TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ÇUKUROVA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANA BİLİM DALI

DÜNYA EKONOMİSİNDE ANA DÖNÜŞÜMLER VE GELECEK: 1500 VE SONRASI

Erdem Selman DEVELİ

DOKTORA TEZİ

ADANA / 2020

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ÇUKUROVA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANA BİLİM DALI

DÜNYA EKONOMİSİNDE ANA DÖNÜŞÜMLER VE GELECEK: 1500 VE SONRASI

Erdem Selman DEVELİ

Danışman: **Prof. Dr. Muammer TEKEOĞLU**

Jüri Üyesi: **Prof. Dr. Neşe ALGAN**

Jüri Üyesi: **Prof. Dr. İlter ÜNLÜKAPLAN**

Jüri Üyesi: **Prof. Dr. İbrahim ÖRNEK**

Jüri Üyesi: **Prof. Dr. Seyhan TAŞ**

DOKTORA TEZİ

ADANA / 2020

Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne;

Bu çalışma, jürimiz tarafından İktisat Ana Bilim Dalında DOKTORA TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Başkan: Prof. Dr. Muammer TEKEOĞLU
(Danışman)

Üye: Prof. Dr. Neşe ALGAN

Üye: Prof. Dr. İlter ÜNLÜKAPLAN

Üye: Prof. Dr. İbrahim ÖRNEK

Üye: Prof. Dr. Seyhan TAŞ

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim elemanlarına ait olduklarını onaylarım.
…/…/2020

Prof. Dr. Serap ÇABUK
Enstitü Müdürü

NOT: Bu tezde kullanılan ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'ndaki hükümlere tabidir.

ETİK BEYANI

Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde ve ortaya çıkan sonuçlarda herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim. …. / …. / 2020

Erdem Selman DEVELİ

ÖZET

DÜNYA EKONOMİSİNDE ANA DÖNÜŞÜMLER VE GELECEK: 1500 VE SONRASI

Erdem Selman DEVELİ

Doktora Tezi, İktisat Ana Bilim Dalı
Danışman: Prof. Dr. Muammer TEKEOĞLU
Temmuz 2020, 190 sayfa

1500 yılında Asya, bölgesel anlamda dünyanın en güçlü ekonomisi olarak ön plana çıkarken, Asya'ya bu gücü kazandıran en büyük iki ekonomi ise Çin ve Hindistan'dır. Ancak dünyanın geri kalanına kıyasla çok daha gelişmiş bir ekonomiye sahip olan bu bölgenin, Coğrafi Keşiflerin de etkisiyle yavaş yavaş gücünü kaybetmeye başladığı görülmektedir. Bu keşifler ve sonrasında ortaya çıkan sömürgecilik hareketleri nedeniyle Asya, Afrika ve Amerika Kıtaları, Avrupalıların kontrolü altına girmiştir. Asya'dan ipek, pamuk ve baharat; Afrika'dan köle ve değerli madenler; Amerika'dan ise altın, gümüş ve gıda maddeleri, özellikle Portekiz, İspanya, İngiltere, Hollanda ve Fransa aracılığıyla Avrupa'ya taşınmıştır. Bu sayede dünya ekonomisinin merkezi de Asya'dan Avrupa'ya kaymıştır.

Bu süreçten en çok kazançlı çıkan ülke ise İngiltere olmuştur. 18. yüzyılın sonlarına doğru ortaya çıkan Sanayi Devrimi sayesinde, İngiltere dünyanın en güçlü ekonomilerinden biri haline gelmiştir. Önce Kıta Avrupa'sına daha sonra ise Amerika'ya yayılan Sanayi Devrimi, başta Amerika olmak üzere birçok ülkenin gelişmesine katkı sağlamıştır. İngiltere'de Sanayi Devrimi'nin ortaya çıktığı dönemlerde bağımsızlığını kazanan Amerika, sanayi yatırımları sayesinde sonraki yüz yıl boyunca hızlı bir şekilde büyümüştür. 1914 yılında patlak veren 1. Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa ülkelerini ekonomik anlamda zor günler beklerken, Amerika ise bu süreçten güçlenerek çıkmıştır. Ancak tüm bu ekonomik gücüne rağmen 1929 yılında yaşanan Büyük Buhran'dan en çok etkilenen ülkelerden biri olan Amerika, 2. Dünya Savaşı ile birlikte tekrar eski gücüne kavuşmuştur. Böylece Sanayi Devrimi ile birlikte dünya ekonomisinin merkezi Asya'dan Avrupa'ya kayarken, özellikle 20.

yüzyılın ikinci yarısı ile birlikte bu güç artık Amerika'ya geçmiştir.

21. yüzyıla gelindiğinde ise Amerika, hâlâ dünyanın en güçlü ekonomisidir. Ancak, özellikle teknoloji yatırımları sayesinde hızlı bir şekilde büyüyen Asya ülkeleri, Amerika merkezli dünya ekonomisindeki hâkimiyetin yüzyıllar sonra tekrar Asya'ya kaymasının çok da uzak bir ihtimal olmadığını gösteriyorlardı.

Özellikle son yirmi yılda yaptığı yatırımlarla önemli sektörlerde dışa bağımlılığı azaltmaya çalışan, sanayi üretimini artıran ve teknoloji yatırımlarını hızlandıran Türkiye ise bu sayede bölgenin en güçlü ekonomilerinden biri haline gelmiştir. Ancak Türkiye sadece kendi bölgesinin değil aynı zamanda dünyanın en güçlü ekonomilerinden biri olmak için çabalamaktadır. Mevcut şartlarda bu hedefinden uzak gibi görünen Türkiye'nin, uzun vadede ise bu hedefe ulaşacağı tahmin edilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Dünya ekonomisi, dönüşüm, merkantilizm, coğrafi keşifler, sanayi devrimi, teknoloji, 21. yüzyıl.

ABSTRACT

THE MAIN TRANSFORMATIONS IN THE WORLD ECONOMY AND THE FUTURE: 1500 AND BEYOND

Erdem Selman DEVELİ

Ph.D. Thesis, Department of Economics
Supervisor: Prof. Dr. Muammer TEKEOĞLU
July 2020, 190 pages

In 1500, while Asia came to the fore as the world's powerful economy in the regional sense, the two biggest economies were China and India that gave this power to Asia. However, this region, which had a much more developed economy compared to the rest of the world, seems to be gradually losing its power with the effect of geographical discoveries. Due to these discoveries and following colonial movements, the continents of Asia, Africa and America have come under the control of the Europeans. Silk, cotton and spices from Asia; slave and precious metals from Africa; gold, silver and foodstuffs from America were moved to Europe, especially through Portugal, Spain, England, Netherlands and France. Thus, the center of the world economy shifted from Asia to Europe.

England has been the most profitable country from this process. Thanks to the Industrial Revolution that emerged towards the end of the 18th century, England became one of the most powerful economies in the world. The Industrial Revolution, which firstly spread to Continental Europe and then to America, contributed to the development of many countries, especially America. America, that gained its independence in the periods when the Industrial Revolution emerged in England, has grown rapidly over the next hundred years thanks to its industrial investments. After the First World War, which erupted in 1914, while European countries had hard times ahead economically, America came out of this process by getting stronger. Although, despite all this economic power, America, one of the most affected countries by the Great Depression experienced in 1929, regained its strenght with the Second World War. Thus, with the Industrial Revolution, while the center of the world economy

shifted from Asia to Europe, especially with the second half of the 20th century, this power has passed to America now.

By the 21th century, America is still the strongest economy in the world. However, Asian countries, which grew rapidly thanks to technology investments, showed that the domination of the American-centered world economy is not a distant possibility to shift back to Asia after the centuries.

Turkey, also that tries to reduce foreign dependency on important sectors, increases industrial production and accelerates technology investments especially in the last twenty years; hence has become one of the most powerful economies in the region. Turkey strives to become one of the most powerful economy not only in its own region but also all over the World. In the present context, this goal seems far from Turkey, however in the long term, it is estimated to reach this goal.

Keywords: World economy, transformation, mercantilism, geographical discoveries, ındustrial revolution, technology, 21st century.

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın ortaya çıkmasında birçok değerli insanın katkısı bulunmaktadır. Her şeyden önce yapıcı eleştirileri ve çalışmanın her aşamasında değerli görüş ve katkıları ile yol gösteren tez danışmanım Prof. Dr. Muammer TEKEOĞLU'na, fikirlerinden ve birikimlerinden istifade ettiğim Prof. Dr. Neşe ALGAN ve Prof. Dr. İlter ÜNLÜKAPLAN'a, kıymetli jüri üyeleri Prof. Dr. İbrahim ÖRNEK ve Prof. Dr. Seyhan TAŞ'a teşekkürü bir borç bilirim.

Tez çalışmam boyunca tavsiyeleri ile her zaman yardımcı olan Prof. Dr. Murat DOĞANLAR'a ve değerli arkadaşım Öğr. Gör. Dr. Orhan CENGİZ'e teşekkürlerimi sunarım.

En özel teşekkür ise sizlere. Üstümdeki emekleri bu satırlara sığmayacak kadar fazla olan değerli aileme ve oldukça yoğun ve stresli geçen tez çalışmam boyunca her zaman yanımda olan sevgili eşime sonsuz teşekkürler.

Bu çalışma SDK-2017-7398 kodlu proje kapsamında Çukurova Üniversitesi Bilimsel Araşırma Projeleri tarafından desteklenmiştir.

Erdem Selman DEVELİ

Adana, Temmuz/2020

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET ..... **iv**
ABSTRACT ..... **vi**
ÖNSÖZ ..... **viii**
KISALTMALAR ..... **xi**
TABLOLAR LİSTESİ ..... **xii**
ŞEKİLLER LİSTESİ ..... **xiii**

BÖLÜM I

GİRİŞ

1.1. Araştırma Problemi ve Gerekçesi 1
1.2. Çalışmanın Amacı 1
1.3. Çalışmanın Önemi 2
1.4. Çalışmanın Kapsamı ve Sınırlılıkları 2
1.5. Çalışmanın Planı 3

BÖLÜM II

1400'LÜ YILLARIN DÜNYA EKONOMİSİNİN PANORAMASI

2.1. Avrupa'nın Durumu 6
2.2. Ortadoğu Bölgesi ve Osmanlı Coğrafyası 11
2.3. Asya Bölgesi'nin Durumu 17

BÖLÜM III

AVRUPA'NIN YÜKSELİŞİ VE DÖNÜŞÜMÜNÜ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

3.1. Yükselişin Kaynakları Üzerine Teorik Argümanlar 25
3.1.1. Merkanilizm ve Etkileri 25
3.1.2. Rönesans, Reform ve Aydınlanma Hareketleri 29
3.1.3. Coğrafi Keşifler ve Sömürge Hareketleri 36
3.2. Sanayi Devrimi ve Küresel Etkileri 47

BÖLÜM IV

AVRUPA DIŞI DÜNYA VE EKONOMİK DÖNÜŞÜMLER

4.1. ABD Ekonomisinin Yükselişi 57
4.2. Latin Amerika Ekonomileri 67
4.3. Büyük Petro Sonrası Rus Ekonomisi..... 75
4.4. Gerilemeden Yükselişe Asya Ekonomileri..... 81
4.4.1. Çin Ekonomisindeki Güç Kaybı..... 82
4.4.2. Hindistan Ekonomisi 92
4.4.3. Japonya'nın Ekonomik Dönüşümü..... 100

BÖLÜM V

DÜNYA EKONOMİSİNDE YAKIN DÖNEM DÖNÜŞÜMLER VE GELECEK

5.1. 20. Yüzyıldan 21. Yüzyıla Dünya Ekonomisi 109
5.1.1. Güç ve Ekonomi Dengeleri: 1. Dünya Savaşı ve Devamı 110
5.1.2. Dünya Ekonomisinin Köklü Değişimi: 2. Dünya Savaşı ve Devamı..... 123
5.1.3. Yakın Dönemin Teknoloji Atılımları 136
5.2. Yarının Etkin Ekonomileri Üzerine Tezler..... 142
5.3. Türkiye'nin Bölgesel Konumu ve Etkin Güç Stratejisi Üzerine Öneriler 147

BÖLÜM VI

SONUÇ VE ÖNERİLER

6.1. Sonuç ve Öneriler 153

KAYNAKÇA..... 158
ÖZGEÇMİŞ 190

KISALTMALAR

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

AR-GE : Araştırma-Geliştirme

DYY : Doğrudan Yabancı Yatırımlar

E7 : Emerging 7

EIC : East India Company

G7 : Group of Seven

GSYH : Gayri Safi Yurtiçi Hâsıla

KM : Kilometre

NASA : National Aeronautics and Space Administration

NATO : North Atlantic Treaty Organization

OECD : Organization for Economic Co-operation and Development

SM^3 : Standart Metreküp

TANAP : Trans Anatolian Natural Gas Pipeline Project

TAP : Trans Adriatic Pipeline

TL : Türk Lirası

VOC : Vereenigde Oost-Indische Compagnie

TABLOLAR LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1. Dünyadaki Toplam Altın ve Gümüş Üretimi ve Amerika'nın Payı, 1492-1810 (Kg) 42
Tablo 2. Portekiz, Hollanda ve İngiltere'nin Asya'dan İthalatı 46
Tablo 3. Kişi Başına Sanayileşme Seviyeleri, 1750-1913 53
Tablo 4. Seçilmiş Ülkelerin Dünya Sanayi Üretimindeki Payları, 1750-1913 54
Tablo 5. Latin Amerika Ülkelerinin İhracat Yapısı, 1913 70
Tablo 6. Latin Amerika'nın Temel Ekonomik Göstergeleri, 1820-1913 74
Tablo 7. Rusya'nın Pik Demir ve Kömür Üretimi, 1860-1913 (ton) 79
Tablo 8. Büyük Güçlerin Nüfus, GSYH ve Kişi Başı GSYH Değerleri, 1913 111
Tablo 9. Büyük Güçlerin Sanayi ve Teknoloji Açısından Karşılaştırılması, 1913 112
Tablo 10. Beş Büyük Ülkenin Dış Ticaret Dengesi, 1914-1918 116
Tablo 11. Ülkelerin Ulusal Para Birimi Cinsinden Borçları, 1914-1919 (Milyon) 118
Tablo 12. Altı Büyük Ekonominin Sanayi Güçlerindeki Değişim, 1928-1938 122
Tablo 13. Büyük Güçlerin GSYH Değerleri, 1938-1945 (Milyar Dolar) 127
Tablo 14. Dünya Ekonomisinin Beş Büyük Merkezindeki Sanayileşme Seviyeleri .. 131
Tablo 15. Ülkelerin Nüfus ve GSYH Değerleri, 1913-1998 135
Tablo 16. Ülkelerin Ar-Ge Harcamaları, 2000-2018 (Milyar Dolar) 136
Tablo 17. 2030 ve 2060 Yıllarına Ait Tahmini GSYH Değerleri (Milyar Dolar) 145

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1. Amerika ve Çin'in GSYH Değerleri, 2000-2018 (Milyar Dolar)..... 143

BÖLÜM I

GİRİŞ

1.1. Araştırma Problemi ve Gerekçesi

1500 yılından sonra dünya ekonomisinin yaşadığı dönüşümde etkili olan birçok önemli faktör bulunmaktadır. Merkantilizm, Rönesans, Reform, Aydınlanma Hareketleri, Coğrafi Keşifler, Sömürge Hareketleri ve Sanayi Devrimi sayesinde dünya ekonomisinin merkezi Asya'dan Avrupa'ya kayarken, dönemin en büyük iki ekonomisi olan Çin ve Hindistan ise bu gelişmelerle bağlantılı olarak önemli ölçüde güç kaybetmeye başlamıştır. Ancak Avrupa'nın elde ettiği bu güç orda da kalıcı olmamış ve 1. Dünya Savaşı'ndan sonra dünya ekonomisinin merkezi bir kez daha yer değiştirerek Amerika'ya kaymıştır. 21. yüzyılın bu ilk yirmi yılında da bu gücünü koruyan Amerika için bu yüzyılın önceki yüzyıldan en büyük farkı artık 'açık ara' dünyanın en güçlü ekonomisi olmamasıdır. Çünkü özellikle Asya ülkelerinin, dünya ekonomisinde tekrar söz sahibi olmak için büyük bir çaba sarf ettikleri görülmektedir.

Bu doğrultuda 1500'lü yıllardan günümüze kadar olan süreçte dünya ekonomisinde meydana gelen 'ana' dönüşümlerin referans olarak ele alınarak, ilerleyen on yıllarda hangi ülkelerin ve/veya bölgelerin ön plana çıkacağının ve Türkiye'nin dünyanın en güçlü ekonomileri arasında yer alıp alamayacağının detaylı bir şekilde incelenmesine duyulan ihtiyaç, bu çalışmanın temel problemini ve gerekçesini oluşturmaktadır.

1.2. Çalışmanın Amacı

Bu çalışmanın amacı, 1500 yılından sonra dünya ekonomisinde meydana gelen dönüşümlerin incelenerek, önümüzdeki otuz-kırk yıllık dönemde hangi ülkelerin ve/veya bölgelerin ön plana çıkacağı ile ilgili bir tahminde bulunmaktır. Bu amaç doğrultusunda öncelikli olarak bazı soruların cevaplanması gerekmektedir:

- 15. yüzyılda dünya ekonomisi genel olarak nasıl bir görünüme sahiptir?
- Merkantilizm sadece iktisadi bir düşünce mi, yoksa Coğrafi Keşifler ve sömürgeciliği hazırlayan fikirsel bir örtü müdür?

- Coğrafi Keşifler ve sömürgecilik yarışında öne çıkan faktörler ve ülkeler hangileridir?
- Reform, Rönesans ve Aydınlanma Hareketleri'nin Avrupa'nın yükselişindeki rolü nedir?
- Dünya ekonomisinin merkezi Asya'dan Avrupa'ya kayarken, bu dönüşümde Sanayi Devrimi'nin payı nedir?
- Özellikle 1. Dünya Savaşı'ndan sonra dünya ekonomisinin yeni merkezi olan Amerika'yı bu konuma taşıyan faktörler nelerdir?
- 21. yüzyılın güçlü ekonomileri hangileridir?
- Bölgesel bir güç olma potansiyeli bulunan Türkiye, küresel bir güç olabilecek midir?
- 21. yüzyılın ikinci yarısında hangi ülkeler dünya ekonomisine yön verecektir?

1.3. Çalışmanın Önemi

Çalışmanın birtakım önemli noktaları bulunmaktadır. Dünya ekonomi tarihi ile ilgili çeviri hariç olmak üzere yerli kaynağın çok az bulunması, detaylı araştırılmaya muhtaç konuları barındırması, genel olarak bir fikir sahibi olunan "Merkantilizm" hakkında okuyucuları daha farklı düşünmeye sevk etmesi, dünya ekonomisinde ana dönüşümleri gerçekleştiren olayların toplu bir şekilde incelenmesi, dünya ekonomisinde nasıl bir geleceğin ortaya çıkabileceği ile ilgili tahminde bulunması ve Türkiye'nin bölgesel ve küresel bir güç olma ihtimalinin araştırılması, bu çalışmanın bazı önemli noktalarını oluşturmaktadır. Elde edilecek olan sonuçların ise özellikle 1500 yılından itibaren dünya ekonomisine yön veren gelişmelerin daha doğru bir şekilde analiz edilmesine katkıda bulunacağı düşünülmektedir.

1.4. Çalışmanın Kapsamı ve Sınırlılıkları

Her ne kadar bu çalışma, 1500 yılından sonra dünya ekonomisinde meydana gelen ana dönüşümlerin incelenmesini amaçlasa da, ikinci bölümde 1400'lü yılların dünya ekonomisinin genel görünümünden kısaca bahsedilmiştir. Dolayısıyla bu çalışmanın en önemli sınırlılıklarından birisi 1400'den önceki dünya ekonomisidir. Mesela İlk ve Orta Çağlarda iktisadi hayata yön veren faktörler nelerdir? Bu dönemlerde hangi bölgeler ekonomik anlamda ön plana çıkmıştır? 1500 yılında

dünyanın en güçlü iki ekonomisi olan Çin ve Hindistan'ın bu güçlerinin temeli hangi döneme dayanmaktadır? Bu ve benzeri tüm soruların cevaplanabilmesi için 1400'den önceki dünya ekonomisinin detaylı bir şekilde incelenmesi gerekmektedir. O dönemlere ait sağlıklı bilgilere ulaşabilmek için çok daha fazla zamana ihtiyaç duyulduğundan inceleme dışı bırakılmış olup, bu çalışmada esas olarak 1500 yılından sonrası ele alınmıştır.

Çalışmanın bir diğer sınırlılığı ise, Osmanlı ekonomi tarihidir. Osmanlı ekonomisinde ön plana çıkan faktörler nelerdir? Merkantilizm ve Sanayi Devrimi gibi Avrupa'yı etkisi altına alan iktisadi gelişmeler, Osmanlı ekonomisini nasıl etkilemiştir? Dünya ekonomisi büyürken, Osmanlı İmparatorluğu'nun bu büyümeye olan katkısı ne kadardır? Tüm bu soruların cevaplanabilmesi için özellikle Osmanlı Arşivleri'nin ciddi bir şekilde incelenmesi gerekmektedir. Ayrıca bu çalışmanın ana dönemini oluşturan 1500 yılından sonra dünya ekonomisinde Asya, Avrupa ve daha sonra Amerika ön plana çıkarken, Osmanlı İmparatorluğu bu dönemlerde daha çok kendi halinde bir ekonomi görünümündedir. Bu nedenle, dünya ekonomisinin 15. yüzyıldaki genel durumu hakkında bilgi verirken, bu dönemde önemli ticaret yollarına sahip olduğu için bahsedilen Osmanlı ekonomisine, daha çok ana dönüşümlerin inceleneceği sonraki dönemlerde ise pek fazla değinilmeyecektir.

1.5. Çalışmanın Planı

Çalışmanın birinci bölümünde, öncelikli olarak araştırma problemi ve gerekçesi ele alınmıştır. Daha sonra ise çalışmanın amacı, önemi, kapsamı, sınırlılıkları ve planlaması ile ilgili detaylara yer verilmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde, 1400'lü yıllardaki dünya ekonomisi hakkında genel bilgilere yer verilerek, bu dönemde ön plana çıkan Asya, Avrupa, Ortadoğu Bölgesi ve Osmanlı Coğrafyası'ndaki ekonomik gelişmeler incelenmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, 1500 yılından sonra Avrupa'daki ekonomik dönüşümü başlatan ve bu sayede dünya ekonomisindeki hâkimiyetin yavaş yavaş Asya'dan Avrupa'ya kaymasına neden olan ana faktörler üzerinde durulmuştur. Bu doğrultuda ilk etapta Merkantilizm, Rönesans, Reform, Aydınlanma Hareketleri, Coğrafi Keşifler ve Sömürgeciliğin, Avrupa'nın ekonomik dönüşümüne olan etkisi ele alınmıştır. Daha sonra ise tüm bu gelişmelerle bağlantılı olarak İngiltere'de ortaya çıkan ve ilerleyen yıllarda Kıta Avrupası'na yayılan Sanayi Devrimi sayesinde dünya

ekonomisinin merkezi haline gelen Avrupa'nın yaşadığı bu dönüşüm detaylı bir şekilde incelenmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde, Avrupa dışında önemli ekonomik gelişmelerin yaşandığı bölgelerdeki dönüşümün 1. Dünya Savaşı'na kadar olan kısmına yer verilmiştir. Bu doğrultuda ilk olarak, 18. yüzyılın son çeyreğinde bağımsızlığını kazanan Amerikan'ın 1. Dünya Savaşı'na kadar olan yaklaşık yüz elli yıllık dönemde nasıl büyük bir ekonomik güç haline geldiğinden bahsedilmiştir. Amerika'dan sonra, 19. yüzyılın ilk yıllarından itibaren bağımsızlıklarını yeni yeni kazanmaya başlayan Latin Amerika ekonomilerinin, bölgenin ekonomik kalkınmasına olan etkisine değinilmiştir. Daha sonra ise sadece askerî anlamda değil ekonomik olarak da güçlü bir ülke olmak isteyen Rusya'nın, özellikle Büyük Petro dönemi ile birlikte yaşadığı ekonomik dönüşüm ele alınmıştır. Bu bölümün son kısmında Asya'nın en güçlü ekonomileri olan Çin, Hindistan ve Japonya'nın özellikle Coğrafi Keşiflerin de etkisiyle nasıl sıradan birer ülke haline geldikleri araştırılmıştır.

Çalışmanın beşinci bölümünde, 20. yüzyıldan günümüze dünya ekonomisinde meydana gelen önemli olaylar incelenmiş ve dünya ekonomisinin geleceği ile ilgili tahminlerde bulunulmuştur. Bu doğrultuda ilk olarak 1. Dünya Savaşı'ndan bahsedilerek, savaşın ülke ekonomilerine getirdiği ağır yük sonucunda ortaya çıkan Büyük Buhran'ın dünya ekonomisini nasıl etkilediği açıklanmıştır. Daha sonra Büyük Buhran'ın etkileri tam olarak geçmeden patlak veren 2. Dünya Savaşı'nın küresel ekonomiyi nasıl şekillendirdiğine değinilmiştir. 21. yüzyıla gelindiğinde ise dünya ekonomisine hâkim olma mücadelesinde teknoloji yatırımlarının ön plana çıktığı görülmektedir. Bu nedenle son dönemde meydana gelen teknolojik yenilikler ve bu yenilikleri ortaya çıkartan ülkeler incelenmiştir. Buraya kadar hep geçmiş ve günümüzle ilgili somut olaylar ele alınmıştır. Bu bölümde dünya ekonomisinin geleceği ve bu gelecekte hangi ülkelerin ve bölgelerin ön plana çıkacağı ile ilgili tahminlerde de bulunulmuştur. Son olarak ise özellikle 21. yüzyılda ekonomik anlamda iyi bir ivme yakalayan Türkiye'nin, bölgesel ve küresel bir güç olma potansiyeli üstünde durulmuştur.

Çalışmanın altıncı bölümü ise sonuç ve önerilerden oluşmaktadır. Bu bölüme kadar olan kısımda incelenen konular doğrultusunda elde edilen sonuçların genel bir değerlendirmesi yapılmıştır.

BÖLÜM II

1400'LÜ YILLARIN DÜNYA EKONOMİSİNİN PANORAMASI

Dünya ekonomisindeki hâkimiyet mücadelesi farklı yüzyıllarda farklı bölgelerin ön plana çıkmasına tanık olmuştur. Erken dönemlerden itibaren Asya en güçlü ekonomik bölge olarak ön plana çıkarken, özellikle 15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bu bölge eski gücünü kaybetmeye başlamıştır. Dolayısıyla 15. yüzyıl dünya ekonomisindeki gücün yavaş yavaş Asya'dan Avrupa'ya kaymaya başladığı dönem olması açısından önemli bir yüzyıldır.

Amerika Kıtası'nın henüz keşfedilmediği 15. yüzyılın başlarında; Avrupa, Çin, Hindistan ve Orta Doğu olmak üzere başlıca dört büyük ekonominin varlığından bahsedilebilir (Harreld, 2016, s. 12). Avrupa için 16. yüzyılda yaşanan ekonomik gelişmelerin kökenleri 15. yüzyılda ve özellikle de ikinci yarısında aranmalıdır. Çünkü Kara Ölüm (Veba Salgını), Büyük Kıtlık ve Küçük Buz Çağı'nın etkisiyle kıtayı bir bütün halinde ekonomik olarak sarsan 14. yüzyıl ile tamamen bir genişleme dönemi olan 16. yüzyıl arasında kalan 15. yüzyıl, Avrupa ekonomisi için yükselişin başladığı bir dönem gibi değerlendirilebilir. Bu dönemde Avrupa; sanayi, ticaret, sermaye ve tarımsal alanlarda yukarı yönlü bir ivme yakalamış (Postan, 1939, s. 160-167) ve tüm bu gelişmelerin bir sonucu olarak da ilerleyen yüzyıllarda dünya ekonomisinin bir numaralı aktörü konumuna gelmiştir. Çin ve Hindistan ise özellikle erken dönemde gerçekleştirdikleri teknoloji atılımları ve uzak mesafe ticaretine verdikleri önem sayesinde 1400 yılında küresel ekonomideki toplam %55'lik payları ile bu dönemde en fazla gelişen iki ekonomi olarak ön plana çıkmışlardır[1] (Broadberry, Guan ve Li, 2017).

Batıda Avrupa, güneyde Afrika ve doğuda Hint Yarımadası ve Çin ile hem karayolu hem de denizyolu bağlantısı olan Orta Doğu'nun İslam toprakları, özellikle Asya ile Avrupa arasında yüzyıllardır devam eden ticari faaliyetlerin merkezî konumunda olması dolayısıyla güçlü bir ekonomik bölgedir (Harreld, 2016, s. 16). Bu bölge üzerinde söz sahibi olan ve sosyal yapısını fetih temeli üzerine oturtan Osmanlı

[1] Günümüzde sürekli karşılaştırılan iki önemli güç bölgesi olan Çin ve Batı Avrupa'yı, 15. yüzyıl şartlarında da karşılaştırmak mümkündür. Buna göre 1400 yılında 72 milyonluk nüfusa ve 43,2 milyar dolarlık Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH)'ya sahip olan Çin; 41,5 milyonluk nüfusa ve 28,1 milyar dolarlık GSYH'ye sahip olan Batı Avrupa'ya kıyasla çok daha güçlü bir ekonomi görünümündedir (Maddison, 2003, s. 249).

Devleti ise (Sahillioğlu, 1989, s. 18) sahip olduğu coğrafi konum avantajını iyi kullanarak 15. yüzyıl itibariyle dünyayla daha çok bütünleşmiştir. Bu sayede uzak bölgeleri güvenli bir şekilde yakınlaştırmış ve dünya üzerinde birbirini tamamlayan iktisadi bir birliğin oluşmasına katkıda bulunmuştur (İnalcık, 1999, s. 77).

Ekonomik gücün bu dört bölge arasında eşit bir şekilde dağılmadığı 15. yüzyılın başlarında ana güç merkezleri Çin ve Hindistan iken, yüzyılın sonu ise bu süreçten en çok kazançlı çıkan Avrupalı güçlerin, dünyaya tamamen hâkim olacağı yeni bir dönemin habercisi konumundadır. Artık dünya ekonomisinin liderliği Asya'dan Batı Avrupa'ya kaymaya başlamıştır (Maddison, 2007, s. 17). O halde 15. yüzyılla ilgili analizlerin daha sağlam temellere oturabilmesi için, bu yüzyıldaki hâkimiyetin hangi bölgelere dağıldığının ve bu bölgeler ortaya çıkan ekonomik gelişmelerin detaylı bir şekilde incelenmesi gerekmektedir.

2.1. Avrupa'nın Durumu

Avrupa'da feodal üretim tarzı çerçevesinde yaklaşık olarak 1150-1300 yılları arasında aynı anda demografik, ticari ve coğrafi olarak bir genişleme yaşanmıştır. 1300'den 1450'ye kadarki dönemde ise hastalıklar, savaşlar, kıtlık ve ölüm gibi arka arkaya yaşanılan şoklar daha önce genişleyen unsurlarda bir daralma ortaya çıkarmıştır. Wallerstein'a göre optimal üretim seviyesine ulaşıldığı için bu daralma kaçınılmazdır ve Avrupa'yı bu yıkımdan ve durağanlıktan kurtaracak olan tek şey paylaşılan ekonomik pastayı büyütmektir. Bu amaç doğrultusunda tekrar canlanmak isteyen Avrupa, 15. yüzyıldan itibaren nüfus yoğunluğunu çoğaltıp, sahip olduğu toprakları genişleterek kendi payını artırmaya çalışmıştır (1974, s. 24-37). Bu çabaların bir ürünü olarak da 1450 yılından sonra Avrupa ekonomisinde tekrar bir iyileşmenin başladığı görülmektedir (Braudel, 1983, s. 135).

15. yüzyılın özellikle ikinci yarısından itibaren iklim bozulmaları, Büyük Kıtlık ve özellikle de Kara Ölümün etkisinin yavaş yavaş azalması ile birlikte nüfus giderek artmaya başlamıştır. 1300 yılında 53 milyon olan Batı Avrupa nüfusunun (Britanya Adaları, Fransa, İspanya, Portekiz, İtalya, Almanya, Hollanda, Danimarka, Norveç ve İsveç) 1700 yılında 70 milyona çıktığı tahmin edilmektedir.[2] 1300-1450 yılları arasında

[2] Nüfus konusunda farklı tahminler de bulunmaktadır. McEvedy ve Jones yaptıkları bir çalışmada 14, 15 ve 16. yüzyıllarda Avrupa'nın sırasıyla 79, 60 ve 81 milyon nüfusa sahip olduğunu belirtirlerken (1979, s. 18), Paolo Malanima ise aynı yüzyıllar için Avrupa nüfusunu sırasıyla 94, 68 ve 83 milyon olarak tahmin etmiştir (2007, s. 26).

yaşanan problemlerle birlikte nüfustaki azalma dikkate alınırsa, bu 17 milyonluk artışın genel olarak 1450 yılından sonra gerçekleştiği belirtilebilir. Sadece rakamsal bir artıştan ziyade tarım ve sanayi sektörleri için yeni emek ve üretilen mallar için yeni pazarlar olarak da değerlendirilen bu nüfus artışı, aynı zamanda önemli bir ekonomik kazanımdır (Clough ve Cole, 1954, s. 178). Çünkü ortaya çıkan sosyo-ekonomik problemlerle bağlantılı olarak 1350 ile 1450 yılları arasında uygulanan geleneksel toprak kontrolleri ve sınırlı gıda arzı, hane büyüklüğünü ve tüketimi kısıtlamaktaydı. 1450 yılından sonra ise yavaş yavaş toparlanmaya başlayan Avrupa önceki dönemlerde var olan tüketim baskısını aşarak, tüketiciliğin yükselişi olarak nitelendirilen bir trendi yeniden teşvik etmişti (Epstein, 2014, s. 241-248).

Nüfus ve dolayısıyla tüketim isteğinin giderek artması ile birlikte öncelikli olarak Avrupa sınırları içerisindeki ticari hayatta bir canlanma başlamıştır. Orta Çağ Avrupası'nın güçlü İtalyan şehir devletleri, Kuzey Avrupa ve İber Yarımadası arasında kara ve denizyolu bağlantısının kurulması, güçlü ticari faaliyetleri de beraberinde getirmiştir. Bu gelişme ile birlikte daha önceki yüzyıllarda belli bölgelerde kurulan fuarlarda yoğunlaşan ticaret ve finans; Anvers, Amsterdam, Londra, Lyon, Lizbon, Augsburg, Cenevre ve Bristol gibi şehirleri ön plana çıkartmıştır. Ticari merkezlerin çoğalması ile birlikte daha da güçlü hale gelen Avrupa ise Coğrafi Keşiflerden önce gelişimini hızlandırmış ve sonrasında tüm dikkatini Afrika ve Asya'ya doğru çevirmiştir (Heaton, 2005, s. 208; Epstein, 2014, s. 86).

Avrupa ekonomisinde meydana gelen bu değişimi sadece yükselen bir ticaret yapısıyla açıklamak, biraz eksik kalacaktır. Nüfus, tüketim ve ticaretin karşılıklı ilişkisi ile birlikte Avrupa'da 15. yüzyılda meydana gelen birtakım icatlar ve yeniliklerin katkısının da unutulmaması gerekmektedir. Bu dönemde maden üretiminde farklı yöntemlerin geliştirilmesi sonucunda 1450-1530 yılları arasında gümüş üretimi beş kat artmış; bakır, bronz, çinko ve demir üretimi ise ciddi boyutlara ulaşmıştır. Ayrıca kumaş üretimi ve ihracatı artmış, 1450'lerden itibaren matbaa kullanımı hızlı bir şekilde yaygınlaşmış ve silah endüstrisi ile barut üretiminde önemli gelişmeler yaşanmıştır (Heaton, 2005, s. 207). Savaş sanayisinde meydana gelen gelişmeler ise denizcilik ve taşımacılık alanlarını da etkilemiştir. Böylece Avrupalı büyük güçler hem rüzgâra karşı yelken açabilen, hem deniz savaşına katılabilecek kadar ağır toplar taşıyan, hem de uzun mesafeler boyunca önemli miktarlarda mal taşıyabilecek kadar büyük gemiler inşa etmişlerdir (Spielvogel, 2009, s. 412). Bu gelişmeler sayesinde Avrupalılar alternatif

pazarlar ve yeni ürünler aramak amacıyla büyük bir keşif çağını başlatacak olan uzak mesafe ticaretine yönelmişlerdir (Clough ve Cole, 1954, s. 178).

15. yüzyılın başından itibaren giderek güçlenmeye başlayan Osmanlıların İstanbul'u ele geçirmesi ve Akdeniz ticaretine hâkim olması, ayrıca Avrupa'nın doğu ile olan ticaretinde Osmanlı ve İtalyan şehir devletlerin egemenliğinin ortadan kaldırılmak istenmesi Avrupalı güçlerin farklı ticaret yolları aramasında etkili olmuştur (McKay, Crowston, Wiesner-Hanks ve Perry, 2014, s. 432). Bunun dışında Avrupa'nın bu yeni arayışa girmesinde coğrafi koşulların da etkisi bulunmaktadır. Çünkü coğrafyacılar Avrupa'yı, denize doğru binlerce kilometre boyunca uzanan büyük girintili bir yarımada olarak tanımlarlar. Bu durum, bir taraftan iklim üzerindeki etkisiyle insanların hayatını büyük ölçüde belirlerken, diğer taraftan da Avrupalıları yeni topraklar keşfetmek ve sömürgeleştirmek için motive etmiştir (Massa, 2006, s. 1). 15. yüzyıl Avrupası düşünüldüğünde zayıf bir krallık olarak değerlendirilen ve tarım ve balıkçılık gibi temel ekonomik faaliyetlerle uğraşan Portekiz ise, adeta tüm dünyaya yayılacak olan bu patlamayı ateşleyerek Atlantik'e doğru olan bu yönelmeye öncülük etmiştir (Harreld, 2016, s. 43; Braudel, 1984, s. 138).

Peki, dönemin daha güçlü devletleri dururken, bu görevi neden Portekiz üstlenmiştir? Öncelikli olarak belirtmek gerekir ki diğer bütün Avrupa ülkelerinin aksine iç savaşlar ve iç sorunlarla uğraşmak zorunda kalmayan Portekiz, Avrupa devletleri arasında istek ve imkânlarını maksimize eden tek devlet durumundaydı. Bununla birlikte özellikle 15. yüzyılda Portekiz ekonomisinin ilkel veya başlangıç seviyesinde olmadığı belirtilmelidir. Yüzyıllar boyunca hem Müslüman devletlerle, hem de Kuzey Afrika'da kurduğu ilişkiler, Portekiz'de şehir ve kırsal kesimde oldukça güçlü bir parasal ekonominin gelişmesine yol açmıştır. Ancak tüm bunlardan daha önemli olan nokta ise Portekiz'in coğrafyasından dolayı başka bir şansının olmamasıdır. İspanya tarafından Batı Avrupa'ya girişi engellenen Portekizliler, diğer Avrupalılardan daha iyi bildikleri Atlantik ve Kuzey Afrika'ya yönelmişler, böylece Afrika kıyıları ve Kanarya Adaları'ndan, İrlanda ve Flandre'a kadar olan kesimlerde erkenden dolaşmaya başlamışlardır. Dolayısıyla Afrika'nın yanı başında bulunan, Atlantik'e kıyısı olan ve geleneksel olarak denize açık bir ülke olan Portekiz, Atlantik adalarının sömürgeleştirilmesi ve Batı Afrika'nın keşfi açısından bölgeye en yakın ülkeydi (Braudel, 1984, s. 140; Wallerstein, 1974, s. 80-85; Mckay, vd, 2014, s. 435).

Sahip olduğu tüm bu avantajları iyi değerlendiren Portekiz, Asya'nın baharat pazarına ulaşmak ve Afrika'dan altın ve köle bulmak amacıyla denizlere açılmıştır. Bu

amaç doğrultusunda, 1415'te Cebelitarık Boğazı'nın hemen karşı tarafında yer alan Kuzey Afrika'daki Ceuta şehrini, 1420'de Atlantik'teki Madeira ve 1439'da Azor Adalarını[3] ele geçirmiş ve 1443 yılında Kuzey Afrika'daki Arguin'de ilk Afrika ticari yerleşimini kurmuştur. Kısa süre içerisinde elde ettiği ekonomik kazanımları daha da artırmak isteyen Portekiz, Batı Afrika boyunca ilerleyerek Yeşilburun Adaları, Senegal, Gine, Sierra Leone, Gana, Kongo ve Namibya'ya ulaşmıştır. Afrika boyunca yapılan keşifler sayesinde bol miktarda altın, gümüş, fildişi ve köle ticaretinin oluşturduğu ekonomik bir mekân inşa eden Portekizliler, özellikle Afrika altınının Avrupa'ya akışını kontrol eder hale gelmişlerdir. 1488 yılına gelindiğinde ise Bartolomeu Dias, Avrupa ile Asya arasında Atlantik üzerinden bir bağlantı sağlamak ve Hindistan'a ulaşmak amacıyla Afrika'nın batı kıyıları boyunca ilerlemiş ve Ümit Burnu'na ulaşmıştır. Ancak iklim şartlarının ağırlaşması ve yerel halk tarafından çıkartılan isyanlar onu Hindistan'a devam etmek yerine geri dönmeye zorlamıştır. Aradan 10 yıl geçtikten sonra ise 1498 yılında Vasco da Gama, Ümit Burnu'nu geçmiş ve Hindistan'ın güneybatı sahilindeki Kalikut Limanı'na ulaşmıştır. Buraya "Hristiyan ve baharat" bulmak için geldiğini söyleyen da Gama, Hristiyan bulamasa da aradığı baharatı fazlasıyla bulmuştur. Özellikle zencefil ve tarçın gibi kıymetli baharatlarla dolu gemilerin Portekiz'e geri dönmesi ve bu gemilerin yine Atlantik üzerinden Kuzey Avrupa'ya ulaşıp oradan da Avrupa'nın içlerine dağılması sayesinde yatırımcılar çok büyük miktarlarda kârlar elde etmişlerdir (Helps, 1856, s. 17-57; Cameron, 1993, s. 100; O'Rourke ve Williamson, 2009, s. 657; Mckay, vd, 2014, s. 435; Walter, 2012, s. 6; Harreld, 2016, s. 43-44; Spielvogel, 2009, s. 413).[4]

---

[3] Bugünkü Fas topraklarının Atlantik'e doğru 560 km batısında bulunan Madeira; kereste, şarap ve özellikle de şeker üretiminde son derece verimli bir bölgeydi. Portekizliler adayı ele geçirdikten sonra buradaki yerlileri köle işgücü olarak kullanmış ve 1500 yılında Venediklilerin, Kıbrıs'ta ürettiklerinden altı kat daha fazla şeker üretmişlerdir. Üretilen bu şekerler ise özellikle Batı ve Kuzey Avrupa'da tüketilmek üzere Anvers ve Bristol pazarlarında yerini almıştır. Şeker üretimi için pek uygun iklim şartlarına sahip olmayan Azor Adaları ise (Maddison, 2001, s. 59) hem buğday, koyun, sığır ve keçi yetiştiriciliğinde ön plana çıkmış hem de Portekizlilerin uzun transatlantik yolculuklarında dinlenme yeri olarak kullanılmıştır (Ciment, 2006, s. 127). Böylece 15. yüzyılın ortalarından itibaren birer üretim merkezi haline gelen Atlantik Adaları, aynı zamanda Avrupa'dan dünyaya yayılacak olan sömürgeci sistemin de bir habercisiydi (Birmingham, 1999, s. 3).

[4] Portekiz'in denizlerdeki bu yolculuğunun sağladığı avantajlar konusunda farklı bir görüş de bulunmaktadır. Herbert Heaton'a göre yeni yollar sayesinde bir Asya limanından yüklenen gemiler Avrupa'ya çok büyük miktarlarda yük taşısa da, bu avantajlar sanıldığı kadar fazla değildir. Mesela yeni yolculuklar eskilerinden daha uzun mesafelerde yapılmaktadır. Lizbon'dan Kalküta'ya, Ümit Burnu'ndan olan yol 9.000 mil kadardır. Kalküta'dan Venedik'e uzanan Kızıldeniz güzergâhı ise 5.000 mildir. Uzun yolda gemilerin batma veya taşınan yükün bozulma riski daha fazladır. Bunun dışında Lizbon, bir antrepo olarak iyi bir konuma sahip değildir. Hâlbuki gemilerle buraya gelen ve Avrupa için yola çıkmadan önce bir süre beklemesi gereken malların iyi bir şekilde depolanması gerekmektedir. Bu sebeplerden dolayı Heaton, okyanus güzergâhının diğer alternatif yollara kıyasla daha az avantajlı olduğunu belirtmiştir (2005, s. 214).

15. yüzyılın son dönemlerinde Portekiz dışında denizlere yönelen bir diğer devlet ise İspanya'dır. Portekizliler, Hint Okyanusu boyunca doğuya doğru yelken açarak Hindistan'ın baharat ticaretine hâkim olmayı isterlerken; İspanyollar da Atlantik üzerinden batıya doğru yelken açarak aynı yere ulaşmaya çalışıyorlardı (Spielvogel, 2009, s. 416). İspanya'nın, Asya'ya ulaşmak ve Doğu'nun zenginliklerine sahip olmak amacıyla yeni ticaret yolları arama girişimi birçok yerin keşfedilmesiyle sonuçlanmıştır. 3 Ağustos 1492'de İspanya adına sefere çıkan Kristof Kolomb, 12 Ekim 1492'de Orta Amerika'nın doğusunda yer alan San Salvador'a ayak bastığında, Hindistan'a ulaştığını zannediyordu. Daha sonra ise Japonya veya Çin kıyılarına ulaşmak amacıyla güneybatıya doğru yoluna devam etmiş Küba, Haiti ve Dominik Cumhuriyeti kıyılarına ulaşmış ve bol miktarda altın ve Kızılderili köle ile İspanya'ya geri dönmüştür (Cameron, 1993, s. 102; Mckay, vd, 2014, s. 439; Özcan, 2015, s. 12-13).[5]

İlk olarak Akdeniz ve Atlantik adalarına, daha sonra ise Kuzey ve Batı Afrika boyunca ilerleyerek Atlantik'in ötesine doğru yapılan bu genişlemeler (Wallerstein, 1974, s. 42) Avrupalıların biber, Hindistan cevizi, zencefil, tarçın, karanfil, parfüm, şifalı ot, boya, ipek, halı ve pamuk gibi temel ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlamıştır (Massa, 2006, s. 13). Temel ihtiyaç maddelerinin karşılanması esas amaç olsa da, ticaret geliştiği her yerde farklı coğrafyalardan getirilen yeni ürünlerin tüketim isteğini ortaya çıkarmıştır. Her zaman olduğu gibi aristokrasi kendisini lüksle ya da en azından toplumsal düzeylerine uygun bir konforla donatmak istemiştir (Pirenne, 1937, s. 79). Bu sebeple temel ihtiyaç maddelerinin dışında keşif hareketlerini başlatan en önemli faktör kıymetli maden arayışıdır. Çünkü hem Avrupa içinde para dolaşımına kaynak sağlayarak ekonominin genişlemesi hem de doğudan baharat ve mücevher ithal etmek için gerekli olan kıymetli madenler sadece Portekiz ve İspanya için değil, Avrupa'nın tamamı için büyük bir öneme sahiptir. Bu doğrultuda gittikçe daha çok miktarlarda kıymetli maden talebi olan Avrupa; Afrika ve Amerika Kıtası'nın zengin altın rezervlerini ele geçirmeye başlamıştır. Böylece Avrupa'ya taşınan kıymetli madenler tapınakları, sarayları ve Asyalı aristokrat sınıflarının giysilerini süslemek için doğuya; mücevher ve baharatlar ise batıya akmıştır. Bu yayılma her geçen gün Avrupa

[5] 15. yüzyılın sonlarında yoğunlaşan keşif hareketleri ile birlikte İspanya, yeni keşfedilen topraklardaki hâkimiyetini onaylatmak ve bir sınır çizgisi çekilmesi amacıyla Papa'ya başvurmuştur. Bunun üzerine Papa'nın aracılığıyla İspanya ile Portekiz arasında 1494 yılında Tordesillas Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmayla Batı Afrika açıklarındaki Azor ve Yeşilburun Adaları'nın yaklaşık 330 deniz mili batısından geçen hayali bir meridyen çizilmiş ve Hristiyan olmayan dünya daha fazla keşif amacıyla ikiye bölünmüştür. Buna göre Avrupa hariç olmak üzere çizginin batısında keşfedilecek olan yerler İspanya'ya, doğusundakiler ise Portekiz'e ait olacaktı (Cameron, 1993, s. 102).

tüketiminin zeminini genişletmiş ve bu kaynak zemininin Batı Avrupa tarafından eşitsiz bir şekilde tüketilmesini sağlayan siyasal bir ekonomi inşa etmiştir. Bu sebeptendir ki 15. yüzyıl sonları ile 16. yüzyılın başlarında *"Avrupa ölçekli dünya ekonomisi"* olarak adlandırılan yeni bir olgu ortaya çıkmıştır (Wallerstein, 1974, s. 15-45).

Bu gelişmelerin politik yansıması ise irili ufaklı birçok devlete bölünmesinden dolayı Avrupa'da çeşitli ekonomik ve askerî güç merkezlerinin ortaya çıkmasıdır. Portekiz, İspanya, İtalya, Fransa ve İngiltere gibi farklı bölgelerde ortaya çıkan bu güç merkezleri, sürekli bir gelişme dürtüsüne sahip olan Avrupa'yı ileriye taşıyan en önemli faktörlerden biridir. Ayrıca bu merkezlerdeki askerî teknoloji ve gemi yapımı konusundaki gelişmelerin bir sonucu olarak silahla donatılmış uzun mesafeli yelkenli gemilerin ortaya çıkışı, Avrupa'nın dünyadaki yeri açısından önemli bir ileri adımın habercisidir. 15. yüzyılın sonuna doğru Avrupa, artık deniz ticaretine tamamen egemen olmuş ve okyanuslardaki ticaret yollarını denetleyebilecek konuma gelmiştir. Bu sayede hızlı bir şekilde gelişen Avrupa yayılmacılığı yeni keşifler ve böylece yeni ticaret imkânları getiriyor, bunlar yeni kazançlar doğuruyor, yeni kazançlar ise daha çok yayılmak için itici bir güç oluşturuyordu. Hızlanan bu ekonomik tempo ile birlikte bilim, teknoloji ve askerî alanda ortaya çıkan gelişmelerin en büyük katkısı ise 16. yüzyıl itibariyle Avrupa'nın üstünlüğünü daha da pekiştirmek olmuştur (Kennedy, 1988, s. 20-29).

Böylece 15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kendi sınırları dışında ekonomik anlamda daha çok etkili olmaya başlayan Avrupa ülkelerinin, bu dönemin en güçlü ekonomik bölgesi olan Asya'nın bu hâkimiyetine son vermek amacıyla önemli adımlar atmaya başladıkları görülmektedir. Bunun sonucunda ise ilerleyen yüzyıllarda dünya ekonomisinin merkezi Asya'dan Avrupa'ya kayacaktır.

2.2. Ortadoğu Bölgesi ve Osmanlı Coğrafyası

Coğrafi olarak çok stratejik bir konumda bulunan Ortadoğu; Asya, Avrupa ve Kuzey Afrika arasındaki hem kara hem de deniz ticaret yollarını birbirine bağlayan önemli bir bölgedir (Mckay, vd, 2014, s. 430). Karayolu üzerinden İstanbul veya Halep'ten başlayıp, Tebriz ve Semerkant'ı geçerek İpek Yolu'na uzanan ticaret yolu, Akdeniz'i Çin'in zenginliğine bağlamıştır. Bağdat'tan başlayarak Basra Körfezi, Hürmüz Boğazı ve Kuzey Hint Denizi'ni geçen denizyolu güzergâhı ise Hindistan'ın batısındaki Malabar'a bağlanmıştır. Bir diğer önemli ticaret yolu ise Afrika ve Asya arasındadır. Kuzey Afrika'nın Akdeniz sahillerinden İskenderiye ve Kahire'den yola

çıkan tüccarlar, Kızıldeniz'den geçerek Hindistan'a veya Doğu Afrika'nın liman şehirlerine yönelmişlerdir. Avrupa, Anadolu ve Kuzey Afrika'dan başlayarak Asya'ya kadar uzanan farklı ticaret yolları sayesinde Ortadoğu, erken dönemlerde dünya ekonomi sistemine dâhil edilmiştir (Harreld, 2016, s. 16-17). Ayrıca bu sistemde İstanbul, Bursa ve İzmir gibi ticaret merkezlerine sahip olan Anadolu adeta bir depo vazifesi görürken; Ortadoğu ise tüm bu ticaret ağının yoğunlaştığı en önemli bölge ve Anadolu'ya açılan ticari yolların kapısı konumundadır.

Ortadoğu Bölgesi'nin ticari olarak bu konuma yükselmesinde Osmanlı Devleti ile birlikte Venedik, Floransa ve Ceneviz gibi İtalyan şehir devletlerinin payı son derece önemlidir. Bu devletlerden özellikle 15. yüzyılın ilk yarısında Akdeniz ve Levant ticaretine hâkim olan Venedik, Ortadoğu üzerinden Asya ile Avrupa arasındaki deniz ticaret yolu bağlantısını sağlamakta ve Coğrafi Keşifler dönemine kadar ipek, buğday, baharat ve kıymetli eşyaların taşınmasına aracılık etmektedir. 15. yüzyıl itibariyle giderek güçlenmeye başlayan ve İstanbul'un fethi ile birlikte bölge üzerindeki hâkimiyetini pekiştiren Osmanlı Devleti ise Asya'dan Ortadoğu'ya ulaşan malların hem Anadolu hem de Ege ve Akdeniz üzerinden Avrupa'ya taşınmasını sağlamaktadır.

Avrupa ile Asya arasındaki coğrafi ve ekonomik bir kavşağa yerleşerek bundan maksimum fayda sağlamaya çalışan Osmanlılar, kuruluş yıllarından itibaren hem doğuya hem de batıya doğru yayılmışlardır (Frank, 1998, s. 78-79). 15. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin büyük çaptaki bu askerî ve siyasi girişimlerini mümkün kılan şey, aslında yüzyıl boyunca gelişen ticari ve ekonomik hayattır. Osmanlılar bir taraftan Levant ticaretinde Avrupalıların siyasi hâkimiyetine ve ekonomik bakımdan imtiyazlı durumlarına son vermeye çalışırken (İnalcık, 1999, s. 77); diğer taraftan ise Venedikliler, Fransızlar, Portekizliler, İranlılar veya Araplar gibi, devletin geçimini sağladığı önemli ticaret güzergâhlarını kontrol etmeye çalışıyorlardı. Bu doğrultuda doğunun baharat ve ipek gibi değerli malları hem kara hem de deniz yoluyla Osmanlı topraklarından geçerek batıya ulaşıyordu (Frank, 1998, s. 79-80). Adeta bir transit ticaret merkezi haline gelen ve kâr elde etmek, siyasi amaçlarını oluşturmak, geliştirmek ve ilerletmek amacıyla bir tüccar gibi davranan Osmanlı Devleti (Brummet, 1994, s. 176) tüm bu kazanımlarını daha da artırmak amacıyla özellikle Fatih Sultan Mehmet döneminde Boğazlar, Akdeniz ve Karadeniz arasındaki ticaretin mutlaka kontrol altına alınmasını hedeflemiştir (İnalcık, 1999, s. 71-73).

Bu hedef doğrultusunda Rumeli'de Mora, Sırbistan, Eflak, Boğdan ve Arnavutluk; Anadolu'da İstanbul'un dışında Trabzon, Amasra, Sinop, Konya ve Karaman; denizlerde ise Limni, Eğriboz, Semadirek, Ayamavra, Kefalonya ve Zanta adaları ile Kefe ve Kırım gibi önemli ticaret bölgeleri ve limanları Osmanlı topraklarına katılmıştır. İstanbul merkezli ve Anadolu-Rumeli eksenli kurulan imparatorluğun bu fetih politikalarının bir sonucu olarak da, ülkenin genişleyen sınırları içerisindeki bölgeler arasında iktisadi ve ticari faaliyetler hızlı bir şekilde gelişmeye başlamıştır. Bunun dışında Arabistan üzerinden Hindistan ticareti ve Dubrovnik tarafından da Floransa ticareti yine 15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gelişme göstermiştir (İnalcık, 2003, s. 398-403). Fatih Sultan Mehmet'ten sonra tahta geçen II. Bayezid de benzer politikalarla hareket ederek 1484 yılında kuzey ticaretinin antreposu durumunda olan Kili ve Akkirman'ı ele geçirmiştir. Bu sayede kuzey ülkeleriyle Akdeniz arasında yapılacak ticarette en önemli iki liman kontrol altına alınmıştır (Küpeli, 2008, s. 394).

Bu fetihler sayesinde ülke sınırları ile birlikte ticari ağını da iyice genişleten Osmanlı İmparatorluğu; Venedik, Ceneviz, Floransa, Napoli, Milano, Dubrovnik ve İspanya ile olan ticari ilişkilerini geliştirmekle birlikte, bu devletlerden özellikle Ceneviz, Venedik, Floransa ve Dubrovnik ile daha yakın ticari faaliyetlerde bulunmuştur (Lybyer, 1915, s. 581; Uzunçarşılı, 2011, s. 683). Çünkü 15. yüzyılda bölge ticaretinde etkili olan Cenevizliler, Kefe'nin Fatih Sultan Mehmet tarafından ele geçirilmesine kadar başta Hindistan'dan olmak üzere kervanlarla Karadeniz'e getirilen malların Avrupa pazarlarına satılmasına aracılık ediyorlardı. Venedikliler ise Arap gemileriyle Yemen, Hindistan ve diğer bölgelerden Mısır'a getirilen ipek, baharat, fildişi, zencefil, biber, karanfil, kıymetli taşlar ve Arabistan esanslarını; Batı'dan getirilen altın, bakır, gümüş, kalay, kurşun ve mercan gibi mallarla değiştiriyorlardı (Heyd, 1885, Aktaran; Lybyer, 1915, s. 581; Uzunçarşılı, 2011, s. 683). Hindistan ve İran'dan Anadolu'ya getirilen ipek ve özellikle de yünlü kumaşların Avrupa'ya ulaşmasında ise Floransalıların hâkimiyeti söz konusuydu (İnalcık, 2017, s. 289-290).

İtalyan şehir devletlerinin dışında Dubrovnik ve Balkanlar da, Osmanlı Devleti'nin özellikle karayoluyla yapılan ticaretinde önemli yer tutan bölgelerdir. İtalya ve dolayısıyla Avrupa ile Osmanlı arasındaki ticarette Çeşme Limanı denizyolu bağlantısı olarak ön plana çıkarken; Dubrovnik ise karayoluyla yapılan ticarette önemli bir bölgedir. 1400'lü yılların başından itibaren hem ticarette ve hem de bölgesel politikada yavaş yavaş Osmanlı Devleti'ne bağımlı hale gelen Dubrovnik, 1433 yılında

Osmanlı Devleti'ne her yıl 500 duka altın haraç ödemeyi kabul etmiştir. Bu haraç miktarı 1458'de 1.500 duka altına ve 1467'de ise 5.000 duka altına çıkartılmıştır. Bu haraçlar karşılığında padişah tarafından Dubrovnikli tüccarlara, Osmanlı topraklarında serbestçe ticaret yapabilme özgürlüğü tanınmıştır. Osmanlı hazinesi bu şekilde hem haraç geliri elde ederken, hem de ticaretten doğan bir kazanç sağlamıştır. Dubrovnik ise yapmış olduğu ticareti Osmanlı'nın kontrolü altında Balkanlar'ın tamamına yaymış ve aynı zamanda işlenmiş deri, hayvan derileri, balmumu ve yün gibi malların İtalya'ya ihraç tekelini eline almıştır (İnalcık, 2017, s. 309-313).

Bu devletlerin dışında 15. yüzyıl sonlarında Rusya ve Lehistan, 16. yüzyılın ortalarına doğru ise Fransa ile ticari ilişkiler gelişmiştir. Hindistan ve İran ise Osmanlı ticaretindeki ağırlığı hiç eksilmeyen bölgelerdir. Kervanlarla yapılan İran ticareti daha çok dokuma ve halı gibi eşyalar üzerine yoğunlaşırken (Uzunçarşılı, 2011, s. 683); Hindistan ile olan ticarette ise baharat ağırlıklı konumdadır. Bu ülkelerle yapılan ticarette Bursa'nın önemli bir yeri olduğu görülmektedir. 15. yüzyılda Bursa, hem ülke sınırları içerisindeki İstanbul gibi büyük şehirlere hem de ülke sınırları dışında özellikle de Güney ve Doğu Avrupa'nın büyük bölümüne Hint-Arap malları ile İran ipeğinin temin edildiği en önemli antrepo haline gelmiştir. Hindistan'dan başlayıp Cidde-Mekke-Şam güzergâhını takip ederek Osmanlı topraklarına giren Hint baharat kargoları; Halep, Konya, Akşehir ve Kütahya'dan geçerek Bursa'ya ulaşıyordu. Bu karayolunun dışında Osmanlı'nın Hindistan mallarını ithal etmesinde İskenderiye-Akdeniz deniz yolundan da faydalanılıyordu. İthal edilen bu malların ülke içerisine dağıtılmasında iki önemli nokta olan Bursa ve Antalya'nın bu ticaretten elde ettikleri gümrük gelirleri de devlet hazinesine önemli katkıda bulunuyordu. Bu gümrük gelirlerinin Antalya için 1477 yılında 3.000 duka altını, Bursa için ise 1487 yılında 2.000 duka altını olduğu belirtilmektedir (İnalcık, 1960, s. 137-146).

Osmanlı Devleti doğu-batı ve kuzey-güney yönlerinde geliştirdiği bu ticaret anlayışıyla düşmanca bir tavır takınmak yerine, mümkün olduğu kadar çok kazanç sağlamayı hedeflemiştir (Lybyer, 1915, s. 581). Ticaretten elde edilen gelirlerin devlet hazinesi için çok önemli olduğunun farkında olan Osmanlıların, 14. yüzyılın ortalarından itibaren farklı devletlere verdiği ve *"ahdname"* olarak da adlandırılan kapitülasyonlar, bu doğrultuda değerlendirilebilir. Osmanlı Devleti'nin ilk kapitülasyonları İtalyan şehir devletlerine verdiği bilinmektedir. Bunun sebebi ise devletin kuruluş yıllarından önceki dönemlerden başlayarak özellikle 15. yüzyılda

yoğunlaşan Osmanlı topraklarındaki ticarete İtalyanların hâkim olmasıdır (Acıpınar, 2015, s. 324).

Bu doğrultuda 1352 yılında Orhan Gazi tarafından tanınan kapitülasyonlarla, Anadolu'daki zengin madenlerden çıkartılan şapın ticaretindeki tekel hakkı Cenevizlilere verilmiştir. 1387 yılında 1. Murad döneminde yenilenen bu kapitülasyonlara göre Cenevizliler, Pera'dan yapılan ithalat ve ihracat için gümrük vergisinden muaf tutulurken, ticarete konu olan malların değerinin %8'i oranında bir "*pazar resmi"* ödemesi gerekiyordu (İnalcık, 2017, s. 273).

Cenevizlilere verilen kapitülasyonlardan sonra Venedikliler de, Osmanlı Devleti'nden hububat ithali ve bu topraklarda yapacakları ticari faaliyetler için birtakım ayrıcalıklar istemişlerdir. Bunun üzerine 1384 yılında Venediklilere verilen kapitülasyonlar 1403, 1411, 1419, 1430, 1446 ve 1454 yıllarında yenilenmiştir. Daha sonra ise Fatih Sultan Mehmet'in Ege Adaları ile Balkan kıyılarını kontrol altına almak istemesi ile 1463-1479 yılları arasında yaşanan Osmanlı-Venedik savaşı iki ülke arasındaki ilişkileri olumsuz yönde etkilese de, ticaret tamamen durmamıştır. 1479 yılında yapılan ve 1481 yılında yenilenen antlaşmaya göre Venedik'e daha önce elde ettiği ayrıcalıklara ilave olarak, Karadeniz'de Kefe ve Trabzon'da yapacakları ticari faaliyetlerde birtakım imtiyazlar tanınmıştır. Ancak 15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren iki ülke arasında meydana gelen çıkar çatışmaları Osmanlı Devleti'ni, Venedik'in alternatiflerini aramaya itmiştir. Osmanlı Devleti yine İtalyan devletleri olan Napoli Krallığı ve Floransa'yı, Venedik'in alternatifleri olarak gördüğü için, 15. yüzyılın sonlarında bu iki ülkeye de kapitülasyon vermiştir. Fatih Sultan Mehmet'in Bosna, Arnavutluk, Mora ve Karadeniz'deki yayılmacı politikalarına Venedik ve Cenevizlilerin karşı çıkması, padişahın özellikle Floransalılara yönelmesine ve onlara ayrıcalık tanımasına neden olmuştur. 1454 yılında İstanbul Limanı'na sadece bir tane Floransa gemisi gelirken; İstanbul, Edirne, Bursa, Gelibolu, Pera, Rodos ve Sofya'da bulunan tüccarlar sayesinde gelişen Osmanlı-Floransa ticari ilişkilerinin bir sonucu olarak, bu sayı 1461 yılında üç gemiye kadar çıkmıştır (İnalcık, 2000, s. 247-248; İnalcık, 2017, s. 234-284).

15. yüzyılda zirveye ulaşan Levant ticaretinde, Osmanlıların İtalyan şehir devletleri ile özellikle kapitülasyonlar sayesinde daha yoğun bir ticari ilişki kurduğu görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin kendi topraklarında yapılacak olan ticarete serbestlik tanıması karşılığında, 1454'te Cenevizliler yıllık 3.000 altın, 1455'te

Boğdanlılar 2.000 altın, 1479'da Venedikliler 10.000 altın ve Floransalılar ise 5.000 duka altını ödemeyi kabul etmişlerdir (İnalcık, 2003, s. 403; İnalcık, 2017, s. 281).

15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti'nin yoğunlaştığı bu antlaşmalar ve ticari imtiyazlar, hem yıllık haraçlar sebebiyle devlet hazinesine katkı sağlarken, hem de dış ticaretin gelişmesine olumlu yönde katkıda bulunmuştur. Çünkü yapılan her antlaşma ve verilen her ticari imtiyaz, siyasi olmasa da ticari sınırları genişletmiştir. Bu doğrultuda daha önceki dönemlerde de kullanılan, kuzeyden başlayıp Anadolu üzerinden Halep, Bağdat ve Mekke'den geçerek güneye ve oradan da doğuya doğru ilerleyen mal akışına, Osmanlılar herhangi bir kısıtlama getirmemişlerdir. Benzer bir şekilde, Ege Denizi'nden başlayarak Asya'nın uzak iç kesimlerine kadar uzanan doğu-batı yönünde de kervanlarla ticaret yapılıyordu. Böylece Osmanlılar, 15. yüzyılda Avrupa'dan başlayıp Doğu'ya kadar ulaşan tüm büyük ticaret yollarının kontrolünü ele geçirmişlerdir (Lybyer, 1915, s. 577-583).

15. yüzyılda Osmanlı Devleti için ticaret kadar önemli olan bir diğer sektör ise sanayidir. Tarım ağırlıklı bir ekonomi anlayışı benimsenmesinin doğal bir sonucu, sanayi üretiminde girdinin ağırlıklı olarak tarım ve hayvancılıktan temin edilmesidir (Küçükkalay, 2014, s. 255). Batı Anadolu'da pamuk, Bursa ve İstanbul'da ipek, Ankara ve Tosya'da sof, Edirne'de deri işleri ve ayakkabı, İstanbul'da ve Selanik'te ise çuha Avrupa ve kuzey memleketlere ihracatı yapılan önemli sanayi ürünleriydi (İnalcık, 1999, s. 7).

Bu sanayi kollarının dışında Osmanlı Devleti, özellikle para basma amacıyla kullanılan altın ve gümüş madenlerine de ayrı bir önem vermiştir (Kütükoğlu, 1994, s. 550-551). Bu madenlerin piyasada azalması devleti ekonomik olarak zor durumda bırakabileceği için, altın ve gümüş ithalatı gümrük vergilerinden muaf tutulurken, ihracatı ise yasaklanmıştır (İnalcık, 2017, s. 54; Tabakoğlu, 2013, s. 196). Mesela Fatih Sultan Mehmet döneminde ciddi miktarda altın ve gümüş sıkıntısı çeken Osmanlı Devleti, 1454'te Venedik ile yaptığı bir antlaşmada ithal edilen külçe veya sikke halindeki gümüşü, gümrükten muaf tutmuştur (İnalcık, 1951, s. 652-653). Bunun dışında 1477 yılında çıkarılan fermanlarda devletin piyasadaki altın ve gümüş miktarını artırmak için, birtakım tedbirler aldığı görülmektedir. Kuyumcuların sıkı bir şekilde kontrol edilmesi, eski akçelerin kullanımının yasaklanması ve sahte para basılmasının önlenmesi bu tedbirlerin başında gelmektedir (İnalcık, 1947; Aktaran Akdağ, 1949, s. 524-525). Sadece Osmanlı Devleti değil, Orta Çağ dünyasında birçok devlet benzer

uygulamalarda bulunmuştur. Çünkü bu dönemlerde ülkelerin refahı genel olarak piyasadaki altın ve gümüş miktarı ile ölçülmektedir (İnalcık, 2017, s. 54).

Böylece 15. yüzyılda ekonomik anlamda gelişen Osmanlı Devleti'nin, özellikle kapitülasyonlar sayesinde İtalyan şehir devleriyle ticari bağlantılarını geliştirdiği, Asya ile Avrupa arasındaki ticarette önemli bir bölge olarak ön plana çıktığı ve fetih politikalarında ticari amaçları da dikkate aldığı görülmektedir.

2.3. Asya Bölgesi'nin Durumu

15. yüzyıl, Ming Hanedanlığı döneminde Çin'in ekonomik anlamda giderek güçlendiği bir dönemdir. Bu dönem ayrıca Kara Ölüm'ün etkisinden kurtulan Avrupa ve Akdeniz ile olan ticari faaliyetlerin gelişmesiyle daha çok hareketlenen Güneydoğu Asya'da bir büyüme yüzyılıdır[6] (Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 125). Bu yüzyılda Asya Bölgesi'nde ekonomik güç Orta Asya, Japonya ve Güneydoğu Asya gibi farklı bölgelere dağılmış olsa da, bu dönemde özellikle Çin ve Hindistan hem dünya ekonomisinin hem de Asya'nın en önemli iki merkezî bölgesi olarak ön plana çıkmıştır (Frank, 1998, s. 127). Bu ekonomilerden Asya ile Orta Doğu, Anadolu ve Avrupa'yı birbirine bağlayan Orta Asya, Afrika'nın çevresinden dolaşarak Asya'ya ulaşan denizyolu keşfedilse bile önemi kaybolmayan bir bölgedir. Çünkü Afrika'nın etrafını dolaşan denizyolu güzergâhı, nakliye maliyetleri açısından karayolu ile yapılan sevkiyatlara göre çok daha masraflıdır (Menard, 1991, s. 249).

Morris Rossabi de Orta Asya kervan ticaretinin bölge için son derece önemli olduğunu ve bu ticaretin 15. yüzyıl boyunca gerilemediğini, aksine giderek gelişerek 17. yüzyılın başlarına kadar varlığını sürdürdüğünü belirtmiştir (1990, s. 351-370). Niels Steensgaard ise bu yorumları destekler nitelikteki çalışmasında, kervanlar aracılığıyla Avrupa'ya ulaşan Asya mallarının, Ümit Burnu'nu dolaşarak getirilenlerden iki kat daha fazla olduğu tahmininde bulunmuştur (1972, s. 168).

13. yüzyıl kadar erken dönemlerde bile kayda değer ekonomik gelişmelere işaret eden verilerin olduğu Japonya ise, Asya'nın diğer bölgelerinin de dâhil olduğu dış ticaret ağında önemli bir konuma sahiptir. Özellikle 15. ve 16. yüzyıllarda Japonya'nın dış ticaret hacmi hızlı bir şekilde artmış ve böylece ticari bağlantıları Uzakdoğu'nun diğer bölgelerine, Malakka Boğazı'na kadar yayılmıştır (Sanderson, 1999, s. 153). Bu

[6] Güneydoğu Asya tarihinde 1400-1650 yılları arası *"Ticaret Çağı"* olarak anılmaktadır (Reid, 1993, s. 1-61).

dönem aynı zamanda Japonya'nın, Çin kültüründen çok fazla etkilendiği ve iki ülke arasındaki ticaretin canlandığı bir dönemdir. Bu ticari canlanmayla bağlantılı olarak Japon limanları gelişme göstermiş ve Çin'in madeni paraları Japonya'da kullanılmaya başlanmıştır. Paranın kullanılması ile birlikte faizle borç alıp verme, parasal işlemler ve özellikle paranın bir sermaye olma unsuru ön plana çıkmaya başlamıştır. Bu durum, sermaye yetersizliğinden dolayı ancak sınırlı bir bütçeyle ticaret yapan küçük ölçekli tüccarların ekonomik açıdan canlanmasına neden olmuştur. Ayrıca 1450 yılına gelindiğinde tarımsal üretimdeki verimlilik önceki yüzyıllara göre %45 oranında artmış, endüstriyel gelişim hızlanmış, gemi yapımı ve deniz ticari taşımacılığında yeni teknikler kullanılmaya başlanmıştır (Küçükkalay, 2014, s. 365-366).

Ortaya çıkan tüm bu gelişmeler aslında Japon ekonomisindeki Çin'in ağırlıklı konumunu gösterse de, Japonya aynı zamanda Çin'in en ciddi rakiplerinden biridir (Frank, 1998, s. 105). 15. yüzyılın özellikle ikinci yarısından itibaren Çin, dünya ticaretinde güç kaybedip ekonomik açıdan gerilerken, Japonya ise Uzak Doğu'da hem eski bağlantılarını daha da geliştirmiş hem de kendisine yeni pazarlar aramıştır. Çin'in nefesinin yavaş yavaş tükenmeye başladığı bu dönemde Asya'da büyük bir ekonomik boşluk oluşmuş ve Japonya bu boşluğu doldurmak için adeta koşmaya başlamıştır (Sanderson, 1999, s. 154).

15. yüzyılda dünyanın en üretken, en zengin ve ticari bakımdan en önemli bölgelerinden biri olan Güneydoğu Asya ise kuzeyde Çin ve Japonya, batıda Güney Asya, doğudaysa Pasifik'in bulunması dolayısıyla, dünya ticareti açısından doğal bir kavşak ve buluşma noktası haline gelmişti (Frank, 1998, s. 93-96). 11. yüzyıldan başlayarak, 19. yüzyıldaki "Sanayi Çağı"na kadar yaklaşık olarak 800 yıllık dönemde tüm dünya ticaretinin Güneydoğu Asya'dan gelen baharatın azalıp çoğalmasıyla kontrol edildiği dikkate alındığında (Tarling, 1992, s.183), hem Burma, Siyam ve Vietnam gibi anakara hem de Endonezya, Java ve Malakka gibi adalar üzerinden gerçekleştirilen ticari faaliyetlerin büyük bölümü, aslında Avrupalıların bölgeye ulaşmasından çok önce ortaya çıkmıştır (Reid, 1993, s. 10). Bu ekonomilerden özellikle Endonezya ve Malakka ise Güneydoğu Asya ticaretinin en canlı olduğu bölgelerdir. Arun Das Gupta, 15. yüzyıldaki Endonezya ve yakın çevresindeki durumu şöyle tanımlamaktadır (1987, s. 243-244):

> Ticaret aslında genel olarak Java'dan gelen pirincin Endonezya takımadaları arasında doğu ile batı doğrultusunda her yere taşınan bir ürün alışverişi

> biçiminde gerçekleşiyordu. Endonezya ticaretinin en temel özelliği iki ana ürün olan biber ve baharatın takımadaların iki ucunda yer almasıydı. Biber; Malaya, Sumatra, Borneo ve Java'nın batısında üretiliyordu. Baharat ise (karanfil, muskat ve küçük hindistan cevizi kabuğu) sadece doğudaki Maluku ve Banda Adaları'nda bulunuyordu. Java; tuz, tuzlanmış balık, pirinç ve çeşitli gıda maddelerinin yanı sıra bir miktar iplik, pamuk ve tekstil ürünleri üretiyordu… Pirinç ve Java'da üretilen diğer ürünler, Javalı tüccarlar ve gemiciler tarafından, biber ve diğer ithal ürünlerle değiştirilmek üzere Sumatra'ya götürülüyordu. Biber Java'ya ve baharat üretilen adalarındaki büyük talep gören pamuklu ürünleriyle değiştirilmek amacıyla daha uzaktaki Bali'ye ihraç ediliyordu. Tüm bu ticari faaliyetlerin sonunda Javalılar, Maluku ve Banda Adaları'na dönerken yanlarına pirinç ve diğer Java ürünleri, Bali'de üretilen kıyafetler, Hindistan tekstil ürünleri ile Çin porseleni, ipeği ve az miktarda madeni para alıyorlardı… Endonezya'nın ticaretinde en belirgin özelliği hem adalar arası, hem de uluslararası ticaretin birbiriyle iç içe olmasıydı… Bu ticarette ön plana çıkan faktörler ise Java'nın Baharat Adaları'na giden ana güzergâhtaki konumu, Çin'in Endonezya ile olan ticareti ve Avrupalıların baharat talebidir.

Endonezya'nın dışında Güneydoğu Asya'nın bir diğer önemli bölgesi ise 15. yüzyılda dünyanın dört bir tarafından gelen tüccarlara limanlarını açık tutarak altın çağını yaşayan Malakka'dır. 1511 yılında Portekizlilerce ele geçirilene kadar 100.000 ile 200.000 arasında bir nüfusa sahip olduğu tahmin edilen Malakka, 15. yüzyıl başlarında Güneydoğu Asya'nın hem en büyük şehri hem de en önemli ticari merkezi haline gelmiştir. Doğu-batı ticaretinin, özellikle porselen, kumaş ve gümüş karşılığında baharat ticaretinin genişlemesi, iki önemli ticaret bölgesi olan Hint Okyanusu ile Güney Çin Denizi'ni birbirine bağlayan Güneydoğu Asya'nın birinci ticaret merkezi olarak Malakka'nın ortaya çıkmasını ve büyümesini sağlamıştır (Thomaz, 1993, s. 71; Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 134-135). Özellikle Çinlilerin çoğu nakliye gemisinin Malakka'yı bir dönüş noktası olarak kullanması, bu bölgeyi dünyanın en büyük baharat merkezi haline getirmiş ve bu baharatın da büyük bölümü Çin'e ihraç edilmiştir. Malakka aynı zamanda, Hint tekstil ürünlerinin Güneydoğu Asya'ya ve Manila üzerinden de Amerika Kıtası'na gönderildiği bir dağıtım noktası görevini de yerine getirmiştir (Frank, 1998, s. 99).

Asya'nın diğer bir önemli ekonomik bölgesi olan Hindistan'ın ise sahip olduğu Goa, Kalikut, Kolombo, Madras ve Masulipatam gibi önemli liman şehirlerinin (Das Gupta ve Pearson, 1987, s. 13) neredeyse tamamı, hem kendi iç bölgeleriyle hem de kervanlar aracılığıyla Orta Asya'nın bazı uzak bölgeleriyle ticaret yapıyorlardı (Frank, 1998, s.88). Bu sebeptendir ki Kirti N. Chaudhuri, karadan yapılan Orta Asya kervan ticareti ile Avrasya'nın kıta-aşırı deniz ticaretini birbirlerinin tamamlayıcı öğesi olarak

değerlendirir (1985, s. 172; 1990, s. 140). Bunun dışında Hindistan, daha verimli ve daha düşük maliyetli pamuklu tekstil üretimine ve ihraç ettiği bibere bağlı olarak Avrupa ve Batı Asya ile yaptığı ticarette, ticaret fazlasına sahip olan taraftır. Bu ürünlerin dışında pirinç, bakliyat ve bitkisel yağ gibi gıda maddeleri hem Basra Körfezi ve Kızıldeniz'in önemli limanlarına ulaştırılıyor, hem de Güneydoğu Asya'nın neredeyse her bölgesine ihraç ediliyordu. Bu ticaret karşılığında ise Hindistan, Batı Asya ve Avrupa'dan çok büyük miktarlarda gümüş ve bir miktar da altın elde ediyordu. Hindistan ayrıca Güneydoğu Asya ve Çin'e pamuklu dokuma ürünleri ihraç ederken; karşılığında Güneydoğu Asya'dan baharat, Çin'den ise ipek, porselen ve seramik satın alıyordu. Ancak Hindistan, Güneydoğu Asya ile arasındaki ticarette sürekli açık veriyor ve bu açığı kapatmak için bu bölgeye özellikle de Çin'e, aldığı gümüşü yeniden ihraç ediyordu (Frank, 1998, s. 88).

15. yüzyılın başlarında Asya'nın en güçlü ekonomisi olan Çin; üretim, nüfus ve ticaret gibi alanlarda çok ciddi ilerlemeler kaydetmiş ve bu sayede diğer bölgelerle arasındaki farkı giderek açmaya başlamıştır. Çin'in bu konuma yükselmesinde temel olarak iki faktörün etkili olduğu belirtilebilir. Bu faktörlerden birincisi, üretim ve dolayısıyla ihracat alanında Çin'in dünya genelinde sahip olduğu ekonomik üstünlüktür (Frank, 1998, s. 111). Çin'e bu üstünlüğü getiren en önemli ihraç ürünleri ise üçe ayrılmaktadır; kıymetli madenler, tekstil ürünleri ve son olarak da porselen ve seramik gibi ürünler. Kıymetli madenler arasında önemli bir refah göstergesi olarak kabul edilen altın; Japonya, Hindistan ve Filipinler'e ihraç ediliyordu. Pamuk ve ipek gibi tekstil ürünlerine ise hem Asya içerisinden (Japonya, Manila ve Hindistan), hem Avrupa'dan ve hem de Manila-Makao ticaret hattı bağlantısıyla Amerika'dan giderek artan bir talep vardı (Souza, 1986, s. 5; Flyyn ve Giraldez, 1996, s. 54).

Giovanni Botero, Çin ipeğine olan bu talep dolayısıyla ihracatın da inanılmayacak kadar fazla miktarlarda olduğunu belirtmiştir. Buna göre yüz binlerce kilo ağırlığındaki ipek her yıl Portekiz Hint Adaları'na, on beş gemi dolusu ipek Filipinler'e gönderiliyordu. Japonya'ya giden ipeğin miktarı ise tahmin edilemez boyutlardadır (Aktaran; Adshead, 1988, s. 217). Porselen ve seramik alanında ise Çin adeta rakipsiz konumdadır. Üretilen seramiğin %80'inden fazlası Asya'ya, hacim olarak %16 ancak maddi olarak %50 düzeyindeki yüksek kaliteli kısmıysa Avrupa'ya satılıyordu (Frank, 1998, s. 112).

Çin ekonomisinin gelişmesinde etkili olan ikinci faktörse, dünya gümüş üretiminde Çin'in yerine getirdiği nihai "havuz" işlevidir. Aslında bu iki faktör birbiriyle ilişkilidir. Çünkü bu yüzyılda tam bir ticaret merkezi haline gelen Çin'in rakipsiz üretimi ve ipek, porselen ve diğer seramik ürünlerinin ihracatı, yabancıların genelde gümüşle yaptıkları ödeme ile gerçekleşiyordu. Bu dönemde küresel ticaretin gelişmesinde gümüşün son derece önemli bir rol oynadığının farkında olan Çin, dünyanın en büyük gümüş ithalatçısı konumundadır. Bu ihtiyacının büyük bir kısmını ise Avrupa, Batı Asya, Hindistan, Güneydoğu Asya, Orta Asya ve Japonya'dan karşılıyordu[7] (Frank, 1998, s. 111).

Ülkeye bu kadar çok miktarda "beyaz metal" girmesi dünyanın en büyük ekonomisini adeta fethetse de, aslında Çin'in parasal açıdan da buna ihtiyacı vardı. Çünkü Çin'in kâğıt para sistemi 14. yüzyılda bir krize uğramış ve 15. yüzyılın ortalarında ise neredeyse çökmüştür. Dolayısıyla gümüş ithalatı sayesinde bu sisteme istikrarlı bir ikame sağlanmıştır (Flyyn ve Giraldez, 1994, s. 71-84).

Aslında Çin'i bu dönemde Asya'dan başlayarak dünyanın diğer bölgelerine kadar uzanan ticari faaliyetlerde bulunmasına iten en önemli faktörlerden birisi, kültür ve teknoloji alanında erken dönemlerde meydana gelen gelişmelerdir. Yeri değiştirilebilir harflerle yapılan matbaacılık Çin'de daha 11. yüzyılda ortaya çıkmış, bu sayede kısa süre içerisinde çok sayıda kitap yazılmış ve erken dönemlerden itibaren çok büyük kütüphaneler kurmuşlardır (Kennedy, 1988, s. 6). Bu doğrultuda ahşap kalıp basımının, dünyanın diğer bölgelerinden beş yüzyıl önce Çin'de keşfedilip kullanılmış olması son derece önemlidir (Frank, 1998, s. 200).

Çin'in son derece bereketli ovalarını birbirine bağlayan kanal sistemlerinde ortaya çıkan gelişmeler de bu bölgeyi önemli kılan etkenlerdendir. Taşıma amaçlı kullanılan tekneler sayesinde hem şehir merkezlerinin hem de ordunun tahıl ürünleri ihtiyacının karşılandığı bu kanallarda taşınan tahıl miktarının 11. yüzyılda yaklaşık olarak yıllık 400.000 tona ulaştığı tahmin edilmektedir (Pacey, 1990, s. 6).

Yine 11. yüzyıl gibi erken dönemlerde gelişen Çin demir sanayisi de, sonraki dönemlerde ülkenin çok daha güçlü olmasına katkı sağlaması açısından önemli bir sektördür. Silah yapımı, tarım aletleri ve daha birçok farklı alanda kullanılan demir, 806 yılında yıllık ortalama 13.500 ton üretilirken, 1078 yılına gelindiğinde ise bu üretim

[7] Vitorino Godinho (1963), Çin'i yüzyıllar boyunca bu kadar çok gümüş ithal etmesinden dolayı bir *elektrikli süpürgeye* veya *vakum pompasına* benzetmiştir (Flyyn ve Giraldez, 1995, s. 207).

miktarının 125.000 tona çıktığı tahmin edilmektedir (McNeill, 1983, s. 27). Bu üretim miktarı, yedi yüzyıl sonra Sanayi Devrimi'nin ilk aşamalarında İngiliz demir üretiminden çok daha fazladır (Kennedy, 1988, s. 6).

Bunların dışında Çin, askerî alanlarda da gelişimini hızlı bir şekilde sürdürmüş ve hem bronz hem de demirden top üretim teknolojisi, 1300'lü yıllarda Avrupa'da yaygınlaşmadan çok önce, Çin'de büyük bir ilerleme kaydetmiştir (Parker, 1991, s. 185). Top teknolojisindeki gelişme ile paralel bir şekilde ilerleyen barut ve dolayısıyla da barutlu silahların kullanımı, Orta Çağ döneminde Çin'in en önemli başarılarından biriyken (Needham, 1981, s. 27), Avrupalıların barutu askerî amaçla kullanması ise ancak 13. yüzyılın sonlarında mümkün olmuştur. Çinliler ayrıca yaklaşık elli adet fişeğe sahip roketler geliştirip kullanmışlar ve başlangıçta sabit olan roket fırlatma düzeneklerini zamanla hareket edebilir hale getirmişlerdir (Frank, 1998, s. 196).

Tüm bu teknolojik ilerlemeler aslında gemicilik sektörünü etkileyerek, Çinlilerin uzak mesafe ticaretine başlamalarını ve böylece denizaşırı bölgeleri keşfetmesini sağlamıştır. Her ne kadar gemi yapımı 16. yüzyıl Avrupası için ileri teknoloji gerektiren sanayi dallarından biri olarak değerlendirilirse de (Pacey, 1990, s. 72), Çin'in daha önceki yüzyıllarda Avrupa'dan çok daha ileri düzeyde gemilere sahip olduğu bilinmektedir. Mesela 1420 yılında Ming donanmasının kayıtlarında aralarında uzun mesafeli seferler için tasarlanmış 250 tane gemi ve 400 tane geniş yüzücü tahkimat da olmak üzere toplam 1350 savaş gemisinin bulunduğu belirtilmektedir. Böyle bir deniz gücünün yanı sıra Japonya, Kore, Güneydoğu Asya ve Doğu Afrika'yla ticaret yapan ve özel kişilerce işletilen pek çok gemi bulunuyordu (Kennedy, 1988, s. 6).

Gemi teknolojisindeki bu ilerlemeler, Çin'in 15. yüzyılda daha çok uzak mesafe ticaretine yönelmesini sağlamıştır. Bu doğrultuda Çin'in en önemli resmi denizaşırı seferleri, Amiral Zheng He tarafından 1405-1433 yılları arasında gerçekleştirilen seferlerdir. İlk uzak mesafeli deniz seferine 1405-1407 yılları arasında 317 gemi ve subaylar, askerler, denizciler, tercümanlar, memurlar ve tekne tamir ve bakımından sorumlu ustalardan oluşan toplam 27.870 kişi ile çıkan Zheng He, yedinci ve son seferine ise 1431-1433 yılları arasında çıkmıştır. Güneydoğu Asya, Hindistan, Arap Yarımadası ve Doğu Afrika'da toplam 37 ülkedeki önemli şehir ve limanlara yapılan bu yolculuklar sayesinde Çin, deniz gücü ile birlikte ticari ağını da sınırlarının ötesine taşımıştır. Donanmasının koruması altında gittikçe gelişen deniz ticareti sayesinde Çin'in ihraç mallarının ulaştığı her yerde nüfuzunun giderek artması, Çin'i bu dönemde

dünyanın tartışmasız en güçlü ekonomisi konumuna yükseltmiştir (Stuart-Fox, 2003, s. 82-85).

Ming Hanedanı, Zheng He'nin son deniz seferinden döndüğü yıl olan 1433'ten sonra denizaşırı seferlere sırtını çevirmiş ve dış ticarete geniş yasaklamalar ve düzenlemeler getirmiştir. Denizaşırı yerlere açılmayı çekici kılan tüm imkânlara rağmen Çin, dünyaya arkasını dönmeye karar vermiştir. Bu kararın alınmasında kuzey sınırından gelen Moğol tehdidi etkili olsa da, Çin'in geri çekilmesindeki kilit unsur, Konfüçyüsçü bürokrasinin tutuculuğudur. Bu doğrultuda kanalların yok olmasına izin verilmiş, ordu periyodik olarak yeni ekipmanlardan yoksun bırakılmış, astronomi saatleri ihmal edilmiş, balıkçılık yasaklanmış, kâğıt para kullanımına son verilmiş ve demir fabrikaları sonunda yok olup gitmiştir. Aynı şekilde bu dönemde dünya ekonomisinin zirvesinde yer alan Çin'in bu konuma yükselmesinde etkili olan en önemli faktörlerden biri olarak kabul edilen denizaşırı ticaretin yasaklanması da Çin'i önceki dönemlerden çok daha kapalı hale getirmiştir (Kennedy, 1988, s. 7-8; Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 139-140).

Böylece Konfüçyüs geleneğine bağlı kalarak içe kapanmayı tercih eden ve bu nedenle özellikle 15. yüzyılın ilk dönemlerinde yakaladığı ivmeyi kaybeden Çin, kurmuş olduğu sistem sayesinde yine de bu dönemin en güçlü ekonomisidir. Merkezinde Çin'in bulunduğu ve Hindistan, İslam ülkeleri ve Avrupa'nın bölgeler arası ticarette daha çok çevre vazifesini gördüğü bu sistem sayesinde uluslararası ticaretin gidişatını Avrupa değil hâlâ Asya belirliyordu (Hamashita, 1994, s. 97; Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 141).

BÖLÜM III

AVRUPA'NIN YÜKSELİŞİ VE DÖNÜŞÜMÜNÜ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren giderek güçlenmeye başlayan Avrupa, bu değişimi aslında birtakım faktörlere borçludur. Bu dönemde ön plana çıkan Merkantilist düşüncenin de etkisiyle yayılmacı bir politika benimseyen Avrupalılar, Coğrafi Keşifler sayesinde Afrika, Asya ve Amerika Kıtası ile ticari bağlantılarını her geçen gün artırmışlardır. Özellikle Batı ve Güney Afrika kıyılarından dolaşarak Avrupa ile Asya arasında alternatif bir güzergâhın bulunması ve 15. yüzyılın sonlarında Amerika Kıtası'nın keşfedilmesi ise giderek güçlenen bir Avrupa'nın habercisidir. Sonraki yüzyıllarda bu gücünü iyi kullanan Avrupalılar, sömürgecilik hareketlerinin de etkisiyle Amerika'dan altın ve gümüş, Afrika'dan altın ve köle, Asya'dan ise baharat, ipek ve pamuk gibi kıymetli ürünleri kendi ülkelerine taşımışlardır.

Avrupa için bu değişimin öncüleri Portekiz ve İspanya olsa da, daha sonraki yıllarda Fransa, İngiltere ve Hollanda da sömürgecilik hareketlerine dâhil olmuş ve böylece dünyanın dört bir yanı Avrupalıların hizmetine açılmıştır. Ancak bu ülkelerden İngiltere, ticarete ve teknolojiye daha fazla önem vererek Sanayi Devrimi'ni başlatmış ve diğer Avrupa ülkelerinden daha güçlü ve daha zengin bir konuma yükselmiştir. Orta Çağ'da Avrupa'nın çok büyük hacimlere ulaşan ticaret ve denizaşırı genişlemesiyle bağlantılı olan Sanayi Devrimi, dünya ekonomisinde muazzam ekonomik asimetrilere yol açmış, uluslararası taşımacılığı kökten değiştirmiş ve Avrupa'nın, Afrika ve Asya üzerindeki jeopolitik hâkimiyetini sağlamlaştırmaya yardımcı olmuştur (Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 364).

Bu dönemde Avrupa'nın yaşadığı dönüşüm sadece ekonomik alanla da sınırlı değildir. 15 ile 18. yüzyıllar arasında Avrupa'da meydana gelen Rönesans, Reform ve Aydınlanma Hareketleri ile birlikte bilim, teknoloji, felsefi düşünce, din ve sanat gibi alanlarda da ilerlemeler kaydedilmiştir. Ekonomik olarak güçlenmeye başlayan Avrupa, kendi medeniyet çizgisinde entelektüel açıdan da tam bir gelişim dönemine girmiştir.

3.1. Yükselişin Kaynakları Üzerine Teorik Argümanlar

Orta Çağ ile günümüz modern çağının başlangıcı olarak kabul edilen 18. yüzyıl arasındaki yaklaşık beş yüzyıl *"ticari devrim"*, *"merkantilizm çağı"* ve *"erken kapitalizm"* olarak adlandırılan gelişmelerin ortaya çıktığı bir dönem olmuştur. Ancak bu gelişmelerin hiçbiri 1450 ile 1750 yılları arasında meydana gelen teknolojik ilerleme, toplumsal ihtiyaçları karşılamak amacıyla oluşturulan kurumlar ve fiziki kaynaklar arasındaki ilişkiyi açıklamak için tek başlarına yeterli değildir. Çünkü bu değişimlerin Rönesans, Reform, büyük ulus devletlerin ortaya çıkışı ve Coğrafi Keşifler gibi faktörlerle birlikte ele alınması gerekmektedir. Bu entelektüel, siyasi, coğrafi ve dinsel gelişmeler, ekonomik sonuçları bakımından büyük etkilere sahiptir (Heaton, 2005, s. 192-195).

3.1.1. Merkantilizm ve Etkileri

15. ve 19. yüzyıllar arasındaki 400 yıllık dönemde dünyanın büyük bir çoğunluğu, Avrupa kapitalizminin egemen olduğu siyasi ve ekonomik düzenin bir parçası haline getirilmiştir. Bu düzen önce Portekiz ve İspanya, daha sonra ise İngiltere, Hollanda ve Fransa gibi denizaşırı Atlantik sömürge imparatorlukları tarafından oluşturulmuştur. *"Merkantilizm"* olarak bilinen ve ekonomik olarak ilk uluslararası deneyim olan bu yeni düzen, Avrupalı kurucuları tarafından çok dikkatli bir şekilde dizayn edilmiştir (Frieden, 2011, s. 18). Çünkü sınırlı imkânlar dâhilinde yaşayan insanları çok fazla önemsemeyen ve onlar için *"kutsanmış fakirler"* sözünü benimseyen Orta Çağ Avrupası'ndan, ulusların nasıl zenginleşeceğini anlatmaya çalışarak modern Avrupa'ya doğru bir dönüşüm başlatan ana faktör merkantilizmdir (Cannan, 1964, s. 6).

Amerikalı iktisatçı E. A. J. Johnson'ın *"sevimsiz bir kelime (unhappy word)"* olarak ifade ettiği merkantilizm kavramı (1937, s. 3) ilk olarak Fransız iktisatçı Marquis de Mirabeau tarafından 1763 yılında yayımlanan "Philosophie Rurale" isimli kitabında *systeme mercantile* olarak yer almıştır. Ancak, "merkantil sistem"in asıl yaratıcısı olan ve bu kavramın dünya geneline yayılmasını sağlayan kişi Adam Smith'tir. Smith 1776 yılında yayımladığı *"Milletlerin Zenginliği (An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations)"*[8] isimli kitabının 4. kısmının iki yüz sayfadan fazlasını,

[8] Robert L. Heilbroner'a göre 1776 yılında iki önemli olay yaşanmıştır; Milletlerin Zenginliği'nin yayımlanması ve Amerikan Bağımsızlık Bildirgesi'nin imzalanması (1999, s. 41). D. Paul Schafer ise bu

merkantil sistemin detaylı bir analizine ve eleştirisine ayırmıştır.[9] Dolayısıyla merkantilizm kavramını kullanan ilk kişi Mirabeau olmakla birlikte, bu kavramı detaylı bir şekilde ele alıp tüm yönleriyle ortaya koyan kişi Adam Smith'tir (Magnusson, 2009, s. 25; Magnusson, 2015, s. 3).

Bir kavram olarak merkantilizm Fritz Blaich (1988) tarafından, Avrupa'da mutlakiyetçiliğin[10] hâkim olduğu dönemdeki ekonomi politikası olarak tanımlanırken (Aktaran, Peukert, 2012, s. 93), S. A. Reinert ve E. S. Reinert merkantilizmi, Skolastikler[11] ile Adam Smith arasındaki tüm ekonomik teori ve uygulamaları kapsayan bir terim olarak kabul etmişlerdir (2003, s. 90). Eli Heckscher ise merkantilizmi, politik iktisat tarihinde Orta Çağ ile liberalizm arasındaki bir evre olarak ifade etmiştir (1935, s. 19-20). Merkantilizmle ilgili yapılan tanımlamalar birbirinden farklı gibi görünse de, aslında tarihsel olarak birbirine yakın dönemlere vurgu yapmaktadırlar. Bu tanımlamalara bakıldığında uzun bir dönemi temsil ettiği düşünülen ve kabaca 1450-1750 yılları arasında etkili olan merkantilizmin gelişimini 4 evrede tamamladığı söylenebilir. Buna göre 1550 yılından önceki birinci evre, fiyat devrimi ile ilgili tartışmaların yaşandığı 1550-1620 yılları arasındaki ikinci evre, 1620-1680 yılları arasındaki ticaret dengesi tartışmalarının olduğu üçüncü evre ve son olarak korumacı

---

olaylara James Watt'ın buhar makinesinin yüksek ısılı fırınlarda ilk defa kullanılmasını da ekleyerek 1776 yılı için üç önemli olaya vurgu yapmıştır (2008, s. 9). İktisadi açıdan ise bu yıl, Milletlerin Zenginliği'nin yayımlanmasından sonra iktisadın ayrı bir bilim dalı olarak kabul edilmesi açısından önemli bir yıldır. Tony Aspromourgos da bu döneme dikkat çekmektedir: "1776'dan önce iktisat teorisinin tarihi her zaman bir şekilde ihmal edilmiştir. Bunun sebebi hiç şüphesiz Adam Smith'in Milletlerin Zenginliği eserinin politik ekonomi bilimini oluşturmasında ve dolayısıyla da eserin klasik bir metin haline gelmesinde gösterdiği başarıdan kaynaklanmaktadır (1988, s. 337)." Ancak bu konuda farklı düşünceler de mevcuttur. Mesela Lars Magnusson'a göre 17. yüzyıl, "modern iktisat" olarak adlandırılabilecek bir şeyin doğuşuydu ve bu yeni doğmuş çocuğu meydana getirenler ise merkantilistlerdir (1994, s. 7).

[9] Smith'e göre, parayla servetin hatalı bir şekilde karıştırılması üzerine kurulan merkantil sistemin üstünde durduğu esas nokta, pozitif bir ticaret dengesidir (Heckscher, 1935, s. xi; Magnusson, 2009, s. 25).

[10] Mutlakiyetçilik ya da mutlak monarşi, devlet içindeki nihai otoritenin tek bir kralın elinde toplandığı yönetim şeklidir (Spielvogel, 2009, s. 451).

[11] Orta Çağ'da, Avrupa genelinde çok büyük bir ağırlığı olan kilise, başta politik konular olmak üzere birçok olayla ilgilenmekle birlikte, aynı zamanda felsefi temel üzerine kurulmuş sosyal bir kurumdur (Russell, 1945, s. 301). Orta Çağ Avrupası'nı etkisi altına alan Skolastik düşünce ise, insanların özgür iradelerini bir kenara bırakıp tamamen kilise odaklı düşünce sisteminin benimsenmesidir (Vermander, 2010, s. 23). Peter Lombard, Peter Abelard, Gratian, Roger Bacon ve Thomas Aquinas gibi Skolastiklerin etkisi altında gelişen bu düşünce sistemi (Bejczy, 2001, s. 62; Luscombe, 1970; Hochberg, 1953, s. 313), 16. yüzyıldan itibaren Protestanlar tarafından ciddi biçimde eleştirilmiştir (Evans, 1993, s. 122).

politika tartışmalarının ortaya çıktığı 1680-1750 yılları arasındaki dördüncü evre (Wu, 1939, s. 13-39).[12]

Bu dönemlerde en önemli gelir kaynağı tarım olmakla birlikte tarımsal üretimin yavaş bir şekilde artması ve aynı zamanda üretim hacmine nazaran değerinin düşük olması, ülkelerin rekabet gücünü zayıflatarak ihracat yapmasını zorlaştırmıştır. Bu sebepten dolayı merkantilistler, ülkelerinin daha zengin ve daha güçlü olabilmesi için dış ticareti ulusal refahın en önemli araçlarından biri olarak kabul etmişlerdir (Gomes, 1987, s. 79; Sutherland, 2004, s. 476). İngiliz düşünür Thomas Hobbes (1651) bu durumu kısaca; "zenginlik güçtür ve güç zenginliktir" şeklinde açıklarken; dönemin ünlü merkantilistlerinden Josiah Child ise (1681); "dış ticaret zenginlik, zenginlik güç yaratır, güç ise ticareti ve dini korur" diyerek aradaki ilişkiye daha geniş bir açıdan yaklaşmıştır (Aktaran, Viner, 1948, s. 15).

Merkantilist dönemde zenginlik, özellikle parasal sermayenin aktif bir şekilde yatırımlara dâhil edilmesi ile elde edilebilecek olan kazancın miktarı olarak ifade edilmektedir. Üretim yapmak için yeterli miktarda hammaddeye sahip olmayan bir ülke için en verimli sermaye yatırımı ise, hammadde ithal ederek mamul mal üretimini ve ihracatını teşvik etmektir. Ancak bununla birlikte dönemin iktisat politikası ile uyumlu olarak mamul malların ithalatı ve hammadde ihracatı ise engellenmelidir (Peukert, 2012, s. 95-96). Bu açıdan bakıldığında yerli üreticileri yabancı rekabetten güçlü bir şekilde korumayı amaçlayan merkantilist politikaların aşırı derecede milliyetçi olduğu söylenebilir (Frieden, 2011, s. 19). Çünkü bir ülkenin kazancının mutlaka başka bir ülkenin kaybına yol açacağının farkında olan merkantilistler *(zero sum game – sıfır toplamlı oyun)*, tüm dünyadan ziyade sadece kendi ülkelerinin zenginliğine odaklanmışlardır.[13] Ülkelerin zenginliği ise yeryüzünde niceliksel olarak sınırlı olan hammadde ve kıymetli metallerin dağılımına bağlıdır (Peukert, 2012, s. 97).

---

[12] Bu dönemde fikirlerini öne sürerek merkantilizmin gelişmesinde etkili olan kişilerin çoğu devlet adamları, tüccarlar ve iş adamlarından oluşmaktadır (Magnusson, 2009, s. 25). Jean Bodin, Antoine de Montchretien, John Law, Thomas Mun, Thomas Miles, John Locke, Jean Baptiste Colbert, Edward Miselden, Gerard de Mlynes, Josiah Child ve William Petty merkantilist düşünürler olarak anılırlar (Cioran, 2014:93; Küçükkalay, 2014, s. 323; Blaug 1991a; Blaug, 1991b). Joseph Schumpeter ise, *"History of Economic Analysis"* adlı kitabında 16. ve 18. yüzyıllar arasında ticaret, para ve finans üzerine broşürler yayımlayan böyle düşünürler için "merkantilistler" yerine, *"danışman yöneticiler"* kavramını kullanmayı tercih etmiştir (1972, s. 139-144).

[13] Merkantilistlerin bu düşüncesini J. M. Keynes, Genel Teori'de (*The General Theory of Employment, Interest and Money)* eleştirmiştir. Keynes'e göre merkantilistler tarafından ileri sürülen bu yaklaşım kendi ülkeleri açısından avantajlıdır. Ancak bu anlayışın bir bütün olarak dünyaya fayda sağlaması pek

Kendi döneminin ekonomik ve politik gerçeklerini yansıtan ve aynı zamanda modern kapitalist ekonomilerin kalıcı özelliklerini vurgulayan merkantilizm, önce ülkeleri ve krallıkları zenginleştirmiş daha sonra ise bu zenginlikleri askerî güç oluşturmak için kullanmıştır (Frieden, 2011, s. 18). Güçlü bir ulusal ekonominin geliştirilebilmesi için devletlerin kilit bir rol üstlenmesi gerektiğine inanan merkantilizme göre güçlü bir devlet, aynı zamanda güçlü bir ekonomi demektir (Holslag, 2006, s. 135). Bu nedenle merkantilizmin en temel özelliği, ekonomik büyümeyi teşvik eden ve siyasi yöntemler sayesinde ulusal ekonomik çıkarları ön planda tutan bir devlet anlayışı oluşturmaktır (Holslag, 2011, s. 369).

Daha sonra ise bu yaklaşımın, dünya genelinde askerî güç elde etme ve bu gücü sürdürme isteğini teşvik ettiği görülmektedir. Bu doğrultuda devlet, ordunun ihtiyacı olan asker, mühimmat ve silah gibi masrafları karşılayabilmek için ihtiyacı olan parayı, altın ve gümüşten sağlamıştır. Bu sistem üzerine kurulan merkantilizme göre güçlü bir devlet, güçlü bir askerî kuvveti ve bol miktarda parayı da beraberinde getirecektir. Bu döngüyü mümkün olan en kısa sürede gerçekleştirmek isteyen ülkelerin ilk etapta kendi hazinelerini kullandıkları, ancak uzun vadede farklı coğrafyalardaki kaynaklara yöneldikleri görülmektedir. Bununla bağlantılı olarak ülke içerisindeki kaynakların etkin kullanılmasına yönelik alınan tedbirler kapsamında ihracatı teşvik edici ve ithalatı sınırlandırıcı politikalar yürürlüğe girmiştir. Böylece herhangi bir ülkenin ihracatının ithalatından daha fazla olması hem dış ticaret fazlasına yol açacak hem de o ülkeye altın ve gümüş girmesini sağlayacaktır (Cwik, 2011, s. 7).

Tüm bu açıklamalardan sonra temel özelliklerini kısaca özetlemek gerekirse, merkantilizm; 16. ve 17. yüzyıllar ile 18. yüzyılın ilk yarısında etkili olan, ulusal çıkarları ön planda tutan, ekonomik kalkınmayı dış ticaret yoluyla zenginleşmeye bağlayan, yatırım ve istihdamı artırmak için düşük faiz oranlarını benimseyen, ithalatı kısıtlayıp ihracatı teşvik etmek amacıyla dış ticarette korumacı politikaları savunan ve bir devletin esas gücünün gümüş ve altın gibi kıymetli metal stoklarına bağlı olduğunu ileri süren bir doktrindir (Laperche ve Uzunidis, 2009, s. 4; Gomes, 1987, s. 5-6).

---

mümkün görünmemektedir (1964, s. 335). 16. yüzyıl Fransız yazarı Michel de Montaigne de *"Denemeler (Essays)"* adlı kitabında; "bir insanın kârı, diğerinin zararıdır" diyerek benzer bir görüş ileri sürmüştür (1993, s. 48).

3.1.2. Rönesans, Reform ve Aydınlanma Hareketleri

16. ve 19. yüzyıllar arasındaki 300 yıl Avrupa tarihi açısından *Katolik* Rönesans ile başlayıp *Protestan* Aydınlanma ile biten bir ilerleme dönemi olarak tanımlanabilir. Bu dönemde Avrupa, hem dünyanın diğer bölgelerine kıyasla genişlemeye başlamış hem de kendi içerisinde bir dönüşüm sürecine girmiştir. Ekonomik ve entelektüel olarak değişmeye başlayan Avrupa'nın güç merkezi Katolik İspanya, İtalya, Flanders ve Güney Almanya'dan; Protestan İngiltere, Hollanda, İsviçre ve Baltık şehirlerine taşınmıştır (Trevor-Roper, 1967, s. 1-3). Bu doğrultuda Avrupa'nın kuzey yarısı Protestan ve sanayi ağırlıklı, güney yarısı ise Katolik ve tarım ağırlıklı bir yapıya kavuşmuştur (Dimont, 1962, s. 243-244).

Avrupa'nın kaçınılmaz olarak yaşadığı bu dönüşüme yol açan faktörlerden ilki Fransızlar tarafından *Rönesans* olarak ifade edilmektedir. Eski Yunan ve Roma kültürünün etkisiyle İtalya'da ortaya çıkan ve *"Yeniden doğuş (rebirth)"* anlamına gelen Rönesans, Avrupa tarihinde 1400-1600 yılları arasında bilim, sanat, felsefe, edebiyat, mimari ve müzik gibi alanlarda yaşanan yoğun kültürel hareketliliği vurgulamak amacıyla kullanılan bir kavramdır[14] (Easton, Saldais, Smith ve Dumovic, 2016, s. 456-472).

Orta Çağ'ın ilk dönemlerinde dünyanın geri kalanı ile pek fazla bir bağlantısı olmayan Avrupalılar, 12. ve 13. yüzyıllardaki Haçlı Seferleri sayesinde dışa doğru açılmaya başlamıştır. Başta baharat, ipek, parfüm ve çömlek olmak üzere Asya ve Orta Doğu'ya ait birçok ürünün Avrupalıların hizmetine sunulması, bu savaşların ekonomik kazanımları olarak ön plana çıkmıştır. Ancak 14. yüzyıla gelindiğinde Kara Ölüm, siyasi kargaşa ve ekonomik durgunluk gibi birtakım problemlerle uğraşmak zorunda kalan Avrupa, bir süre kabuğuna çekilmek zorunda kalmıştır. Bu yüzyılın şiddetli ekonomik gerilemesi ve toplumsal karışıklıklarından sonra Avrupa, 15. yüzyılda Portekiz ve İspanya'nın öncülüğünde tekrardan dışa doğru genişleme hamleleri yapmıştır. Bu dönemde özellikle tekstil, ipek, yün ve züccaciye gibi ürünlerin üretim ve ticaret hacminin artması Avrupa'nın yavaş yavaş toparlanmasını sağlamıştır. İlerleyen dönemlerde ise farklı bölgelere özellikle deniz yolu üzerinden alternatif ulaşım

[14] Rönesans kavramı ilk olarak Fransız tarihçi Jules Michelet tarafından 1855 yılında yayımlanan *"History of France"* adlı kitabında kullanılmıştır. Michelet, Orta Çağ'dan önemli bir kopuşu temsil eden Rönesans'ı, Avrupa kültüründe belirleyici bir tarihsel dönem olarak tanımlayan ilk düşünürdür (Brotton, 2006, s. 9-10).

imkânlarının ortaya çıkması, Avrupa'da daha iyi ve daha güçlü gemilerin inşa edilmesini mümkün kılmıştır. Tüm bu gelişmeler Avrupa ile diğer bölgeler arasındaki ticaretin artmasına yol açmış ve bu sayede Avrupa sadece yeni ürünlerle değil, aynı zamanda yeni fikirlerle de tanışmıştır. Böylece bilim ve sanat önemli başlangıç noktaları olarak kabul edilmiş ve ticaret sayesinde zenginleşen Avrupa'da diğer sosyal ve kültürel değişikliklerin de yolu açılarak merkezi İtalya olan Rönesans dönemi başlamıştır[15] (Spielvogel, 2009, s. 338; Easton, vd, 2016, s. 456). İlerleyen dönemlerde ise İtalya'ya gelen ziyaretçiler ve göçmenler bu yeni fikirleri başta Polonya, Portekiz ve İngiltere olmak üzere tüm Avrupa'ya taşımışlardır (Morris, 2014, s. 484).

Nispeten varlıklı ve kentsel bir toplumun ürünü olan Rönesans ile ilişkilendirilen ve eğitimden teknolojiye birçok alanda etkili olan en önemli hareket hümanizmdir (Spielvogel, 2009, s. 349). Francesco Petrarch (1304-1374), Baldassare Castiglione (1478-1529), Niccolo Machiavelli (1469-1527) ve Desiderius Erasmus (1469-1536) gibi düşünürlerin öncülüğünde gelişen hümanizm, insanın özellikle akıl ve mantığını kullanma yeteneğini vurgulamıştır (Easton, vd, 2016, s. 472). Şüphe eden, düşünen ve araştıran bir varlık olarak kabul edilen insan,[16] böylece yeryüzünde etkin bir konuma yerleştirilmiştir (Küçükkalay, 2014, s. 309).

Orta Çağ'ın Skolastik düşüncesinin aksine insan merkezli bir anlayış benimseyen Rönesans hümanistleri, insanların eğitim yoluyla önemli ölçüde değişebileceğine inandıkları için eğitime ayrı bir önem vermişlerdir. Eğitime verilen bu önem sayesinde beşeri sermayenin daha nitelikli hale gelmesi, teknolojik yeniliklerin de önünü açmıştır. Teknolojinin son derece önemli bir rol oynadığına inanılan bu dönemde Johannes Gutenberg tarafından baskı makinesinin bulunması, Batı medeniyetinin en önemli teknolojik yeniliklerinden birisi olarak kabul edilmektedir. Hareketli tip baskı sayesinde bilgilerin kolayca kaydedilmesi, çoğaltılması ve dünyanın her yerine ulaşması sağlanmıştır (Schafer, 2008, s. 243-244; Spielvogel, 2009, s. 352-355).

---

[15] İstanbul, 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından fethedilince Bizanslılar, İtalya'ya doğru göç etmeye başlamıştır. Bu dönemde felsefe, sanat, edebiyat ve Eski Yunan dönemine ait bütün zenginliklerin İtalya'ya taşınması, Rönesans'ın bu ülkede ortaya çıkmasına neden olmuştur (Hançerlioğlu, 1995, s. 166).

[16] Rönesans insanı, karşılaştığı her türlü bilgiye artık şüphe ile yaklaşmaktadır. Metafizik temelin yıkılarak bireyci bir anlayış kurmaya başlayan ve *"Rönesans şüpheciliği"* olarak adlandırılan bu durumun, Alman bilge Heinrich Cornelius von Nettesheim (1486-1535) ile başladığı kabul edilmektedir (Hançerlioğlu, 1995, s. 168-171). Daha sonraki yıllarda modern felsefenin babası kabul edilen Rene Descartes da (1596-1650), *"şüpheleniyorum, demek ki düşünüyorum, o halde varım (dubito, ergo cogito, ergo sum)"* diyerek, Orta Çağ şartlarının pasifleştirdiği insan kavramına karşı çıkmıştır.

Bilimsel yeniliğin her zaman pratik gerekliliklere bağlı olduğuna inanılan Rönesans döneminde astronomi, anatomi, matematik, geometri, fizik, biyoloji, coğrafya ve balistik gibi alanlarda onlarca kitap yazılmıştır. Yazılan her kitap farklı teknolojik yenilikleri barındırmakla birlikte özellikle matematik, geometri ve astronomi alanındaki kitaplar çok daha büyük etki yaratmıştır.[17] Çünkü bu alanlarda ortaya çıkan bilimsel yenilikler, daha hızlı gemilerin tasarlanmasına ve harita yapımında yeni tekniklerin geliştirilmesine yol açmıştır. Bu sayede Avrupalılar; Afrika, Güneydoğu Asya ve Amerika ile gerçekleştirdikleri uzun mesafe ticaretini giderek artırmışlardır. Bunun dışında ilk maden mühendisi olarak kabul edilen Alman bilim adamı Georgius Agricola tarafından 1556 yılında yayımlanan *"De Re Metallica (Metaller Üzerine)"* adlı kitapta altın ve gümüşün öneminden bahsedilmesi, 16. yüzyılın ikinci yarısında Yeni Dünya gümüşünün üretim ve ihracatındaki büyük artışta çok önemli bir rol oynamıştır. Rönesans Avrupası'nda bilim ve teknoloji alanında meydana gelen tüm bu gelişmeler sayesinde kazançları sürekli artan tüccarlar, bilime yatırım yapmanın kârlarını daha da artıracağını kısa süre içerisinde anlamışlardır (Brotton, 2006, s. 99-104).

Bu açıdan bakıldığında burjuvaziye son derece önemli katkılarda bulunan Rönesans, Avrupa'nın yaşadığı ikinci önemli dönüşüm olan reform ihtiyacını da ortaya çıkarmıştır. *"Yeniden biçimleniş"* anlamına gelen Reform, Rönesans dönemi içerisinde yer alan dini bir akımdır. Alman teolog Martin Luther'in (1483-1576) 1517 yılında Wittenberg Kilisesi'nin kapısına astığı 95 maddelik tezle[18] başladığı kabul edilen bu akım, Rönesans Avrupası'nın yeni hayat şartlarına uymayan Orta Çağ'ın Katolik inancından ayrılmayı ifade etmektedir. Luther dışında İsviçre'de Huldrych Zwingli (1484-1531), Fransa'da Jean Calvin (1509-1564) ve İskoçya'da John Knox (1513-1572) öncülüğünde gelişen ve ilerleyen yıllarda Avrupa'nın çok büyük bir kısmına yayılan

[17] 1472 ile 1500 yılları arasında İtalya'da 214 tane matematik kitabı basılmıştır. Bu kitaplardan biri olan ve Luca Pacioli tarafından 1494 yılında yayımlanan *"Everything About Arithmetic, Geometry and Proportion"* isimli kitap, aritmetik ve geometrinin ilk pratik uygulaması olması açısından önemlidir. 1543 yılında ise iki önemli kitap yazılmıştır. Nicholas Copernicus *"On the Revolutions of the Celestial Spheres"* isimli kitabında dünyanın bilinen tüm gezegenlerle birlikte güneşin etrafında döndüğünü ileri sürerek astronomi konusunda önemli bilgiler vermiştir. Andreas Vesalius tarafından yazılan *"On the Structure of the Human Body"* isimli kitap ise modern anatominin başlangıcı olarak kabul edilmektedir (Brotton, 2006, s. 99-101).

[18] Orta Çağ Avrupası'nın Katolik uygulamalarına bir tepki olarak ortaya çıkan bu 95 madde, ölenlerin cennete gidebilmesi için Papa'nın sattığı af belgesini satın almasını zorunlu kılan Endüljans ticaretine ve tüm günahların Kilise tarafından affedilmesine karşı çıkmaktadır. Ailelerin kendi ihtiyaçları için bir kenara ayırdıkları para ve eşyalarını, af belgesini satın almak için harcamamalarını, bunun yerine ihtiyaç sahiplerine yardım etmeyi tavsiye etmektedir (Jacobs & Spaeth, 1915, s. 29-38).

Reform hareketi[19], Katolik kilisesine olan tepkisi yüzünden Protestanlık mezhebinin ortaya çıkmasına neden olmuştur (Hançerlioğlu, 1995, s. 168).

Başta dini bir reform hareketi olarak değerlendirilen Protestanlık, ilerleyen yıllarda sosyal bir devrime dönüşmüş (Dimont, 1962, s. 245) ve Orta Çağ Avrupası'nda insanların maruz kaldığı ekonomik problemlerin tekrarlanmaması için adeta zihinsel bir dönüşüm başlatmıştır. Bu doğrultuda Katoliklerdeki papalık merkezli katı hiyerarşik yapının aksine tamamıyla bireyci bir anlayışa sahip olan Protestanlar (Hill, 1998, s. 33-35) bu özellikleri sayesinde daha çok çalışıyorlar ve elde ettikleri kazancın büyük bir kısmını sermaye olarak biriktiriyorlardı. Nefsî arzuları bir kenara bırakan dini inançları, biriktirdikleri sermayeyi sınırsız harcamalarına izin vermediği gibi aynı zamanda servetlerinin atıl kalmasını da istemiyordu. Sahip oldukları sermaye ile yoğun bir şekilde yatırım yapan ve yeni bir ekonomik düzen oluşturma konusunda oldukça istekli olan Protestanlar (MacRae, 1974, s. 59; Aktaran Torun, 2002, s. 94) bu özellikleri sayesinde yaşadıkları yerlerde ticaretin ve para kazanmanın ön plana çıkmasını sağlamışlardır (Küçükkalay, 2014, s. 308).

Bu çabaların bir sonucu olarak özellikle Batı Avrupa ekonomik anlamda giderek güçlenmeye başlamış ve bu değişim daha sonraki dönemlerde Protestan Reformu ile ekonomik büyüme arasındaki olası bir ilişkinin incelenmesine neden olmuştur (Sheremeta ve Smith, 2017, s. 2). Bu konu hakkındaki en popüler çalışma Max Weber'e aittir.[20] Weber 1905 yılında yayımladığı; *"Die protestantische Ethik und der Geist des*

[19] Almanya'da ortaya çıkan Reform hareketi Avrupa nüfusunun yaklaşık olarak dörtte birini etkisi altına alarak başta İskandinavya, İngiltere, İskoçya, Hollanda ve Fransa olmak üzere Avrupa'nın büyük bir kısmına yayılmıştır (Dimont, 1962, s. 242; Kellenbenz, 1976, s. 7; Young, 2009, s. 3). Kâğıt ile birlikte geç dönem Orta Çağ'ın modern döneme sunduğu en önemli iki hediyesinden biri olan matbaa (Persson, 2010, s. 39) bu yayılmada etkili olan en önemli faktörlerden biridir. Martin Luther de buna vurgu yaparak, Tanrının en büyük armağanının matbaa olduğunu ifade etmiştir (Spitz, 2003). Çünkü taşıma maliyetlerinin çok yüksek olduğu bu dönemde Reform hareketinin olabildiğince hızlı ve nispeten ucuz bir şekilde daha çok kesime ulaşmasını sağlamak amacıyla ağırlıklı olarak matbaa kullanılmıştır (Dittmar & Seabold, 2016, s. 2-10; Becker, Pfaff & Rubin, 2016, s. 16). Bernd Moeller de, *"without printing, no reformation"* diyerek baskı ile Reform arasındaki kuvvetli ilişkiye vurgu yapmış ve matbaa olmadan Reformdan bahsedilemeyeceğini belirtmiştir (1979, s. 30). Jared Rubin ise Reformun yayılması ile matbaa arasındaki ilişkiyi ekonometrik analiz yardımıyla test etmiş ve matbaanın erken ulaştığı şehirlerin Reformu kabul etme konusunda daha istekli oldukları sonucuna ulaşmıştır (2014, s. 282).

[20] Weber'den önce Protestanlık ile ekonomik büyüme arasındaki ilişki Alman Johann Adam von Ickstatt (1702-1776) tarafından ele alınmıştır. Ickstatt *(yazılarında Christian Friedrich Menschenfreund ismini kullanmaktadır)* 1772 yılında yayımladığı denemesinde *(Untersuchung der Frage: Warum ist der Wohlstand der protestantischen Länder sogar viel größer als der catholischen?)* Protestanlığın ekonomik refah üzerindeki etkisini incelemek üzere mezhep tabanlı bir tez hazırlamış ve Protestan bölgelerin Katolik bölgelerden neden daha zengin olduğunu araştırmıştır. Weber ise tezinin ana özelliği olarak Protestanlığın ekonomik sonuçları etkileyen ve kapitalist sanayileşmenin temelini oluşturan *"ahlak"*

Kapitalismus (Protestan Ahlakı ve Kapitalizmin Ruhu)" adlı kitabında, Protestan ve Katolik şehirlerin zenginlik seviyelerinin farklı olduğunu ileri sürerek bu durumu şöyle açıklamıştır (2001, s. 3-7):

> Sermaye sahipliği ve girişimcilikte, ayrıca yüksek vasıflı işgücü kesiminde, özellikle de modern işletmelerin üst düzey teknik ya da ticari eğitimli çalışanlarında Protestan niteliğin baskın olduğu görülmektedir… Bugün Protestanların sermaye sahipleri arasındaki oranı, onların büyük modern sınai ve ticari işletmelerin üst düzey çalışanları ve yöneticileri arasındaki toplam nüfusa göre hayli yüksektir… Katolikler geçmişte baskı altında tutuldukları ya da hoşgörüyle karşılandıkları zamanlarda ve yerlerde, Hollanda'da ve İngiltere'de, Protestanların aksine, özellikle önemli sayılabilecek şekilde herhangi bir ekonomik gelişme göstermemişlerdi… Protestanlar ise ekonomik akılcılık yolunda, yönetici mevkiindeki zümre olarak olduğu gibi yönetilen tabaka olarak, azınlık olarak olduğu gibi çoğunluk olarak da özel bir eğilim sergilediler. Bu eğilim Katoliklerde ne yönetici ne de yönetilen konumundayken gözlenebilmiştir ve gözlenebilmektedir.[21]

Bu konu üzerinde araştırmalar yapan ve aynı zamanda Weber'in bir öğrencisi olan Martin Offenbacher; Protestanların, Katoliklere göre ekonomik faaliyetlerde bulunmalarının daha muhtemel olduğunu istatistiksel olarak ortaya koymuş ve bu durumu kısaca şöyle ifade etmiştir (Aktaran Braudel, 1983, s. 567):

> Katolik… Sakin bir şekilde yaşamayı tercih ederken, daha fazla kazanç konusunda da pek istekli değildir; az bir geliri olsa bile güvenli bir hayatı, tehlikeli ve heyecanlı bir yaşama tercih eder. *'Bir insan ya iyi yemeli ya da rahat uyumalı'* şeklinde özetlenebilen bu duruma göre Protestanlar iyi yemek yemeği, Katolikler ise rahatça uyumayı tercih ederler.

İki mezhebin hem tarihsel-politik hem de kalıcı-içsel özelliklerinden kaynaklanan bu farklılık sayesinde Protestanlar (Weber, 2001:7) düzenli çalışmayı dini

---

kavramını ön plana çıkartmıştır (Becker & Woessmann, 2009, s. 535-536; Schaltegger & Torgler, 2009, s. 2; Printy, 2009, s. 61-62; Whaley, 2012, s. 478).

[21] Weber'in Prusya'da yaşarken yaptığı bu gözlemler çoğu sosyal bilimci tarafından kabul edilmekle birlikte, ilerleyen yıllarda konuyu farklı açılardan değerlendiren çalışmalar da ortaya çıkmıştır. Bu doğrultuda Weber, Reform ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi genel olarak ülke çapında ele alırken, Sascha Becker ve Ludger Woessmann ise daha çok şehir merkezli yaklaşmışlardır. Buna göre Prusya'nın 452 şehrinin 1871 yılındaki verilerini ekonometrik analiz yöntemi ile incelemiş ve Protestanların Katoliklerden daha fazla gelire sahip oldukları sonucuna ulaşmışlardır. Aslında bu sonuç Weber'in görüşleri ile uyuşmakla birlikte, Becker ve Woessmann bu farklılığın esas olarak iki mezhep arasındaki okur-yazarlık seviyelerinden kaynaklandığını belirtmesi açısından Weber'den ayrılmaktadır (2009, s. 531-534). Bununla birlikte Reform ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi uzun dönemli inceleyen çalışmalar da bulunmaktadır. Robert C. Allen 1500-1913 yılları arasında Avrupa'da çalışanların refah düzeylerini 6 Protestan ve 11 Katolik olmak üzere toplam 17 şehirde incelemiş ve Protestanların Katoliklerden daha iyi ekonomik şartlara sahip olduklarını belirtmiştir (2001, s. 427-430). Davide Cantoni ise 1300-1900 yılları arasında Kutsal Roma İmparatorluğu sınırları içerisindeki toplam 272 şehri kapsayan analizinde, Katolik ve Protestan şehirlerin ekonomik büyüme performanslarının ayırt edilemeyecek kadar birbirine yakın olduğu sonucuna ulaşmıştır (2015, s. 561-562).

bir görev olarak kabul etmiş ve böylece ticari hayatlarında ahlaki bir bilince sahip olmuşlardır. Bu doğrultuda şekillenen Protestan ahlakı hem maksimum kâra ulaşılmasını, hem de ulaşılan bu kârın büyük bir kısmının yeniden üretim sistemine dâhil edilmesini zorunlu kılan kapitalist anlayış ile benzer bir yapıya sahiptir[22] (Türkdoğan, 1981, s. 59-184; Aktaran Torun, 2002, s. 95).

Tüm bu açıklamalar göstermektedir ki başta dini bir ayaklanma olarak ortaya çıkan Reform hareketi, ilerleyen yıllarda sosyo-ekonomik etkilerini de göstermeye başlamış ve 16. yüzyılı önceki dönemlerden kesin bir şekilde ayırarak Avrupa ekonomisinin dönüşümünde son derece önemli bir rol oynamıştır (Cantoni, Dittmar ve Yuchtman, 2017).

15. yüzyılda Rönesans ile başlayıp 16. yüzyılda Reform hareketi ile hız kazanmaya başlayan Avrupa'nın bu yükselişinde etkili olan diğer önemli faktör ise dönemin en büyük entelektüel ve felsefi dönüşümüne vurgu yapan *"Aydınlanma"*dır (Spielvogel, 2006, s. 184; Mokyr, 2007, s. 5). Merkantilist bir Avrupa'da ortaya çıkan, daha sonra Fizyokratlar ve özellikle Adam Smith'in öncülüğünde gelişen liberal ekonominin zaferi ile etkisi daha çok hissedilen Aydınlanma (Mokyr, 2007, s. 17; Spielvogel, 2009, s. 517) politika, ekonomi, bilim, tıp, felsefe, eğitim, edebiyat ve tarih gibi konularla bağlantılı çok yönlü bir kavramdır (McLean, 2010, s 3). Tarihsel olarak 1688 İngiliz Şanlı Devrimi *(Glorious Revolution)* ile 1789 Fransız İhtilali arasındaki yüz yıllık bir döneme sıkıştırılmış (Todorov, 2010, s. 1; O'Hara, 2010, s. 26-27; McLean, 2010, s. 4) ve 17. yüzyıl Bilimsel Devrimi ile onu izleyen Sanayi Devrimi

[22] Farklı bilim dallarındaki sosyal bilimciler kapitalizmin ortaya çıkışında kültürel ve dini değişimin etkili olabileceğini kabul ederken, Protestanlığın oynadığı rol konusunda ise kesin bir biçimde farklılaşıyorlar (Becker vd, 2016, s. 7). Kapitalizm ile Protestanlık arasındaki ilişki genel olarak Max Weber'e dayandırmakla birlikte, buna karşı çıkan ve uluslararası ticaret, kredi ve banka gibi önemli kapitalist uygulamaların Reformdan önce de var olduğunu ileri süren çalışmalar da bulunmaktadır (Tawney, 1938; Samuelsson, 1957). Aslında Weber kendisine mâl edilen kapitalizm ile Reformun birbirlerinin ürünü oldukları düşüncesine karşı çıkmış ve bu durumu şöyle açıklamıştır: "…Kapitalizmin ruhu kavramı… Elbette bu, *modern* kapitalizmin ruhudur… Burada yalnızca Batı Avrupa ve Amerikan kapitalizminden konuşulduğu anlaşılmaktadır. Kapitalizm Çin'de, Hint'te, Babil'de, Antik Çağ'da ve Orta Çağ'da da var olmuştur. Fakat bu çağların kapitalizmlerinde, sözü edilen kendine özgü kültür yoktur… Diğer yandan *'kapitalist ruh'*un sadece reformasyonun belli etkilerinin sonucu olarak doğmuş olabileceği veya ekonomik düzen olarak kapitalizmin de reformasyonun bir ürünü olduğu şeklinde tamamıyla saçma ve öğreti niteliğindeki tez de savunulmamalıdır. Herkesçe bilindiği üzere, bazı önemli kapitalist işletme biçimlerinin reformasyondan daha eski olmaları, böyle bir görüşü kesinlikle yanlışlar… Başkalarının, büyük bir gayretle ve açıkça bireysel bir bileşen olarak işaret ettiğim dinsel unsurları, kapitalizmin *'ruhu'* ile özdeşleştirmelerinden ya da kapitalizmi buradan türetmelerinden sorumlu tutulmayı kesin bir dille reddediyorum" (2001, s. 23, 55, 287). Christopher Hill de insanların Protestan olduklarından dolayı kapitalist olmadıklarını, tam tersine kapitalist olduklarından dolayı Protestan olduklarını ileri sürerek; Protestanlıkta direkt olarak kapitalizmi ortaya çıkartan herhangi bir şeyin bulunmadığını belirtmiştir (1998, s. 41).

arasında kurulan bir köprü olarak değerlendirilmiştir (Mokyr, 2002, s. 35; Mokyr, 2005a, s. 1134; Mokyr, 2005b, s. 290).

Alman din adamı Johann Friedrich Zöllner'in 1783 yılında *"Aydınlanma Nedir? (What is Enlightenment?)"* sorusu ile gündeme gelen bu kavramı, 1784 yılında Alman filozof Immanuel Kant *aklı* ön plana çıkartarak şöyle açıklamıştır:

> Aydınlanma, insanın kendi suçu ile düşmüş olduğu bir ergin olmama durumundan kurtulmasıdır. Bu ergin olmayış durumu ise, insanın kendi aklını bir başkasının kılavuzluğuna başvurmaksızın kullanamayışıdır. İşte bu ergin olmayışa insan kendi suçu ile düşmüştür; bunun nedenini de aklın kendisinde değil, fakat aklını başkasının kılavuzluğu ve yardımı olmaksızın kullanmak kararlılığını ve yürekliliğini gösteremeyen insanda aramalıdır. Sapare Aude! (*Aklını kullanma cesaretini göster!)* sözü şimdi Aydınlanmanın parolası olmaktadır.

Rönesans döneminde başlayan insanın akıl ve mantığını kullanma yeteneğini fark etmesi Aydınlanma ile birlikte hız kazanmış ve bu sayede devlet, toplum, din ve eğitim gibi değerler yeniden sorgulanmıştır (Hançerlioğlu, 1995, s. 215). Bu sorgulama insan hayatında akıl ve bilginin merkezî bir konuma yerleşmesini sağlamış (Mokyr, 2007, s. 4) ve 18. yüzyılın aynı zamanda *"Akıl Çağı"* olarak adlandırılmasına neden olmuştur (Romano, 2010, s. 77).

Akla verilen bu önem sayesinde Skolastiklerce geliştirilen *"a priori"* bilgiden uzak duran Aydınlanma düşünürleri, Bilimsel Devrimin[23] ve özellikle de Francis Bacon (1561-1626), John Locke (1632-1704) ve Isaac Newton'un (1643-1727) fikirlerinin de etkisiyle ampirik yaklaşımlara önem vermişlerdir (Spielvogel, 2009, s. 536; Kümin, 2018, s. 294). Bu doğrultuda sorgulamadan kabul edilen bilgilerden ziyade deneysel

[23] Mikolaj Kopernik'in 1543 yılında yayımladığı "*Göksel Kürelerin Devinimleri Üzerine (De Revolutionibus Orbium Coelestium)"* ile Isaac Newton tarafından 1687 yılında yayımlanan *"Doğa Felsefesinin Matematiksel İlkeleri (Philosophiae Naturalis Principa Mathematica)"* arasındaki bilimsel başarılar, Avrupa için yeni bir entelektüel ve kültürel dönemin habercisidir (Baumer, 1970, s. 249). Bilimsel Devrim olarak adlandırılan ve Hristiyanlığın doğuşundan itibaren yaşanan her şeyi gölgede bırakan bu dönemde (Butterfield, 1959, s. vii) eski Aristotelesçi-Hristiyan dünya görüşünden farklı olarak, yeni bilgi kavramı ve yeni metodoloji ağırlıklı yeni bir dünya görüşü ortaya çıkmıştır (Baumer, 1970, s. 252). Johannes Kepler, Tycho Brahe, Galileo Galilei, Isaac Newton, Robert Boyle, William Harvey, Andreas Vesalius ve Rene Descartes tarafından özellikle matematik, fizik, astronomi, tıp ve kimya gibi alanlarda meydana gelen köklü değişiklikler (Osler, 2000, s. 3) sayesinde Avrupa, 18. yüzyıl Aydınlanmasını yaşamıştır (Spielvogel, 2009, s. 506).

yöntem aracılığıyla *"faydalı bilgi"*ye ulaşılmış[24] ve bu kavram Aydınlanmanın parolası haline gelmiştir (Mokyr, 2005b, s. 318).

Faydalı bilginin kullanılmasıyla birlikte 18. yüzyılda giderek yaygınlaşmaya başlayan araştırma fikri (Burke, 2000, s. 44) öncelikli olarak teknolojik değişimi başlatmış (Mokyr, 2002, s. 35) daha sonra yayılma etkisi göstererek yenilikçi girişimciliğin, üretim yapısı ile birlikte üretim artışının ve uzun mesafe ticaretinin gelişmesini sağlamıştır (Cardoso, 2015, s. 935). Avrupa'da meydana gelen tüm bu değişimler ise bölgenin ekonomik açıdan büyümesinin temelini oluşturmuştur (Mokyr, 2005b, s. 343).

3.1.3. Coğrafi Keşifler ve Sömürge Hareketleri

Zengin olmak isteyen bir ülkenin sürekli daha fazla miktarlarda altın ve gümüşe sahip olması gerektiğine vurgu yapan Merkantilist politikalar (Kishtainy, 2017, s. 38) aslında nihai hedefine ulaşarak sınırlarına sığmayan bir Avrupa'yı da beraberinde getirmiştir. Bu politikalar sayesinde erken modern çağda, sonradan dünyayı fethetmesini sağlayacak olan bilimsel ve kapitalist bir zihniyet geliştiren Avrupa, 15. yüzyılın sonlarından itibaren siyasi, askerî, kültürel ve ekonomik anlamda gelişmeye başlamıştır. Zaman geçtikçe bilginin fethiyle toprağın fethi birbirine daha sıkı bağlanmış ve Avrupalılar, keşif ve ele geçirme konusunda benzeri görülmemiş doyumsuz bir hırsla okyanuslara açılmışlardır (Harari, 2015, s. 278-288).

11. yüzyıl itibariyle Venedikliler, karavan ticareti ile Çin mallarını Karadeniz limanlarına getirip buradan da Avrupa'ya taşıyorlardı. İlerleyen yıllarda ise hem bu karavan güzergâhının Moğol saldırılarından dolayı güvenilirliğini kaybetmesi hem de Avrupalıların Haçlı Seferleri sırasında Asya'nın baharatları ile tanışması, Venedikliler Akdeniz ticaretine yönlendirmiştir. 14. ve 15. yüzyıllarda Memlüklerin egemenliği altındaki Kızıldeniz, Suriye ve Mısır üzerinden özellikle baharat ve ipek gibi Hindistan ve Asya mallarını Avrupa'ya ulaştıran Venedikliler, çok yüksek miktarda kârlar elde ediyorlardı (Meilink-Roelofsz, 1962, s. 15; Maddison, 2001, s. 19). Bu ticari kazanca ortak olmak isteyen Portekizliler, kendilerine iki hedef belirlemişlerdir; başta Afrika olmak üzere ele geçirdikleri yerlerdeki altın, köle ve diğer kıymetli malları kendi

[24] Nobel ödüllü Amerikalı iktisatçı Simon Kuznets'e (1901-1985) göre modern ekonomik büyümenin kaynağı, "faydalı bilgi" stokunun artması ve kullanım alanının genişlemesidir (Aktaran Fruin, 1997, s. 31).

topraklarına taşımak ve Venedik'e ve Mısır'ın Memlük sultanlarına üstünlük sağlayarak onların baharat ticaretindeki tekelini kırmak. Bu hedeflere en kısa sürede ulaşmak isteyen ve Atlantik üzerinden alternatif bir yol aramaya başlayan Portekizliler[25], uzun yıllar boyunca Batı Afrika kıyılarında ilerlemiş ve 1498 yılında Vasco da Gama önderliğinde Ümit Burnu'nu geçerek Hindistan kıyılarına ulaşmışlardır. Aslında İspanyollar, Doğu Hint ülkelerine ulaşma konusunda Portekizlilerden daha önce harekete geçmişlerdir. 1484 yılında Cenevizli kâşif Kristof Kolomb, batıya doğru seyahat ederek Doğu Asya'ya giden yeni bir ticaret yolu bulmak ümidiyle filosunu finanse etmesi için Portekiz Kralı da dâhil olmak üzere birçok Avrupa ülkesine başvurmuştur. Bu dönemde böyle bir yolculuğun, tüccarların ve denizcilerin tek başlarına altından kalkamayacakları kadar masraflı olduğunun farkında olan Kolomb, tüm bu çabalarından olumsuz sonuç almasına rağmen pes etmemiştir. Uzun uğraşlar sonunda Aragon ve Kastilla Krallıklarını ikna etmiş ve 1492 yılında İspanya adına denizlere yelken açmıştır. Ancak Kolomb'un hem bu ilk yolculuğunda hem de daha sonrakilerde keşfettiği yerler *(Amerika Kıtası'nın doğu kıyılarındaki adalar)* aramaya çıktığı ülkelerden *(Doğu Hint ülkeleri)* farklıydı. Başlangıçta Doğu Hint Adaları'na ulaşmayı amaçlayan bu yolculuk, hiç hesapta yokken Amerika'nın keşfi ile sonuçlanmıştır (Smith, 1977, s. 735-743; Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 146; Harari, 2015, s. 313).[26]

Avrupa'nın ilk kâşif devletleri olmak (Kishtainy, 2017, s. 39) elbette İspanya ve Portekiz'e birtakım ayrıcalıklar tanımalıydı. Bu sebeple İspanya, Amerika'da var olan her şeye ama özellikle de altın ve gümüşe; Portekiz ise Hint denizlerinde ticari faaliyetlerde bulunma hakkına tek başlarına sahip olmak istiyorlardı (Smith, 1977, s. 751 ve 836). Çünkü her türlü riski göze alarak giriştikleri bu keşiflerden çok yüksek miktarlarda kârlar elde etmişler ve bu kâra hiçbir devleti ortak etmek istemiyorlardı. Bu amaç doğrultusunda İspanya, hem yeni keşfedilen topraklardaki hâkimiyetini onaylatmak hem de bir sınır çizgisi çekilmesi amacıyla Papa'ya başvurmuş ve Papa'nın aracılığıyla İspanya ile Portekiz arasında 1494 yılında Tordesillas Antlaşması

[25] Avrupa ile olan kara bağlantısı büyük oranda İspanya tarafından engellenen, Akdeniz'de ise güçlü İtalyan devletleri ile rekabet etmek yerine Atlantik'e yönelen Portekizliler, okyanusun bir sınır olmadığını, tam tersine insanlığı birleştiren evrensel suyolu olduğunu anlayan ilk Avrupalılardır (Acton, 2005, s. 23).

[26] Adam Smith, İngiliz tarihçi John Huxtable Elliott'un "güçlü İskoç dürüstlüğü" (1970, s. 1) olarak ifade ettiği açıklıkla, bu keşiflerin önemini şöyle vurgulamıştır: "Amerika'nın keşfi ve Ümit Burnu üzerinden Doğu Hint Adaları'na bir bağlantının keşfedilmesi, insanlık tarihinde kaydedilen en büyük ve en önemli iki olaydır (1977, s. 829)."

imzalanmıştır. Bu antlaşmayla Batı Afrika açıklarındaki Azor ve Yeşilburun Adaları'nın yaklaşık 330 deniz mili batısından *(şimdiki Brezilya topraklarından)* geçen hayali bir meridyen çizilmiş ve Hristiyan olmayan dünya, daha fazla keşif amacıyla ikiye bölünmüştür. Buna göre Avrupa hariç olmak üzere çizginin batısında keşfedilmiş ve keşfedilecek olan yerler İspanya'ya, doğusundakiler ise Portekiz'e bırakılmıştır. Ancak her iki ülke için de birer istisna tanınmıştır. Antlaşmaya göre Portekiz sınırları içerisinde kalan Filipinler, İspanya'ya; İspanya sınırlarında kalan Brezilya ise Portekiz'e aittir (Cameron, 1993, s. 102).

Tordesillas Antlaşması'nın çizdiği sınırlar çerçevesinde hareket eden ve 15. yüzyılın sonları ile 16. yüzyılın başlarında Atlantik'te iki farklı sistem geliştiren İspanya ve Portekiz yeni yerler keşfetmek amacıyla vakit kaybetmeden okyanuslara açılmışlardır. Atlantik'in batısına doğru ilerleyen İspanya, Kuzey ve Orta Amerika, Pasifik Okyanusu, Filipinler ve Çin güzergâhına yoğunlaşırken; Portekiz ise Atlantik'in güneydoğusuna odaklanmış ve Hint Okyanusu'na doğru genişlemeyi tercih etmiştir (Newitt, 2010, s. 1).

Da Gama, 1498 yılındaki ilk Hindistan yolculuğunda edindiği bilgiler sayesinde Portekizli denizci Pedro Alvares Cabral'ın da denizlere açılmasını sağlamıştır. Bunun üzerine Cabral, 1500 yılında Hindistan'a ulaşmak ümidiyle on üç gemi ile yola çıkmış, fakat Güney Atlantik rüzgârları ile akıntılarına kapılarak Brezilya'nın bugünkü Porto Seguro kıyılarına ayak basmıştır.[27] 1502 yılında yine Hindistan'a doğru yirmi gemi ile yelken açan da Gama, 15. yüzyılın sonlarında Venedik'in yıllık ithalatına eşit olan yaklaşık 1.500-1.700 ton civarında baharat ile 1503 yılında Portekiz'e geri dönmüştür. Bu yolculuk esnasında yedi gemisini kaybeden da Gama için yolculuğun riskli olması kazancın da bir o kadar yüksek olmasını sağlamıştır.[28] Küçük Hindistan cevizi, zencefil,

[27] Cabral, Brezilya sahillerine ulaşır ulaşmaz Tordesillas Antlaşması'nın Portekiz sınırları içerisinde kalan yeni bir yer keşfettiğini bildirmek için filosundaki bir gemiyi Lizbon'a geri göndermiştir. Cabral'ın keşfettiği yerleri kontrol etmek isteyen Portekiz Krallığı, 1499 yılında İspanya adına Guyana ve Venezuela topraklarında keşif gezileri yapmış olan Floransalı denizci Amerigo Vespucci ile anlaşmıştır (Maddison, 2001, s. 62 ve 120).

[28] Bugün bile şiddetli rüzgârlar, kayalık kıyılar ve sınırlı sayıda limanın bulunduğu bir bölge olan Afrika'nın güney kıyıları, o dönemlerde Hindistan'a ulaşmaya çalışan Portekizliler için son derece tehlikeli bir güzergâhtır. 1500-1634 yılları arasında Portekiz'den yola çıkıp Hint Okyanusu'na açılan gemilerden %28'inin denizlerde kaybolduğu tahmin edilmektedir. Aynı dönemde yıllık ortalama 7 gemi Asya'ya ulaşırken, Asya'dan yola çıkıp Portekiz'e ulaşan gemi sayısı ise yıllık 4'ten azdır (Curtin, 1984, s. 142-143).

tarçın ve biber gibi baharatlarla[29] dolu bu gemiler Anvers Limanı'na yanaşırken, da Gama bu ticaretten %400 kâr sağlayarak ilk büyük ticari başarısını elde etmiştir (Johnson, 1987, s. 5; Maddison, 2001, s. 62-63; Newitt, 2005, s. 60-66; O'Rourke ve Williamson, 2009, s. 657; Beck, Black, Krieger, Naylor ve Shabaka, 2009, s. 529).

Doğu'nun zenginliklerinden daha çok faydalanma hedefinden asla vazgeçmeyen Portekizli denizciler bu konudaki ısrarlarının bir karşılığı olarak 1511 yılında Asya'nın önemli ticari merkezlerinden biri olan Malakka'yı ele geçirmişlerdir.[30] Bu yıllarda Portekizli denizci Ferdinand Macellan da sınırlı bir kısmı keşfedilen Amerika Kıtası'nın her iki ucundan batıya doğru yelken açılırsa aynı bölgelere ulaşılacağını tahmin ediyordu. Portekiz Kralı'ndan destek göremeyen Macellan, Kolomb ile aynı kaderi paylaşarak İspanya Kralı'na başvurmuş ve ondan aldığı destekle 1519 yılında İspanya'nın güneybatı kıyılarından Atlantik'e açılmıştır. Daha sonra kendi adı ile anılacak olan Macellan Boğazı'nı 1520 yılında geçerek 1521 yılında Güneydoğu Asya'daki Filipin Adaları'na ulaşması bölge üzerindeki hâkimiyet tartışmalarını da beraberinde getirmiştir. Bu değerli adalar Tordesillas Antlaşması'nın hangi tarafında kalacaktı? Antlaşma çerçevesinde Portekiz doğuya, İspanya ise batıya doğru yelken açmış, fakat aynı adaları keşfettikleri için her iki krallık da bölge üzerinde hak iddia etmiştir. Bunun üzerine 1529 yılında Zaragoza Antlaşması imzalanmış ve Tordesillas Antlaşması'ndaki hayali çizginin anti meridyeni bu sefer Baharat Adaları'nın 17° (297,5 fersah veya yaklaşık olarak 1.600 km) doğusundan çizilmiştir. Buna göre bu çizginin batısındaki yerler Portekiz'e, doğusundaki yerler ise İspanya'ya bırakılmış; ayrıca Portekiz, antlaşmanın hükümleri doğrultusunda Baharat Adaları'ndan çekilmek zorunda kalan İspanya'ya bunun karşılığı olarak 350.000 duka altını ödemeye razı olmuştur (Davenport, 1917, s. 147-161; Johnson, 1987, s. 10).

---

[29] Portekiz'in baharat ithalatındaki en büyük pay ise bibere aittir. 1503-1506 yılları arasındaki yıllık ortalama 2.137 ton baharat ithalatının 1.883 tonu biberden (%88), kalan 254 tonu ise diğer baharatlardan (%12) oluşmaktaydı. 1547-1548 yılları arasında ise toplam ithal edilen baharat miktarı 1503-1506 dönemine göre yaklaşık %60 artmakla birlikte (3.395 ton) biberin (3.010 ton-%88) ve diğer baharatların (383 ton-%12) payında oransal bir değişikliğin olmadığı görülmektedir (Wake, 1979, s. 377). Portekiz dışında baharat ithalatına önem veren bir diğer ülke ise Venedik'tir. 1496 yılında 2.000 ton baharat yüklü dört gemi İskenderiye'den Venedik'e ulaştığında, toplam yükün 1.364 tonu (%68) biberden oluşmaktaydı (Freedman, 2005, s. 1215). Baharat ithalatının ciddi boyutlara ulaştığı Avrupa'da 1600 yılında toplam baharat tüketimi 1500 yılına göre iki kat artsa da (Maddison, 2001, s. 63) Avrupa, Asya'nın toplam baharat üretiminin sadece dörtte birini satın alıyordu (Pearson, 1996, s. xxiii).

[30] 1512-1515 yılları arasında Malakka'nın ilk Portekiz valisi olan Tomè Pires; "Malakka'nın hâkimi kim olursa, Venedik'in gırtlağını ele geçirmiş olur" diyerek bölgenin önemine vurgu yapmıştır (Cortesao, 1944, s. Ixxv). Venedik Dükü Girolama Priuli'ye göre ise bu dönemde Asya ile Avrupa arasında Kızıldeniz üzerinden gerçekleştirilen baharat ticaretinde en büyük pay sahibi olan Venedikliler için bu ticaretin kaybedilmesi "yeni doğmuş bir bebeğe göre sütün kaybedilmesi gibidir" (Aktaran Braudel, 1975, s. 543).

Kuzeybatı Afrika kıyılarından başlayarak Güneydoğu Asya'ya kadar uzanan geniş bir ticaret ağı kuran Portekizli tüccarlar, Avrupa'da yüksek kârlarla satabilecekleri ne kadar ürün varsa, gemilerini o ürünlerle doldurmuşlardır. Güneydoğu Asya'dan baharatlar ile pamuklu ve ipekli kumaşlar; Afrika'dan ise altın, fildişi ve şeker Güney Atlantik bölgesinin en kârlı ticari ürünleri olarak ön plana çıkmaya başlamıştır. Ayrıca Portekiz'in Batı Afrika kıyılarından güneye doğru özellikle altın ve baharat bulma amacıyla yaptığı tüm bu seyahatler, diğer taraftan Afrika köle ticaretinin de başlamasına neden olmuştur (Schwartz, 1985, s. 5).[31]

Portekizlilere karşı son derece savunmasız olan Afrikalı yerliler, hem tarlalarda işçi olarak çalıştırılmış hem de altın karşılığında köle olarak satılmışlardır. Altın ve köle ticaretinin en yoğun yaşandığı bölge ise Elmina'dır. Portekizliler 1500-1536 yılları arasında Sao Tome ve Principe'den Elmina'ya gemilerle on binden fazla köle getirmiş (Vogt, 1973, s. 464-465) ve gittikçe büyüyen Atlantik ekonomisinde ticari bir mal olarak kabul edilen bu köleleri altın karşılığında satmışlardır (Wilks, 1982b, s. 472). 1487-1489 yılları arasında yıllık 8.000 ons, 1494-1496 yılları arasında yıllık 22.500 ons ve 16. yüzyılın hemen başlarında yıllık 26.000 ons altın Portekiz kraliyet hazinesine eklenmek üzere Elmina'dan Lizbon'a götürülmüştür (Wilks, 1982a, s. 336-337).

Bu köleler sadece altın madenlerinde değil aynı zamanda şeker kamışı üretiminde zengin bir bölge olan Atlantik Adaları'nda da çalıştırılmışlardır. 15. yüzyılda Avrupa'da nadir bulunduğu için pahalı bir ürün olan şeker, başta Madeira ve Sao Tome olmak üzere Azore, Kanarya ve Yeşil Burun Adaları'nda üretiliyor ve Avrupa'ya ihraç ediliyordu. 1456 yılında 88 ton, 1470'li yıllarda 300 ton, 1494 yılında 1.175 ton ve 1498 yılında 1.760 ton şeker üreten Madeira, 15. yüzyılın sonlarında Batı dünyasının en

[31] Portekiz'in Afrika köle ticareti 1445 yılında, Yeşil Burun Adaları'nın ele geçirilmesinden hemen sonra başlamış ve 1450-1600 yılları arasında Portekiz'e ve onun kontrolündeki Atlantik Adaları'na 175.000 köle getirilmiştir. Portekiz'deki Lizbon Köleler Evi'ne *(The Casa dos Escravos de Lisboa)* getirilen köleler, zengin İspanyol ve İtalyan ailelerine hizmetçi olarak satılmış; adalara ve daha sonra Brezilya'ya gönderilen köleler ise şeker tarlalarında işçi olarak çalıştırılmışlardır. 16. yüzyılın sonları ile 17. yüzyılda iyice kârlı hale gelen köle ticareti Amerika Kıtası'na kadar yayılmış ve 1500-1870 yılları arasında, 4,5 milyonu Portekizliler tarafından olmak üzere bu kıtaya toplam 9,4 milyon köle getirilmiştir (Maddison, 2001, s. 57-58; Armstrong & Chmielewski, 2013, s. 68). Bu şekilde her geçen yıl giderek yaygınlaşmaya başlayan köle ticareti, yeni Atlantik ekonomisini karakterize eden ve kısaca köle ve mal değişimi olarak ifade edilen üçgen ticaretinin *(triangular trade)* önemli bir parçası haline gelmiştir. Bu doğrultuda Avrupa'dan silah, çırçır ve kumaş gibi ürünlerle dolu gemiler Afrika'ya; Afrikalı köleler Amerika'ya; Amerika'nın tütün, pekmez, rom, kahve ve işlenmemiş pamuk gibi ürünleri ise Avrupa pazarlarında satılmak üzere buraya getirilmiştir (Spielvogel, 2009, s. 423). Bu dönemde Afrika köle ticaretinde en çok kullanılan para birimi ise deniz kabuğudur. Önce Portekizliler, daha sonra ise İngiliz ve Hollandalılar çok sayıda deniz kabuğunu Batı Afrika'ya getirmişlerdir (Frank, 1998, s. 136). 1700-1799 yılları arasında toplam 11.762 ton veya sayıyla 10 milyar adetten fazla deniz kabuğu İngiliz ve Hollandalılar tarafından Batı Afrika'ya getirilmiştir (Hogendorn & Johnson, 1986, s. 58-62).

büyük şeker üreticisi haline gelmiştir. 16. yüzyılın ilk on yılında da şeker üretimi artmaya devam etmiş ve Madeira tarlalarında çalışan toplam 2.000 köle, ortalama 2.500-2.600 ton şeker üretmiştir. Ancak ilerleyen yıllarda hem farklı tedarikçilerin piyasaya girmesi hem de Sao Tome ve Brezilya topraklarının şeker kamışı ekimine daha elverişli olması, Madeira'nın şeker üretimini giderek azaltmıştır. 1535-1548 yılları arasında Sao Tome şekeri yüklü 112 gemi ile Anvers Limanı'na ulaşan tüccarlar, bu ticaretten elde ettikleri yüksek kârlarla Sao Tome'ye geri dönmüş ve 1550 yılında 2.200 ton şeker üretmişlerdir. Brezilya'da ise 1580 yılında 2.300 ton, 1614 yılında 20.285 ton, 1700 yılında 20.000 ton ve 1815 yılında toplam 75.000 ton şeker üretilmiştir[32] (Schwartz, 1985, s. 7-9; Schwartz, 1987, s. 76; Blackburn, 1997, s. 109 ve 403; Maddison, 2001, s. 57-58; Newitt, 2005, s. 117).

Avrupa'da gıda maddelerine olan bu aşırı talep ve tüccarların elde ettiği yüksek kârlar, Portekiz'in denizaşırı seferlerinde belirleyici olmuştur. Ancak Fernand Braudel'e göre Batı Afrika ve Hint Okyanusu yönündeki tüm bu çabalar, aslında Portekiz'e pahalıya mâl olmuştur. Portekizli balıkçıların 1497'de Newfoundland'a kadar ilerlemesi ve 1501'de Brezilya sahillerine ulaşması sonucu Amerika'yı keşfettiklerinde, çoktan geç kaldıklarını fark edeceklerdi (1984, s. 143). Çünkü 14. ve 15. yüzyılların Avrupası'nda genişleyen ticari faaliyetlerin gerekliliklerini yerine getirecek kıymetli metallerin eksikliği şiddetli bir şekilde hissedilmeye başlandığında (Haring, 1915, s. 433) her iki ülke de gümüş ve özellikle de altın bulmak amacıyla okyanuslara açılmıştır. Ancak ihtiyacı olan altını Batı Afrika kıyılarında arayan Portekiz; baharat, fildişi ve köle ticaretinin yüksek kârlarına kapılınca, öncelikli hedefinden uzaklaşmıştır. İspanya ise aynı amaç doğrultusunda yönünü tamamen batıya çevirmiş ve Karayip Adaları'na ulaştıktan hemen sonra Orta Amerika'dan güneye doğru hareket ederek New Granada'yı (bugünkü Panama, Kolombiya, Venezuela ve Ekvador) ele geçirmiştir. İspanya adına hareket eden Hernando Cortes 1521 yılında Aztek İmparatorluğu'nu (Meksika), Francisco Pizarro ise 1532 yılında İnka İmparatorluğu'nu (Peru) işgal etmiştir (Beck vd, 2009, s. 554; TePaske, 2010, s. 27).

Çelik zırh, kılıç, at ve ateşli silahlara sahip olan Pizarro'nun askerlerine karşı sadece taş ve sapan gibi ilkel silahlarla topraklarını korumaya çalışan İnkalar için teslim

[32] Avrupa'nın ılıman ikliminde doğan insanların bünyesi, Batı Hint Adaları'nın kavurucu sıcakları altında toprağı kazma zahmetine pek dayanamayacağından dolayı, Avrupa sömürgelerinin tamamındaki şeker kamışı üretimi zenci köleler tarafından gerçekleştirilmiştir (Smith, 1977, s. 775).

olmaktan başka çare yoktu (Diamond, 1999, s. 74). Bu işgal esnasında Pizarro, İnka İmparatoru Atahualpa'yı kaçırmış ve fidye olarak 7 metre uzunluğunda, 5 metre genişliğinde ve 2,5 metre yüksekliğindeki bir odanın hazineyle doldurmasını istemiştir. Bunun üzerine İnkalar, yaklaşık 6.000 kilo altın ve 11.800 kilo gümüşü Pizarro'ya teslim etmiş, ancak Atahualpa yine de ölmekten kurtulamamıştır (Diamond, 1999, s. 68; TePaske, 2010, s. 42; Morris, 2014, s. 531).

Orta ve Güney Amerika boyunca ilerlemeye devam eden İspanyollar hem bu toprakların ilk Avrupalı yerleşimcileri olmuşlar (Beck vd, 2009, s. 556) hem de ciddi miktarlarda altın ve gümüş üreterek bu madenleri Avrupa'ya taşımışlardır. 1492 yılında Karayip Adaları'na ulaştığında bölgenin hayvan ve bitki türleri açısından çok zengin olmadığını anlayan Kolomb (Smith,1977, s. 739) buralardaki altın madenlerini fark etmiş ve böylece Avrupa'ya ilk altın ihracı bu dönemde başlamıştır (Frank,1998, s. 70). İlerleyen yıllarda Meksika, Peru, New Granada ve Şili'deki madenlerin ele geçirilmesiyle giderek artan altın üretimi, 1691 yılında Brezilya'daki zengin altın rezervlerinin keşfedilmesiyle zirve yapmıştır. Amerika'da üretilen gümüş miktarı ise altından kat kat fazladır. 16. yüzyılın ilk yıllarında sınırlı miktarlarda gerçekleşen gümüş üretimi Meksika ve Peru'nun ele geçirilmesi ile hız kazanmış, ancak özellikle 1545 yılında Potosi'deki büyük gümüş dağının keşfedilmesiyle çok daha büyük boyutlara ulaşmıştır. Amerika'da ve dünyada üretilen altın ve gümüşün tahmini değerleri Tablo 1'de gösterilmiştir.

Tablo 1

Dünyadaki Toplam Altın ve Gümüş Üretimi ve Amerika'nın Payı, 1492-1810 (Kg)

Dönem	**Altın**			**Gümüş**		
	Amerika	**Dünya**	**Amerika'nın Payı (%)**	**Amerika**	**Dünya**	**Amerika'nın Payı (%)**
1492-1500	1.086	46.400	2,34	-	-	-
1501-1510	12.718	58.000	21,93	109	-	-
1511-1520	11.177	58.000	19,27	43	-	-
1521-1550	36.847	221.550	16,63	920.501	4.643.000	19,83
1551-1600	84.659	369.500	22,91	9.810.845	17.486.000	56,11
1601-1650	69.898	424.170	16,48	15.365.714	19.995.000	76,85
1651-1700	46.884	488.270	9,60	12.284.041	17.241.000	71,25
1701-1750	546.621	884.100	61,83	14.134.912	21.067.450	67,09
1751-1800	752.616	1.016.000	74,08	26.698.111	35.967.450	74,23
1801-1810	122.904	177.780	69,13	6.776.893	8.941.500	75,79
TOPLAM	1.685.410	3.743.770	45,02	85.991.017	125.341.400	68,61

Kaynak: TePaske, 2010, s. 67 ve 140

Buna göre 1492-1810 yılları arasında dünyada üretilen 3.744 ton altının 1.685 tonluk kısmı ile neredeyse yarısı Amerika'da üretilmiştir. 1521-1810 yılları arasında ise dünyada 125.341 ton gümüş üretilirken, bu gümüşün 85.991 tonu Amerika'da üretilmiştir.[33]

Amerika'da üretilip Avrupa'ya taşınan gümüşün önemli bir kısmı ise Asya'ya ihraç edilmiştir. 1600-1800 yılları arasında Amerika'da toplam 116.000 ton gümüş üretilirken bunun 83.500 ton gibi çok büyük bir kısmı (yaklaşık %72'si) Avrupa'ya gönderilmiş, Avrupa ise bunun 32.000 tonunu Asya'ya ihraç etmiştir (Barrett, 1990, s. 242-243).[34] Bu dönemde Asya'daki en büyük gümüş alıcısı ise Çin'dir (Flyyn ve Giraldez, 1995:202; Pomeranz, 2008, s. 189-190). Portekizli tarihçi Vitorino M. Godinho'nun dünya genelindeki gümüşü çeken bir *"elektrikli süpürgeye"* benzettiği Çin (Aktaran Flyyn ve Giraldez, 1995, s. 206) 1550-1800 yılları arasında Avrupa ve Japonya'dan 48.000 ton, Manila'dan da 10.000 ton gümüş getirmiştir (Frank, 1998, s. 147). Bu rakamlar iki yüz elli yıl içerisinde Çin'in yaklaşık 58.000 ton gümüş tükettiğini, yani dünyada aynı dönem içerisinde TePaske'nin tahminine göre üretilen 116.000 tonun yarısının Çin'e gönderildiğini göstermektedir.[35]

Adam Smith, Avrupa ile Güneydoğu Asya arasında kurulan bu *"gümüş köprüsünü"* şöyle açıklamıştır (1977, s. 280-287):

---

[33] Charles White Merrill, Amerika ve dünyada üretilen gümüş miktarı ile ilgili ons cinsinden farklı rakamlar vermektedir. Buna göre 1493-1800 yılları arasında dünyada üretilen toplam 3.851.623.375 ons gümüşün 3.294.000.000 onsu (%85) Amerika'da, 456.623.375 onsu (%12) Avrupa'da ve 101.000.000 onsu ise (%3) Asya'da üretilmiştir. Aynı dönemde Amerika'da Peru ve Meksika, Avrupa'da Almanya ve Avusturya en önemli gümüş üretim merkezleri iken, Asya'daki tek gümüş üretim merkezi ise Japonya'dır (1930, s. 3).

[34] Avrupa'dan Asya'ya çok büyük miktarlara ulaşan değerli maden akışının en temel nedeni her iki kıtada altın ve gümüşün değerinde görülen belirgin ve büyük farklılıktır (Chaudhuri, 1963, s. 27). Sperling bu noktada iki önemli soru sormaktadır: Gümüş neden doğuya sevk edildi ve gümüşün yerine neden altın kullanılmadı? Birinci sorunun cevabı kısmen kolaydır. O dönemin gümüş-altın oranları yaklaşık olarak İspanyol Amerikası'nda 17:1, Avrupa'da 15:1, Hindistan'da 12:1 ve Japonya'da 9:1 idi. Dolayısıyla bu oranlar dikkate alındığında gümüşün doğuya gitmesinin nedeni kazançlı olmasıydı. İkinci sorunun cevabı ise elbette gümüş yerine altın kullanılabilirdi, ancak bu durumda kârlar azalacaktı. Çünkü ticari koşullar Avrupalılar için kötüleşiyordu (1962, s. 466-467). Kenneth Pomeranz da Avrupalıların Çin'e gönderdiği gümüşten çok büyük kârlar elde ettiklerini söylemiştir. Hatta bu kâr o kadar büyüktü ki tüccarların farklı bir ürün götürmesi için hiçbir neden yoktu (2008, s. 159-160). Öte yandan altın, Avrupa ekonomisinde tamamıyla farklı bir rol oynuyordu. Avrupa'ya orada kalmak üzere geliyor ve hem büyük ölçekli ticari takas işlevini görüyor hem de Avrupa ülkelerinin birbirlerine olan ödemeleri için bir manevra kütlesi olarak kullanılıyordu (Lüthy, 1961; Aktaran Wallerstein, 1980, s. 108).

[35] Peki bu muazzam boyutlara ulaşan gümüş akışının ekonomik etkileri nelerdir? Öncelikli olarak ifade etmek gerekir ki bu gümüş akışı Avrasya'nın iki ucunda birbirinden farklı sonuçlar doğurmuştur. Mesela Batı Avrupa'da gümüş ithalatı yerel gümüş arzını ve dolayısıyla yerel para arzını artıran dış kaynaklı bir şok olarak değerlendirildiği için… enflasyona yol açmıştır. Güney ve Doğu Asya'da ise büyüyen ve giderek daha fazla para basıp ticarileşen ekonomilere destek olmuştur (Findlay & O'Rourke, 2007, s. 219-221).

> Amerika keşfedildikten sonra, buradaki madenlerde üretilen gümüşün pazarı giderek genişlemiştir. Birincisi, Avrupa piyasası gelişmiştir… İkincisi, Amerika da kendi madenlerinde üretilen gümüş için yeni bir pazardır… Üçüncüsü ise giderek daha fazla gümüş satın alan Doğu Hint ülkeleridir *(Güneydoğu Asya)*… Değerli madenlerin fiyatı Avrupa'ya kıyasla özellikle Çin ve Hindistan'da daha yüksekti… Tüm bu nedenlerden dolayı, değerli madenlerin Avrupa'dan Hindistan'a götürülmesi son derece kârlıdır. Burada gümüşten daha fazla kâr getiren başka bir ürün yoktur… Çünkü Çin ve Hindistan'ın pek çok pazarında bir ons altını on ya da en fazla on iki ons gümüş karşılığında almak mümkündür. Avrupa'da ise bunun için on dört veya on beş ons gümüş verilmesi gerekmektedir… Bu bakımdan Amerika'dan gelen gümüş eski dünyanın iki ucu arasında yapılan ticaretin en önemli kalemlerinden birisidir. Bu ticaret sayesinde dünyanın birbirine uzak bu iki bölgesi arasında bağlantı sağlanabilmektedir.

Avrupalılar, Amerika'dan gelen bu gümüşe en çok Asya ile yapacakları ticaret nedeniyle ihtiyaç duyuyorlardı. Venedikliler ile başlayıp daha sonra Portekizlilerin ele geçirdiği baharat ticareti Avrupalıları bu bölgeye yönlendirirken, baharat dışında porselen, tekstil, ham ipek, parfüm, mücevher, halı, kereste, tuz, şifalı bitkiler ve daha birçok ürün Asya'dan Avrupa'ya taşınmıştır. Bu ticaretin Ümit Burnu tarafından gerçekleşen kısmına 16. yüzyılın sonlarına kadar tek başına hâkim olan Portekiz ve Amerika'nın madenlerini Avrupa'ya taşıyan İspanya sayesinde kıtalar arasında meydana gelen ekonomik etkileşim sadece tatlı ticarete *(doux trade)* değil (Cardoso, 2015, s. 942) aynı zamanda ticari kıskançlığa da *(jealousy of trade)* (Hont, 2005) yol açmıştır. İspanya ve Portekiz'in giderek güç kaybetmeye başladığı 17. yüzyılda tüm dünyaya yayılan bu ticaret ağından mümkün olduğu kadar çok faydalanmak isteyen Hollandalılar, İngilizler ve Fransızlar kendi sömürge imparatorluklarını kurmak için harekete geçmişlerdir (Spielvogel, 2009, s. 421-422).

16. yüzyılda Doğu Hindistan'a düzenli ticaret yapan tek Avrupa ülkesi olan Portekiz'i (Smith, 1977, s. 283-284) aradan çıkartarak Baharat Adaları'na doğrudan ulaşmak isteyen Hollanda, 16. yüzyılın son yıllarında kuzeydoğu güzergâhından Çin'e direkt bir yol bulmayı hedeflemiş ancak bu girişimlerinde başarısız olunca Portekiz ile aynı yolu takip ederek Ümit Burnu'na yönelmiştir (Parthesius, 2010, s. 32-33). Bu güzergâhtaki tüm ticari faaliyetleri gerçekleştirmek üzere 1602 yılında Birleşik Doğu Hindistan Şirketi (Vereenigde Oost-Indische Compagnie-VOC) adında imtiyazlı bir şirket kurulmuş ve bu şirkete ilk yirmi bir yıllığına Ümit Burnu'nun doğusu ile Macellan Boğazı'nın batısı üzerinde tekel hakkı verilmiştir (Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 177; Rosenberg, 2017, s. 147).

İngiltere de Hollanda gibi hareket ederek 17. yüzyılda giderek zayıflamaya başlayan Portekiz'in Asya'daki mirasına ortak olmak istemiş ve kendi sömürgecilik tarihinin en önemli adımlarından birini atarak 1600 yılında İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'ni (The British East India Company-EIC) kurmuştur. 1608 yılında Hindistan'da ilk ticari faaliyetlerine başlayan ve özellikle buranın tekstil ürünlerini Avrupa'ya taşıyan bu şirkete ilk on beş yıl boyunca ticari tekel hakkı verilmiştir (Sahni, 2013, s. 317-319). Portekiz ve Hollanda'nın başarılarından etkilenen Fransa ise 17. yüzyılın başlarından itibaren Asya'daki ticarete dâhil olmak istemiş ve bunun üzerine Fransa'da Maliye Bakanı olarak görev yapan Jean-Baptiste Colbert'in merkantilist politikalarının bir sonucu olarak 1664 yılında Fransız Doğu Hindistan Şirketi (Compagnies des Indes Orientales) kurulmuştur (Sobocinski, 2003, s. 97-98). Ancak şirketin 1720'lere kadar Hindistan'da kayda değer bir ticari faaliyette bulunduğunu söylemek pek mümkün değildir (Prakash, 1998, s. 2).

16. yüzyılın sonlarına kadar Avrupa ile Asya arasındaki ticaretin neredeyse tek hâkimi olan, ancak bu ticaretteki payı 17. yüzyılda %12'ye ve 18. yüzyılda %3'e kadar düşen Portekiz'in yavaş yavaş aradan çekilmesiyle birlikte bölge ticaretinin daha aktif bir hâle geldiği görülmektedir. Asya sularındaki Avrupa gemi taşımacılığının toplam hacmi Portekiz'in bölge ticaretinde tek büyük güç olduğu 16. yüzyıla göre 17. yüzyılda dört kat, 18. yüzyılda ise dokuz kat daha büyüktür. Portekiz'den sonra ise bu pastadan en büyük payı Hollanda almıştır. Bu dönemde giderek genişleyen Asya ticaretinin yarısı Hollanda, dörtte biri İngiltere, kalan kısım ise Fransa ve diğer ülkelerin (Danimarka, İsveç ve Ostend) kontrolü altındadır (Maddison, 2007, s. 114). 1600-1700 yılları arasında Avrupa'dan Asya'ya giden toplam gemi sayısı 3.161 iken (Hollanda 1.170, İngiltere 811, Portekiz 371, Fransa 155 ve diğer ülkeler 54) 1700-1800 yılları arasında ise bu sayı 6.661'e yükselmiştir (Hollanda 2.950, İngiltere 1.865, Fransa 1.300, Portekiz 196 ve diğer ülkeler 350) (Bruijn ve Gaastra, 1993, Aktaran; Maddison, 2001, s. 63). 17. yüzyıl itibariyle güç kaybetmeye başlayan Portekiz'den Asya'ya giden gemilerin sayısı neredeyse yarı yarıya azalırken, Portekiz'in boşluğunu doldurmak isteyen başta Hollanda, sonra İngiltere ve en sonunda da Fransa, her geçen yıl daha fazla ticari gemiyi Asya'ya göndermiştir.

Avrupa denizaşırı ithalatının büyük bir kısmı Avrupa'da üretilmediği için, ancak yüksek değer-ağırlık oranına sahip olan mallar taşıma maliyetini karşılayabiliyordu

(Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 307). Portekiz, Hollanda ve İngiltere gemilerinin taşıdığı ticari malların yıllar itibariyle değişimi Tablo 2'de gösterilmiştir.

Tablo 2

Portekiz, Hollanda ve İngiltere'nin Asya'dan İthalatı

(a) Lizbon'un Asya'dan Yaptığı İthalat, 1513-1600 (ağırlık olarak %)

	1513-19	1523-31	1547-48	1587-88	1600-3	1608-10
Biber	80,00	84,00	89,00	68,00	65,00	69,00
Maluku Baharatı	9,00	6,20	4,50	1,60	5,00	0,03
Zencefil	7,30	6,10	4,20	3,70	2,50	1,57
Tarçın	2,10	3,30	0,90	6,30	8,70	9,30
Çivitotu	0,00	0,00	0,00	8,40	4,40	7,70
Tekstil	0,20	0,00	0,00	10,50	12,20	7,80
Diğer	1,40	0,40	1,40	1,50	2,20	4,60
TOPLAM	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

(b) VOC Tarafından Avrupa'ya Yapılan İthalat, 1619-1780 (fatura değeri olarak %)

	1619-21	1648-50	1668-70	1698-1700	1738-40	1778-80
Biber	56,45	50,40	30,53	11,23	8,10	9,00
Diğer Baharatlar	17,55	17,80	12,05	11,70	6,10	3,10
Tekstil	16,06	14,15	36,46	54,73	41,10	49,50
Çay ve Kahve	0,00	0,00	0,00	4,24	32,20	27,20
İlaç, esans ve boya maddeleri	9,84	8,52	5,84	8,29	2,80	1,80
Şeker	0,00	6,39	4,24	0,24	3,70	0,60
Güherçile	0,00	2,07	5,08	3,92	2,60	4,40
Madenler	0,10	0,50	5,74	5,26	1,10	2,70
Diğer Baharatlar	0,00	0,17	0,06	0,39	2,30	1,70
TOPLAM	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

(c) EIC Tarafından Avrupa'ya Yapılan İthalat, 1668-1760 (fatura değeri olarak %)

	1668-70	1698-1700	1738-40	1758-60
Biber	25,25	7,02	3,37	4,37
Tekstil	56,61	73,98	69,58	53,51
Ham İpek	0,60	7,09	10,89	12,27
Çay	0,03	1,13	10,22	25,23
Kahve	0,44	1,93	2,65	0,00
Çivitotu	4,25	2,82	0,00	0,00
Güherçile	7,67	1,51	1,85	2,97
Diğer	5,15	4,52	1,44	1,65
TOPLAM	100,00	100,00	100,00	100,00

Kaynak: Chaudhuri, 1978; Steensgaard, 1985; Bruijn, Gasstra ve Schoffer, 1987; Aktaran Prakash, 1998, s. 36, 115 ve 120.

Buna göre Portekiz 1513-1610 yılları arasında Asya'ya giden gemilerinin büyük bir kısmını baharat ile doldururken, VOC da 1619-1650 yılları arasına baharat ticaretine büyük önem vermiştir. Ancak 1698-1780 yılları arasına bakıldığında baharatın yerini tekstil, çay ve kahvenin aldığı görülmektedir. EIC ise 1668-1760 yılları arasında özellikle tekstil ithalatına yoğunlaşmış ve biberin giderek önem kaybettiği bu dönemde çay bir diğer önemli ithalat kalemi olmuştur.[36]

Fransa ise ilk olarak Avrupa'dan daha ucuz ve daha kaliteli olan tekstil ürünlerini ithal ederek Çin ve Güneydoğu Asya ticaretine başlamıştır. İlerleyen yıllarda ise ipek, pamuk, yün, baharat, ilaç, çay, kahve, tütün, kakao, şeker, porselen ve fildişi gibi birçok değerli ürünü taşımak için bölgeye daha fazla gemi gönderilmiş ve bu sayede Fransa, özellikle 18. yüzyılda Hollanda ve İngiltere'den sonra bölgenin önemli bir aktörü haline gelmiştir (Prakash, 1998, s. 253-258; Sobocinski, 2003, s. 24; Lieberman, 2009, s. 336-337; Le Doudic, 2015, s. 222-223).

Böylece 15. ve 19. yüzyıllar arasında daha fazla kazanç hırsıyla okyanuslara açılan Avrupa'da yaklaşık dört yüz yıl boyunca farklı devletler ön plana çıksa da, aslında bu dönemde Avrupa, Asya merkezli dünya ekonomisinin sadece bir parçası konumundadır. 19. yüzyıl ise dünya ekonomisindeki gücün Asya'dan Avrupa'ya kaydığı yüzyıl olması açısından önemli bir dönemdir. Artık dünya ekonomisinin merkezi Avrupa olurken, Avrupa'yı bu konuma taşıyan en önemli faktör ise 18. yüzyılın sonlarında İngiltere'de meydana gelen Sanayi Devrimi'dir.

3.2. Sanayi Devrimi ve Küresel Etkileri[37]

Önceki dönemlerden moderniteyi ayırdığı düşünülen bütün önemli olaylar arasında en tanıdık ve kalıcı olanı, 18. yüzyılın sonlarına veya 19. yüzyılın başlarına doğru[38] İngiltere'de, meydana gelmesi uzun vakit alan Sanayi Devrimi'dir (Findlay ve

[36] 1669 yılında Çin'den 100 kilo çay ithal edilirken, 1760 yılına gelindiğinde bu miktar 2.800 tona ulaşmıştır (Chaudhuri, 1978, s. 538-539).

[37] İngiliz iktisat tarihçisi John Harold Clapham (1873-1946); "Sanayi Devrimi tarihi 'üç kez sıkılmış bir portakal' olsa bile, içinde şaşırtıcı miktarda su kalır" (1910, s. 195) diyerek konu hakkında yapılan birçok çalışmanın aslında Sanayi Devrimi'ni tam olarak açıklayamadığını ve hâlâ açıklanmaya muhtaç konuların olduğunu belirtmiştir. Benzer şekilde Graeme Donald Snooks'un da ifade ettiği üzere; "Epey derin kazılması gereken bir toprağın yüzeyini, bizler daha yeni yeni işlemeye başlamış durumdayız… Fakat daha da önemli olan nokta Sanayi Devrimi, aslında geleneksel yaklaşımlardan tamamen farklı bakış açılarıyla değerlendirilmelidir" (1994, s. 1-2).

[38] Sanayi Devrimi'nin tarihi konusundaki genel kabul bu olmakla birlikte, devrimi daha belirgin bir dönemde ele alan çalışmalar da bulunmaktadır. Mesela Arnold Toynbee devrimin 1760 yılında başladığını ileri sürmektedir (1894, s. 27). Paul Mantoux, devrimi 1760-1800 yılları arasındaki kırk yıllık

O'Rourke, 2007, s. 311). Peki Sanayi Devrimi neden Asya'da değil de Avrupa'da başlamıştır? İktisat tarihi profesörü Walt Whitman Rostow'a göre buna sebep olan üç ana faktör vardır: Hükümetlerin merkantilist politikaları, özellikle 17. ve 18. yüzyıllarda ticarette büyük bir genişlemenin yaşandığı ticari devrim ve yeni icatların ortaya çıkmasını sağlayan bilimsel devrim (1970, s. 258-261).

Bu noktada ikinci bir soruya ihtiyaç duyulmaktadır: Sanayi Devrimi neden Fransa ya da Hollanda'da değil de İngiltere ortaya çıkmıştır? Rostow, bu soruyu da şöyle cevaplamaktadır (1959, s. 4-5; 1960, s. 33):

> Hem kendi sınırları içerisinde hammaddeden yoksun olan hem de sanayicilerden ziyade sermaye sahiplerinin ve tüccarların söz sahibi olduğu Hollanda, bu yapısından dolayı yeterli bir sınai temel oluşturmadan, para ve ticarete yönelmiştir. Ve böylece İngiltere ve Fransa'nın bütün güçlerini ticari rekabete harcadıkları 18. yüzyılda Hollanda, ticarette lider konuma yükselecek veya sınai kalkınmayı gerçekleştirecek iktisadi kaynaklardan veya deniz ve askerî imkânlardan yoksundu… Fransızlar ise Protestanlara çok kötü davranıyorlardı. Siyasi ve sosyal olarak çok katılardı ve sadece bir sınıf toplumu değil, bir kast toplumu haline gelmişlerdi. 18. yüzyıl Fransa'sının en zeki insanları iktisadi devrimden ziyade siyasi, sosyal ve dini devrim üzerinde kafa yoruyorlardı. Üstelik kaynaklarının büyük bir kısmını Avrupa'daki kara savaşlarına harcayan Fransa, bu yüzden denizciliğin çok önem kazandığı bir dönemde savaş ve ticaret gemileri yapamadı. Böylece, Hollanda'dan daha fazla endüstriyel hammaddelere, Fransa'dan daha çok gemiye ve Protestana sahip olan, 1688 yılına kadar siyasi, sosyal ve dini devrimleri gerçekleştiren İngiltere; pamuk sanayisi, kömür ve demir teknolojisi, buhar makinesi ve dış ticaret gibi unsurları bir araya getirebilecek tek ülkeydi.

Bu şartlar altında İngiltere'de meydana gelen Sanayi Devrimi'nin kalbi ise Malthusçu tuzaktan[39] kurtulmak isteyen ekonomilerin sanayileşmesine imkân sağlaması açısından son derece önemli olan ve birbiri ardına yaşanan teknolojik değişimlerdir (Landes, 1969, s. 1; Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 318). Özellikle tekstil (pamuk) ve

---

döneme sıkıştırırken (1964, s. 29), W. W. Rostow ise tarihi iyice daraltarak İngiltere için adeta bir *"kalkış"* olarak değerlendirdiği bu devrimin 1783-1802 yılları arasında meydana geldiğini ifade etmiştir (1960, s. 38). Özellikle 18. yüzyılın son dönemlerine vurgu yapan bu görüşlere katılmayıp, aslında devrimin yüzlerce yıl önceden başladığını iddia eden çalışmalar da bulunmaktadır (Wadsworth & Mann, 1931; Nef, 1934 ve 1943; Carus-Wilson, 1941; Tawney, 1941; Clark, 2007, s. 231).

[39] Thomas Robert Malthus, 1798 yılında yayımlanan "An Essay on the Principle of Population *(Nüfus İlkesi Üzerine Bir Deneme)*" adlı kitabında nüfus ve yoksulluk arasındaki kuvvetli bağlantıyı ortaya koymaya çalışmıştır. Malthus'a göre (1998, s. 8); "dünya nüfusu kaç olursa olsun, mesela bir milyar diyelim, insan türü 1, 2, 4, 8, 16, 32, 64, 128, 256, 516 vb. oranlarda; geçimlik araçlar ise 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 vb. oranlarda artacaktır." Dolayısıyla insan sayısının geometrik, ekilebilir alanların ise yalnızca aritmetik olarak artacağı böyle bir durumda (Heilbroner, 1999, s. 82) kıtlık, savaş, bulaşıcı hastalıklar ve salgınlar arka arkaya ortaya çıkarak, dünyadaki yiyecek ve nüfus miktarını aynı düzeye getirmelidir (Malthus, 1998:44). Çünkü insan türünün sayısını düzenleyen de aslında yiyecek miktarıdır (Townsend, 1817, s. 45).

demir gibi iki önemli sektörde ortaya çıkan bu teknolojik gelişmeler sayesinde İngiltere, "dünyanın atölyesi" olarak anılmaya başlanmıştır (Deane, 1979, s. 87).

18. yüzyılın ilk dönemlerinden itibaren ortaya çıkan ve İngiltere'nin Sanayi Devrimi'ne giden yolunu açan teknolojik değişimler şunlardır: Abraham Darby'nin kok eritme teknolojisi (1709), John Kay'in uçan mekiği (1733), Lewis Paul'un çırçır makinesi (1748), Benjamin Huntsman'ın eritilmiş çelik üretmesi (1749), James Hargreaves'in iplik eğirme makinesi (1764), Richard Arkwright'ın su gücüyle çalışan eğirme tezgâhı (1769), James Watt ve Matthew Boulton'ın buhar makinesi (1776), Samuel Crompton'ın çıkrık makinesi (1779), Henry Cort'un dökme demiri elde etmesi (1783) ve Edmund Cartwright'ın mekanik dokuma tezgâhı (1785) (Usher, 1929, s. 249-269; Deane, 1979, s. 88-117; Acemoğlu ve Robinson, 2012, s. 202-205; Beaud, 2016, s. 101-103).[40]

Rostow'un Sanayi Devrimi'nin lokomotif sektörü olarak ifade ettiği pamuklu tekstil sanayisinde[41] (1959, s. 7) meydana gelen bu teknolojik yenilikler sayesinde üretilen malların hem fiyatı düşmüş hem de kalitesi ile birlikte üretim miktarı artmıştır (Deane, 1979, s. 92). Pamuklu kumaş üretimi için gerekli hammaddeyi dışardan sağlayan İngiltere, 1760 yılında yaklaşık 1.140 ton ham pamuk ithal ederken, pamuklu tekstil sanayisindeki makineleşme ile birlikte ithalat miktarı 1787 yılında 10.000 tona ve 1840 yılında 166.000 tona yükselmiştir (Spielvogel, 2006, s. 255).

İthal edilen ham pamuğu işleyerek pamuklu ürünler elde eden İngiltere'nin yıllar ilerledikçe toplam ihracatının içerisindeki pamuklu ürünlerin payı da artmaya başlamıştır. 1722-1724 yılları arasında İngiltere'nin toplam ihracatının sadece %0,5'i pamuklu tekstil ürünlerinden oluşurken, yünlü tekstil ürünlerinin payı %78,9'du (Davis, 1962, s. 302). 1784-1786 yılları arasında pamuklu ürünlerin payı %6'ya, 1804-1806 yılları arasında %42,3'e ve 1834-1836 yılları arasında %48,5'e yükselirken, aynı

[40] İngiltere'de ortaya çıkan bu teknolojik yenilikleri teşvik eden en önemli gelişmelerden birisi 1624 yılında kabul edilen "İngiliz Tekel Kanunu"dur *(The English Statute of Monopolies)*. Bu kanun sayesinde yeni icatların önünü açmaya çalışan İngiltere'de özellikle 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren patent sayılarında ciddi bir artış yaşanmıştır. 1630-1749 yılları arasındaki yaklaşık yüz yirmi yıllık dönemde 602 adet patent verilirken, bu sayı 1750-1799 yılları arasında 1.715'e, 1800-1849 yılları arasında ise 10.535'e yükselmiştir (Mitchell, 1963, s. 268; Aktaran Deane, 1979, s. 136). Genel olarak Sanayi Devrimi'nin 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren başladığı kabul edilirse, aslında patent ile Sanayi Devrimi arasındaki bağlantı da ortaya çıkmaktadır. Bu noktada Amerikalı iktisatçı Douglass North patenti, Sanayi Devrimi'nin bir ön koşulu olarak kabul etmektedir (Aktaran Khan, 1995, s. 58).

[41] Eric Williams'a göre ise pamuk, Sanayi Devrimi'nin kraliçesidir (1994, s. 106).

dönemler için yünlü ürünlerin payı ise sırasıyla %29,2'ye, %16,4'e ve %15,2'ye düşmüştür (Davis, 1979; Aktaran Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 314).

Pamuklu tekstil sanayisinde yeni makinelerin kullanılması aynı zamanda verimlilik artışına da yol açmıştır. Hindistan'da 18. yüzyılda 100 libre pamuğu (yaklaşık 45 kg) elle eğirmek için üretim sürecinde 50.000 saatten fazla çalışmak gerekiyordu. İngiltere'de ise 1779 yılında Samuel Crompton'ın çıkrık makinesi sayesinde bu süre 2.000 saate, 1795 yılında 300 saate ve 1825 yılında Richard Roberts'ın otomatik çıkrık makinesini üretim sistemine dâhil etmesi ile birlikte 135 saate kadar düşmüştür (Chapman, 1972, s. 20). Böylece 1760 ile 1860 yılları arasındaki yüz yıllık dönemde ham pamuğu kumaşa dönüştürmenin verimi 14 kat artmıştır. Yani yılda %2,4'lük bir artış söz konusudur ki, bu da modern ekonomilerin çoğundaki üretkenlik artışından daha fazladır. 1860'lı yıllarda ekonominin çıktısı, sadece tekstildeki teknolojik yeniliklerden dolayı, bu yeniliklerin hiç olmadığı varsayıldığında elde edilecek olan çıktıya göre %27 daha fazladır (Clark, 2007, s. 233). Bütün bu teknolojik yeniliklerle birlikte genişleyen iç ve dış pazarların bir sonucu olarak pamuklu tekstil sanayisi, sadece milli gelirin hızla artan payına katkıda bulunmuyor, ilk önce pamukta gerçekleştirilen teknolojik yenilikler yün, keten ve ipek sanayilerine de uygulanıyordu (Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 320).

İngiltere'de sektörden sektöre yayılan teknoloji, böylece daha fazla teknolojik atılımı da harekete geçirmiştir. En önemli sıçrama ise diğer yeni sanayilerin kullandığı malzemeleri üreten demir işleme sanayisinde gerçekleşmiştir (Morris, 2014, s. 575). İngiltere'de 1740 yılında 17.000 ton, 1760 yılında 30.000 ton dökme demir üretilirken, 19. yüzyılın ilk çeyreğinde ise yıllık 250.000 tondan fazla demir üretilmiştir. Bu sayede dünya demir üretimindeki payını da artıran İngiltere, 1800 yılında dünyadaki toplam üretimin %19'unu karşılarken, bu oran 1820 yılında %40'a ve 1840 yılında %52'ye yükselmiştir. 1852 yılına gelindiğinde ise 3 milyon ton demir üreten İngiltere, artık dünyanın geri kalanından daha fazla demir üretiyordu (Deane, 1979, s. 111-114; Spielvogel, 2006, s. 256).

Böylece demir üretiminde meydana gelen artışlar, İngiltere'ye ekonomik anlamda da katkı sağlamıştır. İngiltere'nin sanayileşmesinde çok önemli bir rol oynayan demir sektöründe yeni teknolojilerin kullanılması ile birlikte verimlik ve kârlar artmış, fiyatları düşmüş, buna bağlı olarak demiri kullanan diğer sektörlerde üretim maliyetleri

azalmış ve İngiltere'nin demir cevheri kaynaklarına olan talep artmıştır. Demire olan talep en çok da demiryolu yapımında ortaya çıkmıştır. 19. yüzyılın ilk otuz yılında sadece 300 mil demiryolu yapılırken, 1847 yılına gelindiğinde ise 6.500 mil demiryolunun yapımı tamamlanmıştır[42] (Deane, 1979, s. 115-117).

Teknolojide meydana gelen yeniliklerin dışında Sanayi Devrimi'nin oluşmasına etki eden diğer önemli faktör ise özellikle sömürgelerle yapılan dış ticarettir. İngiltere'nin iktisadi kalkınmasına çok büyük etkisi olan sömürge ticareti (Sheridan, 1968, s. 61), Sanayi Devrimi'nin ayrılmaz bir parçasıdır (Frank, 1978, s. 225). Sömürgelerde yapılan ticari yatırımlar sayesinde giderek genişleyen yatırım alanları, sermayenin çoğalarak daha hareketli hale gelmesini sağlamıştır (Arruda, 1991, s. 420). Sömürge ticaretinin, özellikle sermaye birikimine yaptığı katkıyı Adam Smith şöyle vurgulamıştır (1977, s. 514):

> Batı Hint Adaları'ndaki sömürgelerde bulunan şeker tarlalarından elde edilen kâr, Avrupa ya da Amerika'daki herhangi bir yerden elde edilen kârdan çok daha fazladır.

Adam Smith'in bu açıklaması ilerleyen yıllarda İngiltere Başbakanı William Pitt tarafından da doğrulanmıştır. Pitt, 1798 yılında Batı Hint Adaları'ndan 4 milyon sterlin gelir elde edilirken, dünyanın geri kalanından ise sadece 1 milyon sterlin gelir elde edildiğini belirtmiştir. Ernest Mandel de sömürge ticaretinin öneminden bahsederken Avrupa'nın kendi sömürgelerinden 1500-1800 yılları arasında 1 milyar sterlinden fazla kazanç sağladığını, bunun 100-150 milyon sterlin civarındaki kısmının ise İngiltere'nin 1750-1800 yılları arasında Hindistan'daki sömürgelerinden elde ettiğini tahmin etmiştir (Aktaran Frank, 1978, s. 225-226).

Sömürge ticaretinden elde edilen bu kârlar, İngiltere'nin ihracat yaptığı bölgelerin toplam içerisindeki paylarının da değişmesine neden olmuştur. 18. yüzyılın ilk yılları ile son yılları arasında İngiltere'nin Avrupa'ya yaptığı ihracat %85'ten %30'a düşerken; Kuzey Amerika'nın payı %6'dan %32'ye, Batı Hint Adaları'nın payı %5'ten

[42] Rostow, bir ülkeyi harekete geçiren en önemli sektörlerden biri olan demiryolu yapımının iktisadi gelişmeye üç önemli katkısının olduğunu belirtmiştir: Ülke içerisinde ulaşım maliyetlerini azaltması, yeni ve hızla gelişen büyük bir ihracat sektörünün gelişmesinin ön şartı olması, üçüncüsü ve de en önemlisi demir, kömür ve makine sanayilerinin gelişmesine yol açmasıdır (1960, s. 55). J. J. Spielvogel ise demiryolu yapımının ekonomide yayılma etkisi göstereceğini ileri sürmüştür. Buna göre demiryolu yapımı; iş alanlarını genişletir, taşıma maliyetlerini azaltarak malların ucuzlamasını sağlar, fiyatı düşen mallar böylece daha çok satılır, mallar satıldıkça yeni fabrikalar açılır, daha fazla kâr elde eden yatırımcı ekonomik büyümeye katkı sağlayacak yeni yatırımlar yapar ve böylece ekonomik büyüme kalıcı hale gelir (2006, s. 256).

%25'e ve Doğu Hint Adaları ile Afrika'nın payı ise %4'ten %13'e yükselmiştir (Deane, 1979, s. 58). Bu değişim göstermektedir ki 18. yüzyılın başlarında İngiliz ürünlerinin sadece %15'i Amerika, Asya ve Afrika Kıtalarında tüketilirken, 18. yüzyılın sonlarında bu oran %70'e çıkmıştır.

Sömürge ticaretinin Sanayi Devrimi'ne olan bir diğer katkısı ise bu dönemde ortaya çıkan teknolojik yeniliklere finansal destek sağlamasıdır. Batı Hint Adaları'ndan elde edilen sermaye, James Watt'ı ve dolayısıyla buhar makinesini finanse etmiştir. 1771 yılında kurulup 1778 yılında "Lowe, Vere, Williams ve Jennings" adını alan banka, Watt ve Boulton'a avans vermiştir (Williams, 1994, s. 102). Ancak 1800'lere gelindiğinde Avrupa'nın tamamında buharla çalışan makine sanayisine yapılan yatırımın, sömürgelerden elde edilen kârdan daha az olduğu görülmektedir (Frank, 1998, s. 296).

Bu dönemleri detaylı bir şekilde inceleyen İngiliz iktisat tarihçisi Phyllis Deane, dış ticaretin ilk Sanayi Devrimi'ni altı şekilde hızlandırdığını ifade etmiştir (1979, s. 69-71):

- İngiliz sanayi ürünlerine olan talebi artırmıştır.
- Hammaddelere erişimi kolaylaştırarak, İngiliz sanayi ürünlerinin daha ucuza üretilmesini sağlamıştır.
- Az gelişmiş ülkelerin, artık daha ucuza üretilen İngiliz ürünlerini satın almalarına imkân sağlamıştır.
- Endüstriyel genişleme ve tarımsal gelişimin finanse edilmesine yardımcı olan ekonomik bir fazla ortaya çıkartmıştır. Böylece ticaretten elde edilen kâr; tarım, madencilik ve üretim sektörlerini de etkilemiştir.
- İç ticaretin de dış ticaret kadar desteklenmesi konusunda kurumsal bir yapı ve iş ahlâkı oluşturulmasına yardımcı olmuştur.
- 18. yüzyılda genişleyen uluslararası ticaret, büyük şehirlerin ve sanayi merkezlerinin gelişmesine katkı sağlamıştır.

İngiltere'nin kalkınmasında bu derece etkili olan sanayileşme, 19. yüzyıl boyunca önce Kıta Avrupası'na daha sonra ise Amerika'ya farklı zamanlarda ve hızlarda yayılmaya başlamıştır (Spielvogel, 2009, s. 613). Her ne kadar bu yayılma

"barışçıl bir fetih" (Pollard, 1981) olsa da, Sanayi Devrimi sayesinde dünyanın en zengin ülkesi haline gelen İngiltere, bu zenginliği kimseyle paylaşmak istemiyordu. Bu doğrultuda sanayileşme sürecine çok önemli katkıları olan teknolojik yeniliklerin ülke dışına çıkışını engellemek amacıyla bir takım önlemler alan İngiliz hükümeti, hem zanaatkârların ülkeyi terk etmesini hem de özellikle tekstil üretimi için önemli olan makine ve makine parçalarının ihracatını yasaklamıştır (Landes, 1969, s. 148).

Ancak bu dönemde icatların başkaları tarafından kopyalanmasının önüne geçebilecek olan yasal düzenlemelerin yetersizliği yüzünden, bu yeni teknolojiler Kıta Avrupası'nda ve Amerika'da olağanüstü bir hızla taklit edilmiştir (Ferguson, 2015a, s. 222). Richard Arkwright'ın 1771 yılında İngiltere'de kurduğu pamuklu kumaş fabrikasının Fransa'da 7 yıl, Almanya'da 13 yıl, Amerika'da 20 yıl, Belçika'da 28 yıl ve Hindistan'da 46 yıl sonra bir taklidi ortaya çıkmıştır (Clark, 1987, s. 142). Watt'ın buhar makinesini taklit etmek ise Fransızların 3, Almanların 8, Belçikalıların 16, Amerikalıların 28 ve Hintlilerin 30 yılını almıştır (Clark, 2007, s. 304).

İngiliz hükümetinin tüm engellemelerine rağmen yeni teknolojilerin bu şekilde yayılması, bu ülkelerin sanayileşme seviyelerini de değiştirmiştir. Paul Bairoch'un 1750-1913 dönemine ait kişi başına sanayileşme tahminleri Tablo 3'te gösterilmiştir.

Tablo 3

Kişi Başına Sanayileşme Seviyeleri, 1750-1913

Ülke	**1750**	**1800**	**1860**	**1913**
Belçika	9	10	18	88
Fransa	9	9	20	59
Almanya	8	8	15	85
Birleşik Krallık	10	16	64	115
ABD	4	9	21	126
Japonya	7	7	7	20
Çin	8	6	4	3
Hindistan	7	6	3	2

Kaynak: Bairoch, 1982, s. 281.

Tablo 3'e genel olarak bakıldığında ülkelerin 1750 yılında kişi başına sanayileşme seviyelerinin birbirine yakın olduğu, ancak 1913 yılında Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nin, Latin Amerika ve Asya'ya göre çok daha ileri seviyelerde olduğu görülmektedir. Ülke bazında ele alındığında ise Birleşik Krallık, Sanayi Devrimi'nin de etkisiyle 1860 yılında en yüksek sanayileşme seviyesine sahip

ülke olurken, Kıta Avrupası'nın ilk sanayileşen ülkeleri olmalarına rağmen Belçika, Fransa ve Almanya ise (Spielvogel, 2009, s. 613) aynı dönemde Birleşik Krallık'ın oldukça gerisinde kalmışlardır. 1750'den 1913 yılına doğru Rusya ve Japonya'nın kişi başına sanayileşme seviyelerini artırdığı, Çin ve Hindistan'ın ise sanayileşmeden giderek uzaklaştığı görülmektedir. Tabloda dikkat çeken diğer ülke ise ABD'dir. 1860 ile 1913 yılları arasında kişi başına sanayileşme seviyesi 21'den 126'ya yükselen ABD, bu dönemde dünyanın en büyük sanayi gücü haline gelmiştir.

Sanayi Devrimi'nin yayılması ile direkt bağlantılı olan kişi başına sanayileşme seviyeleri, aynı zamanda ülkelerin dünya sanayi üretimindeki paylarını da etkilemiştir. 1750-1913 yılları arasında farklı ülkelerin dünya sanayi üretimindeki payları Tablo 4'te gösterilmiştir.

Tablo 4

Seçilmiş Ülkelerin Dünya Sanayi Üretimindeki Payları, 1750-1913

Ülke	**1750**	**1800**	**1860**	**1913**
Belçika	0,3	0,5	1,4	1,8
Fransa	4	4,2	7,9	6,1
Almanya	2,9	3,5	4,9	14,8
Birleşik Krallık	1,9	4,3	19,9	13,6
Rusya	5	5,6	7	8,2
ABD	0,1	0,8	7,2	32
Kanada	-	-	0,3	0,9
Brezilya	-	-	0,4	0,5
Meksika	-	-	0,4	0,3
Japonya	3,8	3,5	2,6	2,7
Çin	32,8	33,3	19,7	3,6
Hindistan	24,5	19,7	8,6	1,4

Kaynak: Bairoch, 1982, s. 296.

Buna göre 1750 yılından 1913 yılına doğru ilerledikçe Sanayi Devrimi'nin de etkisiyle dünya sanayi üretiminde tamamen farklı bölgelerin ön plana çıktığı görülmektedir. 1750 yılında dünya sanayi üretiminin yarısından fazlasını gerçekleştiren Çin ve Hindistan'ın payı 1913 yılında %5'e kadar düşmüştür. 1750 yılında Sanayi Devrimi'nden önce %1,9'luk bir paya sahip olan Birleşik Krallık, devrimden sonra 1860 yılında dünyanın en çok sanayi üretimini gerçekleştiren bölgesi olmuştur. Ancak Sanayi Devrimi'nin önce Kıta Avrupası'na daha sonra ise Amerika'ya yayılmasıyla Birleşik Krallık da Çin ve Hindistan'ın kaderini paylaşmış ve dünya sanayi üretimindeki

hâkim konumunu kaybetmiştir. 1913 yılında dünya sanayi üretiminde %32'lik bir paya sahip olan ABD, bu dönemde dünyanın en güçlü ekonomisi haline gelmiştir.

BÖLÜM IV

AVRUPA DIŞI DÜNYA VE EKONOMİK DÖNÜŞÜMLER

18. yüzyılın sonlarına doğru İngiltere'de ortaya çıkan ve ilerleyen yıllarda Kıta Avrupası'na yayılan Sanayi Devrimi sayesinde Avrupa, dünya ekonomisinin ana merkezi haline gelmiştir. Avrupa'nın yükselişi ile birlikte dünyanın geri kalanında kimi bölgeler eski gücünü kaybederken, kimi bölgelerde yeni ekonomiler canlanmaya başlamıştır. Ekonomik anlamda en büyük güç kaybı ise Asya'da yaşanmıştır. Portekizliler 1498 yılında Hindistan'a ve 1522 yılında Çin'e ulaştıklarında, 1500 yılında dünyanın en büyük iki ekonomisi olan bu ülkeler için artık hiçbir şey eskisi gibi olmayacaktı. Portekiz'den sonra İspanya, Hollanda, İngiltere ve Fransa da çok vakit kaybetmeden Çin ve Hindistan'a ulaşmış ve bu iki ülke için tam bir dönüşüm süreci başlamıştır. Bu süreç sonunda Çin, Avrupalıların ticaret ve savaş gemileri yüzünden ekonomik bağımsızlığını kaybetme noktasına gelirken, Hindistan ise 1857 yılında İngiltere'nin sömürgesi olmaktan kurtulamamıştır. Asya'nın bir diğer güçlü ekonomisi olan Japonya da Çin ve Hindistan ile aynı kaderi paylaşmış ve önce Portekiz ardından İspanya, Hollanda, İngiltere ve en sonunda da Amerika'nın baskıcı ticaret politikaları yüzünden limanlarını uluslararası ticarete açmak zorunda kalmıştır. Böylece Çin, Hindistan ve Japonya, önce Coğrafi Keşiflerin daha sonra ise Sanayi Devrimi'nin etkisiyle, 1. Dünya Savaşı'nın öncesinde Avrupa ülkelerinin çok gerisinde kalmışlardır.

Amerika Kıtası'nın her iki tarafında ise yeni ekonomiler ortaya çıkmaya başlamıştır. 18. yüzyılın son çeyreğinde bağımsızlığını kazanan Amerika Birleşik Devletleri, arka arkaya gerçekleştirdiği sanayi hamleleri sayesinde ilerleyen yıllarda dünya ekonomisinde söz sahibi olabilecek ülkelerden biri olduğunu kanıtlamıştır. Kıtanın güneyinde ise 19. yüzyılda bağımsızlıklarını kazanmaya başlayan ülkeler, ekonomik anlamda kendi ayakları üstünde durmak adına hemen her şeyi yapıyorlardı. Bölgenin zengin doğal kaynaklarının Avrupalılar tarafından sömürüldüğü 1500-1820 dönemi bir kenara bırakılırsa bağımsızlıktan sonraki Latin Amerika tarihinin 1. Dünya Savaşı'na kadar olan kısmı kabaca ikiye ayrılabilir: Bağımsızlıklarını yeni kazanan ülkelerin ekonomik olarak hareketlenmeye başladığı dönem (1820-1870) ve bölgenin yavaş yavaş dünya ekonomisi ile kaynaşmaya başladığı dönem (1870-1913). Bu iki dönemde Latin Amerika ekonomisinde meydana gelen gelişmeler bölge içerisinde ele

alındığında değişimin inanılmaz boyutlarda olduğu söylenebilir. Ancak eğer ki bu değişim Avrupa veya Amerika ile kıyaslanacak olursa, işte o zaman Latin Amerika'nın ekonomik dönüşümünün son derece sınırlı düzeyde kaldığı belirtilmelidir.

Ekonomik olarak toparlanmaya çalışan bir diğer ülke ise Rusya'dır. Büyük Petro döneminden itibaren arka arkaya gerçekleştirilen kalkınma hamleleri sayesinde Rusya, ekonomik anlamda güçlenmeye başlamıştır. Ancak tıpkı Latin Amerika ülkelerinde olduğu gibi kendi tarihi içerisinde değerlendirildiğinde hızlı bir şekilde gelişen Rusya'nın, 1. Dünya Savaşı'ndan önce Avrupa ve Amerika'nın oldukça gerisinde kaldığı görülmektedir.

4.1. ABD Ekonomisinin Yükselişi

Batı Avrupalılar tarafından kendi refahlarını artırmak amacıyla 16. ve 17. yüzyıllarda Yeni Dünya'da sömürgeler kurulmuş (Malsberger ve Marshall, 2009, s. 1) ve bu sömürgeler 1775 yılına kadar Avrupalı güçler tarafından yönetilmişti. Ancak bu düzen değişmeye çok yakındı (Ferguson, 2015a, s. 137).

Kuzey Amerika'da dış saldırılara açık şeker tarlalarına ve çok kârlı olmayan adalara sahip olan Fransa ile (Lenman, 1998, s. 159) daha zengin bölgeleri elinde bulunduran İngiltere'nin sömürge mücadelesi iki ülkeyi karşı karşıya getirmiştir. Yedi Yıl Savaşı (1756-1763) olarak anılan ve 1763 yılında Paris Barış Antlaşması ile son bulan bu savaş sonucunda Kanada ile Afrika ve Hindistan'daki Fransız sömürgeleri İngiltere'nin kontrolüne geçmiştir (Alganer ve Çetin, 2007, s. 295; Acemoğlu ve Robinson, 2012, s. 286). Ancak 161 milyon sterlinlik maliyeti ile İngiltere'nin önceki savaşlarından çok daha pahalıya mâl olan Yedi Yıl Savaşı'nın (Kennedy, 1988, s. 81) İngiliz ekonomisine getirdiği bu ağır yük, sömürgelerden elde edilen kazançların önüne geçmiştir. Savaş başladığında 74,6 milyon sterlin borcu bulunan İngiltere'nin, savaş bittiğinde bu borcu 132,6 milyon sterline ulaşarak neredeyse ikiye katlanmıştır (Brewer, 1989, s. 24).[43] İngiltere'nin artan bu borçlarının safi hasıla içerisindeki payına bakıldığında ise 1756 yılında %75,1 olan Borç/GSYH oranı, 1764 yılında %103,4'e yükselmiştir (Ellison ve Scott, 2017, s. 20).

Hem bu savaş borçlarını hem de yeni sömürgelerin idari ve askerî masraflarını karşılamakta zorlanan İngiltere, çareyi sömürgelere yeni vergiler yüklemekte bulmuştur.

[43] J. J. Grellier'in aynı döneme ait borç rakamları John Brewer'dan biraz farklıdır. Grellier, İngiltere'nin 5 Ocak 1757 tarihinde 76,4 milyon sterlin olan borcunun, 5 Ocak 1763 tarihinde 135,6 milyon sterline yükseldiğini belirtmiştir (1810, s. 240-261).

Bunun üzerine hükümet tarafından 1764 yılında Şeker Yasası *(Sugar Act),* 1765 yılında Pul Yasası *(Stamp Act)* ve 1767 yılında sömürgelerin sadece İngiltere'den ithal etmelerine izin verilen kâğıt, boya, kurşun, cam ve çay gibi bazı ürünlere ithalat vergisi konulmasını amaçlayan Townshend Yasaları *(Townshend Acts)* çıkartılmıştır (Steele, 1998, s. 123; Gunderson, 2004, s. 18; Walton ve Rockoff, 2010, s. 106).

Bu yasalar yüzünden Kuzey Amerika'daki sömürgelerde çok büyük rahatsızlıklar yaşanmış, senet ve kâğıt para basımının yasaklanmasından sonra deflasyonist koşulların da etkisiyle sömürgelerdeki borçluların yaşadıkları sıkıntılar daha da artmıştır. Ancak mali açıdan zor günler geçiren ve bu zorlukları aşmak için sömürgelerin yaşadığı sıkıntıları göz ardı eden İngilizler, gelir sağlamak amacıyla farklı politikalar üretmeye de devam etmişlerdir. 1770-1771 yıllarında Bengal'de görülen kıtlık nedeniyle Doğu Hindistan Şirketi'nin kârları azalınca, İngiliz Parlamentosu 10 Mayıs 1773 tarihli Çay Yasası *(The Tea Act)* ile Şirkete, elindeki çayı Amerikan piyasasına sokma ayrıcalığı tanımıştır (Frank, 1998:254).[44] Bu ayrıcalık sömürgeler tarafından büyük bir tepkiyle karşılanmış ve yaklaşık 10 ton ağırlığındaki 342 paket çayı Boston Limanı'ndan denize dökmüşlerdir[45] (Gunderson, 2004, s. 4-27). Fernand Braudel, "Boston Çay Partisi *(Boston Tea Party)*" olarak adlandırdığı bu olayı şöyle açıklamıştır (1984, s. 405):

> 16 Aralık 1773'te yerli kılığına girmiş bir grup isyancı, Boston Limanı'nda demirli bulunan Doğu Hindistan Şirketi'ne ait üç gemiye çıkarak, bu gemilerde bulunan çayı denize dökmüştür. Ancak bu küçük olay, sömürgelerle İngiltere arasında yaşanacak olan ayrılığın başlangıcını haber vermektedir.

Yaşanılan bu olayı cezalandırmak isteyen İngiltere, sömürgelerin "Katlanılmaz Yasalar *(Intolerable Acts)*" olarak ifade ettiği dört Baskıcı Yasa'yı *(Coercive Acts)*[46] parlamentodan geçirmiştir. Sömürgeler ise bu yasaları protesto etmek amacıyla (Bonwick, 2000, s. 68) 5 Eylül 1774'te Kuzey Amerika'daki on üç sömürge[47] temsilcisinin katıldığı ilk kıta kongresini yapmışlardı. Var olan problemler giderilene

---

[44] Her ne kadar Şirket büyük bir borç içerisinde olsa da, bu ayrıcalığın tanınmasında etkili olan en önemli faktör bazı Parlamento üyelerinin aynı zamanda Şirkete ortak olmalarıdır. Çünkü elinde yaklaşık 8.165 ton satılmamış çay bulunan Şirket, bu antlaşma sayesinde çayları satarak para kazanacak ve böylece Parlamento üyeleri de yatırımlarının karşılığını alacaktır (Gunderson, 2004, s. 26).

[45] Denize dökülen çayın parasal karşılığı 2008 değerleri ile yaklaşık 1 milyon dolardır (Walton & Rockoff, 2010, s. 99).

[46] Bu yasalar şunlardır: The Boston Port Act, The Massachusetts Act, The Administration of Justice Act ve The Quartering Act (Coakley & Conn, 2010, s. 87).

[47] ABD'nin kurucu eyaletleri olan bu on üç sömürge şunlardır: New Hamphsire, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut, New York, New Jersey, Pensilvanya, Delaware, Maryland, Virjinya, Kuzey Karolina, Güney Karolina ve Georgia (Catel, 2017, s. 4).

kadar İngiliz ürünlerinin boykot edilmesine karar verilen kongrede sömürgelerin asıl amacı bağımsızlık değil, kendilerine adil davranılmasını sağlamaktır. Ancak isteklerinin İngiliz hükümeti tarafından karşılanmadığını gören sömürge temsilcileri, 10 Mayıs 1775'te ikinci kıta kongresinde tekrar buluşmuş ve bu sefer bağımsızlık için mücadele etme fikri tartışılmıştır. Tam bir sene sonra 10 Mayıs 1776'da sömürge temsilcileri tekrar bir araya geldiğinde ise sömürgelerin mutlak bağımsızlık talebi, kongre salonunda artık yüksek sesle konuşulmaya başlanmıştır (Morey, 2015, s. 23-34). Böylece İngilizlerin devlet hazinesine gelir sağlama amacıyla yaptığı bir vergi devrimi, ilerleyen yıllarda büyük bir ihtilale dönüşmüştür (Morris, 2014, s. 567).

Thomas Jefferson tarafından hazırlanan Bağımsızlık Bildirgesi *(Declaration of Independence)* 4 Temmuz 1776'da kongre tarafından kabul edilmiş ve böylece sömürgelerin bağımsızlık mücadelesi resmen başlamıştır. Bu mücadelede önce Fransa'nın daha sonra ise İspanya ve Hollanda'nın desteğini alan sömürgeler[48] (Beaud, 2016, s. 71), 3 Eylül 1783 tarihinde imzalanan Versay Antlaşması ile yedi yıl süren bağımsızlık savaşını kazanmışlardır. Böylece sömürgelerin kendi haklarını güvence altına almak amacıyla başlattıkları bu sınırlı isyan sonucunda Amerika, İngiltere'nin kontrolünden tamamen bağımsız olmayı hedefleyen çok geniş kapsamlı bir ülkeye dönüşmüştür (Coakley ve Conn, 2010, s. 35-36).

Ancak ekonominin ve siyasal istikrarın sağlanamadığı bu yeni dönemde her eyalet adeta bağımsız bir ülke gibi hareket etmeye başlamıştır. Hâlbuki bu eyaletlerin

[48] Yedi Yıl Savaşı'nda orduları yenilgiye uğrayan, filoları yok edilen ve gerçek anlamda bir prestij kaybı yaşayan Fransa (Corwin, 1915, s. 52) savaştan sonra başta deniz kuvvetleri olmak üzere çok geniş kapsamlı askerî reformlara girişmişti (Findlay & O'Rourke, 2007:258). 1760 yılında Fransız donanmasına yılda sadece 30 milyon livre ayrılırken, 1782 yılında bu pay 200 milyon livreye yükselmişti (Kennedy, 1976, s. 111). Böylece askerî gücünü toparlamaya başlayan ve Yedi Yıl Savaşı'nın intikamını almak isteyen Fransa, savaşın nasıl sonuçlanacağından tam emin olmadığı için bağımsızlık mücadelesinin başlarında sömürgelere gizlice yardım etmeyi tercih etmişti. Ancak aniden bir İngiliz zaferinden bile daha kötü bir şeyden, yani bağımsız ve dost olmayan bir Birleşik Devletler ihtimalinden korkmaya başlayınca 6 Şubat 1778 tarihinde Birleşik Devletlerle bir antlaşma imzalamış ve açıkça savaşa katılmıştır (Wallerstein, 2011, s. 218). 18. yüzyılda İngiltere'ye kaybettiği Cebelitarık, Minorka Adası ve Doğu ve Batı Florida'yı tekrar ele geçirmek isteyen İspanya ise 21 Haziran 1779 tarihinde İngiltere'ye savaş ilan etmiştir (Chavez, 2002, s. 10-20). Her ne kadar savaş bittiğinde Minorka Adası ile Doğu ve Batı Florida'yı tekrar kontrol altına alsa da (Herr, 1969, s. 146), aslında bu savaş İspanya'ya çok fazla can ve paraya mâl olmuştur (Hamilton, 1944, s. 40). Savaş sona erdiğinde İspanya ile Venezuela arasındaki ticarette tekel hakkı bulunan Caracas şirketi iflas etmiş, Katalan pamuk endüstrisi zarar görmüş ve hükümet, sömürgelerden gelir sağlayamaz hale gelmiştir (Herr, 1969, s. 145). 17. yüzyılda iki büyük sömürge gücü olan İngiltere ve Hollanda 1652-1674 yılları arasında üç kez karşı karşıya gelmiş ve Hollanda bu savaşlar sonucunda bazı sömürgelerini İngiltere'ye kaptırmıştır. Bu sömürgeleri ve daha fazlasını ele geçirmek isteyen Hollanda, 1780 yılında İngiltere'ye karşı savaşa girmiş, ancak İspanya gibi bu savaştan zararlı çıkmıştır. Gemi ve kargolarının büyük bir kısmı ile okyanuslardaki ve özellikle Hint Okyanusu'ndaki deniz üstünlüğünü kaybetmiş, ayrıca Seylan Adası ve Cape Town İngilizlerin eline geçmiştir (Özcan, 2015, s. 31).

birlik haline gelerek vergi toplamaları, savaş sonucu ortaya çıkan kamu borcunu ödemeleri, kendi aralarında ticareti düzenlemeleri ve aynı zamanda diğer hükümetlerle görüşmelerde bulunmaları gerekiyordu. Bunun üzerine George Washington ve Alexander Hamilton gibi ileri gelen devlet adamları yeni bir anayasa kapsamında güçlü bir ulusal hükümetin kurulmasından söz etmeye başlamışlardır. Nihayet 25 Mayıs 1787 tarihinde Rhode Island hariç olmak üzere 12 eyaletten toplam 55 delegenin katıldığı Anayasa Kongresi toplanmış ve 39 delegenin imzasıyla 17 Eylül 1787'de ABD Anayasası kabul edilmiştir. 4 Şubat 1789 tarihinde ise George Washington, ABD'nin ilk başkanı seçilmiş ve 30 Nisan'da yemin ederek görevine başlamıştır (World Book, 2004, s. 3-13).

Böylece siyasi istikrarın sağlanması ile birlikte ülkenin ekonomik sorunlarının giderilmesi Washington yönetiminin öncelikli hedefi haline gelmiştir. Çünkü her ne kadar Bağımsızlık Savaşı kazanılmış olsa da, savaş sırasında yaşanan yüksek enflasyon[49] ve savaştan sonra ortaya çıkan borç yükü, ülkenin içinde bulunduğu ekonomik koşulların ne kadar ağır olduğunu gösteriyordu. 1790 yılının son üç ayında hükümetin vergi gelirlerinin ana kaynağı olan gümrük gelirlerinden elde ettiği 162.000 dolar, aynı yıl 79 milyon dolara ulaşan ödenmemiş kamu borcunun faizini bile karşılamıyordu (Siegler, 2017, s. 87-88). Ekonomik anlamda giderek zorlanmaya başlayan Kongre, Bağımsızlık Savaşı ve sonrasında ortaya çıkan ve yerel kaynaklarla karşılanması mümkün olmayan bu borç yükünü finanse etmek için para bulmak zorundaydı (Wilkins, 1989, s. 29). Bu sebeple Fransa Hükümeti ve Hollandalı yatırımcılardan[50] yaklaşık 12 milyon dolar borç alan Amerika (Sylla, 1998, s. 86) adeta borç içinde doğan bir devlet görünümündedir (Phillips, 2012).[51] Siyasi olarak tam bağımsızlığını kazanan Amerika, paradoksal bir şekilde ekonomik olarak hâlâ dışa bağımlıdır (Wilkins, 1989, s. 28).

---

[49] Amerika'da, Şubat 1777 - Aralık 1780 dönemleri arasındaki yıllık enflasyon oranının %203,7 olduğu tahmin edilmektedir (Fischer, Sahay & Vegh, 2002, s. 838).

[50] Bu dönemde Amerika'nın yardımına Bağımsızlık Savaşı'nda olduğu gibi yine Fransa ve Hollanda yetişmiştir. Ancak iki devletin de yardım etme amacı farklıdır. Fransa, ortak düşmanları olan İngiltere'nin karşısında yer aldığını göstermek için Amerika'ya borç verirken (Wilkins, 1989, s. 29), Hollanda ise tamamen kâr amacıyla hareket etmiştir. Sömürgeler sayesinde zengin bir ülke olan Hollanda'nın bu durumunu Adam Smith şöyle açıklamıştır: "Hollanda'nın ticari sermayesi o kadar fazladır ki, bazen yabancı ülkelerin kamu fonlarına, bazen de bu ülkelerin özel tüccarlarına ve sermaye sahiplerine doğru adeta taşarak akmaktadır (1977, s. 838)."

[51] Amerika'nın yaşandığı finansal problemlerin giderilmesi amacıyla Hazine Bakanı Alexander Hamilton tarafından 1791 yılında ülkenin ilk bankası olma özelliğini taşıyan "Bank of United States" kurulmuştur. İlerleyen yıllarda ülke ekonomisine daha çok katkıda bulunması amacıyla banka sayılarında artış yaşanmış ve 1800 yılında 28'e, 1810 yılında 102'ye, 1820 yılında 327'ye ve 1830 yılında 381'e yükselmiştir (Fenstemaker, 1965; Aktaran, Sylla, 1998, s. 86).

Peki Amerika bu ekonomik dar boğazdan nasıl kurtulacaktı? 1790 yılından önce emek ve sermaye yetersizliğinden dolayı endüstriyel gelişimini tam olarak sağlayamayan Amerika (Copeland, 1912, s. 3) 1800 yılında toplam işgücünün %74'ünün istihdam edildiği tarım ağırlıklı bir ekonomi anlayışına sahiptir (Lebergott, 1966, s. 119). Ancak bu dönemde daha çok klasik yöntemlerle gerçekleştirilen tarımsal üretim, ülkenin istenilen refah seviyelerine ulaşabilmesi için yeterli değildir. Çünkü Avrupa'da Sanayi Devrimi ile birlikte üretimin çok hızlı bir şekilde makineleşmesi, Amerika'nın rekabet gücünü olumsuz yönde etkilemiştir. Bu sebeple ülkenin rekabet gücü ile birlikte üretim kapasitesinin artırılması için fabrikalar kurulmalı ve tarımsal üretimde insan emeği yerine ağırlıklı olarak makineler kullanılmalıdır. Bu dönemde sanayileşme adımlarını atacak teknik bilgilere sahip girişimcilerden yoksun bir ülke olan Amerika, bu dönüşümü İngiltere'ye borçludur (Spielvogel, 2009, s. 616).

Sanayi Devrimi ile birlikte dünya ekonomisinin en büyük gücü haline gelen İngiltere, bu konumunu kaybetmemek için teknolojik yeniliklerin ve zanaatkârların ülke dışına çıkmasına izin vermemiştir. Ancak İngiltere, bu yayılmanın önüne geçememiş ve istemese de önce Avrupa'nın daha sonra ise Amerika'nın sanayileşmesine katkıda bulunmuştur. Çünkü teknolojik bilginin hiç bulunmadığı bir yerde parasal anlamda daha değerli olduğunun farkında olan girişimciler, farklı ülkelerden gelen cazip teklifleri değerlendirmekte kararlıydılar. Amerika'nın tarımsal alanda çok büyük bir paya sahip olan pamuk üretiminde kullanılmak üzere bir makine yapması için teklif alan İngiliz Samuel Slater da (Peck ve Earl, 1877, s. 75) 1789 yılında henüz 21 yaşındayken kendisini bir çiftçi olarak tanıtarak gizlice Amerika'ya gitmiştir (Hamen, 2014, s. 5). İngiltere'de, "Arkwright ve Strutt" şirketinde çalışan Slater, Arkwright'ın geliştirdiği makinelerin temel özelliklerini iyice ezberlemiş (Hughes, 1986, s. 126) ve 1790 yılında Rhode Island'da Blackstone Nehri üzerinde su ile çalışan ilk pamuk fabrikasını kurmuştur. İlk olmasının dışında bu fabrikanın en büyük özelliği Amerika'da Sanayi Devrimi başlatmasıdır (Hamen, 2014, s. 7-20).

Sanayileşme adına önemli gelişmelerin yaşandığı bu dönemde hem yeni makineler icat edilmiş hem de yeni fabrikalar kurulmuştur. Ham pamuğun çok kullanışsız ve elle üretildiği için ekonomik katkısının sınırlı olduğunu, bu sebeple de üreticilerin pamuk yerine tütün, pirinç ve çivit yetiştirdiğini fark eden Eli Whitney, 1793 yılında pamuk liflerini tohumlarından ayıran çırçır makinesini icat etmiştir. Böylece çırçır makinesi icat edilmeden önce bir işçi günde sadece yarım kilo pamuk

temizlerken, bu makine sayesinde bir günde yaklaşık elli işçinin üretimine denk olan 23 kilo pamuğun temizlenmesi mümkün hale gelmiştir (Fischer, 1996, s. 311).

Geliştirdiği çırçır makinesinin pamuk üretimi için ne kadar önemli olduğunun farkında olan Whitney, 1794 yılında bu makinenin patentini almıştır. Ancak hem patentlerin bu dönemde icatları çok fazla koruyamaması hem de teknolojinin her zaman gelişime açık olması, üretim sistemine yeni makinelerin dâhil edilmesini kolaylaştırmıştır. Bu doğrultuda Hodgen Holmes, 1793 yılında Whitney'in makinesini geliştirerek 1796 yılında patentini almış (Aiken, 1973, s. 199) ve böylece Slater ile başlayan tarımsal üretimin makineleşmesi, Whitney ve Holmes ile devam etmiştir. 1809 yılında Amerika'da 17 tane pamuk fabrikası bulunurken, bu sayı 1812 yılında 53'e (Peck ve Earl, 1877, s. 77) 1831 yılında 795'e ve 1840 yılında 1.240'a yükselmiştir[52] (Copeland, 1912, s. 6). Bu fabrikalarda kullanılan pamuk eğirme makinelerinin sayısı ise 1790 yılında 2.000'den, 1809 yılında 8.000'e, 1812 yılında 93.000'e ve 1817 yılında 333.000'e yükselmiştir (Rosenbloom, 2002, s. 36).

Tarımda makineleşme ile birlikte fabrika sayılarında yaşanan bu artışlar, aynı zamanda istihdama da katkı sağlamıştır. 19. yüzyıl boyunca pamuk fabrikalarında çalıştırılan işçilerin büyük bir çoğunluğu kadınlardan oluşmaktadır. 1831 yılında bu fabrikalarda çalışan toplam 57.475 işçinin %68'i kadınlardan oluşurken, bu oran 1850 yılında %64'e, 1870 yılında %60'a ve 1890 yılında %54'e düşse de (Abbott, 1908, s. 606) çalışanların büyük bir çoğunluğu hâlâ kadınlardı. Yaşları 15 ile 30 arasında değişen ve haftada 73 saat çalışan bu kadınlar, fabrikaların yan tarafında bulunan yatakhanelerde yaşarlardı (Hamen, 2014, s. 20).

Kadınların dışında çocuk işçilerin sayısı da azımsanmayacak kadar fazladır.[53] 1870 yılında pamuk fabrikalarında toplam 22.942 çocuk çalışırken, bu sayı 1880 yılında 28.320'ye ve 1900 yılında 39.866'ya yükselmiştir (Copeland, 1912, s. 112). Çocuk işçilerin çalıştırılmasının en önemli nedeni ise elleri küçük olduğu için makinelerin en küçük parçalarına bile rahatça ulaşabilmeleridir. En fazla 10 yaşında olan bu çocuklar, günde en az 10 saat çalışırlar ve ailelerine yardım ettikleri için okula bile gidemezlerdi (Hamen, 2014, s. 22).

---

[52] 1849 yılında ise Amerika'da toplam 123.000 tane fabrikanın olduğu tahmin edilmektedir (Hamen, 2014, s. 6).

[53] Hatta bu dönemde fabrika sahipleri çocuk işçi bulmak için New York'ta bir gazeteye şöyle ilan vermişlerdir: "Whitestown'daki pamuk fabrikasında çalıştırılmak üzere, her biri sekiz yaşın üzerinde beş çocuktan oluşan birkaç çalışkan aile aranmaktadır. Geniş bir aileye sahip olan dullar da bu ilanı dikkate alabilirler" (Spielvogel, 2009, s. 617).

Tarımsal alanda yaşanan tüm bu gelişmeler (yeni teknolojiler, yeni fabrikalar ve artan istihdam) Amerika'nın pamuk üretimine çok ciddi katkı sağlamıştır. 1790 yılında 684 ton pamuk üretilirken, çırçır makineleri sayesinde üretim miktarı iyice artmış ve 1793 yılında 2.371 ton, 1800 yılında 16.644 ton, 1850 yılında 475.106 ton ve 1900 yılında 2.151.499 ton pamuk üretilmiştir[54] (Tompkins, 1904, s. 145-147). Üretilen bu pamuğun büyük bir kısmı ise yünlü dokumalar yerine yavaş yavaş pamuklu dokumaların tüketilmeye başlandığı Avrupa'ya ihraç edilmiştir (Küçükkalay, 2014:491). 1790 yılında üretilen toplam pamuğun sadece %0,8'i ihraç edilirken, üretimin artması ile birlikte 1800 yılında %51'i, 1850 yılında %68'i ve 1900 yılında %67'si ihraç edilmiştir[55] (May ve Lege, 1999, s. 85). Yeni teknolojilerle birlikte ham pamuğu işlemeye başlayan Amerika, aynı zamanda pamuklu ürünler de ihraç etmiştir. 1826-1830 yılları arasında yıllık 1,2 milyon dolarlık pamuklu ürün ihraç eden Amerika, 1851-1860 yılları arasında bu ihracatını yıllık 7,3 milyon dolara çıkartmıştır (Copeland, 1912, s. 15).

Amerika'nın güneyindeki tarlalardan toplanıp, işlenmesi için kuzeydeki fabrikalara gönderilen (Hamen, 2014, s. 20) ve oradan da ihraç edilen pamuk, aslında taşımacılık alanında da yeni teknolojilerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Çünkü İngiltere'nin aksine geniş bir ülke olan Amerika'nın iyi bir ulaşım sistemine sahip olmaması, mal taşımacılığını aşırı derecede pahalı hale getirerek ülkenin ekonomik gelişimini sınırlamıştır. Ancak bu eksiklik yavaş yavaş giderilmiş ve ülkenin doğusu ile batısını birbirine bağlayan binlerce kilometre uzunluğunda yol ve kanal inşa edilmiştir. Ayrıca 1807 yılında Robert Fulton tarafından geliştirilen buharlı gemi *(Clermont)* ticari taşımacılıkta kullanılmaya başlanmış ve Büyük Göller *(Great Lakes)*, Atlantik kıyı suları, nehirler ve kanallar üzerinde taşımayı kolaylaştırmıştır (Spielvogel, 2009, s. 616). İlerleyen yıllarda ise bu gemilerin sürat ve kapasite özelliklerinin geliştirilerek taşıma maliyetlerinin giderek azaltılması, 19. yüzyılın başlarında Amerika'nın ekonomik dönüşümüne büyük katkı sağlamıştır (Schwarz, 2016, s. 119-121).

---

[54] Amerika'nın tarımsal üretiminin artmasında etkili olan iki önemli faktör daha bulunmaktadır. Bunlardan birincisi yeni toprakların üretim sistemine dâhil edilmesidir. Özellikle 1803 yılında Louisiana'nın Fransa'dan satın alınması, Amerika'nın ekilebilir toprak alanlarını yaklaşık iki katına çıkartmıştır. İkincisi ise en önemli üretim faktörü olan insanların bölgeler arası göç etmesidir. Bu göçler sayesinde Kentucky'nin nüfusu 1790 yılında 73.677'den 1810 yılında 406.511'e yükselirken, Tennessee'nin nüfusu ise aynı dönemler için 35.691'den 261.727'ye yükselmiştir (North, 1961, s. 32-35).

[55] Amerika'nın en büyük ihraç maddesi pamuktur. 1816-1820 yılları arasında toplam ihracatın içerisinde pamuğun payı %39 iken, 1836-1840 döneminde bu pay %63'e yükselmiştir. İhraç edilen bu pamuğun en büyük alıcısı ise İngiltere'dir. 1807 yılında İngiltere ithal ettiği toplam 282.667 balya pamuğun %60'ını (171.267 balya) Amerika'dan satın almıştır (North, 1961, s. 41 ve 75).

Bu dönemde Amerika'nın ekonomisine katkı sağlayan diğer önemli faktör ise buharlı gemilerin rahatça hareket edebileceği kanalların inşa edilmesidir. 1817 yılında yapımına başlanan ve Erie Gölü ile Hudson Nehri'ni birbirine bağlayarak Atlantik'e kadar ulaşan 584 km uzunluğundaki Erie Kanalı, 1825 yılında tamamlanmıştır (Nagle, 2018, s. 6). Yaklaşık 7 milyon dolara mâl olan bu kanal sayesinde gittikçe daha fazla insan batıya göç etmeye başlamış ve ilk senelerde günde yaklaşık 1.000 kişi New York'un Buffalo şehrine ulaşmıştır. Kanal ile birlikte artık ticari mallar da daha ucuza taşınabiliyordu. Kanal yapılmadan önce Buffalo ile New York arasında yaklaşık üç haftada taşınan mallar için ton başına 100 dolar ödenirken, Kanal ile birlikte yolculuğun süresi bir haftaya, ton başına ödenen ücret ise 10 dolara düşmüştür. Sadece 1826 yılında buğday, mısır, un, tereyağı, peynir, patates, elma, viski ve çiftlik hayvanlarından oluşan toplam 185.000 ton ağırlığındaki ürün Kanal aracılığıyla batıya ulaşmıştır. Taşınan ürün miktarı 1845 yılında 1 milyon tona ve 1861-1865 yılları arasında ise yıllık 3 milyon tona yükselmiştir. Erie Kanalı'ndan elde edilen faydaların farkında olan Amerikalılar, giderek daha fazla kanal yapmaya başlamışlardır. Bu doğrultuda 1830 yılında 2.100 kilometre ve 1840 yılında ise toplam 6.440 kilometre uzunluğunda kanal inşa edilmiş ve Atlantik kıyılarına kadar ulaşan bu kanallar sayesinde Amerika'da daha aktif bir ticaret ağı kurulmuştur (McNeese, 2009, s. 112-116).

Bu dönemlerde Amerika'nın taşımacılık alanındaki en önemli yeniliği ise demiryollarının inşa edilmesidir (Spielvogel, 2009:616). Kanallar gibi demiryolları da insanların seyahat etmelerini ve ticari malların taşınmasını kolaylaştırmıştır. Ancak hem demiryolu yapımının daha az maliyetli olması hem de trenlerin gemilere göre daha hızlı hareket etmesi, bu alternatif ulaşım sisteminin daha hızlı gelişmesine neden olmuştur (McNeese, 2009, s. 116). Bu doğrultuda Amerika 1830 yılında sadece 37 km uzunluğunda kullanılabilir demiryolu ağına sahipken, bu ağ 1850 yılında 14.500 km, 1860 yılında 49.300 km, 1880 yılında 149.600 km ve 1910 yılında 428.000 km uzunluğuna ulaşmıştır (Walton ve Rockoff, 2010, s. 157 ve 283).

Böylece daha önce kanalların yoğun bir şekilde kullanıldığı ulaşım sistemi, özellikle dört büyük demiryolu ağının (Baltimore ve Ohio, New York, Erie ve Pensilvanya) tamamlanması ile birlikte büyük ölçüde değişmiştir (North, 1961, s. 110). 19. yüzyılın ilk yıllarına göre artık daha yaygın bir şekilde kullanılan demiryolları iç kesimdeki köylü üreticileri, kıyı limanlarına ve oradan da denizaşırı tüketicilere ulaştırmıştır. Bu sayede demiryolları hem ülke içerisindeki hem de dünya genelindeki

pazarların birbirine bağlanmasında son derece önemli bir rol oynamıştır[56] (Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 406). Ülkeyi baştan sona saran bu ulaşım ağları sayesinde Güney'in esas ihraç malı olan pamukla birlikte şeker, pirinç ve tütün üretimine dayalı tarım toplumu, Kuzeydoğu'nun bankacılık, sigortacılık, aracılık ve taşıma hizmetine dayalı sanayi kapitalizmi ve Batı'nın özellikle gıda maddelerine dayalı tarım toplumu bir araya gelmiş ve bu sayede Amerika'nın ekonomik kalkınması da hızlanmıştır[57] (Beaud, 2016:149; North, 1961, s. 102).

Amerika'da demiryollarının bu kadar yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanması daha önceleri pek fazla gelişmemiş olan demir ve çelik sanayilerinin de önünü açmıştır. Demiryolu yapımında kullanılan demir ve çeliğin hem ülke içerisinde çok farklı bölgelere dağılması hem de buralarda sınırlı miktarda bulunması, bu hammaddelerin ilk etapta İngiltere'den ithal edilmesine neden olmuştur (Cameron, 1993, s. 230). Ancak her geçen yıl artan demiryolu yapımında kullanılmak üzere giderek daha fazla miktarda hammaddeye ihtiyacı olan Amerika, yeni teknolojilerin de katkısıyla bir sanayi toplumu haline gelmesinin temelini oluşturan kendi demir ve çeliğini üretmeye başlamıştır (Hughes, 1986, s. 235).

1810 yılında Amerika'da 54.000 ton demir üretilirken, demiryolu yapımının artması ile birlikte üretim miktarı 1860 yılında 920.000 tona, 1890 yılında 9,2 milyon tona ve 1900 yılında 14 milyon tona yükselmiştir. Çelik üretiminde de benzer bir artış görülmüş ve 1810 yılında 1.000 tondan daha az çelik üreten Amerika'da üretim miktarı 1860 yılında 12.000 tona, 1870 yılında 42.000 tona, 1880 yılında 1,2 milyon tona ve 1890 yılında 4,3 milyon tona yükselmiştir. 1900 yılında üretilen 11 milyon ton çelik ile

[56] Ulaşım sisteminin gelişmesi ile birlikte meydana gelen bu hareketlilik insanların da daha kolay göç etmesini sağlayarak ülke ekonomisine dolaylı ama son derece önemli bir katkı sunmuştur. 1810 yılında New Jersey'de doğup daha sonra batıya göç eden marangoz ustası James W. Marshall, 24 Ocak 1848 tarihinde, Kaliforniya'da bir kereste fabrikası inşa ederken fabrikanın hemen yanında bulunan ve kuvvetli bir şekilde akan Amerikan Nehri'nde *(The American River)* altın olduğunu fark etmiştir. Kısa süre içerisinde bölgede bol miktarda altın bulunduğunun duyulması, altının ne kadar önemli bir metal olduğunun farkında olan Amerikalıların buraya göç etmelerine neden olmuştur. 1849 yılının ilk birkaç ayında doğu kıyılarından yaklaşık 20.000 insan altın madenlerinde çalışmak için göç etmiş ve üç yıl içerisinde Kaliforniya'nın nüfusu 107.000'den 260.000'in üzerine çıkmıştır (Walton & Rockoff, 2010, s. 142-143). Böylece ülke ekonomisine katkı sağlayacak son derece önemli bir madenin keşfedilmesi ile birlikte hemen üretime başlanmış ve 1848 yılında 12.000 ons altın elde edilmiştir. Çok kısa bir süre sonra 1851 yılında üretilen altın miktarı 3,6 milyon onsa ve 1852 yılında ise 3,9 milyon onsa ulaşmıştır. Sadece bu iki yılda üretilen yaklaşık 7,5 milyon onsluk altın, İspanya'nın 1510-1660 yılları arasındaki 150 yıl boyunca Yeni Dünya'da ürettiği altından daha fazladır (Craig & Rimstidt, 1998, s. 412-431).

[57] Amerikalı iktisatçı W. W. Rostow, ülkeyi ekonomik kalkışa *(take-off)* hazırlayan en önemli sektörün demiryolu olduğunu vurgularken (1959, s. 7; 1978, s. 386), benzer bir şekilde Avusturyalı iktisatçı J. A. Schumpeter de demiryolları sayesinde başta ulaşım ve üretim olmak üzere birçok alanda yaşanan yeniliklerin Amerika'yı ekonomik açıdan geliştirdiğini belirtmiştir (1939, s. 168).

dünyadaki toplam üretimin %37'sini karşılayan Amerika, 1920 yılında üretim miktarını 48 milyon tona ve dünya üretimindeki payını ise %59'a çıkartmıştır[58] (Taussig, 1900, s. 145; Hillstrom ve Hillstrom, 2005, s. 7-23).

Taşımacılık alanındaki gelişmelerin üretim sistemine olan bir diğer etkisi ise 19. yüzyılın ilk yıllarından itibaren kullanılmaya başlanan buharlı gemilerin, Amerika'da bol miktarda bulunduğu için ucuz olan odun ve dolayısıyla da kömür üretimini artırmasıdır. Bu gemiler sayesinde buhar gücü kısa bir süre sonra üretim sistemine dâhil olmuş ve böylece kömür, yeni bir enerji kaynağı haline gelmiştir. Özellikle 1830 yılından sonra kömürle çalışan fabrikalar kurulmuş (Walton ve Rockoff, 2010, s. 176-177) ve bu fabrikaların toplam çıktı miktarını artırabilmesi için her geçen yıl daha fazla kömür üretilmiştir. Bu doğrultuda Amerika 1829 yılında 240.000 ton kömür üretirken, bu miktar 1839 yılında 1,5 milyon tona, 1869 yılında 33 milyon tona, 1899 yılında 254 milyon tona ve 1913 yılında ise 570 milyon tona ulaşarak (CENSUS, 1922, s. 258) 1. Dünya Savaşı'ndan hemen önce Avrupa'nın tamamından daha fazla kömür üretmiştir (Hughes, 1986, s. 400).

19. yüzyılın ilk yıllarından itibaren tarım, ulaşım ve sanayi alanında ortaya çıkan teknolojik yeniliklerle birlikte pamuk, altın, demir, çelik ve kömür gibi önemli hammaddelerin üretim miktarının artması sayesinde devasa bir fabrikaya dönüşen Amerika, dünya ekonomisinde giderek söz sahibi olmaya başlamıştır. 1800 yılında tarım ağırlıklı bir ekonomi anlayışına sahip olan Amerika (Spielvogel 2009, s. 615), arka arkaya gerçekleştirdiği sanayileşme hamleleriyle 1750 ile 1913 yılları arasında kişi başına sanayileşme seviyesini 4'ten 126'ya, dünya sanayi üretimindeki payını %0,1'den %32'ye çıkartmıştır (Bairoch, 1982, s. 281-296). 1820-1913 yılları arasındaki yaklaşık yüz yıllık dönemde ise nüfusunu 9,9 milyondan 97,6 milyona, safi hasılasını 13 milyar dolardan 517 milyar dolara ve kişi başına safi hasılasını ise 1.254 dolardan 5.301 dolara yükseltmiştir (Maddison, 2007a, s. 103-105).

Böylece çok sınırlı düzeyde bilimsel temele dayanan Birinci Sanayi Devrimi, İngiltere'yi dünya ekonomisinde liderliğe yükseltirken; bilim ve teknolojiye dayalı İkinci Sanayi Devrimi (1870-1914) ise (Mokyr, 1998, s. 1) Amerika'yı, 1. Dünya Savaşı

[58] 19. yüzyılda Amerika'nın çelik sanayisinin gelişmesinde çok önemli bir paya sahip olan ve Andrew Carnegie tarafından kurulan "Carnegie Steel", 1901 yılında Amerika'da üretilen toplam 13 milyon ton çeliğin 4 milyon tonunu tek başına üretmiştir. Üretim miktarı ile birlikte kârını da giderek artıran şirket, 1896 yılında 6 milyon dolar, 1898 yılında 11 milyon dolar ve 1900 yılında 40 milyon dolar kâr elde etmiştir (Hughes, 1986, s. 235 ve 260).

öncesinde dünyanın en büyük sanayi toplumu haline getirmiştir (Cameron, 1993, s. 231).

4.2. Latin Amerika Ekonomileri

Kuzey Amerika, 18. yüzyıldaki Amerikan Devrimi ile Avrupa'nın hegemonyasından kurtulurken, Latin Amerika ise bu dönemde hâlâ İspanya ve Portekiz'in kontrolü altındaydı. Ancak 19. yüzyılın başlarında Avrupa'da patlak veren Napolyon Savaşları, yaklaşık 300 yıl bölgeyi kontrol altında tutan İspanya ve Portekiz'i zayıflatmış, bu durumu fırsat bilen Latin Amerika ülkeleri ise bağımsızlık mücadelelerine başlamışlardır (Spielvogel, 2009, s. 636). Özellikle 1808-1825 yılları arasında yoğun bir şekilde yaşanan ve 19. yüzyıl Latin Amerika tarihinin en önemli olaylarından biri olarak kabul edilen bu bağımsızlık mücadeleleri sonunda bölge ülkeleri arka arkaya bağımsızlıklarını kazanmışlardır[59] (Escosura, 2005, s. 1).

Ancak bağımsızlığını kazanan Latin Amerika ülkeleri kısa vadede siyasal istikrarsızlık ve bununla bağlantılı olarak ortaya çıkan şiddetli çatışma ile mücadele etmek zorunda kalmış ve böylece bölge ekonomisi, bağımsızlıktan sonraki ilk elli yılda (1820-1870) durağan bir görüntü ortaya koymuştur. 1870 yılından sonra ise Latin Amerika'da neredeyse her şey değişmiştir. Önce siyasi ve askerî bir zafer kazanan bölge ülkeleri, bağımsızlıktan sonraki dönemin ikinci yarısından itibaren uzun vadeli ve ekonomik büyümeyi kolaylaştıran bir istikrara kavuşmuşlardır (Bates, Coatsworth ve Williamson, 2006, s. 3-25).

Latin Amerika'nın ekonomik kalkınmasını hızlandırması için büyük bir fırsat olarak değerlendirilen bu bağımsızlık sayesinde (Hofman, 2000, s. 10) sömürge güçlerinin ticaret tekelinden kurtulan bölge ülkeleri, dünya mal ve faktör piyasalarına artık daha kolay ulaşabiliyorlardı. Bu sayede hem Latin Amerika ile Avrupa ve Kuzey Amerika arasında doğrudan ticaret yapılması mümkün hale gelmiş, hem de taşıma maliyetlerinin giderek azalması Latin Amerika'nın üretim ve dolayısıyla da ticaret hacmini artırmıştır (Escosura, 2005, s. 12-13; Escosura, 2008, s. 486).

Taşıma maliyetlerini ciddi oranda azaltarak bölgenin üretim ve dış ticaretini etkileyen esas güç ise binlerce kilometre uzaklıkta meydana gelen Sanayi Devrimi'dir.

---

[59] Bu dönemde; Haiti (1804), Arjantin (1810), Paraguay (1811), Şili (1818), Kolombiya (1819), Peru ve Meksika (1821), Brezilya (1822), Bolivya (1825), Uruguay (1828), Venezuela ve Ekvador (1830), Guatemala, Honduras, El Salvador, Nikaragua ve Kosta Rika (1838) ve Dominik Cumhuriyeti (1844) bağımsızlığını kazanan ülkelerdir (Spielvogel, 2009, s. 637).

Bu dönemde art arda yaşanan teknolojik yeniliklerle birlikte denizlerde buharlı gemilerin kullanılması, karada ise demiryollarının inşa edilmesi taşımacılık anlayışının kökten değişmesine neden olmuştur. Aslında İkinci Sanayi Devrimi olarak adlandırılan bu sürecin hem Latin Amerika'ya ulaşması biraz zaman almış, hem de etkileri, diğer sanayileşmiş ülkelerin ve özellikle de Amerika'nın gerisinde kalmıştır. Ancak yine de Latin Amerika'da 1870-1913 yılları arasında ulaşım teknolojisinde meydana gelen bu yenilikler navlun oranlarının düşmesine[60] ve böylece bölge ülkelerinin üretim hacminin artmasına neden olmuştur (Bertola ve Ocampo, 2012, s. 75-76).

Ancak bağımsızlıktan sonra yavaş yavaş toparlanmaya başlayan Latin Amerika ülkeleri, bu dönemde bölgenin üretim potansiyelini canlı tutacak bir nüfusa sahip değildir. Mesela 1870 yılında Batı Avrupa'nın en büyük dört ülkesi *(Almanya, Fransa, İngiltere ve İtalya)* Latin Amerika'nın en büyük dört ülkesinin *(Brezilya, Meksika, Peru ve Kolombiya)* altı katı büyüklüğünde bir nüfusa sahiptir. Benzer bir şekilde Batı Avrupa'nın ikinci en büyük dört ülkesinin nüfusu *(İspanya, Belçika, Avusturya ve Portekiz)* ise Latin Amerika'nın ikinci en büyük dört ülkesinin *(Şili, Arjantin, Venezuela ve Bolivya)* nüfusunun yaklaşık olarak dört katıdır (Maddison, 2006a, s. 183; Maddison, 2006b, s. 499-501). Böylece bu dönemde bölge ülkelerinin kendi üretimlerini destekleyecek bir nüfusa sahip olmaması, yurtiçi piyasaların da sınırlı düzeyde kalmasına neden olmuştur (Bertola, 2008, s. 49).

Bu sebeple, artan bu üretimin büyük bir kısmı Sanayi Devrimi'nin de etkisiyle 19. yüzyılın son çeyreğinde dünya dış ticaretinin %60'ını gerçekleştiren İngiltere, Fransa, Almanya ve Amerika'ya ihraç edilmiştir. Latin Amerika'nın dış ticaretinde çok büyük bir paya sahip olan bu gelişmiş ülkelerin, Sanayi Devrimi ile birlikte ithalat yapısı değişmiş ve bazı hammaddelere ve gıda maddelerine olan talepleri orantısız bir şekilde hızla artmıştır. Avrupa'nın bu talebini karşılayabilmek için daha fazla üretim yapmaya başlayan Latin Amerika ülkelerinin ihracatı özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısı ile 1. Dünya Savaşı arasındaki dönemde çok ciddi artış göstermiştir (Bulmer-Thomas, 2003, s. 53-57).

1850 yılında sadece 159 milyon dolarlık ihracat yapan Latin Amerika ülkeleri, 1870 yılında ihracatlarını 344 milyon dolara, 1890 yılında 602 milyon dolara ve 1913 yılında 1,6 milyar dolara çıkartmışlardır. Böylece Latin Amerika'nın ihracatı 1850-1870 arasında yıllık %4.5, 1870-1890 arasında yıllık %2,7 ve 1890-1912 arasında yıllık %4,5

[60] Navlun oranlarında meydana gelen değişiklikler için bkz; Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 383.

oranında büyümüştür. Ayrıca 1850-1913 yılları arasında ihracat on katına çıkarken, aynı dönem için nüfus artış hızının ihracatın gerisinde kalması[61] kişi başına ihracat rakamlarının da artmasına neden olmuştur. 1850 yılında Latin Amerika'da kişi başına düşen ihracat miktarı ortalama 5,2 dolarken, 1912 yılında 20,4 dolara yükselmiştir (Bulmer-Thomas, 2003, s. 64, 68, 74 ve 413).

1913 yılında Latin Amerika'nın toplam 1,6 milyar dolarlık ihracatının içerisinde bölge ülkelerinin payı, bu ülkelerin en önemli ihraç ürünleri ve en çok ihracat yaptıkları ülkeler Tablo 5'te gösterilmektedir. Buna göre Latin Amerika ülkelerinin özellikle İngiltere, Amerika, Fransa ve Almanya'ya[62] gümüş, bakır, nitrat ve kalay gibi değerli madenler ile kahve, kakao, şeker ve muz gibi gıda ürünleri ihraç ettiği görülmektedir. Bunun sebebi ise söz konusu ürünlerin üretiminde Latin Amerika'nın önemli bir paya sahip olmasıdır. 1913 yılında Latin Amerika dünyadaki nitratın %97,4'ünü, gümüşün %38,3'ünü, kalayın %19,9'unu, altının %16,5'ini ve bakırın %9,3'ünü üreterek bu madenlerin büyük bir kısmını ihraç etmiştir (League of Nations, 1927, s. 88-103). Aynı şekilde gıda ürünleri üretiminde de önemli bir bölge olan Latin Amerika dünyadaki kahvenin %82'sini, etin %64'ünü, muzun %49,2'sini, mısırın %42,8'ini, kakaonun %41,5'ini, şekerin %29,2'sini ve buğdayın %14,7'sini üreterek dönemin güçlü ülkelerinin gıda ürünleri ihtiyacının büyük bir kısmını tek başına karşılamıştır (Bulmer-Thomas, 2003, s. 162).

[61] 1850 yılında 32 milyon olan Latin Amerika'nın nüfusu, 1913 yılında 81 milyona yükselmiştir (Maddison, 2006b, s. 506).

[62] 20. yüzyılın başlarında dünyanın en büyük dört ekonomisi olan bu ülkelerin 1913 yılında Latin Amerika'nın toplam ihracatındaki payı %71, toplam ithalatındaki payı ise %75'tir (Bulmer-Thomas, 2003, s. 74-76).

Tablo 5
Latin Amerika Ülkelerinin İhracat Yapısı, 1913

Ülkeler	İhracat Değeri (Milyon $)	En Önemli İhraç Ürünleri	En Çok İhracat Yapılan Ülkeler	Ülkeler	İhracat Değeri (Milyon $)	En Önemli İhraç Ürünleri	En Çok İhracat Yapılan Ülkeler
Arjantin	510,3	Mısır, Buğday	İngiltere (%24,9) Almanya (%12)	**Venezuela**	28,3	Kahve, Kakao	Fransa (%34,7) Amerika (%29,4)
Brezilya	315,7	Kahve, Kauçuk	Amerika (%32,2) Almanya (%14)	**Ekvador**	15,8	Kakao, Kahve	Fransa (%34,1) Almanya (%24,3)
Küba	164,6	Şeker, Tütün	Amerika (%79,7) İngiltere (%11,2)	**Guatemala**	14,5	Kahve, Muz	Almanya (%53) Amerika (%27,1)
Meksika	148,0	Gümüş, Bakır	Amerika (%75,2) İngiltere (%13,5)	**Haiti**	11,3	Kahve, Kakao	Fransa (%44,2) Almanya (%37,2)
Şili	142,8	Nitrat, Bakır	İngiltere (%38,9) Almanya (%21,5) Amerika (%21,3)	**Kosta Rika**	10,5	Muz, Kahve	Amerika (%49,1) İngiltere (%41,3)
Uruguay	71,8	Yün, Et	Almanya (%19,5) Fransa (%17,4)	**Dominik C.**	10,5	Kakao, Şeker	Amerika (%53,5) Almanya (%19,8)
Porto Riko	46,2	Şeker, Kahve	Amerika (%84,6)	**El Salvador**	9,3	Kahve, Değerli Madenler	İngiltere (%29,7) Fransa (%21,4)
Peru	43,6	Bakır, Şeker	İngiltere (%37,2) Amerika (%33,2)	**Nikaragua**	7,7	Kahve, Değerli Madenler	Amerika (%35,3) Almanya (%24,5) Fransa (%22,9)
Bolivya	36,5	Kalay, Gümüş	İngiltere (%80,8) Almanya (%8,5)	**Paraguay**	5,5	Mate Otu, Tütün	Almanya (%22)
Kolombiya	33,2	Kahve, Altın	Amerika (%44,5) İngiltere (%13,5)	**Panama**	5,1	Muz, Hindistan Cevizi	Amerika (%94,1)

Kaynak: Bulmer-Thomas, 2003:58-74

Ayrıca Tablo 5'e göre bölge ülkeleri, en çok ihracat yaptıkları ürünlere göre farklı bir kategoriye de ayrılabilir. Bu doğrultuda özellikle 1870 yılından sonra ihracata dayalı büyüme stratejisi sayesinde dünya ticaretine daha kolay entegre olan Latin Amerika ekonomileri temel olarak üç grupta incelenebilir: Arjantin ve Uruguay gibi ılıman tarım ürünleri *(mısır, buğday, yün, et)* ihraç eden ekonomiler; Brezilya, Kolombiya, Ekvador ve Orta Amerika (Kosta Rika, El Salvador, Guatemala, Nikaragua ve Panama) gibi tropikal tarım ürünleri *(şeker, tütün, kahve, kakao, muz)* ihraç eden ekonomiler ve Meksika Şili, Peru ve Bolivya gibi değerli maden *(bakır, gümüş, kalay)* ihraç eden ekonomiler. Bu ekonomiler sayesinde Latin Amerika, sanayileşmiş ülkelerin önemli hammadde tedarikçisi haline gelmiştir (Furtado, 1976, s. 47-51).

Özellikle 1870 yılından sonra Latin Amerika ekonomisinde meydana gelen bu toparlanma sürecinde ihracatın payı çok önemli olmakla birlikte, ihracatın arkasındaki esas güç ise özellikle geniş tarım alanları ile zengin madenlerden ihraç edilebilir ürünler elde edilmesini sağlayan işgücü ve sermayedir. Latin Amerika'da son derece sınırlı düzeyde bulunan işgücü ve sermaye (Taylor & Williamson, 1991, s. 1) büyük oranda Avrupa ve Amerika'dan karşılanmıştır. Bu dönemde Avrupa'dan; Arjantin'e, 6.5 milyon, Brezilya'ya 4.3 milyon, Küba'ya 1.4 milyon, Uruguay'a 713 bin, Meksika'ya 270 bin, Şili'ye 90 bin, Venezuela'ya 70 bin, Peru'ya 30 bin ve Paraguay'a 21 bin insan göç etmiştir (Moya, 1998, s. 46).

Latin Amerika'da bol miktarda bulunan ekilebilir arazilerde ve zengin madenlerde çalışarak kendi ülkelerine kıyasla daha fazla para kazanmak için göç eden bu insanlar gibi sermaye de çok daha fazla kâr uğruna okyanusları aşmıştır. Bağımsızlığını yeni kazanan Latin Amerika ülkeleri ekonomik kalkınma için ihtiyaç duydukları sermayeyi, yabancı yatırımcılardan sağlamışlardır. İspanya ve Portekiz'den sonra Latin Amerika ekonomisinin en önemli aktörü haline gelen İngiltere (Spielvogel, 2009, s. 637) bu yatırımcılar arasında ilk sırada yer almıştır.[63] 1825 yılında Arjantin ve 1827 yılında Brezilya ile yapılan ticari antlaşmalar İngiltere'nin bölgedeki çıkarlarını hızla artırmıştır (Cain ve Hopkins, 2016, s. 270). Bu sayede 1820-1914 yılları arasında Latin Amerika'nın en önemli yabancı yatırımcısı haline gelen İngiltere (Taylor, 2003, s.

[63] 1914 yılında dünyadaki yabancı sermaye yatırımlarının %43'ü İngiltere'ye, %20'si Fransa'ya, %13'ü Almanya'ya, %12'si Belçika, Hollanda ve İsviçre'ye, %7'si Amerika'ya ve %5'i diğer ülkelere aitti. Bu yatırımların %27'si Avrupa'ya, %24'ü Kuzey Amerika'ya, %19'u Latin Amerika'ya, %16'sı Asya'ya, %9'u Afrika'ya ve %5'i Okyanusya'ya yapılmıştı (Kenwood ve Lougheed, 1971, s. 41-42).

5) 1913 yılında toplam dış yatırımlarının %20'sini bu bölgede gerçekleştirmiştir (Feis, 1961, s. 23).

Portföy ve doğrudan yatırımlar olmak üzere 1825 yılında Latin Amerika'ya 25 milyon poundluk bir yatırım yapan İngiltere, bu yatırımlarını 1865 yılında 81 milyon pounda, 1895 yılında 553 milyon pounda ve 1913 yılında 1,2 milyar pounda çıkartmıştır. Bu yatırımların %54'ü portföy yatırımlarından ve %46'sı doğrudan yatırımlardan oluşmakla birlikte, doğrudan yatırımlar arasında en büyük pay demiryolu sektörüne aittir. Bunun dışında kanal ve liman inşaatları, telefon ve telgraf hizmetleri, değerli madenlerin üretilmesi, petrol şirketleri ile demir, kömür ve çelik fabrikalarının kurulması gibi Latin Amerika'nın önemli altyapı ve sanayi yatırımlarını da desteklemek için ithal edilen bu sermaye, bölgenin kalkınmasında çok önemli bir rol oynamıştır (Stone, 1977, s. 694-701).

İngiltere'den sonra Almanya, Fransa ve Amerika da sermaye ihraç ederek pazar elde etme amacıyla (Beaud, 2016, s. 218) Latin Amerika'da yatırım yapmaya başlamışlardır.[64] Yatırımlarının çok büyük bir kısmını Arjantin, Meksika ve Brezilya'da gerçekleştiren Almanya; devlet tahvili, bankacılık ve finans sektörü ile İngiltere kadar olmasa da demiryolu yapımına ağırlık vermiştir. Bu doğrultuda Almanya 1918 yılında Arjantin'e 250 milyon dolar, Brezilya'ya 150 milyon dolar, Meksika'ya 105 milyon dolar ve diğer ülkelere (Şili, Peru, Venezuela, Guatemala vd) 172 milyon dolar olmak üzere Latin Amerika'ya toplam 677 milyon dolarlık yatırım yapmıştır. Fransa ise liman ve demiryolu yapımı, değerli madenlerin üretilmesi (özellikle Meksika gümüşü) ve bankacılık sektörlerine ağırlık vererek 1902 yılında 650 milyon dolar olan yatırımını, 1913 yılında 1,7 milyar dolara çıkartmıştır. Bu yatırımın %90'ı Brezilya, Arjantin ve Meksika'ya; %10'u Bolivya, Peru, Uruguay ve Venezuela gibi ülkelere yapılmıştır (Rippy, 1958, s. 566; Feis, 1961, s. 55-77).

Bölge ülkelerinin bağımsızlıklarını kazanması ile birlikte yavaş yavaş bu pazara girmeye başlayan Amerika ise özellikle altın, gümüş ve bakır madenlerinin üretilmesi, petrol arama faaliyetleri ve demiryolu yapımı için (Lewis, 1938, s. 201-314) 1897 yılında 308 milyon dolarlık kaynak aktarmıştır. Kârlı Latin Amerika pazarındaki yatırımlarını artırarak 1914 yılında 1,6 milyar dolara çıkartan Amerika, bu

[64] 1914 yılında Amerika toplam yatırımlarının %47'sini (Lewis, 1938, s. 606) Fransa %13'ünü ve Almanya %16'sını, Latin Amerika'ya yapmıştır (Feis, 1961, s. 51-74).

yatırımlarının %52'sini Meksika'ya ve %20'sini Küba'ya yapmıştır (Lewis, 1938, s. 606).

Böylece 6 milyar dolarlık kısmı İngiltere, Amerika, Fransa ve Almanya tarafından olmak üzere 1914 yılında Latin Amerika'ya toplam 7,6 milyar dolarlık yatırım yapılmıştır. Yapılan bu yatırımlar arasında en büyük pay %31 ile demiryolu sektörüne aittir (Bulmer-Thomas, 2003, s. 102). Demiryolu yapımına en çok önem veren ülke ise İngiltere'dir. Bu dönemde toplam 2,3 milyar dolarlık demiryolu yatırımının %71'i İngiltere, %13'ü Amerika, %7'si Fransa, %1'i Almanya ve %8'i diğer ülkeler tarafından gerçekleştirilmiştir (Bertola ve Ocampo, 2012, s. 125).

Latin Amerika'nın çok geniş tarım arazilerinde ve şehir merkezinden uzak madenlerinde yapılan üretimin hem yurtiçi hem de yurtdışı piyasalarına rahatça ulaşımının sağlanması, geniş bir ulaşım ağının kurulmasını gerekli kılmış ve bu gelişmeler aynı zamanda bölge ülkelerinin hızlı bir şekilde sanayileşmesine de katkı sağlamıştır (Furtado, 1976, s. 47). Bu sayede üretim ve ihracatla bağlantılı olarak gelişen ve yurtiçi ulaşım maliyetlerinin düşürülmesinde çok büyük bir etkiye sahip olan demiryolları, Latin Amerika'nın 1914'ten önceki ekonomik büyümesinde payı olan en önemli yeniliklerden biri olarak kabul edilmektedir (Herranz-Loncan, 2011, s. 1).

Sadece 26 kilometre uzunluğuna sahip olan bölgenin ilk demiryolu hattı 1837 yılında Küba'da açılmıştır (Herranz-Loncan, 2011, s. 4). İlerleyen yıllarda diğer Latin Amerika ülkelerinde de demiryolu yapımına başlanmış ve 1. Dünya Savaşı'ndan hemen önce bölgenin büyük bir çoğunluğunda geniş demiryolu ağları inşa edilmiştir. Ancak hem bölge ülkelerinin gelişmişlik seviyelerinin farklı olması hem de yabancı sermayenin etkisiyle bazı ülkeler demiryolu yapımına daha fazla önem vermiştir. 1900-1913 yılları arasında Latin Amerika'daki demiryollarının %75'i (Mitchell, 1993, s. 529-536) bölgedeki safi hasılanın %62'sine ve bölge nüfusunun %57'sine sahip olan Meksika, Brezilya ve Arjantin'de inşa edilmiştir (Maddison, 2006b, s. 499-517). 1850 yılında Meksika 13 kilometre, 1854 yılında Brezilya 14 kilometre ve 1857 yılında Arjantin 10 kilometre uzunluğundaki demiryolu ağını; 1912 yılında sırasıyla 20.447, 23.491 ve 32.212 kilometreye çıkartmışlardır (Mitchell, 1993, s. 528-535).

Demiryolu yapımına verilen bu önem sayesinde Latin Amerika'nın dünyadaki toplam demiryolları içerisindeki payı 1870 yılında %5 iken, bu oran 1913 yılında %22,5'e yükselmiştir. Her bin kişiye düşen demiryolu ağı ise 130 metreden 1,4

kilometreye çıkarak 220 metre olan dünya ortalamasının çok üzerinde bir uzunluğa ulaşmıştır (Bertola ve Ocampo, 2012, s. 95).

Böylece üretim maliyetlerinde ulaşım masraflarının önemli bir yer tuttuğu dönemleri geride bırakan Latin Amerika ülkeleri, bölgenin neredeyse tamamını saran demiryolu ağlarının etkisiyle milli gelirlerinde çok ciddi oranlarda tasarruf sağlamışlardır. Mesela bu dönemde demiryolu yapımına en çok önem veren Latin Amerika ülkesi olan Arjantin, 1913 yılında 80 milyon yolcu ve 47 milyon tonluk mal taşıyarak toplamda 53 milyon dolarlık kâr elde etmiş (Halsey, 1916, s. 7) ve bu sayede GSYH'nin %26'sı kadar bir tasarruf sağlamıştır (Herranz-Loncan, 2011, s. 3).[65]

1820 ile 1913 yılları arasında Latin Amerika'da yaşanan tüm bu gelişmelerin etkisiyle bölge ekonomisinde meydana gelen değişiklikler Tablo 6'da kısaca özetlenmiştir.

Tablo 6

Latin Amerika'nın Temel Ekonomik Göstergeleri, 1820-1913

	1820		**1870**		**1913**
Nüfus (Bin)	21.220		39.973		80.515
Dünyadaki Payı (%)	*2,0*		*3,1*		*4,5*
GSYH (Milyon Dolar)	14.120		27.897		121.681
Dünyadaki Payı (%)	*2,0*		*2,5*		*4,5*
Yıllık Büyüme Oranı (%)		*1,37*		*3,48*	
Kişi Başına Düşen GSYH (Dolar)	665		698		1.511
Yıllık Büyüme Oranı (%)		*0,10*		*1,81*	
İhracat (Milyon Dolar)	-		344.123		1.588
Kişi Başına Düşen İhracat (Dolar)	-		8,6		19,7

Kaynak: Bulmer-Thomas, 2003, s. 74 ve 413; Maddison, 2006a, s. 241-264.

1820 yılında bağımsızlıklarını yeni yeni kazanmaya başlayan Latin Amerika ülkelerinin özellikle üretim, ihracat ve yabancı yatırım hamleleriyle 1870-1913 yılları arasında ekonomik anlamda toparlanmaya başladığı görülmektedir. Bu dönemde nüfusun iki katına ve GSYH'nin de dört katına çıkmasıyla birlikte kişi başına düşen

[65] Yolcu ve mal taşımacılığı sayesinde demiryolu sektöründen elde edilen kârların GSYH içerisindeki payı da incelenebilir. Özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısı ile 1. Dünya Savaşı arasındaki dönemde demiryolu gelirlerinin GSYH içerisindeki payı Arjantin'de %1.81, Meksika'da %0.91, Brezilya'da %0.81 ve Uruguay'da %0.71'dir (Herranz-Loncan, 2011, s. 12).

GSYH miktarı yıllık %1.81 oranında büyüyerek[66] 698 dolardan 1.511 dolara yükselmiştir. Benzer bir artış ihracat rakamlarında da görülmektedir. Özellikle Avrupa ve Amerika'dan gelen yoğun talebi karşılayabilmek için Latin Amerika ülkelerinin daha fazla üretim yapmaya başlamasıyla birlikte toplam ihracat 344 milyon dolardan yaklaşık 1,6 milyar dolara, kişi başına düşen ihracat miktarı ise 8,6 dolardan 19,7 dolara yükselmiştir.

Böylece bağımsızlıktan sonraki yaklaşık yüz yıllık dönemde başta nüfus, GSYH, ihracat ve yatırım olmak üzere bölgenin ekonomik performansını etkileyen faktörler bir bütün halinde ele alındığında, 1. Dünya Savaşı'ndan hemen önce Latin Amerika'nın, 19. yüzyılın ilk çeyreğine göre çok daha ileri bir seviyede olduğu görülmektedir.

4.3. Büyük Petro Sonrası Rus Ekonomisi

1533 yılında tahta geçen 4. Ivan *(Korkunç Ivan)* ile 1682 yılında tahta geçen 1. Petro *(Büyük Petro)* dönemleri arasındaki yaklaşık 150 yıl boyunca Rusya, tarım ağırlıklı bir ekonomi anlayışına sahiptir. Tarımsal üretim genel olarak ülkenin kuzeyindeki küçük çiftliklerde köylüler tarafından, orta bölgelerdeki büyük çiftliklerde ise serfler[67] ve toprak köleleri tarafından gerçekleştiriliyordu. Bu üretim sonucunda elde edilen yulaf, arpa, çavdar ve buğday gibi ürünler temel üretimi oluşturuyor; hayvancılık, balıkçılık, arıcılık ve avcılık ise bu üretimi destekliyordu (Küçükkalay, 2014, s. 404).

Ancak bu yıllarda Rusya'nın hem yeterli sermaye birikimine sahip olmaması hem de üretimin ilkel yöntemlerle gerçekleştirilmesi, tarımsal verimliliğin çok düşük düzeyde kalmasına neden olmuştur (Cameron, 1993, s. 268). Bir tarım ülkesi olmakla birlikte verimliliği düşük tarımsal üretimin ekonomik kalkınmada itici bir güç olamaması, Rusya'yı dönemin güçlü ülkelerinin gerisinde bırakmıştır. 1682 yılında henüz 10 yaşındayken tahta geçmesine rağmen 1689 yılına kadar taht kavgaları ile mücadele eden Büyük Petro, Rusya'nın askerî, siyasi, kültürel ve ekonomik anlamda tam bir dönüşüm yaşaması gerektiğinin farkındaydı (Bushkovitch, 2004, s. 170).

Merkantilist politikaların da etkisiyle 16. yüzyıl itibariyle büyük bir ekonomik ve siyasi güç haline gelen İngiltere, Fransa, Portekiz ve İspanya gibi devletlerin gerisinde kalan Rusya için bu dönüşüm, hiç de kolay olmayacaktı. Bu durumun farkında

---

[66] Aynı dönemde dünyada kişi başına GSYH yıllık ortalama %1.30 oranında büyürken, Latin Amerika'da ise dünya ortalamasının üzerinde bir büyüme gerçekleştiği görülmektedir (Maddison, 2006a, s. 265).

[67] Orta Çağ Avrupası'nda yasal bir zorunluluk olarak kralın hizmetinde çalışan tarımsal işçilere 'serf' deniliyordu (Bulliet, Crossley, Headrick, Hirsch, Johnson, & Northrup, 2014, s. 516).

olan Petro, hem Batı Avrupalıların elde ettiği bu güç ve zenginliğin kaynağını araştırmak hem de kendi ayakları üstünde duran bir Rusya inşa etmek için *'Peter Mikhailov'* takma adını kullanarak 1697 yılında Avrupa'ya gitmiştir (Mavor, 1925, s. 157; Bulliet vd, 2014, s. 517). İngiltere, Hollanda, Prusya ve Habsburg İmparatorluğu'nun fabrikalarını, müzelerini, hastanelerini ve tersanelerini ziyaret eden Petro, özellikle gemi yapımı konusunda daha detaylı bilgi sahibi olmak için Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'nin bir tersanesinde bir süre gemi marangozu olarak çalışmıştır (Naske ve Slotnick, 1987, s. 24; Naske ve Slotnick, 2011, s. 34).

1698 yılı Ağustos ayına kadar yaklaşık on sekiz ay boyunca Avrupa'da kalan Petro başta mühendis, askerî personel, matematik öğretmeni ve denizci olmak üzere Rusya'nın hızlı bir şekilde gelişmesine katkı sağlayacak yedi yüzden fazla uzmanla birlikte ülkesine geri dönmüştür (Naske ve Slotnick, 2011, s. 34). Bununla birlikte Avrupa'nın farklı ülkelerinde tanıştığı girişimcileri yatırım yapmaları için Rusya'ya davet etmiş ve Batı'nın yaşadığı sanayileşme sürecinde gizli kalmış bilgileri öğrenmeleri için genç Rusları Avrupa'ya göndermiştir (Falkus, 1972, s. 24).

Ancak tüm bu reformların başarılı olabilmesi için Rusya'nın öncelikli olarak ekonomik anlamda güçlü bir ülke haline gelmesi gerektiğine inanan Petro, dış ticaret ve sanayi üretimine ağırlık vererek ülke refahının artırılmasını amaçlamıştır. Kara yoluyla yapılan kervan ticareti konusunda tecrübeli olan Rusya, Avrupa'dan Çin'e, Sibirya'dan Hindistan'a kadar uzanan coğrafyada büyük bir ticaret ağı kurmak istiyordu. Bu doğrultuda 1689 yılında Rusya ile Çin arasında imzalanan Nerchinsk Antlaşması ile Sibirya ve Çin'de yapılacak ticarette her iki ülkenin tüccarlarına da karşılıklı ayrıcalık tanınmıştır (Frank, 1998, s. 125). Her üç yılda bir en fazla iki yüz kişiden oluşan sadece 'bir' devlet kervanının Pekin'e girmesine izin veren bu antlaşma sayesinde tüccarlar kârlı bir alışveriş yaparken, devlet hazinesi ise önemli miktarda gelir elde etmiştir (Mancall, 1964, s. 23). Hatta bu ticaret o kadar kârlıydı ki Nerchinsk Antlaşması'ndan sonraki yaklaşık kırk yılda on tane resmî, kırk tane de gayri resmî olmak üzere Pekin'e toplam elli Rus kervanının gittiği tahmin edilmektedir (Foust, 1961, s. 479).

1727 yılının Ekim ayında ise iki ülke arasında yeni ve daha aktif bir ticaret sistemi kurmayı amaçlayan Kiakhta Antlaşması imzalanmış ve Nerchinsk Antlaşması ile belirlenen kervan ticaretine ek olarak her iki ülkenin kendi sınırlarında birer ticaret merkezi *(Kiakhta ve Tsurukhaitu)* kurulmasına izin verilmiştir. Böylece bu antlaşmalar sayesinde Rusya çay, ipek ve kurutulmuş revant kökü *(bir çeşit bitki)* karşılığında Çin'e

kürk ve deri ihraç etmiştir. Ayrıca bu Kiakhta ticareti Rusya'nın farklı bölgelerdeki ticaretinin de gelişmesine yardımcı olmuştur. Çin'in yoğun miktarda kumaş ihtiyacı olduğunu fark eden Rusya; İngiltere, Hollanda, İspanya, Fransa ve Prusya'dan ithal ettiği kumaşları tekrar Çin'e ihraç etmiştir *(re-export)*. Aynı zamanda Çin'den ithal ettiği şeker, çay ve ipek gibi ürünleri ise Avrupa'ya satmış ve böylece Avrupa ile Çini ticari olarak birbirine bağlamıştır (Mancall, 1964, s. 24-37).

Her iki antlaşmanın da Rusya ile Çin arasındaki ticareti tamamen serbest bırakmayıp belirli bir kervan ve kişi sayısı ile sınırlaması, daha fazla para kazanmak isteyen Rus tüccarları Asya'da alternatif pazarlar aramaya mecbur bırakmıştır. Bu doğrultuda Rusya hem İran'a hem de ülkenin en önemli ticari merkezlerinden birisi olan ve Rusya'nın *'Doğu'ya açılan kapısı'* olarak nitelendirilen Astrakan üzerinden Orta Asya'ya kumaş, kürk ve deri ihraç edip karşılığında ipek, pamuk, halı ve baharat satın almıştır. Bu ürünlerin bir kısmı ise yeniden Avrupa'ya ihraç edilmiştir (Barisitz, 2017, s. 184-188).

Böylece 18. yüzyıl boyunca Asya'da çok geniş bir ticaret ağı kuran Rusya'nın 1758-1760 yılları arasında bölgedeki toplam ticaret hacmi 2,4 milyon gümüş rubleyken, 1792 yılında 7 milyon gümüş rubleye yükselmiştir. Rusya'nın, Asya'daki en büyük ticari ortağı olan Çin, bu ticaretin 1758-1760 arasında %67,4'ünü, 1792 yılında ise %61,2'sini tek başına karşılamıştır (Mancall, 1964, s. 38).

Ancak tahta geçtiği ilk yıllardan itibaren Rusya'nın kervan ticareti konusundaki gücünün farkında olan Petro'ya göre, dış ticarette alternatif güzergâhların oluşturulabilmesi için bir kara devleti olan Rusya'nın mutlaka denizlere ulaşması gerekiyordu. Bu sayede Rusya'yı karada olduğu gibi denizlerde de güçlü bir ülke haline getirmek isteyen Petro, önce güneye doğru hareket ederek 1696 yılında *'Karadeniz'in kilidi'* olarak kabul edilen Osmanlı hâkimiyetindeki Azak Kalesi'ni ele geçirmiş ve Rusya'yı, Karadeniz üzerinden Güney Avrupa ve Akdeniz'le buluşturmuştur (Ünal, 2012, s. 222).

Daha sonra ise Petro, Rusya ile Kuzey ve Batı Avrupa arasında direkt bağlantı kurabilmek amacıyla tüm dikkatini Baltık Denizi'ne çevirmiştir. Binlerce asker ve ateşli silahlarla donatılmış 42 savaş gemisi ve 12 firkateynin dışında yaklaşık 800 ticaret gemisi ile (Phillips, 1995, s. 113) bölgede son derece güçlü bir ülke olan İsveç'e karşı 1700 yılında Büyük Kuzey Savaşı'nı *(The Great Northern War)* başlatmıştır. 1701 ile

1704 yılları arasında Ladoga ve Peipus Gölleri ile Neva Nehri, Narva ve Finlandiya Körfezi'nin güneyindeki limanları da içine alan Ingria Bölgesi'nin kontrolünü ele geçiren Rusya, böylece Baltık Denizi'nde önemli bir güç haline gelmiştir (Glete, 2010, s. 125).

İsveç saldırılarından korunmak amacıyla 1703 yılında Baltık Denizi'nin en doğusunda bir liman şehri olarak kurulan Saint Petersburg, bu dönemde yaşanılan köklü değişimlerin bir simgesi olması amacıyla 1712 yılında ülkenin yeni başkenti ilan edilmiştir. Finlandiya Körfezi'nin içine doğru akan Neva Nehri'nin kıyısına inşa edilen ve stratejik konumundan dolayı Rusya'nın *'Avrupa'ya açılan penceresi'* olarak değerlendirilen bu şehir, çok kısa bir süre içerisinde Rusya'nın önemli askerî ve ticari merkezlerinden biri haline gelmiştir (Naske ve Slotnick, 2011, s. 34; Bulliet vd, 2014, s. 517).[68]

1721 yılında İsveç'le imzalanan Nystad Antlaşması ile Finlandiya Körfezi'ndeki Vyborg şehrinden, Baltık Denizi'ndeki Riga'ya kadar olan kıyıları ele geçiren Rusya, böylece Avrupa ile daha kolay ticaret yapabileceği Riga ve Saint Petersburg gibi iki büyük ihracat limanına sahip olmuştur. Daha sonra ise 1784 yılında 2. Katerina'nın *(Büyük Katerina)* emriyle Karadeniz limanlarının tüm ülke gemilerine açık hale getirilmesi ile birlikte Rusya, kuzeyde olduğu gibi güney ticaretinde de daha çok denizleri kullanmaya başlamıştır. 1802 yılında Rusya'nın keten, kenevir, tahıl ürünleri, donyağı, demir, deri, orman ürünleri, kürk ve balmumundan oluşan toplam 63,3 milyon rublelik ihracatının 8,5 milyonu kervan ticaretinden, 54,4 milyonu ise deniz ticaretinden elde edilmiştir. Bu deniz ticaretinin 46,9 milyonu Baltık limanlarından, 4,8 milyonu Arktik Okyanusu'ndaki limanlardan, 3 milyonu Karadeniz limanlarından ve 100 bini ise Hazar Denizi'ndeki limanlardan yapılmıştır (Attman, 1981, s. 184-192).

19. yüzyıl boyunca ticari bağlantılarını genişleten Rusya, 1850 yılında ihracatını 102 milyon rubleye, 1860 yılında 165 milyon rubleye, 1900 yılında 734 milyon rubleye ve 1913 yılında 1,5 milyar rubleye çıkartmıştır. İthalatı ise 1802 yılında 56,5 milyon ruble, 1850 yılında 92,9 milyon ruble, 1900 yılında 654 milyon ruble ve 1913 yılında

[68] Karadeniz ve Baltık Denizi'ne açılan stratejik noktaları ele geçiren Petro, bu kıyılarda kalıcı olmanın ancak güçlü bir deniz filosu ile mümkün olacağının farkındaydı. Bu doğrultuda ülke tarihinin ilk donanması olan Azak Donanması'nın temelleri bu dönemde atılmış, Azak Denizi'ne bir tersane inşa edilmiş, savaş gemilerinin yapımına başlanmış ve Rusya'nın ilk askerî deniz üssü kurulmuştu (Ünal, 2012, s. 222-223). Kuzeyde ise Neva Nehri ile Saint Petersburg'u kontrol altında tutmak amacıyla Finlandiya Körfezi'ndeki Kotlin Adası'na stratejik bir deniz üssü inşa edilmişti (Moss, 2005, s. 236). Ayrıca Saint Petersburg'da yapılan tersanede 48 büyük savaş gemisi ile 787 yardımcı gemiden oluşan modern bir filo kurulmuştu (Smith, 1994, s. 46).

ise 1,4 milyar ruble olarak gerçekleşmiştir (Attman, 1981, s. 192-201; Gregory, 1982, s. 314).[69]

Böylece diğer Avrupa ülkeleri gibi ülke refahının maksimize edilmesi için merkantilist bir ekonomi politikası izleyerek ihracatın artırılmasını hedefleyen Petro, bununla birlikte Rusya'yı kendi kendine yeten bir ekonomi haline getirmek için hem yeni sanayilerin kurulmasını desteklemiş (Naske ve Slotnick, 2011, s. 34) hem de eski sanayileri ve eski üretim merkezlerini genişletmiştir (Falkus, 1972, s. 20).[70]

17. yüzyılın sonlarına doğru güneyde Osmanlılar ve Safeviler, Avrupa'da ise İsveç tehdidine karşı sürekli bir savaş hazırlığında olan Petro, sanayileşmesini de ordunun ihtiyaçlarına göre geliştirmiş (Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 301) ve özellikle demir üretimi ve işleme sanayisine büyük önem vermiştir. Tula, Olonets ve Ural'daki fabrikalarda 1720 yılında 10.000 ton pik demir üretilirken, bu miktar 1750 yılında 33.000 tona ve 1800 yılında 162.000 tona ulaşmıştır (Hill, 2006, s. 125-137).

Ordunun ihtiyaçları ile birlikte dış talebi de karşılayabilmek amacıyla başta İngiltere, Amerika, Asya ve Osmanlı Devleti'ne demir ihraç eden Rusya (Attman, 1981, s. 199), üretim miktarını daha çok artırmak için özellikle Ural bölgesinde yeni fabrikalar açmıştır. Bu fabrikalar Rusya'nın hem demir üretimini, hem de üretilen demirin farklı sanayilerde eriterek kullanılabilmesi için gerekli olan kömür üretimini artırmıştır. 1860-1913 yılları arasında Rusya'nın pik demir ve kömür üretim miktarları Tablo 7'de gösterilmiştir.

Tablo 7

Rusya'nın Pik Demir ve Kömür Üretimi, 1860-1913 (ton)

Yıllar	**Pik Demir**	**Kömür**	**Yıllar**	**Pik Demir**	**Kömür**
1860-1864	295.030	355.340	1890-1894	1.090.470	7.079.090
1865-1869	308.070	462.920	1895-1899	1.970.670	10.974.790
1870-1874	373.270	1.008.970	1900-1904	2.754.700	17.240.510
1875-1879	422.170	2.140.190	1905-1909	2.784.040	23.545.350
1880-1884	475.960	3.674.020	1910-1913	3.848.430	29.995.260
1885-1889	612.880	4.932.380			

Kaynak: Falkus, 1972, s. 41-52.

[69] Bu rakamlar doğrultusunda dış ticaret dengesinin genel olarak Rusya'nın lehine olduğu söylenebilir. Ancak bölgeler özelinde bakıldığında ise deniz ticaretinde ihracat fazlası verirken, Avrupa ve Asya ile yapılan kara ticaretinde ise ticaret dengesi büyük ölçüde Rusya'nın aleyhinedir. Bu açığı kapatmak için Rusya, Baltık ve Avrupa ticaretinden kazandığı gümüş ve altının bir bölümünü yeniden ihraç etmek zorunda kalmıştır (Frank, 1998, s. 123).

[70] Petro döneminin sonunda Moskova ve çevresinde 69'u metalürji, 46'sı dokuma ve deri, 17'si barut üretimi yapan 200'den fazla büyük sanayi kuruluşu vardı (Frank, 1998, s. 124).

Tablo 7'de Rusya'nın 1913 yılında, hem pik demir hem de kömür üretiminde 1860 yılına göre çok daha ileri bir seviyede olduğu görülmektedir. 1860-1864 döneminde Rusya, yıllık ortalama 295 bin ton demir ve 355 bin ton kömür üretirken, 1913 yılına gelindiğinde demir üretimi 4 milyon tona, kömür üretimi ise 30 milyon tona yaklaşmıştır.

Rusya demir ve kömür üretiminin dışında 1860 yılından sonra çelik üretimine, 1870 yılından sonra ise petrol üretimine de büyük önem vermiştir. 1860 yılında sadece 2.200 ton çelik üreten Rusya bu üretimini 1900 yılında 2,5 milyon tona ve 1913 yılında 5,5 milyon tona çıkartmıştır (Suhara, 2017, s. 24). 1870'lerde neredeyse hiç petrol üretmeyen bir ülke olan Rusya, 19. yüzyılın sonlarına doğru üretim faaliyetlerini hızlandırmış ve 1883 yılında 984.000 ton, 1890 yılında 3,9 milyon ton ve 1913 yılında 9,2 milyon ton petrol üretmiştir (Falkus, 1972, s. 51-60).

Ancak çok geniş sınırlara sahip olan Rusya'da hem yolcu taşımacılığını kolaylaştırmak hem de birbirinden uzak sanayi bölgelerinde yapılan üretimleri[71] yurtiçine ve yurtdışına kolayca ulaştırabilmek için geniş bir demiryolu ağına ihtiyaç duyulmuştur. Bu doğrultuda 1837 yılında yapımı tamamlanan 27 kilometre uzunluğundaki Rusya'nın ilk demiryolu hattı Saint Petersburg ile Pavlovsk'u birbirine bağlamıştır. Daha sonra ise Ukrayna, Moskova, Volga, Ural, Kafkasya, Sibirya ve Orta Asya'da yapılan demiryolları sayesinde Rusya'nın toplam demiryolu uzunluğu 1850 yılında 500 kilometreye, 1900 yılında 53.000 kilometreye ve 1913 yılında 78.000 kilometreye ulaşmıştır (Ames, 1947, s. 58-60).

Böylece sanayileşmenin hızlandığı 1885-1913 yılları arasında yıllık ortalama %5,72 oranında büyüyen endüstriyel üretimin (Gerschenkron, 1947, s. 146) toplam değeri 1897 yılında 3 milyar rubleyken, 1908 yılında 5 milyar rubleye ve 1913 yılında 6 milyar rubleye ulaşmıştır (Falkus, 1972, s. 79). Bu sayede Rusya 1913 yılında petrol üretiminde dünyada ikinci, çelik üretiminde dördüncü, kömür üretiminde beşinci ve demir üretiminde altıncı sıradadır (Lieven, 2006, s. 421).[72]

[71] 1800'lerin sonunda Rusya'da altı temel sanayi bölgesi kurulmuştur. Tekstil, metal ve kimya tesisleri Moskova Bölgesi'nde; kömür, tekstil, metal ve kimya Polonya Bölgesi'nde; kömür, demir ve kimya Ukrayna Bölgesi'nde; demir, metal ve mineral Ural Bölgesi'nde; petrol, Bakü Bölgesi'nde ve manganez ile kömür Kafkasya Bölgesi'nde üretiliyordu (Küçükkalay, 2014, s. 415).

[72] Imperial Institute, Rusya'nın; Amerika, İngiltere, Almanya, Avusturya ve Fransa'dan sonra en çok kömür üreten altıncı ülke olduğunu belirtirken (1925, s. 16), USTC ise pik demir üretiminde Rusya'nın; Amerika, Almanya, İngiltere ve Fransa'dan sonra beşinci sırada yer aldığını ifade etmiştir (1938, s. 60).

1689-1913 yılları arasında meydana gelen tüm bu gelişmeler bir arada ele alındığında, aslında Rusya'nın hızlı bir şekilde sanayileştiği ama ekonomik ve teknolojik anlamda hâlâ Batı'nın gerisinde olduğu görülmektedir. 1913 yılında Rusya'daki sanayi kuruluşlarında yaklaşık olarak üç milyon işçi çalışmakla birlikte, bu işçilerin Rusya'nın toplam nüfusunun içerisindeki payı sadece %1.75'tir. Bunun en büyük nedeni emek yönünden zengin ama teknoloji yönünden yoksul bir ülke olan Rusya'daki sanayileşmenin büyük oranda yabancı yatırımcılar tarafından gerçekleştirilmesidir (Kennedy, 1988, s. 233-234).

Nitekim 1860 yılında 9,7 milyon ruble olan yabancı yatırım miktarı, 1900 yılında 911 milyon rubleye ve 1913 yılında ise 1,9 milyar rubleye ulaşarak toplam yatırımların neredeyse yarısı yabancılar tarafından gerçekleştirilmiştir. Özellikle petrol çıkarma, madencilik, kimya ve tekstil sanayilerine yoğunlaşan bu yatırımların %31'inde Fransa, %25'inde İngiltere, %21'inde Almanya ve %12'sinde Belçika sermayesinin payı bulunmaktadır (Mckay, 1970, s. 26-34).

Böylece Rusya, yerli ve yabancı tüm bu yatırımlar sayesinde 1913 yılında dünya sanayi üretimindeki %8,2'lik payı ile Amerika *(%32),* Almanya *(%14,8)* ve İngiltere'den *(%13,6)* sonra dördüncü ülke olmasına rağmen (Bairoch, 1982, s. 296) hâlâ tam anlamıyla bir sanayi ülkesi değildir. Çünkü uzun yıllar boyunca Rusya sanayi yatırımlarına ağırlık vermekle birlikte, toplam işgücünün üçte ikisinin istihdam edildiği ve milli gelirin neredeyse yarısını oluşturan tarım sektörünün ağırlıkta olduğu bir ekonomi anlayışına sahiptir. Bu sebeple Rusya'da kişi başına düşen gelir, tarımsal üretimden sanayi üretimine geçen gelişmiş ülkelerin çok gerisinde kalmıştır. 1913 yılında kişi başına düşen gelir Amerika'da 682 ruble, İngiltere'de 447 ruble, Fransa'da 355 ruble, Almanya'da 300 ruble, Belçika'da 267 rubleyken, Rusya'da ise sadece 101 rubledir (Falkus, 1972, s. 11-12).

4.4. Gerilemeden Yükselişe Asya Ekonomileri

1500 yılında dünya nüfusunun %61'ine ve dünyadaki toplam safi hasılanın %65'ine sahip olan Asya, bu dönemde dünya ekonomisinin ana merkezi konumundadır. Ancak önce Coğrafi Keşiflerin daha sonra ise Sanayi Devrimi'nin de etkisiyle bu gücünü yavaş yavaş kaybetmeye başlayan bölge ekonomilerinin dünyadaki toplam safi hasıla içerisindeki payı 1820 yılında %59'a, 1870 yılında %38'e ve 1913 yılında %24'e düşmüştür (Maddison, 2006b, s. 241-261).

Böylece 1500-1913 yılları arasında Asya Bölgesi küresel anlamda güç kaybetmekle birlikte, bu 400 yıllık dönemde özellikle Çin, Hindistan ve Japonya bölgenin güçlü ekonomileri olarak ön plana çıkmışlardır. 1500 yılında Asya'daki toplam safi hasılanın %38'ini Çin, %37'sini Hindistan ve %5'ini Japonya üretirken, bu ülkelerin 1913 yılındaki payı ise sırasıyla %36, %31 ve %11'dir (Maddison, 2006a, s. 261).

4.4.1. Çin Ekonomisindeki Güç Kaybı

Orta Çağ'ın ilk yıllarında bile kayda değer ekonomik gelişmelerin yaşandığı Çin, bu durumu aslında teknolojiye olan tutkusuna borçludur. Özellikle Tang Hanedanlığı (618-907) ile Song Hanedanlığı (960-1279) dönemlerinde meydana gelen teknolojik gelişmeler sayesinde Çin ve teknoloji birlikte anılan iki unsur haline gelmiştir. Çin'in altın çağı olarak adlandırılan bu dönemde barut, matbaa ve manyetik pusula kullanılmaya başlanmıştır. Ayrıca iplik bükme ve dokumacılık alanında, çanak-çömlek yapımında, kâğıt ve demir üretiminde, para basma tekniğinde ve su kanallarının inşasında[73] önemli yeniliklere imza atılmıştır (Küçükkalay, 2014, s. 513-515).

Bu yenilikler en çok Çin ekonomisinin sanayileşme öncesindeki lokomotifi olan tarım sektörünü etkilemiştir. Özellikle 8 ile 12. yüzyıllar arasında meydana gelen teknolojik gelişmeler, üretim sisteminde köklü değişikliklere neden olmuştur: Sulama sistemleri geliştirilmiş, yeni bilgiler ve yeni aletler sayesinde toprakların daha verimli bir şekilde kullanılması sağlanmış ve aynı arazide yılda iki ürün yetiştirmeyi mümkün kılan tohumlar üretilmiştir. Bu sayede Çin'de çok eski zamanlardan beri üretilen tahıl ürünlerinin dışında pamuk, ipek, çay, şeker, pirinç, tütün ve susam gibi farklı ürünler de üretilmeye başlanmış ve başta Japonya ve Güneydoğu Asya'ya olmak üzere bu ürünlerin büyük bir çoğunluğu ihraç edilmiştir (Elvin, 1973, s. 113-118).

Böylece teknoloji ile güçlendirilmiş tarımsal üretim sayesinde ortaya çıkan ekonomik büyüme, yaşam kalitesini de etkileyerek benzeri görülmemiş bir nüfus artışına neden olmuş ve 1000 yılında 66 milyon olan Çin'in nüfusu, 1300 yılına gelindiğinde 86 milyona ulaşmıştır. Aynı yıllar için Avrupa'nın nüfusunun sırasıyla 36

[73] Dünyanın en eski ve en uzun kanallarından biri olarak kabul edilen ve M.Ö. 486 yılında yapımına başlanan Büyük Kanal *(The Grand Canal)*, 1327 yılında 1.800 km uzunluğa ulaşarak, her biri 19. yüzyılda yapılan Erie Kanalı'ndan 3, Süveyş Kanalı'ndan 9 ve Panama Kanalı'ndan 21 kat daha uzundu. Pekin'den başlayıp Hangzhou'ya kadar uzanarak beş büyük nehri *(Qiantang, Yangtze, Huai, Yellow ve Hai Nehirleri)* ve 35 şehri birbirine bağlayan bu kanal, erken dönemlerden itibaren Çin'in güney ile kuzey bölgeleri arasındaki gıda ürünleri ve mal taşımacılığı için önemli bir alternatif oluşturmuştu (Wang, 2012, s. 34).

milyon ve 79 milyon, dünyanın toplam nüfusunun ise 265 milyon ve 360 milyon olduğu göz önünde bulundurulursa, tek başına Avrupa'dan daha kalabalık bir ülke olan Çin'in, dünya nüfusunun yaklaşık olarak %25'ine sahip olduğu görülmektedir (McEvedy ve Jones, 1979, s. 18,122 ve 342).

Ancak Çin'in 1276 yılında Moğollar tarafından işgal edilmesi ile birlikte başta nüfus, üretim ve teknoloji olmak üzere birçok alanda önemli gelişmelerin yaşandığı Song dönemi sona ermiş ve ülkenin yönetimi Moğol İmparatorluğu'na bağlı Yuan Hanedanlığı'na (1279-1368) geçmiştir. Genel olarak savaşçı bir toplum olan Moğollar, özellikle ekonomi ve ticaret konusunda Çin'de uzun zamandır uygulanan politikaları devam ettirmeye çalışsalar da, Song döneminde ulaşılan zirvenin gerisinde kalmışlardır (Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 100-101).

Bununla birlikte Çin, Yuan döneminde de ekonomik anlamda diğer toplumların çok ilerisindedir. İtalyan gezgin Marko Polo ile Faslı gezgin İbn Battuta uzun süren yolculuklarından sonra Yuan Çini'ne ulaştıklarında, ülkenin zenginliği karşısında hayrete düşmüşlerdir. Marko Polo, Çin'in Hangzhou şehrinde tamamı Hindistan'dan ithal edilen günlük 4,5 tonun üzerinde biber tüketildiğini tahmin etmiştir (Prange, 2009, s. 32). Ayrıca Polo, Akdeniz'deki İskenderiye Limanı'ndan Hristiyan ülkelerine giden her baharat yüklü gemiye karşılık, Çin'in Quanzhou şehrine yüz geminin ulaştığını gözlemlemiştir (Guy, 2001, s. 295).

1345 yılında Çin'in Quanzhou şehrine ulaştığı tahmin edilen İbn Battuta ise şehrin limanında yüz tane büyük gemi gördüğünü, küçük gemilerin sayısını kestirmenin mümkün olmadığını ve hatta büyük gemilerin her birinde altı yüzü gemici ve dört yüzü de savaşçı olmak üzere toplam bin mürettebatın bulunduğunu belirtmiştir. Ayrıca alışverişlerde kâğıt para kullandıklarını, bilim ve sanatta diğer milletlerin hepsinden daha yetenekli olduklarını ve dünyada Çinlilerden daha zengin bir toplumun bulunmadığını iddia etmiştir (İbn Battuta; 2000, s. 806-900).

Aslında Song dönemi kadar olmasa da Yuan döneminde de Çin'in son derece gelişmiş bir ekonomiye sahip olmasını sağlayan iki önemli faktör vardır. Bunlardan birincisi Yuanların, Song döneminde meydana gelen ekonomik büyümenin mirasçısı olmalarıdır. İkincisi ise Kubilay Han zamanında Asya'nın neredeyse tamamını kontrol altına alan Moğolların, imparatorluk sınırları içerisinde Moğol Barışı'nı *(Pax Mongolica)* sağlamalarıdır. Bu barış sayesinde hem Doğu-Batı yönünde ilerleyen Orta

Asya kervan ticareti canlanmış, hem de Japonya, Kore, Güneydoğu Asya, Hindistan ve Afrika kıyılarına kadar uzanan deniz ticaretinde yeni bir patlama yaşanmıştır (Von Glahn, 2016, s. 473-474).

Ancak Moğol yönetimi altında uluslararası ticaret gelişmekle birlikte, Yuanlar ekonomik büyümeyi destekleyecek istikrarlı bir mali altyapı kuramamışlardır. Kamu gelirleri üzerinde kısmen sağlanan mali disiplin, Kubilay Han'ın ölümünden sonra iyice dağılmış ve sonraki Moğol yöneticilerinin aşırı harcamaları ülkeyi borç içinde bırakmıştır (Von Glahn, 2016, s. 474-475).

Mali alanda yaşanan bu problemlerin dışında Yuan Çini'ni ekonomik anlamda olumsuz yönde etkileyen bir diğer konu ise ülke nüfusunun giderek azalmasıdır. Dünya tarihinde sanayileşmeye kadar olan uzun dönem boyunca, üretimin insan gücüne dayalı olarak gerçekleştirilmesi, nüfusla ekonomiyi birbirine bağlı iki önemli faktör haline getirmiştir. 13. yüzyılın başından itibaren Çin sınırlarını sürekli taciz eden Moğollar, ülkeyi ele geçirdikten sonra baskılarını daha da artırmış ve isyan eden Çinlilere karşı uyguladıkları cezalar giderek soykırım politikasına dönüşmüştür. Bunun dışında hem 14. yüzyılın ilk çeyreğinde Çin'de veba salgınının (Kara Ölüm) ortaya çıkması, hem de tüm dünyayı etkisi altına alan iklim değişikliğinin (Küçük Buz Çağı) tarımsal üretimi ciddi oranda azaltması, ülke nüfusunu olumsuz yönde etkilemiştir. 1200 yılında 115 milyon olan Çin'in nüfusu, Moğol işgali ve arka arkaya yaşanan doğal felaketlerle 1350 yılına gelindiğinde 80 milyona düşmüştür (McEvedy ve Jones, 1979, s. 171-172).

Çin'i ekonomik anlamda zayıflatan tüm bu gelişmelere önlem almakta zorlanan Yuanlar, siyasi kontrolü de kaybetmeye başlayınca 1368 yılında ülkeyi terk etmiş ve Ming Hanedanlığı (1368-1644) ile birlikte Çinliler tekrar ülke yönetimini ele geçirmişlerdir. Hanedanlığın özellikle ilk yıllarında denizaşırı seferlere yoğunlaşan Çinliler, bu dönemde dünyanın en büyük denizci toplumudur. 1405-1433 yılları arasında Amiral Zheng He tarafından Güneydoğu Asya, Hint Okyanusu ve Afrika'nın doğu kıyılarına yapılan seferlerde kullanılan gemiler, o zamana kadar dünyada görülen en gelişmiş gemilerdir (Jacques, 2009, s. 78).

Ancak 1433 yılında yedinci ve son deniz seferinin tamamlanması ile birlikte Çinli yetkililer bir anda uzak mesafe yolculuklarını azaltmaya karar verdiler. Çünkü öncelikli olarak Çin'in egemenliğini ulaşabildikleri her yere yayma amacıyla gerçekleştirilen ve bu sebeple de siyasi hedefleri ön planda tutup ticari kazanımları

ikinci plana atan bu yolculuklar, devlet hazinesinin giderek artan miktarlarda açık vermesine neden olmuştur. Ayrıca Moğolların ülkeyi terk etmesine rağmen, kuzey sınırındaki tehditlerinin hâlâ devam etmesi nedeniyle tekrar Moğol idaresine girme korkusu yaşayan Çinliler, kendi sınırlarını koruma telaşına düşüp denizaşırı seferleri durdurmuşlardır (Fairbank ve Goldman, 2006, s. 138; Chiasson, 2013).

Bu doğrultuda 1436 yılında Çin'de büyük gemi yapımı yasaklanmış, daha küçük boyuttaki gemilerin sayısı sınırlandırılmış ve mevcut gemilerden hasar görenler denizde çürümeye terk edilmiştir. 16. yüzyılda imparatorluk fermanı ile bir adım daha ileri gidilerek büyük veya küçük tüm gemilerin yapımı durdurulmuş ve böylece Çin gemileri artık sadece ülke içindeki suyollarında ve kıyı limanları arasında kullanılır hale gelmiştir (Chiasson, 2013).

Çin'in deniz gücünü iyice azaltan tüm bu gelişmeler hem Japon korsanları hem de Çinli muhalifleri cesaretlendirmiş ve ülkenin güney kıyısında yoğunlaşan korsan faaliyetleri ciddi anlamda tehdit oluşturmaya başlamıştır. Bu sebeple yabancı düşmanlığı ön plana çıkmış, özel kesimin dış ticaret yapması yasaklanmış ve Çin kendi isteğiyle modern teknoloji ve ekonomik kalkınmadan uzaklaşmayı tercih etmiştir. Böylece tam da zirvedeyken bir süreliğine dünya sahnesinden çekilmek zorunda kalan Çin (Fairbank ve Goldman, 2016, s. 139) önceki dönemlerden çok daha kapalı bir ülke haline gelmiştir (Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 140).

Ancak 1430'larda başlayan bu durgunluk çok uzun sürmemiş ve 1500 yılında izolasyon politikalarını bir kenara bırakan Çin, 1800 yılına kadar devam edecek olan yeni bir ekonomik büyüme ve refah dönemine girmiştir. Hem batı ve merkezi eyaletlerde meydana gelen göç ile birlikte yeni bölgelerin yerleşime açılması hem de sulama sistemlerinin geliştirilmesi, bir tarım ülkesi olan Çin'de gıda arzının önemli miktarda artmasına neden olmuştur (Jacques, 2009, s. 91-93). Bu gelişmeler sonucunda 1300-1400 yılları arasında 85 milyondan 75 milyona düşen Çin'in nüfusu, 1800 yılında 320 milyona yükselmiştir (McEvedy ve Jones, 1979, s. 171).

Song Hanedanı dönemindekinden farklı olarak teknolojik yeniliklerin etkisinin daha az olduğu bu büyümede (Jacques, 2009, s. 93) en büyük pay dış ticarete aittir. Dış ticaret, özel kesimin hâlâ yasaklı olduğu 16. yüzyılın başlarında, tamamen devlet tarafından ve sadece Kanton, Makao ve Ningbo Limanlarından yapılıyordu. 1567 yılında ise özel sektöre uygulanan yasağının kaldırılması ile birlikte dış ticaret daha çok

gelişmeye başlamıştır. Ayrıca bu dönemde Güneydoğu Asya üzerinden Çin'e ulaşan Avrupalılar, Amerika'daki madenlerden elde ettikleri gümüş karşılığında Çin'in ipek, pamuk ve porselen gibi değerli ürünlerini satın almaya başlamışlardır. Böylece giderek genişleyen dış ticaret hacmi sayesinde üretim miktarı da hızla artmış ve ilki Tang-Song döneminde olmak üzere Çin'de *'İkinci Ekonomik Devrim'* gerçekleştirilmiştir (Von Glahn, 2016, s. 501).

Dış ticaretten kaynaklanan bu ekonomik devrimin ortaya çıkmasında Avrupalıların da etkisini görmek mümkündür. 1511 yılında Malakka'yı ele geçiren Portekizliler, üç kez girişimde bulunmalarına rağmen 1522 yılına kadar ticaret gemilerini Çin kıyılarına yanaştıramamışlardır. 1557 yılında ise Portekizli tüccar Leonel de Sousa ve Çinli yetkili Wang Po'nun çabalarıyla iki ülke arasında bir uzlaşma sağlanmış ve Portekizliler, Makao'da bir ticaret merkezi kurmuşlardır. Ancak Portekizli tüccarlar için buradaki en büyük kazanç Japonya ile Çin arasındaki ticarete aracılık etmeleridir. Bu tüccarlara ait gemiler 1618 yılına kadar her yıl Çin'in ham ipek ve tekstil ürünlerini Japonya'ya taşıyor, dönüşte de Çin'e 18 ila 20 ton arasında gümüş getiriyorlardı (Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 198-218).

Bu yüzyılda Portekiz'in en büyük rakibi olan İspanya da 1571 yılında Manila'yı ele geçirerek burayı Güney Amerika ve Çin mallarının karşılıklı değiştirildiği bir ticaret merkezi haline getirmiştir. Potosi ve Meksika gümüşüyle dolu gemilerini Manila Limanı'na yanaştıran İspanyollar, bu gümüş karşılığında Çinli tüccarlardan ham ipek, kumaş, giysi ve porselen satın alıyorlardı. Manila üzerinden gerçekleşen bu takas sonucunda Çin, hem bu yüzyılın en büyük sömürgeci devletlerinden biri olan İspanyolları mümkün olduğunca kendi topraklarından uzak tutmaya çalışıyor, hem de Güney Amerika'da yeni madenlerin keşfedilmesi ile birlikte Japon gümüşüne önemli bir alternatif oluşturuyordu (Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 221).

Çin ekonomisinin mevcut şartları göz önüne alındığında Güney Amerika'dan gelen bu gümüşün hayati bir öneme sahip olduğu görülmektedir. Çünkü Ming Hanedanlığı'nın ilk yıllarından itibaren kâğıt para yerine madenî para kullanmaya başlayan Çin, kalabalık bir ülke olmanın da etkisiyle her geçen gün daha fazla gümüşe ihtiyaç duyuyordu. Artan bu gümüş ihtiyacını ülke içerisindeki madenlerde yapılan üretimle karşılaması mümkün olmayan Çin, adeta Japon gümüşüne bağımlı hale gelmiştir. Ancak Japon'dan ithal edilen gümüş de Çin'in ihtiyacını karşılamaya yetmediği için, Çinli yetkililer Güney Amerika'dan gelen bu gümüşe büyük önem

vermişlerdir. Böylece Çin, 1550-1600 döneminde yıllık ortalama 45 ton ve 1600-1645 döneminde ise yıllık ortalama 105 ton olmak üzere 1550-1645 yılları arasında Japonya ve Güney Amerika'dan toplam 7.000 ton civarında gümüş ithal etmiştir (Von Glahn, 1996, s. 439).

Ancak dış ticarete dayalı olarak ülke ekonomisi bir toparlanma sürecine girerken, bu durum Ming devletini aynı derecede güçlendirmemiştir. Özellikle 16. yüzyılın son yıllarında Çin'in birçok şehrinde şiddetli çatışmalar ortaya çıkmış ve siyasi çekişmeler de buna eklenince ülke yeni bir kaos ortamına sürüklenmiştir. Bununla birlikte savaş harcamalarının hâlâ devlet gelirlerinden çok daha fazla olduğu bu dönemde hazineye gelir sağlamak amacıyla yeni vergiler çıkartılmış ve bu vergiler zaten var olan çatışmaları bir kat daha artırmıştır. Ayrıca 1630'lu yıllarda tarımsal üretimin azalması Çin'in kuzeyinde büyük çaplı isyanlara yol açmış ve bu isyanlar sonucunda merkezî hükümet 1637-1639 yılları arasında vergi oranlarını %50 artırmak zorunda kalmıştır. Son olarak 1638-1642 döneminde yıkıcı sel, kıtlık ve salgın hastalıklar hem ulusal ekonomiyi hem de Ming devletini önemli ölçüde zayıflatmıştır. Bunun üzerine isyancılar 1644 yılında Pekin'i ele geçirmiş ve 1911 yılına kadar ülkeyi yönetecek olan Qing Hanedanlığı kurulmuştur (Von Glahn, 2016, s. 521).

Qing Hanedanlığı'nın ilk yüz yılda izlediği politikalar, Çin'de genel olarak refah artışını sağlamıştır. Bu dönemde yeni tarım arazilerinin kullanıma açılması ile birlikte tarımsal üretim artmış, imalat sektörü gelişmeye başlamış, dış ticaret Çin lehine gelişme göstermiş ve böylece ülke ekonomisi önemli bir canlanma dönemine girmiştir (Küçükkalay, 2014, s. 532).

16. yüzyılda olduğu gibi 18. yüzyılda da dünyanın en büyük ekonomisi olan Çin, Adam Smith'in de ifade ettiği gibi 1776 yılında Avrupa'daki herhangi bir ülkeden çok daha zengin bir ülkedir (1977, s. 264). 1700 yılında Amerika 527 milyon dolar, İspanya 8 milyar dolar, İngiltere 11 milyar dolar ve Japonya 15 milyar dolarlık bir safi hasılaya sahipken, Çin 83 milyar dolar ile dünyadaki toplam safi hasılanın %22'sini tek başına üretiyordu. 1820 yılına gelindiğinde ise Sanayi Devrimi'ni yaşayan İngiltere'nin safi hasılası 36 milyar dolara ve bağımsızlığını kazanan Amerika'nın safi hasılası ise 13 milyar dolara yükselmiş olsa da, 229 milyar dolar ile dünya hasılasında %33'lük bir paya sahip olan Çin, bu dönemde dünyanın en büyük ekonomisidir (Maddison, 2006a, s. 261-263).

Ancak Çin'in sahip olduğu bu büyük servetin çoğalması, yatırıma dönüşmesi, sermaye olarak toplum içinde dolaşması, ticareti, pazarı ve işbölümünü genişletmesi pek mümkün olmamıştır. Bu sebeple 19. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren Çin'in ekonomik yapısı bozulmaya başlamış ve bu yüzyıl Çin'in çöküş yüzyılı olarak kayıtlara geçmiştir (Küçükkalay, 2014, s. 532-533). Bu çöküşü hazırlayan en büyük etken ise başta İngiltere olmak üzere Sanayi Devrimi sayesinde muazzam bir güç elde eden Batılı ülkelerin, dış ticarete zaman zaman sınırlamalar koyan Çin'in bu yaklaşımını tamamen ortadan kaldırmak amacıyla uyguladıkları yoğun baskıdır (Spielvogel, 2006, s. 380).

Portekiz, İspanya ve Hollanda'dan sonra ticaret gemilerini yavaş yavaş Güneydoğu Asya'dan Çin'e yönlendiren İngiltere'ye ait Doğu Hindistan Şirketi, gümüş karşılığında Çin'den ipek, porselen, tekstil ürünleri ve çay satın almıştır. İlk yıllarda Çin'in ipek ve porselen gibi geleneksel ürünlerini ithal eden İngiltere, ilerleyen yıllarda ise Avrupalıların henüz tanışmadığı çayın Çin'de bol miktarda üretildiğini fark etmiştir. 1669 yılında 100 kilo ile başlayan İngiltere'nin çay ithalatı her geçen yıl artarak 1701 yılında 55 tona, 1740 yılında 590 tona ve 1760 yılında 2.770 tona yükselmiştir. Böylece İngiltere 1669-1760 yılları arasında Çin'den toplam 36.000 ton çay ithal etmiştir (Chaudhuri, 1978:538-539).

İki ülke arasındaki ticaret hacmini daha da genişletmek isteyen İngiltere Kralı 3. George, 1793 yılında bir mektup yazarak Çin İmparatoru Qianlong'a göndermiş, fakat imparator, İngiltere'de üretilen mallara Çin'in ihtiyacının olmadığını belirterek bu teklifi reddetmiştir. Ancak Çin ile yapılan ticareti geliştirme konusunda ısrarcı olan İngilizler, sonunda Hindistan'da üretilen ve Çin'de geleneksel ilaç yapımında kullanıldığı için kolayca satabilecekleri bir ürün bulmuşlardı; afyon. Böylece Hindistan ile Çin arasındaki afyon ticaretine aracılık etmeye başlayan İngilizler 1795-1800 yılları arasında 690 ton, 1811-1820 arasında 2.970 ton ve 1831-1840 arasında 16.440 ton olmak üzere, 1795-1840 yılları arasında toplam 30.430 ton Hindistan afyonunu Çin'e satmışlardır (Chung, 1973, s. 81).

Ancak yıllar ilerledikçe Çinlilerin afyona bağımlı hale gelmesi hem ülke nüfusunu azaltmaya başlamış hem de afyon ithal edebilmek için ödenen gümüş miktarı, ülke ekonomisini olumsuz yönde etkilemiştir. Bunun üzerine Çin imparatoru, her ne pahasına olursa olsun afyon ticaretine bir düzenleme getirmek amacıyla en güvenilir subaylarından biri olan Lin Tse-hsu'yu 1839 yılında Guangzhou'ya göndermiştir. Limana geldiğinde afyon ticaretindeki hareketliliğin basit bir iki düzenleme ile kontrol

altına alınamayacağını anlayan Lin, İngiltere Kraliçesi Viktorya'ya mektup yazarak afyon ticaretinin yasaklandığını bildirmiştir. İngiltere ise bu yasağa uymak yerine afyon ticaretini resmiyete dökmek için birçok kere girişimde bulunmuş, ancak Çin hükümeti bu konuda geri adım atmamıştır (Kalıpcı, 2018, s. 296-297).

Bunun üzerine İngiltere ile Çin arasında 1839 yılında başlayan Birinci Afyon Savaşı, 1842 yılında imzalanan Nanjing Antlaşması ile sona ermiştir. Yapılan antlaşmaya göre Çin büyük miktarlarda tazminat ödemek zorunda kalmış, gümrük tarifeleri %5 olarak belirlenmiş, Hong Kong İngiltere'ye verilmiş ve Guangzhou, Ningbo, Şangay, Xiamen (Amoy) ve Fuzhou limanları Avrupa ülkelerine ait ticaret gemilerinin kullanımına açılmıştır. Ayrıca Çin, İngiltere'nin dayattığı tüm bu ağır şartları kabul etmenin yanı sıra 1844 yılında ABD ile Wanghia Antlaşması'nı ve Fransa ile Whampoa Antlaşması'nı imzalayarak, bu devletlere de benzer tavizler vermek zorunda kalmıştır (Kalıpcı, 2018, s. 298).

Ancak arka arkaya imzalanan bu antlaşmalara rağmen Çin imparatoru eski alışkanlıklarını devam ettirmeye çalışarak yabancı devletlerle olan ilişkilerini azaltmaya ve dış ticarete sınırlamalar getirmeye devam etmiştir. Çin'in antlaşma hükümlerine uymaması nedeniyle ayrıcalıklarını tekrar belirlemek isteyen İngiltere, yeni bir savaşa girmeden sorunu direkt masada çözmek istiyordu (Küçükkalay, 2014, s. 535). Ancak tam da bu sırada Çinli bir polisin Guangzhou'da İngilizlere ait Arrow isimli bir gemiye kaçakçılık ve korsanlık nedeniyle el koyması, Arrow Savaşı olarak da bilinen İkinci Afyon Savaşı'nın (1856-1860) başlamasına neden olmuştur (Kalıpcı, 2018, s. 299).

İngiliz ve Fransız askerlerinin, 1750 yılında inşa edilen imparatorun Pekin'deki Yazlık Saray'ını *(The Summer Palace)* yağmalayarak ateşe vermesi, artık Çin'in savaşı kaybettiğinin çok açık bir göstergesidir. Böylece Tianjin Antlaşması (1858) ve Pekin Konvansiyonları (1860) ile sonuçlanan İkinci Afyon Savaşı'nda, birincisine göre Avrupalılara daha geniş imtiyazlar tanınmıştır. Buna göre yeni limanlar ticarete açılmış, Batılı ülke vatandaşlarına politik dokunulmazlık ve ülke içerisinde serbestçe dolaşım hakkı tanınmış, yabancı askerî üslerin kurulmasına izin verilmiş ve yeni tazminatların ödenmesine karar verilmiştir. Böylece Çin, ağır ekonomik ve siyasi yaptırımları olan bu savaş yüzünden, doğrudan kendisini ilgilendiren önemli konularda bile bağımsız bir şekilde karar alamaz hale gelmiş ve ülkenin kontrolünü yavaş yavaş kaybetmeye başlamıştır (Jacques, 2009, s. 87).

1820 yılında dünyanın en büyük ekonomisi olan Çin, aradan geçen 50 yılda hem Batılı ülkelerle savaşmak zorunda kalmış hem de ülke içerisinde patlak veren Taiping Ayaklanması, Nien Ayaklanması ve Müslüman isyanlarıyla mücadele etmiştir. Tüm bu gelişmelerin etkisiyle 1820 ile 1870 yılları arasında Çin'in nüfusu 381 milyondan 358 milyona, dünya nüfusu içerisindeki payı ise %37'den %28'e düşmüştür. Ayrıca ekonomik anlamda da iyice zayıflamaya başlayan Çin'in 1870 yılındaki safi hasılası 1820 yılına göre yaklaşık olarak 40 milyar dolar azalarak 190 milyar dolara kadar gerilemiştir. 1820 ile 1870 arasında yıllık ortalama %0,37 oranında küçülen Çin ekonomisinin dünya hasılası içerisindeki payı ise %33'ten %12'ye düşmüştür (Maddison, 2006a, s. 241-263).

Böylece Qing Çini, arka arkaya yaşanan ekonomik ve siyasi problemler yüzünden tam anlamıyla bir çöküş dönemine girmiştir. Çin'in bu zayıflığından faydalanmak isteyen Fransa ağır silahlarla donatılmış 8 savaş gemisi ve 2 torpido gemisiyle 1884 yılı Ağustos ayında Fuzhou Limanı'na saldırmıştır. Savaşın ilk dakikalarında Çin'in amiral gemisi torpidolarla batırılmış, bir saat gibi çok kısa bir süre içerisinde tüm gemileri yok edilmiş ve donanmaya ait bütün cephanelik havaya uçurulmuştur. Böylece gelişmiş bir Avrupalı devletin sanayi gücü ile dönemin koşullarında kendi halinde bir ülke olan Qing Çini arasındaki uçurumu çok net bir şekilde ortaya koyan bu savaş sonucunda Fransa, Hindiçin'i kontrol altına almayı başarmıştır (Spence, 1990, s. 221).

Çin'in bu durumunu fırsata çevirmek isteyen sadece Batılı ülkeler değildir. Japonya da, Kore'yi ele geçirmek amacıyla 1894 yılında Çin'e savaş ilan etmiş ve Yalu Nehri'nde Çin donanmasının yenilmesi üzerine 17 Nisan 1895 tarihinde Shimonoseki Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmaya göre Kore, Tayvan, Liaotung Yarımadası (Güney Mançurya) ve Pescadores Adaları Japonya'nın kontrolüne geçmiştir. Çin'in ilk etapta 7.500 ton ve daha sonra Liaotung Yarımadası'nı geri alabilmek için 1.100 ton olmak üzere Japonya'ya toplam 8.600 ton gümüşlük bir savaş tazminatı ödemesine karar verilmiştir. Ayrıca Japonların Çin'de fabrika kurup üretim yapmasına izin verilmiş ve Chungqing, Soochow, Hangzhou ve Shashi limanları Japonya'nın kullanımına açılmıştır (Ji, 2003, s. 69; Maddison, 2007b, s. 48).

Bu şartlar altında 20. yüzyıla gelindiğinde, 1840 yılından sonra kaybettiği savaşlar yüzünden Çin'in ödemek zorunda olduğu tazminatlar, ülkedeki ekonomik durumun her geçen gün ağırlaşmasına neden olmuştur. Artık asgari seviyedeki kamusal

hizmetleri bile kendi imkânlarıyla yerine getirmekte zorlanan hükümet, yabancı bankalardan aldığı kredilere giderek bağımlı hale gelmiş ve bu durum ülke ekonomisini sürekli yeni darboğazlara sürüklemiştir (Jacques, 2009, s. 105).

Ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durumdan mevcut şartlarda kurtulmanın mümkün olmadığını anlayan Çinli yetkililer, geleneksel yöntemlerle gerçekleştirilen tarımsal üretimin mutlaka sanayi üretimi ile desteklenmesi konusunda hemfikirlerdi. Bu doğrultuda 1860'lı yıllarda sanayileşmeye önem veren Çin, 1860 yılında 5 olan fabrika sayısını 1890 yılında 55'e çıkartmıştır. Özellikle 1895 yılında imzalanan Shimonoseki Antlaşması ile Japonların Çin'de fabrika kurmalarına izin verilmesi ve ilerleyen yıllarda Avrupalıların da bu sürece dâhil olması ile birlikte fabrika sayısı 1911 yılında 591'e yükselmiştir (Brandt, Ma ve Rawski, 2016, s. 39).

Bu fabrikaların çalıştırılabilmesi için gerekli olan enerji ihtiyacı ise kömürden elde edilmiştir. Hem Sanayi Devrimi'ni hazırlayan önemli yeniliklerden biri olarak kabul edilen ve Çin'de yaklaşık olarak yüz yıl sonra kullanılmaya başlanan buhar makinesi sayesinde hem de 1880'li yıllardan itibaren Batı'dan daha fazla teknoloji transfer edilmesi ile birlikte madencilik sektörü giderek modernleşmiştir. Bu yenilikler sayesinde 1895 yılından sonra kömür üretimi hızlı bir şekilde artmış ve 1896 yılında 489.000 ton olan üretim miktarı, 1905 yılında 1,3 milyon tona ve 1913 yılında 12,8 milyon tona yükselmişti (Wright, 1984, s. 10-36).

Ancak üretilen bu kömürün fabrikaların enerji ihtiyacını karşılayabilmesi için, öncelikli olarak madenlerden fabrikalara taşınması gerekiyordu. Dolayısıyla kömür üretimi ile bağlantılı olarak gelişen demiryolu yapımı da 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren hem Çinlilerin hem de Rusya, Almanya, İngiltere, Fransa ve Japonya gibi Çin'de yatırım yapan ülkelerin önem verdiği bir diğer yatırım alanıdır. 1870 yılında hiç demiryolu ağı bulunmayan Çin'de ciddi anlamda sermaye sıkıntısı yaşandığı için 1890 yılına kadar sadece 10 kilometrelik demiryolu yapılabilmiştir. Daha sonra ise özellikle yabancı yatırımcıların da demiryolu yapımına dâhil olması ile birlikte 1913 yılında Çin'deki toplam demiryolu uzunluğu 9.854 kilometreye ulaşmıştır (Maddison, 2007b, s. 48-56).

Böylece sanayi üretiminin arması ile birlikte 1870 ile 1913 yılları arasında Çin'in safi hasılası 190 milyar dolardan 241 milyar dolara, ihracatı 1,4 milyar dolardan 4,2 milyar dolara ve kişi başına ihracatı ise 0,28 dolardan 0,70 dolara çıkmıştır

(Maddison, 2006a, s. 261; Maddison, 2007b, s. 54-88). Ancak hâlâ bir tarım toplumu olan Çin'in, Sanayi Devrimi'nden sonra hızlı bir şekilde büyüyen Batılı ülkeleri yakalaması mevcut şartlarda pek mümkün görünmüyordu. Hatta Avrupa'ya kıyasla 1860 yılı gibi geç bir tarihte sanayileşme hamleleri yapan Çin, kendisinden yaklaşık 10 yıl sonra sanayileşmeye başlayan Japonya'nın bile gerisinde kalmıştır. Çünkü bu dönemde gelirlerinin büyük bir çoğunluğunu savaş tazminatlarına ve banka kredilerine ayıran Çin'in, sanayi yatırımlarını artırabilmek için çok fazla bir ekonomik gücü kalmamıştır (Wen, 2016, s. 12).

Tüm bu değerlendirmeler aslında, 1500 yılında dünyanın en büyük ekonomisi olan ve 1776 yılında bile hâlâ bu gücünü koruyan Çin'in, özellikle 1820 yılından sonra dünya ekonomisindeki hâkimiyetini çok belirgin bir şekilde kaybettiğini göstermektedir. Her ne kadar Çin 1820 ile 1870 yılları arasındaki çöküş döneminden sonra toparlanmaya başlasa da, 1870 yılından sonra ortaya çıkan büyüme rakamları ve gerçekleştirilen sanayi yatırımları Batılı ülkelerin çok gerisindedir. Bu şartlar altında 1913 yılına gelindiğinde eski gücünden uzak zayıf bir ülke olan Çin, 1. Dünya Savaşı'ndan hemen önce Avrupa ve Amerika merkezli dünya ekonomisinin sıradan bir aktörü konumundadır.

4.4.2. Hindistan Ekonomisi

1500 yılında 110 milyonluk nüfusa ve 61 milyar dolarlık safi hasılaya sahip olan Hindistan (Maddison, 2006a, s. 241-261) dünyanın hem en kalabalık hem de ekonomik ve ticari anlamda en canlı bölgelerinden biridir. Küçük ve büyük ölçekli tüccarların bulunduğu, üretim ve ticari ilişkilerin en üst seviyede yaşandığı, finansal piyasaların geliştiği, kredi uygulamasının yaygın olduğu ve herkese açık rekabetçi bir pazarın bulunduğu Hindistan Yarımadası, bu dönemde adeta daha uzak toprakları da içine alan örgütsel bir yapılanmanın tepe noktası durumundadır (Frank, 1998, s. 215-216).

Ayrıca Hindistan, nehirleri birbirine bağlayan kanallar, sürekli geliştirilen sulama sistemleri ve yılda birden fazla hasat yapmaya uygun verimli topraklar sayesinde tam bir tarımsal üretim merkezi haline gelmiştir. Tarımsal üretimde ön plana çıkan ürün ise yüzlerce yıl sonra İngiltere'de ortaya çıkan Sanayi Devrimi'nin en önemli hammaddelerinden biri olarak kabul edilen pamuktur. Özellikle 1350 yılında İran'dan Hindistan'a getirildiği tahmin edilen çıkrık sayesinde üretimdeki verimlilik altı kat artmıştır. Pamuğun dışında buğday, arpa ve nohut gibi bölgenin en değerli tarımsal

ürünlerini satın almak amacıyla buraya gelen tüccarlar, kervanlara ve gemilere yükledikleri bu malları Güneydoğu Asya'dan Çin'e, Orta Asya'dan Anadolu'ya ve Arap Yarımadası'ndan Avrupa'ya kadar dünyanın neredeyse her yerine ulaştırıyorlardı (Habib, 1982a, s. 49-54; Habib, 1982b, s. 77-78).

Ancak bu tüccarlar sadece ticari malları değil aynı zamanda o malı satın aldıkları bölgeyle ilgili en güncel bilgileri de yanlarında taşıyorlardı. Tüccarların getirdikleri pamuk, ipek ve baharat gibi değerli Hint ürünlerine Avrupalıların giderek artan ilgisi ve yine aynı tüccarların bölgenin zenginliği konusunda anlattıkları 15. ve 16. yüzyıllarda Avrupalılar için yeni maceraların başlangıcına işaret ediyordu. İstanbul'un fethi ile birlikte Anadolu'yu tamamen kontrol altına alan Osmanlı İmparatorluğu, aynı zamanda Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan geleneksel ticaret yollarını da ele geçirdiği için alternatif bir yol bulmak zorunda kalan Portekizliler, 15. yüzyılın sonlarında deniz yoluyla Hindistan'a ulaşan ilk Avrupalılardı (Chandra, 2007, s. 56).

Portekiz'den güneye doğru denizlere açılarak Ümit Burnu'nu geçen Vasco da Gama, bu yolculuğunun Hindistan ve Avrupa tarihi açısından bir dönüm noktası olacağının bilinciyle 27 Mayıs 1498 tarihinde dört gemisiyle birlikte Hindistan'ın güneybatı kıyısındaki Kalikut Limanı'na varmıştır. Yüzyıllardır baharat ticaretinin merkezi olan Kalikut, aynı zamanda Arap tüccarlar aracılığıyla Avrupa'ya da baharat satan bir bölgedir. Tamamen bir keşif amacıyla gerçekleştirilen bu ilk yolculuğun sonunda, da Gama beraberinde getirdiği ürünleri Kalikut Limanı'nda satarak karşılığında gemilerini baharat ile doldurmuş ve edindiği izlenimleri Portekiz Kralı Manuel'e aktarmak üzere ülkesine doğru yola çıkmıştır (Panikkar, 1959, s. 21-34).

Da Gama'nın Hindistan'dan Portekiz'e getirdiği baharatları hem ülke içerisinde hem de diğer Avrupa ülkelerinde %3000'leri bulan kârlarla satması neredeyse tüm denizcileri ve tüccarları harekete geçirmiştir. Ancak Hindistan ile malların karşılıklı alınıp satıldığı basit bir ticari ilişkiden tatmin olmayan Manuel, hiç vakit kaybetmeden bölgenin tamamını kontrol altına alarak özellikle aşırı kârlı baharat ticaretinin tek hâkimi olmak istemiştir. Bunun üzerine Manuel, da Gama'nın 'keşif' yolculuğundan farklı olarak Pedro Alvares Cabral komutasındaki gemileri 'savaş' düzenine göre hazırlatmıştır. Geniş askerî teçhizat ile donatılmış 33 gemi ve 1.500 mürettebattan oluşan Portekiz filosu, 1500 yılında Hindistan'a doğru yelken açmış, ancak bu gemilerden sadece altısı Hindistan kıyılarına ulaşabilmiştir (Panikkar, 1959, s. 34; Schmidt, 1995, s. 46-48).

4 ay kadar Kalikut'ta kalan Cabral tarçın, biber, karanfil, misk otu, ipek ve porselen yüklü gemileri ile birlikte 16 Ocak 1501 tarihinde Portekiz'e doğru yola çıkmıştır. Yaklaşık 6 ay süren bu yolculuğun ardından 31 Temmuz'da Lizbon Limanı'na ulaşan Cabral, bu dönüş yolculuğunda da birçok gemisini ve ürününü kaybetmesine rağmen yine de bu yatırımından %100 kâr elde etmiştir (Calvert, 2005, s. 63-64).

Hem da Gama'nın hem de Cabral'ın elde ettiği bu kârlar, alınan risk ne kadar fazlaysa kazancın da o kadar yüksek olacağının çok açık bir göstergesidir. Bunun farkında olan Portekiz Kralı Manuel de, Cabral daha Portekiz'e varmadan bir başka denizci olan Juan de Nueva'yı üç gemi, bir karavela ve 400 kişiden oluşan mürettebat ile birlikte Hindistan'a göndermiştir. Ancak Manuel o kadar hızlı davranıyordu ki, neredeyse gemiler Portekiz kıyılarından ayrılır ayrılmaz bir başka filoyu yola çıkarmak için hazırlıklara başlıyordu. Daha de Nueva Hindistan'dan dönmeden bu sefer tecrübeli bir denizci olan da Gama'ya tekrar yola çıkması için hazırlık yapmasını söylemiştir. 1502 yılında 25 gemi ile denizlere yelken açan da Gama, 1524 yılında ise 14 gemi ve 3.000 kişi ile Hindistan'a doğru yola çıkmıştır (Beveridge, 1862, s. 203-205; Calvert, 2005, s. 66-75).

Böylece Portekiz Krallığı 15. yüzyılın sonlarında başlayıp 16. yüzyıl boyunca devam eden bu yolculuklarda, hem tüccarlarını hem de acımasız komutanlarının önderliğindeki binlerce kişiden oluşan ağır silahlarla donatılmış gemilerini arka arkaya Hindistan'a göndermiştir. Hindistan'ın batı kıyısındaki Kalikut, Goa, Koçi, Diu, Daman ve Bombay gibi önemli ticaret merkezlerini ele geçirerek Hint sularında hâkimiyet kuran Portekizliler, diğer taraftan baskı ve zorlama ile Arap tüccarları devre dışı bırakarak Güney Asya'daki baharat ticaretini kontrol altına almışlardır. 16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise Portekiz, biberin dışında Avrupa'da giderek daha fazla tüketildiği için değeri neredeyse üç katına çıkan özellikle hindistan cevizi, tarçın ve zencefil ithalat etmeye başlamıştır (Chandra, 2007, s. 57; Boxer, 1969, s. 61).

Başta baharat olmak üzere Hindistan'dan ithal edilen bu ürünlere Avrupalıların giderek artan talebi, bir liman şehri olan Lizbon'un da önemli bir antrepo haline gelmesine neden olmuştur. Ancak Hindistan'dan Lizbon'a getirilen bu ürünleri Portekizli tüccarların belirlediği fiyattan satın almak zorunda kalan Hollandalı tüccarlar, artık bu tekel fiyatını ödemek istemiyorlardı. Bu sebeple 1592 yılında Amsterdam'da

toplanan Hollanda'nın ileri gelen tüccarları Hindistan ile doğrudan ticaret yapacak bir şirket kurmaya karar verdiler (Panikkar, 1959, s. 46).

Bu doğrultuda 1595 yılında 290.000 Florinlik bir sermaye ile Amsterdam'da kurulan ve 'Uzak Ülkeler Şirketi' anlamına gelen Compagnie van Verre, hiç vakit kaybetmeden dört gemiden oluşan filoyu Doğu Hint Adaları'na yollamıştır. 1597 yılının Ağustos ayında Hollanda'ya geri dönen gemilerin biber, muskat ve muskat kabuğundan elde edilen güzel kokulu baharatlarla dolu olması, yeni şirketlerin kurulması konusunda Hollandalıları cesaretlendirmiş ve başta Amsterdam, Zeeland ve Rotterdam olmak üzere Hollanda'nın birçok şehrinde küçük çaplı şirketler kurulmuştur. 20 Mart 1602 tarihinde ise bu şirketlerin hepsi tek çatı altında toplanarak 6,6 milyon Florinlik bir sermaye ile Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'ni (Vereenigde Oost-Indische Compagnie-VOC) kurmuşlardır (Chouhan, 1985, s. 9-10; Luraghi, 2000, s. 141).

Artık Portekiz'in baharat ticaretindeki tekel gücüne son vermek için Hollanda'nın yapması gereken tek şey Hindistan'a doğru yelken açmaktır. Daha çok savaş ihtimaline göre dizayn edilen Portekiz gemilerinden farklı olarak, finans yönü zaten güçlü bir ülke olan Hollanda'nın yatırımcı tarafını ön plana çıkartan VOC gemileri, nihayet 1605 yılında Hindistan'a ulaşmıştır. Hindistan'ın sadece ticaretine değil aynı zamanda üretimine de ortak olmak isteyen Hollanda bu çerçevede 1606'da Petapuli ve Masulipatnam'da, 1608'de Tirupapaliyur'da, 1610'da Pulicat'ta, 1618'de Surat'ta, 1633'te Hariharpur'da, 1635'te Hugli'de, 1637'de Vengurla'da ve 1647'de Kayakulam'da onlarca fabrika kurmuştur (Prakash, 1998, s. 127-135).

Böylece Hollanda tüm fabrikalarını batıda Malabar kıyısı ile Gucerat'ta, doğuda ise Koromandel kıyısı ile Bengal'de toplamıştır. Bu fabrikalarda üretilen ham ipek, pamuk, biber, baharat, çivit ve güherçile gibi Hindistan'ın en değerli ürünleri VOC'a ait gemilerle Japonya, Çin, Güneydoğu Asya, İran ve Avrupa'ya kadar ulaştırılıyor ve bu sayede Hollanda, Hindistan üzerinden çok büyük kazançlar elde ediyordu. 1608 ile 1690 yılları arasında Koromandel kıyısından toplam 125 milyon Florinlik, 1621-1770 yılları arasında Gucerat'tan 91 milyon Florinlik ihracat yapan VOC'un 1665-1736 yılları arasında Bengal'den yaptığı ihracat miktarı ise yaklaşık olarak 210 milyon Florindir (Prakash, 1998, s. 175-198).

Portekiz'i takip ederek Hindistan'ın tüm bu zenginliklerinden faydalanmak isteyen sadece Hollanda değildir. Nasıl ki Portekiz'in Güney ve Güneydoğu Asya'dan

Avrupa'ya getirdiği ürünlere tekel fiyatı uygulaması Hollanda'yı harekete geçirdiyse, Hollanda'nın da aynı yola başvurması İngiltere'nin benzer bir tepki vermesine neden olmuştur. Compagnie van Verre kurulduktan sonra Avrupa'nın kuzeyindeki baharat ticaretini kontrol altına alan Hollanda'nın 1599 yılında biberin fiyatını üç katına çıkartması, İngiliz tüccarlara doğuya direkt ulaşmaktan başka çare bırakmamıştır. 31 Aralık 1600 tarihinde kurulan İngiliz Doğu Hindistan Şirketi (East India Company-EIC) kurulduktan çok kısa bir süre sonra 24 Ocak 1601 tarihinde ilk yolculuğuna çıkmış ve Sumatra'ya ulaşan bu gemiler 1603 yılının Kasım ayında 500 tona yakın biberle birlikte İngiltere'ye geri dönmüştür. Ancak 17. yüzyılın ilk birkaç yılında Doğu Hint Adaları'na doğru yapılan tüm bu yolculuklardan elde edilen baharat, şirket için çok da tatmin edici bir kâr sağlamamıştır. Bu nedenle EIC, Avrupa ile Doğu Hint Adaları arasında çok da kârlı olmayan baharat ticareti yapmak yerine, alternatif bir yöntem arayışına girmiştir. Hint tekstilleri için Doğu Hint Adaları'nda büyük bir talep olduğunu fark eden şirket temsilcileri, eğer bu ürünleri Bantam ve Maluku Adaları'na getirip satabilirlerse, hem yüksek kârlar elde edecekler hem de çok da kârlı olmayan baharat ticaretini bu kârdan finanse edebileceklerdi (Panikkar, 1959, s. 49-50).

1607 yılında EIC'e ait gemiler Hindistan'ın batısındaki Gucerat'ta yer alan Surat Limanı'na yanaştıklarında bölgenin tekstil ürünleri yönünden zengin olduğunu fark etmişlerdi. 1612 yılında burada bir fabrika kuran İngilizler, Surat'ı aynı zamanda Avrupa'dan Çin'e uzanan ticaret imparatorluklarının en önemli merkezi haline getirmişlerdir. Hindistan'daki kumaşların ucuz, hafif ve kolay yıkanabilir olması ve ayrıca başta pamuklu giysiler olmak üzere Hindistan tekstil ürünlerine yönelik Avrupalıların artan talebi, İngilizlerin Surat'ın dışında yeni fabrikalar kurmalarına neden olmuştur. 1639 yılında Madras'ı, 1668 yılında Bombay'ı ve 1690 yılında Kalküta'yı ele geçiren İngilizler, kurdukları fabrikalar sayesinde hem Avrupa'nın hem de Güneydoğu Asya'nın tekstil ürünleri ihtiyacını karşılamışlardır (Findlay ve O'Rourke, 2007, s. 264-265; Jolly, 2012).

Böylece diğer Avrupa ülkelerinden farklı olarak İngiltere'nin Hindistan'daki ticaretinde aslan payı baharattan ziyade tekstil ürünlerine aittir. 1668-1670 yılları arasında şirkete ait gemilerle Avrupa'ya toplam 360.310 poundluk mal taşınırken, bu malların içerisinde tekstil ürünlerinin payı %56, biberin %25 ve ham ipeğin %0,60'tır. Yaklaşık olarak yüz yıl sonra ise 1758-1760 yılları arasında taşınan malların parasal değeri 2 milyon poundu geçmiştir. Bu dönemde tekstil ürünlerinin payı %54 ile

neredeyse aynı oranda kalırken, biberin payı %4'e düşmüş ve ham ipeğin payı ise %12'ye yükselmiştir. İngiltere şirket aracılığıyla Güneydoğu Asya ve Çin ile de ticaret yapmakla birlikte, 1668-1779 yılları arasında %76 ile %95 arasında değişen oranlarda paya sahip olan Hindistan, İngiltere'nin bu bölgedeki en fazla ticaret yaptığı ülke konumundadır (Prakash, 1998, s. 120-121).

Başta tekstil ürünleri olmak üzere Hint mallarına olan talep o kadar büyüktü ki, 18. yüzyıl boyunca Hindistan ekonomisi büyük ölçüde deniz ticaretine bağımlı hale gelmiştir (Panikkar, 1959, s. 14). 1665-1669 yılları arasında Bengal, Madras ve Bombay'dan EIC aracılığıyla İngiltere'ye 700.000 parça tekstil ürünü ihraç eden Hindistan, bu ihracatını 1705-1709 yılları arasında 1 milyona ve 1755-1759 yılları arasında 2,3 milyona çıkartmıştır. Daha sonra ise Bombay'ın önemini kaybetmesi ile birlikte Surat ön plana çıkmış ve 1771-1774 yılları arasında Bengal, Madras ve Surat'tan İngiltere'ye 3,7 milyon ve 1790-1792 yılları arasında 2,8 milyon parça tekstil ürünü ihraç edilmiştir. Böylece 1665-1759 yılları arasında Bengal, Madras ve Bombay'dan İngiltere'ye toplam 55 milyon parça tekstil ürünü ihraç edilirken, 1771-1792 yılları arasında %77'si Bengal'den olmak üzere İngiltere'ye toplam 17 milyon parça tekstil ürünü ihraç edilmiştir. VOC aracılığıyla Avrupa'ya yapılan ihracat ise EIC'inki kadar yüksek değildir. 1665-1669 yılları arasında VOC'a ait gemilerle Avrupa'ya 635.000 parça tekstil ürünü ihraç eden Hindistan, bu ihracatını 1705-1709 yılları arasında 1,4 milyona ve 1755-1759 yılları arasında 1,6 milyona çıkartmıştır. Böylece Hindistan 1665-1759 yılları arasında VOC aracılığıyla Avrupa'ya toplam 30 milyon parça tekstil ürünü ihraç etmiştir (Broadberry ve Gupta, 2005, s. 34).

Muslin, ince patiskalar, pamuklu patiskalar, ipek kumaşlar ve ipek-pamuk karışımı kumaşlardan oluşan bu tekstillerin içerisinde (Roy, 2019, s. 32) en büyük pay pamuklu ürünlere aittir. Ancak erken dönemlerden itibaren dünyanın en büyük pamuklu tekstil ürünleri üreticisi olan Hindistan, 19. yüzyılın ilk yıllarından itibaren bu konumunu kaybetmeye başlamıştır. Özellikle Sanayi Devrimi'nden sonra İngiltere'de meydana gelen teknolojik gelişmeler ile birlikte üretimde makinelerin kullanılması verimliliği artırırken, Hindistan'daki tekstil sektöründe ise tam anlamıyla bir durgunluk hâkimdir. Birbirinden uzak iki ülkede aynı dönemlerde meydana gelen bu gelişmelerin doğal bir sonucu olarak pamuklu tekstil ürünlerindeki rekabet avantajı Hindistan'dan Lancashire'a kaymış ve artık Hindistan, İngiltere'den pamuklu ürünler ithal etmeye başlamıştır (Broadberry ve Gupta, 2005, s. 2-31).

1790 yılında ürettiği tekstil ürünlerinin %3'ten daha az bir kısmını ihraç etmesine rağmen, dünya tekstil üretiminin ve ihracatının merkezi olan Hindistan'da, 1790-1830 yılları arasında toplam tekstil ürünleri ihracatı üçte iki, pamuklu ürün ihracatı ise üçte bir oranında azalmıştır. 1790-1799 yılları arasında toplam 45 milyon parça pamuklu tekstil ürünleri ihraç eden Hindistan'ın bu ihracatı 1830-1839 yılları arasında 30 milyona, 1840-1849 yılları arasında 26 milyona ve 1850-1859 yılları arasında ise 23 milyona düşmüştür. İhracattaki bu azalmanın en büyük nedeni, 1857 yılında Babür İmparatorluğu'nu yıkarak Hindistan'ı tamamen ele geçiren İngiltere'nin, Sanayi Devrimi sayesinde artık kendi pamuklularını üretmesidir. İhracattaki azalmanın bir diğer nedeni ise 1860'lı yıllarda yaşanan pamuk kıtlığının da etkisiyle azalan üretimin, zaten kalabalık bir ülke olan Hindistan'daki tüketimi karşılamaya yetmemesidir. 1880-1914 yılları arasında Hindistan'daki tekstil üretimi, talebin en fazla yarısını karşılayabilmiş ve geri kalan kısım Lancashire tarafından sağlanmıştır. Erken dönemlerden itibaren işlenmiş ve kullanıma hazır kumaşlar ihraç eden Hindistan, özellikle 19. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren kumaşı ithal edip onun yerine iplik ihraç etmeye başlamıştır. Böylece mamul mal ihraç eden bir ülke olan Hindistan, yüzyıllar içerisinde bu gücünü kaybetmiş ve hammadde ihraç edip mamul mal ithal eden bir ülke haline gelmiştir (Twomey, 2009, s. 39-50).

Hindistan ekonomisindeki bu dönüşüm inanılmaz boyutlardadır. Avrupa'dan pamuk eğirme ve buhar makineleri ithal ederek fabrikalardaki üretim kapasitesini artırmaya çalışan, buhar makinelerinin daha verimli çalışabilmesi için kömür madeni arayan, gemi yapımı konusunda mükemmel kaliteye ulaşan ve onlarca merkezde demir üreten 19. yüzyıl Hindistanı, sahip olduğu tüm bu ekonomik potansiyele rağmen daha önceki hiçbir dönemde görülmeyen yoksulluk problemiyle karşı karşıya kalmıştır. Bunun en çarpıcı kanıtı ise 1876, 1896 ve 1898 yıllarında meydana gelen kıtlıklar nedeniyle 1876-1902 yılları arasında ölen tahmini 12 ila 29 milyon Hindistanlıdır (Parthasarathi, 2011, s. 224-239).

Hindistan'ı ekonomik anlamda bu seviyelere düşüren en önemli faktör ise İngiliz sömürgeciliğidir. Her ne kadar Babür Hindistanı çok zengin bir üretime ve verimli bir ticarete sahip olsa da, İngiltere'de meydana gelen Sanayi Devrimi, Hindistan'ı da etkisi altına almıştır. Makinelerin üretim sistemine dâhil edilmesi, büyük modern sanayinin gelişmesi, yoğun üretime geçilmesi ve üretim masraflarının düşürülmesi sayesinde, İngiltere'den Hindistan'a bol miktarda kaliteli ve ucuz tekstil ürünleri ihraç edilmiştir.

Ayrıca hem buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması hem de 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte İngiltere ve Hindistan arasındaki mesafe iyice kısalmıştır. Böylece Hindistan'dan ucuza iplik satın almaya başlayan İngilizler, bu ipliği İngiltere'ye götürüp işledikten sonra işlenmiş ürünleri tekrar Hindistan'a getirip satarak yerli üretimi neredeyse bitirmişlerdir. Yüz binlerce Hintli üreticinin sadece tarımla uğraşan yoksul işçiler haline gelmelerine neden olan tüm bu gelişmeler Hindistan'ın çöküşünü hızlandırmıştır (Luraghi, 2000, s. 161-162).

Hindistan giderek güç kaybederken, İngilizler sadece ticaret yapmakla kalmıyor aynı zamanda ülkeyi düzenli bir biçimde soymuşlardır. Önceki yüzyıllardan itibaren ihraç ettiği sayısız miktardaki değerli ürünler sayesinde dış ticaret dengesinin hep fazlalık gösterdiği Hindistan'da akıl almaz bir zenginlik toplanmıştır. İngilizler, yarattıkları büyük sanayinin gelişmesini finanse etmekte kullandıkları bu hazineleri kurutmaya kararlıydılar. Kullandıkları yöntem ise çok basitti: Lehlerine gelişen ticaret, egemen ulus karşısında ezilen Hintlileri tüketici bir toplum haline getirmişti ve bu durum, İngiliz tüccarlarının çok zengin olmalarını sağlıyordu. Yani aslında bütün diğer sömürgelerin başına gelen Hindistan'ın da başına gelmiştir. İngiltere'nin modern kapitalist ekonomisiyle Hindistan'ın özellikle tarım ve zanaata dayanan ekonomisi arasındaki çarpışma sonucu, Hint ekonomisi dağılmıştır. Sömürge egemenliğinin en büyük dramı buydu; İngiliz sömürgeciliği giderek Hindistan'ı alçaltan ve durumunu hep kötüye götüren bir felaket olmuştur (Luraghi, 2000, s. 162).

Böylece yüzyıllar boyunca üretim ve dış ticaret sayesinde hem batı hem de doğu yönünde genişleyen Hindistan ekonomisi, ülkenin İngilizlerin kontrolüne geçmesinden sonra eski gücünü kaybetmeye başlamıştır. Her ne kadar 1820-1870 yılları arasında yıllık %0,38 büyüyen safi hasıla, İngiliz hakimiyetinden sonra 1870-1913 döneminde neredeyse yıllık %1 büyüse de, elde edilen toplam çıktının çok büyük bir kısmı İngiltere'nin refahını maksimize etmek için kullanılmıştır. Ayrıca Hindistan ekonomisi rakamsal olarak büyümekle birlikte, dünya ekonomisi içerisindeki payı giderek azalmıştır. Hindistan'ın 1700 yılında 91 milyar dolar olan safi hasılası, 1820 yılında 111 milyar dolara, 1870 yılında 135 milyar dolara ve 1913 yılında 204 milyar dolara yükselmiştir. Ancak 1700 yılında dünyadaki toplam hasılanın %24'üne sahip olan Hindistan'ın bu payı 1820 yılında %16'ya, 1870 yılında %12'ye ve 1913 yılında %7'ye düşmüştür (Maddison, 2006a, s. 261-263).

Benzer bir şekilde Hindistan'ın kişi başına sanayileşme seviyesi ve dünya sanayi üretimindeki payı da azalmıştır. 1750 yılında Avrupa ülkelerinin toplamından daha fazla bir nüfusa sahip olmasına rağmen kişi başı sanayileşme seviyesi açısından benzer bir konumda olan Hindistan ile bu ülkeler arasındaki uçurumun ise 1913 yılında çok net bir şekilde ortaya çıktığı görülmektedir. 1913 yılında Amerika'da 126, İngiltere'de 115, Belçika'da 88 ve Almanya'da 85 olan kişi başına sanayileşme seviyesi, Hindistan'da sadece 2'dir. Hindistan'ın dünya sanayi üretimindeki payına bakıldığında ise 1750 yılında %24,5 olan bu pay, 1913 yılında %1,4'e düşmüştür (Bairoch, 1982, s. 281-296).

Böylece 1500 yılında dünyanın en güçlü ekonomilerinden biri olan Hindistan, 1. Dünya Savaşı'ndan hemen önce eski gücünden çok uzak ve artık sömürge yönetimi altında İngiltere'nin refahı için üretim yapan bir ülke konumundadır.

4.4.3. Japonya'nın Ekonomik Dönüşümü

Çin ve Hindistan'dan sonra Asya'nın en güçlü ekonomilerinden biri olan Japonya, bu gücünü aslında dış ticaretine borçludur. Coğrafi konumundan dolayı denizlere açılmaktan başka bir şansı olmayan Japonya, bu sayede Asya'daki dış ticaret ağının en önemli aktörlerinden biri haline gelmiştir. Tabi bu durumun Avrupalıların dikkatinden kaçması pek mümkün değildir. Özellikle Çin ve Güneydoğu Asya'daki ticari faaliyetlerini hızlandıran Japonya'nın bu kârlı ticaretine ortak olmak isteyen Avrupalılar, Coğrafi Keşifler sayesinde önce Güneydoğu Asya'ya, oradan da Japonya'ya ulaşmışlardır.

Japonya'ya ayak basan ilk Avrupalılar, birçok kere girişimde bulunmalarına rağmen ancak 1543 yılında amaçlarına ulaşan Portekizlilerdir. Daha sonra ise 1587 yılında İspanyollar, 1600 yılında Hollandalılar ve 1613 yılında İngilizler, özellikle gümüş ve bakır gibi değerli madenlere sahip olmak amacıyla Japonya'ya gelmişlerdir. Bu dönemde Japonya ile Çin arasındaki ticaretin her iki ülke tarafından da yasaklandığını ve bu sebeple kaçak gemilerle malların alınıp satıldığını fark eden Avrupalılar, bu iki ülke arasındaki ticarete aracılık etmeye başlamışlardır. Japonya'nın gümüşünü Çin'e; Çin'in ipek, porselen ve altınını ise Japonya'ya taşıyan Avrupalılar, böylece Çin ile Japonya'yı birbirine bağlayan büyük bir ticaret imparatorluğu kurmuşlardır[74] (Kshetry, 2008, s. 33-57; Matsui, 2018, s. 139; Wallace, 2020, s. 208).

[74] Ancak özellikle Portekiz ve İspanya'nın buradaki tek amacı ticaret yapmak değil, aynı zamanda misyonerlik faaliyetlerinde bulunarak Japonya'nın Hristiyanlaşmasını sağlamaktır. Bu amaç

Ayrıca bu dönemde Japonya'nın, Çin'in dışında Güneydoğu Asya ile de ticari bağlantılarını geliştirerek dış ticaret hacmini olabildiğince artırmaya çalıştığı görülmektedir. Böylece Japonya, Çin ve Güneydoğu Asya arasındaki ticaret sayesinde her bölgenin en değerli ürünleri diğer bölgelere ulaşıyor ve bu kârlı ticarete aracılık eden tüccarlar her yıl daha fazla gemiyi daha fazla ürünle doldurmak istiyorlardı. Bu doğrultuda 1604-1635 yılları arasında Japonya'dan Luzon, Siyam *(Tayland)*, Malay, Cochinchina, Annam ve Kamboçya başta olmak üzere Güneydoğu Asya'ya toplam 356 gemi seferi düzenlenirken (Wai-Ming, 2004, s. 214); 1647-1692 yılları arasında ise 1.549'u Çin'den, 755'i ise Güneydoğu Asya limanlarından olmak üzere Japonya'ya toplam 2.304 tane gemi ulaşmıştır (Kang, 2010, s. 128-129).

Bu gemilerle birlikte Japonya'yı dünya ekonomisine bağlayan en önemli faktör ise bu dönemde dünyada en çok talep gören ticari mal olan gümüşün önemli bir kısmının burada üretilmesidir. 16. yüzyılda dünyadaki gümüş üretiminde %30'luk bir paya sahip olan Japonya'nın bu payı, 1543 yılında Potosi'deki zengin gümüş madeninin keşfedilmesi ile birlikte 17. yüzyılda %16'ya düşse de[75], Japonya'nın gümüş üretimi bir önceki yüzyıla göre çok ciddi miktarda artmıştır (Flynn ve Giraldez, 1995, s. 214). 1560-1600 yılları arasında 2.000 ton gümüş üreten Japonya, sonraki kırk yılda *(1600-1640)* bu üretimini yaklaşık olarak 6.000-7.000 ton seviyelerine çıkartmıştır (Frank, 1998, s. 145).

Üretilen bu gümüşün çok büyük bir kısmı ise ihraç edilmiştir. 1604-1645 yılları arasında toplam 2.430 ton gümüş ihraç eden Japonya, 1648-1668 arasında 1.080 ton gümüş ihraç etmiştir. Ancak 17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gümüş üretiminde meydana gelen azalmadan dolayı Tokugawa Şagonluğu'nun 1668 yılında gümüş ihracatını yasaklaması ile birlikte 1669-1672 yılları arasında Japon tüccarlar kaçak gemiler aracılığıyla sadece 40 ton gümüş ihraç edebilmiştir [76] (Von Glahn, 1996, s. 437-443). İhraç edilen bu gümüşlerin en büyük alıcısı ise Çin'dir. 1550-1600 yılları arasında

---

doğrultusunda 1549 yılında Japonya'ya gelen Saint Francis Xavier, vakit kaybetmeden misyonerlik faaliyetlerine başlamış ve bunun sonucunda 1582 yılında Japonya'nın toplam nüfusunun %2'sine karşılık gelen 150 bin kişi Hristiyan olmuştu. 1614 yılına gelindiğinde ise Japonya'daki toplam Hristiyanların sayısı 2 milyona ulaşmıştı (Kshetry, 2008, s. 42-71). Japonya'nın yavaş yavaş Hristiyanlaştığını fark eden ve bu durumdan rahatsız olan Tokugawa Iemitsu, 1637 yılında çıkan Shimabara Ayaklanması'ndan Hristiyanları sorumlu tutarak, sadece ticaretle ilgilenen Hollandalıların dışında tüm yabancıların ülkeyi terk etmesini istemiştir (Yamashita, 2015, s. 59).

[75] 1500-1800 yılları arasında ortalama 150.000 ton ile (Barrett, 1990:237) dünyadaki gümüşün %80'inden fazlası Latin Amerika'da üretiliyordu (Cross, 1983, s. 397).

[76] Son dönemlerde meydana gelen bu azalmaya rağmen 17. yüzyılın geneli ele alındığında gümüş, Japonya'nın toplam ihracatının %50'sini oluşturuyordu (Kang, 2010, s. 127).

Japonya'dan 1.400 ton, 1606-1665 yılları arasında ise 3.460 ton gümüş ithal eden Çin, ihracat yasağından etkilenerek 1666-1700 arasında sadece 500 ton gümüş ithal edebilmiştir (Von Glahn, 1996, s. 439-444).

1668 yılındaki ihracat yasağı ile birlikte Japon gümüşünün Asya'ya doğru akışında meydana gelen azalma, Japonya'nın bir başka önemli madeni olan bakırın Asya'da altın çağını yaşamasına neden olmuştur. Aslında bakır erken dönemlerden itibaren Japonya'da üretilen önemli bir maden olmakla birlikte, 1668 yılında 5.400 ton ve 1700 yılında 5.340 ton ile 17. yüzyılın sonlarına doğru üretimi en üst seviyeye ulaşmış ve böylece Japonya'nın en değerli ürünü haline gelmiştir. İlerleyen yıllarda ise bakır üretimi azalarak 1711 yılında 3.840 tona, 1760 yılında 2.400 tona ve 1842 yılında 1.800 tona düşmüştür (Shimada, 2010, s. 25-28).

Aslında bakır, Asya'da sadece Japonya'da değil aynı zamanda Çin, Hindistan ve İran'da da üretiliyordu. Ancak Çin'in ürettiğinden daha fazla bakıra ihtiyacının olması, Hindistan'da üretimin giderek azalması, İran'da ise 18. yüzyılın sonlarına kadar uluslararası ticarete dâhil olabilecek önemli bir üretimin olmaması, bu dönemde Japonya'yı, Asya'nın en büyük bakır ihracatçısı yapmıştır (Glamann, 1981, s. 167). Böylece Japonya 1683-1686 yılları arasında 11.094 ton, 1696-1699 yılları arasında 20.118 ton ve 1711-1714 yılları arasında toplam 10.878 ton bakır ihraç etmiştir (Nagase-Reimer, 2016, s. 28-30).

Başta Çin ve Hindistan olmak üzere Kore'den Orta Doğu'ya kadar uzanan Asya bölgesinin neredeyse tamamına ulaşan Japon bakırı, tıpkı gümüşte olduğu gibi Çin ve Hollanda'ya ait gemilerle taşınmıştır. Çinli tüccarlar gemilerine yükledikleri Japon bakırının çok büyük bir kısmını direkt Çin'e, kalan kısmını ise Güneydoğu Asya'ya götürmüşlerdir. 1641 yılında Japon yetkililer tarafından bakır ticareti konusunda izin verilen VOC ise Japonya, Güney Asya ve Avrupa arasındaki bu ticarete aracılık etmiştir (Shimada, 2010, s. 25-27).

Böylece dış ticaret ağını Çin ve Güneydoğu Asya'nın neredeyse her limanına kadar genişleten Japonya; özellikle ipek, pamuk, şeker, baharat, ilaç ve silah ithal ederken, dış ticaretini dengelemek amacıyla ilk olarak gümüş, daha sonra ise gümüş ihracatının yasaklanması ile birlikte bakır ihraç etmiştir (Gunn, 2018, s. 73; Kang, 2010, s. 127). Hatta Tokugawa Şagonluğu döneminde *(1603-1868)* gümüş ve bakır madenlerinde o kadar yoğun bir şekilde üretim yapılmıştı ki, bu sayede Japonya bölgede

ve belki de dünyada başlıca parasal güç haline gelmiştir (Cartier, 1969; Aktaran Flyyn ve Giraldez, 1996, s. 56).

Ancak geleneksel olarak dışa kapalı bir ülke olan Japonya özellikle gümüş ve bakır ticareti sayesinde dış dünya ile bağlantı kurmakla birlikte, aslında bu bağlantı son derece sınırlıdır. Çünkü Portekizlilerin ülkeye girmesine izin verdikten sonra misyonerlik faaliyetleri yapmalarından ders alan Japon yetkililer, yaklaşık 250 yıl süren Tokugawa Şagonluğu döneminde bazı istisnalar dışında geleneksel politikalarına devam etmişlerdir. Bu politikaların ülkenin kendi iç dinamiklerini harekete geçirme konusunda olumlu bir etkisi olsa da, Japonya özellikle sanayi üretiminde, ekonomik gelişmede ve silah teknolojisinde Avrupalı devletlerin gerisinde kalmıştır. Bu durumun farkında olan dönemin güçlü ülkeleri gözlerini Japonya'ya diktiklerinde, Japonya'nın siyasi, askerî ve ekonomik gücü bu ülkelerle mücadele edebilecek düzeyde değildir. Ayrıca bölgenin diğer bir kapalı ülkesi olan Çin'in 1842 yılındaki Afyon Savaşı'nda İngiltere'ye yenilmesi, Japonya konusunda Batılı ülkeleri cesaretlendirmiştir. Sonuçta Japon limanları gönüllü olarak dünya ticaretine açılmadığı takdirde, Avrupalı devletler bunu silah zoruyla yapma konusunda kararlı görünüyorlardı (Küçükkalay, 2014, s. 370).

Bu doğrultuda harekete geçen ilk devlet Amerika olmuştur. 1853 yılında dört büyük savaş gemisiyle Tokyo Körfezi'ne zorla giren Tuğamiral Mathew Perry, 31 Mart 1854 tarihinde Kanagawa Antlaşması'nı imzalayarak Amerikan gemilerinin Hakodate ve Shimoda limanlarında serbestçe ticaret yapabilmelerini sağlamıştır (Jones, 2009, s. 192). Daha sonra ise 1854-1856 yılları arasında İngiltere, Fransa, Rusya ve Hollanda ile yapılan antlaşmalar neticesinde Japonya'nın Kanagawa, Nagasaki, Niigata, Kobe, Tokyo ve Osaka limanları da uluslararası ticarete açılmıştır (James, 2011). Böylece bir tarım ülkesi olan Japonya, *'uzun ve barışçıl bir uyku dönemi'*nden sonra gelişmiş teknoloji ve sanayi gücüne sahip olan ülkeler tarafından kuşatılmıştır. Şüphesiz ki bu durum, Japonya için büyük bir şok etkisi yaratmıştır (Ohno, 2006, s. 43).

1858 yılına gelindiğinde ise Batılı ülkelerle imzalanan bu 'eşit olmayan antlaşmalar (unequal treaties)' Japonya'yı kapalı bir ülke haline getiren ve yaklaşık olarak 250 yıl süren izolasyon dönemi politikalarını sona erdirmiştir. Ayrıca bu antlaşmalar sonucunda istemeyerek de olsa gümrük vergilerinde %5 gibi çok düşük bir oran belirleyen Japonya, yabancı gemilerin kendi limanlarını ticari olarak ele geçirmesine izin vermiştir (Cameron, 1993, s. 271).

Gümrük vergilerinin düşük düzeyde tutulmasının doğal bir sonucu olarak 1859-1867 yılları arasındaki dokuz yılda dış ticaret dengesi tersine dönmüştür. 1859 yılında Japonya'nın ihracatı 891 bin dolarken, 1865 yılında 18 milyon dolara yükselmiş, ancak 1867 yılında 12 milyon dolara düşmüştür. İthalat ise sürekli artmıştır. 1859 yılında 603 bin dolar olan Japonya'nın ithalatı, 1865 yılında 8 milyon dolara ve 1867 yılında 22 milyon dolara çıkmıştır. Böylece 1859 yılında dış ticaret fazlası veren bir ülke olan Japonya, her geçen yıl daha fazla yabancı geminin limanlarına gelmesi ile birlikte 1867 yılında yaklaşık olarak 10 milyon dolar dış ticaret açığı vermiştir (Baba ve Tatemoto, 1998, s. 5).

Aslında bu dış ticaret açığı basit bir ekonomik veri olmaktan ziyade, Japonya'nın mevcut şartlarda Avrupalılarla baş edemeyeceğinin çok açık bir göstergesidir. Eğer Japonya bu geri kalmışlığı kabul etmek istemiyorsa, mutlaka bir değişim sürecine girmeliydi. 1867 yılında tahta geçen Tokugawa Yoshinobu, Japonya'nın geleneksel politikaları ile bu dönüşümü gerçekleştiremeyeceğini anladığı için kısa bir süre sonra istifa etmiş ve böylece Japonya için yeni bir dönem *(Meiji Restorasyonu)* başlamıştır.

İmparator Matsuhito *(Meiji)*'nun tahta geçmesi ile başlayan ve modern Japonya'nın doğuşu olarak adlandırılan bu yeni dönemde *(1868-1912)*, eski feodal sistem kaldırılıp yerine Fransa'dan oldukça merkezî bir bürokratik sistem getirilmiş, Prusya tarzı bir ordu ve İngiltere'dekine benzer bir donanma kurulmuş ve başta Amerika olmak üzere birçok ülkeden endüstriyel ve finansal yöntemler ithal edilmiştir. Bunun dışında genç ve zeki Japonlar politika, askeriye, endüstriyel teknoloji, ticaret ve finans gibi alanlarda eğitim görmeleri amacıyla yurt dışına gönderilmiştir (Cameron, 1993, s. 272).

Tüm bu gelişmeler aslında Meiji hükümetinin çok açık ve kararlı bir hedefinin olduğunu göstermektedir: Hızlı bir şekilde Batılılaşma ve Japonya'nın modernizasyonu. Bunun için öncelikli olarak Batı'nın bir sömürgesi olmaktan kurtulması gereken Japonya'nın daha sonraki en büyük hedefi ise medeniyetin her alanında Batı'ya yetişmek, yani mümkün olan en kısa sürede 'birinci sınıf bir ulus' olmaktır (Ohno, 2006, s. 43). Bunu başarmak için 'Japon ruhu ile Batı ilmi *(wakon yosai)*' harmanlanmış (Koizumi, 2002, s. 30) ve 'üretimi artırmak ve özel sektörü teşvik etmek *(shokusan kōgyō)*' hükümetin temel politikası olarak belirlenmiştir (Honda, 1997, s. 260).

Bu doğrultuda ilk etapta tekstil gibi hafif sanayi yatırımlarına ağırlık veren Japonya'nın ekonomik kalkınmasında üç sektörün ön plana çıktığı görülmektedir; ipek sanayisi, pamuk sanayisi ve makine sanayisi. Makine sanayisinde genel olarak dışa bağımlı bir ülke olan Japonya'nın, Batı'dan üç farklı şekilde teknoloji ithal ettiği görülmektedir; yabancı uzmanların yüksek maaş karşılığında Japonya'ya davet edilmesi,[77] Japon mühendislerin eğitim amacıyla yurtdışına gönderilmesi ve yabancı makinelerin önce satın alınıp,[78] daha sonra Japonya'nın ihtiyaçlarına göre dizayn edilmesi (Ohno, 2006, s. 62-72). Böylece hem yerli ve yabancı uzmanların bizzat fabrikalarda görevlendirilmesi hem de ithal edilen makinelerin çok kısa bir süre içerisinde üretim sistemine dâhil edilmesi, diğer sektörleri de olumlu yönde etkilemiştir.

Japon limanlarının uluslararası ticarete açılması ile birlikte ham ipeğe olan talep artmış (Ohno, 2006, s. 72) ve bu talebi karşılayabilmek amacıyla daha önce el makaraları ile yapılan üretimin yerini Batı'dan ithal edilen makineler almıştır. 19. yüzyılın sonlarına doğru 27 farklı bölgede faaliyette bulunan 700'den fazla modern ipek fabrikası sayesinde (Inkster, 2001, s. 31) 1868 yılında yaklaşık olarak 1.000 ton olan üretim miktarı, 1893 yılında 10 milyon tona ve 1. Dünya Savaşı'ndan hemen önce 30 milyon tona yükselmiştir (Cameron, 1993, s. 273). Böylece üretimi her geçen gün artan ham ipek, Japonya'nın en önemli ihraç ürünü haline gelmiştir (Ohno, 2006, s. 74). 1883-1887 yılları arasında yıllık ortalama 17,7 milyon Yen olan ham ipek ihracatı, 1893-1897 arasında 50 milyon Yen'e, 1903-1907 arasında 92,5 milyon Yen'e ve 1913-1917 arasında 206,8 milyon Yen'e yükselmiştir (Crawcour, 2008, s. 424).

Pamukta ise durum biraz farklıdır. Çünkü pamukta dışa bağımlı bir ülke olan Japonya, ipekten farklı olarak daha fazla ihracat yapmak için değil, bu bağımlılığı azaltmak amacıyla pamuk sanayisinde makineleşmeye büyük önem vermiştir. Meiji döneminin ilk yıllarında pamuklu kumaş üretiminde girdi olarak kullanılmak üzere giderek artan miktarlarda pamuk ipliğinin ithal edilmesi Japon yetkilileri tedirgin etmiştir. Bunun üzerine kendi ipliğini üretmek için hemen harekete geçen Japonya, 1883 yılında Osaka İplik Fabrikası'nı *(Osaka Spinning Company)* kurarak (Ohno, 2006, s. 75-76) İngiltere'den 10 adet iplik makinesi ithal etmiştir (Ohno, 2013, s. 162).

---

[77] 1870-1890 yılları arasında Japonya'da toplam 18.733 yabancı uzman işe başlamıştır (Howe, 1999, s. 258).

[78] 1878-1882 yılları arasında toplam 1,2 milyon Yen tutarında makine ithal edilirken, sanayileşmenin hızlanması ile birlikte 1908-1912 yılları arasında bu miktar 37,3 milyon Yen'e yükselmiştir (Ohno, 2013, s. 163).

Böylece Japonya, sanayinin gelişmesi ile birlikte özellikle Hindistan'dan ham pamuk ithal edip, pamuk ipliği ve pamuklu tekstil ürünleri ihraç eden bir ülke haline gelmiştir. 1893 yılında 210 ton civarında pamuk ipliği ihraç eden Japonya, yeni fabrikaların da açılması ile birlikte 1896 yılında ihracatını 28.000 tona ve 1899 yılında 68.000 tona yükseltmiştir (Miyamoto, 1989, s. 130). Demir ve çelik üretimi, gemi yapımı ve askerî teçhizat gibi ağır sanayilerde ise Japonya hâlâ ilkel bir teknolojiye sahiptir. Meiji döneminin ilk yıllarından itibaren daha çok önem verilen hafif sanayiler Japonya'nın ekonomik gelişimine katkı sağlamakla birlikte, eğer ki Japonya, Batı'yı yakalamak istiyorsa mutlaka ağır sanayi yatırımı yapmalıdır. (Crawcour, 2008, s. 428).

Aslında Japonya'da uzun yıllardan beri demir ve çelik üretimi yapılmakla birlikte, emek yoğun yöntemlerle gerçekleştirilen küçük ölçekli bu üretim, ülkenin ihtiyaçlarını karşılamak için yeterli değildir. Bu nedenle Japonya demiryolu, köprü, gemi ve cephane için gerekli olan demir ve çeliği ithal etmiştir. 1888-1893 yılları arasında yıllık ortalama 35.000 ton demir ve çelik ithal eden Japonya, 1894-1895 Japon-Çin Savaşı'nda askerî harcamaların dört kat artması ve demiryolu yapımı için daha fazla demir ve çeliğe ihtiyaç duyulmasıyla 1898-1900 yılları arasındaki ithalatını yıllık ortalama 182.000 tona çıkartmıştır.[79] Aynı dönemlerde Japonya'nın üretim miktarı ise sadece 2.000 ton kadardır (Crawcour, 2008, s. 429).

Gerek ithalat gerekse de yerli üretim sonucunda elde edilen bu demir ve çeliğin önemli bir kısmı ise demiryolu yapımında kullanılmıştır. 1854 yılında Japonya'ya gelen Commodore Perry, Yokohama yakınlarında basit bir demiryolu hattı kurmuştur. Bu hat sayesinde demiryolu kullanımının ulaşım maliyetlerini azaltarak taşımacılıkta büyük bir dönüşüm başlatabileceğini fark eden Japonlar, 1869 yılında Tokyo ile Yokohama'yı demiryoluyla birbirine bağlamaya karar vermiş ve 29 km uzunluğundaki bu ilk hat 7 Mayıs 1872 tarihinde kullanıma açılmıştır. İlerleyen yıllarda ise demiryolu yapımı hızlı bir şekilde devam ederek 1881 yılında 222 km, 1890 yılında 2.733 km ve 1900 yılında 6.204 km uzunluğa ulaşmıştır. Böylece ülkenin her tarafını sarmaya başlayan bu demiryolları sayesinde her yıl daha fazla insan ve yük taşınmaya başlanmıştır. 7 Mayıs'ta açılan ilk demir yolu hattında 31 Aralık'a kadar 495.000 yolcu ve 500 ton yük taşınırken, 1890 yılında 23 milyon yolcu ve 1,5 milyon ton yük, 1901 yılında ise 111 milyon yolcu ve 14,5 milyon ton yük taşınmıştır (Ike, 1955, s. 218-228).

[79] David G. Wittner, Japonya'nın demir ve çelik ithalatı konusunda farklı rakamlar vermektedir. Buna göre Japonya 1874 yılında yaklaşık olarak 12.000 ton, 1888 yılında 109.000 ton, 1894 yılında 127.000 ton ve 1900 yılında 277.000 ton demir ve çelik ithal etmiştir (2008, s. 117).

Demir ve çeliğin dışında madencilik sektöründe Japonya'nın önem verdiği diğer bir ağır sanayi yatırımları ise kömür ve petrol üretimidir. Özellikle buhar gücünü kullanan yeni fabrikalarda, demir ve çeliğin işlenmesinde ve tuz sanayisinde ortaya çıkan enerji/ısı ihtiyacının karşılanmasında kullanılan kömür, kullanım alanının giderek genişlemesi ile birlikte daha çok üretilmeye başlanmıştır. 1877-1884 yılları arasında yıllık ortalama 800.000 ton kömür üretilirken, bu miktar 1885-1894 yılları arasında 2,8 milyon tona yükselmiştir. Sanayileşmenin hızlanması ile birlikte 1894 yılından sonra kömür üretimi artarak 1895-1904 yılları arasında yıllık ortalama 8,8 milyon tona ve 1914 yılında ise 25 milyon tona yükselmiştir (Allen, 1981, s. 82-83).

İlkel yöntemlerle üretilen petrol ise özellikle 1888 yılında Japon Petrol Şirketi'nin *(Japan Oil Company)* kurulmasından sonra hızlı bir şekilde gelişmeye başlayan diğer önemli bir sanayi koludur. İlerleyen yıllarda son teknolojilerin de kullanılması ile birlikte yeni bir arıtma tesisi kurulmuş ve bu sayede Japonya'nın ham petrol üretimi 1887 yılında 33.000 varilden, 1893 yılında 100.000 varilin ve 1903 yılında 1,25 milyon varilin üzerine çıkmıştır (Allen, 1981, s. 84).

Böylece Tokugawa Şagonluğu döneminde genel olarak dış dünyaya kapalı bir tarım toplumu olan Japonya, Meiji Restorasyonu ile birlikte hem yabancı devletlerle daha yakın ilişkiler kurmuş hem de tarım ağırlıklı ekonomi anlayışını terk ederek sanayileşmeye daha çok önem vermeye başlamıştır. Bu doğrultuda yeni fabrikaların kurulması, bu fabrikalarda daha fazla yerli ve yabancı uzmanların istihdam edilmesi ve üretimde ilkel yöntemler yerine makinelerin kullanılması ülke refahına olumlu katkı sağlayarak Japonya'yı ekonomik anlamda ileriye taşımıştır.

1600 yılında yaklaşık olarak 19 milyonluk nüfusa ve 10 milyar dolarlık safi hasılaya sahip olan Japonya'da kişi başına düşen gelir miktarı ise 520 dolardır. Ancak Tokugawa Şagonluğu boyunca ilkel yöntemlerle yapılan üretimin ve zaman zaman sınırlandırılan, hatta bazı ülkelerle yasaklanan dış ticaretin de etkisiyle bu dönemde sınırlı bir ekonomik büyüme gerçekleşmiştir. Aradan 270 yıl geçmesine rağmen 1870 yılına gelindiğinde Japonya'nın nüfusu 34 milyona, safi hasılası 25 milyar dolara ve kişi başına geliri 737 dolara çıkmıştır. Meiji döneminde ise Japonya, sanayileşmeye ve güçlü ülkelerin baskısıyla da olsa dış ticarete daha çok önem vermiştir. Bunların da etkisiyle 1913 yılına kadar geçen 43 yıllık süre zarfında nüfusunu 52 milyona, safi hasılasını 72 milyar dolara ve kişi başına düşen gelirini ise 1.387 dolara yükseltmiştir (Maddison, 2006a, s. 241-264).

Böylece 1. Dünya Savaşı'na kadar olan dönemde meydana gelen tüm bu gelişmeler bir arada ele alındığında özellikle Meiji Restorasyonu ile birlikte Japonya'nın sanayileşmeye hız vererek ekonomik anlamda yeni bir döneme girdiği çok açık bir şekilde görülmektedir. Ancak Japonya'nın birçok alanda hâlâ eksikleri bulunmaktadır. Mesela pek çok sektörde önemli bir girdi olarak kullanılan demir ve çelik üretimi yetersizdir ve Japonya, ihtiyaç duyduğu savaş gemisini kendi imkânlarıyla üretemediği için başka ülkelerden satın almak zorunda kalmıştır. Bunun dışında sermaye sıkıntısı çektiği için yabancı ülkelerden sürekli borç almış ve bu nedenle de altyapıya, sanayiye ve askerî teknolojiye yeterli miktarda yatırım yapamamıştır. Batılı olmayıp da kendi sanayi devrimini gerçekleştiren tek ülke olsa da, özellikle ekonomi ve sanayi anlamında hâlâ Amerika, İngiltere ve Almanya'nın oldukça gerisindedir (Kennedy, 1988, s. 207-208).

BÖLÜM V

DÜNYA EKONOMİSİNDE YAKIN DÖNEM DÖNÜŞÜMLER VE GELECEK

20. yüzyılın ilk yarısı, arka arkaya yaşanan ve dünya ekonomisini derinden etkileyen üç büyük olaya tanık olmuştur. 1 Dünya Savaşı ile başlayıp, Büyük Buhran ile devam eden ve 2. Dünya Savaşı ile tam anlamıyla sarsılan dünya ekonomisindeki bu otuz yıl boyunca; üretim, yatırım ve dış ticaret azalmış ve böylece gelişmiş ülkeler bile çok ciddi borç yükü altına girmiştir. Bu dönemde özellikle İngiltere, Almanya ve Fransa gibi Avrupa'nın sanayileşmiş ülkeleri artık sıradan birer ekonomi haline gelirken, dünya ekonomisinin merkezi Atlantik'in doğusundan batısına kaymıştır. 18. yüzyılın son çeyreğinde bağımsızlığını kazanan ve hızlı bir şekilde sanayileşmeye ağırlık veren Amerika, iki dünya savaşı ve Büyük Buhran nedeniyle ekonomik anlamda zor günler geçiren diğer ülkelerin aksine bu süreçten güçlenerek çıkmıştır. Bu nedenle 20. yüzyılın ikinci yarısında neredeyse tamamen Amerika'nın dizayn ettiği yeni bir dünya ekonomisi ortaya çıkmıştır.

21. yüzyıla gelindiğinde ise dünya ekonomisinde söz sahibi olmak isteyen ülkelerin bu amaç doğrultusunda daha çok teknoloji yatırımlarına ağırlık verdiği görülmektedir. Ülkelerin birbirlerine karşı önemli bir silah olarak kullandıkları teknoloji alanındaki en büyük rekabet ise Amerika ile başta Çin olmak üzere Asya ülkeleri arasında yaşanmaktadır. Bu mücadele günümüzde yoğun bir şekilde devam ederken, ilerleyen yıllarda Çin ve Hindistan'ın, dünyanın en güçlü ekonomileri olarak Amerika'nın yerini alacağı tahmin edilmektedir.

Özellikle son yirmi yılda yaptığı yatırımlar sayesinde başta enerji ve savunma sanayisi gibi dışa bağımlılık oranının yüksek olduğu sektörlerde yerlilik oranını giderek artıran Türkiye ise bölgenin güçlü ekonomilerinden biri haline gelmiştir. Ancak dünya ekonomisinde daha fazla söz sahibi olmak isteyen Türkiye'nin mevcut konjonktürde bu hedefinden uzak olduğu görülmektedir.

5.1. 20. Yüzyıldan 21. Yüzyıla Dünya Ekonomisi

1914-1945 yılları arasında meydana gelen dünya savaşları ve Büyük Buhran, bu otuz yıllık dönemde dünya ekonomisini en çok etkileyen olaylardır. Bu dönemde üretim ve dış ticaretin azalmasından fazlasıyla etkilenen ülkeler, üretimlerini artırarak azalan

dünya ticaretini yeniden canlandırmak amacıyla bölgesel veya küresel antlaşmalar imzalanmışlardır. Böylece savaşların ve Büyük Buhran'ın ekonomik etkilerinden yavaş yavaş kurtulmaya başlayan gelişmiş ülkeler, diğer taraftan Üçüncü Sanayi Devrimi ile birlikte teknoloji yatırımlarını da hızlandırmışlardır. 21. yüzyıla gelindiğinde ise artık teknoloji, dünya ekonomisine yön veren en önemli faktörlerden biri haline gelmiştir.

5.1.1. Güç ve Ekonomi Dengeleri: 1. Dünya Savaşı ve Devamı

1792-1815 yılları arasında Avrupa'yı etkisi altına alan ve 3,5 milyondan fazla insanın hayatını kaybetmesine neden olan Napolyon Savaşları'ndan sonra 19. yüzyılın sonlarına doğru oldukça huzurlu bir döneme giren Avrupa ülkeleri, yine de ortaya çıkabilecek tehlikelere karşı temkinli olmayı ihmal etmemiş ve hızlı bir şekilde kutuplaşmaya başlamışlardır. Bu doğrultuda Doğu Avrupa'nın kontrolünü ele geçirmek amacıyla 1873 yılında Almanya, Avusturya-Macaristan ve Rusya arasında ittifak kurulmuştur. Ancak Avusturya-Macaristan ile Rusya arasında Balkanlar üzerinde yaşanan çıkar çatışmasında Almanya'nın Avusturya-Macaristan'ın yanında yer alması, Rusya'nın bu ittifaktan ayrılmasına neden olmuştur. Bunun üzerine Rusya'nın yerine İtalya'nın dâhil edilmesi ile birlikte 1882 yılında Üçlü İttifak kurulmuş olsa da, İtalya 1. Dünya Savaşı'ndan önce tarafsızlığını ilan etmiştir. Rusya ise 1894 yılında Fransa ile işbirliği yapmış ve İngiltere'nin de katılması ile birlikte 1907 yılında Üçlü İtilaf cephesi oluşturulmuştur (Harreld, 2016, s. 237).

Böylece 1850 yılına kadar her ülke kendi sınırları içerisinde kalırsa barışçıl bir kıta yaratabileceklerine inanan Avrupalılar, çok geçmeden bu düşüncenin yanlış olduğunu ve Avrupa'da ortaya çıkan ulus devletler sisteminin aslında işbirliğine değil rekabete yol açtığını anlamışlardı. Çılgın bir milliyetçilik ve emperyalist genişleme çağında sömürgeler ve ticaret üzerindeki rekabet artmış ve bir dünya savaşını ateşlemek sadece bir suikastçının mermisine kalmıştır. 28 Haziran 1914 tarihinde Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun veliaht prensi Arşidük Francis Ferdinand ve eşi Sofia, Saraybosna'yı ziyaretleri esnasında Gavrilo Princip adında bir Sırp milliyetçisi tarafından öldürülmüştür. Bu suikasta Sırbistan hükümetinin dâhil olup olmadığından bir türlü emin olamayan Avusturya-Macaristan İmparatorluğu sonunda 28 Temmuz'da Sırbistan'a savaş ilan etmiştir. Sırbistan'ı destekleme kararı alan Rusya'nın Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'na, Almanya'nın Rusya ve Fransa'ya ve İngiltere'nin de

Almanya'ya savaş ilan etmesi ile birlikte Avrupa'nın büyük güçlerinin tamamı 4 Ağustos 1914 tarihinde bu savaşa dâhil olmuştur (Spielvogel, 2006, s. 422-425).

Ancak bu savaş sadece Avrupalı devletlerle sınırlı kalmamış ve Asya, Afrika ve Amerika'ya kadar neredeyse her yere sıçrayarak dünyanın büyük bir çoğunluğunu etkisi altına almıştır. Savaş başladıktan çok kısa bir süre sonra Fransa ve İngiltere'nin sömürgeleri, Sırbistan, Liberya, Japonya ve sömürgeleri İtilaf Devletleri'ne katılmışlardır. 1915-1916 yıllarında İtalya ve sömürgeleri, Portekiz ve sömürgeleri ve Romanya; 1917-1918 yıllarında ise ABD, Orta Amerika'daki bazı ülkeler, Brezilya, Yunanistan, Tayland ve Çin'in de İtilaf Devletleri'ne katılması ile birlikte çok geniş bir koalisyon kurulmuştur. İttifak Devletleri ise savaşın ilerleyen aylarında Osmanlı İmparatorluğu'nu ve 1915 yılında Bulgaristan'ı kendi saflarına çekmişlerdir[80] (Broadberry ve Harrison, 2005, s. 6-10).

İki koalisyonu oluşturan büyük güçlerin Tablo 8'deki 1913 yılına ait nüfus, GSYH ve kişi başı GSYH değerleri incelendiğinde, savaş başlamadan önce en azından kâğıt üstünde güçlü olan tarafın İtilaf Devletleri olduğu görülmektedir.

Tablo 8

Büyük Güçlerin Nüfus, GSYH ve Kişi Başı GSYH Değerleri, 1913

Ülkeler	**Nüfus (Milyon)**	**GSYH (Milyar $)**	**Kişi Başı GSYH ($)**
1) İtilaf Devletleri	*259*	*622,8*	*2.405*
Rusya	173,2	257,7	1.488
Fransa	39,8	138,7	3.485
Birleşik Krallık	46	226,4	4.921
Dünyadaki Payı	%14	%23	-
2) İttifak Devletleri	*117,6*	*344,8*	*2.932*
Almanya	67	244,3	3.648
Avusturya-Macaristan	50,6	100,5	1.986
Dünyadaki Payı	%7	%13	-

Kaynak: Broadberry ve Harrison, 2005, s. 7-10.

259 milyonluk nüfusa ve 622,8 milyar dolarlık safi hasılaya sahip olan İtilaf Devletleri dünya nüfusunun %14'üne ve dünyadaki toplam safi hasılanın %23'üne sahipken; 117,6 milyonluk nüfusa ve 344,8 milyar dolarlık safi hasılaya sahip olan İttifak Devletleri için bu oranlar sırasıyla %7 ve %13'tür. Büyük güçlerin kişi başına

[80] Osmanlı İmparatorluğu'na 616 milyon mark, Bulgaristan'a ise 1 milyar mark değerinde savaş malzemeleri veren Almanya, karşılığında bu ülkelerden cevher, yün, pamuk, deri, buğday, tütün ve çeşitli yiyecekler temin etmiştir (Hardach, 1977, s. 75).

düşen GSYH değerleri ele alındığında ise safi hasıla olarak İttifak Devletleri'nin neredeyse iki katı bir büyüklüğe sahip olan İtilaf Devletleri'nin toplam nüfusunun ise iki katından daha fazla olması nedeniyle İttifak Devletleri'nde kişi başına düşen gelir miktarı ortalama olarak İtilaf Devletleri'nden yüksektir. Ancak bununla birlikte iki koalisyonun en güçlü iki ekonomisi karşılaştırıldığında İngiltere'de kişi başına düşen gelir miktarı 4.921 dolarken, Almanya'da ise 3.648 dolardır.

Savaşın her iki tarafındaki büyük güçlerin ordu ve donanma güçlerine bakıldığında da benzer bir farkın olduğu görülmektedir. 1914 yılında İngiltere, Fransa ve Rusya toplam 2,8 milyon askerî personele sahipken; Almanya ve Avusturya-Macaristan'da bu sayı toplam 1,3 milyondur. Ülkelerin sahip olduğu savaş gemilerinin taşıma kapasiteleri ele alındığında ise özellikle 2,7 milyon ton kapasiteye sahip İngiltere'ye ait savaş gemileri bu dönemde okyanuslarda adeta rakipsizdir. İngiltere'nin dışında Fransa 900.000 ton, Rusya 679.000 ton, Almanya 1,3 milyon ton ve Avusturya-Macaristan 372.000 ton kapasiteli savaş gemilerine sahiptir (Wright, 1942, s. 670-671).

Savaş başlamadan hemen önce her iki koalisyona ait yukarıdaki bilgiler genel olarak ele alındığında bir taraf daha güçlü görünmekle birlikte, iki koalisyon arasındaki esas fark Tablo 9'da yer alan sanayi verimliliğine ilişkin değerler incelendiğinde ortaya çıkmaktadır.

Tablo 9

Büyük Güçlerin Sanayi-Teknoloji Açısından Karşılaştırılması, 1913

	Almanya	**Avusturya-Macaristan**	**İttifak Devletleri (TOPLAM)**	**İngiltere**	**Fransa**	**Rusya**	**İtilaf Devletleri (TOPLAM)**
Çelik Üretimleri (Milyon ton olarak)	17,6	2,6	20,2	7,7	4,6	4,8	17,1
Enerji Tüketimleri (Milyon metrik ton kömür karşılığı)	187	49,4	236,4	195	62,5	54	311,5
Toplam Sanayi Potansiyelleri (B.K. 1900=100)	138	40,7	178,4	127	57,3	76,6	261,1
Dünya İmalat Sanayi Üretim Payları	%14,8	%4,4	%19,2	%13,6	%6,1	%8,2	%27,9

Kaynak: Kennedy, 1988, s. 200-202.

Sanayileşme ile birlikte ön plana çıkan sektörlerden biri olan çelik üretimi ülkelerin özellikle askerî güçlerinin önemli bir simgesi olarak kabul edilmektedir. 1913

yılında 17,6 milyon ton ile Almanya, tek başına İtilaf Devletleri'nden daha fazla çelik üretmektedir. Ancak bir ülkenin sanayileşmesini gösteren en iyi faktör aslında doğalgaz, kömür, petrol ve hidroelektrik gibi modern enerji üretim biçimlerini kullanarak yaptığı enerji tüketimidir. Çünkü ortaya çıkan bu enerji tüketimi hem ülkenin sahip olduğu teknik kapasitenin hem de genel ekonomik büyüme eğiliminin bir göstergesidir. 1913 yılında İngiltere 195 milyon, Fransa 62,5 milyon, Rusya 54 milyon, Almanya 187 milyon ve Avusturya-Macaristan 49,4 milyon metrik ton kömüre eşdeğer enerji tüketmiştir. Bu enerji tüketimleri ise büyük güçlerin dünya sanayi üretimindeki paylarını etkilemiştir. 1913 yılında dünyadaki toplam sanayi üretiminde İngiltere'nin payı %13.6, Fransa'nın %6.1, Rusya'nın %8.2, Almanya'nın %14.8 ve Avusturya-Macaristan'ın %4,4'tür (Kennedy, 1988, s. 200-202).

Avusturya-Macaristan, Osmanlı İmparatorluğu ve Bulgaristan'a kıyasla ekonomik, askerî ve sanayi anlamında çok daha ileri bir seviyede bulunan Almanya, İttifak Devletleri'nin en güçlü ortağıdır. Özellikle son yıllarda gerçekleştirdiği sanayi hamleleriyle İngiltere ve Fransa'yı geriden bırakan Almanya, zaten parçalanmış olan dünyanın yeniden bölüşülmesi ve bu yeni düzende daha çok sömürgeye sahip olabilmek için 1. Dünya Savaşı'nı adeta bir fırsat olarak değerlendiriyordu. Bu doğrultuda yeni teknolojik silahlarla donatılmış ordusuna son derece güvenen Almanya, Schlieffen Planı çerçevesinde önce Batı cephesinde Fransa'yı altı hafta gibi çok kısa bir süre içerisinde saf dışı bırakıp, daha sonra tüm gücü ile Rusya'ya saldırmayı planlıyordu. Denizlerde ise İngiltere'ye kıyasla daha zayıf bir donanma gücüne sahip olan Almanya, tüm denizyolu bağlantılarını keserek ihtiyaçlarının büyük bir çoğunluğunu sömürgelerden sağlayan İngiltere'yi kendi topraklarına hapsetmek istiyordu.

Savaş, Almanya'nın planladığı gibi kısa süre içerisinde bitmese de 1917 yılına gelindiğinde Rusya çökmüş, Fransa gücünü yitirmiş ve İngiltere ise Alman denizaltılarının karşı ablukası altına girmiştir. Londra ve Paris'teki devlet adamları yoğun bir şekilde bir uzlaşma imkânı bulmaya çalışırlarken, zaferin eşiğine gelmiş gibi görünen Almanya için Amerika'nın savaşa girmesi ile birlikte işler bir anda tersine dönmüştür (Kennedy, 1988, s. 269).

4 Şubat 1915 tarihinde Almanya, İngiltere kıyıları ile Manş Denizi'ni bir savaş bölgesi ilan etmiştir. Bu bölgede seyahat eden ticaret gemilerinin saldırı riskiyle karşı karşıya kalacaklarını açıklayan Almanya'nın bu politikası, Amerika'nın 1. Dünya Savaşı'na girmesinde etkili olan diğer tüm faktörlerden daha önemlidir. 28 Mart 1915

tarihinde Falaba isimli bir İngiliz gemisi Alman denizaltıları tarafından batırılmış ve Leon C. Thrasher isimli bir Amerikan vatandaşı ölmüştür. Ancak doğrudan Amerika'yı hedef alan ilk saldırı bu değildir. New York'tan yola çıkan ve 1150 yolcu ile birlikte ağırlıklı olarak savaş malzemeleri taşıyan Lusitania isimli bir İngiliz gemisinin 7 Mayıs'ta batırılması sonucunda 128 Amerikan vatandaşı ölmüştür. 10 Şubat 1916 tarihinde ise Sussex isimli silahsız bir ticaret gemisi Alman denizaltıları tarafından batırılmış ve bu saldırıda herhangi bir Amerikan vatandaşının ölmemesine rağmen, ABD Başkanı Wilson yine de bu saldırıyı kınamıştır (Taylor, 2009, s. 10-15).

1917 yılına gelindiğinde ise Ocak ve Nisan ayları arasında arka arkaya yaşanan olaylar, tarafsızlığını kaybeden ABD'nin 1. Dünya Savaşı'na girmesine neden olmuştur. 26 Şubat'ta Almanya Dışişleri Bakanı Arthur Zimmermann tarafından Meksika hükümetine çekilen bir telgrafın kopyasını ele geçiren İngiltere, bunu hemen Wilson'a göndermiştir. Telgrafta, Amerika'ya savaş ilan etmesi karşılığında Teksas, New Mexico ve Arizona'nın Meksika'ya verileceği yazıyordu. Lusitania'nın batırılmasından sonra Almanya'ya karşı ikinci büyük tepkinin ortaya çıkmasına neden olan bu telgrafın üstüne bir de 12-21 Mart tarihleri arasında sekiz Amerikan gemisinin batırılması, Amerika'ya savaşa girmekten başka çare bırakmamıştır (Taylor, 2009, s. 18).

İlk aylardan itibaren savaşa birçok ülke katılmakla birlikte 6 Nisan 1917 tarihinde savaşa giren Amerika, 1. Dünya Savaşı'nın kaderini değiştiren ülke olarak ön plana çıkmıştır. 1913 yılında sahip olduğu 512 milyar dolarlık safi hasıla ile dünyadaki toplam çıktının neredeyse %20'sini tek başına üreten Amerika (Broadberry ve Harrison, 2005, s. 7) 31,8 milyon ton çelik üretimi, 541 milyon metrik ton kömüre eşdeğer enerji tüketimi ve dünya sanayi üretimindeki %32'lik payı ile adeta rakipsiz bir ülke konumundadır. Amerika'nın savaşa girmesi ile birlikte iyice güçlenen İtilaf Devletleri, İttifak Devletleri'ne kıyasla çelik üretiminde 2, enerji tüketiminde 3,4 ve toplam sanayi potansiyeli ile dünya sanayi üretiminde ise 2,7 kat üstünlüğe sahiptir (Kennedy, 1988, s. 200-202).

Tüm bu ekonomik ve sanayi gücünün dışında Amerika'yı diğer ülkelerden farklı kılan bir diğer özellik ise Alman denizaltıları tarafından ayda yüz binlerce tonajlık ticaret gemilerinin batırıldığı bir dönemde, bir ay gibi çok kısa bir süre içerisinde onlarca ticaret gemisi yapma potansiyelidir. 1. Dünya Savaşı boyunca İngiltere'nin 7,6 milyon ton, Fransa'nın 916.000 ton, İtalya'nın 760.000 ton, Amerika'nın 340.000 ton ve Rusya'nın 183.000 ton ağırlığında mal taşıyan yüzlerce ticaret gemisi Alman

denizaltıları tarafından batırılmıştır. Batırılan bu ticaret gemilerinin yenileri ise çok büyük oranda İngiltere ve Amerika tarafından yapılıyordu. 1914-1918 yılları arasında İngiltere 5,8 milyon ton kapasiteli 2.261 tane gemi inşa ederken, Amerika ise 4,9 milyon ton kapasiteli 1.644 tane gemi inşa etmiştir. Ancak 1915-1918 yılları arasında İngiltere'nin yaptığı gemilerden daha fazlasının Alman denizaltıları tarafından batırıldığı göz önünde bulundurulursa, İngiltere ve diğer müttefiklerinin en büyük gemi tedarikçisinin Amerika olduğu görülmektedir (Salter, 1921, s. 355-361).

Böylece Amerika'nın savaşa girmesi ile birlikte 1. Dünya Savaşı'nın ikinci perdesi başlamıştır. Rusya'nın yavaş yavaş güç kaybetmeye başladığı bir dönemde Amerika'nın savaşa dâhil olması İtilaf Devletleri'ni güçlendirse de, Rusya'nın 1918 yılı Mart ayında savaştan çekilmek zorunda kalması Almanya'yı cesaretlendirmiştir. Ancak Almanlar son bir çaba ile Paris'e doğru ilerleseler de 140.000 Amerikan askeri ile desteklenmiş Fransız ordusu, karşı saldırıya geçerek 18 Temmuz'da Almanları yenmiştir. Daha sonra ise kıtaya bir milyon Amerikan askerinin getirilmesi üzerine İtilaf Devletleri, Almanya'ya doğru hızlı bir şekilde ilerlemeye başlamışlardır. Bunun üzerine 29 Eylül'de Alman General Ludendorff savaşı kaybettiklerini bildirmiş ve nihayet Almanya, 11 Kasım 1918 tarihinde ateşkes ilan etmiştir. Bu ateşkes ile 8-9 milyon insanın ölümüne ve 22 milyon insanın yaralanmasına neden olan 1. Dünya Savaşı sona ermiştir (Spielvogel, 2009, s. 795).

Savaşın siyasi sonuçları bir kenara bırakılırsa ekonomik sonuçları son derece çarpıcıdır. Savaş boyunca bazı ülkelerin tarım ve sanayi üretimleri azalmış, bazı ülkelerin ise özellikle savaş sanayisine yönelik üretimleri artmıştır. 1913-1918 yılları arasında Almanya'da tarımsal üretim %40, sanayi üretimi %43 azalırken (Ritschl, 2005, s. 46) Fransa'da tarımsal üretim %25, sanayi üretimi %50 azalmıştır (Hautcoeur, 2005, s. 171). Askerî ihtiyaçları ön planda tutarak savaş meydanında gerekli olan tank, ağır silahlar, havan, tüfek ve makineli tüfek üretimine ağırlık veren İngiltere ve Rusya'da ise tarım ve sanayi üretiminin bir kısmı azalırken diğer kısmı savaş boyunca ülkenin ihtiyaçlarını karşılayacak derecede artmamıştır (Broadberry ve Howlett, 2005, s. 212; Gatrell, 2005, s. 242). Ülkeden ülkeye değişen bu üretim miktarları özellikle savaş boyunca dışa olan bağımlılığının önemli bir göstergesidir. Üretim miktarlarıyla bağlantılı olarak savaş döneminde ülkelerin dış ticaret dengesi Tablo 10'da gösterilmiştir.

Tablo 10

Beş Büyük Ülkenin Dış Ticaret Dengesi, 1914-1918

		1914	**1915**	**1916**	**1917**	**1918**
FRANSA (Milyar Frank)	İhracat	4,9	3,9	6,2	6,0	4,7
	İthalat	6,4	11,0	20,6	27,6	22,3
	Denge	-1,5	-7,1	-14,4	-21,6	-17,6
İNGİLTERE (Milyon Pound)	İhracat	431	385	506	527	501
	İthalat	601	753	851	994	1285
	Denge	-170	-368	-345	-467	-784
İTALYA (Milyar Lire)	İhracat	2,2	2,5	3,1	3,3	3,3
	İthalat	2,9	4,7	8,4	14,0	16,0
	Denge	-0,7	-2,2	-5,3	-10,7	-12,7
RUSYA (Milyar Ruble)	İhracat	1,0	0,4	0,6	0,5	-
	İthalat	1,1	1,1	2,8	2,0	-
	Denge	-0,1	-0,7	-2,2	-1,5	-
ALMANYA (Milyar Mark)	İhracat	7,4	3,1	3,8	3,5	4,7
	İthalat	8,5	7,1	8,4	7,1	7,1
	Denge	-1,1	-4,0	-4,6	-3,6	-2,4

Kaynak: Hardach, 1977, s. 143; Ritschl, 2005, s. 50.

Tablo 10'a göre 1914-1918 yılları arasında İngiltere ve İtalya'nın hem ihracatı hem de ithalatı artmıştır. Ancak %16 ve %50 oranında artan ihracatın, %114 ve %450 oranında artan ithalatı karşılama oranı giderek azaldığı için her iki ülke de sürekli artan miktarlarda dış ticaret açığı vermiştir. Fransa ve Rusya'da ise ihracat azalıp, ithalatın arttığı görülmektedir. 1914-1918 yılları arasında Fransa'da ihracat %4 azalıp, ithalat %250 artarken, Rusya'da ise 1914-1917 yılları arasında ihracat %50 azalmış ve ithalat %82 artmıştır. Almanya'da ise durum biraz farklıdır. Burada hem ihracat hem de ithalat azalmakla birlikte ihracattaki düşüş yüzdesi ithalattan çok daha fazla olduğu için dış ticaret negatif görünümlüdür.[81]

Üretimin azalması ve buna bağlı olarak ithalatın artmasıyla ortaya çıkan dış ticaret açıklarının dışında ülkeleri ekonomik anlamda zorlayan bir diğer konu ise savaş boyunca yapılan harcamalardır. 1914-1919 yılları arasında 19,9 milyar doları

[81] Bu ülkelerin en önemli tedarikçisi ise Amerika'dır. Savaş başladığında resesyonda olan Amerikan ekonomisi, Avrupalıların gıda maddeleri ve savaş malzemelerine olan aşırı talepleri sayesinde ihracat patlaması yaşamıştır (Rockoff, 2005, s. 311). Savaşın ilk günlerinden itibaren Amerikan mallarına olan talepleri sürekli artan İtilaf Devletleri, 1 Nisan 1917 tarihine kadar 7 milyar dolarlık mal satın almışlardır. Amerika'nın savaşa girmesi ile birlikte artan bu ticaret, savaş sonuna kadar toplam 10,3 milyar dolara ulaşmıştır. Ancak sadece ticari mal değil aynı zamanda nakit para da satan Amerika, savaşta olduğu dönem boyunca İtilaf Devletleri'ne toplam 7,1 milyar dolarlık kredi vermiştir (Hardach, 1977, s. 147). Böylece Amerika ekonomik anlamda zor günler geçiren müttefiklerine hem kredi vererek kendi mallarını satın almalarını sağlamış, hem de bu sayede faiz geliri elde etmiştir.

Almanya'ya, 4,7 milyar doları Avusturya-Macaristan'a ve 100.000 doları Osmanlı İmparatorluğu ve Bulgaristan'a ait olmak üzere İttifak Devletleri toplam 24,7 milyar dolar harcamıştır. İtilaf Devletleri'nde ise bu miktar iki katından daha fazladır. İngiltere 23 milyar dolar, ABD 17,1 milyar dolar, Fransa 9,3 milyar dolar, Rusya 5,4 milyar dolar ve İtalya 3,2 milyar dolar olmak üzere İtilaf Devletleri toplam 57,7 milyar dolar harcamıştır (Hardach, 1977, s. 153).

Savaşın ülke ekonomilerine getirdiği toplam net maliyetler ise çok daha çarpıcı boyutlardadır. İngiltere'ye 35 milyar dolar, Fransa'ya 24 milyar dolar, Rusya'ya 23 milyar dolar, İtalya'ya 12 milyar dolar ve Amerika'ya 23 milyar dolar olmak üzere 1. Dünya Savaşı'nın İtilaf Devletleri'ne olan maliyeti 126 milyar dolardır. İttifak Devletleri'nin maliyeti ise bunun yarısı kadardır. 38 milyar doları Almanya'ya, 21 milyar doları Avusturya-Macaristan'a, 2 milyar doları ise Osmanlı İmparatorluğu ve Bulgaristan'a ait olmak üzere 1. Dünya Savaşı'nın İttifak Devletleri'ne olan maliyet 61 milyar dolardır. Ancak savaşın gerçek maliyetinin ortaya çıkartılabilmesi için bu doğrudan maliyetlerin dışında ilk etapta dikkat edilmeyen dolaylı maliyetlerin de hesaplanması gerekmektedir. Savaşta ölen insanlar, toprak kayıpları, gemi ve kargo taşımacılığında ortaya çıkan zararlar, üretimde meydana gelen azalma ve savaş sırasında yapılan yardımlardan oluşan dolaylı maliyetler 151 milyar dolar civarındadır. Böylece 187 milyar doları doğrudan ve 151 milyar doları da dolaylı maliyetlerden oluşmak üzere 1. Dünya Savaşı'nın tüm ülkelere olan toplam maliyeti 338 milyar dolardır (Broadberry ve Harrison, 2005, s. 23-24).

1. Dünya Savaşı nedeniyle ortaya çıkan bu maliyetlerin ülkelerin gelirleri ile kıyaslandığında azımsanmayacak bir büyüklüğe sahip olması, bu maliyetleri kendi bütçelerinden karşılaması mümkün olmayan ülkeler için borçlanmaktan başka çare bırakmamıştır. Savaş sonrasında Amerika, İngiltere ve Fransa en büyük kreditörler olarak ön plana çıkarken, aynı zamanda İngiltere sadece Amerika'dan, Fransa ise Amerika ve İngiltere'den borç almıştır. Savaş bittikten sonra İngiltere, Amerika'dan 3,7 milyar dolar borç alırken, Fransa ise Amerika'dan 1,9 milyar dolar ve İngiltere'den 2,4 milyar dolar borç almıştır. Rusya 2,4 milyar doları İngiltere'den olmak üzere toplam 3,6 milyar dolar borçlanırken, İtalya ise %97'si Amerika ve İngiltere'ye %3'ü Fransa'ya olmak üzere toplam 2,9 milyar dolar borçlanmıştır[82] (Hardach, 1977, s. 148).

[82] John Maynard Keynes bu miktarları sterlin cinsinden vermektedir. Buna göre İngiltere, Amerika'dan 842 milyon sterlin borç alırken, Fransa ise Amerika'dan 550 milyon sterlin ve İngiltere'den 508 milyon

Ancak bu ülkeler sadece savaş sonrasında ortaya çıkan toplam maliyetler için değil, aynı zamanda savaş dönemindeki bütçe açıklarını finanse etmek için de borçlanmak zorunda kalmışlardı. Beş yıllık dönemde beş büyük ülkenin borç miktarlarında meydana gelen artışlar Tablo 11'de gösterilmiştir.

Tablo 11

Ülkelerin Ulusal Para Birimi Cinsinden Borçları, 1914-1919 (Milyon)

	Almanya (Mark)	**Britanya (Sterlin)**	**Fransa (Frank)**	**İtalya (Liret)**	**ABD (Dolar)**
1914	22.043	650	32.800	15.719	1.338
1915	34.323	1.098	40.008	18.707	1.344
1916	57.477	2.124	58.465	26.146	1.225
1917	87.119	4.025	82.504	38.449	2.976
1918	125.523	5.802	114.200	59.518	12.244
1919	179.050	7.280	171.353	79.348	25.482
1914-1919 Artış (%)	%812	%1.120	%522	%505	%1.904

Kaynak: Ferguson, 2015b, s. 390.

Katlanmak zorunda oldukları savaş maliyetleri ile gelirlerin azalıp harcamaların artmasından dolayı ortaya çıkan bütçe açıklarını finanse etmek için borçlanma yoluna giden beş büyük ülkenin yerel para birimi cinsinden borç miktarlarında meydana gelen değişimin çok ciddi boyutlarda olduğu görülmektedir. Buna göre 1914-1919 yılları arasında Fransa ve İtalya'nın borçları %500 civarında artarken, Almanya'da bu oran %812'dir. Savaştan önce dünyanın en güçlü ekonomilerinden biri olarak gösterilen İngiltere'nin borcu %1.120 ve savaştan sonraki dönemde dünyanın en güçlü ekonomilerinden biri olma yolunda ilerleyen Amerika'nın borcu ise neredeyse %2.000 artmıştır.

Böylece savaş her iki tarafa da ağır ekonomik şartlar getirmekle birlikte kaybeden tarafta yer alan Almanya'yı bekleyen iki büyük tehlike vardır; borçlar ve tazminatlar. 18 Ocak 1919 tarihinde başlayan Paris Barış Konferansı'ndan sonra 28 Haziran'da imzalanan Versay Antlaşması'nın 231. maddesine göre İtilaf Devletleri'nin savaş boyunca uğradığı zararların tamamı Almanya ve müttefikleri tarafından tazmin edilecektir. Her ne kadar bu madde uyarınca müttefikleri de zarardan sorumlu tutulsa da, burada asıl amaç borcun tamamen Almanya'dan tahsil edilmesidir. Uzun süren pazarlıklar sonucunda Tazminat Komisyonu yıllık 2,5 milyar marklık taksitler halinde

sterlin borç almıştır. Rusya 568 milyon sterlini İngiltere'den olmak üzere toplam 766 milyon sterlin borç alırken, İtalya'nın borçlandığı miktar ise toplam 827 milyon sterlindir (1919, s. 118).

olmak üzere Almanya'nın toplam 132 milyar mark[83] (33 milyar dolar) tazminat ödemesine karar vermiştir. 1921 yılında ilk taksiti ödeyen Almanya, 1922 yılında ortaya çıkan finansal kriz nedeniyle daha fazla tazminat ödeyemeyeceğini açıklamıştır. Bunun üzerine, Almanya'nın en önemli sanayi merkezi olan Ruhr Vadisi'ni işgal etmek için asker gönderen Fransa ve Belçika hükümetleri, buradaki madenleri ve fabrikaları çalıştırarak tazminatın geri kalan kısmını bu şekilde almayı planlamışlardır (Spielvogel, 2006, s. 464).

Fransa ve Belçika'nın bu işgalini şiddetli bir şekilde protesto eden Alman hükümeti, askerî gücü olmadığı için bölgedeki işçileri grev konusunda örgütleyerek pasif bir direniş politikası benimsemiştir. Ancak fabrikada üretim yapmak yerine Fransa'nın işgaline direnmek için greve gönderilen işçilerin maaşlarını ödemekte zorlanan hükümet, son çare olarak para basmıştır. Bu ise savaş sonunda Almanya'da ortaya çıkan enflasyon sorununun hiperenflasyona dönüşmesine ve Alman markının her geçen gün değer kaybetmesine neden olmuştur. 1914 yılında 1 dolar 4,2 marka eşitken, 1919 yılında 9 marka, 1922 yılında 500 marka, 1923 yılının Ocak ayında 18.000 marka, Haziran ayında 350.000 marka, Ağustos ayında 5 milyon marka ve Kasım ayının sonunda 4,2 trilyon marka eşit hale gelmiştir. Mevcut şartlarda Almanya'nın savaş tazminatını ödeyebilmesi imkânsız olduğu için, 1924 yılı Ağustos ayında yeni bir komisyon kurularak, Amerikan bankacı ve aynı zamanda komisyon başkanı olan Charles Dawes'in adıyla anılan Dawes Planı devreye sokulmuştur. Bu plana göre hem toplam tazminat miktarı düşürülmüş, hem Almanya'nın ekonomik gücüne göre yeni bir ödeme planı hazırlanmış, hem de Amerika, İngiltere ve Fransa'dan sağlanan kaynaklarla Almanya'ya toplam 200 milyon dolarlık ek kredi verilmiştir. Arka arkaya atılan bu adımlar sayesinde yaklaşık beş yıllık bir toparlanma dönemine giren Alman ekonomisi, 1929 yılına gelindiğinde ise yeni bir çıkmaza sürüklenmiştir (Spielvogel, 2006, s. 465).

Tazminatların ekonomiye getirdiği ağır yük nedeniyle 1929 yılında ödeme güçlüğü çekmeye başlayan Almanya'ya yardımcı olmak amacıyla yeni bir komisyon kurulmuştur. Dawes Komisyonu'nun üyelerinden olan Owen D. Young başkanlığında kurulan bu yeni komisyon, tazminatlar konusunu son kez karara bağlamak üzere toplanmıştır. 7 Haziran 1929 tarihinde Paris'te imzalanan Young Planı'na göre anapara

[83] Almanya'nın milli gelirinin iki katından daha fazla olan bu 132 milyar markın (Cameron, 1993, s. 353) %52'si Fransa'ya, %22'si İngiltere'ye, %10'u İtalya'ya, %8'i Belçika'ya, %0,75'i Portekiz'e, %0,75'i Japonya'ya ve kalan %6,5'i ise diğer ülkelere aittir (Sullo ve Wyatt, 2014).

ve faizden oluşan borcun toplam miktarı 26 milyar dolara düşürülmüş ve Almanya'nın bu borcu 1988 yılına kadar 59 senede ödemesine karar verilmiştir (Goldberg, 2003, s. 76).

Ancak dört büyük ülke arasında gerçekleşen bu para trafiğinin tıkanmaması için özellikle Almanya'nın savaş tazminatları ile almış olduğu kredileri zamanında ödemesi gerekiyordu. Çünkü Almanya'dan tazminat ve kredi geliri olan Fransa ve İngiltere, aynı zamanda Amerika'ya borçlu iki ülkedir. Kamu ve özel sektörden sağladığı kaynaklarla İtilaf Devletleri'ne yaklaşık olarak 10 milyar dolar kredi veren Amerika ise Fransa ve İngiltere'nin bu borçların silinmesi yönündeki taleplerine aldırmadan mümkün olan en kısa sürede bu alacaklarını tahsil etmek istiyordu (Harreld, 2016, s. 252-253). Çünkü Amerikalı yatırımcılar binlerce kilometre uzaktaki ülkelere kredi vererek faiz geliri elde etmek yerine, çok daha kârlı görünen borsaya yatırım yaparak daha fazla para kazanmak istiyorlardı.

Minimum fiziksel çaba harcayarak hızlı bir şekilde zengin olmak isteyen Amerikalılar için 1920'lerde yükselişe geçen borsa, bu dönemlerde çok kârlı görünen bir yatırım aracıdır. 1924'ün son altı ayında, tahvillerin fiyatları yükselmeye başlamış ve bu artış 1925 boyunca da sürmüştür. 1926 yılında biraz gerileme görülse de 1927 yılı istekli bir yükselişle başlamış ve 577 milyon hisse işlem görmüştür. 1928 yılında ise New York Borsası'nda işlem gören hisse sayısı yeni bir rekor kırarak toplam 920 milyona ulaşmıştır. Bunun dışında bankalar ile müşteriler arasındaki fon aktarımına aracılık eden acentelerin kredi hacmi 1920'lerin başında 1-1,5 milyar dolar civarındayken, 1926 yılında 2,5 milyar dolara ve 1927 yılında 3,5 milyar dolara yükselmiştir. 1928 yılının başlarında biraz düşüş yaşansa da 1 Haziran'da 4 milyar dolara ve yılsonunda 6 milyar dolara ulaşmıştır (Galbraith, 2013, s. 17-34).

Ancak 1929 yılının sonbaharında bunalıma giren Amerikan ekonomisi, 24 Ekim Perşembe günü (Kara Perşembe), tarihin 1929 Krizi olarak tanımladığı günlerden ilkini yaşamıştır. Bu kriz nedeniyle 13 Kasım 1929 tarihinde 224 seviyesinde olan borsa, sürekli değer kaybederek 1932 yılının Temmuz ayında 58'e ve Nisan ayında ise 20'nin altına inmiştir. Borsa balonunun patlamasıyla ortaya çıkan bu krizi diğer tüm krizlerden ayıran en önemli özellik ise en kötünün giderek kötüleşmeye devam etmesidir. Bir gün her şeyin sonu gibi görünen bir şeyin, ertesi gün aslında henüz bir başlangıç olduğu görülüyordu. Nasıl ki 24 Ekim, 1929 krizi için bir başlangıçsa, 1929 krizi de sonraki on

yıl boyunca Amerikan ekonomisini etkisi altına alacak olan Büyük Buhran için sadece bir başlangıçtır (Galbraith, 2013, s. 103-177).

Hiş şüphesiz ki 20. yüzyılın en önemli makroekonomik olayı olan Büyük Buhran'ın (Rockoff, 1998, s. 81), 1929 yılı Ağustos ayı ile 1933 yılı Mart ayları arasındaki daralma bölümü, ABD ekonomisinin o zamana kadar yaşadığı konjonktürel dalgalanmaların içinde temel ekonomik göstergelerde en çok bozulmanın görüldüğü dönem olmuştur. Fiyatlar ve reel milli gelir yaklaşık olarak üçte bir azalmış, sanayi üretimi %50'den fazla düşmüş ve işsizlik oranı, ekonominin durma noktasına geldiği 1933 yılında %25'e yükselmiştir. Böylece daha önceki yıllarda ABD ekonomisinde ortaya çıkan konjonktürel dalgalanmalarla kıyaslandığında, temel ekonomik göstergelerde en çok düşüşün yaşandığı bu dönemde ekonominin toparlanması da uzun sürmüş ve 1929 yılındaki milli gelir düzeyi 2. Dünya Savaşı'nın da etkisiyle ancak 1940'ta yakalanabilmiştir (Öz, 2009, s. 10).

Ekonominin mevcut şartlarda toparlanabilmesi mümkün olmadığı için ilk olarak korumacı politikalara yönelen Amerika'nın bu hamlesi, Büyük Buhran'ın Avrupa ülkelerine de sıçrayarak etkilerinin tüm dünyada hissedilmesine neden olmuştur. Amerika'dan sonra Avrupa ülkelerinde de benzer bir şekilde artan korumacılık eğilimleri nedeniyle 1913-1921 yılları arasında %40 azalan dünya ticareti, 1929 yılından krizin en dip noktaya ulaştığı 1932 yılı Mart ayına kadar %66 azalmıştır.[84] Bu ise ihracata fazlasıyla bağımlı olan birtakım Amerikan sanayilerini adeta durma noktasına getirmiştir. 1922 yılında 200 milyon dolar civarında olan buğday ihracatı, %97,5 oranında azalarak 1932 yılında 5 milyon dolara düşmüştür. 1929 yılında 541 milyon dolar olan otomobil ihracatı ise 1932 yılında 76 milyon dolara gerilemiştir. Tüm bunlar Amerika'nın dünya dış ticareti içerisindeki payını da etkilemiş ve 1929 yılında %13,8 olan bu pay, 1932 yılında %10'un altına düşmüştür. Benzer bir düşüş sanayi üretiminde de görülmüş ve Amerika'daki sanayi üretimi 1932 yılında dibe vururken, Büyük Buhran'dan en çok etkilenen ülkelerden biri olan Almanya'da %40, Fransa'da %25 ve İngiltere'de %10 azalmıştır. Ülkelerin sanayi üretimlerinin azalması dünya sanayi üretimindeki paylarının da değişmesine neden olmuş ve Amerika ve Almanya'nın payı azalırken, sanayi üretimi azalmakla birlikte oransal anlamda Amerika ve Almanya'dan daha az düşüş yaşayan İngiltere ve Fransa'nın payı ise artmıştır. 1929-

[84] Sadece sanayileşmiş ülkeler dikkate alınırsa dünya ticaretinin %30 azaldığı tahmin edilmektedir (Madsen, 2001, s. 848).

1932 yılları arasında Amerika'nın dünya sanayi üretimindeki payı %43,3'ten %31,8'e, Almanya'nın %11,1'den %10,6'ya düşerken; İngiltere'nin payı %9,4'ten %10,9'a ve Fransa'nın %6,6'dan %6,9'a yükselmişti (Kennedy, 1988:329-330; Öz, 2009, s. 11-19).

Üretim, dış ticaret ve milli gelirleri azalan sanayileşmiş ülkelerde artan bir şey varsa o da şüphesiz işsizlik rakamlarıdır. Tamamen Büyük Buhran'ın etkisi altında kalan Amerika'da firmaların krizi atlatmak amacıyla yaptıkları ilk hamle işçi çıkartmak olmuş ve 1933 yılında 12 milyondan daha fazla insan işsiz kalmıştır. Savaş sonrası ile kıyaslandığında 1924-1929 yılları arasında bir refah dönemi yaşayan Almanya'da Büyük Buhran'ın da etkisiyle 1930 yılı Mart ayında 3 milyon olan işsiz sayısı, 1931 yılında 4,35 milyona ve 1932 yılının ilk aylarında 6 milyona yükselmiştir. İngiltere'de ise özellikle kömür, çelik ve tekstil sanayilerinde üretimin azalması ile birlikte 1932 yılında her dört İngilizden biri işten çıkartılmıştır (Spielvogel, 2006, s. 467-480).

Bu şartlar altında 1938 yılına gelindiğinde altı büyük ekonominin 1928 yılından sonraki on yıllık dönemde sanayi güçlerindeki değişim Tablo 12'de gösterilmektedir.

Tablo 12

Altı Büyük Ekonominin Sanayi Güçlerindeki Değişim, 1928-1938

	Amerika	**İngiltere**	**Almanya**	**Fransa**	**Rusya**	**İtalya**
1) 1928 Yılı						
Çelik Üretimleri (Milyon ton olarak)	41,3	7,4	11,3	9,4	5,7	1,7
Enerji Tüketimleri (Milyon metrik ton kömür karşılığı)	762	184	177	97,5	65	24
Toplam Sanayi Potansiyelleri (B.K. 1900=100)	533	135	158	82	72	37
Dünya İmalat Sanayi Üretim Payları	39,3	9,9	11,6	6,0	5,3	2,7
2) 1938 Yılı						
Çelik Üretimleri (Milyon ton olarak)	28,8	10,5	23,2	6,1	18,0	2,3
Enerji Tüketimleri (Milyon metrik ton kömür karşılığı)	697	196	228	84	177	27,8
Toplam Sanayi Potansiyelleri (B.K. 1900=100)	528	181	214	74	152	46
Dünya İmalat Sanayi Üretim Payları	31,4	10,7	12,7	4,4	9,0	2,8

Kaynak: Kennedy, 1988, s. 200-202.

1928 yılında dünyanın en gelişmiş sanayi ülkesi olan Amerika, Büyük Buhran'ın da etkisiyle ciddi anlamda güç kaybetmekle birlikte, 1938 yılında hâlâ dünya

ekonomisinin merkezî gücü konumundadır. Fransa aradan geçen on yıllık dönemde biraz da olsa güç kaybederken, İngiltere ve İtalya yavaş yavaş toparlanmaya başlamıştır. Tabloda en çok dikkat çeken ülkeler ise 1. Dünya Savaşı'nın kaybedeni Almanya ile savaştan çekilmek zorunda kalan Rusya'dır. Savaştan sonra tazminat ve kredi borçlarını ödeyebilmek için çok hızlı bir şekilde sanayi üretimine ağırlık veren Almanya, Büyük Buhran döneminde zaman zaman güç kaybetse de, bir bütün halinde bakıldığında bu süreçten güçlenerek çıkan ülkelerden biridir. Rusya ise diğer gelişmiş ülkelere kıyasla geç sayılabilecek bir tarihte sanayileşmeye başlamasına rağmen 19. yüzyılın sonları ile 20. yüzyılın başlarında yakaladığı ivme sayesinde 1928-1938 yılları arasında oransal anlamda en çok gelişen ekonomi olarak ön plana çıkmıştır.

Ancak savaş ve buhran dönemlerinde arka arkaya yaşanan ekonomik problemlerle baş edebilmek amacıyla tam kapasite ile çalışan bu sanayileşmiş ülkeler, savaşsız geçen yirmi yılın ardından kendilerini yeni bir savaşın içerisinde bulmuşlardır. Üstelik bu savaş, birincisinden çok daha kanlı ve ekonomik anlamda çok daha yıkıcı olacaktır.

5.1.2. Dünya Ekonomisinin Köklü Değişimi: 2. Dünya Savaşı ve Devamı

1. Dünya Savaşı ve ardından yaşanan Büyük Buhran nedeniyle içe kapanan Amerika, İngiltere ve Fransa yeni bir savaş düşüncesinden uzak bir şekilde bu kriz dönemini minimum hasarla atlatabilmek amacıyla kendi ekonomi politikalarını üretmeye çalışıyorlardı. Mevcut ekonomik şartlarla bu krizle baş etmesi mümkün olmayan Japonya, Almanya ve İtalya ise tam tersine saldırgan politikalarla kendi sınırları dışında yeni kaynak arayışına girmişlerdi. 300 yıllık izolasyon döneminin ardından 1900 yılında Asya'nın en güçlü sanayi ülkesi haline gelen Japonya, aynı zamanda demir, kömür, petrol ve kauçuk gibi önemli hammaddeler yönünden dışa bağımlı bir ülkeydi. 1. Dünya Savaşı'ndan sonra Uzakdoğu'daki Alman sömürgelerini ele geçirerek bu bağımlılığı azaltan Japonya, bu sayede 1931-1934 yılları arasında sanayi üretimini %82 artırmış ve Batılı ülkelerden daha hızlı bir şekilde Büyük Buhran'dan kurtulmuştur. Bu gücünü kaybetmek istemeyen Japonya, her geçen gün daha fazla hammaddeye ihtiyaç duymuştur. Ancak sanayi üretimi için gerekli hammadde ihtiyacını ticari yöntemlerle karşılamak istemeyen Japonya, önce 1931 yılında Mançurya'yı işgal etmiş, sonra 1937 yılında Çin'e saldırmış ve ardından tüm

dikkatini Rusya'nın zengin yeraltı kaynaklarına çevirmiştir (Folly, 2004, s. 4; Harreld, 2016, s. 269-270).

1922 yılında İtalya'da iktidara gelen Mussolini ise hem savaş ve buhran nedeniyle azalan sanayi üretimine hammadde temin etmek hem de yeni bir Roma İmparatorluğu yaratma düşüncesiyle 1935 yılında Habeşistan'ı (Etiyopya) ve 1939 yılında Arnavutluk'u işgal etmiştir. Ancak bu dönemin en saldırgan ülkesi, 1. Dünya Savaşı'nın belki de en çok kaybeden ülkesi olan Almanya'dır. 1933 yılında iktidara gelen Hitler savaş sonrası dönemde dibe vuran ekonominin ancak güçlü bir imparatorlukla eski gücüne kavuşacağını düşünüyordu. Ancak Versay Antlaşması ile Almanların yeni bir tehdit oluşturmalarının önüne geçmek amacıyla ordu 100.000 kişi ile sınırlandırılmış ve denizaltıları ile savaş gemilerine el konulmuştur. Hitler ilk olarak bu antlaşmayı ihlal ederek asker sayısını 550.000'e çıkartmış ve çok hızlı bir şekilde denizaltı, gemi ve uçak yapımına başlamıştı. Böylece askerî anlamda güçlenen Almanya 13 Mart 1938 tarihinde Avusturya'yı, bir yıl sonra Çekoslavakya'yı işgal etmiş ve Polonya'ya doğru ilerlemeye başlamıştı. Almanya'nın artık bir tehdit oluşturduğunun farkına varan İngiltere ve Fransa, Rusya ile ittifak kurarak Almanya'nın Polonya'yı işgalinin önüne geçmek istemiştir. Ancak 23 Ağustos 1939 tarihinde imzalanan Alman-Sovyet Saldırmazlık Paktı'na göre Polonya'nın doğusu ile Baltık ülkeleri Rusya'ya bırakılmış ve böylece Polonya'nın geri kalan kısmı için Alman işgalinin önü açılmıştır. Hiç vakit kaybetmeden harekete geçen Alman ordusu 1 Eylül'de Polonya'ya saldırmış ve 3 Eylül'de İngiltere ve Fransa'nın, Almanya'ya savaş ilan etmesi ile birlikte 2. Dünya Savaşı resmen başlamıştır (Spielvogel, 2006, s. 536-538).

1. Dünya Savaşı ile benzer bir şekilde İngiltere ve Fransa, Almanya'nın karşısında yer alırken, İtalya ve Japonya ise bu sefer Almanya'nın yanında savaşa girmiştir. 1941 yılına gelindiğinde Kıta Avrupası'nın büyük bir çoğunluğu Mihver Devletleri'nin kontrolüne geçmiştir. Ancak bu yıl yaşanan iki kritik gelişme, savaşın gidişatını tersine çevirmiştir. Batı cephesinde İngiltere ve Fransa ile savaşan Almanya, kuvvetlerinin ikiye bölünmesini istemediği için doğu cephesinde Rusya ile herhangi bir çatışmaya girmemiştir. Daha sonra ise İngiltere'nin, Rusya'yı kendi saflarına çekmeye çalışması üzerine iki ordu arasında kalmak istemeyen Almanya, bu ihtimali ortadan kaldırmak amacıyla 22 Haziran 1941 tarihinde Rusya'ya saldırmıştır. Bu hamleden sonra ciddi anlamda güç kaybetmeye başlayan Almanya'nın 7 Mayıs 1945 tarihinde teslim olması ile birlikte savaş Avrupa'da sona ermiştir. Savaşın kaderini belirleyen

ikinci kritik hamle ise Japonya'nın, 7 Aralık 1941 tarihinde Pearl Harbour'da bulunan Amerikan deniz üssüne saldırmasıdır. Bunun üzerine savaşa giren Amerika, 6 Ağustos 1945 tarihinde Hiroşima'ya uranyum bombası, 9 Ağustos'ta ise Nagazaki'ye plütonyum bombası atarak yüz binlerce insanın hayatına kaybetmesine neden olmuştur. Bu saldırılardan sonra iyice güç kaybeden Japonya, 14 Ağustos'ta teslim olmayı kabul etmiş ve böylece 2. Dünya Savaşı sona ermiştir (Folly, 2004, s. 98; Spielvogel, 2009, s. 543-550).

Savaşın Müttefik Devletler lehine sonuçlanmasında askerî ve ekonomik faktörlerin ön plana çıktığı görülmektedir. Her iki koalisyonu oluşturan büyük güçlerin 1939 yılındaki asker sayıları karşılaştırıldığında İngiltere ve Fransa'nın 5,5 milyon askerine karşılık, Almanya ve İtalya 6,3 milyon askere sahiptir. Ancak 1940 yılında Fransa'nın Almanya ile barış antlaşması imzalaması, 1941 yılında Amerika ve Rusya'nın savaşa dâhil olması ve 1943 yılında İtalya'nın savaştan çekilmesi ile birlikte 1939 yılındaki bu dengeli görünüm değişmiştir. 1944 yılına gelindiğinde her iki koalisyonun asker sayısı artsa da, Mihver Devletlerin 14,8 milyon askerine karşılık, Müttefik Devletlerin 28,6 milyon askeri bulunmaktadır. Ancak askerî sanayinin hız kazandığı bu dönemlerde asker sayısından daha önemli olan faktör, ülkelerin ordu ve donanmanın ihtiyaç duyduğu savaş malzemelerini üretebilme kapasiteleridir. 1942-1944 yılları arasında Müttefik Devletler 27 milyon tüfek, 12 milyon tabanca, 184.000 tank, 300.000 savaş uçağı ve 7.461 tane gemi üretirken; Mihver Devletleri ise 10 milyon tüfek, 1 milyon tabanca, 40.000 tank, 115.000 savaş uçağı ve 1.359 tane gemi üretmiştir (Harrison, 1998a, s. 14-17).

Ayrıca bu savaş malzemelerinin üretilebilmesi için ülkelerin ciddi miktarlarda kaynak aktardığı görülmektedir. 1938 yılında askerî harcamalar için 1 milyar dolarlık kaynak ayıran Amerika, savaşa girdikten sonra bu miktarı 1942 yılında 42 milyar dolara ve 1944 yılında 87 milyar dolara çıkartmıştır (Rockoff, 1998, s. 83). Benzer bir şekilde diğer ülkeler de savaş boyunca ordu ve donanmanın ihtiyaç duyduğu malzemeleri üretebilmek amacıyla askerî harcamalarını artırmışlardır. Bu doğrultuda İtalya 1938-1943 yılları arasında askerî harcamalarını 19 milyar lireden 94 milyar lireye (Zamagni, 1998, s. 202); Japonya 1938-1944 yılları arasında 15 milyar yenden 74 milyar yene (Hara, 1998, s. 257) ve Rusya 1940-1945 yılları arasında 57 milyar rubleden 128 milyar rubleye yükseltmiştir (Harrison, 1998b, s. 275). İngiltere toplam harcamalarının içerisinde askerî harcamaların payını 1938-1944 yılları arasında %7'den %53'e

(Broadberry ve Howlett, 1998, s. 47); Almanya ise aynı dönem için toplam sanayi üretimi içerisinde silah sanayisinin payını %7'den %40'a çıkartmıştır (Abelshauser, 1998, s. 153). Böylece 1939-1943 yılları arasında Amerika'nın milli gelirinin içerisinde askerî harcamalarının payı %1'den %42'ye, İngiltere'nin %15'ten %55'e, Almanya'nın %23'ten %70'e, İtalya'nın %8'den %21'e ve Japonya'nın %22'den %43'e yükselmiştir (Harrison, 1998a, s. 21).

Ancak savaş boyunca askerî harcamalara ağırlık veren bu ülkelerin, ekonomik anlamda giderek güç kaybettiği görülmektedir. Kömür, çelik, alüminyum, bakır, kalay, kauçuk ve akaryakıt gibi önemli hammaddelerde büyük oranda dışa bağımlı bir ülke olan İtalya'nın 1938-1945 yılları arasında sanayi üretimi %66 ve tarımsal üretimi %33 azalırken (Zamagni, 1998, s. 182-198); Rusya'da 1940-1945 yılları arasında sanayi üretimi %5 ve tarımsal üretim %32 azalmıştır (Harrison, 1998b, s. 283). Savaş sırasında 3 milyon vatandaşının yanı sıra savaş gemileri ile uçaklarının tamamını, nakliye kapasitesinin %80'ini, endüstriyel makinelerinin %35'ini ve binalarının %25'ini kaybeden Japonya'nın milli serveti %25 azalmış; ayrıca ödenmemiş kamu borcu on kat, fiyatlar ise yaklaşık olarak üç kat artmıştır (Hara, 1998, s. 251).

Üretim kapasitesini büyük oranda uçak ve savaş gemisi yapımında kullanan İngiltere'de tarımsal üretim artarken, sanayi ve tekstil üretimi azalmıştır. Bununla bağlantılı olarak 1943 yılında ülkenin ihracat hacmi savaştan önceki döneme göre yaklaşık olarak %70 azalmış ve bu nedenle 1938 yılında 108 milyon sterlin olan cari açık, 1943 yılında 2,8 milyar sterline yükselmiştir (Broadberry ve Howlett, 1998, s. 51-59). Savaştan ekonomik anlamda en kazançlı çıkan ülke ise şüphesiz Amerika'dır. Tıpkı 1. Dünya Savaşı'nın 20. yüzyılın başlarında resesyonda olan Amerikan ekonomisini kurtardığı gibi, benzer bir şekilde 2. Dünya Savaşı da Büyük Buhran nedeniyle zor günler geçiren ekonominin toparlanmasına yardımcı olmuştur. Üretim kapasitesinin bir sonucu olarak 1944 yılında ABD'deki toplam çıktı savaş dönemindeki en yüksek seviyesine çıkmış ve 1938-1945 yılları arasında reel milli gelir %84 artmıştır. Üretimde meydana gelen bu artış dış ticaret rakamlarına da yansımış ve 1938 yılında 1,3 milyar dolar fazla veren ödemeler dengesi, 1945 yılında 6 milyar dolar fazla vermiştir (Rockoff, 1998, s. 83).

Böylece savaş döneminde ülkelerin üretim kapasitelerine bağlı olarak safi hasılalarında da önemli değişiklikler meydana gelmiş ve bu değişim Tablo 13'te gösterilmiştir.

Tablo 13

Büyük Güçlerin GSYH Değerleri, 1938-1945 (Milyar Dolar)

	1938	**1939**	**1940**	**1941**	**1942**	**1943**	**1944**	**1945**
ABD	800	869	943	1.094	1.235	1.399	1.499	1.474
İngiltere	284	287	316	344	353	361	346	331
Fransa	186	199	82	130	116	110	93	101
Rusya	359	366	419	359	318	464	495	396
Almanya	351	384	387	412	417	426	437	310
İtalya	141	151	147	144	145	137	117	92
Japonya	169	184	192	196	197	194	189	144

Kaynak: Harrison, 1998a, s. 10.

Tablo 13'e göre 1938 yılı ile kıyaslandığında 1945 yılında Amerika, İngiltere ve Rusya'nın safi hasılası artarken; Fransa, Almanya, İtalya ve Japonya'nın ise azalmıştır. Ancak tabloda iki ülke daha çok dikkat çekmektedir; Almanya ve Amerika. Her iki ülkenin de safi hasılası 1944 yılına kadar artmakla birlikte, savaşı kaybeden Almanya'nın 1945 yılındaki safi hasılası 1938 yılına göre 41 milyar dolar azalırken, Amerika'nın safi hasılası ise 1938-1945 yılları arasında neredeyse iki kat artmıştır.

Ancak ülkelerin savaş dönemindeki üretim kapasiteleriyle bağlantılı olarak artan veya azalan bu safi hasıla değerleri, savaş nedeniyle ülkelerin katlanmak zorunda olduğu maliyetlerle birlikte değerlendirildiğinde, aslında 2. Dünya Savaşı'nın ekonomik anlamda çok daha yıkıcı sonuçlar doğurduğu görülmektedir. 1,4 trilyon doları doğrudan ve 2,6 trilyon doları dolaylı maliyetlerden olmak üzere 2. Dünya Savaşı toplam 4 trilyon dolara mal olmuştur. Doğrudan maliyetlerin 357 milyar doları Rusya'ya, 317 milyar doları Amerika'ya, 273 milyar doları Almanya'ya, 192 milyar doları Fransa'ya, 120 milyar doları İngiltere'ye, 94 milyar doları İtalya'ya ve 56 milyar doları Japonya'ya aitti. Bu doğrudan maliyetlere dolaylı maliyetler de eklendiğinde, bazı ülkeler safi hasılalarından çok daha fazla miktarlarda maliyet yüküyle karşı karşıya kalmaktadırlar (USC, 1956, s. 724; Glick ve Taylor, 2005, s. 27).

Böylece Hitler iktidara geldikten sonra sanayi üretimine ağırlık veren ve bu sayede dönemin güçlü ülkelerinden biri haline gelen Almanya'nın 1946 yılındaki milli geliri ve sanayi verimi, savaş bittiğinde Müttefik Devletlerin sanayi üretimine getirdiği kısıtlamalar nedeniyle 1938 yılındaki seviyesinin üçte birinden daha azdır. Japonya'da da buna benzer bir gerileme olmuş ve 1946 yılındaki milli gelir, 1934-1936 yılındaki seviyenin %57'sine düşmüştür. Bunun dışında dış ticarette de çok ciddi azalmalar olmuş ve 1947 yılına gelindiğinde bile ihracat 1934-1936 seviyesinin %8'i, ithalat ise

%18'i kadardı. İtalya ise 1943 yılında saf değiştirdiği halde, ekonomik anlamda Almanya ve Japonya ile aynı kaderi paylaşmıştır. 1945 yılında İtalya'nın safi hasılası 1911 seviyesine düşmüş ve reel anlamda 1938 yılına kıyasla yaklaşık olarak %40 oranında küçülmüştür. Savaşın kazanan tarafında yer almasına rağmen Fransa'da da savaş bittiğinde milli gelir azalmış ve 1938 yılındaki seviyenin yarısına kadar düşmüştür. Dış ticaret durma noktasına gelmiş, döviz stokları tükenmiş ve 1 dolar 1944 yılında 50 frank, 1945 yılında 119 frank ve 1949 yılında 420 franka eşitlenmiştir. Savaş İngiltere'nin ekonomisini de derinden sarsmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nda baştan sona çarpışmış tek büyük devlet olan İngiltere ise, savaş boyunca altın ve dolar rezervlerini bitirmiş ve Amerika'dan gelen savaş malzemelerine ve gıda maddelerine giderek daha bağımlı hale gelmiştir. Böylece ithalat sürekli artarken, ihracat 1938-1944 yılları arasında neredeyse %70 azalmış ve ciddi dış ticaret açığı ortaya çıkmıştır. Bunun dışında savaştaki ihtiyaçların çok hızlı bir şekilde giderilmesi için aylarca maksimum kapasite ile çalışan makinelerin yıpranması nedeniyle sanayi üretimi azalmış ve belki de İngiltere, hiç olmadığı kadar ekonomik problemlerle karşı karşıya kalmıştır (Kennedy, 1988, s. 365-367).

Savaş bittiğinde Doğu Avrupa, Baltık Bölgesi ve Uzakdoğu'da önemli toprakları ele geçiren Rusya ise askerî anlamda bir dev ama ekonomik açıdan yoksul bir ülkeydi. Savaş yüzünden yoksullaşmak yerine zenginleşen tek ülke olan Amerika ise, ekonomik açıdan dilediğini yapabilecek bir güçteydi. Savaş bittiğinde Amerika'nın elinde 20 milyar dolarlık altın rezervi vardı ve bu rezerv, 33 milyar dolar olan dünyanın toplam altın rezervlerinin yaklaşık üçte ikisiydi. Ayrıca toplam dünya imalat veriminin yarısı Amerika'da elde ediliyor ve ülke aslında dünyadaki her türlü mal üretiminin üçte birini gerçekleştiriyordu. Bu da savaş sonunda Amerika'yı, en büyük mal ihracatçısı haline getiriyordu. Geleneksel büyük güçlerin teker teker ortadan kaybolduğu bir dönemde sürekli onların arkalarında bıraktığı boşluğu dolduran Amerika artık dünyanın bir numaralı ekonomisi haline gelmişti (Kennedy, 1988, s. 427-432).

Sanayileşmiş ülkelerin eskisinden daha fazla entegre bir dünya ekonomisine ihtiyaç duyduğu bir dönemde en büyük ekonomik güç haline gelen Amerika, hem yeni antlaşmalar ve çok uluslu kurumlar aracılığıyla dünya ekonomisini dizayn etmeye hem de iki kutuplu bir dünyanın arifesinde siyasi hedefleri olan mali yardımlarla Avrupalı ülkeleri kendi tarafına çekmeye çalışmıştır. Ancak bunun için öncelikli olarak dünya ticaretinin canlandırılması gerekiyordu. Çünkü 1. Dünya Savaşı ve ardından yaşanan

Büyük Buhran nedeniyle tarife ve kotalar yaygınlaşırken, taşıma maliyetleri ise artmıştır. Bunun sonucunda 1941 yılında %15 ve 1945 yılında %20 azalan dünya ticaret hacmi, 1913 yılına göre yarı yarıya düşerek neredeyse 1870 yılındaki seviyesine kadar gerilemiştir. Bu doğrultuda dünya ticaretini yeniden canlandırmak amacıyla 1944 yılında Amerika'da gerçekleştirilen Bretton Woods Konferansı'nda Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund-IMF) ve daha sonra Dünya Bankası adını alacak olan Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (International Bank for Reconstruction and Development-IBRD) kurulmuştur. Bu konferansta dünya ticaretinin geliştirilmesi amacıyla yeni bir para sistemine geçilmiş ve diğer tüm para birimleri, bu konferansta rezerv para birimi haline getirilen Amerikan dolarına sabitlenmiştir. Daha sonra ülkeler arasındaki ekonomik ve sosyal işbirliğini geliştirmek amacıyla 1945 yılında Birleşmiş Milletler (BM) kurulmuş ve 1947 yılında uluslararası ticaretin önündeki tüm engellerin kaldırılması amacıyla da Ticaret ve Gümrük Tarifeleri Genel Antlaşması (General Agreement on Tariffs and Trade-GATT) imzalanmıştır (Harrison, 1998a, s. 36; Glick ve Taylor, 2005, s. 18-25).

2. Dünya Savaşı'ndan sonra dünya ekonomisini yeniden dizayn eden Amerika'nın bir diğer hamlesi ise siyasi hedefleri ön planda olan mali yardımlardır. ABD Başkanı'nın adıyla anılan Truman Doktrini, Rusya'nın Doğu Akdeniz'deki politikalarının önüne geçmek amacıyla özellikle Yunanistan ve Türkiye'ye yapılması planlanan mali ve askerî yardımları kapsıyordu. ABD Dışişleri Bakanı'nın adıyla anılan ve Truman Doktrini'nden daha geniş kapsamlı olan Marshall Planı ise savaş sonrasında Avrupa'da kurulması muhtemel görünen Rus bloğunda yer almamaları şartıyla ekonomik anlamda zor günler geçiren ülkelere verilmesi planlanan 13 milyar dolarlık mali yardımlardır.[85] Stalin liderliğindeki Rusya ise karşı hamle olarak 25 Ocak 1949 tarihinde Bulgaristan, Çekoslavakya, Romanya, Polonya ve Macaristan'ın da katılımıyla Karşılıklı Ekonomik Yardım Konseyi'ni (Council for Mutual Economic Assistance-COMECON) kurmuştur. Böylece yaptıkları mali yardımlarla Avrupa'da olabildiğince güçlü koalisyonlar kurmaya çalışan ve bu sayede fiili çatışmadan kaçınan her iki ülke için Soğuk Savaş olarak adlandırılan yeni bir dönem başlamış ve bu mali yardımlar sonunda askerî ittifaklara dönüşmüştür (Spielvogel, 2006, s. 584-585).

---

[85] Marshall Planı çerçevesinde 1948-1951 yılları arasında İngiltere'ye 3.297, Fransa'ya 2.296, Almanya'ya 1.448, İtalya ve Trieste'ye 1.204, Hollanda'ya 1.128, Belçika ve Lüksemburg'a 777, Avusturya'ya 468, Danimarka'ya 385, Yunanistan'a 376, Norveç'e 372, İsveç'e 347, İsviçre'ye 250, Türkiye'ye 137, İrlanda'ya 133, Portekiz' 70 ve İzlanda'ya 43 milyon dolar olmak üzere toplam 12 milyar 731 milyon dolar yardım yapılmıştır (Holm, 2017, s. 77).

Almanya, İtalya, Japonya, Fransa ve İngiltere'nin güç kaybettiği bir dönemde Rusya askerî olarak, Amerika ise ekonomik olarak ön plana çıkmış ve bunun sonucunda bir tarafta Amerika'nın kontrolündeki kapitalist ülkelerin, diğer tarafta ise Rusya'nın kontrolündeki sosyalist ülkelerin yer aldığı iki kutuplu bir dünya ortaya çıkmıştır. Bunun sonucunda Amerika, Belçika, Lüksemburg, Fransa, Hollanda, İngiltere, İtalya, Danimarka, Norveç, Portekiz, İzlanda ve Kanada arasında 4 Nisan 1949 tarihinde Kuzey Atlantik Savunma Paktı (North Atlantic Treaty Organization-NATO) imzalanmış ve bu antlaşmaya bir süre sonra Batı Almanya, Türkiye ve Yunanistan da dâhil olmuştur. Diğer tarafta ise Rusya, Arnavutluk, Bulgaristan, Çekoslavakya, Doğu Almanya, Macaristan, Polonya ve Romanya arasında 14 Mayıs 1955 tarihinde Varşova Paktı imzalanmış ve böylece Avrupa, tıpkı 1. Dünya Savaşı'ndan önce olduğu gibi bir kez daha ittifaklar nedeniyle bölünmüştür (Pollard, 1997, s. 8; Spielvogel, 2006, s. 586).

Askerî olarak iki süper gücün ortaya çıktığı bu dönemde, 2. Dünya Savaşı'nın ekonomik etkilerini en aza indirebilmek amacıyla sanayileşmenin yeniden hız kazandığı görülmektedir. Daha çok askerî sanayiye ağırlık verilen 2. Dünya Savaşı'nın aksine, savaştan sonra özellikle bilgisayar, lazer, mikroelektronik, genetik ve nükleer gibi farklı teknolojik gelişmelerin etkisiyle ortaya çıkan Üçüncü Sanayi Devrimi sayesinde (Özsoylu, 2017, s. 43) hem dünya sanayi üretiminde hem de dünya ticaret hacminde benzeri görülmemiş büyüme rakamlarına ulaşılmıştır. 1900 yılı başlangıç noktası olarak ele alınırsa (1900=100) dünya sanayi üretimi 1913 yılında %72, 1953 yılında %468 ve 1980 yılında neredeyse %2000 artarken,[86] kişi başına sanayi üretimi ise 1900-1980 yılları arasında %658 artmıştır (Bairoch, 1982, s. 273). 1913 yılı ile kıyaslandığında (1913=100) 1921-1925 yılları arasında %18 azalan dünya ticareti ise 1948 yılında sadece %3 artarken, 1958 yılında %87, 1968 yılında %307 ve 1971 yılında %420 artmıştır (Rostow, 1991, s. 669).

Sanayileşme, üretim ve dış ticaret sayesinde dünya ekonomisinin hızlı bir şekilde büyümeye başladığı bu dönemlerde beş ana merkezin ön plana çıktığı görülmektedir. 1969-1974 yılları arasında ABD Başkanı olan Richard Nixon'a göre 20. yüzyılın son üçte birlik bölümünde hem dünya ekonomisinin geleceğini hem de ekonomik gücün diğer güçler için de bir anahtar vazifesi göreceği için başka açılardan da dünyanın geleceğini belirleyecek bu beş merkez Batı Avrupa, Amerika, Rusya,

[86] Dünya sanayi üretimindeki değişimi görmek için Paul Bairoch 1900 yılını, W.W.Rostow ise 1913 yılını başlangıç noktası olarak ele almıştır. Rostow'a göre (1913=100) dünya sanayi üretimi 1929 yılında %53, 1948 yılında %174 ve 1971 yılında %850 artmıştır (1991, s. 662).

Japonya ve Çin'dir (Nester, 1993, s. 75). Bu merkezlerin dünya sanayi üretimindeki payları ile kişi başına sanayileşme seviyeleri Tablo 14'te gösterilmektedir.

Tablo 14

Dünya Ekonomisinin Beş Büyük Merkezindeki Sanayileşme Seviyeleri

	Dünya Sanayi Üretimindeki Payları (%)			Kişi Başına Sanayileşme Seviyeleri (B.K.1900=100)		
	1913	1953	1980	1913	1953	1980
Batı Avrupa						
Fransa	6,1	3,2	3,3	59	90	265
Almanya	14,8	5,9	5,3	85	138	393
İngiltere	13,6	8,4	4,0	115	210	325
Amerika	32,0	44,7	31,5	126	354	629
Rusya	8,2	10,7	14,8	20	73	252
Japonya	2,7	2,9	9,1	20	40	353
Çin	3,6	2,3	5,0	3	5	24

Kaynak: Bairoch, 1982, s. 281-304.

Tablo 14'te görüldüğü gibi Batı Avrupa'nın en gelişmiş ekonomileri olan Fransa, Almanya ve Birleşik Krallık 1913 yılında dünya sanayi üretiminin %34,5'ini karşılarken, bu oran 1980 yılında %12,6'ya düşmüştür. Aynı dönem boyunca Rusya, Japonya ve Çin'in toplam payı yaklaşık olarak iki katına çıkarken, Amerika ise 1980 yılında sahip olduğu %31,5'lik pay ile dünyanın en büyük sanayi gücü olarak ön plana çıkmıştır. Dünya ekonomisine yön veren bu beş büyük merkez toplu olarak ele alındığında ise bu ülkeler 1913 yılında dünya sanayi üretiminin %81'ini karşılarken, bu oran 1953 yılında %78'e, daha sonra ise sanayileşmenin üçüncü dünya ülkelerine de yayılması ile birlikte 1980 yılında %73'e düşmüştür. Ancak her ne kadar 1913-1980 yılları arasında %8'lik bir azalma olsa da, Nixon'ın ifade ettiği gibi dünya ekonomisinin geleceğini belirleyen bu beş büyük merkez 21. yüzyılın arifesinde hâlâ dünyadaki toplam sanayi üretiminin neredeyse dörtte üçünü karşılamaktadır. Kişi başına düşen sanayileşme seviyelerine bakıldığında ise 1980 yılına gelindiğinde ülkelerin tamamının 1913 yılı ile kıyaslanamayacak derecede değişim gösterdiği görülmektedir. Bu değişim oransal anlamda ele alındığında İngiltere'de %183, Fransa'da %350, Almanya'da %362, Amerika'da %400, Çin'de %700, Rusya'da %1.160 ve Japonya'da %1.665 artmıştır.

Bu beş büyük merkezde yaşanan değişimler detaylı bir şekilde ele alındığında ise 1945 yılından sonra çok ciddi bir ekonomik değişim geçiren Japonya'nın, öncelikli olarak teknoloji ve sanayiye ağırlık verdiği görülmektedir. Bu sayede mutfak eşyaları,

fotoğraf makineleri, müzik aletleri, elektrikli aletler ve küçük motosikletler gibi günlük hayatı kolaylaştıracak eşyaların üretiminde büyük bir teknolojik atılım gerçekleştirmiştir. Ayrıca Japonya, on yıl gibi çok kısa bir süre içerisinde dünya genelindeki gemilerin yarısından fazlasını üretmiş, çelik üretiminde Amerika'yı yakalamış ve 1960-1984 yılları arasında dünya otomobil üretimindeki payını %1'den %23'e çıkartmıştır. Böylece düşük teknolojili ürünlerin üretimine daha az önem vermeye başlayan ve telekomünikasyon, bilgisayar, robot yapımı, uzay sanayisi ve biyoteknoloji gibi yüksek teknolojili ürünlere yoğunlaşan Japonya, giderek bir sanayi devi haline gelmişti. Japonya'dan sonra dünyanın en hızlı gelişen bölgesi ise Avrupa'dır. 1945 yılına kadar dünyanın en güçlü ekonomilerinden biri olan ve belki de bu yüzden büyüme rakamları diğer ülkeler kadar yüksek olmayan İngiltere, 1980 yılına gelindiğinde hâlâ dünyanın en büyük altıncı ekonomisiydi. Ancak bununla birlikte İngiltere, ekonomik anlamda nispi gerileme içinde giderek güç kaybederken, Almanya savaş sonrası dönemde tam anlamıyla bir ekonomik mucize yaşıyordu. Özellikle elektrik, kimya, çelik ve otomotiv sektörlerinde Avrupa'nın önde gelen sanayi gücü olan Almanya, bu sayede Amerika'dan sonra dünyanın en büyük ikinci ihracatçısı haline gelmiştir. Üretim ve ihracatla bağlantılı olarak 1952 yılında 32 milyar dolar olan milli geliri, 1970'li yılların sonunda 600 milyar doları geçmişti. 1960 yılında 1.186 dolar olan kişi başına harcanabilir gelir de 1979 yılında 10.837 dolara yükselmiştir. Böylece Alman ekonomisi, aynı yüzyıl içinde üçüncü kere Avrupa'nın ekonomik büyümesinde en önemli güç merkezi haline gelmiştir (Kennedy, 1988, s. 493-504).

Ekonomik anlamda Japonya ve Almanya kadar gelişim göstermeseler de, Çin ve Rusya da arka arkaya yaptıkları sanayi hamleleriyle dünya ekonomisinde söz sahibi olmaya çalışıyorlardı. 1840'lı yıllardaki Afyon Savaşları ile 1949 yılında Çin Halk Cumhuriyeti'nin kurulmasına kadar olan dönem Çin tarihinde 'utanç yüzyılı' olarak anılmaktadır. Ancak Çin 1950 yılından sonra tekstil ve ağır sanayi yatırımlarına ağırlık vermiş; ayrıca demir, çelik ve kömür üretimini artırmış ve bu sayede 1953-1957 yılları arasında sanayi verimi ikiye katlanmıştır. Artan bu sanayi verimi sayesinde 1950-1980 yılları arasında %4,4 oranında büyüyen Çin'in bu dönemde GSHM'si dört kattan ve kişi başına GSMH'si iki kattan fazla artmıştır. Bu dönemde yoğun bir şekilde sanayileşmeye ağırlık veren Rusya'da ise bu sayede 1945-1980 yılları arasında çelik üretimi 12,3 milyon tondan 148 milyon tona, elektrik üretimi 43,2 milyon kilovat saatten, 1,3 milyar kilovat saate ve otomobil üretimi 74.000'den 2,2 milyona yükselmiştir. Ancak her iki

ülkenin de bazı dezavantajları bulunmaktadır. 1980 yılında yaklaşık olarak 1 milyarlık bir nüfusa sahip olan Çin, tüm bu büyüme rakamlarına rağmen kişi başına düşen değerler açısından diğer ülkelere kıyasla hâlâ çok gerilerdedir. Rusya ise sanayi üretimine daha fazla kaynak aktarabilecek durumdayken, kendisini sürekli bir savaş ihtimaline göre hazırladığı için kaynaklarının önemli bir kısmını savunma harcamalarına ayırmaktadır (Kennedy, 1988, s. 496-509; Jacques, 2009, s. 98).

Böylece 2. Dünya Savaşı'ndan sonra Asya'da Japonya'nın, Avrupa'da ise Almanya'nın diğer ülkelere kıyasla daha fazla güçlenmeye başladığı bir dönemde, dünya ekonomisinin bir numaralı aktörü hâlâ Amerika'dır. 2. Dünya Savaşı'ndan önce Batı Avrupa, Japonya ve Rusya'nın toplam ekonomik büyüklüğünün yarısına sahip olan Amerika, savaştan sonra en büyük ekonomi olarak ön plana çıkmış ve adeta rakipsiz bir konuma yükselmiştir. Amerika'yı rakipsiz kılan en önemli faktör ise sahip olduğu üretim kapasitesidir. Bu üretim kapasitesi sayesinde 1950-1970 yılları arasında 62 milyar dolardan 300 milyar dolara çıkan uluslararası ticarette Amerika tek başına %15'lik bir paya sahiptir. Aynı dönem için tarım ürünleri ihracatı 3 milyar dolardan 7 milyar dolara yükselmiş, petrol sanayisi hızlı bir şekilde gelişmeye başlamış ve otomotiv sanayisi Amerika'nın lokomotif sektörü haline gelmiştir. Ancak hem Soğuk Savaş, Kore Savaşı ve Vietnam Savaşı'nın bütçeye getirdiği ağır yük hem de neredeyse tüm sanayi kollarında uluslararası rekabetin giderek artması 1945-1970 yılları arasında sürekli büyüyen Amerikan ekonomisi için yeni bir dönemin başlangıcına işaret etmektedir. Özellikle Japonya, Almanya ve Rusya'nın hızlı bir şekilde sanayileşmeye ağırlık verdiği bu dönemde, Amerika sanayi üretimini artırsa da dünya sanayi üretimindeki payı giderek azalmış ve böylece Amerika, dünya ekonomisindeki hâkimiyetini yavaş yavaş kaybetmeye başlamıştır (Harreld, 2016, s. 309-314).

Böylece 20. yüzyıl boyunca meydana gelen olaylar genel olarak ele alındığında; 1. Dünya Savaşı, Büyük Buhran, İkinci Dünya Savaşı ve Üçüncü Sanayi Devrimi'nin dünya ekonomisindeki gidişatı derinden etkilediği görülmektedir. Özellikle yüzyılın son çeyreğinde hızlanan sanayi ve teknoloji hamleleri ile katma değeri yüksek ürünlerin üretilmeye başlanması ülkelerin safi hasılalarında ve insanların yaşam kalitesinde önemli değişikliklere neden olmuştur. 1913-1998 yılları arasında ülkelerin nüfus ve safi hasıla değerlerinde meydana gelen değişiklikler Tablo 15'te gösterilmektedir.

Tablo 15'e göre 1913-1998 yılları arasında dünya nüfusu yaklaşık olarak üç kat artarken, bu nüfusun yarıdan fazlası Asya'da yaşamaktadır. Bu nedenle Asya'nın

toplam safi hasılası yirmi kat artarken, kişi başına düşen safi hasıla miktarı Afrika hariç diğer bölgelerin gerisinde kalmıştır. 1500 yılında dünyanın tartışmasız en güçlü iki ekonomisi olmakla birlikte sonraki yüzyıllarda giderek Avrupa ülkelerinin gerisinde kalan Çin'in 1950-1998 yılları arasında safi hasılası %1.500 ve Hindistan'ın %670 artmıştır. 20. yüzyılda Asya'da dikkat çeken bir diğer ülke ise Japonya'dır. 2. Dünya Savaşı'ndan sonra sanayi ve teknoloji hamleleriyle eşsiz bir büyüme yakalayan Japonya, bu sayede 1950-1998 yılları arasında safi hasılasını %1.500 artırmış ve kişi başına düşen safi hasıla miktarında Amerika'dan sonra ikinci sıraya yerleşmiştir. Coğrafi Keşiflerden sonra Latin Amerika yaklaşık 350 yıl, Afrika ise yaklaşık 450 yıl boyunca Avrupa ülkelerinin sömürge hareketlerine maruz kaldığı ve ayrıca zengin yeraltı kaynaklarının çok büyük bir kısmı bu ülkelerin refahı için kullanıldığından dolayı 1998 yılı gibi geç bir tarihte bile onlarca ülke dünyadaki toplam safi hasılanın ancak %12'sini üretebiliyordu. 1913 yılında dünyanın en güçlü ekonomik bölgesi olan Batı Avrupa ise 1950-1998 yılları arasında %400 büyümesine rağmen, daha fazla büyüyen dünya ekonomisi içerisinde giderek güç kaybetmeye başlamış ve 1913-1998 yılları arasında safi hasıla içerisindeki payı %34'ten %21'e düşmüştür. Bağımsızlıktan sonra hızlı bir şekilde sanayileşmeye yönelen ve 1913 yılında tartışmasız dünyanın en güçlü ekonomisi olan Amerika ise rakamsal anlamda 1998 yılında bile hâlâ zirvede bulunmakla birlikte, diğer ülkelerle olan makas yavaş yavaş kapanmaya başlamıştır.

Bu şartlar altında 21. yüzyıla gelindiğinde, 16. yüzyıldan sonra yavaş yavaş Asya'dan Avrupa'ya ve özellikle 20. yüzyılın başlarından itibaren de Avrupa'dan Amerika'ya kayan ekonomik gücün tekrar Asya'ya dönme eğiliminde olduğu görülmektedir. Bu güç dengesindeki değişimi belirleyen en önemli faktör ise ülkelerin teknoloji yatırımlarıdır. Çünkü teknolojiye daha fazla yatırım yapan ülkelerin diğer ülkelerden çok daha güçlü bir konuma yükselmesi kaçınılmazdır.

Tablo 15

Ülkelerin Nüfus ve GSYH Değerleri, 1913-1998

	Nüfus (Milyon)		**Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (Milyar Dolar)**				**Kişi Başına Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (Dolar)**			
	1913	**1998**	**1913**	**1950**	**1973**	**1998**	**1913**	**1950**	**1973**	**1998**
Fransa	*42*	*59*	*144*	*220*	*684*	*1.150*	*3.485*	*5.270*	*13.123*	*19.558*
Almanya	*65*	*82*	*237*	*265*	*945*	*1.460*	*3.648*	*3.881*	*11.966*	*17.799*
İtalya	*37*	*58*	*95*	*165*	*583*	*1.023*	*2.564*	*3.502*	*10.643*	*17.759*
Birleşik Krallık	*46*	*59*	*225*	*348*	*676*	*1.109*	*4.921*	*6.907*	*12.022*	*18.714*
İspanya	*20*	*39*	*46*	*67*	*304*	*560*	*2.255*	*2.397*	*8.739*	*14.227*
Diğer	*51*	*91*	*159*	*337*	*942*	*1.659*	*3.118*	*4.814*	*11.630*	*18.230*
Batı Avrupa	261	388	906	1.402	4.134	6.961	3.473	4.594	11.534	17.921
Doğu Avrupa	80	121	122	185	551	661	1.527	2.120	4.985	5.461
Rusya	156	291	232	510	1.513	1.132	1.488	2.834	6.058	3.893
Amerika	98	271	517	1.456	3.537	7.396	5.301	9.561	16.689	27.331
Meksika	*15*	*99*	*26*	*67*	*279*	*656*	*1.732*	*2.365*	*4.845*	*6.655*
Latin Amerika	81	508	122	424	1.398	2.942	1.511	2.554	4.531	5.795
Japonya	*52*	*126*	*72*	*161*	*1.243*	*2.582*	*1.387*	*1.926*	*11.439*	*20.413*
Çin	*437*	*1.243*	*241*	*240*	*740*	*3.873*	*552*	*439*	*839*	*3.117*
Hindistan	*304*	*975*	*204*	*222*	*495*	*1.703*	*673*	*619*	*853*	*1.746*
Diğer Asya	*185*	*1.172*	*147*	*363*	*1.399*	*4.377*	*794*	*924*	*2.065*	*3.734*
Asya Toplamı	978	3.516	665	986	3.876	12.535	680	713	1.724	3.565
Afrika	125	760	73	195	529	1.039	585	852	1.365	1.368
Dünya Toplamı	1.791	5.908	2.705	5.336	16.059	33.726	1.510	2.114	4.104	5.709

Kaynak: Maddison, 2006a, s. 241-264.

5.1.3. Yakın Dönemin Teknoloji Atılımları

Büyük güçler arasında sıcak çatışmanın olmadığı 21. yüzyılın bu ilk yirmi yılında, gelişmiş ülkelerin birbirlerine karşı kullandıkları en önemli silah teknoloji yatırımlarıdır. Güçlü bir teknoloji altyapısına sahip olmak isteyen ülkeler ilk olarak Araştırma-Geliştirme (Ar-Ge) çalışmalarına ağırlık vermiş ve bu sayede ortaya çıkan yeni teknolojiler, her bir ülke için o alanda rekabet avantajı oluşturmuştur. 2018 yılında dünyada Ar-Ge çalışmalarına en çok kaynak aktaran ilk on ülkenin, 2000 yılından sonra harcama miktarlarında meydana gelen değişim Tablo 16'da gösterilmektedir.

Tablo 16

Ülkelerin Ar-Ge Harcamaları, 2000-2018 (Milyar Dolar)

Sıra	Ülkeler	2000	2005	2010	2018	2000-2018 Artış (%)
1	Amerika	361,5	393,0	446,8	551,5	53
2	Çin	44,4	103,9	232,5	526,0	1.085
3	Japonya	133,3	154,7	153,4	173,3	30
4	Almanya	79,1	82,3	94,8	129,8	64
5	Güney Kore	22,4	34,0	55,2	95,4	326
6	Fransa	47,8	50,9	56,3	62,9	32
7	Birleşik Krallık	34,4	37,9	41,2	49,7	44
8	Rusya	19,8	27,2	34,2	36,4	84
9	Kanada	22,2	26,7	26,2	26,5	19
10	İsveç	13,7*	13,3	13,7	17,0	24

* Bu değer, 2001 yılına aittir.
Kaynak: OECD, 2020.

Tablo 16'ya göre 2000-2018 yılları arasında Ar-Ge çalışmalarına en fazla kaynak aktaran ülke Amerika'dır. Ancak dünyadaki toplam Ar-Ge harcamaları 2000 yılında 676 milyar dolardan, 2018 yılında 2,1 trilyon dolara yükselirken (Sargent, 2020, s. 1-2), Amerika'nın payı %53'ten %26'ya düşmüştür. Tabloda en çok dikkat çeken ülkeler ise oransal anlamda Ar-Ge harcamaları en fazla artan ilk iki ülke olan Çin ve Güney Kore'dir. 2000-2018 yılları arasında Çin'in Ar-Ge harcamaları %1.085 gibi muazzam bir oranda artarak 44,4 milyar dolardan 526 milyar dolara yükselirken, Güney Kore'nin Ar-Ge harcamaları %326 artarak 22,4 milyar dolardan 95,4 milyar dolara çıkmıştır. Tabloda ön plana çıkan bir diğer konu ise 21. yüzyılda dünyanın en büyük iki ekonomisi olan ve bu nedenle neredeyse her alanda karşılaştırılan Amerika ve Çin arasındaki makasın giderek daralmasıdır. 2000-2018 yılları arasında toplam Ar-Ge harcamaları içerisinde Amerika'nın payı yaklaşık olarak yarı yarıya azalırken, Çin'in

payı %7'den %25'e yükselmiştir. Eğer her iki ülke bu ivmeyi korursa önümüzdeki birkaç yıl içerisinde Çin'in, Ar-Ge çalışmalarına dünyada en fazla kaynak aktaran ülke olarak Amerika'nın yerini alacağı tahmin edilebilir.

Ar-Ge çalışmalarına çok ciddi kaynak aktaran ülkeler büyük çabalar sonucunda ortaya çıkan yeni teknolojilerin diğer ülkeler tarafından kopyalanmasını engellemek amacıyla patent ve marka başvurusu yaparlar. 2017 yılında dünya genelinde toplam 3.162.300 patent başvurusu yapılırken, bu sayı 2018 yılında 3.326.300'e yükselmiştir. 2018 yılında 1.542.002 adet patent başvurusu ile bu alanda ilk sırada yer alan Çin'i sırasıyla Amerika (597.141), Japonya (313.567), Güney Kore (209.992) ve Avrupa Patent Enstitüsü (174.397) izlemektedir. Farklı ülkeler tarafından yapılan bu başvurular kıtaların yoğunluğunu da etkilemiş ve 2008-2018 yılları arasında Avrupa'nın payı %17,9'dan %10,9'a ve Kuzey Amerika'nın payı %25,8'den %19'a düşerken, Asya'nın payı %57,8'den %66,8'e yükselmiştir. Teknolojiye önem veren ülkelerin üstünde durduğu bir diğer konu ise marka başvurusudur. 2017 yılında dünyada toplam 12.395.700 marka başvurusu yapılırken, bu sayı 2018 yılında %15,5 artarak 14.321.800'e yükselmiştir. 2018 yılında 7.365.522 adet marka başvuru ile toplam başvuruların %52'sini tek başına yapan Çin'i sırasıyla Amerika (640.181), Japonya (512.156), İran (384.338) ve Hindistan (342.698) izlemektedir. Marka başvurularının kıtalar arasındaki dağılımına bakıldığında ise 2008-2018 yılları arasında Avrupa'nın payı %38,4'ten %15,8'e ve Kuzey Amerika'nın payı %9,5'ten %5,8'e düşerken, Asya'nın payı %36,2'den %70'e yükselmiştir (WIPO, 2019, s. 15-117).

Ülkelerin teknoloji yatırımlarının en çok yoğunlaştığı alanlar ise robot teknolojisi, yapay zekâ, insansız araçlar ve uzay araştırmalarıdır. 2011 yılında Almanya'daki Hannover Fuarı'nda ilk kez tartışılmaya başlanan Dördüncü Sanayi Devrimi *(Endüstri 4.0)* birbirleriyle iletişim kurabilen yeni nesil teknolojilerden oluşan akıllı fabrikalar *(smart factory)* sayesinde üretimin daha hızlı, daha verimli ve aynı zamanda daha düşük maliyetle yapılabilmesini amaçlamaktadır. Bu doğrultuda otomasyonu giderek hızlandıran Dördüncü Sanayi Devrimi'nin (Kılıç ve Alkan, 2018, s. 32) en önemli özelliklerinden birisi insan ve robot arasındaki işbirliğidir. Bu işbirliği sayesinde robotlar fiziksel olarak daha ağır ve kas gücüne dayalı işleri yaparken, insanlar ise üretimin aksamaması için takip ve kontrolü sağlarlar (Fırat ve Fırat, 2017, s. 213).

Böylece Dördüncü Sanayi Devrimi ile birlikte akıllı fabrikaların en önemli unsuru haline gelen robotlar; sağlıktan sanayiye, kişisel ihtiyaçlardan ofis ve ev hizmetlerine kadar farklı alanlarda kullanılmakla birlikte, yaptıkları işler bakımından endüstriyel robotlar ve servis robotları olmak üzere genel olarak iki ana gruba ayrılırlar (Fırat ve Fırat, 2017, s. 217). 2005-2008 yılları arasında dünya genelinde yıllık ortalama 115.000 adet endüstriyel robot üretilirken, 2008 yılında yaşanan finansal kriz nedeniyle 2009 yılında üretim miktarı 60.000'e kadar düşmüş, ancak 2010 yılında bu sayı tekrar artarak 120.000'e çıkmıştır. 2018 yılına gelindiğinde piyasa değeri yaklaşık olarak 16,5 milyar dolar olan 422.271 adet endüstriyel robot üretilirken, fabrikalarda çalışan robotların sayısı ise toplam 2,4 milyona ulaşmıştır. 2022 yılında ise 583.520 adet robot üretileceği ve fabrikalarda çalışan robotların sayısının 4 milyona ulaşacağı tahmin edilmektedir. En az üretim miktarı kadar, üretilen bu robotların hangi sektörlerde kullanıldığı da önemlidir. 2018 yılında üretilen robotların %30'u otomotiv sanayisinde, %25'i elektrik-elektronik sektöründe, %10'u metal sanayisinde, %5'i plastik ve kimya sanayisinde ve %3'ü gıda sektöründe kullanılırken, geriye kalan kısım ise çok farklı sektörlere dağılmıştır (IFR, 2019a, s. 13-16; IFR, 2019b, s. 12).

Robot üretimine daha fazla önem veren ülkelere bakıldığında ise 2018 yılındaki endüstriyel robotların %67'si Asya'da üretilirken, dünya genelindeki üretimin %74'ünin beş ülke tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. Ürettiği 154.032 adet robot ile tek başına Avrupa ve Amerika'nın toplamından daha fazla robot üreten Çin, bu alanda ilk sırada yer almaktadır. 2013-2018 yılları arasında üretim miktarını yıllık ortalama %17 artıran Japonya, 55.240 adet robot ile en çok üretim yapan ikinci ülkedir. Üçüncü sıradaki Amerika 40.373 adet, dördüncü sıradaki Güney Kore 37.807 adet ve beşinci sıradaki Almanya 26.273 adet robot üretmiştir. Bu beş ülkeden sonra gelen Tayvan, İtalya, Fransa, Meksika, İspanya, Hindistan, Singapur, Kanada, Tayland ve Çek Cumhuriyeti ise toplam 57.400 adet endüstriyel robot üretmiştir. Ülkelerdeki robot yoğunluğuna bakıldığında ise 2018 yılında dünya genelinde her 10.000 işçiye 99 adet robot düşerken; bu sayı Singapur'da 831, Güney Kore'de 774, Almanya'da 338, Japonya'da 327, Amerika'da 217 ve Çin'de 140'tır (IFR, 2019a, s. 13-14; IFR, 2019b, s. 8-13).

Servis robotları ise kullanım amaçlarına göre kişisel servis robotları ve profesyonel servis robotları olmak üzere ikiye ayrılırlar. Kişisel servis robotlarının en büyük özelliği ev ve işyerlerindeki gündelik ihtiyaçları karşılayarak insan hayatını

kolaylaştırmalarıdır. 2018 yılında satılan 16,3 milyon adet kişisel servis robotunun piyasa değeri 3,7 milyar dolarken, 2022 yılında bu robotların sayısının 61,1 milyona ve piyasa değerinin ise 11,5 milyar dolara ulaşacağı tahmin edilmektedir. Daha çok lojistik, medikal, zirai ve savunma amaçlı kullanılan profesyonel servis robotlarının sayısının ise 2018-2022 yılları arasında 271.000'den 1 milyona, piyasa değerinin de 9,2 milyar dolardan 38 milyar dolara yükselmesi beklenmektedir (IFR, 2019b, s. 22-25).

Robot teknolojisindeki gelişmelerle doğrudan bağlantılı olan yapay zekâ (Artificial Intelligence) alanında da son yıllarda büyük ilerlemeler kaydedilmiştir. Bilgisayar bilimleri profesörü olan Edward Fredkin'in evrenin oluşması ve hayatın başlangıcından sonra tarihteki üçüncü büyük olay olarak ifade ettiği yapay zekâ; bilgisayar biliminin, akıllı bilgisayar sistemleri ve öğrenme, akıl yürütme ve problem çözme gibi insan davranışları ile ilişkilendirilen bir parçasıdır (Kordon, 2010, s. 3-4). Ekonomi, otomasyon, kişisel uygulamalar, savunma sistemleri ve üretim araçları gibi çok geniş kullanım alanlarına sahip olan yapay zekâ ile bilgisayar, makine ve elektrik mühendisliği başta olmak üzere birçok bilim dalını ilgilendiren robot teknolojisi günümüzde tamamen iç içe geçmiş durumdadır. Her iki alanda da ciddi yatırımları olan gelişmiş ülkelerin son yıllarda özellikle askerî alanda kullanılmak üzere insanlı ve insansız hava, kara ve deniz araçlarının üretimine yoğunlaştığı görülmektedir. Gözetleme, keşif ve taarruz gibi temel askerî operasyonlarda kullanılan bu araçlar sayesinde ülkelerin savunma sistemleri de büyük oranda değişmiştir (STM, 2015, s. 5-13).

Son yıllarda teknolojik yeniliklerin yoğunlaştığı bir diğer alan ise uzay araştırmalarıdır. 4 Ekim 1957 tarihinde Rusya tarafından Sputnik-1 adlı ilk yapay uydunun uzaya gönderilmesiyle başladığı kabul edilen uzay yarışına, bugün birçok ülkenin dâhil olduğu görülmektedir. 1 Nisan 2020 tarihinde güncellenen son verilere göre dünya yörüngesinde toplam 2.666 adet aktif uydu bulunmaktadır. Askerî, ticari veya birtakım kamusal hizmetlerin karşılanması amacıyla uzaya gönderilen bu uyduların 1.327'si Amerika'ya, 363'ü Çin'e, 169'u Rusya'ya, 131'i Birleşik Krallık'a, 67'si Japonya'ya, 66'sı Fransa'ya, 48'i Hindistan'a ve geriye kalan 475 adet uydu ise aralarında Türkiye'nin de bulunduğu elliye yakın ülkeye aittir (UCS, 2020).

Aktif uyduların neredeyse yarısına sahip olması, Amerika'nın uzay konusuna verdiği önemi göstermektedir. 2020 mali yılı için yaklaşık 22,6 milyar dolarlık bir bütçe tahsis edilen Amerikan Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi (National Aeronautics and

Space Administration-NASA) uzay yarışı konusunda en ciddi rakipleri olan Çin, Rusya ve Hindistan'ın uzay ajanslarının bütçelerinin toplamından daha fazla bütçeye sahiptir. Ancak Amerika'nın uzaydaki hedeflerinin gerçekleştirilebilmesi için bu bütçenin bile yeterli olmadığını düşünen Başkan Trump, NASA'nın bütçesini 2021 mali yılı (1 Ekim 2020-30 Eylül 2021) için 25,2 milyar dolara çıkartmayı hedeflemektedir (Bartels, 2020a). Ayrıca Trump, 20 Aralık 2019 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri Uzay Komutanlığı (United States Space Force) kurulmasını onaylayarak, hem diğer ülkelere açık bir mesaj vermiş hem de Amerika'nın uzaya hâkim olma konusundaki tavrını çok net bir şekilde ortaya koymuştur (Mack, 2020).

Amerika'daki uzay çalışmaları konusunda gelinen son nokta ise 30 Mayıs 2020 tarihinde Elon Musk'ın sahibi olduğu SpaceX şirketine ait Crew Dragon isimli uzay aracının fırlatılmasıdır. Bu fırlatmanın önemi ilk kez bir özel şirketin NASA'nın astronotlarını (Bob Behnken ve Doug Hurley) Uluslararası Uzay İstasyonu (International Space Station-ISS)'na götürmesidir. Çünkü 2011 yılında Uzay Mekiği programını sonlandıran NASA, bu tarihten itibaren kendi astronotlarını ISS'ye götürmek için Rusya'nın uzay araçlarını kullanıyordu. NASA ile Rusya Federal Uzay Ajansı (Roskosmos) arasında 2015 yılında imzalanan sözleşmeye göre bu hizmetin bedeli olarak her bir astronot için 85 milyon dolar ödeyen Amerika, Rusya'nın 2019 yılında %5 zam yapması nedeniyle artık 90 milyon dolara yakın bir ödeme yapacaktır. Bu nedenle SpaceX'in başarılı bir şekilde ISS'ye astronot taşıması, Amerika'nın hem Rusya'ya olan bağımlılığını azaltacak hem de astronot başına ödediği masraftan kurtulmasını sağlayacaktır (Bartels, 2020b).

Uzay araştırmalarına Amerika'dan sonra en fazla kaynak aktaran ülkeler Çin, Rusya ve Hindistan'dır. 24 Nisan 1970 tarihinde ilk yapay uydusu olan CZ-1'in fırlatılmasını anmak amacıyla 24 Nisan'ı 'Uzay Günü' ilan eden Çin, aradan geçen elli yılda yüzlerce uydu fırlattıktan sonra en son 31 Mayıs 2020 tarihinde uzaya iki uydu daha gönderdi. Bunun dışında Çinli yetkililer önümüzdeki aylarda ülkenin ilk Mars görevi için bir keşif aracının (Tianwen-1) gönderileceğini duyurdu. Devlet Başkanı Xi Jinping ise 5 Mayıs'ta yaptığı bir konuşmada uzun yıllardır kendine ait bir uzay istasyonu kurmak isteyen Çin'in, bu istasyonu 2022 yılında tamamlayacağını açıkladı (www.cnsa.gov.cn). Uzay teknolojileri ve araştırmaları konusunda yaptığı yatırımlar sayesinde 2030 yılında bu alanda dünyanın en güçlü ülkelerinden biri olmayı planlayan Çin, 2045 yılında ise uzayın tek hâkimi olmayı hedeflemektedir (Lee ve Khor, 2019).

1957 yılında ilk uyduyu (Sputnik-1) ve 1961 yılında ilk insanı (Yuri Gagarin) uzaya gönderen, 1971 yılında ise ilk uzay istasyonunu (Salyut-1) yörüngeye fırlatan Rusya'nın bu hamleleri, Amerika ile arasındaki soğuk savaşın uzaya da sıçramasına neden olmuştu. Daha sonra Rusya, uzay araştırmaları konusunda Amerika'nın oldukça gerisinde kalsa da özellikle 1992 yılında Roskosmos'un kurulması ile birlikte bu alandaki çalışmalarını tekrar hızlandırmaya başlamıştı. 1998 yılında yapımına başlanan ve 2011 yılında tamamlanan ISS'de görev alan beş uzay ajansından biri olan Roskosmos,[87] 2016 yılında ise Avrupa Uzay Ajansı (European Space Agency) ile birlikte Schiaparelli adlı uzay aracını Mars'a indirmiştir. Son yıllarda ise özellikle yeni roket tasarımları, yeni uydular ve güneş sistemi üzerine çalışmalarını yoğunlaştıran Rusya, bu sayede uzay alanında eski gücüne kavuşmayı planlamaktadır (Petersen, 2019).

Uzay araştırmaları konusunda en fazla ilerleme kaydeden ülkelerden biri de Hindistan'dır. 2019 yılı için 1,8 milyar dolarlık bütçeye sahip olan Hindistan Uzay Araştırma Organizasyonu (Indian Space Research Organisation) bu alanda Amerika, Çin ve Rusya'nın oldukça gerisinde kalmakla birlikte, uzay konusundaki başarıları ve hedefleri sayesinde dünyanın en önemli uzay güçlerinden biri olarak kabul edilmektedir. 2008 yılında Chandrayaan-1 isimli uzay aracını Ay'ın yörüngesine gönderen Hindistan, burada 3.400 tur atan bu araç sayesinde kutup bölgelerine yakın kraterlerdeki donmuş suların keşfedilmesine katkıda bulunmuş ve bu keşif NASA tarafından da doğrulanmıştır. Daha sonra ise bu keşiften elde edilen bilgiler sayesinde Ay'a inerek güney kutbundaki donmuş su kaynaklarını aramak amacıyla 22 Temmuz 2019 tarihinde fırlatılan ve 7 Eylül'de iniş yapması planlanan Chandrayaan-2 isimli uzay aracı ile hedefe 2,1 kilometre kala irtibat kesilmiş ve bu girişim başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Eğer bu görev tamamlanabilseydi hem aylarca sürmesi beklenen Mars yolculuklarında Ay bir durak olarak kullanılabilecek, hem de Hindistan; Rusya, Amerika ve Çin'den sonra Ay'a inen dördüncü ülke olacaktı. Bunun dışında Hindistan, 2022 yılında ilk insanlı uzay seyahatini gerçekleştirerek bu alanda da dördüncü ülke olmayı hedeflemektedir (Numanoğlu, 2020).

Ancak farklı ülkeler tarafından uzun yıllardır üstünde yoğun bir şekilde çalışılan uzay araştırmaları sadece bu alandaki boşluğu doldurmakla kalmayıp, aynı zamanda

[87] Bilim ve teknoloji alanında dünyanın en büyük uluslararası işbirliği programlarından biri olan ISS'nin yapımına Rusya'nın dışında Amerika, Japonya, Kanada ve Avrupa Uzay Ajansları katılmıştır (UNCTAD, 2020a, s. 9).

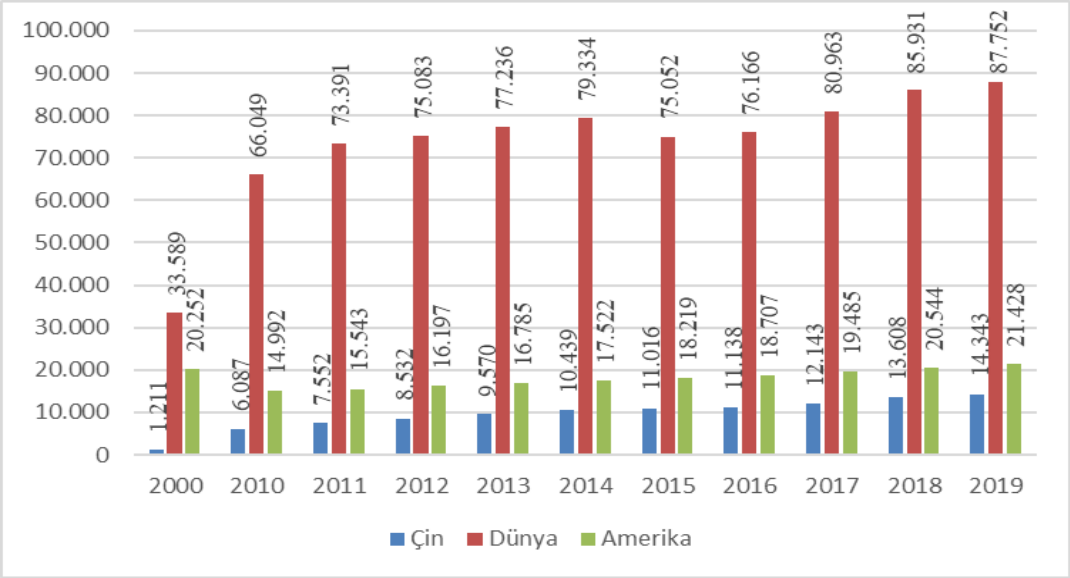
ülkelerin sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmadaki en önemli araçlardan birisi olarak kabul edilmektedir. Çünkü zaman, işgücü ve maddi anlamında birçok maliyete katlanılarak elde edilen dünyadaki kaynakların sınırlı olduğu ve bir gün mutlaka tükeneceği düşünülmektedir. Bu nedenle özel sensörlerle donatılarak uzaya gönderilen uydular, alternatif kaynakların keşfedilebilmesi amacıyla dünya üzerindeki daha geniş ve uzak bölgeleri görüntüleyerek objektif ölçümlerin yapılmasını sağlarlar. Böylece elli yıldan daha uzun bir süredir devam eden uzay araştırmaları konusundaki tecrübeler sayesinde atmosfer, yeryüzü, okyanuslar ve buz tabakası dâhil olmak üzere dünya sistemindeki çeşitli bileşenler hakkında artık daha sağlıklı bilgiler elde edilebilmektedir. Bu doğrultuda Birleşmiş Milletler Uzay İşleri Ofisi (United Nations Office for Outer Space Affairs), uzay teknolojileri ve araştırmaları alanındaki gelişmelerle bağlantılı olan 17 tane sürdürülebilir kalkınma hedefi belirlemiştir. Bu hedefler; yoksulluğun azaltılması, açlığın son bulması, sağlıklı ve kaliteli bir yaşam, nitelikli eğitim, cinsiyet eşitliği, ekonomik büyüme, herkesin temiz suya ve enerjiye erişiminin sağlanması, sanayi, yenilikçik ve altyapı, eşitsizliklerin azaltılması, sürdürülebilir şehirler, sorumlu üretim ve tüketim, iklimle mücadele, barış ve adaletin sağlanması, sudaki ve karadaki yaşamın geliştirilmesi ve küresel hedefler için güçlü ortaklıkların kurulmasıdır. Bu hedefler özellikle Amerika, Rusya, Çin ve Hindistan gibi ülkeler tarafından yeni bir mücadele alanı olarak görülen uzayın, aslında ortak bir şekilde barışçıl amaçlarla kullanılması halinde dolaylı yoldan sürdürülebilir kalkınmaya olan etkisini açıklaması açısından önemlidir (UNOOSA, 2018, s. 1-10).

5.2. Yarının Etkin Ekonomileri Üzerine Tezler

Ülkelerin 2019 yılına ait GSYH değerleri baz alınarak Dünya Bankası tarafından oluşturulan dünyanın en güçlü ekonomileri sıralamasında 21,4 trilyon dolarlık ekonomisiyle ilk sırada yer alan Amerika'nın, 87,8 trilyon dolarlık dünya ekonomisinin neredeyse dörtte birine sahip olduğu görülmektedir. Amerika'dan sonra 14,3 trilyon dolarlık safi hasıla ile Çin dünyanın en güçlü ikinci ekonomisi olurken; Japonya 5,1 trilyon dolar ile üçüncü, Almanya 3,9 trilyon dolar ile dördüncü ve Hindistan 2,9 trilyon dolar ile beşinci sırada yer almaktadır. Bu ilk beş ülkeden sonra ikinci beşte yer alan Birleşik Krallık, Fransa, İtalya, Brezilya ve Kanada toplam 11,1 trilyon dolarlık bir ekonomik büyüklüğe sahiptir. İkinci onda yer alan Rusya, Güney Kore, İspanya, Avustralya, Meksika, Endonezya, Hollanda, Suudi Arabistan, Türkiye ve İsviçre'nin toplam safi hasılası ise 11,7 trilyon dolardır. Böylece dünyadaki toplam safi hasılanın

%54'ü ilk beş ülke tarafından üretilirken, ikinci beş ülkenin de dâhil olması ile birlikte ilk onda yer alan ülkeler için bu oran %67'ye yükselmektedir. Dünyanın en güçlü ilk yirmi ekonomisine bakıldığında ise, bu ülkeler dünyadaki toplam safi hasılanın yaklaşık olarak %80'ini üretirken, geriye kalan %20'lik kısım 173 ülke tarafından üretilmektedir (www.worldbank.org).

Ancak dünyanın en güçlü ekonomileri sıralamasında ilk ikide yer alan Amerika ve Çin'in diğer ülkelerden çok daha ileri bir seviyede oldukları görülmektedir. 2019 yılındaki toplam safi hasılanın %41'ini üreten bu iki ülke, diğer taraftan sürekli bir rekabet halindedirler. Her ne kadar Amerika'nın GSYH değeri Çin'den epey fazla olsa da, aradaki fark giderek kapanmaktadır. İki ülkenin GSYH değerlerinde meydana gelen değişim Şekil 1'de gösterilmektedir.



Şekil 1. Amerika ve Çin'in GSYH Değerleri, 2000-2019 (Milyar Dolar)
Kaynak: www.worldbank.org

2000 yılında 10,2 trilyon dolarlık bir ekonomik büyüklüğe sahip olan Amerika dünyadaki toplam safi hasılanın %31'ini üretirken, 1,2 trilyon dolarlık safi hasılaya sahip olan Çin'de bu oran sadece %4'tür. 2000 yılından sonra her iki ülkenin de GSYH değerleri artmakla birlikte, aradaki farkın giderek kapandığı görülmektedir. 2000-2019 yılları arasında Amerika'nın safi hasılası iki kat artarak 10,2 trilyon dolardan 21,4 trilyon dolara yükselmekle birlikte toplam safi hasıla içerisindeki payı %31'den %24'e düşmüştür. Safi hasılasını on kattan fazla artırarak 1,2 trilyon dolardan 14,3 trilyon dolara ve toplam safi hasıla içerisindeki payını ise %4'ten %16'ya çıkartan Çin'in, ilerleyen yıllarda dünyanın en büyük ekonomisi olacağı tahmin edilmektedir.

Çin ekonomisi ile ilgili böyle bir tahminde bulunulmasında birçok faktörün etkili olduğu görülmektedir. 2018 yılına ait veriler incelendiğinde Ar-Ge harcamalarında neredeyse Amerika'yı yakalayan, marka ve patent başvurularında ilk sırada yer alan, Amerika ve Avrupa'nın toplamından daha fazla endüstriyel robot üreten, insansız araçlar konusunda sürekli yeni teknolojiler geliştiren ve uzay araştırmalarına Amerika'dan sonra en fazla kaynak aktaran ülke olarak 2045 yılında uzayın tek hâkimi olmayı hedefleyen Çin, tüm bu çabalarının bir sonucu olarak dünyanın bir numaralı ekonomisi olmak istemektedir. Çin'in bu gelişiminden en çok rahatsızlık duyan ülke ise Amerika'dır. 1. Dünya Savaşı'ndan sonra dünya ekonomisinin hâkimi olan, 2. Dünya Savaşı'ndan sonra bu konumunu sağlamlaştıran ve 2020 yılına gelindiğinde hâlâ dünyanın en büyük ekonomisi olan Amerika, şüphesiz ki bu gücünü kaybetmek istememektedir. Özellikle son yirmi yılda bu iki ülke arasında yaşanan dünya ekonomisindeki güç mücadelesinin, önümüzdeki yıllarda da devam edeceği görülmektedir. Bunun farkında olan Amerika, ambargolar ve ticaret savaşları ile Çin'in bu gücünü olabildiğince azaltmaya çalışmaktadır.

Bu doğrultuda 29 Mayıs 2019 tarihli Amerikan Hazine Bakanlığı'nın raporunda Amerika'nın Çin ile olan ticaretindeki açığın sürekli artarak 2018 yılında 419 miktar dolara ulaştığı ve ayrıca Çin yönetiminin döviz kuruna müdahale etmesi sonucunda dolar/yuan kurunun 6,92'ye yükseldiği belirtilmiştir. Ancak daha önceki benzer uygulamalarından dolayı 1994 yılında ABD Başkanı Bill Clinton döneminde ilk defa kur manipülatörü olarak suçlanan Çin, bu sefer aynı suçlamayla karşılaşmamakla birlikte, yine de ekonomi politikalarının yakından takip edilmesi gerektiği raporda çok net bir şekilde ifade edilmiştir. 5 Ağustos'ta ise dolar/yuan kurunun 2008 krizinden sonra ilk defa 7'yi geçmesi üzerine Çin,[88] yirmi beş yıl aradan sonra bu sefer Başkan Trump tarafından döviz kurunu manipüle etmekle suçlanmıştır. Bu suçlamanın en büyük nedeni ise ciddi miktarda döviz rezervine sahip olan Çin'in, Amerika'nın küresel bazdaki dolar gücünü azaltmak amacıyla yuanın değerini kasıtlı bir şekilde düşük tuttuğunun iddia edilmesidir (Ulusoy, 2019; USDT, 2019, s. 1-2).

Aslında birtakım veriler Amerika'nın bu iddiasını güçlendirmektedir. 2000 yılının Ocak ayında 156 milyar dolar civarında olan Çin'in döviz rezervleri, 2019 yılının Aralık ayında 3,1 trilyon dolara yükselmiştir. Bu rezervlerin yaklaşık üçte ikisi

[88] 29.06.2020 tarihinde 7,08 seviyelerinde olan dolar/yuan kuru, 22.07.2020 tarihinde 6,97 seviyelerine kadar gerilemiştir.

dolardan, üçte birlik kısım ise sterlin, euro ve yenden oluşmaktadır (www.tradingeconomics.com). 2019 yılının son çeyreğinde 11,1 trilyon dolara ulaşan dünyadaki toplam resmi döviz rezervlerinin 6,7 trilyon dolar ile %61'inin dolardan oluştuğu dikkate alındığında, Çin'in bu toplam dolar rezervlerinin neredeyse üçte birine sahip olduğu görülmektedir (www.imf.org).

Böylece Çin'in yakın sayılabilecek bir tarihte dünyanın en büyük ekonomisi olarak Amerika'nın yerini alacağı ve ayrıca, özellikle Hindistan ve Endonezya'nın da güçlenmesi ile birlikte dünya ekonomisinin merkezinin yüzyıllar öncesinde olduğu gibi tekrar Asya ve Pasifik'e kayacağı tahmin edilmektedir. 2030 ve 2060 yıllarında dünyanın en güçlü ilk on ekonomisi olması beklenen ülkelere ait tahmini GSYH değerleri Tablo 17'de gösterilmektedir.

Tablo 17

2030 ve 2060 Yıllarına Ait Tahmini GSYH Değerleri (Milyar Dolar)

2030			**2060**		
Sıra No	**Ülkeler**	**GSYH**	**Sıra No**	**Ülkeler**	**GSYH**
1	Çin	22.983	**1**	Çin	62.591
2	Amerika	16.662	**2**	Hindistan	56.348
3	Hindistan	10.074	**3**	Amerika	38.974
4	Japonya	3.488	**4**	Endonezya	13.624
5	Almanya	2.406	**5**	Japonya	7.887
6	Fransa	2.171	**6**	Türkiye	7.860
7	B. Krallık	2.150	**7**	Almanya	6.587
8	Rusya	2.017	**8**	Brezilya	6.579
9	Endonezya	1.973	**9**	B. Krallık	6.189
10	Brezilya	1.853	**10**	Meksika	6.022
Dünya Toplamı		*96.580*	*Dünya Toplamı*		*267.677*

Kaynak: Maddison, 2007, s. 343; OECD, 2018.

2030 yılına ait tahminler Angus Maddison, 2060 yılına ait tahminler ise OECD (Organization for Economic Co-operation and Development) tarafından yapıldığı için tabloyu analiz ederken bu yıllar arasında GSYH değerlerinde meydana gelen artış miktarlarından bahsetmek gerçekçi olmayan yorumlara neden olabilir. Bu yüzden rakamsal analizlerde her bir yıla ait verilerin kendi içerisinde kullanılması daha sağlıklı sonuçların ortaya çıkmasını sağlayacaktır. Buna göre Angus Maddison tarafından satın alma gücü paritesine[89] göre hesaplanmış 2030 yılına ait GSYH değerleri incelendiğinde,

[89] Satın Alma Gücü Paritesi; farklı ülkeler arasındaki fiyat farklılıklarını ortadan kaldırmak amacıyla yerel paraların satın alma güçlerini eşitleyen değişim oranıdır (Eğilmez, 2012).

97 trilyon dolara ulaşması beklenen dünyadaki toplam safi hasılanın, 23 trilyon dolar ile neredeyse dörtte birine sahip olan Çin'in dünyanın en güçlü ekonomisi olacağı tahmin edilmektedir. Çok uzun yıllar dünya ekonomisine yön veren Amerika 16,6 trilyon dolar ile ikinci, Hindistan 10 trilyon dolar ile üçüncü, Japonya 3,5 trilyon dolar ile dördüncü ve Almanya 2,4 trilyon dolar ile beşinci sırada yer alacaktır.

2060 yılına ait tahminler ise OECD'ye aittir. Buna göre 2060 yılında Çin ilk sıradaki yerini korurken, 2030 yılında birinciliği Çin'e kaptıran Amerika'nın bu sefer de ikinciliği Hindistan'a kaptırarak üçüncü sıraya gerileyeceği tahmin edilmektedir. Maddison'un 2030 yılına ait tahmininde 1,1 trilyon dolarlık safi hasıla ile 15. sırada yer alan Türkiye, OECD'ye göre 7,8 trilyon dolar ile dünyanın en güçlü altıncı ekonomisi olacaktır. Ayrıca yine Maddison'un tahmininde 1,9 trilyon dolar ile dokuzuncu sırada yer alan Endonezya, 2060 yılında dördüncü sıraya yükselecektir.

Böylece bu tahminlerden yol çıkarak gelişmekte olan ekonomilerin oluşturduğu E7 (Emerging 7) ülkelerinin (Çin, Hindistan, Endonezya, Brezilya, Meksika, Rusya ve Türkiye), dünyanın en büyük yedi ekonomisi olarak tanımlanan G7 (Group of Seven) ülkelerini (Amerika, Birleşik Krallık, Fransa, Almanya, Japonya, Kanada ve İtalya) geride bırakacağı anlaşılmaktadır. 2000 yılında dünyadaki toplam safi hasılanın %11'i E7 ülkelerine, %65'i G7 ülkelerine aitken (www.worldbank.org), 2030 ve 2060 yıllarında bu oranların sırasıyla E7 ülkeleri için %43'e ve %59'a yükseleceği, G7 ülkeleri için ise önce %31'e ve daha sonra %27'ye düşeceği tahmin edilmektedir (Maddison, 2007, s. 343; OECD, 2018).

Tablo 17'deki tahminler referans noktası olarak kabul edilirse, dünya ekonomisinde hangi bölgenin ön plana çıkacağı da çok net bir şekilde görülmektedir. Dünya Bankası'nın 2019 yılına ait GSYH değerlerine göre dünyanın en güçlü ilk on ekonomisinden altısı (Amerika, Almanya, Birleşik Krallık, Fransa, İtalya ve Kanada) batılı, üçü (Çin, Japonya ve Hindistan) Asyalıdır. 2060 yılına gelindiğinde ise batılı ülkelerden sadece Amerika, Almanya ve Birleşik Krallık ilk ondaki yerini korurken; diğer tarafta Çin, Japonya ve Hindistan'ın yanına güçlü bir Endonezya da dâhil olmuştur. 2018 yılında ilk onda yer alan batılı ülkelerin safi hasılası toplam hasılanın %40'ını oluştururken, Asya ülkelerinde bu oran %25'tir. 2060 yılında ise ilk onda yer alan batılı ülkelerin toplam safi hasıla içerisindeki payı %19'a düşerken, Asya ülkelerinin payı ise %52'ye yükselmiştir.

Böylece yapılan tüm değerlendirmeler bir arada ele alındığında dünya ekonomisinin ana merkezinin Avrupa ve Amerika'dan, Asya ve Pasifik'e doğru kaydığı görülmektedir.

5.3. Türkiye'nin Bölgesel Konumu ve Etkin Güç Stratejisi Üzerine Öneriler

21. yüzyılın ilk yıllarında arka arkaya iki önemli finansal kriz (2000 yılı Kasım ve 2001 yılı Şubat krizleri) yaşayan ve bu nedenle küçülen Türkiye ekonomisi, 2008 krizine kadar kesintisiz bir şekilde büyümüştür. 2000 yılında 273 milyar dolar ve 2002 yılında 238 milyar dolar olan GSYH miktarı, 2008 yılında 764 milyar dolara kadar yükselmiş, ancak krizin etkisiyle 2009 yılında 644 milyar dolara düşmüştür. Daha sonra tekrar büyümeye başlayan ve 2013 yılında 951 milyar dolar ile en yüksek GSYH değerine ulaşan Türkiye ekonomisi, bu yıldan sonra güç kaybederek 2018 yılında 771 milyar dolara ve 2019 yılında 754 milyar dolara gerilemiştir. GSYH değerlerinde meydana gelen bu değişim kişi başına düşen GSYH miktarını da etkilemiştir. 2000 yılında 4.317 dolar olan kişi başına GSYH miktarı, 2013 yılında 12.519 dolar ile en yüksek değerine ulaşmış, fakat bu yıldan sonra sürekli düşerek 2018 yılında 9.370 dolara ve 2019 yılında 9.042 dolara kadar gerilemiştir. Ancak Türkiye ekonomisi özellikle kriz dönemlerinde küçülmekle birlikte her şeye rağmen 2000-2019 yılları arasında safi hasılasını neredeyse üç katına, kişi başına düşen safi hasılasını ise iki katına çıkartarak 2019 yılında dünyanın en güçlü 19. ekonomisi olmayı başarmıştır (www.worldbank.org).

Türkiye'nin 21. yüzyılda elde ettiği tüm bu kazanımlar, aslında birtakım ekonomik gelişmelerin doğal bir sonucudur. 14 Mayıs 2013 tarihinde IMF'ye olan borcunu bitirerek ekonomik bağımsızlık anlamında önemli bir adım atan, enerji alanında doğalgaz ve petrol arama faaliyetlerine ağırlık veren ve özellikle askerî sanayi ağırlıklı teknoloji yatırımlarını hızlandıran Türkiye, bölgesel ve küresel bir güç olma konusundaki kararlılığını çok net bir şekilde ortaya koymuştur. Bu kararlılığın en somut örnekleri ise büyük oranda dışa bağımlı olduğu enerji ve askerî sanayi alanlarında yaptığı yatırımlarda ortaya çıkmaktadır.

2000-2018 yılları arasında dünya enerji tüketimindeki payını %0,79'dan %1,11'e yükselten Türkiye'nin aynı dönemler için tükettiği enerji miktarı yıllık ortalama %4,4 oranında artarak 73,5 milyon ton karşılığı petrolden 154 milyon tona ulaşmıştır. 2018 yılındaki bu enerji ihtiyacının %31,6'sı petrolden, %26,5'i doğal

gazdan, %27,6'sı kömürden, %8,8'i hidroelektrikten ve %5,6'sı yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılanmıştır. Aslında bu dağılım, Türkiye'nin enerji politikasını belirleyen ve bu alandaki yatırımlarının hızlanmasına neden olan en önemli faktördür. Çünkü dağılımdan da görüldüğü gibi enerji ihtiyacının neredeyse %60'ını petrol ve doğal gazdan karşılayan Türkiye'nin enerji kaynakları konusundaki dışa bağımlılığı, ülke ekonomisinin kronik sorunlarından birisi olan dış ticaret açıklarının en önemli nedeni olarak gösterilmektedir. Bununla birlikte küresel enerji fiyatlarında dalgalanmalara neden olabilecek krizler, genel olarak kırılgan bir ekonomiye sahip olan Türkiye'de başta finansal varlıklar olmak üzere döviz kuru ve enflasyon üzerinde de ciddi bir etkiye sahiptir. Enerji alanındaki dışa bağımlılıktan kaynaklanan tüm bu etkileri en aza indirebilmek amacıyla petrol ve doğal gaz arama faaliyetlerini hızlandıran ve yenilenebilir enerji yatırımlarını artıran Türkiye, milli kaynaklara ulaşma konusunda çok büyük bir çaba sarf etmektedir (KPMG, 2020, s. 10-12).

2018 yılında 20,2 milyon ton ham petrol ve 17,7 milyon ton petrol ürünü olmak üzere toplam 37,9 milyon tonluk ithalat yapan Türkiye'nin 2019 yılındaki ham petrol ithalatı 31 milyon tona yükselirken, petrol ürünleri ithalatı ise 13,8 milyon tona düşmüş ve böylece toplam ithalat 44,8 milyon tona ulaşmıştır. Bu ithalatın %35,47'si Rusya'dan, %21,25'i Irak'tan yapılırken, geriye kalan kısımda ise otuz dört ülkenin payı bulunmaktadır. İthalatın büyük bir kısmı ham petrolden oluşurken, petrol ürünleri ithalatındaki azalmanın önemli bir nedeni yerli üretim imkânlarının geliştirilmesidir. Bu doğrultuda 2018 yılında 25 milyon ton olan petrol ürünleri üretimi, %39 oranında artarak 2019 yılında 34,7 milyon tona ulaşmış ve bununla bağlantılı olarak ihracat miktarı da 8,9 milyon tondan 14,3 milyon tona yükselmiştir (EPDK, 2020a, s. 2-18).

Petrolün dışında enerji piyasasındaki diğer önemli ithalat kalemi ise doğal gazdır. Türkiye'nin doğal gaza olan talebinin sürekli artması ve bu talebi karşılamak için ülke içerisindeki rezerv ve üretim kapasitesinin yeterli olmaması, doğal gaz ithalatını zorunlu kılmıştır. 2019 yılında 474 milyon Standart metreküp (Sm^3)[90] doğal gaz üreten Türkiye'nin ithalat miktarı ise 45,2 milyar Sm^3'tür. Böylece petrole kıyasla çok daha büyük oranlarda dışa bağımlı bir ülke olan Türkiye'nin doğal gaz ihtiyacının sadece %1,04'ü yerli imkânlarla karşılanırken, ithalatın payı ise %98,96'dır. Bu ithalatın %33,61'i Rusya'dan, %21,20'si Azerbaycan'dan, %17,11'i İran'dan, %12,56'sı Cezayir'den ve kalan yaklaşık %15'lik kısmı ise diğer ülkelerden temin

[90] 1 Sm3 doğalgaz=0,67 kg.

edilmiştir. Üretim ve ‘re-export’ ticaretiyle bağlantılı olarak çok az bir ihracatı bulunan Türkiye’nin 2019 yılındaki toplam 762,68 milyon Sm^3’lük ihracatının 762,63 milyon Sm^3’ü Yunanistan’a ve 0,05 milyon Sm^3’ü Bulgaristan’a yapılmıştır (EPDK, 2020b, s. 8-23).

Böylece petrol ve doğal gazda dışa bağımlılık oranı çok yüksek bir ülke olan Türkiye, enerji konusundaki bu dezavantajlı durumunun etkilerini en aza indirebilmek amacıyla iki önemli hedef belirlemiştir: Çevre ülkelerdeki potansiyeli kullanarak enerji dağıtımının merkezi olmak ve sondaj çalışmalarını hızlandırarak üretim miktarını artırmak. Üretilebilir haldeki küresel petrol ve doğal gaz rezervlerinin neredeyse %70’i Türkiye’nin yakın coğrafyasında yer almaktadır. Bu jeopolitik konumundan faydalanarak Hazar, Orta Doğu ve Orta Asya’daki enerji zengini ülkeler ile Avrupa’daki tüketici ülkeler arasında doğal bir ‘’Enerji Merkezi’’ olmak isteyen Türkiye’nin, mümkün olduğunca çok noktadan petrol ve doğal gaz giriş ve çıkışı sağlamak amacıyla birçok önemli projede yer aldığı görülmektedir. Bu doğrultuda Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı, Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı, Mavi Akım Gaz Boru Hattı, TürkAkım Gaz Boru Hattı Projesi, Trans Anadolu Boru Hattı Projesi (TANAP) ve Trans Adriyatik Boru Hattı (TAP) gibi projeler hayata geçirilmiştir (www.enerji.gov.tr).

Enerji konusundaki ikinci önemli hedefi üretim miktarını artırmak olan Türkiye, deniz sondaj teknolojilerinde meydana gelen gelişmeler sayesinde Akdeniz ve Karadeniz’deki sondaj çalışmalarını hızlandırmıştır. Bu girişimlerin yarattığı siyasi gerilimlerden bağımsız bir şekilde ele alındığında Fatih ve Yavuz sondaj gemileri ile Oruç Reis ve Barbaros Hayrettin Paşa sismik araştırma gemilerinin yaptığı çalışmalar, Türkiye’nin enerji konusundaki kendi kendine yeterli olma hedefinin çok açık bir göstergesidir (KPMG, 2020, s. 20).

Türkiye’nin dışa bağımlılığı azaltma konusunda kararlı olduğu bir diğer alan ise savunma sanayisidir. Savunma sanayisindeki ihtiyaçların çok büyük bir kısmının uzun yıllar boyunca ithalat aracılığıyla karşılanmasının hem ülke ekonomisine getirdiği ağır yük hem de yüksek bağımlılık oranının yarattığı siyasi sorunlar, Türkiye’nin bu alanda da yatırımlarını hızlandırmasına neden olmuştur. Son dönemin en önemli teknolojik yeniliklerinden birisi olan insanlı ve insansız kara, deniz ve hava araçlarının yapımına büyük önem veren Türkiye, yerli imkânlar ve milli teknolojilerle gerçekleştirilen üretimler sayesinde ithalatını azaltıp, ihracatını artırmayı hedeflemektedir. Bu

doğrultuda 2002 yılında 66 savunma projesini yaklaşık olarak %80 dışa bağımlılık oranıyla yürüten Türkiye, 2018 yılında proje sayısının 667'ye yükselmesi ile birlikte %70'e yakın bir yerlilik oranı yakalamıştır. Önümüzdeki yıllar için %100 yerlilik oranı hedefi ile hareket eden Türkiye'nin artan bu yatırımlar sayesinde 2002 yılında 1 milyar dolar civarında olan savunma sanayisindeki toplam satışları 2017 yılında 6,7 milyar dolara yükselmiştir. Bununla bağlantılı olarak 2002 yılında 248 milyon dolar olan ihracat miktarı ise 2018 yılında 2 milyar dolara çıkmıştır (SSB, 2019, s. 8).

Böylece Türkiye ekonomisinin en büyük sorunlarından birisi olan kronik dış ticaret açıklarını azaltmak amacıyla enerji ve savunma sanayisi gibi dışa bağımlılık oranı yüksek olan sektörlerde yapılan yatırımlar, Türkiye'yi bölgenin güçlü ekonomilerinden biri haline getirmiştir. 2018 yılı GSYH değerleri karşılaştırıldığında 771 milyar dolarlık bir ekonomiye sahip olan Türkiye; 1,7 trilyon dolarlık ekonomisi ile Rusya hariç olmak üzere, Mısır *(251 milyar dolar),* Romanya *(240 milyar dolar),* Irak *(224 milyar dolar),* Ukrayna *(131 milyar dolar),* Bulgaristan *(65 milyar dolar),* Libya *(48 milyar dolar),* Azerbaycan *(47 milyar dolar)* ve Ermenistan *(12 milyar dolar)* gibi komşu ülkelerinden çok daha güçlüdür (www.worldbank.org).

Ancak tüm bu gelişmelere rağmen küresel bazda ortaya çıkan krizlerden ve ülke içerisinde alınan birtakım kararların küresel boyuttaki yansımalarından fazlasıyla etkilenen Türkiye ekonomisinin, hâlâ kırılgan bir yapıya sahip olduğu görülmektedir. Mesela son dönemlerde Amerika ile yaşanan Rahip Andrew Brunson ve S-400 krizleri ile küresel Koronavirüs (Covid-19) salgını, Türkiye ekonomisinin bu kırılgan yapısını çok net bir şekilde ortaya koymaktadır. Bu kırılganlığın en önemli nedenlerinden birisi ise Türkiye ekonomisinin hâlâ büyük oranda dışa bağımlı olmasıdır. Bu bağımlılığın azaltılması amacıyla başta enerji ve savunma sanayisi olmak üzere birçok sektörde yatırımlar hızlandırılmış ve bu sayede yerlilik oranı giderek artmaya başlamıştır.

Ancak tüm bu yatırımların küresel rekabet ortamında avantaj sağlayabilmesi için önemli bir gösterge olarak kabul edilen Ar-Ge harcamaları ile marka ve patent başvurularında Türkiye'nin gelişmiş ülkelere göre çok geride olduğu görülmektedir. 2000 yılında 4,5 milyar dolar olan Ar-Ge harcamalarını 2017 yılında 21,4 milyar dolara çıkartan Türkiye bu alana önemli kaynak aktarmakla birlikte, dünyada Ar-Ge harcamalarına en fazla kaynak ayıran ülkelerle kıyaslandığında bu artışın çok da fazla olmadığı ortaya çıkmaktadır. 2017 yılında Ar-Ge harcamalarına ABD 533 milyar dolar, Çin 484 milyar dolar, Japonya 169 milyar dolar, Almanya 125 milyar dolar, Fransa 62

milyar dolar, Birleşik Krallık 47 milyar dolar ve Rusya 40 milyar dolar ayırırken; toplam 1,3 trilyon dolarlık kaynak ayıran OECD ülkeleri içerisinde Türkiye'nin payı ise sadece %1,6'dır (OECD, 2020).

Böylece gelişmiş ülkelere kıyasla Ar-Ge çalışmalarına çok az kaynak ayıran Türkiye'nin, bununla bağlantılı olarak dünya genelindeki marka ve patent başvurularında da önemli bir paya sahip olmadığı görülmektedir. 2018 yılında Türkiye 7.466 adet patent ve 244.525 adet marka başvurusu yaparken; Çin 1.542.000 adet patent ve 7.365.522 adet marka, Amerika 597.141 adet patent ve 640.181 adet marka ve Japonya 313.567 adet patent ve 512.156 adet marka başvurusu yapmıştır. Bu ülkelerle rekabet edilebilir seviyelerin çok uzağında yer alan Türkiye'nin dünyadaki toplam marka başvuruları içerisindeki payı %1,7 ve patent başvuruları içerisindeki payı sadece %0,2'dir (WIPO, 2019, s. 59-117).

Ar-Ge çalışmaları ile bağlantılı olarak son yıllarda özellikle Amerika, Çin, Rusya ve Hindistan'ın yoğunlaştığı uzay yarışında ise Türkiye'nin bu ülkelerle kıyaslanamayacak kadar zayıf bir konumda olduğu söylenebilir. 2023 yılı için altı uyduluk bir filo hedefi bulunan Türkiye, şuan dünya yörüngesinde bulunan toplam 2.666 adet aktif uydudan sadece ikisine (Türksat 3A ve Türksat 4A) sahiptir. Bu uydulardan 1.327'sinin Amerika'ya, 363'ünün Çin'e ve 169'unun Rusya'ya ait olduğu göz önünde bulundurulursa, Türkiye'nin bu alanda henüz yolun başında olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca 2020 yılı için uzay araştırmalarına Amerika 22,6 milyar dolar, Fransa 3 milyar dolar, Rusya 2,5 milyar dolar ve Hindistan 1,9 milyar dolarlık bir kaynak ayırırken, Orta Vadeli Mali Plan'da (2020-2022) Türkiye Uzay Ajansı'na aktarılması öngörülen bütçe ödeneği ise yaklaşık olarak 24,5 milyon liradır (SBB, 2020).

Türkiye'nin gelişmiş ülkelere kıyasla geride olduğu bir diğer alan ise sahip olduğu toplam rezervlerdir. 2000 yılında 22 milyar doları döviz ve 1 milyar doları altın olmak üzere toplam 23 milyar dolarlık rezervi bulunan Türkiye, 2013 yılında döviz rezervlerini 111 milyar dolara, altın rezervlerini 20 milyar dolara ve böylece toplam rezervlerini 131 milyar dolara yükseltmiştir. Ancak ilerleyen yıllarda Türkiye ekonomisinin maruz kaldığı problemler nedeniyle 2018 yılında 73 milyar doları döviz ve 20 milyar doları altın olmak üzere toplam rezervler 93 milyar dolara gerilemiştir. Ekonomide meydana gelen toparlanma ile birlikte 2019 yılında 106 milyar dolara çıkan rezerv miktarı, son yaşanan Koronavirüs salgının da etkisiyle Nisan ayında 86 milyar

dolara kadar düşmüştür (www.tcmb.gov.tr). Bu rezervler diğer ülkelerle kıyaslandığında, Türkiye'nin toplam rezerv miktarının aslında çok da fazla olmadığı görülmektedir. 2018 yılında Türkiye toplam 93 milyar dolar rezerve sahipken; Çin'in 3,2 trilyon dolar, Japonya'nın 1,3 trilyon dolar, Amerika'nın 450 milyar dolar, Hindistan'ın 400 milyar dolar, Birleşik Krallık'ın 173 milyar dolar ve Almanya'nın 198 milyar dolar rezervi bulunmaktadır (www.worldbank.org).

Ancak tüm bu dezavantajlarına rağmen Türkiye, 21. yüzyılda dünyanın en çok gelişen ekonomilerinden birisi olarak gösterilmektedir. 2002-2011 yılları arasında ortalama %5,8 oranında büyüyen, bazı gelişmiş ülkelerdeki küçülmenin veya kısmi büyümenin aksine 2012-2019 döneminde de yıllık bazda kesintisiz bir şekilde büyüyen Türkiye ekonomisinin, özellikle Koronavirüs nedeniyle 2020 yılında %5 küçüleceği, 2021 yılında ise tekrar toparlanarak %5 büyüyeceği tahmin edilmektedir (www.imf.org). Böylece her şeye rağmen Türkiye ekonomisinin son yirmi yılda yaşadığı bu dönüşüm, sonraki yıllar için de bir referans olarak kabul edilebilir. Bu doğrultuda 2019 yılında 754 milyar dolarlık safi hasıla ile dünyanın en güçlü on dokuzuncu ekonomisi olan Türkiye'nin, 2030 yılında 1,1 trilyon dolar ile on beşinci (Maddison, 2007, s. 343) ve 2060 yılında yaklaşık olarak 7,9 trilyon dolar ile altıncı sıraya yükseleceği tahmin edilmektedir (OECD, 2018).

BÖLÜM VI

SONUÇ VE ÖNERİLER

6.1. Sonuç ve Öneriler

1500 yılında dünyadaki toplam safi hasılanın nerdeyse üçte ikisine sahip olan Asya bu dönemde dünya ekonomisinin merkezi konumundayken, Asya'daki safi hasılanın %80'ine sahip olan Çin ve Hindistan ise Asya'ya bu gücü kazandıran en büyük ekonomilerdir (Maddison, 2006a, s. 261). Özellikle Avrupa'ya mal taşıyan kervanlar sayesinde Asya'nın bu zenginliğinin farkına varan Avrupalılar, Anadolu'nun Osmanlı hâkimiyetine girmesinden sonra Asya'ya doğrudan ulaşmak amacıyla alternatif deniz seferleri düzenlemişlerdir. İspanya ve Portekiz'in öncülüğünde gelişen ve daha sonra İngiltere, Hollanda ve Fransa'nın da dâhil olduğu Coğrafi Keşifler sayesinde önce Afrika'nın batı ve güney kıyıları ile Hindistan kıyılarına ulaşan Avrupalılar, diğer taraftan Asya'ya ulaştıklarını zannederek yanlışlıkla da olsa Amerika'yı bulmuşlardır. Böylece her üç kıtaya da ayak basan Avrupalılar; Afrika ve Amerika'da zorla, Asya'da ise önce ticaret yaparak daha sonra ise hâkimiyet kurarak ulaştıkları her bölgenin değerli ürünlerini kendi refahları için kullanmışlardır.

Bu doğrultuda Afrika, Amerika ve Avrupa arasında yapılan üçlü ticarette; Afrika'nın insan gücü köle olarak çalıştırılmak amacıyla Amerika'ya, Amerika'nın şeker, pamuk, tütün, altın ve gümüşü Avrupa'ya ve başta tekstil ürünleri olmak üzere Avrupa'da üretilen mamul mallar Afrika'ya götürülmüştür. Amerika'dan Avrupa'ya taşınan gümüşün önemli bir kısmı Asya ile yapılan ticarette kullanılmıştır. Avrupalılar gümüşün karşılığında ise Çin, Hindistan ve Güneydoğu Asya'dan ipek, pamuk ve baharat satın almışlardır. Vasco da Gama ile başlayan bu ticaretin çok kârlı olduğunu fark eden tüccarlar, uzun ve tehlikeli deniz yolculuklarını göze alarak her geçen yıl daha fazla gemiyi Asya'ya göndermişlerdir.

Bu ticaretten en çok kazançlı çıkan ülke ise İngiltere'dir. Bu dönemde pamuk üretiminde dünyanın en zengin bölgesi olan ve üretilen pamuğu işleyen Hindistan'dan, önce pamuklu tekstil ürünleri ithal eden İngiltere, ilerleyen yıllarda teknolojik yenilikler sayesinde fabrika üretimine geçmiş ve bunun üzerine ham pamuk ithal edip, tekstil ürünleri ihraç etmeye başlamıştır. İngiltere'de meydana gelen bu dönüşüm 18. yüzyılın

sonlarına doğru Sanayi Devrimi'nin ortaya çıkmasına neden olmuş ve bu sayede İngiltere, dünyanın en güçlü ekonomisi haline gelirken, dünya ekonomisinin merkezi de Asya'dan Avrupa'ya kaymıştır.

Ancak bu dönemde dikkat çeken tek ülke İngiltere değildir. Sanayi Devrimi'nin ortaya çıktığı dönemlerde bağımsızlığını yeni kazanan Amerika, ilk yıllarda yüksek enflasyon ve bağımsızlık savaşının getirdiği ağır borç yükü ile karşı karşıya kalmıştır. Avrupa'nın hızlı bir şekilde sanayileşmeye başladığı bir dönemde, tarım ağırlıklı bir ekonomi anlayışına sahip olan Amerika'nın yapması gereken tek şey, sanayileşmekti. Samuel Slater adında genç bir İngilizin Amerika'ya giderek pamuk üretiminde kullanılmak üzere bir makine yapması, Sanayi Devrimi'nin Amerika'ya yayılmasını sağlamıştır. Daha çok ilkel yöntemlerle gerçekleştirilen tarımsal üretimin artık fabrikalarda makineler aracılığıyla yapılması, buharlı gemilerin ve demiryollarının inşa edilmesi ve ayrıca demir, çelik ve kömür gibi dönemin en çok ihtiyaç duyulan hammaddelerinin üretim miktarının artırılması ile birlikte Amerika, dünya ekonomisinde daha fazla söz sahibi olmaya başlamıştır.

Böylece yavaş yavaş güçlenmeye başlayan Amerika'yı dünya ekonomisinin merkezine taşıyacak yolu açan en önemli faktör ise Avrupa'da patlak veren 1. Dünya Savaşı'dır. Çünkü savaş sona erdiğinde sadece kaybeden tarafta yer alan Almanya değil, İngiltere ve Fransa için de bu savaşın çok ciddi ekonomik sonuçları olmuştur; üretim azalmış, askerî sanayi ön plana çıkmış, ülkelerin milli gelirleri azalmaya başlamış ve işsizlik ve yoksulluk artmıştır. Bu sonuçların etkisini en aza indirmek isteyen ama bunu kendi imkânlarıyla yapması mümkün olmayan Avrupalılar, Amerika'dan borç almaya başlamışlardır. Bu sayede Amerika, hem üretimi azalan Avrupa'ya kendi ürünlerini satmış hem de borç vererek faiz geliri elde etmiştir.

Ancak Amerikan ekonomisinin yaşadığı bu büyüme çok uzun sürmemiş ve borsa balonunun patlaması, 1929 yılında Büyük Buhran'ın ortaya çıkmasına neden olmuştur. Temel ekonomik göstergelerde meydana gelen bozulmanın etkilerini azaltabilmek amacıyla korumacı politikalara yönelen Amerika'nın bu hamlesi, krizin Avrupa ülkelerine de sıçramasına neden olmuştur. Bu dönemde dış ticaret, üretim ve milli gelirleri azalan ülkelerden Amerika, İngiltere ve Fransa kendi ekonomi politikaları sayesinde bu krizi atlatmaya çalışırken; diğer taraftan özellikle Almanya, İtalya ve Japonya ise kendi sınırlarının dışında kaynak arayışına girmişlerdir. Böylece 1. Dünya

Savaşı'nın siyasi ve ekonomik sonuçları ile Büyük Buhran'ın ekonomik sonuçları birleştiğinde, 1939 yılında yeni bir savaşın eşiğine gelinmiştir.

1. Dünya Savaşı'na göre daha ağır ekonomik sonuçları olan 2. Dünya Savaşı, dünya ekonomisinde Amerika'nın hâkimiyetini sağlamlaştırması açısından önemli bir savaştır. Bu savaştan hem siyasi hem de ekonomik olarak güçlenerek çıkan Amerika, uzun yıllar boyunca dünyanın en büyük ekonomisi olarak kalmıştır. Ancak 21. yüzyıla gelindiğinde, Amerika hâlâ dünyanın en güçlü ekonomisi olma özelliğini korurken, diğer ülkelerin hızlı bir şekilde aradaki farkı kapatmaya başladığı görülmektedir. Teknoloji yatırımlarının ön plana çıktığı bu dönemde robot teknolojisi, yapay zekâ ve insansız araçlar konusunda Amerika ile Asya ülkeleri arasında; uzay araştırmaları konusunda ise Amerika, Çin, Rusya ve Hindistan arasında ciddi bir hâkimiyet mücadelesi bulunmaktadır. Bu mücadeleler sayesinde özellikle Avrupa ve Amerika'ya kıyasla çok daha hızlı büyüyen Asya'nın önümüzdeki birkaç on yıl sonra dünya ekonomisinin yeni merkezi olacağı tahmin edilmektedir. Asya'da ön plana çıkması beklenen ülkeler ise tıpkı yüzyıllar öncesinde olduğu gibi Çin ve Hindistan'dır. Böylece dünya ekonomisinin merkezi Asya'dan Avrupa'ya ve oradan da Amerika'ya kayarken, yüz yıllar sonra bu gücün tekrardan Asya'da toplanacağı düşünülmektedir.

Ancak son dönemlerde dünya ekonomisini meşgul eden en önemli konu, hâkimiyetin hangi ülke ve/veya bölgeye kayacağı değil, 31 Aralık 2019 tarihinde ilk vakanın ortaya çıktığı Çin'den yayılarak tüm dünyayı etkisi altına alan Koronavirüs salgınının küresel ölçekte yarattığı tahribattır. Virüs nedeniyle uluslararası ticaret azalmış, sanayi üretimi düşmüş, işsizlik oranları artmış ve böylece gelişmiş ülkeler bile çok ciddi ekonomik sorunlarla karşı karşıya kalmışlardır. IMF'nin Nisan ayında yayımladığı rapora göre dünya ekonomisinin 2020 yılında %3 küçüleceği, 2021 yılında ise %5,8 büyüyeceği tahmin edilmektedir. Ancak yine IMF tarafından Haziran ayında yayımlanan son raporda ise daha karamsar bir tablo ortaya konulmuştur. Buna göre dünya ekonomisinin 2020 yılındaki küçülme tahmini %4,9 ve 2021 yılındaki büyüme tahmini ise %5,4 olarak revize edilmiştir. Her iki raporda da Türkiye ile ilgili tahminler değişmemiş ve Türkiye ekonomisinin 2020 yılında %5 küçüleceği, 2021 yılında ise %5 büyüyeceği belirtilmiştir (www.imf.org).

Dünya ekonomisindeki gücün Amerika'dan Asya'ya kaymaya başladığı bu son dönemlerde Türkiye ekonomisinde meydana gelen değişimler incelendiğinde ise, özellikle son yirmi yılda yaptığı yatırımlarla birlikte Türkiye, dünya ekonomisinde

önemli bir aktör olma isteğini çok net bir şekilde ortaya koymaktadır. Başta enerji ve savunma sanayisi olmak üzere büyük oranda dışa bağımlı olunan sektörlerde yerli üretim imkânların geliştirilmesi, sanayi üretiminin artırılmasına yönelik çalışmaların yapılması ve teknoloji yatırımlarının hızlandırılması sayesinde bölgenin en güçlü ekonomilerinden biri olan Türkiye'nin daha uzun vadedeki hedefi ise küresel bir ekonomik güç haline gelmektir. Ancak bu hedefe ulaşabilmek için Türkiye'nin önündeki en büyük engel ekonomik yapısındaki kırılganlıktır. Türkiye'nin taraf olmadığı uluslararası krizlerden, siyasi iradenin aldığı birtakım kararların küresel boyuttaki yansımalarından veya son dönemlerde yaşanan Covid-19 salgınından fazlasıyla etkilenen Türkiye ekonomisinin, hâlâ kırılgan bir yapıya sahip olduğu görülmektedir.

Bu doğrultuda siyasi tartışmalar bir kenara bırakılırsa, 2017 yılında yapılan referandumla hayata geçirilen Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi'nin ekonomi alanındaki en önemli hedeflerinden birisi, siyasi istikrarın sağlanarak ekonomi üzerindeki baskının azaltılması ve bu sayede istikrarlı bir şekilde büyümesi beklenen Türkiye'nin, dünyanın en güçlü ekonomilerinden biri haline gelmesidir. Bu hedefi gerçekleştirebilmek amacıyla 1 Nolu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile kurulan Finans Ofisi, Yatırım Ofisi, Dijital Dönüşüm Ofisi ve İnsan Kaynakları Ofisi'nin çeşitli görevleri bulunmakla birlikte, güçlü bir Türkiye ekonomisi için üstlendikleri temel görevler şunlardır (www.cbiko.gov.tr):

- Finans Ofisi: Türkiye'nin ulusal ve uluslararası piyasalardaki finansal gücünü gelişmiş ülkelerle rekabet edebilir seviyeye getirmek *(Döviz baskısını azaltmak).*
- Yatırım Ofisi: Ekonomik kalkınmada ihtiyaç duyulan yerli ve yabancı yatırımların artırılması *(Ekonomik büyüme).*
- Dijital Dönüşüm Ofisi: Milli teknolojilerin geliştirilmesi *(Dışa bağımlılığın azaltılması).*
- İnsan Kaynakları Ofisi: Nitelikli işgücünün milli projelere kazandırılması *(Dışa bağımlılığın azaltılması).*

Bu ofisler sayesinde kısa vadede daha etkili bir ekonomi yönetimi hedefleyen Türkiye'nin, daha uzun vadedeki hedefi ise dünyanın en güçlü ekonomileri arasında yer almaktır. Özellikle son yirmi yılda yaptığı yatırımlar sayesinde bölgenin en güçlü ekonomilerinden biri haline Türkiye, mevcut şartlarda küresel bir ekonomik güç olma

hedefinden uzak gibi görünse de, özellikle son yıllarda yakaladığı ivmeyi artırarak devam ettirmesi halinde, önümüzdeki kırk elli yıllık süreçte dünyanın en güçlü on ekonomisinden biri olacağı tahmin edilmektedir.

KAYNAKÇA

Abbott, E. (1908). History of the employment of women in the American cotton mills. *Journal of Political Economy, Vol.16, No.9,* 602-621.

Abelshauser, W. (1998). Germany: Guns, butter, and economic miracles. In Mark Harrison (Ed.), *The economics of World War II: Six great powers in international comparison* (pp. 122-176). Cambridge: Cambridge University Press.

Acemoğlu, D. & Robinson, J.A. (2012). *Why nations fail: The origins of power, prosperity, and poverty*. London: Profile Books.

Acıpınar, M. (2015). Ahidnameler çerçevesinde Karadeniz'de ticaret ve yabancı tüccarların durumu (XV-XVII. Yüzyıllar). *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi, Cilt 5, Sayı 12,* 319-336.

Acton, L. (2005). *Lectures on modern history.* New York: The Macmillan Company.

Adshead, S. A. M. (1988). *China in the world history.* London: Macmillan.

Aiken, C. S. (1973). The evolution of cotton ginning in the Southeastern United States. *Geographical Review, Vol.63, No.2,* 196-224.

Akdağ, M. (1949). Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluş ve inkişafı devrinde Türkiye'nin iktisadi vaziyeti. *Belleten, Cilt XII, Sayı 51,* 497-571.

Alganer, Y. ve Çetin, M.Ö. (2007). Avrupa'da birlik ve bütünleşme hareketleri-1. *Marmara Üniversitesi İİBF Dergisi, Cilt XXIII, Sayı 2,* 285-309.

Allen, G. C. (1981). *A short economic history of modern Japan* (4th ed.). London: The Macmillan Press Ltd.

Allen, R. C. (2001). The great divergence in European wages and prices from the Middle Ages to the First World War. *Explorations in Economic History, Vol 38,* 411-447.

Ames, E. (1947). A century of Russian railroad construction: 1837-1936. *The American Slavic and East European Review, Vol:6, No:3/4,* 57-74.

Armstrong, C. & Chmielewski, L.M. (2013). *The Atlantic experience: Peoples, places, ideas.* New York: Palgrave Macmillan.

Arruda, J. B. A. (1991). Colonies as mercantile investments: The Luso-Brazilian Empire, 1500-1808. In James D. Tracy (Ed.), *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade 1350-1750* (pp. 360-420). Cambridge: Cambridge University Press.

Aspromourgos, T. (1988). The life of William Petty in relation to his economics: A tercentenary interpretation. *History of Political Economy, Vol.20, No.3,* 337-356.

Attman, A. (1981). The Russian market in world trade, 1500-1860. *Scandinavian Economic History Review, 29:3,* 177-202.

Baba, M. & Tatemoto, M. (1998). Foreign trade and economic growth in Japan: 1858-1937. In Michael Smitka (Ed.), *Japan's economic sscent: International trade, growth, and postwar reconstruction* (2-22). New York: Garland Publishing.

Bairoch, P. (1982). International industrialization levels from 1750 to 1980. *The Journal of European Economic History, Vol.11,* 269-333.

Barisitz, S. (2017). *Central Asia and the Silk Road: Economic rise and decline over several millennia*. Springer International Publishing.

Barrett, W. (1990). World bullion flows, 1450-1800. In James D. Tracy (Ed.), *The rise of merchant empires: Long distance trade in the early modern world, 1350-1750* (224-254). Cambridge: Cambridge University Press.

Bartels, M. (2020a). Trump calls for $25 billion NASA budget for 2021 to boost moon and Mars goals. https://www.space.com/nasa-2021-budget-request-aims-at-moon-mars.html, Erişim tarihi: 08.06.2020.

Bartels, M. (2020b). NASA to pay Russia $90 million for a Soyuz seat on a crew launch this fall. https://www.space.com/nasa-pays-russia-90-million-for-soyuz-seat.html, Erişim Tarihi: 13.06.2020.

Bates, R. H., Coatsworth, J.H. & Williamson, J. G. (2006). Lost decades: Lessons from post-independence Latin America for today's Africa. *NBER Workind Paper, No:12610.*

Baumer, F. L. V. (1970). *Main currents of Western thought: Readings in Western European intellectual history from the Middle Ages to the present* (3rd ed.). New York: Alfred A. Knopf.

Beaud, M. (2016). *Kapitalizmin tarihi: 1500-2010* (F. Başkaya, Çev.). 2. Baskı. İstanbul: Yordam Kitap. (Orijinal baskı, 2010).

Beck, R. B., Black, L., Krieger, L. S., Naylor, P. C. & Shabaka, D. I. (2009). *World history: Patterns of interaction.* USA: McDougal Littell.

Becker, S. O. & Woessmann, L. (2009). Was Weber wrong? A human capital theory of Protestant economic history. *The Quarterly Journal of Economics, Vol 124, Issue 2,* 531-596.

Becker, S. O., Pfaff, S. & Rubin, J. (2016). Causes and consequences of the Protestant Reformation. *Warwick Economics Research Paper Series.*

Bejczy, I. (2001). *Erasmus and the Middle Ages: The historical consciousness of a Christian humanist.* Leiden: Koninklijke Brill NV.

Bertola, L. (2008). Globalization in Latin America before 1940. In V.Bulmer-Thomas, John H. Coatsworth & Roberto C. Conde (Eds.), *The Cambridge economic history of Latin America, Vol 2,* (pp. 11-56). New York: Cambridge University Press.

Bertola, L. & Ocampo, J. A. (2012). *The economic development of Latin America since indpendence.* Oxford: Oxford University Press.

Beveridge, H. (1862). *A comprehensive history of India, Vol.1.* New Delhi: Associated Publishing House.

Birmingham, D. (1999). *Portugal and Africa*. New York: Palgrave Publishers Ltd.

Blackburn, R. (1997). *The making of new world slavery: From the baroque to the modern, 1492-1800*. New York: Verso.

Blaug, M. (1991a). *The early mercantilist: Thomas Mun, Edward Misselden, Gerard de Malynes*. Edward Elgar Publication.

Blaug, M. (1991b). *The later mercantilist: Josiah Child and John Locke*. Edward Elgar Publication.

Bonwick, C. (2000). The American Revolution 1763-1791. In David Parker (Ed.), *Revolutions and the Revolutionary Tradition in the West 1560-1991* (pp. 68-87). London: Routledge.

Boxer, C. R. (1969). *The Portuguese seaborne empire, 1415-1825.* London: Hutchinson & Co Ltd.

Brandt, L., Ma, D. & Rawski, T. (2016). Industrialization in China. *IZA Discussion Paper Series, No:10096.*

Braudel, F. (1975). *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II. Cilt 1.* London: Fontana/Collins.

Braudel, F. (1983). *Civilization and capitalism 15th – 18th century, Vol.2: The wheels of commerce.* London: Book Club Associates.

Braudel, F. (1984). *Civilization and capitalism 15th-18th Century. Vol 3: The perspective of the world.* London: William Collins Sons & Co Ltd.

Brewer, J. (1989). *The sinews of power: War, money and the English state, 1688-1783.* London: Unwin Hyman Limited.

Broadberry, S., Guan, H. & Li, D. D. (2017). *China, Europe, and the great divergence: A study in historical national accounting, 980-1850.* University of Oxford: Discussion Papers in Economic and Social History.

Broadberry S. & Gupta, B. (2005). *Cotton textiles and the great divergence: Lancashire, India and shifting competitive advantage, 1600-1850.* Paper presented at the The Rise, Organization, and Institutional Framework of Factor Markets. Utrecht, 23-25 June 2005.

Broadberry, S. & Harrison, M. (2005). The economics of World War I: An overview. In Stephen Broadberry & Mark Harrison (Eds.), *The economics of World War I* (pp. 3-40). Cambridge: Cambridge University Press.

Broadberry, S. & Howlett, P. (1998). The United Kingdom: 'Victor at all costs.' In Mark Harrison (Ed.), *The economics of World War II: Six great powers in international comparison* (pp. 43-80). Cambridge: Cambridge University Press.

Broadberry, S. & Howlett, P. (2005). The United Kingdom during World War I: Business as Usual? In Stephen Broadberry & Mark Harrison (Eds.), *The economics of World War I* (pp. 206-234). Cambridge: Cambridge University Press.

Brotton, J. (2006). *The Renaissance: A very short introduction*. Oxford: Oxford University Press.

Brummett, P. (1994). *Ottoman seapower and Levantine diplomacy in the age of discovery*. Albany: State University of New York Press.

Bulliet, R. W., Crossley, P. K., Headrick, D. R., Hirsch, S. W., Johnson, L. L. & Northrup, D. (2014). *The earth and its people, a global history. Vol. 2: Since 1500.* Stamford: Cengage Learning.

Bulmer-Thomas, V. (2003). *The economic history of Latin America since independence* (2nd ed.). New York: Cambridge University Press.

Burke, P. (2000). *A social history of knowledge*. Cambridge: Polity Press.

Bushkovitch, P. (2004). *Peter the Great: The struggle for power, 1671-1725.* Cambridge: Cambridge University Press.

Butterfield, H. (1959). *The origins of modern science: 1300-1800*. New York: The Macmillan Company.

Cain, P. J. & Hopkins, A.G. (2016). *British imperialism* (3rd ed.). New York: Routledge.

Calvert, P. (2005). *Vasco da Gama: So strong a spirit*. New York: Benchmark Books.

Cameron, R. (1993). *A concise economic history of the world: From paleolithic times to the present* (2nd ed.). New York: Oxford University Press.

Cannan, E. (1964). *A Review of Economic Theory*. (2nd ed.). New York: A. M. Kelley.

Cantoni, D. (2015). The economic effects of the Protestant Reformation: Testing the Weber hypothesis in the German lands. *Journal of the European Economic Association, Vol 13, Issue 4,* 561-598.

Cantoni, D., Dittmar, J. & Yuchtman, N. (2017). The Religious Roots of the Secular West: The Protestant Reformation and the Allocation of Resources in Europe. https://voxeu.org/article/protestant-reformation-and-allocation-resources-europe, Erişim tarihi: 06.12.2018.

Cardoso, J. L. (2015). Liberalism and enlightened political economy. *The European Journal of the History of Economic Thought, Vol.22, Issue.6,* 934-948.

Carus-Wilson, E. M. (1941). An Industrial Revolution of the thirteenth century. *The Economic History Review, Vol.11, No.1,* 39-60.

Catel, P. (2017). *Exploring the New York colony.* Minnesota: Capstone Press.

CENSUS. (1922). Fourteenth census of the United States, Vol XI: Mines and Quarries 1919. U.S. Bureau of the Census. Washington: Government Printing Office. https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.39015066239743;view=1up;seq=9, Erişim tarihi: 29.05.2019.

Chandra, A. M. (2007). *India condensed: 5000 years of history and culture.* Singapore: Marshall Cavendish Editions.

Chapman, S. D. (1972). *The cotton industry in the Industrial Revolution.* London: Palgrave Macmillan.

Chaudhuri, K. N. (1963). The East India Company and the export of treasure in the early seventeenth century. *Economic History Review, Vol.16, No.1,* 23-38.

Chaudhuri, K. N. (1978). *The trading world of Asia and the English East India Company, 1660-1760.* Cambridge: Cambridge University Press.

Chaudhuri, K. N. (1985). *Trade and civilisation in the Indian Ocean: An economic history from the rise of Islam to 1750.* Cambridge: Cambridge University Press.

Chaudhuri, K. N. (1990). *Asia before Europe: Economy and civilisation of the Indian Ocean from the rise of Islam to 1750.* Cambridge: Cambridge University Press.

Chavez, T. E. (2002). *Spain and the independenc of the United States.* University of New Mexico Press.

Chiasson, P. (2013). *The island of seven cities: Where the Chinese settled when they discovered America.* St. Martin's Press.

Chouhan, O. P. (1985). *The Dutch East India Company and the economy of Bengal, 1630-1720.* New Jersey: Princeton University Press.

Ciment, J. (2006). *Colonial America: An encyclopedia of social, political, cultural, and economic history. Vol 1-5.* New York: Routledge.

Cioran, Z. (2014). Theories of monetary policy: From the mercantilist pragmatism to the modern monetary theories. *The USV Annals of Economic and Public Administration, 14(1-9),* 92-101.

Clapham, J. H. (1910). The transference of the worsted industry from Norfolk to the west riding. *The Economic Journal, Vol.20, No.78,* 195-210.

Clark, G. (1987). Why isn't whole world developed? Lessons from the cotton mills. *The Journal of Economic History, Vol.47, No.1,* 141-173.

Clark, G. (2007). *A farewell to alms: A brief economic history of the world.* Princeton: Princeton University Press.

Clough, S. B. & Cole, C. W. (1954). Early modern capitalism and the expansion of Europe. In Joseph L. Blau, Ralph H. Bowen, Peter J. Gay, Sidney Gelber, George T. Matthews, Richard M. Morse & Stephen W. Rousseas (Eds.), *Chapters in Western Civilization, Vol. 1* (pp. 166-207). New York: Columbia University Press.

Coakley, R. W. & Conn, S. (2010). *The war of the American Revolution.* Washington: Bicentennial Publication.

Copeland, M. T. (1912). *The cotton manufacturing industry of the United States.* Cambridge: Harvard University.

Cortesao, A. (1944). *The suma oriental of Tomè Pires.* London: Hakluyt Society.

Corwin, E. S. (1915). The French objective in the American Revolution. *The American Historical Review, Vol.21, No.1,* 33-61.

Craig, J. R. & Rimstidt, J.D. (1998). Gold production history of the United States. *Ore Geology Reviews, Vol.13,* 407-464.

Crawcour, E. S. (2008). Industrialization and technological change, 1885-1920. In Peter Duus (Ed.), *The Cambridge history of Japan, Volume 6: The twentieth century* pp. (385-450). Cambridge: Cambridge University Press.

Cross, H. E. (1983). South American bullion production and export, 1550-1750. In John F. Richards (Ed.), *Precious metals in the tater Medieval and early modern worlds* (pp. 397-423). Kuzey Karolina: Carolina Academic Press.

Curtin, P. D. (1984). *Cross-cultural trade in world history*. Cambridge: Cambridge University Press.

Cwik, P. F. (2011). The new neo-mercantilism: Currency manipulation as a form of protectionism. *Economic Affairs, Vol.31, Issue.3,* 7-11.

Das Gupta, A. (1987). The maritime trade of Indonesia: 1500-1800. In Ashin Das Gupta & Michael N. Pearson (Eds.), *India and the Indian Ocean 1500-1800* (pp. 240-275). Kalküta: Oxford University Press.

Das Gupta, A. & Pearson, M. N. (1987). *India and the Indian Ocean.* Kalküta: Oxford University Press.

Davenport, F. G. (1917). *European treaties bearing on the history of United States and its dependencies to 1648.* Washington: Carnegie Institution of Washington.

Davis, R. (1962). English foreign trade, 1700-1774. *The Economic History Review. Vol.15, No.2*, 285-303.

Deane, P. (1979). *The first Industrial Revolution* (2nd ed.). Cambridge: Cambridge University Press.

Diamond, J. (1999). *Guns, germs and steel: The fates of human societies*. New York: W.W.Norton & Company.

Dimont, M. I. (1962). *Jews, god, and history*. New York: Penguin Group.

Dittmar, J. & Seabold, S. (2016). Media, markets, and radical ideas: Evidence from the Prostestant Reformation. *LSE Working Paper*.

Easton, M., Saldais, M., Smith, R. & Dumovic, V. (2016). *Oxford big ideas humanities 8.* Oxford: Oxford University Press.

Eğilmez, M. (2012). Satınalma gücü paritesi nedir? http://www.mahfiegilmez.com/2012/05/satnalma-gucu-paritesi-nedir.html. Erişim tarihi: 14.06.2020.

Elliott, J. H. (1970). *The Old World and the New: 1492-1650.* Cambridge: Cambridge University Press.

Ellison, M. & Scott, A. (2017). Managing the UK national debt 1694-2017. *Centre for Macroeconomics Working Paper 2017-27.*

Elvin, M. (1973). *The pattern of the chinese past.* California: Stanford University Press.

EPDK. (2020a). Petrol Piyasası 2019 Yılı Sektör Raporu. Ankara.

EPDK. (2020b). Doğal Gaz Piyasası 2019 Yılı Sektör Raporu. Ankara.

Epstein, S. A. (2014). *Geç dönem Orta Çağ Avrupası: Ekonomik ve sosyal tarih, 1000-1500* (S. Işık, Çev.). İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları. (Orijinal baskı, 2009).

Escosura, L. P. (2005). Colonial independence and economic backwardness in Latin America. *GEHN Working Paper Series, Working Paper No: 10/05.*

Escosura, L. P. (2008). The economic censequences of independence in Latin America. In V.Bulmer-Thomas, John H. Coatsworth & Roberto C. Conde (Eds.), *The Cambridge economic history of Latin America, Vol 1,* (pp. 463-504). New York: Cambridge University Press.

Evans, G. R. (1993). *Philosophy and theology in the Middle Ages.* London: Routledge.

Fairbank, J. K. & Goldman, M. (2006). *China: A new history* (2nd ed.). London: Harvard University Press.

Falkus, M. E. (1972). *The industrialisation of Russia 1700-1914.* London: The Macmillan Press Ltd.

Faust, C. M. (1961). Russian expansion to the east through eighteenth century. *The Journal of Economic History, Vol.21, No.4,* 469-482.

Feis, H. (1961). *Europe: The world's banker, 1870-1914.* New York: Augustus M. Kelley.

Ferguson, N. (2015a). *Uygarlık: Batı ve ötekiler* (N. Elhüseyni, Çev.). 2. Baskı. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları. (Orijinal baskı, 2011).

Ferguson, N. (2015b). *Hazin savaş, 1914-1918* (N. Elhuseyni, Çev.). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları. (Orijinal baskı, 1999).

Fırat, O. Z. & Fırat, S. Ü. (2017). Endüstri 4.0 yolculuğunda trendler ve robotlar. *İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi, Cilt:46, Sayı:2,* 211-223.

Findlay, R. & O'Rourke, K. H. (2007). *Power and plenty: Trade, war, and the world economy in the second millennium.* New Jersey: Princeton University Press.

Fischer, H. D. (1996). *The pulitzer prize archive. Vol 9: General nonfiction awards 1962-1993.* Paris: K.G. Saur.

Fischer, S., Sahay, R. & Vegh, C. A. (2002). Modern hyper and high inflations. *Jornal of Economic Literature, Vol.40, No.3,* 837-880.

Flyyn, D. O. & Giraldez, A. (1994). China and the Manila galleons. In A. John H. Latham & Heita Kawakatsu (Eds.), *Japanese industrialization and the Asian economy* (pp. 71-90). London: Routledge.

Flyyn, D. O. & Giraldez, A. (1995). Born with a silver spoon: The origin of the world trade in 1571. *Journal of World History, Vol.6, No.2,* 201-221.

Flyyn, D. O. & Giraldez, A. (1996). Silk for silver: Manila-Macao trade in the 17th Century. *Philippine Studies, Vol.44, No.1,* 52-68.

Folly, M. H. (2004). *The palgrave concise historical atlas of the Second World War.* New York: Palgrave Macmillan.

Frank, A. G. (1978). *World accumulation, 1492-1789.* New York: Algora Publishing.

Frank, A. G. (1998). *Reorient: Global economy in the Asian age.* London: University of California Press Ltd.

Freedman, P. (2005). Spices and Late-Medieval European ideas of scarcity and value. *Speculum, Vol.80, No.4,* 1209-1227.

Frieden, J. A. (2011). The modern capitalist world economy: A historical overview. In Dennis Mueller (Ed.), *Oxford Handbook of Capitalism* (pp. 15-37). New York: Oxford University Press.

Fruin, W. M. (1997). *Knowledge works: Managing intellectual capital at Toshiba*. New York: Oxford University Press.

Furtado, C. (1976). *Economic development of Latin America* (2nd ed.). New York: Cambridge University Press.

Galbraith, J. K. (2013). *Büyük kriz 1929* (E. N. Akbaş, Çev.). 2. Baskı. İstanbul: Pegasus Yayınları. (Orijinal baskı, 1955).

Gatrell, P. (2005). Poor Russia, poor show: Mobilising a backward economy. In Stephen Broadberry & Mark Harrison (Eds.), *The economics of World War I* (pp. 235-275). Cambridge: Cambridge University Press.

Gerschenkron, A. (1947). The rate of industrial growth in Russia, since 1885. *The Journal of Economic History, Vol:7, Issue:S1,* 144-174.

Glamann, K. (1981). *Dutch-Asiatic trade, 1620-1740.* Den Haag: Martinus Nijhoff.

Glete, J. (2010). *Swedish naval administration, 1521-1721: Resource flows and organisational capabilities.* Leiden: Brill.

Glick, R. & Taylor, A. M. (2005). *Collateral damage: Trade disruption and the economic impact of war*. Federal Reserve Bank of San Francisco Working Paper Series.

Goldberg, R. A. (2003). *America in the twenties.* New York: Syracuse University Press.

Gomes, L. (1987). *Foreign trade and the national economy: Mercantilist and classical perspectives.* London: Macmillan Press Ltd.

Gregory, P. R. (1982). *Russian national income, 1885-1913.* Cambridge: Cambridge University Press.

Grellier, J. J. (1810). *The history of the national debt, from the revolution in 1688 to the beginning of the year 1800.* London: John Richardson, Royal Exchange, and J. Johnson & Co.

Grilli, E. (2005). Political economy and economic development in Latin America in the second half of the 20th century. *Journal of Policy Modeling, Vol:27, Issue:1,* 1-31.

Gunderson, C. (2004). *The Boston Tea Party*. Minnesota: ABDO Publishing Company.

Gunn, G. C. (2018). *World trade systems of the East and West: Nagasaki and the Asian bullion trade networks.* Leiden: Koninklijke Brill NV.

Guy, J. (2001). Tamil merchant guilds and the Quanzhou trade. In Angela Schottenhammer (Ed.), *The emporium of the world maritime Quanzhou, 1000-1400* (pp. 283-308). Leiden: Brill.

Habib, I. (1982a). Agrarian economy. In Tapan Raychaudhuri & Irfan Habib (Eds.), *The Cambridge economic history of India: 1200-1750, Vol.1* (pp. 48-75). Cambridge: Cambridge University Press.

Habib, I. (1982b). Non-agricultural production and urban economy. In Tapan Raychaudhuri & Irfan Habib (Eds.), *The Cambridge Economic History of India: 1200-1750, Vol.1* (pp. 76-92). Cambridge: Cambridge University Press.

Halsey, F. M. (1916). *Railway expansion in Latin America*. New York: The Moody Magazine and Book Company.

Hamashita, T. (1994). The tribute trade system and modern Asia. In A. John H. Latham & Heita Kawakatsu (Eds.), *Japanese industrialization and the Asian economy* (pp. 91-107). London: Routledge.

Hamen, S. (2014). *History of America: America enters the Industrial Revolution.* Minnesota: Rourke Educational Media.

Hamilton, E. J. (1944). Monetary problems in Spain and Spanish America 1751-1800. *The Journal of Economic History, Vol.4, No.1*, 21-48.

Hançerlioğlu, O. (1995). *Düşünce tarihi.* İstanbul: Remzi Kitabevi.

Hara, A. (1998). Japan: Guns before rice. In Mark Harrison (Ed.), *The economics of World War II: Six great powers in international comparison* (pp. 224-267). Cambridge: Cambridge University Press.

Harari, Y. N. (2015). *Hayvanlardan tanrılara sapiens* (E. Genç, Çev.). 9. Baskı. İstanbul: Kolektif Yayınları. (Orijinal baskı, 2012).

Hardach, G. (1977). *The First World War, 1914-1918.* Berkeley: University of California Press.

Haring, C. H. (1915). American gold and silver production in the first half of the sixteenth century. *The Quarterly Journal of Economics, Vol.29, No.3*, 433-479.

Harreld, D. J. (2016). An economic history of the world since 1400. Virginia: The Great Courses.

Harrison, M. (1998a). The economic of World War II: An overview. In Mark Harrison (Ed.), *The economics of World War II: Six great powers in international comparison* (pp. 1-42). Cambridge: Cambridge University Press.

Harrison, M. (1998b). The Soviet Union: The defeated victor. In Mark Harrison (Ed.), *The economics of World War II: Six great powers in international comparison* (pp. 268-301). Cambridge: Cambridge University Press.

Hautcoeur, P. C. (2005). Was the rreat war a watershed? The economics of World War I in France. In Stephen Broadberry & Mark Harrison (Eds.), *The Economics of World War I* (pp. 169-205). Cambridge: Cambridge University Press.

Heaton, H. (2005). Avrupa İktisat Tarihi. Ankara: Paragraf Yayınevi.

Heckscher, E. F. (1935). *Mercantilism. Vol 1.* London: Routledge.

Heilbroner, R. L. (1999). *The Worldly philosophers: The lives, times, and ideas of the great economic thinkers* (7th ed.). New York: Touchstone.

Helps, A. (1856). *The Spanish conquest in America.* New York: Harper & Brothers Publishers.

Herr, R. (1969). *The eighteenth-century revolution in Spain*. New Jersey: Princeton University Press.

Herranz-Loncan, A. (2011). The contribution of railways to economic growth in Latin America before 1914: A growth accounting approach. *MPRA Paper 33578.*

Hill, C. (1998). Protestanlık ve kapitalizmin ortaya çıkışı. In David S. Landes (Ed.), *Kapitalizmin doğuşu* (pp. 31-44). İstanbul: İnsan Yayınları.

Hill, M. R. (2006). Russian iron production in the eighteenth century. *Icon, Vol.12,* 118-167.

Hillstrom, K. & Hillstrom, L. C. (2005). *Industrial Revolution in America: Iron and steel.* California: ABC-CLIO Inc.

Holm, M. (2017). *The Marshall Plan: A new deal for Europe.* New York: Routledge.

Hofman, A. A. (2000). *The economic development of Latin America in the twentieth century.* Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.

Honda, G. (1997). Differential Structure, Differential Health: Industrialization in Japan, 1868-1940. In Richard H. Steckel & Roderick Floud (Eds.), *Health and Welfare During Industrialization* (pp. 251-284). University of Chicago Press.

Howe, C. (1999). *The origins of Japanese trade supremacy: Development and technology in Asia from 1540 to the Pasific War.* London: C. Hurst & Company.

Hughes, J. (1986). *The vital few: The entrepreneur and American economic progress* (Expanded ed.). New York: Oxford University Press.

Hochberg, H. (1953). The empirical philisophy of Roger and Francis Bacon. *Philosophy of Science, Vol.20, No.4,* 313-326.

Hogendorn, J. & Johnson, M. (1986). *The shell money of the slave trade.* Cambridge: Cambridge University Press.

Holslag, J. (2006). China's new mercantilism in Central Africa. *African and Asian Studies, 5(2),* 133-169.

Holslag, J. (2011). China and the coups: Coping with political instability in Africa. *African Affairs, 110(440),* 367-386.

Hont, I. (2005). *Jealousy of trade: International competition and the nation-state in historical perspective.* Cambridge: Harvard University Press.

http://www.cnsa.gov.cn/ Erişim tarihi: 08.06.2020

https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD Erişim tarihi: 12.06.2020

https://tradingeconomics.com/ Erişim tarihi: 22.05.2020

https://www.imf.org/ Erişim tarihi: 22.05.2020

https://www.enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz-Boru-Hatlari-ve-Projeleri Erişim tarihi: 16.06.2020

https://www.tcmb.gov.tr/kurlar/kurlar_tr.html Erişim tarihi: 17.06.2020

https://www.cbiko.gov.tr/kurumsal/1-nolu-cumhurbaskanligi-kararnamesi Erişim tarihi: 19.06.2020.

IFR. (2019a). Executive summary: World robotic 2019 industrial robots.

IFR. (2019b). World robotics presentation. IFR press conference, 18 Eylül 2019, Shanghai.

Ike, N. (1955). The pattern of railway development in Japan. *The Far Eastern Quarterly, Vol.14, No.2,* 217-229.

Imperial Institute. (1925). *The mineral industry of the British Empire and foreign countries: Statistical summary, 1913-1922.* London: His Majesty's Stationery Office.

Inkster, I. (2001). *The Japanese industrial economy: Later development and cultural causation.* London: Routledge.

İbn Battuta. (2000). *Seyahatname* (A. S. Aykut, Çev.). 2. Cilt. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

İnalcık, H. (1951). Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluş ve inkişaf devrinde Türkiye'nin iktisadi vaziyeti üzerine bir tetkik münasebetiyle. *Belleten, Cilt XV, Sayı 60,* 629-684.

İnalcık, H. (1960). Bursa and the commerce of the Levant. *Journal of the Economic and Social History of Orient, Vol:3, No:2,* 131-147.

İnalcık, H. (1999). Osmanlı tarihine toplu bir bakış. *Osmanlı Ansiklopedisi* (C.1, S.37-117). Ankara.

İnalcık, H. (2000). İmtiyazat. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C.22, S.245-252). Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı.

İnalcık, H. (2003). Mehmed II. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C.28, S.395-407). Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı.

İnalcık, H. (2017). *Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik ve sosyal tarihi-1: 1300-1600.* İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.

Jacobs, H. E. & Spaeth, A. (1915). *Works of Martin Luther: With introductions and notes. Vol 1*. Philadelphia: A. J. Holman Company.

Jacques, M. (2009). *When China rules the world: The rise of the middle kingdom and the end of the Western World*. London: Penguin Books.

James, D. H. (2011). *The rise and fall of the Japanese Empire*. Oxon: Routledge.

Ji, Z. (2003). *A history of modern Shanghai Banking: The rise and decline of China's finance capitalism.* New York: M. E. Sharpe.

Johnson, E. A. J. (1937). *Predecessors of Adam Smith: The growth of British economic thought.* New York: Prentice-Hall Inc.

Johnson, H. B. (1987). Portuguese settlement, 1500-1580. In Leslie Bethell (Ed.), *Colonial Brazil* (pp. 1-38). Cambridge: Cambridge University Press.

Jolly, E. (2012). *Tracing your British Indian ancestors.* South Yorkshire: Pen & Sword Books Ltd.

Jones, H. (2009). *A history of American foreign relations to 1913.* Maryland: Rowman & Littlefield Publishers, INC.

Kalıpcı, M. (2018). Economic effects of the Opium Wars for Imperial China: The downfall of an empire. *AİBÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 18, Sayı 3,* 291-304.

Kang, D. C. (2010). *East Asia Before the West: Five Centuries of Trade and Tribute.* New York: Columbia University Press.

Kant, I. (1784). What's Enlightenment? *Toplumbilim Aydınlanma Özel Sayısı, Yıl:2000, Sayı:11.* (N. Bozkurt Çev.). İstanbul: Bağlam Yayıncılık.

Kellenbenz, H. (1976). *The rise of the European economy: An economic history of the Continental Europe from the fifteenth to the eighteenth Century.* New York: Holmes & Meier Publishers.

Kennedy, P. (1976). *The rise and fall of British naval mastery.* London: Penguin Books Ltd.

Kennedy, P. (1988). *The rise and fall of great powers: Economic change and military conflict from 1500 to 2000.* London: Unwin Hyman Limited.

Kenwood, A. G. & Lougheed, A. L. (1971). *The growth of the international economy, 1820-1960.* New York: State University of New York Press.

Keynes, J. M. (1919). *The economic consequences of the peace.*

Keynes, J. M. (1964). *The general theory of employment, interest and money.* Florida: HBJ Book.

Khan, B. Z. (1995). Property rights and patent litigation in early nineteenth-century America. *The Journal of Economic History, Vol.55, No.1,* 58-97.

Kılıç, S. & Alkan, R. M. (2018). Dördüncü Sanayi Devrimi, Endütri 4.0: Dünya ve Türkiye değerlendirmeleri. *Girişimcilik İnovasyon ve Pazarlama Araştırmaları Dergisi, 2(3),* 29-49.

Kishtainy, N. (2017). *Ekonominin kısa tarihi* (A. Yılmaz, Çev.). 3. Baskı. İstanbul: Alfa Yayınları. (Orijinal baskı, 2017).

Koizumi, K. (2002). In search of 'Wakon': The cultural dynamics of the rise of manufacturing technology in postwar Japan. *Technology and Culture, Vol.43, No.1,* 29-49.

Kordon, A. K. (2010). *Applying computational intelligence: How to create value.* Heidelberg: Springer.

KPMG. (2020). Enerji: Sektörel bakış.

Kshetry, G. (2008). *Foreigners in Japan: A historical perspective.* Indiana: Xlibris Corporation.

Küçükkalay, A. M. (2014). *Dünya iktisat tarihi*. İstanbul: Beta Yayınları.

Kümin, B. (2018). *The European world: 1500-1800* (3rd ed.). New York: Routledge.

Küpeli, Ö. (2008). Osmanlılar ve doğu ticaret yolları üzerine (XV-XVII. Yüzyıllar). In Nilgün N. Kara, Latif Daşdemir & Özer Küpeli (Eds.), *Prof. Dr. Necmi ÜLKER'e armağan* (pp. 391-405). İzmir: Meta Basım.

Kütükoğlu, M. (1994). Osmanlı İktisadi Yapısı. In Ekmelettin İhsanoğlu (Ed.), *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi* (pp. 511-650). İstanbul: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi.

Landes, D. S. (1969). *The unbound prometheus: Technological change and industrial development in Western Europe from 1750 to the present.* Cambridge: Cambridge University Press.

Laperche, B. & Uzunidis, D. (2009). *The new mercantilism and the crisis of global capitalism: Elements for discussion*. Paper presented at the 13th Conference of the Research Network Macroeconomics and Macroeconomic Policies. Berlin, 30-31 October 2009.

Le Doudic, K. (2015). 'Exotic' goods? Far-Eastern commodities fort he French market in India in the eighteenth century. In Maxine Berg (Ed.), *Goods from the east, 1600-1800* (pp. 216-228). New York: Palgrave Macmillan.

League of Nations. (1927). *International statistical yearbook 1926.* Geneva: Publications of the League of Nations.

Lebergott, S. (1966). Labor force and employment, 1800-1960. In Dorothy S. Brady (Ed.), *Output, employment, and productivity in the United States after 1800* (pp. 117-204). Cambridge: NBER Books.

Lee, K. E. & Khor, A. (2019). *China's long march of modernisation.* Xlibris Publishing.

Lenman, B. P. (1998). Colonial wars and imperial instability, 1688-1793. In Peter J. Marshall (Ed.), *The Oxford history of the British Empire, Vol.2* (pp. 151-168). New York: Oxford University Press.

Lewis, C. (1938). *America's stake in international investments.* Washington: The Brookings Institution.

Lieberman, V. (2009). *Strange parallels: Southeast Asia in global context, c.800-1830. Vol 2.* Cambridge: Cambridge University Press.

Lieven, D. (2006). *The cambridge history of Russia. Vol 2: Imperial Russia, 1689-1917.* Cambridge: Cambridge University Press.

Luraghi, R. (2000). Sömürgecilik Tarihi (H. İnal, Çev.). İstanbul: E Yayınları. (Orijinal baskı, 1964).

Luscombe, D. E. (1970). *The school of Peter Abelard: The influence of Abelard's thought in the early Scholastic Period.* Cambridge: Cambridge University Press.

Lybyer, A. H. (1915). The Ottoman Turks and the routes of oriental trade. *The English Historical Review, Vol XXX, Issue CXX,* 577-588.

Mack, E. (2020). US Space Force: What you need to know. https://www.cnet.com/news/us-space-force-what-you-need-to-know/, Erişim tarihi: 08.06.2020.

MacRae, D. G. (1974). *Max Weber.* Viking Press.

Maddison, A. (2001). *The world economy: A millennial perspective.* Paris: OECD.

Maddison, A. (2003). *The world economy: Historical statistics.* OECD.

Maddison, A. (2006a). *The world economy. Vol 1: A millennial perspective.* OECD.

Maddison, A. (2006b). *The world economy. Vol 2: Historical statistics.* OECD.

Maddison, A. (2007a). *Contours of the world economy, 1-2030 AD.* Oxford: Oxford University Press.

Maddison, A. (2007b). *Chinese economic performance in the long run* (2nd ed.). OECD.

Madsen, J. B. (2001). Trade barriers and the collapse of world trade during the Great Depression. *Southern Economic Journal, Vol.67, No.4,* 848-868.

Magnusson, L. (1994). *Mercantilism: The shaping of an economic language*. London: Routledge.

Magnusson, L. (2009). Mercantilism. In Jarrod Wiener & Robert A. Schrire (Eds.), *International relations, Vol.2* (pp. 25-36). Oxford: Eolss Publishers.

Magnusson, L. (2015). *The political economy of Mercantilism.* New York: Routledge.

Malanima, P. (2007). Decline or growth? European cities and rural economies 1300-1600.

http://www.paolomalanima.it/default_file/default_file/Papers/CITY_COUNTRY1300-1600.pdf

Malsberger, J. W. & Marshall, J. N. (2009). *The American economic history reader.* New York: Routledge.

Malthus, T. R. (1998). An essay on the principle of population. Orijinal Kitap 1798.

Mancall, M. (1964). The Kiakhta trade. In Charles D. Cowan (Ed.), *The economic development of China and Japan* (pp. 19-48). London: George Allen and Unwin Ltd.

Mantoux, P. (1964). *The Industrial Revolution in the eighteenth century.* London: Jonathan Cape Ltd.

Mavor, J. (1925). *An economic history of Russia. Vol 1.* (2nd ed.). London: J. M. Dent & Sons Limited.

Matsui, Y. (2018). Japanese-Dutch relations in the Tokugawa period. *J-STAGE, Vol.72,* 139-154.

May, O. L. & Lege, K. E. (1999). Development of the world cotton industry. In C. W. Smith & J. T. Cothren (Eds.), *Cotton: Origin, history, technology, and production* (pp. 65-98). New York: John Wiley & Sons.

Massa, P. (2006). The economy in the fifteenth century: Preconditions for European expansion. In Antonio Di Vittorio (Ed.), *An economic history of Europe: From expansion to development* (pp. 1-25). New York: Routledge.

McEvedy, C. & Jones, R. (1979). *Atlas of world population history.* Great Britain: Penguin Books Ltd. and Allen Lane.

McKay, J. P. (1970). *Pioneers for profit: Foreign entrepreneurship and Russian industrialization, 1885-1913.* Chicago: The University of Chicago Press.

McKay, J. P., Crowston, C. H., Wiesner-Hanks, M. E. & Perry, J. (2014). *A history of Western society* (11th ed.). Boston: Bedford/St. Martin's.

McLean, R. (2010). *The Enlightenment.* University of Warwick: The Higher Education Academy.

McNeese, T. (2009). *The Erie Canal.* New York: Chelsea House Publishers.

McNeill, W. H. (1983). *The pursuit of power: Technology, armed force, and society since A.D. 1000.* Chicago: The University of Chicago Press.

Meilink-Roelofsz, M. A. P. (1962). *Asian trade and European influence: In the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630.* The Hague: Martinus Nijhoff.

Menard, R. R. (1991). Transport costs and long-range trade, 1300-1800: Was there a European "Transport Revolution" in the early modern era? In James D. Tracy (Ed.), *The political economy of merchant empires* (pp. 228-275). Cambridge: Cambridge University Press.

Merrill, C. W. (1930). *Summarized data of silver production.* Washington: United States Government Printing Office.

Mitchell, B. R. (1993). *International historical statistics: The Americas 1750-1988* (2nd ed.). New York: Stockton Press.

Miyamoto, M. (1989). The products and market strategies of the Osaka cotton spinning company: 1883-1914. *Japanese Yearbook on Business History, Vol.5,* 117-159.

Moeller, B. (1979). Stadt und buch: Bemerkungen zur struktur der Reformatorischen bewegung in Deutschland. In Wolfgang J. Mommsen (Ed.), *Stadtbürgertum und adel in der Reformation: Studien zur sozialgeschicte der Reformation in England und Deutschland* (pp. 25-39). Stuttgart: Klett Cotta.

Mokyr, J. (1998). The Second Industrial Revolution, 1870-1914. https://cpb-us-e1.wpmucdn.com/sites.northwestern.edu/dist/3/1222/files/2016/06/The-Second-Industrial-Revolution-1870-1914-Aug-1998-1ubah7s.pdf, Erişim tarihi: 30.05.2019.

Mokyr, J. (2002). *The gifts of Athena: Historical origins of the knowledge economy.* New Jersey: Princeton University Press.

Mokyr, J. (2005a). Long-term economic growth and the history of technology. In Philippe Aghion & Steven N. Durlauf (Eds.), *Handbook of economic growth, Vol.1B* (pp. 1113-1180). Amsterdam: Elsevier.

Mokyr, J. (2005b). The intellectual origin of modern economic growth. *Journal of Economic History, Vol.65, Issue.2,* 285-351.

Mokyr, J. (2007). The European Enlightenment, the Industrial Revolution, and modern economic growth. *Max Weber Lecture Series. MWP – LS 2007/07.*

Montaigne, M. (1993). *Essays.* London: Penguin Books.

Morey, A. (2015). *A timeline history of the declaration of independence.* Minneapolis: Lerner Publishing Group.

Morris, I. (2014). *Dünyaya neden Batı hükmediyor (şimdilik)* (G. Ç. Güven, Çev.). 3. Baskı. İstanbul: Alfa Yayınları. (Orijinal baskı, 2010).

Moss, W. G. (2005). *A history of Russia Vol 1: To 1917* (2nd ed.). London: Anthem Press.

Moya, J.C. (1998). *Cousins and strangers: Spanish immigrants in Buenos Aires, 1850-1930.* London: University of California Press.

Nagase-Reimer, K. (2016). *Copper in the early modern Sino-Japanese trade.* Leiden: Koninklijke Brill.

Nagle, J. (2018). *The Erie Canal.* New York: Britannica Educational Publishing.

Naske, C. M. & Slotnick, H. E. (1987). *Alaska: A history of the 49th state* (2nd ed.). Norman: University of Oklahoma Press.

Naske, C. M. & Slotnick, H. E. (2011). *Alaska: A history* (3rd ed.). Norman: University of Oklahoma Press.

Needham, J. (1981). *Science in the traditional China: A comparative perspective.* Hong Kong: The Chinese University Press.

Nef, J. U. (1934). The progress of technology and the growth of large-scale industry in Great Britain, 1540-1640. *The Economic History Review, Vol.5, No.1,* 3-24.

Nef, J. U. (1943). The Industrial Revolution reconsidered. *The Journal of Economic History, Vol.3, No.1,* 1-31.

Nester, W. R. (1993). *American power, the new world order and the Japanese challenge.* Hampshire: The Macmillan Press Ltd.

Newitt, M. (2005). *A history of Portuguese overseas expansion, 1400-1668.* New York: Routledge.

Newitt, M. (2010). *The Portuguese in West Africa, 1415-1670.* Cambridge: Cambridge University Press.

North, D. C. (1961). *The economic growth of the United States 1790 to 1860.* New Jersey: Prentice-Hall Inc.

Numanoğlu, Ö. (2020). Bir uzay serüveni: Hindistan. https://www.atlasdergisi.com/kesfet/bilim-haberleri/hindistanin-uzaya-arac-yollamasi.html, Erişim tarihi: 09.06.2020.

O'Hara, K. (2010). *The Enlightenment.* Oxford: Oneworld Publications.

O'Rourke, K. H. & Williamson, J. G. (2009). Did Vasco da Gama matter for European markets? *The Economic History Review, Vol.62, Issue.3,* 655-684.

OECD. (2018). GDP long-term forecast (indicator). doi: 10.1787/d927bc18-en. https://data.oecd.org/gdp/gdp-long-term-forecast.htm Erişim tarihi: 13.06.2020.

OECD. (2020). Gross domestic spending on R&D (indicator). doi: 10.1787/d8b068b4-en. https://data.oecd.org/rd/gross-domestic-spending-on-r-d.htm Erişim tarihi: 26.05.2020.

Ohno, K. (2006). *The economic development of Japan.* Tokyo: GRIPS Development Forum.

Ohno, K. (2013). *Learning to industrialize: From given growth to policiy-aided value creation.* New York: Routledge.

Osler, M. J. (2000). The canonical imperative: Rethinking the Scientific Revolution. In Margaret J. Osler (Ed.), *Rethinking the scientific revolution* (pp. 3-24). Cambridge: Cambridge University Press.

Öz, S. (2009). Kriz ve korumacılık: Tarih tekerrür edecek mi? *TÜSİAD-Koç University Economic Research Forum, Working Paper: No. 0904.* İstanbul.

Özcan, A. (2015). *Sömürgecilik tarihi (Afrika-Asya).* 2. Baskı. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.

Özsoylu, A. F. (2017). Endüstri 4.0. *Çukurova Üniversitesi İİBF Dergisi, Cilt.21, Sayı.1,* 41-64.

Pacey, A. (1990). *Technology in world civilization: A thousand-year history.* Cambridge: The MIT Press.

Pagden, A. (2013). *The enlightenment and why in still matters.* Oxford: Oxford University Press.

Parker, G. (1991). Europe and the wider world, 1500-1750: The military balance. In James D. Tracy (Ed.), *The political economy of merchant empires* (pp. 161-195). Cambridge: Cambridge University Press.

Parthasarathi, P. (2011). *Why Europe grew rich and Asia did not: Global economic divergence, 1600-1850.* New York: Cambridge University Press.

Parthesius, R. (2010). *Dutch ships in tropical waters: The development of the Dutch East India Company (VOC) shipping network in Asia 1595-1660.* Amsterdam: Amsterdam University Press.

Pearson, M. N. (1996). *An expanding world, Volume 11: Spice in the Indian Ocean World.* New York: Routledge.

Peck, F. M. & Earl, H. H. (1877). *Fall River and its industries.* New York: Atlantic Publishing and Engraving Company.

Persson, K. G. (2010). *An economic history of Europe: Knowledge, institutions, and growth, 600 to the present.* Cambridge: Cambridge University Press.

Petersen, C. C. (2019). A short history of Roscosmos and the Soviet space program. https://www.thoughtco.com/soviet-space-program-history-4140631, Erişim tarihi: 09.06.2020.

Peukert, H. (2012). Mercantilism. In Jürgen G. Backhaus (Ed.), *Handbook of the history of economic thought* (pp. 93-121). New York: Springer.

Phillips, E. J. (1995). *The founding of Russia's navy: Peter the Great and the Azov Fleet, 1688-1714.* Connecticut: Greenwood Press.

Phillips, M. (2012). The long story of the U.S. debt, from 1790 to 2011, in 1 little chart. https://www.theatlantic.com/business/archive/2012/11/the-long-story-of-us-debt-from-1790-to-2011-in-1-little-chart/265185/ Erişim tarihi: 09.05.2019.

Pirenne, H. (1937). *Economic and social history of Medieval Europe.* New York: Harcourt Brace & Company.

Pollard, S. (1981). *Peaceful conquest: The industrialization of Europe 1760-1970.* New York: Oxford University Press.

Pomeranz, K. (2008). *The great divergence: China, Europe, and the making of the modern world economy.* Princeton: Princeton University Press.

Postan, M. (1939). The fifteenth century. *The Economic History Review, Vol.9, No.2,* 160-167.

Prakas, O. (1998). *The new Cambridge history of India: European commercial enterprise in pre-colonial India.* Cambridge: Cambridge University Press.

Prange, S. R. (2009). Like Banners on the Sea: Muslim Trade Networks and Islamization in Malabar and Maritime Southeast Asia. In R. Michael Feener & Terenjit Sevea (Eds.), *Islamic connections: Muslim societies in South and Southeast Asia* (pp. 25-47). Singapore: ISEAS Publishing.

Printy, M. (2009). *Enlightenment and the creation of German Catholicism.* New York: Cambridge University Press.

Reid, A. (1993). *Southeast Asia in the age of commerce, 1450-1680. Cilt 2: Expansion and crisis.* New Haven: Yale University Press.

Rienert, S. A. & Rienert, E. S. (2003). An early national innovation system: The case of Antonio Serra's 1613 *Breve Trattato*. *Istituzioni e Sviluppo Economico, 1(3),* 87-124.

Rippy, J. F. (1958). *Latin America: A modern history.* The University of Michigan Press.

Ritschl, A. (2005). The pity of peace: Germany's economy at war, 1914-1918 and beyond. In Stephen Broadberry & Mark Harrison (Eds.), *The economics of World War I* (pp. 41-76). Cambridge: Cambridge University Press.

Rockoff, H. (1998). The United States: From Ploughshares to Swords. In Mark Harrison (Ed.), *The economics of World War II: Six great powers in international comparison* (pp. 81-121). Cambridge: Cambridge University Press.

Rockoff, H. (2005). Until It's Over, Over There: The US Economy in World War I. In Stephen Broadberry & Mark Harrison (Eds.), *The Economics of World War I* (pp. 310-343). Cambridge: Cambridge University Press.

Romano, M. J. (2010). *European history* (2nd ed.). New Jersey: Wiley Publishing.

Rosenberg, M. (2017). *Strategy and geopolitics: Understanding global complexity in a turbulent world.* UK: Emerald Publishing Limited.

Rosenbloom, J. L. (2002). Path dependence and the origins of cotton textile manufacturing in New England. *NBER Working Paper Series.*

Rossabi, M. (1990). The "decline" of the central Asian caravan trade. In James D. Tracy (Ed.), *The rise of the merchant empires: Long-distance trade in the early modern world 1350-1750* (pp. 351-370). Cambridge: Cambridge University Press.

Rostow, W. W. (1959). The stages of economic growth. *The Economic History Review, New Series, Vol.12, No.1,* 1-16.

Rostow, W. W. (1960). *The stages of economic growth.* New York: Cambridge University Press.

Rostow, W. W. (1970). Sanayi Devrimi nasıl başladı. *İ.Ü. İktisat Fakültesi Dergisi, C:30, Sayı:1-4,* 255-278.

Rostow, W. W. (1978). *The world economy: History & prospect.* London: The Macmillan Press Ltd.

Rostow, W. W. (1991). *The world economy: History & prospect.* London: Macmillan Press.

Roy, T. (1932). *How British rule changed India's economy: The paradox of the Raj*. Cham: Palgrave Macmillan.

Rubin, J. (2014). Printing and Protestants: An empirical test of the role of printing in the Reformation. *The Review of Economics and Statistics, 96(2),* 270-286.

Russell, B. (1945). *A history of Western philosophy.* New York: Simon & Schuster.

Sahillioğlu, H. (1989). *Türkiye iktisat tarihi.* İstanbul: Menteş Kitabevi.

Sahni, B. P. (2013). A legal analysis of the British East India Company. *Acta Juridica Hungarica, Vol.54, No.4,* 317-330.

Salter, J. A. (1921). *Allied shipping control: An experiment in international administration*. Oxford: At the Clarendon Press.

Samuelsson, K. (1957). *Religion and economic action: A critique of Max Weber.* Toronto: University of Toronto Press.

Sanderson, S. K. (1999). *Social transformation: A general theory of historical development.* Maryland: Rowman & Littlefield Publishers.

Sargent, J. F. (2020). Global research and development expenditures: Fact sheet. *Congressional Research Service Report, R44283.*

SBB. (2020). Orta Vadeli Mali Plan (2020-2022). http://www.sbb.gov.tr/butce-orta-vadeli-mali-planlar/, Erişim tarihi: 23.07.2020.

Schafer, D. P. (2008). *Revolution or Renaissance: Making the transition from an economic age to a cultural age.* Ottowa: University of Ottowa Press.

Schaltegger, C. A. & Torgler, B. (2009). Was Weber wrong? A human capital theory of Protestant economic history: A comment on Becker and Woessmann. *School of Economics and Finance Discussion Papers and Working Papers Series 248.*

Schmidt, K. J. (1995). *An atlas and survey of South Asian history.* New York: Routledge.

Schumpeter, J. A. (1939). *Business cycles: A theoretical, historical, and statistical analysis of the capitalist process. Vol.1*. New York: McGraw-Hill Book Company.

Schumpeter, J. A. (1972). *History of economic enalysis.* London: George Allen & Unwin Ltd.

Schwarz, G. (2016). Archaeology of the early 19th-century American steamboat Phoenix. *The International Journal of Nautical Archaeology, Vol.45, Issue.1,* 119-140.

Schwartz, S. B. (1985). *Sugar plantations in the formation of Brazilian society.* Cambridge: Cambridge University Press.

Schwartz, S. B. (1987). Plantations and Peripheries, 1580-1750. In Leslie Bethell (Ed.), *Colonial Brazil* (pp. 67-144). Cambridge: Cambridge University Press.

Sheremeta, R. M. & Smith, V. L. (2017). The impact of the economic development of Western Europe. (pp. 1-21). *MPRA Paper No: 87220.*

Sheridan, R. B. (1968). The wealth of Jamaica in the eighteenth century: A rejoinder. *The Economic History Review, Vol.21, No.1,* 46-61.

Shimada, R. (2006). The Golden Age of Japanese Copper: The Intra-Asian Copper Trade of the Dutch East India Company. In John Latham & Heita Kawakatsu (Eds.), *Intra-Asian trade and the world market* (pp. 24-36). New York: Routledge.

Siegler, M. V. (2017). *An economic history of the United States.* London: Palgrave.

Smith, A. (1977). *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations.* Edwin Cannan (Ed.). Orijinal Kaynak: 1776. Chicago: The University of Chicago Press.

Smith, D. V. (1994). Russia's naval future. *Strategic Research Department: Research Report 1-94.*

Snooks, G. D. (1994). New perspectives on the Industrial Revolution. In Graeme D. Snooks (Ed.), *Was the Industrial Revolution necessary?* (pp. 1-26). London: Routledge.

Sobocinski, C. H. (2003). The travails of Madagascar: Rennefort's relation du premier voyage de la compagnie des Indes orientales. In Glenn J. Ames & Ronald S. Love (Eds.), *Distant lands and diverse cultures: The French experience in Asia, 1600-1700* (pp. 97-110). Westport: Praeger Publishers.

Souza, G. B. (1986). *The survival of empire: Portuguese trade and society in China and the South China Sea 1630-1754.* Cambiridge: Cambiridge University Press.

Spence, J. D. (1990). *The search for modern China.* New York: W. W. Norton & Company.

Sperling, J. (1962). The international payments mechanism in the seventeenth and eighteenth centuries. *The Economic History Review, 14(3),* 446-468.

Spielvogel, J. J. (2006). *World history: Modern times.* Ohio: The McGraw-Hill Companies.

Spielvogel, J. J. (2009). *Western civilization* (7th ed.). California: Thomson Wadsworth.

Spitz, L. W. (2003). *The Protestant Reformation, 1517-1559.* St. Louis: Concordia Publishing House.

SSB. (2019). *Türk savunma sanayii ürün kataloğu.* Ankara.

Steele, I. K. (1998). The anointed, the appointed, and the elected: Governance of the British Empire, 1689-1784. In Peter J. Marshall (Ed.), *The Oxford history of the British Empire, Vol.2* (pp. 151-168). New York: Oxford University Press.

Steensgaard, N. (1972). *Carracks, caravans and companies: The structural crisis in the European-Asian trade in the early 17th century.* Kopenhag: Studentlitteratur.

STM. (2015). *Robotik, otomasyon ve yapak zekâ: Sektör değerlendirme raporu.* Thinktech: STM Future Technology Institute.

Stone, I. (1977). British direct and portfolio investment in Latin America before 1914. *The Journal of Economic History, Vol.37, No.3,* 690-722.

Stuart-Fox, M. (2003). *A short history of China and Southeast Asia: Tribute, trade and influence.* Australia: Allen & Unwin.

Sullo, P. & Wyatt, J. (2014). *War reparations.* Max Planck Encyclopedia of Public International Law.

Sutherland, K. (2004). The new economics of the Enlightenment. In Martin Fitzpatrick, Peter Jones, Christa Knellwolf & Ian McCalman (Eds.), *The enlightenment world* (pp. 473-485). New York: Routledge.

Sylla, R. (1998). U.S. securities markets and the banking system, 1790-1840. *Federal Reserve Bank of St. Louis. Review May/June, Vol.80, No.3,* 83-98.

Tabakoğlu, A. (2013). *İslam iktisadına giriş.* İstanbul: Dergâh Yayınları.

Tarling, N. (1992). *The Cambridge history of Southeast Asia. Vol 1: From early times to c. 1800.* Cambridge: Cambridge University Press.

Taussig, F. W. (1900). The iron industry in the United States. *The Quarterly Journal of Economics, Vol.14, No.2,* 143-170.

Tawney, R. H. (1938). *Religion and the rise of capitalism.* London: Pelican Books.

Tawney, R. H. (1941). The rise of the gentry, 1558-1640. *The Economic History Review, Vol.11, No.1,* 1-38.

Taylor, A. M. & Williamson, J. G. (1991). Capital flows to the New World as an intergenerational transfer. *NBER Working Paper Series, No: 32.*

Taylor, A. M. (2003). Foreign capital in Latin America in the nineteenth and twentieth centuries. *NBER Working Paper Series, No: 9580.*

Taylor, S. A. (2009). A comparative study of America's entries into World War I and World War II. *Electronic Theses and Dissertations, Paper 1860.*

TePaske, J. J. (2010). *A new world of gold and silver.* Leiden: Brill.

Thomaz, L. F. F. R. (1993). The Malay Sultanate of Melaka. In Anthony Reid (Ed.), *Southeast Asia in the early modern era: Trade, power and belief* (pp. 69-90). NY: Cornell University Press.

Todorov, T. (2010). *In defence of Enlightenment.* London: Atlantic Books.

Tompkins, D. A. (1904). The cotton industry. *Publication of the American Economic Association, 3rd Series, Vol.5, No.1,* 144-153.

Torun, İ. (2002). Kapitalizmin zorunlu şartı "Protestan Ahlâk". *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 3, Sayı 2,* 89-98.

Townsend, J. (1817). *A dissertation on the poor laws.* London: Ridgways.

Toynbee, A. (1894). *Lectures on the Industrial Revolution of the 18th century in England* (4th ed.). London: Longmans, Green and Co.

Trevor-Roper, H. (1967). *The crisis of the seventeenth century: Religion, the reformation, and social change.* Indianapolis: Liberty Fund.

Türkdoğan, O. (1981). *Endüstri sosyolojisi, Türkiye'nin endüstrileşmesi: Dün-bugün-yarın.* Ankara: Töre Devlet Yayınevi.

Twomey, M. J. (1983). Employment in nineteenth century Indian textiles. *Explorations in Economic History, Vol.20,* 37-57.

UCS. (2020). Satellite Database. https://www.ucsusa.org/resources/satellite-database, Erişim tarihi: 07.06.2020.

Ulusoy, M. (2019). ABD'nin Çin'i Kur Manipülatörü İlan Etmesi ve Bu Durumun Olası Etkileri, https://www.sde.org.tr, Erişim tarihi: 02.06.2020.

UNCTAD. (2020a). *Exploring space technologies for sustainable development and the benefits of international research collaboration in this context.*

UNCTAD. (2020b). *World investment report 2020: International production beyond the pandemic*. New York: United Nations Publications.

UNOOSA. (2018). *European global navigation satellite system and copernicus: Supporting the sustainable development goals.* Vienna: United Nations.

USC. (1956). *Congressional record: Proceedings and debates of the 84th congress, second session. Vol.102, Part.1*. Washington: United States Government Printing Office.

USDT. (2019). Macroeconomics and foreign exchange policies of major trading partners of the United States.

Usher, A. P. (1929). *A history of mechanical inventions.* New York: McGraw-Hill Book Company.

USTC. (1938). *Iron and steel.* Washington: Government Printing Office.

Uzunçarşılı, İ. H. (2011). *Osmanlı tarihi.* 2. Cilt. Ankara: TTK Yayınları.

Ünal, F. (2012). Karadeniz'e çıkan ilk Rus savaş gemisi ''Krepost'' ve Ukraintsev'in İstanbul Elçiliği (1699-1700). *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt:5, Sayı:20,* 221-245.

Vermander, B. (2010). Scholasticism, dialogue and universalism. *Journal of Philosophy and Culture, Vol.37, Issue.11,* 23-40.

Viner, J. (1948). Power versus plenty as objectives of foreign policy in the seventeenth and eighteenth centuries. *Worls Politics, Vol.1, No.1,* 1-29.

Vogt, J. L. (1973). The early Sao Tome-Principe slave trade with Mina, 1500-1540. *The International Journal of African Historical Studies, Vol.6, No.3,* 453-467.

Von Glahn, R. (1996). Myth and reality of China's seventeenth-century monetary crisis. *The Journal of Economic History, Vol.56, No.2,* 429-454.

Von Glahn, R. (2016). *The economic history of China: From antiquity to the nineteenth century.* Cambridge: Cambridge University Press.

Wadsworth, A. P. & Mann, J. D. L. (1931). *The cotton trade and industrial Lancashire.* Manchester: Manchester University Press.

Wai-Ming, N. (2004). Overseas China in the Japan-Southeast Asia maritime trade during the Tokugawa period (1603-1868). In Wang Gungwu & Ng Chin-Keong (Eds.), *Maritime China in transition 1750-1850* (pp. 213-226). Wiesbaden: Harrassowitz Verlag.

Wake, C. H. H. (1979). The changing pattern of Europe's pepper and spice imports, ca 1400-1700. *The Journal of European Economic History, Vol. 8(2),* 361-403.

Wallace, P. G. (2020). T*he long European reformation: Religion, political conflict, and the search for conformity, 1350-1750* (3rd ed.). London: Red Globe Press.

Wallerstein, I. (1974). *The modern world system 1: Capitalist agriculture and the origins of the European world-economy in the sixteenth century.* New York: Academic Press.

Wallerstein, I. (1980). *The modern world system 2: Mercantilism and the consolidation of the European world economy, 1600-1750.* New York: Academic Press.

Wallerstein, I. (2011). *The modern world system 3: The second era of great expansion of the capitalist world-economy, 1730-1840.* California: University of California Press.

Walter, R. (2012). *Economic relations between Europe and the World: Dependence and interdependence.* European History Online.

Walton, G. M. & Rockoff, H. (2010). *History of the American economy* (11th ed.). Ohio: South-Western, Cengage Learning.

Wang, Y. (2012). Management of the Grand Canal and it's bid as a world cultural heritage site. *Frontiers of Architectural Research, Vol.1,* 34-39.

Weber, M. (2001). *The Protestant ethic and the spirit of capitalism.* New York: Routledge.

Wen, Y. (2016). *The making of an economic superpower: Unlocking China's secret of rapid industrialization.* Singapore: World Scientific Publishing.

Whaley, J. (2012). *German and the Holy Roman Empire. Vol 2: The Peace of Westphalia to the dissolution of the Reich 1648-1806.* New York: Oxford University Press.

WIPO. (2019). *World intellectual property indicators 2019.* Geneva.

Wilks, I. (1982a). Wangara, Akan and Portuguese in the fifteenth and sixteenth centuries-1. *The Journal of African History, Vol.23, No 3,* 333-349.

Wilks, I. (1982b). Wangara, Akan and Portuguese in the fifteenth and sixteenth centuries-2. *The Journal of African History, Vol.23, No 4,* 463-472.

Wilkins, M. (1989). *The history of foreign investment in the United States to 1914.* Harvard University Press.

Williams, E. (1994). *Capitalism and slavery*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press.

Wittner, D. G. (2008). *Technology and the culture of progress in Meiji Japan.* New York: Routledge.

World Book. (2004). About America: The constitution of the United States of America. *The World Book Encyclopedia.*

Wright, Q. (1942). *A study of war. Vol.1.* Chicago: The University of Chicago Press.

Wu, C. Y. (1939). *An outline of international price theories.* London: George Routledge & Sons Ltd.

Yamashita, N. (2015). A short introduction to the history of Dutch studies in Japan. *Journal of Center for Language Studies Nagasaki University, No.3*, 57-77.

Young, C. (2009). *Religion and economic growth in Western Europe: 1500-2000.* Paper presented at the National Meeting of the American Sociological Association. San Francisco, 08-11 August 2009.

Zamagni, V. (1998). Italy: How to lose the war and win the peace. In Mark Harrison (Ed.), *The economics of World War II: Six great powers in international comparison* (pp. 177-223). Cambridge: Cambridge University Press.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Erdem Selman DEVELİ

Doğum Yeri ve Tarihi: Adana – 1985

E-mail : esdeveli@hotmail.com

EĞİTİM DURUMU

Doktora : Çukurova Üniversitesi, SBE, İktisat Ana Bilim Dalı (2014-2020)

Yüksek Lisans : Çukurova Üniversitesi, SBE, İktisat Ana Bilim Dalı (2011-2014)

Lisans : Marmara Üniversitesi, İİBF, Maliye Bölümü (2003-2008)

Lise : Adana Ticaret Odası Anadolu Lisesi (1999-2003)

İŞ DENEYİMİ

2009-2011 : Çukurova Üniversitesi Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı, Memur.

2011-2015 : İller Bankası Adana Bölge Müdürlüğü, Uzman Yardımcısı.

2015-2019 : İller Bankası Adana Bölge Müdürlüğü, Uzman.

2019- : İller Bankası Adana Bölge Müdürlüğü, Şube Müdürü.