

Ekonomi, Finans ve İşletme Yönetimi Alanında Güncel Gelişmeler - II

Editör: Dr. Alican Umut

Ekonomi, Finans ve İşletme Yönetimi Alanında Güncel Gelişmeler-II başlığını taşıyan bu kitap, 14-15 Ekim 2021 tarihleri arasından online olarak düzenlenen Uluslararası Katılımlı Ekonomi Araştırmaları ve Finansal Piyasalar Kongresinde (IERFM) sunulan ve editör incelemesi sonrası yayınlanması uygun görülen çalışmalardan oluşan kitaptır. Serinin ikinci kitabı, toplamda 17 bölümden oluşmaktadır. Söz konusu bölümler ekonomi, finans ve işletme yönetimi alanında çalışan akademisyenler, piyasa profesyonelleri ve finans medyasında görev yapanlar tarafından kaleme alınmıştır. Her bir bölümde ele alınan konuya ilişkin son gelişmeler paylaşılmış, tartışılmış, yeni çalışmalara motivasyon kaynağı olacak değerlendirmeler yapılmıştır. Böylelikle ilgili literatüre çok yönlü bir katkı sunması amaçlanmıştır.



Ekonomi, Finans ve İşletme Yönetimi Alanında
Güncel Gelişmeler - II

Editör: Dr. Alican Umut



Ekonomi, Finans ve İşletme Yönetimi Alanında Güncel Gelişmeler - II

Editör: Dr. Alican Umut



EKONOMİ, FİNANS VE İŞLETME YÖNETİMİ ALANINDA GÜNCEL GELİŞMELER - II

Editör

Dr. Alican Umut



EKONOMİ, FİNANS VE İŞLETME YÖNETİMİ ALANINDA GÜNCEL GELİŞMELER - II

Editör: Dr. Alican Umut

Yayın No.: 846
ISBN: 978-625-433-094-0
E-ISBN: 978-625-433-093-3
Basım Sayısı: 1. Basım, Aralık 2021

© Copyright 2021, NOBEL BİLİMSEL ESERLER SERTİFİKA NO.: 2077

Bu baskının bütün hakları Nobel Akademik Yayıncılık Eğitim Danışmanlık Tic. Ltd. Şti.ne aittir. Yayınevinin yazılı izni olmaksızın, kitabın tümünün veya bir kısmının elektronik, mekanik ya da fotokopi yoluyla basımı, yayımı, çoğaltımı ve dağıtımını yapılamaz.

Nobel Yayın Grubu, 1984 yılından itibaren ulusal ve 2011 yılından itibaren ise uluslararası düzeyde düzenli olarak faaliyet yürütmekte ve yayınladığı kitaplar, ulusal ve uluslararası düzeydeki yükseköğretim kurumları kataloglarında yer almaktadır.

"NOBEL BİLİMSEL ESERLER" bir Nobel Akademik Yayıncılık markasıdır.

Genel Yayın Yönetmeni: Nevzat Argun -nargun@nobelyayin.com-
Genel Yayın Koordinatörü: Gülfem Dursun -gulfem@nobelyayin.com-

Sayfa Tasarım: Samet Tekin -samet@nobelyayin.com-

Redaksiyon: Suat Kaymak -suat@nobelyayin.com-

Kapak Tasarım: Late Yalçın -laleenobel@gmail.com-

Görsel Tasarım Uzmanı: Mehtap Yürümez -mehtap@nobelyayin.com-

Baskı Sorumlusu: Yavuz Şahin -yavuz@nobelyayin.com-

Baskı ve Cilt: Vadi Grafik Tasarım ve Reklamcılık Ltd. Şti. Sertifika No: 47479
İvedik Org. San. 1420. Cad. No: 58/1 Yenimahalle/ANKARA • Tel: 0 312 395 85 71

Kütüphane Bilgi Kartı

Umut, Alican.

Ekonomi, Finans ve İşletme Yönetimi Alanında Güncel Gelişmeler - II / Editör: Alican Umut

1. Basım, XII + 260 s., 16,5x24 cm. Kaynakça var, dizin yok.

ISBN: 978-625-433-094-0

E-ISBN: 978-625-433-093-3

1. Ekonomi 2. Finans 3. İşletme

Genel Dağıtım

ATLAS AKADEMİK BASIM YAYIN DAĞITIM TİC. LTD. ŞTİ.

Adres: Bahçekapı Mh. 2465 Sk. Oto Sanayi Sitesi No:7 Bodrum Kat, Şaşmaz/ANKARA

Telefon: +90 312 278 50 77 - **Faks:** 0 312 278 21 65 - **Sipariş:** siparis@nobelyayin.com-

E-Satış: www.nobelkitap.com - esatis@nobelkitap.com / www.atlaskitap.com - info@atlaskitap.com

Dağıtım ve Satış Noktaları: Alfa Basım Dağıtım, Arasta, Arkadaş Kitabevi, D&R Mağazaları, Dost Dağıtım, Ekip Dağıtım, Kida Dağıtım, Kitapsan, Nezh Kitabeveleri, Pandora, Prefix, Remzi Kitabeveleri

BÖLÜM YAZARLARI

HOLLANDA EKONOMİSİNİN YÜKSELİŞİ VE DÜŞÜŞÜ: 16. VE 18. YÜZYILLAR ARASINDA YAŞANAN DÖNÜŞÜM

Dr. Öğr. Üyesi Erdem Selman Develi - Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi
Gülşehir Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Bankacılık ve Sigortacılık Programı,
erdemsdeveli@nevsehir.edu.tr 0000-0003-2097-207X

İŞLETMELERDE PRESENTEİZM KAYNAKLARI, SONUÇLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Dr. Öğr. Üyesi Ercan Küçükeşmen - Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi, Isparta
MYO, Yönetim ve Organizasyon Bölümü, İşletme Yönetimi Programı,
ercankucukesmen@isparta.edu.tr, 0000-0002-1564-498X.

COVID-19 DÖNEMİNDE TÜRKİYE 2. ÇİN OLABİLDİ Mİ?

Nil Sirel Öztürk - Doktora Öğrencisi, İktisat, Sosyal Bilimler Enstitüsü,
Trakya Üniversitesi, Edirne, Türkiye nilozturk@trakya.edu.tr 0000-0002-6106-0029

ELEKTRONİK TİCARET EKONOMİK BÜYÜMEYE KATKI SAĞLAR MI? AB-27 İÇİN KANTİL REGRESYON ANALİZİNDEN KANITLAR

Dr. Buket Altınöz - Nişantaşı Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Muhasebe ve Vergi
Uygulamaları Programı, buket.altinoz@nisantasi.edu.tr 0000-0002-4276-4821

DİJİTAL FİNANSAL OKURYAZARLIK

Dr. Öğr. Üyesi Esra Bulut - Trabzon Üniversitesi, Turizm ve Otelcilik MYO, Seyahat-
Turizm ve Eğlence Hizmetleri Bölümü,
ebulut@trabzon.edu.tr, 0000-0002-3273-3781

MUHASEBEDEKİ DİJİTALLEŞME VE DENETİM

Öğr. Gör. Ayşe Güneş - Dumlupınar Üniversitesi, Gediz Meslek Yüksek Okulu,
İşletme Bölümü ayse.gunes@dpu.edu.tr, 0000-0002-0088-8199

COVID-19 PANDEMİSİNDE UYGULANAN PARA POLİTİKALARI VE KRIPTO PARALARA ETKİSİ

Öğr. Gör. Dr Sevilay Konya - Selçuk Üniversitesi Taşkent Meslek Yüksekokulu, Finans Bankacılık ve Sigortacılık Bölümü, sevilaykonya@selcuk.edu.tr, 0000-0002-0483-4139

Dr. Öğr. Üyesi Yasemin Telli Üçle - Necmettin Erbakan Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Fakültesi, Lojistik Yönetimi Bölümü, ytelliucler@erbakan.edu.tr, 0000-0002-7695-2003

Doç. Dr. Esra Kabaklarlı - Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, etaslasi@selcuk.edu.tr, 0000-0001-7205-8584

DIŞ TİCARET VE DOĞRUDAN YABANCI SERMAYE YATIRIMI: SEÇİLMİŞ ÜLKELER ÜZERİNE BİR ANALİZ

Dr. Öğr.Üyesi Canan Şentürk - Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, canansenturk@sdu.edu.tr, 0000-0001-7714-844X

Şerife Kuyun - Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı, kuyun004@hotmail.com, 0000-0002-9931-4995

COVID-19 SÜRECİ VE ÜLKEMİZ HAVALİMANLARININ KARGO BAZLI OPERASYONLARININ VERİMLİLİĞİNE ETKİLERİ

Dr. Öğr. Üyesi Serdar Alnıpak - Nişantaşı Üniversitesi, İİSB Fakültesi, Havacılık Yönetimi (İngilizce) Bölümü, serdara76@yahoo.com, 0000-0002-5722-9960.

TİCARET SAVAŞI VE COVID-19 SALGINI ÇERÇEVESİNDE KÜRESEL TEDARİK ZİNCİRİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Prof. Dr. Gökhan Sönmezler - Trakya Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Fakültesi Finans ve Bankacılık Bölümü gokhansonmezler@yahoo.com, 0000-0002-4301-6008

Prof. Dr. İsmail Orçun Gündüz - Trakya Üniversitesi Uygulamalı Bilimler Fakültesi Finans ve Bankacılık Bölümü orcungunduz@trakya.edu.tr, 0000-0002-8754-2915

HİBRİT GİRİŞİMCİLİK

Dr. Öğr. Üyesi Berna Tura Kaplan - Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Şarkikaraağa MYO, Büro Hizmetleri ve Sekreterlik Bölümü, bernaturak@isparta.edu.tr, 0000-0001-6321-2981

ÖRGÜTSEL SEMBOLİZM

Dr. Mehmet Kaplan - Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Şarkikaraağa MYO, Yönetim ve Organizasyon Bölümü, mehmetkaplan@isparta.edu.tr, 0000-0002-1359-1028

ÇEVRE KALİTESİ VE EKONOMİK BÜYÜMENİN SAĞLIK HARCAMALARINA ETKİSİ: KIRILGAN BEŞLİ ÜLKELERİ ÜZERİNE BİR ANALİZ

Dr. Öğr. Üyesi Hacı Ahmet Karadaş - Cumhuriyet Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, hkaradas@cumhuriyet.edu.tr 0000-0002-3088-1107

SEÇİLİ AVRUPA ÜLKELERİNDE SUÇUN BELİRLEYİCİLERİ

Dr. Öğr. Üyesi Neslihan Arslan - Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi, İİBF, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Bölümü narslan@bandirma.edu.tr 0000-0003-3533-8733

Dr. Öğr. Üyesi Hacı Ahmet Karadaş - Cumhuriyet Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, hkaradas@cumhuriyet.edu.tr 0000-0002-3088-1107

KÜRESEL GÜÇLERİN FİNANSAL DÖNÜŞÜMDE PANDEMİYİ KATALİZÖR ETKİSİ OLARAK KULLANMASI

Elçin Gülbahar - Nişantaşı Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu, Bankacılık ve Sigortacılık Programı elcin.gulbahar@nisantasi.edu.tr 0000-0002-1311-2795

COVID-19'UN İHRACAT İŞLETMELERİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ VE İHRACAT KREDİ KURULUŞLARININ PANDEMİ SÜRECİNDEKİ DESTEĞİ

Dr. Öğr. Üyesi Cihat Köksal - İstanbul Ticaret Üniversitesi, İşletme Fakültesi Uluslararası Ticaret Bölümü, ckoksal@ticaret.edu.tr, 0000-0003-4621-7697

FİNANSAL HİZMETLERE ERİŞİM ÜZERİNDE ETKİLİ OLAN FAKTÖRLERİN BELİRLENMESİ: GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELERE YÖNELİK EKONOMETRİK BİR ANALİZ

Dr. Öğr. Üyesi Kenan İlarslan - Afyon Kocatepe Üniversitesi Bolvadin Uygulamalı Bilimler Fakültesi, Muhasebe ve Finans Yönetimi Bölümü, ilarslan@aku.edu.tr 0000-0002-5097-7552

İÇİNDEKİLER

BÖLÜM YAZARLARI	iii
------------------------------	------------

HOLLANDA EKONOMİSİNİN YÜKSELİŞİ VE DÜŞÜŞÜ: 16. VE 18. YÜZYILLAR ARASINDA YAŞANAN DÖNÜŞÜM.....	1
--	----------

Erdem Selman Develi

GİRİŞ.....	1
1. HOLLANDA EKONOMİSİNİN YÜKSELİŞİNDE ETKİLİ OLAN FAKTÖRLER.....	2
1.1. Asya'nın Hollanda Ekonomisine Katkıları	2
1.2. Afrika ve Yeni Dünya ile Hollanda Arasındaki Ekonomik İlişkiler	8
2. HOLLANDA EKONOMİSİNDEKİ GÜÇ KAYBININ NEDENLERİ ÜZERİNE	10
SONUÇ.....	12
KAYNAKÇA	13

İŞLETMELERDE PRESENTEİZM KAYNAKLARI, SONUÇLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ...15	
---	--

Ercan Küçükeşmen

GİRİŞ.....	15
1. KAVRAMLARIN AÇIKLANMASI	16
2. PRESENTEİZME NEDEN OLAN FAKTÖRLER	17
2.1. Sickness Presenteizm ve Impaired Presenteizm – Hastalıkla İlgili Presenteizm.....	18
2.2. Non Work Related Presenteizm - İş ile İlgili Olmayan Presenteizm	20
2.3. Competitive Presenteizm- Rekabet Presenteizmi	22
2.4. Anxiety Presenteizm – Endişe Kaynaklı Presenteizm	23
3. PRESENTEİZMİN SONUÇLARI.....	24
3.1. İşletmeler Açısından Sonuçları	24
3.2. İşgörenler Açısından Sonuçları	25
4. ÇÖZÜM ÖNERİLERİ	26
SONUÇ.....	27
KAYNAKÇA	29

COVID-19 DÖNEMİNDE TÜRKİYE 2. ÇİN OLABİLDİ Mİ?.....33

Nil Sirel Öztürk

GİRİŞ.....	33
1. LİTERATÜR TARAMASI	34
2. VERİLER.....	35
SONUÇ.....	44
KAYNAKÇA.....	44

**ELEKTRONİK TİCARET EKONOMİK BÜYÜMEYE KATKI SAĞLAR MI?
AB-27 İÇİN KANTİL REGRESYON ANALİZİNDEN KANITLAR47**

Buket Altınöz

GİRİŞ.....	47
1. LİTERATÜR ARAŞTIRMASI	48
2. MODEL, VERİ SETİ VE METODOLOJİ.....	50
3. ANALİZ SONUÇLARI	52
SONUÇ.....	53
KAYNAKÇA	54

DİJİTAL FİNANSAL OKURYAZARLIK.....57

Esra Bulut

GİRİŞ.....	57
1. DİJİTAL FİNANSAL MİMARİNİN FİNANSAL TÜKETİCİLER AÇISINDAN TAŞIDIĞI RİSKLER.....	60
2. FİNANSAL OKURYAZARLIK	65
3. DİJİTAL FİNANSAL OKURYAZARLIK	67
DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....	71
KAYNAKÇA.....	74

MUHASEBEDEKİ DİJİTALLEŞME VE DENETİM79

Ayşe Güneş

GİRİŞ.....	79
1. TEORİK ÇERÇEVE	80
2. GÜNCEL GERÇEK HAYAT VAKALARI.....	81
3. GELECEKTEKİ İŞ TANIMLARI.....	84
4. GEREKLİ BECERİLER NASIL EDİNİLİR?.....	86
SONUÇLAR VE GELECEĞE BAKIŞ.....	87
KAYNAKÇA	89

**COVID-19 PANDEMİSİNDE UYGULANAN PARA POLİTİKALARI VE
KRİPTO PARALARA ETKİSİ 93**

Sevilay Konya - Yasemin Telli Üçler - Esra Kabaklarlı

GİRİŞ	93
1. PARA POLİTİKALARI	94
1.1. Uygulanan Para Politikası Stratejileri	95
1.2. Para Politikası Hedeflemeleri.....	96
2. COVID-19 DÖNEMİNDE UYGULANAN PARA POLİTİKALARI.....	97
3. KRİPTO PARALAR VE BİTCOİN	105
3.1. Para politikalarının Kripto Paralara Etkisi	105
SONUÇ.....	108
KAYNAKÇA.....	109

**DIŞ TİCARET VE DOĞRUDAN YABANCI SERMAYE YATIRIMI:
SEÇİLMİŞ ÜLKELER ÜZERİNE BİR ANALİZ 113**

Canan Şentürk - Şerife Kuyun

GİRİŞ.....	113
1. LİTERATÜR İNCELEMESİ	115
2. DEĞİŞKENLERİN TANIMLANMASI.....	120
3. YÖNTEM	121
4. BULGULAR.....	122
SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....	125
KAYNAKÇA.....	126

**COVID-19 SÜRECİ VE ÜLKEMİZ HAVALİMANLARININ KARGO BAZLI
OPERASYONLARININ VERİMLİLİĞİNE ETKİLERİ..... 131**

Serdar Alınpak

GİRİŞ.....	131
1. LİTERATÜR TARAMASI	132
2. METODOLOJİ.....	134
2.1. Malmquist Toplam Faktör Verimliliği (MTFV) İndeksi	135
3. UYGULAMA VE BULGULAR.....	136
SONUÇ VE TARTIŞMA.....	139
KAYNAKÇA.....	140

**TİCARET SAVAŞI VE COVID-19 SALGINI ÇERÇEVESİNDE
KÜRESEL TEDARİK ZİNCİRİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ..... 143**

Gökhan Sönmezler - İsmail Orçun Gündüz

GİRİŞ.....	143
1. KÜRESEL TEDARİK ZİNCİRİNİN EKONOMİK ROLÜ	144
2.ABD-ÇİN TİCARET SAVAŞI	147
3. TİCARET SAVAŞI VE KÜRESEL TEDARİK ZİNCİRİ	149
4. COVID-19 SALGINI VE KÜRESEL TEDARİK ZİNCİRİ.....	151
SONUÇ.....	152
KAYNAKÇA.....	152

HİBRİT GİRİŞİMCİLİK..... 155

Berna Tura Kaplan

GİRİŞ.....	155
1. GİRİŞİMCİLİĞE İLİŞKİN GENEL ÇERÇEVE.....	156
2. HİBRİT GİRİŞİMCİLİĞE İLİŞKİN ÇERÇEVELEME.....	158
SONUÇ VE ÖNERİLER	164
KAYNAKÇA.....	165

ÖRGÜTSEL SEMBOLİZM 167

Mehmet Kaplan

GİRİŞ.....	167
1. SEMBOL KAVRAMI	168
2. SEMBOLDEN SEMBOLİZME GEÇİŞ	169
3. ÖRGÜTSEL SEMBOLİZM	170
3.1. Örgütlerde Sözel Semboller	172
3.2. Örgütlerde Eylemsel Semboller.....	172
3.3. Örgütlerde Fiziksel Semboller	173
SONUÇ	174
KAYNAKÇA.....	175

**ÇEVRE KALİTESİ VE EKONOMİK BÜYÜMENİN SAĞLIK HARCAMALARINA ETKİSİ:
KIRILGAN BEŞLİ ÜLKELERİ ÜZERİNE BİR ANALİZ 177**

Hacı Ahmet Karadaş

GİRİŞ	177
1. LİTERATÜR İNCELEMESİ	182
2. EKONOMETRİK UYGULAMA	186

2.1. Birim Kök Testleri	187
2.2. Panel Eş Bütünleşme Testi	189
SONUÇ	192
TEŞEKKÜR	193
KAYNAKÇA	194

SEÇİLİ AVRUPA ÜLKELERİNDE SUÇUN BELİRLEYİCİLERİ 197

Neslihan Arslan - Hacı Ahmet Karadaş

GİRİŞ	197
1. TEORİK ÇERÇEVE	198
1.1. Suça İlişkin Teoriler	200
2. SUÇ VE EKONOMİK FAKTÖRLER ARASINDAKİ İLİŞKİ.....	202
2.1. Suç ve İşsizlik	202
2.2. Suç ve Ekonomik Büyüme.....	202
3. SUÇ VE EĞİTİM.....	203
4. LİTERATÜR TARAMASI	203
5. EKONOMETRİK UYGULAMA	205
5.1. Birim Kök Testleri	206
5.2. Panel Eş Bütünleşme Testi	209
SONUÇ.....	211
KAYNAKÇA	213

KÜRESEL GÜÇLERİN FİNANSAL DÖNÜŞÜMDE PANDEMİYİ KATALİZÖR ETKİSİ OLARAK KULLANMASI 217

Elçin Gülbahar

GİRİŞ.....	217
1. PANDEMİNİN EKONOMİK ETKİLERİ.....	218
2. KÜRESEL ÖRGÜTLER VE POLİTİKALARI	223
3. FİNANSAL SİSTEMİN DEĞİŞİMİ VE PANDEMİNİN ETKİSİ.....	227
SONUÇ.....	229
KAYNAKÇA	230

COVID-19'UN İHRACAT İŞLETMELERİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ VE İHRACAT KREDİ KURULUŞLARININ PANDEMİ SÜRECİNDEKİ DESTEĞİ 233

Cihat Köksal

GİRİŞ.....	233
1. COVID-19 VE DÜNYA TİCARETİ.....	234
2. COVID-19 SÜRECİNDE DIŞ TİCARET FİNANSMANI	238

SONUÇ.....	240
KAYNAKÇA	241

FİNANSAL HİZMETLERE ERİŞİM ÜZERİNDE ETKİLİ OLAN FAKTÖRLERİN BELİRLENMESİ: GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELERE YÖNELİK EKONOMETRİK BİR ANALİZ	243
--	------------

Kenan İlarıslan

GİRİŞ.....	243
1. LİTERATÜR İNCELEMESİ VE HİPOTEZ GELİŞTİRME.....	246
2. EKONOMETRİK METODOLOJİ.....	249
2.1. Amaç.....	249
2.2. Veriler	249
2.3. Yöntem	249
2.4. Analiz ve Bulgular	250
SONUÇ VE ÖNERİLER	255
NOTLAR.....	256
KAYNAKÇA	256

HOLLANDA EKONOMİSİNİN YÜKSELİŞİ VE DÜŞÜŞÜ: 16. VE 18. YÜZYILLAR ARASINDA YAŞANAN DÖNÜŞÜM

Erdem Selman Develi

GİRİŞ

Coğrafi Keşiflerle birlikte Asya'dan Yeni Dünya'ya kadar uzanan coğrafyada geniş bir ticaret ağı kuran Portekiz ve İspanya, bu sayede Avrupa ekonomisinin en önemli aktörleri konumuna yükselmişlerdir. Ancak 17. yüzyıla gelindiğinde Avrupa'nın ekonomik güç merkezi İber Yarımadası'ndan Kuzey Denizi'ne, yani Portekiz ve İspanya'dan Hollanda'ya kaymıştır. Hollanda'nın bu konuma yükselmesinde etkili olan faktörlerden biri ise Asya ile Avrupa arasındaki ticareti kontrol eden Portekiz'in bu gücünü ele geçirmek amacıyla dönemin şartlarında güçlü bir sermaye ile kurulan Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'dir (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie-VOC*). 1602 yılında kurulan bu şirket hem Avrupa ile Asya arasındaki özellikle baharat ticaretinde hem de Asya içi gümüş, çay, ipek, pamuk ve baharat ticaretinde önemli bir rol oynamıştır.

VOC'un bu başarısı üzerine Hollanda, Yeni Dünya'daki tütün ve şeker plantasyonlarını da ele geçirerek ticaret imparatorluğunu Asya'dan Yeni Dünya'ya kadar genişletmek istemiştir. Bu doğrultuda 1621 yılında kurulan Batı Hindistan Şirketi (*The Dutch West India Company-WIC*) ilk etapta Batı Afrika kıyılarından gemilere yüklediği köleleri Yeni Dünya'daki plantasyonlarda çalıştırmak üzere buraya taşımış, daha sonra ise bu plantasyonlardan elde ettiği ürünleri Avrupa'da satmıştır. Böylece hem köle ticaretinden hem de elde edilen ürünlerin Avrupa'da satılmasından önemli bir gelir elde etmiştir.

Ancak Hollanda'nın kurmuş olduğu bu ticaret imparatorluğu 18. yüzyıl itibarıyla yavaş yavaş güç kaybetmeye başlamıştır. Dünya ticaretine hâkim olmak isteyen İngiltere ile girdiği savaşlarda birçok sömürgesini kaybeden Hollanda'nın,

aynı zamanda bu savaşlar nedeniyle katlanmak zorunda kaldığı maliyetler, ülke piyasalarının çökmesine ve finansal açıdan zayıflamasına neden olmuştur. Bu gelişmelerin sonucunda Hollanda'nın özellikle Asya ticaretine yön veren ve bu sayede ticari ve ekonomik yönü güçlü bir ülke hâline gelmesini sağlayan VOC 1799 yılında ve WIC ise 1794 yılında dağılmıştır. Böylece 1579 yılında bağımsızlığını kazandıktan sonra özellikle VOC üzerinden güçlü bir ticaret imparatorluğu kuran Hollanda'nın 19. yüzyıla gelindiğinde ekonomik anlamda eski gücünden çok uzakta olduğu görülmektedir.

Bu doğrultuda çalışma giriş ve sonuç kısımları hariç iki ana bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünden sonraki birinci bölümde Hollanda ekonomisinin yükselişinde etkili olan VOC ve WIC'in Asya, Afrika ve Yeni Dünya'daki ticari faaliyetleri ele alınmıştır. Şirket faaliyetlerinin en yoğun olduğu 17. yüzyıl boyunca dünya ticaretine hâkim olan Hollanda'nın 18. yüzyıl itibarıyla bu gücünü yavaş yavaş kaybetmesinin nedenleri ise ikinci bölümde incelenmiştir. Sonuç kısmında ise bağımsızlıktan sonraki yaklaşık iki yüz yıllık bir süreçte yükseliş ve çöküş dönemlerine arka arkaya giren Hollanda ekonomisi ile ilgili genel bir değerlendirme yapılmıştır.

1. HOLLANDA EKONOMİSİNİN YÜKSELİŞİNDE ETKİLİ OLAN FAKTÖRLER

Finansal Devrim ile birlikte mevcut mali yapısını daha da güçlendiren Hollanda, bu sayede ciddi bir sermaye birikimine sahip olmuştur. Bu sermaye birikiminin önemli bir kısmı ise ülkelerin zenginliğinin dış ticaret fazlası ile doğrudan bağlantılı olduğunu savunan Merkantilist düşüncenin de etkisiyle uluslararası ticarete aktarılmış ve Yeni Dünya'dan Asya'ya kadar uzanan coğrafyada geniş bir ticaret ağı kurulmuştur. Böylece Doğu Hindistan Şirketi ve Batı Hindistan Şirketi aracılığıyla Asya, Afrika ve Yeni Dünya'daki ticareti kontrol altına almak isteyen Hollanda, kısa bir süre içerisinde dünya ticaretine yön veren güçlü bir ülke hâline gelmiştir.

1.1. Asya'nın Hollanda Ekonomisine Katkıları

Coğrafi Keşifler ile birlikte Ümit Burnu'nu geçerek Hindistan'a ulaşan Portekiz, bu sayede biber, Hindistan cevizi, zencefil ve tarçın gibi, bölgenin en değerli ürünlerinin Avrupa'ya taşınmasını sağlamıştır. İlk etapta Lizbon'a getirilen bu ürünler, tüccarlar tarafından Avrupa'nın birçok noktasına ulaştırılmıştır. Tüccarlarını Lizbon Limanı'na gönderen ülkelerden biri ise Hollanda'dır. Ancak Hindistan'dan Lizbon'a getirilen bu ürünleri Kuzey Avrupa'ya götürüp satabilmek için Portekizli tüccarların belirlediği fiyattan satın almak zorunda kalan Hollandalı tüccarlar, artık bu tekel fiyatını ödemek istemiyorlardı. Bu nedenle 16. yüzyılda

Doğu Hindistan'a düzenli ticaret yapan tek Avrupa ülkesi olan Portekiz'i 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. Hollanda'dan yola çıkıp Batı Afrika kıyılarından geçerek Hindistan'a uzanan bu yolculuğun daha organize bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için 1592 yılında Amsterdam'da toplanan Hollanda'nın ileri gelen tüccarları, Hindistan ile doğrudan ticaret yapacak bir şirket kurmaya karar vermişlerdir (Pannikar, 1959: 46; Parthesius, 2010: 32-33; Smith, 1977: 283-284).

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, okyanusta kaybolan bir geminin dışındaki üç gemi biber, muskat ve muskat kabuğundan elde edilen güzel kokulu baharatlarla dolu bir şekilde Hollanda'ya geri dönmüştür. Her ne kadar şirket bu ilk seferinde zarara uğrandığından yakınsa da bir sonraki yılın ilkbaharında yeni bir sefer için hazırlıklara başlamıştır. Bu arada Doğu Hint Adaları ile ticaret yapabilmek için biri Amsterdam'da, ikisi Zeeland'de ve ikisi de Rotterdam'da olmak üzere beş yeni şirket daha kurulmuştur. Amsterdam'da kurulan bu yeni şirket kısa bir süre sonra Compagnie van Verre ile birleşmiş ve artık "Eski Şirket (Old Company)" adı altında faaliyetlerine devam etmişlerdir. 1598 yılının bahar aylarında Doğu Hint Adaları'na sekiz gemi gönderen şirket, bu ticaretten yaklaşık olarak %400 kâr elde etmiştir. 1600 yılına gelindiğinde ise Hollanda'nın farklı şehirlerinde dört yeni şirket daha kurulmuştur. Ancak Doğu Hint Adaları'ndaki bu kârlı ticarete ortak olmak amacıyla kurulan tüm bu şirketler hem mali açıdan daha çok güçlenmek hem de bölge ticaretinde etkili olan Portekizlilere ve İspanyollara karşı savunma güçlerini artırmak için 20 Mart 1602 tarihinde tek çatı altında toplanarak 6,6 milyon florinlik bir sermaye ile Birleşik Doğu Hindistan Şirketi'ni (Vereenigde Oost-Indische Compagnie-VOC) kurmuşlardır.¹ Ayrıca kurulduktan sonraki ilk yirmi bir yıl boyunca Ümit Burnu'nun doğusu ile Macellan Boğazı'nın batısı üzerinde tekel hakkı verilen bu şirket, böylece imtiyazlı bir statüye sahip olmuştur. Buna göre VOC; gerekli görmesi hâlinde yasa-

1 2021 yılının en yüksek piyasa değerine sahip ilk beş şirketi olan Amazon (684 milyar dolar), Apple (612 milyar dolar), Google (458 milyar dolar), Microsoft (410 milyar dolar) ve Tencent (241 milyar dolar)'in piyasa değerleri toplamından çok daha büyük bir şirket olduğu kabul edilen VOC'un günümüze uyarlanmış piyasa değerinin yaklaşık olarak 7,9 trilyon dolar olduğu tahmin edilmektedir. Bu tahmin ise, 2021 yılının en yüksek piyasa değerine sahip ilk beş şirketi olan Amazon (684 milyar dolar), Apple (612 milyar dolar), Google (458 milyar dolar), Microsoft (410 milyar dolar) ve Tencent (241 milyar dolar)'in piyasa değerleri toplamından çok daha büyük bir şirket olduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca yine bu tahmin, VOC'un piyasa değeri ile günümüzün en güçlü ekonomilerinden olan Japonya ve Almanya'nın safi hasılları toplamına yaklaşık olarak aynı değerde olduğunu göstermektedir (Salomons, 2021). Böylece 2021 yılının en yüksek piyasa değerine sahip şirketi Amazon'dan onbir kat daha büyük olan VOC'un, tek tek ele alındığında ABD ve Çin dışındaki diğer ülkelerden çok daha güçlü bir ekonomiye sahip olduğu görülmektedir." olarak değiştirilmiştir.

lar çıkarma ve bu yasaları uygulama; fabrika, kale ve yerleşim yerleri kurma; ticari tekeller (monopol) oluşturma; yabancı ülkeler ile savaşa girme ve antlaşmaları imzalama; aktif bir şekilde faaliyette olduğu sınırlar dâhilinde gerçekleşen olaylar nedeniyle sorumlulara gereken cezaları verme gibi birtakım ayrıcalıklara sahiptir (Chouhan, 1985: 9-10; Luraghi, 2000: 141; Ward, 2009: 9-10).

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 Hollanda'nın yatırımcı tarafını da ön plana çıkartan VOC gemileri, 1605 yılında Hindistan'a ulaşmıştır. Hindistan'ın sadece ticaretine değil aynı zamanda üretimine de ortak olmak isteyen ve Hindistan'da fabrika kuran ilk Kuzey Avrupalı şirket olan VOC; 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. Bu fabrikaların bir kısmı kurulduktan birkaç sene sonra kapanmakla birlikte, bu fabrikaların yerine kurulan yeni fabrikalar VOC'un bu pazardaki hâkimiyetinin devam etmesini sağlamıştır (Prakash, 1998: 127-135).

Böylece VOC'a ait tüm fabrikalar, doğuda Bengal ile Koromandel Kıyısı'nda, batıda ise Gucerat ile Malabar Kıyısı'nda toplanmıştır. Bu fabrikalarda üretilen pamuk, ham ipek, baharat, biber, güherçile ve çivit gibi değerli ürünler VOC'a ait gemilerle Güneydoğu Asya, Japonya, Çin, İran, Ortadoğu ve Avrupa'ya kadar ulaştırılmış ve bu sayede Hollanda, VOC aracılığıyla Hindistan üzerinden çok büyük kazançlar elde etmiştir. Avrupa'ya Bengal'den tekstil ve ham ipek, Hindistan'ın geri kalan kısımlarından çivit, güherçile ve elmas ihraç edilmiştir. Ancak VOC'un en çok ticaret yaptığı ve aynı zamanda en çok kazanç sağladığı Güneydoğu Asya pazarının şirket için daha ağırlıklı bir konuma sahip olduğu görülmektedir. Güneydoğu Asya'da, Hint tekstillerine yönelik yoğun bir talep olduğunu fark eden Hollanda, şirkete ait gemilerin önemli bir kısmını buraya yönlendirmiştir. Bu doğrultuda Hintli tekstil ürünleri ile dolu bir şekilde Baharat Adaları (Maluku, Banda ve Sulawesi), Endonezya (Java ve Sumatra Adaları), Tayland ve Burma'ya gelen VOC gemileri, biber ve diğer baharatlarla yüklü bir şekilde Hindistan'a geri dönmüştür. Daha sonra ise bu gemiler hem Güneydoğu Asya'nın biber ve baharatlarını hem de Hintli tekstil ürünlerini Avrupa'ya taşımıştır. Böylece Hindistan'daki fabrikalarda tekstil ürünlerinin üretilmesinden, bu tekstil ürünlerinin Güneydoğu Asya'da üretilen biber ve diğer baharatlarla değiştirilmesine ve tüm bu ürünlerin Avrupa'ya ulaştırılmasına kadar geçen her aşama, şirketin kârını artıran bir faktör olarak değerlendirilebilir. Şirket ayrıca Hindistan'ın doğusunda yetişen afyonun Güneydoğu Asya'ya ve ham ipek ile tekstil ürünlerinin de Japonya'ya ihraç edilmesine aracılık etmiştir. Bu kadar geniş bir ticaret ağı kuran şirketin Hindis-

tan'daki fabrikalarının konumlandığı bölgelerin ihracat rakamlarına bakıldığında ise 12 milyon Florini 1608-1640 yılları arasına ve 90 milyon florini 1641-1690 yılları arasına ait olmak üzere 1608-1690 yılları arasında VOC'un Koromandel kıyısından yaptığı ihracat miktarı toplam 102 milyon florindir. 1665-1736 yılları arasında Bengal'den 210 milyon florinlik ihracat yapan şirketin, 1621-1770 yılları arasında Gucerat'tan yaptığı ihracat miktarı ise yaklaşık olarak 91 milyon florindir (Prakash, 1998: 175-198).

Hindistan ve Güneydoğu Asya dışında, Japonya ve Çin ile de önemli ticari ilişkiler geliştiren Hollanda, bu sayede sadece Asya ile olan ticarete değil, aynı zamanda Asya içi ticarete de hâkim olmak istemiştir. Bu doğrultuda, Yeni Dünya'daki madenlerden çıkartılan gümüş genel olarak İspanya'nın kontrolünde olduğu için gümüş ihtiyacını İspanya üzerinden karşılamak istemeyen Hollanda, Asya'nın önemli gümüş madenlerine sahip olan Japonya'ya yönelmiştir. 27 Haziran 1598 tarihinde yola çıkan Rotterdam Company'ye ait beş gemilik filo, Portekiz hâkimiyetinde olan Ümit Burnu'ndan geçmesi hâlinde meydana gelebilecek olan savaş ihtimalini göz önünde bulundurarak batıya doğru yelken açmış ve Macellan Boğazı üzerinden Japonya'ya ulaşmaya çalışmıştır. Ancak dört geminin kaybolduğu bu zorlu yolculukta sadece bir gemi (*Liefde*), 19 Nisan 1600 tarihinde Japonya'nın doğusunda yer alan Usuki Sahili'ne ulaşmış ve Hollanda ile Japonya arasında yaklaşık iki yüz yıl boyunca sürecek ticari ilişkiler de böylece başlamıştır. 1609 yılında Hirado şehrinde bir ticaret merkezi kuran Hollanda, Japonya'yı her anlamda ele geçirmek isteyen diğer Avrupalıların da "yardımı" sayesinde ticari anlamda önemli bir güç hâline gelmiştir. Avrupalıların gelmesinden sonra Japonya'nın giderek Hristiyanlaşmaya başladığını fark eden Tokugawa Iemitsu, 1637 yılındaki Shimabara Ayaklanması'ndan Hristiyanları sorumlu tutmuştur. Bu nedenle 1639 yılında, tek amacı ticaret olan Hollandalıların dışındaki tüm yabancıların ülkeyi terk etmesini istemiş ve böylece Hollanda, bu topraklara ayak bastıktan kısa bir süre sonra Japonya ile ticaret yapan tek yabancı ülke hâline gelmiştir (Yamashita, 2015: 59).

Aslında Japonya'nın Hollanda dışındaki Avrupalılara ve zaman zaman Çin'e karşı özellikle ticari anlamda bir izolasyon politikası izlemesi, VOC'un uzun vadede kazançlı çıkmasını sağlamıştır. Çünkü Çin ile Japonya arasında birtakım siyasi sorunlara yol açtığı düşünülen ticaretin karşılıklı olarak yasaklanmasına rağmen son derece kârlı olan bu ticaretin kaçak gemiler aracılığıyla gerçekleştirilmesi, bölge üzerindeki ticari ağına yavaş yavaş geliştirmeye başlayan VOC'un dikkatini çekmiştir. Bu doğrultuda 1624 yılında Tayvan'da ticari bir üs kuran VOC, Çin gemilerinden satın aldığı ham ipek ve tekstil ürünlerini Japonya'ya götürmüştür. Ayrıca 1642 yılından sonra Tonkin'den² ve 1650 yılından itibaren de Bengal'den

² Japonya'nın ipeğe yönelik sürekli artan talebini karşılayabilmek amacıyla Çin dışında farklı tedarik merkezleri aramaya başlayan VOC, ipek yönünden son derece zengin bir bölge olan Tonkin'e ilk gemisini

ithal ettiği ham ipeği Japonya'ya taşıyan VOC, 18. yüzyılda ise ham ipekten daha fazla tekstil ürünü ithal etmeye başlamıştır. Satın aldığı bu ürünler karşılığında ise Japonya; Koromandel, Bengal, Gucerat, Batavya, Tayland, Tonkin ve Tayvan'a önce altın ve gümüş, daha sonra ise bakır ihraç etmiştir (Matsui, 2018: 140-146).

VOC'un ticari faaliyetlerde bulunduğu bir diğer ülke ise Çin'dir. Bu dönemlerde VOC'un Asya içi ticarete en çok tercih ettiği ödeme şekli; ipek, pamuk, tekstil ürünleri, biber ve diğer baharatlar gibi ticari ürünlerin karşılıklı olarak değiştirilmesidir. Ancak giderek artan miktarlarda gümüşe ihtiyacı olan Çin, sattığı ürünlerin bedelini nakit olarak tahsil etmek istemiştir. Bu nedenle Japonya'nın ipek ihtiyacını karşılamak isteyen VOC, her iki ülke arasındaki ticaretin karşılıklı olarak yasaklanması nedeniyle Japonya'ya götürmek üzere gemilerine yüklediği ipeğin karşılığında elde ettiği gümüşü de Çin'e getirmiştir. Bu doğrultuda 1635-1640 yılları arasında VOC'un Japonya'ya götürdüğü tüm ürünlerin içerisinde Çin ipeğinin ve bu ipekten elde edilen ürünlerin payı %88'dir (Kops, 2002: 537).

VOC ile Çin arasındaki ticarete ön plana çıkan ürünlerden bir diğeri ise çaydır. Bilinenin aksine Avrupa'ya ilk çayın Çin'den değil Japonya'dan ithal edildiği ve bu ithalatın 1610 yılında Hollanda tarafından gerçekleştiği tahmin edilmektedir. Ancak çay ticaretinin yeni yeni başladığı bu dönemlerde özellikle biber, Hindistan cevizi, tarçın ve karanfil gibi VOC'un baharat ticareti ile karşılaştırıldığında, çayın nispeten küçük bir paya sahip olduğu görülmektedir. Daha sonra çay ticaretine İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nin de dâhil olması ile birlikte VOC'un Asya'dan Avrupa'ya getirdiği ürünler içerisinde çayın payı mütevazı boyutlarda kalmış ve 1690-1718 yılları arasında her yıl Asya'dan yola çıkan on dört geminin sadece biri çay ile doldurulmuştur. 18. yüzyılın ilk yıllarından itibaren ise Avrupalıların günlük yaşamlarının vazgeçilmez bir tüketim maddesi haline gelen çaya yönelik taleplerinin sürekli artması, VOC'un çay ticaretine daha fazla önem vermesine neden olmuştur. Aynı dönemlerde VOC ile Japonya arasındaki çay ticaretinin azalması ile birlikte Çin, çay tedarikinin önemli bir merkezi hâline gelmiştir. 1720'li yıllara kadar Çinli yelkenliler tarafından Canton, Amoy ve Limpo limanlarından VOC'un Asya'daki ticaret ağının en önemli merkezlerinden biri olarak kabul edilen Batavya'ya getirilen çaylar, VOC tarafından satın alınıp Avrupa'ya götürülmüştür. Bu döneme kadar Canton-Hollanda veya Canton-Batavya-Hollanda arasında gerçekleştirilen çay ticaretinin sınırlı düzeyde kaldığı, ancak 1750'li yılların sonundan 1780'lerin başına kadar olan dönemde ise çay ticaretinin doruğa ulaştığını tah-

1637 yılında göndermiştir. 1700 yılında şirkete ait son geminin buradan ayrılmasına kadar geçen 63 yıl boyunca Tonkin ile Japonya arasında ipek ticareti yapan şirket, bu ticaretteki altın çağını ise 1641-1654 yılları arasında yaşamıştır. Tonkin'deki bu altın çağ sadece 13 yıl ile sınırlı kalmakla birlikte, VOC ile Japonya arasında yapılan ticaretteki toplam kârın üçte biri, 1641-1654 yılları arasında elde edilmiştir. Bu nedenle VOC'un Tonkin üzerinden gerçekleştirdiği bu ipek ticareti, şirketin toplam ticaretinin önemli bir kısmını oluşturmuştur (Mantienne, 2008: 312).

min edilmektedir. Çünkü Avrupa’da lüks bir tüketim malı olarak kabul edilmesine rağmen talebi her geçen gün artan çayın VOC tarafından doğrudan Çin’den satın alınıp Avrupa’da yüksek kârlarla satılabilmesi, şirketin sürekli daha fazla gemiyi çay ile doldurmasına ve bu sayede önceki yıllardaki kârından çok daha yüksek miktarlarda kâr elde etmesine yol açmıştır (Liu, 2007: 1-10).

Böylece modern anlamda ilk çok uluslu şirket olarak kabul edilen VOC’un Avrupa’dan Asya’ya kadar çok geniş bir coğrafyada yaklaşık iki yüz yıl boyunca önemli ticari faaliyetlerde bulunduğu görülmektedir. Mesela Avrupa ile Çin arasındaki çay ticaretine aracılık eden VOC, aynı zamanda Hindistan’dan Güneydoğu Asya’ya götürdüğü pamuklu tekstil ürünlerinin karşılığında biber ve diğer baharatları satın almıştır. Ayrıca Hindistan’dan Japonya’ya götürdüğü pamuklu tekstil ürünleri ve Güneydoğu Asya’dan Japonya’ya götürdüğü ipeği ise altın, gümüş ve bakır gibi değerli madenlerle değiştirmiştir. Ancak Asya içi ticarete son derece geniş bir ağ kuran VOC’un aylar süren deniz yolculuklarına katlanarak Asya’ya gelmesinde kısa ve uzun vadeli olmak üzere iki önemli amacı bulunmaktadır. VOC’un kısa vadeli amacı Portekiz’i aradan çıkartarak bu bölgenin değerli ürünlerini Avrupa’ya taşımak iken uzun vadeli amacı ise Hollanda’yı Avrupa’nın en güçlü ekonomisi hâline getirmektir. VOC aracılığıyla Asya’dan Avrupa’ya götürülen ürünlerin 1619-1780 yılları arasındaki dağılımı, üçer yıllık dönemler itibarıyla Tablo 1’de gösterilmektedir.

Tablo 1. VOC’un Avrupa’ya Yaptığı İthalat, 1619-1780 (Florin)

	1619-21	1648-50	1668-70	1698-1700	1738-40	1778-80
Biber	1.638.500	3.168.900	3.294.000	1.680.000	1.561.000	1.868.100
Diğer Baharatlar	510.400	1.127.700	1.306.800	1.755.000	1.182.600	642.900
Tekstil Ürünleri ve Ham İpek	466.900	894.600	3.942.000	8.205.000	7.918.600	10.283.200
Çay ve Kahve	-	-	-	630.000	6.202.100	5.652.300
İlaç, parfüm ve boya maddeleri	284.200	535.500	626.400	1.245.000	532.000	380.700
Şeker	-	403.200	453.600	45.000	710.000	133.000
Güherçile	-	132.200	550.800	585.000	504.400	909.700
Madenler	2.900	31.500	615.600	795.000	202.100	569.000
Günlük Eşyalar	-	12.600	10.800	60.000	433.900	357.600
TOPLAM	2.902.900	6.306.200	10.800.000	15.000.000	19.246.700	20.796.500

Kaynak: Prakash, 1998: 115.

Tablo 1’de, 1619-1780 yılları arasında VOC aracılığıyla Asya’dan Avrupa’ya götürülen ürünlerden biber, diğer baharatlar, tekstil ürünleri ve ham ipek, çay ve kahvenin farklı dönemlerde ön plana çıktığı; ilaç, parfüm ve boya maddeleri, şe-

ker, güherçile, madenler ve günlük eşyaların ise ikinci planda kaldığı görülmektedir. Ancak tablonun geneline bakıldığında en çok dikkat çeken ürünler tekstil ürünleri ve ham ipek ile çay ve kahvedir. 1619-1621 döneminde toplam içerisinde %16 olan tekstil ürünleri ve ham ipeğin payı, 1778-1780 döneminde yaklaşık olarak %50'ye yükselmiştir. Çay ve kahve ithalatında da çok ciddi bir artış yaşanmıştır. 1698-1700 dönemine kadar VOC aracılığıyla Avrupa'nın Asya'dan herhangi bir çay ve kahve ithalatı bulunmamakla birlikte, bu dönemde de ithalatın son derece sınırlı düzeyde kaldığı, ancak sonraki iki dönemde çok ciddi oranlara yükseldiği görülmektedir. 1698-1700 döneminde çay ve kahve ithalatının toplam içerisindeki payı %4 iken bu oran 1738-1740 döneminde %32'ye yükselmiş ve ardından 1778-1780 döneminde %27'ye düşmüştür.

VOC'un Asya'daki tüm bu faaliyetleri bir arada değerlendirildiğinde, 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: 114).

Bu doğrultuda 17. yüzyıl itibarıyla güç kaybetmeye başlayan Portekiz'in Asya'ya gönderdiği gemilerin sayısı giderek azalırken Portekiz'in boşluğunu doldurmak isteyen Hollanda ise her geçen yıl daha fazla ticari gemiyi Asya'ya göndermiştir. 1590'lı yıllarda Avrupa'dan Asya'ya giden Hollanda'ya ait gemilerin sayısı sadece 65 iken; 1600-1700 yılları arasında aynı güzergâhtaki toplam 3.161 adet geminin 1.170'i Hollanda'ya, 811'i İngiltere'ye, 371'i Portekiz'e, 155'i Fransa'ya ve 54'ü diğer ülkelere ait olduğu görülmektedir. 1700-1800 yılları arasında ise Avrupa'dan Asya'ya doğru yola çıkan toplam gemi sayısı 6.661'e yükselmiştir. Bu gemilerden 2.950'si Hollanda'ya, 1.865'i İngiltere'ye, 1.300'ü Fransa'ya, 196'sı Portekiz'e ve 350'si diğer Avrupa ülkelerine aittir (Maddison, 2001: 63).

Böylece 1602-1796 yılları arasında yaklaşık olarak 1 milyon Avrupalıyı çalışmaları için gemilerle Asya'ya götüren VOC, en yakın rakibi olan İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nden beş kat daha fazla olan toplam 2,5 milyon tondan fazla Asya malını taşımıştır (Ross, 2012). Bu ise her yıl yaklaşık olarak beş binden fazla insan ve 12.500 tondan fazla ürünün taşınması demektir.

1.2. Afrika ve Yeni Dünya ile Hollanda Arasındaki Ekonomik İlişkiler

Hollandalıları Afrika Kıtası'na çeken en temel faktör, Avrupa'dan götürdükleri ürünler karşılığında Afrikalı tüccarlardan çok ucuza satın alabildikleri ve bu nedenle de ticari bir mal olarak kabul ettikleri köle işgücüdür. Hollanda'nın Afrika köle ticaretine ilk katılımlarının, 130 köleyi taşıyan geminin 1596 yılında Zeland'daki Middelburg Limanı'na gelmesi ile başladığı belirtilmektedir. Atlantik köle ticaretine ilk katılma girişimi ise 1597 yılında gerçekleştirilmiş, ancak Yeni Dünya'ya köle taşımak amacıyla Angola'ya doğru yola çıkan iki geminin Portekizliler tarafından ele geçirilmesi nedeniyle bu girişim başarısız olmuştur. Her ne kadar daha önce başarılı köle ticareti seferlerinin düzenlendiğine dair birtakım tahminler bulunmakla birlikte, ilk başarılı Hollanda Atlantik köle ticareti seferinin 1606 yılında gerçekleştirildiği ve 470 kölenin Trinidad Adası'na götürüldüğü ileri sürülmektedir (Postma, 1990: 10-12).

1630'lu yıllarda ise Hollanda'nın Atlantik köle ticaretine daha fazla yoğunlaştığı görülmektedir. Burada etkili olan faktörlerden biri de 1621 yılında kurulan Hollanda Batı Hindistan Şirketi'dir (*The Dutch West India Company-WIC*). 1630-1734 yılları arasındaki Atlantik köle ticaretinde tekel gücüne sahip olan bu şirket aracılığıyla yüzbinlerce Afrikalı köle Yeni Dünya'ya götürülmek üzere gemilere bindirilmiştir. 1735-1795 yılları arasında ise bu şirketin tekel gücüne son verilerek köle ticaretine serbestliğin getirilmesi ile birlikte (Postma, 1972: 238), daha fazla Afrikalının köle olarak götürüldüğü görülmektedir. Rice Üniversitesi tarafından hazırlanan bir kaynakta 475.614'ü 1651-1775 yılları arasında olmak üzere, 1596-1830 yılları arasında Hollanda tarafından Yeni Dünya'ya götürülen Afrikalı kölelerin sayısı 554.336 olarak belirtilmektedir. Yaklaşık iki yüz elli yıllık dönemde Hollanda tarafından Atlantik'in diğer yakasına götürülen bu kölelerin sayısı yarım milyondan fazla olmakla birlikte, 1501-1875 yılları arasında Afrika'dan Yeni Dünya'ya götürülen toplam 12.521.337 köle içerisindeki payı sadece %4,4'tür. Geriye kalan kısım ise Portekiz, İngiltere, Fransa, İspanya ve diğer ülkelere aittir (www.slavevoyages.org).

Peki bu Afrikalı kölelerin Hollandalılar tarafından Yeni Dünya'ya götürülmesinin sebebi nedir? Yeni Dünya'daki özellikle şeker, tütün ve pamuk plantasyonlarındaki çalışma koşullarının yerlilerin ve Avrupalıların çalışamayacakları kadar ağır olması ve bununla birlikte Afrikalı kölelerin hem dayanıklı hem de son derece düşük bir bedel karşılığı satın alınmaları, Hollandalıları bu ticarete yönlendiren en önemli faktörlerdendir. Bu doğrultuda Hollanda'nın 1675-1795 yılları arasındaki Atlantik köle ticaretinin %71,5'i Gine Kıyısı'ndan ve %28,5'i Loango-Angola'dan yapılmıştır. Atlantik Okyanusu'nun doğusundaki bu iki merkezden yola

çıkan gemiler, taşıdıkları binlerce köleyi okyanusun batısındaki farklı noktalara ulaştırmışlardır. Bu kölelerin %71'i Surinam'a, %19,5'i Curaçao'ya, %5,5'i St. Eustatius'a ve %4'ü İspanyol Kolonileri ile Aruba, Bonaire, Saba ve St. Martin gibi Karayip Adaları'na götürülmüştür (Postma, 1975).

Böylece Hollandalılar tarafından Yeni Dünya'daki plantasyonlarda çalıştırılmak üzere Atlantik'in doğusundan batısına zorla götürülen yarım milyondan fazla Afrikalı köle, toprağı ekip-biçmenin insan gücü ile yapıldığı bu zamanlarda üretimin en önemli faktörü olarak ön plana çıkmıştır. Çünkü Coğrafi Keşifler sayesinde bu toprakların hem *kâşifi* hem de *sahibi* olan Avrupalılar istedikleri üretimi gerçekleştirebilmek için ihtiyaç duydukları işgücünü yerlilerle karşılayamamış ve bu nedenle, dönemin koşullarında adeta bir makine gibi çalışan Afrikalıları Yeni Dünya'ya taşımışlardır. Bu doğrultuda Hollanda-Afrika-Yeni Dünya arasında gerçekleştirilen bu ticarete Afrika'nın işgücü Yeni Dünya'nın toprağı ile birleşmiş ve bunun sonucunda ortaya çıkan ürünler, hem Hollandalı tüccarların kârlarını maksimize etmek hem de genel olarak ülke refahına katkı sağlamak amacıyla Avrupa'ya taşınmıştır.

2. HOLLANDA EKONOMİSİNDEKİ GÜÇ KAYBININ NEDENLERİ ÜZERİNE

1579 yılında bağımsızlığını kazandıktan sonra 17. yüzyılda dünya ticaretine yön veren en güçlü ülke hâline gelen Hollanda'nın 18. yüzyılın sonlarına doğru güç kaybetmesinde önemli ekonomik sonuçlara neden olan siyasi faktörlerin ve ticari faktörlerin payı bulunmaktadır. Bu doğrultuda İngiltere ile Hollanda arasında yaşanan Birinci Hollanda Savaşı (*The First Dutch War/1652-1654*), İkinci Hollanda Savaşı (*The Second Dutch War/1665-1667*) ve Üçüncü Hollanda Savaşı (*The Third Dutch War/1672-1674*) her iki ülkenin denizlerdeki ve dolayısıyla da dünya ticaretindeki hâkimiyetini belirlemeye yönelik savaşlar olarak ön plana çıkmıştır. Bu savaşlar sonucunda Hollanda'nın dünya ticaretindeki egemenliğine son vermek isteyen İngiltere bazı sömürgeleri ele geçirmekle birlikte, yine de Hollanda'nın dünya ticaretindeki hâkimiyetini istediğı ölçüde azaltamamıştır. Kaybettiğı bu sömürgeleri ve daha fazlasını ele geçirmek isteyen Hollanda ise Amerikan Bağımsızlık Savaşı'nda İngiltere'ye karşı 1780 yılında savaşa girmiş, ancak bu savaştan zararlı çıkmıştır. Gemi ve kargolarının büyük bir kısmı ile okyanuslardaki ve özellikle Hint Okyanusu'ndaki üstünlüğünü kaybetmiş, ayrıca Seylan Adası ve Cape Town, İngilizlerin eline geçmiştir (Özcan, 2015: 31).

Bu savaşların dışında 1672-1678 yılları arasındaki Hollanda Savaşı (*Franco-Dutch War*), 1688-1697 yılları arasındaki Dokuz Yıl Savaşları (*Nine Years' War*) ve 1701-1714 yılları arasındaki İspanya Veraset Savaşı (*War of the Spanish Suc-*

cession) Hollanda ekonomisini derinden etkilemiştir. Aslında Hollanda'nın güç kaybında ön plana çıkan bu siyasi faktörlerin de önemli ekonomik sonuçları bulunmaktadır. Yaklaşık altmış yıllık dönemde katıldığı tüm bu savaşların giderlerini karşılayabilmek amacıyla, kendisine bu gücü kazandıran en önemli faktörlerden biri olarak kabul edilen donanmasına daha az yatırım yapmaya başlayan Hollanda'nın var olan gemileri de savaşlar nedeniyle büyük hasarlara uğramış ve böylece Hollanda denizlerdeki gücünü kaybetmeye başlamıştır. Ayrıca bu savaşların etkisiyle Hollanda piyasalarında sert bir çöküş yaşanmış, bu piyasalardaki yatırımcılar İngiltere piyasalarına yönelmiş ve böylece hem finansal hem de ticari anlamda İngiltere yavaş yavaş Hollanda'nın yerini almaya başlamıştır (Crump, 2006).

Hollanda'nın güç kaybetmesinde etkili olan ticari ve dolayısıyla ekonomik faktörler de önemli bir yer tutmaktadır. Doğu Hindistan Şirketi ve Batı Hindistan Şirketi üzerinden Yeni Dünya'dan Asya ve Afrika'ya kadar birçok bölgede ticari faaliyetlerde bulunan Hollanda'nın özellikle VOC aracılığıyla Asya'ya daha fazla önem verdiği görülmektedir. Ancak Asya'nın baharat, ipek, pamuk, porselen ve çay gibi değerli ürünlerine yönelik Avrupalıların artan ilgisi, aynı zamanda bölge üzerindeki rekabetin de artmasına neden olmuştur. Bu rekabeti tetikleyen faktörlerden birisi ise Hollanda'nın Asya'dan Avrupa'ya getirdiği ürünlerin fiyatına yönelik katı bir tutum sergilemesidir. Compagnie van Verre'nin 1595 yılında kurulmasından sonra Avrupa'nın kuzeyindeki baharat ticaretini kontrol altına alan Hollanda, 1599 yılında biberin fiyatını üç katına çıkartmıştır. Bu tekel fiyatı ödemek istemeyen İngiliz tüccarlar tarafından 31 Aralık 1600 tarihinde kurulan İngiliz Doğu Hindistan Şirketi, 24 Ocak 1601 tarihinde ilk yolculuğuna çıkmış ve Sumatra'ya ulaşan şirket gemileri, 1603 yılının kasım ayında 500 tona yakın biberle birlikte İngiltere'ye dönmüştür (Panikkar, 1959: 49-50).

Böylece Asya'dan Avrupa'ya kadar taşıdığı baharatın satış fiyatını istediği şekilde belirleme gücüne sahip olduğunu düşünen Hollandalı tüccarlar, istemeyerek de olsa İngiliz tüccarların Asya pazarına daha erken girmelerini sağlamışlardır. Önce Güneydoğu Asya'nın baharatı ile başlayıp daha sonra Hindistan'ın pamuğu ve Çin'in çayı ile tanışan İngiliz tüccarlar, bu ürünlerden özellikle pamuğun uzun vadede bir devrime yol açarak dünya ekonomisinde köklü değişikliklere yol açacağından muhtemelen habersizlerdir. Çünkü Hollanda'nın güç kaybetmeye başladığı 18. yüzyılın sonlarına doğru İngiltere, pamuğun önemli bir rol üstlendiği Sanayi Devrimi sayesinde dünyanın en güçlü ekonomisi konumuna yükselmiştir. Böylece baharattan aşırı kâr elde etmeyi büyük bir kazanç olarak düşünen Hollanda, kısa vadede bölge ticaretini, uzun vadede ise dünya ekonomisindeki gücünü kaybetmiştir.

Tüm bu değerlendirmelerden sonra kısaca ifade etmek gerekirse 1602 yılında kurulan ve 17. yüzyılın ikinci yarısında iyice güçlenen VOC'un bu gücü, 18. yüzyıl

boyunca yavaş yavaş azalmıştır. Bu güç kaybı ile birlikte ticari anlamda İngiltere'nin hâkimiyetini kabul etmek zorunda kalan Hollanda'nın 1795 yılında Fransızlar tarafından işgal edilmesi ise (Matsui, 2018: 148) Hindistan'dan Çin'e ve Güneydoğu Asya'dan Japonya'ya kadar geniş bir ticaret imparatorluğu kuran VOC'un 1799 yılında dağılmasına ve Asya'daki tüm izlerinin silinmesine neden olmuştur.

Doğu Hindistan Şirketi kadar başarılı olamayan ve onun kadar Hollanda ekonomisine kazanç sağlayamayan Batı Hindistan Şirketi de hem Hollanda'nın güç kaybı hem de İngiltere ve Fransa'nın güçlenmesi ile birlikte dağılmıştır. Amerikan Bağımsızlık Savaşı ile aynı döneme denk gelen Dördüncü Hollanda Savaşı (1780-1784) İngiltere ile Hollanda arasındaki diğer savaşlar gibi ticari anlaşmazlıklar yüzünden patlak vermiştir. Bu savaş sonucunda Hollanda'nın kontrolünde olan Doğu Hint Adaları'nın bir kısmı ile serbest ticaret yapabilme hakkını elde eden İngiltere, aynı zamanda Hollanda'nın Yeni Dünya'daki şeker ve tütün üretim bölgelerini ele geçirmiştir. Bu gelişmelerin etkisiyle giderek zayıflayan Hollanda Batı Hindistan Şirketi, İngiltere ve Fransa'ya karşı Karayipler ve Amerika Kıtası üzerinde herhangi bir ticari üstünlük kuramamıştır. Bu nedenle 1791 yılında Hollanda hükûmeti tarafından tüm hisseleri satın alınan şirket, Fransa'nın Hollanda'yı işgal etmesi ile birlikte dağılmıştır.

Böylece önce Batı Hindistan Şirketi'nin dağılması ile birlikte Yeni Dünya pazarını, daha sonra ise Doğu Hindistan Şirketi'nin dağılması ile birlikte Asya pazarını kaybeden Hollanda, İngiltere'nin dünya ekonomisinin merkezine yerleştiği bu dönemlerde ekonomik güç anlamında sıradan bir ülke hâline gelmiştir.

SONUÇ

Bağımsızlıktan sonraki yaklaşık iki yüz yıllık dönemde Hollanda ekonomisi yükseliş ve çöküş dönemlerini arka arkaya yaşamıştır. Bu doğrultuda ilk yüz yıllık dönemde ekonomik anlamda tam bir yükseliş dönemine giren ve dünya ticaretine yön veren ülkelerden biri hâline gelen Hollanda, ikinci yüz yıllık dönemde ise eski gücünün çok uzağında kalmıştır. Finans yönü güçlü bir ülke olan Hollanda'nın yükselişinde yirmi yıl arayla kurulan iki şirketin çok önemli bir payı bulunmaktadır. 1602 yılında kurulan Doğu Hindistan Şirketi, Hollanda'nın hem Asya içi hem de Asya ile Avrupa arasındaki ticarete hâkim olmasını sağlamıştır. 1621 yılında kurulan Batı Hindistan Şirketi ise Hollanda ekonomisine Doğu Hindistan Şirketi kadar katkı sağlamamakla birlikte, hem Afrika ile Yeni Dünya arasındaki köle ticareti hem de bu kölelerin çalıştırıldığı şeker ve tütün plantasyonları sayesinde önemli miktarlarda kazanç elde etmiştir.

Ancak 18. yüzyıl itibarıyla, Hollanda ekonomisindeki bu gücün yavaş yavaş azaldığı ve yüzyılın sonunda ise tamamen ortadan kaybolduğu görülmektedir. Bu-

rada hem siyasi sorunların hem de şirket politikalarının etkili olduğu bilinmektedir. Portekiz'den sonra Asya ile Avrupa arasındaki ticarete çok büyük bir paya sahip olan Hollanda'nın, gemilerle Avrupa'ya getirdiği ürünleri yüksek kârlarla satmak istemesi, özellikle İngiltere'nin bölge ile doğrudan ticaret yapmasına neden olmuştur. Zaten Coğrafi Keşiflerden sonra rekabetin en çok arttığı bölgelerden biri olan Asya, böylece Hollanda ve İngiltere'nin hâkimiyet mücadelesine tanık olmuştur.

İngiltere'nin Asya'ya gelmesi ise kısa vadede Hollanda ekonomisini uzun vadede ise dünya ekonomisini derinden etkilemiştir. İngiltere'nin Asya ticaretinde daha fazla pay sahibi olmasıyla bağlantılı olarak giderek güç kaybetmeye başlayan Hollanda, VOC'un 1799 yılında dağılması ile birlikte Asya'daki ticaret imparatorluğunu kaybetmiştir. Uzun vadede ise 20. yüzyıla kadar İngiltere'nin dünya ekonomisinin merkezî gücü olmasına neden olan Sanayi Devrimi'ne istemeden de olsa katkı sağlamıştır. Çünkü İngiltere'nin Asya ile olan doğrudan ticaretinin hızlanmasına neden olan şirketin Avrupa'daki fiyat politikası, İngiltere'nin Hindistan'ın pamuğu ile tanışmasına yol açmıştır. Bu sayede Hindistan'dan, önce pamuklu tekstil ürünleri ve ardından Sanayi Devrimi ile birlikte ham pamuk ithal eden İngiltere, daha sonra Hindistan'a pamuklu tekstil ürünleri ihraç etmeye başlamıştır. Böylece Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'nin 1595 yılındaki fiyat politikası, dolaylı olarak da olsa 18. yüzyılın sonlarına doğru İngiltere'de Sanayi Devrimi'nin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Hollanda'nın Batı Hindistan Şirketi üzerinden Yeni Dünya'daki ticari kazanımlarına bakıldığında ise bu pazarın Asya kadar kârlı olmadığı görülmektedir. Afrika'dan götürülen yüzbinlerce kölenin çalıştırıldığı Yeni Dünya'daki şeker ve tütün plantasyonlarından elde edilen ürünler Avrupa'da satılmakla birlikte, aslında bu ticaret Hollanda ekonomisi için uzun vadede bir kayıp olarak değerlendirilebilir. Çünkü 1602 ve 1621 yıllarında kurulan iki şirket Hollanda'nın imkânlarının ekonomik ve lojistik anlamda ikiye bölünmesine neden olmuştur. Böylece tüm imkânlarını VOC üzerinden Asya'ya aktarması durumunda daha uzun süre hayatta kalması muhtemel olan bu şirket üzerinden daha çok kazanç sağlayabilecekken; sermayesinin, ticari gemilerinin ve insan gücünün bir kısmını Yeni Dünya'ya aktaran Hollanda'nın bu hamlesi kurmuş olduğu ticaret imparatorluğunun da yıkılmasına neden olmuştur.

KAYNAKÇA

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

Crump, T. (2006). *The History of the Dutch East Indies Company*. Gresham College, Londra.

Goodman, B. (2010). "The Dutch East India Company and the Tea Trade." In Emory Endeavors in World History, Vol 3, Navigating the Great Divergence, (Ed.). Brian Goodman. s.60-68, Atlanta.

- <https://dutchreview.com/culture/history/how-rich-was-the-dutch-east-india-company/> Erişim Tarihi: 23.09.2021.
- <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates> Erişim Tarihi: 20.09.2021.
- Koops, H. R. B. (2002). "Not Such a 'Unpromising Beginning': The First Dutch Trade Embassy to China, 1655-1657", *Modern Asian Studies*, Vol: 36, No: 3, s.535-578.
- Liu, Y. (2007). *The Dutch East India Company's Tea Trade With China, 1757-1781*. Brill, Leiden.
- Luraghi, R. (2000). *Sömürgecilik Tarihi*. (H. İnal, Çev.). Orijinal Kaynak: 1964. E Yayınları, İstanbul.
- Maddison, A. (2001). *The World Economy: A Millennial Perspective*. OECD Publishing, Paris.
- Maddison, A. (2007). *Contours of the World Economy, 1-2030 AD*. Oxford University Press, New York.
- Mantienne, F. (2008). "Silk for Silver: Dutch-Vietnamese Relations, 1637-1700", *Journal of Vietnamese Studies*, Vol: 3, No: 3, s.311-314.
- Matsui, Y. (2018). "Japanese-Dutch Relations in the Tokugawa Period", *J-STAGE*, Vol: 72, s.139-154.
- Özcan, A. (2015). *Sömürgecilik Tarihi (Afrika-Asya)*. 2. Baskı. Anadolu Üniversitesi Yayınları, Ankara.
- Panikkar, K. M. (1959). *Asia and Western Dominance: A Survey of the Vasco Da Gama Epoch of Asian History, 1498-1945*. George Allen & Unwin Ltd, Londra.
- Parthesius, R. (2010). *Dutch ships in tropical waters: The development of the Dutch East India Company (VOC) shipping network in Asia 1595-1660*. Amsterdam University Press, Amsterdam.
- Postma, J. (1972). "The Dimension of the Dutch Slave Trade from Western Africa", *The Journal of African History*, Volume: 13, No: 2, s.237-248.
- Postma, J. (1975). "The Dutch Slave Trade: A Quantitative Assessment", *Revue française d'histoire d'outre-mer*, No: 226-227, s.232-244.
- Postma, J. M. (1990). *The Dutch in the Atlantic Slave Trade, 1600-1815*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Prakash, O. (1998). *The New Cambridge History of India, Vol 2: European Commercial Enterprise in Pre-colonial India*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Ross, D. (2012). *1602 Establishments: Dutch East India Company*. CreateSpace Independent Publishing Platform
- Smith, A. (1977). *An Inquiry Into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Edwin Cannan (Ed.). Orijinal Kaynak: 1776. The University of Chicago Press, Chicago.
- Ward, K. (2009). *Networks of Empire: Forced Migration in the Dutch East India Company*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Yamashita, N. (2015). "A Short Introduction the the History of Dutch Studies in Japan", *Journal of Center for Language Studies Nagasaki University*, No: 3, s.57-77.