

19. Yüzyıl Osmanlı Ekonomisinde Devlet-Sermaye İlişkileri: Yabancı Demiryolları Örneği

The State- Capital Relations in the 19th -Century Ottoman Economy: The Case of Foreign Railways

Başak ERGÜDER¹ 

¹Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi
Maliye Bölümü, İstanbul, Türkiye

Sorumlu yazar/

Corresponding author : Başak Ergüder

E-posta/E-mail : berguder@istanbul.edu.tr

ÖZ

Bu çalışmada yabancı demiryolu yatırımları örneğinde 19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinde yaşanan ekonomik gelişmeler ve bu gelişmelerin bağımlı finansallaşma üzerindeki etkileri irdelenmektedir. Geç Osmanlı döneminde yabancı demiryolu yatırımlarının yoğunlaştığı dönem, Dünya ekonomisinde ilk küreselleşme evresinin yaşandığı 19. yüzyıldır. Birinci Küreselleşme Evresinde (1870-1914) yaşanan doğrudan yabancı yatırımları, borç yönetimi sistemleri ve arazi kanunnameleri ile arazinin metalaştırılması süreci, Osmanlı İmparatorluğu'nun kapitalizme geçiş sürecini hızlandıran gelişmelerdir. Yabancı demiryolu yatırımları, Osmanlı ekonomisinde kapitalist üretim tarzını oluşturarak Osmanlı ekonomisinin piyasa ekonomisine geçişine katkıda bulundu. Bu çalışmada, Osmanlı ekonomisinin kapitalizme entegrasyonunda yabancı demiryolu yatırımlarının katkısı, devlet-sermaye ilişkileri açısından analiz edilmektedir. Bu bağlamda çalışmanın ilk bölümünde Osmanlı ekonomisinin kapitalizme entegrasyonunda devletin rolü incelenmektedir. Bu bölümde tarımsal üretimde yaşanan sorunlar ve borçlanma sürecinin dünya ekonomisine entegrasyon üzerindeki etkileri ele alınmaktadır. İkinci bölümde yabancı demiryolu yatırımları, yatırımı gerçekleştiren sermayelerin uluslararasılaşma düzeyi, emperyalist nüfuz alanları, yatırımların finansmanı ve Osmanlı ekonomisi üzerindeki etkileri açısından analiz edilmektedir. Bu bölümde Osmanlı dış borçlanmasının demiryolu yatırımları ile ilişkisi ortaya konularak yatırımların finansallaşma sürecine katkısı analiz edilmiştir. Çalışmada Düyun-u Umumiye İdaresi'nin demiryolu yatırımları üzerindeki etkisi de ele alınmaktadır. Bu bağlamda, yabancı demiryolları güzergahındaki bölgelerde aşar vergisinin Düyun-u Umumiye İdaresi gözetiminde toplanması ve toplanan verginin önemli bir kısmının kilometre garantisine tahsis edilmesinin, devletin işlevleri üzerinde yarattığı etki analiz edilmektedir. Bu analizden hareketle çalışma, Osmanlı devletinin sermaye ile ilişkisinde demiryolu yatırımlarının yerini bağımlı finansallaşma kavramı ile açıklamayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: 19. yüzyıl Osmanlı ekonomisi, bağımlı finansallaşma, demiryolu yatırımları, küreselleşme, kapitalizm.

Başvuru/Submitted : 30.08.2023

Revizyon Talebi/
Revision Requested : 15.10.2023

Son Revizyon/
Last Revision Received : 02.11.2023

Kabul/Accepted : 05.11.2023



This article is licensed
under a Creative Commons
Attribution-NonCommercial 4.0
International License (CC BY-NC 4.0)

ABSTRACT

This study examines the economic developments and their implications on subordinate financialization in the 19th- century Ottoman economy through the example of foreign railway investments. Foreign railway investments intensified in the Ottoman Empire in the 19th-century, when the world economy experienced the first era of modern globalization. In the first era of modern globalization (1870-1914), foreign direct investments, public debt management, and the commercialization of land by *arazi kanunnameleri* [land laws] were the developments that accelerated the Ottoman Empire's transition to capitalism. Foreign railway investments contributed to the transition of the Ottoman economy to a market economy by generating the capitalist mode of production within the Ottoman economy. This study aims to analyze the contribution of foreign railway investments to the integration of the Ottoman economy into capitalism in terms of state-capital relations. In this context, the first section of the study examines the role of the state in integrating the Ottoman economy into capitalism. This section also discusses the problems in agricultural production and the effects borrowing had on the integration into the world economy. The second section of the study analyzes Türkiye's foreign railway investments in terms of the level of internationalization regarding capital structure, imperialist spheres of influence, investment financing, and their economic impacts on Ottoman economics. This section analyzes the contributions investments made to financialization by revealing the relationship of Ottoman foreign borrowing with railway investments. The study also examines the role the Ottoman Public Debt Administration had regarding the railway investments. In this context, the study examines the effects that collecting the tithe tax in the regions along the railway line routes under the supervision of the Ottoman Public Debt Administration and allocating a significant part of it to a kilometer guarantee had on the Ottoman financial system. With reference to this analysis, the study aims to explain the place railway investments had regarding the Ottoman Empire's relationship with capital using the concept of subordinate financialization.

Keywords: 19th-century Ottoman economy, subordinate financialization, railway investments, globalization, capitalism.

EXTENDED ABSTRACT

In the 19th century Ottoman economy, state-capital relations are seen to have played a significant role in its experience with globalization. The administration supported the process of integration into the world economy through the strategy of capital accumulation and the application of property rights, as well as through public policies such as tax incentives. This study focuses on the effects state-capital relations had on the 19th-century Ottoman economy through the example of foreign railway investments. An analysis of the kilometer-guarantee system, which incentivized foreign direct investments, will help understand state-capital relations in the 19th-century Ottoman economy. The study aims to discuss state-capital relations in the Ottoman Empire by evaluating the foreign railway investments, which were the first example of treasury-guaranteed investments. This study examines the economic developments and their effects on subordinate financialization through the 19th-century Ottoman economy and the example of foreign railway investments. Foreign railway investments intensified in the late Ottoman Empire during the 19th century, when the first era of modern globalization was experienced in the world economy. This first era of modern globalization occurred between 1870-1914), during which foreign direct investments, public debt management, and the commercialization of land through *arazi kanunnameleri* [land laws] were the developments that accelerated the Ottoman Empire's transition to capitalism. Foreign railway investments also contributed to the Ottoman economy's transition to a market economy by generating a capitalist mode of production in the Ottoman economy.

This study aims to analyze how foreign railway investments contributed to the Ottoman economy's integration with capitalism in terms of state-capital relations. In this context, the first section of the study examines the role of the state in the Ottoman economy's integration with capitalism. This section also discusses the problems in agricultural production and the effects the borrowing process had on integrating with the world economy. The second section of the study analyzes foreign railway investments in terms of the level to which the capital structure had internationalized, the imperialist spheres of influence, investment financing, and their economic impacts on the Ottoman economy. This section also analyzes the investments' contribution to financialization by revealing the relationship Ottoman foreign borrowing had with railway investments. The study also examines the role of the Ottoman Public Debt Administration on railway investments. In this context, the study examines the effects that collecting the tithe tax in the regions had on the railway line routes under the supervision of the Ottoman Public Debt Administration and that allocating a significant part of the tax to the kilometer guarantee had on the administration's functions.

1. Giriş

Küreselleşmenin devlet kapasitesinde aşınma yarattığı yönündeki görüşün aksine, geç Osmanlı döneminden itibaren Türkiye ekonomisinde küreselleşme dönemleri boyunca devletin uluslararası sermayenin yatırımlarında etkin bir rol oynadığı görülmektedir. Devlet, sermaye birikimi stratejisi ve mülkiyet haklarının uygulanmasının yanı sıra altyapı temini ve kriz yönetimi ile dünya ekonomisine entegrasyon sürecinde uluslararası sermaye ve yatırımlarını desteklemektedir. Çalışmada 19. yüzyıl Osmanlı ulaşım sisteminde önemli bir yeri olan yabancı demiryolu yatırımları devlet-sermaye ilişkileri bağlamında incelenmektedir. Çalışmada yabancı demiryolları yatırımları, geç dönem Osmanlı ekonomisinde bağımlı finansallaşmaya yol açan diğer gelişmeler olan dış borçlanmanın yönetimi, tarımsal rantların vergilendirilmesi ile birlikte ele alınarak bağımlı finansallaşma sürecinde devletin, uluslararası sermaye ile kurduğu ilişki analiz edilmektedir.

19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinde uzun mesafeli ticaretin finansmanında vergi sistemi, dış borçlanma ve doğrudan yabancı sermaye yatırımları ile Avrupa kapitalizmine bağımlı bir finansallaşma süreci yaşanmaktaydı. Geç dönem Osmanlı ekonomisinde hammadde ihracına dayalı ticaret ilişkilerinin gelişmesinde devletin düzenleyici rolü önem taşımaktaydı. Tarımsal arazide mülkiyet hakkının düzenlemesi, toprağın kullanım haklarının genişletilmesi ile yabancıların arazi sahibi olmasını olanaklı kılan arazi kanunnameleri, tarımsal üretimin ticarileştirilmesinde doğrudan etkili olmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde, Osmanlı ekonomisinde tarımsal arazide oluşan artışın devlet eliyle paylaşılması süreci, vergi sistemi ve mülkiyet haklarındaki yasal düzenlemelerde meydana gelen değişim üzerinden ele alınmaktadır. Bu bağlamda toprakta özel mülkiyet hakkını düzenleyen arazi kanunnamelerinin ihracata yönelik tarımsal üretimi düzenleyerek Osmanlı ekonomisinin dünya kapitalist sistemine entegrasyonunu nasıl etkilediği tartışılmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde, 1875 Osmanlı borç krizi sonrası Avrupa sermayesinin Osmanlı mali sistemi üzerinde denetimini sağlayan kurumların borç krizinin yönetiminde devlet ile birlikte oynadığı role odaklanılmaktadır. 19. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı ekonomisinde bağımlı finansallaşma sürecinin hızlanmasıyla birlikte devlet-sermaye ilişkisindeki dönüşüm yine bu bölümde değerlendirilmektedir.

Çalışmanın ikinci bölümünde 19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinde kapitalist ilişkilerin gelişiminde üretken sermaye yatırımlarına örnek teşkil eden yabancı demiryolu yatırımları, Osmanlı ekonomisinin kapitalizme entegrasyonu üzerindeki etkileri bağlamında incelenmektedir. Bu bölümde ilk olarak demiryolu yatırımlarında sermayenin uluslararasılaşma düzeyi ve sermayeler arası rekabetin Osmanlı ekonomisi üzerindeki etkileri incelenmektedir. Demiryolu yatırımı yapan ülkelerin Osmanlı dış borçlanmasında yer alan ülkeler olmasından hareketle, üretken sermaye ile finans sermayenin bir arada yer alması olgusu demiryolu yatırımlarının analizinde vurgulanmaktadır. Bu bağlamda, demiryolu yatırımların Osmanlı ekonomisinde bağımlı finansallaşma sürecini nasıl hızlandırdığına odaklanılmaktadır. Buradan hareketle, demiryolu yatırımlarının finansmanında borçlanmanın yarattığı mali bağımlılık ele alınmaktadır. Yabancı demiryolu yatırımlarının Osmanlı maliyesi üzerindeki etkisi, devlet-sermaye ilişkilerinde bağımlı finansallaşma ile sonuçlanan sürecin yaşanmasına yol açmıştır. Bu bağlamda çalışmada demiryolu yatırımların finansmanında kilometre garantisi mekanizmasına odaklanılmaktadır. Böylece demiryolu yatırımları sadece emperyalizme içkin bir olgu olarak değil, aynı zamanda Osmanlı maliyesinde yarattığı sorunlar açısından da ele alınmaktadır.

2. 19. Yüzyıl Osmanlı Ekonomisinin Kapitalizme Entegrasyonunda Devletin Rolü

Hannah Arendth'e göre (1968), 1860-70 döneminde İngiltere ekonomisinde yaşanan depresyon ile ortaya çıkan yeni emperyalizm, kapitalist ülkelerin kendi sınırları dışında bir varlıklar fonuna ihtiyaç duymasıyla uzak ülkelere denetimsiz yatırımlar yapılmasına neden olmuştur (Harvey, 2004, s.118-119). Kapitalist devletler Birinci Küreselleşme Evresinde (1870-1914) kendi burjuvazisine imtiyazlar tanımak yerine diğer devletler üzerinde sömürgeleştirme sürecini savaşlar, ticaret anlaşmaları ve dış borçlanma ile sağlamakta ve bu ülkeler üzerinde emperyalist nüfuz kurmaktaydı (Öztürk, 2006, s.277). 1873-1896 buhranından çıkışla birlikte hızlanan sermaye ihracının sonucunda dünya ekonomisinde, “*sermayenin uluslararasılaşması sürecinde ülkeler arasında cereyan eden eşitsiz güç ilişkilerine*” (Öztürk, 2006, s.272) dayalı emperyalizm, meta-sermayenin ve para sermayenin büyük ölçekte uluslararasılaşması olarak zuhur etmekteydi. Bu dönemin temel özelliği finans sermayenin uluslararası hareketliliğinde olağanüstü bir artışın kaydedilmesi idi (Öztürk, 2006, s.276). 19. yüzyılda yaşanan yeni emperyalizmin geleneksel sömürgecilikten farkı, finans sermaye ve sanayi sermayesinin bütünleşmesi sonucu oluşan tekellerin farklı ülkelere yönelik sermaye ihracının öne çıkmasıydı (Ülker, 2021, s.67).

Osmanlı ekonomisinin kapitalizme entegrasyon sürecinde devlet-sermaye ilişkisi, kapitalist ilişkilerin oluşumunu ve kapitalist dünya sistemine entegrasyonu doğrudan etkilemekteydi. Geç Osmanlı döneminde kapitalist ilişkilerin gelişiminde tarımsal üretimin vergilendirilmesinde karşılaşılan sorunlar kapitalist ilişkilerin oluşumunu etkilemekteydi. Bununla birlikte mali emperyalizm olgusu ile açıklanan dış borçlanma süreci ve bu süreçte yer alan kurumların yarattığı

bağımlı finansallaşma, Osmanlı ekonomisinin kapitalizme entegrasyon sürecini doğrudan etkilemekteydi. 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin sermaye ile ilişkisinde vergi ve dış borçlar önemli bir rol oynamaktaydı. Devlet, tarımsal üretimin vergilendirilmesi ile artığın paylaşımını düzenleyerek kapitalist ilişkilerin gelişimini doğrudan etkilerken, dış borçlanma sürecinde yaşanan gelişmeler de dünya ekonomisine entegrasyonun yönünü belirlemekteydi.

2.1. Tarımsal Üretim Vergilendirilmesinde Yaşanan Sorunlar

19. yüzyıl Osmanlı maliyesinde reform ve savunma harcamalarındaki artışın yarattığı etki, merkezi bütçe açıklarına yol açmakta, verginin önceden belirlenmesi sonucu gelirlerin aşınması ile bütçe açıkları kronik bir hal almaktaydı. 1840 yılında defterdarlığın yerine Maliye Nezareti'nin kurulması, verginin gelirin tespit edilmesi için senelik kazançların tahmin edilmesi yönteminin uygulanmaya konması, 1879'da çıkarılan bir kararname ile emlak vergisini azaltma ve artırma yetkisinin hükümete verilmesi, vergi sisteminde geleneksel düzeni sarsan önemli düzenlemelerdi (Eldem, 1970, s.241). Mali alanda merkezileşme eğilimini ortaya koyan reform girişimleri aynı zamanda devlet giderlerinin artmasına neden olarak vergi yükünü arttırmaktaydı. 19. yüzyılda Osmanlı maliyesinde yaşanan reformlar, merkezi devletin eski örgütlenme ilkeleri ile çelişmekte, reformların yarattığı gider kalemlerini karşılamak için devlet daha ağır ve baskıcı vergilendirme yollarına başvuruyordu (İslamoğlu-İnan, 1983, s.34).

19. yüzyıl Osmanlı mali sisteminde yaşanan reform süreci, tarımda kapitalist ilişkilerin gelişmesini sağlayan yasal ve kurumsal düzenlemeler ile birlikte kapitalizme entegrasyon sürecini hızlandırmaktaydı. Nüfusunun yaklaşık % 90'ı kırsal kesimde yaşayan ve toplam vergi gelirlerinin % 40'ını tarım ve hayvancılıktan elde eden Osmanlı, bir tarım toplumdur (Quataert, 2005, s.130). Avrupa'da yaşanan fiyat devriminin tarıma doğrudan etkisi tarımsal ürünlerin fiyatlarına yansımakta ve toprak sahiplerinin piyasa fiyatını belirlemesinden dolayı gıda maddelerinin fiyatları diğer fiyatlara nispetle çok daha hızlı artmaktaydı (Pamuk, 2001, s.84). Fiyat devriminin bir diğer etkisi ise Osmanlı sanayileşme sürecini doğrudan etkileyerek, kapitalizme entegrasyonda tarımsal meta ihracına yönelik dış ticaret politikasıyla ticaret sermayesi birikiminin hızlanmasına neden oluyordu. İngiltere ve Osmanlı arasında kapitülasyonlardan farklı olarak iki taraflı bir anlaşma olan Balta Limanı Antlaşması (1838), monopollerin kaldırılması ve gümrük vergilerinin dışa açık/serbest ticaret anlayışıyla alınması Osmanlı ekonomisinde çevreleşme sürecini başlatan gelişmelerden biriydi. Anlaşma ile yerli tüccara % 12 oranında transit vergi ödeme zorunluluğu -iç gümrük vergisi- getirilirken, yabancı tüccarlara en imtiyazlı yerli tüccar ile eşit vergi koşulları sağlanmaktaydı. Bu dönemde Osmanlı ekonomisinde liberal gümrük rejimi uygulamasına geçilmesine karşın, Avrupa'da 1873 krizi sonrasında korumacı gümrük rejimlerine geçilmekteydi (Kazgan, 1999, s.28). 19. yüzyılda Osmanlı da dahil olmak üzere Ortadoğu ülkeleri Avrupalı üreticiler için düşük gümrük tarifeleri ile büyük bir pazar haline geldi. Osmanlı devleti, Balta Limanı Antlaşması ile iç gümrük ödemek zorunda kalan yerel tüccarlar karşısında yabancı tüccarları avantajlı bir konuma getirerek olası bir toplumsal çözülme ve işsizliğin koşullarını hazırladı (Keyder, 2003, s. 46). Balta Limanı Antlaşması'nın ardından Osmanlı İmparatorluğu hammadde tedarikçisi ve mamul malların tüketicisi haline gelmekteydi. 1838'de imzalanan Balta Limanı Antlaşması ile İngiltere ile başlayan ikili ticari anlaşmaların diğer Avrupa ülkeleri ile devam ettirilmesi ile izlenen liberal dış ticaret politikası sonucunda Osmanlı ekonomisinde dış ticaretin hacmi hızla arttı. Osmanlı Devleti'nin Avrupa ile dış ticareti 1845'de 12.2 milyon, 1886'da 54 milyon, 1911'de 69.4 milyondur ve 1850-1914 yılları arasında ithalat, ihracatın oldukça üzerindedir (Karpas, 2002, s.31). 19. yüzyıl boyunca Osmanlı zanaatları, gelişen Avrupa sanayisi karşısında güçsüzleşmekteydi (Pamuk, 2001, s.85). Osmanlı zanaatlarının gerilemesi hammadde ihracının ithalatı karşılama zorlaştırılmakta, dış ticaret açığına neden oluyordu (Pamuk, 2001, s.85). Tarımsal ürünlerin fiyatlarındaki artış, hammadde ihracında düşüşe neden olarak, dış ticaret açıklarına neden olurken, özellikle gündelik alışverişlerde kullanılan gümüş para enflasyonuna da yol açmaktaydı (Pamuk, 2001, s.86). 17. ve 18. yüzyılda tarımın ticarileşmesi ve geleneksel Osmanlı zanaatının çökmesinin yanı sıra (Wallerstein, 1979, s.396), her bölgede dünya ekonomisine entegrasyon süreci farklı ilerlemekteydi. Tarımsal üretim sürecinin ticarileşmesinde yaşanan farklılıklar, Balkanlar'da 18. yüzyılın başında başlayan entegrasyon sürecinin, Levant bölgesinde 19. yüzyılın başında yaşanması ile sonuçlanmaktaydı (Wallerstein, 1979, s.397).

19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinin küçük ölçekli üretime dayalı tarımsal meta ihracı ile dünya kapitalizmine entegrasyonunun gerçekleştiği görülmektedir. 19. yüzyıl boyunca uzun mesafeli ticaret ve uzun mesafeli ticaretin finansmanında yer alan finans sermayenin Avrupa kapitalizmine bağımlı yapısı Osmanlı ekonomisinde kapitalizme geçiş sürecinde en temel ilişki biçimlerinden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. 1838-1856 yılları arasında serbest ticarete dayalı ikili ticari anlaşmalar, kapsamı ve ülke sayısı artan kapitülasyonlar, iç ulaşım sisteminin doğrudan yabancı sermaye yatırımları olan demiryolları ile gelişmesi, iltizam sistemi ile toplanan vergi gelirlerinin azalması sonucu ilk çıkışında %3 vergi oranı ile alınan kazanç (temettü) vergisinin 1860'da %5 oranında alınması ve 1866 yılında

ücret gelirlerinin vergilendirilmesinin yetersizliği sonucu bütçe açıklarının dış borçlanma ile kapatılması (Issawi, 1982, s.178), geç dönem Osmanlı ekonomisinde kapitalist ilişkilerin gelişiminde bağımlı finansallaşmanın tezahürleriydi.

19. yüzyılda dış ticaret ile kapitalist ilişkilerin gelişmesine paralel olarak denizyolunu kullanımının artması ve iç kesimleri limanlara bağlayan bölgelerde demiryollarının gelişimiyle Osmanlı coğrafyası, dünya ekonomisine entegre bir pazar haline getirmekteydi. 19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinde tarımsal üretimin devlet tarafından ihracata yönlendirilmesi, daha önce devlete ait olan topraklarda özel mülkiyet haklarının düzenlenmesini sağlayan arazi kanunnameleri ile mümkün oldu. Arazi kanunnameleri, 19. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti'nin ekonomiye müdahalesindeki seçici müdahalecilik anlayışına uygun düzenlemelere yol açmıştı. 1857'de yayınlanan kararname ile devlet mülkiyetindeki -miri- topraklar, savaş sonrası Osmanlı topraklarına göç eden nüfusa verildi ve tarımla uğraşan göçmenler Rumeli'de 6 yıl, Anadolu'da ise 12 yıl boyunca vergiden muaf tutuldu (Pamuk, 2014, s.132). Bu önemli vergi teşviki ile göçmenlerin tarımsal üretime yönelmesi sağlandı. Osmanlı'da tarımın metalaşması; tarımsal arazide özel mülkiyet haklarını düzenleyen 1858 Arazi Kanunnamesi ve yabancıların toprak sahibi olmasını sağlayan 1867'de yapılan düzenleme ile hızlandı.

1858'de yayınlanan arazi kanunnamesi ile tarım arazilerinde özel mülkiyet haklarının tanınmasına karşın özel mülke dönen mirî araziler, kent çevresindeki bağ ve bahçelerle sınırlı kalmıştı (Pamuk, 2014, s.53). Toprak reformu kolektif toprak sahipliğini yasaklamakta ve böylece toprakların çoğunun küçük ölçekli araziler olarak kalmasını sağlamaktaydı. 1910 yılında beş hektardan küçük araziler, toplam arazilerin % 75'ini oluşturmakta ve köylülerin tasarrufunda kalmaktaydı (Issawi, 1982, s.145). Büyük araziler yabancılar tarafından satın alınıp ortakçılara ekip-biçmeleri için kiraya verilmekteydi. İzmir hariç 250 bin hektar büyük arazi, yabancı sahipleri tarafından ortakçı çiftçilere kiraya verildi (Issawi, 1982, s.146). Küçük ölçekli tarımsal üreticiler borçlandırılarak, daha fazla çalışmak zorunda bırakılmakta ve toprağa bağlanmaktaydı. 1858 Arazi Kanunnamesi, arazinin özel borçlara yada vergi ödemelerine karşılık olarak satılmasına izin vermekte, böylece yabancı sermayenin kredi olarak tarıma yönelmesine neden olmaktadır (Conte, 2019, s.113). Böylece bu yasal düzenleme, finans sermayenin borçlanma ilişkisi ile tarımsal alanın hızla metalaşmasını sağladı. Bu arazi kanunnamesi ile ayanların toprak talebi karşılarken, vakıf arazilerinin mülkiyet hakları devlette kaldı. Kanunnamenin düzenlemeleri sonrasında, tarımsal araziler aileler içinde kaldı. 1858 Arazi Kanunnamesi ile madenler Hazineye intikal ettirilmekte, arazi sahibinin tasarrufunda olan madenlerin beşte biri devlet hissesine tabi tutulmaktaydı (Eldem, 1970, s.91-92).

Tarımsal üretim açısından önemli bir diğer sorun, aşar vergisi oranlarının belirlenmesiydi. Aşar vergisi oranı köylüler ile mültezimler arasında belirlenen ve devlet müdahalesinin etkisiz olduğu bir ilişki içinde belirlenmekteydi (Quataert, 2008, s.55). Arazi kanunnamesi ile hükümet kendi nüfuzunu, yerel vergi yetkisine sahip olan sipahi ve mültezim grupların ortadan kaldırılması sonrasında yeniden kurmayı hedeflemekteydi. Arazi kanunnamesi bir köyün tek bir kişiye satılmasını yasaklamaktaydı. 1858 Arazi Kanunnamesinde, üreticinin arazinin en iyi şekilde kullanımından doğan gerçek faydalarını arttırması hedefi ile 3 yıldan uzun ekilmeyen araziye devletin el koyması ve boş araziye işgal edip on yıl işletenlerin zilyetlik edinebilmesini sağlayan maddeler yer almaktaydı. Bu düzenleme ile amaçlanan tarımsal gelişmenin sağlanması ve toprağın ekilip biçilmesinin devamlılığının sağlanmasıydı (Quataert, 2008, s.58-59). Buna karşın düzenlemenin çiftçi ve ortakçıları toprağa bağlama amacı tam olarak gerçekleşmemiştir. Balkanlar'ın bazı bölgelerinde yünlü dokumacılık ve buna bağlı faaliyetler ile proto-sanayileşmenin gelişmesi, meraların kolektif tasarruf altında piyasa ilişkilerine açılmasını sağlamıştır (Terzibaşoğlu ve Kaya 2021, s.99). 1858 Arazi Kanunnamesi ile özel mülkiyet hakkının tanınması ile tarımsal üretim metalaşması, Avrupa ülkelerine hammadde ihraç eden bir iktisadi sistem kurulmasını hızlandırdı (Quataert, 2008, s.32). 1858 Arazi Kanunnamesini tamamlayan bir diğer düzenleme 1861'de yapılan yasal düzenleme ile toprak sahiplerinin kendi toprakları üzerinde maden işletebilmesi ve yabancıların toprak satın alması mümkün hale geldi. 1867'de yapılan bir düzenleme ile toprak sahiplerinin tapu sahibi olması, tapu senetlerini satma ve miras bırakabilmesi, dolayısıyla toprakların kullanım haklarının miras veya satış ile devredilmesi mümkün hale gelmekteydi.

19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinde devletin küçük araziler ve küçük ölçekli tarımı desteklemesi sonucunda tasarrufu artan küçük üreticilerin tarımsal üretime dayalı ihracata yönelmesiyle, tarımsal meta üretimine dayalı ihracat artmaktaydı. Küçük üretimde oluşan artığa ise devlet el koymaktaydı. Tarım üreticileri net gelirlerinin yaklaşık % 60'ını aşar vergisi olarak ödemekteydi ve belki de Osmanlı köylüleri dünyada en çok vergilendirilen bireyler topluluğuydu (Quataert, 2008, s. 51). İltizam sisteminde vergileri toplayan mültezimlerin vergi peşinatlarını ödemek için sarraflardan borçlanması sonucunda toplanan aşar vergisinde önemli kayıplar oluşmakta, vergi gelirinin yaklaşık dörtte biri hazineye girebilmekteydi. Tarımsal ürünün %10'u veya % 12,5'u oranında alınan aşar vergisi, vergi geliri kayıpları nedeniyle 1874 yılından itibaren %18'e çıktı. Merkezi hükümetin en çok vergilendirdiği toplumsal kesim olan küçük üreticilerin topraklarını borçlanma ve benzeri nedenlerle satması ile üzerindeki vergi baskısının artması sonucunda önemli bir vergi geliri kaybı yaşandı (Pamuk, 2005a, s.130). Vergi borçlarını ödeyemeyen köylüler, daha fazla çalışmak veya borçlanmaya

basvurmak zorunda kalmaktaydı. Borçlarına karşılık olarak küçük toprak sahiplerinin arazilerini satması, köylülerin kendi arazilerinin dışındaki arazilerde geçici olarak çalışması ile zamanla topraklar büyük toprak sahiplerinin elinde toplanmaya başladı ve büyük mirî araziler Osmanlı tarımında önemli bir rol oynamaya başladı (Quataert, 2008, s.63). Tarımsal ürünler üzerinden alınan ve bütçenin en önemli gelir kalemi olan aşar vergisi gelirin azalmasını engellemek için, vergi tahsil yöntemi olan iltizam sistemi 1880-1886 yılları arasında kaldırılmış ve vergi gelirleri hükümetin atadığı memurlar tarafından toplanmaya başlanmıştır. 1875 krizine yol açan etkenler arasında artan borç ödemeleri ile birlikte azalan vergi gelirleri de yer almıştır. Özellikle vergi gelirin azalmasında da vergi gelirlerinin tahsilatında yaşanan sorunlar rol oynamıştır.

2.2. Bağımlı Finansallaşma: Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Borçlanma

Osmanlı ekonomisinde uluslararası para sermayenin hareketleri, yabancı sermaye yatırımları ve dış borçlanma yoluyla yabancı sermaye ihracına bağlı olarak yaşanmaktaydı. 19. yüzyıl sonu Osmanlı ekonomisinde demiryolu, liman gibi altyapı yatırımlarının ağırlıkta olduğu doğrudan yabancı sermaye yatırımları ücretli işgücünü kendisiyle birlikte getiren üretken sermaye yatırımları olarak görülmekte ve dünya ekonomisiyle ticaret sermayesi vasıtasıyla bütünleşmeyi hızlandırmaktaydı (Keyder, 2003, s.64-66). Doğrudan yabancı sermaye yatırımları Osmanlı gibi pek çok Ortadoğu ülkesinde devletin güvence verdiği ve dış rekabetten korunan madencilik, demiryolu, liman, elektrik, doğalgaz, tütün, tömbeki inhisar işletmeleri, su gibi altyapı sistemlerine yönelmekteydi (Eldem, 1970, s.115). 1914 yılına kadar ticari ve mali kurumların hemen hiç vergi ödemediği, devlet gelirlerinin %60'ının Düyun-u Umumiye İdaresi'ne tahsis edildiği, imalat ve ziraat sanayi yerine belediye hizmetlerine ve inhisarlara yönelen yatırımların ağırlıkta olduğu bir dönem yaşandı (Eldem, 1970, s. 315-16). Bu dönem devlet eliyle yabancı sermaye yatırımlarının garanti ve imtiyazlarla teşvik edilmesi, Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisine entegrasyonunu, kapitalist ilişkilerin gelişimini ve genel olarak ekonominin dışa açılma dinamiğini hızlandırmaktaydı.

19. yüzyıl boyunca Osmanlı ekonomisinde yaşanan gelişmeler, dış borçlar ile doğrudan yabancı sermaye yatırımları yapan firmalar ve bireysel kapitalistlerin aynı kişiler olmasından kaynaklı olarak bağımlı finansallaşma sürecini derinleşmekteydi. 19. yüzyıl dünya ekonomisinin küreselleşme hareketinin ilk evresi olduğu kabul edildiğinde (Toprak, 2010), sürecin devlet ve piyasadan çok birey ve firmalar tarafından şekillendiği yönündeki yaklaşım (Eldem, Kechriotis ve Laiou 2017, s.52), Lenin'in klasik emperyalizm kuramına içkin holding sistemi kavramsallaştırması ile benzer biçimde doğrudan yabancı sermaye yatırımlarında bireysel kapitalistlerin öneminin altını çizmektedir. 19. yüzyıl boyunca kapitalistleşmekte olan ülkelere yapılan yabancı sermaye yatırımlarını gerçekleştiren konsorsiyumlarda bireyler ve firmalar ön plana çıkmışlardır. Alman bankaları Deutsche Bank ve Dresdner Bank pahalı yatırımların finansmanı için konsorsiyumlar oluşturulmasında etkili rol oynamaktaydı. Galata-Pera hattında çalışan Tünel Şirketi'ni denetleyen İstanbul Konsorsiyumu (1914), Anadolu Demiryolları (1888), Bağdat Demiryolları Şirketi (1902) dönemin önde gelen konsorsiyumlarıydı (Ülker, 2021, s.69-70). 1870 yılında, 40 sene imtiyaz süresi ile kurulan ve imtiyazı 75 yıla kadar uzatılan İstanbul Tramvay Şirketi benzer bir konsorsiyumdur. Şirketin kurucuları arasında Osmanlı Bankası, Osmanlı İmparatorluğu Şirket-i Umumiyesi, Kamondo, Hristaki Zoğrafos Efendi ve Zarifi vardı. 1840'lı yıllar Rum bankerlerin saray çevresiyle iyi ilişkilerinin olduğu ve uluslararası piyasalara ulaşımında devletin nakit talebine yanıt verdiği bir dönemdi. Zarifi, Abdülhamit'in bankeri idi ve Mustafa Reşid Paşa'nın bankeri olan Baltazzi ile birlikte ilk modern bankayı, İstanbul Bankası'nı kurdular (Eldem ve ark. 2017, s. 61). Galata Bankerleri olarak anılan yerel burjuvazinin nüvesini oluşturan banker, sarraf veya komisyoncu olan finans kapitalistleri doğrudan yatırım yapan yabancı girişimciler ile birlikte konsorsiyumlarda yer almaktaydılar. Bireysel kapitalistlerin Osmanlı devleti ile ilişkilerinde yatırımlarını teşvik eden düzenlemelerin hayata geçirilmesi Tanzimat dönemi reformları kapsamında gerçekleşti. Osmanlı ekonomisinin daha fazla dışa açılması (Pamuk, 2022, s.68), kapitülasyonların devamı niteliğindeki hukuki ve ticari hakların yabancılara sağlanması (Toprak, 1988), ilk imtiyazlı şirketler olan Osmanlı Bankası ve İzmir-Aydın Demiryolları Şirketi'nin Islahat Fermanı'nın ilan edildiği 1856 yılında kurulması (Toprak, 1998); Ticaret Kanunu'nun çıkarılması ve ticaret mahkemelerinin kurulmasıyla ticaret hukukunun oluşumu, yabancı sermaye yatırımlarına tanınan vergi ve benzeri imtiyazlar, Osmanlı ekonomisinin Dünya ekonomisine entegrasyonunu da hızlandırmaktaydı. Yabancı sermayenin denetimi konusunda çıkartılmak isteyen tüm yasal düzenlemelere sefaretler, serbest ticarete aykırı olduğu gerekçesiyle karşı çıkmaktaydı. Öyle ki 1886 yılında yabancı yatırımcılardan güven mektubu talep eden ve bu nedenle yürürlüğe giremeyen nizamname ancak 1906 yılında yeniden ele alınabilmiştir. Benzer biçimde Osmanlı iktisadi modernleşmesini geciktiren kapitülasyonların kaldırılmasından sonra yabancı şirketler gelir vergisine tabi tutulabildi (Akyıldız, 2005, s.192-194).

Osmanlı ekonomisinde yabancı sermaye yatırımları, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren dış borçlanma ile birlikte etkili olmaya devam etti. 19. yüzyıl Osmanlı devletinde gayrimüslim ticaret burjuvazisi devlete kısa vadeli borç verirken,

uzun vadeli dış borçlanmaya aracılık etmekte ve bankacılık sisteminin oluşumunda rol oynamaktaydı. 19. yüzyılda başlayan ve 1914'de sona eren Birinci Küreselleşme Evresi boyunca doğrudan yabancı sermaye yatırımlarından şirketler ve bankalar yüksek kârlılık elde etmekteydi. Osmanlı bankacılık sisteminde sermaye ve ortaklık yapıları bakımından yabancı yada yerli-yabancı ortaklıkların yer alması bağımlı finansallaşmanın bankacılık sistemindeki tezahürüydü. Dış borçlanmada yaşanan 1875 krizine kadar, Osmanlı ekonomisi borçlanmaya bağımlı bir yapıya sahipti. 1914'de Osmanlı borç servisi 139 milyon Osmanlı lirası (yaklaşık 126 milyon sterlin), faiz ödemesi 19 milyon Osmanlı lirasıydı ve Osmanlı'da kişi başına 9 sterlin borç ödemesi düşmekteydi (Issawi, 1982, s.65). Osmanlı devlet tahvillerinin %45'i eski borçların ödenmesi için çıkartılırken, sadece %10'u üretken sermaye yatırımlarına ayrılmıştı. Toplam borçların %34'ü komisyonculara ödenmekte; %6'sı savunma harcamalarına, %5'i bütçe açıklarının kapatılmasına ayrılmaktaydı (Issawi, 1982, s. 65). 1875'de moratoryumun ilanına yol açan gelişmelerde, 1873'de Avrupa finans piyasalarında yaşanan krizin Osmanlı tahvillerine yönelik talepte yarattığı düşüşle birlikte dış borçlanma koşullarında yaşanan olumsuz gelişmeler rol oynadı.

Osmanlı dış borçlanma sürecinde yabancı sermaye denetiminin başlamasına neden olan kırılma 1875 Krizi ile yaşandı. Kriz sonrasında Avrupalı alacaklı devletlerin ve Osmanlı Bankası'nın delegasyonunda Düyun-u Umumiye İdaresi kuruldu. Bu kurum, Rüşum-u Sitte İdaresi'nin gelir kaynakları da dahil olmak üzere hükümetin gelir kaynaklarının önemli bir kısmını dış borçların tamamının ödenmesine kadar borç yönetimi için toplama ve yönetme hakkına sahipti (Eldem, 2005, s.442). Kuruluş sözleşmesi olan Muharrem Kararnamesi'ne göre Düyun-u Umumiye İdaresi'nin gelir kaynaklarının beşte dördü borç faizlerinin ödenmesine ayrılırken, geri kalanı borçların azaltılmasına ayrılmakta, 1882-1908 döneminde devlet gelirlerinin yaklaşık %12 ile %15'i, Düyun-u Umumiye İdaresi tarafından idare edilmekteydi (Quataert 2008, s.74). Bu nedenle Osmanlı Devleti'nin gelir kaynaklarının artırılması Osmanlı Devleti'nden çok alacaklı devletlerin faydasını artıracaktı (Conte ve Sabatini 2014, s.82). Yönetim Kurulu'nda alacaklı devletlerin atadığı temsilcilerin yer aldığı İdare, "*devlet içinde devlet*" olarak görülmekteydi (Eldem, 1999). Düyun-u Umumiye İdaresi'nin Avrupa finans çevrelerinde sahip olduğu prestij sayesinde düşük faiz oranından yüksek ihraç bedelleri ile piyasaya sürülen Osmanlı tahvilleri devlet gelirlerini arttırmaktaydı. 1886-1914 yılları arasında ortalama %4 faiz ve %85 ihraç fiyatından gerçekleştirilen dış borçlanmaların 150 milyon sterlini bulması (Eldem, 2005, s.443) ve dönem boyunca 10 yeni borcun alınması ve 7 dış borcun teminatının Düyun-u Umumiye İdaresi tarafından toplanması (Quataert,2008, s.75), kurumun Avrupalılar açısından güvenilir, etkin bir işbirlikçi olarak görülmesinden kaynaklanmaktaydı (Blaisdell, 1979).

Düyun-u Umumiye İdaresi'nin yönetim kurulunda yer alan üyeler, devletlerinin resmi olmayan onayı ile konseyde yer almaktaydı. Kuruluş dönemi olan ilk beş yıl boyunca İngiliz ve Fransız temsilciler konseye başkanlık yaptı (Blaisdell, 1979, s.213). Konseyde yer alan emperyalist devletlerin farklı çıkarlarının ciddi sorunlara yol açmaması, İngiltere'nin kurum içindeki ağırlığından kaynaklanmaktaydı. İngiliz ve Fransız alacaklıların çıkarlarını birlikte temsil eden Osmanlı Bankası, İngiltere ve Fransa arasında uzlaşma sağlayabilmekteydi (Blaisdell, 1979, s.91). İdare'nin yönetim kurulu üyeleri arasında Osmanlı Bankası ve Deutsche Bank'ın temsilcilerinin yanı sıra imtiyazlı demiryolu şirketlerinin yönetim kurulundan isimler de yer almaktaydı. Konsey, imtiyazlı demiryolu yatırımları için kilometre garantisi sistemini oluşturarak 1890'lı yıllarda artan demiryolu yatırımlarında ve tarımsal ürünlerin ihracına dayalı dış ticarete önemli bir rol oynadı. Düyun-u Umumiye İdaresi, demiryolu imtiyazlarına aracılık etmekteydi ve demiryollarının geçtiği güzergahlardaki sancaklardan topladığı aşar vergilerini kilometre garantisi olarak demiryolu şirketlerine ödemekteydi.

Düyun-u Umumiye İdaresi'nin yönetiminde Avrupalı devletler arasında çıkar çatışmasının olmamasında, dönem boyunca uygulanan pragmatik ekonomi politikalarının, Osmanlı Devleti'nin emperyalist devletler arası rekabette faydalanmasını kolaylaştırması etkili olmaktadır (Pamuk, 2005b). Bununla birlikte, girişimcilerin hem Osmanlı dış borçlanması sürecinde hem de doğrudan yabancı sermaye yatırımlarında bireysel olarak veya firma düzeyinde yer almasının da çıkar çatışması yerine rekabetin ön plana çıkmasına yol açtığını görmekteyiz. Avrupa devletleri Osmanlı Bankası ve Galata Bankerleri tarafından kurulan Rüşum-u Sitte İdaresi'ni (1879) hükümetin önemli gelirlerini kontrol eden ve bunları sadece kısa vadeli iç borçların ödenmesi için elinde tutan bir tekel olarak görmüş ve protesto etmişlerdi (Eldem,1999, s.155). Rüşum-u Sitte İdaresi'nin kurulması ile hem yerli alacaklılar ve Osmanlı Bankası'nın hükümete verdiği borçların ödenmesi konusunda bir ayrıcalık kazanması hem de Osmanlı yönetiminin uluslararası borç denetimine ihtiyaç duymaksızın borçlarını yönetecek olması, yabancı alacaklıların bu kuruluşa karşı olmalarına neden olmaktadır (Yerasimos, 1975, s.894). Avrupalı alacaklılar dış borçların yönetiminde doğrudan yetkili olacakları yeni bir mali denetim sistemi önermekteydiler. Rüşum-u Sitte İdaresi'nin ardından kurulan ve bir Avrupa mali denetim kurumu olan Düyun-u Umumiye İdaresi, kendinden önce kurulan kurumun tüm gelir kaynakları üzerinde hakimiyet kurmaktaydı. Avrupa mali denetiminin Osmanlı girişimcilerinin mali denetimi ile olan rekabetinde bireysel kapitalistler arası rekabet kadar uluslararası sermayenin çıkarları da etkili olmaktadır. Avrupalı kreditorlerin denetimde olan Düyun-u Umumiye İdaresi'nin faaliyetlerinin başlıca etkisi, Alman, İngiliz, Fransız emperyalizminden farklı olarak Avrupa

emperyalizminin ilerlemesini sağlamasıydı (Blaisdell, 1979, s.235). 1854-1875 dönemi Osmanlı dış borçlanmasında ve 1840'larda başlayan liman ve demiryolları yatırımlarında İngiliz ve Fransız sermaye yatırımları en yüksek payı almıştı (Ülker, 2021, s.68). Avrupalı kreditorlere göre Osmanlılar mali sistemlerini düzene sokmadan yurtdışından büyük oranda borçlanmanın bedelini Düyun-u Umumiye İdaresi'nin kurulmasıyla ödemişlerdi (Pamuk, 2004, s. 27).

3. Kapitalizme Entegrasyon Sürecinde Doğrudan Yabancı Sermaye: İmtiyazlı Demiryolları

19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinde doğrudan yabancı yatırımları içinde büyük bir paya sahip olan demiryolu hatları; kilometre garantili olanlar, iltizama verilenler ve teminatsız olan hatlar olmak üzere üç grupta toplanmaktaydı. İmtiyazlı demiryolu yatırımları olarak da adlandırılan kilometre garantili hatlar İzmir-Aydın, İzmir- Kasaba, Bağdat, Yafa- Kudüs, Beyrut-Şam-Halep, Mudanya-Bursa ve Anadolu Demiryolları hatlarından oluşmaktaydı (Velay, 1978, s.361-363). İmtiyazlı demiryolu hatları diğer yabancı demiryolu yatırımları gibi emperyalist nüfuz alanları yaratırken, aynı zamanda kilometre garantisi ile Osmanlı bütçesinde kaynak tahsisini doğrudan etkilemekteydi. Özellikle demiryolu hatlarının finansmanında yatırım yapan ülkelerden borç alınması mali bağımlılığın derinleşmesine yol açmaktaydı.

3.1. Emperyalist Nüfuz Alanları ve Uluslararası Sermaye

1888-1896 döneminde Osmanlı'da yabancı şirketlerin ilk dolaysız yatırımlarının yaklaşık üçte ikisinin demiryollarına yapılmasında, yapımıcılar için bütün riski ortadan kaldıran kilometre garantisi ödemesinin güvence altına aldığı yüksek kârlılık kadar, emperyalistler arası rekabetin ve demiryolları ile nüfuz alanları oluşturma isteğinin de payı büyüktü (Zürcher, 1998, s.128). Demiryolu inşası bütçeye kilometre garantisi ile yük getirmekle birlikte, Osmanlı devleti açısından vergi gelirlerini arttıran bir yatırım olarak görülmekteydi. Demiryolu inşası, Osmanlı devletinin finansal merkezlerden kredi almasını kolaylaştırmanın yanında, demiryolu inşası vergilerin toplanması ve yabancı işgaline karşı savunma gücünün oluşturulması anlamına gelmekteydi (Earle, 1924, s.19-21). Batı Ege'de, Rumeli'de, İç Anadolu ve Arap illerinde farklı ülkelerin demiryolu şirketlerine imtiyazlar verilmekte, önce İngiliz ve Fransız sermayesi, yüzyılın son çeyreğinde ise Alman sermayesi ağırlıkla demiryolu yatırımlarını gerçekleştirmekteydi. İmtiyazlı demiryolu yatırımlarının tek istisnası Ziraat Bankası'ndan 10 milyon kuruş kredi alınarak yerli sermaye ile inşa edilen ve yapımında Türk askerlerinin çalıştığı Hicaz demiryolu (1900-1913) hattıydı (Eldem, 1970, s.161).

1888-1893 yılları arasında demiryolu hatlarına Almanların ağırlıkla sermaye yatırması ile Asya'da toplam 1000 kilometre yeni demiryolu inşa edilmiş, Alman sermayesi Anadolu'yu önemli ölçüde kontrol etmeye başlamıştı (Earle, 1924, s.33). Fransız sermayesi Belçika, İsviçre ve Avusturya sermayesi ile birlikte toplam 2 milyar 479 milyon kuruş, Alman sermayesi 2 milyar 273 milyon kuruş ve İngiliz sermayesi 754 milyon kuruş, yerli sermaye ise – Hicaz demiryolu ile- 428 milyon kuruşluk bir yatırım gerçekleştirdi (Eldem, 1970, s.164). Osmanlı'da demiryollarının toplam uzunluğu 1890'da 1.443 km iken, 1914'de 3.400 km'ye ulaştı (Issawi, 1982, s.54). Demiryolu inşası, devletlerin siyasi ve ekonomik nüfuz savaşı nedeniyle yabancı devletlerin inisiyatifinde gelişmekte ve emperyalizmin en önemli meselelerinden biri haline gelmekteydi (Akyıldız, 2005, s.46).

Demiryolları 'emperyalist' bir proje ve Birinci Dünya Savaşı öncesi devlet aklının önemli ayaklarından biri olarak değerlendirilmekte ve 20. yüzyılın hortlağı (the spectre of the twentieth century) olarak adlandırılmaktaydı (Earle, 1924, s.142). 19. yüzyıl sonunda Alman sermayesinin Osmanlı topraklarında demiryolu yatırımlarını yoğunlaştırması, Alman sanayileşmesi ve finans sermayesi arasındaki yakın ilişkiye dayanmaktaydı. Alman sanayisinde üretilen malların ve sermayenin ihraç edilmesi, Alman bankacılık sistemi tarafından desteklenmekteydi (Earle, 1924, s.48). Alman mühendislerin tasarımı yaptığı demiryollarında Alman işçilerin çalıştırılmaları, finansmanın Alman bankaları tarafından yapılması ve operasyonda Alman şirketlerin olması (Earle, 1924, s.35), Osmanlı coğrafyasını Alman sermayesinin nüfuz alanı haline getirmiş, ekonomide üretilen artığa Alman sermayesi Osmanlı Devleti ile birlikte ortak olmuştur. Osmanlı'da köylüler, Alman sermayesinin birikim yükünü, demiryolu yatırımları ile oluşan artı-değerin faiz ödemesini yaparak sırtlanmışlardı (Luxemburg, 1984 [1913]).

Alman sermayesinin demiryolu yatırımları, Abdülhamit'in Boğazdan Körfez'e kadar uzanan, İstanbul'u İzmir'e; Halep'i Şam, Beyrut, Musul ve Bağdat'a bağlayan bir demiryolu hattı hayali doğrultusunda Bağdat demiryollarının yapımı ile başladı (Earle, 1924, s.30-31). Osmanlı hükümeti güney illerin Anadolu ile iletişime geçmeksizin doğrudan İstanbul'a bağlanmasını, böylece Arap illerinde ayrılıkçı hareketlerin engellenmesini hedefliyordu (Earle, 1924, s.63). Osmanlı hükümetinin hedefi savunma gücünün demiryolları sayesinde artırılmasıydı (Akyıldız, 2005, s.47). İngilizlerin finanse edemeyeceği bu projede Almanların yer alması, Alfred von Caulla'nın Deutsche Bank'ın genel müdürü ile birlikte Haydarpaşa-İzmit demiryolunu Ankara'ya uzatma projesi ile Bağdat demiryollarının ilk kısmı Almanlar tarafından üstlenildi ve 99 yıl imtiyaz hakkı ile 15.500 Frank kilometre garantisi aldı. Demiryolu hattının finansmanında Düyun-u Umumiye İdaresi'nin demiryolunun geçeceği araziden toplayacağı vergiler ile garanti ödemelerinin finanse

edilmesi kararlaştırıldı. Anadolu Demiryolu Şirketi aynı zamanda Düyun-u Umumiye İdaresi'nde İngiliz alacaklıları temsil eden yönetim kurulu üyesi Sir Vincent Caillard'ı yönetim kuruluna alarak Düyun-u Umumiye İdaresi ile ilişkileri sağlamlaştırmayı ve İngiliz sermayesi ile işbirliği yapma amacını hayata geçirmek istese de bu konuda başarısız oldu (Earle, 1924, s.32).

3.2. Demiryolu Yatırımlarının Ekonomiye Etkileri

3.2.1. Dünya Ekonomisine Entegrasyona Etkileri

Demiryolu inşası ve buna bağlı olarak hızlanan ticari faaliyetler Batı Anadolu'da geleneksel tarımsal yapının hızlı biçimde parçalanmasına yol açarak, Osmanlı ekonomisini Avrupa sermayesine bağımlı kılmaktaydı (Ülker, 2021, s.58). Alman sermayesi tekstil sanayi için gerekli olan pamuğu; imalat sanayi için gerekli enerji kaynakları olan petrol ve kömürü demiryolları vasıtasıyla uzak mesafelerden getirtmekteydi (Akyıldız, 2005, s.44). Alman sermayesinin Osmanlı ekonomisindeki en önemli yatırımlarından biri Bağdat demiryolu projesiydi. Bağdat demiryolunun inşası konusunda Asya'yı bir uçtan diğer uca taşıyan ve İstanbul'u Suriye, Halep, Mekke ve Musul'a bağlayan bir hattı yapmanın teknik ve finansal zorluklarına karşın, Alman sermayesi açısından Osmanlı pazarının açılmasından kaynaklanan önemli avantajlar vardı (Earle, 1924, s.62). Osmanlı Devleti ve Almanya arasında dış ticaret ilişkilerinin hızlandığı bu dönemde Almanya'nın Osmanlı coğrafyasındaki sermaye yatırımları da artmaktaydı. 1888-1893 döneminde Almanya'dan Osmanlı'ya ihracat %350 arttı, Osmanlı'dan Almanya'ya ithalat ise %700 arttı (Earle, 1924, s.34). Adana'da pamuk ihracatında Bağdat Demiryolları Şirketi tarafından kurulan Deutsche Levantinische Baumwolle Gesellschaft Şirketi'nin desteği Osmanlı'nın pazar haline gelmesinde demiryolu siyasetinin doğrudan etkili olduğu görüşünü destekleyen bir gelişmeydi (Issawi, 1982, s. 121). 1902'de Bağdat demiryollarının inşası için yayınlanan padişah iradesinin ardından 1903 yılında bu demiryolunun inşaatını yapması amacıyla Bağdat Demiryolları Şirketi kuruldu. Hisselerinin %80'i Deutsche Bank'a, %10'u Anadolu Demiryolları Şirketi'ne, %10'u Osmanlı Hükümeti'ne ait olan Bağdat Demiryolları Şirketi, Alman Dışişleri Bakanı Baron von Schen'e göre Almanya'nın liderliğinde uluslararası karakteri olan bir Osmanlı girişimiydi (Earle, 1924, s.93).

3.2.2. Ulaşım Ekonomisine Etkileri

Demiryolunun kapitalist ilişkilerin üretilmesinde de önemli bir yeri olduğu görülmektedir. 1911 yılında personel sayısı binden fazla olan kurumlar içinde Osmanlı Bankası ve Tütün Rejisinin yanında Şark Demiryolları Şirketi (1868), Anadolu Demiryolları Şirketi (1888), Aydın Demiryolları (1856), İzmir-Kasaba Demiryolu (1863) ve Hicaz Demiryolu Şirketi (1903) de yer almaktaydı (Eldem, 1970, s.208). 19. yüzyılın sonunda binlerce işçi, uzak mesafelerden çalışma alanlarına demiryolları sayesinde güvenle ulaşabilmekte, Balkanlardan Zonguldak'a madende çalışmak için gelen işçiler ulaşımında demiryolunu kullanmaktaydı (Quataert, 2005, s.116). Buna karşın pazarın oluşumuna katkısı olan ulaşımın coğrafi olarak ulaşımı bütünleştirmesinde eksiklikler vardı ve demiryolu siyaseti, kıyı bölgelerin iç bölgelere bağlanmasında karayolları ile desteklenmediği için yetersiz kalmıştı (Eldem, 1970, s.165).

1911 yılında 13 bin çalışanı olan demiryollarında 16 milyon yolcu ve 2.6 milyon ton mal taşıyorlardı (Quataert, 2005, s.123-125). Yeni demiryolları İstanbul, Selanik, Beyrut'a temel tarımsal ürünleri taşımaktaydı (Quataert, 2005, s.131). Osmanlı ekonomisinde devam eden ikili ekonominin nedenlerinden biri zorlu coğrafi şartlardı ve bu nedenle ekonomide bütünlük sağlanamadı. Osmanlı ekonomisinde kent iaşesinin sağlanması iktisadi istikrar açısından önem sağlamakta, bu bağlamda İstanbul'da yerel halkın ve ordunun temel ihtiyaçlarının sağlanmasında uzak coğrafyalardan getirilen temel gıda maddeleri hayati önemdeydi. İstanbul'un ekmeğin üretimi için ihtiyaç duyduğu buğdayın Odesa, Marsilya ve Romanya'dan getirilmesi sorunu, demiryolu ulaşımı sayesinde çözülmüştü (Toprak, 1988, s.245).

3.2.3. Mali Sisteme Etkileri

19. yüzyılda gerçekleşen demiryolu yatırımları sadece emperyalizmin meselesi değil, aynı zamanda Osmanlı maliyesine doğrudan ve dolaylı etkileri nedeniyle Osmanlı maliyesinin de sorunlarından da biriydi. Demiryolu yatırımlarının Osmanlı maliyesine doğrudan etkisi kilometre garantisi için gelir ve faiz ödemelerinin yapılması, dolaylı etkisi ise demiryolu ulaşımının iktisadi hayata etkileriydi (Morawitz, 1978, s.305). 1888-1914 döneminde Anadolu demiryolu hattı güzergahından toplam getirisi 254.51 milyon Osmanlı lira olan vergi geliri toplanmakta, bu gelirden demiryolunu işleten yatırımcılara ödenen kilometre garantisi ise yaklaşık olarak 60.16 milyon Osmanlı lirasıydı (Birdal, 2010, s.2). 1902 sonrası dönemde Düyun-u Umumiye İdaresi tarafından imtiyazlı şirketlere verilen kilometre garantisi 1889 yılındaki düzeyinin yaklaşık 10 katından fazla artış gösterdi (Quataert, 2008, s.75). Demiryolu hatlarının geçtiği arazide kilometre başına gelir, kilometre garantisi olarak hükümet tarafından şirketlere ödenen meblağın oldukça

üzerindeydi. Sadece Selanik-Manastır demiryolu hattında 1892-1900 yılları arasındaki kilometre başına düşen gelirin ortalaması 6.850.000 Frank'tı ve 14.300.000 Frank değerindeki kilometre garantisinin oldukça altındaydı (Morawitz, 1978, s.318). Demiryolu hatları tarımsal verimliliği arttıran bir faktör olarak görülse de demiryolu hatlarının geçtiği Rumeli ve Batı Ege'de aşar vergisindeki artış en çok hava şartlarına bağlı olarak gerçekleşmekteydi (Morawitz, 1978, s.306). Demiryolu hatlarının geçmediği Trabzon ve Gümüşhane'de aynı oranda gerçekleşen vergi geliri artışları da göz önüne alındığında, demiryollarının geçtiği bölgelerden elde edilen vergi geliri artışında genel fiyat düzeyinde gerçekleşen artışların ve Düyun-u Umumiye İdaresi'nin vergi toplama yönteminin yarattığı etkinliğin payı olduğu görülmektedir (Özyüksel, 1988, s.90).

Osmanlı coğrafyasında ilk imtiyazlı yabancı demiryolu hattı olan İzmir-Aydın Demiryolu Hattı'nın yapımına 1856 yılında İngilizler tarafından başlandı ve bu hat 1866'da trafiğe açıldı (Earle, 1924, s.30). Batı Anadolu'daki İngiliz yatırımları sayesinde Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisine entegrasyonu sağlanmaktaydı (Kazgan, 1999, s.33). İzmir-Aydın demiryolunu üstlenen şirkete kilometre garantisi verilmiş, ayrıca demiryolu güzergâhındaki devlete ait mirî araziden çıkarılacak madenlerin işletilme hakkı, bina ve tesisler için arazi temini ve aynı güzergâhta başka bir şirketin demiryolu hattı inşa edilmesinin yasaklanması gibi pek çok imtiyaz tanınmıştı (Akyıldız, 2005, s.18-22; Eldem, 1970, s.157). Yaklaşık on yıl süren demiryolu inşası süresince demiryolunun kuruluş maliyetleri arttı ve demiryolu için taahhüt edilen 72 bin liralık teminat, 100 bin liraya çıkarıldı (Eldem, 1970, s.156).

1888 yılına kadar İngiliz ve Fransız yatırımlarının gerçekleştiği demiryolu yapımında Rumeli Demiryolu Şirketi'ne verilen imtiyaz haricinde Almanlar yatırım yapmadı. 1868-69 Rumeli Demiryolları inşası için Baron Hirsch'in Şark Demiryolları Şirketi'ne yıllık 22.000 Frank kilometre garantisi verildi ve 14.000 Frank'ı hükümet tarafından ödenmiş inşaat masrafı için %3 faizli 400 Frank değerinde 1.980 tahvil ihraç edildi (Eldem, 1970, s. 157). 1878 Berlin Antlaşması ile Rumeli Demiryolundaki pek çok hat bağımsızlığını ilan eden yeni ulus-devletlere devredildi. Anlaşma sonrası Köstence-Çernovoda hattı Romanya'ya devredilirken, Rusçuk-Varna Hattı 1888 yılında Baron Hirsch tarafından 94.5 milyar Frank'a Bulgaristan'a devredildi (Morawitz, 1978, s. 307-308). Berlin Antlaşması devletin gelir sağlayacağı demiryolu yatırımlarının devredilmesi ile hem Osmanlı bütçesinde demiryolundan sağlanan gelirin azalmasına neden olurken, diğer yandan yaşanan gelişmeler banker ve demiryolu yatırımcısı olan Baron Hirsch'in zenginleşmesine yol açmaktaydı. Berlin Antlaşması sonucunda 1878-1908 döneminde Osmanlı coğrafyasına, pek çok işçi ve iş arayan genç göç etmeye başlamıştı (Fuhrmann, 2020, s.311). Berlin Antlaşması (1878) ile birlikte Osmanlı demiryollarının önemli bir kısmının kaybedilmesi sonrasında Baron Hirsch'den demiryolu yapmaya devam etmesinin istenmiş ve 1890'da imzalanan bir anlaşma ile Alman bankaları demiryolu yatırımına başlamıştır. Bu dönem Alman yatırımcılar doğrudan sermaye yatırımı olarak demiryollarına yönelirken, bu yatırımların finansmanı Alman bankaları tarafından üstlenilmekteydi. 1902'de Osmanlı hükümeti 160-170 milyon Frank tutarında zarara uğrarken, Baron Hirsch önemli bir servete sahip olmuştu (Geyikdağı, 2011, s.84).

Demiryolu hatlarının inşası ve kullanımı boyunca şirketlere pek çok farklı devlet teşviki verildi. Bağdat Demiryolları Şirketi'nin demiryolu güzergâhında kömür madeni çıkarıp kullanması halinde gelirlerin vergi dışı bırakılması demiryolu hatlarının kuruluş sözleşmesinin maddeleri arasında yer almaktaydı (Earle, 1924, s.78-79). Hükümet şirketten iyi niyet göstergesi olarak 30 bin sterlin değerinde Osmanlı tahvilini İstanbul Bankası'nda tutmak dışında herhangi bir güvence talep etmedi. İstanbul-Halep ve Bağdat-Basra Körfezi hatları için hükümet tarafından her kilometre için toplam 275 bin Frank değerinde Osmanlı tahvilinin verilmesi taahhüdüyle şirket çalışmalarına başladı (Earle, 1924, s.77). Osmanlı hükümeti tahvil ödemeleri için demiryolu güzergâhından toplanacak olan vergileri garanti olarak gösterdi. Eğer yıllık brüt işletme kazancı olarak şirket kilometre başına 45.000 Frank kazanç elde edemezse, hükümet eksik kalan miktarı her yıl şirkete ödemeyi taahhüt etti. Buna karşın eğer yıllık brüt kazanç 55.000 Frank'a kadar ise artan gelirin tamamı Osmanlı Hükümeti'ne, 55.000 Frank'ın üzerinde olursa gelirin %60'ı hükümete, %40'ı şirkete ödenecekti. Yeni açılan güzergâhlar için ise Osmanlı Hükümeti şirkete 350 bin Frank geri ödeme yapacaktı (Earle, 1924, s.77-78). Demiryolu hattı boyunca 20 km'lik alanda şirketin madencilikten ve arkeolojik kazı yapma hakkından başka, özel arazilerin kamulaştırılmasında önceliğe sahip olması da imtiyaz sözleşmesinde yer alan maddelerden biriydi (Earle, 1924, s.78). 1908 yılında Bağdat Demiryolları hattının uzatılması için 180 milyon Frank değerinde ikinci ve üçüncü seri devlet tahvilleri çıkarıldı. Şirketin kilometre garantisi olarak demiryolunun geçeceği Konya-Adana ve Halep'in ağnam vergi gelirleri gösterildi (Earle, 1924, s.96). Demiryolu inşasında kullanılacak ve ithal edilecek ürünler ithalat vergisi dahil üretim ve satın alınması sırasında ödenecek tüm vergilerden istisna tutulmuş, arazi ve sermaye kazançları ve enerji kaynaklarının kullanımında vergi ödemeyen şirketin hisse senetleri de damga vergisinden istisna edilmişti. Diğer şirketlerin ödedikleri vergilerden muaf tutulan ve kilometre garantisi adı altında hazine tarafından güvence sağlanan demiryolu yatırımlarına yönelik olarak Avrupalılar padişahın bu yolla İmparatorluğu ipotek ettirdiği değerlendirmesini yapmaktaydılar. Bununla birlikte demiryolu şirketi ile yapılan sözleşmede Bağdat demiryolu güzergâhında yabancı

yerleşim yerlerine müsaade edilmeyeceği maddesinden dolayı, padişahın İmparatorluğu ipotek ettirmekle beraber, en azından mülkiyetini elinde tuttuğuna yönelik değerlendirmeler yapılmıştır (Earle, 1924, s.84).

Osmanlı ekonomisindeki üretken sermaye yatırımları arasında gösterilen demiryolu yatırımları, tarımsal üretimde verimliliği arttırarak tarımsal meta üretimine dayalı ihracatı desteklemekle birlikte, artığın bölüşümde eşitsizlikleri keskinleştirmekteydi. Bunlardan en önemlisi aşar vergisinin artan oranları nedeniyle köylüler üzerindeki vergi yükünün artmasıydı. Diğer ise demiryolu şirketlerine yönelik olarak yapılan harcamaların bütçe açıklarını arttırmasıydı. Osmanlı ekonomisine yatırım yapmak isteyen Avrupalı sermayedarların ürkütülmemesi gerektiği argümanı ile demiryolu şirketlerinin süresi dolmuş olan imtiyazlarının süresi uzatıldı. Benzer biçimde demiryolu hattı inşasında sözleşme koşullarını yerine getirmeyen şirketlerin faaliyetlerinin durdurulması sözleşme maddesi uygulanmadı ve imtiyazların uzatılması istisnasız her yatırım için tekrarlandı (Akyıldız, 2005, s.86). Yahya Tezel'in verilerine göre (1994), 1899-1909 yılları arasında hükümetin verdiği kilometre garantileri yaklaşık olarak 26 milyon sterlin, yılda ise ortalama 2.6 milyon sterlinde ve bu meblağ demiryollarına yatırılan yabancı sermayenin sadece %5'ine eşitti (Issawi, 1982, s.57). İmtiyazlı demiryolu yatırımlarının gerçekleşmesinde finans ve üretken sermaye yatırımları arasındaki bağlantıda devletin rolü önemliydi. Bu bağlamda yatırımların ihale süreçleri ile mülkiyet haklarının düzenlenmesi, ihale koşullarında yer alan maddeler ile şirketlere yönelik arazi temini ve vergi teşviklerinin sağlanması ile Avrupa sermayesine bağımlı finansallaşma sürecini desteklenecek biçimde doğrudan yabancı sermaye yatırımları kabul edilmekte ve bu yatırımların finansmanında borçlanmaya başvurulmaktaydı.

3.3. Dış Borçlanma ve Demiryolu Yatırımları

Demiryolu yatırımlarını finanse etmek için dış borçlanmaya başvurulması Osmanlı ekonomisinin mali bağımlılığını da arttırmaktaydı. Demiryolu hatları için alınan borçların itibari değerinin oldukça altında bir miktarı hazineye girmektedir. Tablo 1'de 1871-1913 yılları arasında demiryolu şirketlerinin hatların yapımı ve benzeri giderleri için aldığı borçlar yer almaktadır. 1871'de Rumeli Demiryolları'nın yapımı için alınan 5.7 milyon sterlin ikramiyeli borcunun 4.05 milyon sterlini hazineye girmişti (Velay, 1978, s.184). 1896'da Osmanlı Bankası ve Rumeli Demiryollarına olan borcun ödenmesi ve bazı olağanüstü giderlerin karşılanması için yapılan 2.98 milyon sterlin borcun 2.47 milyon sterlini hazineye girmiştir. 1894 Borçlanmasının amortisman süresi Şark Demiryolları'na verilen imtiyaz süresine tekabül edecek biçimde hesaplanmıştı. Bu imtiyaz 1958'de sona ereceğinden aynı tarihte borç da tamamen itfa edilmiş olacaktı (Velay, 1978, s.432). 1896 Borçlanmasında borç gelirinden 200 bin TL Düyun-u Umumiye İdaresi'ne tevdi edilecek, masraflar çıktıktan sonra kalan net miktar Osmanlı Bankası'na yatırılacaktı. Osmanlı hükümetine İltisak Demiryolları Şirketi tarafından inşa edilmiş olan demiryolları üzerinde birinci dereceden ipotek hakkı veriliyordu (Velay, 1978, s.434).

19. yüzyılda Osmanlı demiryolları hatlarının inşa edilmesi süreci, dış borçlanma sürecinden bağımsız olarak ele alınamaz. Demiryolu yatırımlarında yer alan kuruluş sermayeleri, hisse senedinin yanı sıra Osmanlı tahvillerinden oluşmaktaydı. Fransız şirketin Selanik-İstanbul hattına bağladığı sermayede toplamı 160 milyon Frank'a eşit olacak tahvillerin 155 milyon Frank'ı ödenmişti (Velay, 1978, s.369). Deutsche Bank, Selanik- Manastır demiryolu hattını 1890 yılında yaptığında elinde 1893-1901 yılları arasında faiz getirisini %4 ile %6 arasında değişen Esham-ı Mümtaze adı verilen borçlanma senetleri vardı (Velay, 1978, s.375). Bu hattın yapımında Alman şirket 60 milyon Frank değerinde 3 farklı seride %3 faizli tahvilat (tahvil) çıkarmıştı (Velay, 1978, s.375). Şark Demiryolları Şirketi 1895 yılında kurulurken Osmanlı hükümetinden %7 faiz ile 31 senede itfası olan 23 milyon avans almıştı. 1894 yılında hükümet Şark Demiryolu Şirketi'ne avansını ödemek için %4 faizle 1.6 milyon Sterlin (40 milyon Frank) değerinde yeni istikraz (tahvil) çıkarttı. Çıkarılan yeni tahvillerin geliri ile demiryolu şirketine 1.500 Frank kilometre garantisi verildi (Velay, 1978, s.381). 1856 yılında ilk imtiyazlı demiryolu hattı olarak inşa edilen İzmir-Aydın hattı, %6 faiz oranı ile garanti edilmişti ve imtiyaz süresi 1935 yılına kadar sürdü (Velay, 1978, s.399). Anadolu Demiryolu Şirketi %4 faizli 500 Frank itibari değeri olan 113.120 adet tahvil ihracı ile 99 yıl imtiyaz ile toplam 56.560.000 Frank sermaye ile kuruldu (Velay, 1977, s.394). Bağdat Demiryolunun I, II. ve III. Planları için dış borçlanmaya gidildi. İlk plan için 1904 yılında 2.350.414 Osmanlı lirası değerinde %4 faizle borçlanıldı (Parvus, 1977, s.121). Benzer biçimde aynı yıl II. ve III. Plan için 9.1 milyon sterlin itibari değerinde istikraz çıkarıldı ve hazineye giren miktar sadece 8.9 milyon sterlinde. Demiryollarının karlılığı Osmanlı tahvillerinin değer kazanmasına, tahvillerin değer kazanması da Osmanlı maliyesinin istikrarına bağlıydı.

Tablo 1: Demiryolu Yatırımlarının Finansmanı için Yapılan Dış Borçlanmalar

Yıl	Borçlanma Gerekçesi	Faiz Oranı	Borcun İtibari Değeri	Hâzineye Giren Tutar
1871	Rumeli Demiryolları	6	5.7 milyon sterlin	4.05 milyon sterlin
1894	Şark Demiryolları için alman borcun tasfiyesi	4	1.6 milyon sterlin	1.4 milyon sterlin
1896	Osmanlı Bankası ve Rumeli Demiryollarına olan borcun ödenmesi ve bazı olağanüstü giderlerin karşılanması	5	298 milyon sterlin	247 milyon sterlin
1908	Bağdat Demiryolları II. ve III. Planı	4	9.1 milyon sterlin	8.9 milyon sterlin
1910	İzmir-Kasaba Demiryolu Şirketi aracılığıyla Soma-Bandırma Demiryolunun yapımı	4	1.57 milyon sterlin	1.35 milyon sterlin
1911	El-Hudeyde-San'a Demiryolu ve ek hat yapımı	4	0.91 milyon sterlin	0.75 milyon sterlin
1913	Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından çıkartılan ve Konya Ovası sulama projesinden doğan borca tahsis edilen tahvillerin ödenmesi	5	0.75 milyon sterlin	0.75 milyon sterlin

Kaynak: Kıray, E. (1993). *Osmanlı'da ekonomik yapı ve dış borçlar*. İstanbul: İletişim Yayınları, s. 209-220.

4. Değerlendirme ve Sonuç

Yabancı demiryollarının Osmanlı ekonomisi üzerindeki etkisi, uluslararası sermayenin beklentileri ve Osmanlı ekonomisinde yaşanan değişim ile birlikte değerlendirilmez. 19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinde kapitalizme entegrasyon sürecinin tamamlayıcısı olarak demiryolu yatırımları, dönemin askeri gerekliliklerinin yanı sıra tarımsal üretimin ihracatını destekleyen bir altyapı yatırımı olması nedeniyle de önem kazanmaktaydı. Aynı zamanda bu yatırımlar yatırım yapan ülkelerin emperyalist nüfuz alanını genişletmesinde başvurdukları borçlanma politikasının bir aracı olarak, Osmanlı dış borçlanma sürecinde de önemli bir rol oynamaktaydı. Çalışmanın sınırları içinde yabancı demiryolu yatırımlarının Osmanlı ekonomisinde yarattığı etkiler, devlet-sermaye ilişkisi bağlamında yatırımların Osmanlı mali sisteminde yarattığı etkilere odaklanarak incelendi.

Yabancı demiryolu yatırımları, tarımsal meta üretiminin ihracı ve dış borçlanma ile dışa açılan Osmanlı ekonomisinde, yabancı sermaye ihracını tamamlayan bir gelişme olarak Osmanlı ekonomisi ve mali sistemi üzerinde doğrudan etkilere sahipti. 19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisine entegrasyonunda tarımsal ürünlerin ihracına dayalı dış ticaret ilişkilerinin geliştirmesinde demiryolu yatırımlarının rolü önemliydi. Bu bağlamda, yabancı demiryolu yatırımları, Osmanlı ekonomisinin kapitalizme entegrasyonunda devlet-sermaye ilişkilerinin izlenmesi açısından da önemli bir alandı. 19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinin en temel sorunlarından biri tarımsal ürünlerin vergilendirilmesinde karşılaşılan yapısal sorunlar nedeniyle vergi gelirlerinin etkin biçimde toplanamamasıydı. Demiryolları hatlarının geçtiği bölgelerde aşar vergisinin toplanmasında, yine bu yatırımlarda etkili olan Düyun-u Umumiye İdaresi ile birlikte yatırımların vergilerin tahsilatında etkinliği ve toplanan vergi gelirini arttırdı. Özellikle bütçe açığı sorunu yaşanan Osmanlı mali sistemi açısından yabancı demiryolu yatırımların en olumlu yönü, aşar vergisinin toplanmasında yarattığı etkinlik olmuştur. Demiryolu hatları ile kıyı bölgelerin iç bölgelere bağlanması ile ikili ticaret anlaşmaları ile başlayan dışa açık liberal ticaret politikasına uygun biçimde, temel tarımsal ürünlerin ihracına dayalı bir ekonomik yapının oluşması söz konusu oldu. Bu gelişme Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisine entegrasyonunu desteklemekteydi. Aynı zamanda bir altyapı yatırımı olan demiryolu yatırımları, sermaye birikimini hızlandırmakta ve sermayenin uluslararasılaşma düzeyini muazzam düzeyde arttırmaktaydı.

Yabancı demiryolu yatırımlarının 19. yüzyıl Osmanlı devletine yönelik olarak gerçekleştirilmesinde Avrupa ülkelerinin iktisadi amaçları ve emperyalist nüfuz alanını genişletme yönündeki ekonomi-politikaları etkin bir rol oynadı. Demiryolu yatırımlarını gerçekleştiren şirketlerin yönetim kurulu üyeleri içinde Düyun-u Umumiye İdaresi yönetim kurulu üyelerinin yer alması, Osmanlı dış borçlanma sürecini de etkilemekteydi. Demiryolu yatırımlarının finansmanında dış borçlanmaya başvurulması, Osmanlı ekonomisinde dış borçlanma sürecindeki öncelikleri ve borçların kullanım alanlarını da etkilemekteydi. Bu açıdan ele alındığında bu yatırımların karlılığı, Osmanlı tahvillerinin değer kazanmasına, Osmanlı tahvillerin değer kazanması ise Osmanlı maliyesinin istikrar kazanmasına bağlıydı.

Yabancı demiryolu projelerinde sermayeler arası rekabetin artması, Osmanlı mali sisteminin Avrupa sermayesine olan bağımlılığını arttırmaktaydı. Aşar vergisinin toplanmasından, farklı bölgelerden göçmen işçilerin ulaşımının sağlanmasına kadar pek çok alanda önemli işlemlere sahip bir altyapı yatırımı olarak demiryolları, Düyun-u Umumiye İdaresi ile işbirliği içinde Osmanlı maliyesinde Avrupa mali denetimini arttırmaktaydı. Kilometre garantili imtiyazlı yabancı demiryolu yatırımları, Osmanlı hazinesinde yarattığı mali yükü bütçe açıklarının kronikleşmesine ve yeni borçların alınmasına neden olmaktadır. Demiryolu hatlarının geçtiği güzergahta toplanacak olan aşar vergisi gelirinin kilometre garantisi olarak yabancı demiryolu şirketlerine tahsis edilmesi, dış borçlanmanın şartları ve borç denetiminin Düyun-u Umumiye İdaresi'ne bırakılması, 19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinde yaşanan bağımlı finansallaşma sürecini derinleştirmekteydi.

Osmanlı ekonomisinde yabancı demiryolu yatırımları finans ve üretken sermayenin uluslararasılaşmasını hızlandırmakta, bütçe kaynaklarının kilometre garantisi mekanizması ile yabancı sermayeye transferini mümkün kılmakta ve yatırımların finansmanında dış borçlanma ile mali bağımlılığın artmasına neden olmaktadır. Kilometre güvenceli demiryolu yatırımlarında karşılaşılabilecek maliyetler Osmanlı Hazinesi tarafından finanse edildiği sürece yabancı sermaye açısından kârlı ve risksiz bir yatırım alanı açılmaktaydı. Buna karşın demiryolu yatırımlarının zararları, kilometre garantisi olarak toplanan aşar vergisini ödeyen toplumsal kesimlere yüklenmekteydi.

Etik Kurul Onayı: Etik kurul onayı gerekmemektedir.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız

Çıkar Çatışması: Yazarlar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazarlar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Ethics Committee Approval: Ethics committee approval is not required.

Peer Review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The authors have no conflict of interest to declare.

Grant Support: The authors declare that this study has received no financial support.

Yazarın ORCID ID'si / ORCID ID of the author

Başak ERGÜDER 0000-0003-0804-4254

KAYNAKLAR / REFERENCES

- Akyıldız, A. (2005). *Anka'nın sonbaharı: Osmanlı'da iktisadi modernleşme ve uluslararası sermaye*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Blaisdell, D. C. (1979). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa mali denetimi: Düyunuumumiye*. (A. İ. Dalgıç, Çev.). İstanbul: Doğu-Batı Yayınları.
- Birdal, M. (2010). *The political economy of Ottoman public debt insolvency and European financial control in the late nineteenth century*. New York, NY: Tauris Academic Press.
- Conte, G., & Sabatini G. (2014). The Ottoman external debt and its features under European financial control (1881-1914). *Journal of European Economic History*, 43(3), 69-96.
- Conte, G. (2019). Ottoman and Greek sovereign debt and bankruptcy: a long-term comparative analysis. *The Journal of European Economic History*, 48(2), 111-123.
- Earle, E. M. (1924). *Turkey, the great powers, and the Bagdad railway*. New York, NY: The Mcmillian Company.
- Eldem, V. (1970). *Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi şartları hakkında bir tetkik*. İstanbul: İş Bankası Yayınları.
- Eldem, E. (1999). *Osmanlı bankası tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- Eldem, E. (2005). Ottoman financial integration with Europe: foreign loans, the ottoman bank and the ottoman public debt. *European Review*, 13(3), 431-445.
- Eldem, E., Laiou, S., & Kechriotis, V. (2017). The economic and social development of the port cities of the southern Black Sea coast and hinterland, late 18th – beginning of the 20th century, *Corfu: Ionian University, Black Sea Project Working Papers* vol: V.
- Geyikdağı, N. (2011). *Foreign investment in the Ottoman Empire: International trade and relations: 1854-1914*. London, New York, NY: Tauris Academic Studies Press.
- Harvey, D. (2004). *Yeni emperyalizm*, (H. Güldü, Çev.). İstanbul: Everest Yayınları.
- İslamoğlu-İnan, H. (1983). Osmanlı tarihi ve dünya sistemi: Bir değerlendirme. *Toplum ve Bilim Dergisi*, 23(1), 9-39.
- Issawi, C. (1982). *An economic history of the Middle East and North Africa*. New York, NY: Colombia University Press.
- Karpat, K. (2002). *Studies on Ottoman social and political history: Selected articles and essays*. Leiden, Boston, Köln: Brill Publish.
- Kazgan, G. (1999). Küreselleşen kapitalizm ve Osmanlı ekonomisinin sömürgeleşmesi: 19. yüzyıl sonundan birinci dünya savaşına, *İktisat Dergisi*, 394, 25-36.
- Keyder, Ç. (2003). *Türkiye'de devlet ve sınıflar*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Luxemburg, R.(1984)[1913]. *Sermaye birikimin tarihsel koşulları* (2. bs). İstanbul: Kaynak Yayınları.
- Morawitz, C. (1978). *Türkiye maliyesi*. Ankara: Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayınları.
- Öztürk, Ö. (2006). Emperyalizm kuramları ve sermayenin uluslararasılaşması. *Praksis Dergisi*, 15, 271-309.
- Özyüksel, M. (1988). *Osmanlı-Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Arba.
- Pamuk, Ş. (2001). The price revolution in the Ottoman Empire reconsidered. *International Middle East Studies*, 33,69-89.
- Pamuk, Ş. (2004). The evolution of financial institutions in the Ottoman Empire, 1600-1914. *Financial History Review*, 11(1), 7-32.
- Pamuk, Ş. (2005a). *Osmanlı ekonomisinde bağımlılık ve büyüme*. İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.
- Pamuk, Ş. (2005b). Seçici kurumsal değişim ve Osmanlı'nın uzun ömürlülüğü. *Toplumsal Tarih Dergisi*, 134, 34-42.
- Pamuk, S. (2014). *Türkiye'nin 200 yıllık iktisadi tarihi*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Pamuk, Ş. (2022). Cumhuriyetin devraldığı Osmanlı mirası. M.Ö. Alkan (Ed.), *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e süreklilik ve değişim: Zafer Toprak armağanı içinde* (s.65-81). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Parvus, A. (1977). *Türkiye'nin mali tutsaklığı* (M. Sencer, Çev.). İstanbul: May Yayınları.
- Quataert, D. (2005). *The Ottoman Empire:1700-1922*. Cambridge: Cambridge University Press.

- Quataert, D. (2008). *Anadolu'da Osmanlı reformu ve tarım* (A. Z. Gündoğan ve N. Ö. Gündoğan, Çev.). İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Terzibaşoğlu, Y. ve Kaya, A. Y. (2021). 19. yüzyılda Balkanlar'da toprak rejimi ve emek ilişkileri. U Karakoç ve A.Y. Kaya (Ed.), *İktisat tarihinin dönüşü: Yeni yaklaşımlar ve tartışmalar içinde* (s.49-105). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Tezel, Y. (1994). *Cumhuriyet döneminin iktisadi tarihi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Toprak, Z. (1988). İktisat tarihi. S Akşin (Ed.), *Türkiye Tarihi 3: Osmanlı Devleti 1600-1908 içinde* (s.191-249). İstanbul: Cem Yayınevi.
- Toprak, Z. (1998). Osmanlı Bankası ve 'tarihten izler'. *Toplumsal Tarih Dergisi*, 50, 15-22.
- Toprak, Z. (2010). Kuresellesme evreleri ve Türkiye'de finansal yapının evrimi. Ç. Keyder (Ed.), *Kuresellesen İstanbul'da ekonomi içinde* (s. 85-90). İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi Yayınları.
- Ülker, E. (2021). Emperyalizm, anti-emperyalizm ve Osmanlı İmparatorluğu, *Eğitim Bilim Toplum Dergisi*, 75 (19), 54-85.
- Velay, A. Du (1978). *Türkiye maliye tarihi*. Ankara: Maliye Bakanlığı Yayınları.
- Wallerstein, I. (1979). The Ottoman Empire and the capitalist World-Economy: Some questions for research, *Review (Fernand Braudel Center)*, 2(3), 389-398.
- Yerasimos, S. (1975). *Az gelişmişlik sürecinde Türkiye 2: Tanzimattan I. Dünya Savaşı'na* (Babür Kuzucu, Çev.). İstanbul: Gözlem Yayınları.
- Zürcher, E. J. (1998). *Modernleşen Türkiye'nin tarihi*. İstanbul: İletişim Yayınları.

Atf Biçimi / How cite this article

Erguder, Basak. (2023). 19. yüzyıl Osmanlı ekonomisinde devlet-sermaye ilişkileri: Yabancı demiryolları örneği. *Maliye Çalışmaları Dergisi-Journal of Public Finance Studies*, 2023; 70, 46-60. <https://10.26650/mcd2023-1352623>