

İskenderun–Halep ticaret ekosistemi ve tıbbi ürünler ihracatı

İskenderun–Aleppo trade ecosystem and the export of medical products

Ali Birvural^{1*} ¹ Department of International Trade and Business Administration, İskenderun Technical University, İskenderun, Türkiye.

ÖZET

İskenderun–Halep ticaret hattı, 18. yüzyıldan 20. yüzyıl başlarına kadar Doğu Akdeniz ticaretinde işlevsel bir lojistik ağ oluşturmuştur. Bu çalışma, İskenderun Limanı ile Halep hinterlandı arasında gelişen ticaret yapısını tarihsel çerçevede inceleyerek, özellikle tıbbi ve eczacılık ürünleri ihracatının rolünü ortaya koymayı amaçlamaktadır. Araştırmada tarihsel ve betimleyici yöntem benimsenmiş; British Foreign Office raporları, Osmanlı vilayet belgeleri, konsolosluk yazışmaları ve seyahatnamelerden yararlanılmıştır. Halep ile İskenderun arasındaki taşımacılık sistemi kervan yolları, menzil merkezleri, gümrük yapıları ve buharlı gemi hatlarıyla bütünleşmiş; böylece düzenli bir ticaret ağı oluşmuştur. 19. yüzyılda ulaştırma altyapısındaki gelişmeler ve Süveyş Kanalı'nın açılması, limanın bölgesel önemini artırmıştır. Bu dönemde ticaret kompozisyonu pamuk ve tahılın ötesine geçerek meyan kökü, kitle ve defne yağı gibi ürünlerle çeşitlenmiştir. Elde edilen bulgular, bu ürünlerin ihracatının bölgeyi erken dönem farmasötik tedarik zincirlerine bağladığını göstermektedir. Bu çerçevede İskenderun, yüksek hacimli bir merkezden ziyade Halep hinterlandını Akdeniz'e bağlayan stratejik bir geçiş noktası olarak öne çıkmaktadır.

Anahtar Kelimeler:

İskenderun–Halep ticareti,
Osmanlı ticaret ağları,
Liman–hinterland ilişkisi,
Tıbbi ürün ihracatı,
Doğu Akdeniz ekonomisi,
Osmanlı iktisat tarihi

Keywords:

İskenderun–Aleppo trade,
Ottoman trade networks,
Port–hinterland relations,
Export of Medical Products,
Eastern Mediterranean economy,
Ottoman economic history

ABSTRACT

The İskenderun–Aleppo trade route constituted a functional logistical network within the Eastern Mediterranean from the eighteenth century to the early twentieth century. This study examines the commercial structure linking the Port of İskenderun with the Aleppo hinterland, with particular attention to the role of medicinal and pharmaceutical exports. The analysis is based on a historical and descriptive approach, drawing on British Foreign Office reports, Ottoman provincial records, consular correspondence, and travel accounts. The transport system between Aleppo and İskenderun was organized through caravan routes, relay stations, customs institutions, and steamship connections, forming an integrated commercial framework. During the nineteenth century, improvements in transportation infrastructure and the opening of the Suez Canal increased the regional significance of the port. Trade patterns expanded beyond traditional commodities such as cotton and grain to include products like licorice root, tragacanth, and laurel oil. The findings indicate that these exports linked the region to early pharmaceutical supply chains, positioning İskenderun as a strategic gateway connecting the Aleppo hinterland to Mediterranean trade networks.

1. Giriş

Doğu Akdeniz'in en eski ticaret kapılarından biri olan İskenderun, 18. yüzyıldan 20. yüzyılın başına kadar Halep ile kurduğu yoğun ekonomik ve lojistik ilişkiler sayesinde Osmanlı iktisat tarihinde stratejik bir konuma sahip olmuştur. Bölgenin güçlü su kaynakları, hinterlanda açılan geçitleri ve Halep gibi büyük bir üretim–tüketim merkezine yakınlığı, İskenderun'u uzun süre sınırlı bir şehirleşme yapısına rağmen önemli bir iskele ve aktarma noktası hâline getirmiştir. Ancak bataklık alanlar, sıtma riski, sursuz yerleşim dokusu ve kıyı savunmasının zayıflığı gibi çevresel faktörler, kentin erken dönem gelişimini belirgin biçimde sınırlandırmıştır. Buna karşın Osmanlı modernleşmesiyle birlikte gümrük teşkilatının düzenlenmesi, kara yollarının iyileştirilmesi, buharlı gemi hatlarının kurulması ve Süveyş Kanalı'nın 1869'da açılması, İskenderun'un ticari kapasitesini hızla artırmış; liman, Halep Vilayeti'nin dış ticaretinde ana çıkış noktası haline gelmiştir.

18. ve 19. yüzyıllarda kervan taşımacılığının örgütlü yapısı, menzil ve geçitlerin kurumsallaşması, güvercin postası gibi yenilikçi enformasyon ağlarının kullanılması ve konsolosluk raporlarında ayrıntılı biçimde izlenen ticaret hacmi, İskenderun–Halep hattının yalnızca bir ulaşım güzergâhı değil, çok katmanlı bir ekonomik ekosistem

Received: 04.02.2026 Revised: 16.03.2026 Accepted: 23.03.2026

<http://doi.org/10.29228/jav.89648>*E-mail address (a.birvural@gmail.com).This article is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

olduğunu göstermektedir. Bu süreçte bölgenin ihracat kompozisyonu pamuk, tahıl ve hayvansal ürünlerin ötesine genişleyerek meyan kökü, kitre, Arap zımkı, defne yağı ve Halep sabunu gibi tıbbi ve eczacılık ürünlerini kapsayan yüksek katma değerli bir düzeye ulaşmıştır. Böylece İskenderun, 19. yüzyılın sonunda Mersin-Beyrut-İskenderun hattının önemli bir parçası hâline gelmiş; ticari, demografik ve kurumsal yapısı hızla dönüşerek bölgesel bir liman kenti kimliği kazanmıştır. Bu çalışma, İskenderun-Halep ticaret ekosistemini tarihsel perspektiften ele alarak bölgedeki lojistik yapıları, ulaşım ağlarını, kurumsal süreçleri, ticari riskleri ve ürün çeşitlenmesini incelemekte; özellikle tıbbi ürünler ihracatının bu ekonomik dönüşümdeki belirleyici rolünü ortaya koymayı amaçlamaktadır.

2. Teorik Arka Plan ve Hipotez Geliştirme

Bu çalışma, liman-hinterland ilişkileri, tarihsel lojistik ağlar ve ürün temelli ticari uzmanlaşma literatürünün kesişiminde konumlanmaktadır. Liman kentleri üzerine klasik iktisat tarihi yazını çoğunlukla ticaret hacmi, gümrük gelirleri veya jeostratejik konum gibi niceliksel göstergelere odaklanmıştır. Ancak son dönem çalışmalar, limanları üretim, depolama, finansman, enformasyon ve risk yönetimi süreçlerinin eş zamanlı işlediği çok katmanlı ekonomik sistemler olarak ele almaktadır. Bu yaklaşım, liman-hinterland bütünleşmesinin yalnızca taşıma maliyetleri üzerinden değil; kurumsal yapı, bilgi akışı ve ürün kompozisyonu üzerinden de değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır. Son yıllarda Doğu Akdeniz liman kentleri ve ticaret ağları üzerine yapılan çalışmalar, liman-hinterland ilişkilerinin bölgesel ticaret sistemlerinin oluşumunda belirleyici rol oynadığını göstermektedir. Hindi (2025) çalışmasında Doğu Akdeniz limanlarının hinterland ile kurduğu ekonomik ilişkileri ve ticaret ağları içindeki rolünü analiz etmektedir. Gelişkan (2023) çalışmasında ise (İzmir'in 19. yüzyıl Akdeniz ticaret ağları içindeki rolünü ve ticari aktör çeşitliliğini incelemektedir. Serdaroglu, (2025) çalışmasıyla Osmanlı liman kentlerinde konsolosluk ağlarının ticari faaliyetleri nasıl desteklediğini ve ticaret koridorlarının oluşumunu incelemektedir.

Osmanlı Doğu Akdeniz'inde limanların yükselişi, deniz ticaretindeki artış kadar, iç bölgelerle kurulan kara taşımacılığı ağlarının kurumsallaşması ve ticari enformasyon sistemlerinin gelişimiyle de yakından ilişkilidir. Halep-İskenderun hattı bu bağlamda tamamlayıcı fonksiyonlara sahip iki mekânsal birimin bütünleşmesiyle oluşmuş bir ticaret sistemi olarak değerlendirilebilir. Halep üretim ve ticari sermaye birikimi açısından iç merkez işlevi görürken; İskenderun denizasıırı ticaret bağlantısını sağlayan bir çıkış kapısı niteliği taşımıştır.

Ürün kompozisyonu literatürü ise, yüksek katma değerli ve talep esnekliği görece düşük malların ticaret ağlarının sürekliliğinde belirleyici rol oynadığını ortaya koymaktadır. Bu çerçevede meyan kökü, kitre, Arap zımkı, defne yağı ve sabun gibi ürünlerin bölgesel ticaret istikrarındaki rolü ayrı bir inceleme alanı oluşturmaktadır.

Bu teorik çerçeve doğrultusunda çalışma aşağıdaki araştırma sorularına odaklanmaktadır:

Araştırma Soruları:

1. İskenderun Limanı ile Halep hinterlandı arasındaki ulaştırma ve lojistik entegrasyon, bölgenin ticaret yapısını ve ürün kompozisyonunu nasıl etkilemiştir?
2. 19. yüzyılda Osmanlı modernleşmesi kapsamında gerçekleştirilen gümrük ve ulaştırma düzenlemeleri, hattın kurumsal kapasitesini hangi mekanizmalar aracılığıyla dönüştürmüştür?
3. Tıbbi ve eczacılık ürünleri, bölgesel ticaretin sürekliliği ve gelir istikrarı açısından nasıl bir rol oynamıştır?
4. Telgraf öncesi enformasyon ağları (örneğin güvercin postası ve konsolosluk raporları), ticaret karar alma süreçlerini nasıl şekillendirmiştir?

Bu sorular, İskenderun-Halep hattını niceliksel büyüklüklerden ziyade işlevsel bütünleşme, ürün uzmanlaşması ve kurumsal kapasite perspektifinden analiz etmeyi amaçlamaktadır. Bu çalışmada “tıbbi ürün” kavramı, 18.-19. yüzyıl Osmanlı ticaret terminolojisinde “bitkisel ilaç”, “eczai maddeler” ve “şifalı bitkiler” kapsamında değerlendirilen; modern farmasötik üretimde hammadde olarak kullanılan bitkisel ve doğal ürünleri ifade etmektedir. Halep sabunu ise antiseptik ve dermatolojik kullanım alanları nedeniyle dönemin tıbbi ürün ticareti literatüründe yarı-farmasötik ürün kategorisinde ele alınmıştır. [p4.1] Osmanlı ticaret ağları üzerine yapılan çalışmalar çoğunlukla pamuk, tahıl, ipek ve tekstil gibi geleneksel ticari ürünler ile büyük liman merkezlerinin ticaret hacmi üzerine yoğunlaşmıştır (Pamuk, 1987; Quataert, 2005; Owen, 1981). Buna karşılık bitkisel ilaçlar, eczai maddeler ve yarı-farmasötik ürünlerin bölgesel ticaret ağları içindeki rolü literatürde sınırlı biçimde incelenmiştir. Özellikle İskenderun-Halep hattında meyan kökü, kitre, Arap zımkı ve benzeri ürünlerin uluslararası pazarlara taşınmasındaki işlevi üzerine sistematik çalışmalar oldukça sınırlıdır. Bu çalışma, söz konusu ticaret hattını tıbbi ve eczacılık ürünleri perspektifinden ele alarak Osmanlı ticaret ağları literatüründeki bu boşluğu doldurmayı amaçlamaktadır. Bu çalışma, Osmanlı ticaret ağları literatüründe çoğunlukla pamuk, tahıl ve tekstil ürünlerine odaklanan yaklaşımlardan farklı olarak, bitkisel ilaçlar ve eczacılık hammaddelerinin bölgesel ticaretteki rolünü

inceleyerek İskenderun-Halep hattının erken dönem farmasötik tedarik zincirleri içindeki yerini ortaya koymaktadır.

3. Yöntem

Bu çalışma, İskenderun-Halep ticaret hattının 18. yüzyıldan 20. yüzyıl başına kadar geçirdiği dönüşümü tarihsel bağlam içinde inceleyen betimleyici ve analitik nitelikte bir araştırmadır. Çalışmada hattın yalnızca bir ulaşım güzergâhı olmadığı; liman altyapısı, kara taşımacılığı düzeni, gümrük uygulamaları, enformasyon ağları ve ürün çeşitliliği ile birlikte işleyen bütünleşik bir ticaret sistemi oluşturduğu varsayımından hareket edilmektedir. Araştırmada British Foreign Office ticaret raporları, Halep Vilayeti'ne ait resmî belgeler, konsolosluk yazışmaları, ticari yıllıklar ve seyahatnameler incelenmiştir. Bu belgeler kronolojik ve tematik bir sınıflandırmaya tabi tutulmuş, elde edilen veriler tematik içerik analizi yaklaşımıyla değerlendirilmiştir. Analiz sürecinde veriler üç ana tema çerçevesinde ele alınmıştır: (1) liman-hinterland ilişkileri ve ulaştırma altyapısı, (2) ticari kurumsallaşma ve enformasyon ağları, (3) tıbbi ve eczacılık ürünlerinin ticaretteki rolü.

Kara ve deniz taşımacılığı altyapısındaki değişim ile gümrük ve ulaştırma düzenlemelerinin ticaret üzerindeki etkileri bu kaynaklar üzerinden değerlendirilmiştir. Bunun yanında pamuk, tahıl ve yün gibi geleneksel ürünlerin yanı sıra meyan kökü, kitle, Arap zakkı, defne yağı ve sabun gibi dönemin ticaret literatüründe “bitkisel ilaç” ve “eczai maddeler” kapsamında yer alan ürünlerin üretim bölgeleri, ihracat pazarları ve talep eğilimleri karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Konsolosluk raporları ve seyahat anlatıları kullanılarak ticari güvenlik sorunları, fiyat oynaklığı ve bilgi akış mekanizmaları da değerlendirilmiştir. Güvercin postası gibi telgraf öncesi haberleşme pratikleri ticari karar alma süreçleri çerçevesinde ele alınmıştır. Çalışmada “tıbbi ürün” kavramı, 18. ve 19. yüzyıl Osmanlı ticaret terminolojisinde eczai maddeler ve şifalı bitkiler kapsamında yer alan ve modern farmasötik üretimde hammadde olarak kullanılan bitkisel ve doğal ürünleri ifade edecek biçimde kullanılmıştır. Sabun ise dönemin antiseptik ve dermatolojik kullanım alanları dikkate alınarak yarı-farmasötik ürün kategorisinde değerlendirilmiştir. Bu yaklaşım, nedensel bir model kurmaktan ziyade tarihsel süreçleri kendi bağlamı içinde yorumlamayı ve liman-hinterland bütünleşmesinin ticari ve sektörel yansımalarını ortaya koymayı amaçlamaktadır.

4. Bulgular

Bulgular, araştırma sorularında belirlenen üç tema çerçevesinde ele alınmıştır: liman-hinterland ilişkileri ve ulaştırma altyapısı, ticari kurumsallaşma ve enformasyon ağları ile tıbbi ve eczacılık ürünlerinin ticaretteki yeri. Bu çerçeve, farklı kaynak türlerinden elde edilen verilerin birlikte değerlendirilmesine imkân vermektedir. İskenderun'un ekonomik ve kentsel gelişiminde öne çıkan başlıca doğal unsur, dakikada yaklaşık 6 ton su sağlayan güçlü tatlı su kaynağıdır. Bu kaynak, liman tesislerinin işleyişi, gemilerin su ikmali ve çevredeki üretim faaliyetleri açısından önemli bir altyapı desteği sağlamıştır. Aynı zamanda yerleşimin tarımsal ve zanaatkar faaliyetlerini sürdürebilmesinde belirleyici olmuştur (Braudel, 1949; Faroqhi, 2005). Buna karşılık bataklık alanlar, sıtma riski ve savunmaya elverişsiz kıyı yapısı, kentin uzun süre sınırlı bir yerleşim olarak kalmasına yol açmıştır. Bu çevresel koşullar, doğal avantajlara rağmen İskenderun'un erken dönemde güçlü bir idari ve kentsel merkez hâline gelmesini engellemiştir (Pamuk, 1987; Quataert, 2005).

Limanın ticari işlevi 19. yüzyılda belirgin biçimde değişmiştir. Gümrük teşkilatının yeniden düzenlenmesi, kara yolunun iyileştirilmesi ve buharlı gemi seferlerinin başlaması, İskenderun'u daha düzenli bir ticaret merkezi hâline getirmiştir. Özellikle Halep-İskenderun güzergâhının iyileştirilmesiyle taşıma maliyetleri düşmüş, hinterland ile liman arasındaki bağ güçlenmiştir (Owen, 1981). Bu sayede Halep, Antep, Maraş ve Urfa'dan çıkan pamuk, yün, ipek kozası, yağlı tohumlar ve çeşitli zanaat ürünleri daha hızlı biçimde limana ulaştırılabilmektedir. Süveyş Kanalı'nın 1869'da açılması Doğu Akdeniz ticaret yollarını yeniden şekillendirmiş ve İskenderun'un bölgesel önemini artırmıştır. Kanalin açılmasıyla Avrupa-Uzakdoğu deniz yolunun kısalması, Doğu Akdeniz limanlarının stratejik konumunu güçlendirmiş; bu gelişme İskenderun'a uğrayan yabancı bandıralı gemi sayısına da yansımıştır (British Foreign Office, 1908). 1890'lardan itibaren İngiliz, Fransız, Avusturya-Macaristan, İtalyan ve Yunan şirketlerine ait düzenli vapur hatlarının faaliyete geçmesi limanın ticari kapasitesini büyütüştür. Yüzyılın başında limanı kullanan yolcu ve mürettebat sayısının 10.000'i aşması, İskenderun'un yalnızca bir yük aktarma noktası değil, aynı zamanda bölgesel bir ulaşım merkezi hâline geldiğini göstermektedir (Issawi, 1988). 1888'de Rüsumat İdareleri'nin kurulması, depolama alanlarının genişlemesi ve kömür ikmal noktalarının gelişmesi de limanın kurumsal yapısını güçlendirmiştir. Böylece İskenderun, Mersin-Beyrut-İskenderun hattının önemli bir durağı hâline gelmiş ve Halep Vilayeti'nin dış ticaretinde başlıca çıkış kapısı konumunu pekiştirmiştir (Ürkmez, 2015).

Halep-İskenderun hattındaki kara taşımacılığı 18. ve 19. yüzyıllarda büyük ölçüde kervan sistemi üzerinden yürümüştür. Coğrafi koşullar ve üretim yapısı, deve, at ve katır kullanımını zorunlu kılmış; mevsimlere göre taşıma araçları değişmiştir. Yaz aylarında deve, kış aylarında ise at ve katır daha yaygın kullanılmıştır. Ticaret hacminin artmasıyla birlikte devlet, taşımacılık faaliyetlerini daha yakından düzenlemeye başlamış; 1880'lerde kurulan deveci-katırcı-arabacı kethüdalığı bu sürecin önemli bir parçası olmuştur. Güzergâh denetimi, fiyat düzenlemeleri ve güvenlik gibi alanlarda üstlendiği işlev, taşımacılık sektöründe yarı kurumsal bir yapının oluştuğunu göstermektedir (Özvar, 2005).

Telgraf öncesi dönemde bilgi akışı da ticaretin önemli bir unsuru olmuştur. İskenderun Limanı'na gelen gemilere ilişkin bilgiler çoğu zaman güvercin postası aracılığıyla Halep'e ulaştırılmıştır. Konsolosluk görevlileri gemi adlarını, yük türlerini ve tahmini boşaltma sürelerini birkaç saat içinde ticaret merkezlerine bildirebilmekteydi. Bu hızlı haberleşme, tüccarların depo hazırlıklarını, fiyat beklentilerini ve alım-satım kararlarını önceden planlamalarına imkân vermiştir. Telgraf yaygınlaştıktan sonra bile güvercin postasının bir süre daha kullanılmaya devam etmesi, sistemin ticari aktörler gözünde güvenilir bulunduğunu göstermektedir. 1700-1914 arasında Halep-İskenderun hattı, Osmanlı İmparatorluğu'nun Suriye-Anadolu geçiş kuşağındaki en yoğun taşımacılık ağlarından birini oluşturmuştur. Ana güzergâh İskenderun'dan başlayarak Belen Geçidi üzerinden Katma'ya, oradan da Halep'e uzanmaktaydı. Fransız ve İngiliz konsolosluk raporları, taşınan malların büyük bölümünün bu hattı izlediğini göstermektedir (British Foreign Office, 1908). Kış aylarında ise İskenderun-Payas-Hassa-Halep hattı alternatif bir güzergâh olarak öne çıkmıştır. Bu durum, ticaret ağının mevsimsel ve coğrafi koşullara göre esnek bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir.

Halep'ten çıkan kervan yolları yalnızca İskenderun'a değil, Maraş, Antep, Urfa, Rakka, Musul ve Diyarbakır gibi merkezlere de uzanmıştır. Bu bağlantılar Halep'i Osmanlı Asya iç ticaretinin önemli dağıtım merkezlerinden biri yaparken, İskenderun Limanı'nı Avrupa pazarlarına açılan başlıca çıkış kapılarından biri hâline getirmiştir (Owen, 1981; Issawi, 1988). Ticaret hacmindeki artış, depolama alanlarını, hanları ve yol üzerindeki kontrol noktalarını da daha düzenli bir yapıya kavuşturmuştur. Menzil hanları, geçit noktaları ve gümrük durakları, mal akışının sürekliliğini sağlayan bir bütünün parçaları olarak çalışmıştır. Bu nedenle Halep-İskenderun hattı yalnızca bir taşıma güzergâhı değil, üretim, toplama ve dağıtım süreçlerini birleştiren bölgesel bir lojistik sistem olarak değerlendirilebilir. Bu sistem içinde bazı merkezler özel önem taşımıştır. Belen Geçidi, güvenlik kontrolü ve kervanların yeniden düzenlenmesi açısından temel menzil noktasıydı. Payas, liman ile iç kervan yolları arasında yer alan önemli bir gümrük ve depo merkezi olarak işlev görmüştür. Katma ise mevsimsel koşullara bağlı olarak deve ve katır kervanları arasındaki geçişin düzenlendiği bir ara merkez niteliğindedir. Halep hanları ise depolama, kredi, komisyonculuk ve ihracata hazırlık süreçlerinin yürütüldüğü yerler olarak ticaret ağının son halkasını oluştuyordu. Bu merkezlerin birlikte işleyişi, hattın kurumsal yapısını güçlendirmiştir. İskenderun-Halep ticaret ekosistemi çeşitli riskler de taşımaktaydı. Bunların başında gümrük uygulamalarındaki belirsizlikler geliyordu. Gümrük emirlerinin zaman zaman resmî tarifelere aykırı tahsilat yapmaları ticaretin düzenini bozmuş, merkezî idarenin müdahalesini gerekli kılmıştır (Pamuk, 1987). Kara yollarında eşkıyalık, denizde korsan saldırıları da ticari güvenliği zedeleyen diğer unsurlardı. Kervanlara yönelik baskınlar taşımacılık maliyetlerini artırırken, denizde yaşanan saldırılar liman faaliyetlerinde kesintilere yol açmıştır. Bazı dönemlerde İngiliz posta gemilerinin İskenderun yerine Lazkiye'ye yönelmesi de bu güvensizlik ortamıyla ilişkilidir (British Foreign Office, 1908). Buna rağmen hattın kurumsal yapısı, güzergâh esnekliği ve ürün çeşitliliği, ticaret ağının uzun süre varlığını korumasını sağlamıştır.

4.1. Liman-hinterland bütünleşmesi

18. yüzyılın sonlarından itibaren, özellikle 19. yüzyıl boyunca İskenderun, yalnızca bir iskele fonksiyonuna sahip kıyı yerleşimi olmaktan çıkarak şehirleşme eğilimi gösteren bir liman kentine dönüşmüştür. Modern ulaştırma ağlarının kurulması, Halep ile bütünleşik ticaret yapısının güçlenmesi ve limanın hinterlandını genişleten yeni lojistik merkezlerin ortaya çıkması, bölgenin ekonomik rolünü belirgin biçimde artırmıştır. Her ne kadar İskenderun'un Osmanlı dış ticareti içindeki payı yaklaşık %5 düzeyinde kalsa da stratejik konumu, uluslararası gemi hatlarının düzenli uğrak noktası hâline gelmesi ve Halep ekonomisiyle kurduğu sıkı entegrasyon, limanı Doğu Akdeniz'de giderek önem kazanan bir ticaret merkezine dönüştürmüştür (Quataert, 2005). Bu süreç, kentin sosyoekonomik yapısında da gözle görülür bir dönüşüm yaratmış; liman çevresinde yeni mahalleler, ticaret hanları, depolama alanları ve konsolosluk yapıları inşa edilmiştir. Yirminci yüzyıl başına gelindiğinde İskenderun, bölgesel ölçekte yarı-şehirleşmiş bir ticaret limanı niteliği kazanmıştır.

Bu dönüşümün en dikkat çekici boyutlarından biri, tıbbi ve eczacılık ürünlerinin ihracatındaki artıştır. Meyan kökü, kitre, Arap zamkı, defne yağı ve Halep sabunu gibi ürünler, İskenderun-Halep hattını yalnızca tarımsal ürünlerin taşındığı bir güzergâh olmaktan çıkarak, küresel kimya ve farmasötik sektörleriyle bağlantılı bir tedarik zincirinin parçası haline getirmiştir (Faroqhi, 2005; Masters, 2001). Bu ürünler, bölge ekonomisine istikrarlı

ve yüksek katma değerli bir gelir kaynağı sağlarken, Halep'in üretim bilgi birikimi ile İskenderun'un deniz taşımacılığı kapasitesini uluslararası pazarlara entegre eden bir ekonomik çeşitlenmeye işaret etmektedir.

TABLO 1. 18. ve 20. yüzyıl başı itibarıyla İskenderun-Halep hattından yapılan tıbbi ürün ihracatı

Ürün / Ürün Grubu	Temel Kullanım Alanı	Üretim Kaynağı Bölgesi	Ana İhracat Pazarları	19. Yüzyıl İhracat Eğilimi
Meyan Kökü (Glycyrrhiza glabra)	İlaç yapımı (öksürük şurupları, balgam sökücü), gıda aroması	Halep hinterlandı, Amik Ovası	İngiltere, ABD, Fransa	1850 sonrası hızlı artış; 1900'lerde >5000 ton/yıl
Kitre (Tragacanth Gum)	Tablet bağlayıcı, merhem kıvamlaştırıcı, boya ve tekstilde yapıştırıcı	Antakya-Harim-Halep bölgeleri	İngiltere, Almanya	Düzenli talep; eczacılıkta kritik ürün
Arap Zamkı (Gum Arabic)	Farmasötik stabilizatör, kapsül/merhem katkısı	Halep çarşıları (Sudan ve Arabistan'dan transit)	İngiltere, Fransa	Sabit hacimli; aktarma ticareti baskın
Şifalı Otlar (kına, çörekotu, anason)	Dermatoloji, sindirim, geleneksel tıp	Halep ve kırsal köy üretimi	Doğu Akdeniz limanları, İtalya, Mısır	Çeşit bazında değişken; kına sabit
Defne Yağı ve Zeytinyağı Türevleri	Sabun ve merhem üretimi	Antakya-İskenderun hattı	Marsilya, Londra	Sabunhane üretiminin artışıyla yükselen ihracat
Halep Sabunu	Kişisel bakım, tıbbi antiseptik kullanım	Halep sabunhaneleri	Avrupa, Kuzey Afrika	19. yüzyıl sonu zirve; markalı ürünleşme

Kaynak: (Faroqhi, 2005; Masters, 2001; Quataert, 2005; Issawi, 1988; Owen, 1981; British Foreign Office, 1908)

Tablo 1, İskenderun-Halep ticaret ekosisteminin 18. yüzyıldan 20. yüzyıl başlarına uzanan dönemde, yalnızca tarım ve dokuma ürünlerine dayalı geleneksel ihracat yapısının ötesine geçerek yüksek katma değerli tıbbi ve eczacılık ürünlerinde belirgin bir çeşitlenme sergilediğini ortaya koymaktadır. Meyan kökü, 19. yüzyıl boyunca hızla artan ihracat hacmiyle bölgenin küresel kimya ve ilaç sanayisiyle bütünleşmesini sağlayan başlıca ürün konumuna yükselmiştir. Kitre ve Arap zımkı ise Avrupa farmasötik üretiminde vazgeçilmez bağlayıcı ve stabilizatör girdiler olarak, Halep'in hem üretim hem de transit ticaret merkezi niteliğini güçlendirmiştir (Issawi, 1988; Owen, 1981). Kına, anason ve çörekotu gibi şifalı otların yanı sıra defne yağı ve zeytinyağı türevleri, Akdeniz havzasında sabun ve merhem üretiminde yoğun talep gören hammaddeler olarak bölgenin bitkisel ilaç ve uçucu yağ alanındaki uzmanlaşmasını uluslararası pazarlara taşımıştır. Halep sabunu ise yerel bir üretim geleneğini aşarak 19. yüzyılın son çeyreğinde Avrupa pazarlarında markalaşma eğilimi gösteren ticari bir ürüne dönüşmüş; bu gelişme, sabunhanelerin üretim kapasitesiyle birlikte liman ve gümrük altyapısının da eş zamanlı olarak geliştiğine işaret etmiştir (Faroqhi, 2005; Quataert, 2005). Genel olarak tablo, İskenderun-Halep hattının hem üretici, hem işleyici hem de aktarma merkezi olarak işlev gördüğünü; tıbbi ürün ihracatının ise bölge ekonomisine istikrarlı, talep esnekliği düşük ve yüksek değerli bir gelir kaynağı sağlayarak hattı Doğu Akdeniz'in erken dönem farmasötik tedarik merkezlerinden biri hâline getirdiğini göstermektedir.

4.2. Ticari kurumsallaşma ve lojistik organizasyon

On dokuzuncu yüzyıl boyunca İskenderun Limanı, Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğu Akdeniz ticaret sistemi içinde mutlak hacim bakımından sınırlı bir paya sahip olmakla birlikte, bölgesel işlevi ve hinterland bağlantıları açısından dikkat çekici bir konum üstlenmiştir (Pamuk, 2004; Kasaba, 1988). Limanın önemi, Mersin ya da Beyrut gibi yüksek hacimli merkezlerle rekabet etmesinden değil, Halep merkezli üretim havzasını Akdeniz ticaret ağlarına bağlayan

bir çıkış kapısı olmasından kaynaklanmıştır (Owen, 1981). Mevcut veriler, yüzyılın ikinci yarısında İskenderun'un Osmanlı toplam dış ticareti içindeki payının yaklaşık %4-6 aralığında seyrettiğini göstermektedir (Pamuk, 1987, s. 120-123). Bu oran, limanı imparatorluğun başlıca ticaret merkezlerinin gerisinde bıraksa da Halep Vilayeti ölçeğinde belirleyici bir dış ticaret kapısı niteliği kazandırmıştır. Nitekim 1870-1910 döneminde vilayetin denizası ticaretinin yaklaşık %60-70'inin İskenderun üzerinden gerçekleştirildiği konsolosluk raporlarında belirtilmektedir (Owen, 1981, s. 87). Bu tablo, limanın imparatorluk genelinde ikincil bir konumda kalmasına rağmen bölgesel düzeyde yoğunlaşmış ve stratejik bir işlev gördüğünü ortaya koymaktadır. Pamuk, tahıl, yün ve ipek gibi geleneksel ürünlerin yanı sıra meyhan kökü, kitle ve Arap zımkı gibi tıbbi ve eczacılık ürünlerinin ihracatı da Halep merkezli üretim havzasının dış pazarlara açılmasında limanın rolünü güçlendirmiştir (Pamuk, 1987; Quataert, 2005). Süveyş Kanalı'nın açılmasının ardından Doğu Akdeniz ticaret ağlarının yeniden şekillenmesi, İskenderun'un bu tamamlayıcı konumunu daha da pekiştirmiştir; ancak bu gelişme limanı imparatorluk ölçeğinde birincil bir ticaret merkezi konumuna taşımamıştır.

İskenderun Limanı'nın Osmanlı ticaret sistemi içindeki yeri, bu bağlamda yüksek hacimli bir merkez olmaktan çok, bölgesel uzmanlaşmayı mümkün kılan tamamlayıcı bir liman niteliği taşımaktadır. 19. yüzyılın son çeyreğinde Doğu Akdeniz'de faaliyet gösteren İngiliz ve Fransız bandıralı buharlı gemilerin yıllık sefer sayısının 40-60 bandına ulaşması, limanın uluslararası ticaret ağlarına düzenli biçimde eklemlendiğini göstermektedir (British Foreign Office, 1908). Bununla birlikte Osmanlı maliyesinin sınırlı yatırım kapasitesi ve merkezi idarenin altyapı önceliklerini İzmir, Selanik ve Beyrut gibi daha büyük limanlara yöneltmesi, İskenderun'un ticari büyümesini niceliksel olarak sınırlamıştır (Kasaba, 1988; Pamuk, 1987).

4.3. Ürün uzmanlaşması ve tıbbi ürün ticareti

On dokuzuncu yüzyılın son çeyreğinden yirminci yüzyılın başlarına uzanan dönemde İskenderun, uzun süre sınırlı bir iskele olarak kalan kıyı yerleşimi niteliğini geride bırakarak kademeli biçimde şehirleşen bir liman merkezine dönüşmüştür. Bu değişimde Halep ile kurulan ticari bütünleşmenin kurumsallaşması, kara ulaştırma altyapısının iyileştirilmesi ve hinterlandı genişleten lojistik merkezlerin ortaya çıkması etkili olmuştur. Halep-İskenderun kara yolunun düzenlenmesi ve buharlı gemi seferlerinin süreklilik kazanması, limanın taşıma kapasitesini artırmış ve dış ticaretteki konumunu güçlendirmiştir. Aynı dönemde Doğu Akdeniz deniz ticaretinin yeniden yapılanması, İskenderun'u uluslararası gemi hatlarının düzenli uğrak noktalarından biri hâline getirmiştir. Ancak bu gelişme, kentte sanayi temelli bir dönüşüm yaratmamıştır. Osmanlı maliyesinin sınırlı imkânları, sermaye birikiminin zayıflığı ve altyapı yatırımlarının daha büyük limanlara yönlendirilmesi, büyümenin yapısal sınırlarını belirlemiştir (Pamuk, 1987). Liman çevresinde ticaret hanları, depolar ve konsolosluk yapıları artarken ekonomik faaliyetler büyük ölçüde ticaret ve hizmet alanında yoğunlaşmış, kalıcı üretim yatırımları sınırlı kalmıştır. Bu durum, kenti transit ticarete bağımlı kılmış ve ekonomik hareketliliği dış ticaret dalgalanmalarına duyarlı hâle getirmiştir (Owen, 1981).

Yirminci yüzyılın başında İskenderun, Halep ekonomisiyle kurduğu entegrasyon sayesinde bölgesel ölçekte belirgin bir liman kimliği kazanmış olsa da ekonomik yapı büyük ölçüde hammadde ve yarı mamul ihracatına dayanmıştır. Meyhan kökü, kitle ve benzeri yüksek katma değerli ürünler bölgesel uzmanlaşmayı desteklemiş, ancak bu uzmanlaşma sanayileşmeye dönüşmemiştir. Sonuç olarak İskenderun'un bu dönemdeki iktisadi yapısı, güçlü bir lojistik bağlantı ağı ile sermaye ve yatırım yetersizliklerinin birlikte var olduğu sınırlı bir gelişme modeli sergilemiştir (Kasaba, 1988; Quataert, 2005).

4.4. Doğu Akdeniz limanlarının karşılaştırılması

Osmanlı döneminde Doğu Akdeniz'de yer alan liman kentleri, yalnızca deniz ticaretinin gerçekleştiği noktalar değil, aynı zamanda geniş hinterland bölgelerinin üretimini uluslararası pazarlara ulaştıran merkezlerdi. 19. yüzyılda İzmir, Beyrut, Selanik ve İskenderun gibi limanlar farklı bölgelerle kurdukları ticari ilişkiler sayesinde Akdeniz ticaret ağının önemli parçaları hâline gelmiştir. Ancak bu limanların ticaret yapısı, bağlı oldukları hinterlandın üretim özelliklerine ve ihraç edilen ürünlerin niteliğine göre farklılık göstermektedir. İskenderun Limanı'nın Doğu Akdeniz ticareti içindeki yerini daha açık biçimde gösterebilmek için, bölgedeki diğer önemli Osmanlı limanlarıyla karşılaştırılması yararlı olacaktır. Aşağıdaki tabloda söz konusu limanların hinterlandları, başlıca ihraç ürünleri ve ticaret özellikleri karşılaştırmalı olarak sunulmaktadır.

TABLO 2. Doğu Akdeniz limanlarının ticaret yapısının karşılaştırılması

Liman	Başlıca hinterland	Başlıca ihraç ürünleri	Ticaret yapısının özelliği	Avrupa ile bağlantı
İskenderun	Halep, Antep, Maraş	Meyan kökü, kitre, Arap zımkı, defne yağı, Halep sabunu	Bitkisel ilaçlar ve farmasötik hammaddelerde uzmanlaşma	İngiliz ve Fransız ticaret hatları
İzmir (Smyrna)	Batı Anadolu	Pamuk, üzüm, incir, tütün	Tarımsal ihracata dayalı büyük ölçekli ticaret	İngiliz ve Fransız ticaret şirketleri
Beyrut	Suriye ve Lübnan	İpek, ipek kozası, tahıl	İpek ticareti ve Avrupa sanayisi ile bağlantı	Fransız ticaret ağı
Selanik	Balkan hinterlandı	Tahıl, yün, tütün	Balkan tarımsal üretiminin ihracat merkezi	Avusturya ve İngiliz ticaret hatları

Kaynak: (Pamuk, 1987; Panzac, 1996; Owen, 1981; Quataert, 2005)

Tablo 2’de görüldüğü üzere Doğu Akdeniz limanlarının ticaret yapısı hinterlandın üretim yapısına bağlı olarak farklılaşmaktadır. İzmir ve Selanik gibi limanlar büyük ölçüde tarımsal ürün ihracatına dayalı ticaret merkezleri olarak gelişirken, Beyrut ipek ticareti üzerinden Avrupa sanayi ağlarına bağlanmıştır. Buna karşılık İskenderun-Halep hattı, meyan kökü, kitre ve Arap zımkı gibi bitkisel ilaçlar ve eczacılık hammaddelerinin ticaretiyle öne çıkmaktadır. Bu durum İskenderun’un Doğu Akdeniz ticaret sistemi içinde belirli bir ürün kompozisyonuna dayalı ticari uzmanlaşma geliştirdiğini göstermektedir.

5. Sonuç

İskenderun-Halep ticaret hattı, 18. yüzyıldan 20. yüzyıl başlarına kadar Doğu Akdeniz ticaretinde işlevsel bir rol oynamış, ancak ölçek bakımından sınırlı kalmış bir ekonomik yapı sergilemiştir. İskenderun bu süreçte yüksek hacimli bir ticaret merkezi olmaktan ziyade, Halep hinterlandının denizası pazarlara açıldığı bir çıkış noktası olarak öne çıkmıştır. Güçlü tatlı su kaynakları, Halep’in üretim kapasitesi ve bölgenin iç ticaret ağlarıyla kurduğu bağlantılar, sınırlı kentleşme koşullarına rağmen limanın sürekli bir ticari hareketliliğe sahip olmasını sağlamıştır. 19. yüzyılda gümrük düzenlemeleri, kara yollarının iyileştirilmesi ve buharlı gemi hatlarının devreye girmesi limanın ticari işleyişini daha düzenli bir yapıya kavuşturmuştur. Süveyş Kanalı’nın açılması ise Doğu Akdeniz ticaret yollarını yeniden şekillendirerek İskenderun’un stratejik konumunu güçlendirmiştir. Buna karşın mali kısıtlar ve yatırımların daha büyük limanlara yönelmesi, burada sanayi temelli bir dönüşümün ortaya çıkmasını engellemiş; liman ağırlıklı olarak transit ticaret ve bölgesel dağıtım merkezi olarak faaliyet göstermiştir.

İskenderun-Halep hattı yalnızca malların taşındığı bir güzergâh değil; kervan yolları, menzil noktaları ve gümrük merkezleri aracılığıyla üretim, toplama ve dağıtım süreçlerinin birbirine bağlandığı bir ticaret sistemi oluşturmuştur. Güvercin postası ve konsolosluk raporları gibi enformasyon araçları, ticari kararların hızlı ve maliyet duyarlılığı yüksek bir ortamda alındığını göstermektedir. Bu dönemde ürün kompozisyonunda da değişim gözlenmiştir. Pamuk ve tahıl gibi geleneksel malların yanında meyan kökü, kitre, Arap zımkı, defne yağı ve Halep sabunu gibi ürünlerin ihracatı artmış; bu durum bölgeyi erken dönem kimya ve farmasötik üretim zincirleriyle ilişkilendirmiştir. Bununla birlikte söz konusu uzmanlaşma yerel ölçekte sanayiye dayalı bir üretim modeline dönüşmemiş, ticaret ve aktarma işlevi baskın kalmıştır. Doğu Akdeniz’deki diğer limanlarla yapılan karşılaştırma bu yapıyı daha açık biçimde ortaya koymaktadır. Karşılaştırmalı tabloda görüldüğü üzere İzmir ve Selanik gibi limanlar geniş tarımsal hinterlandları sayesinde yüksek hacimli tarım ürünleri ihracatına dayalı ticaret merkezleri olarak gelişmiştir. Beyrut ise özellikle ipek ticareti üzerinden Avrupa sanayi ağlarına bağlanan bir liman konumundadır. Buna karşılık İskenderun Limanı, meyan kökü, kitre ve Arap zımkı gibi bitkisel ilaçlar ve eczacılık hammaddelerinin ticaretiyle öne çıkmıştır. Bu durum, İskenderun’un Doğu Akdeniz ticaret sistemi içinde hacim bakımından büyük limanlarla rekabet eden bir merkezden çok, belirli ürün gruplarında uzmanlaşmış bölgesel bir ticaret kapısı olarak işlev gördüğünü göstermektedir. Bu çerçevede İskenderun-Halep hattı Osmanlı iktisat tarihinde merkezî bir liman ekonomisinden ziyade, iç bölgeler ile Akdeniz ticaret ağları arasında bağlantı kuran bir ticaret sistemi olarak değerlendirilebilir. Liman-hinterland bütünleşmesi ticari sürekliliği desteklemiş, ancak

sermaye birikimi ve altyapı kapasitesindeki sınırlılıklar uzun vadeli sanayileşmeyi sınırlandırmıştır. Bulgular, Osmanlı liman kentlerinin gelişimini değerlendirirken yalnızca ticaret hacmine değil, limanların ticaret ağları içindeki işlevsel konumuna da bakılması gerektiğini göstermektedir.

Bu çalışma, Osmanlı ticaret ağlarını konsolosluk raporları, ticari yıllıklar ve seyahatnameler gibi farklı tarihsel kaynaklar üzerinden incelemekte ve liman-hinterland ilişkilerini ürün kompozisyonu perspektifinden değerlendirmektedir. Bu yaklaşım, İskenderun-Halep ticaret hattının Doğu Akdeniz'deki ekonomik rolünü daha açık biçimde ortaya koymaktadır. Özellikle bitkisel ilaçlar ve eczacılık hammaddelerinin ticareti, bölgenin erken dönem farmasötik hammadde tedarik zincirleriyle bağlantılı olduğunu göstermektedir. Bu yönüyle çalışma, Osmanlı ticaret ağlarını yalnızca ticaret hacmi veya taşımacılık faaliyetleri üzerinden değil, ürün temelli ticari uzmanlaşma ve lojistik ilişkiler çerçevesinde değerlendiren bir bakış açısı sunmaktadır. Bununla birlikte çalışma bazı sınırlılıklar içermektedir. Tarihsel ticaret verilerinin sınırlı olması nedeniyle özellikle tıbbi ürün ticaretine ilişkin niceliksel bilgiler büyük ölçüde konsolosluk raporları ve dolaylı ticaret kayıtlarına dayanmaktadır. Gelecekte yapılacak araştırmaların Osmanlı arşiv belgeleri ve ticaret istatistiklerinden yararlanarak daha ayrıntılı niceliksel analizler yapması, bölgesel ticaret ağlarının ekonomik boyutunu daha kapsamlı biçimde ortaya koyabilir.

Declarations

Ethical declaration

This study does not require ethics committee approval. The author declares that scientific and ethical principles were adhered to during the conduct and writing of this study, and that all sources have been appropriately cited. / Bu çalışma için etik kurul onayı gerekmemektedir. Yazar, bu çalışmanın yürütülmesi ve yazımı sırasında bilimsel ve etik ilkelere bağlı kaldığını ve kullanılan tüm kaynakların uygun şekilde atıf yapılarak kullanıldığını beyan eder.

Funding

The author declares that no financial support was received for the research, writing, or publication of this article. / Yazar, bu makalenin araştırılması, yazımı veya yayımlanması için herhangi bir finansal destek almadığını beyan eder.

AI disclosure

The author declares that artificial intelligence tools were used solely for grammar checking and that their use complied with ethical principles, transparency, and academic responsibility. / Yazar, yapay zekâ araçlarının yalnızca dilbilgisi kontrolü amacıyla kullanıldığını ve bu araçların kullanımında etik ilkelere, şeffaflığa ve akademik sorumluluklara bağlı kaldığını beyan eder.

Conflict of interest

The author declares no potential conflicts of interest with respect to the research, authorship, and/or publication of this article. / Yazar, bu makalenin araştırması, yazarlığı ve/veya yayınlanması ile ilgili herhangi bir çıkar çatışması olmadığını beyan eder.

Acknowledgments

The author would like to thank the anonymous reviewers for their constructive feedback, which contributed to improving the quality of this manuscript. / Yazar, bu makalenin kalitesinin artırılmasına katkı sağlayan anonim hakemlerin yapıcı geri bildirimleri için teşekkür eder.

Note: This information has been provided by the author. / **Not:** Bu bilgiler yazar tarafından sağlanmıştır.

Kaynakça

- Braudel, F. (1949). *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II* (Vol. 2). University of California Press.
- British Foreign Office. (1908). *Commercial reports on the ports of Syria, 1895–1908*. HMSO.
- Faroqhi, S. (2005). *Subjects of the sultan: Culture and daily life in the Ottoman Empire*. I.B. Tauris.
- Gelişkan, N. N. (2023). İzmir as a Mediterranean trade port and Ottoman city in the nineteenth century. *Comparative Cultural Studies in the Mediterranean*.
- Hindi, N. (2025). A Mediterranean port-city in crisis: Beirut and its hinterland connections. *Journal of Shipping and Trade*.
- Issawi, C. (1988). *The fertile crescent 1800–1914: A documentary economic history*. Oxford University Press.
- Kasaba, R. (1988). *The Ottoman Empire and the world economy: The nineteenth century*. State University of New York Press.
- Masters, B. (2001). *The Arabs of the Ottoman Empire, 1516–1918*. Cambridge University Press.
- Owen, R. (1981). *The Middle East in the world economy, 1800–1914*. I.B. Tauris.
- Pamuk, Ş. (1987). *The Ottoman Empire and European capitalism, 1820–1913*. Cambridge University Press.
- Panzac, D. (1996). International and domestic trade in the Ottoman Empire during the eighteenth century. *International Journal of Middle East Studies*, 24(2), 189–206.
- Serdaroğlu, Ü. S. (2025). Broker-diplomats and Balkan trade corridors: British commercial networks in Ottoman Salonica and Smyrna, 1800–1850. *Journal of Balkan Studies*, 5(2), 241–277.
- Quataert, D. (2005). *The Ottoman Empire, 1700–1922*. Cambridge University Press.
- Özvar, E. (2005). Osmanlı'da gümrükler ve kervanlar. İçinde E. İhsanoğlu (Ed.), *Osmanlı medeniyeti: Siyaset, iktisat, sanat* (Cilt 1, ss. 495–508). Klasik Yayınları.
- Ürkmez, N. (2015). Halep–İskenderun arasındaki ticaret yapısı ve kervan yolları. *Belleten*, 78(283), 201–230.