi, dönem sonunda Çin'in deniz ticaretine katılımıyla ilgilidir. Daha önce Çin'in deniz yolu ticaretini askıya alması nedeniyle gelişim gösteremeyen kıyı kentleri deniz ticaretinin serbest hale gelmesi ile birlikte aktif ticarete katılım göstermişlerdir (Findlay ve O'Rourke, 2007: 283).

Portekizli ve Hollandalı tüccarlar vasıtasıyla Japonya, Çinli tüccarlar ile temas halindedir. Nitekim 1684-88 yılları arasında 540'tan fazla ticari Çin gemisi Japonya'ya yelken açmış ve dış ticaretin gelişimine büyük katkı sağlamıştır (Mazumdar, 1998: 95).

17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Çin'in deniz aşırı ticareti, Güney Çin'deki Kanton limanında giderek daha fazla yoğunlaşmaya başladı. Kanton'da ticaret yapan yabancı gemilerin tonajı neredeyse dokuz kat arttı. Söz konusu mallar, geleneksel Çin ipek ve porselen ihracatını içermekle birlikte, çay ihracatı önemli bir paya sahipti. Çay, Çin usulüne uygun olarak çinko kaplı sandıklarda paketlenmiş vaziyette tüketiciye taze olarak ulaştırabilmek amacıyla mal indirme-bindirme operasyonları sebebiyle diğer limanlara uğramadan doğrudan nihai destinasyonuna yol alan özel Çin gemileri üzerinde taşındı (Naquin ve Rawski, 1987: 103).

Doğu-batı ticaretinin rotasının deniz yolu ile gerçekleştirilmesinin Hollanda, Portekiz, İngilizlerin güçlü gemicilik filolarına sahip olmalarına ilave olarak karayolu bağlantılı ticaret yollarında çıkan savaşlar veya karışıklıklar ile taşımının mal miktarının az olmasına karşın taşıma maliyetlerinin yüksek olması sebebine dayanmaktadır.

Rusya'nın doğuya doğru büyümesi ile birlikte iki büyük devlet olan Rusya ve Çin komşu haline gelmişlerdi. Rusya'da elde edilen kaliteli kürkler Çin ile olan ticarete başı çekiyordu. Ruslar, kürklerini ipek ve diğer Çin malları ile takas ediyorlardı. Bu ticaret kervanyolu vasıtasıyla gerçekleşmekteydi. Aralarında yapılan anlaşma gereğince Ruslar Çin topraklarında ticaret merkezleri kurma hakkını elde etmişlerdir. Çin talebi o kadar büyüktü ki, Rus tüccarlar Kuzey Amerika'dan deri ve kürk olarak reexport yöntemiyle Çin'in talebini karşılama yoluna gidebilmiştir. Yine Çin'in yoğun olarak talep ettiği yünlü kumaşlar aynı yöntemle karşılanabilmiştir. 1774 tarihli Küçük Kaynarca Antlaşması'nın şartlarına göre, Osmanlılar Rusya'ya hem Karadeniz'de hem de Boğazlarda seyir hakkı vererek Rus gemilerinin Akdeniz'e doğrudan erişmesine izin verdi. Bu durum Rus ekonomisine büyük katkı sağlamıştır. Rus topraklarının iç kesimlerinde üretilen demirin kaliteli ve ucuz olarak üretilebilmesi sebebiyle batılılarca tercih edilmiştir.

Sanayi devrimi arifesine gelindiğinde gümüş, Yeni Dünya ihracatında yine son derece değerli bir metaydı, baharatlar ise Avrupa-Asya ticaretinde geleneksel önemini korudu. Hint tekstilleri lüks ürünlerdi ve Avrupa tekstil endüstrisi henüz Hintli muadili ile rekabet edemiyordu. Kıtalararası ticaret giderek daha hacimli malları içeriyordu, ancak okyanusun her iki tarafında da kolayca üretilebilen tahıl veya demir gibi hacimli ve ağır ürünlerin büyük ölçekli ticaretini içermiyordu. Güneydoğu Asyalılar, köleleştirilmiş Afrikalılar ve Amerika'nın talihsiz sakinleri, bu dönemde Avrupa emperyalizminin bir sonucu nüfuslarında önemli derecede azalma eğilimi göstermiştir.

Sanayi Devrimi Sonrası Dünya Ticareti ve Ticari İlişkiler

Sanayi devriminin neden İngiltere öncülüğünde tezahür ettiğine yönelik olarak; Britanya İmparatorluğu'ndaki her okul çocuğuna, mekanik ustaları ve girişimciler tarafından kömür madenciliği, demir-çelik, pamuk eğirme ve dokuma endüstrileri öğretildiğini belirtmek gerekiyor. Sonunda Avrupa'daki ekonomik yaşamı ve Avrupa yerleşiminin deniz aşırı topraklarını değiştiren İngiltere; Asya, Afrika ve Latin Amerika'da henüz yeni teknolojiyi benimsemek için gerekli kurumlara donatılmamış ülkeleri geride bıraktı. Pamuklu tekstil ve metalürji üretimindeki artış, tarım kesimindeki işgücünün nitelikli hale gelmesi ile şehirlere ve endüstriyel üretime geçiş,

artan ticaretle birlikte Hindistan'daki üretim İngiltere'de de yapılabilir hale geldi (Crafts ve Harley, 1992: 713). Bu faaliyet olumlu sonuçlar verdi ve iç üretim daha güçlü olarak rekabet edebilir duruma geldi.

Olağanüstü teknik yenilikler neticesinde İngiltere'de öncelikle tekstil sektörünün dokuma ve eğirme bölümlerinin gelişmesini sağlamıştır. Dokuma ve eğirme işlemleri için insan gücünden daha verimli makineler geliştirilmiştir. Hem eğirme hem de dokuma için güç kaynağı olarak buhar motorları kullanıldığında çok önemli bir atılım gerçekleşti. Tekstil ürünlerinin gelişimine bağlı olarak boyama ve ağartma gibi kimyasal işlemler için ara girdilere olan talep nedeniyle kimya ve mühendislik endüstrilerinde büyümeyi teşvik etti. İngiltere zengin orman ve fosil yakıtlara sahip bir coğrafyaya sahipti. Bu nedenle, buhar gücünün elde edilmesinde kullanılan doğal kaynak olarak kömür çok önemli ilerleme sağlamaktaydı. İngiltere'nin pamuklu ürünlere ihracatına ilişkin veriler Tablo 3'te verildiği gibidir.

Tablo 3. 1786-1856 Dönemi İngiltere Pamuklu Mallar İhracatı (bin sterlin)

Pazar Grupları	1786	1806	1826	1846	1856
Avrupa	310	7224	8682	10153	10263
Asya-Afrika	164	683	1707	9356	13831
Amerika-Avustralya	292	7964	6490	6326	10814
Toplam	766	15871	16879	25835	34908

Not. Veriler Davis (1979) kaynağından alınmıştır.

Tablo 3'de yer alan veriler incelendiğinde Asya-Afrika pazarlarına yönelik ihracat artışı en yüksek olmakla birlikte esasen tüm bölgelere muazzam bir ihracat artışının olduğu görülmektedir.

Buharlı gemilerin ticari yük taşımalarına dâhil olması ile birlikte deniz aşırı ticarete ilişkin nakliye giderlerinde ciddi bir düşüş yaşandı. Buna bağlı olarak da ithalata dayalı ürün fiyatları önemli ölçüde düşüş gösterdi. Kuzey Amerika kolonilerinden elde edilen ürünler artık İngiliz limanları yerine doğrudan Avrupa'ya gönderildiği için yeniden ihracat ticaretinde ciddi bir düşüşe yol açmıştır. Buharlı gemilerin ticari yük taşımalarına dâhil olması ile birlikte deniz aşırı ticarete ilişkin nakliye giderlerinde ciddi bir düşüş yaşanmıştır. Üretimde Afrika'dan getirilen kölelerin kullanılması ile emeğin ücretine bağlı olarak birim maliyetler de düşmüş ve rekabet düzeyinde büyük üstünlük elde edilmiştir. Sanayi Devrimi'ni finanse eden köle ticareti idi. Britanya elinde bulundurduğu zengin köle kaynaklarını çok iyi kullanarak ucuz işgücü avantajını üretime yansıtmıştır. Demiryolu ağının genişlemesi ile birlikte Amerika'da üretilen tahıllar (özellikle buğday), limanlara getirilerek ihracata yönelik sevk edilerek buğday arzının artması ve fiyatların düşmesi sağlanmıştır.

18. ve 19. yüzyıllarda Fransa, Avusturya, Prusya, Büyük Britanya ülkeleri arasında süren savaşlar sırasında Fransa hemen hemen birçok İngiliz malının ithalatını yasakladı. İngilizler Fransız kıyılarını ablukaya aldı. Bu dönemde Fransa gıda üretimi açısından oldukça iyi durumdayken, İngiltere gıda üretimi ve tedariki bakımından sorunlar yaşıyordu. Bu iki devlet savaşta olmalarına rağmen Fransa, İngiltere'ye gıda ihracatına kısıtlamalar getirmedi. Buna sebep olarak ise merkantilist politikalar gereği, ihracat karşılığında değerli maden gümüşün ülkeye kazandırılması hususu gösterilebilir. Napolyon Savaşları'nın sona ermesi ile Avrupa'da durum normale dönmeye başlamıştır. Napolyon savaşlarının dünya çapında uluslararası ticaret üzerinde önemli ve yıkıcı bir etkisi olmuştur. Ablukalar, kuzey ekonomilerinde korumacı lobi gruplarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Savaşlar, merkantilist sistemin ticareti kısıtlayan bazı özelliklerine son vermiş olup, uluslararası ticaretin çok taraflı bir temelde yürütülmesi ile tarifeler daha belirleyici duruma gelmeye başlamıştır. Britanya'da serbest ticaretin gelişimini önemli ölçüde geciktirmiştir. Hollanda savaşlar esnasında ticaret gemilerinin yarısını kaybetmiş durumdaydı. Savaşlar sonrasında İngiltere ve Hollanda, Asya ile serbest ticarete izin verdiler. Asya'nın ticareti ihracat yönlü olarak göreceli artış göstermiştir.

Buharlı gemilerin icadı ile birlikte öncelikle iç su yolu ve içdenizlerde sonrasında ise açık denizlerde ticari faaliyetler önemli ölçüde artış göstermiştir. Süveyş Kanalı'nın 1869'da Fransızlar tarafından açılması, ilk demiryolu taşımacılığının 1830'da İngiltere'de gerçekleşmesi gibi lojistik operasyonlara hizmet edecek yenilikler gerçekleşmiştir. Bu sebeple, taşıma maliyetlerinde çok önemli düzeyde düşüşler gerçekleşmiştir. Bu devrimlerin

hayata geçirilmesi ile ticarete yönelik hem mal miktarının ve hem de çeşitliliğinin artarak ivme kazanması dünya ticaretine katkısı bakımından önemli gelişmelere yol açmıştır.

Napolyon Savaşları döneminde Avrupa genelinde uygulanan ithalat yasakları savaş sonrasında normale dönmeye başlamıştır. Savaşların bitiminden 55 yıl sonra 1860 yılında İngilizlerle Fransızlar arasında yapılan Cobden-Chevalier Antlaşması o güne kadar uygulanmakta olan iki ülke arasındaki ticaret yasaklarının kaldırılmasını içeriyordu. Bu anlaşma ile halen günümüzde de uygulanmakta olan en çok kayırılan ülke (MFN) statüsünün temelleri atılmış oluyordu. Bu durum, Batı Avrupa ülkeleri arasında MFN maddesi içeren bir dizi ikili ticaret anlaşmasının temelini atılmasına yol açtı. Söz konusu MFN ilkeleri günümüzde Dünya Ticaret Örgütü'nün benimsediği temel esaslar arasında yer almaktadır.

Afrika ve Asya ulusları, Avrupa ülkeleri tarafından kendilerine dayatılan geniş ölçüde serbest ticaret politikalarına sahipti. Çin burada bir istisna olarak öne çıkıyor ve kendi politikalarını uygulayabiliyordu. Japonya tamamen içe kapanık bir ülke durumundayken 1853 yılında, iki limanın dış ticarete açılmasını sağlayarak ülkenin uluslararası ticarete açılmasını ve ithalatta uygulanan vergileri %5 olarak sabitledi. Bu tarihten kısa bir süre sonra Japonya'nın ihracatı milli gelirinin %7'sine ulaştı (Bernhofen ve Brown, 2004: 55).

Hindistan ve Endonezya, İngiliz ve Hollandalı sömürgeci efendilerinin dayattığı liberal politikaları uygulamak zorunda kalmışlardı. Onların isteklerine göre daha az koruma içeren bir ticaret politikası uygulamak durumunda kaldılar. İran ise Rus baskısının etkisi ile koruma önlemlerini %5 olarak sabit tutmuştur. Osmanlı İmparatorluğu, dönem boyunca bir istisnadır. Zira ad valorem koruma tarifeleri dönem boyunca artmış ve %11 seviyelerine kadar yükselmiştir.

On dokuzuncu yüzyıldan önce, kıtalararası ticaret nispeten küçük ölçekliydi ve sürekli olarak yüksek nakliye maliyetleri, merkantilist ticaret kısıtlamaları ve savaşın bir sonucu olarak büyük ölçüde rekabet etmeyen mallarla sınırlıydı. Bununla birlikte, Napolyon'un nihai yenilgisini takip eden yüzyıl, dünyanın ekonomik yapısının radikal bir şekilde dönüşmesine sebep olan İngiltere'de başlayarak dünyaya yayılan Sanayi Devrimi ile gelişim gösterdi. Genel olarak ifade etmek gerekirse, 19.yy dünya ticareti zengin ve sanayileşmiş kuzey ülkelerin, yoksul ve tarımsal üretime dayalı güney ülkelere sanayi malları ihraç ettiği ve karşılığında tarımsal ürünler ithal ettiği bir dönem olmuştur. Sonuç olarak, dünya ticareti on dokuzuncu yüzyılda hızla büyüdü ve birçok ülkede artan tarifelere rağmen, emtia piyasası entegrasyonu genel olarak derinleşti. Dünya ticareti, savaşlar ve devlet korumaları olmasaydı tamamen farklı olurdu.

Napolyon savaşları sırasındaki durumun tam tersine, ülkeler artık düşmanlarını yenmenin yolunun onlara ihracat yaparak değerli metaller elde etmek olduğuna inanmıyorlardı. Aksine, yirminci yüzyılın başlarında, savaş kazanmak için bol miktarda endüstriyel hammadde, bitmiş askeri mal ve yiyecek tedariki gerektirdiği açıkça anlaşıldı. Amaç, ülkenin kullanabileceği kaynakları en üst düzeye çıkarmaktı. Bu durum ihracatın kısıtlanması ve mümkünse ithalatın artırılması anlamına geliyordu.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında ihracat artışı, müttefik talebini karşılamak için tahıl üretiminin arttığı Kuzey Amerika'da güçlüydü. Amerika Birleşik Devletleri ayrıca büyük miktarlarda silah, mühimmat ve diğer endüstriyel malları ihraç ederek nominal ihracatını oldukça artırabilmişti. Asya'da, Japonya'nın nominal ihracatı üç kattan fazla arttı. İthalatı da önemli ölçüde artmasına rağmen ülkenin ticareti fazla vermeye başladı. Nominal ihracat değerleri Hindistan'da sabit kaldı ve Çin ve Güneydoğu Asya'da hafifçe yükseldi.

Birinci Dünya Savaşı'nı takip eden yıllarda dünya tarım arazileri genişlemeye devam ettikçe ve stok biriktikçe buğday fiyatları düşmeye başladı. Savaş sırasında zenginleşen ülkeler şimdi zor durumdaydı. Üretilen ürünlere yeterince talebin olmaması, tasarrufların sermaye piyasalarında değerlendirilmesi gibi sebeplere dayalı olarak dünya bir krize sürüklenmeye başlamış ve nihayetinde 1929 ekonomik krizi kendisini göstermişti. 1929 ve 1933 arasında sanayi üretimi İsviçre, Amerika Birleşik Devletleri, Çekoslovakya, Avusturya, Polonya ve Belçika'da %35'ten fazla düşerken Almanya'da ise %40'tan fazla düşüş göstermiştir. Yine işsizlik oranları yüksek seviyede gerçekleşti. Latin Amerika ve Asya'da ihracat gelirleri %60'ın üzerinde düştü. Çin'de ihracatın değeri %75-80 düştü (Mitchell, 1992: 302).

Büyük Savaş, yüksek korumacılık eğilimlerini güçlendirmekle kalmadı aksine, uluslararası meta piyasalarının ani bir şekilde dağılmasına, yerel ve uluslararası siyasi ortamlarda bir değişikliğe ve ekonomik faaliyetin dünya çapında yeniden tahsisine yol açtı. Sistem ikinci bir büyük şok olan Büyük Buhran tarafından vurulduğunda, sonuç toptan korumacılık ve uluslararası emtia piyasalarının yeniden parçalanması oldu.

Endüstri 2.0 olarak nitelendirdiğimiz bu dönem içerisinde petrolün üretimde ve ulaşımda kullanılmaya başlaması ile motorlu taşıtların kullanımı ile karayolu taşımacılığı önem kazanmıştır. Bu durum, dünya ekonomisi için giderek daha hayati bir enerji kaynağı olarak petrolün yükselişinin altında yatan ana faktörlerden biriydi. Başlangıçta, en önemli rezervler Rusya ve Kuzey Amerika'da bulunacaktı ve onları İran, Irak ve Suudi Arabistan'da devasa petrol rezervlerinin keşfi izleyecekti. Büyük Buhran döneminde gelişmekte olan ülkeler, en azından toplu makroekonomik göstergeler açısından, bu dönemde sanayileşmiş ülkelere göre daha iyi performans gösterdiler. Bu krizden en az etkilenen ülkenin dışa kapalı bir ekonomi politikası izlemesi sebebiyle Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği olmuş ve krizi 3% büyüme rakamıyla atlatabilmiştir. En çok etkilenen kesim ise düşen emtia fiyatlarına bağlı olarak tarımsal faaliyetlerle uğraşan kırsal kesim nüfusu olmuştur. Bu durum bir takım ayaklanma ve sosyal hareketliliklere sebep olması nedeniyle bazı siyasi hareketlerin ortaya çıkmasına ve yönetimlerin değişmesine sebep olmuştur.

İlk dünya savaşının aksine ikinci dünya savaşı döneminde dünya ticareti durma noktasına gelmiştir. Avrupa devletlerinin içinde bulunduğu durum, Hitler'in Rusya'yı işgal girişimleri ticari ilişkileri derinden etkilemiştir. Sadece müttefik olan ülkeler birbiri ile ticaret yapıyor durumdaydı.

1942'de Alman denizaltıları tarafından 1570 adet Japon ticaret gemisi batırılmış ve yine 1944'te Amerikan denizaltıları 549 adet Japon ticaret gemisini batırmıştır (Hugill: 1993: 144). Müttefikler arası ticaret söz konusu olduğunda, ödünç ver-kirala ticareti giderek daha baskın hale geldi. Avrupa'nın ihracatı savaş öncesi döneme göre çok sert düşüşler gösterirken, ABD ve Kanada ülkelerinin ihracatında patlama yaşanıyordu. Savaş dönemin ticari daralmalar meydana gelmişse de bu dünya ticareti üzerinde yıkıcı bir etki bırakmamıştır. Savaş öncesi ticari duruma ancak savaştan 5 yıl sonra ulaşılabilmiştir. Savaş yerli sanayiye korurken, devletler sanayileşmeyi daha fazla teşvik etmek için müdahalede bulundular ve bunun sonucunda sanayi büyümesi tarımsal büyümeyi geride bıraktı.

Komünist hükümetler tanım gereği hem malların hem de üretim faktörlerinin serbest dolaşımına ve serbest piyasalara düşman olduklarından, ticari birlik veya entegrasyon gibi oluşumlara karşı bir duruş sergilerken, dünya ekonomik parçalanması yönünde hareket etmişlerdir. Bu sebeple Rusya ve diğer Sosyalist ülkeler Bretton Woods Anlaşmasını imzalamamışlardır (Seyidoğlu, 2020: 819). Öyle ki komünist Sovyet tehdidine karşı ABD, Türkiye'nin de içinde bulunduğu Avrupa devletlerine bir dizi yardımları devreye sokmuştur. Bu duruma kılıf olarak, yetersiz üretim ve döviz eksikliğinin Avrupa'daki toparlanmayı geciktirme riskiyle karşı karşıya olduğunu ön plana çıkarmıştır. Nitekim ABD, 1947 yılında Truman Doktrini kapsamında Türkiye ve Yunanistan'a 400 milyon dolarlık bir yardım programını devreye sokmuştur. Yine 1948'de Avrupa'nın yeniden imarı için Marshall Yardımları olarak bilinen Avrupa Kalkınma Programı'nı yürürlüğe koymuştur. Bu çerçevede 13 milyar dolarlık bir yardım paketinin taksimi amacıyla Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütü oluşturulmuştur (Seyidoğlu; 2020: 715). Bu yardım karşılığında, alıcı ülkeler çeşitli piyasa yanlısı reformları kabul etmek ve Amerikan yardımını kullanmak için stratejilerini koordine etmek zorunda kaldılar. Marshall Planı adını dönemin ABD Dışişleri Bakanı'ndan almıştır. Marshall yardımlarının Avrupa içerisindeki taksiminin planlanması süreci Avrupa ülkelerinin birlikte hareket etme gereğini ortaya çıkarmış ve bugünkü adıyla Avrupa Birliği (AB) olan Avrupa Ekonomik Teşkilatı'nın (AET) temellerinin atılmasına neden olmuştur.

2. Dünya Savaşı sonrasında kurulan yeni bağımsız ülkeler kendi para birimlerini kendileri yönetmeye başladılar. Bu nedenle savaştan sonraki on beş yıl uluslararası parasal çözülme yıllarıydı. Aynı para birimleri ticaretin önünde bir engel olarak görüldüğünden ticareti kısmen azaltıcı bir etki yaratmıştır. Yirminci yüzyılın sonlarında, zengin ülkeler ticaret rejimlerini yavaş yavaş liberalleştiririlmişlerdir. Bu nedenle, savaş sonrası yılların artan liberalleşme yılları olduğunu söylemek mümkündür. Bu çerçevede; Bretton Woods Sistemi, Uluslararası Para Fonu (IMF), Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (Dünya Bankası), günümüzdeki adı Dünya Ticaret Örgütü olan Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT), Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi (EFTA) gibi bir dizi uluslararası ekonomik temelli organizasyonlar oluşturulmuştur. 1971 yılında Alman iktisatçı Klaus Schwab tarafından Avrupa Yönetim Forumu adı altında Dünya Ekonomik Forumu'nun temelleri atıldı. Kuruluşun başlangıç itibariyle öncelikli hedefi; teknik olarak Amerikan uygulamalarının Avrupalı şirketlere anlatılarak verimlilik performanslarının artırılmasıydı. Söz konusu bu forum başlangıçta şirket yönetimlerinin katılımı ile gerçekleştirilmekteydi. 1973'e gelindiğinde Arap-İsrail Savaşı ve Sabit Kur Sistemi Bretton Woods'un çökmesi ile birlikte bu toplantılar, ülkeleri temsilen daha üst düzey katılımlarla gerçekleşerek ekonomik ve sosyal sorunların ele alınmasına sebep oldu. 1987 yılına gelindiğinde Avrupa Yönetim Forumu'nun adı Dünya

Ekonomik Forumu (WEF) olarak değiştirilmiş ve dünyanın diyalog merkezi olmaya başlamıştır (“Davos'ta ana gündem gıda ve enerji krizi”, 2021). 2023 yılı forumunda Parçalanmış Bir Dünyada İşbirliği teması ile gündem oluşturulması dünya ekonomisinin içinde bulunduğu durumu özetlemesi bakımından önemlidir.

Yirminci yüzyılın son çeyreğinde Sovyet Rusya'nın dağılması ile birlikte dünya üzerindeki sosyalist rejim baskısının sona ermesi ve yine bu dönemde Çin'in ekonomiyi kademeli olarak serbestleştiren ve uluslararası ticareti teşvik eden bir ekonomik reform programı başlatması dünya çapında bir başka dönüm noktası meydana getirmiştir. Yüzyılın sonunda, otarşi durumu dünyanın çoğunda geçmişte kaldı ve tüm bölgelerde tarifeler ve diğer ticaret engelleri azaltıldı. Ancak bu, dünyanın tamamen serbest ticarete döndüğü anlamını taşımayacaktır.

Yüzyıllar boyunca kuzeyden güneye olan ticaret akışı bir nebze de olsa dengelenme yolunda önemli ilerlemeler kaydedilmiş, zaman içerisinde güney ülkeleri kölelik ve tarım ticaretine bağlı olan ekonomilerini endüstriyel üretime kanalize edebilmişlerdir. Güney ülkelerinin endüstriye yönelmesini de yine kuzey ve batılı gelişmiş ülkelerin teşvik ettiği bir gerçektir. Güney ülkelerinin kuzey ülkelere yaptığı ihracat oranı 1990'larda %60 seviyesine çıkmış olması bu durumu destekler mahiyettedir. Bu dönemde lojistik faaliyetlere yönelik olarak önemli yenilikler ve gelişmeler kaydedilmiştir. Önemli bir yenilik olarak ağır tonajlı gemilerin yapılması ile birlikte nakliye maliyetleri düşmüştür. İkinci bir yenilik, liman elleçleme ücretlerini ve gemilerin limanda harcamak zorunda oldukları zamanı %90'a varan oranlarda azaltan konteyner kullanımınıdır. Uluslararası ticarete konteyner kullanımını 1930'da Malcolm P. McLean gündeme getirmiş (Canitez, 2011: 158) ve dünyada ilk konteyner gemisi, ikinci kuşak limanlarda kullanıma başlamak üzere 1956 yılında İdeal X adındaki gemi seyrüsefere sokulmuştur (Solmaz ve Saygılı, 2008: 3). Üçüncü yenilik, gemilerin Panama veya Liberya gibi düşük düzenlemeye sahip ülkelerde kaydedildiği, açık sicilli gemicilik denen uygulamanın gelişmesidir. Bu gelişmeler çerçevesinde navlun oranları 1973 ve 1979 yıllarındaki petrol krizi nedeniyle 1970'li yıllar hariç 1950'den sonra çarpıcı biçimde düştü. Navlundaki düşüşler, uzun mesafe ve Kuzey Amerika rotalarında en fazlaydı (Hummels 1999: 173).

2. Dünya Savaşı'ndan sonra Almanya, Japonya ve Güney Kore olağanüstü ekonomik gelişimi, Rusya'dan ayrılan Orta Asya devletlerinin zengin yeraltı kaynakları ve tarımsal üretimi ile ayrı ayrı dünya ticaretinde bulunmaları, içe dönük kalkınma planlarını terk ederek dışa açılan Hindistan'ın büyüme eğilimine girmesi, Çin'in olağanüstü ekonomik kalkınması, Doğu'nun zengin petrol kaynaklarının Batı'ya aktarılması noktasında Türkiye'nin artan önemi dünya ticaretinin seyri açısından kayda değerdir.

2017'de ABD'nin Çin özelinde başlattığı alüminyum ve çelik sektörlerine yönelik korumacı önlemleri Türkiye'nin de içinde bulunduğu pek çok ülkeye karşı uygulayarak yaygınlaştırması bir nevi ticaret savaşının başlamasına neden olmuştur. Hal böyle olunca kısıtlamalara maruz kalan ilgili ülkeler de ABD'ye karşı muadil uygulamaları yürürlüğe koymuştur. Bu durum karşılıklı olarak ticareti azaltıcı etkilere sebep olmuştur. Bu karşılıklı kısıtlamalar sonucunda kısmi istisnalar dışında bütün ülkelerin ticareti ve dolayısıyla dünya refahı etkilenmiş, bu savaştan muhtemelen zararlı çıkmış olacaktırlar. Kazan-kazan ilkesine bağlı olan dünya ticaretinin net bir kazananı olmayacaktır. Geçmiş uygulamaların ortaya koyduğu gibi bu tür ticareti azaltıcı uygulamaları içeren ticaret savaşları bir kaybet-kaybet durumuna yol açabilecektir.

Günümüzdeki ticaret savaşlarını genellikle gelişmiş ülkelerin başlattığını ve buna mukabil olarak engellemelere maruz kalan ülkelerin de karşılık vermek durumunda kaldığını belirtebiliriz. ABD, Çin, Rusya ve AB özelinde gelişen ticaret savaşları diğer ülkeleri de etkilemektedir.

Tartışma, Sonuç ve Öneriler

Ticari faaliyetler sadece çatışma sırasında kesintiye uğramakla kalmamakta, takip eden dönemlerde bile bir takım uygulamalar nedeniyle aksayabilmektedir. Dünyanın en zengin ülkelerinin ticaretin önündeki tarifeli ve tarife dışı engelleri istikrarlı bir şekilde arttırdığı, ticari kazancın daima kendi lehine cereyan etmesini istemektedirler. Tarife dışı engellerin kaynağında genellikle gelişmiş ülkelerin olması dikkat çekicidir.

Petrol ve türevi enerji üretiminin artmasına rağmen fiyatların düşmemesi, gelişmiş ülkelerle birlikte gelişmekte olan ülkelerin de sanayi üretiminin artması önemli bir etkidir. Buna bağlı olarak nakliye maliyetlerinin de artış göstermesi birim taşıma maliyetlerine negatif bazlı yansımaktadır. Yine bu bağlamda karbon salınımına yönelik alınmakta olan tedbirleri de göz ardı etmemek gerekiyor. 2015 yılında yapılan Paris İklim Anlaşması gereğince fosil yakıtların üretimde daha az kullanılması, yenilenebilir enerjiden maksimum seviyeye yararlanma, geri dönüşüm

ekonomisinin uygulanması, karbon ayak izi takibi ile Avrupa'ya yönelik ihracatların vergilendirilmesine yönelik uygulamalar ticaretin geleceği hakkında önemli gelişmelere yol açacaktır.

Üçüncü dünyanın çoğunda ticaretin serbestleştirilmiş olması, Güney'in mamul ihracatındaki payında bir artış ve Kuzey-Güney bileşiminde bir değişiklik olmuştur. Güney'in birincil ürünleri daha hacimsel ve çok daha çeşitli miktarda ihraç etmesi ile birlikte ticaret geniş boyutlara ulaşma eğilimi göstermiştir.

Artan kitlesel göç hareketleri ülkelerin vatandaşlarının vergi yükümlülüklerini memnuniyetsiz olarak gerçekleştirmelerine sebep olmuştur. Ödenen vergilerin ülkenin dışından gelenlere aktarıldığı kaygısı bu endişelerini haklı çıkarabilecek durumdadır. Bu durum kamu harcama ve yatırımları sekteye uğratabilmektedir.

Avrasya ticaret akışları Moğol hâkimiyeti yıllarında artmış, on altıncı yüzyılda siyasi kargaşanın bir sonucu olarak tekrar azalmış, on dokuzuncu yüzyılda barış ortamının sağlanması ile ticaret genişlemesi sağlanmıştır. Birinci ve İkinci Dünya Savaşı ve Soğuk Savaş'ın hepsinin ticaret üzerinde büyük, olumsuz, uzun vadeli etkileri meydana gelmiştir.

Avrupa ülkelerinin iktisadi birlik kurmaları, Sovyetler Birliği'nin çöküşü, Hindistan ve Çin'in dünya pazarına girmesi, Amerika Birleşik Devletleri'nin günümüzde kuşkusuz baskın askeri ve ekonomik güç olması dünya ekonomik gelişmeleri bakımından önemlidir. Hem Çin hem de Hindistan'ın hızlı büyümesi, dünya enerji kaynaklarına olan talebi önemli ölçüde artırmış ve Ortadoğu'da yaşanan savaşların da etkisi ile enerji fiyatlarının yükselmesine sebep olmuştur.

Dünya üretiminin çoğu, yalnızca Amerika ve Avrupa'da değil, aynı zamanda Japonya, Kore, Çin'in kıyı illeri, Hong Kong, Tayvan, Güneydoğu Asya ve Hindistan'da olmak üzere kıyı bölgelerinde gerçekleşmektedir. Bu bağlamda demiryolu ticareti, hayal edildiği gibi, denizyolu ticaretini geçememiştir.

Orta Asya ve Hazar bölgesinin zengin petrol ve doğalgaz rezervlerinin uluslararası pazara çıkarılması bağlamında Türkiye'nin önemli bir güzergâhın üzerinde bulunması sebebiyle dünya ticaretine katkısı değerlidir. Nitekim boru hatları projeleri yine bu bölge ve güzergâhları içine almaktadır.

Avrupa açısından Türk rotasına alternatif olarak Rus rotası üzerinde durularak uzun vadeli planlamalar yapılmıştı. Ancak, geniş enerji rezervleri ve yüksek enerji gelirlerinden güç alan Rusya kendi ekonomik ve siyasi çıkarları doğrultusunda hareket etmekten geri kalmamaktadır. Nitekim Ukrayna ile girdiği savaş bunun bir göstergesi niteliğindedir. Bu gelişmeler Avrupa için Rus rotasının güvenilir ve kalıcı olamayacağını teyit etmektedir. Avrasya Ekonomik Birliği'nin beş üyesinden biri ve yine Şangay İşbirliği Teşkilatı'nın dokuz üyesinden biri olması Rusya'nın ekonomik gücünü pekiştirmesi bakımından önemlidir.

1945'te oluşturulan BM Güvenlik Konseyi'nin beş daimi üyesinin üçünün Avrupa kıtasından (Fransa, İngiltere, Rusya), birinin Kuzey Amerika'dan (ABD) ve diğerinin de Asya'dan (Çin) olması, Afrika ve Latin Amerika'dan daimi üyelerin olmaması dünya ekonomi ve siyasi güç dengesini göstermesi bakımından dikkat çekicidir. Yine Dünya Bankası başkanının geleneksel olarak Amerikalı, Uluslararası Para Fonu başkanının Avrupalı olmaya devam etmesi mevcut konjonktürün halen devam ettiğini göstermektedir.

Serbest ticaretin dünya üzerinde yaygınlaştırılması ve uygulanmasına yönelik olarak oluşturulmuş uluslararası kurumlar bulunmaktadır. Söz konusu bu kurumlar, kuruluş felsefesine uygun olarak hareket edilmesini sağlamalıdır. Bu sebeple, üye devletler başta olmak üzere tüm dünya devletlerinin koordinasyon içinde olması gerekmektedir.

Kaynakça

- Barrett, W. (1990). World bullion flows, 1450–1800. J. Tracy (Ed.), *In The Rise of Merchant Empires: Long Distance Trade in the Early Modern World 1350–1750* (p. 1462). Cambridge University Press.
- Bekaroğlu, E. (2022). Antroposen: küresel değişimin politikası. *DTCF Dergisi* 62.2(2022): 1130-1149.
- Bernhofen, D. M., & Brown, J.C. (2004). A direct test of the theory of comparative advantage: the case of Japan. *Journal of Political Economy* 112: 48-67.
- Canitez, M. (2011). *Uluslararası pazarlamada lojistik ve uygulamalar*. Gazi Kitabevi.

- Crafts, N. F. R., & Harley, C.K. (1992). Output growth and the British Industrial Revolution: a restatement of the Crafts–Harley view. *Economic History Review* 44:703–730.
- Cuenca Esteban, J. (2004). Comparative patterns of colonial trade: Britain and its rivals. L. Prados de la Escosura (Ed.), *In Exceptionalism and Industrialisation: Britain and Its European Rivals, 1688– 1815*. Cambridge University Press.
- Çaylı, Ş. & Babahanoğlu, V. (2020). ABD'nin küresel hegemonik üstünlüğünde ticaret savaşlarının araçsallaştırılması. *Uluslararası Kültürel ve Sosyal Araştırmalar Dergisi (UKSAD)*, 6 (1), Yaz, s. 342-355.
- Çetin, A. (2004). Memluklar devrinde karimi tüccarları. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt 23, Sayı 35, 2004, 71-87.
- Davis, R. (1962). English foreign trade 1700–1774. *Economic History Review* 15: 285-303.
- Davos'ta ana gündem gıda ve enerji krizi* (2021). 16 Ocak 2023 tarihinde <https://www.ekonomim.com/kuresel-ekonomi/davosta-ana-gundem-gida-ve-enerji-krizi-haberi-658297> adresinden alındı.
- Ferrier, R. (1986). Trade from the mid-14th century to the end of the Safavid period. P. Jackson and L. Lockhart (Ed.), *In The Cambridge History of Iran, volume 6* (p. 486). The Timurid and Safavid Periods. Cambridge University Press.
- Findlay, R. & O'Rourke, K.H. (2007). *Power and plenty: trade, war and the world economy in the second millennium*. Princeton University Press.
- Görçün, Ö.F. (2020). *Dördüncü endüstri devrimi endüstri 4.0*. Beta Yayıncılık.
- Haider, N. (2002). Global networks of exchange, the India trade, and the mercantile economy of Safavid Iran. I. Habib (Ed.), *In A Shared Heritage: The Growth of Civilization in India and Iran (p. 197)*. New Delhi: Aligarh Historians Society, Tulika Books.
- Hugill, P. J. (1993). *World Trade since 1431*. Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press.
- Hummels, D. (1999). *Have international transportation costs declined?* Mimeo, University of Chicago.
- Inalcik, H. (1994). The Ottoman state: economy and society 1300–1600. H. Inalcik and D. Quataert (Ed.), *In An Economic and Social History of the Ottoman Empire 1300–1914* (p. 227). Cambridge University Press.
- Mazumdar, S. (1998). *Sugar and society in China: Peasants, technology and the world market*. Harvard University Press.
- Mitchell, B. R. (1992). *International historical statistics: Europe 1750–1988*, 3rd edn. New York: Stockton Press.
- Naquin, S., & Rawski E.S. (1987). *Chinese Society in the Eighteenth Century*. Yale University Press.
- Seeley, J. R. (1971). *The Expansion of England*. University of Chicago Press.
- Seyidoğlu, H. (2020). *Uluslararası İktisat*. Güzem Can Yayınları.
- Solmaz, S, & Saygılı M.S. (2008). Konteynerin tarihçesi ve koneyner gemilerinin gelişimleri. Murat Erdal (Ed.), *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği içinde, 3-18*. Beta Yayınevi.
- Ünver, M. *Sömürgecilik tarihi* [PDF belgesi]. 12 Ocak 2023 tarihinde www.clouds.com.tr/web/uploads/dosya/285450.pdf adresinden erişildi.

EXTENDED SUMMARY

On a primitive scale, although not called foreign trade, goods were traded between communities on a micro scale before mercantilism. Due to the wars brought by the conquests and discoveries, the commercial activities have gained momentum due to the meeting of some compulsory needs and the thoughts of the countries to establish superiority.

One of the most important trade movements between communities was the creation of the King's Road trade route. This route started from the west of Anatolia and extended to the Mesopotamian lands. In addition, the Silk Road trade route, starting from China and extending to Europe, was actively used. It is possible to evaluate the Spice Trail within this framework.

In the Industry 1.0 period, with the developments such as the use of steam machines in production and the start of railway transportation, the age of mechanization has been entered. Countries have turned to export in order to make the treasury strong by marketing their own wealth. They felt the need to turn to imports in order to meet the needs that they could not produce. For this reason, a number of tariff and non-tariff trade policies have been implemented. In today's terminology, this situation is called trade wars.

In the research, detailed information about the developments and practices in the historical process within the framework of trade wars is given. Starting from a thousand years before our time, the processes that developed up to the current practices of our age are mentioned. Again, by making evaluations about the gains and losses of the applications within this framework, it is aimed to reveal the effect on world trade.

At the beginning of the first millennium, the basis of commercial activities was the spice and textile trade. Agricultural production, sugar and salt were important trade items. The commercial goods in question were transported to European markets via the Silk and Spice Road route. Specific taxes were applied instead of ad valorem taxes during transit through transit points.

Mongol conquests led to increased interaction between communities. For this reason, globalization in international trade formed the starting point with the Mongol conquests.

China has stopped overseas relations twice in its history. The first of these was implemented in 1430 and the other in 1717. During these periods, extensive bans were imposed on foreign trade and maritime operations were suspended. Thus, China has isolated itself from the outside world. Preservation of local agriculture, meeting domestic demand and threats of nomads from Central Asia were cited as reasons for the first restriction. In the second prohibition period, in addition to the reasons in the first prohibition period, the level of social welfare decreased due to the increase in population. In addition, the losses due to the loss of half of the ships that sailed were another reason.

Vasco De Gama's discovery of the Cape of Good Hope and Christoph Colomb's discovery of the new continent were seen as an important turning point for world trade.

The Netherlands excelled in maritime trade, keeping freight rates very low. Most of the grain from the Baltic regions was re-exported to other parts of Europe via Amsterdam by Dutch ships. Thus, it earned high income both in terms of transportation income and reexport activity.

With the end of the Napoleonic Wars, the situation in Europe began to return to normal. The Napoleonic wars had a significant and devastating impact on international trade around the world. The blockades caused protectionist measures to be taken in the northern economies. The wars put an end to some of the trade-restricting features of the mercantilist system, and the conduct of international trade on a multilateral basis began to come to the fore.

With the invention of steamships, commercial activities increased significantly. The opening of the Suez Canal by the French in 1869 and the fact that the first rail transport took place in England in 1830 are among the important innovations. For this reason, significant reductions in transportation costs have been realized. In today's conditions, most of the world's production takes place in countries bordering the ocean. In this context, rail trade could not surpass maritime trade as imagined.

To express the world trade in the nineteenth century in general; It can be summarized as the export of industrial goods by the industrialized rich northern countries to the poor and agricultural production-based southern countries. In contrast, Northern countries imported agricultural products from Southern countries.

After the Second World War, liberalization steps started to be taken. In this context; A number of international economic-based organizations have been established, such as the Bretton Woods System, the International Monetary Fund (IMF), the International Bank for Reconstruction and Development (World Bank), the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT).

Eurasian trade flows increased during the years of Mongol rule and declined again in the sixteenth century as a result of political turmoil. With the establishment of an environment of peace in the nineteenth century, trade expansion was achieved. World Wars and the Cold War have had long-term negative effects on world trade.

With the disintegration of Soviet Russia in the last quarter of the twentieth century, the pressure of the socialist regime on the world came to an end. During this period, China liberalized its economy and initiated an economic reform program that promoted international trade. This was another turning point around the world.

In 2017, the USA introduced protective measures for aluminum and steel products for China. The widespread use of these protectionist measures by the USA against many countries, including Turkey, has deepened the trade war. For this reason, related countries that are subject to restrictions have also implemented equivalent practices against the USA. This situation had mutually reducing effects on trade.

In order to expand and implement free trade in the world, it should be ensured that international institutions act in accordance with the founding philosophy. For this reason, all world states, especially member states, must comply with international rules.