



## OSMANLI'DAN CUMHURİYETE TÜRK GÜMRÜK SİSTEMİNİN EVRİMİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME\*

*Mehtap KEÇE \* Osman Kubilay GÜL \*\**

### Öz

İnsanoğlu tarih boyunca ilkel düzeyde ticaret ile uğraşmıştır. İkel zamanlarda ticaret takas usulü ile olmuştur. İlerleyen dönemlerde siyasi sınırların çizilmesi ile ekonomik sınırlarda çizilmiştir. Devletler siyasi sınırlar içerisinde giren ya da çıkan ticari faaliyetlerden gümrük vergisi adı altında çeşitli vergiler almışlardır. Gümrükler dünya üzerinde sanayi inkılabından sonra hızlı değişimler yaşamıştır. Sanayileşmede geciken toplumlarda, her alanda olduğu gibi, gümrüklerde de yıkıcı sonuçlar meydana gelmiştir. Osmanlı Devleti'nin yıkılış sebeplerinden biri olan ekonomik bozukluğun birçok sebebi olmakla birlikte en önemlilerinden birisi sanayileşme ve bunun getirdiği gümrüklerdeki yıkım olarak kabul edilebilir. Zira sanayileşme hammadde ve pazar arayışına sebep olurken sanayileşmiş devletler siyasi sınırlarda uygulanan gümrük vergilerinden rahatsız olmuşlardır. Sanayileşmiş başka ülkelerle yaptıkları ticarete gerek ithalat gerekse ihracatta gümrük vergilerini kaldırmak ya da cüzi rakamlara düşürmek istemişlerdir. Bu durum Osmanlı gibi sanayileşmede gecikmiş ülkelerin ekonomik sistemlerini sarsmıştır. Cumhuriyet dönemine geçerken ortaya çıkan yıkıcı gümrük uygulamalarını yeni Türk

\* Bu makale 2022 yılında Sivas Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde kabul edilmiş "1918-1938 Yılları Arası Türk Gümrük Sistemi" başlıklı yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

\* Yüksek Lisans Mezunu, Sivas Cumhuriyet Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, mehtap.1kece@gmail.com, Sivas/Türkiye

\*\* Doç. Dr., Sivas Cumhuriyet Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi Bölümü, Sosyal Bilimler Eğitimi ABD, kubilaygul@gmail.com, Sivas, Türkiye

devletinin kurucuları Lozan'da kaldırmak için uğraşmışlardır. Ancak beş yıl gibi bir süre Osmanlı'dan devralınan gümrük vergilerinde değişiklik yapılamamıştır. Bu durum Cumhuriyet dönemi ekonomisini olumsuz etkilemiştir. 1928'den itibaren gümrüklerde Türkiye Cumhuriyeti istediği düzenlemeleri yapabirmiştir. Ancak bu tarihten itibaren ortaya çıkan dünya ekonomik buhranı Türk gümrüklerini olumsuz etkilemiştir. Çalışmada Osmanlı'nın son dönemi ve Atatürk dönemi Türkiye'de gümrüklerin gelişimi ele alınmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Gümrük, Ekonomi, Ticaret, Tarife, Rüsumat

## AN ASSESSMENT OF THE EVOLUTION OF THE TURKISH CUSTOMS SYSTEM FROM THE OTTOMAN EMPIRE TO THE REPUBLIC

### *Abstract*

*The history of trade goes back to primitive times, where barter was the norm. With the drawing of political borders, economic borders were also established, and states levied customs duties on commercial activities. The industrial revolution brought rapid changes to customs, causing destructive results in societies that were slow to industrialize. One of the main reasons for the economic disorder leading to the collapse of the Ottoman Empire was industrialization and the destruction of customs. Industrialized states wanted to abolish or reduce customs duties, which disrupted the economic systems of countries like the Ottoman Empire that were lagging behind in industrialization. The founders of the new Turkish state attempted to abolish destructive customs practices, but the customs duties inherited from the Ottoman Empire could not be changed for five years. This had a negative impact on the economy of the Republican period. The Republic of Turkey was able to make desired customs arrangements from 1928 onwards, but the global economic depression after this date negatively affected Turkish customs. The study focuses on the years 1908-1938.*

**Keywords:** Customs, Economy, Trade, Tariff, Rusumat

### 1. GİRİŞ

Tarihi bilgiler incelendiğinde insanlığın göçebe bir yaşam sürdürdüğü bilinmektedir. Avcılık ve toplayıcılık ile geçen bu sürede sürekli yer değiştirilerek yaşam

kaynaklarına ulaşmayı denemişlerdir. Cilalı taş devrinden itibaren yerleşik hayata geçilmeye başlanmıştır. Bu durumun en büyük sebebi insanların ihtiyaç duyduğu gıdaları yetiştirme bilgisine sahip hale gelmeleri olarak gösterilebilir. Özellikle su kenarlarında başlayan yerleşim, tarım olanaklarının fazlalığı olarak değerlendirilmelidir. İlerleyen dönemlerde köy yerleşimleri genişleyerek daha büyük ve organize yapılar haline dönüşmüş ve devletler ortaya çıkmıştır. Devletlerin ortaya çıkması ile tarım ve hayvancılığın yanında devletler arası ticaret de ekonomik sistemin içerisine dahil olmuştur.

Devletlerin gelirleri hüküm sürdükleri döneme ve güçlerine göre çeşitlilik göstermiştir. Çoğunlukla halktan alınan vergiler devlet gelirinin büyük bir kısmını oluşturmakla birlikte, devletin askeri gücüne bağlı olarak, komşu devletlerden aldıkları vergiler de önemli gelir kalemlerinden birisi olarak kabul edilebilir. Önemli gelirlerden birisi de devletler arasındaki ticarettten elde edilen gelirler olarak kayda geçmiştir. Bu durum iki şekilde sınıflanabilir. Bunlardan ilki devletin kendi toprakları üzerinden yapılan ticareti vergilendirmesidir. Buna en bariz örnek, kadim ticaret yolları olan Baharat ve İpek Yolları üzerinde bulunana devletlerin gelirleridir. Tarihi kaynaklardan elde ettiğimiz bilgilere göre bu ticaret yollarına hakim olan devletlerin ekonomileri hızlı bir şekilde yükselmiş, bu yükselme de diğer devletlerin ticaret yollarına hakim olma arzusunu arttırmıştır. Bu nedenle ticaret yollarına hakim olmak için tarih boyunca ciddi mücadeleler yaşanmıştır.

Devletlerin ticaret gelirlerinin diğer kısmı ise kendi ülkesine gelen ürünlerden aldığı vergi olmuştur. Daha sonraları gümrük vergisi adı verilen bu vergiler, hem kar etmelerine hem de iç piyasalarındaki üretim üzerindeki yabancı malı etkisini kontrol etmelerini sağlamıştır.

Ulaşım alanında yaşanan gelişmeler, yeni kıtaların ve su yollarının keşfi gümrük sistemini devletler için hayati öneme sahip bir mesele olarak ortaya çıkarmıştır.

Gümrük duvarları yüksek olmayan ülkelere giren değerli madenler ve mallar, ülkenin ekonomik düzenini altüst etmiştir. Ekonomide yaşanan yıkım da bazı devletlerin yıkılmasına gidecek yolu açmıştır.

## 2. OSMANLI DEVLETİ DÖNEMİNDE GÜMRÜKLER

### 2.1. Kuruluştan Balta Limanı Antlaşmasına Kadar Gümrük Uygulamaları

Türklerde gümrük uygulamaları Anadolu Beyliklerinde (Kesik, 2015: 9) Osmanlı Devleti'ne, Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne kadar gelişerek devam etmiştir. Osmanlı ticari faaliyetler ve gümrük uygulamalarında siyasi ve mali amaçlar gözetmiştir. Bu bağlamda çeşitli devletlere ticari ve gümrük ayrıcalıklarını içeren kapitülasyonlar vermiştir (Pamir, 2002: 84). Ayrıca Osmanlı Devleti'nde yerel veya bölgesel ticaretin yapısı da Osmanlı ekonomisini etkilemiştir. Dolayısıyla gümrük uygulamalarında yerel farklılıklar ortaya çıkmıştır (Köse, 2013: 43). Osmanlı klasik döneminde gümrük vergileri gümrük resmi adıyla ve şer'i esaslara uygun olarak zekât-ı aşir tarzında tahsil edilmiştir (Yurtseven, 2012: 153). Nitekim yerli tüccarlardan kırkta bir, yabancı tüccarlardan onda bir oranında gümrük vergisi alınmıştır. Devletin kuruluşundan itibaren yabancı devletler ile yapılan antlaşmalara kadar şeriata uygun bir şekilde ve zekât olarak gümrük vergisi alınmaya devam etmiştir (1926). Ticari mallar üzerinden alınan vergiler gümrük vergileri ve ihtisap resmidir (Sami, 2018: 67).

Tanzimat öncesi dönemde Osmanlı Devleti'nde alınan gümrük vergilerine Ezmine-i Atika Gümrükleri denilmiştir. Gümrük vergileri genellikle kıymet esasına göre tespit edilmiş, bu nedenle tüccarla gümrükçüler arasında eşyanın değeri konusu devamlı tartışmalara sebep olmuştur. İlaveten yabancı devletlerle ticaret anlaşmaları yapıncaya ve gümrük tarifeleri konuluncaya kadar her yerde

eşit gümrük vergisi uygulanmamıştır (Dünden Bugüne Gümrükler Genel Müdürlüğü (1909-2012), 2012: 7).

Tanzimat'tan önce gümrükler dahili ve harici gümrükler olarak ikiye ayrılmıştır. Memleket dahilinde bir bölgeden başka bir bölgeye gönderilen bazı maddelerden, her bölgenin kendine mahsus tarifelerine göre ihtisap, bac, kantariye adlarında çeşitli vergiler alınmıştır (Eldem, 1994: 176). İç gümrüklerden alınan vergilere masdariye denilmiştir. Dış gümrüklerden alınan vergiye ise reftiye ve amediye, müruriye-i harici denilmektedir (Gümrük Mecmuası, 1926). Reftiye Osmanlı Devlet'inden yabancı ülkelere ihracat vergisinin karşılığıdır (Eldem, 1994: 176). Amediye, yabancı memleketten kara ve deniz yoluyla Türkiye'ye getirilen mal ve eşyadan alınan vergidir ki bugünkü ithalât vergisinin karşılığıdır (Kütükoğlu, 1994: 95). Masdariye, içeride harcanan ve tüketilen eşyadan alınan vergidir. Mururiye, yabancı memleketten gelip Türkiye üzerinden diğer bir yabancı ülkeye giden eşyadan alınan vergi olup transit vergisidir (Gümrük Mecmuası, 1926).

Osmanlı'nın geleneksel iktisadi politikası, tarıma dayalı olmakla birlikte, üç temele oturmaktadır. Bunlar; iaşecili (provizyonizm), gelenekçilik (tradisyonizm) ve gelircilik (fiskalizm) dir. (Genç, 2003: 45-52). Osmanlı Devleti'nin iktisadi politikalarının temelinde, geçimi sağlamak, gelirleri mümkün olduğu kadar üst düzeyde tutmak ve geleneksel düzenin korunması yatmaktadır. Bu çerçevede, Osmanlı iktisadi zihniyetinde üretimin temel amacı, kâr elde etmek değil, ihtiyacın karşılanmasını sağlamaktır. Devlet, malın kalitesini ve fiyatını bir standarda bağladığı için rekabete yer verilmemişti (Aydüz, 2000: 74-81). Bununla birlikte, ihracata da kısıtlı ölçüde izin verilmiştir. Üretilen mal, önce merkezin ihtiyacını karşılamakta kullanılmış, artarsa daha küçük idari birimlere gönderilmiştir. Ancak tüm ihtiyaçlar karşılandıktan sonra artık mal kalırsa, ihraç edilmiştir. Devletin ihracata karşı temkinli yaklaşması,

ihraç gümrüğü vergilerinin ithalata oranla caydırıcı derecede yüksek olmasından da anlaşılmıştır (Ulutaş, 2012: 500).

Osmanlı hazinelerinde toplanan vergiler sarayın tasarrufunda çeşitli yerlerde kullanılmıştır. Bu vergiler Osmanlı'da kara, deniz ve transit noktalarında gümrük vergisi olarak toplanmıştır. Gerek ithalat gerekse ihracatın iyi yürütülmesi için kurulan ana gümrük merkezleri İstanbul, İzmir, Antalya, Selanik, Beyrut ve Trabzon'dadır. Gümrüklerde alınan vergiler %3-5 arasındadır (Nemlioğlu Koca, 2015: 467).

## 2.2. 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması ve Tanzimat Dönemi Gümrükleri

19. yüzyılda dağılmaya başlayan Osmanlı Devleti'nin yaptığı savaşlar ve ortaya çıkan isyanlar ekonomik yapıya büyük zarar vermiştir. Bu nedenle Osmanlı Devleti bazı gümrük düzenlemeleri yapmaya başlamış, hazinenin gelir kaybını engellemek ve ordunun ihtiyaçlarını karşılamak istemiştir. Yabancı tüccarlar, özellikle İngilizler, bu durumdan rahatsız olmuşlardır (Kütükoğlu, 2002: 38). Öte yandan Osmanlı Devleti'nin iç gelişmeleri ve bu yüzyıldaki İngiltere-Rusya rekabeti 1838 tarihli Balta Limanı Ticaret Antlaşmasının ortaya çıkışının bir diğer boyutunu oluşturmuştur. Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın çıkardığı isyanın bastırılmaması, devletin içinde bulunduğu zafiyeti net olarak göstermiştir. Osmanlı Devleti Rusya ile Hünkar İskelesi Anlaşmasını imzalamak durumunda kalmıştır. Bu anlaşma ile Rusya'nın Osmanlı Devleti üzerindeki nüfuzu ciddi manada artmıştır. Bu durumdan rahatsız olan İngiltere Osmanlı Devleti'nin tamamen Rus nüfuzuna girmesini engellemek için harekete geçmiştir. Zira Rusya'nın desteğini sağlayan devlet İngiltere'ye uyguladığı gümrük vergilerini %3'ten %5'e çıkarmaya çalışmıştır (Gencer, 2015: 647). Bu durum İngiltere tarafından hoş karşılanmamıştır. Daha önceleri Mehmet Ali Paşa isyanına kayıtsız kalan İngiltere harekete geçerek devam eden tarife müzakerelerini anlaşmaya dönüştürmek istemiştir.

Türk tarafında Hariciye Nâzırı Mustafa Reşid Paşa, Başvekâlet Muavini Kâni Bey ve Hariciye Müsteşarı Nûri Efendi ile İngiltere tarafından Sir Henry Lytton Bulwer ve Başkonsolos Cartwright tarafından Reşid Paşa'nın Balta Limanı'ndaki yalisında gizli bir müzakere gerçekleştirilmiştir. Bu müzakere sonucunda 16 Ağustos 1838 tarihli Balta Limanı Muahedesi imzalanmıştır (Kütükoğlu, 2002: 38). Anlaşma maddeleri incelendiğinde İngiltere'nin elde ettiği haklar ile yetinmeyip Osmanlı Devleti'nin başka devletlere sunacağı daha iyi koşullardan faydalanmayı da taahhüt altına aldığı görülmektedir. İç piyasada ihtiyaç duyulan ve devletin ihracatını yasakladığı malların ihraç yasağının İngiltere lehine kaldırılması Osmanlı Devleti'nin ekonomide İngiltere'yi kendi çıkarlarının önüne koyması manasına gelmektedir. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin daha önce %5'e çıkarmak istediği gümrük vergisi %3+2 olarak planlanmışsa da reel ekonomide bu vergi ancak %1-1.5'e tekabül edebilmiştir (Pamuk, 2011: 226). İngiltere daha önce kendisine tanınan imtiyazlardan da vazgeçmemiş elde ettiği yeni imtiyazları eski imtiyazlara eklemiştir.

Antlaşmanın en fazla dikkat çeken maddelerinden biri de sonsuza kadar yürürlükte kalacak olmasıdır. Bilindiği üzere Osmanlı Devleti ilk olarak Fatih Sultan Mehmet döneminde Venediklilere ticari imtiyaz tanımıştır. Kanuni Sultan Süleyman döneminde bu imtiyazlar farklı ülkelerde verilerek genişletilmiştir. Bu dönemlerde ekonominin güçlü olmasına rağmen verilen imtiyazlar antlaşmayı imzalayan padişah ve imparatorun hayatta kaldığı müddetçe ibaresi ile sınırlandırılmıştır. Balta Limanı Antlaşması'nda ise sonsuza kadar ifadesi ile değişecek siyasi, ekonomik ve askeri koşullarda bile antlaşmanın devamlı statüde olacağı taahhüt edilmiştir.

Balta Limanı Antlaşması ile Osmanlı Devleti'nin İngiltere için açık bir pazar haline geldiği net olarak görülmektedir. Devlet, İngiltere lehine gümrük vergilerini düşürdüğü gibi yabancı tüccarların antlaşma öncesinde gümrük

vergisi olarak ödedikleri %8'lik vergiden de vazgeçilmiştir (Avdar ve Avdar, 2020: 116). Antlaşmanın maddeleri genel olarak değerlendirildiğinde ekonominin Osmanlı Devleti'nin birinci öncelikli sorunu olmadığı net bir şekilde anlaşılmaktadır. Mehmet Ali Paşa isyanı ile aşıkâr olan ordunun yetersizliği yabancı devletler tarafından net bir şekilde görülmüştür. Böylesi bir durumda toprak bütünlüğünün korunması adına ülkenin İngilizlerin ham madde kaynağı ve pazarı olmasına müsaade edilmiştir.

İngiltere'ye verilen imtiyazlar diğer devletlerin rahatsız olmasına neden olmuştur. Fransa derhal harekete geçerek Balta Limanı Antlaşması temelinde yeni bir ticaret antlaşması yapılması talebinde bulunmuştur. Yapılan müzakereler neticesinde Fransa'nın talepleri doğrultusunda on maddelik bir antlaşma 25 Kasım 1838'de imzalanmış ve 6 Nisan 1838'de yürürlüğe girmiştir.

### **2.3. Osmanlı Borçlanmasının Gümrükler Üzerindeki Etkisi**

Yukarıda bahsedildiği üzere 1838 Balta Limanı Antlaşması Osmanlı Devleti'ni yarı sömürge konumuna getirmiştir. Devletin yer altı ve yerüstü zenginlikleri çok ucuz fiyata yurt dışına çıkarılırken ithal edilen ürünlerin minimum maliyet ile ülkeye girmesi ekonominin tamamen alt üst olmasına neden olmuştur. Bu durum yerli sanayinin gelişmesini engellediği gibi ülkenin ithal mallar tarafından işgaline de sebep olmuştur.

Zaten iyi durumda olmayan ekonomi Balta Limanı Antlaşması'nın ağır şartları neticesinde iyice bozulmuştur. Gelir ve gider dengesi tamamen alt üst olmuş ve devlet hazinesi ciddi açıklar vermeye başlamıştır. Osmanlı Devleti varlığını devam ettirmek için dış borçlanmaya gitmek zorunda kalmıştır (Narin, 2009: 49).

1853 Kırım Savaşı'nın giderlerini karşılamakta zorlanan devlet önce iç borçlanma daha sonra dış borçlanmaya gitmek zorunda kalmıştır (Doğan K. , 2011: 10).



Alınan borca karşılık, Mısır vergi gelirleri, Suriye ve İzmir'in gümrük resimleri borç karşılığı olarak gösterilmiştir. Galata bankerlerinden alınan iç borçlar için de 1863 yılındaki gümrük gelirleri, ipek, zeytinyağı, tuz ve tütün aşârı gelirleri gösterilmiş ve buralardan elde edilen gelirin tamamı Galata Bankerlerine ayrılmıştır (Yıldız, 2011: 325).

Devletin önemli gelir kaynaklarını borçların ödenmesine ayırması ciddi manada gelir kaybı yaşamasına neden olmuştur. Alınan borçlar yine dış borçlar ile kapatılmaya çalışılmıştır (Sayar, 1977: 191). Sonuç olarak devlet borçlarını ödeyemez hale gelmiştir.

Osmanlı Devleti'nin dış borcu 1875 yılına kadar artarak devam etmiştir. Dikkat edilmesi gereken başka bir husus ise alınan borç ile ele geçen miktar arasındaki farktır (Tunçel ve Yıldırım, 2014: 14). İlk yıllarda alınan borcun önemli bir kısmı ele geçerken yıllar ilerledikçe oran düşmeye başlamıştır. 1870 yılında %32'ye kadar düştüğü görülmektedir. Bunun nedeni Osmanlı Devleti'nin savaş maliyetlerinin artması ve borç veren devletlerin yeni verdiği borçlar karşılığında eski borçları tahsil etmeleri olarak gösterilebilir.

#### **2.4. II. Meşrutiyet Dönemi Gümrükler**

Meşrutiyet döneminde, İttihatçılar, artan Gayrimüslim etkisini azaltmak ve yerli tüccarları güçlendirmek için ikinci bir Teşvik-i Sanayi Kanunu çıkarmışlardır. 1908 yılından 1914 yılına kadar ekonomi de Müslüman unsur ön plana çıkartılmaya çalışılsa da Osmanlı Devleti'nin önceki yıllarda vermiş olduğu kapitülasyonlar buna engel olmuştur. Birinci Dünya savaşı arifesinde siyasi ortamın gerginliğinden faydalanmak isteyen Osmanlı Devleti %8 olan gümrük vergilerini %13'e çıkarmak istemiş hatta bu konuda İngiltere'nin onayını da almıştır. 10 Temmuz 1914 de %13'lük vergi uygulanmaya başlanmıştır (Özdemir, 2014: 75).

Birinci Dünya Savaşının başlaması milli ekonomi oluşturma yolunda Müslüman Türk tüccarın güçlendirilmesi için uygun zemin oluşturmuştur. Zaten savaşta olduğu için İttihat ve Terakkiciler ekonomiye doğrudan müdahale etme imkanı bulmuşlardır (Kalabak, 2014: 318). 8 Eylül 1914'te kapitülasyonların tek taraflı olarak iptal edildiği ilan edilmiştir. Ayrıca gümrük resimleri de %50 oranında arttırılmıştır. 21 Eylül 1914 tarihli kanun ile %11 gümrük uygulanan ürünlerden alınan vergi %15, %8 olarak uygulanan ürünlerden alınan vergiler ise %12'ye çıkarılmıştır. Ayrıca ihraç ürünlerinin değeri üzerinden alınan gümrük resminde de oran %10 olarak belirlenmiştir. 1 Ekim 1914 tarihinde yürürlüğe giren bu karar ile ithal ürünlerden alınan gümrük resmi %50 oranında arttırılmıştır (Şahin ve Yılmaz, 2015: 47).

Bu dönemdeki önemli gelişmelerden birisi de İstanbul'da bir İhracat Heyeti oluşturulması olmuştur. Bu heyetin çalışmaları neticesinde 1913-1914 yıllarında ithalat ve ihracat arasındaki fark 422 milyon kuruşun altına düşmüştür (Eldem, 1973: 62-63, 90). Ülke içerisindeki yabancı sermayenin denetim altına alınması içinde kanunlar çıkarılmıştır. 15 Ekim 1914 tarihli Kavanin-i Mevcude de Uhud-i Atikaya Müstenid Ahkâmın Lağvı Hakkında Kanun-ı Muvakkat ile Osmanlı Devleti Mevzuatında yabancı sermayeye tanınan imtiyazlardan kaynaklanan bütün hükümlerin geçerliliğini yitirdiği ilan edilmiştir. 13 Aralık 1914 tarihli Ecnebi Anonim ve Sermayesi Eshama Münkasım şirketler ile Ecnebi Sigorta Şirketleri Hakkında Kanun-ı Muvakkat ile de gerçek ve tüzel nitelikteki kişilerin Osmanlı Mevzuatı kapsamına alınması şartı getirilmiştir. Böylelikle Milli ekonomiyi oluşturma çabası kapsamında yabancı şirketlerin ayrıcalıklarına son verilmiştir. Aynı tarihli Temettü Vergisi Hakkında Kanun-ı Muvakkat ile o güne kadar gelir vergisi ödemekten muaf tutulan yabancı şirketlere de vergi verme yükümlülüğü getirilmiştir (Kalabak, 2014: 318). Milli ekonomi düşüncesi ile korumacı gümrük politikasını savunan siyasetçiler gümrük tarifelerinde de değişiklik yapılmasını istemiştir. Yabancı ülkelerle bir an önce görüşme masasına

oturarak, Osmanlı Devleti'nin iktisadi bağımsızlığını sağlayacak şekilde yeni ticari sözleşmeler imzalanması istenmiştir (Toprak, 1985: 13).

Yapılan ticaret antlaşmaları, gümrük sistemindeki düzenlemeler, ulaşım ve haberleşme alanındaki gelişmeler, ülke içerisindeki yabancı sermayenin artması ve yabancı tüccarlara sunulan imtiyazlar Osmanlı Devleti'nin, kendi aleyhine olmak üzere, dünya kapitalist düzeni ile hızlı bir şekilde de bütünleşmesine sebep olmuştur (Hayta, 2019: 419). Osmanlı Devleti savaşın olağanüstü şartlarından faydalanarak çıkardığı kanunlar ile kapitalist dünya ile olan ilişkisini kendi lehine çevirmeye çalışmıştır.

Osmanlı Devleti çıkardığı kanunlar ile mamul maddelerin ihracatını kolaylaştırmak, yabancı menşeli mamul ürünlerin ithalatını mümkün mertebe önlemek amacıyla bazı imtiyazları lağvetmiş, ticaret antlaşmalarını gözden geçirmiş ve gümrük vergilerini arttırmışsa da rekabet gücü neredeyse tamamen kırılmış olan ekonomiyi toparlaması mümkün olmamıştır (Turan, 2015: 61).

## **2.5. Mondros Mütarekesi'nden TBMM'nin Açılışına Kadar Gümrükler**

Osmanlı Devleti ile imzalanan Mondros Mütarekesi bir ateşkes antlaşması olmasının ötesinde maddeler içermiştir. Normal şartlarda barış görüşmeleri sırasında tarafların savaşı durdurması manasına gelmesi gereken mütareke, Osmanlı Devleti'nin neredeyse tamamen teslimini sağlayan maddeler içermiştir. Ayrıca meşhur 7. madde ile de ülke işgale açık hale gelmiştir. Anlaşmanın ekonomi ile alakalı maddeleri de mevcuttur. 8. Madde ile İtilaf Devletlerinin liman ve demirhanelerden istifade etmesi ve 14. Madde ile de kömür mahrukat ve bahri levazımın (memleketin ihtiyacı karşılandıktan sonra) işgal güçlerince kullanılması kararlaştırılmıştır.

Bununla ilgili Vakıf gazetesinin 1 Kasım 1918 tarihli nüshasında yer alan ve gazetenin başyazarı Ahmet Emin (Yalman) Bey'in imzasını taşıyan “Mütareke” başlıklı yazıda bu noktaya değinilmiştir. Yazıda savaşın sona ermesi ile ilgili duyulan memnuniyetle birlikte mütarekeye karşı genel hoşnutsuzluğun olduğu, çekilen çilelere neden olan siyasetçilerin eleştirildiği, gelecekle ilgili endişelere dikkat çekildiği ve halka moral verecek geleceğe yönelik ümitlerin kaybedilmemesinin istendiği yazılmıştır. Ancak mütarekeden sonra Osmanlı Devleti ekonomik olarak büyük bir çöküntü yaşamış ve halkın temel ihtiyaçlarının karşılanmasında sıkıntı yaşamıştır. Gıda maddesi temininde yaşanan sıkıntılar henüz savaş devam ederken başlamıştır. İstanbul'da gıda ürünlerinde kıtlık yaşanırken, ekmek, un ve şeker fiyatlarında büyük artışlar olmuştur. Osmanlı yöneticileri kötü gidiş durdurmak için birtakım tedbirlere başvurmuşlardır. Bazı gıda maddelerinin kullanılmasının yasaklanması ya da ekmek, et ve şeker gibi önemli besin maddelerinin yurt dışından veya Anadolu'dan getirilmesi yoluna başvurulmuştur (Karcı ve Karcı, 2019: 780). Alınan bütün tedbirlere rağmen, yalnızca un ve pirinç fiyatları düşmüş, et ve diğer ürünlerin pek çoğunun fiyatı, Amerika Birleşik Devletleri tarafından yapılan iâşe sevkiyatına rağmen, artmaya devam etmiştir. Kıtlık, mütarekeden sonra da devam etmiştir (Özden, 2019: 1113).

İşgalci devletlerin depolar ve gümrükler üzerindeki denetimi gelir kaybına da neden olmuştur. Örneğin, Karaköy Rıhtımındaki bina ve depolar İngiliz askeri kuvvetleri tarafından işgal edilmiş olduğu için vapurların yanaşmasına izin verilmemiş, mallar ve yolcular gümrükten geçemedikleri için ciddi gelir kaybı yaşanmıştır (Komisyon, 2007: 19). Duyunu Umumiye ile tartışılır hale gelen ekonomik bağımsızlık işgal uygulamaları ile neredeyse tamamen kaybedilmiştir.

Mütarekenin imzalanması ile daha önce arttırılan gümrük vergileri 1916 seviyesine geri çekilmiştir. Bu durum gümrük vergilerinin bütçedeki payının

%20'lere kadar geriletmiştir. Zaten ekonomik çöküş içerisinde olan devlet iyiden iyiye zor duruma düşmüştür (Şahin ve Yılmaz, 2015: 47).

### 3. CUMHURİYET DÖNEMİNDE GÜMRÜKLER

#### 3.1. TBMM'nin Açılması ve Lozan Antlaşması'na Giden Süreçte Gümrükler

Büyük Millet Meclisinin açılması ve mülki, askeri makamların ve bütün milletin merciinin meclis olarak ilan edilmesi ile, tarih sahnesine, bütün siyasi, askeri, hukuki yetki ve kuvvetleri kendinde toplamış bir yönetim ortaya çıkmıştır (Tunaya, 1958: 229). Mustafa Kemal Paşa liderliğindeki meclis sadece askeri çalışmalar yapmak ile kalmamış tam bağımsızlığın bir parçası olan ekonomik meseleler ile de ilgilenmiştir. Bu bağlamda gümrük meselesi de ele alınmıştır. Yapılan düzenlemeler ile meclis kendisine gelir kaynağı oluşturmaya gayret emiştir. Bunun için de ilk olarak gümrük düzenlemeleri yapılmıştır.

Gümrük vergisi ile ilgili olarak, ilk düzenleme 24 Haziran 1920 tarihli oturumda yapılmıştır. Dönemin Maliye Vekili Ferit Bey gümrük vergisini %5 oranında arttırmak için teklif sunmuştur. Teklif, üç farklı komisyona incelemeye gönderilmiştir. Tartışılan diğer bir konu ise gümrük vergisinin nakit mi, altın mı üzerinden alınacağı olmuştur. Bu görüşmelerde milletvekilleri arasında itiraz söz konusu olmuş, kıymet üzerinden alınması teklif edilmiştir (Zabıt Ceridesi, 1920: 9). Maliye Vekili altın ve nakdi olarak alınan gümrük vergisinin eski bir uygulama olduğunu, çoğu devletin bu uygulamayı kullanmadığını ve belirli bir tarife üzerinden alındığını belirterek, verginin sıklet üzerinden alınması için yeni düzenlemeler yapılmaya başlandığını ifade etmiştir. Ferit Bey'in sunduğu teklif üç komisyon tarafından kabul edilmiş ve üç komisyondan da sorunsuz geçmiş ve 26 Temmuz 1920 tarihinde 8 ret oyuna karşılık 171 evet oyu ile kabul edilmiştir (Zabıt Ceridesi, 1920: 9).

Vergi konusunda yapılan bir diğer düzenleme 2 Ağustos 1920 tarihinde kabul edilen 11 numaralı kanun ile olmuştur. Bu kanun ile maden kömüründen, gümrük vergisinin haricinde, yıkanmışından ton başına 3 lira, yıkanmamışından 2 lira alınması kabul edilmiştir (Zabıt Ceridesi, 1981: 20).

6 Eylül 1920 günü yapılan meclis oturumunda gümrük ambarları ile ilgili yeni bir düzenleme yapılması için teklif sunulmuştur. Teklifte gümrük ambarlarına getirilen malların, sonraki günlerde alınmamasından dolayı ambarların dolup taşıdığı ve yeni gelen malların dışarıda kalarak, yağmur vs. sebeplerden dolayı zarar gördüğü belirtilmiştir. Bunu için ambara gelen malların geldiği günden itibaren bir hafta süre ile ambarda muhafaza edilmesi, bir hafta süreden sonra alınmadığı takdirde verginin %10 oranında arttırılması kararlaştırılmıştır (Zabıt Ceridesi, 1920: 9).

20 Eylül 1920 tarih ve 23 numaralı kanun ile ihraç edilen ürünlerin değerleri üzerinden alınmakta olan vergiden vazgeçilerek, ağırlık ve adet üzerinden alınması yöntemine geçilmiştir (Zabıt Ceridesi, 1920: 9). Böylelikle değerli ürünlerin fiyatlarının düşük gösterilmesi yoluyla yapılan vergi kaçakçılığının önüne geçilmeye çalışılmıştır.

1921 yılının Ocak ayında 1920 senesi bütçe kanunu dolayısıyla yapılan görüşmelerde Maliye Vekili bütçe hakkında ayrıntılı bir izahatta bulunmuştur. İçinde bulunulan dönemin ekonomik sıkıntılarını ifade etmiş ve gelir kalemleri hakkında bilgi vermiştir. Ferit Bey'in yaptığı bu açıklama vekiller tarafından tatmin edici bulunmamıştır. Yaşanan gelir kaybını gümrükler ile ilgili düzenli bir tarifenin olmamasına bağlayan vekiller bu durumu eleştirmiştir. Ferit Bey; gümrük kapılarının çoğunun kapalı olduğunu ve vergilerin kontrolsüz arttırılmasının halka ağır geleceğini söyleyerek mevcut durumu savunmuştur (Zabıt Ceridesia, 1921: 178-187). Bütün bunların yanında 7 milyon liralık açığın kapatılması için gümrük vergisinin %12 oranında arttırılması tartışılmıştır. En

büyük geliri sağlayan İstanbul gümrüklerinin işgal altında olmasından dolayı gelir getiremeyeceği de belirtilmiştir (Zabıt Ceridesi, 1921: 272). Yapılan araştırmalar sonucunda gümrüklere ve diğer vergilere yapılması düşünülen %12'lik zammın açığı 2 milyon liraya düşüreceği ön görülmüştür (Zabıt Ceridesi, 1921b: 14). Mecliste yapılan oturumda I. Dünya Savaşının bir iktisat savaşı olduğunu ve galip devletler tarafından devletin kendi iktisadi anlayışını işgal edilen devletin iktisadi kurumlarına yerleştirdiği konuşulmuştur. Bunun yanı sıra bir milletin istiklalinin ancak iktisadi özgürlük ile olacağını ve Osmanlı Devleti'nin kapitülasyonlardan dolayı istiklaline mani olduğu belirtilmiştir (Zabıt Ceridesi, 1921a: 398).

Saruhan Milletvekili Mustafa Necati Bey gümrüklerin ne derece önemli olduğunu yine bir meclis konuşmasında dile getirilmiştir ve gümrük çalışanlarının vazifelerini yerine getirmediğini bildirmiştir (Zabıt Ceridesi, 1921a: 315)". Bu sorunu gidermek için, 5 Kanunevvel (Aralık) 1921 yılında gümrüklerde zaruri ihtiyaçlar haricinde alınan eşyalar için yeni gümrük düzenlemesi teklifi sunulmuştur (Zabıt Ceridesi, 1921a: 217).

Bu dönemde yapılan değişiklikler daha çok halkın ihtiyaçlarını karşılamak için yapılmıştır. Bu değişiklikler şunlardır; 15 Nisan 1922 tarihli ve 217 sayılı "istihlak resmi hakkında kanun" ile şeker, çay, kahve ve petrolden alınan tüketim vergisinin miktarının arttırılmasının yanı sıra verginin kapsamı genişletilerek piriç, baharat, margarin, mum, adi sabun ve boş çuvalarda verginin konusuna dahil edilmiştir. Bu mallar ithal edildiğinden, yapılan düzenlemeye döviz kaynaklarının dışarıya aktarımı önlenmeye çalışılmıştır. Yani üretimi ülke içinde olabilecek ürünleri dışardan almak yerine üretmek için yüksek vergi oranı koyulmak istenmiştir. Bu malların ithali sırasında tüketim vergisi gümrük giriş kapısında gümrük vergileriyle birlikte tahsil olunmuştur (Şahin ve Yılmaz, 2015: 222). Ancak bu kanun gümrük tarifesi ile ilgili olmadığı ve normal bir talimat ile düzeltilebileceği söylenerek söz konusu mesele kısa kesilmiştir. Ancak yine aynı

gün yapılan oturumda gümrüklerin açık olduğunu bundan ziyade sınırların açık olduğunu ve kaçakçılığa müsait bir ortam olduğu konuşulmuştur. Bunu engellemek için ise tüccarın gümrükten geçirdiği malın toplamını bir beyanname ile alması ve bu beyannameyi dükkanına asarak iki ayda bir yenilenmesi teklifi sunulmuştur. İki ayın sonunda getirdiğim maldan şu kadar sattım tekrar bu kadar yeni mal getirdim diye belirtmesi şartı getirilmelidir, denilmiştir. Teklif kabul edilerek işleme konulmuştur (Zabıt Ceridesi, 1921a: 254-255).

Sınırlarda gümrük noktalarının az olması ve sınır hattı boyunca herhangi bir güvenlik ve muhafaza teşkilatının olmaması önceki oturumda dillendirilmiştir. Bu sorunun çözümü için güneydoğu sınırının belirlenmesi ve Türkiye ile Suriye arasında bir gümrük tarife antlaşması imzalanması kararlaştırılmıştır (Zabıt Ceridesi, 1921b: 5). Antlaşmaya Türkiye Hükümeti adına ticaret müsteşarı Vahid Bey ve Rüsumat Şubesi Müdürlüğü adına da İsmail Hakkı Bey katılmıştır. Suriye adına, Fransa Hükümeti komiserliği, Suriye ve Lübnan Hükümetleri Müsteşarı Umumiyesi ve Fransa gümrükleri Müdürü Musiv Mlunki Venasi'nin de aralarında (Gümrük Mecmuası, 1926: 5) bulunduğu komisyon ile 27 Teşrinevvel (Ekim) 1921 tarihinde Ankara'da iki nüsha olarak imzalanmıştır (Zabıt Ceridesi, 1921b: 26).

Aynı yıl, gümrüklerde kaçakçılığı engellemek ve gümrükleri denetlemek için Maliye Vekâleti tarafından dört tane müfettişlik kurulması 11 ret ve 107 oy ile kabul edilmiştir (Zabıt Ceridesi, 1921a: 171-185).

Mecliste 1922 senesi bütçe görüşmesi yapılırken üzerinde en çok durulan konu gümrükler olmuştur. Devlete en çok gelir getiren vergiler arasında olan gümrük, kontrol edilmesi en zor olan vergidir. Çünkü kara ve deniz sınırı boyunca gümrük birimlerinin olması ve memurların işlerini tam olarak yapması önemlidir. Sınır boylarında gümrük birimlerinin olmaması ve tarifede olan karışıklıklar kaçakçılık için uygun şartlar sağlamaktadır. Gümrüklerdeki en büyük problem ise eşyanın



kıymeti üzerinden alınan tarife uygulamasıdır. Ziyet eşyalarındaki zafiyeti ortadan kaldırmak için düzenleme yapılmış ancak eşya kıymeti üzerine ortak bir noktaya varılamamıştır. Netice olarak 1922 bütçe görüşmesinde tarifede değişiklik yapılmayarak, güvenlik önlemlerin artırılması için çalışmalar yapılması kararı alınmıştır (Zabıt Ceridesi, 1923: 75).

Milli Mücadele döneminde tüm imkânlar kısıtlı iken ekonomi alanında da büyük sıkıntılar yaşanmış ve bu sıkıntıların giderilmesi için çalışmalar yapılmış olsa bile çok etkili olmamıştır. Daha sonra ise gümrük tarifeleri ile ilgili olarak Lozan Antlaşması'nda yeni düzenlemeler yapılmıştır.

### **3.2. Lozan Antlaşması'nda (11 Kasım 1922- 24 Temmuz 1923) Gümrükler**

Her ne kadar Milli Mücadele kazanılmış olsa da Lozan görüşmeleri hararetli tartışmalara sahne olmuştur. Osmanlı Devleti üzerindeki imtiyazlarından vazgeçmek istemeyen devletler Türk Heyetinin isteklerini kendilerine göre şekillendirmek konusunda büyük çaba sarf etmiştir. Aynı şekilde bu devletlerin teklifleri mecliste de heyecanlı tartışmaların yaşanmasına neden olmuştur. Özellikle gümrükler alanında yeni Türk Devletinin yaptığı düzenlemeler çok tartışılmıştır. Yabancı devletlerin gümrük meselelerini kendi çıkarlarına göre yapılmasına karar verme olasılıkları mecliste ciddi bir endişe uyandırmıştır. Maliye vekili Hasan Fehmi Bey Lozan heyetine duyduğu güveni dile getirerek çıkarlarımızın sonuna kadar savunulacağını ifade etmiştir. Yine mecliste gümrük ile ilgili olan kararlarda Maliye Vekili Hasan Fehmi Bey böyle bir kararı milletin seçtiği vekiller yani kongreye giden temsilcilerimiz karar verebilir şeklinde açıklamıştır (Zabıt Ceridesi, 1923: 7174, 181).

Bu tartışmalar arasındaki önemli bir diğer konuda Osmanlı Devleti'nin dış borçları için ayrılan gümrük gelirleri olmuştur. Lozan Antlaşması ile bazı bölgelerin gümrük gelirlerinin dış borçları ödemesinin dışında tutulması

olmuştur (Düstur, 1931: 50). Yine bu maddenin birinci fıkrası hükümleri gereğince bölüşülecek payın yıllık taksitler toplamına göre tutarı, söz konusu adalar ve ayrılan ülkelerin, genel gelirleri toplamı ortalamasının, 1907 yılında konulan ek gümrük vergisi ile, 1910-1911 ve 1911-1912 bütçe yılları sırasında Osmanlı Devleti'nin hazine gelirlerinin toplamının ortalamasıyla eş oranda olacaktır. Ayrıca 1907 yılında konulan ek gümrük vergi gelirleri toprak ve adalar paylaştırıldıktan sonra kalan yerlerin gelirleri ile eş tutulacaktır (Lozan, 2023: 14). 5 Temmuz 1890 tarihli Türk gümrük tarifesinin yeniden düzenlenerek yayınlanması için uluslararası bir birlik kurulmuştur.

Lozan'da görüşülen bir diğer konu da Türkiye'nin ticaret özgürlüğünden yararlanması ve ekonomik gelişmesini sağlaması için yeni gümrük vergileri koyabilmesi olmuştur. Buradaki en büyük sıkıntı yıllardır imtiyazlar doğrultusunda Osmanlı Devleti'nde ticaret yapan devletlerin yeni sisteme ayak uyduramamaları ile alakalı olmuştur. Bu nedenle yeni gümrük tarifeleri oluşturulurken bir geçiş döneminin olması uygun görülmüştür (Meray, 2018: 288-297). Fransa ve İngiltere heyetleri gümrükler ile ilgili olarak sundukları teklifte; Türkiye müttefik devletler ile ticaret sözleşmesi yapana kadar ulus rejimi uygulanacaktır. Bilindiği üzere Osmanlı Devleti gümrük bölgelerinde hangi milletin nüfusu fazla ise o millete verdiği ayrıcalıkları uygulamıştır. Bu duruma ulus rejimi adı verilmiştir.

Anlaşma yapıldıktan 2 yıl sonra yürürlüğe girecek ve Türkiye en düşük gümrük vergilerinin konulmasını ön görecektir. Bu anlaşma diğer müttefik devletler için de geçerli olacaktır. Eğer bir anlaşmazlık çıkarsa Milletler Cemiyeti'nin belirlediği herhangi bir mahkeme ile sorun çözülecek ve sorun çözülmeye kadar ulus rejimi kullanılmaya devam edecektir. Aynı şekilde anlaşma yürürlüğe girdikten sonra ithalat vergisi 25 Nisan 1911 tarihli sözleşmede ön görüldüğü gibi %4'lük artışla uygulanacaktır. İhracat vergisi ise toplam değerinin %15'ini ve söz

konusu her malın değerinin %20'sini geçmeyecektir. Bunların haricinde Osmanlı Devleti borcunun 1907 ve 1911 anlaşmalarındaki güvenceleri göz ardı edilmeyecek ve Osmanlı Devleti borçları için ayrılan gümrük gelirleri oranlarında indirim yapılmayacaktır. Bu durum Osmanlı Devleti'nin gümrük oranlarını kendilerinin belirlemesine engel olduğu gibi gelirleri kendi çıkarları doğrultusunda kullanmasını da engellemiştir. Türk temsilcileri bu duruma karşı çıkmış ve ulus rejiminin sekiz yıl önce bırakıldığını müttefiklerin tekliflerini kabul edilmesinin kapitülasyon, rejimine geri dönmesi anlamına geldiğini savunmuştur. Özgür bir ülkede gümrük tarifeleri, belirli bir ekonomik rejim, kurulmasında bir araç ise Türkiye'ye teklif edilen sistemin, bu amaca hizmet etmediği belirtilmiştir. Tüm bunların sonucunda Türkiye ve Müttefik Devletler antlaşmasının imzalanmasından başlayarak iki yıl içinde aralarında devletler hukuku kurallarına ve karşılıklı olma ilkesine dayanan ticaret anlaşmaları yapmaya karar verdiklerini bildirmişlerdir. Görüldüğü üzere Türk Heyeti görüşmelerin başında ulus rejimini reddetmiş olsa da geçiş sürecine kadar bu uygulamayı kabul etmek durumunda kalmıştır. Bu sayede yeni antlaşma imzalanıncaya kadar hali hazırda yürürlükte olan gümrük tarifelerini kullanmaya devam etmiştir. Bununla birlikte 30 Eylül 1922'de Suriye ile imzalanan ticaret antlaşması bu kapsamın dışında bırakılmıştır (Meray, 2018: 297-300).

Lozan Antlaşması kapsamında ticaret antlaşması imzalanmayan devletler için yeni tarife düzenlemesi yapılmıştır. Düzenlemeye göre 28 Temmuz 1920 tarihli kanunda %5 olan gümrük vergi %8 oranına yükseltilmiştir (Zabit Ceridesi, 1920: 100).

Henüz Lozan görüşmeleri devam ederken devlet, ekonomi alanında yenilikler yapmak için adımlar atmıştır. Savaş meydanında kazanılan zaferden sonra ekonomi alanında da yeni zaferler elde edilerek milli mücadele taçlandırılmak

istenmiştir. Bu amaçla 17 Şubat- 4 Mart 1923 tarihleri arasında İzmir'de geniş katılımlı bir İktisat Kongresi düzenlenmiştir.

### 3.3. 1923-1928 YILLARI ARASINDA GÜMRÜKLER

Lozan Antlaşmasının imzalanmasından sonra, mecliste 1923 yılı bütçe görüşmeleri yapılırken üzerinde en çok durulan konu işgal yaşamış olan İstanbul gümrük vergilerinin %5 oranında arttırılması olmuştur. 28 Şubat 1923 tarihli avans kanununun beşinci maddesi ile buğday, un ve bunlardan üretilen ürünlerin gümrük vergisi %5 oranında arttırılmıştır. Avans Kanun'un bir diğer önemli maddesi ise, hariçten ithal edilecek hayvanların iki sene müddetle Gümrük Resmî'nden muaf olmasına dairdir (Zabıt Ceridesi, 1923: 534). Bu sayede ekonomisi büyük ölçüde tarım ve hayvancılığa bağlı olan ülkenin hayvancılık alanında ilerlemesi sağlanmaya çalışılmıştır. Ziraat konusunda da aynı düşüncenin hakim olduğu görülmektedir.

Ziraatta kullanılan ürünlerin 'hariçten ithal edilecek maddenin Gümrük ve İstihlâk Resmî'ne dair Kanun'un 178 milletvekilinin katılımı ile 29 ret ve 4 müstenkife karşı 145 oy ile kabul edilmiştir (Zabıt Ceridesi, 1923: 85-95). Aynı kanunun içeriğinde ziraat için kullanılacak makinalar, binek hayvanı at ve kısrak bunlara ek olarak damızlık keçi ve koyununda da gümrük vergisinden muaf tutulması istenmiştir.

1923 yılı bütçe görüşmelerinde tarım ürünlerinin gümrük vergileri ile ilgili önemli bir değişiklik yapılmamıştır. Bağımsız gümrük politikası konusunda en önemli adım Nisan 1923'te İstanbul Gümrük Vergisinin, Ankara Hükümeti'nce tahsil edilmesi olmuştur. Ekim 1923'te de Düyun-u Umûmiye İdaresi'nin gelir toplama yetkisine son verilmiş ve Düyun-u Umumiye kapatılmıştır (Kartopu, 2012: 39-40). Böylece Osmanlı döneminde yabancılara teminat olarak bırakılan

gümrük gelirlerinin çoğunluğu Ankara Hükümeti'nin kontrolüne geçmiş, bağımsız devletin en büyük engeli ortadan kaldırılmıştır.

1924 yılında gümrüklerle ilgili olarak ortaya çıkan ilk sorun gümrüklerce basılıp belli bir değerde satılan evrakın kağıt fiyatlarındaki değişikliğin zarara sebep vermesi olmuştur. Zararın önüne geçilmesi için kağıt bedellerinde artış talep edilmiştir. Gümrük kanunu 14. Maddesinde yapılan değişiklik ile; gümrük evraklarının gümrük idarelerince basılacağı, manifesto ve barnamelerin (kara gümrüklerinde gösterilmesi gereken gümrük belgesi) beşer, ordınoların (deniz ticaretinde malın gümrükten çekilebilmesi için gösterilen belge) birer kuruşa satılacağı bunların dışında üzerine yazılarak gösterilecek ve verilecek evrakların gümrüklerce kabul olunmayacağı belirtilmiştir (Zabıt Ceridesi, 1923: 507). Böylelikle gümrük vergileri haricinde evraklar satışından da kar elde edilmesi hedeflenmiştir.

1924 yılında Türk denizciliğinin geliştirilmesi için çaba sarf edilmiştir. İstanbul milletvekilleri Ali Rıza ve Ahmet Hamdi Bey'ler Türkiye Cumhuriyeti'ne ait şirketler ve şahıslar tarafından satın alınan gemilerin gümrük vergisi dışında tutulması için bir kanun teklifi sunmuştur. Teklifin gerekçesinde Türk gemicilerinin birçok zorlukla mücadele ettiği bu nedenle gemi ithal etmek isteyen müteşebbislerden gümrük vergisi almak yerine bilakis prim ve teşvik verilmesi gerektiği belirtilmiştir (Zabıt Ceridesi, 1924: 839).

9 Şubat 1924 yılında bazı özel durumlar için de gümrük muafiyeti uygulanmıştır. Örneğin Trabzon ve Rize'ye ithal edilecek olan mısırdan gümrük vergisi alınmaması bazı ilaçlar ve tıbbi aletlerin gümrük vergisinden muaf olmaları kararlaştırılmıştır (Zabıt Ceridesi, 1924: 182).

1925 yılında gümrük tarifelerinde gözle görünür bir değişim yaşanmazken eski kanunlara ilave düzenlemeler yapılmıştır. Değişiklik yapılan kanunlar şu

şekildedir; 14 Nisan 1925 günü Gümrük Kanun'un 20. Maddesine eklemeye yapılarak Türkiye limanlarında seyreden hacmi yirmi tondan az olan küçük gemiler manifesto vermekten istisna tutulup ulaştıkları limanlarda yükleri hakkında sözlü bilgi vermeleri, bu bilgilerin gümrük idareleri tarafından kayıt altına alınıp, kaptanlarca imzalanması kararlaştırılmıştır. Aynı dönemde vergi alınmayan gazete kağıdı gibi gösterilerek başka amaçla kullanılan kağıtlar ile ilgili de tedbir alınmıştır. 15 Haziran 1925 günü çıkarılan kanun ile vergi kaybı engellenmeye çalışılmıştır (Zabıt Ceridesi, 1925: 87).

1923 yılında kaçakçılığı engellemek için çıkarılan gümrük kanuna ek olarak, 25 Ocak 1926 yılında Gümrük Kanun'un 9. maddesinde değişiklik yapılmıştır. Kanunda, benzin ithal eden kişilere daha önce ithal ettikleri benzinden ellerinde ne kadar kaldığını bir ay içerisinde bir beyanname ile bildirmek zorunluluğu getirilmiştir. Beyannameye belirtilen miktarın bulunduğu yerde ortalama iki ay içinde ahaliye satılması veya ihraç edilmesi şartı getirilmiştir. İhraç edilen yahut satılan malların gümrük ve tüketim vergileri ihraç iskelesinde ödenecektir (Zabıt Ceridesi, 1926: 256), değişikliği yapılarak uygulamaya konulmuştur.

1927 yılında ekonomik alanda yeni atılımlar yapılmaya çalışılırken gümrük alanında bazı düzenlemelere de gidilmiştir. Bu düzenleme ile gümrük vergilerindeki kayıp giderilmeye çalışılmıştır. 19 Mayıs 1927 tarihinde mecliste Muamele Vergisi'nin çıkarılması için kanun layihası sunulmuştur (Zabıt Ceridesi, 1927a: 185). Düzenlemeye konu, olan kayıp ithal edilen eşyanın nikel olduğu halde daha düşük gümrüğe tabi gümüş gibi gösterilmesi hakkındadır. Bu sorunu çözmek meclisin uzun bir zamanını almıştır. Sonuç olarak 27 Kasım 1927 alınan bir karar ile gümrük noktalarında eşyanın kıymetinden dolayı çıkan anlaşmazlıkları denetlemek ve karara bağlamak için, bir heyet kurulmuştur (Zabıt Ceridesi, 1927b: 4).

27 Aralık 1927 tarihinde çıkan bir diğer düzenleme ise ithalat ile gelen hayvanın muayene edilmesi ve gümrük ambarlarında korunması için alınan vergide olmuştur. Muayene için alınan ücret fazla ise gümrük ambarlarından alınan vergilerin azaltılması için heyetin gümrük vergisini yeniden düzenlemesini istemişti (Zabıt Ceridesi, 1927a: 112-113).

1928 yılına gelindiğinde dünya ekonomisi iyice zor duruma girmiş vaziyettedir. Bununla birlikte Lozan Antlaşması gereğince gümrük alanında değişiklikler yapılamıyor olması ülkeyi daha zor bir duruma sokmuştur. Bu nedenle, dünya ekonomik krizi yaklaşıyor olmasına rağmen, gümrük vergilerinde artış yapılamamıştır. Yaşanan gelir kaybını telafi etmek için ülke içerisindeki eşyalardan alınan vergilerde artırım yapılmıştır.

1929 yılı Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomi tarihinde önemli bir yere sahiptir. Gerek kapitülasyonların tam anlamıyla kaldırılması gerekse 1929 Ekonomik Buhranı ülke ekonomisini çok kötü bir noktaya getirmiştir. Ülkelerin pek çoğu yaklaşan kriz için tedbirler alırken Türkiye, gümrüklerinde tam denetime sahip olmadığından bunu başaramamıştır. Kapitülasyonların kaldırılmasından hemen önce bu durumdan yararlanmak isteyen sermaye sahipleri dışarıdan yüklü miktarda mal almışlardır. Böylece ülkede tutulması gereken para yurt dışına çıkmıştır. Buhran patlak verdiğinde ülkede yeterli sermaye bulunmaması ciddi bir ekonomik kriz yaşanmasına neden olmuştur. Zaten zayıf olan sanayi bu krize karşı direnç gösterememiştir.

### **3.4. 1929 Dünya Ekonomik Buhranının Türk Gümrüklerine Yansıması**

Buhrandan az etkilenen İngiltere buhran öncesinde ekonomisi en iyi olan ülkeler arasındadır. 1927-1931 dönemindeki aylık verilerle yapılan çalışmada ülkeler arasındaki faiz oranları etkileşimlerinde en güçlü ilişki İngiltere ve ABD arasında olmuştur (Buluş ve Kabaklarlı, 2010: 5). Ancak İngiltere buhran dolayısıyla iki

büyük çıkmaza girmiştir. Birincisi ulusal parası aşırı değer kazanmış ancak üretim şekli eskimiştir. Bu durum uluslararası ticarete uyum sağlayamamasına neden olmuştur. İkincisi ise üretimin yavaş olmasından dolayı ihracatı giderek azalırken, ithalatının artması ve yabancı sermayesinin bir kısmını kaybetmesidir (Bulut, 2003: 80). Ekonominin kendi kendine istihdam düzeyinde dengeye geleceğine inanan ülkeler bile devalüasyona başvurmuş, artan mal stoklarını eritmeye, gümrük vergilerini yükselterek ithalatta daraltıcı tedbir ile krizin etkilerini gidermeye çalışmışlardır (Doğan S. , 2015: 24).

Tüm dünyada büyük etkiler yaratan buhran Türkiye'yi de ciddi manada etkilemiştir. Dünya üzerinde oluşan talep daralması Türk ürünlerine de yansımıştır. Türkiye'nin de dış satımında bir daralma olmuştur (Kazgan, 2005: 34). İhracat olmadığından dolayı üretilen tarım ürünleri elde kalmıştır. Sanayileşmek için lazım olan döviz ülkeye girememiş bu da sanayileşmenin önündeki en büyük engel olmuştur.

Türkiye'de krizin yarattığı etkiler farklı uygulamalar ile ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır. Türkiye'nin krizi atlatmak için aldığı tedbirler, genel olarak yasal ve yarı-resmi kuruluşların oluşturulması, merkez bankasının kurulması, danışma nitelikli raporların hazırlanması, gibi tedbirler olarak ele alınabilir. Bu uygulamaların yanında, buhran dönemini en az hasarla atlatmak için devletçilik ilkesine geçilmiştir. Devletçilik; devletin ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarda daha hızlı bir gelişme sağlamak amacıyla yaptığı uygulamalar olarak tanımlanabilir. Devletçilik ilkesine geçişin en önemli nedeni ise, 1929 yılında yeni gümrük rejiminin yürürlüğe girişine kadar, ulusal sanayinin dış rekabete karşı korunamamasıdır (Bulut, 2003: 88-91).

1929 yılı ekonomik buhran olma özelliğinden farklı olarak Türkiye için iki önemli etkiye sahiptir. Birincisi Lozan Antlaşması'na göre Türkiye'nin Osmanlı'dan payına düşen borçları ödemeye başlayacağı tarihtir. İkincisi ise, Lozan



Antlaşması'na ek olarak imzalanan Ticaret Sözleşmesi'nin uygulanmaya başlanmasıdır. Yukarıda da anıldığı üzere bu durum Türkiye'nin ekonomik buhrana hazırlıksız yakalanmasına neden olmuştur. Yine de 1928 yılından itibaren gümrüklerde yapılacak değişiklikler görüşülmeye başlanmış, gerekli kararlar alınmış fakat uygulanması 1929 yılına bırakılmıştır. Örneğin 1928 yılı meclis oturumlarında gümrük tarifesi ile ilgili olarak, gümrüklerde kaçakçılığın engellenmesi için İcra Vekilleri heyeti tarafından yeni bir heyetin kurulması görüşülmüş ancak, 1929 yılına kadar gümrükler ile ilgili bir düzenleme yapılamayacağından dolayı (Zabıt Ceridesi, 1928: 13) bu uygulama 2 Mayıs 1929 yılında resmi gazetede yayınlanan kaçakçılık düzenlemesi ile resmileştirilmiştir. Karara göre kaçakçılığın engellenmesi ve deniz ticaretinin takip edilmesi için kaçakçılıktan alınan ceza paralarının maliye vekaleti tarafından toplanması kararlaştırılmıştır. Toplanan bir buçuk milyon lira ceza parası devlet bütçesine alınmıştır. Ayrıca 1930 yılında bazı mahallerde inşasına başlanılacak olan gümrük ambarlarının giderleri 1929 senesi bütçesinden 125.000 lira kadar ayrılarak maliye vekâletine bırakılmıştır (Resmi Gazete, 1920: 7100).

### **3.5. 1499 Numaralı Gümrük Tarifesi Kanunu**

Gümrükler ile ilgili kapsamlı bir kanunun kabul edilmesi 1 Haziran 1929 tarihinde olmuştur. 1 Temmuz 1929 da Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren bu kanun 33 maddeden oluşmaktadır (Resmi Gazete, 1929: 7753-7754). Kanunun birinci maddesi gümrüklerden alınacak vergi oranlarını düzenlemektedir. Buna göre Türkiye'ye girecek her türlü eşyadan gümrük vergisi alınması, bu verginin de eşyanın rayiç kıymeti üzerinden %40 oranında olması kararlaştırılmıştır.

İkinci maddede gümrük vergilerinin uygulanmasında karşılıklılık esası olması kararlaştırılmıştır. Buna göre ihraç edilen eşyaya yabancı devletlerin ağır vergiler uygulaması durumunda o ülkeden ithal edilecek eşyalardan alınacak gümrük vergisinin yükseltilmesi uygun görülmüş ve bunun yetkisi icra vekilleri heyetine

verilmiştir. Bu durumun tam tersi yaşanması durumunda ise, icra vekilleri heyetinin alacağı karar doğrultusunda, gümrük vergilerinde indirimle gidilebileceği esas kabul edilmiştir.

Kanunun üçüncü maddesinde gümrük vergilerinde olası bir açığın tespit edilmesi ve bunun suiistimal edilmesine karşı tedbir alınmak istenmiştir. Böylesi bir durumda gümrük vergisinde gerekli artışın yapılması salahiyeti icra vekillerine verilmiştir.

Kanunun dördüncü, beşinci, altıncı maddelerinde gümrükten muaf tutulacak eşyalar detaylı bir şekilde açıklanmıştır. Kanunun diğer maddelerinde ise eşyalardan alınacak gümrük vergileri kalem kalem belirtilmiş ve vergi oranları net bir şekilde ifade edilmiştir.

Kanunun sonunda bir tane de muvakkat madde yer almıştır. Bu maddeye göre şeker, şekerli madde ve petrol ürünleri ile ilgili olarak daha önceden yapılan ticari anlaşmalara sadık kalınması ve anlaşma bitimine kadar eski gümrük tarifesinin uygulanması fakat bu maddelerin her kilosundan sekiz kuruş inhisar vergisi alınması kararlaştırılmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin gümrükler ile ilgili olarak çıkardığı ilk kanun olma özelliğini taşıyan 1499 Numaralı Gümrük Tarifesi Kanunu mümkün olduğunca ayrıntılı bir şekilde hazırlanmış ve ülke ekonomisinin yabancı malların istilasından kurtarılması için gerekli tedbirler alınmaya gayret edilmiştir. Gerek karşılıklılık esasına kanunda yer verilmesi gerekse daha önce imzalanmış, süresi kanunun ilanından sonra bitecek anlaşmalara sadık kalınacağına kararlaştırılması ile devamlılık ilkesine yer verilmesi Türk devlet kültürünün kanundaki yansıması olarak görülebilir. Yine bu kanun ile Türkiye sadece gümrüklerinde değil ekonomisinde de tam denetimi eline almıştır.

### **3.6. 1930 Gümrükleri ve Gümrük ve İnhisarlar Vekâletinin Kuruluşu (29 Aralık 1931)**

Yukarıda bahsedildiği üzere gümrük kanunu yürürlüğe girmiş olmasına rağmen devam eden ticari anlaşmalar söz konusudur. Bu anlaşmalar 11 Nisan 1928 tarihli Gümrük Kanun'una göre imzalanmış olduğundan kanun, tamamen yürürlükten kalkmamış bir müddet daha devam etmiştir. 4 Ocak 1930 tarihinde yapılan meclis oturumunda bu kanunun 35. maddesinde düzenleme ve değişiklikler yapılmıştır. Buna göre; gümrüklere gelen tüccar eşyası, gümrük idarelerinin bulunduğu binaların dahil ve haricindeki ambarlarda bir sene ve yolcu eşyası üç aydan fazla bırakılmayacağı karara bağlanmıştır. Antrepolar ile çifte anahtarlı hususî ambarlarda da bu süre üç sene olarak sınırlandırılmıştır. Olağan üstü durumlarda süre İcra Vekilleri kararı ile uzatılabilecektir (Zabıt Ceridesi, 1930: 3).

4 Ocak 1930 tarihide yapılan bir diğer değişiklik ise 7 Haziran 1926 tarih ve 906 numaralı kanunun 43. maddesinde yapılmıştır. Buna göre bozulma ya da telef olma tehlikesi içinde olan ve yukarıda belirtilen süreler içerisinde alınmayan malların gümrük memurları tarafından müzayede ile satışa sunulması kararlaştırılmıştır. Satış sonucunda elde edilen paradan depo ücreti, gümrük vergisi ve para cezaları kesilecektir. Kalan miktar sahibi müracaat edip alıncaya kadar emanette bekletilecektir. Bu değişiklikler 13 Ocak 1930 tarihinde resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir (Resmi Gazete, 1930: 8643-8644).

1931 yılında gümrükler ile ilgili önemli çalışmalar yapılmıştır. Buna göre çalışmalarda gümrüklerde görev yapan zabıt, küçük zabıt, nefer ve muhafaza memurları askeri kanuna tabi tutulmuş ve suç işlemleri durumunda askeri mahkemelerde yargılanmaları yönünde kanun çıkarılmıştır. Yine bu kanun ile Gümrük kıtalarının silâh ve cephane ihtiyaçlarının Millî Müdafaa Vekâletince,

diğer teçhizatın ise Maliye Vekâletince temin edileceği kararlaştırılmıştır (Resmi Gazete, 1931: 7100).

Yukarıda da bahsedildiği üzere gümrüklerin statüsünde ciddi problemler vardır. Gümrükler bazı konularda Milli Müdafaa Vekaletine bazı konularda ise Maliye Vekaletine bağlıdır. Bu karışıklığı ortadan kaldırmak için 29 Aralık 1931 tarihinde Gümrük ve İnhisarlar Vekâleti kurulmuştur. Vekâletin kuruluşu için teklifini Kocaeli milletvekili Sırrı Bey vermiştir (Zabıt Ceridesi, 1931: 137). Teklifte gümrük gelir ve giderlerinin yerinde kontrol edilerek kayıt altına alınmasının maliye için kıymetli olduğunu dile getirilmiştir. Bu sayede gümrüklerin idaresinin de kolaylaşacağını savunmuştur. Meclisteki tartışmalar (Zabıt Ceridesi, 1931: 138) neticesinde gümrük ve devlet inhisarları işleri ile (posta, telgraf ve telefon hariç) meşgul olmak üzere Gümrük ve İnhisarlar Vekaleti teşkil edilmesine dair kanun kabul edilmiş ve 30.12.1931 tarihinde resmî gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Gümrük ve İnhisarlar Vekâletinin başına İstanbul Milletvekili Rana Bey atanmıştır (Resmi Gazete, 1931: 1098 - 1099).

### 3.7. 1932- 1938 Arası Gümrükler

1932 yılının ilk düzenlemesi Gümrük ve İnhisarlar Vekâletinin memur maaşları ile alakalıdır. Buna göre memurların maaşları gümrük vergisi gelirlerine bağlanmıştır (Resmi Gazete, 1932: 1097-1098). 1932 yılının düzenlemeleri büyük oranda kaçakçılık ile ilgili olmuştur. 7 Ocak 1932 yılındaki meclis oturumunda, gümrük sınırları içerisinde devletin izni olmadan ithalat yapmak, ithal edilen ürünler ile üretim yapmak ve ülke sınırları içerisinde nakletmenin kaçakçılık sayılması kabul edilmiştir. Ayrıca kaçak getirilen ham maddeden üretilen ürünleri satmak da suç sayılmıştır. Kaçakçılıktaki bir diğer konu ise askerler tarafından, askere mahsus silah ve mühimmatta yapılan usulsüzlüktür. Bu tür suçları işleyen kişilerin askeri mahkemede yargılanması kararlaştırılmıştır (Zabıt Ceridesi, 1932: 177-178). Kaçakçılığı önleme konusunda; devletin, mahallî

idarenin, belediyelerin ve bunlara ait müesseselerin memurları, köy muhtarları, ihtiyar heyeti azaları, mahalle, kır ve orman bekçileri, köy korucuları görevlendirilmiştir. Ayrıca her bölgenin en büyük mülki memurları, gümrük memurları, polis müdürleri, jandarma kumandanları, gümrük muhafaza kıta zabıtları kaçakçılığı engellemek ve denetlemekle görevlendirilmiştir (Resmi Gazete, 1932: 1103). Gümrük salonlarında kaçak eşya sakladığından şüphelenilen kişilerin üzeri sivil, asker ayrılmaksızın kayıtsız şartsız aranabilecektir. Bütün suçların cezai işlemi; para cezası, kaçak malların elinden alınması ve diğer durumlarda hapis olarak belirlenmiştir (Resmi Gazete, 1932: 1142).

Bu düzenlemeler ile gümrükleri muhafaza etmek ve kaçak malların girişini engelleyerek gümrüklerin korunması sağlanmaya çalışılmıştır. Bu denetimler sayesinde gümrük gelirlerinin artırılması hedeflenmiştir.

31 Ağustos 1933 tarihinde çıkarılan bir kanun ile kaçakçılığın engellenmesi ve işlenecek herhangi bir suçta diğer devletin kıtaları ile yardımlaşma içinde olunması kararlaştırılmıştır. Bu amaçla valiler ve hudut kumandanları, kendilerine ait vazifeden dolayı karşı tarafın hudut komiseri, mülkî ve askerî memurları ile iletişim içerisinde olabilecektir. Bu memurlarla icra edilecek haberleşmenin resmî tarzda ve nazikâne bir dilde yapılmasına dikkat edilmesi istenmiştir (Resmi Gazete, 1933: 3028-3038).

1934 yılı düzenlemesinde ise ilk olarak memleket haricinde mamul tütün ve sigara satışı için bir limitet şirketi kurulacak ve bu şirket yaprak tütün ticareti ile de ilgilenecektir (Resmi Gazete, 1934a: 3353). Kanuna göre tüm tütün mamullerinin ithalat ve ihracatı bu şirkete bırakılmıştır. Aynı zamanda ülke içindeki tütün kullanımı ve satıştaki kontrolü de bu şirkete verilmiştir.

Gümrüklerde yaşanan önemli sıkıntılardan birisi de memurların rüşvet alması meselesidir. 2350 sayılı Tasfiye ve Bahşış Kanunu ile bu durum önüne

geçilmeye çalışılmıştır. 1934 yılına gelindiğinde rüşvet meselesinin yeniden gündeme geldiği görülmektedir. Bu nedenle 1934 yılı içerisinde anılan kanunun gereğinin yapılması hususunda bir hatırlatma kanunu yayınlanmıştır. Bu hatırlatma ile memurların harçlık adı altında rüşvet alması ve görevini kötüye kullanmasının suç sayıldığı belirtilmiştir. Yolsuzluğun engellenmesi ve bütün gümrük memurlarının kendi şerefleri ve hükümetin birliği için hassasiyet göstermesi kanunda ayrıca belirtilmiştir (Resmi Gazete, 1934b: 3395-3396).

Yukarıda bahsedildiği üzere 1931 yılında Gümrük ve İhisar Vekaleti kurulmuştur. Buna rağmen vekaletin teşkilat ve vazife kanununu yayınlaması ancak 9 Ekim 1935 tarihinde gerçekleşmiştir. 2825 sayılı kanuna göre; Gümrük ve İhisarlar Vekilliğinin, merkez hizmet birimlerinden birisi de Gümrük Umum Müdürlüğü olarak belirlenmiştir. Gümrük Umum Müdürlüğü'nün görevleri; gümrük ve tarife kanunlarını düzenlemek, gümrüklerle alakalı diğer kanun, nizamname, muahede ve mukavelelerin iyi tatbikini temin ve gümrüklerin bu yoldaki faaliyetlerini tanzim ve takip etmek ve gümrük şube servislerinin verimli ve ileri çalışmalarına yarayacak tedbirler almak olarak belirlenmiştir. Bu kanuna göre Gümrük Umum Müdürlüğü; Tarife, Gümrük İşleri, Ekonomik İşler ve Neşir İşleri adı ile dört şubeden oluşmaktadır (Resmi Gazete, 1935: 5715-5716).

1936 yılına gelindiğinde gümrüklerin deniz ve kara olarak ayrılması meselesi gündeme gelmiştir. Gümrüklerin idaresini kolaylaştırmayı ve kaçakçılığı en aza indirmeyi hedefleyen kanun 15 Haziran 1936 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe girmiştir (Resmi Gazete, 1936: 6641-6642).

1937 yılının ilk düzenlemesi ise jandarma, gümrük memur ve subaylarının üniformaları, kaput ve çizmelerinin devlet tarafından karşılanması ile alakalıdır. 1935 yılında meclis görüşmelerine konu olan memurların kıyafet meselesi 1937 tarihinde çıkarılan kanun ile çözüme kavuşturulmuştur (Zabıt Ceridesi, 1937: 90). Kanun uygulanmasında Dahiliye, Gümrük ve İhisarlar Vekaleti sorumlu

tutulmuştur (Resmi Gazete, 1937: 7615). Aynı yıl içerisinde Marmara Havzası dışında ve yalnız Türk limanları arasında nakledilecek yerli veya gümrük vergisi ödenmiş ecnebi eşyasına ait talimatname yayınlanmıştır. Buna göre; geminin çıkış noktasında eşya sahibi tarafından gümrükte vergisi ödenmiş eşyanın kontrolü yaptırılacak ve beyanname alınacaktır. Beyannamenin bir asıl ve bir kopyasını eşya sahibinin üzerinde bulunduracaktır. Beyannamelerde eşyanın cinsi, miktarı, saf ağırlığı, kıymeti (alış ve satış), kapların çeşidi, markası, numarası ve miktarı, göndericinin ve alıcının adresleri, çıkış ve varış gümrüğünün isimleri, nakil vasıtasının ismi ve seferi ve mensup olduğu daire veya kumpanyası ve sahibi ve hacmi gösterilecektir. Varış noktasında ise beyannameleri kontrol edilerek kaçak olup olmadığına bakılacaktır. Eğer kaçak şüphesi varsa teftişe tabi tutulacak yoksa ambara uğramadan sahibine teslim edilecektir (Resmi Gazete, 1937: 7836).

1938 yılında Gümrük Tarifesi Kanunu'nun 6. maddesinde değişiklik yapılmıştır. Değişikliğe göre devlet elçileri, diplomatlar ve siyasi delegelerin yanlarında getirdiği şahsi eşyalar gümrük vergilerinden muaf tutulmuştur. Ancak şahsi araçları ile getirilen gaz, benzin ve maden kömürü gibi maddeler bu hükmün haricindedir. Hariciye, Gümrük ve İnhisarlar Vekâletlerince uygun görülen diplomatlar ile siyasi delegeler hakkında yukarıdaki fıkrayı uygulamaya koymuştur (Resmi Gazete, 1938: 9761).

#### 4. SONUÇ

İnsanlığın var oluşundan günümüze kadar ticaret sürekli insan hayatının olmuştur. Takas ile başlayan yöresel ticaret, paranın bulunması ile farklı bir boyuta evrilmiştir. Mülkiyet kavramının oluşumu ile siyasi olarak belirlenen sınırlara ilerleyen zamanlarda ekonomik sınırlar da eklenmiştir. Devletler varlıklarını askeri güçlerine bağlamışlarsa da askeri güçleri de doğrudan doğruya ekonomik güçlerine bağlı olmuştur. Bu nedenle devletler, siyasi sınırları kadar ekonomik

sınırlarını da muhafaza etme yoluna gitmişlerdir. Sonuç olarak gümrük kavramı ortaya çıkmıştır.

Osmanlı Devleti'nin dünya siyasetinde kendisinden söz ettirmesinin askeri başarılarından kaynaklandığı bir gerçektir. Diğer taraftan Selçuklu Devleti'nden devraldığı ekonomik sistemleri de bu başarının en büyük kaynaklarından birisi olarak göstermek yanlış olmayacaktır. Dirlik sisteminin başarısı, ticaret yollarının üzerinde bulunması, fetihlerden elde edilen yüklü miktardaki ganimetler, bağlı olan devletlerin verdiği vergiler sayesinde Osmanlı Devleti ekonomik refahın zirvesini yaşamıştır. Ticareten elde edilen gelirlerin artırılması amacıyla verilen kapitülasyonlar, amaca hizmet etmiş ve ticari olarak da Osmanlı Devleti ciddi karlar elde etmiştir.

Yeni kıtaların ve ticaret yollarının keşfi, Osmanlı Devleti için başlarda sorun gibi gözükmese de ilerleyen zamanlarda ciddi problemler yaşatacak boyuta ulaşmıştır. Dünyadaki yeni gelişmelere uygun olarak ekonomik sistem güncellenmemiştir. Bunun sonucunda da ekonomi ve dolayısıyla da diğer bütün sistemler hasar almaya başlamıştır. Askeri gücün kaybı ile daha önce verilen imtiyazlar Osmanlı Devleti'nin varlığını tehdit eder boyuta gelmiştir. Durumun fark edilmesi ve gerekli düzenlemeler için adımlar atılması hususunda çok geç kalmıştır. Netice itibarıyla 1881 yılında Duyun-u Umumiye kurularak Osmanlı Devleti bir tür haciz vakası ile karşı karşıya kalmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile pek çok alanda olduğu gibi ekonomi alanında da yenilikler yapılmaya gayret edilmiştir. Lozan Barış Antlaşması ile Osmanlı Devleti'nin imzalamış olduğu bağitlardan kurtulan ülke, daha önce yapılan yanlışları tekrar etmemeyi ilke edinerek ülkenin sanayileşmiş devletlerin açık pazarı haline gelmesini engellemeye gayret etmişlerdir.



Gümrüklerle ilgili ciddi çalışmalar yapılmış, çıkarılan yasalar ile sadece gümrük vergileri değil, gümrük sisteminin tamamen organize bir hal alması için gayret sarfedilmiştir. Gümrüklerin statüsü, gümrük çalışanlarının görev ve yetkileri, kaçakçılık gibi konularda çıkarılan kanunlar, hem yerli üretimi desteklemiş hem de o dönem içinde hayli ihtiyaç duyulan paranın bir kısmının gümrüklerden elde edilmesini sağlamıştır.

## KAYNAKÇA

### Sürelî Yayınlar

- ..... (1920). *Zabıt Ceridesi*, Devre 1, 2, İçtima Senesi 1.
- ..... (1921a). *Zabıt Ceridesi*, Devre 1, 15, İçtima Senesi 2..
- ..... (1921b). *Zabıt Ceridesi*, Devre 2, 7, İçtima Senesi 1.
- ..... (1923). *Zabıt Ceridesi*, Devre 1, 29, İçtima Senesi 4..
- ..... (1925). *Zabıt Ceridesi*, Devre 2, 18,10. İçtima Senesi 2.
- ..... (1926). *Türkiye Gümrük Mecmuası*, (15).
- ..... (1926). *Zabıt Ceridesi*, Devre 2, 26, İçtima Senesi 3.
- ..... (1927a). *Zabıt Ceridesi*, Devre 2, 1,1 İçtima Senesi 3.
- ..... (1927b). *Zabıt Ceridesi*, 1, Devre II, İçtima Senesi 1.
- ..... (1930). *Zabıt Ceridesi*, 17, İçtima Senesi 3, birleşim 22.
- ..... (1931). *Zabıt Ceridesi*, Devre 4. 5, İçtima 1, birleşim 19.
- ..... (1932). *Resmî Gazete*, (2000).
- ..... (1932). *Zabıt Ceridesi*, Devre 4, 7, İçtima Senesi 1.
- ..... (1933). *Resmî Gazete*, (2491).
- ..... (1934a). *Resmî Gazete*, (2593).
- ..... (1934b). *Resmî Gazete*, (2638).
- ..... (1935). *Resmî Gazete*, (3313).
- ..... (1935). *Zabıt Ceridesi*, Devre 5, 5, İçtima Senesi , Birleşim 40.
- ..... (1936). *Resmî Gazete*, (3330).

- ..... (1937). *Resmi Gazete*, (3559).
- ..... (1938). *Resmi Gazete*, (3893).
- ..... (1938). *Zabıt Ceridesi*, Devre III. 3, İçtima Senesi 1.

### Telif Eserler

- .....(2019). Ticaret Bakanlığı 2019-2023 Stratejik Planı.
- Avdar, R., ve Avdar, R. (2020). "Balta Liman'ından Mondros'a Kadar Osmanlı'da Ekonomik Yapı ve Dış Ticaret." *Sakarya İktisat Dergisi* (100. Yıl Milli Egemenlik Özel Sayısı): 110-124.
- Aydüz, D. (2000). "Osmanlı Devleti'nde Narh Uygulaması." *Yeni Türkiye Dergisi* 701 Osmanlı Özel Sayısı II, 32(6): 74-81.
- Buluş, A., ve Kabaklarlı, E. (2010). "1929 Ekonomik Buhranı ile Son Dönem Global Krizin Karşılaştırılması." *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 10(19): 1-22.
- Bulut, M. (2003, Bahar). "1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve Türkiye'de Devletçiliğe Geçiş." *Bilig* (26): 77-101.
- Doğan, K. (2011). *1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması ve Osmanlı Modernleşmesi*. İstanbul: Marmara Üniversitesi.
- Doğan, S. (2015). *Türkiye Ekonomisi*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Merkezi.
- ..... *Dünden Bugüne Gümrükler Genel Müdürlüğü (1909-2012)*. (2012) Ankara: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü.
- Eldem, V. (1973). *Mütareke ve Milli Mücadele Yıllarında Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomisi*. Ankara: Epamat Yayınları.
- Eldem, V. (1994). *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Gencer, F. (2015). "Hünkar İskelesi Antlaşması'nın Osmanlı - İngiliz İlişkilerine Yansımaları." *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 34(58): 629-650.

- Genç, M. (2003). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*. Ankara: Ötüken.
- Hayta, S. (2019). "Birinci Dünya Savaşı Sırasında Osmanlı Ekonomisi." *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*(38): 416-428.
- Kalabak, A. Y. (2014). "Osmanlı'nın Son Dönemlerinin Sosyo- Ekonomik Buhranları ve Mali Emperyalizm." *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 14(27): 304-326.
- Karcı, E., ve Karcı, B. (2019). *Vakit ve Alemdar Gazetelerine Göre Mütareke Dönemi (1 Kasım 1918-31 Ocak 1919)*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- Kartopu, S. (2012). "Düyun-u Umumiye İdaresi ve İdareyle İlgili Görüşler." *Küresel İktisat ve İşletme Çalışmaları Dergisi*, 1(2): 32-40.
- Kazgan, G. (2005). *Türkiye Ekonomisinde Krizler (1929 - 2001)*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Kesik, M. (2015). *Türkiye Selçukluları ve Anadolu Beylikleri*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Uzaktan Eğitim Fakültesi.
- Komasyon. (2007). *Osmanlı Belgelerinde Milli Mücadele ve Mustafa Kemal Atatürk*. Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü.
- Köse, M. Z. (2013,). "Osmanlı Balkan'ında Kara Ticareti ve Rekabet, Rumeli'de Dubrivnik Tüccarları (1600-1630)." *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(16): 41-58.
- Kütükoğlu, M. (1994). Gümrük. *Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi* (Cilt 14: 95). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Kütükoğlu, M. (2002). Balta Limanı Muahedesi. *İslam Ansiklopedisi* (Cilt 5: 38-40). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.

- Lozan. (2023, Şubat 1). *Türk Tarih Kurumu*. Türk Tarih Kurumu:  
<https://ttk.gov.tr/wp-content/uploads/2016/11/3-Lozan13-357.pdf>  
adresinden alındı
- Meray, S. (2018). *Lozan Barış Konferansı Tutanaklar Belgeler*. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.
- Narin, R. (2009, Bahar). "Düÿûn-ı Umûmiye İdaresi ve Adapazarı." *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, 6(21): 49-59.
- Nemlioğlu Koca, Y. (2015). "19. yy Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar", VII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu, 29 Nisan – 1 Mayıs, Samsun.
- Özdemir, A. (2014). "Petrolün Birinci Dünya Savaşındaki Yeri ve Savaş Sonrası Düzenlemelere Etkileri". 1914'ten 2014'e 100'üncü Yılında Birinci Dünya Savaşını Anlamak, 20-21 Kasım, İstanbul.
- Özden, K. (2019). "Hermann Baltzer'in Gözünden Mondros Mütarekesi'nin Başlangıcında Türkiye'deki Durum ve Almanların Geri Dönüşü", Mondros Mütarekesi'nin 100. Yılı: I. Dünya Savaşı'nın Sonu Mütarekeler ve Barış Antlaşmaları Uluslararası Sempozyumu, 20-26 Ekim, Ankara.
- Pamir, A. (2002). "Kapitülasyon Kavramı ve Osmanlı Devletine Etkileri." *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, LI(2): 79-119.
- Pamuk, Ş. (2011). *Osmanlı - Türkiye İktisadi Tarihi*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Sayar, N. S. (1977). *Türkiye İmparatorluk Dönemi Mali Olayları*. İstanbul: Met-Er Matbaası.
- Şahin, N., ve Yılmaz, A. (2015). *Milli Mücadele Stratejisinin Mali İktisadi Boyutu ve Sosyo - Ekonomik Dinamikler*. Ankara: Vergi Müfettişleri Derneđi.
- Toprak, Z. (1985). II. Meşrutiyet Döneminde İktisadi Düşünce. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* (Cilt 3: 635-640).
- Tunaya, T. Z. (1958). "Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümetinin Kuruluşu ve Siyasi Karakteri." *Journal of Istanbul University Law Faculty*, 23(4): 227-247.

- Tunçel, A. K., ve Yıldırım, M. (2014). "1854-1874 Döneminde Osmanlı Devleti'nin Dış Borçlanması: Kaç Milyar Dolar Osmanlı Devleti'nin İflasına Neden Oldu?" *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 16(1): 1-26.
- Turan, M. (2015). "I. Dünya Savaşı Öncesinde Avrupa Devletlerinin Siyaset Stratejileri ve Osmanlı Devleti", 100. Yılında Birinci Dünya Savaşı Uluslararası Sempozyumu, 3-5 Kasım, Budapeşte.
- Ulutaş, S. (2012, Aralık). "19. Yüzyılın İlk Yarısında Kapitalist Ticari İlişkilerdeki Dönüşümün Tarsus'taki Yansımaları (1839-1856)." *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXVII(2): 499-525.
- Yıldız, A. (2011). "Osmanlı Devletinin Borçlanmasında Osmanlı Bankası'nın Rolü ve Önemi." *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 10(36): 318-330.
- Yurtseven, Y. (2012). "Klasik Dönem Osmanlı Devletinde Vergi Adaleti". I. Türk Hukuk Tarihi Kongresi, 21-22 Aralık, İstanbul.

## EXTENDED ABSTRACT

### Objective

The functioning of customs in the last periods of the Ottoman Empire and the changes made in customs in the Republic of Turkey Comparing and evaluating the effects on the country's economy

### Method

Document review

### Conclusion and Discussion

Human beings have been engaged in trade throughout history, albeit at a primitive level. In primitive times, trade was by barter. In the following periods, with the drawing of political borders, economic borders were also drawn. States have levied various taxes under the name of customs tax from commercial activities entering or leaving within political borders.

In the first period of geographical discoveries, the source of wealth was still seen as land. However, those who made the discoveries did not have the idea of settling in the places they discovered at first. They obtained the riches of

these places either through trade or plunder and brought them to Europe. This situation caused the source of wealth to turn from land to precious metals.

The Ottoman Empire did not make innovations in its economic system against the changing world economic order. The commercial privileges previously granted in order to encourage trade started to cause great difficulties with the new order. Losses in customs and changes in trade routes brought the Ottoman economy to the brink of a rapid collapse. By the time the situation was realized and measures were taken, it was too late. The Ottoman Empire had already become an open market for industrialized states. After a certain point, the Ottoman Empire had to give up its economic freedom in order to defend its political independence. The Treaty of Balta Port formalized the country's transformation into an open market. Economic difficulties also prevented the financing of wars. The Ottoman Empire had to take its first foreign debt during the Crimean War of 1854. Although this debt was quickly paid off, foreign borrowing grew in the following periods. In the following periods, although the amount of borrowings increased, the money received decreased gradually. This was because the lending states deducted the old debt, at least the interest, from the new debt and handed over the money. As a result of this situation, the Duyun-u Umumiye Administration was established in 1881. This institution, whose administrators were foreigners, literally seized a significant portion of the Ottoman revenues. The state was unable to make any investment without asking the creditors. The Ottoman Empire was unable to control not only its customs but also some of the taxes in its own country.

We believe that it would not be wrong to consider the first intellectuals of the Turkish Republic as the last intellectuals of the Ottoman Empire. While establishing the new state, these intellectuals endeavored not to fall into the mistakes made by the old state. For this reason, they carried out very meticulous studies. Starting from the 1921 Ankara Treaty signed with the French in 1921 until Lausanne, careful steps were taken in every field. Especially in Lausanne, a struggle was waged for economic independence and success was achieved, even though it would be implemented with a delay of a few years.

1929 was a year of devastation not only for Turkey but also for the economies of the whole world. The world economic crisis collapsed liberal economies. Countries endeavored to keep their capital in their countries and started to conduct their trade through a system called kliring, which is based on the barter method. Before 1929, Turkey's lack of full control over its customs led to large amounts of capital going abroad. After 1929, regulations on customs were quickly introduced. The first steps were taken with the number 1499. The Customs Tariff Law No. 1499, which was the first law enacted by the Republic of Turkey on customs, was prepared in as much detail as possible and efforts were made to take the necessary measures to save the national economy from the

invasion of foreign goods. Both the inclusion of the principle of reciprocity in the law and the inclusion of the principle of continuity by decreeing that Turkey would abide by the previously signed agreements that would expire after the promulgation of the law can be seen as the reflection of the Turkish state culture in the law. One of the most important problems in customs is the bribery of officials. The Law No. 2350 on Liquidation and Gratuity tried to prevent this situation. In 1934, it was observed that the issue of bribery was on the agenda again. For this reason, a reminder law was issued in 1934 to fulfill the requirements of the aforementioned law. With this reminder, it was stated that it was a criminal offense for civil servants to take bribes under the name of allowance and to abuse their duties..

In 1936, the issue of separation of customs into sea and land was brought to the agenda. The law, which aimed to facilitate the administration of customs and minimize smuggling, was published on June 15, 1936 and entered into force.