ULUSLARARASI TİCARETTE RİSKLER, TAŞIMACILIKTA ORTAYA ÇIKAN ÖRNEKLER VE ALINMASI GEREKEN TEDBİRLER

Yiğit Ömer Koçer

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Programı

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Hamit VANLI

İstanbul

T.C. Maltepe Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Ağustos, 2018

ULUSLARARASI TİCARETTE RİSKLER, TAŞIMACILIKTA ORTAYA ÇIKAN ÖRNEKLER VE ALINMASI GEREKEN TEDBİRLER

Yiğit Ömer Koçer

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Programı

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Hamit VANLI

İstanbul

T.C. Maltepe Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Ağustos, 2018

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Yiğit Ömer KOÇER' in "Uluslararası Ticarette Riskler, Taşımacılıkta Ortaya Çıkan Örnekler ve Alınması Gereken Tedbirler" başlıklı tezi 01/08/2018 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek "Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği" nin ilgili maddeleri uyarınca, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalında Yüksek Lisans/Doktora tezi **oy birliğiyle / ~~oy çokluğuyla~~** olarak kabul edilmiştir.

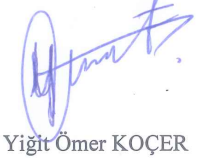
	Unvanı. Adı ve Soyadı	İmza
Üye (Tez Danışmanı)	: Dr. Öğr. Üyesi Hamit VANLI	.....
Üye	: Prof. Dr. Umut Rıfat TUZKAYA	.....
Üye	: Dr. Öğr. Üyesi Burak KÜÇÜK	.....

Doç. Dr. Ahu TUNÇEL ÖNKAL
Enstitü Müdürü

İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI

Bu tezin bana ait özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarda bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilmeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; çalışmanın Maltepe Üniversitesinde kullanılan "bilimsel intihal tespit programı" ile tarandığını ve öngörülen standartları karşıladığını beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

01 / 08 / 2018



Yiğit Ömer KOÇER

iii

TEŞEKKÜR

Tez konumun belirlenmesinden başlayarak çalışma sürecim tamamlanana kadar, kıymetli zamanını ayırarak; engin bilgi ve deneyimleri ile her zaman bana destek olan başta danışmanım Sayın Dr. Öğr. Üyesi Hamit VANLI hocam olmak üzere, yüksek lisans eğitimim süresince üzerimde emeği olan tüm hocalarıma teşekkürlerimi ve saygılarımı sunarım.

Hayatım boyunca maddi, manevi en büyük destekçim olan anneme, babama, dualarını esirgemeyen anneanneme ve sevgili Ece Mutlu'ya sonsuz teşekkürü bir borç bilirim.

Yiğit Ömer KOÇER

Ağustos, 2018

ÖZ

ULUSLARARASI TİCARETTE RİSKLER, TAŞIMACILIKTA ORTAYA ÇIKAN ÖRNEKLER VE ALINMASI GEREKEN TEDBİRLER

Yiğit Ömer KOÇER
Yüksek Lisans Tezi
Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Programı
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Hamit VANLI
Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018

21. yüzyılda küreselleşme ile birlikte, ticarete konu olan mal, para ve belgelerin daha hızlı bir şekilde pazarda dolaşımı sağlanmıştır. Dolayısı ile uluslararası ticaretin hacmi artmış, buna paralel olarak uluslararası ticaretin gerçekleşmesini sağlayan taşımacılık sektöründe de büyüme yaşanmasını sağlamıştır. Uluslararası ticaretin her bir süreci çeşitli riskler içermektedir. Dolayısıyla küreselleşme, uluslararası ticarette risklerin de artmasına neden olmuştur. Bu riskler içerisinde taşımacılık riski, ticarete konu malı doğrudan etkilediğinden ötürü ayrıca ele alınması gereken kritik bir risk unsurudur. İlgili tez çalışmasında uluslararası ticarette riskler, mal ile ilgili, ödeme ile ilgili ve piyasa ile ilgili olmak üzere üç temel başlık ve alt başlıkları halinde incelenmiştir ve bu risklere karşı alınması gereken tedbirler ifade edilmiştir. Tezin ana inceleme konusu olan taşımacılık riski ise ayrıca ele alınmıştır. Taşımacılık risklerine bağlı olarak yaşanan kazalar her bir taşımacılık türü için örnek vakalar üzerinden incelenmiş ve bu kazalara neden olan operasyonel hatalar ve sonucunda alınan tedbirler ortaya konmuştur. Çalışmanın son kısmında, taşımacılık risklerinin önüne geçmek amacıyla alternatif tedbir önerilerinde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Ticaret, Taşımacılık, Riskler.

ABSTRACT

RISKS IN INTERNATIONAL TRADE, RELEVANT CASES IN TRANSPORTATION AND MEASURES TO BE TAKEN

Yiğit Ömer KOÇER

Master Thesis

Logistics And Supply Chain Management Programme
Department of International Trade and Logistics Management
Thesis Advisor: Asistant Professor Hamit VANLI

Maltepe University Social Sciences Graduate School, 2018

With the globalization in the 21st century, there has been a remarkable development in the trade of goods, money and documents. Hence, the volume of international trade has increased, and in parallel the growth of the transportation sector which contributes the international trade has also expanded. However, the risks in the international trade have occurred as a result of the globalization. Each process of international trade involves various risks. The transportation risk is one of the critical risks in the international trade that must be examined carefully because it directly affects the trade of the goods. In this master thesis, the risks in international trade have been analyzed in three main headings and sub-headings including the risks related to the goods, the payment and the market, in addition, the measures to be taken against these risks have been demonstrated. Moreover, the transportation risk which is the major concern of this thesis is also examined in detail. The accidents which occur due to the transportation flaws have been investigated by analyzing sample cases for each type of transport and the operational faults and precautions to prevent the transportation risks have been revealed. In the last part of this study, alternative measures were proposed in order to avoid transportation risks.

Key Words: International Trade, Transportation, Risks.

İÇİNDEKİLER

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI ..... **İİ**
İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI ..... **İİİ**
TEŞEKKÜR ..... **İV**
ÖZ ..... **V**
ABSTRACT ..... **Vİ**
İÇİNDEKİLER ..... **Vİİ**
TABLOLAR LİSTESİ ..... **X**
ŞEKİLLER LİSTESİ ..... **Xİ**
KISALTMALAR ..... **Xİİ**
ÖZGEÇMİŞ ..... **XİV**
GİRİŞ **1**
1. ULUSLARARASI TİCARET HAKKINDA GENEL BİLGİLER **3**

1.1. Uluslararası Ticaret'in Tanımı **3**

1.2. Uluslararası İktisat ve Uluslararası Ticaret İlişkisi **4**

1.3. Uluslararası Ticaret'in Teoriler ile Doğuşu **4**
1.3.1. Merkantilizm 5
1.3.2. Klasik İktisadın Doğuşu: Mutlak Üstünlük Teorisi (Adam Smith) 6
1.3.3. Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi (David Ricardo) 7

1.4. Uluslararası Ticaret'in Alt Başlıkları **8**
1.4.1. İhracat 8
1.4.2. İthalat 9
1.4.3. Kambiyo 10
1.4.4. Gümrük, Serbest Bölgeler, Kıyı ve Sınır Ticareti, Antrepolar 11
1.4.5. Lojistik ve Sigorta 11
1.4.6. Uluslararası Ticaret Hukuku 12
1.4.7. Risk ve Yönetimi 12

1.5. Uluslararası Ticaret ile İlgili Temel Kavramlar **13**
1.5.1. Dış Ticaret Açığı, Fazlası ve Haddi 13
1.5.2. Döviz, Efektif ve Döviz Rezervi 14
1.5.3. Konvertibl Paralar 14
1.5.4. Döviz Arbitrajı, Ticareti, Spekülasyonu ve Mal-Fiyat Arbitrajı 15
1.5.5. Devalüasyon 15
1.5.6. Revalüasyon 16
1.5.7. Ödemeler Bilançosu 16

1.6. Uluslararası Ticarette Kullanılan Önemli Terimler **17**

1.6.1. Termin 17
1.6.2. Demuraj 17
1.6.3. Vesaik 17
1.6.4. Navlun 18
1.6.5. Konşimento 18
1.6.6. Konteyner 19
2. ULUSLARARASI TİCARETTE TAŞIMACILIK 20

2.1. Uluslararası Ticarette Taşımacılık Sistemleri 20
2.1.1. Taşıyıcının Türüne Göre Taşımacılık Sistemleri 21
2.1.1.1. Karayolu Taşımacılığı 22
2.1.1.1.1. Parsiyel Yük Taşımacılığı (LTL) 23
2.1.1.1.2. Komple Yük Taşımacılığı (FTL) 23
2.1.1.1.3. Karayolu Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları 24
2.1.1.2. Denizyolu Taşımacılığı 25
2.1.1.2.1. Düzenli (Layner) Taşımacılık 26
2.1.1.2.2. Düzensiz (Tramp) Taşımacılık 27
2.1.1.2.3. Denizyolu Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları 27
2.1.1.3. Havayolu Taşımacılığı 28
2.1.1.3.1. Havayolu Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları 29
2.1.1.4. Demiryolu Taşımacılığı 30
2.1.1.4.1 Demiryolu Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları 31
2.1.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı 32
2.1.1.5.1. Boru Hattı Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları 32
2.1.1.6. İç Su Yolu Taşımacılığı 33
2.1.2. Taşıma Türüne Göre Taşımacılık Sistemleri 33
2.1.2.1. Tek Türlü (Unimodal) Taşımacılık 33
2.1.2.2. Çok Türlü (Multimodal) Taşımacılık 34
2.1.2.3. Türler Arası (Intermodal) Taşımacılık 34
2.1.2.4. Kombine Taşımacılık 34

2.2. Teslim Şekilleri (Incoterms 2010) 35
2.2.1. EXW (Ex Works / İşyerinde Teslim) 37
2.2.2. FCA (Free Carrier / Taşıyıcıya Masrafsız Teslim) 37
2.2.3. CPT (Carriage Paid To / Taşıma Ödenmiş Olarak Teslim) 38
2.2.4. CIP (Carriage And Insurance Paid To / Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak Teslim) 39
2.2.5. DAT (Delivered At Terminal / Terminalde Teslim) 39
2.2.6. DAP (Delivered At Place / Belirlenen Yerde Teslim) 40
2.2.7. DDP (Delivery Duty Paid / Gümrük Resli Ödenmiş Olarak Teslim) 41
2.2.8. FAS (Free Alongside Ship / Gemi Doğrultusunda Masrafsız Teslim) 41
2.2.9. FOB (Free On Board / Gemide Masrafsız Teslim) 42

2.2.10. CFR (Cost And Freight / Masraflar ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim) 43
2.2.11. CIF (Cost, Insurance And Freight / Masraflar, Sigorta ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim) 44
3. ULUSLARARASI TİCARETTE RİSKLER 45

3.1. Risk Kavramı Hakkında Genel Bilgiler 45
3.1.1. Riskin Tanımı 45
3.1.2. Risk Yönetimi Kavramı 46
3.1.2.1. Risk Yönetiminin Amacı 47
3.1.2.2. Risk Yönetim İhtiyacı 48
3.1.2.3. Risk Yönetiminde Kullanılan Teknikler 48

3.2. Genel Risk Türleri 49

3.3. Uluslararası Ticarette Riskler 51
3.3.1. Uluslararası Ticarette Karşılaşılan Risk Çeşitleri 52
3.3.1.1. Sözleşmelerden Kaynaklanan Riskler 52
3.3.1.2. Ödeme Yöntemlerinden Kaynaklanan Riskler 54
3.3.2. Mal, Ödeme ve Piyasaya İlişkin Riskler 56
3.3.2.1. Mal İle İlgili Riskler 57
3.3.2.2. Ödeme İle İlgili Riskler 58
3.3.2.2.1 Ticari Risk 58
3.3.2.2.2. Transfer Riski 58
3.3.2.2.3. Mali Risk 59
3.3.2.2.4. Dökümantasyon Riski 59
3.3.2.3. Piyasa İle İlgili Riskler 60
3.3.2.3.1. Döviz Kuru Riski 60
3.3.2.3.2. Faiz Oranı Riski 61
3.3.2.3.3. Fiyat Riski 62
3.3.2.4. Ülke Riski / Politik Risk 63
3.3.2.5. Taşıma Riski 63
4. ULUSLARARASI TİCARETTE KULLANILAN TAŞIMACILIK TÜRLERİNDE ORTAYA ÇIKAN RİSKLERE ÖRNEK VAKALAR VE ALINMASI GEREKEN TEDBİRLER 65

4.1. Taşıma Türlerinde Ortaya Çıkan Risklere Örnekler 65
4.2.1. Denizyolu Taşımacılığında Riskler: MSC Konteyner Gemisi Kazası Örneği 65
4.2.2. Havayolu Taşımacılığında Riskler: ValuJet Yolcu Uçağı Kazası Örneği 68
4.2.3. Demiryolu Taşımacılığında Riskler: Montreal, Maine & Atlantic Tren Kazası Örneği 72
4.2.4. Taşımacılık Risklerine Karşı Alınması Gereken Tedbirler 76
SONUÇ 79
KAYNAKÇA 81

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 2.1. Taşıma Türü Seçim Kriterleri…….……...21

Tablo 2.2. Masraflarına Göre Teslim Şekilleri…….……...34

Tablo 3.2. Örnek Risk Modeli…….…….…….……..…50

Tablo 3.3.1. Uluslararası Ticaret İşlemleri ve Sözleşmeler…….……53

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.3. Uluslararası Ticaretin Doğuşu...……5

Şekil 3.2. Risk Yönetimi……...50

Şekil 3.3. Uluslararası Ticarette İşlem Süreci, Taraflar ve Riskler…….…..52

Şekil 3.3.1. Ödeme Yöntemlerinden Kaynaklanan Riskler…….……..……...…54

Şekil 3.3.2. Uluslararası Ticarette Riskler ve Sınıflandırılması……..…….57

Şekil 4.2.1. MSC Napoli Konteyner Gemisi Kaza Yeri Görüntüsü..……..…….……66

Şekil 4.2.2. Şirket Malzemelerine Ait Gönderi Listesi…….…….…….….70

Şekil 4.2.3. Montreal, Maine & Atletic Railways Tren Kaza Sonrası Görüntüsü: Lac-Megantic Kasabası.…… ……72

KISALTMALAR

ADR The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road

AWB Airway Bill

B/L Marine / Ocean Bill of Lading

CFR Cost and Freight

CIF Cost, Insurance and Freight

CIM Contract of International Carriage of Goods by Rail

CIP Carriage an Insurance Paid To

CMR Convention Marchandises Routiers

CPT Carriage Paid To

DAP Delivered At Place

DAT Delivered At Terminal

DDP Delivery Duty Paid

EXW Ex Works

FAA Federal Aviation Administration

FAS Free Alongside

FCA	Free Carrier
FOB	Free On Board
FTL	Full Truckload
IATA	The International Air Transport Association
IMO	International Maritime Organization
LTL	Less than Truckload
MAIB	Marine Accident Investigation Branch
MMA	Monreal, Maine & Atlantic Railways
NTSB	Nation Transportation Safety Board
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
TSB	Transportation Safety Board of Canada

ÖZGEÇMİŞ

Yiğit Ömer KOÇER

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı

Eğitim

Derece	*Yıl*	*Üniversite, Enstitü, Anabilim / Anasanat Dalı*
Y.Ls.	2018	Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı
Ls.	2014	Kocaeli Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı
Lise	2010	Özel Anabilim Anadolu Lisesi

İş/İstihdam

Yıl	*Görev*
2016	Alfa Kara, Hava ve Deniz Taşımacılığı A.Ş.
2018	TNT International

Mesleki Birlik/Dernek Üyelikleri

Yıl	*Kurum*
-	

Alınan Burs ve Ödüller

Yıl	*Burs/Ödül*
-	

Yayınlar ve Diğer Bilimsel/Sanatsal Faaliyetler

-

Kişisel Bilgiler

Doğum yeri ve yılı : İstanbul / 1991 Cinsiyet:Erkek

Yabancı diller : İngilizce

GSM / e-posta : 5352170018 / yigit_kocer@hotmail.com

GİRİŞ

Ticaret, günlük hayatımızda bir ülkenin sınırları içerisinde, bedelinin ödenmesi koşulu ile gerçekleştirilen mal ve hizmetler satma veya satın alma işlemi olarak ifade edilmektedir. Açıklamasından da anlaşılacağı üzere ticaret, kar elde etmek amacı ile gerçekleşmekte ve sadece bir ülkenin sınırları içerisindeki faaliyetleri kapsamaktadır. En dar ifade ile ticaret, mal ile bedelinin taraflar arasında el değiştirmesidir ve çeşitli ihtiyaçların giderilmesi için yapılan faaliyetlerdir. Ancak ülkeler, tüm ihtiyaçlarını kendi sınırları içerisinde giderecek kaynaklara sahip değildir. Bu nedenle, ihtiyaç sahibi ülkeler, kendi sınırları dışından bu ihtiyaçlarını temin edecek kaynaklara sahip diğer ülkeler ile uluslararası ticari faaliyetlere yönelmek durumunda kalmışlardır.

Uluslararası ticari işlemleri gerçekleştirecek ülkeler, birbirlerinden farklı dil, kültür, hukuk sistemi ve mevzuatlara sahiptir. Bu nedenle ticaret yapacak tarafların, bu hukuk sistemlerine ve mevzuatlara uygun hareket etme zorunluluğu bulunmaktadır. Bu durum, uluslararası ticaretin iç ticarete göre daha karmaşık, çok boyutlu ve taraflar arasında daha uzun süreçler kapsayan bir yapısının olduğunun kanıtıdır. Özellikle uluslararası ticarette alıcı ile satıcı arasındaki mesafelerin uzunluğu ve gerçekleştirilecek taşımacılık faaliyetlerinin çeşitliliği de göz önünde bulundurulduğunda uluslararası ticaret, iç ticarete kıyasla içerisinde çok fazla risk unsuru barındırmaktadır. Bu riskler alıcı ile satıcı taraf arasında büyük maddi zararlar yaratabilmektedir ve bu risklerin neler olduğunu tanımlamak ve nasıl tedbirler alınacağını bilmek, sağlıklı bir uluslararası ticaret işlemi gerçekleştirebilmek için önem arz etmektedir. Bu nedenle uluslararası ticaret her yönü ile kapsamlı ve ayrıntılı olarak incelenmesi gereken bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu bilgiler ışığında ilgili tez çalışması, uluslararası ticarette karşılaşılan tüm risklerin sınıflandırılarak incelendiği ve bu risklere karşı alınması gereken tedbirlerin ortaya konduğu, taşımacılıkta meydana gelen risklerin örnek vakalar üzerinden açıklandığı ve alınacak tedbirlerin ifade edildiği bir çalışmadır ve toplam dört ana bölümden oluşmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümünde, konuya bir giriş olması ve uluslararası ticaret kavramına dair tüm bilgilerin kapsamlı olarak ifade edilmesi açısından, uluslararası ticaret kavramının tanımı ve iktisat bilimi ile ilişkisi hakkında bilgiler yer almıştır. Ayrıca, uluslararası ticaretin teoriler ile doğuşuna kısaca değinilmiş, uluslararası ticareti oluşturan alt başlıklar ve uluslararası ticarette kullanılan önemli terimler hakkında kapsamlı tanımlamalar yapılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, uluslararası ticarette kullanılan taşımacılık türleri hakkında bilgilere detaylıca yer verilmiş ve taşıma türlerinin yarattığı avantaj ve dezavantajlar ele alınmıştır. Ayrıca uluslararası ticarette kullanılan teslim şekilleri (Incoterms 2010) kuralları ve taraflara yüklediği sorumluluklar ifade edilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, risk kavramı hakkında genel bir tanımlama yapılmıştır. Uluslararası ticarette karşılaşılan tüm riskler sınıflandırılarak detaylıca ele alınmıştır ve bu risklere karşı alınabilecek tedbirler ifade edilmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde, uluslararası ticarette taşımacılık riskleri üzerinde durulmuştur. Bu bölümde, temel taşımacılık türleri olan denizyolu, havayolu ve demiryolu taşımacılığında risklerden kaynaklanan kazalar, tarihte yaşanmış örnekleri üzerinden detaylıca ele alınmıştır ve bu riskler sonucunda alınan birtakım tedbirler ortaya konmuştur. Son olarak bu bölümde taşımacılıkta riskleri azaltmaya yönelik alınması gereken tedbir önerilerine yer verilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. ULUSLARARASI TİCARET HAKKINDA GENEL BİLGİLER

1.1. Uluslararası Ticaret'in Tanımı

Uluslararası ticaret, basit bir tanımla, mal ve hizmetlerin, bedeli ödenmesi koşulu ile ülke sınırları dışına satılması veya ülke sınırları dışından satın alınması faaliyetidir. Başka bir deyişle uluslararası ticaret, çıkarları doğrultusunda ülkelerin, ulusal sınırları dışında, para karşılığında gerçekleştirdikleri mal ve hizmet satışıdır. Tanımından da anlaşılacağı üzere uluslararası ticarette, ticari işlemleri gerçekleştiren her iki taraf bu işlemden kazançlı çıkmaktadır. Çünkü uluslararası ticaret, çeşitli mal ve hizmetlere ihtiyaç duyan alıcıya bu kaynakların aktarımını sağlarken, kaynağı aktaran satıcıya ise maddi getiri sağlamaktadır.

Bir ticaretin uluslararası alanda gerçekleşebilmesi için birbirlerinden farklı ülkelerde konumlanan, alıcı ve satıcının bulunması gerekmektedir. Bu faaliyetleri gerçekleştirenlerden alıcı olan tarafa ‘‘ithalatçı’’, satıcıya ise ‘‘ihracatçı’’ denir. İfade olarak hem ithalat hem de ihracat, sonucunda farklı getiriler elde eden fakat aynı amaca hizmet eden tarafları ifade etmektedir.

Uluslararası ticaret, ülkelerin, kendi yaşam standartlarını arttırmak amacıyla yaptıkları bir eylemdir. Bu nedenle ülkeler birbirleri rekabet durumuna girmişlerdir. Özellikle rekabet, son yıllarda küreselleşmenin artması ile birlikte hız kazanmış ve ülkeler arasındaki ticari rekabet artmıştır. Bu rekabeti iyi yönetebilen ülkeler, uluslararası ticaretten en karlı çıkan ülkeler olmuşlardır.

Uluslararası ticarette oldukça büyük pay elde eden gelişmiş ülkelerin, diğer ülkelere karşı karşılaştırmalı üstünlüğünü kanıtlayan, yetişmiş insan gücü potansiyelinin fazla, doğal

kaynakları bakımından zengin ve teknolojisi gelişmiş ülkeler olduğu açık bir şekilde görülmektedir (Gültekin, 2011, s.31).

Bu durumun tam aksine özellikle kalifiye insan gücü potansiyeli ve teknolojisi düşük olan gelişmemiş ülkeler ise uluslararası ticarette rekabette bulunamayan hatta doğal kaynakları sömürülen ülkeler durumuna düştükleri gözlemlenmiştir.

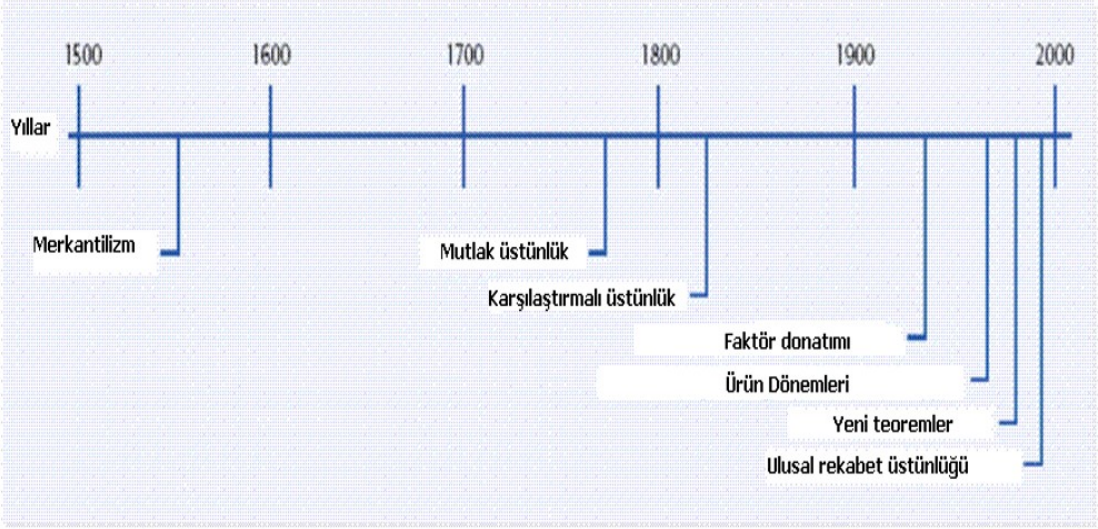
1.2. Uluslararası İktisat ve Uluslararası Ticaret İlişkisi

İktisat, sınırsız insan ihtiyaçlarını, sınırlı kaynaklar ile etkin bir şekilde gidermenin yollarını inceleyen bir bilim dalıdır. Yani iktisat, sınırlı kaynakların elde edilmesi, üretimde kullanılması, çevre ile paylaşımı ve bu paylaşım sırasında ortaya çıkan her türlü ilişkiyi kapsayan oldukça geniş bir ifadedir.

İktisadın bir alt birimi olan uluslararası iktisat, ulusların birbirleri ile olan ekonomik ilişkilerini bütünüyle incelemektedir. Bu bağlamda uluslararası iktisat, uluslararası ticaret ile ilişkilidir. Çünkü uluslararası iktisat, ekonomik ilişkilerin bütününü incelemesi açısından, sadece mal ve hizmet akşını inceleyen uluslararası ticaret kavramını da içinde barındıran daha geniş bir bilimdir.

1.3. Uluslararası Ticaret'in Teoriler ile Doğuşu

İnsanoğlu, varoluşunu devam ettirebilmek için kendi temel ihtiyaçlarını karşılamak durumundadır. Bu ihtiyaçlarını karşılamanın yolu, ticaret yapmaktan geçmektedir. Ticaret, insanoğlunun varoluşundan günümüze, önceleri takas yöntemi ile başlayan daha sonra paranın icadı ile gelişerek devam eden ve insanlık var olduğu sürece de devam edecek olan bir ihtiyaç karşılama sistemi olmuştur. Ancak insanoğlunun, ihtiyacı olan tüm kaynaklara kendi bulunduğu coğrafyada ulaşabilmesi imkansızdır. Çünkü dünya üzerinde hiçbir kaynak, aynı coğrafyada toplanmamış, dünyanın dört bir yanına dağılmıştır. Bu durum ülkelerin kendi ihtiyaçlarını karşılamaları için birbirleri ile ticaret yapmalarını kaçınılmaz hale getirmiş ve uluslararası alanda ticaret yapmanın gerekliliği anlaşılmıştır.



Şekil 1.3. Uluslararası Ticaretin Doğuşu (İpek, 2015, s.4.)

Yukarıdaki tabloda, 16.yy'dan, 21.yy'a kadar geçen süreç kronolojik sıra ile gösterilmiştir. Bu tabloda uluslararası ticaretin doğuşundan itibaren yeni teorilerin eklenerek yıllar içerisinde geçirdiği evreler ifade edilmiştir.

1.3.1. Merkantilizm

Merkantilizm, 16.yy'ın sonlarına doğru Feodalizmin yıkılması sonucu Avrupa'da ortaya çıkan ve 18.yy'ların sonlarında klasik iktisat ekolünün doğuşuna kadar süren, ilk sistematik uluslararası ticaret teorisidir. Merkantilizmde uluslararası ticaret yapılmasındaki amaç, altın ve değerli madenleri stoklamaktır. Devletin ticarete müdahalesi katıdır. İthalat kısıtlıdır. İhracat ağırlıklı bir yapıları vardır.

Merkantilist düşünceye göre, ticarette taraf olan ülkeler bu ticaretten karşılıklı olarak kazançlı çıkamazlar çünkü dünyada altın ve diğer değerli madenler sabittir. Bu nedenle ticarette bir taraf kazançlı çıkarken öteki taraf kazançlı çıkan kadar zararlı çıkmaktadır.

1.3.2. Klasik İktisadın Doğuşu: Mutlak Üstünlük Teorisi (Adam Smith)

‘‘Uluslararası ticaretin ilk kez bilimsel bir yöntemle incelenmesi Adam Smith’in 1776’da yayımlanan ünlü eseri “Ulusların Zenginliği” ile başlar. Sonralar bu teoriye David Ricardo, John Stuart Mill, Alfred Marshall, Eli Heckscher, Bertil Ohlin, John Maynard, Keynes, Jacob Viner ve Paul Samuelson önemli katkılarda bulunmuşlardır’’ (İpek, 2015, s.4).

Adam Smith, klasik iktisat ekolünün kurucusudur. Klasik ekole göre bireyler rasyoneldir (homo economicus). Daha açık bir ifade ile bireyler kendi çıkarlarını maksimum seviyeye getirmeye çalışmaktadır, bencildir. Yani üretici, kendi karını maksimize etmek isterken, tüketici de tükettiği üründen maksimum faydalanmak ister. Piyasalarda tam rekabet ortamı savunulmaktadır. Tam rekabet ortamında piyasanın olası bir bozulmada kendi kendine dengeye geleceği kabul edilmektedir. Ayrıca devletin ekonomiye müdahalesi yoktur. Eğer olursa ekonominin dengesi olumsuz şekilde gerçekleşecektir. Devletin tek vazifesi, rekabet ortamını sağlamak olmalıdır.

Adam Smith’in mutlak üstünlük teorisi, iki ülke ve iki mal örneği üzerinden modeli açıklamaktadır. Bu teoriye göre, bir ülke hangi malı daha ucuza üretebilecek kapasiteye sahip ise o mal üzerinde uzmanlaşmalı ve üretim yapmalıdır. Pahalıya üretebileceği malı, kendisi üretmeyip diğer ülkelerden ithal etmelidir. Bu sayede ucuza üretim yapan işçiler, sürekli aynı malı ürettiğinden bu işte ustalaşacaklardır. Pahalıya üretebilecekleri ürünleri ise yurtdışından ithal ederek maliyetten kısılabileceklerdir. Sonuç olarak, ticaretten her iki tarafta kazançlı çıkacak ve tarafların yaşam standartları artacaktır.

‘‘Mutlak üstünlük teorisinin, uluslararası ticaretin nedenini bilimsel olarak açıklamada önemli bir ilerleme olduğuna kuşku yoktur. Bununla birlikte, bu teori örneğin gelişmiş ve az gelişmiş ülkeler arasındaki ticaret gibi, uluslararası ticaretin ancak sınırlı bir bölümünü açıklayabilir; gelişmiş ülkelerin kendi aralarındaki ticareti açıklamakta ise büyük ölçüde yetersiz kalır. O bakımdan uluslararası ticaretin gerçek temelini açıklama onuru David Ricardo’ya kalmıştır’’ (Seyidoğlu, 2007, s.18).

1.3.3. Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi (David Ricardo)

Karşılaştırmalı üstünlük teorisi, David Ricardo tarafından 1817 yılında ortaya atılmış, mutlak üstünlükler teorisinin açıklamakta eksik kaldığı yönlerini eleştirmiş ve uluslararası ticaretin ifadesini geliştirmiştir.

Mutlak üstünlükler teorisi, bir ülkenin hangi malı daha az maliyetle üretecekse o malın üretimine yönelerek uzmanlaşmasının ve pahalıya üretebileceği diğer malların ise dışarıdan temin edilmesinin gerektiğini açıklamıştır. Fakat bir ülkenin tüm mallarda daha az maliyetle üretebilecek bir mutlak üstünlüğe sahip olması sonucunda, uluslararası ticaretin nasıl gerçekleşebileceği sorusuna bir cevap verememektedir. İşte bu noktayı karşılaştırmalı üstünlükler teorisi ile açıklamak mümkündür.

‘‘Ricardo, bir ülkenin iki farklı malda mutlak olarak dezavantajı olmasına ve diğer bir ülkenin bu malların üretiminde mutlak üstünlüğü olmasına rağmen, ülkeler arasında yine de ticaret yapılabileceğini ve bu ticaretten her iki ülkenin de kârlı çıkabileceğini göstermiştir. Ricardo'ya göre her iki malın üretiminde de mutlak olarak dezavantajı olan bir ülke, daha az dezavantaja sahip olduğu malı üretip ihraç ederse, bu malın üretim ve ihracatında karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olur. Diğer taraftan bu ülke, daha fazla mutlak dezavantajı olduğu malın üretimini durduracağı için, bu malı diğer ülkeden ithal edecektir, işte bu kurala ekonomi öğretisinde, ‘‘Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi’’ adı verilir’’ (Ekodialog, 2011).

Hem Karşılaştırmalı üstünlük teorisi hem de mutlak üstünlükler teorisi uluslararası ticaretin neye göre yapıldığını, üretilen mal uğruna harcanan emek üzerinden ölçmüşlerdir. Fakat David Ricardo, uluslararası ticareti açıklarken, mutlak üstünlük teorisindeki eksikliğini gidermiş ve karşılaştırmalı üstünlüğe bakılarak yapılabileceğini ifade etmiştir.

Karşılaştırmalı üstünlükler teorisi, uluslararası ticaretin temelini açıklamaktadır. Üzerinden yüzyıllar geçse bile günümüzde hala geçerliliğini korumaktadır. Ancak zaman içerisinde bu teori, üzerine yapılan bazı eklemeler ile değişerek gelişmiş ve günümüzdeki son halini almıştır.

1.4. Uluslararası Ticaret'in Alt Başlıkları

Uluslararası ticareti oluşturan ögeler, başta ihracat ve ithalat olmak üzere birçok alt başlıktan oluşan geniş bir yelpazedir.

1.4.1. İhracat

İhracat basit bir ifade ile, bir ülkede üretilen mal ve hizmetlerin, döviz karşılığında başka ülkelere satılması faaliyetidir. Bu faaliyeti gösteren kişilere de ‘‘ihracatçı’’ denir.

Bir başka ifade ile ihracat, ‘‘dış satım’’ olarak ifade edilmektedir. Yani ihracat, üretilen mal ve hizmetlerin, yürürlükte bulunan tüm mevzuatlara uygun bir şekilde, ihracat belgelerine sahip gerçek veya tüzel kişiler tarafından, uluslararası pazarda satılması ile gerçekleşen ve karşılığında döviz kazandıran bir ticari faaliyettir (Kaplan, 2013, s.4).

İhracatçılar, ürettikleri mal ve hizmetleri, olabildiğince hızlı ve güvenli bir şekilde alıcısına ulaştırarak, anlaşılan döviz cinsi üzerinden zamanında ödemesini almayı hedefler (Polat, 2007, s.57).

İhracat işleminin sonunda üretilen mal ve hizmetlerin, bulunduğu ulusal sınırları fiilen terk edip alıcısına ulaşması gerekir. Bunun karşılığında ihracat yapan ülkeler, döviz cinsinden maddi kazanç sağlamış olur. İhracat yapmak, ülke ekonomilerine, sadece döviz kazandırmakla kalmayıp, ülke ekonomisine bunun yanında birçok fayda daha sağlamıştır. Bu faydalar şu şekilde ifade edilebilir:

İhracatçılar, belli standart ve kalitede ürettikleri mal ve hizmetleri, uluslararası pazarda satmayı hedefleyen kişi, kurum veya kuruluşlardır. Yani ihracatçılar, ürettikleri mal ve hizmetler ile sadece iç pazara değil, dünya pazarına hitap edeceklerinden, daha büyük kapasitede üretim yapacak bir sanayileşmeyi hedeflemektedirler. Bu durum ihracat yapan ülkelerde, daha fazla işgücüne ihtiyaç duyulmasını, dolayısıyla istihdamın artmasını sağlamaktadır. Ayrıca ihracat yapan ülkelerde, dünya pazarında oluşan paylarını ve rekabet güçlerini kaybetmemek adına çabalayan ihracatçılar, teknolojik gelişimleri yakından takip etmekte ve tüketicilerden gelen farklı talepleri yakından incelemektedirler. Bu talepler

ışığında yeni ürün ve çeşitliliği üretmeye, dolayısı ile yeni iş kolları oluşturmaya yönelmek durumunda olan ihracatçılar, ülkelerinde yeni istihdam ortamları da yaratabilmektedirler.

Özetlemek gerekirse, ihracat yapmanın bir ülkeye, döviz kazandırmak, istihdamı arttırmak, yeni istihdam ortamları yaratmak, dünya pazarında pay sahibi yapmak ve teknolojiyi geliştirmek gibi çok sayıda faydası bulunmaktadır. Bu yönü ile ihracata dayalı büyüme, tavsiye edilen bir ekonomik büyüme modelidir.

Yukarıdaki bilgiler ışığında ihracat, ekonominin kalkınmasına ve sürdürülebilir olmasında aktif rol oynamaktadır. Ülke ekonomilerini uluslararası ticarete açan ihracat, ekonomik açıdan kaynaklardan etkin bir şekilde yararlanmayı sağlarken, ihracatçı firmalara ise bu etkin kullanılan kaynaklar ile üretimde maliyetlerin düşürülmesini sağlamaktadır (Paçaman, 2010, s.3).

1.4.2. İthalat

İthalat, ulusal sınırlar dışarısında üretilen mal ve hizmetlerin, bunları üreten ‘‘ihracatçı’’ ülkelerden, döviz karşılığında satın alınması faaliyetidir. Bu faaliyeti gösteren kişilere de ‘‘ithalatçı’’ denir.

Başka bir ifade ile ithalat, ‘‘dış alım’’ olarak da ifade edilmektedir. Yani ithalat, ulusal sınırlar dışında üretilen mal ve hizmetlerin, yürürlükteki tüm mevzuatlara uygun bir şekilde, gerçek veya tüzel kişiler tarafından, ‘‘ihracatçı’’ ülkelerden satın alınması ve karşılığında o ülkelere döviz cinsinden ödeme yapılması faaliyetidir (Yurdakul, 2014, s.14).

İthalat, hangi yönde yapılacağına göre, ülkelere hem yararlı hem de zararlı sonuçlar doğurabilmektedir. İki tür ithalat işlemi gerçekleştiren ülke tipi vardır. Birincisi, kendi ülkesinde üreteceği nihai mal içerisinde kullanmak için hammadde ithal eden ülkelerdir. Bu tip ithalat işlemi ülke ekonomisine yararlıdır. İkincisi, başka bir ülkeden üretilmiş nihai malları doğrudan ithal eden ülkelerdir. Bu tip ithalat işlemi ise ülke ekonomisine zarar vermektedir. Detaylı bir şekilde ifade edilirse:

Bir ithalatçı, üretimde kullanmak üzere bir kaynağı ithal ediyorsa bu o ülkenin yararınadır. Çünkü aldığı ham durumdaki kaynağı üretime katarak, nihai mal elde edip, bu malın satışından kazanç elde edebilmekte hatta bu malın ihracatçısı konumuna gelebilmekte ve ülke ekonomisine döviz cinsinden katkı sağlayabilmektedir. Kısacası yaptığı ithalat işlemini, fırsata dönüştürebilmektedir. İthalatı bu şekilde verimli kullanabilen ülkeler gelişmiş ülkelerdir. Ancak nihai mal ithal etme oranı yüksek olan ülkeler, dışa bağımlı ülkeler olarak ifade edilmektedirler. Bu şekilde yapılan ithalat, ülke ekonomisine zarar vermektedir. Çünkü bu tip ülkeler, sürekli nihai mal ithal ettiklerinden yerli üretimin güç kaybetmesine neden olmuşlardır. Ayrıca ihtiyaçlarını karşılayacak kapasite ve kalitede üretim yapabilecekleri teknolojiden ve sanayileşmeden yoksun duruma düşmüşlerdir. Bu durum işgücüne olan ihtiyacın azalmasına, dolayısı ile işsizlik probleminin ortaya çıkmasına ve ülke ekonomisinin zarar görmesine neden olmaktadır.

1.4.3. Kambiyo

Kambiyo sözlük anlamı olarak, iki farklı ülke parasının birbiriyle değiştirilmesi faaliyeti olarak ifade edilmektedir ve iktisat literatürlerinde döviz olarak da ifade edilmektedir.

Bir başka ifade ile kambiyo, yurtdışındaki paranın yurtiçindeki para karşılığında değişimidir. Daha açık bir ifade ile kambiyo, iki ülke arasında gerçekleşen ticaret sonucunda oluşan borcun yerel parayı kullanarak döviz cinsinden ödenmesini sağlayan bir hesaplaşma modelidir. Kambiyo işlemine, Türkiye'de bulunan bir firmanın, Amerika'dan bir malı ithal etmesi sonucunda doğan ''Dolar'' cinsinden borcunun ''Türk Lirası'' karşılığına dönüştürülmesi ve ödeme işleminin gerçekleştirilmesi örnek gösterilebilir.

Kambiyo işlemi sadece para ile gerçekleşen bir işlem değildir. Para değeri taşıyan çek, poliçe ve bono gibi menkul kıymetleri kapsayan kıymetli evraklar ile de gerçekleşebilmektedir.

1.4.4. Gümrük, Serbest Bölgeler, Kıyı ve Sınır Ticareti, Antrepolar

Gümrük, bağlı olduğu ülkenin yasalarına uygun bir şekilde, ülkeye giren veya çıkan malları denetime tabi tutan ve bu mallar üzerinden vergiler alan bir kurumdur. Alınan vergilerin amacı, ülkedeki iç üreticiye yaratabileceği zararlardan korumak amaçlıdır ve ülke hazinesine doğrudan gelir sağlamaktadır.

Serbest bölgeler, bir ülkenin siyasi sınırlarında bulunan fakat sınai ve ticari faaliyetlerde uluslararası ticareti teşvik amacıyla, bulunduğu ülkenin gümrük yaptırımlarından muaf tutulan bölgelerdir (İdebas, 2017).

Kıyı ve sınır ticareti, ülkelerin kara ve deniz ile belirlenmiş siyasi sınırlarının bulunduğu komşu ülkeleri ile yaptıkları ticarettir. Komşu ülkeler ile yapılan bu ticaretin karayolu üzerinden gerçekleşen kısmına sınır ticareti, denizyolu ile gerçekleşen kısmına ise kıyı ticareti denir. Bu ticaretin amacı komşu ülkeler ile ekonomik canlılığı teşvik etmektir.

Antrepolar, ihraç edilen ya da ithal edilen malların gümrük kontrolü için bekletildiği açık ve kapalı alanlardır. Ayrıca, depolar gibi malın sevkiyata hazır hale getirilmesi ve saklanması için bulunan alan olma özelliği taşımaktadır.

Antrepo ve depoyu birbirinden ayıran çok önemli bir özellik vardır. O da antrepolarda bekletilen malların gümrük kontrolünde bulunması ve gümrük işlemlerine tabi tutulması özelliğidir (Arlı, 2009, s.39).

1.4.5. Lojistik ve Sigorta

Tedarik zinciri, bir ürünün hammadde olarak toplatılmasından, üreticiye ulaştırılmasına, üretimde kullanılarak nihai mal hale gelmesinden, son tüketicisine kadar ulaştırılmasında kullanılan tedarik, imalat, nakliye, depolama, satış ve satış sonrası gibi hizmetlerin bütünüdür. Bu tedarik zinciri boyunca gerçekleşen bilgi ve risk akışına ise ‘‘lojistik’’ denir (Küçük, 2016).

Lojistik kavramı hem iç hem de uluslararası ticaretin en önemli unsurlarından biridir. Çünkü lojistik, satın alınan doğru malın, müşterisine, zamanında, belirttiği yere,

uygun taşımacılık türü ile istediği miktarda ve maliyette sevkiyatını sağlamaktadır. Bu sevkiyatı sağlarken müşterilere hızlı ve doğru yanıt vermek son derece önem arz etmektedir.

Sigorta, alıcı ve satıcıların, aralarındaki uzlaşmaya göre, ticarete konu olan malın, taşıma ve depolama gibi lojistik faaliyetler sırasında, oluşabilecek her türlü hasarının karşılanması için yaptıkları, malı güvence altına alma, işlemidir. Uluslararası ticarette bu sigortalama işleminin ithalatçı ya da ihracatçı sorumluluğunda mı olacağı hususu ‘‘incoterms’’ adı verilen teslim şekilleri kurallarınca belirlenmiştir. Bu kurallar, çalışmanın ikinci bölümünde ele alınacak ve detaylıca izah edilecektir.

Özetlemek gerekirse, lojistik ve sigorta, uluslararası ticaretin önem teşkil eden unsurlarındandır. Lojistik faaliyetler, özünde risk barındırdığından ötürü sevk edilen mala sigortalama yapmak taraflar arasında yaşanabilecek mağduriyet durumunun önüne geçmek açısından son derece gereklidir.

1.4.6. Uluslararası Ticaret Hukuku

Uluslararası ticaret hukuku, ticaret yapan ithalatçı ve ihracatçı taraflar arasında yaşanabilecek mağduriyetlerin önüne geçebilmek adına ortaya çıkan bir hukuk dalıdır.

Temel inceleme alanı, ticareti gerçekleşen mallar ve hizmetler için yapılan uluslararası ticari sözleşmeleri kapsamaktadır. Bu bağlamda, uluslararası ticaret sözleşmelerinin, ticareti gerçekleştirecek taraflar arasında, ortak bir dilde ve sorumlulukların açıkça belirtileceği bir şekilde hazırlanması önem arz etmektedir. Bu sözleşmeler iki tarafa birden sorumluluk yüklediğinden dikkatli bir şekilde hazırlanmalıdır. Sözleşmelerden doğacak mağduriyetler, uluslararası ticaret hukukunun inceleme alanına girmektedir.

1.4.7. Risk ve Yönetimi

Ticaretin söz konusu olduğu her alanda risk kaçınılmaz bir gerçektir. Özellikle uluslararası ticarette alıcı ile satıcı arasındaki mesafenin ve başvurulan unsurların artması,

ticareti gerçekleştiren ülkeler arasında risk çeşitlerinin artmasına neden olmaktadır. Bu durum uluslararası ticarette riski yönetmeyi zorunlu kılmaktadır. Doğru yönetildiği takdirde büyük fırsatlar sağlayan bir girişim olan risk kavramı, yanlış yönetildiğinde tarafları büyük zararlara uğratabilen bir tehdit haline gelmektedir.

İlgili tez çalışmasında, uluslararası ticaretin önemli alt başlıklarından olan risk kavramı ve yönetimi ile ilgili detaylı bilgiler, çalışmanın üçüncü bölümlerde ele alınacaktır.

1.5. Uluslararası Ticaret ile İlgili Temel Kavramlar

Uluslararası ticaret, bir takım temel kavramları içerisinde bulundurmaktadır. Uluslararası ticareti daha iyi anlamak için bu temel kavramları ayrıca ifade etmek gereklidir.

1.5.1. Dış Ticaret Açığı, Fazlası ve Haddi

Dış ticaret açığı, uluslararası alanda ticari faaliyet gösteren bir ülkenin belirli bir süre içerisinde yaptığı ithalatın, ihracattan yüksek olması sonucu ortaya çıkan negatif yönlü farktan oluşmaktadır. Dış ticaret açığı veren ülkeler, bulundukları uluslararası ticaretten borçlu çıkan, gelişmekte olan ülkeler olarak ifade edilmektedirler. Bir ülkenin dış ticaret açığı vermesi, dışa bağımlı bir ülke olduğunun göstergesidir ve ithalat başlığı altında da ifade edildiği üzere, bu ülkeler ekonomik açıdan zarar gören, iç üretimin az, teknolojisinin düşük ve işsizliğin fazla olduğu ülkelerdir. Dış ticaret açığı, uluslararası ticaret yapan hiçbir ülkenin yaşamak istemediği olumsuz bir gelişmedir. Bu durumun önüne geçmek için ithalata yasaklar uygulamak ve iç üretimi desteklemek gerekmektedir.

Dış ticaret fazlası, uluslararası alanda ticari faaliyet gösteren bir ülkenin belirli bir süre içerisinde yaptığı ihracatın, ithalattan yüksek olması sonucu ortaya çıkan pozitif yönlü farktan oluşmaktadır. Dış ticaret fazlası veren ülkeler, uluslararası ticaretten karlı çıkan gelişmiş ülkeler olarak ifade edilmektedirler. Bir ülkenin dış ticaret fazlasının olması, ihracat başlığı altında da ifade edildiği üzere, döviz kazanan ve üretim gücü yüksek,

teknolojisi gelişmiş ve nitelikli işgücüne sahip, işsizlik problemi yaşamayan ülkeler olarak ifade edilmektedir.

Dış ticaret haddi, uluslararası ticarette bulunan ülkelerin rekabet gücünü gösteren makroekonomik bir değerdir ve uluslararası ticaretten ülkelerin elde ettikleri gelirlerin belirlenmesinde yaygın olarak kullanılan bir ölçüttür (Akbulut, 2014, s.7).

Dış ticaret haddi, ihraç edilen malın fiyatının, ithal edilen malın fiyatına oranlanması ile hesaplanmaktadır ve eşik değeri ‘‘100’’ olarak belirlenmiştir. Söz konusu oranlama, 100 eşik değerinin üzerinde olması halinde uluslararası ticareti gerçekleştiren ülkelerin bu ticaretten kazançlı çıktığını ifade ederken tam tersi durumunda ise ülkelerin zararda olduğunu ifade etmektedir.

Özetle, dış ticaret haddi, uluslararası ticari faaliyet gösteren ülkelerin yaptıkları ticaret sonucunun o ülkenin lehine ya da aleyhine olma durumunu ölçen bir hesaplamadır.

1.5.2. Döviz, Efektif ve Döviz Rezervi

Döviz, yabancı ülke parası olarak ifade edilmektedir. Döviz sadece yabancı para olarak değil, ödeme yapmak için kullanılabilen ve yabancı para yerine geçebilen her türlü ödeme aracını kapsamaktadır.

Efektif, döviz kavramının bir alt kümesidir ve diğer ödeme araçları dışında kalan, ‘‘nakit olan’’ dövizi ifade etmektedir.

Döviz Rezervi, ülkelerin bankalarında ve merkez bankalarında bulundurdukları yabancı ülke paralarıdır.

1.5.3. Konvertibl Paralar

Ülkelerin milli para birimlerinin, uluslararası alanda herhangi bir engele tabi olmadan yabancı ülke paralarına, yani dövize çevrilmesi, o paranın konvertibl olduğu anlamına gelmektedir. Ayrıca her ülke parası konvertibl durumda değildir. Bir paranın

konvertibl olabilmesi için o para biriminin bağlı olduğu ülkenin ekonomisinin oldukça güçlü ve istikrarlı bir yapıya sahip olması gereklidir.

Konvertibl paralara, Amerikan Dolar, İngiliz Sterlini, Euro, İsveç Kronu, Japon Yeni gibi güçlü ülkelerin para birimleri örnek gösterilebilir.

1.5.4. Döviz Arbitrajı, Ticareti, Spekülasyonu ve Mal-Fiyat Arbitrajı

Döviz Arbitrajı, uluslararası piyasada konvertibl olan dövizin, ucuza bulunduğu piyasadan alınıp, pahalı olduğu piyasada satılması faaliyetidir.

Döviz Ticareti, basit bir ifade ile tüketicilerin döviz ile yaptıkları ticari işlemlerin bütünüdür. Bir bireyin döviz bürosundan para bozdurması, online yabancı alışveriş sitelerinden bir mal satın alması veya mevcut dövizini bankalarda ya da ev ortamında saklaması gibi işlemler döviz ticaretine örnek olabilir.

Döviz Spekülasyonu, dövizde gerçekleşecek kur dalgalanması durumuna göre dövizdeki artışı veya azalışı öngörme ve ona göre döviz işlemi gerçekleştirme durumudur. Eğer öngörüler doğru yönde ise bireyler bu durumdan kar sağlarken aksi durumda zarara uğramaktadırlar.

Mal-Fiyat Arbitrajı, Bir ürünün çok pahalı satıldığı bir ülkede ya da ucuz satıldığı yerde fiyatların devamlı aşağı hareket etmesine denir.

Özetlemek gerekirse arbitraj işlemlerinde amaç, risksiz kar elde etmektir.

1.5.5. Devalüasyon

Devalüasyon, sabit kur rejiminde, bir ülkenin para biriminin yabancı ülke paraları karşısında değerinin, devlet müdahalesi ile düşürülmesi faaliyetidir. Her ne kadar, bir ülkenin parasının, döviz karşısında alım gücünün düşüş yaşaması istenmeyen bir durum olsa da dış ticaret açığı veren bir ülkede, devletin bu şekilde müdahalesi bir gerekliliktir.

Daha açık bir ifade ile, dış ticaret açığı veren ülkelerde, devalüasyonun uygulanması, ülke ekonomisinin toparlanması için gerekli bir müdahaledir. Çünkü dış ticaret açığı, ülkenin ithalatının, ihracatından fazlalığını ifade eden, ülke ekonomisine zarar veren bir gelişmedir. Bu durum karşısında devlet devalüasyon uygular ve ulusal para biriminin döviz karşısında alım gücünü azaltarak ülkenin ithalat yapabilmesine engel olur. Ayrıca ulusal paranın yaşadığı bu değer kaybı, ülkenin ihraç edebileceği malların fiyatının da ucuzlamasını sağlayacağından, ihracatının artmasına ve döviz kazanmasına da katkıda bulunacaktır. Bu gelişmeler sayesinde ülkenin ihracatı arttırılıp, ithalatı azaltılmış olacak ve dış ticaret açığı kapanarak dengeye gelecektir.

1.5.6. Revalüasyon

Revalüasyon, devalüasyonun tam zıt kavramıdır. Sabit kur rejiminde, bir ülke parasının, yabancı ülke paraları karşısında değerinin devlet müdahalesi ile arttırılması faaliyetidir.

Revalüasyon, dış ticaret fazlası veren ülkelerde uygulanır. Amaç, ihracatın ithalattan fazla yapılmasının, ülke içerisinde yaratacağı enflasyonu yok etmektir. Bu nedenle devlet müdahalesi ile ülke parasının değeri, döviz karşısında arttırılır. Bu durum söz konusu ülkenin ihraç ettiği malın fiyatının artmasından dolayı ihracatının azalmasına, ülke içerisindeki bireylerin alım gücünün yükselmesi ile birlikte ithalatının artmasına yol açacaktır. Bu gelişmeler sonucunda ülkenin ihracatı azaltılıp ithalatı arttırılmış olacak ve dış ticaret fazlası düşürülerek dengeye gelecektir.

1.5.7. Ödemeler Bilançosu

Ödemeler bilançosu, belirli bir dönem içinde, bir ülkede yaşayan bireylerin, yabancı ülkelerde yaşayan bireylerle bulunduğu ekonomik faaliyetlerin sonucunu gösteren sistematik bir kayıttır. Ödemeler bilançosu genellikle bir yıl içerisindeki ekonomik faaliyetlerin sonucunu gösterir (Seyidoğlu, 2007, s.397).

Ödemeler bilançosu kavramı, uluslararası ticaret yapan ülkelerin ekonomisinin olumsuz bir durumda olup olmadığını gösteren bir tablodur. Daha açık bir ifade ile ödemeler bilançosu, uluslararası ticarette bulunan ülkelerin bu ticari faaliyetlerden zararlı çıkmaları durumunu resmeden ve uygulanması gereken ekonomik faaliyetlerin daha iyi anlaşılmasını sağlayan bir analizdir.

1.6. Uluslararası Ticarette Kullanılan Önemli Terimler

1.6.1. Termin

Termin, özellikle uluslararası ticarette oldukça yaygın kullanılmakta olan bir lojistik terimidir. Bir malın, ihraç edecek olan satıcıdan malını ithal eden alıcısına ulaştırılacağı son tarihi ifade eden terimdir. Satıcı ile alıcı arasında oldukça hassas hareket edilmesi gereken bir konudur. Söz konusu satıcı herhangi bir aksaklıktan ötürü anlaşılan son tarihe kadar malı alıcısına ulaştıramayacağı durumlarda, alıcı tarafı mağdur durumda bırakmamak adına önceden bilgi vermesi son derece önemlidir.

1.6.2. Demuraj

Demuraj, uluslararası ticaretin sonucunda ithalatçı ülkenin limanına gelen konteyner dolusu malların, boşaltması için daha önce taraflar arasında belirlenmiş bekleme süresinin aşılması sonucunda ortaya çıkan, cezai bir ödemedir. Bu fatura, konteyner başına, doğrudan ithalatçıya kesilmektedir (Çıkrık, 2016, s.5).

1.6.3. Vesaik

Vesaik, uluslararası ticaret yapan tarafların, bu ticareti gerçekleştirebilmeleri için hazırlamaları gereken tüm zorunlu belgeleri ifade etmektedir. Gümrük işlemlerinde kontrole tabi olan belgelerdir. Vesaik, ithalatı veya ihracatı yapılacak malların, ticari faturası, konşimentosu, dolaşım belgesi, sigorta poliçesi gibi belgelerin tümünü kapsamaktadır.

1.6.4. Navlun

Navlun terimi, gemi ile taşınan mallar için denizyolu taşımacılığı yapan nakliyeci firmalara ödenen ücret olarak ifade edilmektedir. Fakat zamanla navlun, lojistik sektöründe, denizyolu taşımacılığının yanı sıra havayolu, karayolu ve demiryolu taşımacılığı yapan lojistik firmalarının bu taşımacılık hizmetleri sonucu aldıkları ücret olarak genel bir tanıma dönüşmüştür.

1.6.5. Konşimento

Konşimento, malın tapusu olarak ifade edilen, uluslararası ticarete konu olan malların, taşınmak üzere, lojistik hizmeti veren firmalarca teslim alındığını ifade eden belgedir. (Vanlı, 2016)

Konşimento, ihracatçı ve ithalatçı taraflar arasında sevkiyatının gerçekleşmesi için hazırlanması gereken, malın kime teslim edileceği ve mal ile ilgili kap, kilo, adet ve tehlike durumları hakkında bilgiler veren belgedir. Konşimento, gümrük kontrolünden geçen bir belge olmasından ötürü, üzerinde yazan her türlü bilginin dikkatli ve doğru bir şekilde doldurulması gerekmektedir.

Sevk edilecek mala ilişkin bir konşimento 3 orijinal nüsha olarak hazırlanmaktadır. İlk kopyası, nakliyecide kalmaktadır. İkinci kopyası gönderilecek malın içinde bulundurulmaktadır. Üçüncü kopyası ise alıcıya, malın gümrükten çekilmesi işleminde kullanılması için gönderilmektedir.

Konşimentoların bir diğer adı ‘‘taşıma senedi’’ olarak ifade edilmektedir. Her bir taşımacılık türüne göre farklı kısaltmaları bulunan belgelerdir.

- Karayolu Taşıma Senedi (Road Waybill / Convention Marchandises Routiers, **CMR Consigment Note**)
- Denizyolu Taşıma Senedi (Marine / Ocean Bill of Lading / **B/L**)
- Havayolu Taşıma Senedi (Air Way Bill / **AWB**)

- Demiryolu Taşıma Senedi (Rail Consigment Note / **CIM** (Hamule Senedi)

Söz konusu tez çalışmasında, taşımacılık ile ilgili olan bölümde, taşıma türleri hakkında daha detaylı bilgiler verilecektir.

1.6.6. Konteyner

Konteynerlar, malların sevkiyat sırasında, kırılma, bozulma, ıslanma gibi dış etkilerden korunması amacıyla malların içlerine yerleştirildikleri koruma kaplarıdır.

Denizyolu taşımacılığı başta olmak üzere diğer tüm taşıma türlerinde de etkin olarak kullanılan ve uygun araçlara yüklenebilen bu 4 tarafı çelik kasalar, taşınacak malların türüne göre farklı en ve boyda dizayn edilmiş özel kaplardır. Dizayn olarak gerek 2 kapısı gerek 4 kapısı açılabilir tipleri de bulunan konteynerların, üstü açık dökme yük taşıyanı, soğutma veya havalandırma sistemine sahip olan çeşitleri de mevcuttur.

İKİNCİ BÖLÜM

2. ULUSLARARASI TİCARETTE TAŞIMACILIK

Taşımacılık, belirli bir ücret karşılığında, ülke sınırları içerisinde ya da uluslararası alanda, bir malın veya bir bireyin bulunduğu noktadan, istenilen bir başka noktaya aktarılmasını sağlayan hizmetler bütünüdür. Tanımından da anlaşılacağı üzere taşımacılık, iki farklı alana ayrılmaktadır. Birincisi, bireylerin, çeşitli taşıma araçları kullanılarak istedikleri noktaya seyahat etmelerini sağlayan hizmeti ifade ederken ikincisi ise temel lojistik faaliyetlerinden olan ve yük taşımacılığı olarak da ifade edilen, mal vb. ürünlerin belirtilen noktaya sevkiyatını ifade etmektedir. Söz konusu bölümde, bu iki alandan, uluslararası ticarette yük taşımacılığı konusu detaylıca ele alınmıştır.

2.1. Uluslararası Ticarette Taşımacılık Sistemleri

Küreselleşmenin artması ile birlikte uluslararası ticari faaliyetlerde rekabet artmış ve bir malın herhangi bir hasar görmeden, uzak pazarlar arasında taşınması hususu, taşınacak malın kalitesi ve fiyatı kadar önem arz eden bir unsur haline gelmiştir. Uzak pazarlarda bulunan malların, hasarsız, mümkün olan en hızlı şekilde ve en az maliyetle üretim veya tüketim alanlarına taşınması kriterleri, rekabet gücünün temelini oluşturmuştur. (Çakırlar, 2009, s.26). Buna bağlı olarak, lojistik faaliyetlerin en büyük payını oluşturan taşımacılık hizmetlerinin, ülkeler arasındaki mesafe ve coğrafi yapıya uygun taşımacılık sistemlerinin organize edilmesi ile rekabetin sağlanabilmesine ve başarılı bir uluslararası ticaretin gerçekleşebilmesine olan önemli katkısı anlaşılmıştır. Kendi başına ayrı bir uzmanlık alanı olan taşımacılık, uluslararası ticaret yapan tarafların öz yetkinliklerine odaklanması ve maliyet avantajı sağlamak istemeleri açısından, dünya genelinde büyük ölçüde dış kaynak kullanımı ile gerçekleştirilen ve lojistik denildiğinde akıllara ilk olarak gelen faaliyettir.

Bu bölümde uluslararası ticaretin gerçekleşebilmesinde önemli rol alan taşımacılık sistemleri, alt başlıklar halinde incelenmiş olup taşıma hizmetlerinin yarattığı riskler de ilerleyen başlıklarda detaylı bir şekilde ayrıca ele alınmıştır.

Uluslararası ticarette taşımacılık sistemleri, taşıyıcının türüne göre ve taşımanın türüne göre olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

2.1.1. Taşıyıcının Türüne Göre Taşımacılık Sistemleri

Taşımacılık sistemleri, taşıyıcının türüne göre; karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu, boru hattı ve iç su yolu taşımacılığı olmak üzere altı alt başlık altında incelenmektedir. Altı temel taşıyıcı türleri içinden, ticareti gerçekleştirecek ülkeler arasındaki mesafe, coğrafi konum ve taşınacak malın aciliyet durumu ışığında, seçim veya seçimler yaparken dikkat edilmesi gereken birtakım hususlar bulunmaktadır. Bu hususlar, maliyet, hız, hizmet alanı, tarifeli seferlerin sıklığı ve tarifelerin uygulanma güvenilirliği kriterlerinden oluşmaktadır.

Taşıyıcı türleri seçiminde dikkat edilmesi gereken ve her bir tür için ayrı ayrı ele alınan bu kriterler Tablo 2.1.1.'de detaylıca ifade edilmiştir.

Taşıma Türü	Maliyet	Hız	Hizmet Alanı	Tarifeli Seferlerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanma Güvenilirliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok geniş	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok düşük	Orta
Havayolu	Çok yüksek	Çok hızlı	Geniş	Yüksek	Orta
Demiryolu	Orta	Orta	Orta	Düşük	Çok Yüksek
İç suyolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Tablo 2.1.1. Taşıma Türü Seçim Kriterleri (Küçük, 2016, s.40)

2.1.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı, ticarete konu malların hızlı bir şekilde sevkiyatını gerçekleştirebilen, hizmet alanı geniş, sefer sıklığının ve tarife uygulama güvenilirliğinin yüksekliği bakımından, diğer taşıma türleri ile karşılaştırıldığında, çok daha etkin bir taşımacılık ortamı sunmaktadır. Bu durum karayolu taşımacılığının, tüm dünyada en çok tercih edilen taşıma türü olmasını sağlamıştır.

Karayolu taşımacılığı, İngilizce olarak literatürde ‘‘door to door’’ olarak ifade edilen ve kapıda teslim anlamına gelen tek taşıma türüdür ve bu yönü ile diğer taşıma türlerinden ayrı bir üstünlüğü bulunmaktadır. Karayolları üzerindeki her noktaya, kapıda teslim mal taşıma hizmeti verebilmektedir. Hemen her tip yükü taşımaya olanak sağlaması, denizyolu ve demiryolu araçlarına göre daha küçük boyutlarda araçlara sahip olup, daha esnek bir hareket yeteneğinin olması, karayolu taşımacılığının önemli bir özelliğidir (Avcı, 2014, s.41).

Havayolu, denizyolu ve demiryolu üzerinden yapılan yük taşımacılığında, sevk edilen malların varış noktaları, havaalanı, liman ve terminal gibi sabit yerler olduğundan, söz konusu malları nihai varış noktalarına ulaştırmak, genellikle karayolu taşımacılığı kullanılarak gerçekleşmektedir (Karagülle, 2007, s.27). Bu özelliği sayesinde karayolu taşımacılığının, hava, deniz ve demiryolu taşıma türlerini destekleyici bir yapısı olması, diğer taşıma türlerine karşı üstünlüğünü ifade etmektedir. Ayrıca karayolu taşımacılığı kendi başına aktarmasız sevkiyat sağlayan bir taşıma türüdür. Ancak karayolu taşımacılığı gerek sürücü maliyeti gerekse çıkış ve varış noktaları arasındaki mesafenin uzaklığına bağlı olarak artan yakıt giderleri ile birlikte yüksek bir maliyet tablosuna sahip olabilmektedir.

Uluslararası ticarete konu olan malların sevkiyatını, karayolu taşımacılığı kullanarak gerçekleştirecek ülkelerin, ‘‘Convention Marchandises Routiers (CMR)’’ kuralları gereğince düzenlenen uluslararası karayolu yük taşıma belgesine sahip olmaları gerekmektedir. Bu belgeye sahip olabilmek için ticarete taraf ülkelerin, CMR konvansiyonuna üye ülkeler arasında bulunması şarttır.

Uluslararası pazarda, karayolu üzerinden sevkiyatı gerçekleşecek mallar, tehlikeli madde statüsünde ise, bu sevkiyatı gerçekleştirecek ülkelerin ‘‘Accord Dangereux Routier (ADR)’’ adı verilen ve tehlikeli malların uluslararası karayollarında taşınmasını sağlayan anlaşmaya üye olmaları gerekmektedir. Söz konusu anlaşma, Avrupa, Amerika ve Kanada sınırlarını kapsamaktadır.

Karayolu üzerinden yük taşımacılığı iki farklı şekilde organize edilebilmektedir. Birincisi literatürde ‘‘Less than Truck Load’’ olarak ifade edilen ve kısaltması ‘‘LTL’’ parsiyel yük taşımacılığını, ikincisi ise literatürde ‘‘Full Truck Load’’ olarak ifade edilen ve kısaltması ‘‘FTL’’ olan komple yük taşımacılığını ifade etmektedir.

2.1.1.1.1. Parsiyel Yük Taşımacılığı (LTL)

Parsiyel yük taşımacılığı, bir firmanın, sevkiyatını gerçekleştireceği yüklerinin bir kamyon, kamyonet veya tırı ağırlık ve/veya hacim olarak tek başına dolduramayacak kadar ufak parçalar ile sınırlı olması durumunda başvurulan, söz konusu aracın tam dolu bir şekilde taşıma yapabilecek hale getirilmesi organizasyonudur. Bu durumda, aynı istikamete taşınacak olan başka firmalara ait olan ufak yüklerin de bu araca yüklenmesi ile aracın tam doldurulması sağlanır ve sevkiyat bu şekilde gerçekleştirilir.

Sonuç olarak parsiyel yük taşımacılığı, bir aracı tek başına dolduramayacak kadar ufak yüklerini sevk edecek firmaların, ayrı birer kamyon, kamyonet veya tır ile tam dolu araç maliyetine katlanarak taşıma yaptırmalarının önüne geçmekte ve bu firmaların taşımacılık maliyetlerini daha ekonomik seviyelere çekip maliyet avantajı sağlamaktadır.

2.1.1.1.2. Komple Yük Taşımacılığı (FTL)

Komple yük taşımacılığı, bir firmanın sevkiyatını gerçekleştireceği yüklerinin, bir kamyon, kamyonet veya tırın kapasitesini ağırlık ve/veya hacim olarak, tek başına doldurabilecek büyüklükte olması durumunda başvurulan, tam dolu yük taşımacılığı organizasyonudur. Komple yük taşımacılığı hizmeti, parça parça taşınabilecek yüklerin tek

seferde sevk edebilmesini sağlamakta ve büyük bir maliyet avantajının yanı sıra hız ve zaman açısından da büyük avantajlar kazandırmaktadır.

2.1.1.1.3. Karayolu Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları

Denizyolu ile yapılacak yük taşımacılığının dezavantajlarını maddeler halinde, aşağıdaki şekilde ifade etmek mümkündür (Koban ve Keser, 2015, s.166).

Avantajları,

- Karayolu yük taşımacılığı yapacak araçların boyut çeşitliliğine (kamyon, kamyonet, tır vb.) bağlı olarak, taşımada esneklik sağlamaktadır.
- Müşterilerinin sürekli değişen taleplerine en uygun ve her müşteriye özel taşıma çözümleri sunabilmektedir.
- Aktarmasız yük taşıması yapabilme olanağı sağlamaktadır. Bu durum malların ara taşıma noktalarında diğer araçlara yüklenip boşaltılmasından doğacak işçilik maliyetlerini ve bu işlemler gerçekleştirilirken mallarda oluşabilecek kayıp ya da hasar maliyetlerini ortadan kaldırmaktadır.
- Ana taşıma türlerinden olan denizyolu, havayolu ve demiryolu taşımacılığı ile kıyaslandığında, hava koşullarından en az etkilenen taşıma türüdür.
- Düzenli ve sık sefer saatlerine sahip olması bakımından, müşterilerine daha rahat taşıma planlaması yapabilmelerini sağlamaktadır.
- Hizmet alanı genişliğinin çok büyük olması ve kapı teslim sevkiyat yapabilmesi, karayolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerinden ayrıldığı en üstün olduğu yönüdür.

Denizyolu ile yapılacak yük taşımacılığının dezavantajlarını maddeler halinde, aşağıdaki şekilde ifade etmek mümkündür (Koban ve Keser, 2015, s.167).

Dezavantajları,

- Ülkeler arasında karayolu yük taşımacılığında, uyulması gereken mevzuatlar, düzenlemeler ve gümrük kapılarında oluşan beklemeler gibi durumlar nedeni ile söz konusu malın sevkiyatında önemli gecikmeler ve aksaklıklar yaşanabilmektedir. Diğer taşıma türlerinden özellikle denizyolu ve havayolu taşımacılığında bu tip aksaklık ve gecikmeler ortadan kalkmaktadır.

- Ulaşım ağları sıklığı, düzenli ve sık sefer saatlerinin olması özelliği ile karayolu ticaretinin en fazla tercih edilen taşıma türü olmasını sağlaması, beraberinde bu ticaretin gerçekleşmesinde aktif olarak kullanılan karayollarında aşınma maliyetinin ve kullanılan araçlarda da bakım ve onarım gibi ekstra maliyetlerin ortaya çıkmasına sebep olmaktadır.

- Bazı ülkelerin karayollarında ağır tonajlı yük taşıyan araçların, seyir sırasında alt yapı yetersizliğine bağlı olarak yol çökmesi gibi tehlikelerle karşılaşması, önemli kazalara dolayısıyla da büyük maddi zararlara neden olabilmektedir. Bu durum, karayolları yük taşımacılığının en önemli dezavantajı olarak karşımıza çıkmaktadır.

- Tüm dünyada uygulanmasına son derece önem verilen çevre kirliliğini koruma esaslı politikalar ışığında, karayolu taşımacılığı yapan araç motorlarının çoğunun çevre dostu olmaması ve kirli gaz salınımı gerçekleştirmesi, büyük olumsuzluklara sebep olmaktadır.

2.1.1.2. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, tarihte bilinen en eski taşımacılık türüdür. Taşınacak malların ağır tonajlı olduğu ve taşınmasında herhangi bir aciliyet gerektirmediği durumlarda denizyolu taşımacılığı, taşıma maliyetinin çok düşük olmasının da etkisi ile, en çok tercih edilen uluslararası taşımacılık türü olmaktadır.

Özellikle Uzakdoğu ile yapılan ticarette sıklıkla kullanılan denizyolu taşımacılığı, araç, petrol ve türevleri, dökme yük ve konteyner taşımacılığında tercih edilmektedir. Karayolu taşımacılığı ile karşılaştırıldığında, kaza riskinin daha az olduğu, güvenli bir taşımacılık hizmeti sağlamaktadır. Ayrıca karayolları taşımacılığı ile birlikte kullanılabilir olması, kombine taşımacılığa elverişli olduğunu göstermektedir (Avcı, 2014, s.45).

Denizyolu taşımacılığı, tehlikeli maddelerin taşınmasına uygun bir taşıma türüdür. Tehlikeli maddelerin denizyolu ile ne şekilde taşınacağına dair her türlü bilgi, ‘‘Tehlikeli Maddelerin Denizyolu ile Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme Kodları (IMDG CODE)’’ içerisinde yer alan hükümlerde detaylıca ifade edilmektedir.

Dünyada denizyolu taşımacılığı hem yolcu hem yük taşımacılığı bakımından kabotaj taşımacılığı ve uluslararası taşımacılık olmak üzere iki temel başlığa ayrılmaktadır. Kabotaj taşımacılığı, bir ülkenin kendi karasuları içerisinde, kendi bayrağını taşıyan gemileri ile gerçekleştirdiği yolcu ve mal taşımacılığını ifade ederken uluslararası taşımacılık, ülkelerin kendi sınırları haricinde birbirleri arasında yaptıkları yolcu ve mal taşımacılığını ifade etmektedir.

Denizyolu üzerinden yük taşımacılığı kendi arasında, taşınan yükün türüne göre, kuru yük taşımacılığı ve sıvı yük taşımacılığı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Kuru yük taşımacılığı, taşınan yükün şekline göre dökme yük gemileri veya konteyner gemileri ile taşınırken, sıvı yük taşımacılığında yükler, tankerler ile taşınmaktadır. Yükün türüne göre yapılmış olan bu ayrımın yanı sıra yapılan hizmetin sürekliliği ve düzenliliğine ilişkin denizyolu taşımacılığı, Layner taşımacılık ve Tramp taşımacılık olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır (Başlangıç, 2015, s.17).

2.1.1.2.1. Düzenli (Layner) Taşımacılık

Layner taşımacılık, düzenli ve sürekli olarak belirli limanlar arasında, önceden tarihi, saati programlanmış bir şekilde yapılan yük taşımacılığıdır. Bu taşımacılık türünde, geminin tamamen dolu bir şekilde seferini gerçekleştirmesi amaç değildir. Amaç olan, düzenli ve sürekli olarak bu seferleri gerçekleştirmektir. Daha açık bir ifade ile taşınacak

yük değil, verilecek hizmetin esas alındığı bir taşımacılık şeklidir. Layner taşımacılıkta, mal kıymeti fazla olan parça yükler taşınmaktadır.

2.1.1.2.2. Düzensiz (Tramp) Taşımacılık

Tramp taşımacılık, Layner taşımacılığın tam tersi bir anlayışı benimsemektedir. Bu taşımacılık şeklinde, düzen ve süreklilik yoktur ve verilen hizmet değil taşınan yük esas alınmaktadır. Hangi limanlarda taşınacak yük fazla ise gemiler o limanlara yönelirler. Maksimum kapasite ile yük taşımacılığı yapmak amaçlanmaktadır. Tramp taşımacılıkta, kıymeti düşük olan hammadde türünde yükler taşınmaktadır.

2.1.1.2.3. Denizyolu Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları

Denizyolu ile yapılacak yük taşımacılığının dezavantajlarını maddeler halinde, aşağıdaki şekilde ifade etmek mümkündür (Koban ve Keser, 2015, s.197).

- Büyük miktarda ve tonajı yüksek malların taşınmasında kolaylık sağlar.
- Deniz ve okyanus aşırı kıtalar arasında yüklerin taşınmasında ilk ve en çok tercih edilen taşıma türüdür.
- Özellikle diğer taşıma türlerine kıyasla, büyük ve ağır tonajlı yüklerin taşınmasında, taşıma maliyetinin çok düşük olması en büyük artısıdır.
- Ülkeler arasında yaşanan siyasi krizlerden en az etkilenen taşıma türü olmasından ötürü, politik risklerden kaçınmak için uluslararası yük taşımacılığında yapılan ilk tercihtir.
- Gemilerin sevkiyatı gerçekleştirmek için demirledikleri limanlarda, bir liman şehri yaratma, yeni istihdam olanakları yaratma dolayısıyla ülke ekonomisine katkıda bulunma gibi olumlu etkiler vardır.

Denizyolu ile yapılacak yük taşımacılığının dezavantajlarını maddeler halinde, aşağıdaki şekilde ifade etmek mümkündür (Koban ve Keser, 2015, s.197).

- Karayolları taşımacılığının sunmuş olduğu, günümüzde en çok tercih edilen kapıdan kapıya teslimat hizmetini, denizyolu taşımacılığı verememektedir.
- Hız açısından diğer taşıma türlerine kıyasla en yavaş kalan taşıma türüdür.
- Denizyolu üzerinden yük taşınması sisteminde başarılı olmak için yapılan toplam altyapı yatırımlarının yüksekliği, hizmet alımında olası bir yetersizlik sonucu büyük zararlar ortaya çıkarabilmektedir.
- Hava koşullarından çok fazla etkilenen bir taşımacılık türüdür. Buna bağlı olarak kötü hava koşullarında taşıma riski oldukça fazladır.

2.1.1.3. Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı, diğer taşıma türlerine kıyasla en hızlı sevkiyat hizmeti sunan fakat maliyeti hem yakıt hem de yer hizmetleri bakımından en yüksek olan taşımacılık türüdür. Hizmet alanının geniş ve sefer sıklığının fazla olması havayolu taşımacılığının, ağırlığı az, kıymeti ve acil sevk edilmesi gereken yüklerin taşınmasında en çok tercih edilen taşıma türü olmasını sağlamıştır.

Havayolu taşımacılığı, uzak mesafelere ağırlıklı olarak yük taşımasında değil, yolcu taşımasında tercih edilmektedir. Fakat küreselleşmenin de etkisi ile iyice önem kazanan hız faktörü, acil numune gönderimi, ilaç nakliyesi, maddi değeri yüksek, kıymetli malların taşınması gibi siparişte hızın önemli olduğu durumlarda tercih edilmesini sağlamıştır. Bunun yanı sıra doğal afetler sonucu zarar gören afet bölgelerine, erzak yardımı yapmak için de tercih edilmektedir (Avcı, 2014, s.46).

Havayolu yük taşımacılığında, taşınacak malın tehlikeli madde olup olmaması durumuna göre yolcu uçağı ve kargo uçağı olmak üzere iki farklı şekilde taşıma yapılmaktadır. Herhangi bir tehlike arz etmeyen mallar yolcu uçakları ile de taşınabilirken, tehlike arz eden malların taşımacılığı sadece kargo uçaklarında gerçekleşmektedir. Çünkü tehlikeli maddelerin havayolu ile taşınmasında, özel koşullar gerekmektedir. Tehlikeli maddelerin havayolu ile taşınmasında, bu maddelerin tehlike sınıflarına özel olarak

paketlenmesi sağlanmakta, taşınacakları kargo uçaklarına özenle yerleştirilmekte ve kabin içi basınç gibi faktörlerin özel olarak ayarlanması gerekmektedir. Ayrıca her tehlikeli madde, havayolu ile taşınamamaktadır.

Uluslararası havayolu taşımacılığını güvenli, emniyetli ve verimli bir şekilde yapabilmek için, tarifeli havayolu taşımacılığı yapan şirketler, belirli kriterleri yerine getirerek ‘‘Internatıonal Air Transport Association (IATA)’’ adı verilen, uluslararası hava taşımacılığı birliğine üye olmaktadırlar. Havayolu tehlikeli kargo taşımacılığı ise, ‘‘IATA Dangerous Goods Regulation (IATA-DGR)’’ adı verilen, havayolu tehlikeli eşya taşıma düzenlemelerine göre gerçekleştirilmektedir. Bu düzenlemeler, IATA şartlarını kabul eden üye ülkelerin yanı sıra hemen hemen tüm dünyada geçerli olmaktadır.

2.1.1.3.1. Havayolu Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları

Havayolu ile yapılacak yük taşımacılığının avantajlarını maddeler halinde, aşağıdaki şekilde ifade etmek mümkündür (Koban ve Keser, 2015, ss.216-217).

- Havayolu taşımacılığın en önemli avantajı, küreselleşmenin beraberinde getirdiği rekabetin bir gerekliliği olan hızlı sevkiyat imkanını, diğer taşımacılık türlerinin de önünde sağlamasıdır.
- Hem yük hem de yolcu taşımacılığında, kullanılan son seviye teknoloji ve teknikler sayesinde daha konforlu bir taşıma sağlamaktadır.
- Havayolu taşımacılığında emniyet ve güvenli bir taşıma yapmak ön plandadır. Çünkü ufak bir hata büyük bir felakete sebep olabilmektedir. Bu nedenle çok ufak bir hata payının dahi kabul edilemeyeceği güvenilir bir taşıma ortamı sağlamaktadır.
- Çok çabuk bozulabilecek, güncelliğini kaybedebilecek malların uzak mesafeler arası taşınmasını ve zamanında alıcısına teslim edilebilmesini sağlamaktadır.

- Kritik öneme sahip, küçük hacimli, üretime hemen dahil olması gereken acil yüklerin, en hızlı bir şekilde taşınmasını sağlamaktadır.

Havayolu ile yapılacak yük taşımacılığının dezavantajlarını maddeler halinde, aşağıdaki şekilde ifade etmek mümkündür (Koban ve Keser, 2015, s.217).

- Diğer taşıma türlerine kıyasla en pahalı taşıma türüdür. Bu durum pek çok şirketin taşınacak yükü acil dahi olsa bu taşıma türünü tercih edememesine neden olmaktadır.
- Taşınan yüklerin ulaştığı havalimanlarının, malın nihai teslimat noktasına olan uzaklığı, ekstra bir karayolu taşıma maliyeti gibi sorunlara neden olmaktadır.
- Dünyanın her noktasında havaalanlarının bulunmaması ya da var olanların içinde kapasite eksikliği yaşayanların bulunması, havayolu taşımacılığının tercih edilmesini azaltan başka bir etkendir.

2.1.1.4. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı, kömür, demir vb. yeraltı kaynakları ile orman ürünleri gibi büyük hacimli ve ağır yüklerin, uzun mesafeler arası taşınmasında kullanılan ve büyük maliyet avantajı sağlayan çevre dostu bir taşımacılık türüdür (MEGEP, 2011, s.4). Bunların yanı sıra ağır sanayi makinaları ile askeri mühimmatların taşınmasında da kullanılmaktadır. Denizyolu taşımacılığının coğrafi olarak gerçekleşemeyeceği bölgelerde demiryolu taşımacılığı, uzun mesafelere, ağır ve hacimli yükleri taşıyabilmesi yönü ile bir alternatif olmaktadır.

Ulaşımda kötü hava koşulları düşünüldüğünde, karayollarında oluşan sevkiyatların aksaması durumu göz önünde bulundurulduğunda, tüm yüklerin demiryolu kullanarak taşınması daha doğru bir tercih olacaktır (MEGEP, 2011, s.5). Fakat sınırlı taşımacılık ağına sahip olması, demiryolu taşımacılığının karayolu taşımacılığı karşısında ikinci plana atılmasına neden olmuştur.

Malların demiryolu ile taşınmasını sağlayan belgeye hamule senedi denmektedir. Bu belge, uluslararası bir anlaşma olan ‘‘Convention Internationale Concernantle Transport Des Marchandises Par Chemins De Fer’’ yani kısaltması olan (CIM) hükümlerine göre düzenlenmektedir. Demiryolu ile tehlikeli maddelerin taşınması ise uluslararası sözleşme olan (RID) ‘in içinde yer alan hükümlerce belirlenmiştir

2.1.1.4.1 Demiryolu Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları

Demiryolu ile yapılacak yük taşımacılığının avantajlarını maddeler halinde, aşağıdaki şekilde ifade etmek mümkündür (Koban ve Keser, 2015, ss.223-224).

- İşletim maliyetlerinin düşüklüğüne bağlı olarak diğer taşıma türlerine göre düşük maliyette hizmet verebilmektedir.
- Büyük miktarlı, hacimli ve ağır yüklerin taşınmasında denizyolu taşımacılığı gibi uygun bir taşıma türüdür.
- Güvenli bir taşıma hizmeti sunmaktadır.
- Çevreye duyarlı bir taşıma türüdür. Kirlilik maliyeti azdır.
- Karayollarında ortaya çıkan trafik yükünü azaltabilen bir taşıma türüdür.

Demiryolu ile yapılacak yük taşımacılığının dezavantajlarını maddeler halinde, aşağıdaki şekilde ifade etmek mümkündür (Koban ve Keser, 2015, s.224).

- Bazı ülkelerin demiryolu altyapılarının yetersizliği, taşımacılıkta sorunlara neden olmaktadır.
- Her tür yük için taşımaya elverişli değildir.
- Günümüzde en çok tercih edilen ve karayolu taşımacılığının sunduğu kapıdan kapıya teslimat hizmetini verememektedir.

- Üretim bölgelerine yük taşımacılığını yapabilmesi ve buna bağlı olarak daha çok tercih edilebilmesi için, bu bölgelere tali hat yapılması gibi büyük yatırımlara ihtiyaç duymaktadır.

2.1.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı, ham petrol, doğalgaz, gaz, motorin, benzin vb. sıvı ve gaz halde olan enerji maddelerinin taşınmasında kullanılan bir taşıma türüdür. Bu taşıma türü ile hizmet verebilmek için, boru hatlarının, karada toprağın altına ve denizde ise deniz derinliğine çok büyük bir dikkat ile inşa edilmesi gerekmektedir. Boru hattı tesislerin kurulma maliyeti oldukça yüksektir. Ülkelerin gelişmesinde önemli bir unsur olan bu enerji kaynaklarını oldukça güvenilir bir şekilde taşıması, boru hattı taşımacılığının kullanımını zorunlu hale getirmiştir (Tahirler, 2016, ss.35-36).

19. yüzyılın sonlarına doğru taşıma türleri arasına dahil olan boru hattı taşımacılığı, tesislerinin ilk kurulması maliyetinin yüksek olmasına rağmen, önemli enerji kaynaklarını düşük maliyetle ve güvenilir bir şekilde taşıyabilmesi sayesinde günümüzde çok fazla tercih edilen bir taşıma türü haline gelmiştir. Gelecekte ise bu taşıma türünün gelişmesi ve taşımacılık ağlarının genişlemesi beklenmektedir.

2.1.1.5.1. Boru Hattı Taşımacılığının Avantajları ve Dezavantajları

Boru hattı ile yapılacak yük taşımacılığının avantajlarını maddeler halinde, aşağıdaki şekilde ifade etmek mümkündür (Koban ve Keser, 2015, s.231).

- Taşımaya uygun tip yüklerin, büyük miktarlı sevkiyatlarını yapabilmektedir.
- Borular içerisinde taşıma işlemini gerçekleştirmesi, boru hattı taşımacılığının, hava ve yol koşullarından etkilenmemesi gereken akışkan yüklerin sevk edilmesinde ilk tercih olmasını sağlamaktadır.

Boru hattı ile yapılacak yük taşımacılığının dezavantajlarını maddeler halinde, aşağıdaki şekilde ifade etmek mümkündür (Koban ve Keser, 2015, s.231).

- Kısıtlı bir hizmet alanı bulunmaktadır.
- Belirli türdeki yüklerin sevkiyatını gerçekleştirmektedir ve tesisleşme maliyeti oldukça yüksektir.

2.1.1.6. İç Su Yolu Taşımacılığı

İç su yolu taşımacılığı, akarsular, nehirler, göller ve kanallarda yapılan taşımacılık türüdür. Kereste ve kömür gibi düşük değerli ve büyük hacimli yüklerin taşınmasında kullanılmaktadır. Avrupa ülkeleri, iç su yolu taşımacılığından önemli derecede faydalanmaktadır. Bu ülkelerin yanı sıra Amerika ve Rusya'da da çokça başvurulan bir taşıma türüdür. Çevreye duyarlı bir taşıma türüdür. Özellikle demiryolu taşımacılığı ile kombine edildiğinde en çevre dostu taşıma sistemini oluşturmaktadır (Tahirler, 2016, s.38).

2.1.2. Taşıma Türüne Göre Taşımacılık Sistemleri

Taşımacılık sistemleri, taşıma türüne göre; tek tür (unimodal) ve çok tür (multimodal) olarak ikiye ayrıldığı görülmektedir. Çok tür taşımacılık sistemleri ise kendi içerisinde, çok türlü (multimodal), türler arası (intermodal) ve kombine taşımacılık olmak üzere ayrıca üçe ayrılmaktadır.

2.1.2.1. Tek Türlü (Unimodal) Taşımacılık

Unimodal taşımacılık, bir malın, taşıma türleri arasından (karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu) sadece tek bir tanesinin kullanılarak alıcısına sevk edilmesi işlemidir. Söz konusu sevkiyatın unimodal taşımacılığa örnek olabilmesi için bir veya daha fazla taşıyıcının kullanılması sorun oluşturmamaktadır. Önemli olan tek bir taşıma türü ile sevkiyatı gerçekleştirmektir.

2.1.2.2. Çok Türlü (Multimodal) Taşımacılık

Bir malın sevkiyatının, iki veya daha fazla taşıma türü kullanılarak yapıldığı taşımacılık sistemidir. Multimodal taşımacılık sisteminde, taşıma türleri arasındaki aktarma noktalarına getirilen malın, kendisine doğrudan temas edilerek, eski taşıma ünitesinden çıkartılıp diğer taşıma aracında bulunan yeni taşıma ünitesine aktarılması sağlanır.

2.1.2.3. Türler Arası (Intermodal) Taşımacılık

Intermodal taşımacılık, tanım olarak multimodal taşımacılık gibi bir malın sevkiyatının, iki veya daha fazla taşıma türü kullanılarak yapıldığı sistemdir. Ancak aralarında çok önemli bir fark bulunmaktadır. Intermodal taşımacılık sisteminde, taşıma türleri arasındaki aktarma noktalarına getirilen malın, kendisine temas edilmeden, mevcut taşıma ünitesi içinde, doğrudan diğer taşıma aracına yüklenip sevkiyata devam etmesi sağlanır. Intermodal sisteminde amaç, malın ilk yüklendiği şekilde, elleçleme yapılmadan alıcısına teslim edilmesini sağlamaktır.

Daha açık bir ifade ile multimodel taşımacılık sisteminde, aktarma noktalarına getirilen mallara doğrudan temas edilip yeniden yükleme işlemi yapılırken, intermodal taşımacılık sisteminde, aktarma noktalarına getirilen mallara doğrudan temas yoktur ve yeniden yükleme yapılmasına ihtiyaç duyulmaz. Aynı taşıma ünitesi ile sevkiyat sürer.

2.1.2.4. Kombine Taşımacılık

Kombine taşımacılık, taşımanın büyük bir bölümünün denizyolu ve demiryolu taşımacılığı ile yapıldığından dolayı sevkiyatın başlangıç ve bitiş noktalarında karayolu taşımacılığının kullanıldığı, malların iki veya daha fazla taşıma türü kullanılarak taşınması sistemidir. Kombine taşımacılıkta, taşınacak malların aynı taşıma ünitesi ile yeniden yükleme yapılmasına ihtiyaç duyulmadan taşınması sağlanır (Fulser, 2015, s.6).

2.2. Teslim Şekilleri (Incoterms 2010)

Incoterms, uluslararası ticaret yapan tarafların (alıcı ve satıcı) sorumluluklarını belirlemek üzere ortaya çıkarılan kurallar bütünüdür. Başka bir ifade ile Incoterms, alıcı ile satıcı arasındaki yük taşımacılığında oluşabilecek masrafların ve risklerin taraflar arasındaki dağılımını belirlemektedir.

Uluslararası ticarette teslim şekilleri, geçen yüzyılın ilk çeyreğinin sonuna kadar yazılı olmayan, ticari örf ve adetlere göre düzenleniyordu. Bu durum ticarete taraf ülkelerin bu örf ve adetleri kendilerine göre yorumlamalarına ve ticareti bu doğrultuda gerçekleştirmelerine neden oluyor, sonucunda ise ticarette çeşitli sorunlar yaşanıyordu. Tüm bu olumsuz gelişmeler, belirli bir standardı olan, yazılı kurallar ortaya koyan ve ülkelerin uluslararası ticaret yapan şirketlerinin temsil edildiği, bağımsız bir uluslararası kuruma olan ihtiyacı doğurmuştur. Bu amaçla 1919 yılında merkezi Paris şehrinde olan ‘‘International Chamber of Commerce (ICC)’’ (Milletlerarası Ticaret Odası) kuruldu (Top, 2014, s.38).

Milletlerarası Ticaret Odası (ICC), ilk olarak 1936 yılında Incoterms kitapçığını yayımlamıştır. Incoterms kuralları, ilk revizyonunu 1958 yılında, ikincisini 1967, üçüncüsünü 1976, dördüncüsünü 1980, beşincisini 1990, altıncısını 2000 ve günümüzde halen kullanımı devam eden son revizyonu olan yedincisini ise 2010 yılında yaşamıştır.

Incoterms 2010’a göre teslim şekilleri, tüm taşıma türlerinde kullanılan teslim şekilleri ve deniz ile iç su yolu taşıma türlerinde kullanılan teslim şekilleri olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Bu teslim şekillerini, Türkçedeki karşılıkları ile aşağıdaki şekilde ifade etmek mümkündür (Başlangıç, 2015, s.44):

Tüm taşıma türlerinde kullanılan teslim şekilleri;

1. EXW (İşyerinde Teslim)
2. FCA (Taşıyıcıya Masrafsız Teslim)
3. CPT (Taşıma Ödenmiş Olarak Teslim)
4. CIP (Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak Teslim)

5. DAT (Terminalde Teslim)
6. DAP (Belirlenen Yerde Teslim)
7. DDP (Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim)

Sadece deniz ve iç su taşıma türlerinde kullanılan teslim şekilleri;

8. FAS (Gemi Doğrultusunda Masrafsız Teslim)
9. FOB (Gemide Masrafsız Teslim)
10. CFR (Masraflar ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim)
11. CIF (Masraflar, Sigorta ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim)

Incoterms 2010 kurallarına göre her bir teslim şekli için alıcı ve satıcının sorumluluklarını aşağıdaki tabloda detaylıca görmek mümkündür.

Masraf	INCOTERMS 2010										
	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Paketleme	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Yükleme Masrafları	Alıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Limana/Yerine Teslim Masrafları	Alıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
İhracat Vergi / Harç vs. Mas.	Alıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Çıkış Terminali Masrafları	Alıcı	Alıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Taşıma Aracına Yükleme Mas.	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Taşıma Masrafları	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Sigorta Masrafları	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Satıcı	Alıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Varış Terminali Masrafları	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı	Satıcı
Varış Yerine Teslim Masrafları	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Satıcı	Satıcı
İthalat Vergi / Harç vs. Mas.	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Alıcı	Satıcı

Tablo 2.2. Masraflarına göre Teslim Şekilleri (Başlangıç, 2015, s.46)

2.2.1. EXW (Ex Works / İşyerinde Teslim)

İşyerinde teslim anlamına gelen (EXW) teriminde malın teslimat sorumluluğu, satıcının kendi işyerinde, malı alıcısına teslim etmesi ile gerçekleşmektedir. Alıcı, satın aldığı bu malı satıcının işyerinden teslim alması ile birlikte her türlü masraf ve riskten kendisi sorumludur (Evirgen, 2012, s.15).

EXW teslim şeklinde satıcının sorumlulukları, malı alıcısına teslim etmek ile sınırlıdır. Bu özelliği ile EXW, satıcı açısından en avantajlı ve riskin en az olduğu teslim şeklidir. Fakat alıcı açısından bakıldığında EXW, malın doğrudan satıcının işyerinden teslim alınması bakımından riskin en çok olduğu, dezavantajlı, çok tercih edilmeyen bir teslim şeklidir (Top, 2014, s.40). EXW, tüm taşıma türlerinde kullanılan bir teslim şeklidir.

EXW teslim şeklinde satıcının ve alıcının sorumlulukları aşağıdaki gibidir (Özkan, 2012, s.7);

- Kontrol, Paketleme, İşaretleme: Satıcıya aittir.
- Çıkış gümrük / lisans, izinler: Alıcıya aittir.
- Yükleme: Alıcıya aittir.
- Navlun: Sözleşmeye göre değişmektedir.
- Sigorta: Sözleşmeye göre değişmektedir.
- Boşaltma: Alıcıya aittir.
- Varış gümrük / lisans, izinler: Alıcıya aittir.

2.2.2. FCA (Free Carrier / Taşıyıcıya Masrafsız Teslim)

Taşıyıcıya masrafsız teslim anlamına gelen (FCA) teriminde malın teslimat sorumluluğu, satıcının ihracat gümrük işlemlerini tamamlamış bir şekilde alıcısına sözleşmede belirtilen tarihte, belirtilen noktaya malın teslimatını gerçekleştirmesi ile son bulmaktadır. Sözleşmede belirtilen noktada ürünü teslim alan alıcı, bu noktadan itibaren her türlü risk ve masraflardan sorumludur (Evirgen, 2012, s.17).

FCA taşıma şeklinin EXW taşıma şeklinden en önemli farkı, satıcı olan tarafın alıcısına söz konusu malı teslim edene kadarki tüm masrafları karşılıyor olmasıdır. FCA, tüm taşıma türlerinde kullanılan bir teslim şeklidir.

FCA teslim şeklinde satıcını ve alıcının sorumlulukları aşağıdaki gibidir (Özkan, 2012, s.9);

- Kontrol, Paketleme, İşaretleme: Satıcıya aittir.
- Çıkış gümrük / lisans, izinler: Satıcıya aittir.
- Yükleme: Alıcıya aittir.
- Navlun: Alıcıya aittir.
- Sigorta: Sözleşmeye göre değişmektedir.
- Boşaltma: Alıcıya aittir.
- Varış gümrük / lisans, izinler: Alıcıya aittir.

2.2.3. CPT (Carriage Paid To / Taşıma Ödenmiş Olarak Teslim)

Taşıma ödenmiş olarak teslim anlamına gelen (CPT) teriminde teslimat sorumluluğu, satıcının, ticarete konu olan malın, taşınması dahil olmak üzere, varış noktasına kadar olan tüm risk ve masrafları üstlenerek bu malı alıcısına varış noktasında teslim etmesi ile son bulmaktadır. Varış noktasında malı teslim alan alıcı, bu noktadan itibaren her türlü risk ve masraftan sorumludur (Evirgen, 2012, s.24). CPT, tüm taşıma araçlarında kullanılan bir teslim şeklidir.

CPT teslim şeklinde satıcını ve alıcının sorumlulukları aşağıdaki gibidir (Özkan, 2012, s.9);

- Kontrol, Paketleme, İşaretleme: Satıcıya aittir.
- Çıkış gümrük / lisans, izinler: Satıcıya aittir.
- Yükleme: Satıcıya aittir.
- Navlun: Satıcıya aittir.

- Sigorta: Sözleşmeye göre değişmektedir.
- Boşaltma: Alıcıya aittir.
- Varış gümrük / lisans, izinler: Alıcıya aittir.

2.2.4. CIP (Carriage And Insurance Paid To / Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak Teslim)

Taşıma ve sigorta ödenmiş olarak teslim anlamına gelen (CIP) teriminde satıcının teslimat sorumluluğu, CPT teslim şekline ek olarak, taşıma masraflarının yanı sıra sigorta masraflarını da karşılamakta ve malı, alıcısına varış noktasında teslim etmesi ile son bulmaktadır. Varış noktasında malı teslim alan alıcı, bu noktadan itibaren her türlü risk ve masraftan sorumludur (Evirgen, 2012, s.25). CIP, tüm taşıma türlerinde kullanılan bir teslim şeklidir.

CIP teslim şeklinde satıcını ve alıcının sorumlulukları aşağıdaki gibidir (Özkan, 2012, s.10);

- Kontrol, Paketleme, İşaretleme: Satıcıya aittir.
- Çıkış gümrük / lisans, izinler: Satıcıya aittir.
- Yükleme: Satıcıya aittir.
- Navlun: Satıcıya aittir.
- Sigorta: Satıcıya aittir.
- Boşaltma: Alıcıya aittir.
- Varış gümrük / lisans, izinler: Alıcıya aittir.

2.2.5. DAT (Delivered At Terminal / Terminalde Teslim)

Terminalde teslim anlamına gelen (DAT) teriminde, satıcının teslimat sorumluluklarının oldukça fazla olduğu bir teslim şeklidir. Nakliye, çıkış gümrük işlemleri, yükleme, taşıma ve hatta varış yerinde, alıcının belirttiği terminalde malı boşaltma

işlemlerine kadar bütün riskler ve masraflar satıcının sorumluluğundadır (Başlangıç, 2015, s.58). Alıcı ise sadece varış terminalinde ana taşıma aracından boşaltılmış olan malının varış gümrük işlemlerinden itibaren risk ve masraftan sorumludur. DAT, tüm taşıma türlerinde kullanılan bir teslim şeklidir.

DAT teslim şeklinde satıcını ve alıcının sorumlulukları aşağıdaki gibidir (Özkan, 2012, s.10);

- Kontrol, Paketleme, İşaretleme: Satıcıya aittir.
- Çıkış gümrük / lisans, izinler: Satıcıya aittir.
- Yükleme: Satıcıya aittir.
- Navlun: Satıcıya aittir.
- Sigorta: Sözleşmeye göre değişmektedir.
- Boşaltma: Satıcıya aittir.
- Varış gümrük / lisans, izinler: Alıcıya aittir.

2.2.6. DAP (Delivered At Place / Belirlenen Yerde Teslim)

Belirlenen yerde teslim anlamına gelen (DAP) teriminde satıcının teslimat sorumluluğu, malın varış noktasında, taşıma aracından boşaltılmadan alıcısına teslim edilmesi ile yerine getirilir. Alıcının mal üzerindeki sorumluluğu, varış noktasında malın boşaltma işlemini gerçekleştirmesi ile başlamaktadır (Evirgen, 2012, s.27). DAP, tüm taşıma türlerinde kullanılan bir teslim şeklidir.

DAP teslim şeklinde satıcını ve alıcının sorumlulukları aşağıdaki gibidir (Özkan, 2012, s.11);

- Kontrol, Paketleme, İşaretleme: Satıcıya aittir.
- Çıkış gümrük / lisans, izinler: Satıcıya aittir.
- Yükleme: Satıcıya aittir.
- Navlun: Satıcıya aittir.
- Sigorta: Sözleşmeye göre değişmektedir.

- Boşaltma: Alıcıya aittir.
- Varış gümrük / lisans, izinler: Alıcıya aittir.

2.2.7. DDP (Delivery Duty Paid / Gümrük Resli Ödenmiş Olarak Teslim)

Gümrük resmi ödenmiş olarak teslim anlamına gelen (DDP) teriminde satıcının teslimat sorumluluğu, malın paketlenmesinden başlayarak çıkış gümrük işlemlerinin yapılmasına, taşıma masraflarının karşılanmasından, varış gümrük işlemlerinin tamamlanmasına kadar oluşan, varış yerinde boşaltma işlemleri hariç tüm masraf ve riskleri kapsamaktadır. Alıcı, sadece taşıma sözleşmesine göre eğer boşaltma masrafları satıcıya ait değil ise malının boşaltma işleminin yapması ile maldan sorumlu olur. Aksi takdirde boşaltma masraflarından da satıcı sorumlu olacaktır. Açıklamasından da anlaşılacağı üzere DDP, satıcının sorumluluklarının en fazla olduğu ve tüm taşıma türlerinde kullanılan bir teslim şeklidir.

DDP teslim şeklinde satıcını ve alıcının sorumlulukları aşağıdaki gibidir (Özkan, 2012, s.11);

- Kontrol, Paketleme, İşaretleme: Satıcıya aittir.
- Çıkış gümrük / lisans, izinler: Satıcıya aittir.
- Yükleme: Satıcıya aittir.
- Navlun: Satıcıya aittir.
- Sigorta: Sözleşmeye göre değişmektedir.
- Boşaltma: Satıcıya ya da Alıcıya aittir.
- Varış gümrük / lisans, izinler: Satıcıya aittir.

2.2.8. FAS (Free Alongside Ship / Gemi Doğrultusunda Masrafsız Teslim)

Gemi doğrultusunda masrafsız teslim anlamına gelen (FAS) teriminde satıcının teslimat sorumluluğu, paketleme, malın çıkış gümrük işlemlerini yerine getirmesi ve ana

taşıma aracının yanına kadar malın getirilmesi ile sınırlıdır. Satıcı söz konusu malı, ana taşıma aracına yüklemesi için alıcısının sorumluluğuna bırakmaktadır. Bu noktadan itibaren malın ihracatçı ülkeden gemiye yüklenmesi dahil tüm risk ve masraflar alıcının sorumluluğuna girmektedir. FAS, sadece deniz ve iç su taşımacılık türlerinde geçerli bir teslim şeklidir.

FAS teslim şeklinde satıcını ve alıcının sorumlulukları aşağıdaki gibidir (Özkan, 2012, s.12);

- Kontrol, Paketleme, İşaretleme: Satıcıya aittir.
- Çıkış gümrük / lisans, izinler: Satıcıya aittir.
- Yükleme: Alıcıya aittir.
- Navlun: Alıcıya aittir.
- Sigorta: Sözleşmeye göre değişmektedir.
- Boşaltma: Alıcıya aittir.
- Varış gümrük / lisans, izinler: Alıcıya aittir.

2.2.9. FOB (Free On Board / Gemide Masrafsız Teslim)

Gemide masrafsız teslim anlamına gelen (FOB) terimi, bir önceki başlıkta izah edilen FAS teslim şeklinden tek yönü ile farklı olarak, paketleme, çıkış gümrük işlemlerinin yanı sıra gemiye yükleme işleminin de satıcının sorumluluğunda olduğu bir teslim şeklidir. Söz konusu malın sorumluluğu, malın gemiye yüklenmesinden itibaren alıcının sorumluluğuna geçmektedir. FOB, sadece deniz ve iç su taşımacılık türlerinde geçerli bir teslim şeklidir.

FOB teslim şeklinde satıcını ve alıcının sorumlulukları aşağıdaki gibidir (Özkan, 2012, s.12);

- Kontrol, Paketleme, İşaretleme: Satıcıya aittir.
- Çıkış gümrük / lisans, izinler: Satıcıya aittir.
- Yükleme: Satıcıya aittir.

- Navlun: Alıcıya aittir.
- Sigorta: Sözleşmeye göre değişmektedir.
- Boşaltma: Alıcıya aittir.
- Varış gümrük / lisans, izinler: Alıcıya aittir.

2.2.10. CFR (Cost And Freight / Masraflar ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim)

Masraflar ve navlun ödenmiş olarak teslim anlamına gelen (CFR) teriminde satıcının teslimat sorumlulukları, FOB teriminde olduğu gibi paketleme, çıkış gümrük işlemlerinin yapılması ve malın gemiye yüklenmesi ile yerine getirilmektedir. Buna artı olarak CFR teriminde satıcı, gemiye yüklemiş olduğu söz konusu malın, taşınmasına ilişkin masrafların karşılanmasından da sorumludur. Ancak geminin içine yüklendikten sonra bu malların uğrayabileceği her türlü risklerden ve masraflardan alıcı sorumlu durumdadır (Top, 2014, s.42). CFR, sadece deniz ve iç su taşımacılık türlerinde geçerli bir teslim şeklidir.

CFR teslim şeklinde satıcını ve alıcının sorumlulukları aşağıdaki gibidir (Özkan, 2012, s.13);

- Kontrol, Paketleme, İşaretleme: Satıcıya aittir.
- Çıkış gümrük / lisans, izinler: Satıcıya aittir.
- Yükleme: Satıcıya aittir.
- Navlun: Satıcıya aittir.
- Sigorta: Sözleşmeye göre değişmektedir.
- Boşaltma: Alıcıya aittir.
- Varış gümrük / lisans, izinler: Alıcıya aittir.

2.2.11. CIF (Cost, Insurance And Freight / Masraflar, Sigorta ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim)

Masraflar, sigorta ve navlun ödenmiş olarak teslim anlamına gelen (CIF) teriminde satıcı, malın paketlenmesi, çıkış gümrük işlemlerinin yapılması ve gemiye yüklenmesinin yanı sıra, CFR teslim şeklinden farklı olarak, oluşabilecek her türlü risklere karşı malın varış limanına kadar sigortalamasını da yapmakla sorumludur. Söz konusu mal, varış limanına ulaştığında alıcının sorumluluğuna geçer ve bu noktadan itibaren alıcı mala ilişkin tüm masraf ve risklerden sorumlu olur. CIF, sadece deniz ve iç su taşımacılık türlerinde geçerli bir teslim şeklidir.

CIF teslim şeklinde satıcını ve alıcının sorumlulukları aşağıdaki gibidir (Özkan, 2012, s.13);

- Kontrol, Paketleme, İşaretleme: Satıcıya aittir.
- Çıkış gümrük / lisans, izinler: Satıcıya aittir.
- Yükleme: Satıcıya aittir.
- Navlun: Satıcıya aittir.
- Sigorta: Satıcıya aittir.
- Boşaltma: Alıcıya aittir.
- Varış gümrük / lisans, izinler: Alıcıya aittir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. ULUSLARARASI TİCARETTE RİSKLER

Risk, hayatın her alanında bulunan ve istenmeyen sonuçlar doğuran gelişmelerdir. Bu nedenle gerçekleştirilecek her türlü faaliyette ortaya çıkabilecek bu risklere karşı hazırlıklı olmak oldukça büyük önem arz etmektedir. Özellikle uluslararası ticaret konusu ele alındığında, ticareti yapan taraflar arasında mal ve para akışı sırasında gerçekleşebilecek çok sayıda risk bulunmaktadır ve önlem alınmadığı takdirde bu riskler alıcı ile satıcı arasında maddi açıdan büyük zararların ortaya çıkmasına neden olabilmektedir.

Çalışmanın bu bölümünde risk kavramı genel hatları ile tanımlanacak olup, risk yönetimi ve aşamaları hakkındaki bilgilere yer verilecektir. Ayrıca uluslararası ticarette karşılaşılan risk çeşitleri detaylıca ele alınıp ifade edilmeye çalışılacaktır.

3.1. Risk Kavramı Hakkında Genel Bilgiler

3.1.1. Riskin Tanımı

Risk, bireylerin veya şirketlerin gerçekleştirdikleri faaliyetler sırasında ya da sonucunda ortaya çıkabilen, henüz gerçekleşmemiş ama gerçekleşme olasılığı bulunan tehlikeleri kapsayan ve bu olası tehlikelere karşı önlem alınmadığı takdirde başta maddi olmak üzere birçok açıdan büyük zararlara sebep olabilecek tehlikeler bütününü ifade eden bir kavramdır. Başka bir ifade ile risk, önceden hedeflenen ve gelecekte bu doğrultuda sonuçlanması beklenen faaliyetlerin, istenmeyen bir olay ya da olaylar zincirinin gelişmesi ile hedeflendiği gibi gerçekleşmemesi durumudur.

Günümüzde risk, farklı sektörlerde farklı anlamlara gelecek şekilde tehlike, zarar, hasar, kayıp, potansiyel problem veya tahribat ihtimali şeklinde kullanılabilmektedir. Fakat risk yerine, sektörüne göre farklı şekillerde kullanımı olan tüm bu kelimelerin hepsi, gerçekleşmesi beklenen durumundan farklı bir sonucun ortaya çıkmasını ifade etmektedir (Polat, 2007, s.30).

Risk, yapılan tanımlardan da anlaşılacağı üzere, şirketlerin, koymuş oldukları hedeflerin gerçekleşmesinin önünde bir tehdit oluşturan ve önceden tedbir alınmadığı takdirde büyük zararlara sebep olan bir kavram olarak ifade edilmiş ve bu çalışmada da bu yönü ile ele alınmıştır. Fakat risk kavramını sadece, hedefler doğrultusunda her zaman olumsuz sonuçlar doğuran bir gelişme olarak tanımlamak eksik olacaktır. Çünkü risk kavramı, yeri geldiğinde şirketler tarafından özellikle başvurulan ve başarılı olduğu takdirde şirketler için önemli fırsatlar yaratabilen bir girişim olma özelliğini de taşımaktadır.

Daha açık bir ifade ile riskten ve sebep olduğu fırsat ya da tehditlerden bahsedebilmek için öncelikle ortada gerçekleştirilecek organizasyonun bir hedefinin bulunması gerekmektedir. Aksi takdirde bir riskten bahsetmek mümkün değildir. Risk, organizasyonlara göre farklılık göstermekte, bir organizasyonda fayda sağlayabilecek bir gelişme iken, bir diğerinde tehditler yaratabilen ve önlem alınması gereken bir gelişme olarak karşımıza çıkabilmektedir (Kalyoncu, 2013, s.4). Özetle risk, hedefleri etkileme yönü ile hem tehdit hem de fırsat yaratabilen bir kavramdır.

3.1.2. Risk Yönetimi Kavramı

Risk, hedeflere ulaşma yolunda ortaya çıkabilecek, tehlike ve fırsatlarla dolu, doğal bir süreçtir. Risk yönetimi ise şirketlerin faaliyetleri sırasında karşılarına çıkabilecek riskleri, şirket yöneticilerinin sorumluluğu altında fırsatlar ve tehditler şeklinde ayrıntılı olarak tanımladıkları, analiz ettikleri, uygun çözüm metodunu seçerek uyguladıkları ve tehditleri minimize edip fırsatları maksimize etmeye çalıştıkları sistematik bir süreçtir.

Başka biri ifade ile risk yönetimi, ulaşılmak istenen hedefler karşısında ortaya çıkabilecek her türlü tehlikeyi bertaraf etmek amacıyla başvurulan risklerin değerlendirildiği, belirlendiği ve kontrol edildiği süreçler bütününü ifade etmektedir (Kalyoncu, 2013, s.17).

Risklerin yaratabileceği zararları engelleyecek tedbirlerin alınması amacıyla ölçme metodu kullanmak, hızlı bir şekilde üst yönetim birimlerini durumla ilgili bilgilendirmek ve

yönetim kanadında söz konusu risklere karşı hızlı karar alma sistemleri geliştirmek, etkin bir risk yönetimi şeklidir (Börekci, 2004, s.147).

3.1.2.1. Risk Yönetiminin Amacı

Risk yönetimi, şirketlerin belirledikleri hedeflere ulaşmaları ve karşılarına çıkabilecek her türlü tehditlerin minimize edilmesi amacıyla geliştirilen, geçmiş zamanlarda tercih durumunda olan ancak günümüzde küreselleşmenin etkisi ile birlikte, küresel rekabette bulunan her şirkette temel faaliyet birimine dönüşen bir çalışma alanı haline gelmiştir.

Risk yönetiminin temel amaçlarını aşağıdaki şekilde ifade etmek mümkündür (Polat, 2007, s.32):

- Şirketin öz varlıklarının korunmasını sağlamak.
- Şirketin mal ve hizmet üretim süreçlerine ait koordinasyonu ve entegrasyonu korumak.
- Şirket çalışanlarının karşılaşabilecekleri riskler karşısında duyarlı olabilmelerini ve çalışanların, risklerin daha da büyüyerek maliyetleri arttırıcı boyutlara ulaşmadan önüne geçebilmelerini sağlamak.
- Şirket çalışanlarının olası bir risk faktörü karşısında, yöneticilerine bu risk faktörüne ait bilgi ve verileri hızlı bir şekilde aktararak şirketin maruz kaldığı risklerden korunması için karşı kolay ve doğru kararlar verilmesini sağlamak.
- Şirket yöneticilerinin, riskler karşısında karar verirken, risklere ait tüm etkileri gözlemleyebilmelerini sağlamak.

3.1.2.2. Risk Yönetim İhtiyacı

Küreselleşme, beraberinde şirketlerin ticari faaliyetlerinin hızla artmasını tetiklemiş, hedeflerinin çeşitlenmesini sağlamış ve bu artışa paralel olarak risklerin de çeşitlenmesine neden olmuştur. Tüm bu gelişmeler risk yönetiminin, küresel rekabetin her alanda artış göstermesi ile birlikte 20.yy'dan sonra şirketler tarafından ihtiyaç duyulan bir disiplin haline gelmesini sağlamıştır.

Bir şirketin risk yönetimine duyulan ihtiyacını aşağıdaki nedenlerle ifade etmek mümkündür (TÜSİAD, 2008, s.17):

- Şirketin varlığının ve operasyonlarının kesintisiz sürdürülmesi ihtiyacı.
- Karşılaşılabilecek sürprizlerin en aza indirgenmesi ihtiyacı.
- Kayıpları ve yarattığı maliyetleri düşürme ihtiyacı.
- Gelir istikrarını sağlama ihtiyacı.
- İstikrarlı büyümeye olan ihtiyaç.
- Sosyal sorumluluk bilincinde olma ihtiyacı.
- Yasal düzenlemelere uyumlu olma ihtiyacı.

3.1.2.3. Risk Yönetiminde Kullanılan Teknikler

Her organizasyon, hedefini tehdit edebilecek bir risk tablosunu içerisinde barındırmaktadır ve riskleri tamamen ortadan kaldırmak imkansızdır. Ancak organizasyonun hedeflerini tehdit eden bu riskleri yönetebilmek, aşağıdaki teknikleri kullanarak mümkün olmaktadır (Kaşıkcı, 2006, s.29):

- Riskten kaçınmak.
- Riski paylaşmak veya transfer etmek.
- Riskin sonucunu ve oluşma ihtimalini önleyici kontrol mekanizmaları geliştirmek.

- Riski kabul etmek.

Risk yönetiminde kullanılan yöntemleri birkaç cümle ile ifade etmek gerekirse;

Riskten kaçınmak, bir şirketin hedefine ulaşma faaliyetlerinde, karşısına çıkabilecek risklerin fazla olduğu işlemlerden uzak durmasıdır. Bir başka bir ifade ile, şirketin hedefine, risk yaratma potansiyeli daha düşük olan işlemler planlayarak ulaşması şeklidir. Bir bireyin veya şirketin, mülkiyet ile ilgili herhangi bir sorun yaşaması ihtimaline karşı kendi sermayesini tehlikeye atmamak adına mülk satın almak yerine mülk kiralama yolunu tercih etmesi, riskten kaçınma tekniğine örnek gösterilebilir (Emhan, 2009, s.217).

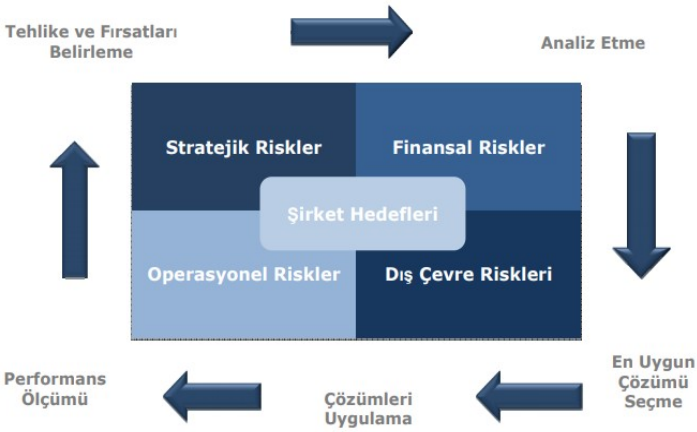
Riski paylaşmak veya transfer etmek, bir şirketin risklerinin ortaklar veya iş yaptıkları tedarikçileri ile paylaşılması ile mevcut riskin tek bir noktada toplanmasının önüne geçilmekte ve risklerin etkilerinin dağıtılarak azaltılması sağlanmaktadır. Risk paylaşım tekniğine en iyi örnek olarak, şirketlerin güçlü tedarik zincirleri oluşturmaları gösterilebilir (Kaşıkcı, 2006, s.29).

Riskin sonucunu ve oluşma ihtimalini önleyici kontrol mekanizmaları geliştirmek, bir organizasyonda meydana gelebilecek herhangi bir risk faktörü karşısında durumun yaratabileceği zararların önceden tahmin edilmesi, hesaplanması ve kontrol altında tutulmaya çalışılması faaliyetlerini kapsamaktadır. Bu tekniğe, itfaiye çalışanlarına, yanma tehlikesine karşı, alev ve ısı koruyucu elbiselerin kullandırılması ve bunun gibi iş kazalarını azaltmaya yönelik alınan ön tedbirler örnek olarak gösterilebilir.

Riski kabul etmek, ortaya çıkma ihtimalinin düşük, yaratabileceği zararları diğer risklere göre daha küçük boyutlarda olan, periyodik olarak kontrollerden geçen ve şirketler tarafından iş yapmanın doğal bir maliyeti olarak kabul edilebilecek düzeyde bulunan risklere karşı uygulanan bir tekniktir (Kaşıkcı, 2006, s.29).

3.2. Genel Risk Türleri

Her şirketin karşılaşabileceği risk türleri bulunmaktadır. Kaynaklar tarafından genel kabul gören hali ile bu risklerin temel sınıflandırılmasını ve alt başlıklarını aşağıdaki şekiller üzerinden ifade etmek mümkündür;



Şekil 3.2. Risk Yönetimi (Kalyoncu, 2013, s.19)

Temel risk sınıflarının alt başlıkları aşağıdaki örnek risk modeli tablosunda detaylıca ifade edilmiştir:

Finansal Riskler

Piyasa • Faiz • Kur • Türev Enstrümanlar • Fiyat	Kredi ve Likidite • Borcu ödeyememe • Teminat • İş tarafları • Ödeme • Yatırım yenilenmesi • Nakit transferi
Sermaye Yapısı • Sermaye • Borç • Varlık / Borç Dengesi	Finansal Raporlama • Bütçe ve Planlama • Eksiksizlik ve Doğruluk • Muhasebe ve Hesaplama • Rapor değerlendirmesi • Vergilendirme • Yatırım Değerlendirme

Operasyonel Riskler

İş Operasyonları • Müşteri memnuniyeti • Ürün geliştirme • Verimlilik • Kapasite • Ürün çevrimi • Performans • Kaynak		• Fiyatlama • Zamanının dolması • Uygunluk • İş kesilmesi • Ürün/Servis kesintisi • Çevre etkileri • Sahtekarlık	
Teknoloji • Gizlilik • Bütünlük • Erişilebilirlik • İlgili bilgi	Varlık • Fiziksel • Marka bozulması • Veri • Bilgi • Saygınlık		Kurum Kültürü • İnsan Kaynakları • Eğitim

Stratejik Riskler

Piyasa Şartları • Rekabet • Hassaslık • Sermaye yeterliliği • Sektörel	• Finansal Piyasalar • Derecelendirme Kuruluşları • Reasürans	Yönetim • Liderlik • Otorite • Limitler	• Dış kaynak • Hedef belirleme • İletişim
İlgili Taraflarla İlişkiler • Hissedarlar • İş Ortakları • Müşteriler	• Devlet • Tedarikçiler		

Dış Çevre Riskleri

Hukuksal	Politik	Düzenleme	Felaket

Tablo 3.2. Örnek Risk Modeli (TÜSİAD, 2008, s.21)

Görsel kaynaklarda ifade edildiği üzere şirketlerin hedeflerini çevreleyen ve tehlike yaratabilecek riskler, stratejik riskler, finansal riskler, operasyonel riskler ve dış çevre riskleri olmak üzere dört ana sınıf altında toplanmaktadır. Bu temel risk türlerinin ele aldığı konuları birkaç cümle ile ifade etmek gerekirse;

Finansal riskler, bir şirketin finansal tercihleri sonucunda, beklenen getiriden sapma durumu yaşayabileceği ve finansal durumunu zarara uğratabileceği riskleri konu almaktadır.

Operasyonel riskler, bir şirketin hedeflerine ulaşabilmesi için yapmış olduğu temel iş faaliyetleri sırasında meydana gelebilecek aksaklıklardan ötürü oluşabilecek zararları konu almaktadır.

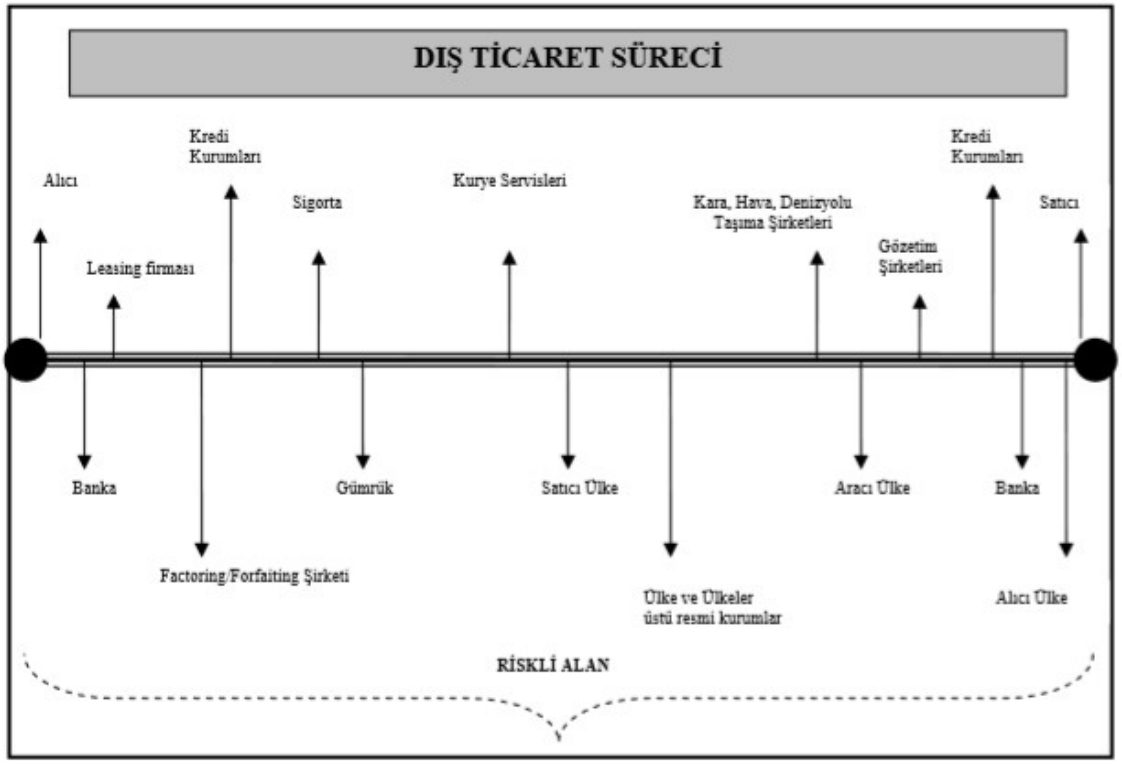
Stratejik riskler gerek piyasa şartlarından gerek yönetim kanadından gerekse taraflar arasındaki ilişkilerden doğabilecek sorunlardan ötürü, şirketlerin hedeflerine ulaşmasında engel olabilecek unsurları konu almaktadır.

Dış çevre riskleri, tamamen şirketin öz faaliyetlerinden bağımsız olarak gerçekleşen, doğal afetler, hukuki ve / veya politik değişimler, yeni düzenlemeler gibi gelişmelerden ötürü şirketi etkileyebilecek riskleri konu almaktadır.

3.3. Uluslararası Ticarette Riskler

Uluslararası ticaret, ülke sınırlarının dışında, farklı dil, kültür, hukuk sistemi ve mevzuatlara bağlı olan ve aralarında uzun mesafelerin bulunduğu ihracatçı ve ithalatçı ülkeler arasında gerçekleşen bir ticari faaliyettir. Ülkeler arasında ifade edilen tüm bu farklılıklar ve mesafeler, uluslararası ticaretin yerel ticarete kıyasla daha fazla risk çeşitliliğini içerdiğini kanıtlar niteliktedir.

Özellikle 21. yüzyılda küreselleşme ile birlikte, ticarete konu olan mal, para ve belgelerin daha hızlı bir şekilde pazarda dolaşımı sağlanmış dolayısı ile uluslararası ticaretin hacmi artmış ve buna paralel olarak uluslararası ticarette meydana gelebilecek riskler de artış göstermiştir.



Şekil 3.3. Uluslararası Ticarette İşlem Süreci, Taraflar ve Riskler (Polat, 2007, s.151)

Şekilde görüldüğü üzere, uluslararası ticaret, alıcı ile satıcı ülkeler arasında mal, para ve belgelerin el değiştirmesinde başvurulan ve bu işlemleri gerçekleştirirken yararlandığı birden çok hizmet sağlayıcı kurumu içerisinde barındıran bir faaliyetler bütünüdür. Alıcı ile satıcı arasındaki ticaret sonuçlandırılıncaya kadar geçen tüm bu süreçte aktif rol oynayan her bir unsur, çeşitli tehditler barındıran bir risk alanını oluşturmaktadır.

3.3.1. Uluslararası Ticarette Karşılaşılan Risk Çeşitleri

3.3.1.1. Sözleşmelerden Kaynaklanan Riskler

Uluslararası ticaret, alıcı ve satıcı taraflar arasındaki ticarete konu olan malın, sevkine, ödenme şekline ve belgelerine ait transferlerin, yapılan anlaşmalar ve uluslararası sözleşmeler üzerinden yürütüldüğü bir sistemdir. Yapılan bu sözleşmeler, ticarette tarafların hangi sorumlulukları olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

Sözleşme	İlişkili Taraflar
Satış Sözleşmesi (Fatura)	Alıcı ve Satıcı
Finansman Sözleşmesi (Akreditif)	Banka ile İthalatçı Banka ile İhracatçı
Taşıma Sözleşmesi (Konşimento)	Taşıyıcı ile Satıcı
Kefalet (Sigorta Belgesi)	Sigortacı ile Satıcı veya Alıcı

Tablo 3.3.1. Uluslararası Ticaret İşlemleri ve Sözleşmeler (Polat, 2007, s.152)

Satış sözleşmesi, en sade ifadesi ile, alıcı ile satıcı taraflar arasında ticareti gerçekleştirilecek mala ait anlaşmaya varılan her türlü konunun maddeler halinde belirtildiği imzalı belgedir. Daha açık bir ifade ile satış sözleşmesi, satıcının malı istenilen adet ve kalitede üretip alıcısına teslim edeceğini, alıcının ise anlaşılan şekil ve sürede mal bedelini ödeyeceğini taahhüt ettiği, ticareti başlatan sözleşmelerdir. Özellikle uluslararası ticarette taraflar arasında herhangi bir anlaşmazlık yaşanmaması adına oldukça dikkatli ve özenle hazırlanması gerekmektedir ve satış sözleşmesinde, uluslararası ticarete konu olan malın Incoterms kurallarınca alıcı ve satıcısına yüklediği sorumluluklar açıkça ifade edilmelidir.

Finansman sözleşmesi, satış sözleşmesinden farklı bir sözleşme türüdür. Satış sözleşmesi, doğrudan alıcı ile satıcı arasındaki malın ticaretine dair genel ilişki şartlarını ifade ederken finansman sözleşmesi, uluslararası ticareti gerçekleştirecek ithalatçı ve ihracatçı tarafların sadece bankalar aracılığı ile kredi ilişkilerine ve belgelerinin akreditife uygunluk durumuna bakmaktadır (Polat, 2007, s.153).

Taşıma sözleşmesi (konşimento), üzerinde taşınacak mala ait kap, kilo, adet bilgilerinin yanı sıra, gönderen ve teslim alan adreslerin de belirtildiği, kullanılan taşımacılık türüne göre düzenlenen, satıcı ile taşıyıcı arasındaki ilişkiyi konu alan sözleşmelerdir. Söz konusu konşimento, çıkış ve varış noktalarında gümrük kontrollerine tabi tutulacağından, mala ilişkin her türlü bilginin konşimento üzerine eksiksiz ve doğru bir şekilde yazılması gerekmektedir. Aksi takdirde bu durum, alıcı ile satıcı arasındaki

ticaretin, satış sözleşmelerinde belirtildiği sürede gerçekleşememesine ve buna bağlı olarak alıcıyı zarara uğratabilecek bir riske neden olabilmektedir.

Sigorta belgesi, imzalanan satış sözleşmesinde bulunan, incoterms kuralları arasından seçilen teslim şekli içerdiğince, alıcı ya da satıcının ödeme sorumluluğunda bulunan ve sigorta şirketi ile alıcı veya satıcı taraf arasında yaplan anlaşmadır. Sigortalama, özellikle uluslararası ticareti gerçekleştirilecek malın, taşınacağı uzak mesafesi ve aktarma yapması gibi durumlar göz önünde bulundurulduğunda, taşıma sırasında olası kaybolma, kırılma, bozulma gibi risklere karşı yapılması gereken bir işlemdir.

3.3.1.2. Ödeme Yöntemlerinden Kaynaklanan Riskler

Uluslararası ticaretin en önemli konularından birisi, tarafların birbirleri arasındaki ödeme yöntemine karar vermesi durumudur. Oldukça hassas bir konu olan ödeme yöntemleri, taraflar arasındaki güven hususuna bağlı olarak gelişmektedir. Taraflar arasından alıcı için en güvenli olan ödeme yöntemi satıcı için en risklisi, satıcı için en güvenli olan ödeme yöntemi de alıcı için en risklisi olmaktadır (Top, 2014, s.3).



Şekil 3.3.1. Ödeme Yöntemlerinden Kaynaklanan Riskler (Dış Ticaret, 2011).

Uluslararası ticarette kullanılan ödeme yöntemlerini, peşin ödeme, mal mukabili ödeme (açık hesap), vesaik mukabili ödeme ve akreditifli ödeme olmak üzere dört ana başlık altında toplamak mümkündür.

Peşin ödeme yöntemi, ihracatçının ürettiği malı, ithalatçıya teslim etmeden önce mal ile ilgili ödemeyi almasıdır. Bu durum ihracatçı için en düşük riskin olduğu ancak ithalatçı için en riskli olan ödeme yöntemidir. Peşin ödeme yöntemi, karşılıklı güvene dayalı olan bir ödeme şeklidir. Bu ödeme yöntemine başvuracak ithalatçının karşısında daha önce birbirleri ile sorunsuz ticari faaliyetlerde bulunduğu, istikrarlı bir ihracatçı olmadır. Peşin ödeme ısrarında olan ihracatçıların güvenilirliğini araştırmak ithalatçı için oldukça önemlidir. Aksi takdirde peşin olarak ödeme yaptığı mallar ithalatçının eline sipariş ettiği sayıda ve kalitede ulaşmayabilir ve ithalatçı büyük zararlara uğrayabilir.

Mal mukabili ödeme (açık hesap), peşin ödeme yönteminin aksine bu ödeme yönteminde ihracatçı en fazla riske, ithalatçı ise en az riske sahiptir. İhracatçı bu ödeme yönteminde, mala dair herhangi bir ödeme almadan malı ithalatçıya teslim eder. Mal ile ilgili ödemeyi ithalatçı, malı gümrükten çektikten sonra yapar. Bu noktada yine karşılıklı güven taraflar arasında en önemli husustur. Bu ödeme yöntemine başvuracak ihracatçının karşısında güvenebileceği, tanıdığı ve daha önce ticari ilişkiler kurduğu bir ithalatçının bulunması gerekmektedir. Aksi takdirde, ödemesini malı gönderdikten sonra tahsil edemeyen bir ihracatçı, ticaret yapmak yerine ithalatçısına bir hediye göndermiş olur ve büyük zararlara uğrayabilir.

Vesaik mukabili ödeme, ihracatçının, alacağı ödeme ile ilgili oluşabilecek sorunları bertaraf etmek amacıyla başvurduğu ödeme yöntemidir. Bu ödeme yönteminde ihracatçı, ithalatçıya gönderdiği ve gümrük çekimi bekleyen malların mülkiyet hakkını gösteren belgeleri kendi bankasına (Gönderi Bankası) ibraz eder ve bu belgeleri yine kendi bankası üzerinden tahsilatı gerçekleştirmek için ithalatçının bankasına (Tahsil Bankası) gönderir. İthalatçı ise bankasına gönderilen mallara ait konşimento, çeki listesi gibi belgelerini teslim alırken, ödeme işlemini bu bankaya gerçekleştirir. Ödeme sonrasında belgeler banka tarafından serbest bırakılır ve malın mülkiyet hakkı ithalatçıya geçer. Bankalar arası havale ile de ihracatçı tahsilatını sağlar ve işlem tamamlanmış olur.

Vesaik mukabili ödeme yöntemi, ihracatçının alacağını garanti altına almak amacıyla başvurduğu bir ödeme yöntemidir ancak ihracatçı için oldukça risklidir. Vesaik mukabili ödeme yönteminin ihracatçıya yarattığı riske, ithalatçının söz konusu siparişinden

vazgeçmesi ve bankasına ödemeyi yapmaması durumu örnek gösterilebilir. Bu durumda ihracatçı, beklemekte olan malına uygulanan ek sigorta, demuraj, antrepo gibi masraflarını kendi cebinden ödemek durumunda olmakta, hatta yeni bir müşteri bulamazsa navlun masrafına da katlanarak malını ülkesine geri getirmek zorunda bile kalabilmektedir (İhracat Rehberim, 2004).

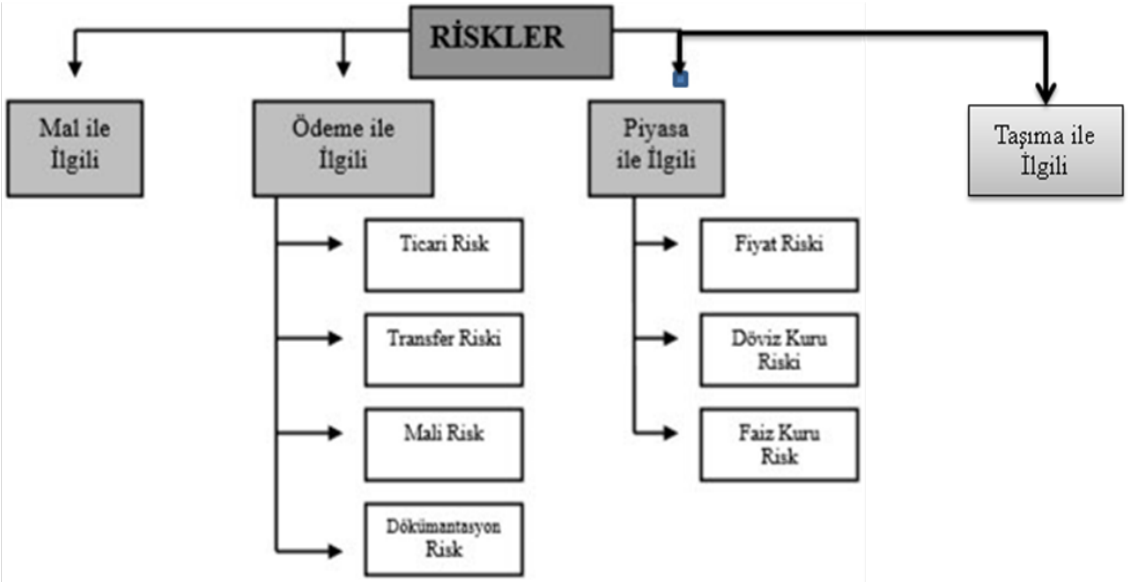
İhracatçı açısından vesaik mukabili ödeme yöntemi, mal mukabili ödeme yöntemine göre daha güvenilir ancak akreditif ödeme yöntemine göre daha riskli bir ödeme yöntemidir (Top, 2014, s.11). Ayrıca vesaik mukabili ödeme yönteminde bankaların ihracatçıya verdiği herhangi bir ödeme garantisi bulunmamaktadır. Bankalar sadece ilgili belgelerin ithalatçıya ve bunun karşılığında yapılan ödemeyi de ihracatçıya ulaştırılması hususunda aracı olma görevi üstlenmektedir.

Akreditifli ödeme yöntemi, ithalatçının talimatı ile, kendi bankası (Amir Banka) üzerinden ihracatçının bankasına (Lehtar Banka), akreditifte öngörülen şartlara uygun olan belgelerin ihracatçı tarafından ibraz edilmesi koşulu ile ödeme yapacağını garanti etmesi işlemidir (Vakıfbank, 2001).

Akreditifli ödeme yönteminde ihracatçı, vesaik mukabili ödemesindeki gibi sevk ettiği mala dair alacağını tahsil edememe riski yaşamazken eğer gerekli şartları ithalatçıya sağlamaz ise alacağını da tahsil edemeyeceğinin de bilincindedir. Bu yönü ile akreditifli ödeme yöntemi, ödeme ile ilgili hem ithalatçı hem de ihracatçıya minimum düzeyde risk ortamı sunmakta ve uluslararası ticarette en çok tercih edilen ödeme yöntemi olma özelliği taşımaktadır.

3.3.2. Mal, Ödeme ve Piyasaya İlişkin Riskler

Uluslararası ticaret, ticarete konu olan malın ve ödemesinin uluslararası piyasada el değiştirmesi işlemdir. Bu işlemler sırasında meydana gelebilecek çok sayıda risk çeşidi bulunmaktadır. Kaynaklar tarafından kabul göründüğü şekli ile bu riskleri kendi içerisinde mal ile ilgili, ödeme ile ilgili ve piyasa ile ilgili olmak üzere üç ana başlık altında incelemek mümkündür.



Şekil 3.3.2. Uluslararası Ticarette Riskler ve Sınıflandırılması (Polat, 2007, s.154)

3.3.2.1. Mal İle İlgili Riskler

Tarafların arasında yapılan satış sözleşmesi hükümleri belirttiği üzere, ihracatçının malı ithalatçısının belirlediği noktaya teslim edene kadar mala ilişkin tüm risk ihracatçıya, bu noktadan sonra oluşacak mala ilişkin tüm riskler ithalatçıya aittir.

İhracatçı tarafından gönderilen malın, herhangi bir zarar görmeden ithalatçıya ulaşması çeşitli riskler taşımaktadır. Bu risklere; sevk sırasında malın yapısında bir bozulma meydana gelmesi, yükleme-boşaltma işlemleri sırasında malın kırılması, çalınması ya da kaybolması ve taşıma sırasında malların çeşitli tepkimelere girerek yanması gibi örnekler verilebilir.

Tüm bu risklerin önüne geçebilmek için tarafların birbirleri ile sağlıklı bir sözleşme yapmaları ve sözleşme belirttiğince, sevk edilecek mala ilişkin oluşabilecek zararlara karşı sigortalama işlemlerinin, ithalatçı ya da ihracatçının sorumluluğunda yapılması gerekmektedir.

3.3.2.2. Ödeme İle İlgili Riskler

Ödeme ile ilgili riskler, ithalatçının mevcut ödemesini ihracatçıya yapamamasına neden olan durumları ifade eden risk çeşitleridir. Bu riskleri, ticari risk, transfer riski, mali risk ve dökümantasyon riski olmak üzere dört başlık altında incelemek mümkündür.

3.3.2.2.1 Ticari Risk

Alıcı riski olarak da ifade edilen ticari risk, uluslararası ticarete taraf olanlardan ithalatçının, ihracatçısına malın ödemesini çeşitli nedenlerden yapamaması veya yapmaktan vazgeçmesi durumudur.

Ticari riske, ihracatçının kendisine verilen siparişi hazırladığı ancak ithalatçının bu malın ödemesini ihracatçısına, iflas gibi ödeme güçlüğü çekmesi nedeniyle yapamadığı ya da mal ile ilgili çeşitli bahaneler üreterek yapmaktan vazgeçtiği durumlar örnek olarak gösterilebilir. Bu durum malın ithalatçısına gönderilip gönderilmemesine göre ihracatçıya iki farklı risk oluşturmaktadır. Eğer ihracatçı, malını ithalatçı ülkeye göndermediyse zararını karşılamak için malına iç piyasada müşteri bulmaya çalışacak ve ucuza da olsa bu malı satarak zarar etmek durumunda kalacaktır. Eğer ihracatçı malını ithalatçı ülkesine gönderdiyse, o ülkede başka müşteri bulamadığı takdirde tekrar bir navlun masrafı ile malını ülkesine çekmek durumunda olacak ve daha büyük bir zararlara girmek durumunda kalacaktır (Çalışkan, 2009, s.17).

Ticari riskin önüne geçebilmek için ihracatçıların, alışverişte bulunacakları ithalatçılara ait itibar, ödeme düzeni ve taahhütlerini yerine getirme gibi piyasadaki pozisyonlarını iyi bir şekilde incelemesi ve ona göre ticarete başlaması gerekmektedir (Çalışkan, 2009, s.18).

3.3.2.2.2. Transfer Riski

Transfer riski, ülke riskinin ekonomik açıdan ele alındığı bir alt başlık niteliğindedir ve ödeme ile ilgili riskler altında yer almaktadır. Transfer riski, borcunu ödemek isteyen

ithalatçının kendi para birimini, ihracatçının para birimi cinsine çevirerek ödemesini gerçekleştirememesi sonucunda oluşan bir risktir. Konvertibilite riski olarak da ifade edilen transfer riski, ithalatçı tarafın borcunu ödeyebilecek yeterli güce sahip olmasına rağmen ülkesinde konvertibl döviz yetersizliği olması nedeniyle ithalatçı hükümetinin yaptığı müdahaleler sonucunda ithalatçının yabancı para cinsinden olan borcunu ödeme engelleri ile karşılaşması durumudur.

Transfer riski konusu, bir ülkenin borçlarını ödeyebilme kabiliyeti ile ilgilidir ve ülke hükümeti ile o ülkede hizmet veren kurumların dış borçlarının toplamından oluşmaktadır. Ülkenin dış borçlarını ödeyebilmesi, yeterli düzeyde döviz kazanmasına veya yeni borçlar alabilmesine bağlıdır (Gül, 2013, s.7).

3.3.2.2.3. Mali Risk

Mali riske, ithalatçının ticarete konu olan malın ödemesini yapacağı zaman ithalatçı ve/veya ihracatçı ülke tarafından mala uygulanan ek vergiler veya gümrük vergileri ile ödemelerde meydana gelebilecek artışlar örnek olarak verilebilir.

3.3.2.2.4. Dökümantasyon Riski

Dökümantasyon riski, uluslararası ticaret yapan taraflar arasında yapılan ticari operasyonlarda görev alan personellerin, görevleri sırasında taşınacak mala dair evraklar üzerinde yapabilecekleri hatalardan kaynaklanan ve bunun sonucunda taraflar arasında finansal zararlara neden olabilecek riskleri ifade etmektedir. Bu yönü ile dökümantasyon riski, operasyonel risklerin bir alt başlığı niteliğindedir.

Dökümantasyon riski temelinde, ihracatçı tarafın sevk edeceği mala ait yükleme evraklarını yanlış ya da eksik hazırlamasından kaynaklanmaktadır. Bu durum söz konusu malın ithalatçının eline zamanında geçememesine ve buna bağlı olarak da ihracatçının malın ödemesini zamanında alamamasına hatta hiç ödeme alamamasına neden olabilmektedir. Dökümantasyon riskine, ihracatçının mal veya vesaik mukabili işlemlerinde düzenledikleri evrakların uyumsuz olması, işlem yaptıkları bankalar verdikleri eksik

talimatlar ve akreditif açılırken hatalı bilgiler verilmesi gibi durumlar örnek verilebilir (Çalışkan, 2009, s.50).

Dökümantasyon riski kapsamında herhangi bir finansal zarar yaşamamak adına, ihracatçının, proforma fatura, ticari fatura, çeki listesi, gümrük beyannamesi, taşıma belgesi (konşimento) gibi sevk edilecek mala ait evrakların, eksiksiz ve doğru bir şekilde hazırlandığından emin olunması gerekmektedir.

3.3.2.3. Piyasa İle İlgili Riskler

Piyasa ile ilgili riskler, piyasada meydana gelen fiyat, döviz kuru ve faiz dalgalanmaları nedeniyle yatırımcılara zarar veren ve bankaların kendi faaliyetleri dışında bağımsız olarak gelişen ekonomik gelişmeleri ifade etmektedir. Açıklamasından da anlaşılacağı üzere piyasa risklerini, döviz kuru riski, faiz oranı riski ve fiyat riski olarak üç başlık altında incelemek mümkündür.

3.3.2.3.1. Döviz Kuru Riski

Döviz, uluslararası ticarette bulunan iki ülkenin paralarının birbirleri cinsinden değiştirilmesi (kambiyo) işlemidir. Bu işlem yapılırken, söz konusu iki ülkenin para birimlerinin birbirleri karşısındaki değerini de ‘‘döviz kuru’’ olarak ifade etmek mümkündür.

Döviz kuru riski, ülke parasının yabancı para karşısında değer kazanması ve kaybetmesine bağlı olarak, bu ticareti gerçekleştiren tarafların kar veya zarara uğraması olasılığıdır. Daha açık bir ifade ile döviz kuru riski, uluslararası ticaret yapan tarafların, ileriki bir tarihte döviz cinsinden gelir elde ederken ya da ödeme yaparken, döviz kurlarından meydana gelebilecek dalgalanmalardan ötürü zarara uğramaları olasılığını ifade etmektedir (Kaymaz, 2004, s.50). Bu dalgalanmalara bağlı olarak, döviz kurları yükseldiğinde, uluslararası ticaret yapan taraflardan alacaklı olanlar daha kar, borçlu olanlar

daha zarar ederken, döviz kurlarında bir azalış olduğunda bu durumun tam tersi olarak alacaklı olanlar zarar, borcu olanlar kar elde etmektedir. Kurlardaki bu değişimin ne yönde olacağı ise milli para bazında bir belirsizlik altında gerçekleşmektedir. (Arslan, 2005, s.84).

Döviz kurlarında meydana gelen dalgalanmalar, şirketler açısından üç çeşit döviz riski yaratmaktadır. Bunlar işlem riski, muhasebe riski ve ekonomik risktir. Bu riskleri birkaç cümle ile ifade etmek gerekirse;

İşlem riski, taraflar arasında yapılan vadeli sözleşmelerde, vade sonuna kadar geçen süreçte meydana gelebilecek kur değişimlerine bağlı olarak, vade sonunda, taraflardan ödeme bulunacak şirketin bu kur değişimlerinden olumsuz etkilenmesi sonucu, döviz cinsinden daha fazla nakit ödemek durumunda kalması durumudur. Sözleşmeler sonucunda ortaya çıkması nedeniyle bu riske ‘‘sözleşme riski’’ de denmektedir (Arslan, 2005, s.92).

Muhasebe riski, işlem riski gibi fiziki bir alım-satım işlem olmaksızın, bir şirketin bilanço ve gelir tablosu kalemlerinin , finansal tablolar ile konsolide edilmeden önce yabancı para biriminden, şirketin kendi ulusal para birimine çevrilmesi sonucunda, kurlarda meydana gelen değişmelere bağlı olarak söz konusu şirketin muhasebe kayıtlarındaki değerlerinin zarar göstermesi durumudur (Arslan, 2005, ss.97-98.)

Ekonomik risk, şirketlerin gelecekteki bekledikleri nakit akışlarının kur dalgalanmalarına bağlı olarak olumsuz yönde gelişmesi ve şirketleri zarara uğratması durumudur. İşlem riski, ekonomik riskin bir parçasıdır. İşlem riskinde kısa süreli sözleşmelere bağlı olan bir nakit akışı varken ekonomik riskte daha çok bilinmeyen ve uzun dönemli nakit akışları ele alınmaktadır (Arslan, 2005, s.102).

3.3.2.3.2. Faiz Oranı Riski

Faiz oranı, kişi veya kuruluşların, banka veya benzeri finansal kuruluşlardan aldıkları borç paranın karşılığında ödemek durumunda oldukları ücrettir. Faiz oranı riski ise, piyasa faiz oranlarındaki beklenmedik hareketler sonucunda, bu borcu kullanan kişi veya kuruluşların ve bu borcu kullandıran bankalar veya benzeri finansal kuruluşların karşılaştıkları olumsuz koşulları ifade etmektedir.

Özellikle bankacılık sektöründe son derece önemli olan faiz oranı riskini, faiz oranlarında meydana gelen ters yönlü hareketlerin yarattığı ve bankaların mali yapılarını zarara uğratan olumsuz gelişmeler olarak da tanımlamak mümkündür. Kişi veya kuruluşlar ise, kendi sermayelerinin yetersiz kaldığı noktalarda çalışmalarını sürdürmek adına bankalardan borçlanma yoluna başvururlar ve kredi çekerek bu faiz oranı riskleri ve türlerine maruz kalırlar.

Banka veya benzeri finansal kuruluşların faiz getirilerindeki değişimin yarattığı riskler birçok faktöre bağlı olmaktadır. Bu faktörleri birer cümle ile ifade etmek gerekirse; ürünlerin faiz tahakkuk dönemlerinin farklılığı yüzünden ortaya çıkan "yeniden fiyatlama riski", baz faiz oranlarındaki uyumsuzluk sebebiyle oluşan "baz oran riski", getiri eğrisinin yapısında oluşabilecek değişimler sebebiyle ortaya çıkan "getiri eğrisi riski" ve faiz oranlarındaki değişikliklere paralel olarak yatırımcı tercihlerinde meydana gelecek değişiklikler sebebiyle ortaya çıkan "opsiyon riski" olarak dört farklı şekilde gruplandırmak mümkündür (Şişman, 2011, s.25).

3.3.2.3.3. Fiyat Riski

Fiyat riski, piyasa faiz oranlarında meydana gelebilecek değişikliklerin tahvil, bono, hisse senedi gibi taşınır menkul değerlerin cari piyasa fiyatları üzerinde yarattığı olumsuzluklar olarak ifade edilmektedir (Kurşun Kalem, 2014). Açıklamasından da anlaşıldığı üzere faiz oranları ve fiyatlar birbirleri ile ilişkili kavramlardır. Faiz oranında meydana gelen değişiklikler doğrudan fiyatlar üzerinde etki etmektedir.

Piyasalarda meydana gelebilecek istikrarsızlık, belirsizlik ve dalgalanmaların taraflara yaratabileceği risklere karşı korunmak amacıyla uygulanan yöntemlerin bütününe ''hedging'' adı verilmektedir. Hedge etme; ithalatçı, ihracatçı veya aracı kurumlar tarafından kullanılabilecek, uluslararası ticaret yaparken, döviz kuru riski, faiz oranı riski ve fiyat riskinden meydana gelebilecek kazanç ve ödemelerdeki sapmaların önüne geçebilmek adına kullanılan finansal türev araçları ile yapılmaktadır. Bu finansal türev araçları temel olarak, Forward, Futures, Opsiyon ve Swap sözleşmelerinden oluşmaktadır (Çalışkan, 2009, ss.23-24).

3.3.2.4. Ülke Riski / Politik Risk

Ülke riski, bir ülkenin sınırları dışında yaptığı ticari faaliyetler sonucunda oluşan dış borçlarını, ödeyememesi durumunda ortaya çıkan bir risk çeşididir (Kaymaz, 2004, s.54). Ülke riski hem ekonomik hem politik açıdan bir ülkede ortaya çıkabilecek risklerden oluşmaktadır. Daha açık bir ifade ile, ülke riskinin temelini ifade etmek için, ülkenin görevlerini yerine getirme isteği olan politik riski ve ülkenin görevlerini yerine getirme yeteneğini ifade eden transfer riskini detaylıca açıklamak doğru olacaktır (Bezirci, 1998, s.6).

Ülke riski ekonomik açıdan incelendiğinde, transfer riskinden ve politik risklerden meydana gelmektedir ve bu riskler ülke riskinin bir alt başlığı niteliğindedirler. Daha önce de ifade edildiği üzere transfer riski, ithalatçının ödeme yapmak istemesine rağmen konvertibl döviz yetersizliği nedeniyle kendi hükümet müdahaleleri sonucunda borcunu ödeyememesi durumudur.

Ülke riskinin bir diğer alt başlığı olan politik riskler ise ithalatçının yaşadığı darbe, iç savaş ya da ihracat yaptığı ülke ile aralarındaki savaş durumu gibi siyasi problemlerden ötürü ödemesini ihracatçıya hiç yapamaması ya da geciktirmesi durumunu ifade etmektedir (Çalışkan, 2009, s.19).

3.3.2.5. Taşıma Riski

Taşımacılık, ticaretin gerçekleşebilmesi için zorunlu bir ihtiyaçtır. Dolayısıyla taşımacılık faaliyetleri, ticaretin en önemli unsurlarından biridir ve içerisinde çeşitli riskler barındırmaktadır. Özellikle ticaretin uluslararası alanda, uzun mesafeler arasında yapıldığı durumlar göz önünde bulundurulduğunda, uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin iç taşıma faaliyetlerine göre daha büyük zararlara neden olabilecek riskler içerdiğini söylemek mümkündür. Bu risklere karşı, taşınacak malların, uygun araçlara yüklenerek ithalatçısına, alım-satım sözleşmesinde belirtilen sayıda, kalitede ve sağlamlıkta teslim edilmesi büyük önem arz etmektedir (Çalışkan, 2009, s.34).

Uluslararası ticaretin her bir süreci çeşitli riskler içermektedir. Taşıma riski de doğrudan uluslararası ticarete konu olan mal üzerinde meydana gelebilecek zararları kapsadığından bu risk çeşitleri içerisinde en önemli ve kritik olanıdır. Taşıma faaliyetlerinde risk, sadece taşıma işlemi sırasında meydana gelen sürücü hatalarından kaynaklanan kazaları değil, malların taşınmaya hazırlanması sırasında yapılan hatalardan kaynaklanan ve taşıma işlemi sırasında ortaya çıkabilecek kazaları da kapsamaktadır. Daha açık bir ifade ile taşıma riski, sürücü hataları ile birlikte ticarete konu olan malların cinsine ve içerdiği tehlikelere karşı uygun ambalaj-paketleme ve doğru yükleme-istifleme işlemlerinin eksik ya da hatalı yapılması gibi birtakım sorunlar bütününü ifade etmektedir.

Taşıma faaliyetleri sırasında meydana gelebilecek olası bir risk, mal kaybına yol açabilmekte ve büyük maddi zararlara neden olabilmektedir. Dolayısıyla taşıma riskini, hasar riski olarak da ifade edebilmek mümkündür. Fakat taşıma sırasında meydana gelebilecek bir sorunun mal kaybının yanı sıra can kaybı da yaratabilecek daha büyük zararlara neden olabileceği unutulmamalıdır. Tüm bunlara ek olarak zaman kavramı da taşımacılıkta önemli bir risk unsurudur. Çünkü taşınacak malların yapılan sözleşmelerde belirlenen tarihte alıcısına ulaştırılamaması durumunda özellikle ithalatçı firma önemli maddi zararlarla karşı karşıya kalabilmektedir.

Özetle, uluslararası ticarette sorunsuz bir taşımacılık faaliyeti gerçekleştirmek için, taşıma hazırlıklarının eksiksiz ve doğru bir şekilde yapılması, olası tehlikelere karşı gerekli taşıma ortamının hazırlanması ve de ihracatçı ve ithalatçı ülkeler arasındaki coğrafi rota göz önünde bulundurularak, zamanında teslimat yapmak üzere, taşınacak mala en uygun taşıma türünün maliyet-fiyat analizi yapılarak seçilmesi gerekmektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. ULUSLARARASI TİCARETTE KULLANILAN TAŞIMACILIK TÜRLERİNDE ORTAYA ÇIKAN RİSKLERE ÖRNEK VAKALAR VE ALINMASI GEREKEN TEDBİRLER

4.1. Taşıma Türlerinde Ortaya Çıkan Risklere Örnekler

Ticari faaliyetlerde kullanılmak üzere karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu, boru hattı ve iç su yolu taşımacılığı olmak üzere altı farklı taşımacılık türünün bulunduğu çalışmanın ikinci bölümünde detaylıca ifade edilmişti. Bu taşımacılık türleri arasında özellikle karayolu, denizyolu, havayolu ve demiryolu taşımacılığı, dünya coğrafyası göz önünde bulundurulduğunda tek tek ya da entegre edilerek etkin bir şekilde kullanılan uluslararası ticaretin ana taşıma türleri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Taşımacılıkta ortaya çıkan riskleri örneklendirmek adına taşıma türlerinde yaşanmış vakalar üzerinden inceleme yapmakta fayda bulunmaktadır. Bu nedenle ilgili tez çalışmasının son bölümünde ana taşıma türleri arasından denizyolu, havayolu ve demiryolu taşımacılığında risklerden kaynaklanan kazaları, örnek vakalar üzerinden ifade etmek uygun görülmüştür.

4.2.1. Denizyolu Taşımacılığında Riskler: MSC Konteyner Gemisi Kazası Örneği

Denizyolu taşımacılığı, ağır yükleri, uzun mesafeler arasında, ucuza, güvenli bir şekilde taşıma olanağı sunmaktadır. Bu avantajları sayesinde, uluslararası ticarete konu olan yüklerin %80'den daha fazlası denizyolu taşımacılığı ile gerçekleşmektedir (Koban ve Keser, 2015, s.196). Ancak her ne kadar güvenli bir taşımacılık sağlasa bile taşınacak malların gemilere yüklenmesine yönelik operasyonel eksiklikler ile hava şartlarının ağır olması gibi risk unsurlarının bir araya gelmesi, denizyolu taşımacılığında kazaların yaşanmasına neden olabilmektedir. Bu duruma Kore'nin Mediterranean Shipping Company

(MSC) şirketine ait ‘‘MSC Napoli’’ isimli konteyner gemisinin yaşadığı kazayı örnek olarak göstermek mümkündür.

MSC şirketine ait ‘‘MSC Napoli’’ isimli 63 bin tonluk konteyner gemisi, 18 Ocak 2007 tarihinde, Belçika’nın Antwerp limanından Portekiz’in Sines limanına seferi sırasında, 26 mürettebatı ve taşıdığı 2394 konteyner ile İngiltere’nin yaklaşık 40 mil güneyinde Manş denizi açıklarında şiddetli fırtınaya maruz kalmış, her iki bordasında çatlaklar oluşması sonucu makine dairesini su basmış ve gemi sancak tarafına doğru yatmış bir vaziyette fırtınanın sürüklemesiyle karaya oturmuştur. 26 mürettebattan kimse hayatını kaybetmemiş ve olay yerinden kısa süre içerisinde kurtarılmıştır. Kaza sonucu herhangi bir can kaybı yaşanmasa bile gemide büyük hasar oluşmuş ve en önemlisi taşınan 2394 konteynerin bir kısmı sular altında kalmış, denize düşen bir kısmı da İngiltere’nin Devon sahillerine sürüklenmiş ve halk tarafından yağmalanmıştır (Deniz Haber, 2007).



Şekil 4.2.1. MSC Napoli Konteynır Gemisi Kaza Yeri Görüntüsü (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2016).

Kaza sonrası İngiltere’nin, Deniz Kaza İnceleme Şubesi olan Marine Accident Investigation Branch (MAIB), yaşanan kazaya dair araştırmalarına başlamış ve MSC Napoli konteyner gemisinin güvertesinde kuru halde bulunan 660 civarında konteynerin

kargo manifestolarını inceleme altına almışlardır. Bu 660 konteynerin %20'sine karşılık gelen 137 konteynerin, yükleyici tarafından beyan edilen ağırlığından en az 3 ton daha ağır olduğu ortaya konmuştur. Tespit edilen en büyük ağırlık farkının ise 20 ton olduğu saptanmış ve bu 137 konteynerin toplam ağırlığının kargo manifestosunda beyan edilen ağırlığından 312 ton daha ağır olduğu ortaya çıkarılmıştır (Ottonello, 2016, s.17).

MAIB, 22 Nisan 2008'de kazanın sebeplerine dair yapmış oldukları araştırma raporunu sonuçlandırıp yayınlamıştır. Elde ettikleri verilere göre kazanın, gemiye yüklenen konteynerlerin kapasiteyi aşacak ağırlıkta olmasının ve aşırı sert havanın yarattığı dalgaların geminin kirişleri üzerine ortaklaşa yaptıkları aşırı yüklenmeler sonucunda geminin yapısal bozulmaya uğradığını ve her iki bordasındaki çatlamaların bu sebeplerle meydana geldiğini ortaya koymuştur (MAIB, 2008, s.45).

Yaşanan bu kazada açıkça görüldüğü üzere, yükleyiciye, yüklediği her bir konteynerin gerçek brüt ağırlığının kargo manifestosunda doğru bir şekilde beyan etmesini sağlayacak bir yaptırımın uygulanmamasından ötürü, gemiye beyan edilenden tonlarca daha ağır konteynerler yüklenmiş ve yanlış ağırlık bilgileri ışığında gemide istiflenmişlerdir. Bu durum, fark edilmeden büyük bir riskin oluşmasına neden olmuştur. Tüm bu olumsuzluklara kötü hava şartlarının da eklenmesi ile söz konusu kazanın gerçekleşmesi kaçınılmaz hale gelmiştir. İleriki yıllarda uluslararası denizyolu taşımacılığında bu vaka ile aynı riski taşıyan başka kazaların da gerçekleşmesi, uluslararası ticarette en çok tercih edilen denizyolu taşımacılığında bu tip kazaların yaşanmaması adına bir ön tedbirin alınmasını zorunlu kılmıştır.

Çözüm olarak Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) VI/2 maddesine ek yaparak, 1 Temmuz 2016 tarihi itibariyle konteynerlerin, gemiye yüklenmeden önce Doğrulanmış Brüt Ağırlıklarının (DBA) hesaplanıp bildirilmesini zorunlu hale getirmiş, DBA bilgisi beyan edilmeyen konteynerlerin gemilere yüklenmeyeceği de açıkça belirtilmiştir (Dış Ticaret, 2016).

Bu sayede uluslararası ticarette en çok tercih edilen deniz taşımacılığında çok önemli bir risk faktörünün önüne geçilmiştir.

4.2.2. Havayolu Taşımacılığında Riskler: ValuJet Yolcu Uçağı Kazası Örneği

Havayolu taşımacılığı, yükte hafif, pahada ağır olan ürünlerin, hızlı bir şekilde taşınmasını sağlayan bir taşımacılık türüdür ve diğer taşımacılık türlerine göre en pahalı taşımacılık hizmetidir. Havayolu taşımacılığı, uluslararası ticarette rekabetin artması ile birlikte hız faktörünün iyice önem kazanması sonucunda öne çıkan ve yük taşımacılığında gün geçtikçe daha çok tercih edilen taşımacılık türü haline gelmiştir. Bu taşımacılık türünün tercih edilmesinin bir başka nedeni de taşımacılıkta sıfır hatanın hedeflenmesidir. Daha açık bir ifade ile taşınan mallarda meydana gelebilecek kayıp ve fire verme riskinin çok düşük oranlarda olması amaçlanmaktadır.

Havayolu taşımacılığında sıfır hatanın benimsenmesinin temel nedeni, taşıma işlemi öncesindeki uçuş hazırlıklarda yapılabilecek bir operasyonel hatanın, taşıma sırasında yaşanabilecek bir pilotaj hatasının ve de taşıma yapacak uçağın rutin bakım ve kontrolleri sırasında gözden kaçan risk unsurları gibi durumların doğrudan ölümcül kazalara neden olabilecek riskler içermesidir.

Tüm bu risk durumlarından anlaşılacağı üzere, havayolu ile yapılacak yolcu veya kargo taşımacılığında alınacak ön tedbirler, sağlıklı bir havayolu taşımacılığı için büyük önem arz etmektedir. Özellikle de uçuş öncesi normal ve/veya tehlikeli madde içeren kargoların prosedürlere uygun bir şekilde paketlenip uçağa yüklenmesi sırasında yaşanabilecek operasyonel hatalar zinciri, havayolu taşımacılığında en büyük risk unsurlarından biridir. Bu duruma, bir Amerikan havayolu şirketi olan Valujet'e ait yolcu uçağının yaşadığı kazayı örnek göstermek mümkündür.

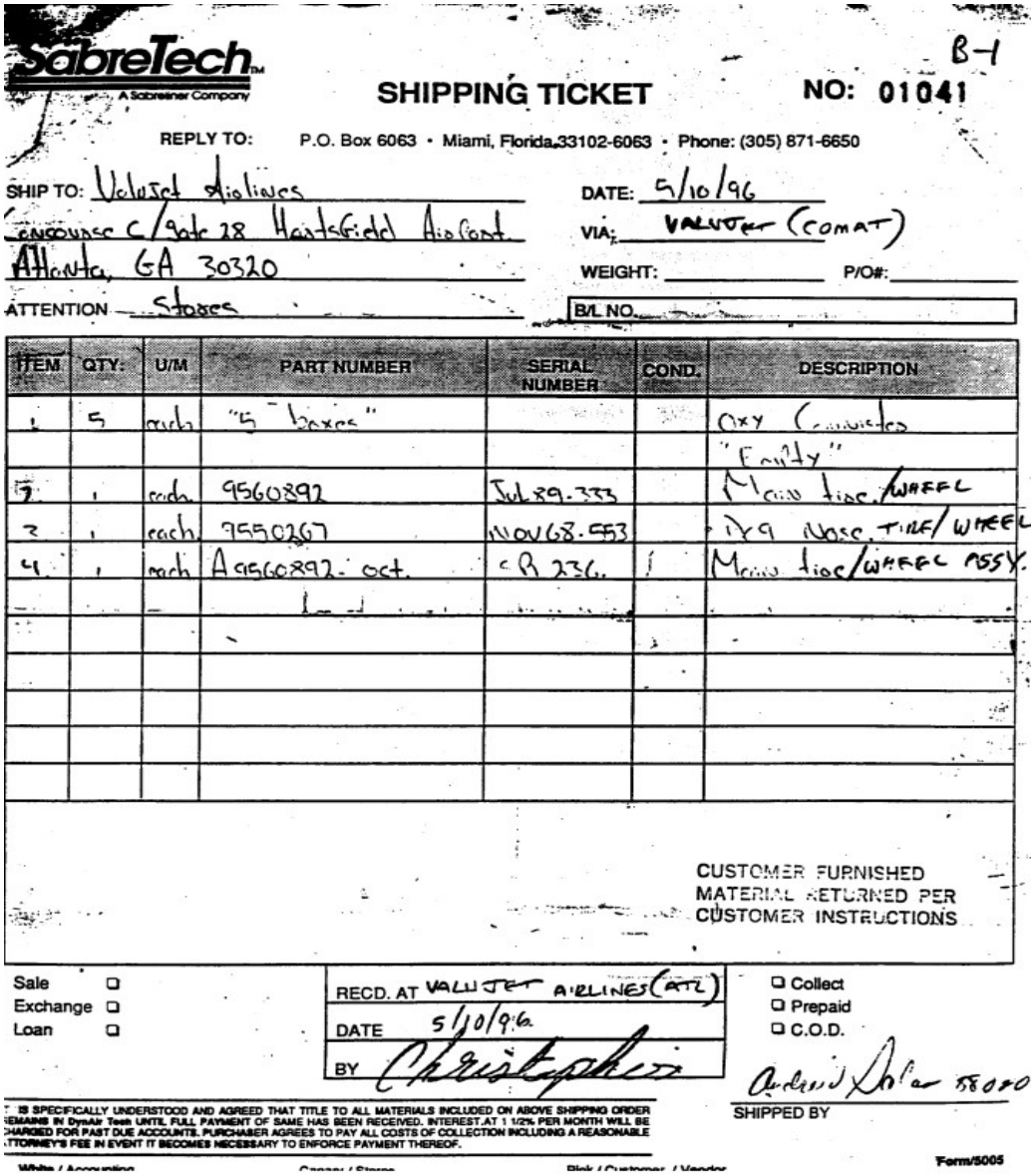
11 Mayıs 1996 tarihinde, ValuJet-592 sefer sayılı bir yolcu uçağı, Miami'den Atlanta'ya giderken, kalkışından yaklaşık 10 dakika sonrasında kargo bölümünde çıkan yangın sebebiyle, Florida Everglades'e düşmüştür. Kazada uçakta bulunan 110 kişinin tamamı hayatını kaybetmiştir (NTSB, 1997, s.1). Kaza sonrasında Amerikan Ulusal Ulaşım Güvenliği Dairesi olan National Transportation Safety Board (NTSB), yaşanan kaza ile ilgili bir soruşturma başlatmıştır. Kazaya uçakta çıkan yangının sebep olduğu anlaşılmış ve

yangına neyin sebep olduğunu öğrenmek için uçağa yüklenen mallara ait kargo manifestosu incelemeye alınmıştır.

ValuJet-592 sefer sayılı uçak, uçuş sırasında yaklaşık 1863kg ağırlığında olan, yolcu valizleri, postalar ve şirkete ait uçak malzemeleri taşıdığı bilgisine ulaşılmıştır. ValuJet havayolu şirketinin Miami'deki bakım şirketi Sabretech tarafından hazırlanan aşağıdaki belgede görüldüğü üzere, şirkete ait uçak malzemeleri olarak ifade edilen yüklerin, 5 mukavva kutu içerisinde ''içi boş'' olarak ifade edilen 144 adet oksijen jeneratörünü ve de 2'şer adet ana ve 1'er adet de burun lastikleri ile jantlarını kapsadığı beyan edilmiştir (NTSB, 1997, ss.1-2).

Yapılan kaza yeri keşfi sırasında, gönderi listesinde belirtilen 5 kutu dolusu boş olarak ifade edilen oksijen jeneratörlerinden 28 tanesine ulaşılmıştır. Bu kimyasal içeren oksijen jeneratörlerinden 18'i neredeyse hasarsız olarak bulunmuş ancak 9 tanesinin uçuş sırasında aktifleştiğine dair işaretlere ulaşılmıştır (NTSB, 1997, s.44). Bu durum sonucunda, Sabretech bakım şirketi çalışanlarının gönderi listesinde beyan ettikleri gibi tüm kimyasal oksijen jeneratörlerinin boş olmadığı kanaatine varılmıştır ve kazaya neden olan ilk ve en önemli risk unsuru belirlenmiştir. Söz konusu hata, devamında bir hatalar zincirini de beraberinde getirmiş ve kaza kaçınılmaz olmuştur.

Şekil 4.2.2.'te görüldüğü üzere, SabreTech firmasına ait, ValuJet-592 sefer sayılı uçuşa yüklenmesi üzerine paketlenen şirket malzemelerine ait gönderilerin belirtildiği listede, 5 kutu kimyasal oksijen jeneratörlerinin hepsi ''boş'' şeklinde not edilmiştir.



SabreTech
A Sabreliner Company

B-1

SHIPPING TICKET NO: 01041

REPLY TO: P.O. Box 6063 • Miami, Florida 33102-6063 • Phone: (305) 871-6650

SHIP TO: ValuJet Airlines
Concourse C/Gate 28 Hartsfield Airport
Atlanta, GA 30320
ATTENTION Stores

DATE: 5/10/96
VIA: VALUJET (COMAT)
WEIGHT: P/O#:
B/L NO.

ITEM	QTY.	U/M	PART NUMBER	SERIAL NUMBER	COND.	DESCRIPTION
1	5	each	"5 boxes"			Oxy Generators "Empty"
2	1	each	9560892	JUL89-333		Main Disc. Wheel
3	1	each	9550267	NOV68-553		Nose Tire/Wheel
4	1	each	A9560892-001	CR 236	1	Main Disc/Wheel Assy.

CUSTOMER FURNISHED MATERIAL RETURNED PER CUSTOMER INSTRUCTIONS

Sale ☐
Exchange ☐
Loan ☐

RECD. AT VALUJET AIRLINES (ATL)
DATE 5/10/96
BY Christopher

☐ Collect
☐ Prepaid
☐ C.O.D.

SHIPPED BY

IS SPECIFICALLY UNDERSTOOD AND AGREED THAT TITLE TO ALL MATERIALS INCLUDED ON ABOVE SHIPPING ORDER REMAINS IN DynAir Tech UNTIL FULL PAYMENT OF SAME HAS BEEN RECEIVED. INTEREST AT 1 1/2% PER MONTH WILL BE CHARGED FOR PAST DUE ACCOUNTS. PURCHASER AGREES TO PAY ALL COSTS OF COLLECTION INCLUDING A REASONABLE ATTORNEY'S FEE IN EVENT IT BECOMES NECESSARY TO ENFORCE PAYMENT THEREOF.

Form/5005

Şekil 4.2.2. Şirket Malzemelerine Ait Gönderi Listesi (NTSB, 1997, s.176)

NTSB, 19 Ağustos 1997 tarihinde kazanın sebeplerine dair yapmış oldukları araştırma raporunu sonuçlandırıp yayınlamıştır ve bu kazaya birtakım hatalar zinciri sonucunda oluştuğu ifade etmiştir. İlk hatanın, bakım şirketi olan Sabretech çalışanlarının, D sınıfı ön kargo bölümünde taşınacak olan şirkete ait uçak malzemelerinden 5 kutu dolusu 144 adet tehlikeli madde içeren kimyasal oksijen jeneratörlerinin hepsini kontrol etmeden, hepsini ‘‘boş’’ şeklinde yanlış ifade etmesi ve güvenlik kapaklarını takmadan, gevşekçe

paketleyerek ValuJet-592 sefer sayılı uçağa yüklenmesi için teslim etmesi olduğu anlaşılmıştır. İkinci hatanın ise ValuJet şirketinin uçağa yükleme yapan ekibinin, kendilerine teslim edilen tehlikeli maddeler de içeren bu şirket malzemelerini, düzgün bir şekilde denetlemeden, yanlış bir şekilde yükleme işlemini gerçekleştirmelerinden kaynaklandığı sonucuna varılmıştır. Kazaya neden olan üçüncü hatanın ise Amerikan Federal Havacılık İdaresi olarak ifade edilen Federal Aviation Administration (FAA) tarafından D sınıfı kargo taşıma bölmesine duman tespit ve yangın söndürme sistemlerin kullanılmasının zorunlu hale getirilmemesi olarak gösterilmiş ve FAA eleştirilmiştir (NTSB, 1997, s.137). Çünkü 1986 ve 1988 yıllarında yine bu kazaya benzer bir şekilde uçakların kargo bölümünde oksijen jeneratörlerinin taşınması sırasında yangın çıkmıştır ve FAA tarafından, yangın tespit ve söndürme sistemlerinin kullanılması o dönem yaşanan kazalara rağmen zorunlu hale getirilmemiştir. (Aviation Knowledge, 2010). Sonuç olarak FAA, bu sistemi zorunlu hale getirmeyerek, ValuJet-592 sefer sayılı uçağın belki de kurtulmasını sağlayabilecek durumda iken kazanın yaşanmasına sebep olan Sabretech ve ValuJet şirket çalışanlarına ek olarak risk halkasının son zincirini oluşturmuştur.

Meydana gelen bu kaza sonucunda, ValuJet firması çalışma hayatına 1997 yılında son vermiştir ve Air Tran havayolu şirketi ile birleşmiştir. Sabretech firması kaza sonrası 500 bin dolar cezalandırılmış ancak parayı ödeyemeden 1999 yılında iflasını açıklamıştır (Aviation Knowledge, 2010). Söz konusu trajik kaza, tüm dünya havacılığında geniş yankı uyandırmış ve yolcu uçaklarında kargo taşınmasında ortaya çıkabilecek bu tip risklerin önüne geçebilmek için bir dize tedbirlerin alınmasını zorunlu hale getirmiştir.

Çözüm olarak FAA, 2001 yılında yolcu uçaklarında yangın tespit ve söndürme sistemlerinin kullanılmasını zorunlu hale getirmiştir. Ayrıca kimyasal oksijen jeneratörlerinin 2008 yılından itibaren içi boş ya da dolu fark etmeksizin, paket başına 25kg brüt ağırlığı geçmeyecek şekilde sadece kargo uçaklarında taşınması zorunluluğu getirilmiştir (Gold Air Training, 2012). Bu sayede, havayolu taşımacılığında önemli birtakım risklerin önüne geçilmiştir.

4.2.3. Demiryolu Taşımacılığında Riskler: Montreal, Maine & Atlantic Tren Kazası Örneği

Demiryolu taşımacılığı, ağır yüklerin uzun mesafeler arasında, ucuza taşınmasını sağlayan, çevre dostu bir taşımacılık türüdür. Ancak diğer taşımacılık türlerinde olduğu üzere, demiryolu taşımacılığında da dikkat edilmeyen çeşitli risk unsurları bir araya geldiğinde, çevre dostu olan bu taşımacılık türünün, bu risklere bağlı olarak çevrede çok büyük zararlar yaratabilecek kazalara neden olduğu örnekler mevcuttur.

5 Temmuz 2013 tarihinde 72 Class 111 tank vagonunun içinde 7.7. milyon litre işlenmemiş petrol yağı taşıyan Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA) şirketine ait yük treni, Nantes kasabasında makinist değişimi için molada olduğu sırada, içerisinde hiçbir çalışan yokken frenleri boşalarak kendiliğinden harekete geçmiş ve hızla Lac-Megantic kasabasında raylardan çıkarak, 47 kişinin hayatını kaybettiği, yangın nedeniyle 2000 evin hasar gördüğü, şehir merkezinin yıkıma uğradığı büyük bir kazaya sebep olmuştur. Bu vakada raydan çıkan 63 vagon büyük zarar görmüş ve 6 milyon litre ham petrol yağı açığa çıkmıştır.



Şekil 4.2.3. Montreal, Maine & Atletic Railways Tren Kaza Sonrası Görüntüsü: Lac-Megantic Kasabası (TSB, 2014, s.1).

Kanada taşımacılık güvenliği kurulu olan Transportation Safety Board of Canada (TSB) tarafından 2014 yılında hazırlanan kaza raporuna göre kazaya birçok risk faktörü neden olmuştur. Bu faktörleri aşağıdaki maddeler altında incelemek mümkündür (TSB, 2014, ss.1-11):

- Öncelikle, Ekim 2012 de, yani kazadan 8 ay önce, ana lokomotif bir mühendis hatasını takiben MMA'nın tamir ofisine yollanmıştır. Tamir için gereken zamanın ve fiyatın önemi düşünüldüğünde, lokomotifin hemen servise döndürülmesi için acele edilmiş bu yüzden tutkal tarzı dayanıklılık ve güç bakımından yetersiz olan bir madde ile tamir edilmiştir. Bu madde fonksiyonel olarak başarısızlığa sebep olmuş, siyah ve beyaz dumanların çıkmasına öncülük etmiştir. Akabinde, yağ turbo kompresörün merkezinde birikerek ısınmış ve yangına neden olmuştur.

- Rapora göre kazanın bir diğer nedeni frenleme kuvveti ile ilgilidir. Kanada demiryolu regülasyonu, bağlantısız ekipmanın hareketini önlemek için "yeterli" sayıda el freni ile bırakılmasını talep eder ve el frenlerinin çalışıp çalışmadığı test edilmelidir. MMA'nın kuralları 72 lokomotif için minimum 9 lokomotifi gerekli kılar. Ayrıca frenlerinin etkinliğini test etmek büyük önem taşımaktadır. Kazanın olduğu gece görevli mühendis uygulanan lokomotif hava frenleri ile el freni etkinlik testini gerçekleştirmiştir. Sonuç olarak, testte herhangi bir yetersizlik tespit edilmemiştir. Ancak TSB, hava frenleri tarafından sağlanan ekstra güç olmadan, uygulandığı kuvvet miktarına bağlı olarak treni güvenceye almak için en az 17 ve muhtemelen 26 el freninin gerekebileceği sonucuna varmıştır.

- Bir diğer hata ise Class 111 tank vagonları ile ilgilidir. Tüm 72 tanklı vagonlar, 1980 ve 2012 yılları arasında üretilen Class 111'dir. O zamanlar yürürlükteki şartları yerine getirmelerine rağmen, bu vagonlar daha eski bir standartta inşa edilmişlerdir ve bir ceket, tam bir baş siperliği ve termal koruma gibi geliştirmelerden yoksunlardır. Çarpışan hemen hemen her vagon, bazıları kabuk, kafa, üst ve alt bağlantı parçaları ve basınç tahliye

cihazları dahil olmak üzere birçok alanda zarar görmüştür. Hasarın tam yeri ve kapsamı, rayların sırasındaki araçların yönüne ve hızına bağlı olarak değişmiştir. Tank vagonları zarar gördüğünde, petrol ham petrolü serbest kalmış ve yangın çıkmıştır. Rapora göre, artan güvenlik önlemleri ile tank vagonlarına verilen hasar azaltılmış olabilirdi. Bu nedenle TSB, yanıcı sıvı taşıyan tank vagonları için daha sıkı taşıma standartları talep etmiştir.

- Güvenlik kültürüne sahip bir kuruluş genellikle hataların önüne geçebilmek için sıkı güvenlik tedbirlerine sahiptir. Ancak Kaza yapan firmanın güvenlik yönetimi konusunda büyük eksikleri olduğu gözlemlenmiştir. Şirketin işletme talimatları ile işin her gün nasıl yapıldığı arasında önemli boşluklar saptanmıştır. Bu ve şirketin operasyonlarındaki diğer aksaklıklar, güvenli olmayan koşulların ve güvenli olmayan uygulamaların devamına katkıda bulunan ve şirketin riski yönetme yeteneğini önemli ölçüde zayıflatan başarısız bir güvenlik kültürünün göstergesidir. Firmanın operasyonları dikkatli bir şekilde incelendiğinde, çalışanın eğitiminin, testinin ve denetiminin, özellikle de el freninin çalışması ve trenlerin güvenliği konuları geldiğinde yeterli olmadığını tespit edilmiştir. Her ne kadar firma bazı güvenlik prosedürlerine sahip olsa da hatta 2002 de güvenli yönetim sistemi geliştirse de firma 2010'a kadar bu sistemi uygulamaya geçirmemiştir. Ayrıca 2013 yılından beri firmanın güvenlik sistemi doğru düzgün uygulamaya koyulmamıştır.

- Kanada ulaşım merkezi firmada yaşanan aksaklıkları uzun zamandır gözlemlemekte ve çok sayıda riski ortaya çıkarmaktadır. Her ne kadar firma çıkan aksaklıkları gidermekte çabaladıysa da bir sonraki denetlemede bu aksaklıklar yeniden gözlemlenmiştir. Başlıca aksaklıklar tren güvenliği, eğitim ve pist şartları ile ilgilidir. Rapora göre, Kanada ulaşım merkezinin Quebec teki ofisi bu sorunları detaylıca takip etmemiştir. Her ne kadar 2002 yılında firma güvenlik yönetim sistemi geliştirse de bu 2010 yılına kadar kontrol edilmemiştir. Kontrol etmek Kanada ulaşım merkezinin işi olsa da

firmanın güvenlik yönetiminin işlevsel olmadığı yadsınamaz bir gerçektir. Her iki tarafın ihmalkarlığına bağlı olarak hatanın farkına varılmamıştır.

- Ayrıca rapordaki verilere göre o gece firma operasyon için tek bir çalışan görevlendirmiştir. Eğer Kanada'daki demiryolları operasyonda tek kişi çalıştırmak istiyorlarsa, bu durumda onlar bütün riskleri değerlendirip bunları önlemenin yolunu bulmalılardır. O gece ilave çalışanın operasyonda görev alması kazanın önlenebilmesi açısından çok etkili olabileceği ifade edilmiştir.

Tehlikeli madde taşıma yönetmeliğinin doğru olarak uygulanması da kazaların önlenmesi için önemli bir etkendir. Kazaya sebep olan trende taşınan ham petrol yağları yükleme talimatında tanımlandığından daha uçucudur. Eğer bu yağlar sürekli olarak test edilmezse, riskler doğru olarak sınıflandırılamamaktadır. Bu da insanlar, mallar ve çevre üzerindeki riskleri büyük oranda arttırmaktadır.

Kazaya karşı alınan önlemlere bakıldığında, kazayı takip eden aylar içinde TSB, trenlerin kritik güvenlik bilgisi, sınıflandırılmayan yanıcı maddeler Lac-Megantic teki tren yolu durumu bilgilendirmesi ve çalışanlara kısa yol eğitimi verilmesi konusunda iletişime geçmiştir. Bu arada firma, tek çalışan operasyonunu kaldırmış, ham petrol yağlarının taşımacılığını kaldırmış ve operasyon kuralları denetimini arttırmıştır. Ayrıca TSB, benzer kazaları önlemek amacıyla pek çok kural koymuş, regülasyonlar düzenlemiştir. Gerekli önlemler Amerika'da da alınmaya başlanmıştır. Zararlı materyallerin taşınması sınıflandırılması ile ilgili regülasyonlar çıkarılmıştır. Trenlerin güvenliği ve vagonların standartları arttırılmıştır (TSB, 2014, s.9).

Benzer kazaların önüne geçmek için demiryolları güvenli yönetim sistemini daha dikkatli bir şekilde ele alınmalıdır. Sadece kuralların var olmasına değil, efektif bir şekilde bu sistemin çalışıp çalışmadığını kontrol edilmelidir. Demiryolları kazalarını önlemek için fiziksel koşullar sağlamlaştırılmalıdır. Özellikle tehlikeli madde taşımacılığı yaparken gibi acil durum planı geliştirilmelidir. Tüm tehlikeli madde taşıyan trenler için tren yolu

firmaları stratejik yol planlaması çizmelilerdir ve Class 111 vagonlarında koruma standartları konulmalıdır.

Özetlemek gerekirse, söz konusu kazaya birden fazla hatalar zincirinin bir araya gelmesi neden olmuştur. Bu riskler, trenin başı boş bırakılması, operasyonda tek kişinin çalıştırılması, ham petrol yağlarının sistemli olarak denetlenmemesi, taşınan tehlikeli yüklerin rotalarının sistematik olarak yapılmaması, acil durum planının olmaması ve de TSB'nin güvenli taşıma yöntemlerinin uygulanıp uygulanmadığını denetlememesi neden olmuştur. Daha açık bir ifade ile operasyonel ve teknik olarak gerekli önlemlerin alınmaması ileri derecede can ve mal kaybına neden olmuştur. Bu vahim kaza olası vakaların önlenebilmesi, aynı ihmallerin tekrarlanmaması açısından örnek teşkil etmektedir.

4.2.4. Taşımacılık Risklerine Karşı Alınması Gereken Tedbirler

Taşımacılık risklerine karşı alınması gereken tedbir denildiğinde akla ilk gelen tedbir, taşınacak malları sigortalama işlemidir. Taşınacak mallara sigorta yaptırmak, malların zarar görmesi sonucu devreye giren ve taraflara sözleşmeler ile yüklediği sorumluluklar doğrultusunda uğradıkları zararların tanzim edilmesi işlemini ifade etmektedir. Yani sigorta, malların taşınması sırasında meydana gelebilecek riskleri önleyecek bir tedbir değil, risklerin neden olduğu kazalara bağlı oluşan zararın, maddi olarak karşılanmasını sağlayan oldukça önemli bir tedbirdir. Ancak taşımacılık işlemlerinde risklerin, taşıma işlemi gerçekleştirilen mallardan ibaret olmadığı, taşıma işlemini gerçekleştiren ve çevrede bulunan insan faktörünün de bu riskler sonucunda ölümcül kazalara maruz kaldığı unutulmamalıdır. Bu nedenle taşımacılık sırasında meydana gelebilecek risklere karşı ön tedbirlerin alınması oldukça önem arz etmektedir.

İlgili örneklerden yola çıkarak taşımacılık riskleri, dört temel taşımacılık türü üzerinden incelenmiştir ve taşımacılık risklerine karşı alınabilecek tedbirleri örnek vakaları ve diğer genel tedbirleri de kapsayacak şekilde aşağıdaki maddeler halinde ifade etmek uygun görülmüştür;

Personel için alınması gereken tedbirler;

- Lojistik sektöründe hizmet veren firmaların, operasyon sahasında çalışan taşıma, paketleme ve yükleme faaliyetlerinde görev alan personele, tüm bu süreci herhangi bir eksiklik veya hata yapmadan gerçekleştirmelerini sağlamak adına, zorunlu olarak, iş tanımları açısından gerekli eğitimlerin verilmesi gerekmektedir.

- Tehlikeli madde taşımacılığı yapan lojistik firmaların operasyon sahasında çalışan personelin paketleme, yükleme ve taşıma faaliyetlerini gerçekleştirmek için yetkili kurum ve kuruluşlardan ayrıca tehlikeli madde taşımacılığı yapabilmeleri için gerekli olan eğitim ve belgeleri almış olmaları gerekmektedir.

- Taşımaya konu olan yeni çeşit ürünler ve taşınması sırasında yaratabileceği yeni riskler düşünülerek, söz konusu eğitimler, belirli dönemlerde, yeni gelişmeleri kapsayarak tekrar tekrar yapılmalıdır.

- Lojistik firmalarda çalışan ilgili personellerin, malların herhangi bir engele takılmadan taşınmasının sağlanabilmesi için bu mallara ait olan taşıma belgelerinin eksiksiz ve doğru bir şekilde hazırlandığından emin olmaları gerekmektedir.

Firmalar için alınması gereken tedbirler;

- Lojistik firmalar tarafından iyi bilinen yazılım sistemlerinin tercih edilmesi, işlemlerin daha kolay, karışıklıkların en aza indirgenmesi sayesinde yapılan işlemlerde zaman kazanmak açısından oldukça önemlidir ve taşımacılıkta risklerin önlenmesi açısından oldukça büyük önem arz etmektedir.

- Son olarak, günümüzde teknolojinin gelişmesi ile artan ve şirketlerin her türlü bilgilerin çalınması riskine sebep olan siber saldırıların önüne geçmek açısından, çalışma bilgisayarlarına anti-virüs uygulamalarının kurulması ve personellere bu siber saldırılara karşı gerekli eğitimin verilmesi, her sektörde

olduğu üzere lojistik hizmet veren firmalarda da oldukça önemli riskten korunma faktörüdür.

Taşıma araçları için alınması gereken tedbirler;

- Araçların kullanılacakları alanlar kapsamında, her daim ilgili trafiğe çıkabilmesi maksadıyla görev çıkış ve dönüş bakımlarının düzenli olarak yapılması ve haftalık, aylık ve yıllık bakım programlarının aksatılmaması gerekmektedir.
- İlgili taşımacılık araçlarının göreve çıkmadan önce, detaylı kontrol listesinden geçirilerek hizmete çıkmasının sağlanması, kontrollerde çıkışa mani görülen durumlarda, aracın trafiğe çıkışının engellenmesi, kaza oranlarının düşürüleceği kanaatine varılmıştır.

Taşıma üniteleri için alınması gereken tedbirler;

- Taşıma ünitelerinin belirli dönemlerde temizlik ve sağlamlıkları test edilmelidir.

Diğer alınması gereken tedbirler;

- Lojistik sektöründe hizmet veren riskli firmalar ile güvenilir firmalar ayrımının yapılmasını sağlayacak internet sitesi gibi müşterilerin yararlanacağı hizmet kanallarının açılması gerekmektedir.

SONUÇ

Uluslararası ticaret, taşınacak malın tedarikçisinden toplanmasıyla başlayıp, son müşterisine teslim edilmesine kadar geçen sürede çeşitli mevzuatlara tabi tutulan, geniş bir süreci kapsayan ve her bir sürecin kendi içerisinde çeşitli riskler taşıdığı faaliyetler bütünüdür.

İlgili tez çalışmasında, uluslararası ticarette riskler mal ile ilgili, piyasa ile ilgili ve ödeme ile ilgili riskler olmak üzere kendi içerisinde alt başlıklar halinde incelenmiş ve alınması gereken tedbirler ile birlikte ifade edilmiştir. Taşımacılık riskleri ise daha ayrıntılı olarak, örnekler üzerinden ele alınmış ve taşımacılık risklerinin diğer risk türlerinden farklı olarak tarafların daha büyük zarlara uğramasına neden olduğu anlaşılmıştır. Bu risklere karşı alınması gereken tedbirlerin, taşıma türü ve risk çeşitliliğine paralel olarak çok sayıda kriterlerden oluştuğu gözlemlenmiştir. Kriterleri yerine getirecek ve denetleyecek insan faktörünün de neden olabileceği riskler düşünüldüğünde, taşımacılıkta ortaya çıkabilecek riskleri önlemenin kolay olmadığı anlaşılmıştır.

Taşımacılık riskleri, örnekler üzerinden incelendiğinde, havayolu taşımacılığı risk örneğinde, paketleme, yükleme ve taşıma işlemleri sırasında meydana gelebilecek eksiklik ve hatalarının doğrudan büyük kazalara neden olabilecek riskler içerdiği görüşmüştür ve bu risklerin, ilgili pozisyonda çalışan saha personellerinin özensiz, hatalı ve kontrollerde bulunmadan yaptıkları işi, iş akış kartlarına doğru yapılmış gibi gösterip tamamen yanlış yapmalarından kaynaklandığı tespit edilmiştir.

Havayolu ve demiryolu taşımacılığında ele alınan risk örneklerinde, kural koyucu ve denetleyici kurumların, taşımacılık hizmeti veren firmalar üzerinde tam ve doğru denetim yapmamaları ve bu firmaların güvenli taşımacılık yapmalarına engel olan eksik ve hatalarını tespit edip, gerekli uyarı ve yaptırımlarda bulunmamaları neticesinde, bu ölümcül kazaların gerçekleştiği saptanmıştır.

Denizyolu taşımacılığında ele alınan örnek vakada ise, daha önce konteynerlerin doğrulanmış brüt ağırlıklarının beyan zorunlu olmadığından, uluslararası ticaretin 4'te 3'ünü kapsayan denizyolu taşımacılığında 2016 yılına kadar firmaların, yükleyicilere kargo

manifestosunda yaklaşık olarak beyan ettikleri ağırlıktan daha fazlasını konteynerlere yüklemelerine yol açmıştır. Bu durum sonucunda yaşanan konteyner gemi kazalarının ardından IMO tarafından, her bir konteyner için doğrulanmış brüt ağırlığının gemiye yüklenmeden bildirilmesi zorunluluğu getirilmiş ve önemli bir risk giderilmiştir. Yine havayolu taşımacılığında ele alınan örnek vakada da bu olaya benzer bir şekilde daha önce hiçbir şekilde kargo uçağı ile taşınması zorunluluğu bulunmayan kimyasal oksijen tüplerinin, yaşanan kaza sonucunda FAA tarafından birtakım düzenlemeler sonucu 2008 yılı itibari ile içi dolu ya da boş sadece kargo uçağı ile taşınması zorunluluğu getirilmiştir. Bu vakalardan anlaşılacağı üzere, taşımacılıkta bazı risklerin önceden keşfedilemeyip hiçbir tedbirin alınamadığı, ancak bu tip kazaların yaşanması sonucunda ilgili risklerin farkında olunup bir dize tedbirlerin alınabildiği görülmüştür.

Özetle, taşımacılıkta bazı risklere karşı, yapılan testler ve araştırmalar ışığında önlemler alınabilirken; bazılarını tespit edip önlem alabilmenin ancak bilinmeyen o riskin açığa çıkması ve olumsuz bir sonuç göstermesi ile gerçekleşebildiği saptanmıştır. Bu nedenle taşımacılıkta risklerin tamamen önüne geçebilmek mümkün değildir. Ancak yetkili kurumlar tarafından, taşımacılık faaliyetlerinde bulunan firmalar ve personellerine, verilen eğitim, yapılan denetim, koyulan kurallar ve uygulanan yaptırımlar ile söz konusu risklerin yönetilmesi mümkündür.

Bunun yanı sıra, incelenmiş olan örnek vakalardan yola çıkarak, risklerin neden olduğu kazaların ardından, yetkili kurumların tespit ettikleri bu risklere karşı tedbir almada geç kaldıkları ya da çeşitli bütokratik engellerden dolayı uygulayamadıkları tespit edilmiştir. Bu kapsamda, risklerden çıkarılan sonuçların ivedilikle çözüme ulaşması amacıyla, yeni düzenlemelere dahil edilmesinin uygun olacağı kanaatine varılmıştır.

KAYNAKÇA

AKBULUT, S. (2014). *Dış ticaret dengesi-dış ticaret haddi ilişkisi: Türkiye örneği (2002-2012 dönemi).* Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon.

ARLI, E. (2009). *Uluslararası Fiziksel Dağıtımda Antrepo Sahipliğinin İhracat Yapan İşletmelerin Performansına Etkileri.* Doktora Tezi, Kocaeli Üniversitesi, Kocaeli.

ARSLAN, C. (2005). *Döviz Kuru Riski ve Yönetimi.* Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi: Ankara.

AVCI, Y. (2014). *Karayolları Taşımacılık Faaliyetlerinde Risk Yönetimi ve Sigorta.* Yüksek Lisans Tezi, Okan Üniversitesi, İstanbul.

Aviation Knowledge. (2010). *ValuJet Flight 592: Cargo Fire.* http://aviationknowledge.wikidot.com/asi:valujet-flight-592:cargo-fire Erişim: 15/05/2018

BAŞLANGIÇ, S. Ö. (2015). *Uluslararası Lojistik Uygulamalarında Teslim Şekilleri ve Teslim Şekli Seçimini Etkileyen Unsurların Belirlenmesi.* Doktora Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın.

BEZİRCİ, M. (1998). *Ülke Riskinin Ölçülmesi ve Türkiye Örneği.* Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi: Konya.

BÖREKCİ, E. (2004). *Bankacılıkta Faiz ve Döviz Riski Yönetimi.* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi: İstanbul.

ÇAKIRLAR, H. (2009). *İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı: Trakya Bölgesinde Faaliyet Gösteren İşletmeler Üzerine Bir İnceleme.* Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi, Edirne.

ÇALIŞKAN, A.E. (2009). *Dış Ticaret İşlemlerinde Risk Yönetimi.* Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi: İstanbul.

ÇIKRIK, R. (2016). *Uluslararası Ticaret, Türkiye-Azerbaycan İlişkileri ve Taşımacılık.* Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi, İstanbul.

Deniz Haber. (2007). *MSC Napoli'nin Batış Öyküsü.* http://www.denizhaber.com.tr/msc-napolinin-batis-oykusu-haber-6938.htm Erişim: 11/05/2018

Dış Ticaret. (2011). *Dış Ticarette Ödeme Yöntemleri Nelerdir?* https://www.disticaret.biz.tr/2011/02/ds-ticarette-odeme-yontemleri.html Erişim: 08/04/2018

Dış Ticaret. (2016). ''*Doğrulanmış Brüt Ağırlık Nedir? Nasıl Uygulanacaktır?''* https://www.disticaret.biz.tr/2016/06/dogrulanmis-brut-agirlik-dba-nedir-nasl.html Erişim: 11/05/2018

Ekodialog. (2011). *David Ricardo ve Klasik Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi.* http://www.ekodialog.com/Konular/iktisatcilar/david_ricardo.html Erişim Tarihi: 07/12/2017

EMHAN, A. (2009). *Risk Yönetim Süreci ve Risk Yönetmekte Kullanılan Teknikler*. Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 23(3), 209-220.

EVİRGEN, A. (2012). *Uluslararası Ticari Teslim Şekillerinden FOB Teslimde Taraf Yükümlülükleri.* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi, İstanbul.

FULSER, B. (2015). *Kombine Taşımacılık ve Türkiye Uygulamaları.* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Gold Air Training. (2012). *Tehlikeli Madde Kaza ve Olayları.* https://goldairtraining.wordpress.com/2012/04/01/tehlikeli-madde-kaza-ve-olaylari/ Erişim:20/05/2018

GÜL, F. (2013). *Dış Ticarette Finansal Risk Yönetim Tekniklerinin Muhasebeleştirilmesinin Değerlendirilmesi.* Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi: Ankara.

GÜLTEKİN, S. (2011). *Küreselleşme Çağında Dış Ticarette Rekabet İçin Kümelenme Stratejisi: Türkiye'nin Tarım Kümelenmesi Gerekliliği.* Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 22(2), 29-40.

İdesbas. (2017). *Serbest Bölge Nedir?* http://www.idesbas.com/serbest-bolge-nedir, Erişim Tarihi: 13/12/2017

İhracat Rehberim. (2004). *Vesaik Mukabili Ödeme.* http://www.ihracatrehberim.com/vesaik-mukabili-odeme.html, Erişim: 08/04/2018

İPEK, H. (2015). *Uluslararası Ticaret, Türkiye-Türkmenistan İlişkileri ve Taşımacılık Uygulamaları.* Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi, İstanbul.

KALYONCU, D. (2013). *Risksiz Risk Yönetiminin Alternatif Yolları.* Yüksek Lisans Tezi, Okan Üniversitesi, İstanbul.

KAPLAN, M. (2013). *İhracat Performansına Etki Eden Faktörler ve Pazarlama Planlama Yeteneği ile İhracat Performansı İlişkisi Üzerine Bir Araştırma.* Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Çanakkale.

KARAGÜLLE, A. Ö. (2007). *Taşımacılık Sektöründe Havayolu ve Karayolu İşletmelerinin Karşılıklı Beklentileri ve Bir Entegre Yolcu Taşımacılığı Modeli Önerisi.* Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

KAŞIKCI, F. (2006). *Risk Odaklı Denetim ve Bir Uygulama.* Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi: İstanbul.

KAYMAZ, Ö. (2004). *Küreselleşmenin Uluslararası Bankacılıkta Döviz Ticaret Riskinin Azaltılmasına Etkisi.* Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi: İstanbul.

KOBAN, E. & KESER, H. Y. (2015). *Dış ticarette lojistik.* (6. Baskı). Bursa, Türkiye: Ekin Basım Yayın Dağıtım.

Kurşun Kalem. (2014). *Fiyat Riski.* http://www.kursunkalem.com/iktisat-terimi/fiyat-riski/ Erişim: 10/04/2018

KÜÇÜK, B. (2016). *UTL 510 Lojistik Yönetimi: Ders Notları.* İstanbul: Maltepe Üniversitesi.

Marine Accident Investigation Branch (MAIB). (2008). *Report on the investigation of the structural failure of MSC Napoli*. Erişim: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/547c703ced915d4c0d000087/NapoliReport.pdf

National Transportation Safety Board (NTSB). (1997). *Aircraft Accident Report: In-Flight Fire and Impact with Terrain Valujet Airlines Flight 592*. Erişim: https://www.ntsb.gov/investigations/AccidentReports/Reports/AAR9706.pdf

OTTONELLO, S. (2016). *Weight Difference Problem*, Electronic Data Interchange, Mediterrenean Shipping Company. Erişim: https://www.mplusb.de/SMDGwgV3/docs/PDF/EDI_Weighing_MSC-Le-Navi_SMDG_Discussion.pdf

ÖZKAN, Ö. (2012). Incoterms 2010 ile getirilen yenilikler. *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi,* Sayı:31, Yıl: 2012. Erişim: http://www.akademikbakis.org/eskisite/31/01.pdf

PAÇAMAN, H. E. (2010). *Türkiye'deki İşletmeler İçin İhracatın Önemi, Sorunları ve Çözüm Önerileri.* Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul.

POLAT, A. (2007). *Uluslararası Ticarette Risk Yönetimi.* Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.

SEYİDOĞLU, H. (2007). *Uluslararası İktisat: Teori Politika ve Uygulama* (16. Baskı). İstanbul, Türkiye: Gizem Can Yayınları.

ŞİŞMAN, M. Ö. (2011). *Faiz Oranı Getiri Eğrisi Simülasyonu Yöntemleri ve Bankacılıkta Aktif Pasif Yönetimi Üzerine Etkileri: Türkiye'de Ticari Bankalar Üzerine Bir Uygulama* (Baskı: 9). Ankara: BDDK Yayınları.

T.C. Millî Eğitim Bakanlığı. (2011). Ulaştırma Hizmetleri, *Demiryolu Taşımacılığı.* Ankara, Erişim, http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Demir%20Yolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1l%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2016). *Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti ve Bildirimi.* http://slideplayer.biz.tr/slide/10782374/ Erişim: 20/05/2018

TAHİRLER, S. (2016). *Uluslararası Ticarette Türkiye-Rusya İlişkileri ve Taşımacılık.* Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi, İstanbul.

TOP, F. (2014). *Dış Ticarette Ödeme ve Teslim Şekilleri: Bucak Mermer Sektörü Örneği.* Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.

Transportation Safety Board of Canada (TSM). (2014). *Railway Investigation Report: Lac-Mégantic Runaway Train and Derailment Investigation Summary*. Erişim: http://www.tsb.gc.ca/eng/rapports-reports/rail/2013/r13d0054/r13d0054-r-es.pdf

Türk Sanayicileri ve İş Adamları Derneği (TÜSİAD), (2008). *Kurumsal Risk Yönetimi.* (Yayın No. TUSIAD-T/2008-02/452). Erişim: http://www.tusiad.org/tr/tum/item/download/2466_aff40c11210dd71986e25302c58160ca

Vakıfbank. (2001). *Akreditif Kredisi.* http://www.vakifbank.com.tr/akreditif-kredisi.aspx?pageID=212, Erişim: 09/04/2018

VANLI, H. (2016). *UTL 511 Uluslararası Ticaret: Ders Notları.* İstanbul: Maltepe Üniversitesi.

YURDAKUL, E. M. (2014). *Türkiye'de İthalatın Gelişimi ve İthalatın Yapay Sinir Ağları Yönetimi ile Tahmin Edilebilirliğine Yönelik Bir Analiz.* Doktora Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın.