ULUSLARARASI TİCARETTE TÜRKİYE-ÇİN İLİŞKİLERİ VE TAŞIMACILIK

Özge Omrak Özdemir
181122201

YÜKSEK LİSANS TEZİ

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

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

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

ÖZGE OMRAK ÖZDEMİR'ın "Uluslararası Ticarette Türkiye-Çin İlişkileri ve Taşımacılık" başlıklı tezi 24.09.2019 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 çokluğu~~yla, başarılı/~~başarısız~~ olarak kabul edilmiştir.

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

24/09/2019

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.

Özge Omrak Özdemir

Ö. Omrak

Hazırlayan	Kalite Koordinatörü	Kurumsal Yetkili
İlgili Birim	Dr. Öğr. Üyesi Şafak GÜNDÜZ	Prof. Dr. Belma AKŞİT

(Doküman No: FR-178; Yayın Tarihi: 01.03.2018; Revizyon Tarihi: ; Revizyon No:00)

TEŞEKKÜR

"Uluslararası Ticarette Türkiye-Çin İlişkileri ve Taşımacılık" adlı tez çalışmamda bana yol gösteren, Çin ve Türkiye ilişkilerinde bilgilendiren ve bana birçok konu hakkında bilgi edinmemi sağlayan, aydınlatan değerli hocam Hamit Vanlı'ya sonsuz teşekkür ederim.

Bu süreçte benimle yüksek lisansta aynı sınıfta olan, bana hayatımın her adımında destek olan ve yardımlarını esirgemeyen ablam Özlem Omrak Şahin 'e beraber bir okul okuduğumuz için sevgilerimi iletir, her şey için teşekkür ederim.

Yine beni eğitimin her alanı için sonsuz destekleyen ve cesaretlendiren, kariyer planlarımı destekleyen ve her an hayatımı paylaştığım eşim Serkan Özdemir'e teşekkürlerimi iletirim.

Son olarak hayatımızda ve kariyer hedeflerimizde bize her zaman arka çıkmış, desteklemiş, her türlü zorluğun üstesinden gelebilmemiz için hiç gözünü kırpmadan yardım eden babamız İbrahim Omrak'a sonsuz teşekkürlerimi iletirim.

Özge Omrak Özdemir

Ağustos 2019

ÖZ

ULUSLARARASI TİCARETTE TÜRKİYE-ÇİN İLİŞKİLERİ VE TAŞIMACILIK

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

Günümüzde uluslararası ticaretin hızlandığı, ilişkilerin kuvvetlendiği ve teknoloji ile taşımacılığın yükseldiği ve daha da yükseleceği bir dönemden geçmekteyiz. Ürün ve üretim kapasitelerinin artması, ürünün gamının artması ve tüketicinin artık hem manuel hem de teknoloji ile ürünlere kolaylıkla ulaşması günümüz teknolojilerinin arttığının birer göstergesidir. Bunun yanı sıra taşımacılıkta da hız ve hacmin artması artık ürünlere daha kolay ulaşabilmemizi sağlamaktadır. Ulusların coğrafi konumlarına göre taşımacılıkta ciddi yollar kat etmesi, hem ekonomik hem de kültürel anlamda barışçıl bir yol izlendiğini gözlemleyebilmekteyiz.

Bu noktalara bakarak bu tezde Çin ve Türkiye arasındaki ticari, lojistik ve taşımacılık ilişkilerinden bahsedeceğiz.

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

ABSTRACT

COMMERCIAL RELATIONS AND TRANSPORTATION BETWEEN TURKEY AND CHINA AS PART OF INTERNATIONAL TRADE

Özge Omrak Özdemir
Master Thesis
Department of Internatıonal Trade and Logistics
Logistics Management Programme
Advisor: Asst. Prof. Hamit Vanlı
Maltepe University Social Sciences Graduate School, 2019

Nowadays, we are going through a period in which international trade is accelerating, relations are strengthening and transportation with using technology are rising. Increasing product and production capacities, increasing product range and reaching consumers easily with both manual and technology are indicators of today's technologies' developments. In addition to this, the increasing in speed and volume in transportation also enables us to reach the products more easily. With serious progression according to the geographical locations of nations, we can observe a peaceful path in both economic and cultural terms.

At this point, in this thesis by referring to the trade between China and Turkey, we will study on the logistics and transport relations.

Keywords: Turkey, China, Transportation, International Trade.

İÇİNDEKİLER

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI ..... **Hata! Yer işareti tanımlanmamış.**
ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI ..... **Hata! Yer işareti tanımlanmamış.**
TABLOLAR LİSTESİ xi
ŞEKİLLER LİSTESİ xii
GRAFİK LİSTESİ xiii
KISALTMALAR xiv
ÖZGEÇMİŞ xv
GİRİŞ 1
BÖLÜM 1. TÜRKİYE-ÇİN TİCARİ İLİŞKİLERİ SORUNSALI 2
1.1 Problem 2
1.2 Amaç 2
1.3 Önem 3
1.4 Varsayımlar 3
1.5 Sınırlılıklar 3
1.6 Tanımlar 3
BÖLÜM 2. YÖNTEM 5
2.1 Araştırma Modeli 5
2.2 Evren ve Örneklem 5
2.3 Verilerin Toplanması 5
2.4 Çözümlenmesi ve Yorumlanması 6
BÖLÜM 3. BULGULAR VE YORUMLAR 7
3.1. Ticaretin Tanımı ve Kapsamı 7
3.2.Ticaretin Tarihçesi 8
3.2.1.Tarihteki Ticaret Yolları 9
3.2.1.1.İpek Yolu 10
3.2.1.2.Baharat Yolu 10
3.2.1.3.Tütsü Yolu 11
3.2.1.4. Amber Yolu 12
3.2.1.5.Çay ve At Yolu 12
3.2.1.6.Tuz Yolu 12

3.2.1.7.Kürk Yolu 13
3.2.2. Uluslararası Ticaret Teoremi 13
3.3.Dış Ticaretin Tanımı ve Kapsamı 19
3.3.1.Dış Ticaretin Nedenleri 20
3.3.2.Dış Ticaretin İç Ticaretten Farkı 22
3.3.3.Dış Ticarette Ödeme Şekilleri 23
3.4. Lojistiğin Tanımı ve Kapsamı 25
3.4.1.Lojistiğin Tarihçesi 25
3.5.İthalatın Tanımı ve Kapsamı 28
3.5.1. Neden İthalat Yapılır? 29
3.5.2.Nasıl İthalatçı Olunur ve Nelere Dikkat Edilmelidir? 30
3.6.İhracatın Tanımı ve Kapsamı 31
3.6.1.Neden İhracat Yapılır? 33
3.6.2.Nasıl İhracatçı Olunur ve Nelere Dikkat Edilmelidir? 33
3.7.Uluslararası Ticarette Ödeme Şekilleri 34
3.7.1.Peşin Ödeme 35
3.7.2.Mal Mukabili Ödeme 35
3.7.3.Vesaik Mukabili Ödeme 35
3.7.4.Kabul Kredili Ödeme 35
3.7.5.Akreditifli Ödeme 36
3.8.Uluslararası Ticarette Taşımacılık 36
3.8.1.Karayolu Taşımacılığı 36
3.8.1.1.Komple Araç Taşımacılığı 37
3.8.1.2.Parsiyel Araç Taşımacılığı 37
3.8.2.Havayolu Taşımacılığı 37
3.8.3.Demiryolu Taşımacılığı 38
3.8.4. Denizyolu Taşımacılığı 38
3.8.4.1.Tramp Taşımacılık 39
3.8.4.2.Layner Taşımacılık 39
3.8.5.İç Suyolu Taşımacılığı 39
3.8.6.Boru Hattı Taşımacılığı 39
3.8.7.Unimodal Taşımacılık 39
3.8.8.Multimodal Taşımacılık 40
3.8.9.Intermodal Taşımacılık 40

3.8.10.Kombine Taşımacılık 41
3.8.11.Türkiye ve Çin Arasındaki Taşımacılık İlişkileri,Yeni İpek Yolu 41
3.8.12.Ulaştırma Koridoru.....41
3.8.13.Yeni İpek Yolu Projesi 45
3.8.14.Türkiye Demir İpek yolu Projesi 46
3.8.14.1.Türkiye Demir İpek Yolu Swot Analizi 48
3.8.15.Türkiye ve Çin Arasındaki Karayolu ve Denizyolu Taşımacılığı 49
3.9.Uluslararası Ticarette Teslim Şekilleri.....49
3.9.1.Ticari İşletmede Teslim EXW-Ex works 50
3.9.2.Belirlenen Yerde Taşıyıcıya Teslim FCA-Free Carrier 51
3.9.3.Gemi Doğrultusunda Teslim FAS-Free Alongside Ship.....52
3.9.4.Gemi Bordasında Teslim FOB-Free On Board 53
3.9.5.Mal Bedeli ve Taşıma CFR-Cost and Freight 53
3.9.6.Mal Bedeli,Sigorta ve Taşıma CIF-Cost,Insurance and Freight 54
3.9.7.Taşıma, 'e Kadar Ödenmiş CPT-Carriage Paid To.....55
3.9.8.Sigorta Dahil Taşıma, 'e Ödenmiş CIP-Carriage and Insurance Paid To.....55
3.9.9.Terminalde Teslim DAT-Delivered At Terminal.....56
3.9.10.Belirtilen Noktada Teslim DAP-Delivered At Place.....57
3.9.11.Vergileri Ödenmiş Teslim DDP-Delivered Duty Paid.....58
3.10.Türkiye Çin İlişkileri.....58
3.10.1.Türkiye'de Tarih 58
3.10.2.Çin'de Tarih 59
3.10.3.Tarihte Çin ve Türkiye İlişkileri.....60
3.10.4.Türkiye'de Nüfus 60
3.10.5.Çin 'de Nüfus 61
3.10.6.Türkiye'de Ekonomi 62
3.10.7.Çin'de Ekonomi 63
3.11.Türkiye Çin Ticari ve Ekonomik İlişkileri.....63
3.11.1.Türkiye Çin Ticari İlişkileri.....63
3.11.2.Türkiye Çin Ekonomik İlişkileri 65
3.11.3.Türkiye Çin Arasındaki Dil Anlaşmazlığı.....67
3.12.Türkiye Çin Arasındaki İthalat ve İhracat.....67
3.12.1.Türkiye'nin Çin'e İhracatı 69
3.12.2.Türkiye'nin Çin'den İthalatı 72

3.12.3. Türkiye'deki Çin Halk Cumhuriyeti yatırımları 74
3.12.4.Çin Halk Cumhuriyeti'ndeki Türk yatırımları 75
3.13.Damping,Anti-Damping,Dünya Ticaret Örgütü 75
3.13.1. Damping 75
3.13.2.Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması ve Dünya Ticaret Örgütü 76
3.13.3.Anti-Damping 77
3.13.4.Sübvansiyonlar 83
BÖLÜM 4.SONUÇ 85
KAYNAKÇA 88

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Lojistik Kavramının Tarihsel Gelişimi....4
Tablo 2. İthalat ve İhracat Hacimleri....30
Tablo 3. Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırması....36
Tablo 4. Türkiye Demir İpek Yolu Swot Analizi....43
Tablo 5. Teslim Şekilleri....45
Tablo 6. Türkiye'de Nüfus Yoğunluğu....56
Tablo 7. Çin'de Nüfus Yoğunluğu....57
Tablo 8. Türkiye-Çin Dış Ticaret Değerleri....63
Tablo 9. Türkiye'nin Çin'e İhracatında Potansiyel Taşıyan Hedef Ürünler....65
Tablo 10. Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'ne Olan İhracatındaki Başlıca Veriler....66
Tablo 11. Çin Halk Cumhuriyeti'nden Alınan Ürünlerin Listesi....68
Tablo 12. Çin'in Türkiye'deki Yatırımları....69
Tablo 13. Çin Halk Cumhuriyeti'ndeki Türk Yatırımları....70
Tablo 14. DTÖ'ye Üye Ülkeler....72
Tablo 15. Çin'e Uygulanan Anti-Damping Vergileri....74

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. İpek Yolu Güzergâhı 9

Şekil 2. Baharat Yolu Güzergâhı 9

Şekil 3. Tütsü Yolu Güzergâhı 10

Şekil 4. Çay ve At Yolu Güzergâhı 11

Şekil 5. Tuz Yolu Güzergâhı 11

Şekil 6. Unimodal Taşımacılık Şekli 36

Şekil 7. OBOR Güzergâhları 42

Şekil 8. BTK Güzergâhları 43

GRAFİK LİSTESİ

Grafik 1. Tüketim ve Üretim Kazançları 14

Grafik 2. Temsili Firmanın Kar Maksimasyonu Dengesi.....16

Grafik 3. Fiyat ve Tüketim İlişkisi ve Firma Dengesi 16

Grafik 4. Serbest Ticaretin Maliyetler, Hasılatlar ve Karlar Üzerine Etkisi.....17

Grafik 5. Çin'in Ekonomik Büyüme Oranları 58

KISALTMALAR

AB:	Avrupa Birliği
BM:	Birleşmiş Milletler
BTK:	Bakü, Tiflis, Kars Demiryolu
CFR:	Cost And Freight
CIF:	Cost Insurance And Freight
CIP:	Carriage And Insurance Paid To
CPT:	Carriage Paid To
ÇHC:	Çin Halk Cumhuriyeti
DAB:	Döviz Alım Belgesi
DAP:	Delivered At Place
DAT:	Delivered At Terminal
DDP:	Delivered Duty Paid
DEİK:	Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu
DTÖ:	Dünya Ticaret Örgütü
EXW:	Exworks
GATT:	General Agreement on Tariffs and Trade
GTİP:	Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
OBOR:	One Belt One Road
TDK:	Türk Dil Kurumu
TRACECA:	Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia
TZY:	Tedarik Zinciri Yönetimi

ÖZGEÇMİŞ

Özge Omrak Özdemir

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı

Eğitim

Derece	*Yıl*	*Üniversite, Enstitü, Anabilim/Anasanat Dalı*
Y.Ls.	2019	Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı
Ls.	2010	Fatih Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Çin Dili ve Edebiyatı
Lise	2001	Özel Edirne Lisesi, Yabancı Dil

İş/İstihdam

Yıl	*Görev*
2010	Çince Yeminli Tercüman
2015-2018	Koton Mağazacılık A.Ş. Satın Alma Uzmanı

Kişisel Bilgiler

Doğum yeri ve yılı : İstanbul, 1988
Yabancı diller : Çince, İngilizce
GSM / e-posta : 05322955937 ozgeomrak@gmail.com

GİRİŞ

Uluslararası Ticarette Türkiye-Çin İlişkileri ve Taşımacılık adlı tezinde Çin'in ekonomik, kültürel yapılarının yanı sıra taşımacılık ve Çin-Türkiye ticaretinde alınan önlemler, dil yönünden iletişim problemleri kapsamı üzerinde durulacaktır.

Bölüm 1 kapsamında problem, amaç, varsayım, sınırlılıklar ve tanımlar kısımları açıklanacaktır.

Bölüm 2 kapsamında tezin yönteminin ne olduğu, içeriğinde ne olacağı, araştırma yöntemleri, evren ve örneklem, verilerin toplanması, çözümlenmesi ve yorumlanması kapsamlarına bakılacaktır.

Bölüm 3 kapsamında ticaretin tanımı ve kapsamı, ticaret teorileri, taşımacılık türleri, Çin ve Türkiye arasındaki taşımacılık ilişkileri, Çin ve Türkiye'nin tarihi ve kültürel yapısı, yatırım ilişkileri, ulaştırma koridorları, kısaca Çin ve Türkiye'nin nüfus yapısı, ithalat ve ihracat kapsamları, Çin'den oluşan ticari tehditlere karşı alınan önlemler konu olacaktır.

Bölüm 4 sonuç bölümünde de Çin ile Türkiye arasındaki ticari, ekonomik, kültürel bağlamda oluşan problemler özetlenerek çözüm önerilerinde bulunulmuştur.

BÖLÜM 1. TÜRKİYE-ÇİN TİCARİ İLİŞKİLERİ SORUNSALI

1.1 Problem

Türkiye ve Çin geçmişi çok eskilere dayanan ve tarihi çok yoğun ülkelerdir. Her iki ülkenin de coğrafi konumları hem siyasi anlamda hem de ticari anlamda büyük önem arz etmektedir. Bu yapı ile birlikte Türkiye ve Çin arasında siyasi ve özellikle ticari ilişkiler doğmuştur.

Çin'in ticarette dünya devi olma yolunda ilerlemesi, nüfusundan kaynaklı işçilik hizmetinin ucuz olduğu bir konuma gelmiştir. Bu sebeple ülkemiz tarafından cazip bir pazara dönüşmüştür.

Ancak bunun yanı sıra Çin dilinin bir alfabesinin olmaması, Çinceyi okumada zorluk yaşanması ya da seslerle konuşulması vb. gibi dil problemleri ülkemizde Çin ile yapılan ticarette büyük zorluklar oluşturmaktadır. Dünyada ve ülke çapında Çin'in büyük ticari hacimlere sahip olmasına rağmen, tüm dünyanın karşılaştığı dil, iletişim ve yeterli Çince bilenlerin azlığından kaynaklı büyük yanlış anlaşmalar, dil yanlışlıkları ve iletişim eksiklikleri ticaretin gidişatını zorlamaktadır.

Çin ile olan iletişimimiz ve özellikle son zamanlarda yoğun olarak gerçekleşen ekonomik yatırımlar, ticari anlaşmalar ve kültürel alışverişler Çin'in dünyadaki ilişkileri her ülkeyle olduğu gibi Türkiye'de de büyük önem kazanmıştır. ‘Uluslararası Ticarette Türkiye-Çin İlişkileri ve Taşımacılık’ konulu çalışmada da bu konulara değinilecektir. Türkiye ile Çin ticari ilişkiler, iki ülke arasındaki taşımacılık, siyasi ve kültürel ilişkiler inceleme alanlarını oluşturmaktadır.

1.2 Amaç

‘Uluslararası Ticarette Türkiye Çin 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 ‘Incoterms 2010’ , Türkiye ile Çin tarihi ilişkileri, Türkiye ile Çin arasındaki Uluslararası Ticaret konusu ve yatırım ilişkileri, Türkiye ve Çin arasındaki Taşımacılık kavramı ve Türkiye ile Çin ilişkilerinde geleceği

değerlendirerek iki ülkenin üye olduğu ortak kuruluşların anlatılmasına yönelik çalışmadır.

1.3 Önem

Türkiye ile Çin arasındaki geliştirilmesi gereken ticari ilişkilerin detaylarını keşfederek, taşımacılık alanında oluşturulan modları ve bu modların olumlu olumsuz yönlerini belirlemek ve iki ülke arasındaki siyasi, ticari, kültürel ve iletişimsel ilişkilerin gidişatını ortaya çıkarmak çalışmanın önemini belirtmektedir. Bu konuların değerlendirilmesi neticesinde Çin'de ticaret yapacak olan Türklere ve Türkiye'de ticaret yapacak olan Çinlilere 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 Çin arasındaki ilişkilere ve özellikle ticarete değindiğim tez konum tarih vb. ders kitaplarına kaynak metin olarak alınabilir.

1.5 Sınırlılıklar

'Uluslararası Ticarette Türkiye Çin İlişkileri ve Taşımacılık' konulu araştırma internet ve kitap literatürü ile sınırlıdır.

1.6 Tanımlar

'Uluslararası Ticarette Türkiye Çin 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 Çin tarihi ilişkilerinin kısaca bilgisi,
4. Türkiye ile Çin arasındaki Uluslararası Ticaret konusu ve yatırım ilişkileri,
5. Türkiye ve Çin arasındaki Taşımacılık kavramı,
6. Türkiye ile Çin ilişkilerinde geleceği değerlendirerek iki ülkenin üye olduğu ortak kuruluşlar şeklinde belirlenmiştir.

2.1 Araştırma Modeli

Uluslararası Ticaret, Türkiye Çin 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. Ticaretin Tanımı ve Kapsamı

Ticaretin tanımını ele aldığımızda TDK sözlük anlamı ile alakalı "Ürün, mal vb. alım satımı" "Kazanç amacıyla yürütülen alım satım etkinliği" "Alışveriş sonucu elde edilen, yararlanılan fiyat farkı, kâr" terimleriyle karşılaşmaktayız. Ancak sektör tanımlamasını araştırdığımızda "Kar hedefli ürün ve hizmetlerin, para karşılığında ve paraya denk gelebilecek değerlerin alım-satım işlemlerinin bütünüdür." kalıbı ile karşılaşmaktayız.

Ticaretin kapsamında üç merkez bulunur. Bu merkezler üretici, tüketici ve aracı kişiler/firmalardır. Ticaret kapsamı, üreticilerden çıkan ürünlerin ihtiyacı olan tüketicilere ulaşmasını sağlar. Aracılar ise üretici ve tüketicinin bulunmasında ve ticaret yapmasında yardımcı kişilerdir. Aracı kişiler/firmalar bu işi kâr amacı ile yapmaktadırlar. Ticaretin merkez noktasında kâr amacı güdüldüğünden üretici, tüketici, aracı ticaretin gerçekleşmesinde odak ve ortak noktalardır.

Ticaret içerisinde iktisat dalını barındırır. İktisat kelimesinin sözlük anlamı "Ekonomi" olarak tanımlanmaktadır. İktisat branşı içerisinde bazı temel terimleri barındırır. Bunlar; maddi ihtiyaç, mal, hizmet, üretim, tüketim, piyasa, devlet terimleridir.

Maddi ihtiyaç; insanların hem bedensel hem de ruhsal ihtiyaçları bulunmaktadır, bedensel ihtiyaçlar yeme-içme, giyim, barınma vb. terimleri barındırır ve bunlar maddi ihtiyaçlardır.

Mal; bir kimsenin ya da şirketin sahibi bulunduğu taşınır ya da taşınmaz varlıklarının tamamının genel adıdır.

Hizmet; insan gücünün yoğunlukla var olduğu, somut olmamasından dolayı maddi bir karşılığının olmadığı, alım satımı olan ve yarar sağlayan bir iktisadi faaliyettir.

Üretim; doğal ortamlardan ve kaynaklardan ürün oluşturma, mal ve hizmet olarak yeni şeyler üretme eylemidir.

Tüketim; Üretme eylemini takiben ürünlerin tüketilme sürecidir.

Piyasa; üreticilerin ya da satıcıların ürünlerini satmak amacıyla bir araya geldikleri ticari alan, pazar.

Devlet; toprak bütünlüğünün esas alındığı ulus ya da ulus topluluklarının oluşturduğu siyasal örgüttür.

İktisat; toplum, devlet ve ekonomi arasındaki karmaşık kurumsal etkileşimin uzun süreli ve kapsamlı olarak tarihsel süreçlerden faydalanarak inceleyen bir bilimdir. Bu sebeple ticaret, uluslararası ticaret, dış ticaret kapsamında iktisattan oldukça fayda sağlanır.(Vanlı,2017)

3.2.Ticaretin Tarihçesi

İnsanlığın oluşup, çoğalıp günümüze kadar gelişinde ister takas usulü olsun, ister para karşılığında olsun ticaret her gün geçerli olan bir terimdir. Bununla beraber insanlığın dünya üzerinde yayılması, ihtiyaçların artması sebebiyle dünyaya yayılan insanlığın önce bölgeler arasında sonra ülkeler arasında takas şeklinde başlaması sonra da paranın keşfi ile ticaretin şeklini de değiştirmiştir ve uluslararası ticareti de ortaya çıkarmıştır. Bu hareketle Merkantilizm görüşü doğmuş. Merkantilizm 16. yüzyılda Batı Avrupa'da başlayan ekonomik bir terimdir. Merkantilizm anlayışına göre bir milletin refahı anaparanın miktarına bağlıdır ve küresel ticaret hacmini değiştirmez. Ekonomik zenginlik veya anapara devletin elinde tuttuğu, altın, gümüş yoğunluğu veya ticari değer ile ölçülür. Tabii ki bu baskıcı devlet tutumu farklı görüşlerin ortaya çıkmasına sebep olmuş ve 1800'lü yıllarda Klasik Liberalizmin tohumlarını atmıştır. Atılan bu tohumlarla birlikte ticaret daha modern, daha özgürlükçü ve daha adaletli ve hukuka dayanan bir sistemde yapılmaya başlanmış; ticari ilişkilerin de olumlu yönde ilerlemesinde destek olmuştur.

20. yüzyılda ise 1. ve 2. Dünya Savaşlarından kaynaklı olarak ticaretin gelişimi ciddi yönde etkilenmiş, dünya ekonomisi de bu sebeple zedelenmiştir. Savaşın getirdiği taraf anlayışı ile güçlü ve güçsüz devletler oluşmuştur. Güçsüz ülkeler az gelişmiş ülke

olarak adlandırılmış, güçlü devletler hem ekonomi hem de teknoloji-sanayi yönünden güçlenmiş ve böylece az gelişmiş ülkeleri de ekonomik anlamda baskılamıştır. Bu yapıdan sonuçla dünya ekonomisi ikiye ayrılmak zorunda kalmıştır: Gelişmiş Ülkeler ve Az Gelişmiş Ülkeler.

Bu gelişmeler az gelişmiş ülkelerin daha çok çabalamasına ve trendi yakalama gerekliliğini ortaya çıkarmış, gelişmiş ülkelerin baskılaması sonucunda da gelişmiş ülkelerin himayesi altına girmek zorunda kalmış, gelişmiş ülkeler de az gelişmiş ülkeleri desteklemek zorunda kalmışlardır.

Bu desteklemenin sonucunda dünya çapında üç kuruluş ortaya çıkmıştır:

-AB: Avrupa Birliği; Başkenti Brüksel olan, 28 ülkeden oluşan-çoğunlukla Avrupa ülkeleri- siyasi ve ticari örgüt.

-NAFTA: Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması (North American Free Trade Agreement) ABD, Kanada ve Meksika arasında imzalanan serbest ticaret anlaşması.

-APEC: Asya Pasifik Ülkeleri; dünya ekonomisinin %60'ını temsil eden bölgesel, ekonomik, iş birliği, ticaret ve yatırım konularının paylaşıldığı uluslararası örgüt.

Bu üç örgüt artık dünya ticaretinin şekillenmesini ve gelişmesini ortaya koymaktadır.

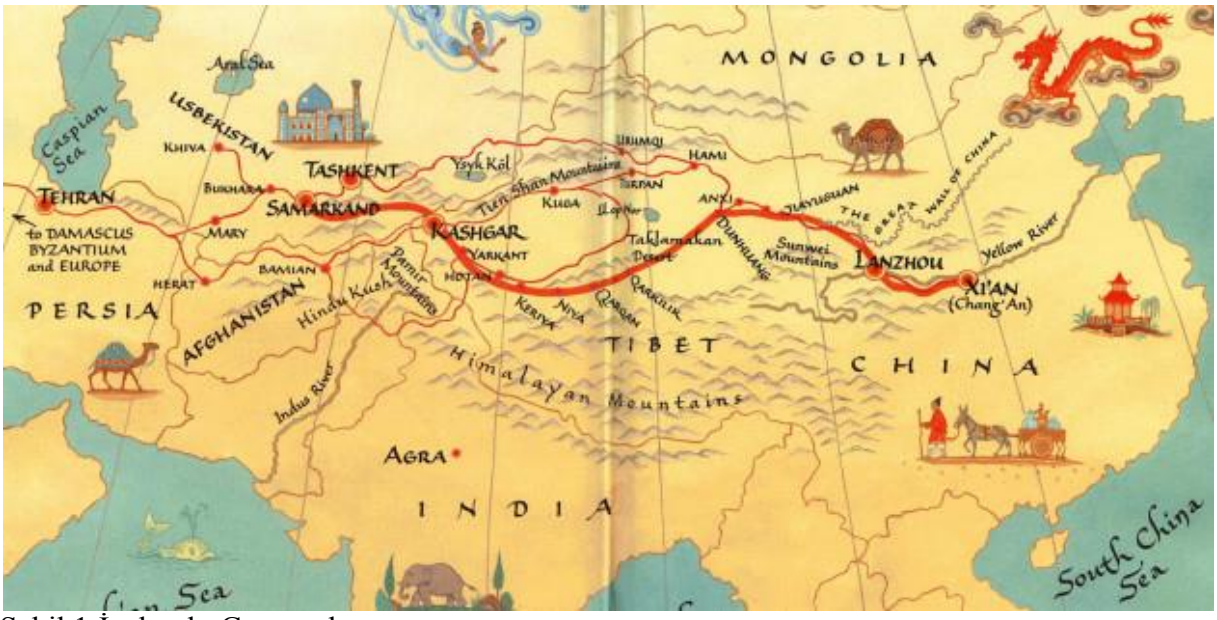
3.2.1.Tarihteki Ticaret Yolları

İnsanlık kendini geliştirdikçe ve göçebe hayattan yerleşik hayata geçmeye başladıkça bulundukları toprakların verimine göre üretmeye ve ticarete yönlenmeye başlamıştır. Ürettikleri ürünlere istinaden ticari yapılarını geliştirdikçe de farklı topraklardan farklı zenginlikler elde etmeyi tercih etmeye başlamışlardır. Bu sebeple de elde etmek istedikleri ticari zenginlik için yeni ticaret yolları yapmaya başlamışlardır. Ticaret yolları ile birlikte ticaret ağlarının oluşturulması; farklı kültürdeki insanların birbirini tanımasına, farklı dillerin, kültürlerin, yaşamların öğrenilmesine, farklı topraklardaki bilgilerin birbirine aktarılmasına ve bu bilgi aktarımları ve ticarete olumlu-olumsuz etkileriyle günümüz modern hayatı ve ticaretinin başlangıcı olmuştur.

Geçmişte uluslararası ticaret ağlarının kurulmasıyla 8 önemli ticaret yolu oluşmuştur.

3.2.1.1.İpek Yolu

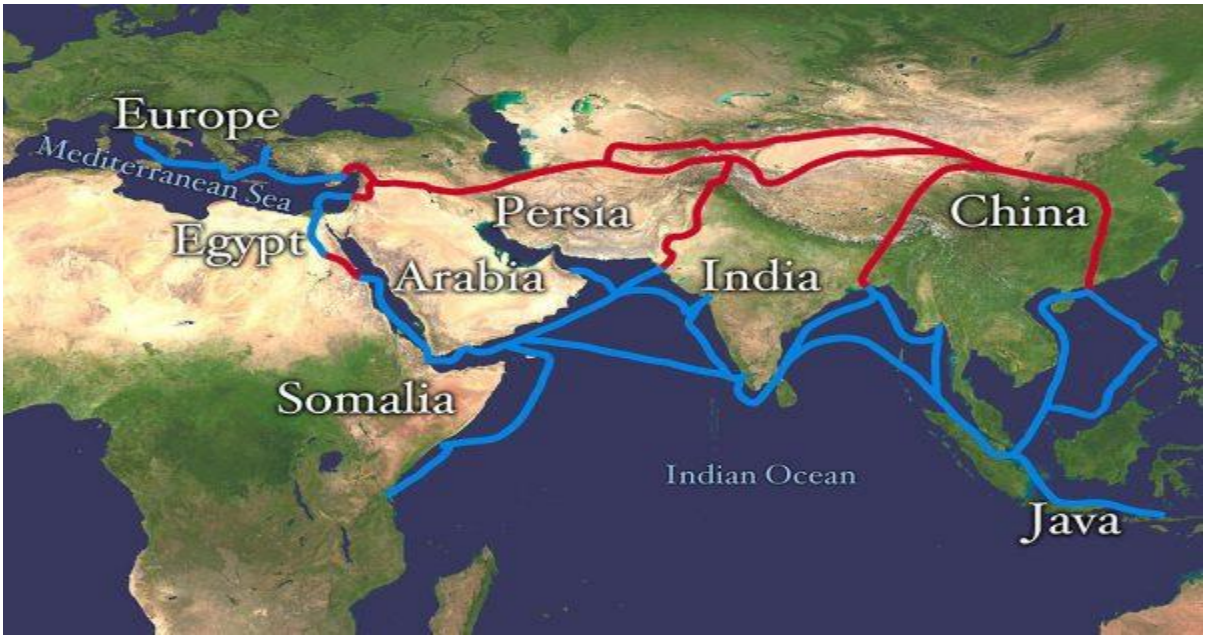
İpek Yolu Çin'den Anadolu ve Asya'dan devam eden Avrupa'ya ulaşan en meşhur antik ticaret yoludur. İpek Yolu özellikle Çin ve Roma'yı birbirine bağlamıştır. İpek Yolu sadece bir ticaret yolu değil; aynı zamanda medeniyet, bilim, gelişme ve ilerleme yolu idi. Daha kısaca belirtirsek İpek Yolu Çin medeniyetini hem kültürel hem de ekonomik açıdan Batı'ya ulaştıran bir köprüydü.



Şekil 1:İpekyolu Güzergahı

3.2.1.2.Baharat Yolu

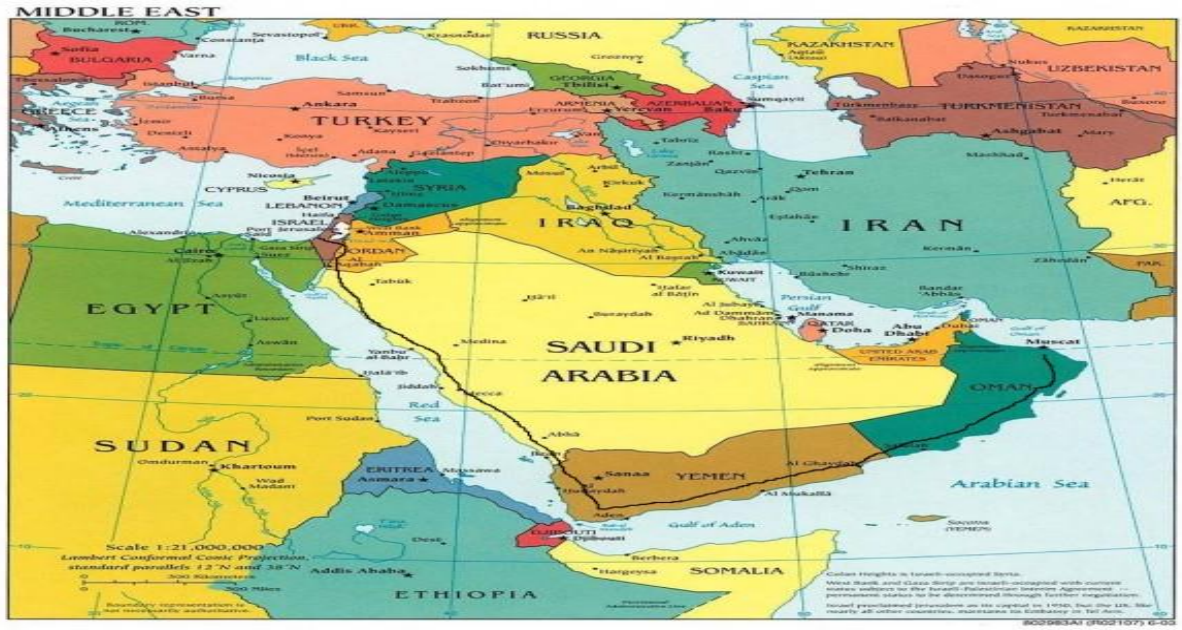
Esasında Baharat Yolu karadan değil, deniz yolu üzerindendi; Doğu'yu Batı'ya bağlayan deniz yolu idi. Özellikle hindistan cevizi, tarçın, karanfil, biber Avrupa'da en çok rağbet gören baharatlardı. Çoğunlukla Endonezya, Japonya ve Çin'den Avrupalılar direk olarak baharat almaktaydılar.



Şekil 2.Baharat Yolu Güzergâhı

3.2.1.3.Tütsü Yolu

Tütsü olarak yakılan, parfüm ve ölüleri defnetmek için kullanılan mür ve buhuru, Kudüs topraklarına getirebilmek için yapılan yoldur. Mür ve buhur, güneşte kurutularak koku olarak kullanılabilen ağaçların özüdür. Padişahın ve hükümdarın kokusu olarak bilinen bu tütsülerin Yemen ve Umman'dan getirtilebilmesi için Tütsü Yolu oluşturulmuştur.



Şekil 3.Tütsü Yolu Güzergahı

3.2.1.4. Amber Yolu

Amber, bir diğer ismi de kehribar. Yaklaşık olarak MÖ. 3000 yıllarından başlayarak amber ticaretinin Baltık ülkelerinden Mısır'a kadar uzanmaktadır. Romalılar tarafından geliştirilen Amber Yolu, hem dekoratif hem de tıbbi amaçlarla kullanılan bu taşa çok değer verilmesiyle ortaya çıkmış. Eski Amber Yolu'nun izleri, önemli güzergâhlarından biri olarak bilinen Polonya'da bugün hala görülebiliyor.

3.2.1.5.Çay ve At Yolu

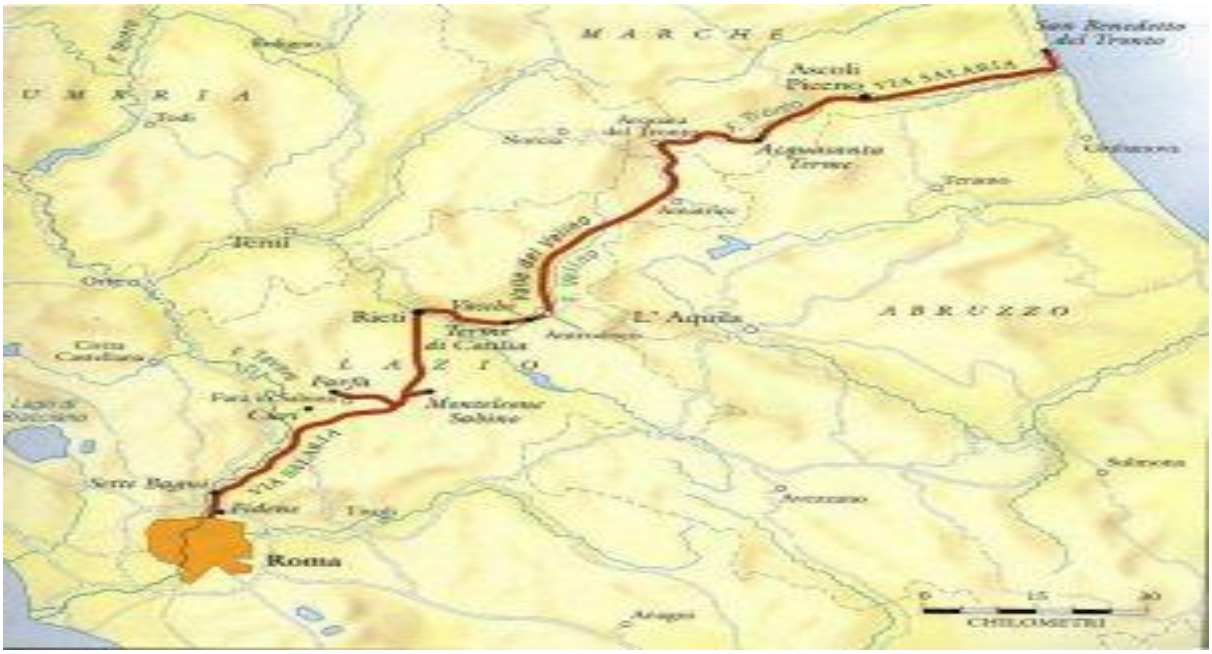
Çin'de üretilen çay yapraklarının, Tibet savaş atlarına karşılık ticareti yapılması amacıyla kullanılan yoldur. Çin'den başlayan ticaret yolu, Tibet ve Hindistan'dan topraklarında çeşitli topraklardan geçen tehlikeli bir ticaret yolu olarak bilinir.



Şekil 4. Çay ve At Yolu Güzergâhı

3.2.1.6.Tuz Yolu

Yiyeceklerin bozulmaması ve yemeklere lezzet katmak amacıyla kullanılan tuzu, Adriyatik kıyılarından Roma'ya getirebilmek için kurulmuş bir ticaret yoludur.



Şekil 5.Tuz Yolu Güzergâhı

3.2.1.7.Kürk Yolu

Hazar ve Bulgar ülkelerinden başlayıp, Ural, Sibirya'ya ve Altaylar üzerinden Çin'e ulaşan yoldur. Kürk Yolu, adını tarih boyunca çeşitli hayvanların (samur, vaşak, kunduz, tilki, sincap, sansar vb.) kürklerinin batı ülkelerine doğru taşınmasından almıştır. Türk tarihinde önemli ticaret yolları arasındadır.

3.2.2. Uluslararası Ticaret Teoremi

Uluslararası ticaret teorileri ticaretin tarihi kapsamında önemli yer almaktadır; çünkü bu teorilere göre ticarette büyük gelişim akımları sağlanmıştır. Ticaret teorilerinin başlangıcı 1730'lardan sonra İskoç bir filozof olan Adam Smith ile başlamaktadır. Smith Klasik İktisat Okulu kurucusu olarak kabul edilmiş ve "Ulusların Zenginliği" olarak yazdığı çalışması ile ticaret teorilerinin başlangıcının olduğunu yazılı olarak gelecek nesillere sunmuştur. Adam Smith Klasik Liberalizmi tanıtan kişidir.

Klasik Liberalizm; Adam Smith'e göre ahlak anlayışı ile ortak olarak insanların kendi haz ya da çıkarlarına göre davrandığı ve bu çıkarlar doğrultusunda ekonomi-devlet-kişi üçlüsünde fiyatların belirlendiğini vurgulamaktadır. Buna göre de arz talep süreci ortaya çıkmaktadır. Piyasa da bunu dengelemektedir. Adam Smith'in yazdığı

kitaplar 'Ahlaki Duygular Kuramı', 'Ulusların Zenginliği', 'Mutlak Üstünlükler Teorisi' gibidir. Ulusların Zenginliği adlı kitabında hizmet maliyeti kapsamında, ülkeler hangi ürünü daha düşük maliyetle üretiyorsa o ürünün üzerinde uzmanlaşıp yüksek maliyetle olan ürünü yurtdışına satması yani ithalatını yapması gerektiğini savunur. (Esen,2011)

Uluslararası ticaret teorisinde ise ilk adımı ise David Ricardo 'Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi'ni yazarak başlatmıştır. Adam Smith'in teorisine istinaden Ricardo'nun teorisinde bir ülkenin diğer ülkeye göre ürettiği bir ürün daha verimli ise ve ürünün maliyeti daha düşük ise o ürün üzerinde uzmanlaşması gerektiğini söylemektedir. Bu teori ile uzlaşmanın dış ticarette ve büyümede yararlı etkilerinin olduğunu vurgulamaktadır.

John Stuart Mill ise Ricardo'nun teorilerinin eksik kalmış noktalarını eleştirel bir şekilde ele alarak 'Karşılıklı Talep Kanunu'na göre ülkelerin ihtiyacı olan ürün taleplerinin boyutu bilinirse dış ticaret miktarının belirlenmesinin daha kolay olacağını savunur.

Alfred Marshall ise Mill'in teorisinin eksik kalan kısmı olan dış ticaret boyutunun netleşmesinde teklif eğrilerinin büyük bir yardımcı olduğunu belirterek konuya açıklık getirmiştir. (Esen,2011)

Gottfried Haberler ise fırsat maliyeti tanımını belirleyip, geliştirmiştir. Bu kavram hizmet maliyeti dışında kalan bütün sermaye, hammaddeler ve girişimcilik maliyetlerinin oluşturduğu fırsat maliyetidir. Oluşturulan kavram ile oluşturulacak karşılıklı üstünlüklerin belirlenebileceğini belirterek Ricardo'nun teorisini daha net bir açıklama getirmiştir.

Ancak Klasik Teori uluslararası ticarette tamamlayamadığı bazı noktalara istinaden emek/hizmet verimliliği konusunu pek fazla ele almamasıdır. Bu sebeple Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisinde eksik kalan kısmı Eli Heckscher ve Bertil Ohlin beraber oluşturdukları "Faktör Donanımı Teorisi" tamamlamıştır. Bir diğer adıyla Heckscher-Ohlin Teorisi ülkeler hangi üretim faktöründe daha baskınsa, üretimini o faktöre dayanan ürünler ile karşılaştırmalı üstünlük sağlar ve o konuda uzmanlaşması gerekir. Bir ülke emek faktöründe üstün ise üretimde emek/hizmet gerektiren ürünlerde

uzmanlaşmalıdır, sermaye faktöründe üstün ise üretiminde sermaye gerektiren ürünlerde uzmanlaşmalıdır. (Esen,2011)

Bir örnekle değerlendirdiğimizde Türkiye ve Çin'i ele alırsak; Çin emek yoğun bir ülke, Türkiye ise sermaye yoğun bir ülke olsun. Emek yoğun sektör pirinç üretimi, sermaye yoğun sektör ise makine üretimi olduğunu varsayarsak; Faktör Donanımı Teorisine göre Çin pirinç üretiminde uzmanlaşmalı, Türkiye'ye pirinç ihraç etmelidir. Türkiye ise makine üretimine yoğunlaşmalı ve Çin'e makine ihraç etmelidir.

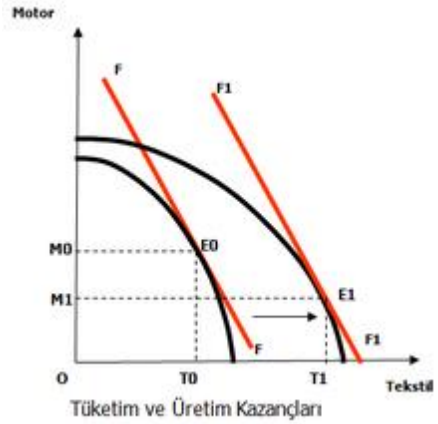
Heckscher-Ohlin teorisine dayanan üç teori ortaya çıkmıştır.

1- Faktör Fiyatlarının Eşitlenmesi: Bu teoriye göre iki ülkeli ve iki ürünlü ülkede bol ve ucuz olan ürünün üretim faktörlerini kullanarak uzmanlaşması ve bu sebeple talebin artmasına, ürünün fiyatının yükselmesine sebep olur. Ancak uzun dönemde fiyatların eşitlenmesine de sebep olur.
Örnek verecek olursak; Gelişmiş bir ülkede sermayenin bolluğu ve ucuz üretim ile sermaye talebi artar, sermaye fiyatı da artar. Gelişmekte olan bir ülkede emeğin bolluğu ve ucuz üretim ile emek talebi artar, emek fiyatı da artar.

2- Stolper-Samuelson Gelir Dağılımı: Üretim faktörlerinin gelirinden alınan payların analizini sağlar. Teoreme göre serbest dış ticarette fazla olan üretim faktörünün yararına, az olan üretim faktörünün zararınadır. Nedenini sorgulayacak olursak; bol ve ucuz olan üretim faktörünün fiyatının yükselmesine ve bu sebeple gelirden aldığı payın yükselmesini sağlayacaktır; ancak az olan üretim faktöründe talebin azalmasına sebep olacak ve faktör fiyatının da düşmesine neden olacaktır. İşte bu sebeple Stolper_Samuelson gelir dağılımı teorisi, dış ticaret piyasasında korumacılık ithalata rakip endüstrilerde yoğun olarak kullanılan faktörün yararınadır.

3- Rybczynski Teoremi: Bu teorem iki ülkeli, iki ürünlü ve iki faktörlü durumlarda bir faktörün talebi artarsa o faktörü yoğun olarak kullanan ürünün üretimi artarken diğer ürünün üretimi azalır fikrini işlemektedir. Rybczynski Teoremi, Heckscher-Ohlin Teorisini destekleyerek ortaya çıkmıştır.

Grafik 1-Tüketim ve Üretim Kazançları



Heckscher-Ohlin teorisi her ne kadar tutarlı ve amacına uygun görünse de bir ürünün faktör niteliğini taşıyan donanımı belirlemenin zorluğundan dolayı test edilmesi pek uygun değildi. Bu sebeple bu ölçümü yapacak ve bu konuda günümüze kadar olan kısımda da devrim niteliğini taşıyabilecek olan ve ilk defa test niteliğini taşıyacak şekilde araştırmasını yapan Wassily Leontief girdi-çıktı tablosu yani kantitatif tekniğini bulmuş ve günümüze kadar ulaştırmıştır. 1947 yılında ilk defa Amerikan ekonomisini kantitatif yöntemle test etmiş; aslında Heckscher-Ohlin teorisinin tutarsızlıklarını da ortaya koymuştur. Heckscher-Ohlin teorisinin çelişkileri tüm ekonomi dünyasında ses getirmiş ve tarihe 'Leontief Paradoksu' olarak geçmiştir. Bu çelişkiyi ortaya atan konu ise sermaye yoğun ürün ihraç etmesi gereken Amerika'nın, emek yoğun ürün ihraç etmesi, bununla birlikte sermaye yoğun ürün ithal etmesidir. Leontief'e göre Amerikan işçileri diğer ülkelerin işçileri ile karşılaştırıldığında kalite ve nitelik yönünden daha üstündürler. Leontief'in teorisine göre bakıldığında Amerika emek zengini bir ülkedir ve uluslararası uzmanlaşmaya yüksek emek gücü gerektiren yüksek teknoloji ürünleri ihraç ederek katkı vermektedir. (Esen,2011)

Her ne kadar Leontief'in teorisine eleştiriler gelmiş olsa da, Heckscher-Ohlin teorisinin de çok vasıfsız emek zengini az gelişmiş ülkelerin sermaye zengini ülkeler ile olan alışverişi, yani endüstriler arası ticaretin mantığını belirlemekte başarılı olduğunu kanıtlamıştır.

Ortaya çıkan yeni uluslararası ticaret teorileri ülkeler arası ticaretin gelişmesinde büyük katkıda bulunmuştur. Keesing ve Kenen tarafından ortaya atılan "Nitelikli İşgücü Teorisi" nitelikli işgücü yoğun mallar ve sermaye yoğun mallar türetilmiş kaynak olarak

tabir edilir, yani bunlar aynı tür mallardır. Nitelikli işgücü yoğun ülkeler bu bağlamda faktörü yoğun olarak gerektiren mallarda uzmanlaşarak uluslararası ticarete katılırlar. Özünde Heckscher-Ohlin teorisini desteklese de teorinin bir nevi revize edilmiş şeklidir; bu sebeple ismi "Neo-faktör Donanımı Teorisi" olarak da adlandırılmaktadır.

Endüstri içi ticarette ekonominin önemi Ohlin, Grubel ve Lloyd tarafından dikkat çekilmiştir. Ortaya koydukları teori uluslararası ticaret sayesinde globalde bulunan tüm firmaların pazar genişlemekte ve firmaların bölgesel ekonomilerinden ülkeler yararlanmaktadır, bu da maliyet avantajını doğurmaktadır.

Pazarın genişlemesi ile birlikte oluşan ürün çeşitliliği ve farklı ürünlerin ortaya çıkması tekelci rekabet teorisinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Chamberlin ve Robinson tarafından ortaya konan "Tekelci Rekabet Teorisi" ya da diğer adıyla "Eksik Rekabet Teorisi" dış ticaret teorilerinin temellerini oluşturmaktadır.

Son dönemde ise Paul Krugman'ın uluslararası ticarete katkıları oldukça büyük ve aydınlatıcıdır. Teorileri ile ilgili Nobel ödülüne de layık görülmüştür. Kendisi halen Times Gazetesinde köşe yazarlığına devam etmektedir. Krugman teorilerini her geçen sene güncellemiş ve genişletmiştir. Krugman teorilerinde Heckscher-Ohlin teorisine karşılık mevcut günümüzde dış ticaretin benzer özelliklere sahip gelişmiş sanayi ülkeleri arasında yapıldığı öne sürmüştür.

Krugman teorisinin amaçlarına göre ülkelerin, birbirine yakın teknoloji, üretimde oluşan maliyetleri ve bunun gibi talep ve seçimleri olsa da uluslararası ticaretin yapılacağı, serbest ticaretin de ülkelere kazanç ve fayda sağlayacağı şeklindedir. Bu teorinin ana kaynağı, ürün farklılaşması yapan şirketlerin, serbest ticaret yaptıktan sonra ülke içi pozitif ölçek ekonomilerinin ortalama maliyetlerini düşürmesidir. Eş zamanlı artan ürün çeşitliliği ve azalan maliyetler ülkelerin kalkınmasına destek sağlamaktadır.

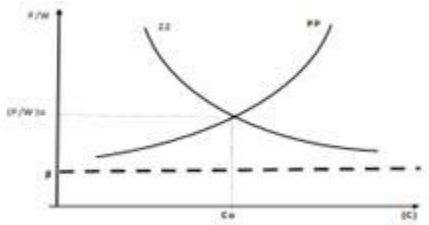
Krugman modelinin varsayımları ve özellikleri aşağıdakileri kapsamaktadır:

- İki ülke
- Tek mal üretimi
- Tek emek gücü girdisi kullanımı

- Üretim kapasitesi arttıkça ortalama maliyet düşer, şirketlerin maliyet fonksiyonu doğrusaldır.
- Şirketler maliyetsiz ürün farklılaştırması yaparlar.
- Her şirket kendi farklılaştırdığı üründe belli bir noktaya kadar tekel gücüne sahiptir, fakat piyasanın serbest girişinden kaynaklı tekel karları sıfırlanır.
- Ülkelerin teknolojik yapıları ve tercihleri aynı olabilir, ancak büyüklükleri farklı olabilir.
- Ülkeler arasında endüstri içi ticaret bulunmaktadır.
- Tüketicilerin çok sayıda olmasından fayda fonksiyonu ürün fazlalığına göre artar.

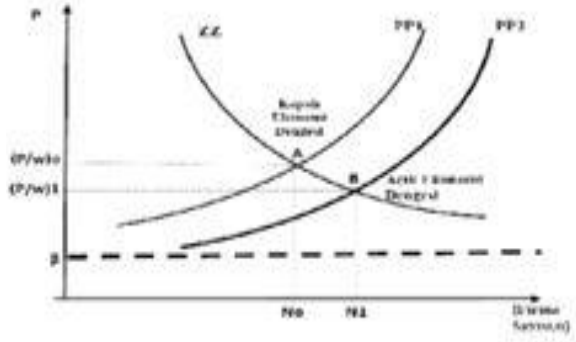
  Krugman modelindeki bazı fonksiyonların görsel örnekleri aşağıdaki gibidir:

Grafik 2-Temsili Firmanın Kar Maksimizasyon Dengesi



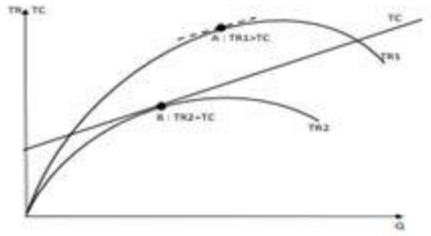
Kaynak: Krugman, P. (1979), Journal of International Economics

Grafik 3-Fiyat ve Tüketim İlişkisi ve Firma Dengesi



Kaynak: Krugman, P. (1979), Journal of International Economics

Grafik 4-Serbest Ticaretin Maliyetler, Hasılatlar ve Karlar Üzerine Etkisi



Kaynak:Krugman,P. (1979),Journal of International Economics

Teori açıklamalarımızın sonuna gelirken bazı teorilerin tam tanımsal isimleri aşağıdaki gibidir:

-Mutlak Üstünlükler Teorisi

-Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi

-Faktör Donatımı Teorisi

-Varlık Teorisi

-Teknolojik Açık Teorisi

-Yeni Mal Geliştirme Teorisi

-Yetişkin İşgücü Teorisi

-Tercihlerde Benzerlik Teorisi (Atik, 1993)

3.3.Dış Ticaretin Tanımı ve Kapsamı

Dış Ticaret'in TDK tanımını ele aldığımızda "Bir devletin yabancı devletlerle yaptığı alışveriş, ithalat, ihracatın tamamı" tanımıyla karşılaşmaktayız. Sektör tanımına baktığımızda ise bir devletin dışalım ve dışsatımının tamamıdır.

Dış Ticaret; iki ya da ikiden fazla ülke arasında yaptığı alışveriştir. Bu alışveriş özellikle mal üzerinedir; ancak ülkeler arası hizmet alım satımı da olabilir. Tabii sadece mal ve hizmet olarak da bakılmamalıdır; ek olarak ülkeler arası işgücü ve sermayeler de dış ticaret kapsamına girmektedir. Dış ticaretten bahsedebilmek için ticaretin ülke

sınırları dışında gerçekleşmesi gerekmektedir. Malların, ürünlerin ya da sermayelerinin ulusal sınırların dışına çıkmasıyla alakalıdır. Dış Ticaret iki şekilde yapılmaktadır:

-İthalat

-İhracat

Mal ve hizmetlerin ülke dışına satılmasına ihracat, yine mal ve hizmetlerin ülke dışından satın alınmasına ithalat denmektedir. Dış ticaret ithalat ve ihracat yoluyla yapılabilmektedir; ancak ülkeler arası ticari ilişkiler sadece mal ve hizmet olarak değerlendirilmemeli, uluslararasında iş gücü ve sermaye hareketleri de dış ticarette önemlidir. (Seymen, 2009)

3.3.1.Dış Ticaretin Nedenleri

Ülkelerin diğer ülkelerden mal, hizmet vb. satın almasıyla dış ticaret yöntemi kullanılmaktadır. Dış ticaretin de her ülkenin kendi özelinde sebepleri bulunmaktadır. Örneğin; bazı malların ihracı o malın talebinin fazla olmasından kaynaklıdır. Aynı zamanda yerli üretimin ülkenin ihtiyaçlarına göre yetersiz olmasından kaynaklıdır. Dış ticaretin nedenleri temel ve diğer nedenler olarak ikiye ayrılmaktadır.

Temel nedenler:

-Yerli Üretimin talebi karşılayamaması

Ülkelerin doğal kaynakları yetersizliği, teknolojiye yakınlığı, uzmanlaşma seviyesinin az olmasından kaynaklı her ülke başka ülkelere bağımlıdır. Yerli üretimin talebi karşılayamaması, dünya üzerindeki doğal kaynakların her toprak parçasına eşit şekilde dağılmaması ya da talep edilen ürün üretiminin iç piyasayı karşılamamasından kaynaklanmaktadır.

-Üretimde uzmanlaşma

Ülkelerin kendilerine yetecek kadar üretim yapamamalarının ana sebebi teknoloji ve sermaye açısından gerekli donanıma sahip olmamasından kaynaklanmaktadır. Bu sebeple özellikle gelişmekte olan ülkelerde ürün yetersizliği ülkeyi dışa bağımlı hale gelmektedirler. Ancak üründe uzmanlaşmış ülkeler de ürün

kalitesi ve uygun fiyat politikasına erişseler de hammadde bakımından onlar da dışa bağımlı olmaktadırlar.

-İç ve dış fiyat farklılıkları

Dış ticaretin gerekli olmasının nedeni malların iç ve dış fiyatları arasındaki değişkenliktir. Navlun giderleri eklendiğinde ülke mevcudundaki bir ürünün fiyatı, ülke içindeki üretimi yapılan bir ürünün fiyatından az ise, söz konusu ülke için dış ticaret yapılması zorunlu hale gelecektir. Bu yöntemle hem ihracat yapan firma hem de ithalat yapan firma ürün, ticaret ve kazanç yönünden karlı olacaktır.

Diğer nedenler:

-Yurtiçi malların ihtiyacın üzerinde olması

Sanayileşmeden önce ülke ekonomilerinin ana sorunu üretimin hangi yöntemle arttırılacağıydı. Sanayileşmeden sonra üretimi yapılan mallara pazar bulunması ve ülke piyasalarının nasıl yayılacağı ayrıca bir problem oldu. Ülke içi mal gereksinimleri karşılandıktan sonra üretilen ürünün fazlalığı ülkelerin dışa bağımlılığını; yani dış ticaret yapmasını zorunlu hale getirmiştir.

-Sermaye ve yatırımda kolaylık

Dış ticarette ihracat yoluyla döviz giriş-çıkışlarının arttırılması, üretimde ihtiyacı olan yatırım ürünleri ve teknoloji satışının döviz giriş-çıkışları ile teminini sağlar.

-Sermaye birikimi

Günümüzde ihtiyaçlarımızı karşılamak için paraya ve bilgiye gereksinim duyarız. Ülkeler de ihtiyaçlarını karşılamak ve üretim yapabilmek için sermayeye ihtiyaç duyarlar. Ülkelerin ilerleyebilmesi ve endüstriye ulaşabilmesi için sermaye yoğunluğunu arttırması gerekir.

-Farklı mal talebi

İnsanlar farklı zevkler ve yeni ürünlere gereksinim duyarlar. Aynı tipteki malın model, renk, şekil ve teknoloji bakımından üretiminin olması ve bu yöndeki talepler ülkeleri dış ticarete itmektedir.

-Yeni iş kolları

Dış ticaret hareketleri dünyada taşımacılık, gümrük, depolama gibi yeni iş sahalarının oluşmasına neden olmaktadır. (Vanlı, 2017)

3.3.2.Dış Ticaretin İç Ticaretten Farkı

İç ve dış ticaretin farkını anlayabilmek için önce ne anlama geldiklerini bilmek gerekir.

İç ticaret; alıcı ve satıcının aynı ülke sınırları içinde olduğu, malın aynı ülkenin bir yerinden diğer bir yerine gittiği ve aynı topraklarda el değiştiği ticaret biçimine iç ticaret (dahili ticaret) denir. İç ticaret aynı ülke sınırları içinde olduklarından alıcı için de satıcı içinde aynı kanunlar geçerlidir.

İç ticaret yapıldığı ülkenin yasalarına tabidir. Yani alıcı da satıcı da aynı yasalar çerçevesinde iş yapar. Ancak, eyalet sistemiyle yönetilen ülkelerde, her eyaletin ticaret konusunda farklı uygulamaları olabilir. Bu sebeple, farklı eyaletlerde bulunan alıcı ve satıcı değişik yasal düzenlemelere tabii olabilir.

İç ticaret, kural olarak ülkenin millî parası üzerinden yapılır. Ancak döviz anlayışının olduğu ülkelerde, millî paranın az tercih edilmesi nedeniyle, Dolar, Sterlin veya Euro gibi bir dövizin fiilen ödeme aracı olarak kullanıldığı görülür.

Alıcı ve satıcının ülkeleri farklı olduğunda, buna dış ticaret, uluslararası ticaret veya sınır-ötesi ticaret denir. Ülkeler arası mal ve hizmet alım-satımları dünya ekonomisini etkileyen en önemli iktisadi hareketlerden biridir.

İç ticaret aynı sınırlar içerisinde olduğundan pek fazla risk teşkil etmez; ancak dış ticarette aynı durum söz konusu değildir. Bu riskleri aşağıdaki şekilde açıklayabiliriz.

Döviz kuru riski: Mal veya hizmeti ihraç eden ile ithal eden şirketin ülkelerinde farklı para cinsleri milli para olarak tedavül eder. İki paranın birbiri cinsinden fiyatı demek olan döviz kuru her an değişir. Bu durum hem alıcı hem satıcı yönünden kur riski yaratır.

Transfer riski: İthalatçı ülkede devlet otoritesinin yurt dışına döviz transferini yasaklaması ihtimali transfer riskini oluşturur.

Politik riski: İthalatın yapıldığın ülke uluslararası yaptırımlara maruz kalabilir ve bu yüzden fon transferi yapamaz hale gelebilir.

Dil-iletişim riski: Dış ticaret tipik olarak farklı dili konuşan ülke insanları arasında cereyan ettiğinden, kendiliğinden bir iletişim sorunu meydana getirir.

Coğrafi uzaklık riski: İki ülke arasındaki kilometresel uzaklığın olması hem ürünün bekleme süresinin uzamasına, hem de yakıt tüketimi ve zamanın uzamasına sebep olmaktadır.

Ulusal mevzuat riski: Ülkelerin kendi bünyelerinde talep ettikleri evraklar ve yoğun bürokrasi işlemleri yavaşlatabilir. Uluslararası anlaşmaların devreye girmesi, ülkelerin kendi özelinde istediği evraklar ve ulusal ülke kanun ve gümrük mevzuatlarının verimsiz olması zaman kaybına sebep olabilir.

Bu risklerden ziyade, tabii ki de dış ticaretin olumlu yönleri de bulunmaktadır.

- Gelir ve müşteri bakımından çeşitleme yaratır. Firmayı sadece iç piyasaya bağımlı olmaktan kurtarır.
- İhracatta tahsilât sorunu olmaz. Hâlbuki iç satışlarda ciddi tahsilat sorunu yaşandığı bir gerçektir.
- Küresel ortamda dış ticaret sınırsız satış olanakları verir. İç pazar ne kadar büyük olursa olsun sınırlıdır.
- İthalat sayesinde imalat maliyetlerini düşürmek mümkün olur.
- Dış ticarette rekabet zorunluluğu şirketleri kurumsallaşmaya yöneltir.
- Dış ticaret yeni finansman olanakları yaratır. (Vanlı, 2017)

3.3.3.Dış Ticarette Ödeme Şekilleri

Dış ticarette esas olan ithalat ve ihracatın tanımlarını yapmadan önce dış ticaret bünyesindeki ödeme şekillerini ele alabiliriz. Uluslararası ticaret şeklinde ödeme çeşitleri kambiyo ve gümrük mevzuatı açısından en dikkat çekici unsurlardır. Ödemeler, ülke dışı alıcı ve satıcı arasında yapılan anlaşma ile bankacılık sistemleri içerisinde yapılmaktadır. Dış ticarette kullanılan ödeme şekillerini detaylandırırsak;

Peşin Ödeme: Alıcının malın tutarını satıcıya gerçekleşen satıştan önce ödeme yaptığı ödeme şeklidir. Peşin ödeme şeklinde satıcı herhangi bir risk üzerine almamakta, alıcı

ise ürünlerin gönderilmemesi ya da ürünlerin siparişte belirtilen özelliklere uygun olmaması gibi nedenlerden dolayı zarara uğrama riski vardır.

Mal Mukabili Ödeme: İhraç edilen malın bedelinin malın alıcı tarafından teslim alınmasından sonra ödendiği ödeme şeklidir. Satıcı malını sevk ettikten sonra, sevkiyata ilişkin evrakları doğrudan veya bedelsiz teslim edilmek kaydıyla bir banka aracılığı ile alıcıya gönderir. Satıcının en çok risk üstlendiği ödeme şeklidir. İlgili ödeme malların teslim alınmasından sonra yapıldığından, mal bedelinin ödenmemesi riski vardır.

Vesaik Mukabili Ödeme: Satıcının alıcıyla yaptığı satış sözleşmesine uygun olarak malları sevk etmesinden sonra bunları temsil eden sevk evraklarının ödeme, poliçe kabulü veya bono düzenlenmesi karşılığında banka aracılığı ile alıcıya teslimine imkân veren bir ödeme şeklidir. Banka ihraç bedelini tahsil ettikten sonra vesaikleri ithalatçıya teslim eder.

Kabul Kredili Ödeme: Mal bedelinin belirli bir vadede ödenmesini belirten ve bu ödemeyi bir poliçenin araç olduğu ödeme şeklidir. Bu da kendi içinde ayrılır.

Kabul Kredili Akreditif; Uluslararası kurallara ve mevzuata göre açılan akreditiflerde sevk belgelerinin, bu belgelerle birlikte sunulan poliçenin ithalatçının bankası veya muhabir bankaca kabulünü takiben serbest bırakılarak bedellerinin poliçe vadesinde ödenmesine imkân veren bir ödeme şeklidir.

Kabul Kredili Vesaik Mukabili; Bankanın sevk belgelerini bu belgelerle ekli poliçenin ithalatçı tarafından kabulünü takiben ithalatçıya teslim etmesinden sonra poliçe vadesinde mal bedelinin ihracatçıya ödendiği bir ödeme şeklidir.

Kabul Kredili Mal Mukabili; İhraç edilen malın bedelinin malın ithalatçı tarafından teslim alınmasından ve poliçeyi kabul etmesinden sonra poliçe vadesinde ödemenin gerçekleştiği bir ödeme şeklidir.

Akreditifli Ödeme: Alıcının verdiği talimat doğrultusunda, alıcının çalıştığı bankanın belirli bir meblağa kadar ve belirli bir vade için istenilen koşulların yerine getirilmesi ve satıcıya tarafından ihraç edilen malların ihracına ilişkin belgelerin ibrazı karşılığında satıcıya ödeme yapılacağının garantisini veren ödeme şeklidir. (Vanlı, 2017)

3.4. Lojistiğin Tanımı ve Kapsamı

Lojistik kelimesi Yunanca dilinden dilimize geçmiştir. Yunanca 'Logisticos' olarak ifade edilir ve Türkçe anlamı hesap bilimi, hesapta beceridir. Türk Dil Kurumu Sözlüğü tanımı ise ' Kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması.' olarak geçmektedir.

Lojistik kelimesi aslında askeri terimlerden türemiştir. Lojistiğin temelleri askeri savaşlara dayanır.

Lojistik sözlüğünde ise lojistik tanımlaması "Taşımacılık, depolama, paketleme ve elleçlemeden oluşan fiziksel akış ile gümrükleme, sigorta, gözetim, stok yönetimi ve sipariş yönetiminden oluşan hizmet akışı (Lojistik, taşıma ve depolamanın birlikte kullanımıyla başlayan ve belirtilen faaliyetlerin bütünleşik bir şekilde yapılması ile son bulan bir fonksiyondur.) müşteri gereksinimleri doğrultusunda, kaynak noktasından tüketim noktasına kadar malzeme, hizmet ve bilgilerin akışı ve stoklanmasını, etkin ve verimli bir şekilde plânlama, uygulama ve kontrol süreci." şeklinde yorumlanmıştır.

3.4.1.Lojistiğin Tarihçesi

Lojistiğin tarihteki gelişmelerini dört ana başlık altında toplayabiliriz.

1940-1960: Lojistik aşamasının başlangıcı

Bu dönemi lojistik özelinde uyuklama dönemi olarak da adlandırabiliriz. Savaşların sürmesi, binlerce kişinin savaş ortamında göç etmesi ve yanlarında ihtiyaçlarını da götürmeleri gerekliliğinden lojistik kavramı oluşmaya başlamıştır. Askeri operasyonların oluşması ve ekipman taşıma ve aktarımı operasyonlarını içermeye başlamıştır.

Ayrıca bu dönemde; dağıtım planlama yapılmadan, gelişigüzel bir sisteme sahipti. Üretim üreticiler tarafından yapılır, üreticilerden alım yapan perakendeciler ürünlerin satışını yapar ve değişik yöntemlerle ürünler dükkânlara ulaşırdı. Dağıtımı üreticiler kendi araçlarıyla yaparlardı. Bu sebeple dağıtımlar ve mal kontrolleri arasında bir bağlantı oluşmuyordu, yani ölçülebilirlik yoktu. 1950 yıllarında ilk defa işletme süreli yayınlarında fiziksel dağıtım, malzeme yönetimi, tedarik yönetimi ve dağıtım yönetimi gibi terimleri kullanmaya başladılar. (Gökmen, 2016)

1960-1970: Lojistik düşüncesinin bellenmesi ve prestij kazanması

Bu dönemi lojistiğin gelişme dönemi olarak değerlendirebiliriz, 1960 yılına kadar parçalı faaliyetler şeklinde ilerlemiştir. Şirketler müşteri memnuniyetini arttırmak ve devamlılığını sürdürmek için detaylı pazarlama tekniklerini geliştirme yolunda ilerlemeye başladı. İş lojistiği kavramının ortaya çıkması 1960 yıllarına rastlıyor. Bu değişimin ortaya çıkmasına sebep olan kitle üretiminden, çeşitli ve küçük boyutlu üretime geçiştir. Henüz bu dönemde lojistiğin standardı veya referansı oluşmuş hali yoktu. 1963 yılında lojistiğin en net tanımlamasını The Council of Logistics Management-CLM (Lojistik Yönetim Konseyi) yapmıştır. Sonrasında ismi değişmiş Council of Supply Chain Management Professionals -CSCMP(Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi) olmuştur.

1970-1980: Önceliklerin ve modellerin değişim dönemi

70'li yıllar dağıtım kavramının geliştirilmesinde önemli olarak geçen 10 yıldır. Bir büyük değişim bazı firmalar tarafından bir organizasyonun fonksiyonel yönetim yapısının dağıtımı da içermesi gerektiğinin belirlenmesiydi. Bu 10 yılda üreticilerin ve tedarikçilerin gücündeki bir artış ile büyük perakendecilerin artışı görüldü. Başlangıçta kendi dükkanlarına tedarik için bölgesel ve lokal dağıtım deposunda kavramsal bir değişiklik yaşandı ve kendi dağıtım ağlarında daha büyük perakende zincirleri geliştirildi.

1980-Günümüz: Ekonomik ve teknik yenilenmelerin dönemi

Lojistik tanımı dünya üzerinde geniş kitleler tarafından 1985 yılında kullanılmaya başlamıştır. Kavramın geçirdiği bir sonraki aşama lojistikten "Tedarik Zinciri Yönetimi'ne (TZY) geçiştir. Bu geçişin ana sebebi 1980'lerden sonra bilgi sistemleri ve iletişim teknolojisinde yaşanan hızlı gelişmedir. 1981 yılında ABD'de telekomünikasyon sektöründe devlet kısıtlamalarının azalması ile birlikte bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanım hızı doğrudan artmıştır. Nakliye sektörünün devlet kısıtlamaları da aynı döneme rastlıyor. Nakliyedeki devlet kısıtlamalarıyla, fiyat esnekliği ortaya çıktı ve ulaştırma şirketlerinin müşterilerine sağladıkları hizmetleri önemli ölçüde çoğaldı. 1985 yılında giyim sektöründe QR (Quick Response/Hızlı Yanıt) kavramı ortaya çıkmış, bunu diğer sektörlerdeki hareketler takip etmiştir. Kurumlar

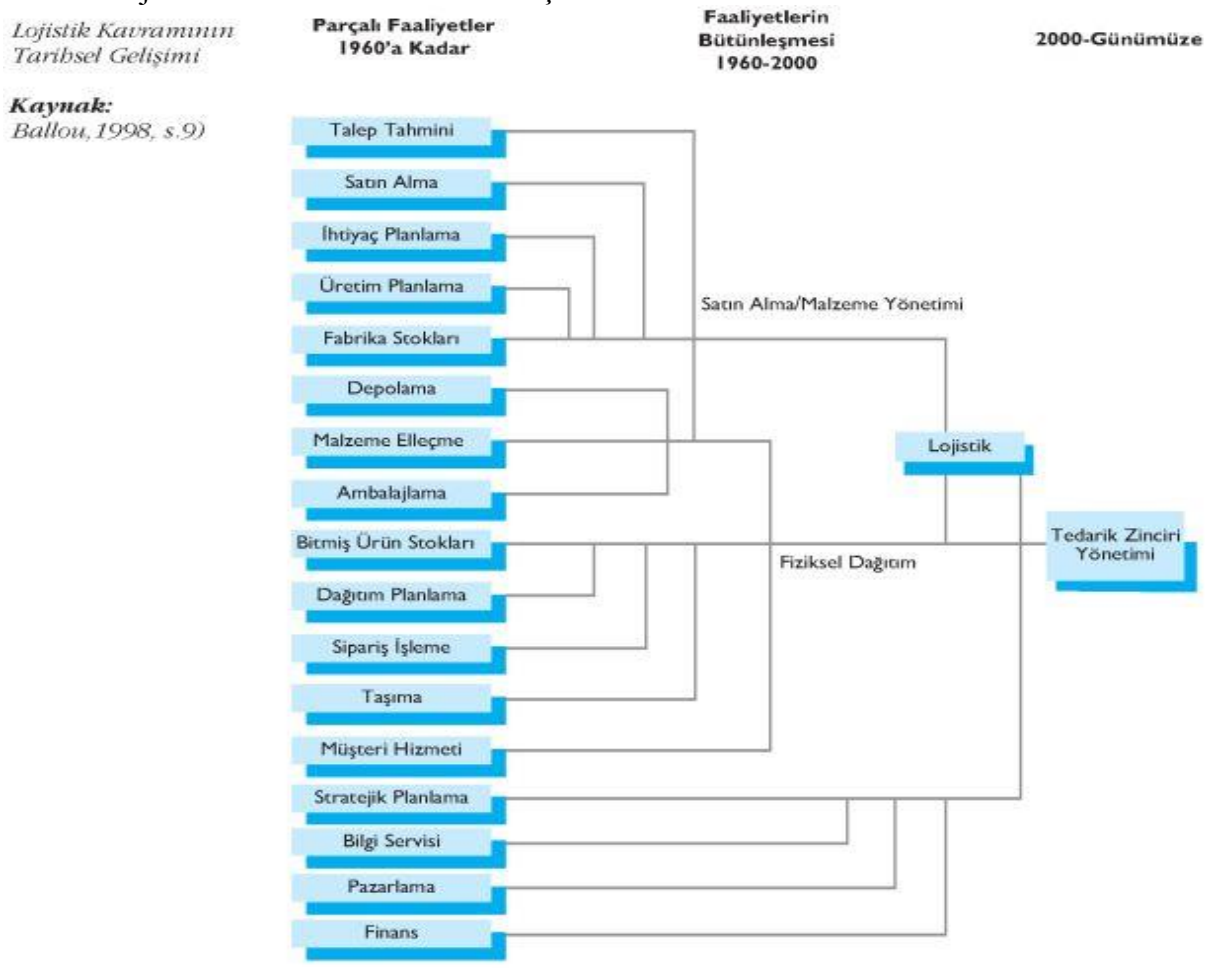
arası bilgi ağlarının ve EDI (Electronic Data Interchange/Elektronik Veri Değişimi)'nin gelişimi ile beraber TZY'ye geçiş süreci başlamıştır.

1990'ların başlarında, işletmeler yeni pazar mücadelelerine tepki verebilmek için üretim kabiliyetini geniş çapta değiştirecek bütünleşik lojistik yönetimi faaliyetlerini kökten genişletmeye başlamış ve tedarik zinciri boyunca tüm yavru şirketlerin bir dizgide bulundurmaya yönelmiştir.

Geçmişten günümüze sürekli olarak yeniliklerine yenilik ekleyen lojistik, günümüzde işletme stratejilerinin önemli bir parçası ve rekabet yararı sağlamanın genel ölçekli bir gerekliliği haline gelmiştir.

Lojistik ve TZY gelişimini aşağıdaki tabloda en basite indirgenmiş hali ile inceleyebiliriz.

Tablo 1.Lojistik Kavramının Tarihsel Gelişimi



Kaynak: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No:2517,2012

3.5.İthalatın Tanımı ve Kapsamı

İthalatın TDK' da geçen anlamı " Başka bir ülkeden mal getirme veya satın alma, dış alım."dır. Ticari açıklamasını incelediğimizde ise ithalatın; dış ülkelerden mal ve hizmet alınması prosedürüne ithalat denir. Kısaca anlamı ülke dışından alım yapma, dış alım demektir. İthalatın temelinde ülkeden yasaklı olmayan malların, ülkenin özelinde istenen evraklarla, gümrük vergilerinin ödemelerini yaparak ve bana aracılığıyla ödemenin yapıldığı, ülke dışından satın alma işlemidir, yurt dışından gelen ürünün ülkeye girdisi işlemidir.

İthalat da esasında kendi içinde çeşitlenebilir:

Mal Karşılığı İthalat: Malın gümrük işlemleri yapıldıktan sonra malın bedeli ödenerek belgenin çekilmesiyle yapılan ithalat çeşididir.

Akreditifli İthalat: İthalatçının bağlı bulunduğu bankası ile ayrıntıları belirtilen mal ve hizmetlere yönelik belgelere istinaden ihracatçı firmaya ödemeyi taahhüt ettiği bir ithalat yöntemidir. İhracatçı tarafından malların/ürünlerin eksiksiz ve vadesinde yüklenmesini sağlar. Aksi takdirde satıcının bankası tarafından ödeme yapılmayacaktır.

Bedelli İthalat: Dış ülkelerden temin edilen malların bedellerinin ithalat bünyesindeki ödeme şekline göre karşı yurtdışı firmasına döviz aktarımı yapılan ithalattır.

Bedelsiz İthalat: İthalatı yapılan mal bedellerinin ülke dışında kazancı sağlanan döviz ile ülke dışına her hangi bir ödeme yapılmadan oluşan ödeme şeklidir. Bedelsiz ithalatı her ülkenin kendi içinde hesaplarını kontrol ettiğini, talimatla para transferi dışında hareketlerin bulunduğu ödeme şeklidir. Bedelsiz de olsa malların direk olarak gümrük vergisine tabii olmadıklarını düşünmek pek doğru olmayabilir. Çünkü mala karşılık mal şeklinde de ödeme yapılabilir. Burada esas göz önünde bulundurulması gereken malın bedelinin para transferi yapılarak mı yoksa yurtiçindeki dövizlerden mi karşılandığına dikkat edilmelidir. (Vanlı,2017)

Belge Karşılığı İthalat: Malın gelmiş olmasına bakılmaksızın, malın ithalat yapılan ülkeden yola çıkarılmış olduğunu gösteren evrakın belirlenen tutarını ödeyerek bankadan belge alınması ile gerçekleştirilen ithalattır.

Kredili İthalat: Alınacak malın bedeli daha sonra ödenmek üzere yapılan vadeli ithalat türüdür.

Geçici Kabullü İthalat: Malı daha sonra ihraç etme amacıyla yapılan ithalat türüdür.

Ankonsinyasyon İthalat: İlgili malın üzerinden satışın gerçekleştirilmesi ve belirlenen vade sonunda mal bedelinin transfer edilmesi şartıyla yapılan ithalat türüdür.

3.5.1. Neden İthalat Yapılır?

Ülkelerin içerisindeki bulundukları ticari yapılar, ülkede bulunan hammadde kaynaklarının durumu vb. durumlar ülkeleri ithalat yapma gereği doğurur. İthalat nedenlerini aşağıdaki şekilde maddelersek:

-Dünyanın her coğrafi alanı aynı olmadığından, doğal kaynakların eksikliği

-Sahip olunan doğal kaynakların işlenerek ihraç edilmesi

-Üretimde yeni teknolojiye ulaşmak, bu sebeple sermaye ağırlıklı işleyişe geçmek

-Yurtiçi talebi karşılamak

-Eğitim ve yaşam seviyesini arttırmak

-Yurtiçi üreticiler arasında rekabet gücü oluşturmak

-Diğer ülkelerin teknoloji ve emek gücüne gereksinim duymak

-Ticarette iş gücüne yakın ülkelerin teknolojilerine ve tekniklerine sahip olmak istemek

-İletişimi iyi olunan ülkelerle ticari ilişkileri kuvvetlendirmek olarak sıralayabiliriz.

3.5.2.Nasıl İthalatçı Olunur ve Nelere Dikkat Edilmelidir?

İthalat yapabilmek için aşağıdaki adımları gerçekleştirmek gerekmektedir.

-İşyeri sahibi olmak

-Vergi dairesinden cari hesap mükellef onayı almış olmak

-İhracatçılar birliğine üye olmak

-Mükellef onayı yazısı ve şirket bilgilerini gümrük müşavirliğine bildirmek

İthalatçı olduktan sonra ithalat yapabilmek için öncelikle satıcı kişiyi bulmak gerekir. Satıcı kişileri bulduktan sonra en önemli nokta ilgili şirketi çok iyi araştırıp ürünle ilgili katalog, numune ve referans istemektir. Üretim yeri ile ilgili fotoğraf istenmeli, gerekirse üretim alanı ziyareti yapılmalı doğru satıcıyı bulmak için acele edilmemelidir. Doğru satıcıyı bulduktan sonra da kesinlikle karşı taraf ile sözleşme imzalanmalıdır ve sözleşmeden hiçbir detay atlanmamalıdır. Kontrat ile birlikte ödeme şekli de belirlenmelidir. Bu noktadan sonra mallar üretime girer ve satıcı evraklarını hazırlayıp alıcıya iletir. Buna takiben satıcıdan mallar gelir ve gümrük alanına girer, beyan verilir. Sonrasında da ithalat ödemesi gerçekleşir. Nakliyeci havalesi yapılır. İç kurumlardan gerekli evraklar tamamlanır, gümrük müşavirine teslim edilir ve gümrük vergileri ödenir. Bu aşamadan sonra mallar gümrükten çekilir ve ithalat işlemi sona erer. (Vanlı, 2017)

İthalatın gerçekleşmesinde olması gereken bazı evraklar bulunmaktadır. Her ithalatta olması gereken belgeleri sıralarsak;

-Sözleşme

-Proforma fatura

-Orijinal fatura

-Ürün paketleme listesi

-Konşimento, taşıma belgesi

-Ordino, konşimento ile nakliyeciden alınan mal çekme onayı

-Döviz transfer dekontu

-Kıymet bildirim formu

-Gümrük beyannamesi

Ülkelere göre de dolaşım belgeleri bulunmalıdır. Bunlar;

-AB den; A.TR dolaşım belgesi

-STA ülkeler; EUR.1 dolaşım belgesi

-PAMK ülkeler; EUR-MED dolaşım belgesi

-GSP ülkeler; FORM.A

-Diğer ülkeler; menşei şahadetnamesi

Ürünlere göre de ürünün kullanım ve kaliteleriyle alakalı belgeler olmalıdır. Bunlar;

-Bitki ise bitki sağlık sertifikası

-Sağlık ile ilgili ise sağlık sertifikası

-Kullanıma özgü ürün ise CE sertifikası

-TSE ye tabi ürün ise TSE belgesi gerekmektedir.

-Malla ilgili izinler

-Gümrük vergi makbuzları

3.6.İhracatın Tanımı ve Kapsamı

İhracatın TDK' da geçen anlamı " Kişi ve kuruluşlarca üretilen mal ve hizmetlerin yurtdışına satılmasıdır." Ticari anlamına baktığımızda ise ihracat yurtdışına satım demektir. İhracat tanımını açarsak, bir ülke sınırları içerisinde serbest dolaşımda bulunan malların ve hizmetlerin başka ülkelere satılmasıdır. Dar anlamda ise ihracat, yabancılara ya da Türkiye dışında yerleşik Türklere yapılan mal satışlarını ve söz konusu malların bu amaçla yurt dışına gönderilmesidir. (Vanlı, 2017)

İhracat da kendi içinde çeşitlidir:

Özellik Arz Etmeyen İhracat: Bir kurumun iznine gerek olmayan, ticareti yasak olmayan, kayıtlı mallar listesi haricinde olan ya da her hangi bir kayıt gereği olmadan gerçekleşen ihracat, özellik arz etmeyen ihracattır.

Ön İzne Bağlı İhracat: Malın çeşidine göre ilgili mevzuat, kanun, kararnameye göre belirli bir ilgili makamın iznine bağlı malların, ilgili makamlardan ön izin aldıktan sonra yapılan ihracat ön izne bağlı ihracattır.

Kayda Bağlı İhracat: Ekonomi Bakanlığı'nca belirlenmiş ihracat listesinde adı geçen malların ihracından önce gümrük beyannamelerinin kayıt altına alınmasıyla yapılan ihracat kayda bağlı ihracattır.

Kredili İhracat: Satış sözleşmesinde malın türü, ödeme cetveli ve ödeme zamanını içeren, peşin ödeme yapılmaksızın, kesinlikle dil tercümesi yapılmış ve ana dilimize çevrilmiş; Müsteşarlık görüşü alınarak gümrük beyannamesiyle yapılan ihracat kredili ihracattır.

Konsinye İhracat: Öncesinde İhracatçılar Birliği'nden izni alınmış, henüz satışı yapılmamış ama satışının yapılacağı kararlaştırılmış, karşı ülkedeki alıcıya malın gönderildiği ihracat konsinye ihracattır.

Geçici İhracat: Malın belli bir süre için ihracatı yapılıp tekrar ülkeye gelmesiyle yapılan ihracat geçici ihracattır. Kendi içinde de üçe ayrılır:

a-Hariçte İşleme Rejimi: Malın tamir edilmesi, işlenmesi veya revizyon yapılması için geçici olarak Türkiye Gümrük Bölgesi ya da serbest bölgeye getirilmesidir.

b-Ticari Kiralama: Kiralama ile alınan malın, kira tutarının ödenmesi şartıyla, Türkiye Gümrük Bölgesi veya serbest bölgeye sokulmaksızın antrepolara geçici olarak aktarılmasıdır.

c-Finansal Kiralama: Finansal kiralama yoluyla yapılacak ihracatı sadece Finansal Kiralama Kanununca karar verilen şirketler yapabilir.

İthal Edilmiş Malların İhracatı: Hammadde ya da yarı mamullerin geçici süreyle ülkemizde işlenmesi için yapılan ihracattır.

Transit ticaret: Malların direk bir ülkeden başka bir ülkeye doğrudan ya da transit olarak satılmasının gerçekleştiği ihracattır.

Serbest Bölgelere İhracat: Serbest Bölgelere yapılan ve Türkiye ile Serbest Bölgeler arasında dış ticaret mevzuatının geçerli olduğu ihracattır.

Bedelsiz İhracat: Genellikle yurtdışından istenen numuneler için kullanılan, bir bedel alınmadan mal örneğinin gönderildiği ihracat bedelsiz ihracattır.

Takas Yollu İhracat: Mala ait bedelin, yine mal ya da hizmet karşılığında ödendiği ihracattır.

Bavul Ticareti: Yurtdışında Türk vatandaşı olan kişilerin kişisel alımlarıyla yaptıkları, yurtdışından Türkiye'ye girişte bazı ihracat koşullarının yerine getirilmesiyle yapılan ihracattır.

3.6.1.Neden İhracat Yapılır?

Ülkeler kendi iç ticaretleri ve ithalattan ziyade ihracat yapmaları da bir o kadar önemlidir. İhracatın asıl amacı ülke sınırları içerisinde kalmayıp, dünyaya açılımın büyük bir adımıdır. İhracat ihtiyacını ve faydalarını maddelersek;

-Ölçek ekonomisine aktarım sağlar.
-İç pazarda şirketin büyümesine faydalıdır.
-Ülkenin satış ve karını arttırır.
-Ülkenin ulusal borçlarının azalmasında fayda sağlar.
-Üretimi arttırır.
-Peşin ve düzenli para aktarımını sağlar.
-Teknolojik düzeyde gelişme sağlar.
-Dış pazarda söz sahibi olunur ve profesyonelleşmeyi sağlar.
-Çalışan istihdamını arttırır. (Vanlı, 2017)

3.6.2.Nasıl İhracatçı Olunur ve Nelere Dikkat Edilmelidir?

İhracatçı olabilmek için aşağıdaki adımları gerçekleştirmek gerekir;

1. İşyeri sahibi unvanını almak, Ticaret Odası ve Vergi Dairesine kayıtlı olmak
2. Vergi dairesinden cari hesap mükellef onayı almış olmak
3. İhracatçı Birliğine kayıtlı olmak
4. İhracatın yapılacağı gümrüğe şirket belgelerini vermek
5. İhracatçı Birliğine üyeliğin yıllık olarak yenilemek ve üyelik aidatını yatırmak
6. İhracatçı Birliği ile koordineli olmak, gümrük çıkış işlemlerini yapmak (Vanlı, 2017)

İlgili ihracatçı ürün ve pazar analizini iyi yapmalı, alıcıyı iyice araştırmalı ve sözleşme şartlarını yazarken çok dikkatli olmalıdır. İhracatçının uygun bir web sitesi olmalı, şirketini ve ürünlerini açık ve anlaşılır bir şekilde göstermelidir. Katalog hazırlamalı ve hizmet verdiği ülkelerin dillerine tercüme edilmelidir. Müşterilerin sorun ve şikâyetlerine hızlıca dönüş yapmalı ve çözüm bulmalıdır. İlgili gümrük işlemlerine ait adımları da zamanında yerine getirmelidir. Bu adımlar hem şirket profilini hem de ülke prestijini arttıracaktır.

Tablo 2-İthalat ve İhracat Hacimleri

	İhracat Exports		**İthalat** Imports		**Dış ticaret dengesi** Balance of foreign trade	**Dış ticaret hacmi** Volume of foreign trade	**İhracatın ithalatı karşılama oranı** Proportion of imports covered by exports
Yıllar Years	**Değer** Value	**Değişim** Change **(%)**	**Değer** Value	**Değişim** Change **(%)**	**Değer** Value	**Değer** Value	**(%)**
2009	102 142 613	-22,6	140 928 421	-30,2	-38 785 809	243 071 034	72,5
2010	113 883 219	11,5	185 544 332	31,7	- 71 661 113	299 427 551	61,4
2011	134 906 869	18,5	240 841 676	29,8	- 105 934 807	375 748 545	56,0
2012	152 461 737	13,0	236 545 141	-1,8	- 84 083 404	389 006 877	64,5
2013	151 802 637	-0,4	251 661 250	6,4	- 99 858 613	403 463 887	60,3
2014	157 610 158	3,8	242 177 117	-3,8	- 84 566 959	399 787 275	65,1
2015	143 838 871	-8,7	207 234 359	-14,4	- 63 395 487	351 073 230	69,4
2016	142 529 584	-0,9	198 618 235	-4,2	- 56 088 651	341 147 819	71,8
2017	156 992 940	10,1	233 799 651	17,7	- 76 806 711	390 792 592	67,1
2018	167 920 821	7,0	223 047 178	-4,6	- 55 126 357	390 967 999	75,3

Kaynak:Tüik 2019

3.7.Uluslararası Ticarette Ödeme Şekilleri

Alıcı ve satıcının ayrı ülkelerde olması, birbirlerini gerektiği kadar tanımamaları, dil yetersizliğindeki iletişim eksikliği vb. sebeplerden dolayı ithalat-ihracat yapmak yurtiçi ticaretten her zaman daha zordur. Ödemeler ithalatçı-ihracatçı arasında yapılan

sözleşmelerin bağlayıcılığıyla ve bankalar aracılığıyla yapılmaktadır. Dış ticarette de zamanla ödemeler çeşitlilik kazanmıştır.

3.7.1.Peşin Ödeme

İthalatçının alacağı malın bedelini ihracatçıya önceden ödediği ödeme şekli peşin ödeme şeklidir. Peşin ödemede ihracatçı risk almamakta, ithalatçı da malların gönderilmemesi ya da sözleşmeye uygunlukta mal göndermemesi gibi oluşacak sebeplerden dolayı zarara uğrama vb. riskleri bulunmaktadır.

Peşin ödenen ihracatta bankalardan havale, çek, döviz ya da yurt dışında kullanılabilen kredi kartı ile ödeme yapılabilir. (Vanlı, 2017)

3.7.2.Mal Mukabili Ödeme

İhracatı gerçekleştirilecek malın, ithalatçı teslim aldıktan sonra ödediği ödeme şekli mal mukabili ödemedir. Malın tesliminden sonra, teslime ilişkin evrakların direk teslim edilmesi şartıyla banka aracılığı ile ithalatçıya iletir. Peşin ödemenin aksine mal tesliminden sonra ödeme yapılacağı için mal bedelinin ödenmemesi ihracatçı için risk teşkil etmektedir.

3.7.3.Vesaik Mukabili Ödeme

İthalatçı ve ihracatçının yaptığı sözleşme kapsamında vesaiklerin ithalatçıya mal tutarının ödemesinin alınmasından veya ödenmesi için istenilen teminatın iletilmesinden sonra -ödeme, poliçe ya da bono olabilir- malın teslim edildiği ödeme şeklidir. (Vanlı, 2017)

3.7.4.Kabul Kredili Ödeme

İthalatçının mallarını teslim aldıktan sonra satıcı ile anlaştıkları bono veya poliçe vade tarihinde ödeme yapmasıdır. Diğer bir deyişle kredili ödeme şeklidir. İlgili kabul kredisi de sigorta poliçesine dayandırılarak banka aracılığıyla ödemenin vadesinde yapılması şeklidir. Kabul kredili ödeme şekli de kendi içinde üçe ayrılır:

-Kabul kredili akreditif
-Kabul Kredili Vesaik Mukabili

-Kabul Kredili Mal Mukabili

3.7.5.Akreditifli Ödeme

İthalatçının verdiği talimat doğrultusunda ithalatçının çalıştığı banka aracılığıyla mal bedel tutarının ya da vadeli ödeme planı ile talep edilen şartların yerine getirilmesi; ihracatçının da gerekli evrakları beyanından sonra ihracatçıya ödeme yapılacağının garantisi veren ödeme şekli akreditifli ödemedir. Esasında hem alıcı hem de satıcı için riski en az olan ödeme şeklidir. (Vanlı, 2017)

3.8.Uluslararası Ticarette Taşımacılık

Uluslararası ticaretin en önemli noktalarından biri de taşımacılıktır. Ülkelerin birbirlerine mallarını gönderebilmesi için taşımacılık kavramı benimsenmiştir. Taşımacılık deniz, kara, hava, demir yolu gibi ana başlıklara sahiptir. Günümüzde lojistiğin değeri arttıkça taşımacılıkta da gelişmeler yaşanmıştır.

3.8.1.Karayolu Taşımacılığı

Malların satıcının çıkardığı noktadan, varacak noktaya kadar tüm yolun karayolu üzerinden yapılmasına karayolu taşımacılığı denmektedir. Günümüzde en yaygın kullanılan taşımacılık şeklidir. Karayolu taşımacılığında diğer taşımacılık türlerine nazaran maliyet oldukça düşüktür ve her türlü mal taşınabilir. Deniz taşımacılığına göre zaman kazancı da bulunmaktadır. Kullanmış olduğu enerji kapasitesi, çevre kirliliğine sebep olması gibi dezavantajları olmasının yanı sıra hareket ettirilebilir taşımacılık sağlaması, yükleme ve boşaltma işlemlerin kolaylıkla yapılabilmesi, kapıdan kapıya teslimlerin gerçekleşmesi, kısa sevk süresi sağlaması gibi özellikler diğer taşımacılık hizmetlerine göre avantaj sağlamaktadır.

Avantajları olduğu kadar belirli dezavantajları da bulunmaktadır. Karayolu taşımacılığında maliyet her ne kadar düşük olsa da zaman açısından bazı zorlukları vardır. Zaman olarak değerlendirdiğimizde içerisinde mesai saatlerinin uzunluğu, yakıt tüketiminin fazlalığı, zamanın uzun olmasından kaynaklı kaza oluşum riskinin artması; buna bağlı olarak ürünün hasarlanması vb. gibi dezavantajları da göz önünde bulundurmak gerekir.

Karayolu taşımacılığında kullanılan araçlar;

Treyler, semi treyler, damper şasi semi treyler, frigofrik semi treyler, maksima semi treyler, tenteli treyler, tankerler, konteyner taşıyıcılar, optima treyler, jumbo treyler gibi çeşitliliğe sahiptir. En çok tercih edilenler yarı römork ve kamyon römorklardır; fakat ürünün özelliklerine göre ülkeler arası karayolu taşımacılığında silobas ve treyler de tercih edilmektedir.

Tabii ki teknolojinin gelişmesinin karayolu taşımacılığı üzerinde büyük etkileri olmuştur, bu da şirketler ve ülkeler arasında büyük rekabetleri oluşturmuştur. Teknoloji gelişmesiyle de karayolu taşımacılığı iki şekilde yapılmaya başlanmıştır. (Küçük, 2017)

3.8.1.1.Komple Araç Taşımacılığı

Komple araç taşımacılığı; kişiye ya da firmaya ait bir malın/yükün tek araç ile sevkiyat/nakliyesinin yapılmasıdır. Firma, nakliye firması ile ticari anlaşmasını yapar ve anlaşmada geçen malların taşımacılığı yapılır.

3.8.1.2.Parsiyel Araç Taşımacılığı

Parsiyel araç taşımacılığı ise farklı firmalardan, farklı kişilerden ya da birkaç firmadan çıkışı yapılacak malların tek araç ile sevkinin/nakliyesinin yapılmasıdır.

Parsiyel taşımacılık maliyet açısından oldukça faydalıdır. Malın büyüklük-küçüklüğüne göre mal küçük ise parsiyel taşımacılıkta tek bir konteyner ile anlaşmaktansa sadece malın büyüklüğü kadar malın gönderilmesi kapladığı alan ve maliyet, malın özelliklerine göre olacaktır.

3.8.2.Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı A noktasından B noktasına olan -havalimanları- en hızlı taşımacılık şeklidir. Daha çok ilaçlar, erken bozulabilecek mallar, bitki gibi malların taşınması için tercih edilmektedir. Numune gönderimleri için de sıklıkla havayolu taşımacılığı tercih edilmektedir. Ancak hızının yanı sıra havayolu taşımacılık ücretleri oldukça yüksektir. Başka bir dezavantajı da büyük ölçekli malların havayolu ile taşınamamasıdır. Bir yandan acele işlerde ve küçük çaplı mallarda hız vaat ederken, diğer yandan pahalı olması karayolu taşımacılığına yönlendirmektedir. (Küçük, 2017)

3.8.3.Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolunun yapılması yüksek maliyetler gerektirir ve bu inşaatı devletler kendileri yaparlar. İnşa edilmesi her ne kadar maliyetli olsa da ağırlık ve malın büyük olması açısından son derece düşük maliyetli bir taşımacılık yöntemidir.

Demiryolu taşımacılığının diğer taşımacılık yöntemlerine göre bazı avantajları bulunmaktadır.

-Çevreye duyarlıdır, yeşil lojistiğe uygundur.
-Karayolu taşımacılığının trafik yoğunluğunu azaltır.
-Diğer taşımacılıklara göre kaza riski ve malın zarar görme riski daha düşüktür.
-Karayolu taşımacılığındaki gibi ülke sınır kapılarında beklemez, transit ülkeler direk geçiş üstünlüğü hakkı verir.
-Ağır yükler için en uygun taşımacılık yöntemidir.
-Genellikle sabit fiyatlıdır.

Demiryolunun avantajları olduğu kadar dezavantajları da bulunmaktadır. Kapıdan kapıya teslim yapılamaması, istasyon tesliminde karayolu taşımacılığına ihtiyaç duyulması, teslim süresinin uzun olması, Avrupa ülkelerine nazaran Türkiye'de demiryolu ağının henüz tam gelişmemesi vb. gibi konulardan dolayı olumsuz yönleri de bulunmaktadır.

Günümüzde uluslararası ticaretin hızla gelişmesi ile birlikte taşıma modlarında oluşan gelişimler 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 tekli vagon veya blok trenler ile, kombine/intermodal taşımacılık formatında yapılmakta olup yükün durumu ve anlaşmanın şekline göre uygulanmaktadır. (Tanyaş, 2017)

3.8.4. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı; anlaşması yapılan malların gemilerle ve deniz yoluyla taşınması işlemidir. Özellikle ülkemiz gibi denize kıyısı olan ülkeler için oldukça düşük maliyetli ve faydalı bir taşımacılık sistemidir. Denizyolu taşımacılığında tonlarca ürünü

bir arada taşıyabilirsiniz. Demiryolu ve karayoluna nazaran çok daha ucuzdur. Dünyanın her tarafına güvenli şekilde taşımacılık mevcuttur.

Denizyolu taşımacılığı iki şekilde yapılmaktadır.

3.8.4.1.Tramp Taşımacılık

Tramp taşımacılık bir zaman ve teslim süresi gerektirmeksizin malların çeşitli limanlardan alınarak bir başka limana teslim edilmesidir. Tramp taşımacılıkta genellikle maden, kereste v.b. gibi malların taşınmasında bu yöntem büyük rol oynar.

3.8.4.2.Layner Taşımacılık

Layner taşımacılıkta zamanın önemi büyüktür. Gemiler layner taşımacılıkta zaman planlaması oluşturarak taşımacılık yaparlar. Zaman önemli olduğu için gemi yeterli yükü tamamlayamasa dahi mevcut yükünü alıp, yola devam eder. (Küçük, 2017)

3.8.5.İç Suyolu Taşımacılığı

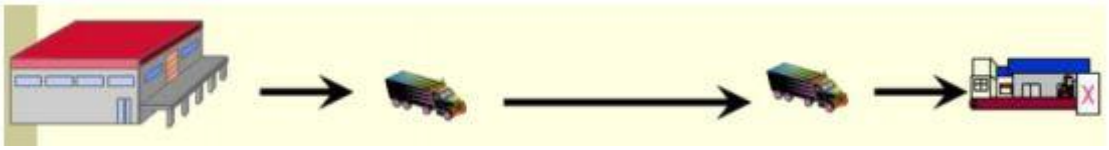
İç suyolu taşımacılığının şartları deniz taşımacılığı ile aynıdır. Fark sadece daha kısa mesafeli alanlarda yani şehir içi kanallar, nehirlerde gerçekleşmektedir. Avrupa'da oldukça yaygındır. İç suyolunda taşınan malın ağırlığı suyun derinliği ile alakalıdır. Ülkemizde ise akarsularımızın debileri yüksek olmasından dolayı iç suyolu taşımacılığı çok fazla tercih edilmemektedir.

3.8.6.Boru Hattı Taşımacılığı

En maliyetli taşımacılık yöntemi olan boru hattı taşımacılığıdır. Boru hattı taşımacılığında ürünler genel olarak sıvı ya da gaz şeklindedir ve ürün, borular aracılığı ile taşınır. Çevre dostu olmasının yanı sıra dışarıdaki hava sıcaklıklarından da etkilenmez. Ancak depolama alanına gereksinimi olması, ülkeden ülkeye geçişlerde enerji politikalarına tabii tutulması vb. gibi nedenlerden dolayı avantajlı olmayan durumlar da yaratmaktadır.

3.8.7.Unimodal Taşımacılık

Unimodal taşımacılığın Türkçesi tek türlü taşımacılıktır. Malın tek taşıma yöntemi ile taşınmasıdır. Bu taşıma yöntemi hava, kara, deniz, demiryollarından biri olabilir. Hem geleneksel hem de en çok kullanılan taşıma şeklidir.



Şekil 6.Unimodal Taşımacılık Şekli

Tablo 3:Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması

Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırması						
Taşıma Türü	**Maliyet**	**Ulaştırma Hızı**	**Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı**	**Çeşitli Malları Kullanma Becerisi**	**Tarifeli Yüklemlerin Sıklığı**	**Tarifelerin Uygulanmasının Güvenliği**
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Nehir yolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

Kaynak: Erdal Çancı-2003

3.8.8.Multimodal Taşımacılık

Multimodal taşımacılığın Türkçesi çok türlü taşımacılıktır. Malların iki ya da daha fazla taşıma yöntemi ile taşınmasıdır. Demiryolu ve karayolu depolarına getirilen malların konteynere yüklenip taşınmasını örnek olarak gösterebiliriz. Multimodal taşımacılık doğrudan malların elleçlendiği taşımacılık sistemidir.

3.8.9.Intermodal Taşımacılık

Intermodal taşımacılığın Türkçesi türler arası taşımacılıktır. A noktasından B noktasına taşımacılıkta en az iki taşıma yönteminin kullanılarak malların B noktasına taşınması ve ulaştırılmasıdır. Bu taşımacılıkta konteyner ya da treylerin hiç açılmadan direk olarak kara, deniz, demiryolu kullanılarak taşınmasıdır. Mallarda herhangi bir elleçme yapılmamaktadır.

3.8.10.Kombine Taşımacılık

Kombine taşımacılık; taşımanın ilk ve son kısımlarında karayolunun kullanıldığı, diğer kısımlarında da deniz, boru ya da iç su hatlarının kullanıldığı, taşımanın en az 100 km olduğu, konteynerin kullanıldığı ve üye devletlerarasında gerçekleşen taşımacılıktır. (Küçük, 2017)

3.8.11.Türkiye ve Çin Arasındaki Taşımacılık İlişkileri, Yeni İpek Yolu

Türkiye ve Çin Halk Cumhuriyeti arasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Pekin Büyükelçiliği Yetkilileri, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ve Uluslararası Nakliyeciler Derneği ve lojistik sektörünün temsilcileri ve Çin tarafı ise Çin Ulaştırma Bakanlığı, Çin Taşımacılar Derneği, demiryolu ve denizyolu taşımacılarından oluştuğu bir ekiple 2017 yılında "Karayolu Taşımacılığı Anlaşması" imzalanmıştır. Bu anlaşmanın içeriğinde ikili ve transit taşımalar için 20.000 adet, 10.000 adet üçüncü ülkeleri geçiş belgesi kotaları belirlenmiştir. Çin Karayolu Taşımacılığı Anlaşması'nı ilk yapan ülke Türkiye'dir.

Buna bağlı olarak 2018 yılında ilk etap için 800 adet ikili ve transit taşımalar için, 500 adet üçüncü ülke taşıma belgeleri ülkemiz heyetine verilmiştir. Ayrıca ilerleyen tarihlerde Türkiye-Çin Karayolu Çalıştay'ı görüşmelerinde Çin'in Urumiçi Bölgesi'nin serbest bölge olarak tanımlandığı ve bu bölgede Türk taşımacıların vizeden muaf şekilde taşıma yapabilecekleri Çin yetkilileri tarafından teyit edilmiştir.

3.8.12.Ulaştırma Koridoru

Koridorun inşaat dilindeki anlamı bağlantıdır. Taşımacılıkta ise anlamı etkin ve verimli kamusal servislerle işletmelerin birbirine bağlanması olarak tanımlanmaktadır. Bu taşımacılık koridorlar hem ekonomiye hem de ticarete destek vermektedirler. Koridorların insanların bulunduğu ülkeler ve ülke dışı taşımalarda hem insan hem de eşya taşımacılığı yapılmış ve ulaşım için tarihten bugüne çeşitli rotalar belirlenmiştir. Hatta ülkesinde deniz bulunmayan yerel koridorlar da oluşturdukları kara üzeri rotalarla diğer dış ülkelere ulaşım sağlayabilirler. Böylece bölgesel yani ölçek ekonomileri oluşur, taşımacılık maliyetleri düşer ve yüksek sistemli taşımacılıklar oluşur.

Taşımacılık koridoru ülkelere ticarette ilerleme, buna bağlı olarak ülke ekonomisini iyileştirme gibi faydalar sağlar. Tarihte de Avrupa'yı Asya'ya bağlayan en büyük yollardan olan İpek Yolu, günümüzde de yeni hali ile Modern İpek Yolu başta Çin ekonomisine olmak üzere bu hattan geçen ülkelere ticari ve ekonomik faydalarda bulunacaktır.

Eski İpek Yolu projesi ilk şekillenmelerini 2005 senesinde Çin Halk Cumhuriyeti'nden başlayıp Avrupa'ya uzanan ilk defa tır filosunun yola çıkması ile başlamıştır. Bundan sonra da aşamalar kaydedilmiş ve çeşitli ticari yollar oluşturulmuştur.

Asya Otoyolu: Bu proje 141.000 km uzunluğunda, 1959 yılında oluşumunun başladığı, İstanbul'dan Tokyo'ya kadar uzanan Avrupa ulaşım ağlarını güçlendiren ve deniz olmayan ülkelere bağlantı sağlayan projedir.

Trans-Asya Demiryolu: Uzunluğu 117.500 km olan, 1960'lı yıllarda oluşumunun başladığı; Singapur, Bangladeş, Hindistan, Pakistan, İran ve İstanbul'a kadar gelen Trans-Asya demiryolu daha sonra Avrupa ve Afrika arasında bir bağlantı olacak şekilde meydana gelen bir projedir.

Bakü, Tiflis, Kars Demiryolu: Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin bir araya gelerek Bakü'yü Tiflis üzerinden Türkiye'nin Kars şehrine bağlayan projedir. Şu anda faaliyette olan proje ileride Marmaray Projesi'nin de birleşmesiyle Asya ile kesintisiz bir yol oluşacağı ön görülmektedir.

Avrupa, Kafkasya, Asya Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia): Orta koridor olarak değerlendirilen Traceca Projesi Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan, Tacikistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan'ın katılımı ile oluşturulan Traceca Projesi'ne 1998 yılında Türkiye, Ukrayna, Moldova, Romanya ve Bulgaristan da katılmış, toplam 12 ülke aralarında Avrupa, Kafkasya, Asya Ulaştırma Koridoru'na ait Çok taraflı anlaşmayı imzalamışlardır. Bu proje ile uluslararası tüm taşımacılık şekilleri bünyesine girilecek, uluslararası ulaştırma politikaları uyumlu hale gelecek, uluslararası taşımacılıkta rekabet etik seviyelere gelecek, ülkelere ait uluslararası ticaret ve taşımanın güçlenmesinden katkı sağlayacaktır.

Avrupa Taşıma Koridorları: 1990 yılında görüşmelerine başlanılan Avrupa koridorları, yapılan görüşmeler sonucunda 10 taşıma koridoru belirlenmiştir:

Koridor 1: Baltık Karayolu 445 km, demiryolu 550 km Finlandiya, Estonya, Letonya, Litvanya, Polonya, Rusya

Koridor 2: Toplam karayolu ve denizyolu uzunluğu 1830 km Almanya, Polonya, Belarus, Rusya

Koridor 3: Toplam karayolu ve denizyolu uzunluğu 1640 km Almanya, Polonya, Ukrayna

Koridor 4: Toplam karayolu ve denizyolu uzunluğu, hava ve deniz taşımacılıkları 3258 km Almanya, Çekoslavakya, Avusturya, Slovakya, Macaristan, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Türkiye

Koridor 5: Toplam karayolu ve denizyolu uzunluğu 1600 km İtalya, Slovenya, Macaristan, Ukrayna

1. Güzergah: Slovakya, Hırvatistan, Macaristan

2.Güzergah: Hırvatistan, Macaristan

3.Güzergah: Bosna Hersek, Hırvatistan, Macaristan

Koridor 6: Toplam karayolu ve denizyolu uzunluğu 1800 km, koridor 5 ve 4 ile bağlantısı bulunmakta ve kombine taşımacılık yapılmaktadır.

1. Güzergah: Polonya, Slovakya 5. koridor ile bağlantı

2. Güzergah: Polonya, Çekoslavakya 4. koridor ile bağlantı

Koridor 7: Tuna Nehrinden Almanya'dan Karadeniz'e, Rhine ve Main Nehirlerinden Kuzey denizine bağlantı bulunmaktadır. Almanya, Avusturya, Slovakya, Macaristan, Hırvatistan, Sırbistan, Bulgaristan, Moldova, Ukrayna, Romanya

Koridor 8: Toplam karayolu ve denizyolu uzunluğu 1300 km. Arnavutluk, Makedonya, Bulgaristan

Koridor 9: Toplam karayolu, denizyolu uzunluğu ve liman bağlantısı 6500 km. Finlandiya, Rusya, Ukrayna, Romanya, Moldova, Bulgaristan, Yunanistan

Koridor 10: Toplam karayolu, denizyolu uzunluğu ve liman bağlantısı 2360 km. Avusturya, Slovenya, Hırvatistan, Makedonya, Yunanistan

1. Güzergah: Avusturya, Slovenya, Hırvatistan

2. Güzergah: Sırbistan, Macaristan

3. Güzergah: Bulgaristan koridor 4 ile bağlantılı

4. Güzergah: Makedonya, Yunanistan

AB kapsamında Türkiye'den geçerek Orta Asya ve Orta Doğu'ya bağlayan koridor 4 en önemlisidir. Karayolu ve demiryolundan ziyade havayolu ve denizyollarını da birbirine bağlamaktadır.

Diğer bir taraftan 2002 yılında BM toplandığı komisyonda "Avrupa-Asya Ulaştırma Bağlantıları Projesi" oluşturulmuştur ve bu proje kapsamında 4 koridor oluşturulmuştur.

Avrupa, Rusya, Japonya'nın kolları:

1.Kazakistan, Çin, Kore

2.Moğolistan, Çin

Traceca: Doğu Avrupa, Karadeniz Kafkasya, Hazar Denizi, Orta Asya

Güney Koridor: Güney Doğu Avrupa, Türkiye, İran

1.Orta Asya, Çin

2.Güney Asya, Güney Doğu Asya, Güney Çin

Kuzey-Güney Koridor: Kuzey Avrupa, Rusya

1.Kafkasya, Basra Körfezi

2.Orta Asya, Basra Körfezi (İncekara, Bilim Dış Politika Dergisi, Sayı 3)

3.8.13.Yeni İpek Yolu Projesi

2013 yılından bu yana dünya üzerinde en çok konuşulan projelerden biri olan "Yeni İpek Yolu Projesi" Çin Halk Cumhuriyetinin moderatörlük yaptığı Çin'in Pekin şehrinden İngiltere'nin Londra şehrine kadar aralıksız ticaret yolu olma hedefinde ilerlemektedir. Çin Halk Cumhuriyeti de projeyi kapsayan ülkelere finansal ve teknik destek vermek için start vermiştir.

Yeni İpek Yolu'nun içerdiği iki bölüm bulunmaktadır. Bunlardan ilki karayolu ve denizyolunun kullanıldığı İpek Yolu ekonomik kuşağı, diğeri ise Deniz İpek Yolu'dur. Türkiye'den demiryolunun kullanımıyla Gürcistan, Azerbaycan, Hazar Denizi, Türkmenistan, Kazakistan'ı geçerek Çin'e ulaşmaktadır. Bakü, Tiflis, Kars demiryolu, Yavuz Sultan Selim ve Orhan Gazi Köprüleri, Avrasya Tüneli vb. gibi projeler Türkiye'nin Orta Koridor yatırımları içerisinde bulunmaktadır.

İpek Yolu projesi kapsamı içerisinde ayrıca iki önemli proje bulunmaktadır.

Traceca Projesi (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia):Çin sınırlarından başlayarak Güneydoğu Avrupa'ya kadar ulaşan hem ticari hem de taşımacılık kanalıdır. Traceca Projesi 34 demiryolu, 12 liman, 37 otoyol, 27 demiryolundan oluşup, denize komşu olmayan ülkeleri kapsamaktadır.

Tek Kuşak Tek Yol Projesi (One Belt One Road-OBOR): 2013 yılında Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı tarafından açıklanan proje, Asya ve Avrupa hattını birbirine bağlayan ulaştırma, ticaret ve ekonomik ilişkileri birbirine bağlamaktadır. İpek Yolu Ekonomik Kuşağı (Belt) ve Deniz İpek Yolu'nu (Road) içeren hem karayolunu hem de denizyolunu kapsamaktadır.

OBOR Projesinde "Kuşak" kelimesinin anlamı karayolu ulaştırma yollarının bütününe verilen isimdir. Çin'den başlayarak, içerisinde kara, hava, deniz, demir, boru hattı yollarını kapsayan ve Rusya, Hollanda, İtalya'ya ulaşan projedir. Karayolu ağı bünyesinde Asya'dan Avrupa'ya uzanan 6 koridoru barındırmaktadır.

1.Kuzey koridoru: Rusya üzerinden Sibirya koridoru

2.Güney Koridoru: Kafkasya koridoru

3.Orta Koridor: Türkiye üzerinden güney koridoru

4.Çin-Hindi Çini Yarımadası Koridoru

5.Çin-Pakistan Koridoru

6.Çin-Hindistan-Bangladeş-Myanmar Koridoru

OBOR Projesinde "Yol" kelimesinin anlamı ise denizyolu ulaştırma yollarıdır. Çin'in limanlarından başlayarak Güney Asya limanlarına devam eden; Doğu Afrika, Akdeniz ve Güney Amerika limanlarına kadar giden limanları içerisinde barındırır.

Türkiye OBOR Projesi içerisinde jeopolitik konumu gereği önemli bir yere sahiptir. Ayrıca Türkiye'nin üretim kapasitesi, lojistik alanda gelişimleri ve denizyolunu tercih edenler arasında Karadeniz'i kullanan yükler için Türkiye önemli bir konumdadır. (Kankavi, 2019)



Şekil 7.OBOR Güzergâhları

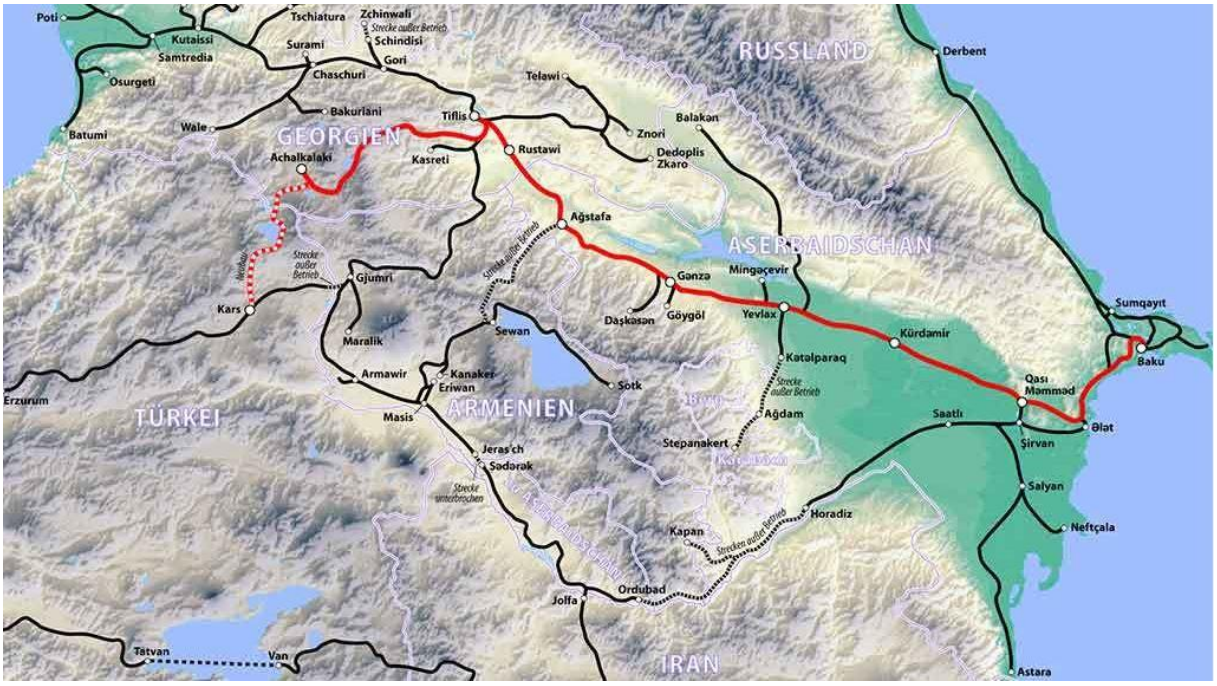
3.8.14.Türkiye Demir İpek yolu Projesi

Demir İpek Yolu, bir diğer ismiyle Modern İpek Yolu Türkiye'nin özellikle jeopolitik durumundan dolayı uluslararası demiryolu taşımacılığında önemli bir stratejik konuma sahiptir. Azerbaycan Bakü'den başlayarak, Gürcistan Tiflis ve Ahılkelek şehirlerinden devam eden, Türkiye Kars'a bağlanan demiryolu projesidir. Demir İpek

Yolu toplamda 829 km olup; 504 km Azerbaycan, 246 km Gürcistan ve 76 km de Türkiye'ye aittir. Türkiye'nin içerisinde ise Kars ve Edirne'yi birbirine bağlayan Doğu-Batı Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi Demir İpek yolu ile bağdaştırılmaktadır.

Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Projesi Türkiye, Gürcistan, Azerbaycan arasında 2007 yılında taslak sözleşme olarak imzalanmış, hattın yapımına da 2008 yılında başlanmıştır. Tüp geçiş sistemi olan Marmaray ile koordineli olarak çalışacak BTK Projesi Avrupa'dan Çin'e açılan kesintisiz demiryolu taşımacılığını gerçekleştirecektir. (Hacıahmetoğlu, 2016)

Günümüzde Türkiye ve Çin arasında demiryolu taşımacılığı İran yolu ile yapılmaktadır. (Çolakoğlu, Sakaoğlu, 2015)



Şekil 8.BTK Güzergâhları

3.8.14.1.Türkiye Demir İpek Yolu Swot Analizi

Tablo 4-Türkiye Demir İpek Yolu Swot Analizi

GÜÇLÜ YÖNLER	**ZAYIF YÖNLER**
Türkiye'nin jeostratejik önemi	Trenlerin coğrafik değişimlerden etkilenmesi
Özelleştirme yapılarak rekabet ortamının yaratılması	Demiryolu taşımacılığının beklenilen seviyeye ulaşamaması
Uluslararası koridorlar	Sübvansiyon gereksinimleri
Türkiye 2023 hedeflerinde yüksek yatırım yapılması	Yüksek alt yapı giderleri
Transit ağlar üzerinde olması	Hatların bakımsız olması ve yenileme yapılmaması
	Gürültü kirliliği
	Uzman sayısının azlığı
	Demiryolu sanayisinin gelişmemesi
FIRSATLAR	**TEHDİTLER**
Enerji tüketiminin azaltılması	Issız alanlarda güvenlik tehditi
Deniz ve kara yoluna göre zaman avantajı	Uluslararası siyasi anlaşmazlıklar
Turizmi canlandırması	Ülkelere yapılan sınır geçişi kısıtlamaları
İş olanakları	İlk maliyetlerin çok yüksek bedellerde olması
Çoklu taşımacılıkta rol alması	Ülkeler arası ray sisteminin uyuşmaması
Yeni pazarlara ulaşım	İşletmeci adaylarına yönelik ağır başlangıç politikaları
Çevre dostu	

Türkiye Demir İpek Yolu'nun ülkemize katacağı avantaj ve dezavantajlara göz attığımızda bazı temel maddeler elde edebiliriz.

İlk olarak faydalarını ele aldığımızda Türkiye'nin coğrafi konumu gereği Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir kanal olması, bununla birlikte Avrupa'ya geçişte Türkiye'nin üzerinde olması ülke ekonomimizin canlanacağının kesin göstergesidir ve hem kültürel geçişler olacağı gibi Türkiye'nin uluslararası gücünü de gün geçtikçe arttıracaktır. Ayrıca jeostratejik açıdan da güçlenecek ve uluslararası ilişkilerde daha da prestij kazanacaktır. Bununla birlikte Demir İpek Yolu'nun fiziksel faydalarına baktığımızda hız ve zaman açısından avantaj kazanacağı da aşikârdır. Yeşil lojistiğe de uygunluğu gözlemlenebilecektir. Proje ile birlikte işsizlik oranları kısmen düşecek ve bu alanlarda iş istihdamı oluşacaktır. Çin dilinin Türkçeye aktarımı konusunda hareketlilik zamanla görünecektir.

Demir İpek Yolu'nun avantajları olabileceği gibi dezavantajları da doğacaktır. Yüksek maliyetlerinin oluşmasının yanı sıra demir yolunda iş istihdamında uzman kişilerin azlığından dolayı uzman yetiştirme konusunda eğitim süreçleri zaman kayıplarına sebep olabilir. Uzmanlığı sadece teknik açıdan değil, iletişimi olan diller açısından tercüme yapacak kişilerin de eğitimle bu donanıma sahip olmaları gerekmektedir. Bunu da maliyetlere ek olarak değerlendirebiliriz. Aynı zamanda arazilerin engebeli, yokuşlu vb. gibi olması vagonların yer yer elverişsiz olabileceği de düşünülmelidir. Buna ek olarak da ülkeler arası geçişlerde ray özelliklerinin aynı olmaması ve her bir geçişte uyumlu hale getirilebilmesi için hem zaman hem de alt yapının kurulması açısından maliyet sorunları ortaya çıkarabilir.

3.8.15.Türkiye ve Çin Arasındaki Karayolu ve Denizyolu Taşımacılığı

Çin ile Türkiye arasında uluslararası ticaret ve taşımacılık kapsamında karayolu ve denizyolu ulaşımları yoğunluklu kullanılmaktadır. Türkiye'den Çin'e karayolu taşımacılığı 14-18 gün sürerken, denizyolu taşımacılığı yaklaşık 30-32 gün sürmektedir.

Türkiye ve Çin ShenZhen karayolu uzunluğu yaklaşık 10.271 km'dir. Bir araç ile yaklaşık 7 günde ulaşım sağlanabilirken, bir tır ile hız ve konaklama unsurlarını da eklersek yaklaşık 14-18 gün arasında Çin'e ulaşılabilinmektedir. Bir tırın 100 km'de 30 litre dizel yakıt harcadığını varsayarsak, Çin'e yakıt maliyeti yaklaşık olarak 3700 USD civarında olacaktır. Çin'e karayolu taşımacılığı denizyolundan kısa, havayolundan maliyetler açısından ucuz olacaktır.

Bunun yanı sıra Türkiye ve Çin QingDao limanı arasındaki denizyolu taşımacılığı yaklaşık 8207 deniz milidir, bu demektir ki ortalama 30-32 günde karşı limana teslim sağlanabilmektedir. Denizyolu taşımacılığında günlük yakıt tüketimi ortalama 160 tondur. Bu sebeple yakıt tüketimi açısından karayoluna göre oldukça maliyetlidir. Ancak denizyolu taşımacılığını karayolu taşımacılığa göre çok daha fazla yükleme yapılabildiği göz ardı edilmemelidir.

3.9.Uluslararası Ticarette Teslim Şekilleri

Dış ticarette bulunan teslim şekilleri dış ticaretin gerçekleşmesi için esas olan konudur. Malların alıcıya nasıl teslim edileceği, malın hangi yolla teslim edileceği,

mallara sigortanın kimin yapacağı, nakliye giderlerinin kimin üzerinde olacağı, yükleme masraflarının kimin üzerinden olacağı, gümrük vergilerinin kimin üzerinden olacağı vb. gibi konuların netleşeceği en can alıcı noktadır.

Yukarıda belirtilen hususlar öncelikle yurtdışından alınan/gönderilen fiyat teklifi hususu ile başlar. İyi Bir fiyat teklifi içerisinde malın cinsi, özellikleri, miktarı, şekline göre fiyatı, teslim tarihi ve fiyat teklifinin geçerlilik tarihi olmalıdır. Karşılıklı anlaşma sağlanması sonrasında hangi teslim şekli kullanılacaksa buna göre aksiyon almak gerekmektedir.

Dış ticarette karşılıklı olarak her iki şirkete firmanın yapması gereken görevler Fransa Uluslararası Ticaret Odasınca hazırlanmış, 13 tane teslim şekli ile 'Incoterms' olarak adlandırılmıştır. Teslim şekilleri E, F, C, D grubu olarak ayrılmaktadır.

Tablo 5-Teslim Şekilleri



Kaynak: Megep,2011

3.9.1.Ticari İşletmede Teslim EXW-Ex works

Ticari işletmede teslim şeklinde satıcını mallarını alıcıya belirttiği tarihte teslim edecek şekilde hazır bulundurur, alıcı ise ihracat için gerekli belgeleri hazırlar, malları işletmeden alır, gümrük işlemlerini tamamlar ve malları kendi ülkesine ithalatını gerçekleştirir.

Exworks teslim şekli bütün taşıma formatlarında kullanılabilmektedir, ihracatçı görev ve sorumluluklarının minimumda, ithalatçının ise maksimumda olduğu taşıma şeklidir.

Alıcının Sorumlulukları

- Malın hangi ülkede ise çıkışının yapılması için gereken işlemleri yapmak
- Malın izin ve gümrük işlemleri için gerekli evrakları hazırlayıp iletmek
- Malların hangi taşıma yolu kullanılacaksa araca yüklenmesini gerçekleştirmek
- Sözleşmede geçen maddelere göre navlun ve sigorta işlemlerini yapmak
- Malların boşaltılmasını sağlamak

Satıcının Sorumlulukları

- Sözleşmede geçen maddelere göre malları hazırlamak
- Malları sözleşmede taahhüt edildiği şekilde olup olmadığını kontrol etmek
- Malların paketlenme işlemlerini gerçekleştirmek
- Sözleşmede belirtilen maddelere göre sigorta ve navlun işlemlerini yapmaktır.

3.9.2.Belirlenen Yerde Taşıyıcıya Teslim FCA-Free Carrier

Belirlenen yerde taşıyıcıya teslim şeklinde satıcı malların gümrük işlemlerini gerçekleştirerek, sözleşmede belirlenen tarihte ve lokasyonda ilk taşıyıcının gözetimine teslim ettiği anda teslim işlemlerini tamamlamış olur. Bu andan itibaren mal/ürünle ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya geçer. Navlun bedeli de diğer tüm giderler gibi alıcı tarafından ödenir.

Alıcının Sorumlulukları

- Sözleşmede geçen malın tutarının ödemesini yapar.
- Malı teslim alabilmek için gerekli evrakları hazırlayıp, gerekli izinleri alır.
- Malın gümrük vergisi ve masraflarının ödemesini yapar.
- Malın satıcı tarafından, sözleşmede yazan taşımacı firmaya teslimden sonra nakliye ücretleri ve yükleme boşaltma ücretlerini ödemekle sorumludur. Eğer alıcı isterse mallarını sigortalattırıp, ödemesini yapabilir.

Satıcının Sorumlulukları

- Sözleşmede belirlenen özelliklere uyarak satıcı malları hazırlar.
- Alıcı ve kendisi için olan gerekli belgeleri düzenler.
- Gümrük masraflarını öder.
- Malların sözleşmede belirtilen tarihte alıcının belirlediği taşımacı ile teslimini gerçekleştirir, nakliye ve yükleme tutarlarının ödemesini yapar.

3.9.3.Gemi Doğrultusunda Teslim FAS-Free Alongside Ship

Gemi doğrultusunda teslim şeklinde satıcı malları geminin yanına kadar getirmekle sorumludur. Mallar gemi rıhtımında ise, yükleme yerine getirerek, gemi açıkta demirli ise mavnalarla geminin yanına kadar götürülerek teslim edilir.

Tesliminden itibaren malların kaybolması veya hasar görmesi gibi rizikolar alıcıya aittir. Bu andan itibaren malla ilgili bütün masraflar ve navlun alıcı tarafından karşılanır. Bu teslim şeklinde ihracat ile ilgili tüm belgeler alıcı tarafından hazırlanır. Gümrük işlemleri de alıcı tarafından yapılır. Alıcı firma bu ülkede ihracatçı gibi hareket edebilmesi mümkün değilse bu teslim şekli seçilmemelidir.

Alıcının Sorumlulukları

- Yapılan sözleşmeye göre malın tutarını öder.
- Gerekli belgeleri hazırlayarak gümrük için oluşan bedelin tamamını öder.
- Taşımacı firmayla anlaşarak malların teslim zamanını belirtmek.
- Malları teslim almak, mallar teslim alındıktan sonra tüm risk ve masraflar alıcıya aittir.

Satıcının Sorumlulukları

- Satıcı sözleşme şartlarına göre malları hazırlar.
- Alıcıya gerekli olan belgelerin hazırlanmasını sağlar.
- Mallar alıcının belirlediği limanda geminin yanına getirilir ve teslim edilir.
- Yükleme belgelerini teslim eder.

3.9.4.Gemi Bordasında Teslim FOB-Free On Board

Gemi bordasında teslim şekli satıcının malları belirlenen tarihte ve yerde, alıcı tarafından temin edilen gemiye yüklemeyi gerçekleştirir. Deniz taşımacılığında kullanılan bir teslim şeklidir. Mallar geminin güverteye geçtikten sonra meydana gelebilecek her türlü hasar, kayıp ve masraflar alıcının sorumluluğundadır. Satıcı ihracat için gerekli tüm belgeleri hazırlar ve malların gümrük işlemlerini tamamlayarak teslim eder.

Alıcının Sorumlulukları

- Sözleşmede belirtildiği şekli ile malın tutarını öder.
- Gerekli evraklı hazırlamak ve işlemleri yapar.
- Gümrük ve navlun bedellerini öder.
- Malların güverteye geldikten sonraki tüm sorumluluğu alır.
- Yüklemeden sonraki tüm vergi ve masrafları öder.

Satıcının Sorumlulukları

- Sözleşmede belirtilen özelliklere göre malı hazırlar.
- Belirlenen tarih ve yere göre malın teslimini gerçekleştirir.
- Gerekli evrakları hazırlar.
- Malı güverteye bırakana kadar tüm sorumlulukları üstlenir.
- Alıcıya yüklemenin yapıldığını belirtir.

3.9.5.Mal Bedeli ve Taşıma CFR-Cost and Freight

Mal bedeli ve taşıma teslim şeklinde satıcı tüm masraf ve riskleri üstlenerek malları limana getirir. Gümrük işlemlerini yaptırır ve taşıma ücretini ödeyerek yüklemeyi gerçekleştirir. Yüklemeyi yapmasından itibaren navlun dışındaki malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya aittir.

Alıcının Sorumlulukları

- Malların sözleşmede geçen tutarını öder.

- Gümrük için gerekli belgeleri hazırlar ve gümrük işlemlerini tamamlar, gümrük vergilerini öder.
- Malları ulaştırılacak limana götürür, liman ücretlerini öder.

Satıcının Sorumlulukları

- Sözleşmede belirtilen özelliklere göre malı hazırlar.
- Gerekli evrakları hazırlar.
- Taşımacı firma ile anlaşarak taşıma ücretini öder.
- Satıcı mallarını güverteye taşıdıktan sonra yüklemenin tamamlandığını ve varış tarihini belirtmekle sorumludur.
- Taşıma belgesi ve diğer hazırlanan belgeleri alıcıya gönderir.

3.9.6.Mal Bedeli,Sigorta ve Taşıma CIF-Cost,Insurance and Freight

Satıcı sigorta primini, navlun ve malların yükleme giderlerini ve risklerini üzerine alarak mallarını yükleme yapılacak limana getirmekle yükümlüdür. Satış sözleşmesi yapılarak mallar sözleşmede belirtilen zaman ve mekânda yüklemenin gerçekleştiğini alıcıya bildirmekle yükümlüdür. Satıcı bu teslim şeklinde deniz nakliyat sigortası yapmakla sorumludur, ancak malların gemiye tesliminden sonra tüm riskler alıcıya geçmektedir.

Alıcının Sorumlulukları

- Malların sözleşmede geçen tutarını öder.
- Gümrük için gerekli belgeleri hazırlar ve gümrük işlemlerini tamamlar, gümrük vergilerini öder.
- Varılacak limanda malların yüklenmesi giderlerini ve liman giderlerini öder.
- Teslimden sonra taşıma ve sigorta primi yaptırılması dışındaki tüm sorumluluk ve riskler alıcıya aittir.

Satıcının Sorumlulukları

- Sözleşmede belirtilen özelliklere göre malı hazırlar.
- Gümrük için gerekli belgeleri hazırlamalı ve gümrük işlemlerini tamamlamalıdır.

- Taşıma acentesi ile anlaşarak varışı yapılacak limana kadar olan taşıma ücretinin ödemesini yapar.
- Malların sigorta primini öder ve sigortasını yapar, varış tarihini alıcıya belirtir.
- Oluşturulan taşıma evraklarını ve diğer evrakları alıcıya iletir.

3.9.7.Taşıma, 'e Kadar Ödenmiş CPT-Carriage Paid To

CPT teslim şekli çoklu taşımacılıklarda kullanılır. Satıcı malların varış noktasına kadar olan kısmın taşıma bedelini öder. Malları ilk taşımacıya teslim etmesiyle malların tüm riski alıcıya aittir.

Alıcının Sorumlulukları

- Malların sözleşmede geçen tutarını öder.
- Gümrük için gerekli belgeleri hazırlar ve gümrük işlemlerini tamamlar, gümrük vergilerini öder.
- Ürünlerin ilk taşımacıya teslim edilmesiyle taşımacılık haricindeki ürünle ilgili tüm bedel ve riskler alıcıya aittir.
- Transit taşımacılıktan oluşacak tüm bedelleri öder. Taşıma bedeline dahil edilmemişse boşaltma masraflarının ödemesini yapar ve konşimentoyu taşıma acentesinden teslim alır.

Satıcının Sorumlulukları

- Sözleşmede belirtilen özelliklere göre malı hazırlar.
- Gümrük için gerekli belgeleri hazırlamalı ve gümrük işlemlerini tamamlamalıdır.
- Taşıma acentesi ile anlaşarak varışı yapılacak limana kadar olan taşıma ücretinin ödemesini yapar.
- Malları ilk taşıyıcının sorumluluğuna verdiği anda tüm risk ve bedeller alıcıya aittir.
- Yüklemenin yapıldığını ve varış zamanını alıcıya bildirir.

3.9.8.Sigorta Dahil Taşıma, 'e Ödenmiş CIP-Carriage and Insurance Paid To

Satıcı sigorta primi, taşıma ve yükleme bedelleri ve riskleri üstlenir, gemi acentesi ile sözleşme yapar. Satıcı, alıcıya malların yüklendiğini alıcıya iletir. Satıcı en

dar kapsamlı nakliye sigortasını yaptırır ve ödemesini yapar. Nakliye sigortasına bağlı olarak alıcı eğer mücbir sebeplere bağlı sigorta yaptırmak isterse alıcı ödemek şartıyla; satıcı nakliye sigortasını genişletebilir.

Alıcının Sorumlulukları

- Malların sözleşmede geçen tutarını öder.
- Gümrük için gerekli belgeleri hazırlar ve gümrük işlemlerini tamamlar, gümrük vergilerini öder.
- Malları ilk taşımacının alanına yükleyerek yükleme bedelini ve liman giderlerini öder.
- Malları ilk taşımacıya teslim ettiği andan itibaren taşıma ve sigorta primi dışındaki tüm giderler alıcıya aittir.

Satıcının Sorumlulukları

- Sözleşmede belirtilen özelliklere göre malı hazırlar.
- Gümrük için gerekli belgeleri hazırlar ve gümrük işlemlerini tamamlar.
- Taşıma acentesi ile sözleşme yapar, varılacak limana olan yolun taşıma bedelini öder.
- Malın sigorta anlaşmasını yaparak, sigorta primlerinin bedellerini öder.
- Ürünlerin ilk taşımacının denetlemesine geçmesinden itibaren tüm riskler alıcıya aittir.
- Teslimatın yapıldığını ve malların varış zamanını alıcıya iletir.

3.9.9.Terminalde Teslim DAT-Delivered At Terminal

Terminalde teslim taşıma şeklinde malların boşaltılmak üzere teslim noktasında alıcıya teslim edilmesidir. Multimodal taşımacılıkta kullanılır. Malların navlun bedelleri ve risklerini satıcı yüklenmektedir.

Alıcının Sorumlulukları

- Malların sözleşmede geçen tutarını öder.
- Gümrük için gerekli belgeleri hazırlar ve gümrük işlemlerini tamamlar.
- Malların teslimi ile alakalı bilgi alır.

Satıcının Sorumlulukları

- Sözleşmede belirtilen özelliklere göre malı hazırlar.
- Mallara ait gereken izinleri alır.
- Gümrük için gerekli belgeleri hazırlamalı ve gümrük işlemlerini tamamlamalıdır.
- Malların tüm bedelleri satıcıya ait olduğundan gerekli bedellerin ödemesini yapar, alıcının belirttiği terminale ulaştırır.
- Sözleşmede belirtilen yer zamanda malların teslimini sağlar.

3.9.10.Belirtilen Noktada Teslim DAP-Delivered At Place

Malların alıcı ve satıcı arasında yapılan sözleşmeye göre, belirlenen yerde malların boşaltılması için hazırda bekleyen nakliye aracının üzerinde alıcıya teslim edilmesidir. Malların navlun bedeli ve riskleri satıcının sorumluluğundadır. Alıcı ise tüm bedelleri ödemekle sorumludur.

Alıcının Sorumlulukları

- Malların sözleşmede geçen tutarını öder.
- Gümrük için gerekli belgeleri hazırlar ve gümrük işlemlerini tamamlar.
- Satıcının malları teslim etmesinden itibaren tüm masraflar alıcıya aittir.
- Malların araca teslim edilmesinden itibaren, araca boşaltma bedelleri dahil tüm masrafları öder.
- Tüm vergi, harç vb. gibi masraflardan sorumludur.

Satıcının Sorumlulukları

- Sözleşmede belirtilen özelliklere göre malı hazırlar.
- Mallara ait gereken izinleri alır.
- Gümrük için gerekli belgeleri hazırlar ve gümrük işlemlerini tamamlar, gümrük bedellerini öder.
- Taşıma sözleşmesi yapar ve masraflarını öder.
- Satıcının sigorta yapma sorumluluğu yoktur.

3.9.11.Vergileri Ödenmiş Teslim DDP-Delivered Duty Paid

Vergileri ödenmiş olan teslim şeklinde satıcı gümrük vergilerini öder. Malları sanki alıcı ile aynı ülkedeymiş gibi alıcıya teslim eder. Satıcının sorumluluğunun çok fazla olduğu bir teslim şeklidir.

Alıcının Sorumlulukları

- Malların sözleşmede geçen tutarını öder.
- Malların teslim alınmasıyla oluşacak tüm masrafları öder.
- Malların teslim edilmeden önce doğan masrafları ödemekle sorumlu değildir.

Satıcının Sorumlulukları

- Sözleşmede belirtilen özelliklere göre malı hazırlar.
- Mallara ait gereken izinleri alır.
- Gümrük için gerekli belgeleri hazırlar ve gümrük işlemlerini tamamlar, gümrük bedellerini öder.
- Satıcı taşımacı firma ile anlaşarak sözleşme yapar ve masrafları öder.
- Satıcının sigorta yapma sorumluluğu yoktur.
- Sözleşmede geçen yer ve zamana göre malları teslim eder.

3.10.Türkiye Çin İlişkileri

3.10.1.Türkiye'de Tarih

Türkiye coğrafyası tarihte birçok uygarlığa ev sahipliği yapmıştır. Tekerleği icat eden Sümerler, ceza ve medeni hukukun ilk adımlarını atan Hititler, Midas Mezarı'nın sahipleri Frigyalılar ve paranın bulucusu Lidyalılar; madencilik, tarım ve mimaride kendini geliştiren Urartular günümüz topraklarının ilk Anadolu Medeniyetleri olmuşlardır. Daha sonra Bizans ve Romalılara ev sahipliği yapmıştır. Malazgirt Savaşı ile Türkler tam anlamı ile Anadolu'ya giriş yapmışlardır. Osmanlı Devletinin de İstanbul'u fethi ile çok uluslu topraklara geçiş başlamıştır. Osman Gazi'nin kurduğu Osmanlı Devletinin 700 yıl boyunca yaşaması da pek çok ülkemize pek çok tarihi kokular bırakmıştır.

Uzun süren savaşların kazanılan ve kaybedilen toprakların oluşmasından sonra 1923 yılında Cumhuriyetin ilan edilmesiyle Türkiye için birçok radikal değişimlere ve devrimlere kapı açmıştır. Kılık kıyafet, alfabe, takvim vb. gibi birçok konuda yenilikler getirilmiş, Türkiye birçok alanda da kendini yenilemiştir.

1950'li yıllarda siyasi tarihin başlaması, İkinci Dünya Savaşı'nın etkilerinin yaşanması, okulların açılması ve üretimin çoğalması gibi faktörler ülkemizin yapısını şekillendirmeye başlamıştır.

Yaklaşık millenium yılına kadar olan iç karışıklıklar, ticaret ve üretimin artması ile günümüze kadar gelinmiştir.

3.10.2.Çin'de Tarih

Çin 4000 yıllık geçmişi olan en eski uygarlıklardan biridir. Çin tarihi, M.Ö. 1500 yıllarında Xia Hanedanlığı ile başlamıştır. Bununla birlikte en çok bilinen Zhou, Qin, Han Hanedanlıkları da adını Çin tarihine yazmıştır. Bu üç hanedanlık arasında en uzun dönemi Zhou Hanedanlığı yaşamıştır ve ardından Qin ve Han Hanedanlıkları takip etmiştir.

En uzun ömürlü beş imparatorluk hanedanı hem Çin tarihinin hem de hatırlanmaya değer bir soydan gelir. Bununla birlikte çağdaş imparatorluklara yapılacak çapraz göndermeler de yardımcı olabilir. Bunları şöyle sıralayabiliriz:

Han Hanedanlığı: M.Ö.202-M.S.220, Roma'nın cumhuriyet ve erken imparatorluk dönemleri ile çağdaştır.
Tang Hanedanlığı: 618-907, Arap İmparatorluğu'nun genişleme dönemiyle çağdaştır.
Song Hanedanlığı: 690-1297, Haçlı Seferleri ile çağdaştır.
Ming Hanedanlığı: 1368-1644, Osmanlı İmparatorluğu'nun erken dönemi ve Moğol İmparatorluğu ile çağdaştır.
Qing Hanedanlığı: 1644-1912, Avrupa'nın yayılmacılık dönemi ile çağdaştır. (Çin Tarihi, 2011)

Bu hanedanlıkların gelişimiyle birlikte inşaatta, matematik, coğrafyada, astronomide büyük bir başarıya ulaşmışlardır.

1840-1949 yılları arasında Çin modern döneme geçmiş Avrupa ile ticari ilişkilere başlamıştır. Bu ticari ilişkilerin başlaması ile Afyon Savaşları patladı, İngiltere ve bazı ülkeler Çin'i işgal ederek imtiyazlarını ele geçirdiler. Bu sebeple Çin'in ekonomi, bilim ve kültür gelişimi inanılmaz şekilde geriledi. Çin halkının ayaklanmasıyla 1911 Devrimi gerçekleşti.

1920'lerde Japonların da ülkeyi işgal etmesiyle Çin büyük bir kuvvet birliği göstererek Şangay'ı da bünyesine geri almıştır.

1 Ekim 1949 yılında Mao ZıDong'un önderliğinde Çin Halk Cumhuriyeti'ni kurmuş ve günümüze kadar gelmişlerdir. (Çin Tarihi, 2011)

3.10.3.Tarihte Çin ve Türkiye İlişkileri

Geçmişte Doğu Asya'da yaşayan Çinliler ve Orta Asya'da yaşayan Türkler zamanında sık sık ilişki kurmuşlardır. O zamanlarda o topraklarda yaşayan her iki ülke insanının etkileşimi ile ortak tarih oluşmuştur.

1986 yılında Unesco'nun Dünya Kültür Mirasları arasına girmiş Çin Seddi Türk Boylarından korunmak amaçlı yapılan ve toplamda 3000 kilometre olduğu düşünülen bir koruma yoludur. Çin Seddi'nin yapılışında iki amaç vardır. İlki kuzeyden Çin sınırına girmek isteyen Türk ve Moğol Boylarıdır. İkincisi ise ülkeden kaçmak isteyen Çinlilerin durdurulması amacıyla yapılmıştır.

Türkiye-Çin diplomatik ilişkilerinin resmen başladığı 1971'den bu zamana kadar iki ülke arasındaki ilişkiler sürekli olarak inişli ve çıkışlı bir zeminde ilerlemektedir. Genelde Türkiye'nin Batılı ittifakları ile yaşadığı gerilimli dönemlerde Türkiye ve Çin arasındaki ilişkilerde ani bir hızlanma ve ilerleme yaşandığı görülmektedir. (Temiz, 2017)

3.10.4.Türkiye'de Nüfus

Türkiye'de nüfus politikaları iki şekilde incelenmektedir: İlki Cumhuriyetin başlangıcından 1965 yılına kadar Türkiye'de nüfusu arttırma yolunda bir politika

izlenmiş; 1965 yılından sonra ise nüfus artışına sınırlama getiren bir politika izlemiştir. Türkiye'nin nüfus planlamasında İkinci Dünya Savaşı'nın büyük etkileri olmuştur.

Nüfusun artış oranına göre Türkiye'nin ekonomik, kültürel yapısının, iş gücünün gelişmesine, aile planlamasına vb. gibi özelliklere yararı ve zararı olmuştur. İlk nüfus sayımı yaklaşık 14.000.000 civarında nüfus yoğunluğu ise %18'dir, yıllar geçtikçe bu oran artmış 72.000.000 civarındadır ve nüfus yoğunluğu %94'tür. (Doğan, 2011)

Tablo 6-Türkiye'de Nüfus Yoğunluğu

Sayım Yılı	Nüfus	Yıllık Nüfus Artış Hızı (‰)	Nüfus Yoğunluğu
1927	13648270	-	18
1935	16158018	21,10	21
1940	17820950	17,03	23
1945	18790174	10,59	24
1950	20947188	21,73	27
1955	24064763	21,75	31
1960	27754820	28,53	36
1965	31391421	24,62	41
1970	35605176	25,19	46
1975	40347719	25,00	52
1980	44736957	20,65	58
1985	50664458	24,88	65
1990	56473035	21,71	73
2000	67803927	18,28	88
2009	72561312	14,50	94

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu,2009

3.10.5.Çin 'de Nüfus

Çin, dünyada en çok nüfusa sahip ülkedir. 1995 sonunda nüfusu l.21121 milyardı. Bu rakam, dünya toplamının yüzde 22'sini oluşturmaktadır. Çin, dünyadaki en yüksek nüfus yoğunluklarından birine sahiptir. Yapılan son ülke çapındaki nüfus sayımına (l Temmuz 1990'da yapılan dördüncü ulusal nüfus sayımı) göre kilometre kareye 118 kişi düşmektedir. Ancak bu nüfus, Çin'in coğrafi yapısından dolayı eşit olmayan bir şekilde dağılmıştır. Yoğun bir nüfusa sahip doğu kıyısında kilometre kare başına 360 kişi, orta kesimlerinde 197 düşerken, daha az nüfus yoğunluğu görülen batı bölgelerinde kilometre kareye sadece 13 kişi düşmektedir. (Çin Kültür Derneği, 2017)

Tablo 7-Çin Halk Cumhuriyetinde Nüfus Oranları

Yıl	Toplam Nüfus	Artış Yüzdesi	Yıl	Toplam Nüfus	Artış Yüzdesi
2015	1.371.220.000	↑ %0,51	1987	1.084.035.000	↑ %1,62
2014	1.364.270.000	↑ %0,51	1986	1.066.790.000	↑ %1,50
2013	1.357.380.000	↑ %0,49	1985	1.051.040.000	↑ %1,37
2012	1.350.695.000	↑ %0,49	1984	1.036.825.000	↑ %1,32
2011	1.344.130.000	↑ %0,48	1983	1.023.310.000	↑ %1,46
2010	1.337.705.000	↑ %0,48	1982	1.008.630.000	↑ %1,48
2009	1.331.260.000	↑ %0,50	1981	993.885.000	↑ %1,29
2008	1.324.655.000	↑ %0,51	1980	981.235.000	↑ %1,26
2007	1.317.885.000	↑ %0,52	1979	969.005.000	↑ %1,34
2006	1.311.020.000	↑ %0,56	1978	956.165.000	↑ %1,35
2005	1.303.720.000	↑ %0,59	1977	943.455.000	↑ %1,37
2004	1.296.075.000	↑ %0,60	1976	930.685.000	↑ %1,56
2003	1.288.400.000	↑ %0,62	1975	916.395.000	↑ %1,78
2002	1.280.400.000	↑ %0,67	1974	900.350.000	↑ %2,09
2001	1.271.850.000	↑ %0,73	1973	881.940.000	↑ %2,31
2000	1.262.645.000	↑ %0,79	1972	862.030.000	↑ %2,49
1999	1.252.735.000	↑ %0,87	1971	841.105.000	↑ %2,78
1998	1.241.935.000	↑ %0,96	1970	818.315.000	↑ %2,80
1997	1.230.075.000	↑ %1,03	1969	796.025.000	↑ %2,78
1996	1.217.550.000	↑ %1,05	1968	774.510.000	↑ %2,65
1995	1.204.855.000	↑ %1,09	1967	754.550.000	↑ %2,60
1994	1.191.835.000	↑ %1,14	1966	735.400.000	↑ %2,83
1993	1.178.440.000	↑ %1,16	1965	715.185.000	↑ %2,41
1992	1.164.970.000	↑ %1,23	1964	698.355.000	↑ %2,35
1991	1.150.780.000	↑ %1,37	1963	682.335.000	↑ %2,49
1990	1.135.185.000	↑ %1,48	1962	665.770.000	↑ %0,82
1989	1.118.650.000	↑ %1,54	1961	660.330.000	↓ %1,01
1988	1.101.630.000	↑ %1,62	1960	667.070.000	

Kaynak:www.nufusu.com,2016

3.10.6.Türkiye'de Ekonomi

Türkiye’nin ekonomik tarihinde, 1923’ten sonra benimsenen liberal politikalar, 1929 ekonomik sıkıntılarından sonra yerini korumacı sıkı devlet politikalarına bırakmıştır. İkinci Dünya Savaşı zamanında ekonomimiz zorlanmış ve savaş ekonomisine geçilmiştir. Savaştan sonraki yıllarda çok partili sisteme geçiş ile kalkınma planı hazırlanmış ve özel sektör teşvik edilmiştir. Bu süreçte teşvik yapılmasına rağmen plana uyum sağlanamamış ve tarıma yönlenmiştir.

1950'lerde gerçekleşen düzensiz yatırımlar, dövizin hareketliliği zamanla enflasyon oranını yükseltmiştir. Sıkı para ve maliye politikaları bir işe yaramamış, 1960 yılında yeni bir anayasa ile uzun vadeli bir ekonomik plan üzerinde çalışılmaya başlanmıştır. Her ne kadar geçici bir dönem için düzgün gitse de sonrasında sürecinde bozulma yaşanarak ekonomi tekrar bozulmuş, Körfez krizine kadar gelmiştir. Kriz Türkiye ekonomisi açısından durağan bir döneme geçmiştir.

2000'li yıllarda ortaya çıkan kriz ile Türkiye'nin tarihinde en sıkıntılı yıllardan biri olmuştur. Uygulanan para ve maliye politikaları ile birlikte 2003 yılından sonra tekrar büyüme eğilimine girmiş, 2009 yılında tekrar bir finansal krizin içine girmiştir. Sonrasında Türkiye ekonomisi tekrar kendini toparlamış ve yükselip alçalarak bu güne kadar ilerlemiştir.

3.10.7.Çin'de Ekonomi

Çin ekonomisi sosyalist bir ekonomiye sahiptir ve satın alma gücü açısından dünyanın en büyük ikinci ekonomisidir. Çin Halk Cumhuriyeti dünyanın en hızlı gelişen ekonomisine sahiptir. Çin dünyanın en büyük ticareti gerçekleştiren ülkesi olarak uluslararası ticarette büyük bir paya sahiptir. Bundan sebep dünyada birçok ticari iş birliği içerisindedir. Bu büyük hacimle birlikte 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü üyesi olmuştur. Bununla birlikte Çin Avustralya, İsviçre, Pakistan gibi ülkelerle serbest ticaret anlaşması imzalamıştır.

Grafik 5-Çin'in Ekonomik Büyüme Oranları



Kaynak: Seta,2019

3.11.Türkiye Çin Ticari ve Ekonomik İlişkileri

3.11.1.Türkiye Çin Ticari İlişkileri

Çin, Dünyanın en büyük ihracatçısı ve üreticisidir. Aynı zamanda ithalat ve dış yatırımlarda dünya ikincisidir. Bu sebeple Çin'in dünya ekonomisindeki yeri gün geçtikçe artmaktadır. Çin ekonomik yönden incelendiğinde 4,5 trilyon dolarlık dış

ticaret hacmine, 3,1 trilyon dolarlık döviz rezervine ve 1,9 trilyon dolarlık yatırım stokuna sahiptir ve Çin satın alma gücü para değerlerine göre dünyanın en büyük ülkesidir.

Batı ülkelerine uluslararası ekonomik sisteme alternatif sunan Çin'in son yıllarda imalat sanayi, bilişim, robotik gibi alanların yanında araştırma geliştirme için ödenen tutarlar ve 5G gibi yeni nesil teknolojilerde sağladığı büyük rekabetçilik, ABD başta olmak üzere batılı ülkelerin Çin'i tehdit olarak değerlendirmesi ve ticaret savaşları adı altında "teknolojik soğuk savaş" sürecinin oluşmasında etkili olmuştur. Uluslararası ekonominin üretim alanı konumundaki Çin, özelikle son zamanlarda teknoloji üreten, yenilik yapan ve yurt dışına yatırım gerçekleştiren bir yere gelerek siyasi, ekonomik ve kültürel alanlardaki gücünü farklı bölgelere genişletmiştir.

Çin'in kalkınmasından yola çıkarak ekonomisinin değişkenlik gösteren durumu, ülke dışına yapılan yatırımları ve ticari dolgunluğundan oluşan Ankara-Pekin arasındaki ekonomik ilişkileri ve Türkiye'nin dikkate alması gereken yöntemleri ele almak gerekmektedir. Özellikle Çin'in geçirdiği ekonomik dönüşüm ve etkisi altında olduğu korumacı politikaların iki ülke arasındaki iş birliğini daha önemli hale getirdiği görülmektedir. Çin'in başlattığı Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında da iki ülke ilişkileri değerlendirilip, bu girişim kapsamında ortak yatırım ve potansiyel iş birliği alanları ortaya konulmaya çalışılmaktadır. (Seta, 2019)

Çin nüfusunun gün geçen artışıyla birlikte 2001 yılında Çin'in DTÖ'ye katılması; özellikle tekstil ve hazır giyim sektörlerinde kaldırılan kotalar, buna dayanarak dünya piyasalarında özellikle AB piyasalarında gücünün artmasına neden olmuştur. Tabii ki de nüfusun artışı özellikle emek yoğun hizmetlerin verilmesi Çin nüfus yoğunluğunun ticaret üzerindeki etkileri gözlemlenebilir şekildedir.

Son zamanlarda Çin'in Türkiye'ye yaptığı yatırımlar ve Türkiye'yi Avrupa'ya açılan bir kapı olarak görmesi ile birlikte, Çin ve Türkiye arasındaki "Panda Tahvili İhracı" sürecinin başlaması ile Türkiye'nin ticaretine ve ekonomisine büyük katkı

sağlayacaktır. Bu sebeple Türkiye in için Avrupa ülkeleri açısından daha tercih edilebilir bir hale gelmektedir.

Ayrıca Çin nüfusunun artışı ile ülkemize giren Çinli turist yoğunluğu da artmakta ve kültürel iletişimde de artış gözlemlenebilir hale gelmektedir. Bu da demektir ki ülkemize döviz rezervinin girdisi artmaktadır.

3.11.2.Türkiye Çin Ekonomik İlişkileri

DEİK tarafından hazırlanan "Asya Yüzyılında Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkilerinin Geliştirilmesi için Yol Haritası" adlı raporda ekonomik ilişkilerin iyileştirilmesi için alınan önlemler 9 ana başlıkta toplanmıştır.

Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkilerinin Geliştirilmesi için Yol Haritası

1. Türkiye'nin Çin'e ihracatında artış potansiyeli taşıyan ürünlere odaklanarak bu ürünlerde pazar paylarının artırılmasına yönelik çalışmalar yapılması.

2. Türkiye'nin Çin'den ithalatında Türk ekonomisine yüksek katma değer sağlayan kalemlerin belirlenmesi ve ithalata bağımlılığın arttığı alanların ortaya konulması suretiyle ithalatın Türk ekonomisine en fazla getiriyi sağlayacak şekilde yapılması.

3. Ticaret açığının telafi edilmesi ve Türk ekonomisine katma değer sağlanması için Türkiye'nin Çin'den daha fazla yatırım çekmesi; bu bağlamda yüksek potansiyel sunan sektörlere odaklanılarak bu alanlarda karşılıklı fayda prensibi temelinde yatırım ilişkileri oluşturulması.

4. Çin'deki Türk yatırımlarının bu ülkedeki yatırım teşvikine yönelik yeni uygulamalardan faydalanarak, rekabetin daha düşük ve teşviklerin daha fazla olduğu bölgeleri hedef alarak ve hizmet sektöründeki imkânlardan faydalanarak artırılması.

5. Türkiye'nin Çin ile hizmet ticaretinin artırılması ve bu kapsamda turizm ilişkilerine ağırlık verilmesi.

6. Çin'le iş yapmaya yönelik kalifiye iş gücünün geliştirilmesi ve etkin bir şekilde istihdam edilmesi.

7. Türkiye'nin ülke markasının ve Türk malı imajının Çin toplumu nezdinde güçlendirilmesi.

8. Ticaret ve yatırım ilişkileri destekleyen finansman imkânlarının artırılması.

9. Türkiye'nin Çin ile ilişkilerinde aktif olan tüm paydaşları kurumsal bir yapı içerisinde sistematik olarak bir araya getirerek koordinasyonu ve güç birliğini sağlayacak bir kurulun oluşturulması. (DEİK, 2016)

Ayrıca DEİK'in raporunda Çin ile olan ticari ve ekonomik ilişkilerde bazı temel bulgular ortaya çıkarılmıştır.

Türkiye'nin zararına olan dengesiz bir karşılıklı ticaret söz konusu olmaktadır. İkili ticari ve ekonomik ilişkilerde Türkiye için iyi olmayan ve gittikçe büyüyen bir ticaret açığı bulunmaktadır. 2015 yılı verilerine bakıldığından Türkiye'den Çin'e 2,4 milyar ABD dolarlık bir ihracat yapılmış, bunun yanı sıra Çin'den 24,9 milyar ABD dolarlık ithalat yapılmıştır. Bu durumu daha ufak rakamlarla örneklendirirsek Türkiye'nin Çin'e sattığı her 1 ABD dolarlık mala karşılık, Türkiye Çin'den 10 ABD dolarlık mal almaktadır. Bu da 2020 yılına gelindiğinde 100 milyar ABD dolarlık ticaret hacmine gelindiğinde, Türkiye'nin içinde bulunduğu cari açık 80 milyar ABD doları olacaktır ve Türkiye'nin ekonomik durumu açısından olumsuz etkiler taşıyacaktır.

Türkiye'nin ekonomik kalkınması için Çin Halk Cumhuriyeti menşeili yatırımlarda T.C. Ticaret ve Gümrük Bakanlığı'nın 2013 yılında bazı sektörler için yurtdışına yapılan yatırımlarda devlet izni şartı kaldırılmıştır. Bundan dolayı Çin'in Türkiye'ye yapılacak yatırımları her yıl ortalama bazda %10 artması beklenmektedir. Yapılacak olan bu yatırımın Türkiye'ye faydası olacaktır. (DEİK, 2016)

Çin, Türk firmaları için cazip yatırım fırsatları sunmakta ve bu noktada 3 noktaya önem verilmesi gerekmektedir. Çin'deki yeni yatırım teşviki fırsatlarını değerlendirmek, rekabet alanlarının daha az, teşviklerin daha çok olduğu alanlara dağılmak, ayrıca Çin'deki yoğun hizmet sektöründeki yenilik ve imkânları değerlendirmektir. (DEİK, 2016)

3.11.3.Türkiye Çin Arasındaki Dil Anlaşmazlığı

Türkçe ve Çince farklı yapılardaki iki dildir. Türkçe tarihten süregelen dil bilgisi yapısı ile köklerde farklı dillerden kelimeler de barındırır. Fransızca, Arapça, Farsça ve son zamanlarda da İngilizceden dilimize geçmiş pek çok kelime barındırır, buna ilaveten Türkçe alfabesi olan ve cümle kurulumları bakımından oldukça zengin bir dildir. Yüklem biçimi zaman kavramı ile şekillenmektedir.

Çince dil yapısına baktığımızda ise alfabe kavramı olmayan, dil bilgisi kapsamının çok az olmasının yanı sıra karakterlerin aşama aşama yazılarak öğrenildiği, seslerin ise Latin alfabesi üzerinden tonlamalarla konuşulduğu karmaşık yapısı olan bir dildir. Dünyanın en zor dillerinin arasında olan Çince öğrenilmesi oldukça zor bir dildir. Avrupa dilleri öğrenilmeye başlandığından kolay zora doğru giderken, Çincede bu durum zordan kolaya doğru gitmektedir.

Çinceyi öğrenmenin zor olmasından kaynaklı, globalde de Çince bilen kişiler oldukça azdır. Dil bilinse dahi sektörlere özgü teknik uzmanlık gerektiren tercümelerde de zaman zaman sıkıntı yaşanmaktadır.

Çin tarafı ile yapılan ticaretlerde oldukça zorluk yaşatmaktadır. Bu zorluklar genellikle Çinli orta ölçekli firmalarla yapılan ticarette dünyanın ortak dili olan İngilizcenin yeterli düzeyde olmaması ve kullanılmaması, karşılıklı iletişimde iki tarafın birbirini anlayamaması, sözleşmelerin her iki tarafın ana dilinde yapılması hem sözleşmede hem üretimde, hem denetimde, hem de teslim tarihlerinde zaman zaman aksamalara sebep olmaktadır.

Ülkemizde Çince bilenlerin azlığından dolayı ticareti yapılan her sektörde bilgi sahibi olamamalarının yanı sıra, tercümanlar tercümesini yaptıkları evrak ya da sözlü tercümelerde zorluk yaşamaktadırlar. Bunlardan sebep ülkemizde Çince eğitimleri arttırılabilir, Uluslararası bölümlerde zorunlu ders haline getirilebilir, özellikle yazılı metinlerde kullanılan ana dillerin yanı sıra İngilizce tercümeleri de içermelidir.

3.12.Türkiye Çin Arasındaki İthalat ve İhracat

Çin'in dünya üzerinde ticari ve ekonomik yönde büyük bir ses olması ve Türkiye'nin coğrafi konumu her iki ülkenin ticaretinde oldukça etkili noktalardır.

Türkiye-Çin ticari ve ekonomik ilişkileri konularında belirttiğimiz üzere Çin ile olan alışverişimizin ülkemize hem olumlu hem de olumsuz tarafları olmaktadır. Ancak bu ilişkilerin globalde de büyük etkilerinin olması ülkemizin stratejik ekonomik ve ticari açılardan etkileri olmaktadır. T.C. Ticaret Bakanlığımızın, T.C. Ekonomi Bakanlığımızın ve diğer resmi kuruluşların bu ilişkiler içerisinde bulunan teşvikleri ve önlemleri bulunmaktadır.

Ekonomi Bakanlığı'nca 2015 yılında yayınlanan Türkiye ve Çin'in dış ticaret verileri aşağıdaki şekildedir:

Toplam dış ticaret hacmi: 27 milyar ABD Doları

Türkiye'den Çin'e yapılan ihracat: 2,4 milyar ABD Doları

Başlıca ihracat kalemleri: Mermer ve doğal taş, krom cevherleri, bakır cevherleri, kurşun cevherleri, çinko cevherleri ve kimyasallar.

Türkiye'nin Çin'den yaptığı ithalat: 24 milyar ABD Doları

Başlıca ithalat kalemleri: Telefon cihazları, otomatik bilgi işlem mak., demir-çelik yarı mamülleri ve sentetik filament iplikleri.

Toplam dış ticaret dengesi: Çin lehine 22,4 milyar ABD Doları

Tablo 8- Türkiye-Çin Dış Ticaret Değerleri- Milyon ABD Doları

Yıl	İhracat $	İthalat $	Hacim	Denge
2007	1.040	13.234	14.274	-12.195
2008	1.437	15.658	17.095	-14.221
2009	1.599	12.677	14.276	-11.077
2010	2.269	17.181	19.450	-14.912
2011	2.466	21.693	24.160	-19.227
2012	2.833	21.295	24.128	-18.462
2013	3.601	24.686	28.287	-21.085
2014	2.861	24.918	27.779	-22.057
2015	2.415	24.873	27.288	-22.459
2016	2.328	25.441	27.769	-23.113
2017	2.936	23.371	26.307	-20.435
2017*	2.117	17.154	19.271	-15.037
2018*	2.209	16.670	18.879	-14.461

Kaynak: Ticaret Bakanlığı,2018

Türkiye'nin dış ticaret dengesini kurabilmesi için izlemesi gereken 3 yol olabilir; sadece ihracatı arttırmak, ithalatı sabitlemek ya da azaltmak, hem ihracatı arttırmak aynı zamanda ithalatı azaltmak ya da sabitlemek. Sadece ihracatı arttırarak döviz girdileri arttırılabilir, bu da ekonomide cari açığın azalmasını sağlar. İthalatı sabitlemek ya da azaltmak; yerli üretime yönlenmeyi arttırabileceği gibi ülke içi ekonominin de

canlanmasına katkıda bulunacaktır. Hem ihracatı arttırmak hem de ithalatı azaltmak ya da sabitlemek yöntemiyle de ihracat girdilerinin artmasıyla cari açık oranı azalacak, ithalatın azaltılmasıyla da ihracat girdilerinin artması desteklenecektir. (Ahmet Güzel, 2018)

Yukarıda belirtilen önlemlerin alınmasıyla ihracat ve ithalat arasındaki denge kurulmaya başlanmış olacaktır. İhracatın artması ülkeye ekonomik ve uluslararası ticaret yönünden canlılık katacak, ithalatın azalması da dışa bağımlılığı azaltarak ülke içi üretimin pozitif yönde artışını gösterecektir.

"Asya Yüzyılında Türkiye-Çin Halk Cumhuriyeti Ekonomik İlişkilerinin Geliştirilmesi için Yol Haritası" adlı yayımlanan raporda çalışmalar 6 ana başlıkta toplanmaktadır.

1. Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'ne ihracatı
2. Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'nden ithalatı
3. Türkiye'deki Çin Halk Cumhuriyeti yatırımları
4. Çin Halk Cumhuriyeti'ndeki Türk yatırımları
5. Türkiye ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında hizmet ticareti
6. Ekonomik ilişkileri destekleyici unsurlar

3.12.1.Türkiye'nin Çin'e İhracatı

Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'ne ihracatı ülkemiz açısından büyük rol oynamaktadır. ÇHC Doğu Asya'da en büyük ticari ortağımızdır. 2018 verilerine bakıldığında ÇHC Türkiye'nin ihracat yaptığı ülkeler arasında 16. sırada konumlanmaktadır.

Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonlarında (GTİP) yaklaşık 1200 ürün ele alınmış, Çin'e ihracat potansiyeli taşıyan ürünler için eylem planı oluşturmuştur. Eylem planını aşağıdaki şekilde inceleyebiliriz.

Tablo 9-Türkiye'nin Çin'e İhracatında Potansiyel Taşıyan Hedef Ürünler

Türkiye'nin Çin'e İhracatında Potansiyel Taşıyan Hedef Ürünler

	A Grubu	B Grubu	C Grubu	D Grubu	E Grubu
	Türkiye'nin ihracatının yüksek olduğu, yüksek ihracat potansiyeli taşıyan, Çin'in dünyadan alımlarını yüksek oranda artırdığı ürünler.	Türkiye'nin ihracatının yüksek olduğu, yüksek ihracat potansiyeli taşıyan, Çin'in dünyadan alımlarını düşük oranda artırdığı ürünler.	Türkiye'nin ihracatının yüksek olduğu, orta/düşük ihracat potansiyeli taşıyan, Çin'in dünyadan alımlarını yüksek oranda artırdığı ürünler.	Türkiye'nin ihracatının orta seviyede olduğu, çok yüksek ihracat potansiyeli taşıyan, Çin'in dünyadan alımlarını yüksek oranda artırdığı ürünler.	Türkiye'nin ihracatının düşük olduğu ya da hiç olmadığı, çok yüksek ihracat potansiyeli taşıyan, Çin'in dünyadan alımlarını yüksek oranda artırdığı ürünler.
 Gıda Ürünleri	Üzüm, hurma, incir, çikolata, kakaolu gıdalar, zeytinyağı		Kakaosuz şeker ürünleri, makarna, kuskus, reçel, jöle, marmelat.	Yumuşakçalar, kabuklu hayvanlar, üzüm şırası ve şarabı, kahve ve çay hülasası, malt bira ve malt hülasası, margarin, kuru baklagiller.	Şekerler ve şeker şurupları, balık filetoları, peynir, kayısı, kiraz, şeftali, erik, yaprak tütün ve tütün ürünleri.
 Tekstil & Giyim	Kürkler, pamuklu mensucat, pamuk ipliği, deri ve köseleden giyim eşyası.	Deri ve kösele, deri ve kösele hazırlanması için makinalar, mensucat ve deri için kimyasal boya, dokunmamış mensucat.	Yatak çarşafı, masa örtüsü, kadın, erkek ve çocuk giyim ürünleri, tişört, fanila, atlet, kazak, hırka, külotlu çorap, kürkten giyim eşyası, dokuma halılar.	Ayakkabı, şal, eşarp, iç çamaşırı, kemer ve askılar, karde edilmiş yün iplikleri, dokuma yer kaplamaları.	Spor, kayak ve yüzme kıyafetleri.
 Otomotiv	Motorlu taşıt parçaları, dış lastik, iç ve dış lastik için mensucat.				Emniyet camları, motorlar için ateşleme tertibatları.
 Tabii Kaynaklar	Nikel cevheri, süngerr taşı, zımpara taşı.			Petrol gazları ve diğer gazlı hidrokarbonlar, külçe çelik, elektrik enerjisi üretim grupları ve rotatif elektrik konvertörleri	
 Makine-Teçhizat	Tıbbi aletler, ev işlerinde kullanılan cihazlar, tarım makinaları, telefon ve kayıt cihazları.		Radyatör, yıkama makinaları.		
 Endüstriyel Ürünler		Pompa, hortum ve borular, musluklar, valfler, elektrik transformatörleri, izole teller, santrifüjler sıvı ve gaz filtreler.		Elektronik entegre devreler, yağlama müstahzarları, yükleme boşaltma araçları, kondansatörler.	Petrol gazları ve diğer gazlı hidrokarbonlar, külçe çelik, elektrik enerjisi üretim grupları ve rotatif elektrik konvertörleri.
 Kimya-sallar		Petrol yağları, propilen, akrilik polimerler, yüzeyaktif organik maddeler.			
 Tüketici Ürünleri		Mobilya		Elektrik süpürgeleri, sadık ve bavullar, aynalar, motosiklet, vurmalı müzik aletleri, haşarat öldürücü, süpürge ve fırça, güzellik ürünleri, mikrofon ve hoparlör, atlı karınca ve salıncak.	
 Tıbbi Ürünler				Ağız ve diş sağlığı ürünleri, tıpta kullanılan mobilyalar, eczacılık maddeleri, ortopedik cihazlar	
	Bu grup için mevcut pazar payını korumaya ve kalıcı hale getirmeye yönelik çalışmalar yapılmalıdır.	Bu grup için rekabet gücünü artırmaya yönelik çalışmalar yapılmalıdır.	Bu grup için katma değeri artırıp ürün çeşitlendirmesine gidilerek pazarda yeni alanlar yaratılmalıdır.	Bu grup için pazardaki yüksek talebe karşılık vererek ticaret hacminin artırılmasına yönelik çalışmalar yapılmalıdır.	Bu grup için pazara giriş çalışmalarına odaklanılmalıdır.

Kaynak: Deik,2015

Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'ne olan ihracatında başlıca ürünleri aşağıdaki tabloda inceleyebiliriz.

Tablo 10- Türkiye'nin Çin Halk Cumhuriyeti'ne Olan İhracatındaki Başlıca Veriler

GTİP	ÜRÜNLER	2015	2016	2017
	TOPLAM İHRACAT	2 414 932	2 328 044	2 936 041
2515	Mermer ve traverten, ekosin, su mermeri, kireçli taşlar	725 974	727 950	943 353
2610	Krom cevherleri ve konsantreleri	186 003	204 346	257 860
2528	Tabii boratlar ve bunların konsantreleri	108 305	104 715	127 966
2616	Kıymetli metal cevherleri ve konsantreleri	114 744	126 639	124 665
2607	Kurşun cevherleri ve konsantreleri	117 258	63 151	109 178
2603	Bakır cevherleri ve konsantreleri	111 212	74 171	68 385
7322	Demir veya çelikten elektriksiz merkezi ısıtmaya mahsus radyatör, motorlu hava püskürtücüler, bunların aksam-parçası	22 060	28 345	44 772
5101	Yün ve yapağı (kardesiz/taranmamış)	28 442	14 012	42 375
9018	Tıpta, cerrahide, dişçilikte ve veterinerlikte kullanılan alet ve cihazlar	25 697	33 687	37 773
8403	Merkezi ısıtma kazanları (84.02 pozisyonundakiler hariç)	28 196	33 455	36 824
2008	Tarifenin başka yerinde belirtilmeyen meyve ve yenilen diğer bitki parçalarının konserveleri	17 784	19 613	34 426
7501	Nikel matları, nikel oksit sinterleri ve nikel metalürjisinin diğer ara ürünleri	1 409	13 728	33 987
4805	Diğer kağıt ve kartonlar (kuşe edilmemiş veya sıvanmamış, rulo veya tabaka halinde	1	217	22 549
1507	Soya yağı ve fraksiyonları (kimyasal olarak değiştirilmemiş)	0	8 647	21 065
802	Diğer kabuklu meyveler (taze/kurutulmuş) (kabuğu çıkarılmış/soyulmuş)	23 090	15 894	20 832
5702	Dokunmuş halılar ve dokumaya elverişli maddelerden diğer yer kaplamaları	27 189	23 338	20 209
8418	Buzdolapları, dondurucular ve diğer soğutucu ve dondurucu cihazlar ve ısı pompaları	9 427	11 622	17 940
5209	Pamuklu mensucat (ağırlık itibariyle % 85 veya daha fazla pamuk içeren ve m2 ağırlığı 200 gr. ı geçenler)	12 839	13 743	17 825
8419	Isı değişikliği yöntemi ile maddeleri işlemek için cihazlar, elektrikli olmayan şofbenler veya depolu su ısıtıcıları	266	6 103	16 378
3207	Seramik, emaye veya cam sanayinde kullanılan boya, sır, cila vb.	10 270	12 067	15 571
6109	Tişörtler, fanilalar, atletler, kaşkorseler ve diğer iç giyim eşyası (örme)	8 820	12 813	15 035
7108	Altın (platin kaplamalı altın dahil) (işlenmemiş veya yarı işlenmiş ya da pudra halinde)	0	0	14 426
4016	Sertleştirilmemiş vulkanize kauçuktan diğer eşya	7 063	9 463	13 964
4302	Dabaklanmış, aprelenmiş kürkler	19 049	15 831	13 500
9401	Oturmaya mahsus mobilyalar ve bunların aksam ve parçaları	1 935	7 037	12 958
2608	Çinko cevherleri ve konsantreleri	11 350	4 429	12 697
1101	Buğday unu/mahlut unu	5 114	11 513	12 616
2004	Diğer sebzeler (sirke/asetik asitten başka usulde hazırlanmış veya konserve edilmiş) (dondurulmuş)	18	5 556	12 368
7202	Ferro alyajlar	578	38 148	12 008
3917	Plastikten hortumlar, borular ve bağlantı elemanları (manşon, nipel, dirsek, flanşlar, vb.)	10 516	11 450	11 929
8708	Karayolu taşıtları için aksam, parça ve aksesuarlar	10 888	10 898	11 805
8481	Borular, kazanlar, tanklar, depolar ve benzeri diğer kaplar için musluklar, valfler (vanalar) ve benzeri cihazlar	3 924	7 376	11 028
2601	Demir cevherleri ve konsantreleri	6 846	7 248	10 999
8409	Sadece veya esas itibariyle 84.07 veya 84.08 pozisyonlarındaki motorların aksam ve parçaları	5 717	9 104	10 987
9032	Otomatik kontrol ve ayar alet ve cihazları	8 223	11 172	10 947
4009	Vulkanize edilmiş kauçuktan boru ve hortumlar (bağlantı elemanlarıyla birlikte olsun olmasın)	4 643	8 565	10 745
8413	Sıvılar için pompalar (ölçü tertibatı olsun olmasın) ve sıvı elevatörleri	4 762	5 570	9 892
6815	Taştan ve diğer minerallerden eşya	12 007	9 597	9 823
8450	Ev veya çamaşırhane tipi yıkama makinaları (yıkama ve kurutma tertibatı bir arada olanlar dahil)	6 810	11 853	9 473
6204	Kadınlar ve kız çocuk için takım elbise, takım, ceket, blazer, elbise, etek, pantolon etek, vb.(yüzme kıyafetleri hariç)	7 210	9 076	9 463

Kaynak:TradeMap2018

3.12.2.Türkiye'nin Çin'den İthalatı

Çin, 1,5 milyon insanın barındığı dünyanın en büyük pazarlarındandır. Çin'deki bu nüfus yoğunluğu ülkeyi üretime yönlendirmiştir. Üretimin yoğunlukta olması yanında iş gücünü de getirmiştir. Hem üretim hem de iş gücünün yüksek oranda olması ucuz ürün ve ucuz işçiliği doğurmuştur. Bu da yurt dışına açılmasına uluslararası ticarette büyümesine bire bir sebeplerin başında gelir.

Dünyada olduğu gibi Türkiye de Çin ile ithalat süreçlerine başlamıştır. Çin, Türkiye'nin ithalatını gerçekleştirdiği ülkeler arasında 2. sıradadır. Çin'den alınan ürünlerde Türkiye'nin iç pazarına hem yararları hem de zararları olmuştur. Uzun soluklu Çin'den alınan ürünlerin maliyetine bakıldığında düşük maliyet ve yüksek kar marjları olmaktadır. Ancak kısa süreli bakıldığında ürünlerin ucuz olmasından dolayı yerli üretimde rekabetin adil olamadığı gözlemlenmektedir. (İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme Fakültesi İşletme İktisadı Enstitüsü Yönetim Dergisi, 2017)

ÇHC' den aldığımız ürünlerin listesini aşağıdaki şekilde inceleyebiliriz:

Tablo 11- Çin Halk Cumhuriyeti'nden Alınan Ürünlerin Listesi

GTİP	ÜRÜNLER	2015	2016	2017
	TOPLAM İTHALAT	24 873 452	25 441 433	23 370 849
8517	Telefon cihazları, ses, görüntü veya diğer bilgileri almaya veya vermeye mahsus diğer cihazlar	2 958 983	3 222 379	2 829 038
8471	Otomatik bilgi işlem mak. bunlara ait birimler; manyetik veya optik okuyucular, verileri koda dönüştüren ve işleyen mak.	1 394 110	1 125 898	1 271 186
5402	Sentetik filament iplikleri (dikiş ipliği hariç) (perakende olarak satılacak hale getirilmemiş)	450 808	546 855	594 535
8529	Sadece veya esas itibariyle 85.25 ila 85.28 pozisyonlarında yer alan cihazlara mahsus aksam ve parçalar	464 710	382 752	537 294
8708	Karayolu taşıtları için aksam, parça ve aksesuarlar	373 588	357 131	413 835
8504	Elektrik transformatörleri, statik konvertörler (örneğin; redresörler) ve endüktörler	309 974	281 276	381 417
9503	Üç tekerlekli bisikletler, skuterler, oyuncak bebekler, diğer oyuncaklar, küçültülmüş modeller, bilmeceler (puzzle)	304 478	370 598	352 782
8414	Hava veya vakum pompaları, hava veya diğer gaz kompresörleri, fanlar, aspiratörü olan havalandırmaya mahsus davlumbazlar	277 987	284 387	335 071
8528	Monitörler ve projektörler, televizyon alıcı cihazları	247 236	293 041	308 088
8541	Diyodlar, transistörler vb yarı iletken tertibat; ışık yayan diyodlar; monte edilmiş piezo elektrik kristaller	361 990	2 089 965	272 160
7219	Paslanmaz çelikten yassı hadde mamulleri (genişliği 600 mm. veya fazla olanlar)	110 950	105 958	265 757
8501	Elektrik motorları ve jeneratörler [elektrik enerjisi üretim (elektrojen) grupları hariç]	226 993	213 701	252 046
8481	Borular, kazanlar, tanklar, depolar ve benzeri diğer kaplar için musluklar, valfler (vanalar) ve benzeri cihazlar	224 008	250 463	241 014
8415	Klima cihazları (motorlu bir vantilatör ile nem ve ısıyı değiştirmeye mahsus tertibatı olanlar)	130 952	181 871	236 158
9405	Diğer aydınlatma cihazları, ışıklı panolar, ışıklı tabelaları ve benzer eşya ve bu eşyanın aksam ve parçaları	391 264	242 945	210 144
8536	Gerilimi 1000 voltu geçmeyen elektrik devresi teçhizatı (anahtarlar, röleler, sigortalar, fişler, kutular vb)	190 477	178 821	203 924
3926	Plastikten diğer eşya	211 821	208 733	197 347
8428	Kaldırma, elleçleme, yükleme, boşaltma makinaları (asansörler, yürüyen merdivenler, konveyörler, teleferikler gibi)	168 900	175 727	188 032
8443	Baskı yapmaya mahsus makinalar; kopyalama ve faks makinaları; bunların aksam, parça ve aksesuarları	212 984	186 321	185 259
8544	İzole edilmiş teller, kablolar ve diğer elektrik iletkenler; tek tek kaplanmış liflerden oluşan fiber optik kablolar	154 203	150 727	179 148
8479	kendine özgü bir fonksiyonu olan diğer makinalar ve mekanik cihazlar	121 939	626 645	166 784
7225	Diğer alaşımlı çelikten yassı hadde mamulleri (genişliği 600 mm.veya daha fazla)	275 135	116 789	160 446
8431	Özellikle 84.25 ila 84.30 pozisyonlarındaki makina ve cihazlar ile birlikte kullanılmaya elverişli aksam ve parçalar	95 034	147 126	160 012
8477	Kauçuk veya plastiğin işlenmesine veya kauçuk veya plastikten eşyanın imaline mahsus diğer makina ve cihazlar	158 933	146 327	157 209
4810	Bir veya iki yüzü kaolin (çin kili) veya diğer inorganik maddeler ile sıvanmış kağıt ve kartonlar	137 522	151 249	152 962
8901	Yolcu gemileri, gezinti gemileri, feribotlar, yük gemileri, mavnalar ve insan veya yük taşımaya mahsus benzeri gemiler	13 544	2 699	152 944
7318	Demir veya çelikten vidalar, civatalar, somunlar, tirfonlar, perçin çivileri, pimler, kamalar, rondelalar vb eşya	191 724	177 439	151 893
8480	Metal dökümhaneleri için dereceler; döküm plakaları; döküm modelleri; metaller, karbürler, cam, plastik vb için kalıplar	113 460	100 817	149 994
8537	Elektrik kontrol, dağıtım tabloları, panolar, konsollar, kabinler, diğer mesnetler ve sayısal kontrol cihazları	129 141	131 507	148 887
9018	Tıpta, cerrahide, dişçilikte ve veterinerlikte kullanılan alet ve cihazlar	122 223	127 789	148 398
3920	Plastikten diğer levha, plaka, şerit, film, folye (gözeneksiz)	129 849	123 866	144 844
3204	Sentetik organik boyayıcı maddeler, fluoresanlı aydınlatma maddeleri veya lüminofor olarak kullanılan organik ürünler	155 977	133 732	140 493
8429	Buldozerler, greyderler, toprak tesviye makinaları, skreyperler, mekanik küreyiciler, ekskavatörler, yol silindirleri vb	59 427	84 697	138 253
5504	Suni devamsız lifler (işlem görmemiş)	114 280	183 076	137 353
8507	Elektrik akümülatörleri (bunların separatörleri dahil)	121 258	135 771	136 573
8516	Elektrikli su ısıtıcıları, elektrotermik cihazlar, ortam ısıtıcıları, saç ve el kurutucuları, ütüler, rezistanlar	237 801	115 307	130 838
2933	Sadece azotlu heterosiklik bileşikler	103 432	116 461	129 323
8413	Sıvılar için pompalar (ölçü tertibatı olsun olmasın) ve sıvı elevatörleri	125 799	120 035	127 537
8603	Kendinden hareketli demiryolu veya tramvay vagonları	16 034	30 106	125 855
8518	Mikrofonlar ve mesnetleri, hoparlör, kulaklık, mikrofon-kulaklık setleri, ses frekansı yükseltici setleri, amplikatörler	103 641	102 739	123 284

Kaynak:T.C. Ticaret Bakanlığı,2018

3.12.3. Türkiye'deki Çin Halk Cumhuriyeti Yatırımları

Türkiye ve ÇHC ilişkileri içerisinde ÇHC'nin Türkiye toprakları üzerinde yaptığı yatırımlar bulunmaktadır. Yabancı sermayeli bu şirketlerden bazılarını aşağıdaki şekilde sıralayabiliriz:

Tablo 12-Çin'in Türkiye'deki Yatırımları-2005-2018

Tarih	Çinli Firma	Miktar (Milyar Dolar)	Yatırım Alanı	Ortaklık Yapılan Türk Firma
2005	China Railway Construction, Genertec	1,270	Ulaşım	Cengiz ve IC Ictas
2007	Sinomach	0,610	Enerji	Eren Grup
2008	China National Building Material	0,110	Emlak	-
2008	Datong	0,760	Enerji	Hema Enerji
2009	China National Chemical Engineering	0,440	Metal	European Nickel
2010	Sinomach	0,360	Enerji	-
2010	Sinoma	0,780	Emlak	Eren Grup
2011	China National Chemical Engineering	0,640	Enerji	-
2012	China Power Investment and AVIC	0,850	Enerji	Hattat Holding
2012	Chery Auto	0,120	Ulaşım	-
2012	China Electric Equipment	0,600	Enerji	-
2012	Harbin Electric	0,130	Enerji	Hattat Holding
2013	China National Chemical Engineering	1,100	İlaç	Ciner Holding
2013	Genertec	0,460	Enerji	Aksa Enerji
2013	Harbin Electric	2,400	Enerji	Hattat Holding
2013	Sinomach	0,220	Enerji	-
2014	ICBC	0,320	Finans	Tekstil Bankası
2015	Sinomach	0,380	Enerji	OEDAS ve OEPAS
2015	Sinoma	0,160	Emlak	Limak Holding
2015	Sinoma	0,100	Emlak	Votorantim Cimento
2015	China Merchants, CIC, China Ocean Shipping (COSCO)	0,920	Ulaşım	Fina Limanı-Kumport
2016	Dongfang Electric	0,660	Enerji	Hattat Holding
2016	Bank of China	0,110	Finans	-
2016	ZTE	0,100	Teknoloji	Netaş
2018	Power Construction Corp	1,090	Enerji	-
2018	China Energy Engineering	0,300	Enerji	Toya

Kaynak: Seta,2019

3.12.4.Çin Halk Cumhuriyeti'ndeki Türk Yatırımları

ÇHC'nin Türkiye'de yaptığı yatırımlar gibi, Türkiye'nin de ÇHC'de yapmış olduğu yatırımlar bulunmaktadır. Bunlardan bazılarını aşağıdaki şekilde sıralayabiliriz:

Tablo 13-Çin'deki Türk Yatırımları

ŞİRKET İSMİ	SEKTÖR	ÇİN'DE BULUNDUĞU ŞEHİR
Çimtaş	Teknolojik çelik imalat,montaj	Ningbo
Demirdöküm	Çelik radyatör	Ningbo
Fabeks Dış Ticaret-Silk&Cashmire	İpek ve kaşmir giysi	Çin Moğolistan Bölgesi
Akman Holding	Gıda	Pekin
Ünsa Ambalaj	Kimya	Hangzhou
Şişecam	Cam	Shanghai,Guangzhou
Hipokrat Tıbbi Malzemeler	Tıbbi malzeme	Pekin
Zorlu Tekstil	Mensucat	Shanghai
Goldaş	Altın	Shanghai,Hangzhou
Gürel Grubu – Kütaş A.Ş.	Sarımsak	Fuyang

Kaynak: cingunlugu.com, 2008

3.13.Damping, Anti-Damping, Dünya Ticaret Örgütü

3.13.1. Damping

Damping kelimesinin Türkçe anlamı fiyat indirmektir, daha kapsamlı bakarsak bir malı olduğu değerden daha az bir değere satmaktır. Satıcının malını yurtdışında, yurtiçinde sattığından daha az fiyata satmasıdır, ancak dampingin ucuza mal satmak olarak tanımlamak pek doğru değildir. Damping, ürünlerin dış alıcılara maliyetinin de altına satılması olarak değerlendirilmektedir, yani uluslararası ticarette haksız olarak yapılan rekabettir olarak değerlendirilebilir. Dampinge ihtiyaç duyanların amacı alıcı ülkenin üretim piyasasını güçsüzleştirmek ve zarara uğratmak olabilir; bu sebeple dampinge karşı koruma politikaları izlenmektedir. (Gültekin, 2005)

Uluslararası ticarette damping 3 şekilde yapılmaktadır:

Geçici Damping: Ürünün talep oranının düşmesi, yeni teknolojilerinin oluşması, ürünün modasının geçmesi, geçmiş talebe göre firmaların fazlaca üretim yapması ve gereğinden fazla stok yapması vb. gibi nedenlerden dolayı satıcı şirketlerin geçici olarak az fiyat ile malını dış ülkelere satmasıdır. Tüketiciler için ucuza ürün almak iyi olsa da satışı yapılan ülkenin iç piyasasındaki satış oranlarını düşürür ve firmayı zarar ettirir.

Sürekli Damping: Ülkede iç piyasalarda mal veya üretimde azalma, arz veya talepte azalma vb. gibi durumların oluştuğunda; üreticilerin üretimin artmasıyla maliyetlerin düşmesinden faydalanması ve karını en üst seviyede tutması ile birlikte dış piyasaya sürekli olarak mal satması durumudur.

Yıkıcı Damping: Devletlerin ya da firmaların iç pazardaki rekabetçileri ortadan kaldırmak amacıyla mal bedelini kendi iç pazarındaki bedelinin alt seviyelerine getirerek yaptıkları adil olmayan bir rekabetçilik şeklidir.

3.13.2.Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması ve Dünya Ticaret Örgütü

Belirtilen haksız rekabete karşılık olarak başta 50 ülkenin katıldığı Uluslararası Ticaret Örgütü kurulmak istenmiş; ancak müzakerelerin uzun sürmesi sebebi ile 1974 yılında belirli mallar üzerinde tarife indirimine gidilmesi ve ITO'nun kurulması için geçen zamanda bu tarifeleri uygulamak amacı ile geçici bir süre için General Agreement on Tariffs and Trade (Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması) imzalanmıştır. (Gelir İdaresi Başkanlığı, 2009)

Dünya Ticaret Örgütü'nün GATT'ın devamını teşkil edecek şekilde 1995 yılında kurulmuştur. GATT'a nazaran DTÖ daha kapsamlı bir şekilde oluşturulmuştur. GATT'da olmayan ticaret ile ilgili yatırım tedbirleri, fikri mülkiyet hakları, tarım ürünleri, hizmetler ve ticaret politikalarını gözden geçirme mekanizması, sübvansiyonlar ve telafi edici vergiler, ticarette teknik engeller, ithal lisansları prosedürü, devlet alımları, gümrük değerleme ve anti-damping vergileri gibi konular DTÖ kapsamına girmiştir.

DTÖ'nün oluşturulması daha güçlü kuralların olduğu bir sistem, uluslararası ticarette teşvik ve ticaret alanlarının artmasını amaçlamakla birlikte ihracat yapan şirketlerin dış pazarlara özgür, etik, güvenilir olabilmesini sağlamayı hedeflemektedir. DTÖ'nün hedef ve amaçlarını aşağıdaki şekilde özetleyebiliriz:

-DTÖ'yü meydana getiren çok taraflı ve çoklu ticaret anlaşmalarının uygulanmasını ve denetlenmesini sağlamak,

- Çok taraflı ticaret müzakerelerinin yürütüldüğü bir forum oluşturmak,

- Ticari uyuşmazlıkların çözümünü sağlamak,

-Üye ülkelerin ulusal ticaret politikalarını izlemek,

- Küresel ekonomik politikayla ilgili diğer uluslararası kuruluşlarla işbirliğini sağlamak,

-Gelişme yolundaki ve geçiş sürecindeki ekonomilerin çok taraflı ticaret sistemi ile bütünleşmelerine yardımcı olmak. (Gelir İdaresi Başkanlığı, 2009)

Dünya ticaret Örgütü'ne üye olan ülkeleri aşağıdaki listede sıralayabiliriz:

Tablo 14-DTÖ'ye Üye Ülkeler

Avrupa Birliği 1995	Çek Cumhuriyeti 1995	Jamaika 1995	Orta Afrika Cumh. 1995	Estonya 1999	Mauritus 1995
ABD 1995	Çin 1995	Japonya 1995	Pakistan 1995	Fas 1995	Meksika 1995
Almanya 1995	Çin Halk Cumhuriyeti 2001	Kamerun 1995	Panama 1997	Fiji 1996	Mısır 1995
Angola 1996	Çin Tayvanı 2002	Kanada 1995	Papua Yeni Gine 1996	Filipinler 1995	Miyanmar 1995
Antigua&Barbuda	Danimarka 1995	Katar 1996	Paraguay 1995	Finlandiya 1995	Moğolistan 1997
Arjantin 1995	Dominik 1995	Kenya 1995	Peru 1995	Fransa 1995	Moldova 2001
Avustralya 1995	Dominik Cumh. 1995	Kırgızistan 1998	Polonya 1995	G. Afrika Cumh. 1995	Moritanya 1995
Avusturya 1995	Ekvator 1996	Kolombiya 1995	Portekiz 1995	Gabon 1995	Mozambik 1995
B.A.E 1996	Gine 1995	Kongo 1997	Ruanda 1996	Gambiya 1996	Nijerya 1995
Bahreyn 1995	Gine Bissau 1995	Kongo Dem. Cumh. 1997	Saint Kitts & Nevis 1996	Gana 1995	Romanya 1995
Bangladeş 1995	Guyana 1995	Kore 1995	Saint Lucia 1995	Granada 1996	Tanzanya 1995
Barbados 1995	Haiti 1996	Kosta Rika 1995	Senegal 1995	Guatemala 1995	Tayland 1995
Belçika 1995	Hırvatistan 2000	Kuveyt 1995	Sierra Leone 1995	Güney Kıbrıs 1995	Tayvan 2002
Belize 1995	Hindistan 1995	Küba 1995	Singapur 1995	Gürcistan 2000	Togo 1995
Benin 1996	Hollanda 1995	Latviya 1999	Slovak Cumhuriyeti 1995	Liechtenstein 1995	Trinidad & Tobago 1995
Bolivya 1995	Honduras 1995	Lesoto 1995	Slovenya 1995	Litvanya 2001	Tunus 1995
Botsvana 1995	Hong Kong	Macaristan 1995	Solomon Adaları 1996	Lüksemburg 1995	Türkiye 1995
Brezilya 1995	İngiltere 1995	Makedonya 2003	Sri Lanka 1995	Macaristan 1995	Uganda 1995
Brunei 1995	İrlanda 1995	Mısır 1995	Surinam 1995	Madagaskar 1995	Uruguay 1995
Bulgaristan 1996	İspanya 1995	Namibya 1995	Svaziland 1995	Makau, Q"n 1995	Ürdün 2000
Burkina Faso I995	İsrail 1995	Nepal 2004	Şili 1995	Malavi 1995	Venezüella 1995
Burundi 1995	İsveç 1995	Nijer 1996	Arnavutluk 2000	Maldivler 1995	Yeni Zellanda 1995
Cibuti 1995	İsviçre 1995	Nikaragua 1995	El Salvador 1995	Malezya 1995	Yunanistan 1995
Cote d'lvoire 1995	İtalya 1995	Norveç 1995	Endonezya 1995	Mali 1995	Zambia 1995
Çad 1996	İzlanda 1995	Oman Sultanlığı 2000	Ermenistan 2003	Malta 1995	Zimbabve 1995

Kaynak: Maib,2018

3.13.3.Anti-Damping

Dünya Ticaret Örgütü'nün tüm üyesi olmuş ülkelere uyguladığı kurallar, ülke dışı satıcıların adil olmayan ticari uygulamalarına karşı gereken önlemleri almaktadır. Yetkisi olan makamlar, dampingden doğan haksız rekabet ve verdiği zarar ya da zarar tehdidinin oluşumunu ve büyüklüğünü, hangi sebeplerle gerçekleştiğini araştırarak, haksız bir rekabet oluşumunu saptadığı takdirde dampingi engellemek ve telafi

edilmesini sağlamak sebebi ile anti-damping önlemlerini alarak pazarın zarar görmesini engeller.

Yurtdışından alım yapan ülke yani ithalatçı ülke yürütülen anti-damping soruşturmalarının sonunda malların ithalatının dampingli olduğunu, yerli üreticilere zarar verdiğini ya da zarar tehdidinde olduğunu belirlerse yapılacak ithalata anti-damping vergisi ya da mallara karşılık fiyat taahhüttü önlemlerini alır. Ancak anti-damping ya da fiyat taahhüdünün alınması için bu süreç yeterli olmamakla birlikte anti-damping davalarını asıl alevlendiren konu yerli üretimin maruz kaldığı zararlardır. (Ticaret Bakanlığı, 2018)

Bu noktada ati-damping önlemlerinin uygulanmasını 3 ana başlık halinde toparlayabiliriz:

Geçici Önlemler: Geçici önlemlerde asıl amaç soruşturma süresince oluşacak zararların engellenmesine yöneliktir. Bu önlem şekli 4 ay ile sınırlıdır. Geçici önlemler; geçici vergi, nakit veya senet halindeki teminat ya da soruşturma ile birlikte tahmini damping vergi bedelinin belirlenmesi şartıyla gümrük vergilerinin askıya alınması şeklinde uygulanır.

Anti-Damping Vergileri: Nihai anti-damping vergileri bulunulan zamanın değerlerini mi yoksa geçmişte belirlenen değerlerin mi kullanılacağı doğrultusunda kaynaklanan seçimlerden dolayı ülkelere göre farklılık göstermektedir.

Bazı ülkelerde damping oranı, anti-damping soruşturmasının başladığı tarih öncesinde yapılan ihracat bedelleriyle normal değerlerin mukayesesi yapılarak belirlenir ve tüm ithalat işlemlerinde aynı anti-damping oranları uygulanır. Başka bir yönde ise bazı uluslar ihracat bedellerini gerekli gözetimlerin sona ermesinden sonra mevcut normal değerler ile mukayese yapmakta ve anti-damping oranlarını belirlemektedir. Anti-damping vergi miktarla hiçbir zaman damping oranından yüksek olamaz. Ödenen anti-damping vergisinin tutarı damping tutarından fazla ise aradaki fark ithalatçıya geri ödenir.

Fiyat Taahhütleri: Fiyat taahhüttü, ihracat fiyatlarının meydana getirdiği zararları gidermek amacıyla soruşturma içerisinde olan malların ihracatçının gönüllü olmasıyla fiyatların arttırılmasına ya da damping yapılmış bedellerle ihracatın sona ermesi

sözünde bulunmalarıdır. Fiyatların arttırılması durumu yetkili makamların önereceği tutarlar olabilir; ancak ihracatçı buna zorlanmaz.

Fiyat taahhüttü noktasında ihracatçının da uzlaşma noktasında olabileceği için yaptırımı olacak anti-damping vergisi karşısında fiyat taahhüdünden bulunmak daha avantajlıdır, çünkü anti-damping vergisinden muaf olacaktır. Bedellerde oluşan fark alıcı ya da satıcıda kalacaktır. Ancak fiyat taahhüdünde düzenli olarak rapor paylaşılmak durumunda kalınmaktadır, bu da dezavantaj olarak değerlendirilebilinir. (Ticaret Bakanlığı, 2018)

Çin'e uygulanan anti-damping vergilerimi aşağıdaki tabloda inceleyebiliriz:

Tablo 15- Çin'e Uygulanan Anti-Damping Vergileri

MADDE İSMİ	ÜLKE	ÖNLEM RG TARİHİ	ÖNLEM ORANI (CIF%) / MİKTARI	ÖNLEM TÜRÜ	NORMAL SÜRE DOLUM TARİHİ
Alüminyum Folyo-0,2 mm'yi geçmeyen mesnetsiz	Çin Halk Cumhuriyeti	26.7.2014	**22%**	DK	26.7.2019
Ateş Tuğlaları	Çin Halk Cumhuriyeti	5.9.2018	**145 $/Ton**	DK	5.9.2023
Ateşleyiciler	Çin Halk Cumhuriyeti	19.6.2018	**24,55%**	DK	19.6.2023
Bebek Arabaları	Çin Halk Cumhuriyeti	19.7.2016	**12 $/adet-8 $/adet**	DK	19.7.2021
Beton Pompaları	Çin Halk Cumhuriyeti	12.7.2017	**%5,10-%12,27**	DK	12.7.2022
Boru Bağlantı Parçaları – Demir veya Çelikten	Çin Halk Cumhuriyeti	21.4.2018	**800 $/Ton**	DK	21.4.2023
Boru Bağlantı Parçaları – Demir veya Çelikten Belirli	Çin Halk Cumhuriyeti	20.4.2016	**663 $/Ton**	DK	20.4.2021
Borular – Demir (Dökme Demir Hariç) ve Çelikten Dikişsiz Çekme	Çin Halk Cumhuriyeti	4.8.2016	**100-120 $/ton**	DK	4.8.2021
Borular – Paslanmaz Çelik Borular	Çin Halk Cumhuriyeti	31.12.2018	**%13,82 – %20,50**	DK	31.12.2023
Boyalı Saclar	Çin Halk Cumhuriyeti	24.6.2016	**23,40%**	DK	24.6.2021
Brandalar	Çin Halk Cumhuriyeti	11.11.2014	**1,06 $/Kg**	DK	11.11.2019
Cam – Emniyet Camları	Çin Halk Cumhuriyeti	18.11.2015	**%10-%66,1**	DK	18.11.2020
Cam Aynalar – Çerçevesiz	Çin Halk Cumhuriyeti	1.7.2016	**27,00%**	DK	1.7.2021
Cam Elyaf	Çin Halk Cumhuriyeti	3.11.2016	**%24,50-35,75**	DK	3.11.2021
Cam Kapak	Çin Halk Cumhuriyeti	17.4.2016	**0,91$/kg**	DK	17.4.2021
Chiller – Isı Değiştiricisi Kompresörlü Üniteler	Çin Halk Cumhuriyeti	1.7.2016	**%36,63-%49,64**	DK	1.7.2021
Cırt Bant	Çin Halk Cumhuriyeti	13.11.2014	**3,86 $/KG**	DK	13.11.2019
Çakmaklar – Doldurulabilen	Çin Halk Cumhuriyeti	30.10.2016	**0,05 $/ADET**	DK	30.10.2021
Çakmaklar – Doldurulamayan / Manyetolu	Çin Halk Cumhuriyeti	26.4.2014	**0,05 $/ADET**	DK	26.4.2019
Çapa Makineleri	Çin Halk Cumhuriyeti	17.4.2015	**%49,49-%92,25**	DK	17.4.2020
Duvar Saatleri	Çin Halk Cumhuriyeti	23.5.2019	**23%**	DK	23.5.2024
Fan Coil – Belirli Salon Tipi Sıcak ve Soğuk Hava Cihazları	Çin Halk Cumhuriyeti	12.2.2016	**56,50%**	DK	12.2.2021
Fermuarlar	Çin Halk Cumhuriyeti	2.11.2016	**3 $/KG**	DK	2.11.2021
Gemi Zinciri	Çin Halk Cumhuriyeti	10.5.2015	**1069 $/Ton**	DK	10.5.2020

MADDE İSMİ	ÜLKE	ÖNLEM RG TARİHİ	ÖNLEM ORANI (CIF%) / MİKTARI	ÖNLEM TÜRÜ	NORMAL SÜRE DOLUM TARİHİ
Granit	Çin Halk Cumhuriyeti	24.5.2018	**174 $/Ton**	DK	24.5.2023
Güneş Panelleri	Çin Halk Cumhuriyeti	1.4.2017	**20 – 25 $/m2**	DK	1.4.2022
Halat ve Kablolar - Kapalı Halatlar Dahil	Çin Halk Cumhuriyeti	14.7.2016	**1 $/KG**	DK	14.7.2021
Halat ve Kablolar - Kapalı Halatlar Dahil	Çin Halk Cumhuriyeti	30.12.2006	**1 $/KG**	DK (ÖK)	
İplikler – Metalize İplikler	Çin Halk Cumhuriyeti	13.10.2016	**2,2 $/KG**	DK	13.10.2021
İplikler – Poliesterlerden Düz İplikler	Çin Halk Cumhuriyeti	12.7.2017	**0,25 $/KG -0,30 $/KG**	DK	16.10.2019
İplikler – Polyesterden Teksturize İplikler	Çin Halk Cumhuriyeti	17.12.2014	**268 – 351 $/TON**	DK	17.12.2019
İplikler – Sentetik ve suni devamsız liflerden iplikler (Kesik Elyaf İpliği)	Çin Halk Cumhuriyeti	17.4.2015	**0,49 – 0,80 $/KG**	DK	17.4.2020
Kalemler – Grafitli Kurşun Kalemler ve Kurşun Boya Kalemleri	Çin Halk Cumhuriyeti	9.8.2014	**3,16 $/144 ADET**	DK	9.8.2019
Kalemler – Plastikten Mürekkepli Bilyalı Kalemler / Plastikten Olanlar	Çin Halk Cumhuriyeti	22.8.2015	**0,066 $/adet**	DK	22.8.2020
Kalın Levha- Sıcak Haddelenmiş	Çin Halk Cumhuriyeti	29.11.2017	**%16,89-%22,55**	DK	29.11.2022
Kapı Kilitleri ile Yalnız Silindir-Barel ile Kasası	Çin Halk Cumhuriyeti	16.7.2015	**4 $/kg**	DK	16.7.2020
Kaynak Makinaları	Çin Halk Cumhuriyeti	16.9.2015	**29-154 $/adet**	DK	16.9.2020
Klimalar – Duvar Tipi Split Klimalar ile İç ve Dış Üniteleri	Çin Halk Cumhuriyeti	8.3.2018	**25%**	DK	8.3.2023
Kontraplaklar	Çin Halk Cumhuriyeti	22.5.2018	**140 $/M3**	DK	22.5.2023
Laminat Parkeler	Çin Halk Cumhuriyeti	3.5.2014	**1,60-2,40 $/m2**	DK	3.5.2019
Lastikler-Ağır Ticari,Zırai,İş	Çin Halk Cumhuriyeti	2.12.2017	**60%**	DK	2.12.2022
Lastikler-Bisiklet İç-Dış	Çin Halk Cumhuriyeti	24.7.2015	**0,73 – 2,02 $/kg**	DK	24.7.2020
Lastikler-Motosiklet İç-Dış	Çin Halk Cumhuriyeti	25.7.2015	**%37-%100**	DK	25.7.2020
Matkap Uçları / Parmak Frezeler	Çin Halk Cumhuriyeti	7.12.2016	**6 $/KG / 10 $/KG**	DK	7.12.2021

MADDE İSMİ	ÜLKE	ÖNLEM RG TARİHİ	ÖNLEM ORANI (CIF%) / MİKTARI	ÖNLEM TÜRÜ	NORMAL SÜRE DOLUM TARİHİ
Mensucat – 5407 Sentetik Flamenten (Giyimlik)	Çin Halk Cumhuriyeti	21.1.2015	**%21,13-%70,44**	DK	21.1.2020
Mensucat – 55 Sentetik ve Suni Devamsız Liflerden	Çin Halk Cumhuriyeti	31.12.2018	**44%**	DK	31.12.2023
Mensucat – Kapitoneli Mensucat	Çin Halk Cumhuriyeti	20.10.2017	**17,29%**	DK	20.10.2022
Mensucat – Suni veya sentetik liflerden belirli (perdelik ve döşemelik)	Çin Halk Cumhuriyeti	24.5.2016	**70,44 (Azami 5 $/Kg)**	DK	24.5.2021
Menteşeler – Askılıklar	Çin Halk Cumhuriyeti	21.12.2016	**1,64 $/KG – 0,75 $/KG**	DK	21.12.2021
Mutfak Robotu Bıçakları	Çin Halk Cumhuriyeti	23.5.2015	**20,85 $/KG**	DK	23.5.2020
Pentaeritritol	Çin Halk Cumhuriyeti	14.5.2017	**270 $/TON**	DK	14.5.2022
Polyester Elyaf	Çin Halk Cumhuriyeti	20.10.2018	**0,21 $/KG**	DK	20.10.2023
Porselenden ve Seramikten Sofra ve Mutfak Eşyası	Çin Halk Cumhuriyeti	3.3.2018	**8%**	DK	3.3.2023
POY – Poliesterlerden Kısmen Çekimli İplikler	Çin Halk Cumhuriyeti	21.6.2018	**8%**	DK (ÖK)	
Sodyum Formiat	Çin Halk Cumhuriyeti	12.4.2016	**31,00%**	DK	12.4.2021
Suni Deri – Koagüle Suni Deri	Çin Halk Cumhuriyeti	12.4.2015	**1,9 $/Kg**	DK	12.4.2020
Suni Deri – Poliüretan Kaplı-Deri Taklidi	Çin Halk Cumhuriyeti	2.11.2016	**1-2,2 $/KG**	DK	2.11.2021
Şofbenler -Gazla Çalışan Anında Su Isıtıcıları	Çin Halk Cumhuriyeti	11.7.2014	**%20,12-%59,65**	DK	11.7.2019
Teller – Özlü Teller	Çin Halk Cumhuriyeti	23.2.2017	**21,12%-28,87%**	DK	23.2.2022
Termosifonlar (Elektrikli, Depolu Su Isıtıcıları)	Çin Halk Cumhuriyeti	12.4.2019	**%22, %49**	DK	12.4.2024
V Kayış-Transmisyon Kolonları	Çin Halk Cumhuriyeti	16.10.2018	**3,15 $/KG**	DK	16.10.2023
Zincirler-Muhtelif Mafsal	Çin Halk Cumhuriyeti	19.6.2016	**1.200 $/ton**	DK	19.6.2021

Kaynak: T.C. Ticaret Bakanlığı, 2019

9 Ağustos 2019 tarihi itibari ile ülkemiz ve DTÖ tarafından alınan önlemler toplamda 184 adettir. Türkiye buna karşılık 61 adet anti-damping önlemi almıştır. Önlem alınan ürünlerin yoğunluğunu incelersek;

22 adet maden ve metal sektörü

15 adet tekstil sektörü

8 adet makine sektörü

6 adet diğer sektörler

4 adet plastik ve kauçuk sektörü

2 adet elektrik-elektronik sektörü

2 adet petro-kimya ve kimya sektörü için anti-damping önlemi alınmıştır.

3.13.4.Sübvansiyonlar

Devletin üretim ve dışa satımı kuvvetlendirmek ya da destek olmak amacı ile para ya da para yerine geçecek şekilde karşılıksız yaptığı yardımlardır.

Hükümet ya da yerel yönetimin doğrudan katkısı, işletmenin uğradığı zararların silinmesi, gelir vergisinden muaf olmak, ödenen dolaylı vergilerin iadesi, maliyetinin altında kredi verilmesi, hükümetin maliyetinden az girdi temin etmesi gibi konuları direk olarak sübvansiyonlar içerisinde düşünebiliriz. Sübvansiyonlar 3 şekildedir:

Yasaklanan Sübvansiyonlar: Sübvansiyonlardan yararlanacak kişilerin ihracat şartına bağlı olanlar ve ithal yerine yerli malı kullanım şartı olanlar sübvansiyonlardan yasaklanmışlardır.

Karşı Tedbir Alınabilen Sübvansiyonlar: Bir mala uygulanan sübvansiyon oranı, mal değerinin % 5'ini aşar ise ya da bir sanayi dalının işletme zararlarını karşılayacak sübvansiyon verildiğinde ciddi zararın mevcut olduğu kabul edilmektedir. Şikâyetçi ülkenin yerli sanayine zarar vermediği, sübvansiyon ülke tarafında ispatlanmalıdır.

Karşı Tedbir Alınmasını Gerektirmeyen Sübvansiyonlar: Çevrenin korunması, hala gelişmemiş ve geri kalmış alanların desteklenmesi vb. gibi karşı tedbirinin alınamayacağı sübvansiyonlardır.

BÖLÜM 4. SONUÇ

Türkiye ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki ilişkilere baktığımızda tarihten bugüne ticari, ekonomik ve tarihsel pek çok ilişki içerisinde olmuşlardır. Gerek Tarihi İpek Yolu'nda gerekse Yeni İpek Yolu Projesi içerisinde kültür etkileşimi çok fazla yaşanmış ve günümüze kadar bu ilişkiler yetişmiştir.

Türkiye ve Çin Halk Cumhuriyeti taşımacılık kapsamında, Çin'in Türkiye üzerinden Avrupa'ya açılan kapısı haline gelmektedir. Demir İpek Yolu konusunu incelediğimizde Bakü-Tiflis-Kars Demir İpek yolu hattının ülkemiz adına ticari ve ekonomik yapısını güçlendirmesi bunun yanı sıra Çin'in Türkiye'ye İran üzerinden açılan kapısı ile Türkiye'nin demir yolu taşımacılığı kapsamında Asya'dan Avrupa'ya açılan bir yol olduğunu gözlemlemekteyiz.

Bununla beraber oluşturulan Ulaştırma Koridorları ve One Belt One Road Projesi ile Türkiye'nin jeopolitik konumu açısından oldukça önemli bi yere sahip olduğunu gözlemlemekteyiz. One Belt One Road Projesi ile Türkiye'nin hem dış ilişkilerinin kuvvetlendiğini, hem ticari açıdan güçleneceğini, hem de ekonomide yurtdışı kapsamlı ticaret yapılacağından ülkeye döviz girdisinin artacağını da söyleyebiliriz.

Ayrıca Çin'den ülkemize aktif olarak denizyolu aracılığıyla yapılan taşımacılık türleri de ticaret, ekonomi ve kültürel anlamda fayda sağlamaktadır. Ancak; ürünün kalitesi ve fiyatları açısından yerli üreticiler için zamanla büyük tehditler oluşturmuştur. Gerek Çin'in nüfus yoğunluğundan kaynaklı üretim kapasitesinin çok fazla olması, gerekse fahiş fiyatları bu tehditler arasında en başta sıralayabiliriz. Bu tehditlere karşılık Dünya Ticaret Örgütü ve Ticaret Bakanlığımızca alınan Anti-Damping önlemleri ile haksız rekabetler ortadan kalkmıştır.

Tüm bu ticari, ekonomik ve kültürel ilişkilerin içeriğinde oluşan dile bağlı anlaşmazlıklar Çin'in ve Avrupa dillerinin yapı farklılığı ticarette ve anlaşmalarda tüm dünyada ciddi sıkıntılar yaratmaktadır. Bu noktada biz tercümanlar bu eksiklikleri

gidermekte ve sözleşmelerde ortak dil olan yazılı metinlerde İngilizceyi tercih etmekteyiz.

Çince dil yapısı ve kültürü hakkında ön yargıları kaldırmak adına düzenli olarak Çin ile işbirliği yapan firmalara, uluslararası ticaret ve liselerde dış ticaret bölümleri olan okullara Çin ve Çincenin geçmişini anlatan seminerler düzenlenmeli ve Çinceye yönelik teşvikler arttırılmalıdır.

Özet

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

Yargı

Uluslararası ticaret ve ekonomik ilişkilerde Türkiye ve Çin ilişkileri ele alınmış; tarih, dil, taşımacılık, ticaret ve ekonomileri detaylı incelenmiştir. Türkiye ve Çin'in ilişkileri incelenmiş, mevcut ve gelecek ilişkileri değerlendirilmiştir.

Öneriler

Araştırmadan elde edilen bulgular doğrultusunda aşağıdaki önerilerden bahsedebiliriz:

1.Türkiye ve Çin arasındaki ticari, kültürel ve taşımacılık boyutunda işlemlerin hızlanması adına dil problemlerine dikkat çekilmelidir. Çince dili, ticaret liselerinde dış ticaret bölümlerinde okuyan öğrencilere zorunlu ders haline getirilebilir. Bunun yanında, lojistik, pazarlama, uluslararası ticaret gibi üniversite bölümlerinde zorunlu seçmeli olarak Çince eğitimi verilmelidir.

2.Çin kültürünün tanınması ve ticarete yansıması için Çin ve Türkiye ilişkileri içerikli yayınlar ve belgeseller oluşturulmalıdır.

3.İpek Yolu projeleri ve taşımacılıkta Çince ve uzmanlık gerektiren alanlar için kapsamlı eğitimler verilmeli, işçi istihdamı noktasında yeterli seviyeye gelinmelidir.

4.Çin ve Türkiye arasındaki Yeni İpek Yolu ve Demir İpek Yolu kapsamındaki kaynaklar arttırılabilinir ve 3 boyutlu gösterimler sağlanabilir.

5.Uygulanan damping vergileri için her iki ülkede ticaret komisyonları kurulmalı, belirlenen komisyonlarca Türkiye ve Çin arasında ticari pazarlara zarar verilmemesi adına her iki ülkenin komisyonlarının ortak kararıyla ürün fiyat sabitlemesi yapılabilinir.

6.Çin'in Türkiye'de daha fazla yatırım yapması için görüşmeler yapılabilinir.

7.Türkiye'nin Çin'de daha fazla yatırım yapabilmesi için Çin hükümeti tarafından şartlar kolaylaştırılabilinir.

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

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

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

KAYNAKÇA

ATİK, H. (1993)*Tercihlerde benzerlik teorisi: Türkiye ve bazı ülkelerin dış ticareti üzerine bir analiz.*

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

CENKÇİ, N.(2019). *Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Ders Notları*

ESEN, S. (2011) *Dış Ticaret Teorisi*

KANKAVİ, Y. (2019) *Demir İpek Yolunda Türkiye Geçişi İçin En Uygun Güzergah Seçimi Yüksek Lisans Tezi*

KARA, A. ;SAYAR, R. (2019) *Uluslararası Ticaret,Ekin Basım Yayın*

KEAY, J. (2011) *Çin Tarihi,İnkılap Yayınları*

KÖGMEN,Z.(2014).*Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar,Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi*

KÜÇÜK, B.(2018).*Lojistik Ders Notları*

KÜÇÜK,O. (2012) *Uluslararası Lojistik,Detay Yayıncılık*

MELEMEN, M. (2015) *Uygulamalı Uluslararası Ticaret İşlemleri,Türkmen Kitabevi*

ÖZDEMİR, S.;GÖKMEN KARAHAN, M. (2016) *Lojistiğin Önemi ve Türkiye'deki Lisans ve Ön Lisans Programları Yönünden Lojistik Öğretimi*

RITZMAN, P. (2013) Ürün *Yönetimi Zincirleri ve Tedarik Zincirleri,Tıpkı Basım*

SEYİDOĞLU, H. (2013) *Uluslararası İktisat. İstanbul: Güzem Can Yayınları No:26. Sübvansiyonlar ve Telafi Edici Tedbirler Anlaşması, 1995*

TANYAŞ, M.(2018).*Tedarik Zinciri Yönetimi Ders Notları*

T.C.MİLLİEĞİTİM BAKANLIĞI (2011), *Ulaştırma Hizmetleri Alanı Karayolu Taşımacılığı Ders Notları*

T.C.MİLLİEĞİTİM BAKANLIĞI (2011),*Ulaştırma Hizmetleri Kombine Taşımacılık Ders Notları*

Türkiye İstatistik Kurumu, İhracat ve İthalat Verileri, 2018.

USTA, B. (2019) *Uluslararası Ticaret,Türkiye İran İlişkileri ve Taşımacılık*

VANLI, H.(2018).*Gümrük Sistemleri Ders Notları*

VANLI, H.(2018).*Uluslararası Ticaret Ders Notları*

www.tuik.gov.tr

www.tika.gov.tr

www.deik.org.tr/country-profiles

www.ticaret.gov.tr