

T.C.  
ERZİNCAN BİNALİ YILDIRIM ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İKTİSAT ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI TİCARET  
İLE ULUSLARARASI TAŞIMACILIK  
ARASINDAKİ İLİŞKİNİN İNCELENMESİ  
(2002-2017)**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Emrah AĞGÖN**

**Danışman**

**Dr. Öğr. Üyesi Metin UÇAR**

**Erzincan 2019**

## TEZ BİLDİRİMİ

“ Türkiye’de Uluslararası Ticaret ile Uluslararası Taşımacılık arasındaki ilişkinin incelenmesi (2002-2017) ” isimli “**Yüksek Lisans**” tezim tarafımda intihal programı ile incelenmiştir. Buna göre tezimde bilimsel etik ihlali ve intihal olarak nitelendirilebilecek herhangi bir durum olmadığını taahhüt ederim.

Bu çalışmadaki tüm bilgilerin, akademik ve etik kurallara uygun bir biçimde elde edildiğini; aynı zamanda bu kural ve davranışların gerektirdiği gibi, bu çalışmanın özünde olmayan tüm materyal ve sonuçları tam olarak aktardığımı ve referans gösterdiğimi beyan ederim.



**Emrah AĞGÖN**

TEZ KABUL TUTANAĞI

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

EMRAH AĞGÖN'E ait "TÜRYE'DE ULUSLAR ARASI TİCARET İLE ULUSLAR ARASI TAŞIMACILIK ARASINDAKİ İLİŞKİNİN İNCELENMESİ (2002-2017)" adlı çalışma, jürimiz tarafından, İktisat, Anabilim Dalının ,İktisat.....Bilim Dalında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Danışman / Jüri : Dr. Öğr. Üyesi Metin LKAR

Jüri : Dr. Öğr. Üyesi Semanur SOYUĞİT

Jüri : Prof. Dr. Ömer Selçuk Emsen

# **TÜRKİYE’DE ULUSLARARASI TİCARET İLE ULUSLARARASI TAŞIMACILIK ARASINDAKİ İLİŞKİNİN İNCELENMESİ (2002-2017)**

**Emrah AĞGÖN**

**Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat  
Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Temmuz 2019**

**Tez Danışmanı**

**Dr. Öğr. Üyesi Metin UÇAR**

## **ÖZET**

Dünyanın farklı yerlerinde yerleşmiş ulusal ve uluslararası şirketlerin yapmış oldukları ihracat ve ithalat işlemlerinde taşımacılık faaliyetleri oldukça önemli bir yere sahiptir. Taşımacılık faaliyetlerinin bu denli önemli olmasının sebebi üretici ile tüketici arasında bir köprü vazifesi görmesidir. Yine ülkelerin ve şirketlerin dünyada artan küresel rekabet koşullarına uyum sağlayabilmesi için taşımacılık faaliyetlerinde yapacağı etkin ve verimli çalışmalarla uluslararası ticarete avantaj sağlayacağı yadsınamaz bir gerçektir.

Lojistik sektörü içinde en önemli süreçlerden biri olan taşımacılık faaliyetlerini yürütürken işletmeler taşıma maliyetlerini minimize eder, teslimatta zamana uyar ve çevreye zarar verecek durumlardan kaçınırsa bu etkinliklerde verimliliği sağlamış olur.

Bu tezde Türkiye’de 2002-2017 yılları arasında taşımacılığı karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu ve diğer taşımacılık türleri diye alt sistemlere ayırarak, söz konusu yıllardaki mevcut durumu incelenmiş, bu taşımacılık türlerinin ihracat ve ithalatla ayrı ayrı karşılaştırılması yapılmıştır. Son olarak önümüzdeki

yıllarda uluslararası ticarete taşımacılık sektörüyle ilgili ne yapılması gerektiği konusunda önerilerde bulunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Uluslararası Ticaret, Uluslararası Taşımacılık, Dış Ticaret, Lojistik



**THE EXAMINATION OF THE RELATION SHIP BETWEEN  
INTERNATIOANAL TRADE AND INTERNATIONAL TRANSPORTATION  
IN TURKEY (2002-2017)**

**Erzincan Binali Yıldırım University, Institute of Social Sciences,**

**Economics Department**

**M.A. Thesis, July, 2019**

**Thesis Supervisor: Dr. Öğr. Üyesi Metin UÇAR**

**ABSTRACT**

Transportation have an important place in the export and import transactions of the national and international companies that have settled in different parts of the world. Transportation is so important because it acts as a bridge between producer and consumer. Efficient and effective works in transportation can be advantageous for countries and companies to adapt to global competition conditions in the world.

Transportation, is one of the most important processes in the logistics sector. Businesses can increase productivity, if they can minimizing the cost of transportation, delivery of the products on time and protect the environment.

In this thesis it was examined the types of transportation that is road, sea, railway, airline and other methods in transport in Turkey between 2002 and 2017. These transportation types were separately compared with export and import. Finally, some, suggestions were made about the transport sector in international trade for the future.

**Keywords:** International Trade, International Transport, Foreign Trade, Logistics



## ÖN SÖZ

Öncelikle yüksek lisans eğitimim ve tez çalışmalarında bana her konuda desteğini esirgemeyen danışman hocam saygı değer Dr. Öğr. Üyesi Metin Uçar'a teşekkürlerimi sunar, yine burada isimlerini tek tek sayamadığım Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi İktisat Fakültesi'ndeki tüm hocalarıma teşekkürü borç bilirim. Son olarak sevgisiyle kuvvet bulduğum ve yüksek lisans eğitimim süresince ihmal ettiğim kızım Zehra Ayyüce Ağgön'e bana göstermiş olduğu anlayıştan dolayı şükranlarımı sunarım.

**Emrah AĞGÖN**



## İÇİNDEKİLER

TEZ BİLDİRİMİ.....	I
TEZ KABUL TUTANAĞI.....	II
ÖZET.....	III
ABSTRACT .....	V
ÖN SÖZ.....	VII
İÇİNDEKİLER.....	VIII
KISALTMALAR.....	XII
TABLO LİSTESİ.....	XIII
GRAFİK LİSTESİ.....	XV
RESİM LİSTESİ.....	XVIII
EKLER .....	XIX
GİRİŞ.....	1
<b>I.BÖLÜM: ULUSLARARASI TİCARET.....</b>	<b>2</b>
A. Uluslararası Ticaretin Tanımı ve Kavramlar.....	2
1. İhracat.....	2
2. İthalat.....	3
3. Ödemeler Bilançosu .....	4
a) Cari Hesap.....	5
b) Sermaye Hesabı.....	5
c) Finans Hesabı.....	6
d) Net Hata ve Noksanlar .....	6

e) Resmi Rezervler.....	6
B. Uluslararası Ticaretin Gelişimi.....	7
C. Uluslararası Ticaretin Gelişiminde Etkili Olan Unsurlar.....	11
1. Yeni piyasalardaki artan talep .....	12
2. Üreticilerin ölçek ekonomileri hedeflemeleri.....	12
3. Sermayenin ülkeler arasındaki hızlı yayılımı .....	12
4. Uzmanlaşmış destek faaliyetleri.....	12
5. Ticari engellerin kaldırılması .....	12
6. Bilgi ve iletişim teknolojisindeki devrim .....	12
D. Uluslararası Ticaret Politikası .....	13
1. Uluslararası Ticaret Politikasının Amaçları .....	13
a) Ekonomik Amaçlar .....	13
b) Ekonomik Olmayan Araçlar.....	14
2. Uluslararası Ticaret Politikasının Araçları .....	15
E. Uluslararası Ticaret İle İlgili Kurum ve Kuruluşlar .....	16
F. Uluslararası Ticarete İş Akışı .....	17
G. Uluslararası Ticaret Teorileri .....	18
1. Klasik uluslararası ticaret teorileri.....	18
a) Mutlak Üstünlük Teorisi.....	18
b) Mukayeseli Üstünlükler Teorisi.....	19
c) Faktör Donatım Teorisi .....	20
2. Yeni uluslararası ticaret teorileri .....	21
a) Nitelikli İş Gücü Teorisi.....	21

b) Ölçek Ekonomileri Teorisi.....	22
c) Teknoloji Açığı Teorisi.....	23
d) Ürün Dönemleri Teorisi.....	23
e) Tercihlerde Benzerlik Teorisi.....	23
f) Monopolcü Rekabet Teorisi .....	23
H. Ekonomik Bütünleşme (Entegrasyon ) .....	23
I. Türkiye'nin Üye Olduğu Uluslararası Ekonomik Örgütler .....	24
1. OECD .....	24
2. Uluslararası ticaret ve gümrük tarifeleri anlaşması (GATT).....	25
3. Dünya ticaret örgütü .....	26
4. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü .....	26
5. G- 20 (Ekonomisi gelişmiş ve gelişmekte olan 20 ülke .....	28
İ. Uluslararası Ticarete Teslim Şekilleri INCOTERMS ve INCOTERMS 2010 .	29
1. INCOTERMS 2010 Teslim şekilleri .....	31
a) Tüm Taşıma Modlarını Kapsayan Kurallar .....	32
(1) Exworks (EXW/ İşyerinde Teslim).....	32
(2) Free carrier (FCA /Taşıyıcıya Masrafsız Teslim).....	32
(3) Carriage Paid To (CPT/Taşıma Bedeli Ödenmiş Teslim ).....	33
(4) Carriage And Insurance (CIP/Taşıma Bedeli ve Sigortası Ödenmiş Teslim) 34	
(5)Delivered At Terminal(DAT/Terminalde Teslim-Yeni Gelen Kural).....	34
(6)Delivered At Place (DAP /Belirlenen Yerde Teslim –Yeni Gelen Kural).....	34
(7) Delivered Duty Paid (DDP/ Gümrük Vergisi Ödenmiş Teslim) .....	35

b)Denizyolu ve İç suyuolu Taşımlarına Özgü Kurallar .....	35
(1) Free Alongside Ship (FAS/Gemi Doğrultusunda Masrafsız Teslim).....	35
(2)Free On Board (FOB/Gemide Masrafsız Teslim).....	35
(3) Cost And Freight (CFR/Masraflar ve Navlun Ödenmiş Teslim).....	36
(4) Cost, Insurance And Freight (CIF/ Masraflar, Sigorta ve Navlun Ödenmiş	36
<b>II. BÖLÜM: ULUSLARASI TAŞIMACILIK .....</b>	<b>37</b>
A. Taşımacılık Faaliyeti .....	37
B. Taşımacılığın Tarihsel Gelişimi .....	38
C. Uluslararası Taşıma .....	40
1.Taşıma Sözleşmesi .....	40
2.Taşıyıcı .....	40
3.Gönderen .....	40
4.Aktarma merkezi .....	41
5. Düzenli Sefer .....	41
6.Eşya, Yük, Kargo .....	41
7.Navlun, Hub .....	41
8. Elleçleme.....	41
D. Uluslararası Taşımada İş Akışı .....	42
1.Taşıyıcı Firmanın Belirlenmesi .....	43
2.Taşıyıcı firma ile sözleşmenin yapılması .....	43
3.Eşya ve yükün taşıyıcıya teslim edilmesi .....	43
4.Belge ve evrakların hazırlanması .....	43
5.Taşıyıcının sorumlulukları yerine getirmesi.....	43
6.Eşyanın alıcıya teslim edilmesi .....	44

E. Uluslararası Ticarete Taşımanın Önemi .....	44
F. Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği.....	45
F. Taşımada Kullanılan Araç ve Ekipmanlar .....	46
1. Treylar .....	46
2. Kamyon .....	46
4. Yük Gemileri .....	48
5. Tanker Gemisi-Konteyner Gemi-Ro-Ro Gemisi.....	48
6. Kargo Uçağı ve Hava Konteyneri .....	51
7. Vagon .....	51
8. Palet ve Fork Lift.....	52
F. Uluslararası Taşımacılık Türleri .....	53
1. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı.....	54
a) Karayolu Taşımacılığında Ulusal Yasal Yükümlülükler.....	55
b) Karayolu Taşımacılığında Geçerli Uluslararası Yükümlülükler.....	55
2. Uluslararası Hava yolu Taşımacılığı .....	56
a) Uluslararası Havayolu Taşımacılığında Geçerli Ulusal Mevzuat .....	57
b) Havayolu Taşımacılığında Geçerli Uluslararası Anlaşmalar .....	57
3. Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı .....	58
a) Demiryolu Taşımacılığında Geçerli Uluslararası Anlaşmalar.....	58
4. Uluslararası DenizYolu TaşıMacılığı .....	59
a) Denizyolu Taşımacılığında Yasal Yükümlülükler.....	60
5. Uluslararası Nehir/Suyolu Taşımacılığı .....	61
6. Boruyolu Taşımacılığı .....	61

<b>III. BÖLÜM : TÜRKİYE’DE ULUSLARARASI TİCARET VE ULUSLARARASI TAŞIMACILIK İLİŞKİSİ (2002-2017)</b> .....	63
A. Türkiye’de Taşımacılık Verileri.....	64
1) Taşımacılık Sektörüne Yapılan Yatırımlar .....	64
2) Taşımacılık Sektöründe Kullanılan Taşıtlar.....	65
B. Türkiye’nin Dış Ticaret Verileri.....	65
1 ) Türkiye’de İhracatın Gelişimi .....	67
2)Türkiye’de İthalatın Gelişimi .....	68
C. Türkiye’de Uluslararası Ticaret ve Uluslararası Taşımacılığın Karşılaştırılması.....	69
1)Taşımacılık-İhracat İlişkisi.....	69
a) Karayolu Taşımacılığı ve İhracat İlişkisi.....	70
b) Demiryolu Taşımacılığı ve İhracat ilişkisi.....	74
c) Havayolu Taşımacılığı ve İhracat ilişkisi.....	79
d) Denizyolu Taşımacılığı ve İhracat ilişkisi.....	85
2)Taşımacılık-İthalat İlişkisi.....	89
a) Karayolu Taşımacılığı ve İthalat İlişkisi.....	89
b) Demiryolu Taşımacılığı ve İthalat ilişkisi.....	92
c) Havayolu Taşımacılığı ve İthalat ilişkisi.....	94
d) Denizyolu Taşımacılığı ve İthalat ilişkisi.....	96
e) Diğer Taşımacılık Türleri ile İthalat İlişkisi.....	97
<b>SONUÇ</b> .....	99
<b>KAYNAKÇA</b> .....	103
<b>EKLER</b> .....	110

## KISALTMALAR

<b>AB</b>	: Avrupa Birliği
<b>AWB</b>	: Airway Bill
<b>CMR</b>	: Convention Marchandise Routier
<b>DTO</b>	: Deniz Ticaret Odası
<b>DTÖ</b>	: Dünya Ticaret Örgütü
<b>EFTA</b>	: Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi
<b>GATT</b>	: Uluslararası Ticaret ve Gümrük Tarifeleri Anlaşması
<b>G-20</b>	: Ekonomisi Gelişmiş ve Gelişmekte olan 20 ülke
<b>ICC</b>	: Uluslararası Ticaret Odası
<b>IMF</b>	: Uluslararası Para Fonu
<b>KEİ</b>	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü
<b>LODER</b>	: Lojistik Derneği
<b>MFA</b>	: Dış İşleri Bakanlığı
<b>NAFTA</b>	: Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi
<b>OECD</b>	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
<b>OPEC</b>	: Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
<b>TCDD</b>	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları
<b>TİM</b>	: Türkiye İhracatçılar Birliği
<b>TÜİK</b>	: Türkiye İstatistik Kurumu
<b>UND</b>	: Uluslararası Nakliyeciler Derneği
<b>ÜTİKAD</b>	: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

## TABLO LİSTESİ

		Sayfa No
Tablo 1	İhracat Türleri	3
Tablo 2	İthalat Türleri	4
Tablo 3	2007-2017 Türkiye Ödemeler Bilançosu	7
Tablo 4	Dünya Ticaret Hacmi	9
Tablo 5	Mutlak Üstünlük Teorisi	19
Tablo 6	Mukayeseli Üstünlük Teorisi	20
Tablo 7	Ekonomik Bütünleşme Türleri	23
Tablo 8	OECD Üye Ülkeler	25
Tablo 9	KEİ Üye Ülkeler	27
Tablo 10	G-20 Üye Ülkeler	28
Tablo 11	INCOTERMS İşlevleri	30
Tablo 12	INCOTERMS Kapsamında Tarafların Sorumlulukları	31
Tablo 13	Taşıma Sistemlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması	54
Tablo 14	Taşımacılıkta Kullanılan Yetki Belgeleri	56
Tablo 15	Ulaştırma Sektörüne Yapılan Yatırımlar (2002-2017)	64



Tablo 16	Taşımacılık Faaliyetlerinde Kullanılan Taşıt Sayıları	65
Tablo 17	Karayolu Yatırım-İhracat (2002-2017)	71
Tablo 18	Karayolu Taşımacılığındaki Araç Sayısındaki Değişim (2004-2017)	73
Tablo 19	Demiryolu Yatırım-İhracat (2002-2017)	75
Tablo 20	Demiryolu Taşımacılığındaki Araç Sayısındaki Değişim (2004-2017)	76
Tablo 21	Havayolu Yatırım-İhracat (2002-2017)	79
Tablo 22	2002-2017 Yılları Arasında Havayolu Ulaştırmasında Yap-İşlet-Devret Modeliyle Yapılan Yatırımlar	81
Tablo 23	Havayolu Taşımacılığındaki Araç Sayısındaki Değişim (2004-2017)	83
Tablo 24	Denizyolu Yatırım-İhracat (2002-2017)	85
Tablo 25	Denizyolu Taşımacılığındaki Araç Sayısındaki Değişim (2004-2017)	87
Tablo 26	Karayolu İthalat Taşımaları(2002-2017)	90

## GRAFİK LİSTESİ

		Sayfa No
Grafik 1	Küresel İhracat Hacmi	10
Grafik 2	Küresel İthalat Hacmi	11
Grafik 3	Yatırımların Sektörel Dağılımı 2003-2017	65
Grafik 4	Taşımacılık Sektörüne Yapılan yatırımların, Taşımacılık Sektörünün Dış Ticarete Aldığı Pay ile Karşılaştırılması 2003-2017	66
Grafik 5	Türkiye’de Dış Ticaret Hacmi (2002-2017)	66
Grafik 6	Türkiye’de İhracattaki Yüzde Değişim(2002-2017)	67
Grafik 7	Türkiye’de İthalattaki Yüzde Değişim (2002-2017)	68
Grafik 8	Türkiye’de Taşımacılık Türlerinin Toplam İhracat İçindeki Payı (2017 )	69
Grafik 9	Karayolu İhracat Taşımaları (2010-2017)	70
Grafik 10	Karayoluna Yapılan Yatırımlar ile Karayoluyla Yapılan İhracattaki Değişimin Karşılaştırılması	72
Grafik 11	Türkiye’de Karayolu Taşımacılığıyla Yapılan İhracatın Toplam İhracatla Karşılaştırılması (2002-2017)	74
Grafik 12	Demir yoluna Yapılan Yatırımlar ile Demiryoluyla Yapılan İhracattaki Değişimin Karşılaştırılması (2002-2017)	76

Grafik 13	Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığıyla Gerçekleştirilen İhracat (2002-2017)	78
Grafik 14	Demiryolu İhracat Taşımaları (2012-2017)	78
Grafik 15	Havayoluna Yapılan Kamu Yatırımları ile Havayoluyla Yapılan İhracattaki Değişimin Karşılaştırılması (2003-2017)	82
Grafik 16	Türkiye’de Havayolu Taşımacılığının Toplam İhracatla karşılaştırılması (2002-2017)	84
Grafik 17	Havayolu İhracat Taşımaları (2010-2017)	84
Grafik 18	Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığının Toplam İhracatla karşılaştırılması (2002-2017)	88
Grafik 19	Denizyolu İhracat Taşımaları (2006-2017)	88
Grafik 20	Türkiye’de Taşımacılık Türlerinin Toplam İthalat İçindeki Payı (2017 )	89
Grafik 21	Türkiye’de Karayolu Taşımacılığının Toplam İthalatla Karşılaştırılması	91
Grafik 22	Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığıyla Gerçekleştirilen İthalat	93
Grafik 23	Demiryolu İthalat Taşımaları (2012-2017)	93
Grafik 24	Türkiye’de Havayolu Taşımacılığının Toplam İthalatla karşılaştırılması (2002-2017)	95
Grafik 25	Dış Hatlardan Taşınan Kargo Miktarı 2002-2017	95
Grafik 26	Türkiye’de Deniz Yolu Taşımacılığının Toplam İthalatla Karşılaştırılması	96

Grafik 27	Denizyolu İthalat Taşımaları (2003-2016)	97
Grafik 28	Türkiye’de Diğer Taşımacılık Türlerinin Toplam İthalatla Karşılaştırılması	98



## RESİM LİSTESİ

		Sayfa No
Resim 1	Treyler	46
Resim 2	Kamyon	47
Resim 3	Tır	47
Resim 4	Kuru Yük Gemisi	48
Resim 5	Dökme Yük Gemisi	49
Resim 6	Tanker Gemi	49
Resim 7	Konteyner Gemi	50
Resim 8	RO-RO Gemi	50
Resim 9	Kargo Uçağı ve Hava Konteyneri	51
Resim 10	Vagon	52
Resim 11	Palet	52
Resim 12	Fork lift	53

## EKLER

		Sayfa No
Ek 1	Türkiye’de Uluslararası Yol Güzergahları	110
Ek 2	Türkiye’de Demiryolu Ağı	110
Ek 3	Türkiye’de Bulunan Havaalanları	111
Ek 4	Türkiye’nin Limanları	111
Ek 5	Türkiye’nin Sınır Kapıları	112
Ek 6	Türkiye’de Bulunan Petrol ve Doğalgaz Boru Hatları	112
Ek 7	Türkiye’de Yol Ağı Uzunluğu	113
Ek 8	Türkiye’de Demiryolu Hat Uzunluğu	113
Ek 9	Dünya Ticaret Hacmi (Milyon Dolar)	114
Ek 10	Türkiye Dış ticaret Hacmi ( Milyar dolar)	114
Ek 11	Taşıma Sistemlerine Göre Kapasite Miktarları	115
Ek 12	İhracatın Taşıma Sistemlerine Göre Ayrılması (Bin Dolar)	115
Ek 13	İthalatın Taşıma Sistemlerine Göre Ayrılması (Bin Dolar)	116

## GİRİŞ

Küreselleşme ile birlikte dünyada ekonomik sınırların ortadan kalkması ticari faaliyetlerin küresel pazarda değerlendirilmesi zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır. Ticarete rekabete yoğunlaşan işletmeler, endüstriler ve devletler; hammadde, yarı mamul ve mamul malların taşınmasında sağladığı başarı ölçüsünde uluslararası ticarete ön plana çıkmışlardır. Yine işletmeler yok edici rekabet koşullarında ayakta kalabilmek için rakiplerinden daha önce müşterilerine ulaşabilecek taşıma süreçleri geliştirme zorunda kalmışlardır.

Üretim ile tüketim arasında köprü vazifesi gören taşımacılık sektörü, ülkelerin ekonomik faaliyetlerinin yanı sıra sosyal ve kültürel etkinliklerde de gelişim sağlamasına neden olmuştur.

Tez üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; uluslararası ticaretle ilgili tanım ve kavramlara yer verilmiş, uluslararası ticaretin tarihsel gelişimi incelenmiş ve dış ticarete kullanılan taşıma şekilleri açıklanmıştır. İkinci bölümde uluslararası taşımacılık ile ilgili bazı kavramların tanımı yapılarak taşımacılıkta kullanılan sistemler alt başlıklar halinde irdelenmiştir. Üçüncü bölümde ise Türkiye’de 2002-2017 yılları arasında uluslararası ticaretin uluslararası taşımacılık ile ilişkisini tespit edip bu iki değişken arasında doğrudan bir ilişki olup olmadığının saptanmaya çalışılmıştır. Söz konusu dönemin seçilme sebebi daha önceki yıllara ait data sıkıntısı olması ve hemen öncesinde Türkiye’de yaşanan krizden dolayı alınacak ekonomik verilerin sağlıklı sonuçlar doğurmayacağından kaynaklıdır. Yine bahsi geçen dönemde taşımacılık sektörünün Türkiye’de bu sektöre yapılan kamu yatırımları, bu sektörde kullanılan araç sayısındaki değişim ve bu sektördeki kapasite artışı gibi diğer değişkenlerle münasebetinin var olup olmadığı belirlenmeye çalışılmıştır.

Çalışmanın son bölümünde önümüzdeki yıllarda Türkiye’de taşımacılık sektöründe yapılması gerekenler sıralanmış olup, uluslararası ticarete avantaj sağlanabilmesi için ne tür çalışmalar yapılması gerektiğine yer verilmiştir. Sektörün güçlü ve zayıf yönlerinin neler olduğu, gelecekte hangi fırsat ve tehditlerle karşı karşıya kalacağı konusunda tahminde bulunulmuştur.

# I.BÖLÜM ULUSLARARASI TİCARET

## A. Uluslararası Ticaretin Tanımı ve Kavramlar

Bireylerin davranışlarında önemli bir yere sahip olan iktisadi davranışlar, yine bireylerin ekonomik ihtiyaçlarıyla birleşerek ekonomik faaliyetlerini ortaya çıkarır. Ortaya çıkan bu ekonomik faaliyetlerden biri ise ticarettir. Ticaret, coğrafi açıdan incelendiğinde ikili bir ayırım ortaya çıkmaktadır. Birincisi ülkenin sınırları içerisinde yapılan ticaret, ikincisi de ülkelerin sınırlarının ötesinde yapmış oldukları ticarettir.<sup>1</sup>

Bir ekonomide kamu kurum ve kuruluşlarıyla özel teşebbüslerin diğer ülkelerle yapmış oldukları hizmet alım ve satımına verilen ad olan dış ticaret birbirinden bağımsız şekilde siyasi varlığını devam ettiren iki devletin varlığıyla ortaya çıkmıştır. Bu sebepten dolayı uluslararası ticaretin gerçekleşebilmesi için ülkelerin belirli sınırlara sahip olması gerekmektedir. Ancak, sınırlar ortadan kaldırılarak oluşturulan ekonomik birlikler bu durumun istisnasını oluşturmaktadır.<sup>2</sup>

20.yüzyılın ikinci yarısında ekonomi politikalarında meydana gelen değişim sonucu ticaret serbestleşmiş, bu da dış ticareti önem arz eden bir olgu haline getirmiştir. Ekonomik hayatta meydana gelen bu değişimlerin yanı sıra toplumların kültürel yaşamları, sosyal ve siyasal yapıları ile teknolojideki değişiklikleri de dış ticareti etkilemiş ; yine ülkelerin makroekonomik göstergeleri, piyasa yapıları, işsizlik ve enflasyon rakamları da dış ticareti etkileyen diğer unsurlar olarak göze çarpmıştır.

### 1. İhracat

Genel anlamda ihracat, bir ekonomide serbestçe dolaşımda bulunan veya ülke sınırları dışında herhangi bir yerden temin edilen mal ve hizmetlerin başka

---

<sup>1</sup> Asiye Aka ve Avni Akın Ürünal, “ *Türkiye’de Dış Ticaret Uygulamaları: 4458 Sayılı Gümrük Kanunu Özelinde*”, Balkan Sosyal Bilimler Dergisi s.155

<sup>2</sup> Serhan Ortaç, *Dış Ticaret İşlemleri, Muhasebe Uygulamaları ve Uygulamaların Muhasebe Standartları Karşısındaki Durumu*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010 s.5



ekonomilerde ya da yurt içinde bulunan serbest bölgelerde satışının yapılması sonucu elde edilen gelirin, yasal süre içerisinde herhangi bir ekonomik birim vasıtasıyla tahsil edilmesine verilen addır.<sup>3</sup> İhracat türlerini aşağıdaki tabloda gösterildiği gibi serbest (özelliği olmayan), kayda bağlı ve ön izne bağlı ihracat olmak üzere üç alt başlık altında incelenebilir.

**Tablo: 1 İhracat türleri**

<b>Serbest İhracat</b>	Kanun, kararname ve uluslararası anlaşmalar ile ihracı yasaklanmamış veya belirli bir mercinin iznine bağlı kılınmış mallar gurubunda ve ihracat yönetmeliği ekindeki kayda bağlı mallar listesinde yer almayan malların ihracı, özellik arz etmeyen ihracat olarak tanımlanabilir. Bu ihracat türünü kredili, konsinye, bedelsiz, transit, geçici ihracat vs. gibi alt başlıklara ayırabilir.
<b>Kayda Bağlı İhracat</b>	Söz konusu mallar, Hazine ve Maliye Bakanlığı'na belirlenir. Bu malların ihracatından önce gümrük beyannamelerinin ihracatçı birliklerince kayıt altına alınması gerekir.
<b>Ön İzne Bağlı İhracat</b>	İhracı uluslararası anlaşma, kanun, kararname gibi mevzuatta belirtilen yetkili mercilerin iznine bağlı olan ihracat türüdür. <sup>4</sup>

## 2. İthalat

Kısaca dış alım olarak adlandırılan ithalat, ülkelerin yasalarla ticaretini yasaklamadığı mal ve hizmetlerin yanında bulundurulması zorunlu evraklarla birlikte

<sup>3</sup> İbrahim Avcı ve Özgür Çengel, *"İhracata Yönelik Uygulanan Teşviklerin Etkinliği: Tekstil Sektöründe Bir Uygulama"*, İstanbul 2018, s. 157-178

<sup>4</sup> Ferudun Kaya, *Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi*, Beta, İstanbul 2011, s.130

başta gümrük vergisi olmak üzere diğer vergilerin ödenerek yurt içine sokulması işlemidir.<sup>5</sup>

İthalatı geçici, bedelli ve bedelsiz ithalat olarak üçe ayrılabilir.<sup>6</sup>

**Tablo 2: İthalat Türleri**

<b>Geçici İthalat</b>	Serbest dolaşıma girmemiş eşyaların ithalat vergilerinden tamamen veya kısmen muaf tutularak Türkiye Gümrük Bölgesi içinde kullanılması, yıpranma dışında herhangi bir değişikliğe tabi tutulmaksızın yeniden ihracını sağlayan rejimdir. <sup>7</sup>
<b>Bedelli İthalat</b>	Bir mal hizmet veya değer, ülkede bulunan mevcut gümrük mevzuatına göre fiili ithalatının yapılması, ithalat sonucu ödenmesi gereken tutarın ihracatı yapan ülkeye transfer edilmesidir.
<b>Bedelsiz İthalat</b>	Yurt dışından ülkeye giren mal hizmet ve değer için ülkeden döviz çıkışının olmadığı ithalat türüdür. Yurt dışında çalışan işçilerin orada almış oldukları bir malı yurt içine getirmeleri buna örnek verilir. Getirilen bu mal gümrük makamlarınca değeri belirlenerek bu değer üzerinden vergiye tabi tutulur.

### 3. Ödemeler Bilançosu

Dış ticarete ülkelerin durumunu belirleyen ve ülkelerin dış ticaretine yön veren tablolar ödemeler bilançosu tablolarıdır. Bu tablolarla ülkelerin dış ticaret dengeleri izlenmektedir. Ödemeler dengesi, bir ülkede yerleşmiş kişilerin, başka ülkelerde yerleşmiş kişilerle belirli bir zaman diliminde gerçekleştirdikleri ticari işlemlerin

<sup>5</sup> Serhat Yanık ve Fatih Uzun, *Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebe Uygulamaları*, Türkmen Kitabevi, İstanbul, 2013, s. 48

<sup>6</sup> Kasım Karahan ve Murat Canitez, *Uygulamalı İhracat - İthalat İşlemleri ve Dokümantasyon*, Gazi Kitabevi, Ankara 2005, s.261

<sup>7</sup> Kenan Çelik, Cemalettin Kalaycı ve Alirıza Sandalcılar, *Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi*, Murathan Yayınevi, Trabzon 2011 s.266

sistematik olarak yapmış oldukları kayıtlara ulaşabilmek için düzenlenen istatistiksel bir rapordur. Ödemeler bilançosu beş ayrı bölümden oluşmaktadır.<sup>8</sup>

## Ödemeler bilançosu



### a) Cari hesap

Bu hesap ödemeler bilançosundaki en önemli hesaptır. Bir ülkeye sermaye dışındaki mal, hizmet ve faktör ihracatıyla giren dövizle bir ülkeden sermaye dışındaki mal, hizmet ve faktör ithalatıyla çıkan dövizler bu hesaba kaydedilir. Cari işlemler hesabında döviz girişleri ve çıkışları birbirine eşit veya çok yakınsa cari işlemler dengesi sağlanmıştır. Eğer bu hesapta döviz girişi döviz çıkışından fazla ise cari işlemler fazlası, döviz girişi döviz çıkışından az ise cari işlemler açığı söz konusudur.<sup>9</sup>

### b) Sermaye Hesabı

Sermaye işlemleri bir ekonomide yerleşmiş kişilerin yapmış oldukları işletme tesisi bina yapımı gibi sabit fiziki yatırımlarla, tahvil ve hisse senedi gibi portföy yatırımlarından oluşmaktadır. Sermaye hareketleri kısa ve uzun dönemde ayrı olarak

<sup>8</sup> <https://www.tcmb.gov.tr> (01.10.2019)

<sup>9</sup> Kenan Çelik, *Uluslararası İktisat*, Murathan Yayınevi, Trabzon 2008, s.549

izlenmektedir. Kısa dönemli sermaye hareketleri vadesi bir yıldan az olup sıcak para hareketleri olarak da adlandırılmaktadır. Uzun dönemli sermaye hareketleri ise vadesi bir yıldan fazla olup Dünya Bankası, IMF gibi kredi kuruluşlardan kredi alınması ve başka ülkelere kredi verilmesi gibi işlemleri ifade etmektedir.<sup>10</sup>

### **c) Finans Hesabı**

Özel ve kamu kuruluşları tarafından yapılan kısa ve uzun vadeli sermaye akımlarının izlendiği hesaptır. Finans hesapları sermaye şekline göre aşağıda gösterildiği gibi alt hesaplara ayrılmaktadır.<sup>11</sup>

- Doğrudan yatırımlar
- Portföy yatırımlar
- Finansal türev yatırımları
- Diğer yatırımlar

### **e) Net Hata ve Noksanlar**

Ödemeler bilançosunda denklik sağlanması amacıyla her işlemin eşit değerde alacak ve borç kayıtlarıyla kaydedilmesi gerekmektedir. Uygulamada her zaman bu sonuca ulaşmak mümkün değildir. Bu sebeple oluşan farklar net hata ve noksan hesabına kalıntı olarak yansımaktadır.<sup>12</sup>

### **f) Resmi Rezervler**

Resmi rezervler hesabı döviz piyasasına yapılan müdahalelerin sonucunda Merkez Bankası'nın döviz rezervlerindeki değişimleri gösteren hesaptır. Bir ülkenin uluslararası rezervleri altın, döviz, IMF tarafından sağlanan, Özel Çekme Haklarından (SDR) oluşmaktadır.<sup>13</sup>

Aşağıdaki tabloda 2007-2017 yılları arasında Türkiye'nin ödemeler bilançosu ile ilgili veriler yer almaktadır

---

<sup>10</sup> Çelik, Kalaycı, Sandalcılar, s.85

<sup>11</sup> Çelik, s.558

<sup>12</sup> Çelik, s.565

<sup>13</sup> Çelik, Kalaycı, Sandalcılar, s.86

**Tablo:3 2007-2017 Türkiye Ödemeler Bilançosu Tablosu**  
**(Milyon ABD Doları)**

<b>YILLAR</b>	<b>Cari işlemler</b>	<b>Sermaye</b>	<b>Finans</b>	<b>Net hata ve noksan</b>	<b>Rezerv Varlıklar</b>
<b>2007</b>	-36.949	-8	-49.287	-315	12015
<b>2008</b>	-39425	-61	-34.761	1966	-2759
<b>2009</b>	-11358	-43	9.879	2314	792
<b>2010</b>	-44616	-51	--60.099	-464	14968
<b>2011</b>	-74402	-25	-67.146	8295	1014
<b>2012</b>	-47963	-58	-72.666	-1824	22821
<b>2013</b>	-63642	-96	-73.460	1041	10763
<b>2014</b>	-43644	-70	-42.127	1119	-468
<b>2015</b>	-32109	-21	-10.543	9756	-11831
<b>2016</b>	-33137	23	-22.958	10969	813
<b>2017</b>	-47355	17	-38575	556	-8207

KAYNAK: T.C.M.B Ödemeler Dengesi Altıncı El Kitabı Analitik Sunum Tablo 4 (05.02.2019 )

## **B. Uluslararası Ticaretin Gelişimi**

Uluslararası ticaretin geçmişine bakıldığında, başlangıcının oldukça eskilere dayandığı, Ortaçağ döneminde yapılmış olan ipek yolu ticaretinin bu gelişim sürecinde önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir. Ortaçağdan Yeniçağa gelindiğinde coğrafi keşiflerle birlikte mevcut ticaret yollarının değişmesi, yeni kıtaların keşfi ve sömürgeciliğin yayılmasıyla ticari ilişkiler farklı gelişim trendine

girmiştir. Burada Merkantilizm devreye girmiş ve dış ticareti yönlendiren bir doktrin haline gelerek birçok ülkenin bu düşüncenin etkisi altına girmesine sebep olmuştur.<sup>14</sup>

Merkantilizm genel itibariyle ekonomilerin dış ticarete fazla oluşturup, altın stoklarını artırabilmek için ekonomiye yoğun devlet müdahalesini zorunlu gören bir yaklaşım olarak tanımlanabilir. Bu yaklaşımda temel özellikler;

- Ekonomiye yoğun devlet müdahalesi,
- Ekonomide dış ticaret fazlası verecek programların uygulanması,
- Ülkenin mali kaynaklarının artırılması,
- Ekonomide ihracatı teşvik edici önlemler alınması,
- Mamul mal ithalatının yasaklanması, buna karşılık ara mal ithalatının serbest bırakılmasıdır.<sup>15</sup>

Merkantilizm etkisiyle devletlerin yoğun baskısı altında kalan ekonomiler kısıtlayıcı engellerle karşılaşmış olup 18. yüzyıla Klasik iktisadi düşüncenin etkin olduğu döneme kadar bu kısıtlamalar devam etmiştir.

Ortaçağ anlayışı ve feodalite anlayışından kurtulamayan Avrupa'da merkantilizme tepki olarak doğan Fizyokrazi ise sanayileşme için çok ciddi koruyucu tedbirler uygulamış ve uluslararası ticarete yoğun müdahalelerde bulunmuştur.

Sanayi devrimi ile liberal ekonominin gitgide önem kazanması ve buhar gücünün sanayiye uygulanmasına bağlı olarak büyük ölçekte tesisler kurulması dış ticaretin gelişim sürecini hızlandırmıştır.<sup>16</sup>

Bu bağlamda ortaya çıkan klasik iktisat servetin sabit olmadığını ve ülkelerin üretmiş olduğu mal ve hizmetlerin sınırlar arası mübadelesiyle servetin artırılabileceği görüşünü ileri sürmüştür.

Günümüz ekonomilerinde artık dış ticarete kapalı olan ülkeler yok denecek kadar azdır. Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrası iletişimde ve teknolojiye meydana

---

<sup>14</sup> Emine Koban ve Hilal Yıldırım Keser, *Dış Ticarete Lojistik*, Ekin, Bursa 2015, s.5

<sup>15</sup> Musa Demir, *Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi*, Detay, Ankara 2002 s.100

<sup>16</sup> Yılmaz Ekinci, *Dış Ticaret İşlemleri ve İhracatçının El Kitabı*, Bursa 1997 s.1

gelen gelişmeler her alanda olduğu gibi ticarete de küreselleşme etkisi yaratmış bu da ülkeler arasında ticari ilişkileri bir nevi zorunlu hale getirmiştir.

Son yıllarda dünya ticaret hacmi ekonomik krizin yaşandığı bazı yıllar hariç sürekli artmıştır. Küresel ticaret toparlanmaya ve büyümeye devam ederken son on yılda bütün kıtalarda ve hemen hemen bütün ülkelerde büyüme pozitif olarak gerçekleşmiştir<sup>17</sup> Önümüzdeki yıllarda teknoloji, doğal kaynaklar, talep değişiklikleri ve diğer sebeplerle bu artışın daha hızlı olabileceği öngörülmektedir. Dünya Ticaret Örgütü Genel Müdürü Roberto Azevêdo yayınlanan 2018 yılı Dünya Ticareti Raporu'nda ülkelerin gerilimlerden uzak durması halinde son altı yılın en büyük büyümesinin gerçekleştiği, 2017 yılı büyüme performansının önümüzdeki yıllarda da sürdürülebileceğini ifade etmektedir.<sup>18</sup>

Aşağıda dünyada ticaret hacminin yıllık yüzdelerle değişimini gösteren tablo ve yine dünya ticaret hacminin ithalat ve ihracat açısından ayrı ayrı değerlendirildiği grafikler yer almaktadır.

**Tablo: 4 Dünya ticaret hacmi (Yıllık yüzde değişim )**

	2000-2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>İhracat</b>									
Gelişmiş Ekonomiler	3.9	12.1	6.1	2.9	3.2	3.9	3.8	1.8	4.4
Gelişmekte Olan ekon.	8.0	13.8	8.9	3.5	4.7	3.2	1.6	3.0	6.9

<sup>17</sup> <https://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/2018/EkonomikRapor2017.pdf> ( 16.10.2018)

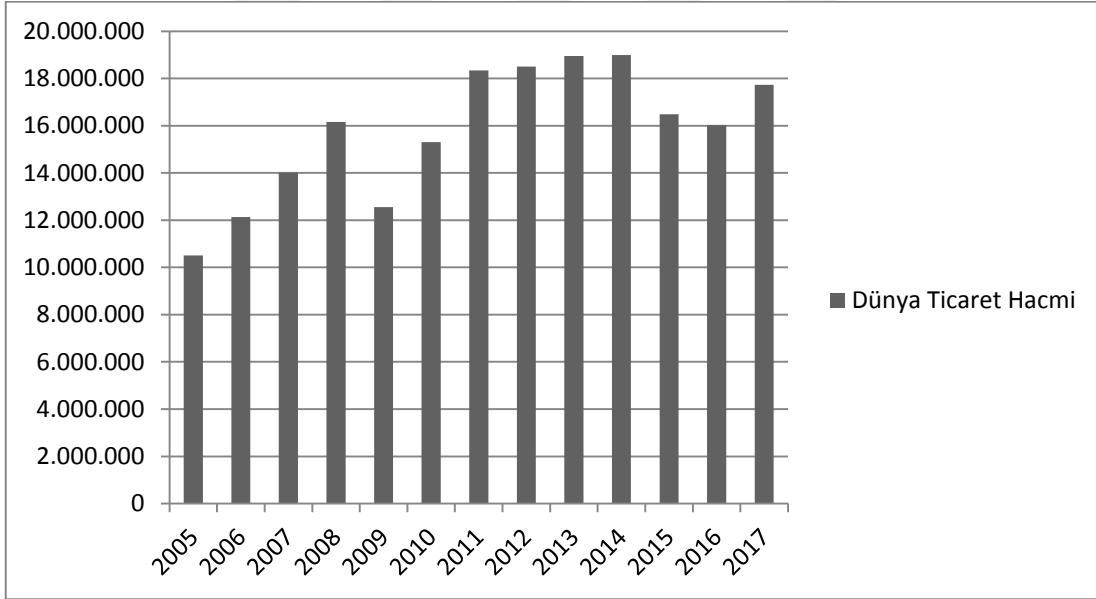
<sup>18</sup> [https://www.wto.org/english/news\\_e/news18\\_e/anrp\\_30may18\\_e.htm](https://www.wto.org/english/news_e/news18_e/anrp_30may18_e.htm) (16.10.2018)

**Tablo: 4 Dünya ticaret hacmi (Yıllık yüzde değişim ) (devamı)**

İthalat									
Gelişmiş Ekonomiler	3.6	11.6	5.3	1.7	2.5	3.9	4.8	2.4	4.2
Gelişmekte Olan ekon.	9.1	14.2	11.6	5.3	5.1	4.2	-0,9	1,8	7.0

Kaynak: IMF, World Economic Outlook, October 2018 s.165 (18.10.2018)

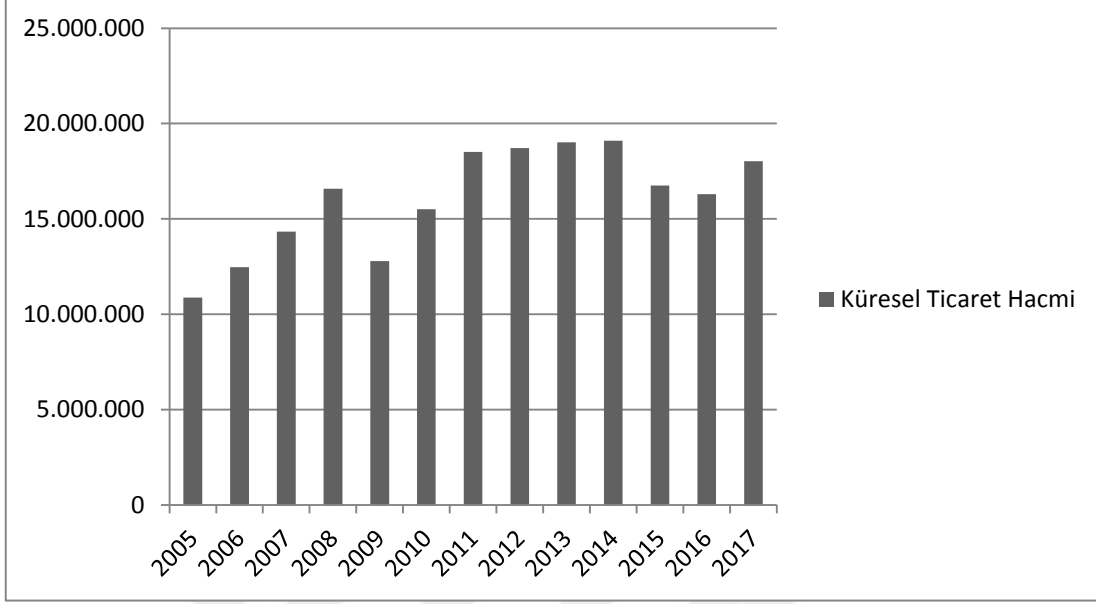
**Grafik: 1 Küresel İhracat Hacmi**  
(Milyon Dolar)



Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/data/5b87068413b8761450e18dee/ihracat.xls> ( 20.10.2018)



**Grafik: 2 Küresel İthalat Hacmi (Milyon Dolar)**



Kaynak: <https://ticaret.gov.tr/data/5b87068413b8761450e18dee/ithalat.xls> (20.10.2018)

Yukarıdaki bilgiler doğrultusunda 2009 yılında dünya genelinde yaşanan küresel krizin dünya ticaret hacmini ciddi manada daralttığı görülmüştür. Bu yıldan sonra toparlanma sürecine giren dünya ticaret hacminde 2017 yılına kadar makul seviyelerde büyüme gerçekleşmiştir. 2017 yılına gelindiğinde ise küresel ticarete son yıllardaki en ciddi büyüme gerçekleşmiştir. Önümüzdeki yıllarda uluslararası ekonomi kuruluşlarının dünya ticaret hacminin artacağı yönünde beklentisi söz konusudur. Uluslararası Para Fonu 2018 yılında dünya ticaret hacminde %4,8 büyüme beklerken Dünya Ticaret Örgütü'nün söz konusu yılda büyüme beklentisi ise %4,4'tür.<sup>19</sup>

### **C. Uluslararası Ticaretin Gelişiminde Etkili Olan Unsurlar**

Dünyada ülkeler arasındaki uluslararası ticaretin gelişiminde etkili olan unsurlar aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> [https://ticaret.gov.tr/data/5b90d20a13b8760beca887fa/ekonomik\\_gorunum\\_agustos.pptx](https://ticaret.gov.tr/data/5b90d20a13b8760beca887fa/ekonomik_gorunum_agustos.pptx)

<sup>20</sup> Bjorland, Dag, Hernes, Tor, OMTVEDT Peter ;”*Structural Changes in the Organitaion of World and İmlications For the Shipping Industry*” Norway: Norwegian Scholl off Managment BI, Reserach Report, 18/2002 (Çeviren Emine Koban, Hilal Yıldırım Keser )

## **1. Yeni Piyasalardaki Artan Talep**

Dünyada gelişmekte olan birçok ekonominin dönüşüm süreciyle birlikte hızlı büyüme trendine girdiği görülmektedir. Bu durum piyasada tüketilen mal miktarının artmasına sebep olmuştur. Özellikle Güneydoğu Asya ülkeleri piyasalarında yaşananlar dış ticaretle ilgilenenlerin dikkatlerini bu bölgeye çevirmelerini sağlamıştır.

## **2.Üreticilerin Ölçek Ekonomileri Hedeflemeleri**

Üretim maliyetlerinin rekabette zorlayıcı bir baskı yapması sonucunda firmaların yeni pazarlara ulaşarak ölçek ekonomisini yakalama yönündeki gayretlerini artırmalarına yol açmıştır.

## **3.Sermayenin Ülkeler Arasındaki Hızlı Yayılımı**

Son yıllarda oldukça artan sermaye hareketleri, çeşitli ekonomilerde üstlenilen farklı projeleri uluslararası firmaların firma içi ticaretlerini ve dış ticaretteki gelişmeleri oldukça hızlandırmıştır.

## **4.Uzmanlaşmış Destek Faaliyetleri**

Organizasyonların kendi ana faaliyetlerine yönelmeleri, diğer faaliyet alanları içinde bu konuda uzmanlaşmış kişilerden faydalanarak dış kullanım yoluna gitmelerinin uluslararası ticarete yansması oldukça dikkat çekmiştir.

## **5. Ticari Engellerin Kaldırılması**

Küresel ticaret için en büyük güç olan Gümrük Tarifeleri ve Ticareti Genel Anlaşması ve Dünya Ticaret Örgütü'nün kurulması ticari engellerin kaldırılmasında önemli rol oynamıştır. Bunların yanı sıra bölgesel olarak bir araya gelen AB(Avrupa Birliği), EFTA (Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi), NAFTA (Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi), OPEC (Petrol İthal eden Ülkeler Örgütü), v.b birlikler dünya ticaretinin küreselleşmesinde belirleyici olmuşlardır.

## **6.Bilgi ve İletişim Teknolojisindeki Devrim**

Yirminci yüzyılın sonlarına doğru başlayıp yirmi birinci yüzyılda hızla devam eden bilgi sistemlerindeki gelişmeler şirketlerin çalışma şekillerinde ciddi değişikliğe neden olmuş ve onlara daha esnek çalışma olanağı sağlamıştır. Ayrıca ekonomide

var olan talebin değişkenliğine teknolojideki hızlı değişimle birlikte uyum sağlanması kolaylaşmıştır.

#### **D. Uluslararası Ticaret Politikası**

Devletlerin uluslararası ticarete belirlemiş olduğu hedefler doğrultusunda vermiş olduğu kararlar ve bu kararları uygulayabilmek için alacağı önlemlerin bütününe dış ticaret politikası denmektedir.<sup>21</sup>

Dış ticaret politikası serbest dış ticaret politikası ve koruyucu dış ticaret politikası olarak ikiye ayrılmaktadır. Dış ticarete engellerin ve hükümet müdahalesinin minimum düzeyde olduğu serbest dış ticaret politikası Sanayi Devrimi'nin gerçekleşmesinden sonra başta İngiltere olmak üzere birçok Batı Avrupa ülkesinde uygulanmaya başlamıştır. Sanayi Devriminin daha geç başladığı Almanya ve gelişmekte olan ülkeler ise uluslararası ticarete devletin müdahalesi ve kısıtlamalarının olduğu korumacı dış ticaret politikasını izlemek zorunda kalmışlardır. Bu sebeple günümüzde dış ticaret politikası dendiğinde akla genellikle koruyucu dış ticaret politikası gelmektedir.

#### **1.Uluslararası Ticaret Politikasının Amaçları**

Dış ticaret politikasının amaçlarını ekonomik amaçlar ve ekonomik olmayan amaçlar olarak iki farklı kategoride incelenebilir.<sup>22</sup>

##### **a) Ekonomik Amaçlar**

**(1)Dış ödemeler bilançosunda istikrarı sağlamak:** Bilançonun açık vermesini engelleyecek tedbirler alınarak ekonomideki döviz rezervinin erimesine engel olunur. Çünkü bu tedbir alınmazsa, dış açıkla karşılaşan bir ülkenin ilk olarak başvuracağı yol bu açığın dış borçla kapatılması olacaktır.

**(2)Yerli üreticiyi dış rekabete karşı koruma:** Gelişmekte olan ekonomilerdeki yerli üreticilerin gelişmiş olan ekonomilerdeki üreticilerle rekabet etmesi oldukça zor hatta imkânsızdır. Bu sebepten dolayı gelişmekte olan ülkeler yerli üreticileri

---

<sup>21</sup> Zeynel Dinler, *İktisat, Ekin*, Bursa 2011, s.1022

<sup>22</sup> Dinler, s.1023

uluslararası firmalarla rekabet edecek düzeye gelene kadar korumaları gerekmektedir.

**(3)Piyasada tekelleşme eğiliminin kırılması:** Her ekonomide ister doğal sebepler ister fiili sebeplerden dolayı bazı firmalar monopolleşirler. Böylelikle bir malın arzını kontrol eden monopol firmaların elde etmiş olduğu bu gücü kırmak için arzını kontrol etmiş olduğu malın ithalatını kolaylaştıracak adımlar atılmasıdır.

**(4)Sanayileşme hedeflerine göre müdahale:** Bazı ekonomiler ithal ikameci sanayileşmeyi, bazıları ise ihracata yönelik sanayileşmeyi büyümede kendine strateji olarak belirler. İthal ikameci sanayileşmede bazı malların ithalatında kısıtlamalar getirilirken, ihracata yönelik sanayileşmede üreticilere vergi iadesi, düşük faizli kredi gibi bir takım imkânlar sunulmaktadır.

**(5)İstihdamın artırılması:** İşsizlikle mücadelede dış ticaret politikalarının önemi oldukça fazladır. Dış ticarete ithalatın sınırlaması önlemlerinin alınmasıyla bazı malların ülke içerisinde üretimi artacak, bu da istihdamın artmasına neden olacaktır. Aynı şekilde ihracatın teşvik edilmesiyle dış talebin karşılanması için üretimin artırılması gerekecek, bu da yine istihdamın artmasına sebep olacaktır.

**(6)Kalkınmanın finansmanını sağlama:** Gelişmekte olan ülkelerde kalkınma hamlesinin gerçekleştirilebilmesi için finansman sağlamak kolay değildir. Bu ülkelerde daha çok tarımsal faaliyetler etkili olduğundan, vergi gelirleri oldukça düşüktür. Bu sebeple kalkınmanın gerçekleşmesi için ihracattan elde edilen vergiler önemli role sahiptir.

#### **b)Uluslararası Ticaret Politikasının Ekonomik Olmayan Amaçları**

**(1)Ülke güvenliği:** Her devlet savunma sanayisinde gerekli olan ekip ve ekipmanları kendi üretmek ister. Bundan dolayı stratejik öneme sahip bazı malların ithalatını yasakladığı gibi ihracatını teşvik edici önlemler alır.

**(2)Politik nedenler:** Dış ticaret serbestisine ve karşılaştırmalı üstünlüğe uygun uluslararası uzlaşma bazı ekonomik faaliyetlerin piyasadaki etkinliğinin gitgide

azalmasına neden olmaktadır. Bu nedenle bazı hükümetler kayırmak istediği bazı malların ithalatına kısıtlayıcı engeller koymaktadır.<sup>23</sup>

## **2.Uluslararası Ticaret Politikasının Araçları**

Ülkeler uluslararası ticarete etkin bir rol üstlenebilmek için bazı araçlardan yararlanırlar. Bu araçlar doğrudan ve dolaylı uluslararası ticaret politikası olarak ikiye ayrılabilir.<sup>24</sup>

Dolaylı uluslararası ticaret politika araçları maliye ve para politikalarından oluşur. Maliye politikasıyla devletler vergiler ve kamu harcamalarıyla piyasayı kontrol altında tutmaya çalışır. Örneğin hükümet genişletici maliye politikası uygularsa bu uygulama ödemeler dengesi bakımından olumlu sonuçlar ortaya çıkarır.<sup>25</sup> Para politikasıyla ise hükümetler faizler aracılığıyla sermaye hareketlerine müdahale eder. Örneğin daraltıcı para politikasının uygulanması faizleri yükselterek ülkeye sermaye girişine neden olur.

Doğrudan uluslararası politika araçlarında birinci olarak gümrük tarifeleri incelenebilir. Gümrük tarifelerini uluslararası ticarete taraf olan ülkelerin gümrük mevzuatları ve dış ticarete yapmış olduğu anlaşmalarla düzenlenen vergi türüdür. Bunlardan alınan vergiler ya değerlerine göre (ad valorem), ya da miktarlarına göre (spesifik) olarak hesaplanmaktadır.

Hükümetlerin uyguladığı bir diğer uluslararası ticaret politika aracı da tarife dışı araçlardır. Tarife dışı araçlarda ithalatın miktar ya da değer olarak sınırlandırılmasına ithalat kotası, belirli bir ürünün ithalatının tamamen önlenmesi ise ithalat yasağını ifade etmektedir. Tarife dışı araçlarda kullanılan bir diğer yöntem kambiyo denetimidir. İthalat kotalarıyla birlikte uygulanan bu sistemde döviz

---

<sup>23</sup> Dinler, s.1024

<sup>24</sup> Halil Seyidoğlu, *Uluslararası Finans*, Güzem Can Yayınları, İstanbul 2003, s.126

<sup>25</sup> Emin Ertürk, *Uluslararası İktisat*, Alfa Yayınları, Bursa 2001 s.108

işlemleri ve döviz piyasası hükümetin kontrolü altındadır. İthalatçılar ithalat yapabilmek için döviz izni almak zorundadırlar.<sup>26</sup>

Üçüncü doğrudan uluslararası ticaret politika aracı olarak ihracatın özendirilerek bazı sektördeki işletmelerin dış rekabete dayanıklılıklarının artırılması, dış rekabette sağlamış olduğu bu avantaj sonucu verimliliklerinde artış meydana gelmesi ve böylece piyasada yeni teknolojilerin kullanımının sağlanmasıdır. Yapılan teşviklerin birçok olumlu tarafı olmasına rağmen teşvik almayan diğer ihracat yapan sektörlerde bazı aksaklıklar ortaya çıkmaktadır. Bu aksaklıklar döviz kurunun istikrarlı hale getirilmesi ile giderilebilir.<sup>27</sup>

Dördüncü ve son uluslararası ticaret politika aracı, genellikle devletlerin yapmış oldukları uluslararası anlaşmalarla dövizden tasarruf elde etmek ve yabancı sermayenin ülkeye girişini sağlayarak büyük ölçekte yatırımlar yapabilmek için başvurdukları bağlı ticaret yöntemidir.<sup>28</sup>

### **E. Uluslararası Ticaret İle İlgili Kurum ve Kuruluşlar**

Uluslararası ticarete yönelen kişi ve firmaların uluslararası ticarete konu olan ürünlere ve ticareti yapmış oldukları ülkelere göre farklı işlemler ve yerine getirmesi gereken yükümlülükler söz konusudur. Bunun için pek çok kurumdan onay ve izin alması gerekmektedir. Bu kurumları aşağıdaki gibi sıralanmaktadır.

- T.C Hazine ve Maliye Bakanlığı ve ilgili birimleri
- T.C Ticaret Bakanlığı
- T.C Hazine Müsteşarlığı
- İhracatçı Birlikleri
- İthalatçı Birlikleri
- Ticaret ve Sanayi odaları

---

<sup>26</sup> Çelik, s.266

<sup>27</sup> Sinem Saçık, *Büyümenin Bir Kaynağı Olarak Ticari Dışa Açıklık*. Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi, (2009). 9, s: 273-294

<sup>28</sup> Halil Seyidoğlu, *Uluslararası İktisat Politika ve Uygulama*, Güzem Can Yayınları, İstanbul1999,s.121

- Ürüne ilişkin özellikli belgelerin alındığı diğer bakanlıklar<sup>29</sup>

## F. Uluslararası Ticarete İş Akışı



Kaynak : Mehmet Melemen, *Uygulamalı Dış Ticaret İşlemleri*, Türkmen, İstanbul 2003 s.15'teki bilgilerden yararlanarak düzenlenmiştir.

<sup>29</sup> Koban, Keser, s.15

## G. Uluslararası Ticaret Teorileri

### 1. Klasik Uluslararası Ticaret Teorileri

Klasik uluslararası ticaret teorilerinin temel varsayımları aşağıda sıralanmıştır.<sup>30</sup>

- Uluslararası ticarete yalnızca iki ülke vardır.
- Bu ülkeler yalnızca iki mal üretir.(homojen mal)
- Uluslararası ticarete takas ekonomisi geçerlidir, para kullanılmaz.
- Piyasada tam rekabet koşulları geçerlidir.
- Ekonomide devlet müdahalesi yoktur.
- Tek üretim girdisi emektir, yani emek-değer teorisi geçerlidir.
- İşgücü ülke içinde tam hareketli, ülkeler arasında tam hareketsizdir.
- Ekonomi tam istihdam durumundadır.
- Taşıma giderleri sıfır olarak kabul edilir.
- Üretim sabit maliyet koşullarında yapılır. Yani bir malın üretimi ne kadar artırılırsa artırılсын birim maliyeti değişmez.

#### a) Mutlak Üstünlük Teorisi

Klasik iktisadın fikir babası Adam Smith'in "*Ulusların Zenginliği*" eserine dayanan mutlak üstünlük teorisinde kişisel çıkarlarını maksimize etmeye çalışan bireylerin toplumsal çıkarını da maksimize ettikleri ve bu nedenle devletin ekonomiye müdahalesinin minimum düzeyde ( düzenleyici rol) olması gerektiğini savunur. Piyasanın dengelenmesi ise görünmez el aracılığıyla sağlanmaktadır.<sup>31</sup> Smith'in yukarıda bahsedilen temel varsayımlardan hareketle, mutlak üstünlük teorisinde ülkeler için serbest dış ticaretin ve uluslararası uzmanlaşmanın yararlarını göstermiştir.

"Mutlak Üstünlükler Teorisi" (Theory of Absolute Advantages)' ne göre her ülke mutlak üstünlüğe sahip olduğu, yani diğer ülkelere göre daha ucuza üretmiş oldukları malların üretiminde uzmanlaşıp bu ürünlerin ihracatını gerçekleştirmeli, buna karşılık diğer ülkelere göre daha pahalıya ürettikleri malları o ülkelere ithal

<sup>30</sup> Rıdvan Karluk, *Uluslararası Ekonomi*, Beta, İstanbul 1998, s.9-10

<sup>31</sup> Adam Smith, (1776). *The Wealth of Nations*. New York: The Modern Library.



etmelidir.<sup>32</sup> Bu şekilde ticaret yapan ülkeler üretimde sağlayacakları artışı paylaşarak söz konusu ticaretten yararlı çıkacaklardır. Örneğin aşağıda tabloda yer alan ülkeler ve ürettikleri malları birer birim üretilmesi için gerekli işgücü miktarları incelenecek olursa, mutlak üstünlük teorisinin savunduğu düşünceler doğrultusunda A ülkesinin masa, B ülkesinin sandalye üretimini daha ucuza mal ettikleri ve bu ürünlerde uzmanlaşmaya gitmeleri gerektiği görülecektir.

**Tablo 5 : Mutlak Üstünlük Teorisi**

**BİR BİRİM ÜRETİM İÇİN GEREKLİ İŞGÜCÜ**

ÜLKELER	MASA	SANDALYE
A ÜLKESİ	5	8
B ÜLKESİ	10	6

Kaynak: Zeynel Dinler, s.996'daki tablodan yararlanılarak düzenlenmiştir.

Smith'in Mutlak Üstünlükler Teorisinde, bir ülkenin iki maldan birinde daha düşük maliyetle üretim gerçekleştirmesi varsayımı altında teoriyi açıklamaya çalışırken, aynı ülkenin mutlak olarak birden fazla malı daha düşük maliyetle gerçekleştirmesi durumunda, nasıl davranmaları gerektiği konusunda açıklamada yetersiz kalmıştır.

**b) Mukayeseli Üstünlükler Teorisi**

Mutlak üstünlük teorisinin açıklamada yetersiz kaldığı konularda David Ricardo çalışmalarını yoğunlaştırarak, uluslararası ticaret teorisinin gerçek temelini atmıştır. Ricardo ticarete katılan ülkelerin belirli malların üretiminde mutlak üstünlüğe sahip olmasının şart olmadığını, bir ülkenin öteki ülkelere göre karşılaştırmalı olarak daha üstün olduğu malları üreterek bu malların üretiminde uzmanlaşmaya gitmesi gerektiğini savunmuştur.<sup>33</sup> Uluslararası ticaretin temelini maliyetlerin karşılaştırması

<sup>32</sup> Zeynel Dinler, s.995

<sup>33</sup> Nursen Deviren, **Yeni Dış Ticaret Teorileri ve Türkiye AB Ülkeleri Arasındaki Endüstri İçi Ticaretin Analizi**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2003 s.9

ve bu karşılaştırma sonucu oluşan maliyet avantajlarına bağlayan Ricardo, bu biçimde uzmanlaşmanın, uluslararası ticareti ve ekonomik büyümeyi olumlu etkileyeceğini öne sürmüştür.

**Tablo 6: Mukayeseli Üstünlük Teorisi**

**A ve B ülkelerinin bir günde aynı miktar emekle  
üretecekleri kumaş ve deri miktarı**

ÜLKELER	KUMAŞ	DERİ
A ÜLKESİ	500	300
B ÜLKESİ	100	150
TOPLAM	600	450

Kaynak: Zeynel Dinler, s.997'deki tablodan yararlanılarak düzenlenmiştir

Yukarıdaki tabloya göre A ülkesi iki üründe de mutlak üstünlüğe sahiptir. Ancak, A ülkesi B ülkesine karşı sahip olduğu üstünlük derecesi aynı değildir. A ülkesi B ülkesine göre kumaş üretiminde beş kat, deri üretiminde ise iki kat daha üstün olduğu görülmektedir. Dolayısıyla A ülkesi B ülkesinden hem kumaş hem deri üretiminde daha üstün olmasına rağmen bu üstünlüğün daha fazla olduğu kumaş üretiminde uzmanlaşmaya giderek B ülkesine ihraç etmeli, deri üretiminde üstünlük derecesi daha düşük olduğu için bu ürünü B ülkesinden ithal etmelidir.

### c) Faktör Donatımı Teorisi

Heckscher-Ohlin teorisi olarak da bilinen Faktör Donanımı Teorisi, bir ekonomide üretilen malın maliyet üstünlüğünün o ülkenin sahip olduğu faktör donanımına bağlı olduğunu öne sürmüştür.<sup>34</sup> Bu teoriye göre bir ülke daha çok hangi üretim faktörüne sahipse, o faktörü yoğun olarak kullanan mallarda diğer ülkelere göre mukayeseli üstünlük elde eder; başka bir anlatımla serbest ticaret ve uluslararası uzmanlaşma ülkelerin bol olarak sahip oldukları faktörlerin fiyatlarını yükseltip kit

<sup>34</sup> Esra Yüksel, Ercan Sarıdoğan, *Uluslararası Ticaret Teorileri ve Paul r.Krugman'ın Katkıları*, Ocak 2011, s:200

olarak kullanılan faktörlerin fiyatlarını düşürerek ülkeler arasında fiyatın dengelenmesini sağlar.<sup>35</sup> Faktör donatım Teorisi'nden üç farklı teori ortaya çıkmıştır.

<b>Uluslararası Faktör Fiyatları Eşitliği Teoremi</b>	Uluslararası ticaret ülkeler arasında faktör fiyatlarını eşitler. Bu sebeple bol olarak kullanılan faktör hangi malların üretiminde kullanılıyorsa, ülke o malları ihraç eder.
<b>Stolper- Samuelson Gelir Dağılımı Teoremi</b>	Serbest ticaret ülkenin bol olarak kullandığı malın milli gelir içinde alacağı payı yükseltirken kıt faktörün milli gelirden aldığı payı düşürmektedir
<b>Rybczinsky Teoremi</b>	Ülkenin üretim faktörü yapısındaki değişme ülkenin üretim yapısını değiştirir

Kaynak: Tablo, Çelik, Sandalcılar, Kalaycı, s.9-10' da ki bilgilerden yararlanılarak düzenlenmiştir.

## 2. Yeni Uluslararası Ticaret Teorileri

Yeni uluslararası ticaret teorileri, gelişmiş ve gelişmekte olan ekonomileri ve bu ekonomilerde üretilen farklı nitelikteki mallarla yapmış oldukları ticaretin sebeplerini araştırarak, uluslararası ticaretle ilgili teorilerde önemli ilerlemelerin kaydedilmesine yol açmıştır. Laontief Paradoksu nedeniyle Faktör Donatımı Teorisi'nin uluslararası ticareti açıklamada yetersiz olduğu kanısı iktisatçılarda farklı bakış açılarının oluşmasına sebep olmuştur. Bu sebeple 1960'dan sonra aşağıda kısaca özetlenen yeni uluslararası ticaret teorileri ortaya çıkmıştır.<sup>36</sup>

### a) Nitelikli İş Gücü Teorisi

Keasing ve Kenen'e göre sanayi ülkeleri arasında uluslararası ticaret ancak nitelikli iş gücü ile açıklanır. Belli bir mal türünde mesleki tecrübe ve bilgi birikimine sahip olan ülkeler üretimlerini daha çok bu faktörlere bağlı malların üretiminde kullanmalıdır. Söz konusu iktisatçılar nitelikli emek yoğun mallarla

<sup>35</sup> Çevik, Kurkut, s.394

<sup>36</sup> Yüksel, Saridoğan, s.199

sermaye yoğun malları genel olarak aynı görmüş bu malları birlikte ifade edebilmek için türetilmiş kaynaklar sözcüğünü kullanmışlardır.<sup>37</sup>

### ***b) Ölçek Ekonomileri Teorisi***

Bu teoriye göre geniş yurt içi piyasasına sahip olan ülkelerin artan verim koşullarına tabi malları ihraç etmeleri gerekmektedir. Daha çok sanayi malları ticaretini açıklamak için öne sürülen bu teori ölçek ekonomilerinin firmalara üstünlük sağlayıp sağlamamaları konusu üzerinde durmuşlardır. Üretim hacmi genişledikçe firma içinden gelen etkilerle firmanın bağlı olduğu endüstrinin genişlemesi ve firma dışından gelen etkilerle maliyetin düştüğünü savunmuşlardır.<sup>38</sup>

### ***c) Teknoloji Açığı Teorisi***

Bu teori bir yeniliği ilk kez bulan firmanın söz konusu malın monopolcüsü olduğunu savunmuş ve malın üretim sürecini ilk kez geliştiren ülkelerin bu malların ihracatçısı olacağı fikrini öne sürmüşlerdir. Teknoloji açığı teorisinde bulunan yenilikler diğer ülkeler tarafından taklit edilir, fakat bu taklit bazı sebeplerden dolayı zaman alır.<sup>39</sup>

### ***d) Ürün Dönemleri Teorisi***

Ürün dönemleri teorisi teknoloji açığı teorisinin biraz daha geliştirilmiş ve genelleştirilmiş halidir. Bu teoriye göre gelişmiş ülkeler tarafından bir mal ilk icat edildiğinde standart halde değildir, bu standartlaşma zamanla sağlanmakta ve devamında az gelişmiş ülkeler tarafından ihraç edilmektedir.<sup>40</sup> Bu teoriyi geliştiren Vernona göre her yeni ürün üç aşamadan geçmektedir. 1. aşama yeni ürün aşaması, 2. aşama ürünün olgunlaşma aşaması, 3. aşama standart ürün aşamasıdır.<sup>41</sup>

---

<sup>37</sup> Çevik , Kurkut, s.397

<sup>38</sup> Yüksel, Sarıdoğan , s.201

<sup>39</sup> <https://www.mevzuatdergisi.com/2004/09a/05.ht> (15.11.2018)

<sup>40</sup> Çevik, Kurkut, s.398

<sup>41</sup> Çelik, Kalaycı, Sandalcılar, s.14

### ***e) Tercihlerde Benzerlik Teorisi***

Tercihlerde benzerlik teorisine göre sanayi mallarını kişi başına geliri yüksek olan ülkeler yapar. Bunun nedeni bu ülkelerde halkın tercihlerinin birbirine benzer oluşudur. Başka bir ifadeyle tüketicinin zevk ve tercihlerini belirleyen temel faktör göreceli gelir düzeyidir. Bu teoriyi diğer teorilerden ayıran en önemli özellik uluslararası ticareti sadece talep faktörleriyle açıklamasıdır.<sup>42</sup>

### ***f) Monopolcü Rekabet Teorisi***

Uluslararası ticarete geline son aşamayı ifade eden monopolcü rekabet teorisi sanayide üretilen malların homojen mal değil, farklılaştırılmış mal olduğunu savunur. Bir malın yurt içinde bulunmaması durumunda tüketiciler bu malı yurt dışından ithal ederek kendi zevklerine uygun malları tüketebilme imkânına kavuşmaktadırlar.<sup>43</sup> Özellikle lüks otomobil ithalatı bu teoriyle açıklanabilir.<sup>44</sup>

## **H. Ekonomik Bütünleşme (Entegrasyon )**

Ekonomik entegrasyon ülkeler arasındaki ticareti sınırlayan engellerin tamamen veya kısmen kaldırılarak bu ülkeler arasında alışverişin büyümesine yönelik uygulamaya verilen addır. En basitinden en gelişmişine göre bütünleşme türleri Tablo 7’de gösterilmiştir.

**Tablo7: Ekonomik Bütünleşme Türleri**

<b>Tercihli Ticaret Anlaşması</b>	Anlaşmaya üye olan ülkeler tek yanlı ve karşılıklı olarak sadece belirli mallar üzerinde gümrük tarifelerinde indirimde bulunurlar.
<b>Serbest Ticaret Bölgesi</b>	Bu tür birleşmelerde birliğe üye olan ülkeler aralarında ticarete bulunan gümrük tarifelerini ve miktar kısıtlamalarını kaldırmakta, birlik dışındaki üyelere kendi özel tarifelerini uygulamaktadırlar. <sup>45</sup>

<sup>42</sup> Seyidoğlu, s. 86

<sup>43</sup> Çevik , Kurkut, s.399

<sup>44</sup> Çelik Kenan, s.266

<sup>45</sup> Sevil Acar, Derya Gültekin Karakaş, Mart 2017, s:21-35 Marmara İktisat Dergisi

**Tablo7: Ekonomik Bütünleşme Türleri (devamı)**

<b>Gümrük Birliği</b>	Serbest ticaret bölgelerinden daha ileri birleşme türü olan gümrük birliğinde üye ülkeler kendi aralarında kota ve tarifeleri kaldırmakta birlik dışındaki ülkelere ortak tarifeler uygulamaktadır. <sup>46</sup>
<b>Ortak Pazar</b>	Birliğe üye ülkeler gümrük birliğinde olduğu gibi aralarındaki ticareti serbestleştirip dışa karşı ortak tarife uygularken emek ve sermaye dolaşımını bölge içinde serbest kılmaktadırlar. <sup>47</sup> Avrupa Ortak Pazarı bu birliğe örnek verilebilir.
<b>İktisadi Birlik</b>	İktisadi birlikler ortak pazarın bütün özelliklerini taşıması yanında ekonomik mali ve sosyal politikaların aynılaştırılması da söz konusudur. Böyle bir oluşumun söz konusu olabilmesi için tek bir para ve bankacılık sistemi ile ortak standartlarla oluşturulmuş ekonomi politikaları olması gerekir. İktisadi birliğe verilecek en iyi örnek Avrupa Birliği'dir

## **I. Türkiye'nin Üye Olduğu Uluslararası Ekonomik Örgütler**

### **1. OECD**

Türkçe karşılığı Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü olan OECD İkinci Dünya savaşı sonrasında Amerika'nın yıkıntılar içerisinde yer alan Avrupa'yı yeniden yapılandırılması amacıyla yapılan Marshall Planı çerçevesinde 1948 yılında oluşturulan Avrupa Ekonomik İşbirliği Örgütünün mirasçısı olarak 1961 yılında kurulmuştur.<sup>48</sup> Büyük bir çoğunluğu Avrupa Birliği üyesi olan birlik genellikle sanayileşmiş ülkelerden oluşmaktadır. Örgütün kuruluş amaçları arasında finansal istikrarın eş anlı olarak üye ülkelerde sağlanması, işsizliğin ortadan kaldırılması halkın yaşam standartlarının iyileştirilmesi ve dünya ticaretinin geliştirilmesi gibi başlıklar yer almaktadır. 2016 yılında Letonya'nın 2018 yılında Litvanya'nın

<sup>46</sup> [https://www.ab.gov.tr/gumruk-birligi\\_46234.html](https://www.ab.gov.tr/gumruk-birligi_46234.html) (18.11.2018)

<sup>47</sup> Çevik H, Kurkut K s.413

<sup>48</sup> Uğur Özgöker, *Uluslararası Siyasi, Askeri ve Ekonomik Örgütler*, İstanbul: Der Yayınları, 2006 s:156

katılımıyla üye sayısı 36 olan birlik Kolombiya ve Kosta Rika'nın başvurusuyla ilgili müzakerelerini devam ettirmektedir.<sup>49</sup>

**Tablo 8: OECD Üye Ülkeler**

KURUCU ÜYELER		SONRADAN ÜYE OLANLAR	
Türkiye	Kanada	Avusturalya(1971)	Şili(2010)
Avusturya	Yunanistan	Çek. Cum.(1995)	Estonya(2010)
Fransa	İzlanda	Finlandiya(1969)	Slovenya(2010)
Belçika	İrlanda	Macaristan(1996)	İsrail(2010)
Almanya	İtalya	Japonya(1964)	Letonya(2016)
Danimarka	Lüksemburg	Meksika(1994)	Litvanya(2018)
Hollanda	Norveç	Y.Zelenda(1973)	
Portekiz	İspanya	Polonya(1996)	
İsveç	İsviçre	Slovakya(2000)	
Birleşik Krallık	A.B.D	Güney Kore(1996)	

Kaynak: <http://www.oecd.org/about/membersandpartners/#d.en.194378>

## 2. Uluslararası Ticaret ve Gümrük Tarifeleri Anlaşması (GATT)

Uluslararası ticarete serbestleşmeyi sağlamak ve ülkeler arasındaki ticari ilişkileri artırmak amacıyla kurulan örgütlerden biri olan GATT üye ülkeler arasında uluslararası ticarete engel olan gümrük tarifelerinde esnekliğe gitmek, kota kısıtlamalarının ortadan kaldırılmasıyla uluslararası mal ve hizmet akışının sürekli hale getirilmesi hedefi ile 1947 yılında 23 ülkenin katılımı ile kurulmuştur. Kuruluşundan sonraki yıllarda bünyesine yeni ülkeleri katmasıyla GATT dünyada çok önemli bir uluslararası organizasyon hüviyetini kazanmıştır.

<sup>49</sup> <http://www.oecd.org/about/membersandpartners/#d.en.194378> (18.11.2018)

Uluslararası ticaret ve gümrük tarifeleri topluluğunun kuruluş amacını genel ve özel olarak iki başlıkta incelenebilir. Genel amaçlar kısmında efektif talepte ve gerçek gelirden düzenli bir büyüme sağlanarak kaynak kullanımında etkinliği gerçekleştirmenin yanında üye ülkelerin refah seviyesini artırmak ve dış ticaretin geliştirilmesi gibi hedefler yer almaktadır. Özel amaçlar kısmında ise; belirlenmiş olan genel amaçlara ulaşabilmek için dış ticarete konulan engellerin ve sınırlamaların minimize edilmesi vardır.<sup>50</sup>

### 3. Dünya Ticaret Örgütü

15 Nisan 1994'te Fas'ta kurulan Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) 1 Ocak 1995 'te resmen faaliyete geçmiştir. DTÖ yaptığı çalışmalarla uluslararası ticarete söz sahibi olduğunu ispatlamış, birliğe üye olan ülkeler arasında yaşanan ihtilafların çözümündeki kararlılığı birliğe olan güveni artırmıştır. 26 Haziran 2014 tarihi itibarıyla bünyesinde 160 tane asil üye ve 24 tane gözlemci ülke barındıran örgütün amaçları aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır<sup>51</sup>.

- Örgütü meydana getiren çok taraflı ve uluslararası ticaret anlaşmalarının denetlenmesini ve uygulanabilirliğini sağlamak,
- Üye ülkeler arasında yaşanan ihtilafları çözüme kavuşturmak,
- Ekonomik müzakerelerin yürütüldüğü bir platform oluşturmak,
- Birliğe üye ülkelerin yurt içinde uyguladıkları ekonomi politikalarını izlemek,
- Uygulanacak küresel ekonomik politikalarda diğer uluslararası kuruluşlarla görüş alışverişinde bulunmak,
- Gelişmekte olan ekonomilerin küresel ticarete uyum sağlamalarını sağlamak.

### 4. Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü

İkinci Dünya Savaşı'ndan hemen sonra Orta Avrupa devletleri üzerinde güç savaşının ortaya çıkmasıyla başlayıp 1990'lı yıllarda SSCB'nin yıkılıp yerine Rusya Federasyonu'nun kurulması ile sona eren soğuk savaş dönemi, Bağımsız Devlet

<sup>50</sup> Semih Tahirler, *Uluslararası ticarete Türkiye Rusya İlişkileri ve taşımacılık*, İstanbul, 2016, sayfa:14

<sup>51</sup> [http://www.mfa.gov.tr/dunya-ticaret-orgutu-\\_\\_dto\\_.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/dunya-ticaret-orgutu-__dto_.tr.mfa) (T.C Dış İşleri Bakanlığı) (21.11.2018)



Topluluğu olarak da bilinen ülkelerin bağımsızlıklarını ilan etmesiyle sonuçlanmıştır. Yeni devletlerin oluşumuyla bu bölgede sosyal, siyasal ve ekonomik alanda köklü değişikliklerin yaşanmasına ve yeni oluşumların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Türkiye için oldukça önemli bir fırsat haline gelen bu durumun ilk meyvesini de Karadeniz'e komşu olan bölgelerde siyasal, sosyal, kültürel ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi amacıyla kurulan Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) vasıtasıyla olmuştur. Serbest ticaretin bu ülkeler arasında tesis edilmesi için ilk toplantı, Türkiye'nin yoğun çabaları sonucu 19-21 Aralık 1990'da Ankara'da yapılmıştır. Daha sonra bu toplantılar sırasıyla Bükreş ve Sofya'da yapılmış ve son olarak 11-12 Temmuz 1991'de Moskova'da Karadeniz Ekonomik İşbirliğine esas teşkil edecek metin üzerinde anlaşmaya varılmıştır.

Örgütün kuruluş amacı birliğe üye ülkeler arasında serbest ticareti teşvik etmek bölgede huzur ve refahın tesis edilmesini sağlamak ekonomik siyasal ve sosyal anlamda entegrasyonu sağlamaktır.<sup>52</sup>

2019 yılı itibariye 11 üye ve 350 milyonu aşan nüfusa sahip olan örgütün dönem başkanlığını Bulgaristan Devleti yürütmektedir.<sup>53</sup>

**Tablo 9: KEİ Üye Ülkeler**

ÜYE ÜLKELER		GÖZLEMCİ ÜLKELER	
Arnavutluk	Gürcistan	Türkiye	Almanya
Azerbaycan	Moldova	Ukrayna	ABD
Bulgaristan	Romanya	Yunanistan	Fransa
Ermenistan	Rusya		

<sup>52</sup> Tahirler, sayfa.19

<sup>53</sup> [https://www.tarimorman.gov.tr/ABDGM/Menu/90/Karadeniz-Ekonomik-Isbirligi-Orgutu-kei\\_](https://www.tarimorman.gov.tr/ABDGM/Menu/90/Karadeniz-Ekonomik-Isbirligi-Orgutu-kei_) (25.11.2018)

## 5. G- 20 (Ekonomisi Gelişmiş ve Gelişmekte Olan 20 Ülke)

G20, üye ülkeler arasında ekonomik, mali ve politika anlamında işbirliğini sağlamak amacıyla kurulan uluslararası bir forumdur. Bu örgüt küresel bazda önemli sorunları ele alarak bunları çözmeye yönelik politikalar üretmeye çalışmaktadır.

G20, ilk kez merkez bankası başkanları ve maliye bakanlarının katıldığı bir organizasyon olarak toplantılarına başlamıştır. 1999’ da yapılan G7 toplantısında üye ülkelerin temsilcilerinin daha kapsamlı bir örgüt ihtiyacının olduğu konusunda fikir birliğine varmaları sonucu kurulan birlik 2008 yılında, yaşanan ekonomik kriz sonucunda ülkelerin daha üst düzey yöneticilerinin katıldığı toplantılara dönüşmüştür. Alınan bu karardan sonra G20 zirveleri, Devlet başkanlarının katıldığı bir organizasyon haline gelerek toplantıların kapsamı genişletilmiştir.<sup>54</sup>

G20 gündemi yıllık olup, daimi üyeler ile misafir üyeler arasındaki tartışmalar ile zenginleştirilmiş 50'den fazla toplantı içermektedir. Ele alınan konularda nihai bir deklarasyonun imzalanmasıyla Liderler Zirvesi sona ermektedir.<sup>55</sup>

Uluslararası ticaretin % 75’ini ve dünya nüfusunun üçte ikisini oluşturan örgütün 2018 yılı itibariyle dönem başkanlığını Arjantin yürütmektedir. İspanya birliğe üye olmamasına rağmen daimi konuk olarak toplantılara katılmaktadır.<sup>56</sup>

**Tablo 10: G-20 Üye Ülkeler**

Türkiye	Almanya	İngiltere	Fransa	Rusya
ABD	S.Arabistan	İtalya	Kanada	Meksika
Arjantin	Brezilya	Hindistan	Çin	Endonezya
Güney Kore	G.Afrika	Avustralya	Japonya	Avr.Birliği

<sup>54</sup> <https://www.g20.org/en/> (26.11.2018)

<sup>55</sup> <https://www.g20.org/en/> (26.11.2018)

<sup>56</sup> <https://www.g20.org/en/> (26.11.2018)

## **İ. Uluslararası Ticarete Teslim Şekilleri INCOTERMS ve INCOTERMS 2010**

Uluslararası ticaret bünyesinde birçok riski barındırmaktadır. Geçmiş yüz yılda uluslararası ticarete yazılı kuralların olmaması ticaretin önceden beri var olan yazılı olmayan usullere göre yapılmasına neden olmuştur. Bu durum ülkelerin dil, mevzuat ve kültür özelliklerinin farklı olması sonucunda ticarete karışıklıklara yol açmıştır.<sup>57</sup>

Yukarıda bahsedilen uluslararası ticaretteki risklerden en önemlisi taşıma riskidir. Bu sebeple ülkeler arasında taşıma ve teslim konusundaki farklı uygulamaları bir standart haline getirecek uluslararası bir kuruma ihtiyaç hasıl olmuştur. Bu ihtiyaca binaen 1919 yılında Milletlerarası Ticaret Odasının (International Chamber of Commerce ) temelleri atılmıştır. Söz konusu kuruluş 1936 yılında International Commercial Terms (INCOTERMS) genel adıyla bahsedilen terimleri dünyada yayarak bu terimleri uluslararası ticarete vazgeçilmez hale gelmesini sağlamıştır.

Uluslararası ticarete yoğun olarak kullanılan bu terimler zamanla birçok değişikliğe uğramış olup en son 2010 yılında revize edilmiştir. INCOTERMS terimleri;

- Uluslararası ticaretteki yer alan süreçlerde tarafların sorumluluklarını belirlemeyi,
- Ülkeler arası ticaretteki farklılıkların azaltılması,
- Uluslararası ticaretin güven içinde yapılmasının sağlanması ve farklı uygulamalardan kaynaklanan kayıpların önüne geçilmesi,
- Zamanda ve maliyette tasarruf sağlanması amaçlanmaktadır.<sup>58</sup> Ayrıca INCOTERMS riskin transferi, sorumlulukların transferi ve maliyetlerin paylaşımı hususunda tarafların sınırlarını ve yükümlülüklerini belirlemektedir.

<sup>57</sup> Atıla Bağrıaçık, *Uygulamalı Dış Ticaret İşlemleri*, Bilim Teknik Yayın Evi, İstanbul 2004,s:69

<sup>58</sup> Koban, Keser s:27

**Tablo11: INCOTERMS İşlevleri**

<b>1:Mal satışı tamamlamak</b>
<b>2:Satılan malın teslimatında tarafların sorumluklarını aşağıdaki gibi belirlemek</b>
a. Teslimat ne zaman tamamlanacaktır.
b. Taraflar taşıma ile ilgili standartları yerine getirme konusunda nasıl emin olacaktır.
c. Taraflar lisans ve formalitelere nasıl uymalıdır.
d. Taşıma şekli ve şartları nelerdir?
e. Teslimat şartları nelerdir? Teslimatta hangi belgeler kullanılmalıdır.
f. Kayıp riski nasıl paylaşılmalıdır.
g. Taşıma masrafları hangi taraftan karşılanacaktır.
<b>3:Temel teslimat ve taşıma şartlarını kısa bir zamanda gerçekleştirmek</b>

Kaynak. Koban, Keser sayfa 28 Tablo3 İNCOTERMS ve işlevleri

#### INCOTERMS Kullanılmayacağı Yerler

- Hizmet sözleşmeleri,
- Teslimat dışındaki sözleşmeler,
- Malların taşınmasında ve teslimatındaki ayrıntılar,
- Malların mülkiyet hakkının dağıtımı,
- Şahsın kişisel kayıp ve riski,
- Sözleşmenin ihlaline karşı başvuru yolları.<sup>59</sup>

<sup>59</sup> Koban, Keser s.28

## 1. INCOTERMS 2010 Teslim Şekilleri

27 Eylül 2010'da revize edilip 1 Ocak 2011'de uygulanmaya başlayan INCOTERMS 2010'a göre tüm taşıma modlarını kapsayan yedi madde ve sadece deniz yolunu kapsayan dört madde ile taşımacılık kurallarını belirlenmiştir.<sup>60</sup>

**Tablo12: INCOTERMS Kapsamında Tarafların Sorumlulukları**

INCOTERMS	EXP	FAS	FCA	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Taşıma aracına yükleme	İthalatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı
İhracat gümrük ödemesi	İthalatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı
İhracat limanına taşıma	İthalatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı
Çıkış limanında boşaltma	İthalatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı
İthalat limanına boşaltma	İthalatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı
Variş limanı hizmet bedeli	İthalatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı
Variş limanı araca yükleme	İthalatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı
Nihai noktaya taşıma	İthalatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı
Sigorta	İthalatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı
Gümrük vergileri	İthalatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı	İhracatçı

İthalatçı

İhracatçı

Kaynak: <https://havayolukargotasimaciligi.com/2017/01/24/ihracatta-teslim-sekilleri/> sitesinden yararlanarak düzenlenmiştir. (05.12.2018)

<sup>60</sup>Mutlu Yılmaz, *Dış Ticarete Teslim Şekilleri (Incoterms)*, Ankara2015, İskitler , s.38

## **a) Tüm Taşıma Modlarını Kapsayan Kurallar**

### **(1) Exworks (EXW/ İşyerinde Teslim)**

Exworks teslim kuralı tercih edilen taşıma türüne bakılmaksızın birden fazla taşıma türü belirlense dahi bütün taşıma kurallarında kullanılmaktadır. İşyerinde teslim olarak da adlandırılan bu teslim türünde malı satanların bu mal veya ürünü ürettiği fabrikada, sakladığı depoda veya sunmuş olduğu mağaza ve işyerinde teslim edilmesini ve böylelikle sorumluluklarını alıcıya devretmesini ifade etmektedir. EXW teslimde ihracatçının sorumlulukları ve yükümlü olduğu konular çok azken, ithalatçının sorumlulukları çok fazladır.

EXW teslim şeklinde dikkat edilmesi gereken bazı hususlar söz konusudur. Bunlardan birincisi ihracatçı malları yüklemek için uygun şartları sağlasa dahi böyle bir sorumluluğunun bulunmamasıdır. Risk ve masraflar tamamen ithalatçıya aittir. İkinci husus ise malı satın alan ithalatçının ihracatçıdan malın teslimine ait sorumlulukların yanında ilave bir yardım talep edememesidir.

İhracatçı yapılan anlaşma çerçevesinde uluslararası ticarete konu olan malın hazır hale gelmesini sağlayarak ithalatçı tarafından talep edilmesi halinde masrafları ithalatçının ödemesi kaydıyla alınması gereken lisans ve izin işlemlerini alarak herhangi bir taşıma aracına yüklemeyen belirlenen yerde mal veya ürünü alıcının sorumluluğuna bırakabilir.<sup>61</sup>

### **(2) Free carrier (FCA /Taşıyıcıya Masrafsız Teslim)**

Bu teslim şekli de taşıma türü ne olursa olsun birden fazla taşıma türünün kullanıldığı durumlarda tercih edilebilir. Taşıyıcıya masrafsız teslim kuralı olarak da adlandırılan bu teslim şeklinde ihracatçının işyerinde veya belirlenmiş olan başka bir yerde mal ve ürünleri ithalatçı tarafından tayin edilen taşıyıcıya veya yetkilendirmiş olduğu diğer kişilere teslim edilmesiyle sorumluluğunu alıcıya devreder. Mal veya ürünün teslim yeri açıkça belirtilmelidir. FCA teslim şeklinde bazı özellikler söz konusudur. Bunlar;

<sup>61</sup> Mutlu Yılmaz, Ahmet Özken ve Necmettin Şahin, „*Incoterms 2000 ve 2010'un Mukayeseli Analizi ve Türkiye Uygulamasındaki Eksiklikler*”, Journal of Yaşar University, 2011 s. 3822-3823

- İhracatçı gümrükleme işlemlerini tamamlayarak belirlenen yerde ve tarihte ithalatçı tarafından tayin edilen taşıyıcının gözetimine devrettiği anda teslim işini tamamlamış olur. Taşıma giderleri ve diğer tüm giderler ithalatçıya aittir.
- İhracatçı malın teslimi öncesindeki kalite kontrolü, ölçüm, tartım gibi kontrol işlemleriyle ilgili masrafları ve yükleme öncesi muayene masraflarını ödemek zorundadır
- İhracatçının malların ithalatı ile ilgili ödenmesi gereken vergi, harç ve gümrükle ilgili formalitelere dair bir sorumluluğu bulunmamaktadır.<sup>62</sup>

### **(3) Carriage Paid To (CPT/Taşıma Bedeli Ödenmiş Teslim )**

Bu teslim şekli de yukarıda bahsedilen iki teslim türünde olduğu gibi taşıma türü ne olursa olsun birden çok taşıma türünde kullanılabilir. Taşıma bedeli ödenmiş teslim ihracatçının malları veya ürünleri kendisinin tayin ettiği bir taşıyıcıya belirlenen yerde teslim ederek taşıma için düzenlenen sözleşmeleri düzenleyip ve bütün taşıma masraflarını ödediği teslim türüdür. CPT kuralında mallar yerine ulaştığında değil, taşıyıcıya teslim edildiğinde teslim yükümlülüğü yerine getirilmiş olur. Burada dikkat edilmesi gereken iki nokta, hasarın geçişi ve masrafların devrinin farklı yerlerde gerçekleşmesidir. Bu nedenle belirtilen hususlar sözleşmede açıkça belirtilmelidir.

Malların tesliminde birden fazla taşıyıcı söz konusuysa, ihracatçı tarafından malların ilk taşıyıcıya teslim edilmesinden sonra ortaya çıkan masraflar ithalatçıya geçer. Satıcı malların ihracatı için gümrükleme işlemlerini tamamlamakla; alıcı ise ithalatla ilgili gümrük formalitelerini ve mali sorumlulukları yerine getirmekle sorumludur.<sup>63</sup>

<sup>62</sup> Abdurrahman Özalp, “ICC INCOTERMS® 2010”, Legal Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi 2012, s.4

<sup>63</sup> [https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/\(07.12.2018\)](https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/(07.12.2018))

#### ***(4)Carriage And Insurance To (CIP/Taşıma Bedeli ve Sigortası Ödenmiş Teslim)***

Bu teslim türünde ihracatçı kendi belirlemiş olduğu bir taşıyıcıya devretmek üzere malları sözleşmede belirtilen yere getirir. Taşıma işiyle ilgili sözleşmeyi düzenleyerek taşıma bedelini öder. Ayrıca ihracatçı malın taşınması sırasında oluşabilecek zarar ve hasar riskine karşılık bir sigorta sözleşmesi yapmakla yükümlüdür.<sup>64</sup>

Bu teslim kuralında hasarın geçişi ve masrafların devri farklı yerlerde gerçekleşmektedir. Bu sebepten dolayı taşıma sözleşmesi düzenlendiğinde, varış yerinin açık bir şekilde belirlenmesi gerekir. Ayrıca satıcı ihracatın gerçekleşmesi için gerekli gümrükleme işlerini yapmak zorundadır.<sup>65</sup>

#### ***(5)Delivered At Terminal(DAT/Terminalde Teslim-Yeni Gelen Kural)***

Terminalde teslim kuralında ihracatçı belirlenen varış yerinde veya limanda belirlenen terminalde gelen taşıma aracına boşalttıktan sonra ithalatçıya tasarruf yetkisini devretmektedir. Burada kullanılan terminal ifadesi rıhtım, depo, konteyner, demiryolu veya hava kargo istasyonu gibi açık ya da kapalı yerleri kapsamaktadır. Bu kuralda satıcı malların belirtilen yere getirilmesi ve taşıma aracından boşaltılmasına ilişkin tüm masrafları üstlenmelidir. DAT teslim kuralında dikkat edilmesi gereken önemli nokta teslimatın yapılacağı terminalin sözleşmede açık bir şekilde gösterilmesidir.<sup>66</sup>

#### ***(6)Delivered At Place (DAP /Belirlenen Yerde Teslim –Yeni Gelen Kural)***

Birden çok taşıma modunun kullanıldığı taşımalarda tercih edilebilen bu kuralda malın alıcı ve satıcı tarafından belirlenen boşaltma yerinde hazır durumda bulunan nakliye aracının üzerinde alıcının sorumluluğuna bırakılmasıdır. DAP teslim şeklinde satıcı malları belirlenen varış yerinde gelen taşıma aracına boşaltmadan alıcının tasarrufuna bırakması söz konusu iken, yine bu noktaya kadar gerçekleşen

---

<sup>64</sup> Oğuz Caner, *Incoterms® 2010(ICC Rules fortheUse of Domesticand International TradeTerms*, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 2012, s. 255-257.

<sup>65</sup> Kaya, Ferudun, s.79

<sup>66</sup> Koban Keser, s:44



tüm masrafları ödemek zorundadır. Ayrıca malların ihracatı için gümrükleme işlemlerini yapmak zorunda olan ihracatçının malın ithalatı ile ilgili herhangi bir sorumluluğu bulunmamaktadır.<sup>67</sup>

**(7) *Delivered Duty Paid (DDP/ Gümrük Vergisi Ödenmiş Teslim)***

DDP teslim kuralında satıcının malları ithalat için gümrüklenmiş olarak ve belirlenen varma yerinde, eğer varsa kararlaştırılmış noktada gelen taşıma aracında boşaltmaya hazır şekilde alıcının tasarrufuna bırakılarak teslim edilmesini ifade etmektedir. Satıcı bu teslim şeklinde malların teslimi için gerekli kontrol işlemleri ile ilgili masraflar veya ihraç ya da ithal ülkesinin zorunlu kıldığı yükleme öncesi muayene masraflarını ödemek durumundadır. DDP kuralı ihracatçı açısından azami yükümlülüğü göstermektedir. Yine bu teslim kuralında ithalatçı yükleme öncesi muayene masraflarını ödeme gibi bir zorunluluğu bulunmamaktadır.<sup>68</sup>

**b)Denizyolu ve İç su yolu Taşımlarına Özgü Kurallar**

**(1) *Free Alongside Ship (FAS/Gemi Doğrultusunda Masrafsız Teslim)***

Bu terim sadece deniz veya iç su taşımacılığında kullanılmaktadır. Gemi doğrultusunda masrafsız teslim olarak da adlandırılan bu teslim türünde satıcının malları belirlenen yükleme limanında alıcı tarafından seçilen gemi doğrultusunda, yanında (bir rıhtım ve mavnada) bırakarak teslim etmesidir. Mallara ilişkin hasar ve masraflar malların rıhtım ve mavnada bırakılmasının ardından alıcıya geçmektedir. Satıcının sadece ihracatla ilgili gümrükleme işlemlerinden dolayı sorumluluğu bulunmaktadır.<sup>69</sup>

**(2) *Free On Board (FOB/Gemide Masrafsız Teslim)***

Deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılan bu teslim şeklinde satıcının malları ya gemide teslim etmesi ya da zaten gönderilmek üzere bu şekilde teslim edilmiş malları tedarik etmeleri gerekmektedir. Mallara ilişkin hasar ve masraflar

---

<sup>67</sup> Zeliha Güney Taşcı, *Incoterms@2010 ile 2000 Broşürleri Arasındaki Farkların İncelenmesi*, İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul 2017 s.64

<sup>68</sup> Koban Keser, s:46

<sup>69</sup> Caner, s.251-252

gemiye yerleştirildiğinde alıcıya geçmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta malların geminin küpeştesini (güvertenin üstünde kalan kısım) geçtikten sonra malla ilgili tasarrufun alıcıya devredilmesidir.<sup>70</sup>

### ***(3) Cost And Freight (CFR/Masraflar ve Navlun Ödenmiş Teslim)***

CFR teslim türünde ihracatçı tüm hasar ve masrafları üstlenerek malları teslim edilecek limana kadar getirmektedir. Gümrük işlemlerini yaparak navlun bedelini ödemekte ve yüklemeyi gerçekleştirmektedir. Bu andan itibaren navlun dışındaki malla ilgili tüm masraflar alıcıya geçmektedir. Bu kuralda kritik nokta hasarın geçişi ve masrafların devri başka yerlerde gerçekleşmesidir. CFR kuralı uygulandığında tıpkı CIP, CPT veya CIF kurallarında olduğu gibi satıcı malları verme yerine ulaştığında değil, taşıyıcıya teslim edildiğinde yükümlülüğünü yerine getirmiş olur.<sup>71</sup>

### ***(4) Cost, Insurance And Freight (CIF/ Masraflar, Sigorta ve Navlun Ödenmiş Teslim)***

Bu teslim türünde ihracatçı malları gemide teslim eder. Yine ihracatçı taşıma sözleşmesi yapma masraflar ile sigorta ve navlunu ödemekle yükümlüdür. Burada ihracatçının yapacağı sigorta deniz nakliyatı ile ilgili en dar kapsamlı sigortadır. Daha geniş kapsamlı sigortayı ithalatçı kendi isteğiyle yaptırabilir. Mallar gemiye yüklendikten sonra navlun ve sigorta primi dışındaki tüm masraf ve riskler ithalatçıya devredilmektedir.<sup>72</sup>

---

<sup>70</sup> Yılmaz, Özken ve Şahin, s. 3818

<sup>71</sup> <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/> s.102

<sup>72</sup> Cemal Şanlı, ve Nuray Ekşi, *Uluslararası Ticaret Hukuku*, Beta Yayınevi, İstanbul 2005, s.121

## II. BÖLÜM : ULUSLARASI TAŞIMACILIK

### A. Taşımacılık Faaliyeti

Taşıma; çıkarılmış hammadde, üretim sürecine girmiş yarı mamul mal ve üretimi tamamlanmış mamullerin bir noktadan başka bir noktaya hareket ettirmek suretiyle tüketim noktasına yakınlaştırılmasına verilen addır.<sup>73</sup> Taşıma faaliyetleri kapsamında malların üreticiden alınarak işletmenin stoklarına girmesi, stoktaki bu malların üretime sevk edilmesi, üretim aşaması tamamlanan malların satışının gerçekleştirileceği noktalara taşınması ve son olarak bu malları satın alan tüketicilere teslimatı yer alır.

Taşımacılık üretici ile tüketici arasında önemli bir köprü vazifesi görüp sosyal, ekonomik ve kültürel etkinliklerin gerçekleştirilmesinde önemli bir role sahip olmaktadır. Taşımacılık açısından başarılı olan ülkeler uluslararası ticarete ön plana çıkmış olup milli gelirlerini ve büyümelerini artırmakta ve gelişmiş ülke olma yolunda ilerlemektedirler.<sup>74</sup> Bu yönüyle taşımacılık insanlığın gelişmesinde ve insanlığı modern dünyaya taşımada önemli bir araç olarak göze çarpmaktadır. Sanayileşmenin hızlanması, nüfus artışı ve yerleşim merkezlerinin yaygınlaşması taşımacılıkta konfor, hız ve güvenilirlik yönünde sürekli gelişmelerin yaşanmasına sebep olmaktadır. Çünkü günümüzde artık malların sağlam ve kısa zamanda sınırlar ötesinde teslimatının yapılması en az malın fiyatı kadar önemli bir olgu haline gelmiştir. Büyük şirketler pazarlama faaliyetlerini yürütürken, kendi taşımacılık potansiyellerini gözden geçirirler ve yine yatırım kararlarını alırken, taşımada kullandıkları araçların veya bu bölgenin önemli tüketim merkezlerine ulaşımının kolay olup olmadıklarını inceleyerek karar verirler.

---

<sup>73</sup> F. Serkan Özdemir, *Lojistik Maliyet Yönetiminde Optimizasyonla Sağlanan Etkinlik Artışının İşletmelerin Finansal Yapısı Üzerindeki Etkisinin Taşıma Maliyetleri Yönünden İncelenmesi*, İktisadi Araştırmalar Vakfı, İstanbul 2007, s.40

<sup>74</sup> Cem Saatçioğlu, *Ulaştırma Ekonomisi Sistemler, Politikalar, Uygulamalar*, Sümer Kitapevi, İstanbul 2016, s. 2

## B. Taşımacılığın Tarihsel Gelişimi

İnsanlığın geçmişi incelendiğinde avcılık ve toplayıcılığın yapıldığı ilk dönemlerde sadece korunma ihtiyacını gidermek ve hayatta kalabilmek için yer değiştiren insan, zaman içinde teknolojinin gelişmesiyle malları, haberleri ve enerji gibi unsurları bir yerden bir yere taşımaya başlamıştır.

İnsanların ilk kullandıkları yollar hayvan izleridir. İlk zamanlarda avcılık ve toplayıcılıkla uğraşan insanlar hayvanların izledikleri yollarda yine hayvanları kullanarak taşımacılık faaliyetlerini gerçekleştirmişlerdir. Modern anlamda kullanılan yolların ilk ortaya çıkışı ise ancak tekerlekli araçların icadıyla mümkün olmuştur. Bu konuda en meşhur yol Roma yollarıdır. Günümüzde kullanılan yollarla ilk çalışma ise 19. yüzyılda İngiliz mühendis Mc Adam tarafından geliştirilen stabilize yolların inşası ile başlamıştır.<sup>75</sup> Karayolu taşımacılığı kitle ve uzun mesafe taşımacılığına elverişli olmamasına rağmen her türlü araziye uyum sağlayabilmesi, aktarmasız taşıma ve kapıdan kapıya teslimat yapılması açısından kullananlara avantaj sağlamaktadır.

Madeni bir yol üzerinde mekanik olarak çekilen arabalar içinde insanların ve malların taşınmasını sağlayan demir yolu taşımacılığı sistemi 15. yüzyılda maden ocaklarında ağır yük taşıyabilmek için ağaçtan yapılan raylar üzerinde önceleri insan kuvvetiyle, daha sonraları ise atların çekmesiyle kullanılan bir taşımacılık sistemi olarak işlemekteydi. Demir yolu çağı olarak anılan 19. yüzyılda ilk buharlı lokomotifin 1829' da kullanılması demir yolu taşımacılık sisteminin dönüm noktası olmuştur.<sup>76</sup> Uzun mesafeli ve büyük hacimli taşımalarda demir yolu taşıma sistemi en uygun sistemlerden biridir. Demir yolu ulaştırma sistemleri güvenli ve konforlu olmasının yanı sıra büyük üretim ve tüketim merkezleri arasında yük ve yolcu taşımacılığında son derece etkin taşıma sistemidir.

---

<sup>75</sup> Saatçioğlu, s.27

<sup>76</sup> Gürhan Öztürk, *Uluslararası Taşımacılıkta Verimliliğin Sağlanmasına İlişkin Alternatif Yöntemler*, Dokuz Eylül Üniversitesi S.B.E, İzmir 2016, s.6

Deniz yolu taşımacılığının başlangıcı çok eski çağlara dayanmaktadır. Ulaştırma ekonomisiyle uğraşanlar denizciliğin gelişme tarihini daha çok teknolojik gelişmeye bağlı olarak açıklamaktadırlar. İlk kargo yaklaşık 5000 yıl önce taşındığından bu tarafa deniz yolu küreselleşmede hep ön planda olmuştur. Deniz yolu ulaşım sistemlerinin gelişim evresi üç aşamada incelenebilir.<sup>77</sup> 15. yüzyıla kadar olan evre çok uzun zamanı kapsamakta ve ilk iktisatçılar bu devreyi sahillere bağlı denizcilik devresi olarak adlandırmaktadırlar. Bu devirde gemiyle bir günde 170 km yol kat ediliyordu.

15. yüzyıl ile 19. yüzyıl arası, cihan ulaşımı veya açık denizler yoluyla ulaşım olarak tanımlanmıştır. Bu devirde pusula ve dürbün icat edilmiş astronomi gelişmiştir. Bu devrede günde ortalama kat edilen yol 250 km'yi bulmuştur. 19. yüzyıl ise modern denizciliğin temellerinin ortaya çıktığı dönemdir. Bu dönemde buharın gemilere uygulanması gemiciliğin gelişmesine katkıda bulunmuş, 1819 yılında ilk buharlı gemi Savannah okyanusu geçmiştir. Deniz yolu özellikle büyük miktar ve hacimdeki eşyanın uzun mesafelere taşınması için uygun bir taşıma sistemidir. Yolcu taşımacılığında limanların kısıtlı olması nedeniyle pek avantajlı bir ulaşım sistemi olarak görülmemektedir.

Havayolu taşıma sistemi son yıllarda taşımacılığa damga vuran bir sektör olarak hızla gelişen ve büyüyen yapısıyla dikkat çekmiştir. Yüksek hız, kitle taşımacılığı, belirli koşullar altında geniş ulaşım ağı kurma gibi özelliklerinin yanında güvenli, konforlu ve rahat bir taşıma sistemi olması havayolu taşımacılığına olan talebi olumlu etkileyen unsurlardan bazılarıdır. Birinci Dünya Savaşı sonrası başlayan ticari havacılık savaştan sonra diğer taşıma sistemlerinin yanında dünya ulaşımında önemli bir yere sahip olmuştur. 1919 yılında Fransa'da ilk ticari hava seferi düzenlenirken, 1930 yılında Güney Atlantik Havayolunun açılması bu taşıma sisteminin gelişmesine önemli katkılar sağlamıştır.<sup>78</sup>

---

<sup>77</sup> Erol Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul Üniversitesi Yayın No:2053 İstanbul 1976, s.321

<sup>78</sup> İsmet Ergün, *Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü*, Hacettepe Üniversitesi İ.İ.B.F Yayınları No:10, Ankara 1985, s.50

## **C. Uluslararası Taşıma**

Uluslararası ticarete konu olan herhangi bir mal veya yükün belirli bedeller karşılığında ve taraflar arasında imzalanan bir sözleşmeyle yerine getirilmesi zorunlu olacak şekilde taşıma işinin gerçekleşmesine uluslararası taşımacılık denmektedir.<sup>79</sup> Uluslararası ticarete küreselleşmenin artması, ülkelerin pazarda söz sahibi olmaları için uluslararası taşımacılığa önem vermelerine sebep olmuştur. Yine rekabet halinde olan ülkelerin ayakta kalabilmesi için uluslararası taşımacılıkla lojistik süreçlerin birbirine entegre hale gelmesi kaçınılmaz bir gerçektir. Aşağıda daha sonra anlatılacak konuların daha iyi anlaşılabilmesi için uluslararası taşımacılıkta sık kullanılan bazı terimlere değinilecektir.

### **1.Taşıma Sözleşmesi**

Birinci bölümde bahsedilen INCOTERMS kuralları çerçevesinde ana hatları belirlenmiş bir şekilde taşıyıcı ve gönderici arasında yapılmış olan sözleşme gereğince malın taşıyıcı tarafından alıcıya ulaştırmasına karşılık taşıma bedelini talep etme hakkını yasal bir zemine oturtan, sözleşmede belirtilen zorunlulukları yerine getirmemesi durumunda hukuki konuda karşılaşılabilecek tazminat maddelerinin bulunduğu yazılı dokümandır.<sup>80</sup>

### **2.Taşıyıcı**

Taşıma işini yapabilmesi için gerekli belgelere sahip olan belirli bir bedel karşılığında kendi nam ve hesabına taşıma işini üstlenen ve bu işi meslek edinmiş gerçek veya tüzel kişilere verilen addır.<sup>81</sup>

### **3.Gönderen**

Gönderilecek ve taşınacak yük veya eşyayı taşımacıya teslim eden ve taşıma şekli ile ilgili kuralları belirleyen ve taşıma sözleşmesini imzalayan taraftır.

---

<sup>79</sup> Koban Keser, s:135

<sup>80</sup> Muhammet Bamyacı, *Taşımacılık Yönetimi*, Mersin 2010, MTSO, s.60

<sup>81</sup> Koban Keser, s:135

#### **4.Aktarma Merkezi**

Gelen yük ve kargoların indirildiği, gidenlerin varış yerlerine göre yüklendiği, kargoların gün içinde kısa zaman aralıklarında saklandığı, vasıtalar arası taşımaya konu olan kargo ve yüklerin transferlerinin yapıldığı bölgesel bazdaki merkezlere verilen addır.<sup>82</sup>

#### **5. Düzenli Sefer**

Belirli bir zaman ve ücret tarifesine göre, tespit edilmiş bir rota izlenerek hareket noktasından varış noktasına yapılan taşıma şekline verilen addır.

#### **6.Eşya, Yük, Kargo**

İnsandan başka her türlü canlı ve cansız nesneye eşya-yük denir. Taşıma esnasında dışsal faktörlerden etkilenmeyen, özel araç ve ekipman gerektirmeyen yüklere genel yük; taşıma sırasında ayrıca özen gösterilmesi gerekli olan ve yine taşınması için özel araç ve ekipmanlara ihtiyaç duyulan yüklere ise özellikli yük denmektedir.

Kargo ise tek parça olarak en fazla yüz kilogramı geçmeyen genelde ambalaj, kap ve kutu içinde olan ve ağırlıklı olarak hava yolu taşımacılığında taşınan yükler için kullanılan ifadedir.

#### **7.Navlun, Hub**

Denizyolu taşımacılığında taşıma bedeli için ödenen ücrete navlun denmektedir. Hub ise belirli bir bölgede yük, sıralama, aktarma ve dağıtım merkezi olarak adlandırılabilir.<sup>83</sup>

#### **8. Elleçleme**

Geçici depolanan eşyanın görünüşünde ve niteliğinde bir değişme olmamak kaydıyla kaplarının yenilenmesi, eşyanın havalandırılması ve karıştırılması gibi işlemlere elleçleme adı verilmektedir.<sup>84</sup>

---

<sup>82</sup> Ufuk Selen, *Tüm Yönleriyle Gümrük İşlemleri*, Ekin Basım Yayım, Bursa 2009 s:63

<sup>83</sup> Koban, Keser s.137

## D. Uluslararası Taşımada İş Akışı

Uluslararası pazarlarda yer almak isteyen firmaların, dışarıdan temin ettikleri ilk lojistik faaliyet taşıma olarak değerlendirilmektedir. Son yıllarda uluslararası taşımacılıkta artan kalite, hizmetlerde yaşanan çeşitlilik ve hızlı gelişim sürecinde etkili olan unsurlar arasında;

1. Artan dış ticaret hacmi,

2. Dünya ticaretinin küreselleşmesi sonucunda hammadde ve mamullere ulaşmakta yaşanan kolaylıklar,

3. Yine küreselleşme ile dağınık yerleşen sermayenin ve teknolojinin dünyanın her yerine ulaşabilmesi,

4. Ticarete kullanılan ekipman ve personel ile ilgili yaşanacak problemlere dair yeni çözüm yollarının geliştirilmesi gibi başlıklar yer almaktadır .

Uluslararası alanda taşınacak yük veya eşyanın hareket ettiği noktadan varış yerine olan yolculuğunun şekillenmesinde etkili olan faktörler ise;

1. Taşıma sektörünün alt yapısı,

2. Ticarete konu olan ülkelerin ulaştırma alt yapısı,

3. Uluslararası anlaşmalar,

4. Ülkelerin uluslararası ticaret ve taşıma ile ilgili yasal düzenlemeleri,

5. Uluslararası ticaret ve taşımacılık faaliyetlerini gerçekleştirebilmek için alınacak belge ve izinleri vermeye yetkili kuruluşlardır.<sup>85</sup>

---

<sup>84</sup> Ali Dölek, *Gümrük İşlemleri ve Kaçakçılık*, Beta, İstanbul 2004, s.42

<sup>85</sup> Koban, Keser, s.138



Taşıma süreci tek bir araç kullanarak tamamlanabileceği gibi birçok araç ve taşıma kapları ile de yapılabilmektedir. Uluslararası taşımada iş akışını aşağıda maddeler halinde sıralanabilir;

### **1.Taşıyıcı Firmanın Belirlenmesi**

Taşıma işini yapacak firmanın araştırması yapılırken, satış sözleşmesinde kayıt altına alınıp satıcının yerine getirmesi gereken yükümlülükler, taşınacak eşyanın mahiyeti, taşıma işini yapacak firmanın alt yapı olanakları taşıma sırasında izlenecek güzergâh ile özellikle alıcının özel talepleri dikkate alınır. Elde edilen bu bilgiler doğrultusunda taşıyıcı firma belirlenir.

### **2.Taşıyıcı Firma ile Sözleşmenin Yapılması**

Yapılan araştırmalar sonucu belirlenen taşıyıcı firma ile yapılacak görüşmelerde satıcı sözlü olarak taleplerini yerine getirir. Karşılıklı sorumluluklar ve talepler belirtildikten sonra bir mutabakata varılırsa taşıma sözleşmesinin hazırlanması ve imzalanması safhasına geçilir. Taşıma ile ilgili risk ve zararlar sonucunda tazminat hükümleri bu sözleşme ile belirleneceğinden, bu sözleşme hazırlanırken son derece dikkatli ve titiz davranılmalıdır.

### **3.Eşya ve Yükün Taşıyıcıya Teslim Edilmesi**

Tüketime hazır hale getirilen eşya ve yükün bu yükü taşıyacak firmaya yapılan sözleşme çerçevesinde belirlenen yerde teslimatının yapılması sürecidir.

### **4.Belge ve Evrakların Hazırlanması**

Taşıma işini üstlenen firmaya ticarete konu olan malların teslimatının yapıldığını kanıtlayacak nitelikte belgeler düzenlenmesi gerekmektedir. Düzenlenen bu belgeler üretici tarafından taşıyıcıya teslim edilmesi zorunludur.

### **5.Taşıyıcının Sorumlulukları Yerine Getirmesi**

Taşıyıcı firmanın satıcı ve alıcının bulunduğu ilke mevzuatları ve uluslararası anlaşmaları da dikkate alarak sözleşme ile yaptırma bağlanmış tüm yükümlülükleri sorunsuz olarak yerine getirerek taşıma işini tamamlamasıdır.

## 6.Eşyanın Alıcıya Teslim Edilmesi

Taşıyıcının sorumluluklarını yerine getirerek sözleşmede belirtilen yerde ve zamanda taşımaya konu olan yük ve eşyaları alıcıya kusursuz ve hasarsız şekilde teslim edilmesi aşamasıdır.

Yukarıda bahsedilen aşamalarda başarılı olmak için ülkelerin ulaştırma alt yapıları, taşıyıcı firmaların teknolojik yeterliliği, araç ve ekipman kalitesiyle bu işte istihdam edilen personelin nitelikli olması oldukça önemlidir

## E. Uluslararası Ticarete Taşımanın Önemi

Bir ülkede üretilen malların dünyanın birçok yerine pazarlanması durumunda müşterilere veya malın son tüketileceği yere istenilen koşullarda ve zamanda beklentileri karşılayacak şekilde ulaşım sağlanamadığında, ürünün ekonomik değeri kalmamaktadır. Bu sebeple taşıma işinin sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesi ürünün ekonomik değerinin korunmasında önemli bir role sahip olmaktadır.

Günümüzde taşıma sektörü için kullanılacak “Giderek küçülen dünyada ülkelerin her alanda kullanmalarında kilit roldedir” ifadesi yanlış olmayacaktır.<sup>86</sup> Ülkelerin yapmış oldukları üretimleri ekonomik değere dönüştürmeleri, tüketicilerin ihtiyaçlarını karşılaması, girdi kanallarını beslemesi ve bütün bunları bir araya getirerek girdi haline dönüştürmesi taşımacılığın ne kadar önemli olduğunu ortaya koyan araçlardandır.<sup>87</sup> Uluslararası ticaretin gelişiminde;

- Teknolojik altyapısının gücü,
- Nitelikli kadro yapısına sahip olması,
- Modern yönetim ilkelerini uygulaması,
- Ülkelerin ulaştırma altyapısının yeterliliğinin desteklenmesi bakımından

taşımacılık sektörü o ülkenin ekonomisi üzerinde katma değer yaratıcı fonksiyonunu yerine getirmiş olmaktadır.

---

<sup>86</sup> Koban, Keser, s.139

<sup>87</sup> Süleyman Barda, *Ulaştırma Ekonomisi*, Menteş, İstanbul 1982, s:9

## F. Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği

Sözleşme iki veya daha fazla kişinin aralarında bir hukuki bağ yaratmak amacıyla karşılıklı ve birbirine iradeleriyle oluşturdukları işleme verilen addır.<sup>88</sup> Ticarete yapılan sözleşmeler gerek ülkemizin mevzuatı gerekse uluslararası mevzuatta herhangi bir şekil şartına sahip olmayıp tamamen tarafların özgür iradelerine bırakılmıştır. Uluslararası ticarete yapılan sözleşmelerin esasını alıcı ve satıcının ticari ilişkisinin başladığı alım satım sözleşmesi oluşturur.<sup>89</sup>

Uluslararası ticarete ticari ilişkilerin devamlılığının sağlanması için en önemli koşullardan birisi, üretimi tamamlanmış malların satıcıdan alıcıya en doğru şekilde tesliminin yapılmasıdır. Bu sebeple tarafların taşıma sözleşmelerinde teslim edilecek mal ve yüklerin taşınmasıyla ilgili taleplerini en ince ayrıntısına kadar belirtmeleri gerekir. Taşıma sözleşmesi alım satım sözleşmesinde taşımayı üstlenen tarafla taşıma şirketi arasında düzenlenir.

Düzenlenen bu taşıma sözleşmesinde yer alması gereken konular ;

- Taraflar,
- Taşınacak malın adı ve içeriği,
- Taşımada kullanılacak güzergâh,
- Taşımanın hangi ulaştırma aracıyla sağlanacağı,
- Yük ve eşyanın çıkış ve aktarma yerleri,
- Taşıma sözleşmesinin düzenlenme ve imzalanma tarihi,
- Taşıma işleminin ne kadar sürede gerçekleştirileceği,
- Taşıma bedeli için ödenecek tutar ve ödenme şekli,
- Taşıyıcının sorumlulukları ve diğer beklentilerdir.

Yapılacak taşıma sözleşmeleri kullanılacak taşıma şekline göre farklılık göstermektedir. Bunlar;<sup>90</sup>

---

<sup>88</sup> <http://www.tdk.gov.tr>

<sup>89</sup> Nihayet Durukanoğlu, *Dış Ticaret Dünyası*, Beta, İstanbul 2006, s:13

<sup>90</sup> Koban, Keser, s.145

- Karayolu taşımacılığında; Karayolu taşıma senedi, Truck Bill of Lading veya CMR,
- Demiryolu taşımacılığında; Demiryolu taşıma senedi, Railway Bill,
- Denizyolu taşımacılığında; Denizyolu Konşimentosu, Ocean Bill of Lading B/L,
- Havayolu taşımacılığında; Havayolu taşıma senedi, Airway Bill – AWB.

## **F. Taşımada Kullanılan Araç ve Ekipmanlar**

### **1.Treyler**

Kamyon ve traktör benzeri motorlu araçlarla çekilen, eşya ve yük taşımak için üretilmiş römork, tekerlekli platform ve konteynerlere verilen addır.<sup>91</sup>

### **2.Kamyon**

Ağır yük taşımaya yarayan ve çekiş gücü yüksek olan motorlu kara taşıt aracıdır. Özellikle küçük miktar ve ölçekteki yüklerin nakliyesi bu araçlarla sağlanır. Normal, damperli jumbo ve römorklu türleri bulunmaktadır. Uluslararası taşımacılıkta kullanılan kapalı ve uzun araç şeklindeki büyük kamyonlara ise tır denilmektedir. Tırların dingil sayısı genel olarak kamyonlara göre fazladır.<sup>92</sup>

### **Resim 1: Treyler**



<sup>91</sup> <http://www.loder.org.tr/tr/terimler.html?kelime=TREYLER> (25.12.2018)

<sup>92</sup> Koban, Keser, s.150

**Resim 2: Kamyon**



**Resim 3: Tır**



#### 4. Yük Gemileri

Özellik içermeyen kuru yüklerin taşınmasında kullanılan yük gemilerine kuru yük gemisi; Kap içine konulmadan sandık, balya ve çuvalların taşındığı yk gemilerine ise dökme yük gemisi denir.<sup>93</sup>

#### 5.Tanker Gemisi-Konteyner Gemi-Ro-Ro Gemisi

Sıvı ve akıcı yüklerin taşınmasında kullanılan, güvertesinde çok sayıda boru devresi olan ve ambar kapağı bulunmayan gemilere tanker gemi; özellikle yük taşımacılığında kullanılan vinçli ya da vinçsiz geniş ambar kapakları bulunan dar güverteli gemilere ise konteyner gemi denmektedir.<sup>94</sup>

#### Resim 4: Kuru yük gemisi



<sup>93</sup> <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/?AspxAutoDetectCookieSupport=1> (27.12.2018)

<sup>94</sup> <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/> (27.12.2018)



**Resim 5: Dökme yük gemisi**



**Resim 6: Tanker Gemi**



**Resim 7: Konteyner Gemi**



Tekerlekli taşıma araçları, treyler, kamyon ve çekicileri sürücülü veya sürücüsüz şekilde taşıyan gemiler ise Ro-Ro gemileridir. Bu gemilerin tercih edilme sebebi aktarmasız ulaşıma olanak vermesi riski azaltması ve hızı artırması gibi unsurlardır.<sup>95</sup>

**Resim 8: Ro-Ro Gemisi**



<sup>95</sup> <http://www.tasimacilar.com/turkiye-ve-avrupadaki-ro-ro-hatlari-11489h.htm> (29.12.2018)



## 6.Kargo Uçağı ve Hava Konteyneri

Fazla yük alabilen, uzun mesafe uçabilen ve genelde kıtalararası uçuşlarda tercih edilen hava taşıma araçlarına kargo uçağı denir. Taşınacak yükler çeşitli taşıma ekipmanları yardımıyla uçağı yüklenmektedir.

Hava konteyneri ise uçağın yapısının kavisli olmasından dolayı yüklenecek kargoların kapasite kaybı oluşturmasını engellemek maksadıyla kullanılan taşıma kaplarına verilen addır. Uçağın türüne bağılı olarak hava konteynerlerinin hacimleri değışmektedir.<sup>96</sup>

## 7. Vagon

Taşıdığı yükün niteliğine bağılı olarak değışik türleri bulunan demiryolu taşımacılığı sistemleri için üretilmiş taşıma ünitelerine vagon denir. Vagonların kapalı vagon, platform vagon ve ağır yük vagonu gibi türleri bulunmaktadır.

### Resim 9: Kargo uçağı ve Hava Konteynerleri



<sup>96</sup> Koban, Keser, s.154

**Resim 10: Vagon**



### **8.Palet ve Fork Lift**

Kargoların ve yüklerin boşaltılmasını kolaylaştırmak için eşyanın altına yerleştirilen ağaçtan ya da metalden yapılmış, yükün istiflenmesinde ve ambalajlanmasında kullanılan araçlara palet; <sup>97</sup> paletlerin kaldırılmasında taşınmasında ve istiflenmesinde kullanılan iş makinelerine ise fork lift denmektedir.

**Resim 11: Palet**



<sup>97</sup> <http://www.loder.org.tr/tr/terimler.html?kelime=PALET> (29.12.2018 )

**Resim 12:Fork Lift**



#### **F. Uluslararası Taşımacılık Türleri**

Uluslararası ticarete taşımacılık altı farklı şekilde gerçekleşmektedir. Bunlar;

- Karayolu taşımacılığı,
- Havayolu taşımacılığı,
- Demiryolu taşımacılığı,
- Deniz yolu taşımacılığı,
- Nehir/Suyolu taşımacılığı,
- Boruyolu taşımacılığı.

Bahsedilen taşımacılık şekillerinin ekonomik kalkınma sırasında önceliği hep tartışma konusu olmuştur. Ülkeler bu öncelik sırasına cevap bulabilmek için bu taşımacılık sistemlerinin artı ve eksilerini değerlendirerek yatırım kararlarını ona göre vermektedirler. Bu sebeple taşıma hizmetlerinin avantajlı ya da dezavantajlı olma durumunu değerlendirmeleri için ulaştırma sistemlerinin etkinliğini belirleyen faktörlerin bilinmesinde yarar vardır. Bu faktörler aşağıdaki gibi sıralanabilir.<sup>98</sup>

- Maliyet,
- Ulaşım ağı uygunluğu,

---

<sup>98</sup> Cem Saatçioğlu, s.26

- Ulaşım aracının kitle taşımacılığına uygunluğu,
- Güvenlik konfor ve rahatlık,
- Taşıma hizmetinin sürekliliği,
- Enerji sarfiyatı.

Yukarıda bahsi geçen taşımacılık şekillerinin ulaştırma sisteminin etkinliğini belirleyen faktörlerle ilişkisi aşağıdaki tablo 13’te gösterilmiştir.

**Tablo 13: Taşıma Sistemlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması**

Ulaştırma sistemleri	Maliyet	Hız	Hizmet alanı	Çeşitli malları Kullanma becerisi	Tarifeli yüklemelerin sıklığı
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok geniş	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok yüksek	Çok düşük
Havayolu	Çok yüksek	Çok hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük

Kaynak: William D. Perreault, E. Jerome McCarthy, “*Benefits and Limitations of Different Transport Modes*” Basic Marketing, Mcgraw-Hill, New York, 1999 p.14 (Çeviren Cem Saatçioğlu, s:26)

### 1.Uluslararası Karayolu taşımacılığı

Karayolu denilince, üzerinde yük ve yolcu taşımacılığı yapılan ulaşım ağları arasında en çok tercih edilen taşımacılık türü akla gelir. Diğer taşıma türleri ile karşılaştırıldığında, her türlü araziye uyum sağlayabilmesi, hem gönderici hem alıcı tarafından erişimi kolay olması, maliyetlerinin düşük olması, diğer taşıma türlerine karayolu taşımacılığının avantajlarını ortaya koymaktadır.<sup>99</sup>

<sup>99</sup> Osman Bıçakçı, *Ulaşım 1*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fak. Genel Yayınları No:109, Trabzon 1987, s:3

Karayolu taşımacılığı güvenlik açısından bazı zafiyetleri olmasına rağmen kapıdan kapıya taşımacılık ve hızlı bir şekilde teslimat yapılmasından dolayı diğer ulaşım türlerine göre daha çok tercih edilmektedir.<sup>100</sup> Bu taşımacılık türü kısa mesafeli ve küçük hacimli yük taşımacılığında avantajlı bir sistem olmasına rağmen daha uzun mesafeli ve daha büyük hacimli yüklerin taşınmasında ise yerini demiryolu taşımacılığına bırakmaktadır. Yine teslim süresi kısa olan yük ve kargolar ile yüksek değerli ancak küçük boyutlu yüklerin taşınmasında karayolu ulaştırma sistemi havayolu ulaştırma sistemi ile rekabet halindedir.<sup>101</sup>

#### **a) Karayolu Taşımacılığında Ulusal Yasal Yükümlülükler**

Türkiye’de karayolu ile eşya ve yük taşınmasına ilişkin sorumlulukları belirten yasal düzenlemeler;

- Türk Ticaret Kanunu dördüncü kitapta “**Taşıma İşleri**” başlığında 850 ile 930 arası maddeler,
- 10.07.2003 tarih ve 4925 sayılı “**Karayolu Taşıma Kanunu**”,
- 11.06.2009 tarih ve 27255 sayılı Resmi Gazete ’de yayımlanarak yürürlüğe giren “**Karayolu taşıma yönetmeliği**”,
- “**Karayolu Trafik Kanunu**” ( Md. 1, 3, 20, 33, 49, 65, 81, 111, 135, 138).<sup>102</sup>

#### **b) Karayolu Taşımacılığında Geçerli Uluslararası Yükümlülükler**

Karayolu ile eşya ve yük taşımacılığı işini fiilen yapmak isteyenlerin öncelikle yapması gereken şey yetki belgesi olarak faaliyet göstermeleridir. Karayolu taşımacılığıyla ilgili yetki belgeleri Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nde tanımlanmış olup kısaca Tablo 14’te açıklanmıştır.

---

<sup>100</sup> Şahin Güvenç, *Ulaştırma Sistemleri*, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir 2012, s.11

<sup>101</sup> Gürhan Öztürk, s.27

<sup>102</sup> Koban, Keser, s.168

**Tablo: 14 Taşımacılıkta Kullanılan Yetki Belgeleri**

<b>C Grubu Yetki Belgesi</b>	Ticari amaçla uluslararası ve yurt içi eşya taşımacılığı yapacak kişiler
<b>G Grubu Yetki Belgesi</b>	Ticari amaçla eşya ve kargo taşımacılığı yapacak acenteler
<b>H Grubu Yetki Belgesi</b>	Ticari amaçla eşya ve kargo taşımacılığı yapacak komisyoncular
<b>L grubu Yetki Belgesi</b>	Ticari amaçla eşya ve kargo taşımacılığı yapacak lojistik işletmecileri
<b>M grubu Yetki Belgesi</b>	Ticari amaçla eşya ve kargo taşımacılığı yapacak kargo işletmeleri

KAYNAK: <http://www.karaulastirmasi.gov.tr/> adresindeki bilgilerden faydalanarak düzenlenmiştir.

Bu yetki belgelerine sahip gerçek ve tüzel kişiler yukarıda bahsedilen ulusal yasal yükümlülükler dışında, karayolu taşımacılığıyla ilgili bazı uluslararası anlaşmalara da uymak zorundadır. Bu anlaşmalar;

- **1975 Tır sözleşmesi ve 1975 Tır konvansiyonu,**
- **“ADR konvansiyonu”** (Tehlikeli maddelerin karayoluyla taşınmasına ilişkin anlaşma),
- **“CMR Anlaşması”** (Karayolu ile uluslararası eşya taşınmasına ilişkin anlaşma),
- **AETR Konvansiyonu** (Uluslararası karayolu taşımacılığı yapan taşıtlarda çalışan personelin çalışma kurallarına ait Avrupa anlaşması).

## **2. Uluslararası Havayolu Taşımacılığı**

Havayolu taşımacılığı, yüksek hız, kitle taşımacılığı, belirli koşullar altında geniş ulaşım ağı kurma gibi özelliklerinin yanı sıra güvenli, konforlu ve rahat bir ulaştırma sistemi olması, bu sisteme olan talebi olumlu etkileyen unsurlardan bazılarıdır.<sup>103</sup> Diğer ulaşım ağlarına göre maliyetleri yüksek olan havayolu taşımacılığında yük taşımacılığında daha çok yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. Genel olarak uzak mesafelerde ve teslimi acil olan yük ve kargolarda tercih edilen bu

<sup>103</sup> Cem Saatçioğlu, s.27

taşımacılık türün yakıt ve işletme maliyetleri yönünden bazı dezavantajlara sahiptir.<sup>104</sup>

Son yıllarda uluslararası ticarete yaşanan gelişmeler ve sermaye yapılarındaki değişimler havayolu taşımacılığının gittikçe önem kazanmasına sebep olmuştur. Bu da ülkelerin havacılık ile ilgili alt yapı yatırımlarına ağırlık vermesine, özel sektör hava yolu şirketlerinin artmasına ve bu taşımacılıkla ilgili standartların yükseltilmesine dair çalışmaların hız kazanmasında etkili olmuştur. Bu taşımacılık sisteminin hizmet mantalitesinde sıfır hata hedeflendiği için pazar değeri yüksek olan eşyaların taşınmasında daha çok tercih edilmesine yol açmıştır. Taşımacılık maliyetinin yüksek olması, hava meydanlarının her yerde olmaması ve mevcut havalimanlarının genel itibarıyla şehirlerden uzak olması, bu taşımacılık sisteminin zayıf yönlerini göstermektedir.

#### **a) Uluslararası Havayolu Taşımacılığında Geçerli Ulusal Mevzuat**

- Türk sivil havacılık kanunu,
- Ticari hava taşıma işletmeleri yönetmeliği,
- Ticari hava taşıma işletmeleri bakım sistemi yönetmeliği,
- Hava kargo acentelerinin görev, yetki ve sorumlulukları hakkında özel kurallar,
- Uçucu ekip uçuş görev ve dinlenme süreleri ile uygulama esasları yönetmeliği.

#### **b) Havayolu Taşımacılığında Geçerli Uluslararası Anlaşmalar**

- **Varşova Konvansiyonu:** 1929 yılında hukuki kurallarının belirlendiği içerisinde Türkiye'nin de olduğu 108 ülkenin imzalamış olduğu bu anlaşmanın amacı uluslararası hava taşıma sözleşmelerin de hukuki ilişkileri ve taşıma işini üstlenen taşıyıcıların sorumluluklarını belirlemektir.
- **Lahey protokolü:** Varşova anlaşmasıyla ilgili bazı iyileştirmeler yapılması maksadıyla 1955 yılında başlayan çalışmalar Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (IATA) tarafından 1963 yılında imzalanarak yürürlüğe girmiştir.<sup>105</sup>

---

<sup>104</sup> Ergün, s.51

### 3. Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı

Uzun mesafeli ve büyük hacimli yüklerin taşınmasında en çok tercih edilen taşımacılık sistemi olan demiryolu taşımacılığı ilk kuruluş maliyetleri yüksek olmasına rağmen işletim maliyetleri diğer taşıma sistemlerine göre oldukça düşüktür.<sup>106</sup> Büyük üretim ve tüketim merkezleri arasındaki ulaşımı sağlaması açısından oldukça önemli bir yere sahip olan bu sistemin kapıdan kapıya teslim edilen yüklerin taşınmasında bazı yetersizlikleri söz konusudur.

Karayollarının trafik yükünü azaltması, çevreye olan kirlilik maliyetinin düşük olması ve uluslararası geçişlerde karayollarına göre daha az sınırlamaya tabi olması, bu ulaşım türünün üstün yönlerini gösterirken; her tür yükün taşınamaması ve kuruluş maliyetlerinin yüksek olması, taşıma sürecinin diğer taşıma türlerine göre daha fazla olması zayıf yönlerini göstermektedir.

Demir yolu ulaştırması denizlere ulaşım sağlaması bakımından da çok önemlidir. Limanlarla bağlantılı olan demir yolu hatları uluslararası ticaretin gelişiminde çok önemli bir işlevi yerine getirirken, iç bölgelerden limanlara veya limanlardan iç bölgelere ulaşımında karayolundan daha fazla yük taşıyabilmesi açısından kullanıcılara maliyetle ilgili avantajlar sunmaktadır.<sup>107</sup>

#### a) Demiryolu Taşımacılığında Geçerli Uluslararası Anlaşmalar

Uluslararası Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Sözleşme (COTİF) özellikle kara Avrupa'sında en yaygın olarak kullanılan anlaşmadır. Bu sözleşmenin içerisinde yolcu taşıma sözleşmesine, demiryoluyla eşya taşınmasına ve tehlikeli malların

---

<sup>105</sup> <http://www.arслан-law.com/varsova-konvansiyonu-lahey-protokolu-birlesik-metin.docx>

<sup>106</sup> Koban, Keser, s.223

<sup>107</sup> Baki Birdoğan, *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi*, Lega Kitabevi, Trabzon 2004, s. 49



taşımasıyla ilgili kurallar bulunmaktadır. COTİF Sözleşmesi ortak hükümler mali yapı ve nihai hükümler ile ilgili 7 ana kısımdan oluşmaktadır.<sup>108</sup>

- CIV Sözleşmesi A ana eki Uluslararası yolcu taşıma sözleşmesi,
- CIM Sözleşmesi B ana eki Uluslararası demir yolu eşya taşıma sözleşmesi,
- RID Sözleşmesi C ana eki Tehlikeli malların uluslararası taşımacılığı,
- CUV Sözleşmesi D ana eki Uluslararası demir yolu trafiğinde araç kullanım sözleşmesi,
- CUI Sözleşmesi E ana eki Uluslararası demir yolu trafiğinde alt yapı kullanım sözleşmesi,
- APTU Sözleşmesinin F ana eki,
- ATMF Sözleşmesi G ana eki Uluslararası demir yolu trafiğinde kullanılan demiryolu malzemesinin teknik kabulüne ilişkin sözleşme.

#### **4.Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı**

Deniz yolu taşımacılığının başlangıcı çok eski devirlere kadar uzanır. Yüzyıllardır insanların ihtiyaçlarını karşılamak üzere yapılan ticarete konu olan mal ve hizmetlerin sahiplerine ulaştırmanın yolları da sürekli değişmiştir. Uluslararası ticarete insanların kullandığı ilk ulaştırma sistemi hayvanlarla taşınan küçük eşya ve yükleri sayılmazsa su ve deniz yolu taşımacılığıdır denilebilir. Çünkü dünyanın dörtte üçü sularla kaplıdır ve ilk yerleşim yerleri suların etrafında kurulmuştur. Sermaye yoğun bir yapıya sahip olan deniz yolu taşımacılığında teknolojik gelişmeler hızla ilerlediği için diğer ulaştırma sistemlerine göre büyük miktar ve hacimdeki gönderilerin taşımacılığında en elverişli sistemidir.<sup>109</sup> Yolcu taşımacılığında ulaşım ağı kurma ve limanların kısıtlı olması nedeniyle çok etkin bir ulaşım sistemi olmayan bu taşıma sistemi yük taşımacılığında ve özellikle uluslararası ticarete en çok tercih edilen taşımacılık türüdür.

<sup>108</sup> Köksal Tunay, Yalın Özkara; *Uluslararası Lojistik Hukuku*, Adalet Yayınevi, Ankara 2010, s.1085-1153

<sup>109</sup> Cem Saatçioğlu, s.28

Kıtalar ve denizaşırı ülkelere yüklerin taşınmasında etkili olan bu sistem ölçek büyüklüğüne bağlı olarak taşınacak eşya ve yüklerde kullanıcılara düşük maliyetler sunması, ülkeler arasında siyasi sorunlardan çok etkilenmemesi ve bazı özellikli yüklerin taşınmasında tek taşıma alternatifi olması bu sistemim tercih edilme sebeplerindendir.<sup>110</sup>

Taşıma süresi bakımından diğer ulaştırma sistemlerine göre daha dezavantajlı konumda bulunan deniz yolu taşımacılığı, kapıdan kapıya taşımacılıkta da beklentileri karşılayamamaktadır. Alt yapı yatırımlarının maliyetlerinin yüksekliği, limanlarda yaşanan sorunlar ve yapılacak taşımacılık faaliyetinin hava koşullarına bağlı olması, deniz yolu taşımacılığının diğer dezavantajlarıdır.

#### **a) Deniz yolu Taşımacılığında Yasal Yükümlülükler**

Deniz yolu taşımacılığında ulusal yükümlülüklerin yanı sıra uluslararası yükümlülükler göre hareket edilmekte ve bu alandaki kurallar uluslararası örgütler tarafından belirlenmektedir. Bu bağlamda Türkiye’de deniz yolu taşımacılığı ile ilgili uygulanan yasal mevzuat;<sup>111</sup>

- Türk ticaret kanunu IV. Kitap Md. 850-930,
- Deniz İş Kanunu,
- Türk Uluslararası Gemi Sicil Yönetmeliği,
- Limanlar Kanunu,
- Çevre Kanunu,
- Denizde Can ve Mal Koruma Kanunu,
- Gemi Sağlık Resmi Kanunu,
- Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun,
- Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkındaki Tüzük,
- Su Ürünleri Kanunu.

---

<sup>110</sup> <http://www.lojistikturkiye.com>

<sup>111</sup> Köksal ve Özkara, s. 420

Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası deniz yolu taşımacılığıyla ilgili uluslararası sözleşmeler ise;<sup>112</sup>

- Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi,
- Lahey Kuralları,
- Hamburg Kuralları,
- Lahey Visby Kuralları,
- Rotterdam Kuralları,
- Denizde çatışmayı Önleme Hakkında Uluslararası Sözleşme,
- Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme.

#### **5.Uluslararası Nehir/Suyolu Taşımacılığı**

Akarsular, göller, kanallar ve yer altı suları kimi zaman sadece ülke sınırları içerisinde, kimi zaman da birden fazla ülkenin sınırlarından geçmektedir. Birden fazla ülkede yer alan suyolları uluslararası suyolları olarak kabul edilmekte ve bu sularda yapılan taşımacılığa da uluslararası suyolları taşımacılığı denmektedir.<sup>113</sup> Geçişler ile ilgili düzenleyici bir anlaşma yoksa bu sularda genel olarak serbest geçiş kuralları uygulanır.

#### **6.Boruyolu Taşımacılığı**

Boruyolu taşımacılığı 19. yüzyılın sonlarında daha çok kısa mesafede ve küçük çapta doğalgaz ve petrol taşımacılığı yapmak üzere kurulmuştur. Günümüzde teknolojinin gelişmesi ve söz konusu mallara olan talebin artmasına bağlı olarak daha yüksek hacimli ve daha uzun mesafede taşımacılık yapılmasına olanak sağlamıştır. İlk kurulma maliyeti çok yüksek olan bu taşımacılık türünde sonraki taşıma maliyetleri oldukça düşüktür.<sup>114</sup>

---

<sup>112</sup> Abuzer Kendigelen, Alihan Aydın , *Taşıma Hukuku Mevzuatı*, Beta, İstanbul 2001, s.77

<sup>113</sup> Koban, Keser, s.230

<sup>114</sup> <http://www.lojistikturkiye.com> (07.01.2019)

Büyük sevkiyatlar yapılabilmesi, taşıma maliyetinin düşük olması, akışkan maddelerin taşınmasında iklim ve yol şartlarından etkilenmemesi bu taşımacılık türünün avantajları olarak gösterilirken, sadece belli ürünlerin taşınması ve ilk kurulum maliyetinin yüksek olması dezavantajları olarak gösterilebilir.



### III. BÖLÜM: TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI TİCARET VE ULUSLARARASI TAŞIMACILIK İLİŞKİSİ (2002-2017)

Türkiye'de liberalleşmenin 1980'lerden itibaren yaygınlaşması ülkenin dış ticaret rakamlarında ciddi değişimler yaşanmasına, bu da ekonomide büyümeyle ilgili olumlu gelişmelerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu sürecin yaşanmasında en önemli faktörlerden biri, 1995 yılında Türkiye'nin Dünya Ticaret Örgütü'ne (WTO) üye olmasıdır. Bu gelişmenin akabinde Türkiye, AB ile müzakereleri de sonuçlandırarak 1 Ocak 1996 tarihinde Gümrük Birliği'ne üye olmuştur. Tüm bu gelişmeler sonucunda, uluslararası ticaret hem ithalat hem de ihracat açısından hızla artmıştır.<sup>115</sup>

Üç büyük ekonomik bloğun kavşak noktasında olması, bölgeler arasında gelişen ticari ilişkilerdeki rolü, artan iç talebi ve hız kazanan alt yapı yatırımları ile birçok uluslararası şirketin odak noktası haline gelmesi Türkiye'de dış ticareti olumlu etkileyen diğer faktörlerdir.

Uluslararası ticaretin artması, Türkiye'nin coğrafi konumunun uygunluğu, son yıllarda dışa açılma politikalarına öncelik verilmesi ve Avrupa Birliği'ne girişte bu birliğin ortak hedeflerinin belirleyici rolü, lojistik yatırımlara ve özellikle taşımacılığa ciddi yatırımların yapılmasına neden olmuştur. Tüm dünya ülkelerinde olduğu gibi Türkiye'de de taşımacılık hızlı gelişim gösteren sektörlerden biri haline gelmiştir. 2000'li yılların başında emekleme devresini geride bırakan taşımacılık sektörü ulusal ve uluslararası şirketlerle iş birliği yaparak sürekli kalitesini artıran dinamik bir sektör haline gelmiştir.<sup>116</sup>

---

<sup>115</sup> <http://www.invest.gov.tr/tr-TR/investmentguide/investorsguide/Pages/InternationalTrade.aspx>

<sup>116</sup> <http://www.utikad.org.tr/lojistikhizmet.htm> (09.01.2019)

## A. Türkiye’de Taşımacılık Verileri

### 1) Taşımacılık Sektörüne Yapılan Yatırımlar

Tablo 15’te Türkiye’de 2002-2017 yılları arasında taşımacılık sektörüne yapılan yatırımlara dair bilgilere yer verilmiştir. Yapılan yatırımlar arasında en büyük payı % 80’ e yakın oran ile karayolu taşımacılığı almıştır. Bu ulaştırma sistemini demiryolu taşımacılığı takip etmektedir son yıllarda bu sektöre yapılan harcamalarda gözle görülür artış söz konusudur. Havayolu taşımacılığıyla deniz yolu taşımacılığı yatırımları daha çok özel sektör aracılığıyla gerçekleştirildiği için diğer ulaştırma sistemlerine göre kamu harcamaları sınırlı kalmıştır.

**Tablo 15: Ulaştırma Sektörüne Yapılan Yatırımlar**

Yıllar	Karayoluna Yapılan Yatırımlar (Milyar USD)	Demiryoluna Yapılan Yatırımlar (Milyon USD)	Denizyoluna Yapılan Yatırımlar (Milyon USD)	Havayoluna Yapılan Yatırımlar (Milyon USD)
2002	1.852,61	105.53	1.027	*
2003	1.814,42	185.73	3.748	71.197
2004	2.409,66	361.84	18.511	95.968
2005	3.236,08	420.97	8.217	101.739
2006	3.822,67	836.15	2.876	127.027
2007	4.333,59	799.84	1.784	190.524
2008	6301.00	1052.46	0.644	177.409
2009	6.102,32	1309.05	0.706	221.808
2010	8.445,62	2365.39	3.314	353.096
2011	8.910,61	2678.22	17.257	243.455
2012	7.881,67	2256.58	28.511	239.235
2013	8.050,89	3516.55	28.961	251.771
2014	7.767,79	3787.84	36.591	287.552
2015	8.376,51	3594.69	19.145	141.038
2016	7.089,86	4422.85	8.815	158.083
2017	7.051,98	5779.00	7.418	130.921

Kaynak:<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/ButceOdenekHarcamaGelir/YillitibariOdenekHarcamaTR.pdf>, <http://www.tcdd.gov.tr/content/35>,  
<http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/a5ec26a31a72281.pdf> (02.03.2019)

\*Havayoluna yapılan yatırımlardan 2002 yılı verilerine ulaşılamamıştır.

## 2) Taşımacılık Sektöründe Kullanılan Taşıt Sayıları

Türkiye’de taşımacılık sektöründe kullanılan taşıt sayılarının yer aldığı Tablo 16’ı incelediğimizde, 2004-2017 yılları arasında yaklaşık 3,5 kat büyümeyle taşıt sayısındaki en ciddi artış havayolu taşımacılığında yaşanırken bu sektörü 1,5 kat büyümeyle deniz yolu taşımacılığı takip etmiştir. Söz konusu yıllar arasında karayolu taşımacılığında kullanılan taşıt sayısı 647.420 araçtan 838.718 araca çıkarken demir yolu taşımacılığında kullanılan taşıt sayısında azalış gözlenmiştir.

**Tablo 16: Taşımacılık Faaliyetlerinde Kullanılan Taşıt Sayıları**

YILLAR	Karayolu Taşıt Sayısı	Denizyolu Taşıt Sayısı	Demiryolu Taşıt Sayısı	Havayolu Taşıt Sayısı
2004	647.420	1.379	16 004	142
2005	676.929	1.429	16 102	202
2006	709.535	1.551	16 320	245
2007	729.202	1.649	17 041	250
2008	744.217	1.720	17 079	262
2009	727.302	1.777	17 607	299
2010	726.359	1.832	17 773	332
2011	728.458	1.879	18 200	349
2012	751.650	1.909	18 167	370
2013	755.950	1.892	18 607	385
2014	773.728	1.895	18 967	422
2015	804.319	1.951	19 077	489
2016	825.334	1.999	19 570	540
2017	838.718	2.025	15 979	517

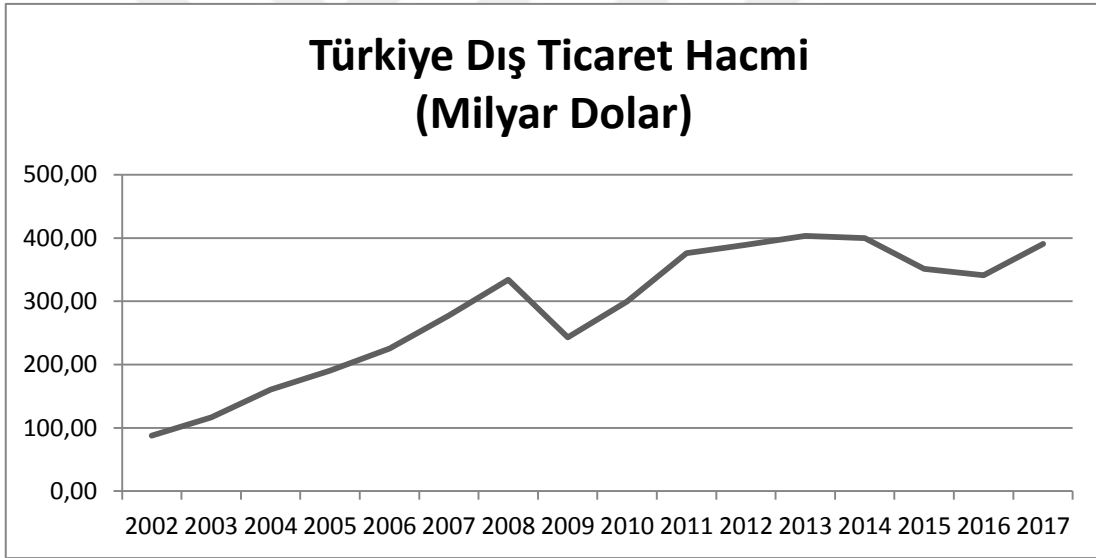
Kaynak: [http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1051](http://tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051) (27.02.2019)

## B. Türkiye’nin Dış Ticaret Verileri

2001 yılında yaşanan krizden çıkmak için ekonomiyle ilgili alınan kararları hayat geçirme bakımından önemli adımlar atan Türkiye, 2003 yılından sonra küresel ticaretteki gelişmelerle beraber beklenenin üstünde büyüme rakamlarına ulaşmıştır. Bu yıldan itibaren gerçekleştirilen yapısal reformlarla makroekonomik istikrar dengede tutulmak istenmiş; ekonomiyi etkin, verimli ve üretken bir yapıya ulaştıracak sıkı para ve maliye politikaları uygulanarak ekonomide güven ve istikrarın kalıcı olması için tedbirler alınmıştır. 2002 ile 2007 yılları arasında, üretimde ve ihracatta ciddi büyümeler sağlanmış, yüksek enflasyon oranları düşmüş,

mali disiplin göreceli de olsa sağlanmıştır. Ekonomide yaşanan büyüme beraberinde cari açık sorununu getirmiş, fakat bu dönemde dünyada likidite bolluğu yaşandığı için finansman problemi yaşanmamıştır. 2009 yılı tüm dünyada olduğu gibi Türkiye ekonomisi için de çok zor bir yıl olmuştur. Krizin sebebi finansal olsa da yarattığı tahribat reel sektörleri de etkilemiştir. Ancak Türkiye'nin 2001 yılından sonra Güçlü Ekonomiye Geçiş Programları gereği uygulamış olduğu yapısal reformlar bankacılık sektörünü ve kamu maliyesini güçlendirmiş, bu da krizin etkilerinin sınırlı olmasını sağlamıştır. Krizin etkilerini minimize etmek amacıyla hükümet üretici ve tüketicilere vergi destekleri sağlayarak krizin reel sektör üzerindeki etkisini azaltmaya çalışmıştır.<sup>117</sup>

**Grafik 5: Türkiye Dış Ticaret Hacmi 2002-2017**



Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> (10.02.2019)

Grafik 5'te görüldüğü üzere 2001 krizinden sonra Türkiye'nin dış ticaret hacmi ABD'de 2008 yılında patlak veren Mortgage krizine kadar sürekli artmıştır. Söz konusu yıldan sonra küresel ekonomide tam anlamıyla bir toparlanma gerçekleşmemiş, bu durumun da Türkiye'nin dış ticaretine yansımaları olumsuz olmuştur. Yine terör olayları ve çevre ülkelerdeki siyasi belirsizlikler ve 2016 yılında yaşanan darbe girişimi ihracatta binde dokuzluk daralmaya yol açmış olsa da

<sup>117</sup> <http://www.calismadunyasi.gov.tr/pdf/sayi2/02.pdf> (10.02.2019)



aynı dönemde ekonomisi gelişmiş ülkelerin ihracatındaki yüzde on daralmaya bakıldığında, olumsuz koşullara rağmen başarılı sayılabilir.<sup>118</sup>

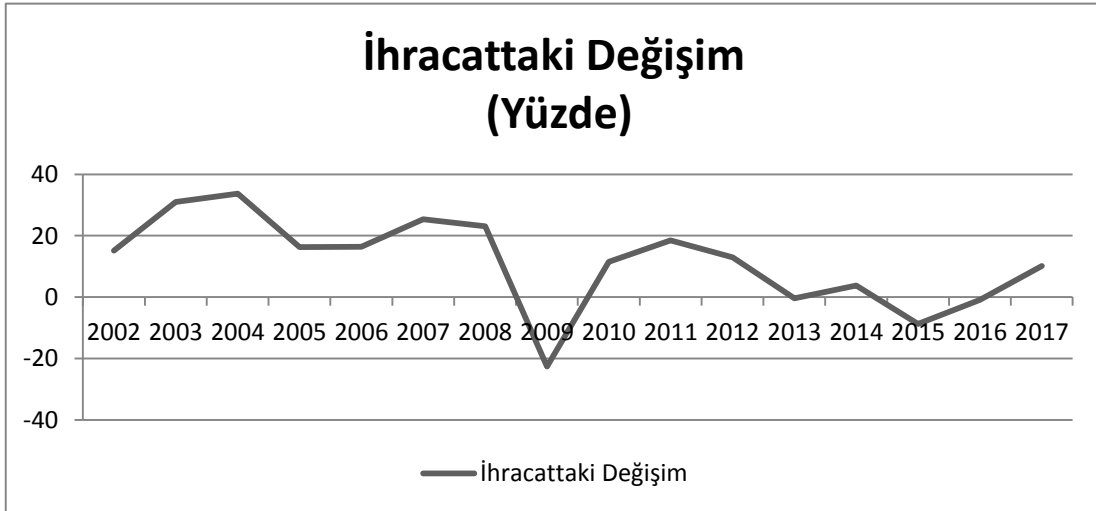
### 1 ) Türkiye’de İhracatın Gelişimi

Türkiye’nin son yıllarda dış ticaret politikasında belirlemiş olduğu nihai hedefler şunlardır;

- Dış ticaret hacminin artırılması,
- Ülkelerle dengeli ekonomik ilişkiler kurulması,
- İhracatta başta komşu ve yakın ülkelerin payının artırılması,
- Yeni pazarlara girilerek ihracatın artırılması,
- İhraç edilen ürünlerde katma değeri yüksek ürünlerin payının artırılması.<sup>119</sup>

Bu hedefleri kısmen de olsa yerine getiren Türkiye’nin ihracat rakamlarında son on beş yıldır hatırı sayılır ölçüde büyüme rakamlarına ulaşılmıştır. Fakat bu büyüme rakamları küresel ticarete yaşanan daralma ve ülke içinde yaşanan bazı olumsuz gelişmelerden dolayı 2023 ihracat stratejisi ve orta vadeli programlarda belirlenen ihracat rakamların altında kalmıştır.

**Grafik 6: Türkiye’de İhracattaki yüzde değişim(%)**



Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> (10.02.2019)

<sup>118</sup> [http://www.tim.org.tr/files/downloads/Raporlar/T%C4%B0M\\_Ekonomi\\_Raporu\\_2017.pdf](http://www.tim.org.tr/files/downloads/Raporlar/T%C4%B0M_Ekonomi_Raporu_2017.pdf)

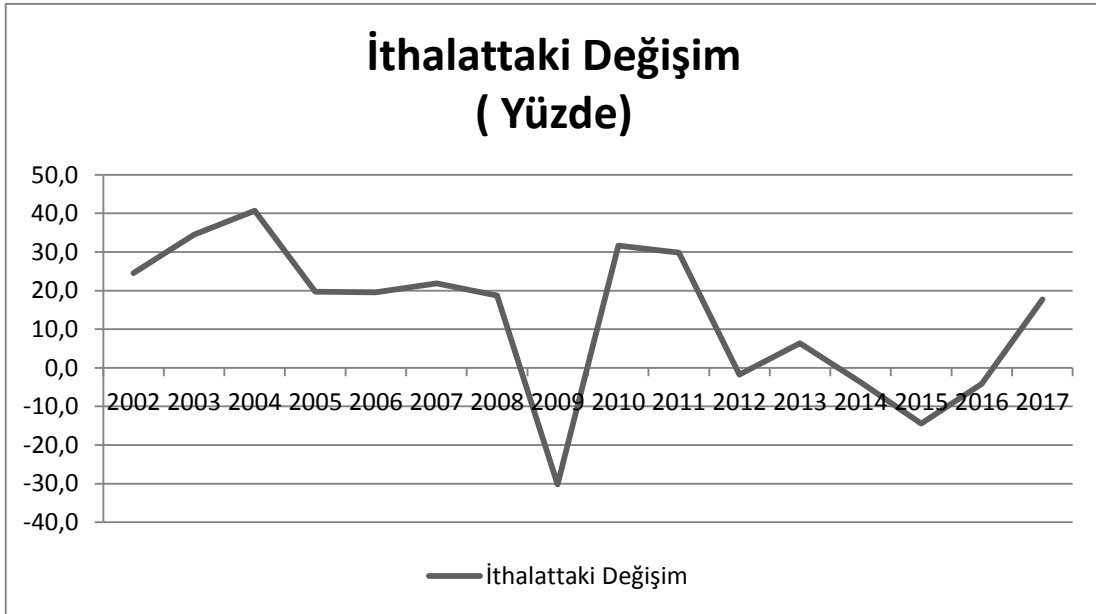
<sup>119</sup> [http://www.tim.org.tr/files/downloads/Raporlar/T%C4%B0M\\_Ekonomi\\_Raporu\\_2017.pdf](http://www.tim.org.tr/files/downloads/Raporlar/T%C4%B0M_Ekonomi_Raporu_2017.pdf)

## 2)Türkiye’de İthalatın Gelişimi

Türkiye’de 2002-2017 yılları arasında 2008’te yaşanan küresel kriz ve 2015 yılında yaşanan dünyadaki küresel ticaretteki daralma dönemleri hariç Türkiye’de ithalat sürekli artmıştır. İthalattaki artış bu yıllar arasında ihracattaki artıştan fazla olmuştur. Bu durum ihracatın ithalatı karşılama oranını düşürmüştür. 2002 yılında bahsi geçen oran % 70 iken 2017 yılında yaklaşık olarak % 67’ye düşmüştür. Sadece 2009 yılında ihracattaki düşüş ithalattakinden daha az olduğu için bu oran % 72,5 ‘e yükselmiştir. İthalattaki bu artışın nedeni ülke içinde iç talebin hareketlenmesi, artan hammadde ve tüketim talebi, ithalat firmalarına getirilen kolaylıklar ile enerjide dışa bağımlılık gibi başlıkları sayılabilir.

Grafik 7’ i incelendiğinde ithalatın bir önceki yıla göre en fazla arttığı dönemler kriz dönemlerinden sonra olduğu göze çarpmaktadır. İthalattaki en ciddi artış yaklaşık % 41 ile 2004 yılında yaşanırken en hızlı düşüş 2009 yılında % 30 ile gerçekleşmiştir.

**Grafik7: Türkiye’de İthalattaki Yüzde Değişim (2002-2017)**



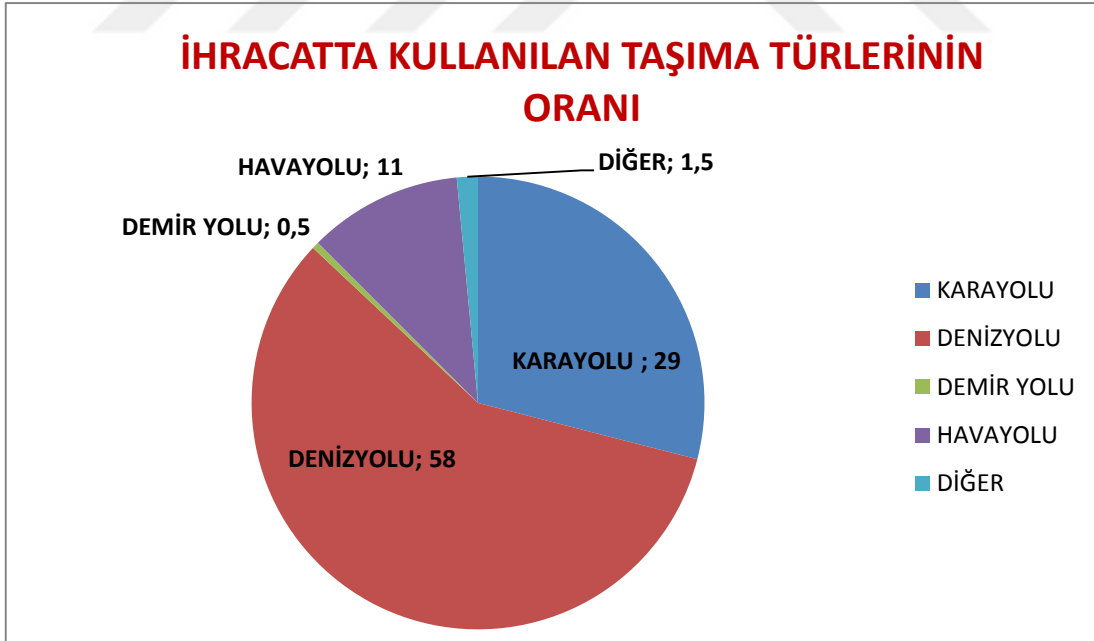
Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> (10.02.2019)

## C. Türkiye’de Uluslararası Ticaret ile Uluslararası Taşımacılığın Karşılaştırılması

### 1 ) Taşımacılık-İhracat İlişkisi

Grafik 8 incelendiğinde Türkiye’de ihracat taşımalarında en yüksek pay hiç kuşkusuz deniz yolu taşımacılığına aittir. Karayolu taşımacılığında bu oran geçmiş yıllara göre düşmüş olmasına rağmen hala toplam ihracattaki payı oldukça yüksektir. Hava yolu taşımacılığı ise son yıllarda en ciddi sıçramayı yapan taşımacılık türüdür. Demir yolu taşımacılığında ise son yıllarda yapılan tüm yatırımlara rağmen istenilen rakamlara ulaşamamıştır. İhracatın 2002-2017 yıllar arasındaki artışı taşımacılık sektörüne olan ilgiyi artırmıştır. Söz konusu dönemde taşımacılık sektörüne yapılan yatırımların da ihracatı olumlu yönde etkilediği görülmüştür. . Aksi halde ülkelerin dış ticarete en önemli enstrümanlarından biri olan taşımacılığa yeterli kadar önem vermemeleri uluslararası arenada rekabet gücünü düşürecektir.

**Grafik 8: Türkiye’de Taşımacılık Türlerinin Toplam İhracat İçindeki Payı (2017 ) (%)**



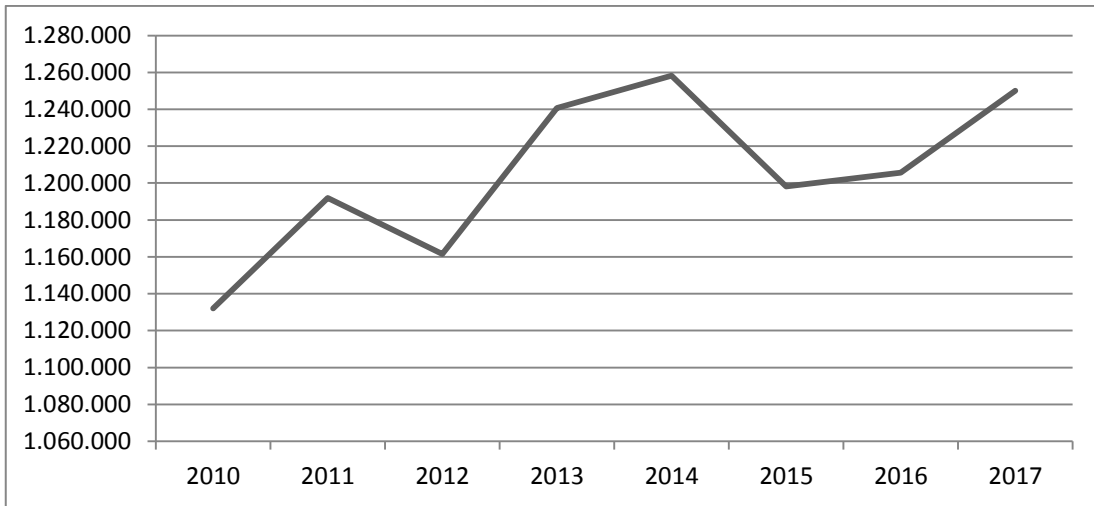
Kaynak : <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> (07.02.2019)

### a) Karayolu Taşımacılığı ve İhracat İlişkisi

Türkiye bulunduğu coğrafyada karayolu taşımacılığında en önemli ülke konumundadır. Üç kıtayı birbirine bağlayan coğrafi konumu ve kamyon filosuyla bölgesinde karayolu taşımacılığında lider ülkeler arasındadır.<sup>120</sup>

Karayolu taşımacılığıyla ülke sınırları içerisinde toplam 3 kıtaya ve yüzü aşkın ülkeye ihracat seferi düzenlenmektedir.<sup>121</sup> Grafik 9 incelenecek olursa Türkiye’de karayoluyla 2012 yılında 1.132.008 adet ihracat taşıması gerçekleştirirken, 2017 yılında yaklaşık %11’lik artışla bu sayı 1.250.067’ye ulaşmıştır. Sadece 2012 ve 2015 yılında bir önceki yıla göre azalış yaşanırken diğer yıllarda karayolu ihracat taşımaları sürekli artmıştır. İhracat taşımalarında en büyük paya sahip olan ülke Irak iken bir önceki yıla göre 2017 yılında en ciddi artış Rusya ile yaşanmıştır. Söz konusu yıllar bölgesel bazda incelendiğinde ise %5lik büyüme ile Ortadoğu’ya yapılan taşımacılık en gözle görülür artışın olduğu bölge olarak göze çarpmaktadır.<sup>122</sup>

**Grafik:9 Karayolu İhracat Taşımaları 2010-2017 (Adet)**



Kaynak : <http://www.und.web.tr/upload/2017%20Raporu.pdf> (23.04.2019)

<sup>120</sup> Öztürk, s.31

<sup>121</sup> Türkiye Odalar Borsalar Birliği, *Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclis Raporu 2014*, Ankara 2015 s.17 (07.02.2019)

<sup>122</sup> <https://www.und.org.tr/tr/20758/2017-yili-tasimacilik-istatistikleri-yayinlandi> (07.02.2019)

**Tablo 17: Karayolu Taşımacılığına Yapılan Yatırımlar ve Karayolu Taşımacılığıyla Gerçekleştirilen İhracat**

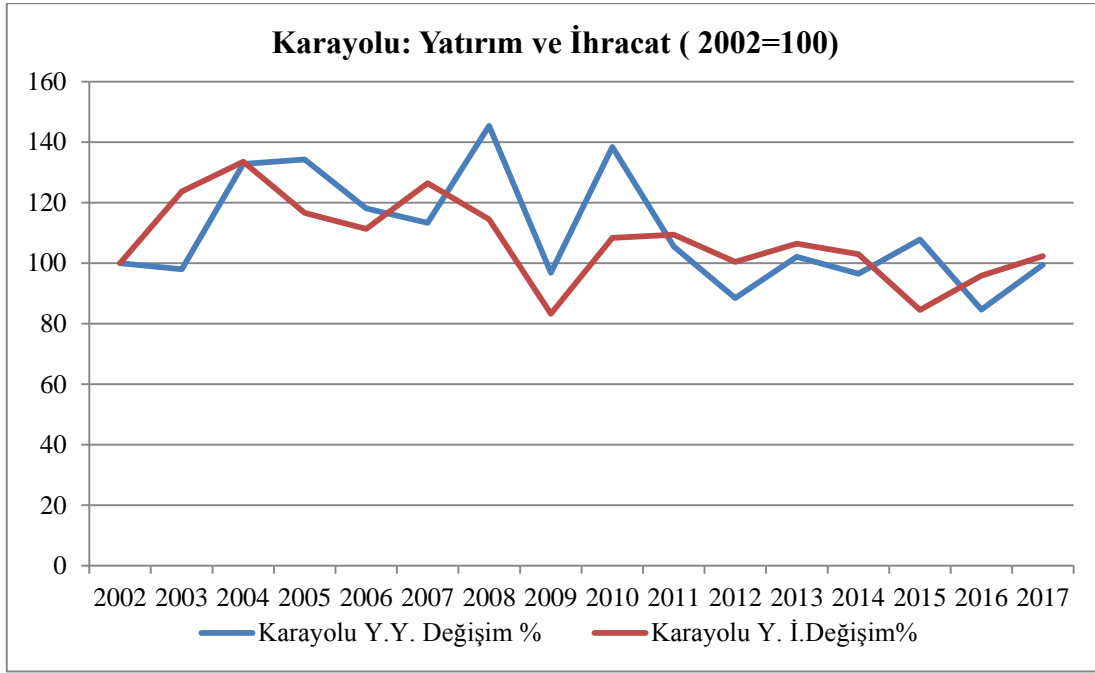
Yıllar	Karayoluna Yapılan Yatırımlar (Milyar\$)	Karayoluyla Gerçekleştirilen İhracat ( Milyar\$)
2002	1.852,61	16.417
2003	1.814,42	20.306
2004	2.409,66	27.104
2005	3.236,08	31.602
2006	3.822,67	35.170
2007	4.333,59	44.482
2008	6301,00	50.923
2009	6.102,32	42.392
2010	8.445,62	45.948
2011	8.910,61	50.257
2012	7.881,67	50.440
2013	8.050,89	53.674
2014	7.767,79	55.270
2015	8.376,51	46.708
2016	7.089,86	44.754
2017	7.051,98	45.809

Kaynak:<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/Bu tceOdenekHarcamaGelir/YilItibariOdenekHarcamaTR.pdf> (02.03.2019)

Karayolu ulaştırmasına yapılan yatırımların sosyo-ekonomik anlamda birçok faydası vardır. Bunlardan bazıları; üretimin ve istihdamın artırılması, üretim maliyetlerinin düşürülmesi, eğitim sağlık ve turizme yapmış olduğu katkılardır.

Dış ticarete de hiç şüphesiz karayolu ulaştırmasının rolü çok büyüktür. Tablo 17 ‘deki bilgiler incelenecek olursa bu taşımacılık sektörüne 2002 yılından 2017 yılına kadar yapılan harcamalarda yaklaşık üç kat artış sağlanmıştır. Yine bu dönem içerisinde karayolu taşımacılığıyla yapılan ihracatta yaklaşık iki katlık bir artış söz konusudur.

**Grafik 10: Karayoluna Yapılan Kamu Yatırımları ile Karayoluyla Yapılan İhracattaki Değişimin Karşılaştırılması ( %)**



Kaynak:<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/ButceOdenekHarcamaGelir/YillitibariOdenekHarcamaTR.pdf> (02.03.2019)

Yatırımlardaki yüzde değişimin ihracattaki yüzde değişimle karşılaştırıldığı Grafik 10'da yaklaşık 1,5 yıllık gecikmeyle karayolu ile ihracattan karayollarına yapılan yatırıma doğru bir ilişki gözlenmektedir. Yani bu iki değişken gecikmeli olarak aynı yönsemeyi göstermektedir. Bu durum ihracattaki azalış dönemlerinin ekonomik büyümeyi yavaşlattığı ve milli gelirin artış hızını düşürdüğü için devletin karayolları yatırımlarına ayırdığı paranın azalmasıyla açıklanabilir. Bu iki değişken arasında yapılan korelasyon hesaplamasında + 0,509 bir rakama ulaşılmıştır. Bu rakam iki değişken arasında pozitif yönlü ilişki olduğunun göstergesidir.

**Tablo 18: Karayolu Taşımacılığındaki Araç Sayısı ve Değişim Oranı**

Yıllar	Karayolu Taşımacılığındaki Araç Sayısı	Araç Sayısındaki % Değişim
2004	647420	0,00%
2005	676929	4,56%
2006	709535	4,82%
2007	729202	2,77%
2008	744217	2,06%
2009	727302	-2,27%
2010	726359	-0,13%
2011	728458	0,29%
2012	751650	3,18%
2013	755950	0,57%
2014	773728	2,35%
2015	804319	3,95%
2016	825334	2,61%
2017	838718	1,62%

Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> (07.03.2019)

Karayolu taşımacılığında kullanılan araç sayısı kriz yılları hariç sürekli artmıştır. İhracatın arttığı yıllar aynı zamanda üretimin arttığı yıllar olduğu için hem karayollarına yapılan yatırımlar hem de karayolu taşımacılığındaki araç sayısı artmıştır. Türkiye'nin dış ticarete en çok ilişki kurduğu ülkeler komşu ülkeler olması ve bu ülkelerle genel itibariyle karayolu ile ticaret yapılması bu sektöre olan ilginin nedenlerinden biridir.

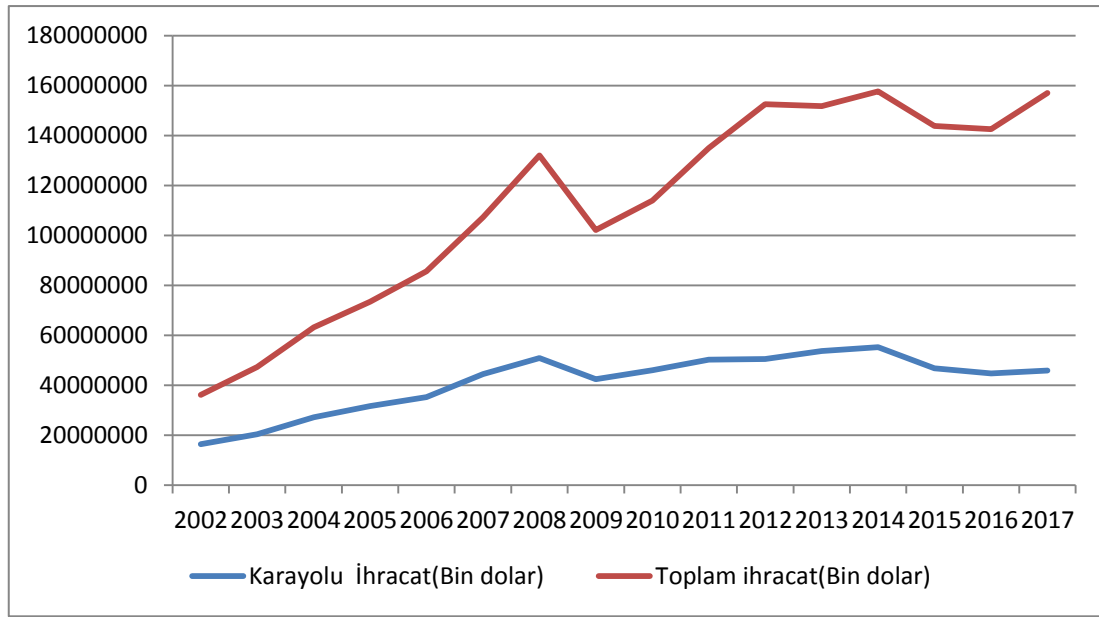
Grafik 11'deki bilgiler doğrultusunda karayolu taşımacılığında 2001 krizinden sonra ülke ekonomisindeki olumlu gelişmelere paralel olarak bir iyileşme olduğu gözlenmiştir. Söz konusu yıllarda bu taşıma sistemindeki olumlu gidişatın en büyük sebeplerinden biri, yük ve yolcu taşımada kullanılan motorlu kara taşıt sayısındaki artış olarak gösterilebilir.<sup>123</sup> Yine bu dönemde uluslararası taşıma filosunun kapasitesini olumsuz yönde etkileyecek kısıtlamaların kaldırılması, karayollarında bakım onarım ve alt yapı hizmetlerine yapılan yatırımların artması ile

<sup>123</sup> <http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/da3b1a869b709e7.pdf> (08.02.2019)

yeni ulaştırma koridorlarının açılması, ihracatta bu ulaştırma sisteminin tercih edilme sebepleri arasında yer almaktadır.<sup>124</sup>

2002 yılında karayolu taşımacılığının ihracat içindeki payı %45 iken 2017 yılında bu rakam %30'lara düşmüştür. Bu azalışın sebebi taşımacılığın karayolundan deniz yolu ve havayolu taşımacılığı lehine artış sağlamasıdır.

**Grafik 11: Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı ile Yapılan İhracatın Toplam İhracatla Karşılaştırılması**



Kaynak : <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> (07.02.2019)

## (2) Demiryolu Taşımacılığı ve İhracat ilişkisi

Cumhuriyetin ilk yıllarında en çok kullanılan ulaştırma sistemi olan demiryolu 1940’lı yıllardan sonra sürekli kan kaybetmiştir. Bu yıldan sonra yatırımlar hep karayolu ulaştırma sistemine kaymıştır. Alt yapıya önem verilmemesi, makine ekipmanların yenilenmemesi yolcu ve yük taşımacılığına bu sisteme olan rağbetin git gide azalmasına sebep olmuştur.<sup>125</sup> 2002 yılından sonra devletin demiryoluyla ilgili

<sup>124</sup> Saatçioğlu, s.217

<sup>125</sup> İbrahim Kekeç, *TCDD Osmanlı’dan Bugüne*, Özel ofset, Ankara 2018, s.5



politikalarında değişikliğe gidilerek yıllarca ihmal edilen demiryolu ulaştırma sistemine son on beş yılda yaklaşık 60,3 milyar TL yatırım yapılmıştır.<sup>126</sup>

**Tablo 19 Demiryolu Taşımacılığına Yapılan Yatırımlar ve Demiryolu Taşımacılığıyla Gerçekleştirilen İhracat**

Yıllar	D.Y.Y Milyon\$	D.Y.İ Milyon\$
2002	69,754	0,249
2003	123,987	0,394
2004	253,389	0,577
2005	312,530	0,756
2006	581,465	0,911
2007	614,785	1,081
2008	810,210	1,260
2009	842,375	0,906
2010	1.568,564	0,990
2011	1.596,080	1,242
2012	1.253,657	1,017
2013	1.844,988	0,951
2014	1.728,030	0,922
2015	1.319,154	0,806
2016	1.461,133	0,641
2017	1.581,122	0,684

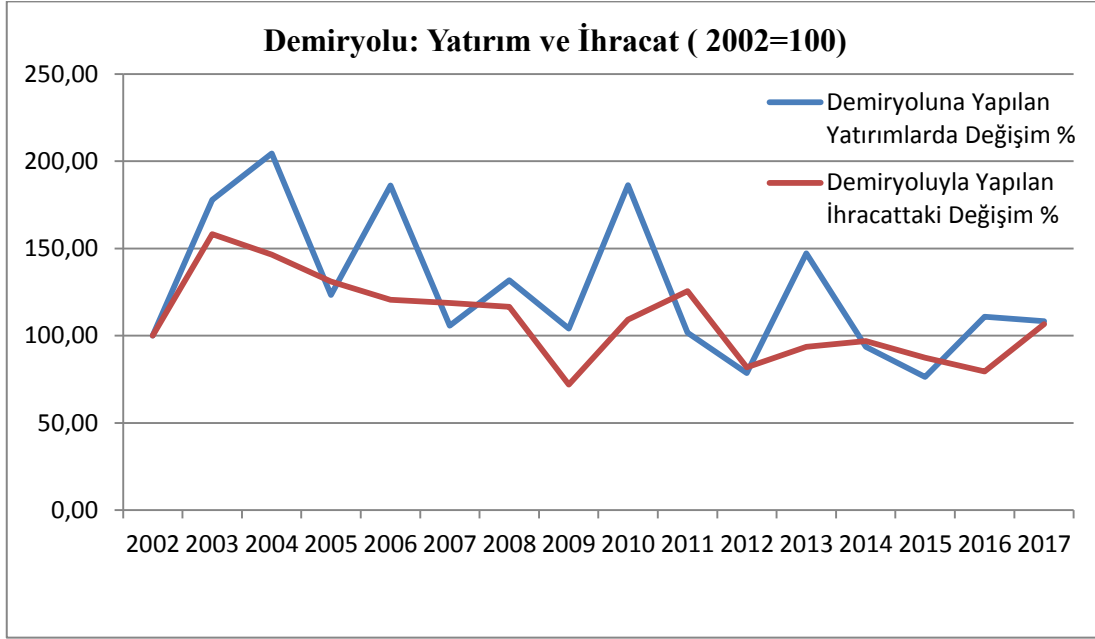
Kaynak: <http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf> (05.04.2019)

Tablo 19’u incelendiğinde 2002 yılında 69,754 milyon dolar olan demir yolu yatırımı 2017 yılı sonu itibariyle yaklaşık 25 kat artarak 1581.122 milyon dolara ulaşmıştır. Ulaştırma sektörleri arasında son on beş yıl içinde en fazla yatırım yapılan ikinci sektör olan demiryolu ulaştırmasıyla yapılan ihracatta ise istenilen sonuçlara ulaşamamıştır. Bu da yatırımların daha çok yurt içi ticarete ve yolcu taşımacılığına katkı sağladığını göstermektedir. Zira 2003 yılında demiryoluyla taşınan yük miktarı 15,9 milyon ton iken, 2017 yılı Eylül ayı itibarıyla 20,5 milyon ton olmuştur. Yine

<sup>126</sup> <http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf> (08.02.2019)

2003 yılında demiryoluyla 77 milyon yolcu taşınırken, bu rakam 2017 yılı itibariyle 180 milyona yaklaşmıştır.<sup>127</sup>

**Grafik 12: Demiryoluna Yapılan Kamu Yatırımları ile Demiryoluyla Yapılan İhracattaki Değişimin Karşılaştırılması %**



<http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf> (05.04.2019)

Grafik 12’de ise demiryoluna yapılan yatırımların 2012 ve 2015 yılları dışında hep arttığı, buna rağmen demiryoluyla gerçekleştirilen ihracatın 2017 yılı dışında son altı yıldır düştüğü gözlemlenmiştir. Bu durum bu sektöre yapılan yatırımların demiryoluyla yapılan ihracata katkısının çok az olduğunu göstermektedir.

**Tablo 20: Demiryolu Taşımacılığındaki Araç Sayısındaki Değişim(2004-2017)**

Yıllar	Demiryolu Taşımacılığındaki Araç Sayısı	Araç Sayısındaki % Değişim
2004	16 004	0,00%
2005	16 102	0,61%
2006	16 320	1,35%

<sup>127</sup> <http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf>

**Tablo 20 devamı**

2007	17 041	4,42%
2008	17 079	0,22%
2009	17 607	3,09%
2010	17 773	0,94%
2011	18 200	2,40%
2012	18 167	-0,18%
2013	18 607	2,42%
2014	18 967	1,93%
2015	19 077	0,58%
2016	19 570	2,58%
2017	15 979	-18,35%

Kaynak: <http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf> (14.03.2019)

Tablo 20’de demiryolu ulaştırmasında yük taşımacılığında kullanılan araç sayısının yıllar itibariyle değişimi gösterilmiştir. Tablodaki bilgilere bakıldığında araç sayısında çok ciddi bir değişim olmadığı gözlenmiştir. 2017 yılındaki % 18,35’ lik düşüş olduğu bu düşüşün yk vagonlarının büyük bir bölümünün 20 yaş üzerinde olan yk vagonlarından 10.000 tanesinin 2023 yılına kadar tasfiye edilmesi kararından kaynaklandığı tahmin edilmektedir.<sup>128</sup> Demiryolunda 2023 hedeflerine ulaşabilmek için taşımacılıkta 49.000 adet yük vagonu olması hedeflenmiş, bu tarihe kadar yaklaşık 10.000 adet vagonun servis dışı kalmasıyla 40.000 adet yeni vagona ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir.<sup>129</sup>

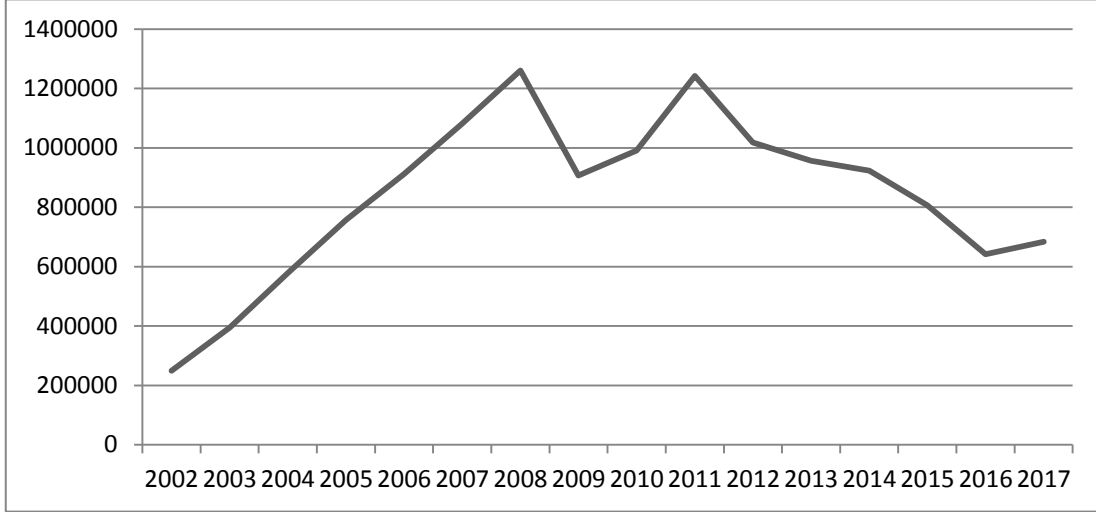
Demiryolu taşımacılığıyla gerçekleştirilen ihracatın toplam ihracat içindeki payı çok düşük olduğu için grafik üzerinde karşılaştırması yapılmamıştır. 2017 yılında bu oran binde beş civarında gerçekleşmiştir. Son yıllarda yapılan yatırımlar uluslararası ticarete demir yolu taşımacılığını henüz istenilen noktaya getirememiştir. Bakü-Tiflis-Ceyhan demiryolu hattının hayata geçmesiyle Avrupa’dan Çin’e kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlayacak olması ilerleyen yıllarda

<sup>128</sup> [http://www.emo.org.tr/ekler/2437712a437a38b\\_ek.pdf](http://www.emo.org.tr/ekler/2437712a437a38b_ek.pdf) (13.03.2019)

<sup>129</sup> [http://www.emo.org.tr/ekler/2437712a437a38b\\_ek.pdf](http://www.emo.org.tr/ekler/2437712a437a38b_ek.pdf) (13.03.2019)

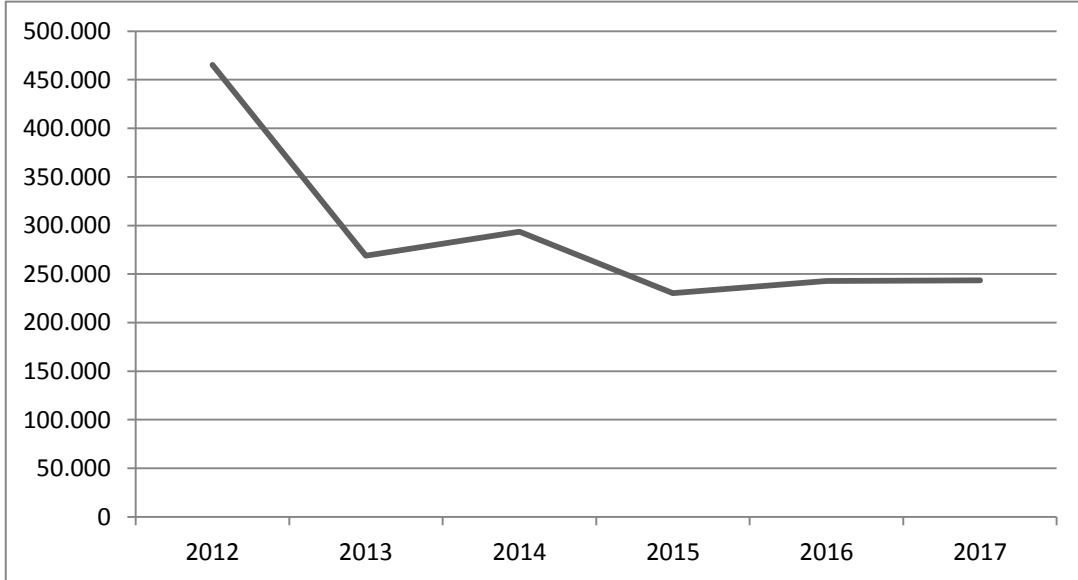
demir yolu taşımacılığının belirlenen hedeflerine ulaşması bakımından ciddi katkı sağlayacaktır.<sup>130</sup>

**Grafik 13: Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığıyla Gerçekleştirilen İhracat  
2002-2017 (Bin Dolar)**



Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> (05.04.2019)

**Grafik 14: Demiryolu İhracat Taşımaları 2012-2017 (Bin Ton)**



Kaynak : <https://www.dhmi.gov.tr/sayfalar/istatistik.aspx> (23.04.2019)

<sup>130</sup> İbrahim Kekeç, s.59

Grafik 13'teki veriler doğrultusunda 2002 yılından sonra demiryolu taşımacılığıyla yapılan ihracatın küresel kriz dönemine kadar artış gösterdiği 2008 yılından sonra bu ibrenin tersine döndüğü gözlenmiştir. 2010 2011 yıllarında toparlanma yaşanmasına rağmen 2012 yılından sonra bu düşüş devam etmiştir. Nitekim 2008 yılında söz konusu dönem içinde en yüksek rakamlarına ulaşan demiryolu taşımacılığı ile yapılan ihracat 2017 yılına kadar %46'lık düşüş yaşamıştır.

Grafik 14'te ise demiryolu taşımacılığının 2012- 2017 yılları arasındaki kapasite değişimi incelenmiştir. Bu dönem içerisinde söz konusu taşımacılık sistemiyle yapılan ihracattaki parasal büyüklükte yaşanan yüzde değişim kapasitede artışındaki yüzde değişimle hemen hemen aynıdır. Zira bu dönemde kapasitede %47'lik azalış gözlemlenmiştir.

### **(3) Hava yolu Taşımacılığı ve İhracat ilişkisi**

Günümüz Türkiye'sinde diğer taşımacılık sistemlerine göre havayolu taşımacılığı çok daha fazla ilgi görmekte ve bu ilgi her geçen gün biraz daha artmaktadır. Havacılık sektöründe 2003 yılından itibaren değişim hız kazanmış ve özel havayolu şirketlerinde artış olmuştur. Fakat bu olumlu gelişme daha çok yolcu taşımacılığında kendini göstermiştir. Çünkü hava yolu taşımacılığında maliyetler diğer taşıma türlerine göre yüksektir, bu sebepten dolayı her türlü yükün taşınması için uygun bir sistem değildir. Bu taşımacılık türünde özellikli veya çok kıymetli eşyaların yanı sıra teslimatında hız açısından ehemmiyet arz eden kargoların taşınması bu ulaştırma sisteminin tercih edilebilirliğini artırmıştır<sup>131</sup>

**Tablo 21: Havayolu Taşımacılığına Yapılan Yatırımlar ve Havayolu Taşımacılığıyla Gerçekleştirilen İhracat (2002-2017)**

Yıllar	H.Y.Y* Milyon\$	H.Y.İ**Milyon\$
2002	-	233.933
2003	71.197	322.757

<sup>131</sup> Cem Saatçioğlu, s.98

**Tablo 21 devamı**

2004	95.968	390.683
2005	101.739	397.859
2006	127.027	488.069
2007	190.524	701.829
2008	177.409	1.043,529
2009	221.808	976.428
2010	353.096	768.476
2011	243.455	857.789
2012	239.235	2.178,159
2013	251.771	1.296,069
2014	287.552	1.410,331
2015	141.038	1.727,552
2016	158.083	1.774,706
2017	130.921	1.699,162

Kaynak: <http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf>

\* Havayoluna Yapılan Yatırım

\*\*Havayoluyla Gerçekleştirilen İhracat

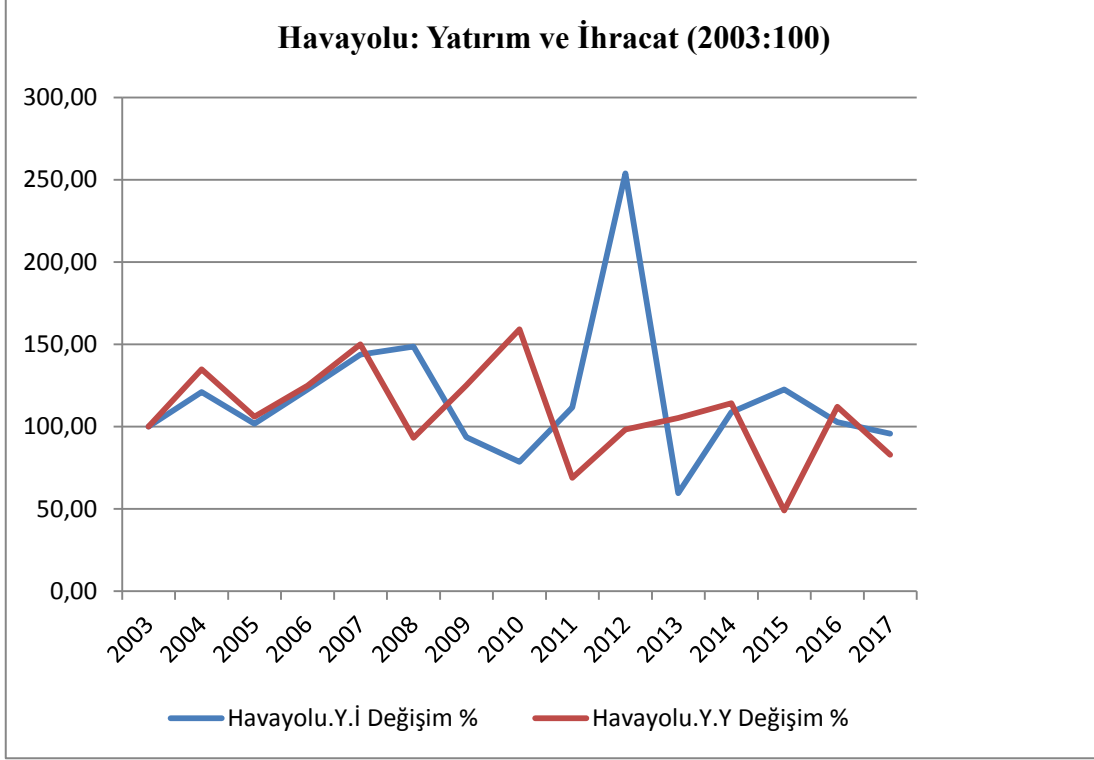
Tablo 21'deki bilgiler ışığında ülkemizde havayolu ulaştırmasına yapılan yatırımları, bu sektörde hayata geçirilen projelerle karşılaştırıldığında yatırım rakamların çok düşük olduğu görülmektedir. Bu durumun havayolu ulaştırmasına yapılan projelerde daha çok yap-işlet-devret modeli uygulandığının göstergesi olduğu tahmin edilmektedir. 2002-2017 yılları arasında yap-işlet-devret modeliyle yapılan projeler ve bu projelere yapılan yatırımlar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 22: 2002-2017 Yılları Arasında Havayolu Ulaştırmasında Yap-İşlet-Devret Modeliyle Yapılan Yatırımlar**

PROJE ADI	YATIRIM MALİYETİ	İŞLETME SÜRESİ
<b>Antalya Hava Limanı Dış Hatlar Terminal Binası</b>	85.386.000 USD	3 Yıl 5 Ay 26 Gün
<b>Dalaman Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası</b>	91.997.688 USD	8 Yıl 2 Ay 17 Gün
<b>Esenboğa Havalimanı İç ve Dış Hatlar Terminal Binası</b>	188.702.557 EURO	15 Yıl 8 Ay
<b>Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası</b>	138.886.782 EURO	7 Yıl 4 Ay 26 Gün
<b>Milas-Bodrum Havalimanı Dış Hatlar Terminal Binası</b>	88.643.000 EURO	3 Yıl 9 Ay 66 Gün
<b>Zafer Havalimanı</b>	50.000.000 EURO	29 Yıl 11 Ay
<b>Çukurova Havalimanı</b>	357.071.685 EURO	9 Yıl 10 Ay 10 Gün
<b>İstanbul Yeni Havalimanı</b>	10.247.000.000 EURO	25 Yıl

Kaynak:file:///C:/Users/aranlik/Downloads/Stratejik%20Plan%202015-2019%20(web)%20(3).pdf  
(16.03.2019)

**Grafik 15: Havayoluna Yapılan Kamu Yatırımları ile Havayoluyla Yapılan İhracattaki Değişimin Karşılaştırılması (%)**



<http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf>

Dönemsel bazlı dalgalanmalara rağmen havayolu taşımacılığıyla gerçekleştirilen ihracat artmaktadır. Grafik 15'te yatırım ve ihracat değişim oranlarının genel itibariyle birbirini bir yıl aralıkla takip ettiği görülmektedir. 2012 yılı havayolu taşımacılığında dünya genelinde zorluklarla geçen bir yıl olmasına rağmen Turkish Cargo'nun kargo taşımacılığındaki %21'lik büyüme oranını yakalaması, bu ulaştırma sektörüyle yapılan ihracat taşımalarında etkili olmuştur.<sup>132</sup>

Teknolojik gelişmeler firmaların küresel rekabet anlayışını değiştirmektedir. Bu değişimde en önemli hususlardan biri de hızdır. Havayolu taşımacılığı yapılan teslimatların hızında kullanıcılara çok önemli avantaj sağlamaktadır. Bu durum

<sup>132</sup> [http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/yillik\\_raporlar/yillik\\_rapor\\_2012.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/yillik_raporlar/yillik_rapor_2012.pdf) (16.03.2019)



önümüzdeki yıllarda havayolu taşımacılığına yapılan yatırımların firmaların rekabetteki gücünü diğer taşıma şekillerine göre daha fazla artıracaktır.<sup>133</sup>

**Tablo 23: Havayolu Taşımacılığındaki Araç Sayısındaki Değişim**

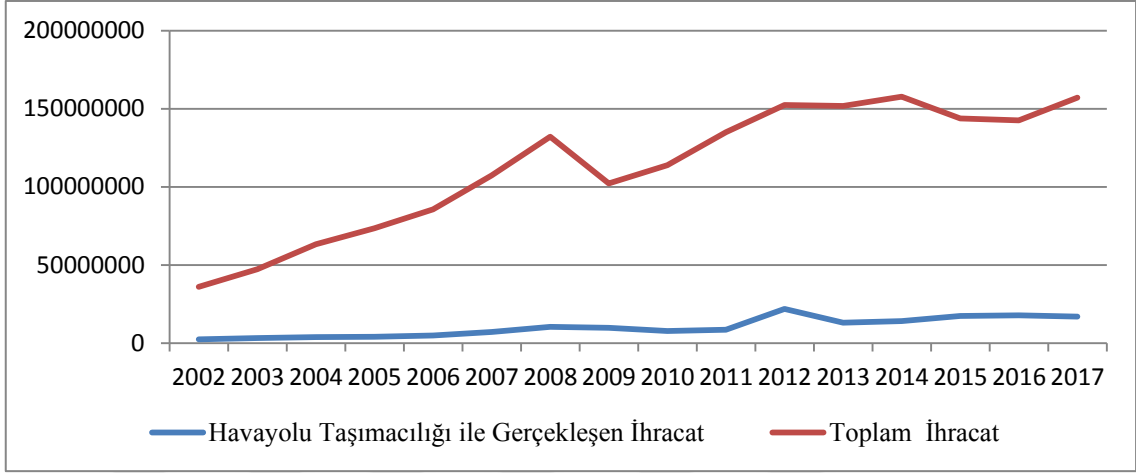
Yıllar	Havayolu Taşımacılığındaki Araç Sayısı	Araç Sayısındaki % Değişim
2004	142	0,00
2005	202	0,42
2006	245	0,21
2007	250	0,02
2008	262	0,04
2009	299	0,14
2010	332	0,11
2011	349	0,05
2012	370	0,06
2013	385	0,04
2014	422	0,09
2015	489	0,15
2016	540	0,10
2017	517	-0,04

Kaynak: <http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf> (14.03.2019)

Tablo 23'teki bilgiler doğrultusunda havayolu taşımacılığında kullanılan araç sayısının 2017 yılı hariç diğer yıllarda sürekli arttığı görülmektedir. En yüksek artış oranı 2005 yılında yaşanmıştır. Bunun sebebinin 2003 yılında havayolunda serbestleşmenin sağlanmasıyla sektöre giren özel hava yolu firmaları olduğu söylenebilir. 2017 yılındaki araç sayısındaki azalışının sebebi olarak bu sektörde bir özel havayolu firmasının uçuşlarını durdurması olarak gösterilebilir.

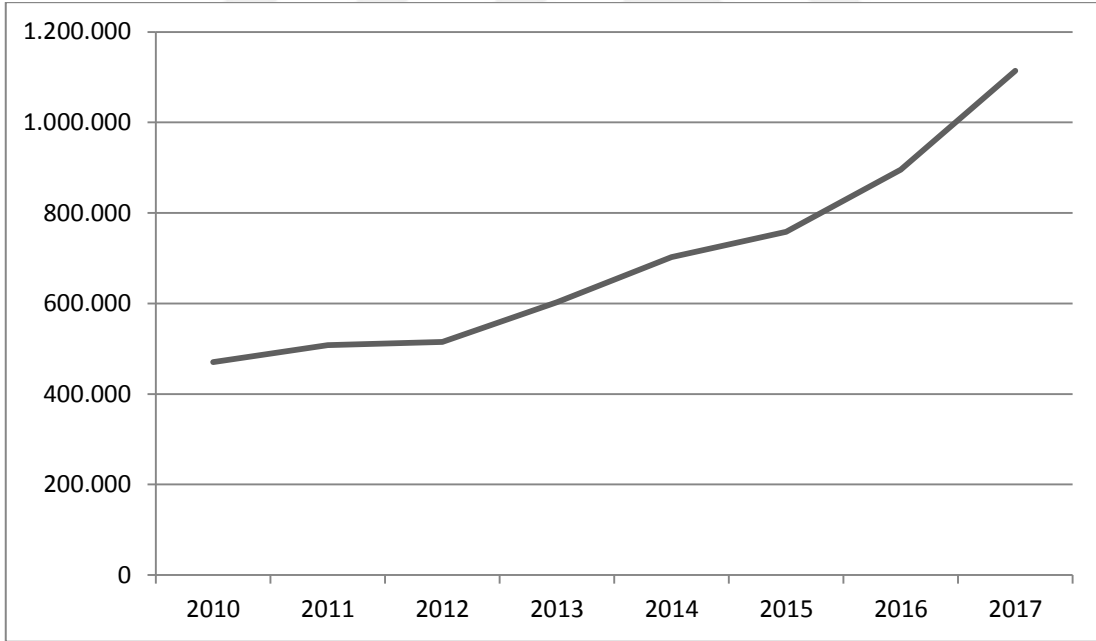
<sup>133</sup> Sabri, Öz, Fidan s:19

**Grafik 16: Türkiye’de Havayolu Taşımacılığının Toplam İhracatla Karşılaştırılması (Bin Dolar)**



Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> (07.02.2019)

**Grafik17 : Havayolu İhracat Taşımaları 2010-2017 (Ton)**



Grafik 16’da 2002 yılında havayolu taşımacılığının ihracat içindeki payı % 6 iken 2017 yılına gelindiğinde bu rakam %11’lere kadar yükselmiştir. İhracat bu yıllarda yaklaşık dört buçuk kat artmışken havayolu taşımacılığı yedi kattan fazla büyümüştür. Bu rakamlardan hareketle 2002-2017 yılları arasında ihracat içindeki payı en çok artan taşımacılık türünün havayolu taşımacılığı olduğu söylenebilir.

Grafik 17’de havayolu ihracat taşımalarındaki kapasite artışı kargo miktarı açısından değerlendirilmiş olup 2010 yılından 2017 yılına kadar kapasitede sürekli artış yaşandığı gözlemlenmiştir. 2010 yılında 470.141 ton kargo taşınırken 2017 yılında bu rakam 1114.233 tona ulaşmıştır.

#### **(4) Denizyolu Taşımacılığı ve İhracat ilişkisi**

Türkiye’nin dış ticaretinde en önemli paya sahip olan taşımacılık türü olan deniz yolu taşımacılığında son yıllarda deniz ticaret filosunda, gemi inşa sanayisinde ve limancılık alanındaki gelişmeler ihracat içindeki payını önceki yıllara göre artırmıştır.<sup>134</sup>

Dünya deniz yolu taşımacılığı küresel krizden olumsuz yönde etkilenirken Türk limanlarında toplam elleçleme % 8, konteyner elleçleme ise % 11 artmıştır.<sup>135</sup> Türk Armatörler Birliği tarafından hazırlanan rapora göre Türkiye deniz ticaret filosu büyüklüğü bakımından dünyada 15. sırada yer almaktadır.<sup>136</sup> Yine son yıllarda artan dış ticareti karşılamak için Mersin Konteyner Limanı, Filyos Limanı ve Çandarlı Limanı’nın inşaatına başlanmıştır.

**Tablo 24: Denizyolu Taşımacılığına Yapılan Yatırımlar ve Denizyolu Taşımacılığıyla Gerçekleştirilen İhracat**

Yıllar	D.Y.Y* Milyon\$	D.Y.İ** Milyar\$
2002	0.678	1.701
2003	2.502	2.323
2004	12.962	3.125
2005	6.100	3.542
2006	2.000	4.267

<sup>134</sup> DTO, “Denizcilik Sektöründe 2003 Yılında Sağlanan Gelişmeler, Çözülmesi Gereken Sorunlar ve Ülke Ekonomisine Katkıları”, İstanbul 2003, s.12-17

<sup>135</sup> Cem Saatçioğlu, s.84

<sup>136</sup> <http://turkdeniz.com/Turk-Deniz-Ticaret-Filosunun-Dunya-siralamasindaki-yeri-artiyor-4102>

**Tablo 24 Devamı**

2007	1.371	5.217
2008	0,495	6.645
2009	0,454	4.714
2010	2.197	5.778
2011	10.284	7.357
2012	15.839	7.798
2013	15.194	8.293
2014	16.692	8.630
2015	7.025	7.803
2016	2.912	7.840
2017	2.029	9.131

Kaynak: <http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf> (05.04.2019)

\* Demiryoluna Yapılan Yatırımlar

\*\* Demiryoluyla Yapılan İhracat

Tablo 24'te denizyolu ulaştırmasına yapılan yatırımlarla denizyoluyla gerçekleştirilen ihracat rakamları yer almaktadır. Türkiye'de ulaştırma sektörleri arasında kamu tarafından en az yatırım yapılan sektörün denizyolu ulaştırması olduğu görülmektedir. Bu durumda Türkiye'de işletilen limanların büyük bir bölümünün özel sektöre ait olması gerçeği yatmaktadır. Zira Türkiye'de bulunan 180 adet limanın 21 adeti kamu limanı, 23 adeti belediye limanı ve geri kalan 136 liman ise özel liman olarak faaliyetlerine devam etmektedir.<sup>137</sup> Tüm bunlar özel sektör yatırımlarının bu taşımacılık sisteminde çok yüksek paya sahip olduğunu göstermektedir. Özel sektörün 2002-2017 yılları arasında yapmış olduğu yatırımlara ulaşamadığından, denizyoluna yapılan yatırımların bu taşımacılık sistemiyle gerçekleştirilen ihracat rakamlarıyla karşılaştırmanın anlamlı sonuçlar vermeyeceği açıktır.

<sup>137</sup> <http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/sector-raporu.aspx> (17.03.2019)

**Tablo 25: Denizyolu Taşımacılığındaki Araç Sayısındaki Değişim**

Yıllar	Denizyolu Taşımacılığındaki Araç Sayısı	Araç Sayısındaki % Değişim
2004	1.379	-
2005	1.429	3,63%
2006	1.551	8,54%
2007	1.649	6,32%
2008	1.720	4,31%
2009	1.777	3,31%
2010	1.832	3,10%
2011	1.879	2,57%
2012	1.909	1,60%
2013	1.892	-0,89%
2014	1.895	0,16%
2015	1.951	2,96%
2016	1.999	2,46%
2017	2.025	1,30%

Kaynak: <http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf> (14.03.2019)

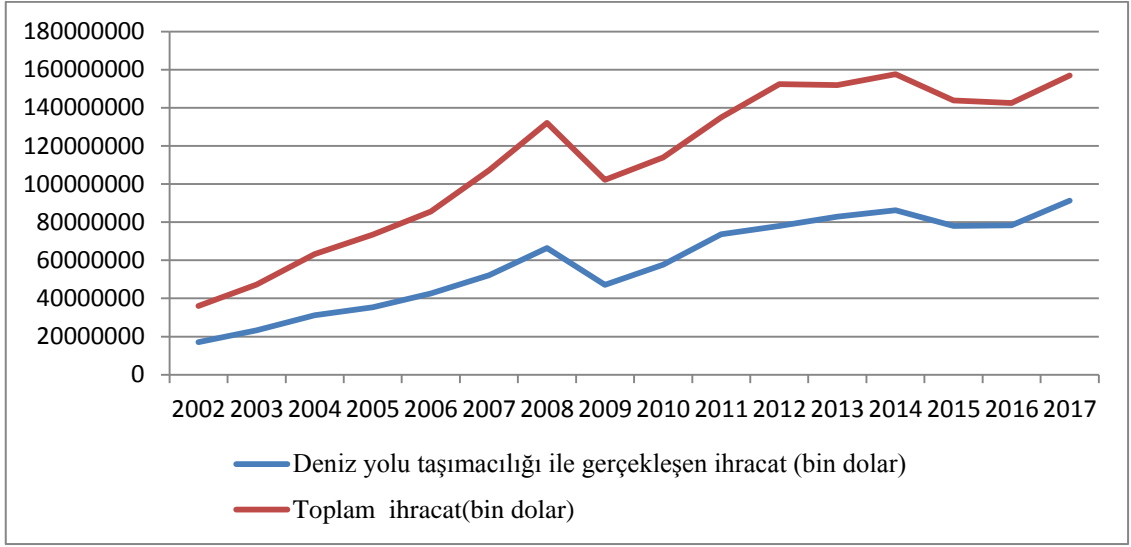
Tablo 25’te denizyolu ulaştırmasında kullanılan araçların 2013 yılı hariç sürekli arttığı görülmektedir. 2004 yılından 2017 yılına kadar bu taşımacılık sisteminde kullanılan araçların %47 artış sağlandığı görülmektedir. Yine 2003 yılında Türk Bayraklı filo 1148 iken, 2017 yılında bu rakam 1991’e ulaşmıştır.<sup>138</sup> Bu durumun denizyolu taşımacılığının dış ticarete payının artmasında çok önemli bir etken olduğunu göstermektedir.

Grafik 18’de görüldüğü üzere küresel krizin yaşandığı yıllarda diğer taşıma türlerinde olduğu gibi deniz yolu taşımacılığında da ihracattaki daralmaya paralel bir daralma yaşanmıştır. 2002 yılında bu ulaştırma sisteminin toplam ihracat içindeki payı % 47 civarında iken 2017 yılına gelindiğinde bu rakam % 58 lere ulaşmıştır. 2002 yılında denizyolu taşımacılığıyla gerçekleştirilen ihracat 17 milyar dolar iken, 2017 yılında bu rakam 90 milyar doları aşmıştır.

<sup>138</sup> <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/b77aacc22cbfc6d.pdf> (17.03.2019)

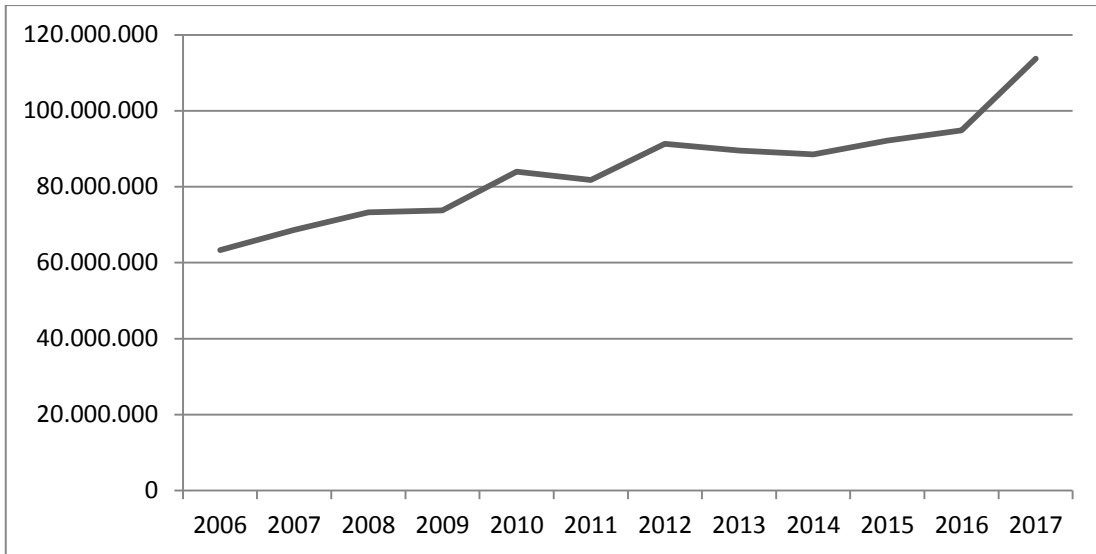
Grafik 19’da ise 2006-2017 yılları arasında denizyolu taşımacılığındaki kapasite artışı incelenmiş olup bu ulaştırma sistemiyle 2006 yılında 63 milyon ton yük taşınırken iki kata yakın artışla 2017 yılında 113 milyon ton civarına yükseldiği gözlenmiştir.

**Grafik 18: Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığının Toplam İhracatla Karşılaştırılması 2002-2017 (Bin Dolar)**



Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> (07.02.2019)

**Grafik 19: Denizyoluyla yapılan İhracat Taşımaları 2006-2017(Milyon Ton)**

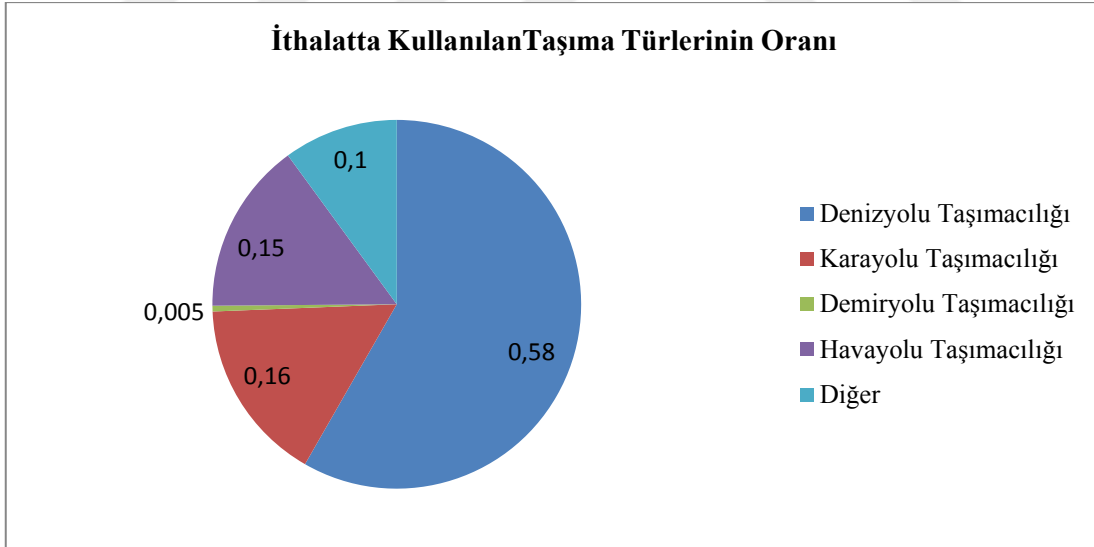


Kaynak : [http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sektorraporu/2017\\_sektor\\_tr.pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/sektorraporu/2017_sektor_tr.pdf) (23.04.2019)

## 2) Taşımacılık İthalat İlişkisi

Grafik 20' i incelendiğinde deniz yolu taşımacılığının ihracattaki üstünlüğünü, ithalatta da sürdürdüğü görülmektedir. İthalatta bir başka dikkat çeken değer ise boru yolu taşımacılığının ağırlıklı olduğu diğer taşımacılık türüdür. İthalattaki taşıma payı yaklaşık % 10 olan bu taşımacılık türünde genel itibariyle yurt dışından ham petrol ve doğalgaz ithalatı gerçekleştirilmektedir. Hava yolu taşımacılığında ihracat taşımacılığındaki hızlı büyüme ithalat taşımacılığında da kendini gösterirken, demir yolu taşımacılığı % 1'in altında oranla ihracatta olduğu gibi ithalatta da en zayıf halka olarak dikkat çekmektedir. Karayolu taşımacılığı ise ithalatta taşımacılık türleri arasında % 16'lık payla en önemli ikinci kalem olmasına rağmen ihracattaki payına göre oldukça düşük kalmaktadır. Bu farkın sebebi ihraç edilen ve ithal edilen malların çeşidi ile ihracatta ve ithalatta söz sahibi ülkelerin farklı olması şeklinde açıklanabilir.

**Grafik 20: Türkiye'de Taşımacılık Türlerinin Toplam İthalat İçindeki Payı (2017 )**



Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> (05.02.2019)

### **(1) Karayolu Taşımacılığı İthalat İlişkisi**

2017 yılında Türk araçları önceki yıla göre % 23 artış sağlayarak 453.678 adet ithalat taşıması gerçekleştirmiştir. Toplam ithalatta % 34 yabancı ülke araçlarından ve % 66 Türk araçlarından faydalanılmıştır. Yabancı ülke araçları içerisindeki en

yüksek pay İran, Bulgaristan ve Romanya'ya aitken Türk araçlarının en çok yükleme yaptığı ülkeler Almanya, Irak, İtalya, Fransa, Yunanistan ve Ukrayna olduğu görülmüştür<sup>139</sup>

Bölgelere göre değerlendirme yapıldığında ise 2017 yılında Ortadoğu ülkelerine yapılan ithalat taşımaları % 153 artışla rekor kırmıştır. Yine söz konusu yılda Avrupa ülkelerinde % 6, Rusya ve Orta Asya ülkelerinde ithalat taşımalarında %10'luk artış sağlanmıştır. TÜİK verileri incelendiğinde 2017 yılında ithalat değerlerindeki artış ithalat taşımalarında da artışa neden olmuştur.<sup>140</sup>

2012 yılından 2017 yılına kadar Türk menşeli araçlarla yapılan ithalat taşımalarında %39 artış yaşanırken, aynı yıllar arasında yabancı ülke araçlarıyla gerçekleştirilen ithalatta %31'lik artış sağlanmıştır. Türk araçların lehine yaşanan bu durum söz konusu yıllar arasında Türkiye'de karayolu taşımacılığında kullanılan araç sayısındaki artışla açıklanabilir.

**Tablo 26: Karayoluyla İthalat Taşımaları (2012-2017)**

TAŞIT ÜLKESİ	2012	2013	2014	2015	2016	2017	PAY
TÜRK	326.733	410.563	432.861	425.029	370.325	453.678	66,47%
YABANCI	174.663	191.622	192.743	200.488	212.965	228.819	33,53%
BULGARİSTAN	47.049	49.221	47.085	48.685	48.855	52.984	25,56%
İRAN	28.183	37.920	33.792	32.354	43.291	47.494	22,91%
ROMANYA	19.245	22.051	22.543	23.295	23.063	24.815	11,97%
POLONYA	9.361	8.707	10.028	11.375	11.626	11.714	5,65%

<sup>139</sup> <https://www.und.org.tr/tr/20758/2017-yili-tasimacilik-istatistikleri-yayinlandi> (28.01.2019)

<sup>140</sup> <https://www.und.org.tr/tr/20758/2017-yili-tasimacilik-istatistikleri-yayinlandi> (28.01.2019)

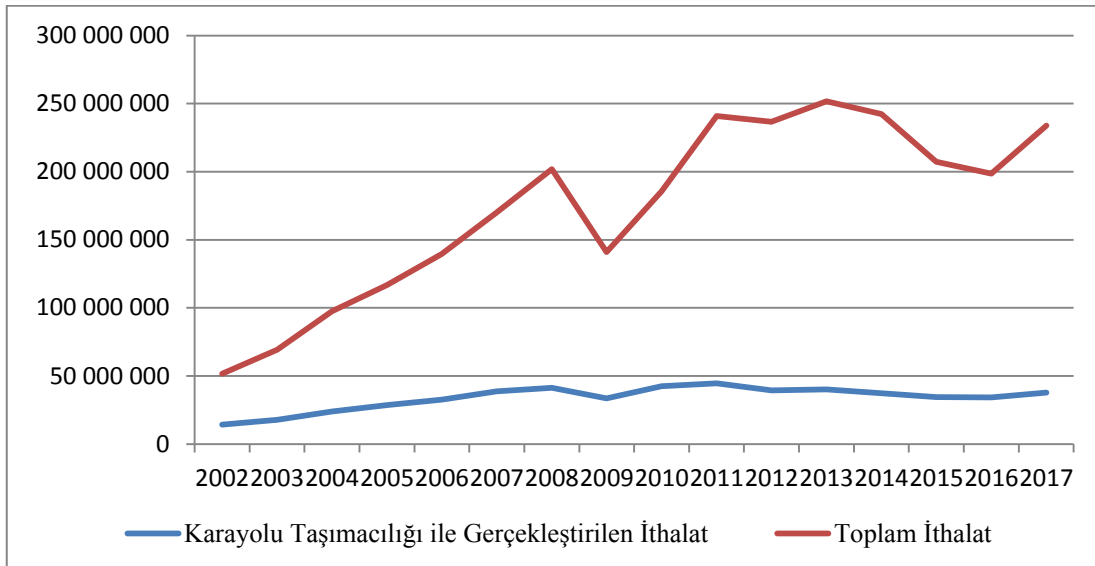


**Tablo 26 devamı**

SİRBİSTAN	4.831	6.583	6.994	8.269	9.404	11.708	5,65%
UKRAYNA	6.261	7.394	8.098	7.710	8.411	8.698	4,20%
MAKEDONYA	6.190	7.597	8.706	8.679	7.536	8.278	3,99%
ALMANYA	3.620	4.153	3.641	4.961	5.374	6.449	3,11%
SLOVAKYA	2.294	3.126	3.720	4.808	5.367	6.140	2,96%
MACARİSTAN	6.509	5.733	6.045	6.096	5.551	5.798	2,80%
DİĞER ÜLKELER	41.120	39.137	42.091	44.256	44.487	44.741	21,58%
<b>TOPLAM</b>	<b>501.396</b>	<b>602.185</b>	<b>625.604</b>	<b>625.517</b>	<b>583.290</b>	<b>682.497</b>	

Kaynak: <http://www.und.web.tr/upload/2017%20Raporu.pdf> (17.03.2019)

**Grafik 21: Türkiye’de Karayolu Taşımacılığının Toplam İthalatla Karşılaştırılması (Bin Dolar)**



Kaynak: [http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist\\_\(05.02.2019\)](http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist_(05.02.2019))

Grafik 21’de karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilen ithalat ile toplam ithalat arasında doğru yönlü ilişki tespit edilmiştir. 2002 yılından kriz dönemine kadar yukarı yönlü ivme görülen iki değişkende 2009 yılında daralma yaşanmış, sonraki yıllarda ise istikrarsız bir şekilde inişler ve çıkışlar görülmüştür. İthalat taşımaları bu ulaşım sistemi için oldukça önemlidir zira ihracat yapılan ülkelerde boşaltılan yüklerin yerine alınan ithal ürünlerinin Türkiye’ye taşınması bu sektörde karlılığı artırarak sektörün gelişimine katkı sağlamaktadır.

### **(2) Demiryolu Taşımacılığı ve İthalat ilişkisi**

2013 yılında 6461 sayılı “**Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun**” ile, Türkiye’de yerli ve yabancı şirketlerin kendi trenlerini işletebilmesi, ülkenin birçok yerine lojistik merkezlerin kurulması ve demiryolunda alt yapıya yapılan yatırımlar demiryolunda atılan olumlu adımlar olmasına rağmen taşımacılıkta demiryolu taşıma sistemini ihracatta olduğu gibi ithalat ta da henüz istenilen seviyeye ulaşılamamıştır. 2002 yılında demiryolu taşımacılığıyla yapılan ithalat toplam ithalatın binde dokuzunu oluştururken 2017 yılında bu pay binde beşe düşmüştür. Yine 2002 yılında 14.616 ton yük taşınması gerçekleşmişken bu rakamın 2017 yılında 28.469 tona yükselmesi söz konusu yıllarda demir yolu taşımacılığındaki iyileşmenin dış ticaretten ziyade yurt içi ticarete daha etkili ulaştırma sistemi olduğunu göstermektedir.

Türkiye’den uluslararası demiryolu taşımacılığı;

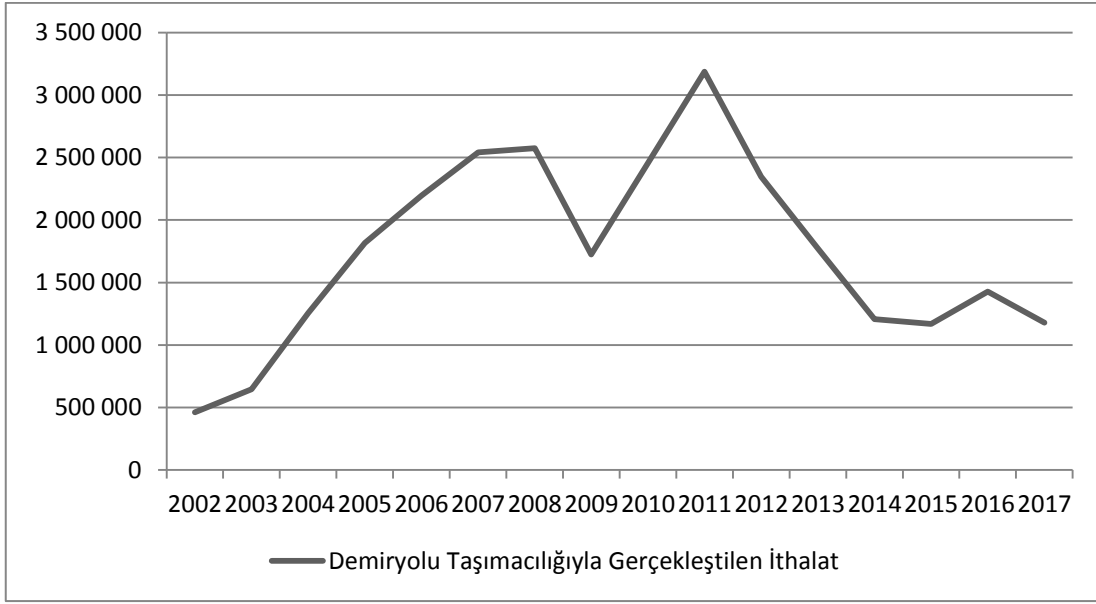
- Kapıkule sınır kapısından, Bulgaristan ve diğer Avrupa ülkelerine,
- Uzunköprü sınır kapısından, Yunanistan ve ilerisindeki ülkelere,
- Canbaz sınır kapısından, Gürcistan Azerbaycan ve Orta Asya ülkelerine,
- Kapıköy sınır kapısından, İran ve ilerisindeki Orta Asya ülkelere,
- İslâhiye sınır kapısından, Suriye ve Irak’a,
- Nusaybin sınır kapısından, Suriye ve Irak’a yapılabilmektedir.<sup>141</sup> Grafik 22’de demiryoluyla yapılan ithalat taşımalarını incelendiğinde 2002 yılından 2017 yılına kadar ithalat taşımaları 1,5 kat artmışken, aynı dönem içerisinde

---

<sup>141</sup> <http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/uluslararasi> (19.03.2019)

toplam ithalat 3,5 kat artmıştır. Bu durum demiryoluyla yapılan taşımacılığın toplama ithalattaki payının gittikçe azaldığını göstermektedir. En yüksek ithalat taşıması 2011 yılında yaşanırken, bu yıldan sonra 2016 yılı hariç ithalatta sürekli düşüş yaşanmıştır.

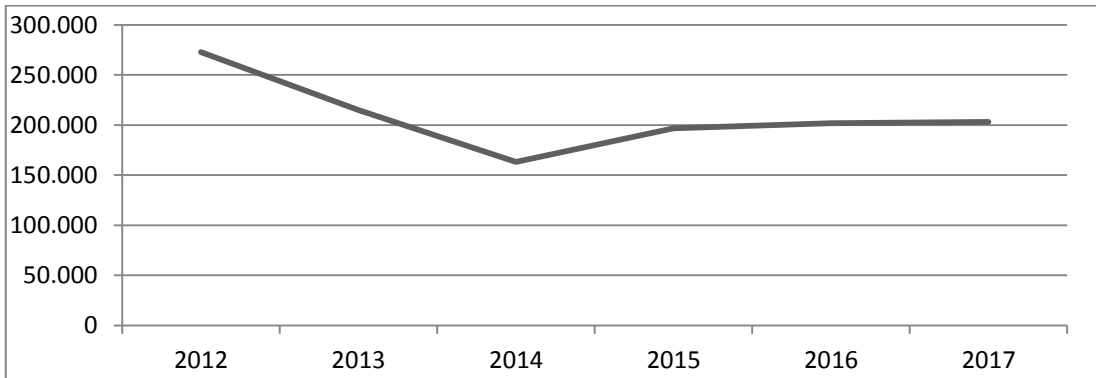
**Grafik 22: Türkiye’de Demiryolu Taşımacılığıyla Gerçekleştirilen İthalat**  
(Bin Dolar)



Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> (05.02.2019)

(Demir yolu taşımacılığının toplam ithalat içindeki payı düşük olduğundan grafik üzerinde karşılaştırılması yapılamamıştır.)

**Grafik 23: Demiryolu İthalat Taşımaları 2012-2017 (Bin Ton)**



Kaynak : <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/20122016yillik.pdf> (23.04.2019)

Grafik 23'te ise demiryoluyla yapılan ithalat taşımalarındaki kapasite değişimi gösterilmiştir. 2012 yılında 272.884 ton ithalat taşıması yapılırken, 2013 yılı ve 2014 yılındaki sert düşüşten dolayı yaklaşık %26'lık azalışla 2017 yılı sonunda 203.221 ton gerçekleşme sağlanmıştır.

### **(3) Hava yolu Taşımacılığı ve İthalat ilişkisi**

Son yıllarda özel hava yolu firmalarının açılması ve uçuşların artmasıyla birlikte Türkiye'de havacılık sektörünün büyümesinde ciddi ivme yakalanmış ve yeni havaalanlarının hizmet vermeye başlamasıyla önümüzdeki yıllarda bu büyümenin sürdürüleceği tahmin edilmektedir.<sup>142</sup>

Türk Hava Yolları'nın dünyanın 46 farklı noktasına direkt kargo ve eşya taşımacılığı uçuşu gerçekleştirmesi, DHL, UPS, TNT gibi küresel bazda hizmet veren hava kargo taşımacılığı şirketlerinin Türkiye'de faaliyete başlamaları ithalat taşımalarında hava yolu taşımacılığı payının artmasına sebep olmuştur.<sup>143</sup>

Grafik 24'u incelendiğinde 2002 yılında hava yolu taşımacılığının toplam ithalattaki payı %12 civarındayken, 2017 yılında bu oran %15'e yaklaşmıştır. TÜİK'in havaalanlarında toplam yolcu ve yük taşımacılığını gösteren 1960-2017 yılları arası tablosu incelediğinde 2002 yılından 2017 yılına kadar toplam yük taşımacılığı 880.133 tondan 3481.211 tona yükselmiştir. 2003 yılından 2016 yılı sonuna kadar dış hatlarda taşınan yük miktarı yaklaşık %219 artmıştır.<sup>144</sup> Yukarıda bahsedilen artışlarda Türkiye'de 2003 yılında 50 ülke ve 60 farklı noktaya uçuş yapılırken 2017 yılı itibariyle 119 ülkeye ve 296 farklı noktaya uçuş gerçekleştirilmesinin katkısı son derece önemlidir. Tüm bunların yanı sıra taşıma maliyetlerinin yüksek ve ağır yüklerin taşınmasında elverişsiz bir ulaştırma sistemi

---

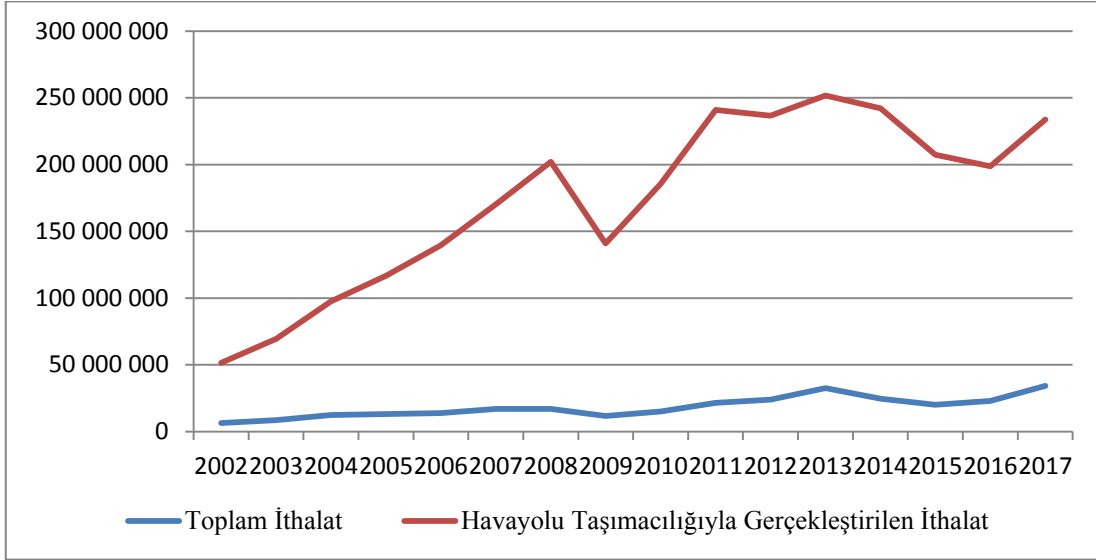
<sup>142</sup> Birgül Küçük Çırpın ve Didem Kurt. "*Havayolu Taşımacılığında Hizmet Kalitesi Ölçümü.*" *Journal of Transportation and Logistics*, (2016).

<sup>143</sup> Atilla Demirbilek, Sabri Öz, Yahya Fidan, *Lojistik Performans Endeksi ve Havayolu Kargo Taşımacılığı İlişkisi: 2007-2016 Türkiye Örneği*, Ekonomi, İşletme ve Yönetim Dergisi Cilt/Vol:2, Sayı/Issue:1, 2018 Sayfa: 1-24

<sup>144</sup> <http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/a5ec26a31a72281.pdf> (19.03.2019)

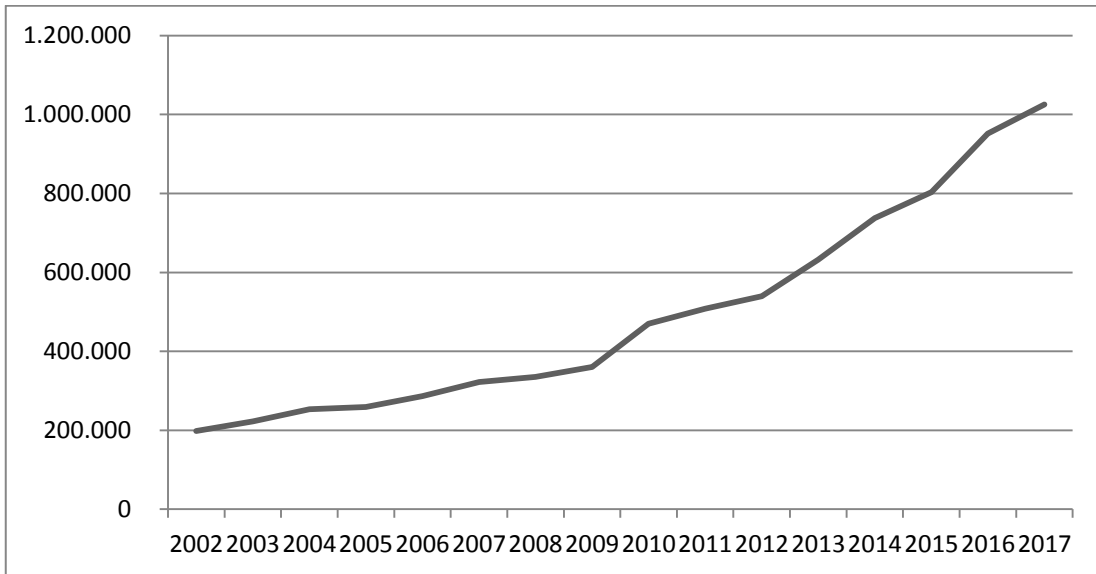
olması Türkiye’de havayolu taşımacılığının dış ticaretteki handikaplarından bazılarıdır.

**Grafik 24: Türkiye’de Havayolu Taşımacılığının Toplam İthalatla Karşılaştırılması (Bin Dolar)**



Kaynak : [http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist\\_\(05.02.2019\)](http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist_(05.02.2019))

**Grafik 25: 2002-2017 Yılları Arasında Dış Hatlardan Taşınan Kargo Miktarı (Ton)**



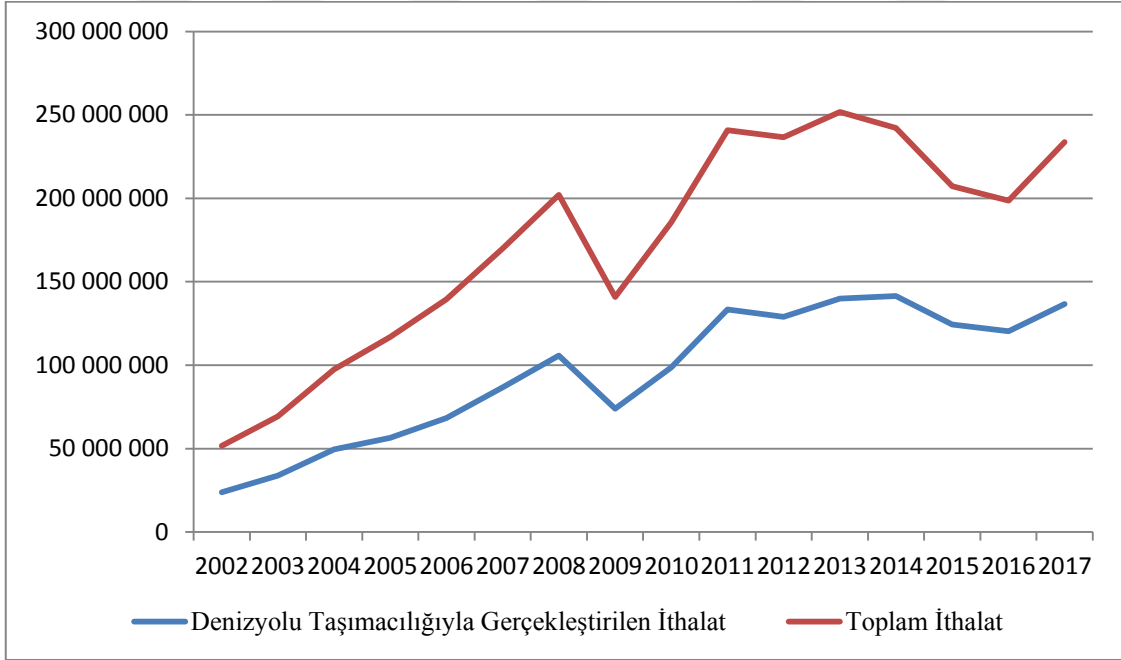
\_Kaynak : <http://utikad.org.tr/BilgiBankasi.aspx?KatID=5&Baslik=Havayolu> (19.03.2019)

Grafik 25’teki bilgiler doğrultusunda 2002-2017 yılları arasında havayoluyla taşınan kargo miktarı 198.347 tondan 1.025.275 tona aratarak yaklaşık beş kat büyüme sergilemiştir. Günümüzde artık teknolojik gelişmelerin rekabette en belirleyici unsurlardan biri olduğu, teknolojik gelişmelere son derece bağlı olan bu sektörün ise önümüzdeki yıllarda büyüme performansını devam ettireceği tahmin edilmektedir.

#### ***(4) Denizyolu Taşımacılığı ve İthalat İlişkisi***

Türkiye’de son dönemlerde imzalanan ikili denizcilik anlaşmaları ile belli kapasiteye sahip yük ve yolcu taşımacılığı yapılan uluslararası limanlarla bilgi paylaşımı ve teknik paylaşım yapabilmek amacıyla kardeş liman konsepti hayata geçirilmiştir.<sup>145</sup> Bu anlaşmalar dış ticarete zaten en önemli konumda olan denizcilik ulaştırmasının payının iyice artmasına sebep olmuştur.

**Grafik 26: Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığının Toplam İthalatla Karşılaştırılması (Bin Dolar)**

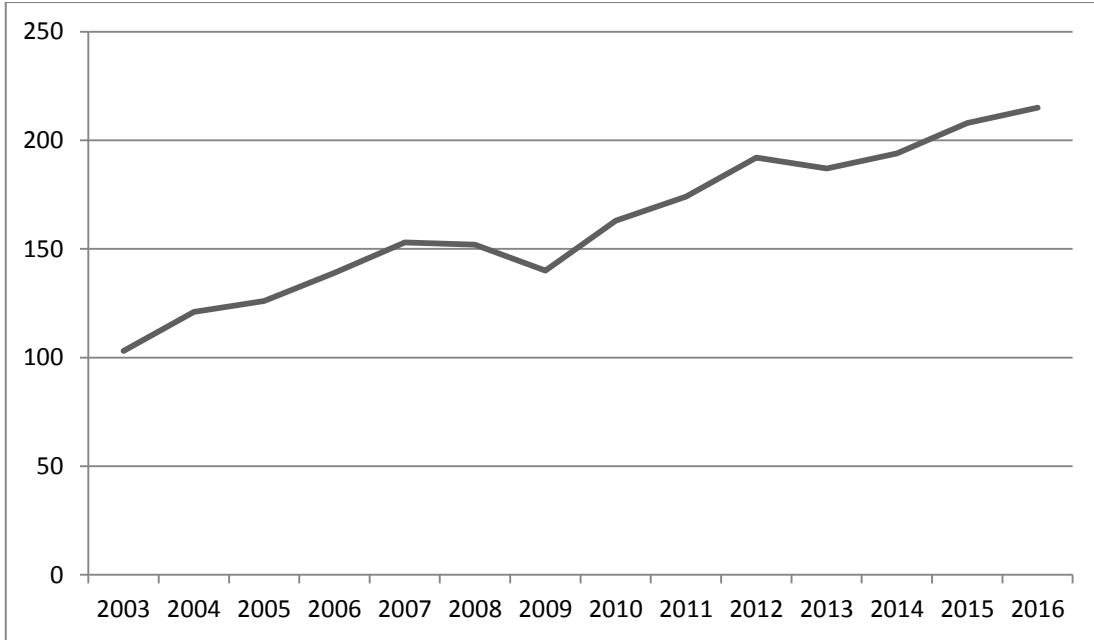


Kaynak : [http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist\\_\(05.02.2019\)](http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist_(05.02.2019))

<sup>145</sup> <http://www.denizcilik.gov.tr/> (08.02.2019)

Grafik 26'daki bilgileri incelediğinde deniz yolu taşımacılığının toplam ithalat içinde ne kadar yüksek paya sahip olduğu görülebilir. 2002 yılında deniz yolu taşımacılığının toplam ithalat içindeki payı % 46, 2017 yılında bu oran %58'e ulaşmıştır. Söz konusu yıllar arasında denizyolu ulaştırmasının ithalat taşımalarında en düşük orana sahip olduğu yıl % 46 ile 2002 yılı olurken, en yüksek oran %60 'la 2016 yılında gerçekleşmiştir.

**Grafik 27: Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları İthalat (Milyon Ton)**



Kaynak : <http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/b77aacc22cbfc6d.pdf> (19.03.2019)

Grafik 27'de denizyolu dış ticaret taşımalarıyla yapılan ithalatta 2003 yılından 2016 yılına %108 lik artış sağlanmıştır. Bu durumda söz konusu yıllar arasında Türk sahipli deniz ticaret filosunun artması, Türk bayraklı gemilerin yapılan denetimlerde beyaz listede yer alması gibi bazı faktörler etkili olmuştur.

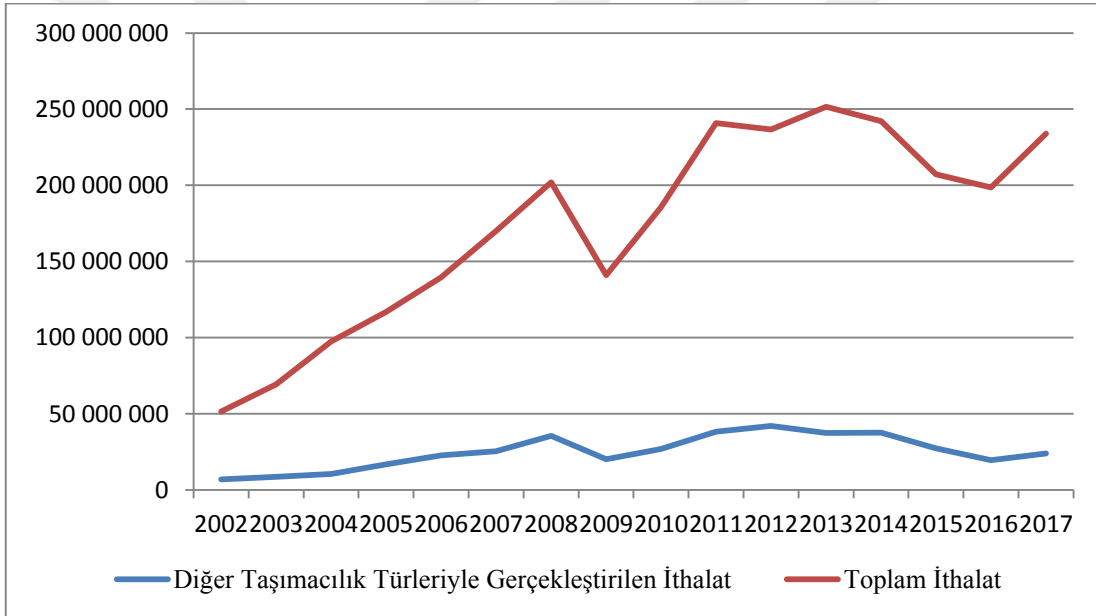
##### ***(5) Diğer Taşımacılık Türleri ile İthalat İlişkisi***

Diğer taşımacılık türleri içerisinde nehir ve su yolu taşımacılığı ile, boruyolu taşımacılığı yer almaktadır. Türkiye açısından yapılacak değerlendirmede üstünde durulması gereken taşımacılık türü boru yolu taşımacılığı olmalıdır. Boru yolu

taşımacılığı 19. yüzyılın sonlarında daha küçük çaplı ve kısa mesafeli hatlarda doğal gaz ve petrol taşımacılığı için kurulmuş bir sistem olup şu anda daha büyük hacimli ve daha uzun mesafede kullanılan taşımacılık türüdür.<sup>146</sup>

Türkiye’de şu anda aktif olarak kullanılan doğal gaz boru hatları Rusya-Türkiye, İran-Türkiye, Bakü-Tiflis-Ceyhan, Türkiye-Yunanistan-İtalya hatlarıdır. Irak-Türkiye, Ceyhan-Kırıkkale, Batman-Dört Yol, Bakü-Tiflis-Ceyhan hatlarında ise ham petrol taşımacılığı yapılmaktadır.<sup>147</sup>

**Grafik 28 : Türkiye’de Diğer Taşımacılık Türlerinin Toplam İthalatla Karşılaştırılması (Bin Dolar)**



Kaynak: <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> (05.02.2019)

Diğer taşımacılık türlerinin toplam ithalat içindeki payının en yüksek olduğu yıl yüzde %18 ile 2012 yılı olup, en düşük oran 2016 yılı sonu itibariyle %10 ile gerçekleşmiştir. 2002-2017 yılları arasında bu taşımacılık türünün toplam ithalata içinde oldukça dalgalı seyir izlemesinin sebebi, petrol ve doğal gaz boru hatları kurulu olan komşu ülkelerle yaşanan siyasi sorunlar ve bu ülkelerdeki siyasi belirsizlikler olmuştur.

<sup>146</sup> Süleyman Barda, Ulaştırma Ekonomisi, İstanbul 1982, Menteş Kitabevi, s.195

<sup>147</sup> <https://www.botas.gov.tr/> (08.02.2019)



## SONUÇ

Dünyada ticari faaliyetlerin gelişiminde son derece ehemmiyet arz eden taşımacılık sektörü; jeopolitik konumu ve ekonomide dışa açılma politikalarına öncelik vermesi nedeniyle Türkiye’de çok hızlı gelişen bir sektör haline gelmiştir. Ekonomi sistemi içerisinde taşımacılık faaliyetleri; makroekonomik açıdan istihdam, yatırım ve üretim yapısını etkilerken, mikro ekonomik açıdan ise satış, dağıtım ve pazarlama aşamalarına olumlu katkı sağlamaktadır.

Türkiye üç büyük ekonomik bloğun kavşak noktasındaki konumu, bölgeler arasında gelişen ekonomi ve siyasi rolü ve bağlı olduğu uluslararası ekonomik örgütlerin ve ticari anlaşmaların artışı nedeniyle küresel ölçekte hizmet veren şirketlerin odak noktası haline gelmiştir. Tüm bu olumlu gelişmelere rağmen, ekonomisi gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerle kıyaslama yapıldığında taşımacılık sektöründe henüz istenilen seviyeye ulaşamadığı görülmüştür. Dünya Bankası tarafından 2018 yılından yayınlanan ve taşımacılığın içinde ciddi bir pay oluşturduğu lojistik sektörüyle ilgili performans endeksi raporu incelendiğinde, Türkiye 3,15 puanla dünya sıralamasında 47. sırada olduğu görülmektedir.<sup>148</sup>

Yapılan bu çalışmada uluslararası ticarete dünya sıralamasında ön sıralarda yer alan ekonomilerin taşımacılık faaliyetlerinin gelişmiş olduğu görülmüştür. Türkiye üzerine yapılan incelemelerde ise uluslararası ticaretteki son yıllarda artışa bağlı olarak taşımacılık sektöründe ciddi ivme yakalandığı görülmekte; fakat dünyanın en büyük yirmi ekonomisinden biri olmasına rağmen Türkiye’nin taşımacılık faaliyetlerinde henüz istenilen noktaya gelemediği tespit edilmiştir.

Türkiye’de taşımacılık faaliyetlerini alt sistemlere ayırarak uluslararası ticaretle olan ilişkisi irdedeğinde; üç tarafı denizlerle çevrili olmasına rağmen deniz yolu taşımacılığında ciddi derecede kapasite eksikliği yaşandığı, bu sektöre yapılan yatırımların taşımacılık faaliyetlerine etkisinin zayıf olduğu, araç sayısındaki artışın denizyolu taşımacılığının gelişimine katkı sağladığı tespit edilmiştir.

---

<sup>148</sup> <https://lpi.worldbank.org/international/aggregated-ranking> (09.02.2019)

Karayolu taşımacılığı diğer sektörler arasında en fazla yatırım alan sektör olarak göze çarpmaktadır. Bu ulaştırma faaliyetlerinde kullanılan araç sayısında son on beş yıllık dönemde %30'luk artış sağlanmasına rağmen dış ticaretteki payının her geçen yıl azaldığı görülmektedir. Söz konusu durumun denizyolu taşımacılığında ÖTV'siz yakıt kullanımı, vergilerdeki indirim gibi maliyeti düşürücü sebeplerden dolayı karayolundan deniz yolu lehine bir kayma olduğunun göstergesidir.

Günümüzde artık teknolojik gelişmelerin rekabette en belirleyici unsurlardan biri olduğu, teknolojik gelişmelere son derece bağlı olan havayolu taşımacılığının son bir kaç yıldır sergilemiş olduğu performansın önümüzdeki yıllarda artarak devam edeceği tahmin edilmektedir.

Demiryolu taşımacılığına yapılan yatırımlar Bakü-Tiflis-Ceyhan demir yolu hattının ve Çin Kuşak-Yol Projesinin hayata geçmesi ve yeni yapılan lojistik merkezlerin tam olarak faaliyete başlamasıyla anlam kazanacağı ve önümüzdeki yıllarda taşımacılık sektöründe hak ettiği yeri alacağı ön görülmektedir.

Son yıllarda yeni yapılan ham petrol ve doğal gaz boru hatları, boruyolu taşımacılığının diğer taşıma türleri içerisindeki payını artırırken, yapımı devam eden yeni projelerin hayata geçmesiyle boru yolu taşımacılığının özellikle ithalat taşımaları içindeki ağırlığının artacağını göstermektedir.

Türkiye'nin jeopolitik konumu Orta Asya'dan Avrupa'ya uzanan yol üzerinde köprü vazifesi görmesi, son yıllarda çok uluslu lojistik firmalarına sunulan imkânlar, demir yollarının yeniden yapılandırılması, İstanbul Yeni Havalimanının hayata geçmesi, yeni limanların kısa zamanda faaliyetlerine başlayacak olması, yeni açılan lojistik merkezler, pazarın henüz doymamış olması ve artan uluslararası ticaret, sektörün güçlü yönlerini ve önümüzdeki yıllarda fırsatlarını göstermektedir.

Sektörde kayıt dışı şirketlerin olması, özellikle deniz yolu alt yapısında yapılması gereken modernizasyon, çalışanların eğitimsiz olması, birçok ülkeyle karayolu taşımacılığında yaşanan kotalar ile vize sınırlamaları, komşu ülkelerdeki siyasi belirsizlikler, döviz kurundaki artış sonucu maliyetlerdeki artış, taşımacılık faaliyetlerindeki zayıf noktalar ve önümüzdeki yıllarda karşılaşılabilecek tehditlerdir.

Taşımacılık sektöründe yapılması gerekenler de aşağıdaki gibi sıralanabilir. Karayolu ulaştırmasında doğu-batı, kuzey-güney koridorların oluşturulmasına devam edilmesi, vize ve kotaların kaldırılması ile ilgili daha önce anlaşma yapılan ülkelere yeni ülkelerin eklenmesi, araçların gelişen teknolojiye bağlı olarak kullanıcılara hız ve konfor sağlayacak şekilde yenilenmesi ve çalışanlara eğitim verilmesi gerekmektedir.

Deniz yolu ulaştırmasında limanlarda dağınıklıkların giderilmesi, başta İzmir olmak üzere Marmara ve Akdeniz'de limanların kapasitesinin artırılması, deniz güvenliğinin artırılması, taşımacılıkta kullanılan gemilerin modernizasyonun yapılması, gümrüklerin fiziki yapılarının iyileştirilmesi, artan dış ticareti Türk bayraklı gemilerle yapılabilmesi için filonun geliştirilmesine yönelik planlamalar yapılmalıdır.

Demiryolu taşımacılığında ise 2013 yılında yayınlanan kanunla serbestleşen sektör ile ilgili özel demir yolu şirketlerine yük ve yolcu taşımacılığına yapabilmesi için yapılan çalışmalara devam edilerek bu çalışmalar bir an önce hayata geçirilmelidir. Ayrıca yapımı devam eden yeni demiryolu hatları limanlarla ve yük potansiyeli bulunan lojistik merkezlerle ilişkilendirilerek taşınacak yük kapasitesinin artırılması sağlanabilir.

Son yıllarda gelişiminde ciddi ivme sağlanan havayolu taşımacılığında sektörün serbestleştirme çalışmaları sonucu sisteme dahil olan özel havayolu şirketlerinin sorunları çözülerek dış ticaret taşımacılığında daha etkin rol oynamaları sağlanmalıdır. Taşımacılık faaliyetlerinin büyük bir çoğunluğunun Atatürk, Antalya, Esenboğa, Adnan Menderes, Adana ve Trabzon havalimanları gerçekleşmesi, yatırımlarda önceliğin yeni havaalanı yapmak yerine, mevcut havaalanlarının kapasite kullanımlarının artırılmasına yönelik olmasını gerektirmektedir. İstanbul Yeni Havalimanının faaliyete başlamasıyla Türkiye'nin uluslararası ticarete bölgede aktarma merkezi haline geleceğine kesin gözüyle bakılırken, bu havalimanındaki tüm etaplar tamamlanmadan sivil havacılıkta eğitim faaliyetlerine hız vererek yapılan havalimanının personel ihtiyacı bu eğitilmiş kişilerden oluşturulması gerekmektedir.

Alternatif taşımacılık sistemlerinin sonuncusu olarak değinilen boru yolu taşımacılığında petrol, doğalgaz ve hidrokarbon rezervlerine sahip olan Ortadoğu, Orta Asya ve Hazar bölgesindeki üretim merkezleri ile ana tüketim merkezi olan Avrupa arasında bir enerji köprüsü ve enerji ticaret merkezi olma yönünde çalışmalara devam edilmelidir.

Türkiye Orta Vadeli Program hedefleri doğrultusunda dünyanın en büyük 10 ekonomisi arasına girmek istiyorsa, tüm sektörlerde öncülük edecek ulaştırma ve taşımacılık faaliyetlerine son 15 yılda göstermiş olduğu önemi önümüzdeki yıllarda da artırarak devam ettirmesi gerekmektedir.



## KAYNAKÇA

- ACAR, Sevil ve KARAKAŞ, Derya Gültekin, “*Dünyada ve Türkiye’de Serbest Bölgeler*”, Marmara iktisat dergisi, Mart 2017
- AKA, Assiye ve ÜRÜNAL, Avni Akın “*Türkiye’de Dış Ticaret Uygulamaları: 4458 sayılı Gümrük Kanunu Özelinde*”, Balkan Sosyal Bilimler Dergisi
- AVCI, İbrahim ve ÇENGEL, Özgür , “*İhracata Yönelik Uygulanan Teşviklerin Etkinliği: Tekstil Sektöründe Bir Uygulama*”, İstanbul 2018,
- BAĞRIAÇIK, Atilla, “*Uygulamalı Dış Ticaret İşlemleri*”, Bilim teknik yayın evi, İstanbul 2004,
- BAMYACI, Muhammet *Taşımacılık Yönetimi*, Mersin 2010, MTSO
- BARDA, Süleyman, “*Ulaştırma Ekonomisi*”, Menteş Yayınevi, İstanbul 1982,
- BIÇAKÇI, Osman “*Ulaşım 1*”, Karadeniz Teknik üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fak. Genel Yayınları No:109, Trabzon 1987,
- BİRDOĞAN Baki, “*Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi*”, Lega kitabevi, Trabzon 2004,
- BJORLAND, Dag HERNES, Tor. OMTVEDT Peter ;”*Structural Changes in the Organitaion of World and İmlications For the Shipping Industry*” Norway: Norwegian Scholl off Managament BI, Reserach Report, 18/2002 (Çeviren Emine Koban, Hilal Yıldırım Keser )
- CANER, Oğuz. , “*Incoterms® 2010(ICC Rules fortheUse of Domesticand International Trade Terms*”, İstanbul Ticaret Üniversitesi S.B.E 2012,
- ÇELİK Kenan, “*Uluslararası İktisat*”, Murathan Yayınevi, Trabzon 2008,
- ÇELİK, Kenan, KALAYCI, Cemalettin ve SANDALCILAR, Alirıza “ *Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi*”, Murathan Yayınevi, Trabzon 2011
- ÇEVİK Hüseyin ve KURKUT, Kadir, “*İktisat*”, Ankara 2015,

- ÇIRPIN, Birgül Küçük. ve KURT, Didem, **“Havayolu Taşımacılığında Hizmet Kalitesi Ölçümü.”** *Journal of Transportation and Logistics*” 1. 1 (2016).
- DEMİR, Musa, **“Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi”**, Detay, Ankara2002
- DEMİRBİLEK, Atilla, ÖZ, Sabri ve FİDAN, Yahya, Lojistik **Performans Endeksi ve Havayolu Kargo Taşımacılığı İlişkisi: 2007-2016 Türkiye Örneği**, Ekonomi, İşletme ve Yönetim Dergisi Cilt/Vol:2, Sayı/Issue:1, 2018
- DEVİREN, Nursen . **“Yeni Dış ticaret Teorileri ve Türkiye AB Ülkeleri Arasındaki Endüstri İçi Ticaretin Analizi”**, İstanbul Üniversitesi S.B.E, İstanbul 2003
- DİNLER, Zeynel. **İktisat, Ekin**, Bursa 2011,
- DÖLEK, Ali. **Gümrük İşlemleri ve Kaçakçılık**, Beta, İstanbul 2004,
- DTO, **“Denizcilik sektöründe 2003 yılında sağlanan gelişmeler, çözülmesi gereken sorunlar ve ülke ekonomisine katkıları”**, İstanbul 2003,
- DURUKANOĞLU, Nihayet. **“Dış Ticaret Dünyası”**, Beta, İstanbul 2006,
- EKİNCİ, Yılmaz, **Dış Ticaret İşlemleri ve İhracatçının El Kitabı**, Bursa 1997
- ERGÜN, İsmet, **“Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü”**, Hacettepe Üniversitesi İ.İ.B.F yayımları no:10, Ankara 1985,
- ERTÜRK, Emin, **Uluslararası İktisat**, Alfa Yayınları, Bursa 2001
- GÜVENÇ, Şahin, **“Ulaştırma Sistemleri”**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir 2012,
- KARAHAN, Kasım ve CANİTEZ, Murat, **“Uygulamalı İhracat - İthalat İşlemleri ve Dokümantasyon”**, Gazi Kitabevi, Ankara 2005,
- KARLUK, Rıdvan, **“Uluslararası Ekonomi”**, Beta, İstanbul 1998,
- KAYA Ferudun, **“Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi”**, Beta, İstanbul 2011,
- KEKEÇ, İbrahim, **“TCDD Osmanlı'dan Bugüne”**, Özel Ofset, Ankara 2018,
- KENDİGELEN, Abuzer. , AYDIN Alihan, **“Taşıma Hukuku Mevzuatı”**, Beta, İstanbul 2001, s.77

- KOBAN, Emine ve KESER, Hilal Yıldırım, “*Dış Ticarete Lojistik*”, Ekin, Bursa 2015,
- MELEMEN, Mehmet. “*Uygulamalı Dış Ticaret İşlemleri*” Türkmen, İstanbul 2003
- ORTAÇ, Serhan, “*Dış Ticaret İşlemleri, Muhasebe Uygulamaları ve Uygulamaların Muhasebe Standartları Karsısındaki Durumu*”, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010
- ÖZALP, Abdurrahman, “*ICC INCOTERMS® 2010*”, Legal Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi 2012,
- ÖZDEMİR, F. Serkan, “*Lojistik Maliyet Yönetiminde Optimizasyonla Sağlanan Etkinlik Artışının İşletmelerin Finansal Yapısı Üzerindeki Etkisinin Taşıma Maliyetleri Yönünden İncelenmesi*”, İktisadi Araştırmalar Vakfı, İstanbul 2007,
- ÖZGÖKER, Uğur. *Uluslararası Siyasi, Askeri ve Ekonomik Örgütler*, İstanbul: Der Yayınları, 2006 s:156
- ÖZTÜRK, Gürhan. , “*Uluslararası Taşımacılıkta Verimliliğin Sağlanmasına İlişkin Alternatif Yöntemler*”, Dokuz Eylül Üniversitesi S.B.E, İzmir 2016,
- SAATÇIOĞLU, Cem. , *Ulaştırma Ekonomisi Sistemler, Politikalar, Uygulamalar*, Sümer Kitapevi, İstanbul 2016,
- SAÇIK, Sinem. (2009). *Büyümenin Bir Kaynağı Olarak Ticari Dış Açıklık*. Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi, 9,
- SELEN, Ufuk . *Tüm Yönleriyle Gümrük İşlemleri*, Ekin Basım Yayım, Bursa 2009
- SEYİDOĞLU, Halil. “*Uluslararası İktisat Politika ve Uygulama*”, Güzem Can Yayınları, İstanbul1999,
- SEYİDOĞLU, Halil. *Uluslararası Finans*, Güzem Can Yayınları, İstanbul 2003,
- SMİTH, Adam. (1776). “*The Wealth of Nations*”. New York: The Modern Library.
- ŞANLI, Cemal. ve EKŞİ, Nuray. “*Uluslararası Ticaret Hukuku*”, Beta Yayınevi, İstanbul 2005,

- TAHİRLER, Semih. , **“Uluslararası Ticarete Türkiye Rusya İlişkileri ve Taşımacılık”**, İstanbul, 2016,
- TAŞÇI, Zeliha Güney, **“Incoterms®2010 ile 2000 Broşürleri Arasındaki Farkların İncelenmesi”**, İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul 2017
- TUNAY, Köksal. ÖZKARA Yalın, **“Uluslararası Lojistik Hukuku”**, Adalet Yayınevi, Ankara 2010,
- TÜMERTEKİN, Erol. **“Ulaşım Coğrafyası”**, İstanbul Üniversitesi Yayın no:2053 İstanbul 1976,
- WILLIAM D. PERREAULT, E. JEROME M., **“Benefits and Limitations of Different Transport Modes”** Basic Marketing, Mcgraw-Hill, New York, 1999 p.14 (Çeviren Cem Saatçioğlu, s:26)
- YANIK, Serhat ve UZUN Fatih. **“Dış Ticaret işlemleri ve Muhasebe Uygulamaları”**, Türkmen Kitapevi, İstanbul, 2013, s. 48
- YILMAZ, Mutlu. **“Dış Ticarete Teslim Şekilleri (Incoterms)”**. Ankara: İskitler (2015)
- YILMAZ, Mutlu. , ÖZKEN, Ahmet. ve ŞAHİN, Necmettin. , **“Incoterms 2000 ve 2010’un Mukayeseli Analizi ve Türkiye Uygulamasındaki Eksiklikler”**, Journal of Yaşar University 2011,
- YÜKSEL Esra, SARIDOĞAN Ercan, **“Uluslararası ticaret teorileri ve Paul r.Krugman’ın katkıları”**, Ocak 2011,



## İNTERNET KAYNAKLARI

- <http://turkdeniz.com/Turk-Deniz-Ticaret-Filosunun-Dunya-siralamasindaki-yeri-artiyor-4102>
- <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/kuru-yuk-gemileri/?AspxAutoDetectCookieSupport=1>
- <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/amaclarina-gore-gemi-turleri/yuk-tasiyan-gemiler/sivi-yuk-gemileri/>
- <http://www.arслан-law.com/varsova-konvansiyonu-lahey-protokolu-birlesik-metin.docx>
- <http://www.calismadunyasi.gov.tr/pdf/sayi2/02.pdf>
- <http://www.denizcilik.gov.tr/>
- <http://www.invest.gov.tr/trTR/investmentguide/investorsguide/Pages/InternationalTrade.aspx>
- <http://www.loder.org.tr/tr/terimler.html?kelime=PALET>
- <http://www.loder.org.tr/tr/terimler.html?kelime=TREYLER>
- <http://www.lojistikturkiye.com>
- [http://www.mfa.gov.tr/dunya-ticaret-orgutu-\\_\\_dto\\_.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/dunya-ticaret-orgutu-__dto_.tr.mfa) (T.C Dış İşleri Bakanlığı)
- <http://www.oecd.org/about/membersandpartners/#d.en.194378>
- <http://www.tasimacilar.com/turkiye-ve-avrupadaki-ro-ro-hatlari-11489h.htm>
- <http://www.tdk.gov.tr>
- [http://www.tim.org.tr/files/downloads/Raporlar/T%C4%B0M\\_Ekonomi\\_Raporu\\_2017.pdf](http://www.tim.org.tr/files/downloads/Raporlar/T%C4%B0M_Ekonomi_Raporu_2017.pdf)
- <http://www.uab.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf>
- <http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/da3b1a869b709e7.pdf>

<http://www.utikad.org.tr/lojistikhizmet.htm>

<https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/s.102>

<https://ticaret.gov.tr/data/5b87068413b8761450e18dee/ihracat.xls>

[https://ticaret.gov.tr/data/5b90d20a13b8760beca887fa/ekonomik\\_gorunum\\_agustos.pptx](https://ticaret.gov.tr/data/5b90d20a13b8760beca887fa/ekonomik_gorunum_agustos.pptx)

[https://www.ab.gov.tr/gumruk-birligi\\_46234.html](https://www.ab.gov.tr/gumruk-birligi_46234.html)

<https://www.g20.org/en/>

<https://www.mevzuatdergisi.com/2004/09a/05.ht>

[https://www.tarimorman.gov.tr/ABDGM/Menu/90/Karadeniz-Ekonomik-Isbirligi-Orgutu-\\_kei\\_](https://www.tarimorman.gov.tr/ABDGM/Menu/90/Karadeniz-Ekonomik-Isbirligi-Orgutu-_kei_)

<https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/609ef884-3b3c-4bc3-84fe-9254244c3490/odemelerdengesi.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTW-ORKSPACE-609ef884-3b3c-4bc3-84fe-9254244c3490-mwXJuAq>

<https://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/2018/EkonomikRapor2017.pdf>

<https://www.und.org.tr/tr/20758/2017-yili-tasimacilik-istatistikleri-yayinlandi>

<http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/b77aacc22cbfc6d.pdf>

[https://www.wto.org/english/news\\_e/news18\\_e/anrp\\_30may18\\_e.ht](https://www.wto.org/english/news_e/news18_e/anrp_30may18_e.ht)

Türkiye Odalar Borsalar Birliği, “*Türkiye Ulaştırma ve lojistik meclis raporu*” 2014, Ankara 2015

[http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/yillik\\_raporlar/yillik\\_rapor\\_2012.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/yillik_raporlar/yillik_rapor_2012.pdf)

<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/ButceOdenekHarcamaGelir/YilItibariOdenekHarcamaTR.pdf>

[file:///C:/Users/aranlik/Downloads/Stratejik%20Plan%202015-2019%20\(web\)%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/aranlik/Downloads/Stratejik%20Plan%202015-2019%20(web)%20(3).pdf)

[http://www.emo.org.tr/ekler/2437712a437a38b\\_ek.pdf](http://www.emo.org.tr/ekler/2437712a437a38b_ek.pdf)

<http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/uluslararasi>

<https://ipi.worldbank.org/international/aggregated-ranking>

<http://www.tcdd.gov.tr/content/35>

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/sector-raporu.aspx>



## EKLER

Ek 1: Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergâhları



Ek 2: Türkiye'de Demiryolları Ağı

TCDD ŞEBEKESİ - Network of TCDD



### Ek 3: Türkiye’de Bulunan Havaalanları



4.3.Harita: Türkiye'nin başlıca havalimanı ve havaalanları (2015).

### Ek 4: Türkiye’nin Limanları





## Ek 5: Türkiye'nin Sınır Kapıları



## Ek 6: Türkiye'de Bulunan Petrol ve Doğalgaz Boru Hatları



## Ek7: Türkiye Yol Ağı Uzunluğu

SATIŞ CİNSİNE GÖRE YOL AĞI (KM.)  
Road Network According To Surface Types (Km.)

(01.01.2019)

YOL SINIFI Road Types	ASFALT BETONU Asphaltic Concrete	SATHI KAPLAMA Surface Treatment	PARKE Stone Block	STABİLİZE Stabilized	TOPRAK Earth	GEÇİT VERMEZ Primitive	TOPLAM UZUNLUK Total Length
OTOYOLLAR(*) Motorways	2 159	--	--	--	--	--	2 159
DEVLET YOLLARI State Highways	17 520	13 115	58	27	0 000	301	31 021
İL YOLLARI Provincial Roads	4 403	26 218	232	537	443	2 320	34 153
<b>TOPLAM Total</b>	<b>24 082</b>	<b>39 333</b>	<b>290</b>	<b>564</b>	<b>443</b>	<b>2 621</b>	<b>67 333</b>

(\*) Otoyol uzunluğuna Ana Gövde ve Bağlantı yolu dahil olup, Yanyol ve Kavşak kolları ile Yap-İşlet-Devret kapsamında yapılan otoyollar dahil değildir.

## Ek 8: Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu

**TABLO 1 Demiryolu Hat Uzunluğu (Km)**

	Konvansiyonel (Ana Hatlar)	Konvansiyonel (İttisak-İstasyon Hatları)	Konvansiyonel Hat Toplamı	Yüksek Hızlı Tren Hatları	Toplam Hat Uzunluğu
2003	8.697	2.262	10.959		10.959
2004	8.697	2.271	10.968		10.968
2005	8.697	2.276	10.973		10.973
2006	8.697	2.287	10.984		10.984
2007	8.697	2.294	10.991		10.991
2008	8.699	2.306	11.005		11.005
2009	8.686	2.322	11.008	397	11.405
2010	8.716	2.332	11.052	888	11.940
2011	8.770	2.342	11.112	888	12.000
2012	8.770	2.350	11.120	888	12.008
2013	8.846	2.363	11.209	888	12.097
2014	8.907	2.369	11.272	1.213	12.485
2015	8.949	2.370	11.319	1.213	12.532
2016	8.949	2.370	11.319	1.213	12.532
2017 Eylül	8.949	2.370	11.319	1.213	12.532

*Not:Sökülüp yeniden yapılan 233 km'lik demiryolu hattı, toplam demiryolu hattına dahil edilmemiştir.*

**Ek : 9 Dünya Ticaret hacmi (Milyon Dolar)**

YILLAR	TOPLAM İHRACAT	TOPLAM İTHALAT
2005	10.509.000	10.870.000
2006	12.131.000	12.461.000
2007	14.023.000	14.330.000
2008	16.160.000	16.572.000
2009	12.555.000	12.782.000
2010	15.301.000	15.511.000
2011	18.338.000	18.503.000
2012	18.496.000	18.705.000
2013	18.948.000	19.011.000
2014	18.995.000	19.104.000
2015	16.489.000	16.743.000
2016	16.028.701	16.287.328
2017	17.729.953	18.024.027

**Ek 10: Türkiye Dış ticaret Hacmi ( Milyar dolar)**

YILLAR	DIŞ TİCARET HACMİ	İHRACAT	İTHALAT
2002	87,61	36,06	51,55
2003	116,59	47,25	69,34
2004	160,71	63,17	97,54
2005	190,25	73,48	116,77
2006	225,11	85,53	139,58
2007	277,33	107,27	170,06
2008	333,99	132,03	201,96
2009	243,07	102,14	140,93
2010	299,43	113,88	185,54
2011	375,75	134,91	240,84
2012	389	152,46	236,55
2013	403,46	151,8	251,66
2014	399,79	157,61	242,18
2015	351,07	143,84	207,23
2016	341,15	142,53	198,62
2017	390,79	156,99	233,8



**EK 11 : Taşıma Sistemlerine Göre Kapasite Miktarları**

YILLAR	KARAYOLU TAŞIMALARI (ADET)	DENİZ YOLU TAŞIMALARI (MİLYON TON)	DEMİRYOLU TAŞIMALARI (BİN TON)	HAVAYOLU TAŞIMALARI (TON)
2010	1.132.008	83.945.162	*	470.141
2011	1.191.879	81.779.258	*	508.205
2012	1.161.456	91.307.486	465.210	514.769
2013	1.240.775	89.553.990	268.770	602.525
2014	1.258.287	88.544.792	293.536	702.472
2015	1.198.205	92.152.662	230.453	758.595
2016	1.205.577	94.805.120	242.997	895.195
2017	1.250.067	113.692.068	243.551	1.114.233

**EK 12: İhracatın Taşıma Sistemlerine Göre Ayrılması (Bin Dolar)**

YILLAR	KARAYOLU	DEMİRYOLU	HAVA YOLU	DENİZ YOLU
2002	16.416.566	249.366	2.339.331	17.013.192
2003	20.306.073	394.459	3.227.575	23.233.359
2004	27.104.284	577.822	3.906.835	31.259.851
2005	31.602.012	756.935	3.978.592	35.425.856
2006	35.170.349	911.760	4.880.697	42.670.650
2007	44.482.360	1.081.911	7.018.292	52.174.049
2008	50.923.205	1.260.202	10.435.291	66.456.960
2009	42.392.616	906.923	9.764.289	47.145.609
2010	45.948.708	990.802	7.684.769	57.784.065
2011	50.257.713	1.242.610	8.577.891	73.576.384
2012	50.440.156	1.017.753	21.781.595	77.983.403
2013	53.674.535	956.521	12.960.697	82.930.885
2014	55.270.960	922.776	14.103.312	86.304.496
2015	46.708.755	806.721	17.275.523	78.036.876
2016	44.754.542	641.121	17.747.063	78.400.026
2017	45.809.929	684.183	16.991.627	91.315.378

**EK 13: İthalatın Taşıma Sistemlerine Göre Ayrılması (Bin Dolar)**

YILLAR	KARAYOLU	DEMİRYOLU	HAVAYOLU	DENİZYOLU
2002	14.201.483	460 443	51 553 797	23 720 891
2003	17 822 702	645 051	69 339 692	33 774 929
2004	23 979 223	1 254 518	97 539 766	49 465 830
2005	28 667 246	1 816 522	116 774 151	56 497 886
2006	32 694 202	2 196 112	139 576 174	68 354 704
2007	38 631 797	2 540 385	170 062 715	86 670 036
2008	41 296 201	2 573 376	201 963 574	105 743 822
2009	33 514 253	1 723 345	140 928 421	73 962 307
2010	42 442 194	2 454 604	185 544 332	98 629 933
2011	44 516 802	3 185 525	240 841 676	133 440 206
2012	39 414 333	2 346 113	236 545 141	129 029 330
2013	40 058 217	1 773 400	251 661 250	139 927 201
2014	37 300 980	1 206 626	242 177 117	141 381 287
2015	34 364 154	1 169 581	207 234 359	124 439 886
2016	34 306 874	1 428 154	198 618 235	120 376 825
2017	37 800 301	1 178 057	233 799 651	136 672 358