TÜRKİYE – MACARİSTAN TİCARİ İLİŞKİLERİ VE TAŞIMACILIK

Özlem Omrak Şahin

171122222

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı
Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Hamit Vanlı

İstanbul
T.C. Maltepe Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Mayıs, 2019

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

ÖZLEM OMRAK ŞAHİN'ın "Türkiye Macaristan Ticari İlişkileri ve Taşımacılık" başlıklı tezi 09.07.2019 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek "Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği" nin ilgili maddeleri uyarınca Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans/~~Doktora~~ tezi oy birliğiyle/~~oy çokluğuyla~~, başarılı/~~başarısız~~ olarak kabul edilmiştir.

	Unvanı. Adı ve Soyadı	İmza
Üye (Tez Danışmanı)	Dr. Öğr. Üyesi Hamit VANLI (Danışman) Maltepe Üniversitesi	.....
Üye	Prof.Dr. Sadettin ÖZEN Maltepe Üniversitesi	.....
Üye	Dr. Öğr.Üyesi Murat DÜZGÜN Medipol Üniversitesi	.....

Prof. Dr. Ahu TUNÇEL ÖNKAL
Enstitü Müdürü

Revizyon Takip Tablosu

REVİZYON NO	TARİH	AÇIKLAMA
00	01.03.2018	İlk yayın.

ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI

9.../7.../20.19

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarından 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.

(Islak İmza)

Özlem Omrak Şahin

TEŞEKKÜR

"Uluslararası Ticaret, Türkiye-Macaristan İlişkileri ve Taşımacılık" başlıklı tez konumun seçilmesinden son aşamasına kadar destek olup yol gösteren, yolumu aydınlatan, destek olan, engin tecrübeleri paylaşmaktan hiç çekinmeyen çok değerli Tez Danışmanım ve Hocam Doktor Öğretim Üyesi Hamit Vanlı'ya teşekkürü borç bilirim.

Yüksek lisansa benimle birlikte başlayarak bana manevi desteğini hiçbir zaman esirgemeyen biricik kardeşim Özge, sensiz asla olmazdı, teşekkür ederim.

Her an yanımda olduğunu bildiğim, maddi manevi hiçbir desteği esirgemeyen, hala yükümüzü taşıyan, nazımızı çeken sevgili babama sonsuz teşekkür ederim.

Ayrıca bu süreçte beni her anlamda destekleyen sevgili eşim Volkan Şahin'e teşekkür ederim.

Özlem Omrak Şahin

Mayıs 2019

ÖZ

TÜRKİYE – MACARİSTAN TİCARİ İLİŞKİLERİ VE TAŞIMACILIK

Özlem Omrak Şahin
Yüksek Lisans Tezi
Uluslararası Ticaret Ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı
Lojistik Ve Tedarik Zinciri Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Hamit Vanlı
Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019

Küreselleşen dünyada coğrafi sınırların sadece gümrük kapılarından ibaret hale gelmesi ile birlikte global ürün ve hizmet geçişleri son derece hızlanmıştır. Dünya büyük bir markete bazı ülkeler ise bu marketlerin tedariğini sağlayan depolara dönüşmüştür. Depo yada aktarma merkezi olarak nitelendirebileceğimiz bu ülkeler esasında coğrafi anlamda önemli mevkiye sahip ülkelerdir. Market olarak nitelendirebileceğimiz ülkelere yakınlığı, tücaret yolları üzerinde olması, iklimi ve coğrafi topoğrafyasının uygunluğu o ülkenin bir aktarma merkezi, bir "hub" olarak kullanılmasının önünü açar.

Bu bağlamda bu özelliklere sahip iki ülkeden bahsedeceğiz. Türkiye ve Macaristan'ın lojistik değeri, iki ülke arasındaki taşımacılık hizmetleri ve her iki ülkenin AB'deki yeri ve önemi ana başlıklarımız olacak.

Anahtar Sözcükler: Uluslararası Ticaret, Macaristan, Türkiye, Taşımacılık.

ABSTRACT

HUNGARY TURKEY COMMERCIAL RELATIONS AND TRANSPORTATION

Özlem Omrak Şahin
Master Thesis
Internatıonal Trade and Logistics Department
Logistics Management Programme
Advisor: Assist. Prof. Hamit Vanlı
Maltepe University Social Sciences Graduate School, 2019

At globalized world, global product and service transitions have accelerated with the fact that the geographical boundaries have become only customs gates. The world has turned into a big market and some countries become supply warehouses of these markets. These countries, which can be defined as warehouses or transfer centers, have a significant geographical position. The countries which are being close to the other countries that we can call as Market, are being on trade routes, are having suitable climate and geographical topography, are described as transfer center or can be used as “Hub”.

In this context, there are two countries which have these characteristics. The logistics value of Turkey and Hungary, transport services between these countries and the position and importance of both countries in the EU will be the main title.

Keywords: International Trade, Hungary, Turkey, Transportation.

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR iiv
ÖZ v
ABSTRACT vi
İÇİNDEKİLER vii
TABLOLAR LİSTESİ vii
ŞEKİLLER LİSTESİ xii
KISALTMALAR xiii
ÖZGEÇMİŞ xiv
BÖLÜM 1. GİRİŞ 1
1.1 Problem 1
1.2 Amaç 1
1.3 Önem 1
1.4 Varsayımlar 2
1.5 Sınırlılıklar 2
1.6 Tanımlar 2
BÖLÜM 2. YÖNTEM 3
2.1 Araştırma Modeli 3
2.2 Evren ve Örneklem 3
2.3 Verilerin Toplanması 4
2.4 Çözümlenmesi ve Yorumlanması 4
BÖLÜM 3.BULGULAR VE YORUMLAR 5
3.1 Uluslararası Ticaret 5
3.2 Uluslararası Ticaretin Tarihçesi 6
3.2.1 Türkiye'de Dış Ticaret 7
3.3 Dünya Tarihinde Uluslararası Ticaret Yolları 8
3.3.1 İpekyolu 8
3.3.2 Baharat Yolu 9
3.4 Uluslararası Ticaret ve Politikaları 10
3.4.1 Uluslararası Ticaret Politikalarının Amaçları 10

3.4.2 Uluslararası Ticaret Politikalarının Araçları 11
3.5 Uluslararası Ticaret ile İlgili Organizasyonlar 11
3.5.1 Dünya Ticaret Odası 11
3.5.2 Dünya Ticaret Örgütü 11
3.5.3 Dünya Gümrük Örgütü 12
3.5.4 İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı 12
3.5.5 Uluslararası Ödemeler Bankası 13
3.6 Dünya Ekonomik Entegrasyonlar ve Serbest Ticaret Anlaşmaları 13
3.6.1 Ekonomik Entegrasyonlar 13
3.6.1.1 Ekonomik Entegrasyonun Oluşma Sebepleri 14
3.6.1.2Ekonomik Entegrasyonun Aşamaları 14
3.6.2 Serbest Ticaret Anlaşmaları 16
3.7 Uluslararası Ticaret Türleri 19
3.7.1 İthalat 19
3.7.1.1 Ülkelerin İthalat Yapmasının Faydaları 20
3.7.2 İhracat 20
3.7.2.1 Ülkelerin İhracat Yapmasının Faydaları 21
3.8 Uluslararası Ticarette Ödeme Şekilleri 21
3.8.1 Peşin Ödeme (Cash Payment) 22
3.8.2 Mal Mukabili Ödeme (Cash Against Goods) 22
3.8.3 Vesaik Mukabili Ödeme (Cash Against Documents) 22
3.8.4 Kabul Kredili Ödeme (Acceptance Credit) 23
3.8.5 Akreditifli Ödeme (Letter of Credit) 23
3.9 Uluslararası Ticarette Taşımacılık 23
3.10 Uluslararası Ticarette Taşıma Şekilleri 23
3.10.1 Karayolu Taşımacılığı 23
3.10.1.1 Komple Araç Taşıması 25
3.10.1.2 Parsiyel Araç Taşıması 25
3.10.2 Demiryolu Taşımacılığı 26
3.10.3 Havayolu Taşımacılığı 27
3.10.4 Deniz ve İç Su Yolları Taşımacılığı 28
3.10.4.1 Layner Taşımacılık 29
3.10.4.2 Tramp Taşımacılık 29
3.10.5 Boru Hattı Taşımacılığı 31

3.10.6 Çok Modlu Taşımacılık 32
3.10.7 Multımodal Taşımacılık 32
3.10.8 Intermodal Taşımacılık 32
3.11 Dış Ticarette Kullanılan Teslim Şekilleri (Incoterms) ve Türleri 33
3.11.1 EXW (Ex Work) 34
3.11.2 FCA (Free Carrier) 35
3.11.3 CPT (Carriage Paid To) 36
3.11.4 CIP (Carriage And Insurance Paid To) 36
3.11.5 DAT (Delivered At Terminal) 37
3.11.6 DAP (Delivered At Place) 38
3.11.7 DDP (Delivered Duty Paid) 38
3.11.8 FOB (Free On Board Vassel) 39
3.11.9 FAS (Free Alongside) 40
3.11.10 CFR (Cost And Freight) 41
3.11.11 CIF (Cost Insurance And Freight) 41
3.12 Türkiye-Macaristan İlişkileri 42
3.12.1 Türkiye'nin Genel Görünümü 42
3.12.2 Macaristan'ın Genel Görünümü 45
3.13 Türkiye Macaristan Arasında Tarihi İlişki 49
3.14 Türkiye Macaristan Arasındaki Ticaretin Yapısı 50
3.15 Türkiye ve Macaristan Arasındaki İthalat ve İhracat 52
3.16 Türkiye ve Macaristan Arasındaki Yatırımlar 54
3.17 Türkiye ve Macaristan Arasındaki Lojistik 55
3.18 Türkiye ve Macaristan Arasındaki Kara Taşımacılığı 57
3.19 Türkiye ve Macaristan ve AB 58
3.20 Türkiye ve Macaristan Arasındaki İlişkinin Geleceği 59
3.21 Lojistik Merkezler 59
3.21.1 Lojistik Merkezlerin Özellikleri 60
3.21.2 Lojistik Merkezerin Uluslararası Ticarete Katkısı 60
3.21.3 Macaristan Lojistik Merkezinin Avrupa İçin Önemi 60
3.22 Türkiye'nin Dünya Dış Ticareti 61
3.23 Türkiye'de Kara Taşımacılığı SWOT Analizi 63
3.24 Türkiye Macaristan Dış Ticaret Verileri 63
BÖLÜM 4. SONUÇ 73

Özet 74
Yargı 74
Öneriler 74
KAYNAKÇA 76

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1 Türkiye İle Serbest Ticaret Anlaşması İmzalayan Ülkeler 17
Tablo 2 Türkiye İle Serbest Ticaret Anlaşması Müzakereleri Yürüten Ülkeler 18
Tablo 3 Türkiye İle Serbest Ticaret Anlaşması Müzakere Sürecinde Olan Ülkeler 18
Tablo 4 Macaristan'a Yatırım Yapan Türk Firmaları 53
Tablo 5 Ekol Lojistik Türkiye Macaristan Hattı 56
Tablo 6 Yıllara göre Dış Ticaret Hacmi 60
Tablo 7 Ülkelere Göre Yıllık İhracat 60
Tablo 8 Ülkelere Göre Yıllık İthalat 61
Tablo 9 Türkiye Macaristan Dış Ticaret Verileri 63
Tablo 10 Türkiyenin Macaristan'a İhracı 64
Tablo 11 Türkiye'nin Macaristan'dan İthalatı 68

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1 İpekyolu Güzergahı 9
Şekil 2 Baharat Yolu Güzergâhı 10
Şekil 3 ALX Hungary Destek Afişi 51

KISALTMALAR

AB : Avrupa Birliği

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

BM : Birleşmiş Milletlet

CFR : Cost And Freight

CIF : Cost Insurance And Freight

CIP : Carriage And Insurance Paid To

CPT : Carriage Paid To

DAB : Döviz Alım Belgesi

DAP : Delivered At Place

DAT : Delivered At Terminal

DDP : Delivered Duty Paid

ECO : Ekonomik İşbirliği Teşkilatı

KDV : Katma Değer Vergisi

TBMM : Türkiye Büyük Millet Meclisi

TCDD : Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları

TUIK : Türkiye İstatistik Kurumu

YY : Yüzyıl

YDSK : Yüksek Düzeyli Stratejik İşbirliği Konseyi

STA : Serbest Ticaret Anlaşması

ÖZGEÇMİŞ

Özlem Omrak Şahin

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı

Eğitim

Derece	*Yıl*	*Üniversite, Enstitü, Anabilim/Anasanat Dalı*
Y.Ls.	2019	Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Ulsulararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı
Ls.	2010	Abant İzzet Baysal Üniversitesi İdari Bilimler Fakültesi
Lise	2000	Kadıköy Lisesi (YDA)

İş/İstihdam

Yıl	*Görev*
2016-	Ekol Lojistik Kıdemli Satınalma Uzmanı

Kişisel Bilgiler

Doğum yeri ve yılı : Elazığ, 1982 Cinsiyet: K
Yabancı diller : İngilizce (çok iyi)
GSM / e-posta : 0532 2148839 / ozlemomrak@gmail.com

BÖLÜM 1. GİRİŞ

1.1 Problem

Türkiye ile Macaristan birbirine yakın iki ülkedir. İki ülkenin ilişkileri Osmanlı dönemine kadar dayandığı bilinmektedir. Bölgede iki güçlü ülke konumunda olan Türkiye ve Macaristan birbirleriyle ticari ilişkileri, kültürel alışverişleri ve siyasi birliktelikleri yaşamıştır. Tarihten bu yana iki dostane ilişkiler sürdürmüşlerdir.

Macaristan ile olan yakınlığımızla ve çeşitli ortaklıklar neticesinde ekonomik yatırımlar, ticari anlaşmalar ve kültürel alışverişler kaçınılmaz olmuştur. 'Uluslararası Ticaret, Türkiye-Macaristan İlişkileri ve Taşımacılık' konulu çalışmada da bu konulara değinilecektir. Türkiye ile Macaristan ticari ilişkiler, iki ülke arasındaki taşımacılık, siyasi ve kültürel ilişkiler inceleme alanlarını oluşturmaktadır.

1.2 Amaç

'Uluslararası Ticaret, Türkiye Macaristan İlişkileri ve Taşımacılık' konulu çalışma ile Uluslararası Ticaretin tanımı, uluslararası ticaret yolları, teoriler, ticari politikalar, ticari organizasyonlar, ekonomik entegrasyonlar ve ödeme şekilleri; Uluslararası ticaretteki taşımacılık şekilleri ve en son yürürlüğe giren 'İncoterms 2010' , Türkiye ile Macaristan tarihi ilişkileri, Türkiye ile Macaristan arasındaki Uluslararası Ticaret konusu ve yatırım ilişkileri, Türkiye ve Macaristan arasındaki Taşımacılık kavramı ve Türkiye ile Macaristan ilişkilerinde geleceği değerlendirerek iki ülkenin üye olduğu ortak kuruluşların anlatılmasına yönelik çalışmadır.

1.3 Önem

Türkiye ile Macaristan arasındaki geliştirilmesi gereken ticari ilişkilerin derinliklerini keşfederek, taşımacılık alanında oluşturulan modları ve bu modların olumlu olumsuz yönlerini belirlemek ve iki ülke arasındaki siyasi, ticari, kültürel ilişkilerin seyrini ortaya çıkarmak çalışmanın önemini teşkil etmektedir. Bu durumların değerlendirilmesi neticesinde Macaristan'da ticaret yapacak olan Türklere ve Türkiye'de ticaret yapacak olan Macarlara katkı sağlayacağı değerlendirildiği için de önemli olduğu düşünülmektedir.

1.4 Varsayımlar

Bu çalışma aşağıdaki varsayımlardan hareketle gerçekleştirilmiştir.

1. Ortaya konan çalışmayla ilgili sağlanan bilgiler gerçeği yansıtmaktadır.
2. Çalışmaya ilişkin bilgilerin ve durumların ortaya çıkarılması için geliştirilen veri toplama araçları yeterli düzeydedir.
3. Türkiye ile Macaristan arasındaki ilişkilere ve özellikle ticarete değindiğim tez konum tarih vb. ders kitaplarına kaynak metin olarak alınabilir.

1.5 Sınırlılıklar

'Uluslararası Ticaret, Türkiye Macaristan İlişkileri ve Taşımacılık' konulu araştırma internet ve kitap literatürüyle sınırlıdır.

1.6 Tanımlar

'Uluslararası Ticaret, Türkiye Macaristan İlişkileri ve Taşımacılık' konulu çalışmamda "Entegrasyon" "Taşımacılık", "Ticaret" ve "Yatırım" kavramlarına değinilecektir.

Entegrasyon: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlükte, bir araya gelerek birleşme, bütünleşme anlamıyla tanımlanmaktadır.

Taşımacılık: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlükte, İnsan, mal vb.nin çeşitli araçlarla bir yerden bir yere taşınması işi, nakliyecilik, nakliyat, transport terimleriyle ifade edilmiştir.

Ticaret: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlükte, 1. Ürün, mal vb. alım satımı: "Ne ziraat ne ticaret için kâfi nüfus kaldı." -F. R. Atay. 2. Kazanç amacıyla yürütülen alım satım etkinliği: "Yolcuların çoğu çıkmış, artık ticareti dönüşe bıraktım." Y. K. Karaosmanoğlu. 3. Bu etkinlikle ilgili bilim. 4. Alışveriş sonucu elde edilen, yararlanılan fiyat farkı, kâr şeklinde tanımlanmıştır.

Yatırım: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlükte, . Yatırma işi. 2. ekon. Parayı, gelir getirici, taşınır veya taşınmaz bir mala yatırma, mevduat, plasman. 3. ekon. Millî ekonominin veya bir ticaret kuruluşunun üretim ve hizmet gücünü artırıcı nitelikte olan aktif değerlerine yapılan yeni eklemeler, envestisman. 4. mec. Bir çıkar veya kazanç sağlamak için yapılan davranış.

BÖLÜM 2. YÖNTEM

Metodun bilimsel araştırma ve tezin bel kemiği olduğu bilinmektedir. Bu kapsamda çalışmamdaki metodumu aşağıdaki başlıklar halinde hazırladım.

1. Uluslararası Ticaret konusuna değinilmiş olup, uluslararası ticaret yolları, teoriler, ticari politikalar, ticari organizasyonlar, ekonomik entegrasyonlar ve ödeme şekilleri,
2. Uluslararası ticaretteki taşımacılık şekilleri ve en son yürürlüğe giren 'Incoterms 2010' hakkında bilgi,
3. Türkiye ile Macaristan tarihi ilişkilerinin kısaca bilgisi,
4. Türkiye ile Macaristan arasındaki Uluslararası Ticaret konusu ve yatırım ilişkileri,
5. Türkiye ve Macaristan arasındaki Taşımacılık kavramı,
6. Türkiye ile Macaristan ilişkilerinde geleceği değerlendirerek iki ülkenin üye olduğu ortak kuruluşlar şeklinde belirlenmiştir.

2.1 Araştırma Modeli

Uluslararası Ticaret, Türkiye Macaristan İlişkileri ve Taşımacılık konulu çalışmada literatür taraması yapılarak araştırma modeli oluşturulmuştur. Bu araştırma neticesinde veriler elde edip bu verilerin açıklamalarıyla birlikte çalışmama oturtulması temel alınmıştır.

2.2 Evren ve Örneklem

Çalışmamın tamamlanması için internet üzerinden ve basılmış olan kitaplardan örneklemler sağlanması esas alınmıştır. Herhangi bir topluluk üzerinden veri toplanmamış ve evren içerisinden örneklem gruplar oluşturulmamıştır.

2.3 Verilerin Toplanması

Bu çalışmada veriler doküman incelenmesi ve kaynakçada belirtilen ilgili yayınlar, kitaplar, akademik çalışmalar, sözlükler ve genel internet ağı adreslerinden yararlanılmıştır.

2.4 Çözümlenmesi ve Yorumlanması

Bu araştırmada literatür taraması yaparak kaynakları elde edilmiştir. Elde edilen kaynaklar üzerinden sağlanan verileri belirlenen temalara göre özetleyerek çalışma tamamlanmıştır.

BÖLÜM 3. BULGULAR VE YORUMLAR

3.1 Uluslararası Ticaret

Ticaret; üretici ve tüketici arasındaki kar amaçlı ilişkidir.

Uluslararası ticaret; uluslararası bazda alış ve satışın bütününe verilen isimdir. İki önemli bileşeni ithalar ve ihracattır. Sağlıklı bir ekonomi için her ikisi de dengeli olmalıdır. İhracat bir ekonomik değerin gümrük mevzuatına göre yurt dışına çıkarılması olarak ifade edilir. İthalat ise tahmin edileceği üzere tersine olan işleyiştir yani ülkeye giriş olması halidir. Uluslararası ticaretin bazı amaçlar vardır örneğin hazineye gelir sağlamak, iktisadi kalkınma, cari açığın önlenmesi, uluslararası ilişkilerin iyileştirilmesi gibi. İç ticarete göre ise bazı farklılıklar teşkil etmektedir. Coğrafi olarak uzak mesafelere ulaşılması ve farklı taşıma sistemlerinin bir arada kullanılması, yabancı para kullanılması ve kur risklerinin oluşması, gümrük mevzuatına göre dökümantasyon artışı, riskin kısmen daha fazla olması, farklı kültürler ile tanışma bunlardan bazılarıdır.

Uluslararası alanda ülkeler arasında yapılacak olan ticari alışverişlerin ödemelerinde uluslararası geçerliliği olan döviz kullanılır. Dış ticarette kimi ülkelerin birbirine olan uzaklıklarının fazla olması; ürünlerin alıcı ülkeye taşınması sırasında oluşabilecek bir takım problemlerin oluşması, malın istenildiği gibi teslim edilmesi ve mal bedelinin ödenmesi gibi sorunları da berberinde getirebilmektedir. Uluslararası ticaret; ülkelerin uluslararası sınırları ve bölgeleri arasında yapılan mal ve hizmet ticaretidir. Birçok ülkede gayri safi yurt içi hasılanın büyük bölümünü oluşturur (Vanlı, 2017).

Uluslararası ticareti ulusal arenada malların alınması ve satılması bakımından ithalat ve ihracat olarak ikiye ayırabiliriz. Uluslararası alanda ülkeler ihracatı önemli bir yere koymaktadırlar. Ülkelerin ana gayesinin ihracatı artırıp ithalatı azaltmak üzerine kurulduğu değerlendirilmektedir.

Globalleşen dünyada ticaretle beraber, artık ülkeler uluslararası ticareti sadece kendi ülkelerinin talebini karşılamaya yönelik değil farklı nedenlerle, serbest ticaret

kuralları içinde, ellerindeki malları veya hizmetleri başka ürünlerle veya hizmetlerle mübadele ederek, ticareti daha verimli hale getirmektedirler (Vanlı, 2017).

Ülkemizde kullandığımız birçok ürünün yabancı ülkelerde üretilmiş olup bizim ülkemizde kullanıma sunulduğu değerlendirilmektedir. Bununla birlikte aynı şekilde bizim ülkemizden yurt dışına uluslararası arenaya da sunulan birçok ürün bulunmaktadır.

3.2 Uluslararası Ticaretin Tarihçesi

İnsanoğlu doğumundan ölümüne kadar yaşadığı çevrenin, toplumun dışına çıkmış, yeni yerler keşfetmek arzusunda olmuştur. Farklı arayışlarda olan milletler birbirleriyle ticari bir takım etkileşim yaşamasıyla birlikte öncelikli olarak takas yöntemiyle mal alış verişinde bulunmuş sonraları da para, altın, döviz yöntemiyle birbirlerinden mal ve hizmet almışlardır. Bu anlayışla 1600'lü yıllarda Merkantilizm düşüncesi ortaya çıkmış ve bu düşünce neticesinde devlet eliyle büyük kısıtlamalara neden olmuştur. Akabinde Merkantilizmin bu baskısından sıyrılma düşünceleri ortaya atılmış ve 1800'lü yılların başında Klasik Liberalizm düşünce akımı benimsenmiştir. Bu akımla birlikte ekonomik anlamada daha özgürlükçü ve hukukun temeline dayanan anlayış benimsenmeye başlanmıştır. Bu da ticaretin olumlu yönde etkilenmesine sebep olmuş, karşılıklı ticari ilişkilerde pozitif seyir sürdürmüştür.

Sanayinin de gelişmesi ile birlikte ticarete bir boyut daha kazandırılmış ve daha etkin bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. Sanayide özellikle buharın sanayi ve endüstri için kullanılması üretimim makine eliyle yapılmasını sağlamış ve ticaret hızlanmıştır. Ticaretin hacmi büyümüş ve ülkeler ve coğrafi alanlar arası büyük ölçekli ekonomi ve ticaret etkin olmaya başlanmıştır. Ve bu sayede Klasik Liberalizm düşüncesinin temelleri iyice oturmaya başlanmıştır.

1900'lü yılların sonlarında ve 2000'li yılların başında yani 20'nci yüzyılda himayeci ekonomik akım yeniden canlanmış ve ticareti etkisi altına almaya başlamıştır. Özellikle birinci ve ikinci dünya savaşları arasındaki ekonomik politikaları müdahaleci modelin altında kalmıştır. Bu gibi olayların doğal sonucu olarak ticari ve ekonomik anlamada büyük sorunlar yaşanmaya başlanmış dünya ekonomisi bu büyük sorunlarla karşı karşıya kalmıştır.

Müdahaleci ve himayeci anlayışın ortaya tekrardan çıkması dünya ticaretinin sorunlarla boğuşmasına sebep olmuştur. Bu sorunların başında güçlü devlet, güçlü ekonomi, gelişmiş devlet ve az güçlü, ekonomik yapısı küçük ölçekli ve az gelişmiş ülkeler olarak dünya ekonomisi ikiye ayrılmıştır. Kendi tabirleriyle güçlü ve gelişmiş ülkeler himayeci pozisyona kendilerini adapte etmiş az gelişmiş ülkelere karşın etkili ekonomik silahlarını kullanmaya başlamışlardır. Az gelişmiş ülkeler gelişmiş ülkelerle aradaki farkı kapatmak ve ekonomik alanda daha söz sahibi olabilmek için etkili bir çabaya girmiş ve daha fazla azmetmek zorunda kalmışlardır. Ticari alandaki bu gelişimler dünya ticaretinin ve ülkelerinin az gelişmiş ve gelişmiş ülkeler olarak ikiye ayrılması sanayi ve teknolojinin yavaş yavaş gelişmeye başlaması da bu iki tip ülkeler arasında kültürel anlamda büyük farklılıkların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Özellikle Birinci Dünya Harbi sonrası ve İkinci Dünya Harbi sonrası az gelişmiş olan bu ülkelerin sanayiyi ve teknolojiyi yakalamak adına gösterdikleri çabaların neticesi olarak sanayi ihracatının gelişmesini tetiklenmiştir.

Dünya ülkelerinin az gelişmiş ve gelişmiş ülkeler olarak ikiye ayrılması sonucunda gelir dengesizliği baş göstermiştir. Bu gelir dengesizliği neticesinde ülkeler arasında sosyal, ekonomik ve siyasi anlamda bir takım sıkıntılar ortaya çıkmıştır. Gelir dengesizliği ve eşitsizliğinden etkilenen ülkeler ayakta kalabilme ve sanayiye, ekonomiye ve daha geniş anlamada dünyaya ayak uydurabilmesi için gelişmiş ülkelerin himayesi altına girmeye onlardan destek almaya başlamışlardır. Az gelişmiş ülkelerin ayakta kalabilmesi neredeyse gelişmiş ülkelerden alacakları desteğe ve yardıma kalmıştır. Gelişmiş ülkelerin bu desteği sayesinde uluslararası sanayinin gelişeceği ve ekonomik, siyasal ve sosyal istikrarın artacağı değerlendirilmiştir.

3.2.1 Türkiye'de Dış Ticaret

Türkiye'nin dış ticaretinin tarihsel gelişimini bölümlere ayırarak incelemek faydalı olacaktır. İncelemede dikkate alınacak dönemler şunlardır; (Seymen, 2009).

1) 1923-1929 Cumhuriyetin Kuruluş Yılları Dönemi

2) 1930-1950 Korumacı Dış Ticaret Politikaları Dönemi

3) 1950-1962 Kısmi Liberalizasyon Dönemi

4) 1963-1980 Planlı Kalkınma Dönemi

5) 1980 Sonrası Dışa Açılma Dönemi

6) 1996-… Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği Entegrasyonu Sonrası Dönem

1930'lardan, 24 Nisan 1980 kararlarına kadar olan dönemde ithal ikameci sanayileşme politikası ve müdahaleci dış ticaret politikaları uygulanmıştır.

3.3 Dünya Tarihinde Uluslararası Ticaret Yolları

Eski zamanlardan günümüze kadar ticaret yolları üretilen ürünleri uluslararası arenaya sevk etmek amacıyla geliştirildi. Ticaret ağlarının kurulmasıyla birlikte toplumlar arasında kültürel alışverişin önü açılarak insanlar arasında bilginin yayılması kolaylaştı ve bu sayede günümüz modern toplumlarına erişilmiş oldu. Uluslararası medeniyetimizi oluşturan ticaret yollarından en önemli ikisi olan İpek ve Baharat yollarına göz atalım.

3.3.1 İpekyolu

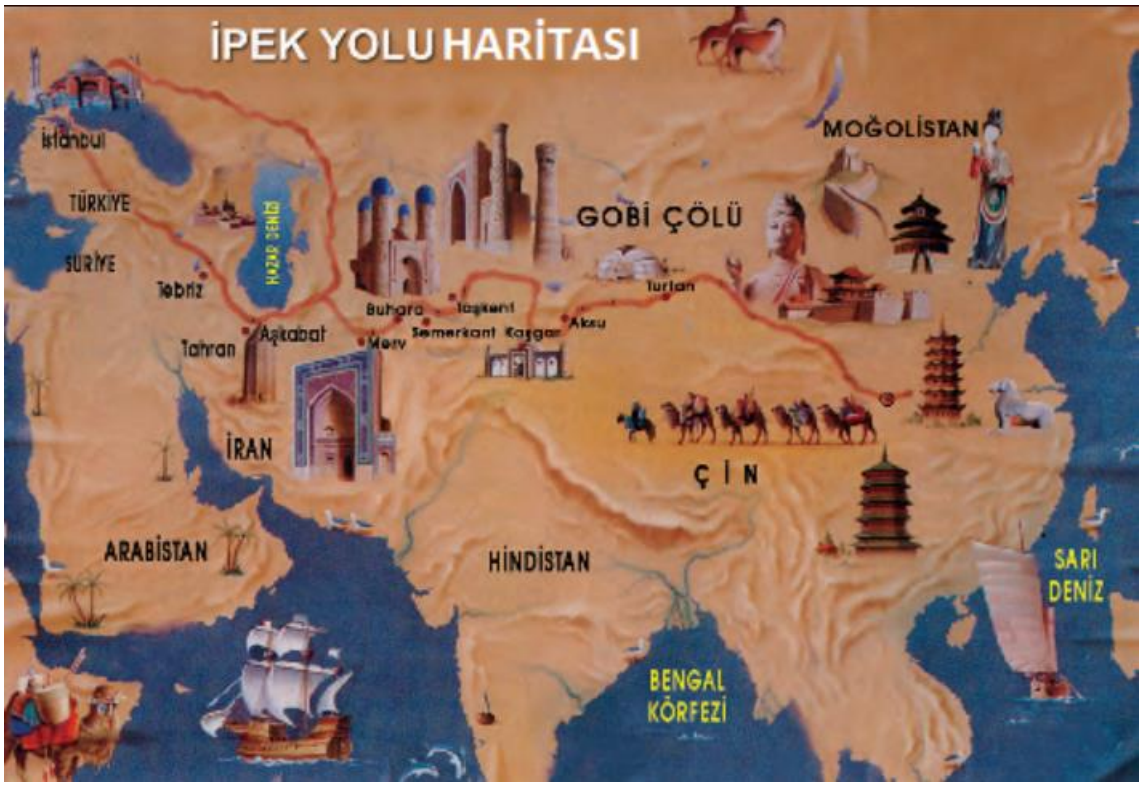
İpekyolu'nun tarihi ve uluslararası özelliği bakımından en önde gelen ticaret yollarından bir tanesi olduğu değerlendirilmektedir. Tarih boyunca kullanılan birçok ticaret yolu olmuştur. Bu ticaret yolları birçok medeniyeti yan yana getirmiş olup birçok kültürün kaynaşmasına vesile olmuştur. İpekyolu da bu ticaret yollarından bir tanesi ve neredeyse en ünleneni de diyebiliriz. Şekil 1 güzergâhtaki İpekyolu, Çin'i Avrupa'ya bağlayan yegâne ticari yolların başında gelmektedir.

İpeğin yolculuğu Çin'den başlayıp Avrupa'ya kadar uzamaktaydı. Bu yolculukta İpekyolu adı verilen ticaret yolundan gerçekleşmekteydi. İpek Çin'den Avrupa'ya altın ve gümüş karşılığında ihraç edilmekteydi. Ticaretin yanı sıra İpekyolu güzergâhında birçok medeniyetlerin birleştiği, kültürlerin kesiştiği, toplumların uzlaştığı ticaret merkezleri de oluştu.

İpekyolu Çin'in Xİ kentinden başlayarak Pamir dağlarını aşıp Afganistan'a oradan da Akdeniz'e ulaşır. Buradan gemilere yüklenen ticari ürünler ve mallar diğer Akdeniz limanlarına ulaştırılırdı. İpek yolu, Avrasya tarihi içerisinde ipek ve diğer

ürünlerinin ticaretinin yapılmasının yanında Doğu ile Batı arasında, insanların kültür alışverişinde bulunmaları gibi göz ardı edilmeyecek bir görevi de üstlenmiştir.

Şekil 1 İpekyolu Güzergahı

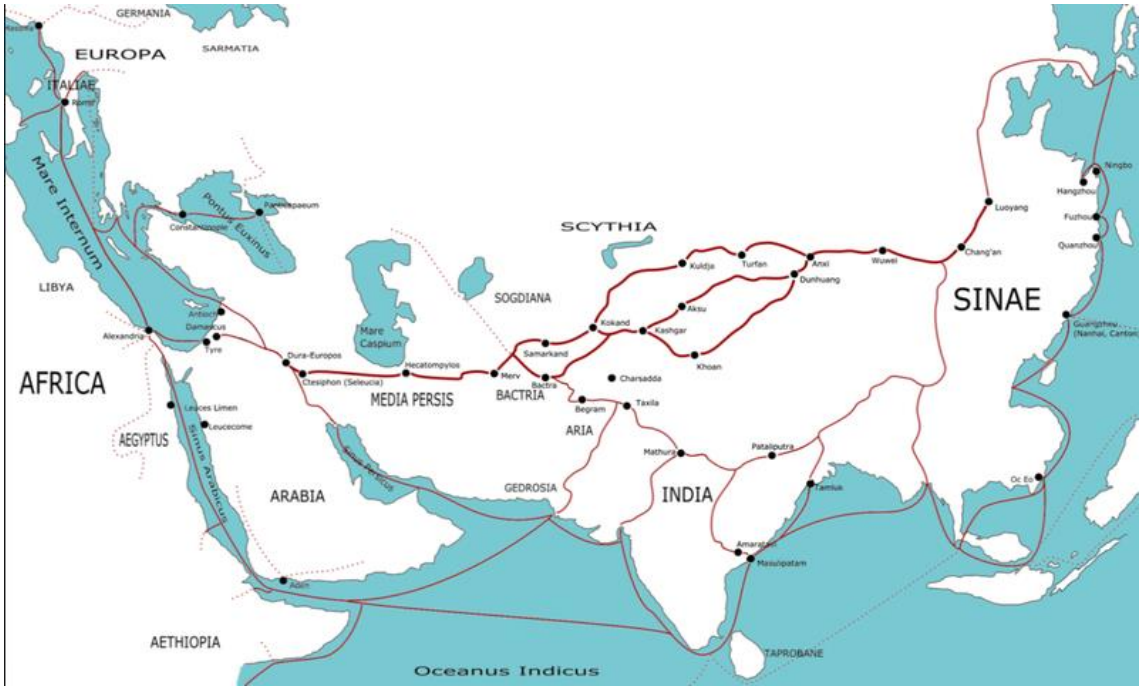


3.3.2 Baharat Yolu

Baharat Yolu da İpekyolu gibi isim yapmış farklı medeniyetleri birleştirmiş, farklı kültürlerin kucaklaşmasını sağlamış, ırkı, dini, dili birbirinden tamamen ayrı olan toplumların tanışmasını ve kaynaşmasını sağlamış ticari yollardan bir tanesi olduğu düşünülmektedir. Baharat Yolu Uzakdoğu ülkelerini Batılı Ülkelere bağlayan iki farklı kültürün birleşmesini sağlayan ticaret yoludur. Şekil 2'de Baharatın geçtiği yollar gözükmektedir.

Tarih boyunca baharat kullanımını ve tüketimini en çok doğulu ülkelerin yaptığı varsayımından bahsedebiliriz. Baharatın batılı ülkelere sevk edilmesinde İpekyolu da zaman zaman kullanılmış olup asıl yol olarak denizyolu kullanılmaktaydı. Bu deniz yolunda Sri Lanka, Hindistan ve Basra Körfezi yolu istikameti tercih edilmiştir. Bu ülkelerin yanı sıra Karadeniz, Avrupa, Mısır, Filistin gibi limanlara da ulaştırılmıştır.

Şekil 2 Baharat Yolu Güzergâhı



3.4 Uluslararası Ticaret ve Politikaları

Dış Ticaret Politikası hükümetin, ülkenin doğrudan dış ticaret akımlarını sınırlandırmak, özendirmek veya bu işlemlerin yapılış yöntemlerini düzenlemek için almış oldukları sistematik önlemleri ifade eder (Atik, 2006).

3.4.1 Uluslararası Ticaret Politikalarının Amaçları

Dış Ticaret Politikalarının amaçlarını şu başlıklar altında ele alabiliriz.

a. Ekonomik kalkınma

b. Ekonomik liberalleşme

c. Dış rekabetten korunma

d. Piyasa Aksaklıklarının Giderilmesi

e. Dış ödeme dengesizliklerinin giderilmesi

f. İç Ekonomik İstikrarın Sağlanması

3.4.2 Uluslararası Ticaret Politikalarının Araçları

Dış Ticaret Politikalarının araçlarını şu başlıklar altında sıralayabiliriz.

a. Gümrük Tarifeleri

b. Tarife Dışı Araçlar

c. İhracatın Özendirilmesi

d. Bağlı Ticaret (Vanlı, 2017)

3.5 Uluslararası Ticaret ile ilgili Organizasyonlar

3.5.1 Dünya Ticaret Odası

Uluslararası Ticaret Odası, dünya çapında 140 ülkenin şirketlerinin temsil edildiği uluslararası örgüt olduğu değerlendirilmektedir. Uluslararası Ticaret Odası dünyanın en büyük ve en çok temsil eden iş örgütü olduğu bilinmektedir. Örgütün merkezi Paris'te yer almaktadır. MTO evrensel bir organizasyondur. Dünya ticaretinde daha fazla serbestliği teşvik etmek, iş ve ticaret uygulamalarını uyumlu hale getirmek ve geliştirmek ve iş dünyasını uluslararası düzeyde temsil etmek gibi faaliyetleri yürütür.

3.5.2 Dünya Ticaret Örgütü

Dünya Ticaret Örgütü (WTO), çok taraflı ticaret sisteminin yasal ve kurumsal organıdır. WTO, hükumetlerin iç ticaret yasalarını ve düzenlemelerini nasıl yapacakları hususunda yasal bir çerçeve ortaya koymaktadır ve toplu görüşmeler ve müzakereler yoluyla ülkeler arasında ticari ilişkilerin geliştirildiği bir platform olduğu değerlendirilmektedir. Genel merkezinin İsviçrenin Cenevre kentinde olduğu bilinmektedir. Dünya Ticaret Örgütünün ana görevlerinin ve ilgilendiği konuları şu başlıklarla sıralayabiliriz:

a. Dünya Ticaret Örgütünü oluşturan ülkeler ve şirketler arasındaki çoklu anlaşmaların uygulanıp uygulanmadığını kontrol etmek.
b. İkili veya çoklu gruplar arasında oluşabilecek ticari uyuşmazlıklara hakemlik yaparak çözüme kavuşturmak.

c. Örgüte üye olan şirket ve ülkelerin ticari politikalarını izlemek.
d. Ekonomik anlamda genişlemeye çalışan ülkelere ticari anlamda yardım etmek ve yol göstermektir.

3.5.3 Dünya Gümrük Örgütü

Dünya Gümrük Örgütü, uluslararası gümrük idarelerinin ortak bir amaç etrafında toplanarak ve ortak temel kurallar esasına dayalı olarak çalışmasını sağlamak amacıyla kurulduğu değerlendirilen uluslararası bir örgüttür. Örgüt tamamen bağımsız olarak işleyişini sürdürmektedir. Örgüt aslında Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşmasının (GATT) esaslarını incelemek ve sürdürülebilirliğini değerlendirmek amacıyla kurulmuştur. Resmi kuruluş tarihinin 1952 olduğu bilinmektedir. Örgüt ilk toplantısını Türkiye'nin de içerisinde bulunduğu 17 kurucu ülke ile birlikte 1953 yılında Brüksel'de yapmıştır. O dönemde ki ismi Gümrük İşbirliği Konseyi iken 1994 yılında bugün de kullandığımız Dünya Gümrük Örgütü olarak değiştirilmiştir. Günümüzde Dünya Gümrük Örgütü uluslararası ticaretin %90'ından daha fazlasının işleyişinden sorumlu olduğu bilinmektedir. Yine günümüzde 100'den fazla üyesi olduğu bilinmekte ve değerlendirilmektedir. Dünya Gümrük Örgütü'nün ana vazifelerini şu şekilde sıralayabiliriz:

a. Uluslararası anlamda ülkelere giriş çıkışı yapılan insan ve eşya geçişleriyle ilgili işlemlerin tüm ülkelerde uyumlu olmasını sağlamak
b. Değişen ve gelişen teknolojiyle birlikte oluşan yeni şartlara üye ülkelerin uyum sağlayabilmesi için teknik anlamada destek ve yardım sağlamak
c. Gümrüklerde oluşabilecek suçlara karşı etkili mücadele kapsamında ortak bir çalışma sağlamak
d. Gümrüklerde çalışmakta olan insanlara eğitim vererek insan ilişkilerine değer ve önem vermelerine katkı sağlamak (Türk Ticaret Bakanlığı,2018).

3.5.4 İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı

İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı, Avrupa İktisadi İşbirliği Örgütü adı altında kurulmuş ve 1961 yılında adı Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı olarak değiştirtilmiştir. Aslında bakıldığı zaman amacını Marshall planının uygulanması olduğu

değerlendirilmektedir. Bu planın uygulanış biçimini kolaylaştırmak olduğu da denilebilir. Ülkemiz OECD'nin kurucu üyelerindedir. Demokratik yapılara ve piyasa ekonomisine sahip 34 ülkenin küreselleşmenin ekonomik, sosyal ve yönetim sorunlarını çözmek ve bu sürecin fırsatlarından faydalanmak üzere müştereken çalıştıkları bir Örgüttür.

3.5.5 Uluslararası Ödemeler Bankası

Uluslararası Ödemeler Bankası'nın 1930 yılında Basel, İsviçre'de kurulduğu bilinmektedir. Kuruluş amacı bakımından finansal bir kuruluş olduğu göze çarpmaktadır. Kuruluşa üye olan ülkelerin finansal anlamda koordineli olarak çalışmasını sağlamak ve merkez bankalarının rezerv politikalarının koordineli olmasını sağlamak temel amaçlarındandır. Bunun yanında ayrıca üye ülkeler arasında ki para transferlerine de aracılık yapmaktadır. Bir nevi Merkez Bankalarının da Merkez Bankası olduğu değerlendirilmektedir.

3.6 Dünya Ekonomik Entegrasyonlar ve Serbest Ticaret Anlaşmaları

3.6.1 Ekonomik Entegrasyonlar

Dünyada ticaretin büyümesi, ülkelerin gelişmesi ve sürekli teknolojinin ilerlemesiyle birlikte ticari anlamda rekabet ortamı da kızışmaya başlamıştır. Her yeni sabaha uyandığımızda yeni bir gelişmeyle karşılaşmamız ne denli ticari ve teknolojik anlamda ilerlemenin kaydedildiğinin aslında göstergesi olduğu değerlendirilmektedir. Ülkeler ve milletler daha da özele indirgediğimizde firmalar birbirleriyle kıyasıya yarış ortamına girmiş yeni ürün ve mal elde etmek için rakiplerini egale etmek amacında ilerlemeye koyulmuşlardır.

Her dakika büyüyen ve gelişen bu rekabet ortamında ayakta kalabilmek isteklere cevap verebilmek güç hale gelmiştir. Bu oluşumda ayakta kalabilmek için güçlü bir mekanizmaya ve gelişim grafiğine sahip olmak gerekmektedir. Bu gelişim grafiğini kendi içinden ziyade küresel anlamda ve uluslararası arenada göstermek gerekmektedir. Bu grafiğin eğimini üst skalalara çıkarmak isteyen ülke ve firmalar bir takım ekonomik ve iktisadi tedbirler almanın gerekliliğini kabul etmişler ve bu önlemleri almaya

başlamışlardır. Oluşan bu küreselleşme çarkında bölgesel entegrasyonların güçlendiği görülmektedir.

3.6.1.1 Ekonomik Entegrasyonun Oluşma Sebepleri

Ülkeler ve firmalar iktisadi anlamda refahını yükseltmek ve üretme kapasitelerini genişletmek için çeşitli iktisadi entegrasyonlara girerler. Çeşitli ekonomik entegrasyonlarla bir araya gelmek aslında firmaların ayakta kalabilmesini sağladığı kadar toplumların da ayakta kalabilmelerine büyük katkı sağlamaktadır. Aynı zamanda iktisadi entegrasyonun bir diğer sebebi de coğrafik olarak birbirleriyle komşu olan ülkelerin birbirleriyle çatışmaları yerine güçlerini birleştirerek çıkar çatışmalarını önlemektir.

3.6.1.2 Ekonomik Entegrasyonun Aşamaları

Serbest Ticaret Bölgesi

Serbest ticaret bölgeleri için ülkelerin birbirlerine karşı uyguladıkları kotaların ve zorunlulukların kaldırıldığı ticaretin serbest ve kolay bir şekilde yapıldığı bölgeler olduğu söylenebilir. Bu bölgelerde, üye ülkeler arasındaki ticari ilişkilere kota koyan veya ticareti zora sokan uygulama ve tarifeleri kaldıran aynı zamanda üye ülkelerin üye olmayan ülkelere karşı ortak tarife uygulamaları gerekmeyen bir ekonomik ve ticari bütünleşme şekli olduğu düşünülebilir (Vanlı, 2017).

Serbest Ticaret Bölgelerinde ülkeler üye ülkelere herhangi bir kota veya uygulama koyamazken üye olmayan ülkelere karşın her ülke kendi ticari kanun ve yönetmeliklerine göre kota veya tarife koyabilmektedirler.

Serbest Ticaret Bölgesi gibi birleşmelerde iktisadi politikaların uyumlaştırılması söz konusu değildir. Hal böyle olunca bu alanın dışında kalan ülkelere karşı her ülkenin kendisinin belirlediği bağımsız iktisadi politika uygulanır. Serbest ticaret bölgesinin oluşturulmasındaki esas gaye üye ülkelerin aralarında ticareti serbestleştirerek ortak bir pazar kurmalarıdır. Ticaretin serbestleşmesi AB'de olduğu gibi tüm iktisadi ve ekonomik faaliyetler için geçerli olabilmektedir. Serbest Ticaret Bölgelerinin olumlu yönleri olduğu gibi olumsuz yönleri de dikkat çekmektedir. Serbest ticaret bölgesindeki ülkelerin diğer ülkelere farklı tarifeler uygulaması neticesinde ticari karmaşıklıklar oluşabilmektedir.

Serbest Ticaret Bölgelerine verilebilecek örneklere LAFTA(Latin Amerika için) ve EES(Avrupa Ekonomik Alanı) söylenebileceği gibi EFTA (Avrupa Ticaret Bölgesi) de verilebilir.

Gümrük Birliği

Gümrük birliği anlaşmaya varmış ülkelerin kendi aralarında gümrükleri kaldırdığı ortak dış gümrük tarifesi uyguladığı serbest ticaret alanıdır. Ortak ülkeler ortak bir dış ticaret politikası oluştururlar ancak bazı ithalat kotaları uygulayabilirler. Gümrük Birliğine verilebilecek örneklere Zolverein ve AET gibi kuruluşları verebiliriz. Bu kuruluşa aslında Serbest Ticaret Bölgesinin daha gelişmiş versiyonu diyebiliriz. Serbest ticaret bölgesinde olduğu gibi Gümrük Birliğinin de bir takım olumsuzluklara yol açtığını söyleyebiliriz.

Türkiye ile AB arasında 1996 yılında Gümrük Birliği kurulmuştur. Gümrük Birliklerinin üye ülkelere sağladıkları olanaklar olduğu kadar bu birliğe üye olmayanlara karşı birlikte tarife uygulanabilmektedir. Üye olmayan ülkelere karşı yalnızca uygulanan kota ve tarifeler zorlayıcı devam ettiği müddetçe bu birliğin devamlılığı tehlikeye düşebilmektedir. Bunun yerine iktisadi bütünlük ilkesinin uygulanmasının birliğe güç katacağı değerlendirilmektedir.

Ortak Pazar

Ortak Pazar bir diğer ismiyle Tek Pazar, ürün düzenlemeleri ve üretim faktörleri üzerine birtakım ortak politikalarla dolaşım serbestliği getirilmesini sağlayan bir tür gümrük birliğidir. Pazarda ortaklığın amacı, ortak ülkeler arasında anapara, işgücü, mallar ve hizmetin olabildiğince hızlı hareket edebilmesidir. Ekonomik entegrasyonlarda gümrük birliğinden sonraki aşamanın ortak Pazar olduğu değerlendirilmektedir.

İktisadi Birlik

Bu aşamanın ekonomik birlikteliğin en ileri boyutu olduğu bilinmektedir. Bu birliğe üye olan ülkelere çeşitli ayrımcılıklar tanımlanmaktadır. Üye olan ülkelere ekonomik kolaylıklar sağlanırken üyelik dışında kalan üçüncü ülkelere karşı çeşitli

tarifelerin uygulandığı birlikteliktir. Bu birlikte ortak para birimi kullanılmaktadır bu da üye ülkelere finansal anlamda teklik ve bütünlük sağlamaktadır. Emek ve sermaye bu birlikte kolayca dolaşmakta ve uygulanmaktadır. Bu birlikte ki esas gaye uyumlaştırmadır

3.6.2 Serbest Ticaret Anlaşmaları

Dünya Ticaret Örgütünün (DTÖ) yapmış olduğu birçok organizasyonun günümüzün ihtiyaçlarına cevap verememesi ve çok taraflı ticaret düzeninin pazar açılımları konusunda eksik kalması, dünya ülkelerini diğer ülkelerle çeşitli anlaşmalar yapmaya yöneltmiş ve bu sayede Serbest Ticaret Anlaşmaları (STA) ülkeler arasında yaygınlaşmıştır. Serbest Ticaret Anlaşmaları neticesinde gelişmiş ülkelerin birbirleriyle ticari ve iktisadi ilişkilerinde olumlu artış gözlemlenmiştir. Bu sayede Serbest Ticaret Anlaşmalarıyla birbirlerine bağlı olan ülkelerde Serbest Ticaret Anlaşması ağının yaygınlaşmasıyla birçok ülkede mal tedarikini STA ortaklarından temin ederken, bu anlaşmanın dışında kalan ülkeler ticaretin sağladığı imkânlardan mahrum kalmıştır. Domino etkisi yaratan bu durum, bütün dünya ülkelerinin Serbest Ticaret Anlaşması ağları oluşturmasını da beraberinde getirmiştir.

Ülkelerin bu tutumu karşısında Türkiye Cumhuriyeti Devleti de uluslararası arenada Serbest Ticaret Anlaşması ağları oluşturan diğer ülkelerle karşılıklı fayda esasına dayanan bazı anlaşmalar içerisinde olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti, bu Serbest Ticaret Anlaşmalarını özellikle Gümrük Birliği çerçevesinde akdetmiştir. Gümrük Birliği entegrasyonu, karşılıklı taraf ülkeler arasındaki mal ve hizmet ticaretinde mevcut gümrük vergileri gibi vergilerin kaldırıldığı; bu birliğin dış çeperinde kalan üçüncü ülkelere karşı da ortak gümrük tarifelerinin uygulandığı bir model olmuştur. Bu birliktelik malların serbestçe dolaşımı esasına dayanmaktadır.

Serbest Ticaret Anlaşmalarında taraf ülkelerin birbirlerine karşı ortak ticari politikaları ve ortak rekabet kurallarına uyma zorunluluğu olmadığı gibi, taraf ülkeler üçüncü ülkelere karşı kendi gümrük tarifelerini uygulayabilmektedirler. Bu çerçevede Serbest Ticaret Anlaşmalarının, ülkemizin diğer ülke pazarlarında rakipleri ile eşit şartlarda yarışma ortamı sunduğu değerlendirilmektedir. Serbest Ticaret Anlaşmaları başta Avrupa Birliği ülkeleri olmak üzere diğer ülkelerle de karşılıklı yatırımlar sağlaması bakımından da önem arz etmektedir. Bu kapsamda Türkiye Cumhuriyeti Devletinin

Avrupa Birliği tarafından imzalanmış Serbest Ticaret Anlaşmalarının içeriğini olduğu gibi kabullenme zorunluluğu bulunmamakla birlikte, karşılıklı taraflarca oluşturulan ortak müzakereler neticesinde ülkemizin milli ve manevi çıkarlarını ön plana alarak, ülke hassasiyetlerimiz göz önüne alınmaktadır.

Günümüze kadar Ticaret Bakanlığından edinilen bilgilere göre Tablo 1'de gösterilen 35 ülke ile Serbest Ticaret Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmalardan Doğu Avrupa ülkeleriyle imzalanmış olan 11 anlaşma bu ülkelerin Avrupa Birliği üyelikleri nedeniyle iptal edilmiştir. Aşağıdaki tabloda ülkemizle anlaşma imzalayan ülkelerin tablosu bulunmaktadır.

Tablo 1 Türkiye İle Serbest Ticaret Anlaşması İmzalayan Ülkeler

ÜLKE	**İMZA TAR.**	**ONAY TAR.**	**YÜRÜRLÜK TAR.**	**GÜM. VERGİSİ SIFIRLANMA TAR.**
EFTA	1991	28.03.1992	1 NİSAN 1992	01 OCAK 1996
İSRAİL	14.03.1996	04.07.1997	1 MAYIS 1997	01 OCAK 2000
MAKEDONYA	07.09.1999	07.03.2000	1 EYLÜL 2000	01 OCAK 2008
HIRVATİSTAN	13.03.2002	30.01.2003	1 TEM.2003	01 OCAK 2007
B.HERSEK	03.07.2002	26.02.2003	1 TEM.2003	01 OCAK 2007
FAS	07.04.2004	29.11.2005	1 OCAK 2006	01 OCAK 2014
TUNUS	25.11.2004	13.04.2005	1 TEM.2005	01 TEM. 2014
FİLİSTİN	20.07.2004	25.05.2005	01 HAZ.2005	01 HAZ. 2005
SURİYE	22.12.2004	03.10.2006	01 OCAK 2007	01 OCAK 2019
MISIR	27.12.2005	16.12.2006	01 MART 2007	01 OCAK 2020
GÜRCİSTAN	21.11.2007	05.09.2008	01 KASIM 2008	01 KASIM 2008
ARNAVUTLUK	22.12.2006	18.02.2008	01 MAYIS 2008	01 OCAK 2013
KARADAĞ	26.11.2008	31.12.2009	01 MART 2010	01 OCAK 2015
SIRBİSTAN	01.06.2009	07.05.2010	01 EYLÜL 2010	01 OCAK 2015
ŞİLİ	14.07.2009	14.12.2010	01 MART 2011	01 OCAK 2015
ÜRDÜN	01.12.2009	13.10.2010	01 MART 2011	01 OCAK 2018
KOSOVA	-	-	01 OCAK 2008	01 OCAK 2008

Kaynak: İstanbul Tekstil ve Hammaddeleri İhracatçıları Birliği Verileri, 2018.

Ülkemiz ile Serbest Ticaret Anlaşmaları yapan ülkelere artı olarak 2015 tarihinde Güney Kore ile imzalanan Serbest Ticaret Anlaşması kapsamında '' Yatırım Anlaşması'' ve ''Hizmet Ticareti Anlaşması'' gibi iki anlaşmanın da olağan süreçlerinin tamamlanıp yürürlüğe girmesi öngörülmektedir. Bu anlaşmalara ek olarak Katar ve Venezuela ile de Serbest Ticaret Anlaşmaları akdedilmesine yönelik çalışmalara sürmektedir.

Yürürlükte olan mevcut Serbest Ticaret Anlaşmalarının kapsamının genişletilmesi ve yenilenmesine yönelik olarak bir takım ülkelerle ortak çalışmalar yapılmakta olup yakın zamanda netice alınacağı değerlendirilmektedir. Öte yandan Ticaret Bakanlığının resmi sayfasından edinilen 2018 verilerine göre 17 ülke ile resmi olarak Serbest Ticaret Anlaşması müzakereleri başlatılmış olup Tablo 2'deki 11 ülke ile de müzakereler aktif bir şekilde yürütülmektedir.

Tablo 2 Türkiye İle Serbest Ticaret Anlaşması Müzakereleri Aktif Yürütülen Ülkeler.

PERU	UKRAYNA	KOLOMBİYA	EKVATOR
MEKSİKA	PAKİSTAN	JAPONYA	TAYLAND
ENDONEZYA	CİBUTİ	D.KONGO	-

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı Resmi Sayfası, 2018.

Bununla birlikte müzakere sürecinde olunan Tablo 3'te gösterilen diğer ülkeler ile de söz konusu çalışmaların hızlandırılması hedeflenmektedir.

Tablo 3 Türkiye İle Serbest Ticaret Anlaşması Müzakere Sürecinde Olunan Ülkeler.

KAMERUN	ÇAD	SEYŞELLER	KÖRFEZ İ.KONSEYİ
LİBYA	MERCOSUR	-	-

Kaynak: Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı Resmi Sayfası, 2018.

Bu çalışmaların yanı sıra önemli müttefiklerden birisi olan İngiltere ile de Serbest Ticaret Anlaşması kapsamında kısa, orta ve uzun vadeli; kapsamlı bir müzakere çalışmasına yönelik görüşmeler sürdürülmektedir. Uluslararası ülkelerle yapılan ve müzakere sürecinde olan Serbest Ticaret Anlaşmaları somut olarak; mallarda uluslararası tarife kolaylıkları, derin bütünleşmeyi kapsayan menşe kuralları gibi alanlarda ortak kuralların tesisi dış ticaretin akışını kolaylaştırmakta, mali anlamda ve kaynak verimliliği

anlamında kolaylık sağlamakta, ülkelerin uluslararası alanda rekabet gücünü artırmaktadır.

Ülkemiz penceresinden bakıldığında diğer ülkelerle yapılan Serbest Ticaret Anlaşmaları yalnızca ticari ve ekonomik alanda değil aynı zamanda siyasi alanda da ülkemiz için olumlu anlamda istikrar skalasında yukarıya çıkan bir grafik ivmesini göstermektedir. Serbest Ticaret Anlaşmaları, taraf ülkeler arasında oluşturulan ortak komite ve konseyler sayesinde ülkeler bazında en üst düzey bürokratların bir araya gelmesine olanak sağlamaktadır. Bu sayede ülkeler için yeni iş imkanları sağlamakta yeni kültürlerin tanınmasının önünü açmaktadır. Taraf ülkelerin iş adamları bazında; ekonomik ve sosyal anlamda karşılık sevgi, saygı ve anlayışa dayanan yeni dostlukların kurulmasını ve bu sayede kültürel etkileşimin oluşmasını, yeni kapıların ülkemize ve milletimize açılmasını sağlamaktadır.

3.7 Uluslararası Ticaret Türleri

3.7.1 İthalat

Türkiye dışında üretilmiş bir malın gümrük mevzuatına uygun şekilde ülkeye sokulması işlemidir. Sebebi olarak, üretim teknolojisine sahip olmamak, yeraltı kaynaklarının yeterli olmaması, iç tüketimi karşılayamamak, diğer ülkeler ile ilişkileri güçlendirmek gibi nedenler gösterilebilir. Yurtdışındaki tedarikçilere fuarlar, web siteleri, reklam ilan ve broşürler gibi çeşitli yollarla ulaşmak mümkündür. Tedarikçi ile fiyat kalite miktar ödeme şekli terminler, gerekli ise sertifika ve satış sonrası servis gibi konularda anlaşılarak sözleşme hazırlanır.

İthalatı aşağıda ki gibi çeşitlendirebiliriz.

Mal Karşılığı İthalat

Malın gümrükleme işleminin yapılmasını müteakip bedelinin ödenerek belgenin çekilmesiyle yapılan ithalata denilebilir.

Akreditifli İthalat

Alıcıların ürün sevk edilmeden evvel bir kamu bankası vasıtasıyla ürüne ait sevk belgesinin teslim edilmesi işlemi olduğu değerlendirilir. Bu teslim işlemi ürünü satan tarafın olduğu yerdeki bankaca yapılır.

Bedelsiz İthalat

Devlet tarafından alınan vergisi olmaksızın uluslararası ticaret yoluyla ülkeye sokulan mallara denir. (şahsi eşya, hediye vb.)

Belge Karşılığı İthalat

Malın gelmiş olma şartı aranmaksızın ithalat yapılan ülkeden yola çıkarılmış olduğunu gösteren belgenin bedelini ödeyerek bankadan belge alınması ile gerçekleştirilen ithalattır.

Kredili İthalat

Bedeli daha sonra ödenmek üzere yapılan vadeli ithalattır.

Geçici Kabullü İthalat

İhraç etme amacıyla yapılan ithalattır.

Ankonsinyasyon İthalat

Satışın yapılması ve belirli bir vade sonunda mal bedelinin transfer edilmesi şartıyla yapılan ithalattır.

3.7.1.1 Ülkelerin İthalat Yapmasının Faydaları

Sahip olunan doğal kaynakların ortaya çıkarılması, işlenmesi ve ihraç edilmesidir. Üretim teknolojisini elde etmek, teknolojiyi yenileyebilmek, emek yoğundan sermaye yoğuna geçebilmek, eğitim ve yaşam kalitesini yükseltmek, ulusal güvenliği sağlayabilmek, yerli üreticileri rekabete zorlamak, komşu, dost ülkeleri desteklemek, siyasi, ekonomik ilişkileri güçlendirebilmek, diğer ülkelerin ucuz işçilik ve teknolojik üstünlüğünden faydalanmak. Rakip ülkelerin üretim tekniklerini öğrenme imkanları yaratır.(Vanlı, 2017).

3.7.2 İhracat

İhracat ise Türkiye'de üretilen ürünün yabancı ülkelere satılmasıdır. Ülkeler üretim kalitelerini uluslararası rekabet düzeyine çıkararak daha fazla ihracat yapabilirler. Bu sayede ülkeler teknoloji seviyesini geliştriri, nitelikli işgücü seviyesini arttırır, üretim kalitesini geliştirir, üretimin çevreye verdiği zararı azaltır, kalite standartlarını yakalamaya çalışarak sürekli gelişim ve iyileşme gösterir.

Genel bir tabirle bir malın uluslararası ülkelere döviz karşılığında satışının yapılmasına denilebilir.

İhracat yapacak olan firma, ihracat yapacağı ülke için hazırlanan formu Ticaret ve Sanayi Odalarından temin ederek doldurur. Uluslararası pazarlara ihraç edeceği malzemelerin faturası ile birlikte Odaya bir dilekçeyle başvurusunu yaparak; başvurunun onaylanmasını müteakip belgeler tasdik edilir.

3.7.2.1 Ülkelerin İhracat Yapmasının Faydaları

Ülkelerin daha özele indiğimizde firmaların yapmış oldukları ihracat ülkelere çok büyük değer kazandırmaktadır. Ülkeler üretmiş oldukları ürünlerin satış ve karlarını artırmakta, Uluslararası mega pazarlara ortak olmakta ve bu pazarlarda söz sahibi olmakta, Reklam ve pazarlama kuvvetini artırmakta, ülke içerisindeki pazara olan bağımlılığı indirgemekte, ülkenin ulusal borcunun azalmasına katkı sağlamakta ve en önemlisi de ürünün dış pazarlara sunulması işleminde yani ihracatta profesyonelleşmektedir.

Aynı zamandan ihracat yapan ülkelere olduğu kadar ihracat yapan firmalara da bir takım faydaları vardır bunları da şu şekilde sıralayabiliriz; Pazar payını genişletme fırsatı verir, eğer iç pazarda kapasite tam kullanılmıyor ise üretimi artırma imkanı sağlar, iç pazara olan bağımlılığı azaltır ya da iç pazardaki durgunluğu telafi etme imkanı verir. Dış pazarlara girerek iç pazardaki rekabeti yayma imkanı verir. İç pazarda denenmiş ve test edilmiş ürünleri ihraç ederek dış pazara girilmesi pazar araştırması maliyetini azaltır.

3.8 Uluslararası Ticarette Ödeme Şekilleri

Uluslararası ticarette ödeme türleri kambiyo ve gümrük mevzuatı açısından önem taşımakta ve ödemeler, ithalatçı ve ihracatçı arasında yapılan anlaşma ile bankacılık uygulamaları çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Alıcı ve satıcıların birbirlerinden farklı ülkelerde bulunması, birbirlerini yeteri kadar tanımamaları gibi etkenler; dış ticareti iç ticarete göre daha riskli ve zor bir hale getirmektedir. Bu sebeple, ithalatçı ve ihracatçı arasında yapılan sözleşmeler gereği malın bedelinin ödenme şeklinin açık bir dille ortaya konması ve aralarında yapılan bütün ticari işlemlerin bir belgeye dayandırılması ve bağlanması, taraflar arasında ortaya çıkabilecek anlaşmazlıkların önüne geçmeye ve taraflar arasındaki risklerin en aza indirgenmesinde yardımcı olmaktadır. Ödeme türlerini şu başlıklar altında sıralayabiliriz.

3.8.1 Peşin Ödeme (Cash Payment)

İthal yapacak olan firma ya da özel veya tüzel kişinin malın bedelinin malı gönderen ülkenin firmasına malın gönderilmesinden evvel ödediği ödeme şekline denilebilir. Bu tarz ödeme şeklinde malı gönderen ihracatı gerçekleştirene herhangi bir sorumluluk üstlenmemekle birlikte zarara uğrama gibi bir risk taşımamaktadır. Ancak ithalatçı malların gönderilmemesi veya malların istenilen seviyede olmaması gibi bir takım risk ile karşı karşıyadır. Peşin ödemeleri; havale şeklinde, nakit ödeme, prefinansman ve kırmızı şartlı akreditif diye dörde ayırabiliriz.

3.8.2 Mal Mukabili Ödeme (Cash Against Goods)

Diğer ülkelere ve firmalara satılan ürünün ederinin ürün alıcının eline geçmesini müteakip ödendiği pay şeklidir. Bu ödeme şeklinde peşin ödemenin aksine ihracatçı büyük risk almakta ithalatçı riski en aza indirgemektedir. Malı gönderen yani ihraç eden ülke veya firma mal ile ilgili belgeleri bir banka aracılığıyla malı teslim alan ülke veya firmaya gönderir.

3.8.3 Vesaik Mukabili Ödeme (Cash Against Documents)

Malı teslim eden firma ya da ülkenin ürünü alacak olan firma ya da ülke ile yaptığı satış anlaşmasına göre hareket edilerek ürünlere ait sevk vesaiklerinin alıcıya teslim edilmesinden önce alıcıdan ödeme ile ilgili herhangi bir poliçe veya bir düzenlemeye ait belgenin teslim alındığı ödeme türüdür. Banka tarafından bu belgelerin göstergesi olan ödemeler teslim alındıktan sonra belgeler ve vesaik alıcıya teslim edilir. Bu sayede ihracatçının eli güçlenir.

3.8.4 Kabul Kredili Ödeme (Acceptance Credit)

Alıcı tarafından ürün bedelini belirli taksitlerle ödemesini kabul eden ve bu taksitlendirmeye ve vadeye ilişkin sigorta senedinin araç olduğu bir ödeme türüdür. Bir diğer deyişle kabul kredisi ile ürünün ederinin sigorta senedine (poliçe) dayandırıldığı sürede malı satan özel veya tüzel kişiye veya firmaya ödendiği ödeme türüdür.

3.8.5 Akreditifli Ödeme (Letter of Credit)

Mal ya da hizmeti satın alan firma tarafından sunulan talimat neticesinde, yine ürünü satın alan firmanın çalıştığı bankasının belirlenen ücrete kadarını ve belirlenen taksitlendirme şeklinde şartların yerine getirilmesi ve mal ya da ürünü satanlarca ihracatı yapılan ürünün satışına ait belgelerin satıcıya (ihracatçı) ödeneceğine dair sözü verilen (taahhütname) bir ödeme türüdür.

3.9 Uluslararası Ticarette Taşımacılık

Uluslararası ticaretin doğası ereği ihracat ve ithalatın büyük çoğunluğu aralarında uzaklıklar bulunan medeniyetler arasında olmakta ve işlem bazında yüksek tutarda ürün el değiştirmektedir. Bu sebeplerden ötürü uluslararası ticarette lojistik faaliyetleri arasında en önemli pay taşımacılığa aittir. Uluslararası ticarette lojistik faaliyetlerinin hızını karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılıkları doğrudan etkilemektedir.

3.10 Uluslararası Ticarette Taşıma Şekilleri

Ulaştırma esaslarına göre taşımacılığı Karayolu, Havayolu, Deniz ve İç Su Yolu, Demiryolu, Boru Hattı Taşımacılığı ve Çok Modlu olmak üzere altı başlık altında inceleyebiliriz.

3.10.1 Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı genellikle denizyolu ve demiryolu taşımacılığının mümkün olmadığı veya kısıtlı olduğu zamanlarda veya birbirine coğrafik olarak yakın olan medeniyetler arasında oluşturulan taşımacılık şeklidir. Denizyolu taşımacılığına oranla daha seri olmasına rağmen bir o kadar da pahalıdır. Ülkemizle Avrupa ülkeleri ve Rusya arasında bu taşımacılığa sıklıkla başvurulmaktadır. Karayolu taşımacılığını diğer taşıma türleriyle karşılaştırdığımızda karşımıza olumlu yönleri çıktığı kadarıyla kadar olumsuz yönlerde çıkmaktadır. Bu olumlu ve olumsuz yönleri aşağıdaki gibi sıralayabiliriz.

Karayolu Taşımacılığının Olumlu Yönleri

1. Bu taşımacılığın olanaklarına baktığımızda diğerlerine oranla daha düşük tutarda malların seri şekilde nakledilmesini sağlamaktadır.

2. Bu taşımacılıkta diğer taşımacılıklar gibi ürünler ve mallar alıcıların depolarına güven içerisinde ulaştırılabilmekte ve diğer türlere oranla özellikle denizyoluna göre zaman bakımından büyük kolaylıklar sağlamaktadır.

3. Maliyet gerektiği ölçüde düşüktür.

4. Tedarikteki zincirleri birbirine bağlayan bir taşıma şeklidir.

5. Hızlı servis olanağı sağlar.

6. İlk yatırım maliyeti düşüktür.

7. Her türlü eşyanın taşınabilmesi imkanı sunmaktadır.

8. Diğer taşıma türlerini destekleyerek çoklu taşıma modu imkanı sunabilmektedir.

9. Tüketiciye yönelik olarak farklı isteklere cevap verebilmektedir.

10. Araç bulabilme ve planlama kolaylığı sağlamaktadır.

Karayolu Taşımacılığının Olumsuz Yönleri

1. Boyut ve ağırlık kısıtlamasından söz edilebilir.

2. Bu taşımacılıkta aslında büyük ölçüde maliyet düşük gibi olmasına rağmen mesalerin daha uzadıya kat edilmesi yakıt, ürünün zarar görmesi, olası araç kazası gibi maliyetler diğer türlere oranla daha yüksektir.

3. Diğer taşımacılık türlerine göre alt yapı yatırımı daha azdır.

4. Tek seferde taşınacak olan yük miktarı azdır.

5. Hava ve yolun olumsuz durumlarından kolaylıkla etkilenebilmektedir.

6. Karayolları mevzuatı genellikle ülkeler arasında farklılık göstermektedir dolayısıyla bu taşımacılıkta risk faktörünü artırmaktadır.

7. Çevre kirliliğine diğer taşımacılık türlerine göre daha fazla neden olmakta.

Karayolu taşımacılığı çok çeşitli türde ve işlevde araçlar kullanılarak yapılmaktadır. Bu araçlardan en çok kullanılanlar kapasite ve esneklik göze alındığında çekicili yarı römorklar ve kamyon römorklarıdır. Ancak taşınacak yükün özellikleri göz önünde tutulduğunda silobas ve tankerler uluslararası karayolu taşımacılığında çoğunlukla kullanılan araçlar arasındadır (Tanyaş, 2017).

Uluslararası lojistik faaliyetlerindeki en önemli taşıma türlerinden birisi olan karayolu taşımacılığında; teknolojinin gelişmesi, sürekli yeni gelişmelerin ortaya çıkması, endüstri 4.0 gibi akıllı teknolojik faaliyetlerin ortaya çıkmasıyla rekabet alanını genişletmiştir. Bu rekabet ortamında ilerleyen teknolojiye ayak uydurabilen firmalar ve kişiler ayakta kalabilmektedirler. Karayolu taşımalıkları genellikle iki şekilde yapılabilmektedir. Bunlardan ilki; Komple Araç Taşımaları ikincisi ise Parsiyel Araç taşımalarıdır.

3.10.1.1 Komple Araç Taşıması

Taşınacak ticaret eşyası ancak bir veya daha fazla araca sığıyorsa veya özel şartlar altında taşımayı gerektirecek bir özelliğe sahipse kullanılır. Bu taşıma şeklinde ithalatçı veya ihracatçı söz konusu eşyanın taşınması için nakliyeci ile anlaşır ve o araç veya araçlarla sadece söz konusu ticarete ait eşyalar veya mallar taşınır (Demir, 2008).

3.10.1.2 Parsiyel Araç Taşıması

Herhangi bir ürünün veya malın tümüyle değil, parça olarak taşınması demektir. Bu taşımacılık türünde genel olarak aynı rotada bulunan yol üzerinde birden fazla müşterinin yükü taşınabilmektedir.

Özellikle maliyet açısından diğer taşıma türlerine göre daha avantajlı olan bu seçenekte, komple araç kiralama yerine, yükler aynı araca yüklenmektedir. Böylece düşük yoğunluktaki yükler için büyük araç maliyetlerinden tasarruf edilebilmektedir. Maliyet hesaplamalarında, taşınacak olan yükün ölçüsü, adeti ve tonajı gibi etkenler önem kazanır.

Lojistik maliyetlerin önemli bir gider kalemi olduğu düşünüldüğünde, parsiyel taşımacılık parça yükü olan şirketler için oldukça avantajlıdır. Özellikle düşük tonaj ve hacme sahip yükler bazı durumlarda yüksek maliyetlere neden olabilmektedir.

3.10.2 Demiryolu Taşımacılığı

Ülkemizde taşımacılık alnında demiryolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre biraz daha geri planda kaldığı değerlendirilmektedir. Ancak her ne kadar ülkemizde geri planda kalsa da esasen dünya ülkeleri arasında en çok tercih edilen taşımacılık türlerinin başında gelmektedir. Demiryolu taşımacılığı özellikle yeşil lojistik anlamında taşımacılık türleri arasında başı çekmektedir. Aynı zamanda diğer taşımacılık türlerine göre daha ağır ve hacimli yüklerin taşınmasında önemli olduğu gibi firmalara ucuz ve esnek çözümler de sunmaktadır.

Demiryolu taşımacılığı diğer taşımacılık şekillerine oranla daha güvenilir olduğu değerlendirilebilir. Özellikle karayolunda yaşanan trafik kargaşası ve yoğunluğu bu modda karşımıza çıkma ihtimali sıfırdır. Yine diğer modlara oranla çevreye duyarlı yeşil lojistiğe daha yakın, doğa dostu bir taşımacılık şeklidir.

Günümüzde uluslararası ticaretin hızla gelişmesi sonucu taşıma modlarında meydana gelen gelişmeler demiryolu taşımacılığını da olumlu yönde etkilemektedir. Gerekli yatırımların yapılması ve yeni teknolojilerin kullanılmasıyla alt yapı çalışmaları hızlandırılıp taşımacılık sektöründe büyük bir atılım sağlayacaktır. Demiryolu

taşımacılığı tek vagon veya blok trenlerle, kombine/intermodal taşımacılık şeklinde yapılabilmekte olup yükün durumu ve anlaşmanın şekline göre uygulanmaktadır (Tanyaş, 2017). Kullanım yeri ve durumuna göre demiryolu taşımacılığının hem olumlu hem de olumsuz yönleri bulunmaktadır.

Demiryolu Taşımacılığının Olumlu Yönleri

1. Her şeyden önce Demiryolu Taşımacılığının çevreye duyarlı bir taşımacılık türü olduğu değerlendirilmektedir.

2. Diğer modlara oranla daha güvenilir olduğundan bahsedilebilir.

3.Özellikle karayolundaki o trafik yoğunluğunun bulunmaması ticareti hızlandırmaktadır.

4. Genellikle diğer taşıma türlerinin aksine uzun süreli sabit fiyat garantisi vermektedir.

5. Yükün ağırlığı diğer modlara oranla daha fazladır ve ağırlıkların taşımacılıklara oranladığımızda maliyeti bir o kadar düşüktür.

6. Karayolu taşımacılığı kardan, tipiden; Denizyolu Taşımacılığı fırtınadan; Havayolu Taşımacılığı bunların ortak kümesinden etkilenirken neredeyse Demiryolu Taşımacılığı bu tür hava olaylarından hiç etkilenmemektedir.

7. Diğer modlara oranla ülkelerde geçiş üstünlüğünü elinde tutmaktadır.

8.Demiryolu diğer taşıma türlerine oranla taşıma ekonomisine yatkın bir tür olduğu değerlendirilmektedir.

Demiryolu Taşımacılığının Olumsuz Yönleri

1. Diğer taşıma türlerine göre sınırlı ulaşım imkanı bulunmaktadır.

2. Her türlü yük taşıması için uygun değildir.

3. Süreç yönetimi diğer taşıma türlerine göre daha farklı, çetrefilli ve zordur.

4. Yüksek altyapı maliyeti bulunmaktadır.

5.Diğer modlara oranla beklemenin daha sık olduğu bilinmektedir bu durumda maliyeti artırmaktadır.

3.10.3 Havayolu Taşımacılığı

Ulaştırma türleri arasında en hızlı taşıma türü olduğu değerlendirilmektedir. Ancak hızlı olmasıyla birlikte bir o kadar da maliyetli taşıma modudur. Genellikle hafif, değerli ve acil eşyaların taşınmasında kullanılmaktadır. Diğer taşıma modlarına oranla daha fazla kural ve detayın olduğu, hizmet veren personelin özel eğitimli ve sertifikalı olması gereken taşımacılık modudur (Demir, 2008).

Havayolu Taşımacılığının Olumlu Yönleri

1. Teslim süresi diğer taşıma modlarına kıyasla daha kısadır.

2. Aslında diğer şekillere oranla belki de en güvenli şekil olduğundan bahsedebiliriz.

3. Çabuk bozulma riski taşıyan ve güncelliğini kaybedebilecek ürünlerin taşınmasında avantaj sağladığı için diğer taşıma modlarına göre daha çok tercih edilmektedir (Koban & Yıldırır Keser,2010).

4. Teknolojinin verdiği imkanlara diğer taşıma modlarına göre daha hakimdir. Teknoloji diğer modlara göre daha fazla kullanılmaktadır.

5. Değerli eşyaların taşınmasında büyük avantaj sağlamaktadır.

Havayolu Taşımacılığının Olumsuz Yönleri

1. Demiryolu Taşımacılığındaki ağır tonajlı yükler gibi ağırlıkta bulunan yüklerin taşınmasını bu taşımacılık türü olanaksız hale getirmekte; olabilirliği ölçüsünde taşıdıklarının da maliyetlerini uçlarda tutmakta dolayısıyla tercihen diğer modlara kayılmasına sebep olmaktadır.

İnsanoğlu değer ve kıymet verdiği ürünlerin taşımacılığını bu taşıma türüne emanet etmekte, bu modda pahada ağır bu yüklerin taşımacılığını yüksek tutarlarla ifade edilebilir maliyet oranıyla taşımakta bu da insanlara bu modda meydana gelen maliyet yüksekliğini olumsuz göstermektedir

3.10.4 Deniz ve İç Su Yolları Taşımacılığı

Deniz ve İç Su Yolu Taşımacılığında büyük tonajdaki ağır yüklerin diğer taşıma modlarına göre uygun maliyetle kullanıldığı ve düzenli seferleri olması sebebiyle en fazla tercih edilen taşıma modlarının başında geldiği düşünülmektedir. Diğer taşıma türlerine göre en köklü, evrensel alanda hukuku en gelişmiş tür olduğu düşünülmektedir. Kendisine has kaideleri vardır. Lojistik firmalar deniz ve iç suyolu taşımacılığını etkin bir şekilde kullanmaktadırlar. Bu taşıma modu sayesinde gelişmiş limanlar ve kendini geliştirmeye devam eden liman şehirleri bulunmaktadır.

Deniz Yolu Taşımacılığı iki farklı tip mal ve eşya için yapılabilmektedir. Bunlardan ilki kuru yük taşımacılığı, diğeri ise sıvı yük taşımacılığıdır. Kuru yük taşımacılığında mal ve eşyanın taşıma şekline ve durumuna göre yük ve konteyner gemileri kullanılmakta olup, sıvı yük taşımacılığında bu durum tankerler vasıtasıyla gerçekleşmektedir. Eşyalara göre yapılan bu iki tip taşımacılığın dışında deniz yolu taşımacılığında taşıma sistemini iki farklı grupta inceleyebiliriz. Bu gruplar Layner Taşımacılık ve Tramp Taşımacılık olarak karşımıza çıkmaktadır.

3.10.4.1 Layner Taşımacılık

Bu taşımacılık şeklinde, düzenli ve belli bir tarifeye bağlı taşıma şeklidir. Bu taşıma sisteminde zaman önemlidir. Gemiler yapacakları seyahatleri bir saat ve zaman şeridinde yaparlar. Örneğin X limana hangi zaman aralığında uğranılacağı ve hareket edeceği programları bellidir. Bu zamanlama da taşımada oluşabilecek tutarların hesaplanmasına ve plan ve program yapılmasına olanak tanır. Layner taşımacılığı bu sebeplerden ötürü deniz taşımacılığında en pahalı sistemdir. Böylelikle ithalatçı veya ihracatçı, yapacağı yüklemeyi bir plan dahilinde hareket ederek gerçekleştirebilmektedir. Bu taşıma şeklinde söz konusu gemi maliyetini karşılayacak yeterli yükü bulamazsa dahi önceden belirlenmiş planı aksatmamak için hareket etmektedir (Küçük, 2012).

Layner Taşımacılığı Konvansiyonel Layner ve Modern Layner başlıkları altında iki grupta toplamamız mümkündür.

3.10.4.2 Tramp Taşımacılık

Bu taşımacılıkta yük olan limanlar arasında taşımanın gerçekleştirilmesi şeklinde baz alınır. Uyulması zorunlu olan herhangi bir program yoktur. Hangi limanda yük bulunur ise o limanlar arasında taşımalar yapılır. Tramp taşımaları maden, kömür, çimento gibi ekonomik değeri düşük olan yükleri kapsar. Hazır yük olan limanlar arasında taşımanın yapıldığı ve en yüksek kapasite ile en yüksek verimin yani en düşük maliyet ile en yüksek karın hedeflendiği taşımacılıktır. Bu taşımacılık şeklinde yükün olduğu limanlar takip edildiğinden layner taşımacılıktaki gibi istikrar ve plan söz konusu değildir (Küçük, 2012).

Deniz ve İç Su Yolları Taşımacılığının Olumlu Yönleri

1. Bu taşımacılıkla bir defada ağır ve hacimli yükler istenilen yere rahatlıkla ulaşabilmektedir.

2. Diğer taşıma türlerine göre daha düşük yakıt sarfiyatı bulunmaktadır. Bu durum da beraberinde yük taşıma maliyetinin düşmesini sağlamakta ve firmaları bu moda yönlendirmektedir.

3. Bu taşıma modunda mal zaiyatı minumum seviyede seyretmekte diğer kayıplar hemen hemen hiç olmamaktadır.

4. Bu taşıma moduyla birlikte limanlarda hızlı gelişimler ortaya çıkmıştır. Bu gelişimlerle limanlar bir nevi lojistik üslere dönüşmüştür.

5. Gemi teknolojisinin ve kapasitesinin hızla gelişmesi sebebiyle limanlarda elleçleme yapan ekipmanların hızlı gelişme sağlamıştır.

6. Kıtalar ve deniz aşırı ülkelere yollanan yüklerin taşınmasında kolaylığı nedeniyle tercih edilmektedir.

7. Ülkeler arasındaki politik problemlerden en az etkilenen taşıma modu olması nedeniyle diğer taşıma modlarından öne çıkmaktadır.

8. Diğer taşıma modlarına oranla daha fazla istihdam ve teknoloji yaratarak ülkelerin ekonomilerine ciddi katkı sağlamaktadır (Küçük, 2012).

Deniz ve İç Su Yolları Taşımacılığının Olumsuz Yönleri

1. Bu taşıma türünde elleçleme sayısı ve dış kaynak kontrolü diğer türlere göre daha fazladır.

2. Doğa olaylarından azami derecede etkilenmektedir.

3. Kalkış / Varış saati bakımından elastikiyet oldukça azdır.

4. Yapmış olduğu sefer düzeyleri belirli alanlarda sınırlı kalmıştır. Örn; Liman vb.

3.10.5 Boru Hattı Taşımacılığı

Bu taşımacılık ürünlerin borular vasıtasıyla sevk edilmesi işlemidir. Bu taşımacılıkta büyük ölçüde gaz ve sıvı maddelerin taşımacılığı yapılmaktadır. Bu maddelerin yanında kimi zaman da kimyevi maddelin taşımacılığı yapılmaktadır

Ulaştırma modları arasına yaklaşık 1900 yıllarında girdiği değerlendirilmektedir. Genellikle belli bir mesafe ve rotanın seçilmesi; hava, trafik ve yol gibi durumların olumsuzluklarından etkilenmeden büyük miktarlı ve düşük maliyetli taşıma imkanı sağlaması nedeniyle son yıllarda yoğun olarak tercih edilmektedir (Baki, 2004).

Borular çoğunlukla su ve denizlerin altından geçirilir bu da maliyetin yüksek olmasına neden olmasının yanında yüksek titizlik ve çalışma anlayışı ruhuna sahip olmayı gerektirir

Boru Hattı Taşımacılığının Olumlu Yönleri

1. Diğer taşıma modlarına göre çok daha az maliyetli taşıma imkanı sağlamaktadır.

2. Çoğunlukla sıvı, gaz ve kimyevi maddelerin taşımacılığı yapıldığından oldukça titiz davranılmaktadır.

3. Büyük miktarlarda ve düzenli olarak uzun mesafeli ve önceden planlı sevkiyat yapabilmektedir.

Boru Hattı Taşımacılığının Olumsuz Yönleri

1. İlk yatırım tutarı diğer modlara oranla bir hayli yüksektir.

2. Ülkelerin siyasi olaylarından etkilenebilmekte ve bu politik olaylara göre bazen hattın bazı kısımlarında veya tamamında güvenlik açısından sorunlarla karşı karşıya kalınabilmektedir.
3. Yalnızca belirli ürünlerin taşınmasına uygun olduğundan diğer taşıma türlerine göre daha kısıtlı olarak kullanılabildiği düşünülmektedir.

3.10.6 Çok Modlu Taşımacılık

Uluslararası arenada ve uluslararası lojistik alanında sıklıkla karşılan ve kullanılan çok modlu taşımacılık; yüklerin iki veya daha fazla ulaştırma türü ile taşınması işlemidir. Çok modlu taşımacılıktaki süreci gümrükleme, elleçleme, depolama tekrar elleçleme gibi lojistik koordinasyonda geçtiği işlemlerle ki lojistik uygulamaların tamamını kapsayarak, tamamen iç içe geçmiş, birbiriyle uyumlu çalışma ve belli bir plan dahilinde hareket ederek uygulanan entegre bir sistemdir diye adlandırabiliriz (Küçük, 2012).

3.10.7 Multımodal Taşımacılık

Multımodal taşımacılık modunu farklı taşımacılık türlerini bir birine entegre eden bir taşımacılık türü olarak değerlendirebiliriz. Bu taşımacılık modunda birbirinden bağımsız taşıma aracıyla, birden çok taşıma şekli oluşturularak taşıma yapılan türdür. Bu modda yalnızca bir taşıyıcı olmakta ve sözleşme esası bu kapsamda yapılmaktadır. Taşımacılık çarkında yer alan diğer taşıma türlerini bir firmanın aracılığıyla planlaması ve uygulanması sağlanmaktadır. Uluslararası arenada ticaretin yapılabilmesine yardımcı olan bu taşıma şekli dünya üzerinde birçok firma tarafından kullanılmaktadır (Küçük, 2012).

3.10.8 Intermodal Taşımacılık

Bu taşıma türünde yalnızca taşıma türleri değiştirilirken ürünün olduğu yük üzerinde işlemlerin olmadığı birbirinden bağımsız çoklu noktalara ürünlerin birden çok taşıma modeliyle götürülmesi şekline denilebilmektedir (Küçük, 2012).

Intermodal ve Multımodal Taşımacılıklar Arasındaki Farklar

1. Intermodal Taşımacılıkta yükler içinde bulunduğu taşıma ünitesinden aktarılmazken, Multımodal Taşımacılıkta farklı taşıma modlarının gerektirdiği ünitelere aktarılabilirler.

2. Intermodal'de yükleme ve varış noktaları arasında kullanılacak her bir mod için farklı bir sözleşme ve anlaşma gerekirken; Multımodal Taşımacılıkta tek bir sözleşme yapılmaktadır.

3. Intermodal Taşımacılıkta birden fazla taşımacı firma süreçte sorumluyken; Multımodal Taşımacılıkta yalnızca bir firma süreçten sorumludur.

4.İntermoal Taşımacılıkta Denizyolu-Karayolu-Denizyolu kombinasyonu yapılabilirken; multımodal Taşımacılıkta tüm taşıma modları arasında birleşim yapılabilmektedir.

3.11 Dış Ticarette Kullanılan Teslim Şekilleri (Incoterms) ve Türleri

Incoterms ilk olarak 1936 senesinde yayımlandığı bilinmektedir. Bu kuralların ilk yayımlanmasını müteakip oluşan ve gelişen yeni koşullara bağlı olarak 63, 67, 76, 80,90 ve 2000 yıllarında çeşitli değişikliklere uğramıştır. Günümüzde kullanılan kurallar ıncoterms 2010 kurallarından oluşmaktadır. Incoterms 2010 aslında 2011 Ocak ayının ilk günü yürürlüğe girmiştir. Her ne kadar Incoterms'in son versiyonu ınc.2010 olsa da ticareti uygulayan alıcı ve satıcıların sözleşme koşullarında belirtmek şartıyla bütün versiyonları kullanılabilmektedir. Oluşturulan bu Incoterms kuralları kanunen geçerlilik taşımaktadır.

Uluslararası ticarette alıcı ve satıcıların haklarını korumak uluslararası ticari arenada birbirlerini tanımadan alışveriş yapan tarafların mağdur olmaması için sözleşme şartlarına konulan maddelere uyma zorunluluğu olan kurallar bütününe ıncoterms denilebilmektedir. Incoterms altı kez revize edilmiştir. Incoterms'in bütün sürümleri alıcı ve satıcılarca kullanılabilir. Yeter ki sözleşme de hangisinin kullanılacağının belirtilmiş olsun. Ticarette aracılık yapan kuruluşların (bankalar) birbirleri ile düzenli ve uyumlu çalışmalarını sağlayan kurallardır. Asıl amaç, ülkeden ülkeye farklı biçimde yorumlanan taşıma terimleri arasındaki farklı yorumları ortadan kaldırmak veya en aza indirgemektedir (Vanlı,2017).

Incoterms kuralları sayesinde; satıcının alıcıya malı nerede hangi masrafları ödeyerek teslim edeceği, sorumluluk ve risklerinin neler olduğu belirlenmekte ve alıcının malı nerede teslim alacağı, sorumluluk ve risklerinin nerede başladığı ve neler olduğu konularına açıklık getirilmiş olup bu kurallar sayesinde alıcı ve satıcı uluslararası ticarette önemli ölçüde sorumluluktan kurtulmuştur. Bu kurallar kanun yerine geçmemektedir yalnızca iki taraf arasında yapılan ticaretteki anlaşma kurallarını ortaya koymakta ve iki tarafında rızasıyla imzalar atılmaktadır. Incoterms'ün Uluslararası Ticarette açıklığa kavuşturduğu konuları şu şekilde sıralamamız mümkün olabilmektedir:

1. Alıcıya malların nerede teslim edileceğini açıklığa kavuşturur.

2. İhracatçının yurt içinde TL olarak sattığı malın yurt dışına satılması halinde hangi ilave masrafların ödeneceği hakkında bilgi verir.

3. Taşıma aracı veya araçlarının kimin tarafından ayarlanacağı,

4. Taşıma masraflarının kimin tarafından ödeneceği,

5. Taşıma esnasında kaza veya kayıplara karışan malların taşıma sigortasını kimin yaptıracağı,

6. Malın alıcıya hangi noktada teslim edileceği,

7. Yükleme ve boşaltma masraflarının kimin üstleneceği,

8. Malın sahipliğinin nerede alıcıya geçeceği gibi konuları açıklamaktadır (Vanlı, 2017).

3.11.1 EXW (Ex Works)

Bu teslim şekli türü bütün taşıma türlerinde kullanılabilmektedir. Satıcı malları öncesinde sözleşmede belirlenen esaslar dâhilinde ve belirlenen tarihte alıcının da bilgisi dâhilinde fabrikasında tutar. Alıcı malları malın ihracı için gerekli bütün belgeleri hazırlayarak malı fabrikadan teslim alarak gümrük işlemlerini de tamamlamayı müteakip ürünlerin ithalini gerçekleştirir. Mallar alıcıya ihraç edildikten sonra ürün bazındaki tüm sorumluluk alıcıya geçmektedir. Malları ihraç edenin sorumluluğunun en düşük, ithal edenin ise en yüksek olduğu taşıma şeklidir.

Satıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz:

- Satış sözleşmesinde gösterildiği şekilde malın hazırlanmasını sağlamak,
- Yine sözleşme esaslarına göre kontörlünü yapmak,
- Malın Ambalajlama ve paketleme işlemlerine tabii tutmak,
- Sözleşmede belirtilen sigorta ve navlun işlemlerini yapmaktır.

Alıcının sorumluluklarını ise şu başlıklar altıda sıralayabiliriz:

- Malın o ülkeden çıkışı için gereken işlemleri yapmak,
- Malın izin işlemlerini ve gümrük işlemlerini yapmak,
- Malı taşımak için araca yüklenmesini sağlamak,
- Sözleşme esaslarına göre navlun ve sigorta işlemlerini yapmak,
- Malın taşındığı araçtan boşaltılması işlemlerini yapmaktır.

3.11.2 FCA (Free Carrier)

Ürünlerin ürünü alacak olanların tanımladığı taşıyıcıya, malı satanların olanların ülkesinde verilmesi olduğundan bahsedilebilir. Ex Work gibi bütün taşıma türlerinde kullanılmaktadır. Malın teslim edilmesini müteakip bütün masraf ve riskler alıcıya geçmiş olmaktadır. Navlun ücreti ve sözleşmede varsa sigorta işlemleri de alıcı tarafından ödenmektedir. Free Carrıer ‘de Inc.2000 türünde küçük bir farklılık yapılmıştır. Bu farklılığa yani değişikliğe göre malın teslimi ürünü ihraç edenin olduğu mekânda olursa, ihraç eden ürünleri ithal edenin gösterdiği taşıyıcı araca yüklemeden sorumlu olacaktır.

Eğer malın teslimi satıcıya ait olmayan bir yerde gerçekleşecekse; bu durumda satıcı yalnızca malları alıcının gösterdiği yere getirmekten sorumlu olacaktır. Getirdiği malların indirilmesinden veya yüklenmesinden sorumlu olmayacaktır.

Satıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz:

- Malla ilgili bütün hasar ve masraflar kendisine ait olmak üzere, gereken tüm izinlerin almak,

- Malların ihraç edilmesi ve ülke dışına çıkarılması için tüm belgeleri düzenlemek ve hazırlamak,

- Malın gümrük işlemlerini tamamlamak,

- Malları taşıyıcıya sözleşmede belirlenen tarihte ve yerde teslim etmektir.

Alıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz:

- Yapılan sözleşme esaslarına göre malın ücretini ödemek,

- Sözleşme esaslarınca malın belirtilen yerde ve zamanda malı teslim almak,

- Malların ithal edilmesiyle ilgili tüm masrafları karşılamak,

- İthal işlemleriyle ilgili gereken izinleri almaktır.

3.11.3 CPT (Carriage Paid To)

Sözleşme esaslarına göre taşıma ücretinin malı satanlarca ödendiği, sigorta ve öbür bedellerin malı alan tarafından karşılandığı teslim şeklidir. Bu taşıma türü genelde fazla araçla yapılan taşımacılık şekillerinde kullanılmaktadır. İhracatçı sözleşme esasları gereğince malın gideceği yere ulaşana kadar olan taşıma bedelini ödemekten sorumludur.

Satıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz:

- Sözleşmede belirtilen esaslar dahilinde malı hazırlamak,

- Alıcının ülkesinde kullanacağı gerekli belgeleri hazırlamak,

- Gümrük işlemlerini tamamlamak,

- Varış limanına kadar olan navlun ücretini ödemektir.

Alıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz:

- Sözleşe esaslarınca gereken mal bedelini ödemek,

- Malın ithal edilmesi için gereken belgeleri düzenlemek,

- Gümrükle ilgili vergileri ödemek,

- Transit taşımadan dolayı doğabilecek tüm masrafları karşılamaktır.

3.11.4 CIP (Carriage And Insurance Paid To)

CIP tes. şeklinde satıcı tarafından prim, navlun ve yükleme masrafları ödenerek tüm riskler mallar limana gelinceye kadar üstlenilir. Sözleşmede belirtilen esaslar neticesinde mallar belirlenen tarih ve yerde yüklemesi yapılır ve bu durum alıcıya bildirilir Mal ya da ürünü ihraç eden sigortayla ilgili tutarı ödemeye müteakip göndereceği mal ya da ürünle ilgili çerçevesi en küçük taşıma sigortasını yapar. İhraç edenin yaptığı sigortanın kapsamının dar olduğunu düşünen ithalatçı ihracatçının sigortayı genişletmesini isteyebilir. Bu durumda oluşabilecek ek maliyeti ithalatçının karşılaması gerekmektedir (Başlangıç, 2015).

Satıcıya ait sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz

- Sözleşmede belirtilen şartlara göre malı hazırlamak,

- Malı İthal edenin ülkesindeki vesaikleri hazır etmek,

- Gümrükle ilgili yapılması gerekenleri yapmak,

- Gönderilen malın sigortasını yapmaktır (Başlangıç, 2015).

Alıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz

- Sözleşmede belirtilen şartlara göre malın bedelini ödemek,

- Malın ithali için gereken gümrük belgelerini düzenlemek ve gümrük vergilerini ödemek,

- Malın varış limanında boşaltılmasını sağlamak,

- Malın tesliminden itibaren olan navlun ve sigorta haricindeki oluşabilecek tüm masrafları karşılamaktır.

3.11.5 DAT (Delivered At Terminal)

Satıcının malla ilgili acenteye karar verdiği ve sözleşmeyi yaptığı bu taşıma şekli tüm taşıma şekillerinde de kullanılabilir. Satıcı aynı zamanda ücreti öder. Bu teslim şekli bu şekilden önceki DEQ şeklinin yerini almıştır (Başlangıç, 2015).

Satıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz

- Sözleşmede belirtilen esaslara göre malı hazırlamak,

- Malın kontrolünü yapmak,

- Malı ambalajlamak ve paketlemek,

- Malın gümrük işlemlerini yapmak ve izinlerini almak,

- Malın yüklemesini yapmak,

- Navlun ücretini ödemek,

- Sigorta ile ilgili işlemleri tamamlamaktır.

Alıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz

- Sözleşmede belirtilen esaslara göre malın varış gümrük işlemlerini yapmak,

- Malın takibini yapmaktır.

3.11.6 DAP (Delivered At Place)

Deliver At Place (DAP) taşıma şekli daha önceki DDU, DAF ve DES taşıma şekillerinin yerine kullanılmaya başlanmıştır. Bu taşıma türünde ürünler alıcıya belirlenen yerde ve şekilde teslim edilir. DAP taşıma türünde mallar satıcı tarafından belirlenen yerde ve şekilde boşaltılmaya hazır bir şekilde taşıma aracının üzerinde alıcıya teslim edilmektedir. Bu taşıma türünde bütün maliyetler alıcıya aittir. Bu maliyetlerin içerisine gümrük işlemleri, harçlar ve resimler ve gümrük vergileri de girmektedir (Başlangıç, 2015).

Satıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz

- Sözleşmede belirtilen esaslara göre malı hazırlamak,

- Malın ihracı için gereken izinleri almak,

- Malın gümrük işlemlerini tamamlamak,

- Malın tüm masrafları kendisine ait olmak üzere malları belirlenen terminale taşımak için sözleşme yapmak,

- Malları sözleşmede belirtilen tarih ve yerde taşıma aracına yüklemektir.

Alıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz:

- Sözleşmede belirtilen şartlara göre malın bedelini ödemek,

- Malın ithali için gereken izinleri almak ve gümrük işlemlerini tamamlamaktır.

3.11.7 DDP (Delivered Duty Paid)

DDP teslim şekli DDU teslim türüyle aynı özelliklerde olup ve aynı esaslara dayanmaktadır. Bu teslim türünde satıcı gümrük vergisini üstlenme şartı vardır (Başlangıç, 2015)

Satıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz

- Sözleşemeye göre malı hazırlamak,

- İhraç ve ithal edeceği ülkedeki kullanacağı gerekli belgeleri hazırlamak,

- Gümrük ile ilgili yapılması gerekenleri yapmak,

- Taşıma yapacak aracı tedarikini sağlamak,

- Navlun maliyetini karşılamak,

- Malı teslim edinceye dek olacak olan tüm masrafları ve riskleri üstlenmektir.

Alıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz:

- Sözleşmede gösterildiği şekilde malla ilgili ücret ve bedelleri ödemek ve malı sözleşmede belirtilen şartlara göre teslim almaktır.

3.11.8 FOB (Free On Board Vassel)

FOB teslim şekli yalnızca deniz taşımacılığında kullanılan bir teslim şeklidir. Yükleme yapılacak olan limanın adıyla birlikte alınır. Örneğin yükleme yapılacak olan liman İstanbul ise FOB İstanbul diye adlandırılır.

Bu teslim şeklinde ihracatçının sorumluluğu malların gemiye teslim edilmesine kadar olan kısımdır. Malların gemiye yüklenmesine kadar olan tüm masraf ve riskler satıcıya aittir (Başlangıç, 2015).

FOB teriminin bir önceki terim olan FAS'tan en temel farkı bu terimde satıcının malları limana getirip teslim etmesinin haricinde, bizzat gemiye yüklemesi

zorunluluğudur. FOB taşıma türü yalnızca iki taşımacılıkta kullanılmaktadır. Bu taşımacılıklar deniz taşımacılığı ve iç su hyolu taşımacılığıdır. Incoterms 2010 ile FOB teslim şeklinde ufak bir değişiklik meydana gelmiştir. Incoterms 2010 öncesinde hasar geçişi için malların küpeşteyi aşması beklenirdi, ancak 2010 sonrasında hasar geçişi malların küpeşteyi aşması değil direkt gemiye yüklenmesi ile olacağı belirlenmiştir.

Satıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz

- Sözleşme esaslarına göre malı hazırlamak,

- Sözleşmede belirtilen tarih ve yerde alıcının temin ettiği gemiye yüklemeyi yapmak,

- Gümrük ile ilgili yapılması gerekenleri yapmak,

- İthalatçıya yüklemenin yapıldığını bildirmek,

- Mallar geminin küpeştesine gelene kadar oluşacak olan bütün masraf ve risklerden sorumlu olmak,

- Malın satın alınmasından ihtiyaç duyulan maliyetleri karşılamaktır.

Alıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz:

- Sözleşmede belirtilen şartlara göre malın ücretini karşılamak,

- Malın alınmasında gerekli gümrük evraklarını düzenlemek ve işlemleri yapmak,

- Gümrüğe ait vergi yükümlülüğünü yerine getirmek,

- Navlun bedelini ödemek,

- Mallar geminin küpeştesine yüklendikten sonra oluşacak olan tüm sorumlulukları ve masrafları karşılamak,

- Malın ithaliyle ilgili tüm vergileri ve gümrük işlemlerini ödemektir.

3.11.9 FAS (Free Alongside)

Bu teslim şekline göre ihracatçı malları malların taşınacağı geminin yanına getirmekten sorumludur. Ürünlerin teslimi iki şekilde yapılır. İlki rıhtımdaki ürünlerin yükleme noktasına getirilmesi. İkincisi ise ürünlerin mavna yardımıyla açık denizdeki demirli gemiye teslim edilmesidir. Malın teslim edilmesinden sonra oluşacak olan

maliyetler alıcıya aittir. Bu süreden itibaren ki maliyetler ve navlun ücreti de ithalatçı tarafından ödenir (Başlangıç, 2015).

Satıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz

- Sözleşme şartlarına göre malları hazırlamak,
- İthalatçının ülkesindeki belgelerin hazırlanması ve alınmasına yardımcı olmak,
- Ürünlerin sözleşme esaslarına göre teslimini sağlamak.

Alıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz:

- Anlaşmaya esas olarak malın masraflarını ödemek,
- Malın alınması ve satılmasıyla ilgili bütün evrakları hazırlamak,
- Gümrük masraflarını ödemek,
- Taşıma firmasıyla anlaşarak ürünleri ne zaman istediğini belirlemek ve bunu bildirmek,
- Malları sözleşmede belirtilen esaslara göre istenilen yer ve zamanda teslim almak,
- Malların teslim alınmasından itibaren tüm risk ve masrafları üstlenmektir.

3.11.10 CFR (Cost And Freight)

CFR Taşıma türünde ihracatçı tüm risklerle birlikte masrafları üstlenir. Ürünleri yükleneceği limana ulaştırır. Navlun bedelini ödeyerek malın yüklenmesini sağlar. Gümrüğe ait yapılması gerekenler satıcının yani ihracatçının sorumluluğundadır. Ürünlerin yüklenmesinden sonra oluşacak olan tüm sorumluluk ve masraflar ithalatçıya geçmektedir. İthalatçı yani alıcı bu saatten sonra mallarla ilgili yükümlü olarak tanınır (Başlangıç, 2015).

Satıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz

- Sözleşme şartlarına göre malı hazırlamak,
- Malı kontrol ederek ambalajlamak ve paketlemek,
- Malın çıkış işlemlerini yapmak,
- Malın yüklenmesini sağlamak,

- Sigortayı yaptırmaktır.

Alıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz:

- Sözleşme şartlarına göre malı kontrol etmek,
- Malı boşaltma işlemini yapmak,
- Malın varış işlemlerini hazırlamaktır.

3.11.11 CIF (Cost Insurance And Freight)

CIF taşıma türünde ihracatçı yüklemeden doğacak olan tüm masraf ve riskleri yüklenerek malın limana getirilmesini sağlar. Sözleşmede belirtildiği şekilde malları belirtilen tarih, zaman ve yerde yüklenmesinin yapıldığını ithalatçıya bildirir. İthalatçı sigorta primini ödeyerek yüklediği ürünlerin şekline göre en uygun sigortayı yaptırır. Ürünlerin gemiye yüklenmesine müteakip bütün maliyet ve masraf ithalatçının sorumluluğundadır. Ancak bu masraflara sigorta ve navlun dahil değildir. Bu ücretler ihracatçı tarafından karşılanmaktadır. Sözleşme esaslarına göre ürünlerin boşaltılması yapılır (Başlangıç, 2015).

Satıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz

- Sözleşme şartlarına göre malı hazırlamak,
- Malı kontrol ederek ambalajlamak ve paketlemek,
- Malın çıkış işlemlerini yapmak,
- Malın yüklenmesini sağlamak,
- Sigortayı yaptırmaktır.

Alıcının sorumluluklarını şu başlıklarla sıralayabiliriz:

- Sözleşme şartlarına göre malı kontrol etmek,
- Söz konusu malın varış gümrük/resmi izinlerinin alınmasından sorumludur.

3.12 Türkiye-Macaristan İlişkileri

3.12.1 Türkiye'nin Genel Görünümü

Tarih

Türkiye bulunduğu coğrafya dolayısı ile yerleşimler çok eski tarihlerde başlar, Hititler, Dor ve İyonyalılar, Persler'e dayanan bir geşmişi vardır. Sonrasında Roma ve Bizans toplumlarına ve Osmanlı İmparatorluğuna ev sahipliği yapmıştır. 1923 yılına gelindiğinde Türkiye Cumhuriyeti kurularak bu genç cumhuriyet devletine vatan olmuştur. Tarihi anlamda bu önemli uygarlıklara ev sahipliği yapmış olması coğrafi anlamda değerini daha da arttırmıştır.

1923'ten sonra başlayan değişim ve dönüşümle cumhuriyet devleti olmanın gerektirdiği birçok yenilikle tanıştı, tevhidi tedrisat kabulü, kılık kıyafet kanunu, miladi takvim, medeni kanun, harf devrimi gibi yoğun çaba sarfedilmesi gereken gelişemeler yaşanırken İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması birçok sıkıntıya sebep olmuştur.

1950lerden sonra ise ülke savaş psikolojisinden çıkarak ivme kazanmıştır. Kalkınmaya özel sektörün desteği , pek çok alanda üretimin başlaması, okullar ve üniversitelerin açılması bu ivmeyi hızlandırmıştır.

1960'lı yıllarda yaşanan iç karışıklıklar, darbeler, anarşi hareketleri 80'li yıllara kadar sürmüş, 83 yılında tekrar demokrasiye geçilmiştir. Zor geçen bu yıllardan sonra sanayi ve ticaretin ivmelenmesi tekrar hız kazanmış, uygulanan politikalarla günümüze kadar gelinmiştir.

Nüfus

1870li yıllarda yaklaşık 30 milyon olan Anadolu nüfusu Cumhuriyet'in ilanından sonra ilk defa 1927 yılında sayılmıştır. TÜİK verilerine göre ilk nüfus sayımı 13,5 milyon civarında idi. Sonrsında ülke nüfusu sürekli artarak günümüzde 80 milyonu geçmiştir. Nüfusun hızla artışı savaşların sona ermesi sağlık alanındaki ilerlemeler ve yaşam koşullarının iyileşmesi sebebi iledir. Türk nüfusu genç bir yapıya sahiptir. Bu çalışabilir nüfusun çokluğunu gösterir. Yani üretime katkıda bulunabilecek iş gücü potansiyeli yüksektir.

Ekonomi

Türk ekonomi tarihine bakacak olursak, 1923'ten sonra benimsenen liberal politikalar, 1929 ekonomik buhranından sonra yerini korumacı sıkı devlet politikalarına bırakmıştır. 1934 yılında ilk sanayi planı uygulamaya konulmuş, başarılı bulunduğu için ikinci plana geçilmiştir. Fakat bu yıllarda başlayan İkinci Dünya Savaşı planın uygulamasını zorlaştırmış savaş ekonomisine geçilmiştir. Savaştan sonraki yıllarda çok partili sisteme geçiş ile birlikte liberalizm tekrar etkisini göstermeye başlamıştır. Yeni bir kalkınma planı hazırlanarak özel sektör teşvik edilmiştir. Beklenen büyümeyi yakalayamayan Türkiye 1950'li yıllarda gözünü tarım faaliyetine çevirmiştir. 50'li yılların ortalarında yapılan plansız yatırımlar, döviz gibi sebeplerle zaman içerisinde enflasyon oranı hızla artmıştır. Sıkı para ve maliye politikaları bir işe yaramamış, 1960 yılında yeni bir anayasa ile uzun vadeli bir ekonomik plan üzerinde çalışılmaya başlanmıştır. Bir süre gelişme gösteren ekonomi dengesi daha sonra bozulmuş, bu dengesizlikler sonucu 1980 yılında tekrar ekonomik istikrar kararları alınmıştır. Bu dur kalk ekonomisi 90'da yaşanan körfez krizine kadar bir süre ivmelenmiş, krizle birlikte durgunluk dönemine girmiş, daha sonra tekrar iyileşme göstermeye başlamıştır. 2000'li yılların başında patlayan kriz ile 2001 yılı Türkiye tarihi açısından en kötü yıllardan biri olarak kayda geçmiştir. Uygulanna para ve maliye politikaları ile birlikte 2003 yılından sonra tekrar büyüme eğilimine girmiş, 2009 yılında tekrar bir finansal krizin içine düşmüştür. Artıp azalan büyüme grafiği bu krizden sonra yükselişe geçmiş, dalgalı bir seyirde günümüze kadar gelmiştir.

Siyasal Durum

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılması ve Cumhuriyet'in ilanı ile başlayan Türkiye Cumhuriyeti siyasi tarihi 1938 yılına kadar Atatürk Devrimleri ile devam etmiştir. 1938 yılında İsmet İnönü'nün Milli Şef ilan edilmesi ile 12 yıl sürecek bir dönem başlamış oldu. 1946'da demokrat partinin kurulmasından sonra, 1950'de seçimlerle iktidar el değiştirmiş, yerini Demokrat Parti almıştır. 10 yıl süren varlığı 1960 yılında kapatılarak sona erdirilmiştir. Bu yıllarda Türkiye İşçi Partisi kurulmuş, 1971 muhtırasından sonra kapatılmıştır. 1973 yılında başkanlığa gelen Bülent Ecevit, 1974 yılında Milli Selamet partisi ile koalisyon hükümeti kurmuştur. Bu hükümetin

dağılmasından sonra Süleyman Demirel bir koalisyon hükümeti kurmuş, sonrasında 80 darbesi yaşanmış ve 82 yılında Turgut Özal yeni hükümeti kurmuştur. 1987 yılında siyasi yasaklar kalkmış ve Bülent Ecevit, Alparslan Türkeş, Süleyman Demirel, Necmettin Erbakan tekrar siyasete geri dönmüşlerdir. 87 yılında yapılan seçimleri Anap, 91 yılında yapılan seçimleri ise DYP kazandı. 93 yılında Özal'ın vefatı ile hükümeti kurma görevi Tansu Çiller'e verilmiştir. 95 seçimlerinde RP, 99 seçimlerinde ise DSP birinci parti olmuştur. 2002 seçimlerinde ise Recep Tayyip Erdoğan'ın kurduğu Adalet ve Kalkınma Partisi birinci parti olmuştur.

Kültür

Cumhuriyetin ilanıyla birlikte, Türk kültür ve sanat hayatında önemli değişiklikler yaşanmıştır. Devlet milli kültür üzerine inşa edildiğinden Türk dili ve edebiyatı, tarihi ile ilgili çalışmalar bu dönemde hız kazanıp gelişmiştir. Kültürel anlamda yaşanan bu yenilik devlet yönetiminde de görülmektedr. Cumhuriyetin ilan edilmesi, halifeliğin ve saltanatın kaldırılması, Latin harflerinin kabulü gibi yenilikler çağdaş Türkiye'nin ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Dış ilişkiler

Cumhuriyet dönemi Türk dış politikasının çizgisi bütünlük arz eder ancak belli dönemlerde kırılmalar ve değişimler göstermiştir. Dengeli ve çok yönlü bir dış politika izlenmiştir. 90'lardan itibaren Türkiye özellikle bölgesel düzeyde oldukça aktif bir dış politika izlemeye başlamıştır. Global anlamda yaşanan tüm değişimlere rağmen Atatürk'ün temellerini attığı batı medeniyetleri ile bütünleşmeyi esas alaln dış politika hedeflerinden vazgeçilmeyerek geliştirilmeye çalışıldı.

3.12.2 Macaristan'ın Genel Görünümü

Tarih

Macaristan halkının kökenlerinin 9. yüzyıla dek Avrasya ortalarında yaşayan topluluklar olduğu düşünülmektedir. Osmanlı Devleti'nin yaklaşık 150 yıl boyunca farklı dönem ve bölgelerde hakimiyet kurduğu Macaristan toprakları üzerinde Fransız İhtilali döneminde Almanlaştırma çalışması uygulanmıştır. Bir dönem Avusturya-Macaristan İmparatorluğu olarak anılan bu ülke Birinci Dünya savaşı ile dağılmıştır. İkinci Dünya savaşından sonra komünist rejimi benimseyen Macaristan Sovyetler Birliği anayasasını model alarak bir anayasa oluşturmuş birliğin dağılması ile daha çoğulcu bir demokrasi anlayışı benimsemiş ve 2004 yılında Avrupa birliğine girmiştir.

Nüfus

Macaristan'ın yaklaşık 10 milyon nüfusu vardır. Dağılım üç büyük bölgeye ayrılır. Nüfusun yaklaşık %49'i büyük ovada, %38'i Tuna bölgesinde, %14'ü kuzey yüksek arazisinde yaşamaktadır. Halkın %45'i şehirlerde, %55'i köylerde yaşar. En büyük şehri Budapeşte'dir. Azalan nüfus sebebiyle son dönemde 4 yada daha fazla çocuğu olan ailelere devlet yardımı yapılmaktadır.

Macaristan'daki iş gücünün yaklaşık üçte ikisi orta öğretimi, teknik veya mesleki eğitimi tamamlamıştır. Yetenekli ve yüksek eğitimli işgücü, yabancı yatırımcılar için Macaristan'ı özellikle mühendislik, IT, ilaç, ekonomi, matematik, fizik ve mesleki hizmet sektörlerinde cazip hale getirmektedir.

Ekonomi

Macaristan'da ekonomi ihracat odaklıdır. Ülkede plastik, kimyasal, gübre, elektronik, aliminyum ve inşaat sektörleri aktiftir. OECD üyesi Macaristan yabancı yatırımları desteklemektedir.

Macaristan Avrupa'ya ticaret ve yabancı yatırım yolu ile sıkı şekilde bağlanmış olan, bunun yanında önemli sektörleri ile bölgedeki en açık ekonomiye sahip ülkedir. Macaristan'ın iç pazarı nispeten küçüktür. Bununla beraber ülke ekonomisi büyüklük

bakımından hala bölgedeki ülkeler arasında Polonya ve Çekya'dan sonra 3. Sırad yer almaktadır. İhracatının %75'ini AB'ye yapar.

Doğrudan yabancı sermaye yatırımları ülkenin üretiminin modernleşmesinde ve ihracatın doğudan batuya kaymasında önemli rol oynamıştır. İletişim, bankacılık, altyapı, imalat sektörlerinin büyük bölümü yabancı yatırımcılarındır.

Ülkede son yıllarda uygulanan mali programlar sayesinde finansal sürdürülebilirlik ile ekonomik istikrar yönünde gelişme göstermiştir. Kamu harcamaları azaltılmış, bankacılık faaliyetleri piyasayı güçlendirecek şekilde düzenlenmiştir. Ancak euronun prestij kaybından dolayı Macar ekonomisi riskli görünümden kurtulamamıştır.

Macaristan Volksbank'da Türkiye Halk Bankası'nın hissesi bulunduğundan banka bünyesinde bir Türk görev yapmaktadır.

Macaristan en fazla yabancı sermaye çeken ülkeler arasında ilk sıralardadır, %80i AB kaynaklıdır. Görece ucuz olan iş gücü, yabancı firmaların telekomünikasyon, teknoloji ve arge merkezleri önemli itici güçtür.

Yabancı sermayenin yaklaşık %40'lık bölümü imalat sanayisine girmektedir. Taşıt araçları, elektrikli ve optik cihazlar, kimyasallar ve metal sektörü imaları bu gruptadır. Yaklaşık %60'lık kısmı ise hizmet sektörüne girmektedir. Gayrımenkul, ticaret, finansal hizmetler, ulaştırma ve haberleşme bu gruptadır.

Dünyadaki en büyük 30 otomotiv üreticisinin 15'i bu ülkede üretim yapmaktadır. Suzuki, Audi, Opel, Mercedes, Daewoo'nun yanısıra, Bosch, Hankook, Bridgestone, Michelin gibi firmalar bazılarıdır. Diğer gruplarda ise Philips, Sony, Samsung, Nokia, Siemens, Ericsson, Hitachi diğer örneklerdir.

Siyasal durum

Macaristan 1989 yılında parlamenter demokrasi rejimine geçmiştir. Macaristan, 1989 yılında sosyalist sistemden parlamenter demokrasiye geçiş yapan, liberal ekonomik modeli benimsemiş, son 20 yılda NATO, OECD ve Dünya Bankası gibi pek çok organizasyonlara dâhil olmuş, Mayıs 2004'de AB üyesi olmuş, siyasi ve ekonomik istikrara sahip bir ülkedir. Macaristan, 12,990 dolar kişi başına gelirle, OECD yüksek gelirli ülkeler grubu arasında bulunmaktadır. 1989 yılından beri parlamenter demokrasiyi ve liberal ekonomiyi benimsemiştir.

Kültür

Macaristan; Barok, Gotik ve Roma dönemi mimari eserlerine ev sahipliği yapmaktadır. Kendi kültürümüzle ve mutfağımızla yakınlık göstermektedir. Çanak-çömlek, duvar boyama, tahta oyma gibi çalışmalar yapmaktadırlar. Futbol ve satranç oldukça popülerdir. Güveç gibi benzer yemekler, çorba ve baharat düşkünlüğü göze çarpmaktadır. Alkol tüketimi fazladır. Misafirperverlerdir. Bir dönem Osmanlı egemenliğinde olmaları karşılıklı kültür alışverişine vesile olmuştur. Nüfusun %70'i Katolik, %25'i Protestan, %3'ü Ortodoks'tur. Ayrıca küçük topluluklar halinde Musevi ve Müslümanlar da bulunmaktadır.

Türk kültürünün ve medeniyetinin dünyaya yayılmasında varlığıyla hizmet eden, bugün de türbesiyle Türk-Macar dostluğunun nişanesi olan Türk tarihinin önemli şahsiyetlerinden Gül Baba'nın Türbesi Budapeşte'nin en güzide bölgelerinden Tuna Nehri'ne bakan Rozsadomb'da (Gül Tepesi) yer alıyor. Esas ismi Cafer olan Gül Baba, Veli Baba Dergâhı'na mensup bir Bektaşi Dervişi olarak tanınıyor. Osmanlı İmparator'u Kanuni Sultan Süleyman 1500'lü yıllarda Mohaç, Zigetvar, Budin'in Roma-Germen taciziyle üzüldüğü yıllarda her zaman Macarların yanında olmuş ve son gelişinde yanında Gül Baba'yı da getirmiştir. Gül Baba, 1531-1541 yılları arasında Kanuni Sultan Süleyman'ın emriyle on sene Budin'de kalmış, kendini iki ülke arasındaki kardeşliği, hoşgörüyü ve halkların dostluğunu pekiştirmeye adamıştır. Elinde tahta kılıcı, başında sarı kırmızı gülü ile her daim Gül Baba diye anılmış, yüz yılı aşan ömrünün son senelerini Budin'de geçirmiştir. 1541 yılında Budin Savaşı'nda şehit düşen Gül Baba'nın, Şeyhülislam Ebussuud Efendi'nin kıldırdığı ve 200 bin kişinin katıldığı rivayet edilen cenaze namazına Kanuni Sultan Süleyman da katılmıştır. Gül Baba Budapeşte'de,

Tuna'ya ve Peşte'ye nazır, çok güzel manzaralı bir tepeye gömülmüştür. Buraya 'Gültepe' adı verilmiş, 1543-1548 yılları arasında şu anda bulunduğu türbe yaptırılmıştır. Gül Baba Türbesi, yüzyıllar içinde çeşitli değişimlerden ve dönemlerden geçti. Türbe ve Gül Baba'nın aziz hatırası, yüzyıllar boyunca Türk-Macar dostluğunun simgesi olarak korunup yaşatıldı. 1914'te tarihi eser olarak tescil edilen Gül Baba Türbesi, 1962'den bu yana da müze olarak ziyarete açık durumdadır.

Dış ilişkiler

90 sonrası Macar dış politikası öncesine göre daha açık bir politika izlemiştir. Demokratikleşme ile birlikte AB'ye NATO'ya üye olmuş, batı ekonomisi ile güçlü ilişkiler kurmaya özen göstermiştir.

3.13 Türkiye-Macaristan Arasındaki Tarihi İlişki

Türkler ve Macarlar tarih boyunca yakın temasta bulunmuşlardır. Macarlar bugünkü topraklarına gelmeden önce Türkler ile birlik halinde yaşamışlardır. Bazı Türk kavimleri ise kendi arzuları ile Macarlara katılmışlardır. Türk dilinden pek çok kelime Macar diline geçmiştir. Sonrasında Avrupa'ya entegre olmak için Şamanizm'den Katoliklik'e geçmişlerdir. 16 ve 17. Yüzyılda devam eden Osmanlı hükümdarlığının ardından her zaman dostluğa dayalı ilişkiler devam etmiştir.

Macarların verdiği bağımsızlık savaşında Osmanlı sultanlarının desteğini almaları Macarlar arasında sempati yaratmıştır. Sonrasında Birinci Dünya Savaşı döneminde müttefik olarak birlikte çarpışmışlar, Milli Mücadele döneminde de Atatürk ile işbirliğine çabalamışlardır. Türkiye, Türkiye Cumhuriyeti ismiyle ilk resmi antlaşmayı Macarlar ile imzalamıştır. Türkiyenin kalkınmasında Macar uzmanların büyük katkısı olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş döneminde Türk – Macar ilişkilerine özel önem verilmiş, siyasi ve diplomatik ilişkilerin yanısıra ticari ilişkilerin gelişmesi için 1933 yılında Budapeşte'de Türk Macar Ticaret odası açılmıştır. Türkiye ile Macaristan arasında 01.08.1933 yılında Kliring (Clearing) Antlaşması ile 18 Nisan 1934 tarihinde Türk-Macar Ticaret Antlaşması imzalanmıştır. Kliring antlaşması çerçevesinde ticaretimiz gelişme göstermiş bu çerçevede damızlık aygır ve kısraklar satın alınmıştır.

Türk tarım politikası uygulamaya koyulurken Macar tarım uzmanlarından faydalanılmış, özellikle tarım ve hayvancılık ıslahı ile ilgili olarak eğitimde iş birliği yapılmıştır. Bu dönemde tarımın değişik kollarında öğrenim görmek üzere Macaristan'a öğrenciler gönderilmiştir. Debrecen Tarım Akademisi'nde üç yıllık öğrenim görüp, Türkiye'ye dönenler Şeker Şirketi Anonim Ortaklığının kuruluşunda önemli görevler almışlardır. Türkiye Macaristan'dan traktör ve ziraat makinaları satın almıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş döneminde Türk – Macar ilişkilerine özel önem verilmiş, siyasi ve diplomatik ilişkilerin yanısıra ticari ilişkilerin gelişmesi için 1933 yılında Budapeşte'de Türk Macar Ticaret odası açılmıştır. Türkiye ile Macaristan arasında 01.08.1933 yılında Kliring (Clearing) Antlaşması ile 18 Nisan 1934 tarihinde Türk-Macar Ticaret Antlaşması imzalanmıştır. Kliring antlaşması çerçevesinde ticaretimiz gelişme göstermiş bu çerçevede damızlık aygır ve kısraklar satın alınmıştır. Türk tarım politikası uygulamaya koyulurken Macar tarım uzmanlarından faydalanılmış, özellikle tarım ve hayvancılık ıslahı ile ilgili olarak eğitimde iş birliği yapılmıştır. Bu dönemde tarımın değişik kollarında öğrenim görmek üzere Macaristan'a öğrenciler gönderilmiştir. Debrecen Tarım Akademisi'nde üç yıllık öğrenim görüp, Türkiye'ye dönenler Şeker Şirketi Anonim Ortaklığının kuruluşunda önemli görevler almışlardır.

Türkiye Macaristan'dan traktör ve ziraat makinaları satın almıştır. Ülkeler 1929 yılında komşu olmamalarına rağmen saldırmazlık antlaşması imzalamışlardır. İkinci Dünya Savaşı sırasında ise Almanların işgalinden kaçan Macar Başbakanı Türk Elçiliği'ne sığınmıştır. Geçmiş dönemde büyükşehirlerde toplu taşımada kullanılan İkarus marka otobüsler Macar malıdır. Aynı zamanda Türkiye'nin AB'ye katılma sürecinde Türkiye'yi desteklemişlerdir. İki ülke arasında son yıllarda çok sayıda üst düzey ziyaret gerçekleşmiştir. Dış ticaret hacmi 2000'li yılların başından sonra hızla artmıştır.

Macaristan ülkemizde vir Orta Avrupa ülkesi Macarlar ise akraba bir ulus olarak tanınmaktadır. Macaristan derin tarihsel ve kültürel bağlarla bağlı olduğumuz Türkiye ile dostluğuna önem veren ortak kültür mirasımızın korunabildiği bir ülkedir.

3.14 Türkiye-Macaristan Arasındaki Ticaretin Yapısı

Macaristan iç pazarı diğer AB ülkelerine göre daha küçüktür. Mal ihracatının %75'ini AB'ye yapmaktadır. Doğrudan yabancı sermaye yatırımları ülkenin üretiminin artmasına, modernleşmesine araç olmuştur. Bu süreç özelleştirme politikaları ile başlamıştır. İletişim bankacılık altyapı ve imalat sektörlerinin çoğu yabancı sermaye elindedir. Bölgede GSYİH içinde en yüksek özel sektör payı olan ülkedir. Küresel krizden fazlaca etkilenmiş ve küçülmüştür. 2009 krizini seyreden yıllarda hızlıca toparlanamamış, küçülme eğilimi göstermeye devam etmiştir. Yaklaşık son beş yılda uygulanan mali programlar sayesinde ekonomik anlamda önemli gelişmeler olmuştur. Kamu harcamaları azaltılmış, bankacılık sektörü güçlendirmeye yönelik düzenlemelere yönlendirilmiştir. Ancak Yunanistanda yaşanan kriz, Euro'nun değer kaybetmesi Doğu Avrupa'da etkilenen diğer ülkeler gibi Macaristan'ı da olumsuz etkilemiştir. Uygulanan mali politikalara rağmen riskli ekonomik yapıdan arınamamıştır.

İhraç ettiğimiz ürünler;

- Karayolu taşıtları için aksam, parça ve aksesuarlar
- Binek otomobiller ve diğer motorlu taşıtlar
- Boru ve profiller
- Halı ve dokumalar

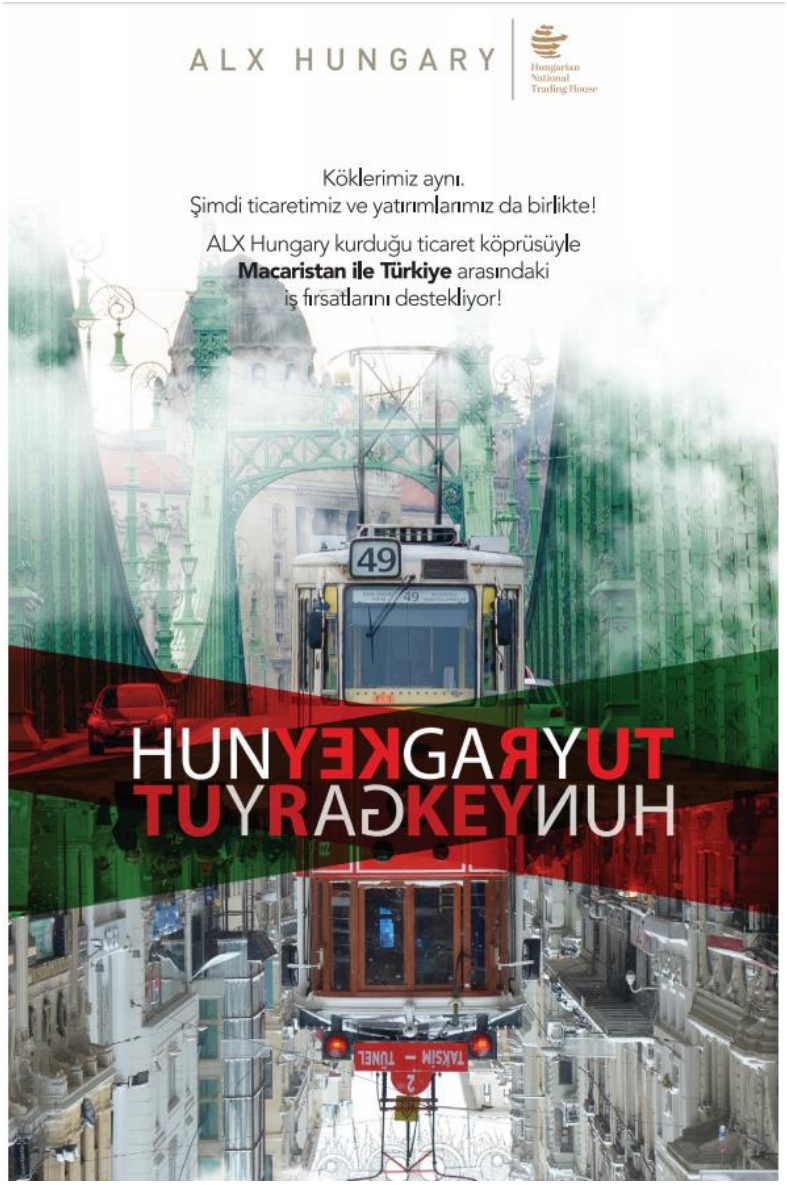
İthal ettiğimiz ürünler;

- Büro makinaları
- Monitörler, projektörler, tv alıcıları
- Etilen polimeri
- Büyükbaş hayvanlar

12 Mayıs 2005 tarihinde Budapeşte'de Türkiye ile Macaristan arasında Ekonomik İşbirliği Anlaşması imzalanmıştır. 2011 yılından itibaren bu ülke ile aramızda her yıl karşılıklı olarak Cumhurbaşkanı ve/veya Başbakan düzeyinde ziyaretler gerçekleştirilmiştir. 2013 yılı şubat ayında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın, Başbakan sıfatıyla, Macaristan'ı ziyareti ile Türkiye Macaristan Ticari ilişkileri yeni bir boyut kazanmış, iki ülke arasında Yüksek Düzeyli Stratejik İşbirliği Konseyi (YDSK) kurulmuş ve 18 Aralık tarihinde ilk toplantı gerçekleştirilmiştir. Gelişen siyasi ve kültürel ilişkilerimize paralel olarak ticari ilişkilerimizin de ivmelenmesi gereği vurgulanmış ve

Macar muhatabı ile birlikte 2 milyar dolar civarında seyreden mevcut ticaret hacminin 5 milyar dolar seviyesine çıkartılması hedefi belirlenmiştir.

Aynı süreçte, Macaristan ile ilişkilerimizin gelişmesine önemli katkılar sağlayacak TİKA Koordinatörlük Ofisi ve Yunus Emre Kültür Merkezi Budapeşte'de açılmıştır. Macar hükümeti, şirketlerinin ülkemizle ticaretini destekleyen "Ticaret Ev"lerini Türkiye'de faaliyete geçirmiştir. Ayrıca, Macaristan, ihracatçısını ve ürünlerini ve ülkelerinde yatırım yapacak Türk firmalarını desteklemek amacıyla Macaristan Dışişleri ve Ticaret Bakanlığı'na bağlı Macar Eximbank İstanbul Ofisini 3 Kasım 2015 tarihinde faaliyete geçirmiştir. Macaristan, Avrupa Birliği ile olan dış ticaretimizde, Türkiye'nin Avrupa Birliğine giriş kapısı olabilecek tüm şartlara fazlasıyla sahip olup son zamanlarda da Türk yatırımcısının ve işadamının bu konuda dikkatini üzerine çekmiştir. Son yıllarda iki ülke arasındaki ticaret hacminde, her ne kadar istenilen düzeye ulaşmasa da gözle görülür bir haraketlilik mevcuttur.



Şekil 3 ALX Hungary destek afişi

3.15 Türkiye ve Macaristan Arasındaki İthalat İhracat

Türkiye coğrafi yapısı ve konumu itibariyle birçok ülkenin ticari yollarını bir birine bağlayan köprü konumunda olmuştur. Bu konumu neticesinde birçok ülkeyle ticari, kültürel, dini, sosyal ve siyasal olarak etkileşim halinde olması kaçınılmaz olmuştur. Aynı zamanda ülkenin coğrafi yapısı itibariyle dört mevsimin aynı anda yaşanabilmesi hadisesi turistik olarak da ülke ekonomisine can vermiştir. Yine dört mevsimin aynı anda yaşanabilmesi tarım ve hayvancılığı pozitif anlamda etkilemiş olup tarımsal ürünlerin uluslararası arenaya ithali ülkenin ticaret kapasitesinin artmasını sağlamıştır. Bu ticaret

özellikle komşu ülkelerle çok daha yakından olmuştur. Macaristan ise Avrupa'nın kalbinde, Merkezi ve Doğu Avrupa ile Batı Avrupanın geçiş noktasında stratejik bir konuma sahiptir. Gelişmiş karayolu, demiryolu, su yolu ve hava yolu altyapısıyla güçlü bir ulaşım ve iletişim ağına sahiptir. Macaristan, yatırımcıların büyük pazara ulaşmada, ihracatını artırmada "Ticari Üs" olarak değerlendirebileceği lojistik bir merkezdir.

Ekonomi bakanlığının 2016 yılında yayınladığı verilere bakıldığında Türkiye'den Macaristan'a yapılan ihracat 832 milyon ABD doları, başlıca ihracat kalemleri ise motorlu taşıtlar, kara taşıtları için aksam ve yedek parça, demir çelik ve bakırdır.

Macaristan'dan yapılan ithalat ise 1.3 milyar ABD doları olmuştur.

Başlıca Macaristan'da faaliyet gösteren firmalarımız, Çelebi Yer Hizmetleri, Küresel Rulman, Halkbankası, Ege Seramik, Sarar, Yataş, Temsa, Çilek Mobilya...

YATIRIMCI	SEKTÖR
Türk Hava Yolları	Yolcu ve Kargo Taşımacılığı
Çelebi Yer Hizmetleri	Yer Hizmetleri
Türk Telekom	Fiber Altyapı
Polat Holding- Ege Seramik	Ticaret -İnşaat-Gayrimenkul
Özyer Group (Fethiye)	Otel Hizmeti (Budapeşte'de 5*Otel restorasyonu)
Orhan Holding - Aunde Tekstil Kft (Szolnok)	Oto Koltuk Kılıfı Üretimi
Koç Holding - Budged	Oto Kiralama Hizmeti
Telatex AŞ (Manisa) - Metyx Hungary Kft (Kaposvar)	Rüzgar Enerjisi Parçaları Üretimi
EKOL- Ekol Logistics Kft	Lojistik Hizmeti
Transemex Logistics Kft	Lojistik Hizmeti
MT Displays - MT Displays Hungary Kft	Reklam Malzemeleri Pazarlaması
Sun Fun Holidays	Turizm
Nakset Kft (Györ)	Et Ürünleri Üretimi
Attasa Kft (Öztiryakiler Temsilcisi)	Sanayi Mutfakları Satış ve Servis Hizmeti
Sever Kft	AVM
Anadolu Korona Bus Kft	Otomativ (Özellikle Otobüs) Ticareti
Hunist Kft	IT Teknolojileri

Tablo 4 Macaristan'a Yatırım Yapan Türk Firmaları

3.16 Türkiye Macaristan Arasındaki Yatırımlar

1997 yılında imzalanan STA (Serbest ticaret anlaşması) ve 2004 yılında iki ülke arasında oluşturulan Gümrük Birliği her iki ülkeninde ticaret hacmine olumlu katkı sağlamıştır. 2000 yılı ve 2006 yılları arasında ticaret hacmi 6 katına çıkmıştır. Ancak 2004 yılı sonrasında ülkemiz aleyhine artan oranda açık verir hale gelmiştir. İhracatta olduğu gibi ithalatta da sanayi ürünlerinin payı yüksektir. Yüzyıllara uzanan kültürel ticari ve siyasi geçmişimiz Türkiye ve Macaristan arasında oluşan güçlü ilişkinin temelini oluşturur. Orta Asya'ya uzanan ortak tarih ve diller arasındaki benzerlik Türk Macar yakınlığının temel göstergeleridir.

Macaristan; lojistik olarak Avrupa'nın kalbi konumunda olan kara hava demir yollarının kesişim noktasında bulunan ve Tuna nehriyle suyolu taşımacılığında da potansiyel arz eden ticaret üssü olarak nitelendirilen bir ülkedir**.**

Son yıllarda Türkiye ile Macaristan arasındaki ticaretin gelişim hızına bakarsak önemli bir potansiyel görülebilir. 2002 yılında Türkiye'nin Macaristan'a olan ihracatı 200 milyon dolar seviyesindeyken 2017 yılında 1,1 milyar dolar seviyesine yükselmiştir. Türkiye'nin Macaristan'dan ithalatı ise 2002 yılında 325 milyon dolar iken 2017 yılında 1,5 milyar dolara yükselmiştir. Düşük maliyetli ve nitelikli işgücü, gelişmiş teknolojik altyapı, köklü yabancı sanayi, yüksek yatırım teşvikleri ve Gümrük Birliği üyeliğimiz iki ülkenin müşterek özellikleridir. Yani her iki ülke de ideal yatırım ortamına sahiptir. Tarihi bağlarımız, siyasi ve ticari ilişkilerimiz de göz önüne alındığında, Türk ve Macar şirketlerince karşılıklı veya ortak olarak her iki ülkede yapılacak araştırma ve sanayi yatırımlarının ülkelerimize önemli katkılar sağlayacağı, sürdürülebilir ve kalıcı ihracat için önemli olacağı düşünülmektedir.

Başlıca Macaristan'da faaliyet gösteren firmalarımız, Çelebi Yer Hizmetleri, Küresel Rulman, Halkbankası, Ege Seramik, Sarar, Yataş, Temsa, Çilek Mobilya...

3.17 Türkiye Macaristan Arasındaki Lojistik

5 Eylül 2018 tarihinde İzmir'de Trükiye Cumhuriyeti ile Macaristan arasında Türk-Macar Kara Ulaştırması Karma Komisyon Toplantısı Protokolü imzalanmıştır. Gündem maddelerini Türkiye ile Macaristan arasındaki uluslararası karayolu ile yolcu ve eşya taşımacılığı taslak anlaşmasının gözden geçirilmesi, istatistiki veri paylaşımı, yolcu ve eşya taşımacılığı gibi konular oluşturmaktadır. Türk tarafı transit karayolu taşıma faaliyetlerinin serbestleştirilmesini istemiş, Macar tarafı bu değerlendirmeyi bir sonraki toplantıda görüşmeyi kabul etmiştir.

Her iki ülke dış ticaret ve karayolu taşımacılık faaliyetlerine ilişkin hacim ve değer bakımından istatistiki verileri paylaşarak karşılıklı memnuniyetlerini dile getirmişlerdir. Her iki ülke karayolu yolcu taşımacılığında bir sorun olmadğını ifade etmiştir. Eşya taşımacılığı ile ilgili olarak geçiş belgelerinin kullanım oranlarına yönelik bilgi

alışverişinde bulunmuş ve karşılıklı memnuniyetlerini dile getirmişlerdir. Heyetler 2019 geçiş kotasını aşağıdaki gibi kararlaştırmıştır.

Türk tarafı için;

3000 adet ücretsiz ikili geçiş belgesi (Euro 3 ve üstü taşıtlar için)

36000 adet ücretsiz transit geçiş belgesi (Euro 3 ve üstü taşıtlar için)

1000 adet ücretsiz ülke geçiş belgesi

Macar tarafı için;

3000 adet ücretsiz ikili geçiş belgesi (Euro 3 ve üstü taşıtlar için)

15000 adet ücretsiz transit geçiş belgesi (Euro 3 ve üstü taşıtlar için)

8000 adet ücretsiz ülke geçiş belgesi

Ayrıca heyetler, üçüncü ülke taşımacılarının Türkiye Macaristan arasındaki karayolu taşımacılığının kısıtlanması konusunu da görüşmüşlerdir. Toplantı sıcak ve dostane bir ortamda geçmiş, heyetler görüşmeler için memnuniyetlerini ifade etmişlerdir.

Türkiye- Macaristan arası karayolu taşımacılığı 1968 yılından itibaren "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşmaları" çerçevesinde yürütülmekte ve her yıl düzenlen iki ülke yetkililerinden oluşan "Kara Ulaştırması Karma Komisyon" (KUK) toplantıları ile karayoluyla gerçekleştirilen taşımacılık faaliyetlerine ilişkin taraflar bir araya gelerek özellikle geçiş belgesi kotalarını belirlemekte ve karşılaşılan sorunları dile getirmektedirler. Macaristan ile karayolu taşımacılığımızda karşılaşılan en önemli sorun ülkemizde tahsis edilen geçiş belgesi sayısının yetersiz oluşudur. Her yıl artan ticaret hacmi ile paralellik göstermeyen belge sayısındaki artış ikili taşımalarımızda sorun olmaktadır. Bir çok ulaşım ağları ve koridorların (4 ana Avrupa ulaşım koridoru) ülke sınırlarından geçtiği göz önüne alındığında, Macaristan'ın Avrupa içindeki lojistik önemi kaçınılmazdır. Özellikle AB üyeliği ertesinde ülke AB'nin Balkanlar'ın giriş kapısı konumuna gelmiştir.

Bir çok uluslararası firma için Macaristan'da üretimde bulunmak, dağıtım merkezi ya da lojistik üs kurmak, ürünlerini gerek Batı Avrupa'ya gerekse Balkanlar'dan Asya'ya karayolu ile ulaştırmada nakliye maliyetleri açısından avantaj sağlamaktadır. Ancak uluslararası üretimin ve bu üretime dayalı dağıtımın Macaristan'ın menfaatine olacak şekilde yeniden belirlenmesinin, diğer bir deyişle Macaristan'ın Avrupa'da önemli

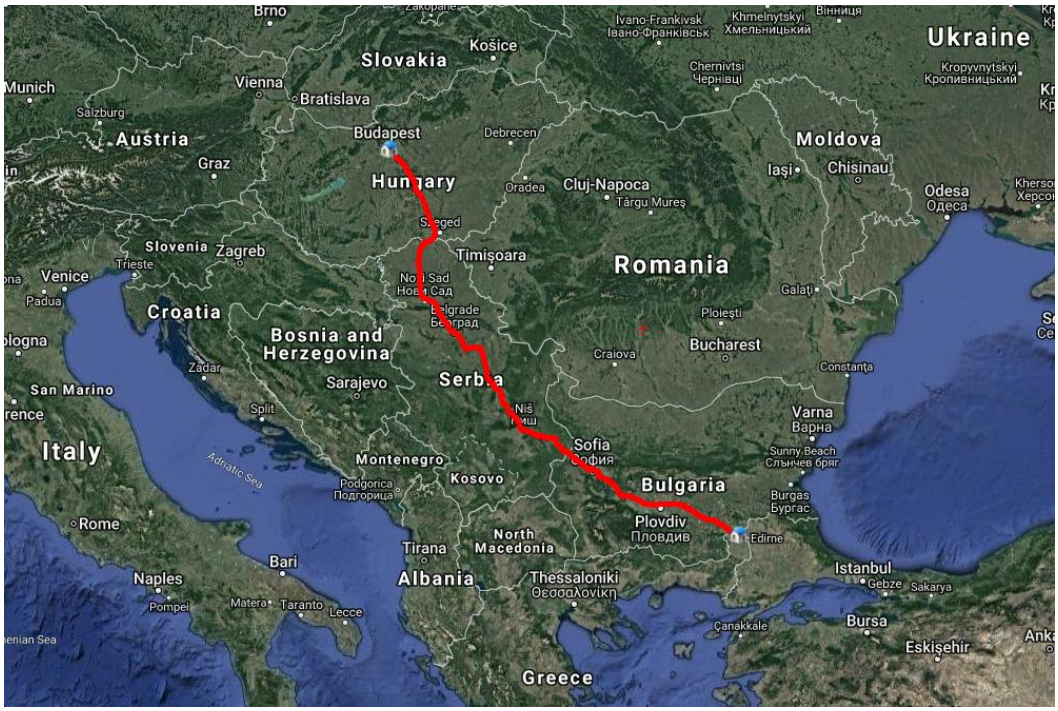
bir lojistik üs olmasının ancak ülkenin ulaşım alt yapısını geliştirmesi ile doğru orantılı olacağı düşünülmektedir. Bu nedenle de ülkeye AB üyeliği ertesinde kullandırılan fonların önemli bir kısmı Macaristan'a bu amaçla tahsis edilmiştir. Yapılan yatırımlarla 2015 yılı itibariyle Macaristan'daki ulaşım altyapısının Avrupa Birliği seviyesine ulaşması hedeflenmektedir. Macaristan özellikle yabancı yatırımları çekmek için, ülkenin lojistik bir üs olabileceğinin altını çizmekte ve bu amaçla devlet tarafından yapılan alt yapı çalışmalarının tanıtımını yapmaktadır. (http://www.counsellors.gov.tr/upload/H/LOJISTIK-NOT2.doc).

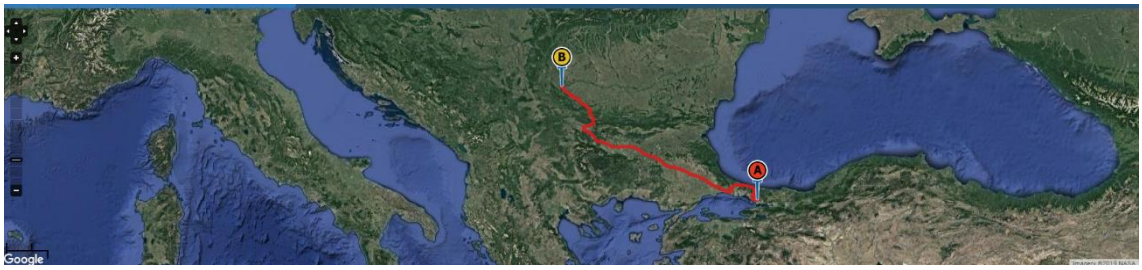
Macaristan 32000 km karayoluna ve 800 km otobana sahiptir. Karayolları şebekesinin kalitesi gelişmiş ülkelere göre daha düşüktür. Karayollarında çeşitli iyileştirmeler yapılırken demiryollarına yatırımlar yetersiz kalmıştır. İç taşımacılıkta %92 oranında karayolları, %4 demiryolları, %3 su yolları kullanılmaktadır. Yolcu taşımacılığında ise ilk sırada karayolu kullanılır. Demiryolu ise ikinci sıradadır.

3.18 Türkiye Macaristan Arasında Kara Taşımacılığı

Aşağıda yer alan harita görselinde Ekol Lojistik dorsesinin Macaristan depoya hareketi görülmektedir.

Tablo 5 Ekol Lojistik Türkiye Macaristan Hattı





3.19 Türkiye Macaristan ve AB

2004 yılından beri AB üyesi olan Macaristan'ın üyelik sürecindeki başarıları ve karşılaştığı zorluklar, aynı zamanda Türkiye açısından değerlendirilmesi gereken önemli deneyimlerdir. Örnek olmasının sebebi yüksek kamu harcama düzeyi ve yeni kamu işletmeleri ilkelerinin kapsamlı olmayan uygulamalarıdır.

AB beklentisi düşük kamu harcamaları olmasına karşın Macaristan, AB üyeleri içinde en yüksek kamu harcaması düzeyine sahip ülkedir. Neo-liberal ekonomi politikaları uygulanmasına rağmen AB ortalaması altına düşememiştir. Macaristan bu yönüyle AB'ye katılım sürecindeki doğrudan nedensel ilişkiyi kırmaktadır. Aynı zamanda yeni kamu işletmeciliği ilkeleri de üyelik süreci tamamlandıktan sonra egemen olmuştur. Bu yönüyle AB'ye giriş ve YKİ arasındaki nedensel ilişkiyi de kırar, çünkü ilkeleri kendi isteği ile üyelik sürecinden sonra uygulamıştır. Ancak müzakere süreci açık uçlu bir süreçtir. Türkiye tüm koşulları yerine getirse dahi reddedilme ihtimali mevcuttur.

Ekonomik kriterlerin yanısıra bir takım siyasi kriterler de mevcuttur. AB öncelikle demokrasi ve insan haklarını tam üyelik için ön koşul koymaktadır. Demokrasi ile AB; çok partili sistem, güçler ayrılığı, hukuk üstünlüğünü kasteder. İnsan hakları kısmında ise dil din cinsiyet, basın ifade özgürlüğü ve azınlık haklarını kastetmektedir. Hem Türkiye hem de Macaristan AB sürecindeki reformlarla temel olarak küresel kapitalizme uyum sağlamaya yönelmiştir.

Genel reformlarda Türkiye ve Macaristan, mali yönetim e-devlet gibi konulara ek olarak merkezi bölgesel ve yerel düzeylerde benzer reform başlıklarına sahiptir. İki ülke

arasındaki temel fark Macaristan'ın eski sistemini kapitalizme dönüştürmeyi hedeflemesiydi, Türkiye'de ise bu sistem 1980'lerde mevcuttu. AB sürecinden önce her iki ülkenin de hedefi kapalı ekonomilerini küresel kapitalizme uyarlamaktı. Reformların uygulamaya başlamasında temel hedef dışa açık ekonomi hedefleri idi. Bu reformlar sonrasında AB uyum süreci ile eşleşerek devam ettirilmiştir. Sonuç olarak Macaristan örneğini incelediğimizde AB üyelik sürecinde ülkelerin manevra alanları ve uygulanacak politika seçeneklerinin olduğunu görürüz. İstenen şeffaflık ve çaba gösterildiğinde üyelik sürecine mani olacak bir engel görülmemektedir.

3.20 Türkiye Macaristan Arasındaki İlişkinin Geleceği

2018 yılında Macaristan başbakanı Viktor Orban'ın Avrupa'nın Türkiye'ye ihtiyacı olduğu ve Türkiye'nin yakın gelecekte dünyanın en büyük ekonomileri arasında yer alacağını açıklaması iki ülke arasındaki ilişkinin geleceği ile ilgili fikir vermektedir.

Karşılıklı yapılan yatırım ve gümrük anlaşmaları iki ülkenin ticaret hacminin büyümesini hedeflemektedir. İki ülke arası ticaretinde zaman içinde yakalanan ivme bu büyümenin göstergesidir.

3.21 Lojistik Merkezler

Lojistik merkezler; karayolu, havayolu, demiryolu ve denizyolu erişimi ile kombine taşımacılık imkanının olduğu, farklı işletmeci ve taşıyıcılarla ulusal ve uluslararası yük taşıma ve dağıtımı, depolama ve diğer lojistik faaliyetlerin yürütüldüğü alanlardır.

Kurulum amacı; maliyetlerin düşürülmesi, daha hızlı ve etkin operasyon yönetimi, bulundukları bölgenin ekonomik ve sosyal gelişimine katkı, modern yöntemlerin sisteme daha kolay entegre olması gibi maddelerle açıklanabilir. Aynı zamanda lojistik merkezler sisteme dahil olan tüm bileşenlerin bir arada olması ile (izin belgeleri, kontrol belgeleri vs.) hız ve maliyetlerin olumsuz etkilenmesinden kaçınılmasını sağlamaktadır.

3.21.1 Lojistik Merkezlerin Özellikleri

Lojistik merkezlerde, depolama ve antrepo, gümrükleme, taşıma, etiketleme, barkodlama, montaj, elleçleme gibi birçok hizmet verilir. Bunun yanısıra, ofis hizmetleri, banka ve sigorta hizmetleri, hukuk böroları, güvenlik hizmetleri, park alanları, yeme içme hizmetleri, araç yıkama ve dolum istasyonları gibi destek hizmetler de verilir. Bu hizmetleri sağlayacak, çeşitli büyüklükte depolar, raf sistemleri, istif makinaları, elleçleme ekipmanları, soğuk hava depoları, idari binalar, sağlık merkezleri, sosyal tesisler gibi taşımacılık faaliyetlerini kolaylaştıracak altyapı, bina, işgücü ve ekipmanların olması zorunludur. Lojistik merkezleri ana ulaşım bağlantılarına göre konumlanır. Karayolu, demiryolu, liman ve havayolu bağlantılarına yakındır.

Merkez içerisinde kargo hizmeti veren firmalar, taşımacılık firmaları, demiryolu işletmecileri, bakım onarım tesisleri, bankalar, sigorta şirketleri, gümrük mişavirleri ve diğer devlet otoriteleri mevcuttur.

3.21.2 Lojistik Merkezlerin Uluslararası Ticarete Katkısı

Lojistik merkezler ürün trafik akışını optimize eder ve kombine taşımacılığı teşvik eder. Yükleme boşaltma faaliyetlerinin iyileştirilmesini sağlayarak modern yöntemleri sisteme entegre eder. İşletme maliyetlerini düşürür ve tüketici ihtiyaçlarına daha hızlı yanıt verilmesini sağlar. Lojistik merkezi kurulumu vasıtasıyla bölgedeki altyapı ve çevre düzenlemesi bölgeye getiri sağlar. Ürün akışının optimizasyonu ile çevreye ve doğaya daha az zarar verilir. Bölgeye istihdam sağlar.

3.21.3 Macaristan Lojistik Merkezinin Avrupa İçin Önemi

Şirketlerin Avrupa'ya açılmasının en kolay yolu Macaristan gibi lojistik anlamda şanslı bir ülkenin olmasıdır. Macaristan transit yollar üzerinde bir merkezdir, aynı zamanda Tuna nehri ile su yolu üzerinde nakliye imkanı sağlar. Gelişmiş bir tren yolu ağına sahiptir.

3.22 Türkiye'nin Dünya Dış Ticareti

T.C.
TİCARET BAKANLIĞI

YILLARA GÖRE DIŞ TİCARET

Değer: Milyon ABD Doları — Rapor Tarihi: 14.05.2019

Dönem	İhracat			İthalat			Dış Ticaret Hacmi		
	Toplam	Bir Önceki Döneme Göre Değişim (%)	Dış Ticaret Payı (%)	Toplam	Bir Önceki Döneme Göre Değişim (%)	Dış Ticaret Payı (%)	Toplam	İhracat - İthalat Karşılama Oranı (%)	Dış Ticaret Dengesi
2005	73.476	-	*38,6*	116.774	-	*61,4*	190.251	*62,9*	**-43.298**
2006	85.535	*16,4*	*38,0*	139.576	*19,5*	*62,0*	225.111	*61,3*	**-54.041**
2007	107.272	*25,4*	*38,7*	170.063	*21,8*	*61,3*	277.334	*63,1*	**-62.791**
2008	132.027	*23,1*	*39,5*	201.964	*18,8*	*60,5*	333.991	*65,4*	**-69.936**
2009	102.143	*-22,6*	*42,0*	140.928	*-30,2*	*58,0*	243.071	*72,5*	**-38.786**
2010	113.883	*11,5*	*38,0*	185.544	*31,7*	*62,0*	299.428	*61,4*	**-71.661**
2011	134.907	*18,5*	*35,9*	240.842	*29,8*	*64,1*	375.749	*56,0*	**-105.935**
2012	152.462	*13,0*	*39,2*	236.545	*-1,8*	*60,8*	389.007	*64,5*	**-84.083**
2013	151.803	*-0,4*	*37,6*	251.661	*6,4*	*62,4*	403.464	*60,3*	**-99.859**
2014	157.610	*3,8*	*39,4*	242.177	*-3,8*	*60,6*	399.787	*65,1*	**-84.567**
2015	143.839	*-8,7*	*41,0*	207.234	*-14,4*	*59,0*	351.073	*69,4*	**-63.395**
2016	142.530	*-0,9*	*41,8*	198.618	*-4,2*	*58,2*	341.108	*71,8*	**-56.044**
2017	156.993	*10,1*	*40,2*	233.800	*17,7*	*59,8*	390.793	*67,1*	**-76.807**
2018	167.934	*7,0*	*43,0*	223.047	*-4,6*	*57,0*	390.981	*75,3*	**-55.113**
2018 (Ocak-Nisan)	54.983	-	*40,0*	82.451	-	*60,0*	137.434	*66,7*	**-27.469**
2019 (Ocak-Nisan)	56.742	*3,2*	*46,0*	66.484	*-19,4*	*54,0*	123.227	*85,3*	**-9.742**
2018 (Nisan)	13.847	-	*40,2*	20.557	-	*59,8*	34.404	*67,4*	**-6.710**
2019 (Nisan)	14.494	*4,7*	*45,4*	17.464	*-15,0*	*54,6*	31.958	*83,0*	**-2.971**

Kaynak: TB & TÜİK

Not: 2017 ve 2018 yılları Ocak-Aralık aylarına ilişkin veriler resmi dış ticaret verilerinden, 2019 yılı Ocak-Nisan aylarına ait veriler ise Bakanlığımız idari kayıtlarından derlenerek hazırlanmıştır.

Tablo 6 Yıllara Göre Dış Ticaret Hacmi

Ülkelere göre yıllık ihracat (en çok ihracat yapılan 20 ülke)
Exports by country and year (top 20 country in exports)

(Değer: Bin ABD $ / Value: Thousand US $)

Sıra Rank	Ülke	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	Country
	Toplam	**167 923 862**	**156 992 940**	**142 529 584**	**143 838 871**	**157 610 158**	**151 802 637**	**152 461 737**	**134 906 869**	**113 883 219**	**102 142 613**	Total
1	**Almanya**	16 137 388	15 118 910	13 998 653	13 417 033	15 147 423	13 702 577	13 124 375	13 950 825	11 479 066	9 793 006	Germany
2	**Birleşik Krallık**	11 107 336	9 603 189	11 685 790	10 556 393	9 903 172	8 785 124	8 693 599	8 151 430	7 235 861	5 937 997	United Kingdom
3	**İtalya**	9 560 405	8 473 471	7 580 837	6 887 399	7 141 071	6 718 355	6 373 080	7 851 480	6 505 277	5 888 958	Italy
4	**Irak**	8 346 276	9 054 612	7 636 670	8 549 967	10 887 826	11 948 905	10 822 144	8 310 130	6 036 362	5 123 406	Iraq
5	**ABD**	8 304 672	8 654 268	6 623 347	6 395 842	6 341 841	5 640 247	5 604 230	4 584 029	3 762 919	3 240 597	USA
6	**İspanya**	7 708 465	6 302 135	4 988 483	4 742 270	4 749 584	4 334 196	3 717 345	3 917 559	3 536 205	2 818 470	Spain
7	**Fransa**	7 286 992	6 584 199	6 022 485	5 845 032	6 464 243	6 376 704	6 198 536	6 805 821	6 054 499	6 211 415	France
8	**Hollanda**	4 760 826	3 864 486	3 589 432	3 154 867	3 458 689	3 538 043	3 244 429	3 243 080	2 461 371	2 127 297	Netherlands
9	**Belçika**	3 950 970	3 151 422	2 548 240	2 557 805	2 939 108	2 573 804	2 359 575	2 451 030	1 960 441	1 795 682	Belgium
10	**İsrail**	3 894 506	3 407 436	2 955 545	2 698 139	2 950 902	2 649 663	2 329 531	2 391 148	2 080 148	1 522 436	Israel
11	**Romanya**	3 867 122	3 139 188	2 671 249	2 815 506	3 008 011	2 616 313	2 495 427	2 878 760	2 599 380	2 201 936	Romania
12	**Rusya Federasyonu**	3 399 827	2 734 316	1 732 954	3 588 331	5 943 014	6 964 209	6 680 777	5 992 633	4 628 153	3 189 607	Russia
13	**Polonya**	3 346 149	3 070 758	2 650 505	2 329 176	2 401 689	2 058 857	1 853 700	1 758 252	1 504 280	1 322 218	Poland
14	**BAE**	3 137 048	9 184 157	5 406 993	4 681 255	4 655 710	4 965 630	8 174 607	3 706 654	3 332 885	2 896 572	UAE
15	**Mısır**	3 053 571	2 360 734	2 732 926	3 124 876	3 297 538	3 200 362	3 679 195	2 759 311	2 250 577	2 599 030	Egypt
16	**Çin**	2 912 539	2 936 262	2 328 044	2 414 790	2 861 052	3 600 865	2 833 255	2 466 316	2 269 175	1 600 296	China
17	**Bulgaristan**	2 669 703	2 803 182	2 383 500	1 675 928	2 040 157	1 971 247	1 684 989	1 622 777	1 497 384	1 385 544	Bulgaria
18	**Suudi Arabistan**	2 636 039	2 734 522	3 172 081	3 472 514	3 047 134	3 191 482	3 676 612	2 763 476	2 217 646	1 768 216	Saudi Arabia
19	**İran**	2 392 949	3 259 270	4 966 176	3 663 760	3 886 190	4 192 511	9 921 602	3 589 635	3 044 177	2 024 546	Iran
20	**Yunanistan**	2 086 696	1 662 638	1 427 206	1 400 566	1 536 658	1 437 443	1 401 401	1 553 312	1 455 678	1 629 637	Greece
	Diğerleri	57 364 383	48 893 786	45 428 468	49 867 421	54 949 144	51 336 100	47 593 330	44 159 211	37 971 734	37 065 745	Others

Ülke sıralaması; 2018 yılına göre yapılmıştır.

Tablo 7 Ülkelere Göre Yıllık İhracat

Ülkelere göre yıllık ithalat (en çok ithalat yapılan 20 ülke)
Imports by country and year (top 20 country in imports)

(Değer: Bin ABD $ / Value: Thousand US $)

Sıra Rank	Ülke	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	Country
	Toplam	**223 046 879**	**233 799 651**	**198 618 235**	**207 234 359**	**242 177 117**	**251 661 250**	**236 545 141**	**240 841 676**	**185 544 332**	**140 928 421**	Total
1	**Rusya Federasyonu**	21 989 574	19 514 094	15 162 386	20 401 757	25 288 597	25 064 214	26 625 286	23 952 914	21 600 641	19 450 086	Russia
2	**Çin**	20 719 061	23 370 620	25 441 433	24 873 457	24 918 224	24 685 885	21 295 242	21 693 336	17 180 806	12 676 573	China
3	**Almanya**	20 407 294	21 301 869	21 474 989	21 351 884	22 369 476	24 182 422	21 400 614	22 985 567	17 549 112	14 096 963	Germany
4	**ABD**	12 377 681	11 951 744	10 867 793	11 141 462	12 727 562	12 596 170	14 130 546	16 034 121	12 318 745	8 575 737	USA
5	**İtalya**	10 154 158	11 304 715	10 218 387	10 639 042	12 055 972	12 884 864	13 344 468	13 449 861	10 139 888	7 594 645	Italy
6	**Hindistan**	7 534 783	6 216 639	5 757 246	5 613 515	6 898 577	6 367 791	5 843 638	6 498 651	3 409 938	1 902 607	India
7	**Birleşik Krallık**	7 446 107	6 548 620	5 320 237	5 541 277	5 932 227	6 281 414	5 629 455	5 840 380	4 680 611	3 473 433	United Kingdom
8	**Fransa**	7 413 025	8 070 897	7 364 715	7 597 687	8 122 571	8 079 840	8 589 896	9 229 558	8 176 600	7 091 795	France
9	**İran**	6 931 258	7 492 104	4 699 777	6 096 254	9 833 290	10 383 217	11 964 779	12 461 532	7 645 008	3 405 986	Iran
10	**Güney Kore**	6 343 174	6 608 874	6 384 242	7 057 439	7 548 319	6 088 318	5 660 093	6 298 483	4 764 057	3 118 214	South Korea
11	**İspanya**	5 492 454	6 372 911	5 679 305	5 588 524	6 075 843	6 417 719	6 023 625	6 196 452	4 840 062	3 776 917	Spain
12	**Japonya**	4 124 170	4 281 472	3 943 604	3 140 055	3 199 915	3 453 190	3 601 427	4 263 730	3 297 796	2 781 971	Japan
13	**BAE**	3 780 736	5 546 921	3 701 153	2 008 690	3 253 024	5 384 468	3 596 545	1 649 456	698 421	667 857	UAE
14	**Belçika**	3 571 445	3 728 941	3 200 764	3 146 936	3 863 892	3 843 376	3 690 309	3 959 279	3 213 606	2 371 516	Belgium
15	**Hollanda**	3 304 581	3 747 619	3 000 336	2 914 359	3 517 164	3 363 585	3 660 634	4 004 955	3 156 000	2 543 073	Netherlands
16	**Brezilya**	3 257 706	2 544 928	1 788 012	1 792 241	1 728 745	1 408 806	1 770 094	2 074 354	1 347 525	1 105 890	Brazil
17	**Polonya**	3 101 677	3 445 906	3 244 193	2 977 662	3 082 128	3 184 533	3 058 078	3 496 189	2 620 956	1 817 093	Poland
18	**İsviçre**	2 816 560	6 899 988	2 502 961	2 445 864	4 821 031	9 645 289	4 304 864	5 018 977	3 153 702	1 999 386	Switzerland
19	**Çekya**	2 650 330	2 828 107	2 561 652	2 218 334	2 420 199	2 627 288	2 005 342	1 755 452	1 327 672	1 028 650	Czech Republic
20	**Ukrayna**	2 645 555	2 817 133	2 547 636	3 448 171	4 242 612	4 516 333	4 394 200	4 812 060	3 832 744	3 156 659	Ukraine
	Diğerleri	66 985 551	69 205 549	53 757 413	57 239 750	70 277 748	71 202 528	65 956 005	65 166 370	50 590 442	38 293 370	Others

Ülke sıralaması; 2018 yılına göre yapılmıştır.

Tablo 8 Ülkelere Göre Yıllık İthalat

3.23 Türkiye'de Kara Taşımacılığı Swot Analizi

GÜÇLÜ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER
-Konumu ile Türkiye, Ortadoğu ve Türki cumhuriyetlerden Avrupa'ya uzanan bir köprü konumundadır. -İşgücü maliyeti düşüktür.	-Kayıtdışı faaliyetler haksız rekabete yol açar. -Demiryolu ve denizyolu taşımaclığında modern altyapı yetersizdir. -Fiyat odaklı rekabet kar marjını düşürmektedir
FIRSATLAR	TEHDİTLER

-Uluslararası ticaret artar. -Lojistik teknolojileri hızla gelişim gösterir.	-Kara taşımacılığındaki kotalar vizeler ve gümrük belgesi yükümlülükleri yüksektir. -Petrol fiyatı artışları -Küresel ekonomik krizler

3.24 Türkiye – Macaristan Dış Ticaret Verileri

YILLAR	İHRACAT	İTHALAT	HACİM	DENGE
2016	832	1 301	2 133	- 469
2017	1 080	1 513	2 593	- 433
2018	1 156	1 395	2 551	- 239
2018 (Ocak-Mayıs)	506	700	1 205	-194
2019 (Ocak-Mayıs)	555	517	1 072	38

Türkiye'nin Macaristan'a İhraç Ettiği Başlıca Ürünler (1000 Dolar)

GTİP	ÜRÜNLER	2016	2017	2018	Ürünün Toplamdaki Payı (%) 2018	Ürünün 2017-2018 Yıllarındaki Değişimi (%)
	TOPLAM İHRACAT	**831 785**	**1 080 257**	**1 155 593**	**100**	**7**
8703	Otomobiller	45 089	43 811	217 340	18,8	396,1
8708	Karayolu taşıtları için aksam ve parçalar	29 281	24 499	60 387	5,2	146,5
8704	Esya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar	22 144	32 414	38 889	3,4	20

7326	Demir veya çelikten eşya	14 228	20 022	37 268	3,2	86,1
7616	Aluminyumdan diğer eşya	18 048	21 394	29 348	2,5	37,2
8702	10 veya daha fazla kişi taşımaya mahsus motorlu taşıtlar	15 527	28 397	25 336	2,2	-10,8
7413	Bakırdan demetlenmiş teller, kablolar, örme halatlar ve benzerleri	13 854	15 274	24 647	2,1	61,4
7113	Mücevherci eşyası ve aksamı	16 549	22 842	20 774	1,8	-9,1
3923	Plastiklerden eşya taşınmasına veya ambalajlanmasına mahsus malzeme, tıpa, kapak, kapsül ve diğer kapama malzemeleri	10 021	10 792	19 581	1,7	81,4
8701	Traktörler	11 703	14 302	19 236	1,7	34,5
7322	Demir veya çelikten elektriksiz merkezi ısıtmaya mahsus radyatör, motorlu hava püskürtücüler, bunların aksam-parçası	7 616	9 192	17 670	1,5	92,2
8409	Sadece veya esas itibariyle 84.07 veya 84.08 pozisyonlarındaki motorların aksam ve parçaları	7 689	38 735	14 919	1,3	-61,5
6109	Tişörtler, fanilalar, atletler, kaşkorseler ve diğer iç giyim eşyası (örme)	3 403	5 360	14 887	1,3	177,7
8480	Metal dökümhaneleri için dereceler; döküm plakaları; döküm modelleri; metaller,	12 540	15 180	12 694	1,1	-16,4

	karbürler, cam, plastik vb için kalıplar					
8536	Gerilimi 1000 voltu geçmeyen elektrik devresi teçhizatı (anahtarlar, röleler, sigortalar, fişler, kutular vb)	6 678	10 423	12 596	1,1	20,8
8528	Monitörler ve projektörler, televizyon alıcı cihazları	7 298	16 584	12 559	1,1	-24,3
6110	Kazak, süveter, hırka, yelek vb. eşya (örme)	7 436	13 742	12 541	1,1	-8,7
5407	Sentetik filament iplikten dokunmuş kumaşlar	15 922	14 431	11 394	1	-21
4016	Sertleştirilmemiş vulkanize kauçuktan diğer eşya	10 244	10 768	10 859	0,9	0,8
7606	Aluminyum saclar, levhalar, şeritler (kalınlığı 0,2 mm. yi geçenler)	7 517	10 350	10 779	0,9	4,1
5702	Dokunmuş halılar ve dokumaya elverişli maddelerden diğer yer kaplamaları	6 264	8 062	10 666	0,9	32,3
7604	Aluminyumdan çubuklar ve profiller	4 346	11 252	10 529	0,9	-6,4
4011	Kauçuktan yeni dış lastikler	13 801	8 715	9 798	0,8	12,4
8418	Buzdolapları, dondurucular ve diğer soğutucu ve dondurucu cihazlar ve ısı pompaları	12 336	7 174	9 257	0,8	29
8415	Klima cihazları	5 788	6 555	9 175	0,8	40

8462	Metalleri dövme,çekiçleme,kalıpta dövme,kesme, taslak çıkartma, şatafatlama, karbürleri işlemeye mahsus takım tezgahları	1	1 254	8 574	0,7	583,7
9015	Arazi ölçme, hidrografik, oşinografik, hidrolojik, meteorolojik veya jeofizik alet ve cihazları; telemetreler	548	20 681	8 248	0,7	-60,1
6106	Kadınlar ve kız çocuklar için bluzlar, gömlekler, gömlek -bluzlar (örme)	11 484	8 902	8 225	0,7	-7,6
5211	Pamuklu mensucat (pamuk oranı < % 85 olan sentetik veya suni liflerle karıştırılmış olup m2. ağırlığı 200 gr.ı geçenler)	4 413	5 121	7 748	0,7	51,3
8450	Ev veya çamaşırhane tipi yıkama makinaları (yıkama ve kurutma tertibatı bir arada olanlar dahil)	6 278	5 858	7 404	0,6	26,4
8403	Merkezi ısıtma kazanları (84.02 pozisyonundakiler hariç)	4 006	5 880	7 368	0,6	25,3
7412	Bakırdan ince ve kalın boru bağlantı parçaları (rakorlar, dirsekler, manşonlar gibi)	6 356	7 701	7 198	0,6	-6,5
7608	Aluminyumdan ince ve kalın borular	960	906	7 197	0,6	694,4
8716	Römorklar ve yarı römorklar; hareket ettirici tertibatı bulunmayan diğer	3 550	7 926	7 173	0,6	-9,5

	taşıtlar; bunların aksam ve parçaları					
7408	Bakır teller	5 810	4 582	6 992	0,6	52,6
5902	Naylon, poliamid, poliester vb.esaslı iç ve dış lastiği için mensucat	5 015	5 161	6 825	0,6	32,2
7325	Demir veya çelikten diğer dökme eşya	350	270	6 783	0,6	2412,2
8207	El aletlerinin veya makineli aletlerin değişebilir parçaları	2 598	2 554	6 777	0,6	165,3
4009	Vulkanize edilmiş kauçuktan boru ve hortumlar (bağlantı elemanlarıyla birlikte olsun olmasın)	8 385	6 175	6 441	0,6	4,3
5402	Sentetik filament iplikleri (dikiş ipliği hariç) (perakende olarak satılacak hale getirilmemiş)	3 706	3 719	6 435	0,6	73

Tablo 10 Türkiye'nin Macaristan'a İhracı Kaynak: Trademap

Türkiye'nin Macaristan'dan İthal Ettiği Başlıca Ürünler (1000 Dolar)

GTİP	**ÜRÜNLER**	**2016**	**2017**	**2018**	**Ürünün Toplamdaki Payı (%) 2018**	**Ürünün 2017-2018 Yıllarındaki Değişimi (%)**
	TOPLAM İTHALAT	**1 301 052**	**1 513 474**	**1 394 685**	**100**	**-7,8**
8703	Otomobiller	37 411	99 604	132 746	9,5	33,3

0102	Canlı büyükbaş hayvanlar (at, eşek, katır ve bardolar hariç)	83 503	92 806	113 559	8,1	22,4
8708	Karayolu taşıtları için aksam ve parçalar	53 260	80 197	83 753	6	4,4
2929	Diğer azot gruplu bileşikler	29 797	52 436	79 663	5,7	51,9
8472	Diğer büro makinaları (teksir,adres basma, para ayırma-sayma-paketleme, kağıt para verme, kalem açma, zımba vb makinalar	35 537	50 820	56 696	4,1	11,6
8414	Hava veya vakum pompaları, hava veya diğer gaz kompresörleri, fanlar, aspiratörü olan havalandırmaya mahsus davlumbazlar	45 646	59 497	52 679	3,8	-11,5
9032	Otomatik kontrol ve ayar alet ve cihazları	3 183	11 581	51 937	3,7	348,5
8528	Monitörler ve projektörler, televizyon alıcı cihazları	32 450	43 470	41 542	3	-4,4
8537	Elektrik kontrol, dağıtım tabloları, panolar, konsollar, kabinler, diğer mesnetler ve sayısal kontrol cihazları	46 557	35 840	40 642	2,9	13,4
8471	Otomatik bilgi işlem mak. bunlara ait birimler; manyetik veya optik okuyucular, verileri koda dönüştüren ve işleyen mak.	17 680	21 566	33 710	2,4	56,3
3904	Vinil klorür veya diğer halojenlenmiş	18 481	28 555	26 429	1,9	-7,4

	olefinlerin polimerleri (ilk şekillerde)					
8409	Sadece veya esas itibariyle 84.07 veya 84.08 pozisyonlarındaki motorların aksam ve parçaları	1 231	19 045	25 756	1,8	35,2
7326	Demir veya çelikten eşya	17 459	33 357	21 953	1,6	-34,2
3909	Amino reçineler, fenolik reçineler, poliüretanlar (ilk şekillerde)	13 421	18 936	21 294	1,5	12,5
8536	Gerilimi 1000 voltu geçmeyen elektrik devresi teçhizatı (anahtarlar, röleler, sigortalar, fişler, kutular vb)	4 815	3 115	20 763	1,5	566,5
8411	Turbojetler, turbopropellerler ve diğer gaz türbinleri	26 229	28 318	20 524	1,5	-27,5
4011	Kauçuktan yeni dış lastikler	13 201	22 201	18 149	1,3	-18,3
8511	Motorlarda kullanılılan elektrikli ateşleme veya hareket ettirme tertibat ve cihazları (ateşleme-dinamo manyetoları, vb)	13 468	14 816	16 550	1,2	11,7
7108	Altın (platin kaplamalı altın dahil) (işlenmemiş veya yarı işlenmiş ya da pudra halinde)	12 844	15 948	16 144	1,2	1,2
8481	Musluk, batarya, vana ve valfler	18 442	26 049	14 846	1,1	-43
8529	Sadece veya esas itibariyle 85.25 ila 85.28 pozisyonlarında yer alan	10 286	16 038	14 776	1,1	-7,9

	cihazlara mahsus aksam ve parçalar					
8512	MotorIu taşıtIar, bisiklet, motosikletIerde için aydınIatma veya işaret cihazIarı, cam siliciler vb tertibat	10 561	12 653	13 762	1	8,8
8501	Elektrik motorları ve jeneratörler [elektrik enerjisi üretim (elektrojen) grupları hariç]	1 836	11 056	12 734	0,9	15,2
3923	Plastiklerden eşya taşınmasına veya ambalajlanmasına mahsus malzeme, tıpa, kapak, kapsül ve diğer kapama malzemeleri	352	1 952	12 179	0,9	523,9
6815	Taştan ve diğer minerallerden eşya	17 499	8 741	11 724	0,8	34,1
2303	Nişastacılık, şeker pancarı, şeker ve içki sanayinin artık ve posaları	18 178	16 846	11 671	0,8	-30,7
8413	Sıvılar için pompalar (ölçü tertibatı olsun olmasın) ve sıvı elevatörleri	4 416	8 665	11 054	0,8	27,6
9029	Devir, üretim sayaçları, taksimetreler, milometreler, pedometreler,vb.; hız göstergeleri ve takometreler; stroboskoplar	7 733	12 790	10 507	0,8	-17,8
2803	Karbon (tarifenin başka yerinde belirtilmeyen)	999	3 443	10 175	0,7	195,5
3917	Plastikten hortumlar, borular ve bağlantı	1 783	1 960	8 872	0,6	352,7

	elemanları (manşon, nipel, dirsek, flanşlar, vb.)					
8716	Römorklar ve yarı römorklar; hareket ettirici tertibatı bulunmayan diğer taşıtlar; bunların aksam ve parçaları	4 598	7 984	8 605	0,6	7,8
8421	Santrifüjler; sıvıların veya gazların fiItre edilmesine veya arıtılmasına mahsus makina ve cihazlar	7 649	7 043	7 982	0,6	13,3
9401	Oturmaya mahsus mobilyalar ve bunların aksam ve parçaları	8 273	8 681	7 662	0,5	-11,7
8483	Transmisyon milleri, kranklar; yatak kovanları ve mil yatakları; dişliler ve sistemleri;vidalar;dişli kutuları volan vb	5 900	6 549	7 639	0,5	16,6
3903	Stiren polimerleri (ilk şekillerde)	5 183	7 207	7 624	0,5	5,8
8518	Mikrofonlar ve mesnetleri, hoparlör, kulaklık, mikrofon-kulaklık setleri, ses frekansı yükseltici setleri, amplikatörler	7 039	8 055	7 530	0,5	-6,5
2005	Konserve Sebze (Bezelye, patates, zeytin, fasulye vb.)	5 927	7 901	7 452	0,5	-5,7
3002	İnsan kanı, hayvan kanı, serum, aşı, toksin vb. Ürünler	59	27	7 396	0,5	27292,6
7210	Demir veya alaşımsız çelikten yassı hadde	10 987	13 494	7 283	0,5	-46

	mamulleri, genişlik ≥600 mm (kaplanmış)					
4205	Tabii veya terkip yoluyla elde edilen deri ve köseleden diğer eşya	5 418	7 730	7 116	0,5	-7,9

Tablo 11 Türkiye'nin Macaristan'dan İthalatı Kaynak: Trademap

BÖLÜM 4. SONUÇ

Türkiye ile Macaristan ilişkilerinde geçmişe bakacak olursak iki ülkenin de benzer süreçler yaşadığını görüyoruz. Her iki ülkenin de AB uyum sürecine girişi, lojistik anlamda gelişmesi büyük benzerlikler göstermektedir. Türkiye'nin dış ticaretinin %50'sini Avrupa Birliği ile yapması ve Macaristan'ın Avrupa'nın "hub"ı yolunda olması iki ülkeyi taşıma ve depolama anlamında daha da yakınlaştırmaktadır. Sürdürülebilir ticaret ve Avrupa'daki zengin Pazar Macaristan'a olan Türk yatırımlarını arttırmaktadır.

Siyasi arenada yakınlaşan ülke hükümetleri taşımacılık sistemini kolaylaştıracak çözümler arayışına girmişler karşılıklı kolaylık sağlayan anlaşmalara imza atmışlardır. Günbegün büyüyen ticaret hacmi ve geleceğe yönelik hedefler aradaki bağlantıyı kuvvetlendirmektedir. Macar hükümetinin Türkiye'nin 2023 hedeflerini destekleyen açıklamaları da aradaki bağı kuvvetlendirmektedir. Türk hükümetine en büyük destek veren ülke durumundadır.

Türkiye ile Macaristan arasında 1997 yılında imzalanan serbest ticaret anlaşması ve 2004 yılında kurulan Gümrük Birliği ticaret hacminin artmasına katkı sağlamıştır. Türkiye ile Macaristan arasındaki ticaret hacmi artarken 2004 yılından sonra ülkemiz aleyhine her yıl artan oranlarda açık verir hale gelmiştir.

Macaristan'ın Türkiye'den makina ithalatında ilk 10 ürün içerisinde buzdolabı, dondurucu, soğutucu ve ısı pompaları bulunuyor. Ayrıca son dönemde hava vakum pompası, hava kompresörü, vantilatör aspiratör gibi ürünlerde %100'e yakın artış olmuştur. Bu ürünlerde sektördeki açığı yakalayarak üzerine gidebilir ihracat rakamlarını arttırabiliriz.

Bununla birlikte iki ülke arasındaki en büyük sorun daha önce değindiğim gibi ülkemize verilen geçiş belgesi sayısının yetersizliğidir. Her yıl artan ticaret hacmimizin yanında geçiş belgesi sayısındaki artış yetersiz kalmaktadır. Ülke yetkilileri bir araya geldiklerinde kotaların arttırılmasını görüşmektedirler.

Macaristan konumu, istikrarlı ekonomisi ve yatırım dostu istikrarlı siyasi ortamı sayesinde yatırım için güvenilir bir ülkedir. Doğu Avrupa bölgesinin en cazip yatırım ülkesidir. Nitelikli iş gücü ve gelişmiş altyapısı ise artılarıdır.

İki ülke arasındaki kültürel ilişkiler de oldukça yoğundur. Kültür diplomasisine aracı olan Macar Kültür Merkezi, Türk Kültür Merkezi, TİKA gibi müesseseler ve dostluk dernekleri ile çeşitli faaliyetlere imza atmaktadırlar. Türk hükümeti Macar vatandaşları için vizeyi kaldırmıştır.

Macaristan ve Türkiye tarihi geçmişi ve birikimleriyle birbirlerini desteklemesi şaşırtıcı değildir. İki ülkenin birlikte hareket etmesi Balkanlar üzerindeki hakimiyet mücadelesini de etkiler. Aynı zamanda bu iki ülke üzerinde de büyük devletlerin nüfuz mücadelesi mevcuttur. ABD ve Rusya bu iki ülke ve bölgeye hakim olmak istemektedir.

Türkiye ve Macaristan'ın birlikte hareket etmesi Balkanlar'a istikrar getirir. Macaristan'ın Türkiye'nin AB üyeliğini desteklemesi de güçlü bir müttefike sahip olmak istemesi sebebi iledir.

İki ülke arasında varolan köklü tarih ve sevgi, çağdaş ilişkilerin gelişmesi için itici güç olacaktır.

Özet

Uluslararası ticaret, Türkiye Macaristan ilişkileri ve taşımacılık konulu çalışmamızda uluslararası ticarete, taşımacılığa, dünya üzerinde kullanılan tarihi ticaret yolları, ticaret teorileri, iki ülke arasındaki siyasi, kültürel ve sosyal ilişkilere ve iki ülkenin birlikte üye oldukları uluslararası kuruluşlar ve Türkiye Macaristan arasındaki ilişkilerin geleceği konuları üzerinde çalışma yapılmıştır.

Yargı

Uluslararası arenada iki ülke ilişkilerine el atılmış bu konu derinlemesine incelenmiştir. İki ülkenin ortak iş birliktelikleri araştırılmıştır. Gelecek ilişkileri değerlendirilmiş ve bu sayede iki ülke ilişkilerinin her boyutuyla ilişkileri ele alınmıştır.

Öneriler

Araştırmadan elde edilen bulgular doğrultusunda aşağıdaki öneriler getirilebilir:

1. Çalışmada iki ülke ilişkilerinin siyasi, kültürel, sosyal ve ticari ilişkilerine değinilmiştir. Bu ilişkiler daha da geliştirilebilir.

2. Araştırmada internet ve kitap başta olmak üzere belirli literatürlerden faydalanılmıştır. Bu literatürün daha da genişletilmesi için farklı kaynaklar dahil edilebilir.

3. İki ülke arasındaki uluslararası anlaşmalar konusuna değinilmesine rağmen bu konunun iki ülke açısından öneminden de bahsedilebilir.

KAYNAKÇA

Atatürk, M.K. *Nutuk* I (1997) Ankara: TTK, s.249

Baki, B. (2004). *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi*. (1. Baskı). Trabzon: Lega Kitabevi

Başlangıç, S. Ö. (2015). *Uluslararası lojistik uygulamalarında teslim şekilleri ve teslim şekli seçimini etkileyen unsurların belirlenmesi*. T.C. Adnan Menderes Üniversitesi.

Demir, V. (2008). Lojistik *Yönetim sisteminde maliyet hesaplaması*. (2. Baskı). Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.

Gentizon, P. *M.Kemal ve Uyanan Doğu*, Türk. Terc., F.Ülkü, Ankara 1983.

Koban, E., & Yıldırır Keser, E. (2010). *Dış ticarette lojistik* (3. Baskı). Bursa: Ekin Basın Yayın Dağıtım.

Küçük, O. (2012). *Uluslararası lojistik.* (1. Baskı). Ankara: Detay Yayımcılık.

Sonyel, S. *Türk Kurtuluş Savaşı ve dış politika I.* Ankara: TTK, 1995, s.42

Türkiye İstatistik Kurumu, *İhracat ve İthalat Verileri.* 2018.

Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, *Dünya Gümrük Örgütü.* 2018

Saral, E. (2016) Yakın Dönem Türkiye Macaristan İlişkileri, Ankara, Gazi Kitabevi

Vanlı, H. Gümrük İşlemleri Ders Notu, 2017.

www.mfa.gov.tr

www.turkmacar.org.tr

www.tuik.gov.tr

www.tika.gov.tr

www.deik.org.tr/country-profiles

www.alx.com.tr

www.turkinfo.hu

www.musiad.org.tr/f/root/haberler/2018/macaristan_raporu_2018

www.ticaret.gov.tr