ULUSLARARASI TİCARETTE TÜRKİYE-ALMANYA İLİŞKİLERİ VE TAŞIMACILIK MODU SEÇİMİ

Şevval Deniz Polat
201122104

YÜKSEK LİSANS TEZİ

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

İstanbul
T.C. Maltepe Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Haziran, 2022

ULUSLARARASI TİCARETTE TÜRKİYE-ALMANYA İLİŞKİLERİ VE TAŞIMACILIK MODU SEÇİMİ

Şevval Deniz Polat
201122104
ORCID: 0000-0002-4255-9588

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

İstanbul
T.C. Maltepe Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Haziran, 2022



JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli *"Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge"* ile bildirilen 6689 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.

ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI

Bu belge, Yükseköğretim Kurulu tarafından 19.01.2021 tarihli *"Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge"* ile bildirilen 6689 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu kapsamında gizlenmiştir.

TEŞEKKÜR

Çalışmamda bana yol göstererek, değerli desteğini esirgemeyen tez danışmanım Sayın Dr. Öğretim Üyesi Hamit Vanlı' ya, çalışmamı yürüttüğüm sırada her daim yanımda olan ve beni cesaretlendiren sevgili nişanlıma ve eğitim öğretim hayatım boyunca daima yanımda olarak desteğini esirgemeyen sevgili aileme teşekkürlerimi sunarım.

Şevval Deniz Polat

Haziran, 2022

ÖZ

ULUSLARARASI TİCARETTE TÜRKİYE-ALMANYA İLİŞKİLERİ VE TAŞIMACILIK MODU SEÇİMİ

Şevval Deniz Polat
Yüksek Lisans Tezi
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı
Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Hamit Vanlı
Maltepe Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, 2022

Ticaret, eski yıllardan günümüze kadar gelen mal ve hizmet değiş tokuşunu ifade etmek için kullanılır. Bu sebeple çeşitli organizasyonlar kurulmuştur. Avrupa'da kurulan en önemli organizasyon Gümrük Birliği'dir. Türkiye ile Almanya bu birliğin önemli birer üyesidir. Coğrafi yakınlığın da etkisiyle, iki devlet uzun yıllardır ekonomik, turistik ve kültürel birçok iş birliği içerisine girmişlerdir. İç ve dış ticaret rakamlarını incelenmiş ve bu ilişki görülmüştür.

Günümüzde pek çok ülke için iş birliği yapmak kaçınılmaz bir hale gelmiş, küresel ticaret en yüksek seviyeye ulaşmıştır. Taşımacılık ile hizmet, mal veya hammaddenin araçlara yüklenerek güvenli, ekonomik, hızlı ve sağlam bir şekilde tüketiciye ulaştırılması hedeflenmiştir. Türkiye ile Almanya arasındaki ticaretin sağlanması için kara, hava, demiryolu ve deniz taşımacılığı gibi farklı taşımacılık modları kullanılmaktadır. En hızlı, güvenli ve ekonomik taşıma sistemi veya bu sistemlerin birbirleri ile entegrasyonu araştırılmıştır. Taşıma modlarının iç ve dış faktörlere göre değişen, birbirlerine karşı avantajları olduğu tespit edilmiştir. Bu faktörler gözetilerek bir seçim veya kombinasyon yapılmalıdır.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Ticaret, Taşımacılık, Türkiye, Almanya.

ABSTRACT

TURKEY-GERMANY RELATIONS IN INTERNATIONAL TRADE AND SELECTION OF TRANSPORT MODE

Şevval Deniz Polat
Master Thesis
Internatıonal Trade and Logistics Department
Logistics and Supply Chain Management Programme
Thesis Advisor: Assist. Prof. Hamit Vanlı
Maltepe University Graduate School, 2022

Trade is used to express the exchange of goods and services from the past to the present. For this reason, various organizations were established. The most important organization established in Europe is the Customs Union. Turkey and Germany are important members of this union. With the effect of geographical proximity, the two states have entered into many economic, touristic and cultural cooperation for many years. Domestic and foreign trade figures were examined and this relationship was seen.

Today, cooperation has become inevitable for many countries, and global trade has reached its highest level. With transportation, it is aimed to load services, goods or raw materials on vehicles and deliver them to the consumer in a safe, economical, fast and robust manner. Different transportation modes such as land, air, sea and rail transportation are used to provide trade between Turkey and Germany. The fastest, safest and most economical transportation system or the integration of these systems with each other has been researched. It has been determined that transport modes have advantages over each other, varying according to internal and external factors. A selection or combination should be made considering these factors.

Keywords: International Trade, Transportation, Turkey, Germany.

İÇİNDEKİLER

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI……...ii
ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI……iii
TEŞEKKÜR……...iv
ÖZ……....v
ABSTRACT……..….vi
İÇİNDEKİLER……..vii
TABLOLAR LİSTESİ…….x
ŞEKİLLER LİSTESİ…….xii
ÇİZELGELER LİSTESİ……..xiii
KISALTMALAR……...….xiv
ÖZGEÇMİŞ……..xvi
BÖLÜM 1. GİRİŞ……1
Problem……1
Amaç……2
Önem……2
Varsayımlar…….....2
Sınırlılıklar……...2
Tanımlar……...2
BÖLÜM 2. YÖNTEM…….4
Araştırma Modeli…….4
Evren ve Örneklem……..4
Veriler ve Toplanması……..4
Verilerin Çözümlenmesi ve Yorumlanması…….4
BÖLÜM 3. BULGULAR VE YORUMLAR……..5
3.1. Uluslararası Ticaret……...5
3.2. Uluslararası Ticaretin Tarihçesi……5
3.3. Uluslararası Ticaret Yolları……...6
3.3.1 İpek Yolu…….6

3.3.2 Baharat Yolu…….....7
3.3.3 Kral Yolu…….7
3.3.4 Tütsü Yolu……...7
3.3.5 Çay ve At Yolu……7
3.3.6 Tuz Yolu…….…….7
3.3.7 Kürk Yolu……7
3.4 Dış Ticaret Teorileri……...7
3.5 Dış Ticaret Hadleri…….8
3.6 Dış Ticaret Politikası……..9
3.7 Dış Ticaret Politikasının Amaçları…….9
3.8 Dış Ticaret Politikasının Araçları……10
3.8.1 Gümrük tarifeleri……...10
3.8.2 Miktar kısıtlamaları……...11
3.8.3 Diğer engeller……11
3.9 Uluslararası Ticaretin Serbestleştirilmesi……12
3.10 Gümrük Birliği……...12
3.10.1 Malların serbest dolaşımı……14
3.10.2 Ortak ticaret politikası…….14
3.10.3 Teknik mevzuat……...15
3.10.4 Fikri ve Sınai Mülkiyet Hakları……..16
3.10.5 Rekabet……16
3.10.6 Kamu alımları……..17
3.10.7 Kurumsal işbirliği……17
3.10.8 Güncelleme süreci……..…….18
3.10.9 Gümrük Birliği'nin kapsamı……...…….20
3.10.10 İşlenmiş tarım ürünlerine ilişkin düzenleme…….……21
3.10.11 Sanayi ürünlerine ilişkin düzenleme…….22
3.11 Almanya……...……..24
3.11.1 Almanya'nın dış ticareti……...……25

3.11.2 Almanya'nın dünya ile dış ticareti……..…….27
3.11.3 Almanya'nın Türkiye ile dış ticareti……29
3.11.4 Almanya'nın Türkiye'ye uyguladığı tarife ve tarife dışı engeller...
……35
3.11.5 Almanya pazarında Türk ihracatçılarının muhtemel rakipleri…40
3.11.6 Türk ihracatçıların Almanya'ya ihracatta yaşadığı problemler...45
3.12 Taşımacılık…….....…..47
3.13 Taşımacılık Modları……..….49
3.13.1 Çok modlu taşımacılık (Multi-modal transportation)……49
3.13.2 Intermodal taşımacılık (Intermodal transportation)…….....49
3.13.3 Kombine taşımacılık (Combined transportation)……50
3.14 Karayolu Taşımacılığı……51
3.15 Demiryolu Taşımacılığı……..…55
3.15.1 Yeşil demiryolu……...58
3.15.2 Demiryolu taşımacılığı SWOT analizi……59
3.16 Havayolu Taşımacılığı……...61
3.16.1 Bozulabilir kargo…….62
3.17 Denizyolu Taşımacılığı……..……63
3.18 Boru Hattı Taşımacılığı……..……66
3.19 Türkiye'nin Uluslararası Taşımacılık Faaliyetleri……...……..68
BÖLÜM 4. SONUÇ……..71
KAYNAKÇA…….73

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Yıllara Göre Almanya'nın Dış Ticareti …….....26

Tablo 2. Almanya'nın İthalat Yaptığı Ülkeler (2018) …….……27

Tablo 3. Almanya'nın 2010-2019 Döneminde En Çok İthalat Yaptığı 10 Ülke…….. …28

Tablo 4. Almanya'nın Yıllara Göre Türkiye'den Yaptığı İthalat (milyar$) …….……29

Tablo 5. Almanya, Türkiye ve Dünya Ticaretine Genel Bakış (2018) ……30

Tablo 6. Almanya'nın Türkiye'den İthal Ettiği Ürünler (2019) ……..31

Tablo 7. Almanya'nın Türkiye'den İthal Ettiği Ürünlerin Sektörel Dağılımı (2018, milyon$) ……..……32

Tablo 8. Almanya'nın Türkiye'den İthal Etmediği Türkiye'nin Dünyaya İhraç Ettiği 1.439 Ürünün Sektörel Dağılımı (2018, milyon$)…….....34

Tablo 9. Almanya'nın Türkiye'den Yaptığı İthalatta Uygulanan Gümrük Vergisi Oranlarına Göre 6'lı Gtip Kodlu Ürün Sayılarının Dağılımı …….....36

Tablo 10. Almanya'nın Türkiye'ye Uyguladığı Tarifelerin Sektörel Ortalaması (milyon $)…….....……...37

Tablo 11. AB'nin Türkiye'ye Uyguladığı 414 tarife Dışı Engelin Adetsel Dağılımı …….....39

Tablo 12. Almanya'nın DünySSadan İthal Ettiği Ürünlerde İlk 5 Ülke Arasında Yer Alan Ülkeler ve Sıralamada Yer Aldığı Ürün Sayısı ……..……..40

Tablo 13. Almanya Pazarında Türkiye ile Rekabet Halindeki Bazı Ülkelerin Dış Ticaret Göstergeleri …….....……..41

Tablo 14. Almanya'nın Türkiye'den İthal Etmediği Türkiye'nin Dünyaya İhraç Ettiği 1.439 Ürünü En Çok İthal Ettiği Ülkeler …….43

Tablo 15. Almanya'nın Türkiye'den İthal Etmediği Türkiye'nin Dünyaya İhraç Ettiği 1.439 Ürün İçinde Tamamını Bir Ülkeden İthal Ettiği 19 Ürün (2018)……..45

Tablo 16. İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Değer Bazında)…….....68

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Türkiye'deki Boru Hatları……..……..67

Şekil 2. Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı- 2020 Yıl Sonu…….70

Şekil 3. Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı- 2021 Yıl Sonu…….70

ÇİZELGELER LİSTESİ

Çizelge 1. İşlenmiş Tarım Ürünlerinde Alınan ve Verilen Tavizler…….22

Çizelge 2. 12 Yıllık Listeye Giren Ürünler……...23

Çizelge 3. 22 Yıllık Listeye Giren Ürünler……...……23

Çizelge 4. Türkiye İhracat ve İthalatında Yabancı ve Türk Gemilerinin Taşıma Miktarları …….....….65

KISALTMALAR

AB	:Avrupa Birliği
AET	:Avrupa Ekonomik Topluluğu
AGR	:Uluslararası Ana Trafik Arterleri Oluşturulması Deklarasyonu
AT	:Avrupa Topluluğu
BM/AEK	:Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu
BOTAŞ	:Boru hatları ile Petrol taşıma A.Ş.
CE	:Avrupa Uygunluğu
CEMT-UBAK	:Ulaştırma Bakanları Avrupa Konfederasyonu
GATT	:Gümrük Tarifeleri Ticaret Genel Anlaşması
GTS	:Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi
IRU	:Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği
KİK	:Körfez İş birliği Konseyi
MFN	:En çok kayrılan ulus
NTM	:Tarife Dışı Engel
OGT	:Ortak Gümrük Tarifesi
OKK	:Ortaklık Konseyi Kararı
SECI	:Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi
STA	:Serbest Ticaret Anlaşması
TCDD	:Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TİM	:Türkiye İhracatçılar Meclisi

TRIPs	:Ticaretle Bağlantılı Fikri Mülkiyet Hakları Anlaşması
UNECE	:Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi
WTO/DTÖ	:Dünya Ticaret Örgütü

ÖZGEÇMİŞ

Şevval Deniz Polat

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı

Eğitim

Y.Ls.	2020	Maltepe Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı
Ls.	2016	Maltepe Üniversitesi, İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler
Lise	2011	Özel Ataşehir Doğa Anadolu Lisesi

İş/İstihdam

2021-	Ünsped Gümrük Müşavirliği ve Lojistik Hizmetler A.Ş.

BÖLÜM 1. GİRİŞ

Uluslararası Ticarette Almanya-Türkiye İlişkileri ve Taşımacılık Modu Seçimi adlı tezde, Türkiye ile Almanya arasındaki ticari, ekonomik, kültürel ve siyasi yakınlık incelenmiştir. İki ülke arasındaki taşımacılık modları üzerinde durulmuştur.

1.Bölüm içerisinde problem, amaç, önem, sınırlılıklar, varsayımlar ve tanımlar açıklanmıştır.

2.Bölüm içerisinde tezin yönteminin ne olduğuna, araştırma modeli, evren ve örneklem, veriler ve toplanması, verilerin çözümlenmesi ve yorumlanmasına değinilmiştir.

3.Bölüm içerisinde uluslararası ticaretin tanımı, uluslararası ticaret yolları, taşımacılık türleri, ticari ve ekonomik organizasyonlar, Türkiye ve Almanya arasındaki tarihi, ticari, kültürel ilişkiler ve taşımacılık yollarına değinilmiştir.

4.Bölüm olan sonuç kısmında ise, konu bütünüyle ele alınarak, Türkiye ile Almanya arasındaki ticari ilişki değerlendirilmiştir.

Problem

Türkiye ile Almanya'nın geçmişi eski yıllara dayanmaktadır. İki ülkenin coğrafi yakınlığı; ticari, siyasi, ekonomik birçok iş birliğini beraberinde getirmiştir. Bu birliktelikler iki ülke açısından büyük önem arz etmektedir.

Almanya, sanayi alanında dünya devi ülkeler arasındadır. Türkiye ile Almanya iyi ilişkileri ve yakınlıkları neticesinde birçok ticari, kültürel ve ekonomik birliktelik kurmuşlardır. ''Uluslararası Ticarette Türkiye-Almanya İlişkileri ve Taşımacılık Modu Seçimi'' adlı tez çalışmasında bahsedilen konulara değinilmiştir. Türkiye ve Almanya arasındaki ticaret, iki ülke arasındaki taşımacılık inceleme alanlarını oluşturmuştur.

Amaç

‘’Uluslararası Ticarette Türkiye-Almanya ilişkileri ve Taşımacılık Modu Seçimi’’ isimli çalışma ile uluslararası ticaretin tanımı, uluslararası ticaret yolları, ticari organizasyonlar, ekonomik entegrasyonlar, taşımacılık modları, Türkiye ile Almanya arasındaki tarihi ve ticari ilişkiler, iki ülke arasındaki taşımacılık yolları ve üye oldukları kuruluşlar incelenmiştir.

Önem

Türkiye ile Almanya arasında derinlemesine bir araştırma yapılarak, iki ülke arasındaki taşımacılık modlarının olumlu ve olumsuz taraflarını belirterek, ülkeler arasındaki gidişatı ortaya çıkarmak bu çalışmanın önemini ortaya koymaktadır. Mevcut durumun değerlendirilmesi sonucunda iki ülke arasında yapılacak olan ticari faaliyetlere de katkı sağlayacağı için önemli olduğu belirtilmektedir.

Varsayımlar

Yapılan tez çalışmasında, bilgiler gerçeği yansıtmaktadır. Tez çalışmasında, bilgilerin ortaya çıkarılabilmesi için edinilen veri toplama araçları, yeterli düzeyde olmuştur. Tez çalışmam, çeşitli konularda kaynak metin olarak kullanılabilir.

Sınırlılıklar

‘’Uluslararası Ticarette Türkiye-Almanya İlişkileri ve Taşımacılık Modu Seçimi’’ konulu tez çalışmam; kitap, internet ve makale literatürü ile sınırlıdır.

Tanımlar

‘’Uluslararası Ticarette Türkiye-Almanya İlişkileri ve Taşımacılık Modu Seçimi’’ adlı tez çalışması ile ‘’Ticaret’’, ‘’Taşımacılık’’ ve ‘’Ekonomi’’ kavramları üzerinde durulmuştur. Türk Dil Kurumu’nun Türkçe sözlüğüne göre anlamları aşağıdaki şekildedir.

Ticaret: 1. Ürün, mal vb. alım satımı, 2. Kazanç amacıyla yürütülen alım satım etkinliği, 3. Bu etkinlikle ilgili bilim, 4. Alışveriş sonucu elde edilen, yararlanılan fiyat farkı, kâr ifadeleri ile tanımlanmıştır.

Taşımacılık: İnsan, mal vb.nin çeşitli araçlarla bir yerden bir yere taşınması işi, nakliyecilik, nakliyat, transport şeklinde ifade edilmiştir.

Ekonomi: 1. İnsanların yaşayabilmek için üretme, ürettiklerini bölüşme biçimlerinin ve bu faaliyetlerden doğan ilişkilerin bütünü, iktisat, 2. Bu ilişkileri inceleyen bilim dalı, iktisat, 3. Tutum.

BÖLÜM 2. YÖNTEM

Araştırma Modeli

‘’Uluslararası ticarette Türkiye-Almanya İlişkileri ve Taşımacılık Modu Seçimi’’ konulu çalışmamda, literatür taramasının ardından araştırma modeli ortaya çıkartılmıştır. Bu araştırmanın sonucunda elde edilen veriler açıklamalarıyla birlikte çalışmamda yer almaktadır.

Evren ve Örneklem

Tez çalışmamın tamamlanması yönünde, basılmış olan kitaplardan ve internet üzerinden örneklemler temin edilmiştir. Herhangi bir evren içerisinden örneklem gruplar kurulmamıştır ve belirli bir topluluk üzerinden veri toplanmamıştır.

Verilerin Toplanması

Yapılan tez çalışmasında, çeşitli dokümanlar incelenerek taranmıştır. Kaynakça kısmında belirtilmiş olan akademik makaleler, internet siteleri, kitaplar ve sözlüklerden yararlanılmıştır.

Verilerin Çözümlenmesi ve Yorumlanması

Bu tez çalışmasında, literatür taramasının ardından kaynaklar oluşturulmuştur. Mevcut kaynaklar üzerinden elde edilen veriler konulara göre özetlenerek tez çalışması tamamlanmıştır.

BÖLÜM 3. BULGULAR VE YORUMLAR

3.1 Uluslararası Ticaret

Ticaret, TDK'nın sözlük anlamı ile ''Ürün, mal vb. alım satımı'', ''Kazanç amacıyla yürütülen alım satım etkinliği'', ''Bu etkinlikle ilgili bilim'', ''Alışveriş sonucu elde edilen, yararlanılan fiyat farkı, kâr'' anlamları ile karşımıza çıkmaktadır. Uygarlık tarihi ile başlayarak günümüze kadar ulaşmış ve insanoğlu varlığını sürdürdükçe var olacak bir kavramdır.

Uluslararası ticaret, bilinen en temel sözlük anlamı ile ''Bir ülkedeki kamu kuruluşlarının, özel kişi ve kuruluşların diğer ülkelerle yaptıkları mal ve hizmet alım ve satımlarıdır.'' Bu tanımı incelediğimizde iki önemli unsura değinildiğini fark ederiz. İlki ticaretin iki ülke arasında olduğudur. Diğeri ise konusunun mal ve hizmet değiş tokuşu olmasıdır.

Bir ülkenin dışarıya mal ve hizmet satmasına ihracat, ülke içerisine mal ve hizmet satın almasına ithalat denir. İthalat ve ihracat, aynı işlemin farklı açılardan ifade edilmesidir. İç ve dış ticaret ayrımı yapılırken, ulusal ve uluslararası ticaret sınıflandırılır. Bir devletin dış ticaretinden bahsederken, bir devletin diğer bir devlet ile olan mal ve hizmet alım-satım ilişkisi konu edilir.

3.2 Uluslararası Ticaretin Tarihçesi

Ticaret ile birlikte zamanla hayatımıza giren ve çok eski yıllara dayanan bazı kavramlar vardır. Bunlar; para, kredi, finans vb. Babil Krallığı'nda, Hammurabi Kanunlarına göre kredilere faizler belirlenmiştir, ipotek ve teminat kullanılmıştır. M.Ö. 1000 yıllarında mal opsiyonları ile ilgi bazı kayıtlara ulaşılmıştır.

Tarihte her imparatorluk ticaret yaparak zenginleşmiştir. Antik Roma İmparatorluğuna baktığımızda Avrupa ve Akdeniz etrafına yayılmıştır. O dönemler şarap, buğday, keten, çömlek ticareti yapılmıştır. 13.yy'da ise Roma İmparatorluğunun bıraktığı yerden Moğollar devam etti. Asya-Avrupa arası ticaret merkezlerini birbirlerine bağlamışlardır. Bu yola İpek yolu denmektedir. Moğol İmparatorluğu parçalandıktan

sonra, yeni ticaret yolları oluşmaya başladı. Avrupa imparatorlukları ile Amerika, Afrika ve Asya ile ticaret yolları kuruldu. Ancak bu ticaret tekstil ve baharat ile sınırlıydı. Ulaştırma ve haberleşme teknolojilerinin yetersizliği, ticareti sınırlıyordu.

Sanayi devrimi ile birlikte ulaştırma teknolojileri gelişmiş ve daha ucuz hale gelmiştir. Demiryolları ve buharlı gemiler hızlı taşımayı sağlıyordu. Telgrafın icat edilmesi ile haberleşmede hızlı hale gelmiştir. Demir ve çelik denizaşırı ülkelere taşınıyor, şehirler kuruluyordu. Para birimleri altına sabitlenmişti.

M.S.1500'lü yıllarda modern bankacılığın temelleri atılmıştır. 17.yy'a geldiğimizde ise paranın kullanımı artmıştır. 2000'li yıllara geldiğimizde kredi, para, ticaret ve finansman ile ilgili uluslararası ticaretin konusu olan belge, sınır, gümrük, mal gibi gelişmelerde eklenmiştir.

1929 yılında yaşanan Ekonomik Buhrandan sonraki en büyük kriz 2008 yılında yaşanmıştır. ABD merkezli başlayan kriz zamanla diğer devletleri de etkileyerek küresel çapta bir krize dönüşmüştür.

Sovyetlerin yıkılması ve Çin'in kendi ülkesini uluslararası ticarete açması, küresel tedarik zinciri ve dijitalleşme kavramları devrim niteliğinde etkilemiştir. Finansal piyasalar özgürleşti, Asya kıtası üretim ve ticaretin yeni merkezi olma yolunda hızla ilerledi. Asya'dan büyük bir mal, hizmet, sermaye, dijital veri, elektronik, yazılım, yapay zekâ gibi birçok şey dünya çapında dolaşıma başladı.

3.3 Uluslararası Ticaret Yolları

İnsanlar yaşadıkları toplum içerisinde ticaret yaptıktan sonra bu faaliyeti farklı toplumlara da taşımak istemişlerdir. Farklı topraklardan çeşitli zenginliklere ulaşmayı hedeflemişlerdir. Bu uluslararası ticareti daha kolay hale getirebilmek için ticaret yollarını geliştirmişlerdir. Tarihte farklı amaçlar ile kurulmuş çeşitli ticaret yolları bulunmaktadır. Bunlar;

3.3.1 İpek Yolu

Dünyanın en ünlü ticaret yollarından biridir. Çin'den başlayıp, Anadolu ve Asya kıtasının üzerinde ilerleyerek Avrupa kıtasına ulaşmaktadır.

3.3.2 Baharat Yolu

Uzakdoğu'da mevcut olan baharatların Batı'ya ulaşmasını sağlamıştır. Hindistan cevizi, kakule, zerdeçal, tarçın, zencefil gibi baharatların taşınmasını sağlamıştır.

3.3.3 Kral Yolu

Kuzey ve Baltık denizinden çıkarılan kehribarı, Akdeniz'e ulaştırmak amacı ile Romalılar tarafından inşa edilmiştir.

3.3.4 Tütsü Yolu

Mür ve Buhur gibi tütsüleri, Yemen ve Umman'dan Kudüs topraklarına getirebilmek için inşa edilmiştir.

3.3.5 Çay ve At Yolu

Çin'de ki çay yapraklarını, Tibet savaş atları ile takas ticareti yapmak amacı ile kurulmuştur. Çin'den başlayarak, Tibet ve Hindistan üzerinden geçmektedir.

3.3.6 Tuz Yolu

Yemeklerin saklanması açısından büyük önem taşıyan tuzun, Adriyatik kıyılarından çıkartılarak, Roma'ya getirmek için kurulan bir yoldur.

3.3.7 Kürk Yolu

Hazar ve Bulgar ülkelerinden başlayarak, Sibirya ve Altaylar üzerinden Çin'e ulaşan yoldur. Vaşak, samur, sansar, tilki, kunduz ve sincap gibi çeşitli hayvan kürklerinin batıya getirilmesi sağlanmıştır.

3.4 Dış Ticaret Teorileri

Dış ticaret teorisi, ülkeler arasında değiş tokuşun sebeplerini ülkelere sağladığı avantajları ve ülkeler arası ticarette fiyatların nasıl oluştuğunu açıklar.

Ülkeler günümüzde birbirleri ile yakın ilişkiler içindedir. Teknolojinin hızla ilerlemesi, bunun sonucunda iletişim ve ulaşım alanında yaşanan gelişmeler bu ilişkiyi arttırmakta önemli bir rol oynamıştır. Bu doğrultuda ilerlerken, siyasi, kültürel ve askeri birlikteliklere ilaveten ekonomik entegrasyonlar oluşmuştur. Küreselleşme ile beraber bu entegrasyonlar artmıştır. GATT çerçevesinde yürütülen küreselleşme girişimleri ve diğer

yandan bölgesel liberalleşme; sermayenin, malların, kişilerin ve hizmetlerin serbest dolaşımına daha fazla imkân tanıyacağını bizlere göstermektedir.

Ülkelerin uluslararası ticarete katılmayı neden yararlı bulduklarını şu şekilde ifade edebiliriz;

- Ülkelerin, kendi gereksinimlerini karşılayabilecek kadar üretim yapacak düzeyde olamaması.
- Ülkelerin belirli malların üretiminde uzmanlık kazanması
- Kişilerin zevk ve tercihlerinde farklılıklar olması
- Ölçek bazında artan getiri veya büyük ölçekli üretimin sağlamış olduğu düşük maliyetler olarak sayabiliriz.

Yukarıda sayılan sebepler ülkeler, uluslararası düzeyde uzmanlaşmayı ve değiş tokuşa gitmeyi zorunlu kılmaktadır. Ekonomik ve teknolojik gelişmelerin yanında ülkelerin uzmanlaştıkları üretim alanları ve ürünler değişkenlik göstermektedir.

3.5 Dış Ticaret Hadleri

Dış ticaret hadleri dediğimiz kavramı en genel tanımı ile açıklayacak olursak; ihracat fiyatlarının ithalat fiyatlarına oranı olup, yapılan ticaretin sonucu olarak, elde edilecek kazanç ve kayıpları ifade etmekte kullanılır. Dış ticaret hadleri, ihracat mallarının yurtdışında hangi fiyattan satılacağını ve ithalat malları için ne kadar ödeme yapılacağını bizlere gösterir. Ticaret hadlerinde değişime yol açan, ithalat ve ihracat arz ve talebindeki değişimlerle, döviz kurlarındaki değişmelerdir.

Bir ülkede ihracat fiyatları artış gösterirken, ithalat fiyatlarının sabit kalması ya da azalması o ülkenin dış ticaret hadlerindeki iyileşmeyi gösterir. Diğer taraftan ihracat fiyatlarının ucuzlayıp, ithal ürünlerin fiyatlarının artması dış ticaret hadlerinin ülkenin zararına işlediğini bizlere gösterir.

Dış ticaret hadlerini etkileyen pek çok faktör vardır. Eğer bir ülke birçok mal ithal ve ihraç ediyorsa, dış ticaret hadleri bu malların fiyatına bağlıdır. Bu fiyatlar ise ticareti yapılan malın arz ve talebine bağlıdır. Dış ticaret haddini etkileyen diğer bir sebepte ülkelerin ekonomik gelişme düzeyidir. Ekonomik gelişmenin sonucunda üretim maliyetlerindeki düşüş görülmektedir. Bu durumda ihracat fiyatlarını düşürürken, ithalat

fiyatlarının değişmemesine veya yükselmesine sebep olabilir. Oluşan bu durum dış ticaret hadlerinde bozulmaya sebep olmaktadır. Bu bozulma kısa süreliktir. Çünkü gelişen ülkeler teknolojik yenilikler uygulayarak piyasaya yeni mallar sürer ve yeni mal fiyatları da ülkenin ihracat fiyatları ortalamasını yükseltmektedir. Böylece ekonomik gelişmenin dış ticaret alanında pozitif etkiler oluşturduğunu görürüz.

3.6 Dış Ticaret Politikası

Ülkelerin karşılaştırmalı üstünlük ve serbest ticaret çerçevesinde uzmanlaşması halinde, genişleyen dünya ticaretinden yararlanarak karlı çıkmaktadır. Bu durumda dünyadaki kaynakları etkin kullanmış olurlar.

Dış ticaret politikası, devletlerin genel ekonomik politikalarının önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Genel ekonomi politikasını şu şekilde ifade edebiliriz; ulusal ekonomilerin düzenlenmesi ve yönetilmesi amacıyla bazı önlemleri kapsar. Dış ticaret politikası ise, ülkenin dış ticaretini belirlenen amaçlar doğrultusunda düzenlemek hedefi ile alınan önlemler olarak ifade edilebilir.

Dış ticaret önlemlerinin uygulanmasında ödemeler dengesini sağlamak en genel amaçtır. Bunun yanı sıra yerli sanayiyi korumak, üretimi teşvik etmek, talep yapısını değiştirmek gibi diğer amaçlarda büyük önem taşır.

Artık günümüz dış ticaret politikaları koruyucu nitelik göstermektedir. Devletler, iç ve dış dengesizliklerin giderilmesi, mallarının dış rekabete karşı korunmasını, hazineye gelir sağlanması gibi sebeplerden dolayı dış ticarete müdahale etmektedir. Devlet müdahalesi sadece ithalat ve ihracat mal ve hizmetini kapsamamakta, emek, sermaye, teknoloji gibi faktörlere de müdahalede bulunmaktadır.

3.7 Dış Ticaret Politikasının Amaçları

Devletler, dış ticari ilişkilere müdahale ederken, genel ekonomi politikasına uyum gösterecek şekilde düzenler. Ülke çıkarları için yapılan müdahalelerin nedenleri aşağıdaki şekilde sıralanmıştır.

- Ülkelerin ödemeler bilançosu açık verdiğinde; döviz rezervleri azalış göstermekte, bu da olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Dış ticaret politikasının

amacı ise döviz kazandıracak işlemlerin özendirilmesi, ithalat ve döviz giderine yol açan işlemlerin azaltılarak dış açıkların kapatılmasıdır.

- Yerli sanayiye teşvik etmek ve korumaya yönelik olarak ithalatı kısıtlayıcı önlemler almak
- Devletler monopolleri kırmak ve rekabeti güçlendirmek amacı ile gümrük tarifeleri ve diğer kısıtlamaları azaltmaktadır.
- Liberal dış ticaret politikasını izleyerek ulusal ekonominin küresel ekonomi ile bütünleşmesini sağlamak.
- Gelişmekte olan ülkelerin ana amacı, ithal ikamesi modelinde yerli sanayinin teşvik edilmesi, dışa açık politika modelinde ise ihracatın teşvik edilmesidir. Bu şekilde gelişmekte olan ülkelerin kalkınma sürecinde dış ticaret politikasını sanayileşme stratejilerinin aracı olarak kullanmaktadır.
- Enflasyon ve işsizlik gibi ekonomik istikrarsızlıkların önlenmesi. Gümrük tarifeleri ve kotalar ile toplam talebi yerli mallara yöneltmek mümkün olur.
- Hazineye gelir sağlamak amacı ile ithalat ve ihracat işlemlerinden alınan vergiler, gelişmekte olan devletler için büyük bir gelir kaynağıdır.
- Bir ülkenin, bir malın tek üreticisi olması sebebi ile uluslararası piyasalarda monopolcü duruma geçme düşüncesindedir. Bu şekilde mal fiyatını yüksek tutma imkânına sahip olur. Ticaret hadleri de ülke lehine bir gelişim gösterecektir.

3.8 Dış Ticaret Politikasının Araçları

3.8.1 Gümrük tarifeleri

İthal mallarda hangi mala ne kadar gümrük vergisi uygulanacağını gösteren listelere gümrük tarifeleri denir.

Gümrük tarifeleri; devletler, ülke parlamentoları ve taraf olunan uluslararası anlaşmalar ile belirlenmektedir. İthalat yapan devletler tarafında belirlenen tek taraflı tarifelere otonom tarifeler denir. Ülkelerarası anlaşmalar ile belirlenen tarifelere ise sözleşmeli tarifeler denir.

Gümrük vergileri devlete gelir sağlamaktadır. Ayrıca yerli sanayiyi dış rekabetlere karşı korumak amacı ile de konulmuştur. Tarifeler, ad valorem veya spesifik nitelikte olmaktadır. Bu iki vergiyi de birleştiren karma vergilerde vardır. Ad valorem

tarifelerde vergi, ithal edilen mal üzerinden belirli bir oran ile alınmaktadır. Emsal verecek olursak ithal edilen bir bilgisayarın kendi değerinin %20'si oranında vergi alınmasına denir. Diğer bir tarife olan spesifik tarifelerde ise, ithal edilen malın fiziki birimi üzerinden alınmaktadır. Yani ithal edilen bilgisayar başına alınan vergiyi ifade eder. Karma vergide ise, hem ürün başına alınan vergi ile hem de değeri üzerinden alınan yüzdelik verginin toplamıdır.

3.8.2 Miktar kısıtlamaları

İthalat ve ihracat mallarına getirilen kısıtlamalara miktar kısıtlamaları denir. Miktar kısıtlamaları, devletlerin dış ticaret müdahalelerinden en katı olanıdır. Ülke içerisine giren mal adetine mutlak bir sınır getiren bir uygulamadır. Kota veya ithalat ve ihracat yasağı biçiminde olabilir.

Yapılan ithalat yasakları; dış ödeme bilançosunun azaltılmasına katkıda bulunmak için, ülkeye faydası olmayan ürünlerin girişini önlemek ve ulusal sanayiyi dış rekabete karşı korumak amacı ile çeşitli ürünlerin ithalatına izin verilmemesidir. İthal yasaklar sadece ekonomik nedenlerle konulmamaktadır. Politik, ahlaki ve sağlık gibi nedenler ile de konulabilir.

Kotalar ise; ithalat veya ihracatı yapılacak malların, devlet tarafından fiziki miktar veya değer olarak konulmaktadır. Sürelere göre kotalar; global, tahsisli ve gümrük tarife kotaları olmak üzere çeşitlilik gösterir.

3.8.3 Diğer engeller

Devletlerin dış ticarete müdahale amacıyla kullandıkları geleneksel araçların dışında bazı tarife dışı engeller uyguladıkları da görülmektedir.

Tarife dışı engellemelerden ilki; görünmez engellerdir. Devletlerin malların niteliğine ve kullanılışına ilişkin hem idari hem de teknik olarak bazı düzenleme ve standart uygulamaları bulunmaktadır. Bu uygulamanın asıl amacı; halkın sağlığı, çevrenin ve tüketicinin korunması gibi dış ticaretin konusu olmayan gerekçeleri kapsar. Farklı amaçlara yönelik olsa dahi dış ticareti engelleyici niteliktedir.

Tarife dışı engellerden bir diğeri ise gönüllü ihracat kısıtlamalarıdır. İthalat ve ihracatçı ülkelerin kendi aralarında anlaşarak ihracat yapan ülkenin, yapacağı ihracatı

belirli sınırlar içinde tutmasıdır. Bu şekilde, ihracat fiziki olarak sınırlandırıldığından ithalat kotalarına benzetilir. İhracat kısıtlamasının amacı, dış rekabeti sınırlandırarak yerli sanayiye özendirmektir.

Başka bir engel ise fark giderici vergi uygulamasıdır. Devletler yerli üretim mallara yüksek fiyatlar koymaktadır. İthal malların fiyatlarının daha ucuz olması ise, fark giderici vergi çeşidini uygulayarak ülke içi fiyatın cazip hale gelmesi sağlanır. Avrupa Birliğinin Ortak Tarım Politikasını emsal verebiliriz. Yapılan bu uygulamalardaki asıl amaç her zaman ihracatın özendirilmesi olmaktadır.

3.9 Uluslararası Ticaretin Serbestleştirilmesi

Devletler, uluslararası ticaret politikalarında, ithal mallara gümrük tarifeleri ve tarife dışı araçlarla belirli sınırlamalar getirirler. İthalatı kısıtlayan bu uygulamalara karşı devletler, ikinci dünya savaşının ardından serbest ticaret girişimlerine hız vermiştir.

Günümüzde uluslararası ekonomik ilişkilerin serbestleşme hareketi iki şekilde olmuştur. İlki; katılımcı ülkeler arasında dış ticaret kısıtlamalarının karşılıklı olarak kaldırılmasına dayanan evrensel yaklaşımdır. Gümrük Tarifeleri Ticaret Genel Anlaşması (GATT) ve Dünya Ticaret Örgütü (WTO) bu yaklaşımı benimsemektedir. Diğer hareket ise; bölgesel yaklaşımdır. Belirlenmiş bir coğrafi bölgede mevcut olan, yakın ekonomik ilişkiler kurmuş ülkeler arasında oluşturulmuş iktisadi bütünleşme hareketidir.

3.10 Gümrük Birliği

Gümrük Birliği; tarafı olan ülkelerin mallarının, tek bir gümrük alanı içerisinde, tüm tarifeler ve eşdeğer vergilerden muaf, serbest dolaşımı ve tarafların üçüncü devletlerden gelen ithalata yönelik olacak şekilde aynı tarife oranlarını ve aynı ticaret politikasını uygulaması anlamına gelmektedir. Üçüncü ülkelere dönük olarak aynı ticaret politikalarının benimsendiği için gümrük birliği, serbest ticaret alanlarından daha gelişmiş bir birlikteliktir.

Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) kurulduktan kısa bir süre sonra Temmuz 1959'da Türkiye başvuruda bulunmuştur. Türkiye'nin topluluğa tam üye olma hedefini ortaya koyan Ankara Anlaşması 12 Eylül 1963 tarihinde imzalanmıştır. 1 Aralık 1964 tarihinde ise yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ankara Anlaşmasına göre tam üyelik üç

evreden geçmektedir. Bunlar sırasıyla; hazırlık dönemi, geçiş dönemi, son dönemdir. Hazırlık döneminin tamamlanmasının ardından 13 Kasım 1970 tarihinde imzalanan ve 1973 tarihinde yayımlanan ‘’Katma Protokol’’ geçiş döneminin hükümlerini ve tarafların üstlenmesi gereken yükümlülükleri düzenlemiştir. Katma protokolün yürürlüğe girmesinde sonra Türkiye ve Avrupa Birliği (AB) arasında, Gümrük Birliği’nin kademeli şekilde tesis edilmesi asıl hedef olmuştur.

AB cephesi, 1971 yılından itibaren, Gümrük Birliği’nin kapsadığı sanayi mallarındaki vergiyi sıfırlamıştır. Türkiye ise; 22 yıllık bir süreçte kademeli olarak geçiş sürecini yürütmüştür. 1978 yılına kadar üzerine düşen indirimleri uygulamıştır. Ancak daha sonra yaşanan ekonomik sıkıntılardan ötürü bu yıldan itibaren yükümlülüklerin 5 yıl ertelenmesi talebinde bulunmuştur. Talep Mayıs 1979 yılında kabul edilmiştir.

1980’li yıllara geldiğimizde Türkiye’nin dışa açılma ve ithal ikamesi politikasına yönelmesi ile Gümrük Birliği’ne bakış açısı değişmiştir. 1987 yılında Avrupa Topluluğu’na (AT) üyelik başvurusunda bulunmuştur. 1988 yılında da ertelenmiş olan gümrük vergileri uyum ve indirim takvimini tekrar yürürlüğe koymuştur.

Tam üyelik müracaatımız ilişkileri geliştirmiştir. Ülkemiz ile ilişkilerden sorumlu Komiser Matutes’in yine kendi adıyla anılan öneriler paketi 1990 yılında Konseye sunulmuştur. Bu pakette, Gümrük Birliği’nin 1995 yılında tamamlanması, doğrudan ve dolaylı ilgili alanlarda iş birliğinin derinleştirilmesi, mali iş birliğinin başlatılması, siyasi iş birliğin teşviki öngörülmüştü. Ancak bir üye ülkenin engellemesi ile reddedilmiştir.

1995 yılında Katma Protokol uyarında vadesi gelecek olan Gümrük Birliği’nin, sadece ekonomik ve ticari olarak değil, siyasi olarak da yararlı olacağı düşünülmüştür. Gümrük Birliği tamamlanırken ana hedefimiz, AB piyasasındaki payımızı genişletmek olmuştur.

1963 Ankara Anlaşması ile başlayan bütünleşme süreci, Türkiye-AB Ortaklık Konseyi’nin 6 Mart 1995 tarihinde düzenlenen toplantısında, kabul edilen 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararınca (OKK), 1 Ocak 1996’da tamamlanmıştır.

1/95 sayılı OKK’nın kapsadığı alanlar;

- Malların serbest dolaşımı
- Ortak Ticaret Politikası

- Ticarette teknik engellerin kaldırılması
- Yasal düzenlemeler
- Kurumsal iş birliği

3.10.1 Malların serbest dolaşımı

Malların serbest dolaşımı Avrupa Birliği'nin temel parçalarından bir tanesidir. Türkiye, Avrupa Birliği'nden ithal ettiği sanayi ürünlerine uygulanan bütün gümrük vergilerini ve eş tedbirlerini 1 Ocak 1996 tarihinde kaldırmıştır. Üçüncü ülkelere yönelik uygulanan miktar kısıtlamasını AB ile uyumlu hale getirmiştir. 5 yıllık geçiş dönemi tanınan hassas ürünler dışında üçüncü ülkelere karşı Avrupa Birliği'nin Ortak Gümrük Tarifesi'ni (OGT) hayata geçirmiştir. 1/95 sayılı OKK'nin Ek 1'inde mevcut olan işlenmiş tarım ürünlerinin tarım ve sanayi payları hesaplanarak bir bölümü için sanayi payı sıfırlanmış, bir bölüm sanayi payının ise kademeli olarak sıfırlanması hükmüne bağlanmıştır.

3.10.2 Ortak ticaret politikası

Türkiye, Avrupa Birliği'nin Ortak Ticaret Politikası'na uyumu kapsamında üçüncü ülkelerden sanayi ithalatında Avrupa Birliği'nin OGT'sini uygulamayı, ithalat üzerinden alınmış olan diğer vergi ve fonları kaldırmayı, Avrupa Birliği'nin tercihli ve otonom ticaret rejimlerini üstlenmeyi taahhüt etmişlerdir. 1996 tarihinde Gümrük Birliği'nin tamamlanması ile Türkiye, hassas ürünler dışındaki yaklaşık %85 OGT uyumunu benimsemiştir. 2001 yılının başında ise söz konusu ürünlere ilişkin indirim tamamlanmıştır.

Türkiye'nin tercihli ticaret anlaşmasına ilişkin olarak; EFTA, İsrail, Bosna-Hersek, Arnavutluk, Makedonya, Gürcistan, Fas, Karadağ, Filistin, Mısır, Tunus, Sırbistan, Ürdün, Şili, Morityus, Güney Kore, Suriye ile Serbest Ticaret Anlaşması (STA) bulunmaktadır. Nitekim Suriye ile yapılan anlaşma 2011 yılı itibari ile askıya alınmıştır. Başka bir taraftan Doğu Avrupa ülkeleri ile imzalanan STA'lar bu ülkelerin Avrupa Birliği üyelikleri sebebi ile feshedilmiştir. Bahsi geçen ülkelerle ticari ilişkiler, Gümrük Birliği çerçevesinde yürütülmesine karar kılınmıştır. Türkiye; Kosova, Malezya ve Lübnan ile STA imzalamıştır. Ancak söz konusu olan anlaşmaların yürürlüğe girmesi için devletlerin iç onay sürecinin tamamlanması bekleniyor.

Türkiye pek çok ülke ve ülke grupları ile STA müzakeresi yürütmektedir. Bu ülke ve ülke gruplarını şu şekilde sıralayabiliriz; Kolombiya, Malezya, Kongo Demokratik Cumhuriyeti, Ukrayna, Ekvator, Faroe Adaları, Moldova, Mercosur, Kamerun, Gana, Seyşeller, Libya, Körfez İş birliği Konseyi. Bu ülkelerin yanı sıra ABD, Hindistan, Meksika ve Japonya ile STA müzakerelerinin başlatılması için çalışmalar yürütmektedir.

3.10.3 Teknik mevzuat

Türkiye, ürünlerin serbest dolaşımının sağlanmasına yönelik, teknik mevzuat olarak isimlendirilen ve ticarete konu olan ürünlere ilişkin ortak düzenleyici kapsamı üstlenmeyi garanti etmiştir. Uyum sağlanması gereken, Avrupa Birliği teknik mevzuatı listesi ve uygulama koşulları, 2/97 sayılı Ortak Konsey Kararı ile belirlenmiştir. Türkiye'nin bahsedilen uyum çalışmalarını tamamlaması 2000 yılı sonu olarak öngörülmüştür. 1999 yılında gerçekleşen Helsinki Zirvesi'nde, Türkiye'nin adaylığının tanınmasına karşın, uyum sağlaması gereken teknik mevzuat sayısı arttırılmıştır. Teknik mevzuatın değişen yapısı, 2/97 sayılı OKK'nin güncellenmesi gereksinimini yaratmıştır.

Teknik mevzuat, klasik ve yeni yaklaşımdan oluşmaktadır. Klasik yaklaşım; piyasaya sürülecek mallara ilişkin ayrıntılı tanımlamalar ve tüm üye ülkelerin onaylaması gereken tip onayını içermektedir. Yeni yaklaşım; her ürüne ilişkin ayrıntılı kurallara uyum sağlamak yerine, benzer mallardan oluşan ürün gruplarına ilişkin temel gerekleri içerir. Kendi kendine belgelendirme ve uyumlaştırılmış standartlara uygunluk ilkesine dayanır. Akreditasyon, piyasa gözetimi, uygunluk değerlendirmesi, standardizasyon kurumlarını kapsar. Bu yaklaşımın gerekli kıldığı yatay idari yapılar önemli değişiklikler gerektirir.

Teknik mevzuata uyum kapsamında, malların asgari güvenlik koşullarına sahip olduğunu belirten CE (European Conformity) işareti oluşturulmuştur. CE işareti olan mallar; çevre, insan ve hayvan açısından sağlıklı ve güvenli olduğunu gösterir. Bu işareti taşıyan malların Avrupa Birliği'nde serbest dolaşımı sağlanmaktadır. Türkiye'nin bu alandaki uyumu ileri düzeydedir. CE işaretinin kullanımı, 1 Ocak 2004 yılından itibaren Türkiye iç pazarında zorunlu hale getirilmiştir. Avrupa Komisyonu'nun 2013 yılında yayınlamış olduğu Türkiye İlerleme Raporu'nda; Türk Akreditasyon Kurumu'nun, Avrupa akreditasyon sistemiyle daha uyumlu hale geldiği kaydedilmiştir.

Standardizasyon konusunda ise, Türkiye'nin Avrupa standartlarına genel uyum oranı %99 olarak ifade edilmiştir.

3.10.4 Fikri ve Sınai Mülkiyet Hakları

Gümrük Birliği kapsamında tamamlanması gereken yasal düzenlemeler, malların serbest dolaşımının tam anlamıyla sağlanmasını amaçlar. Yasal düzenlemeler içerisinde önemli bir yeri olan fikri ve sınai haklara ilişkin mevzuatın taraflar arasında farklı düzeyde olması, serbest dolaşıma tarife dışı engel teşkil eder. Birliğin sağlıklı işleyebilmesi açısından Türk mevzuatının, AB mevzuatı ve uluslararası sözleşmelere uyumlu hale gelmesi gerekir.

Türkiye, 1/95 sayılı OKK çerçevesinde yürütülen çalışmalar ile bu alanda mevzuatını AB mevzuatına uyumlaştırmayı yüksek oranda sağlamıştır. Sınai mülkiyet hakları için gereken mevzuatı Gümrük Birliği öncesinde yayımlamış ve 1994 tarihinde Patent Enstitüsü'nü kurmuştur. 1995 tarihinde güncelliğini kaybeden Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu tekrardan güncellenmiş ve Avrupa Birliği mevzuatına yakınlaştırılmıştır. Türkiye, bu alanda pek çok uluslararası sözleşmeye taraf olarak yürürlüğe koymuştur. Diğer bir taraftan, Gümrük Birliği kapsamında fikri mülkiyet haklarına ilişkin uluslararası sözleşmelere taraf olarak DTÖ'nün yükümlülüklerini de yerine getirmiştir. Ticaretle Bağlantılı Fikri Mülkiyet Hakları Anlaşması (TRIPs) bunlardan bir tanesidir.

3.10.5 Rekabet

Türkiye, 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile rekabet kurallarına ilişkin mevzuatını, Avrupa Birliği müktesebatıyla uyumlu hale getirmeyi taahhüt etmiştir. Uyum çalışmaları ile 7 Aralık 1994 tarihinde, 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun kabul edilmiştir. 13 Aralık 1994 tarihinde ise yürürlüğe girmiştir. Kanunu uygulayacak Rekabet Kurulu 5 Kasım 1997'den itibaren gelen başvuruları değerlendirmeye başladı.

Kurul, kanunun uygulanmasına ilişkin ikincil mevzuatı AB düzenlemelerini göz önünde bulundurarak hazırlamıştır. Grup muafiyeti alanında ağırlıklı olarak ikincil mevzuat kabul edilmiştir. Örnek verecek olursak; dikey anlaşmalarda, motorlu taşıtlar dağıtım, Arge anlaşmalarında, servis anlaşmalarında ve sigorta sektörüne ilişkin grup muafiyeti tebliğleri bulunur.

Rekabet düzenlemelerinin Avrupa Birliği uyum sürecinde değinmesi gereken en önemli konulardan biri de devlet yardımlarıdır. Ne yazık ki devlet yardımlarının denetimi konusunda ilerleme sınırlı kalmıştır. Devlet Desteklerinin İzlenmesi ve Denetlenmesi Hakkında Kanun 2010 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ancak devlet desteklerini izleyen veya denetleyen bir kurum faaliyeti yoktur.

3.10.6 Kamu alımları

Türkiye'nin kamu alımları alanındaki AB mevzuatına uyum sağlaması 1/95 sayılı OKK ile hükme bağlanmıştır. 1 Ocak 2003 tarihinde ise Kamu İhale Kanunu yürürlüğe girmiştir. Hukuki ve idari düzeyde bağımsız, kamu ihalelerini yürütecek, şikâyetleri çözecek Kamu İhale Kurumu Temmuz 2002'de yayımlanan yönetmelik ile faaliyete başlamıştır. Ancak kamu alımları alanında, Kamu İhale Kanunu'nun Türk teklif sahipleri lehine hükümler barındırması, kamu alımları için belirlenen değerlerin AB tarafından belirlenen değerlerin üzerinde olması, Kamu İhale Kanunu'nda muafiyetlerin sürmesi AB tarafında, ilerleme raporlarında eksiklik olarak değerlendirilmiştir.

3.10.7 Kurumsal iş birliği

Gümrük Birliği'nin işleyişinin denetimi, karşılaşılan sorunlara karşı ortak çözümler oluşturulması hususunda etkin olacak, kurumsal iş birliği modelleri oluşturulmasını hükmeden, 1/95 sayılı OKK ile karara bağlanmıştır. Bu hedef doğrultusunda; Ortaklık Konseyi, Ortaklık Komitesi, Türkiye-AB Karma Parlamento Komisyonu ve Gümrük İş birliği Komitesi tesis edilmiştir. Ayrıca 1/95 sayılı OKK uyarınca, bilgi ve görüş alışverişi sağlayarak Ortaklık Konseyine tavsiyelerde bulunmak, görüş bildirmekle yükümlü Gümrük Birliği Ortaklık Komitesi oluşturulmuştur.

Günümüzde Gümrük Birliği'nin mantığına ters düşen çeşitli uygulamalar vardır. Bu uygulamaları sıralayacak olursak;

- Danışma ve ihtilafların çözümü mekanizması. Bahsi geçen mekanizma yeterince hızlı ve etkin bir biçimde çalışmamaktadır.
- Serbest Ticaret Anlaşmaları. Avrupa Komisyonu, üçüncü ülkeler ile yürütülen müzakere ve karar alma süreçlerine Türkiye'yi dâhil etmemektedir. Türkiye, tercihli ticaret rejimine uyum kapsamında, AB'nin anlaşma imzaladığı üçüncü

ülkeler ile anlaşma imzalamakla yükümlü iken, bu ülkeler için böyle bir durum söz konusu değildir.

- Vize sorunu. AB ile Türkiye arasında malların serbest dolaşımı söz konusu iken, gümrük birliği içinde mallarını tanıtmak için fuarlara gitmek, ihale ve iş görüşmesine katılmak, iş anlaşması imzalamak isteyen iş adamlarına vize uygulaması gümrük birliğine aykırı bir durumdur.
- Taşıma kotaları. Türkiye taşımacılığına verilen kotalar, taşıma çalışmalarını yürüten tır şoförlerine uygulanan vize, Gümrük Birliği'ne aykırı olarak Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki ürünlerin dolaşımı kapsamında ciddi bir engel oluşturmaktadır.

3.10.8 Güncelleme süreci

Türkiye'nin, AB'ye tam üyeliği öncesinde geçiş dönemi düzenlemesi olarak Gümrük Birliği yürürlüğe konmuştur. Ancak Türkiye'nin tam üyelik durumunun netlik kazanmaması sonucunda öngörülenden daha uzun süre yürürlükte kalması Türkiye açısından bazı sorunlar oluşmasına sebep olmuştur. AB'nin karar alma süreçlerinde, Gümrük Birliği ile ilgili alanlarda Türkiye'nin yer almaması, AB'nin akdettiği STA'ların üstlenmesinde ki güçlükler, Gümrük Birliği'nden tam olarak faydalanamamasına yol açan karayolu kotaları sistemik sorun haline gelmiştir. Bu sorunlara ilişkin Gümrük Birliği'nde hiç hüküm olmaması veya mevcut olan hükümlerin yetersiz kalması bu sorunların asıl kaynağını oluşturmaktadır.

Avrupa Birliği'nin son yıllarda imzaladığı STA'lar kapsamında tarım, hizmetler, yatırımlar, kamu alımları gibi alanlarda üçüncü ülkelerle, Türkiye ile olan Gümrük Birliği'nden daha kapsamlı ticari faaliyetler yürütülmektedir. Son dönemde ise Türkiye, benzer şekilde üçüncü ülkelerle geniş kapsamlı STA'lar müzakere etmektedir.

Avrupa Birliği ile mevcut ticari ilişkilerimizde ki problemleri gidermek ve küresel ticaret dinamiklerine uyum sağlamak hedefiyle Türkiye-Avrupa Birliği Gümrük Birliği'nin güncellenmesi gerekir. Böylece Avrupa Komisyonu ile devam eden müzakerelerin 27 Nisan 2015'te tamamlanmıştır. Müzakerelerin çerçevesini belirleyen rapor kamuoyuna sunulmuştur. 12 Mayıs 2015'te, Ekonomi Bakanı Nihat Zeybekçi ile Avrupa Komisyonu'nun ticaretten sorumlu üyesi Cecilia Malmström ortak bir açıklama

yaparak Türkiye-AB arasındaki Gümrük Birliği güncellemesi için müzakerelerin başlayacağını ifade etmişlerdir.

28 Mart 2014 tarihinde Avrupa Komisyonu'nun talebi doğrultusunda Dünya Bankası tarafından hazırlanan AB-Türkiye Gümrük Birliği Değerlendirmesi adını taşıyan rapor yayınlanmıştır. Raporda; taşıma kotaları, vizeler ve STA konusundaki problemler ele alınmıştır. Gümrük Birliği'nin tarım, hizmetler, kamu alımlarına genişletilmesi önerilmiştir. Avrupa Komisyonu da bu konudaki araştırmasını 21 Aralık 2016'da kamuoyu ile paylaşmıştır.

Gümrük Birliği güncellemesi ile karşılaşılan problemlerin çözüme kavuşması, AB ile tercihli ticari ve ekonomik ilişkilerin tarım, kamu alımları, hizmetler ve e-ticaret gibi yeni alanlara genişletilmesi hedeflenmiştir.

26 Haziran 2018 tarihinde yapılan AB Genel İşler Konseyi toplantısının sonuç bölümünde Türkiye'ye de yer verilmiştir. Türkiye'nin aday ülke ve ortak olarak AB için önemi vurgulanıp, Suriyeli mülteciler konusunda ki çalışmaları takdir edilmiş ancak Türkiye'nin Avrupa Birliği'nden daha da uzaklaştığı belirtilmiştir. Bu durumdan dolayı katılım müzakerelerinin durma noktasına geldiği ve yeni fasılların açılması veya kapatılmasının düşünülmediği belirtilmiştir. Türkiye-AB Gümrük Birliği'nin güncellenmesine yönelik ise bir çalışmanın öngörülmediği ifade edilmiştir.

25-26 Mart 2021'de yapılan AB Liderler Zirvesi'nde alınan kararlar sonucunda Türkiye ile pozitif bir gündem oluşturulması üzerinde durulmuştur. Bahsi geçen gündemin başında ise Gümrük Birliği güncellemesi gelmektedir. Zirvenin sonuç bildirisinde Gümrük Birliği'nin modernizasyonu, kapsamının genişletilmesi, Türkiye'nin ticari sıkıntıları ele alınması kaydı ile üye devletlerin müzakere direktiflerini belirleyerek Komisyona bu bağlamdaki müzakereleri başlatmak üzere yetki vermeleri talep edilmiştir.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın daveti üzerine 6 Nisan 2021 tarihinde, AB Konseyi Başkanı Charles Michel ve Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen Türkiye'ye ziyarette bulunmuşlardır. Bu görüşmede Türkiye ile AB ilişkileri değerlendirilmiştir. Michel, AB'nin ekonomik iş birliği, göç, insanlar arası temas-mobilite olmak üzere üç temel ayağı olan pozitif bir gündemi masaya koyabileceklerini belirtmiştir. Ayrıca ilişkilerin kademeli olarak geri döndürülebilir olduğunu ifade

etmiştir. Leyen ise, Gümrük Birliği çerçevesini modernize etmek için çalışacaklarını ve ticareti canlandırmak adına Gümrük Birliği uygulamasında çıkan problemlerin ele alınacağını açıklamıştır. Ayrıca yeşil ve dijital dönüşüme odaklanarak, kamu ve özel sektör iş birliğini arttıracak yollar üzerinde çalışacaklarını da belirtmiştir.

3.10.9 Gümrük Birliği'nin kapsamı

Türkiye-AB Gümrük Birliği, sadece işlenmiş tarım ürünlerini ve sanayi ürünlerini kapsamaktadır. Geleneksel tarım ürünleri ise, kapsam dışında tutulmaktadır. İşlenmiş tarım ürünlerinde gümrük vergileri tespit edilmektedir. Sanayi payı ile tarım payı ayrılmaktadır ve sadece sanayi payı vergi muafiyetine tabidir.

Türkiye, Gümrük Birliği'nin tamamlanmasıyla, Avrupa Birliği'nin 1971 yılından bugüne tek taraflı olarak uyguladığı şekilde Avrupa Birliği'nden gelen sanayi ürünlerine yönelik tüm gümrük vergilerini ve eş tedbirleri kaldırmıştır. Uygulanan miktar kısıtlamalarına ise son vermiştir.

Sanayi ürünleri itibarıyla üçüncü ülkeler için koruma oranı, Gümrük Birliği öncesinde %16'dır. 2011 yılı İthalat Rejimi kapsamında %4,2 seviyesine düşmüştür.

1/95 Ortaklık Konseyi Kararıyla, Gümrük Birliği'nin düzgün bir şekilde işlemesi ve ortak ticaret politikasını uygulamak için; dampingli veya sübvansiyonlu ithalat karşı koruma, ihracata ve ithalata ilişkin kurallar, kotaların yönetimi, tekstil ithalatına ilişkin otonom düzenlemeler, dahilde ve hariçte işleme rejimleri Avrupa Birliği ile uyumlu hale getirilmiştir. Gümrük Birliği dahilinde, Avrupa Birliği'nin tercihli ve otonom rejimlerine uyum sürmektedir.

Türkiye, 16'sı şu anda yürürlükte olmak üzere toplamda 27 adet Serbest Ticaret Anlaşması imzalamıştır. Birçok ülke ve ülke gruplarıyla ise müzakereler devam etmektedir.

Merkezi ve Doğu Avrupa Ülkeleri; Macaristan, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Slovenya, Litvanya, Estonya, Letonya, Bulgaristan, Romanya (Mart 2004 ve Ocak 2007 yılındaki AB genişlemesi ile Türkiye'nin bu ülkelerle imzaladığı STA sonlandırılmıştır) ile EFTA ülkelerinin (Norveç, İzlanda, İsviçre, Liechtenstein) yanında, İsrail, Makedonya, Arnavutluk, Bosna-Hersek, Fas, Filistin, Hırvatistan, Tunus, Suriye, Sırbistan, Mısır, Gürcistan, Ürdün, Karadağ ve Şili ile STA imzalanmış ve yürürlüğe

girmiştir. Lübnan ile imzalanan anlaşma onay sürecindedir. Ukrayna, Endonezya, Malezya, Kanada, Vietnam, Güney Kore, Körfez İş birliği Konseyi (KİK) ülkeleri (Oman, Kuveyt, Bahreyn, Katar, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri), Kamerun, Morityus, Hindistan, Seyşeller, Libya, MERCOSUR ülkeleri (Arjantin, Paraguay, Brezilya, Uruguay), Kongo Demokratik Cumhuriyeti, Kolombiya, Fiji, Ekvator ve Moldova ile müzakere süreci başlatılmıştır.

Bahsi geçen anlaşmalar, Türk ihracatına yeni pazarlar yaratılmasına, bu pazarlara daha önce tavizli koşullarla girme imkânı bulmuş ülke malları karşısında Türk mallarının karşı karşıya kaldığı rekabet dezavantajının ortadan kaldırılmasına ve Türk sanayicisinin ihtiyaç duyduğu hammadde ve yarı mamullerin daha uygun koşullarda temin edilmesine de katkıda bulunmaktadır.

3.10.10 İşlenmiş tarım ürünlerine ilişkin düzenleme

İşlenmemiş tarım ürünleri ilişkin yapılan son düzenleme, Gümrük birliğinin derinleştirilmesi, genişletilmesi 01.05.2004 tarihli topluluk genişlemesinin Türkiye ve Avrupa Birliği arasındaki mevcut tercihli rejimlere yansıtılması hedefini taşıyan 1/2007 sayılı Ortaklık Konseyi Kararıdır. Türkiye ile Avrupa Birliği arasında işlenmiş tarım ürünlerine ilişkin tercihli rejimi oluşturan 1/95 sayılı OKK kapsamında verilen tavizler geçerliliğini korumaktadır. İşlenmiş tarım ürünlerindeki mevcut olan tavizlerin iyileştirilmesini öngören ve 1/95'e ek özelliği taşıyan 1/2007 sayılı OKK, işlenmiş tarım ürünlerinden bir kısmı için tarife kotaları kapsamında tarım paylarının da karşılıklı sıfırlanmasını içerir. Gümrük Birliği Antlaşması sebebiyle sanayi payları günümüzde sıfırlanmış durumdadır. 1/2007 sayılı OKK kapsamınca iki taraf da bir kısım işlenmiş tarım ürünlerinde tarım paylarını sıfırlayacaktır. Buna durumda, Türkiye tarafından alınan ve verilen tavizlerden örnekler çizelge 1'de gösterilmektedir.

Çizelge 1. İşlenmiş Tarım Ürünlerinde Alınan ve Verilen Tavizler

	Alınan (Ton)	Verilen (Ton)
Şekerlemeler	15.000	3.500
Çikolata	5.000	7.000
Karışım, hamur	900	-
Makarna	20.000	20.000
Kabartılmış/kav. Hub.	500	5.000
Kavrulmamış flokon	100	500
Bulgur	10.000	-
Matzos, vb.	2.500	2.500
Bisküvi, gofret, vb	23.120	3.300
Dondurma	3.000	3.000
Gıda müstahzarları	4.000	4.000
Çocuk gıdası	-	500

Kaynak: DTM

DTM'nin verilerine göre çizelgede belirtilen tarife kotası dâhilinde vergiden muaf olan ciddi miktarlarda tavizler, Avrupa Birliği'ne yönelik işlenmiş tarım ürünleri ihracatımıza önemli katkı sağlamış olacaktır. 1/97 sayılı OKK dâhilinde Türkiye menşeli 190211 ve 190219 tarife pozisyonlarında ki makarnalarda Avrupa Birliği tarafından Türkiye'ye sağlanan 2 milyon Euro değerindeki gümrük vergisi indirimi biçimindeki değer kotası 1/2007 sayılı OKK ile yürürlükten kaldırılmıştır.

Türkiye menşeli bir takım işlenmiş tarım ürünlerinin topluluğa ithalatında tarife kotalarının açılmasına ilişkin 816/2007/EC sayılı Komisyon Yönetmeliği AB Resmi Gazetesi'nin 13 Temmuz 2007 tarih ve L 183 sayılı ekinde yayımlanmıştır. AB menşeli bir takım işlenmiş tarım ürünlerinin Türkiye'ye ithalatında geçerli olacak tarife kontenjanlarına ilişkin 2007/12555 Bakanlar Kurulu Kararı, 29 Ağustos 2007 tarih ve 26628 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmasının hemen ardından yürürlüğe girmiştir.

3.10.11 Sanayi ürünlerine ilişkin düzenleme

Katma Protokol'ün 7 ile 35. maddeleri arasında düzenlenen Gümrük Birliği'nin esasını oluşturan gümrük vergileri ile eşit etkiye sahip vergi ve resimlerin kaldırılması, Türkiye'nin topluluğun OGT'sine uyumu ve miktar kısıtlamalarının kaldırılması sanayi malları sınıfındaki ürünlere uygulanmaya yöneliktir (DTM 2007).

Yayınlanan protokole göre, topluluğun Türkiye'den ithal edilen sanayi mamullerine uyguladığı gümrük vergileri ve eş etkili vergileri, miktar kısıtlamalarını protokolün ticari hükümlerinin yayımlandığı 1 Eylül 1971 tarihinde kaldırması gerekir. Bahsi geçen tarihte işlenmiş tarım ürünlerinin de dâhil olduğu sanayi mallarına ilişkin tüm miktar kısıtlamaları, gümrük vergileri ve eş etkili vergiler topluluk tarafından

kaldırılmıştır. Türkiye, topluluk çıkışlı sanayi mallarına karşı uyguladığı gümrük vergileri ile miktar kısıtlamalarını kaldırma ve eş etkili vergiler açısından geçiş dönemlerine tabi tutulmuştur.

Türkiye'nin, topluluğa uyguladığı gümrük vergileri ve eş etkili vergileri, 1973 tarihinde başlayacak şekilde, belirli bir geçiş dönemi içerisinde dış rekabet gücü kazanması ön görülen üretim kollarında 12 yıl, daha uzun bir süre sonunda dış rekabet gücü kazanabilecek daha hassas sektörlerde 22 yılın sonunda kaldırılacak biçimde Katma Protokol'ün 10. ve 11. maddelerinde görüldüğü şekilde kademeli olarak indirmekle yükümlü olmuştur. Çizelge 2 ve 3'de Katma Protokol kapsamında Türkiye'nin gümrük vergi indirim oranları gösterilmiştir.

Çizelge 2. 12 Yıllık Listeye Giren Ürünler

Tarih	İndirim Oranı %	Toplam Vergi Oranı %
1.1.1973	10	90
1.1.1976	10	80
1.1.1978	10	70
1.1.1979	10	60
1.1.1980	10	50
1.1.1981	10	40
1.1.1982	10	30
1.1.1983	10	20
1.1.1984	10	10
1.1.1985	10	0

Kaynak: DTM

Çizelge 3. 22 Yıllık Listeye Giren Ürünler

Tarih	İndirim Oranı %	Toplam Vergi Oranı %
1.1.1973	5	95
1.1.1976	5	90
1.1.1979	5	85
1.1.1983	5	80
1.1.1985	10	70
1.1.1986	10	60
1.1.1988	10	50
1.1.1990	10	40
1.1.1991	10	30
1.1.1993	10	20
1.1.1994	10	10
1.1.1995	10	0

Kaynak: DTM

DTM'den alınan verilere göre çizelgedeki listede gösterilen indirimler yalnızca gümrük vergilerini içermemektedir. İthalatta aynı etkiyi yaratan diğer vergi ve harçları da kapsamaktadır. O tarihlerde uygulanan damga resmi, ithalattan alınan belediye hissesi, rıhtım resmi daha sonra çıkarılan çeşitli fonlarla (fiyat istikrar ve destekleme fonu, savunma sanayi fonu, toplu konut fonu gibi) örnek gösterilebilen bu tür yükler de malların serbest dolaşımını eksi yönde etkileyen sebepler olduğu için indirim kapsamı içerisinde düşünülmüştür (Çimen 1996)

Topluluk tarafından gümrük vergilerinin kaldırılması, bazı petrol ürünleri, sair pamuklu dokumalar, perakende satışa arz edilmeyen pamuk ipliği, yün ya da ince hayvan kılından yapılma sarmalı veya düğümlü halılara yönelik dört adet istisna oluşturulmuştur. Petrol ürünleri için, topluluk tarafından Türkiye'ye yönelik sıfır gümrüklü 200 bin ton tarife kontenjanı açılmıştır. Diğer üç madde için gümrük vergilerinin 12 yıllık dönemde sıfırlanmak üzere % 25'erlik dilimler olarak indirilmesine karar verilmiştir. Petrol ürünlerindeki tarife kontenjanı artırımlarla devam ederken, diğer üç üründeki vergiler 1 Ocak 1985'te yürürlükten kaldırılmıştır. Miktar kısıtlamaları konusunda ise, Katma Protokol kararınca topluluktan yaptığı ithalat miktarını kademeli olarak libere etmekle ve bir daha kısıtlamaya tabi tutmamakla sorumlu olan Türkiye, 18 yıllık bir dönemde miktar kısıtlamalarını yürürlükten kaldırmayı taahhüt etmesine rağmen, 1988 tarihine kadar kesintiye uğramıştır.

3.11 Almanya

Almanya 16 eyaletten oluşmaktadır. Başkent Berlin'dir. Eyaletler; Hamburg, Bavyera (Bayern), Berlin, Hessen, Bremen, Aşağı Saksonya (Niedersachsen), Kuzey Ren-Vesfalya (Nordrhein-Westfalen), Renanya-Palatina (Rheinland-Pfalz), Brandenburg, Baden-Württemberg, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Saksonya-Anhalt (Sachsen-Anhalt), Saksonya (Sachsen), Türingiya (Thüringen) ve Schleswig-Holstein.

Nüfus bakımından en büyük şehirleri; Berlin, Köln, Düsseldorf, Stuttgart, Arnsberg, Karlsruhe, Oberbayern, Münster, Schleswig-Holstein ve Darmstadt'tır.

Sahip olduğu önemli limanlar; Bremen, Hamburg, Brake, Cuxhaven, Bremerhaven, Emden, Nordenham, Papenburg, Leer, Wilhelmshaven'dır. Hamburg limanının yükleme hacmi 9,73 milyon TEU hacme ulaşmıştır.

Türk Hava Yolları, Almanya'da 13 farklı havalimanına direkt uçuş gerçekleştirmektedir.

3.11.1 Almanya'nın dış ticareti

TradeMap ve Dünya Bankası'nın paylaştığı verilere göre, 2018 yılında Almanya'nın dış ticaretinin milli gelire oranı %72 düzeyindedir. Diğer bir şekilde ifade edecek olursak milli gelirinin %72'si dış ticarete bağımlıdır.

Almanya dış ticaretinde, ağırlığı olan ülkeleri inceleyecek olursak ithalatta Çin, Hollanda ve ABD, ihracatta ise ABD, Fransa ve Çin ilk sıralarda yer alır. Önemli ürün gruplarını incelersek 2'li GTİP kodlarında ithalatta 84 (nükleer reaktörler, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, kazanlar, bunların aksam ve parçaları), 85 (Elektrikli makina ve cihazlar, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, ses kaydetme-verme, aksam, parça, aksesuarı), 87 (traktörler, motorlu kara taşıtları, motosikletler, bisikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça ve aksesuarı), 27 (mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, mineral yakıtlar, mineral mumlar, bitümenli maddeler), 30 (İlaçlar ve Farmasötikler) ürün grupları ön plana çıkmaktadır. İhracatta ise, 84, 87, 85, 30, 90 (fotoğraf, sinema, optik, ölçü, ayar, tıbbi, kontrol, cerrahi alet ve cihazlar, bunların aksam, parça ve aksesuarı) ürün grupları öne çıkmaktadır.

Almanya'nın dış ticaretinde önemli 4'lü GTİP kodlu ürün gruplarına bakacak olursak ithalatta 8703 (binek otomobiller ve insan taşımak üzere imal edilen diğer motorlu taşıtlar (yarış arabaları da dahil)), 2709 (petrol yağları, ham petrol ve bitümenli minerallerden elde edilen yağlar), 8708 (karayolu taşıtları için parça, aksam ve aksesuarlar), 2711 (petrol gazları ve diğer gazlı hidrokarbonlar), 3004 (tedavide ve korunmada kullanılmak üzere hazırlanan dozlandırılmış ilaçlar, 2710 (petrol yağları ve bitümenli minerallerden elde edilen yağlar) ürün grupları ön plana çıkmaktadır. İhracatta ise 8703, 8708, 3004, 8802 (uçaklar, helikopterler vb; uydular dahil uzay araçları, uzay araçlarını fırlatıcı araçlar ve yörünge-altı araçları), 3002 (hayvan kanı, insan kanı, serum, toksin, aşı vb. ürünler) ürün grupları ön plana çıkmaktadır.

Tablo 1'de Almanya'nın 2010-2019 yılları arasında 10 yıllık dış ticareti, ithalat-ihracat rakamları, dış ticaret dengesi ve ticari dışa açıklık endeks değerleri verilmiştir. 2010 yılında 1,3 trilyon dolarlık ihracat gerçekleştirirken, 1,1 trilyon dolarlık ithalat gerçekleştirmiştir. Bu durumda 207 milyar dolarlık fazla vermiştir. 2018 yılında 1,56 trilyon dolarlık ihracat gerçekleştirilirken, 1,29 trilyon dolarlık ithalat gerçekleştirilmiştir. 2019 yılında 1,49 trilyon dolarlık ihracat gerçekleştirilirken, 1,24 trilyon dolarlık ithalat gerçekleştirilmiştir. Dış ticaret, 2018 yılında 269 milyar dolar, 2019 yılında 250 milyar dolar fazla vermiştir. Almanya'da dış ticaret yıllar içerisinde istikrarlı bir şekilde yükseliş göstermiştir. En yüksek ithalat-ihracat rakamları 2018 yılında gerçekleşmiştir. Dış ticaret fazlası ise en yüksek 283 milyar dolar ile 2014 yılında olmuştur. Ticari dışa açıklık endeksi (bağımlılık) incelendiğinde yıllar içerisinde yatay düzlemde seyrettiği görülür. Endeks değerine bakacak olursak 2010 yılında %68,6 olarak gözlemlenirken, 2019 yılındaki oran ise %70,8'dir.

Tablo 1. Yıllara Göre Almanya'nın Dış Ticareti

Yıl	İhracat (milyar $)	İthalat (milyar $)	Dış Ticaret Dengesi (milyar $)	Toplam Dış Ticaret (milyar $)	Milli Gelir (milyar $)	Toplam Dış Ticaretin Milli Gelire Oranı (Ticari Dışa Açıklık Endeksi)
2010	1.268	1.061	207	2.328	3.396	68,6%
2011	1.484	1.262	222	2.745	3.744	73,3%
2012	1.410	1.161	249	2.571	3.527	72,9%
2013	1.451	1.187	264	2.638	3.733	70,7%
2014	1.498	1.215	283	2.713	3.884	69,9%
2015	1.324	1.053	270	2.377	3.361	70,7%
2016	1.341	1.061	280	2.401	3.467	69,3%
2017	1.447	1.168	279	2.614	3.657	71,5%
2018	1.557	1.287	269	2.844	3.948	72,0%
2019	1.486	1.236	250	2.723	3.847	70,8%

Kaynak: (International Trade Centre (ITC), Trademap, 2020) ve (Uluslararası Para Fonu (IMF), 2020)

Almanya'nın 2018 yılında ithalat yaptığı ülkelerin uzaklıkları incelendiğinde ortalama 3230 km uzaklıktaki ülkelerden ithalat yaptığı gözlemlenmiştir. Dünyada en fazla ithalat yapan ülke ABD'nin 2,6 trilyon $ ithalatını 7788 km ortalama ile yapmış olduğu, km başına hesaplandığında ise 335,4 milyon $ ithalat ile km en fazla ithalat yapan ülkeler arasında 3.sırada olduğu görülür. Dünyada en fazla ithalat yapan ülkeler arasında ikinci sırada olan Çin ise 2,1 trilyon $ ithalatı ortalama 6326 km'den gerçekleştirmektedir. Km başına ise 337,5 milyon dolar ithalat yaparak km başına en fazla ithalat yapan ikinci

ülkedir. Dünyada en fazla ithalat yapan üçüncü ülke olan Almanya 1,3 trilyon $ ithalatını ortalama 3230 km'den gerçekleştirmiştir. Km başına 398,6 milyon $ ithalat rakamı ile km başına en fazla ithalat gerçekleştiren ülke konumunda yer almaktadır.

3.11.2 Almanya'nın dünya ile dış ticareti

Tablo 2. Almanya'nın İthalat Yaptığı Ülkeler (2018)

Sıra	Ülke	İthalat (2018, 1.000 $)	İthalat (2019, 1.000 $)	%, 2018	%, 2019
1	Çin	125.350.629	122.732.514	%9,74	%9,90
2	Hollanda	104.900.558	98.384.098	%8,15	%8,00
3	ABD	76.202.259	79.935.585	%5,92	%6,50
4	Fransa	76.981.291	73.832.189	%5,98	%6,00
5	Polonya	65.204.443	64.440.399	%5,06	%5,20
6	İtalya	71.280.261	63.909.364	%5,54	%5,20
7	Çekya	56.416.040	53.524.223	%4,38	%4,30
8	İsviçre	54.850.295	52.384.348	%4,26	%4,20
9	Avusturya	49.647.790	46.419.937	%3,86	%3,80
10	Belçika	53.428.081	45.613.341	%4,15	%3,70
20	Türkiye	19.348.399	17.731.493	%1,50	%1,40
	Diğer Ülkeler	533.768.621	517.391.240	%41,46	%41,80
	Toplam İthalat	1.287.378.667	1.236.298.731	%100,00	%100,00

Kaynak: (International Trade Centre (ITC), Trademap, 2019)^

Yukarıdaki tabloda, 2018 ve 2019 yıllarına ait Almanya'nın ithalatının ülkelere göre dağılımı görülmektedir. Türkiye, Almanya'nın en çok ithalat yaptığı 20. ülke konumundadır. Almanya, Türkiye'den 2018 yılında 19,35 milyar dolarlık, 2019 yılında ise 17,73 milyar dolarlık ithalat yapmıştır. Türkiye'den yaptığı ithalatın ülkenin toplam ithalatı içindeki yüzdelik payı 2018 yılında %1,5 düzeyindeyken, 2019 yılında ise %1,4'e gerilemiştir. Almanya'nın en çok ithalat yaptığı ülke hem 2018 hem de 2019 yılında Çin'dir. Bu ülkeden yapılan ithalat 2018 yılında 125,35 milyar dolardır. 2019 yılında ise 122,7 milyar dolara gerilemiştir. Almanya'nın ithalat yaptığı ülkeler arasında ikinci sırada Hollanda gelmektedir. Hollanda'dan 2018 yılında 104,9 milyar dolarlık, 2019 yılında ise 98,4 milyar dolarlık ithalat yapılmıştır. Hollanda'nın toplam ithalat içindeki payı 2018 yılında %8,15 iken 2019 yılında %8 düzeyindedir. Üçüncü sırada ise; 2018 yılında 76,2 milyar dolarlık, 2019 yılında ise 79,9 milyar dolarlık ithalat yapılan ABD'dir. ABD'nin toplam ithalat içindeki payı ise 2018 yılında %5,92 düzeyindeyken, 2019 yılında %6,5'dir. Almanya gerçekleştirilen ithalatın yaklaşık %24,4'ünü ABD, Çin ve

Hollanda'dan yapmaktadır. İlk beş ülkeden yapılan ithalat ise toplam ithalatın %35,6'sını oluşturmaktadır. İthalat yapılan ilk 10 ülke, Almanya'nın toplam ithalatının %58,2'sini oluşturmaktadır. Bu durum bize Almanya'nın ithalatının belli başlı ülkelerden yapıldığını göstermektedir.

Tablo 3. Almanya'nın 2010-2019 Döneminde En Çok İthalat Yaptığı 10 Ülke

Sıra	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	Çin	Çin	Çin	Hollanda	Hollanda	Çin	Çin	Çin	Çin	Çin
2	Hollanda	Hollanda	Hollanda	Çin	Çin	Hollanda	Hollanda	Hollanda	Hollanda	Hollanda
3	Fransa	Fransa	Fransa	Fransa	Fransa	Fransa	Fransa	Fransa	Fransa	ABD
4	ABD	ABD	ABD	ABD	ABD	ABD	ABD	ABD	ABD	Fransa
5	İtalya	İtalya	İtalya	İtalya	İtalya	İtalya	İtalya	İtalya	İtalya	Polonya
6	Birleşik Krallık	Birleşik Krallık	Birleşik Krallık	İsviçre	İsviçre	Polonya	Polonya	Polonya	Polonya	İtalya
7	İsviçre	İsviçre	İsviçre	Birleşik Krallık	Polonya	İsviçre	İsviçre	İsviçre	Çekya	Çekya
8	Belçika	Belçika	Belçika	Belçika	Belçika	Çekya	Çekya	Çekya	İsviçre	İsviçre
9	Avusturya	Avusturya	Avusturya	Avusturya	Rusya	Birleşik Krallık	Avusturya	Avusturya	Belçika	Avusturya
10	Çekya	Çekya	Polonya	Polonya	Birleşik Krallık	Avusturya	Belçika	Belçika	Avusturya	Belçika

Kaynak: (International Trade Centre (ITC), Trademap, 2019)

Yukarıdaki tabloda, 2010-2019 yılları arasında, Almanya'nın en fazla ithalat yaptığı ilk 10 ülke gösterilmiştir. 10 yılın 8'inde Çin, Almanya'nın en fazla ithalat yaptığı ülke konumundadır. Hollanda ise Almanya'nın en fazla ithalat yaptığı ikinci ülke olmuştur. 10 yılın 9'unda Fransa, Almanya'nın en çok ithalat yaptığı 3. ülke konumundadır. Türkiye ise, 2010- 2019 yıllarında listeye girememiştir. Almanya'nın en çok ithalat yaptığı ilk 10 ülke sıralamasında 12 farklı ülkenin yer aldığı görülmektedir. Yapılan sıralamada Çin, İsviçre, Fransa, ABD, Hollanda ve İtalya'nın 10 yıl içerisinde sürekli sıralamaya girdiği görülmektedir. Bu ülkeler dışında Avusturya ve Belçika 9 yıl, Çek Cumhuriyeti 7 yıl ve Polonya 8 yıl Almanya'nın en çok ithalat yaptığı ilk 10 ülke sıralamasında yer bulmuştur.

3.11.3 Almanya'nın Türkiye ile dış ticareti

Tablo 4. Almanya'nın Yıllara Göre Türkiye'den Yaptığı İthalat (milyar $)

Yıl	Türkiye'den İthalat	Dünya'dan İthalat	Türkiye'den Yapılan İthalatın Almanya'nın Toplam İthalatı İçindeki Payı	Türkiye'nin Dünyaya İhracatı	Türkiye'den Yapılan İthalatın Türkiye'nin Toplam İhracatı İçindeki Payı
2001	5,8	486,0	%1,2	31,3	%18,6
2002	6,5	490,5	%1,3	35,8	%18,2
2003	8,1	601,8	%1,4	47,3	%17,2
2004	9,9	718,2	%1,4	63,1	%15,6
2005	10,4	779,8	%1,3	73,5	%14,2
2006	11,6	922,2	%1,3	85,5	%13,6
2007	13,3	1.059,3	%1,3	107,3	%12,4
2008	14,3	1.192,6	%1,2	132,0	%10,9
2009	11,6	928,9	%1,3	102,1	%11,4
2010	13,3	1.060,7	%1,3	113,9	%11,7
2011	16,4	1.261,6	%1,3	134,9	%12,2
2012	15,5	1.161,2	%1,3	152,5	%10,2
2013	16,4	1.187,3	%1,4	151,8	%10,8
2014	17,9	1.215,0	%1,5	157,6	%11,3
2015	16,1	1.053,4	%1,5	143,9	%11,2
2016	17,0	1.060,7	%1,6	142,5	%11,9
2017	18,4	1.167,8	%1,6	157,0	%11,7
2018	19,3	1.287,4	%1,5	167,9	%11,5
2019	17,7	1.236,3	%1,4	171,1	%10,4

Kaynak: (International Trade Centre (ITC), Trademap, 2019)

Almanya'nın 2001-2019 yılları arasında, Türkiye'den yaptığı ithalat ve bu ithalatın toplam ithalat içerisindeki payı yukarıdaki tabloda görülmektedir. Almanya 2001 yılında Türkiye'den 5,8 milyar dolarlık ithalat yaparken, bu ithalatın Almanya'nın yaptığı toplam ithalat içerisindeki payı %1,2 seviyesindedir. Almanya, Türkiye'den 2018 yılında 19,3 milyar dolarlık, 2019 yılında ise 17,7 milyar dolarlık ithalat yapmıştır. Yapılan bu ithalat Almanya'nın yapmış olduğu toplam ithalat içerisindeki payı, 2018 yılında %1,5 2019 yılında ise %1,4 seviyesindedir. Almanya'nın, Türkiye'den yaptığı ithalat 2019 yılında 2018 yılına göre yaklaşık %8,4 azalırken 2001 yılındaki ithalata göre ise %204 artış göstermiştir. Türkiye'den yapılan ithalatın Almanya'nın yaptığı toplam ithalat içerisindeki payı ise pek fazla yükseliş göstermemiştir. Bu durum büyük pazarda ihracatçılarımız açısından kat edilecek daha çok yolun olduğunu göstermektedir. Almanya, Türkiye'den en fazla ithalatı 2018 yılında, 19,3 milyar dolar olarak yapmıştır. Türkiye'den yapılan ithalatın, Almanya'nın yaptığı toplam ithalat içindeki payı en fazla 2016 yılında %1,6 olarak yapılmıştır. Almanya'ya yapılan ihracatın Türkiye'nin toplam

ihracatı içindeki payına bakıldığında ise 2001 yılında %18,6 düzeyinde iken, 2018 yılında %11,5'e 2019 yılında da %10,4'e gerilediği görülmüştür. Bu durum ise ihracatçılarımızın zamanla hedef pazar yoğunlaşmasını azaltarak, Almanya dışındaki pazarlara yöneldiğini göstermektedir.

Tablo 5. Almanya, Türkiye ve Dünya Ticaretine Genel Bakış (2018)

Dış Ticaret Göstergesi	Ürün sayısı	Tutar (milyar $)
Dünyadaki Toplam İhracat	5.660	19.284,58
Dünyadaki Toplam İthalat	5.854	19.665,28
Almanya'nın Dünyadan ithalatı	5.233	1.287,38
Türkiye'nin Dünyadan İthalatı	4.788	223,00
Almanya'nın Türkiye'den İthalatı	3.277	19,35
Türkiye'nin Almanya'dan İthalatı	3.616	20,41
Almanya'nın Dünyaya İhracatı	5.097	1.556,74
Türkiye'nin Dünyaya İhracatı	4.729	167,97
Almanya'nın Türkiye'den İthalatının Toplam İthalatı İçindeki Payı (%)	62,6%	1,50%
Almanya'nın İthalatının Dünyadaki Toplam İthalat İçindeki Payı (%)	89,4%	6,55%

Kaynak: (Uluslararası Ticaret Merkezi (International Trade Centre, ITC), 2019)

Uluslararası Ticaret Merkezi verilerine göre; 2018 yılında 5854 farklı 6'lı GTIP kodlu ürünün ithalatı gerçekleşmiştir. Bu ürünlerin ithalat tutarı 19,6 milyar dolar olmuştur. İhracat rakamlarına bakıldığında ise, 5660 farklı 6'lı GTIP kodlu ürünün ihracatının yapıldığı görülmektedir. Bu ürünlerin ihracat tutarı ise 19,2 milyar dolardır.

2018 yılında Türkiye, 4.729 farklı 6'lı GTİP kodlu ürünün ihracatını yapmıştır. Yapılan bu ihracatta, ürünlerin ihracat tutarı 168 milyar dolardır. Dünya ihracatındaki payı ise %0,9 civarındadır. İthalata bakıldığında ise, 4.788 farklı 6'lı GTİP kodlu ürünün ithalatı yapılmıştır. Bu ürünlerin ithalat tutarı 223 milyar dolardır. Dünya ithalatında ki payı ise %1,1'dir. 2019 yılında Türkiye, 4.661 farklı 6'lı GTİP kodlu ürünün ihracatını yapmıştır. Bu ürünlerin ihracat tutarı 171,1 milyar dolardır. İthalata bakıldığında ise, 4.753 farklı 6'lı GTİP kodlu ürünün ithalatı yapılmıştır. Bu ürünlerin ithalat tutarı ise 200,7 milyar dolardır. 2019 yılında Küresel ticarette yaşanan daralma, Türk ihracatçılarının hızını kesmemiştir. İhracatta ürün sayısı azalma gösterse de, özel ticaret sistemine göre ihracatta %2 artış yaşanmıştır. Almanya, 2018 yılında dünyadan 5.233 farklı 6'lı GTİP kodlu ürünün ithalatını yapmıştır. Bu ürünlerin ithalat tutarı 1,29 trilyon dolardır. Dünya ithalatından %6,5 pay sahibi olmuştur. Almanya, dünyaya 2018 yılında

5.097 farklı 6'lı GTİP kodlu ürünün ihracatını yapmıştır. Bu ürünlerin ihracat tutarı ise 1,56 trilyon dolardır. Dünya ihracatında da %8,07 paya sahiptir. Almanya 2019 yılında ise, dünyaya 5.102 farklı 6'lı GTİP kodlu ürünün ihracatını yapmıştır. Bu ürünlerin ihracat tutarı 1,49 trilyon dolardır. Almanya'nın ihraç ettiği ürünlerin sayısı artarken ihracat tutarında azalma görülmüştür. Almanya, 2018 yılında dünyada ithal edilen 5.854 ürünün yaklaşık %89,4'üne sahip, 5.233 ürün ithal ederken, dünya genelinde ise ihraç edilen 5.660 ürünün %90,1'ine sahip 5.097 ürün ihraç etmiştir. Bu durum bizlere, Almanya'nın hem ithalat hem de ihracatta yaşanan pazar yoğunlaşmasının düşük olduğunu ve dış ticaretine konu olan birçok ürünün olduğu göstermektedir.

Tablo 6. Almanya'nın Türkiye'den İthal Ettiği Ürünler (2019)

6'lı GTİP Kodu	Ürün Açıklaması	İthalat (x1000 $)	%
'840999	Dizel motorlar için aksam; parçalar	612.650	3,5%
'840991	Benzinli motorlar için aksam; parçalar	453.243	2,6%
'870322	Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli (1000cm3<silindir=<1500 cm3)	437.427	2,5%
'870120	Çekiciler; yarı römorklar için	349.734	2,0%
'610910	Tişört, fanila, atlet, kaşkorse vb. giyim eşyası; pamuktan (örme veya kroşe)	341.077	1,9%
'999999	Bilinmeyen/Gizli Ürünler	330.769	1,9%
'620342	Erkek/erkek çocuk için kısa pantolon, şort vs. pamuktan	325.324	1,8%
'200819	Diğer sert kabuklu meyve ve karışımlarının konserveleri	321.655	1,8%
'870210	Minibüs, midibüs ve otobüs; dizel veya yarı dizel, kapasitesi >=10 kişi	316.655	1,8%
'620462	Kadın/kız çocuk için pantolon, şort vs. pamuktan	315.249	1,8%
Diğer Ürünler		13.927.710	78,5%
Toplam İthalat		17.731.493	100%

Kaynak: (Uluslararası Ticaret Merkezi (International Trade Centre, ITC), 2019)

Yukarıdaki tabloda, 2019 yıl içerisinde Almanya'nın, Türkiye'den en fazla ithalatını yaptığı ilk 10 ürün ve bu ürünlerin Almanya'nın, Türkiye'den yaptığı toplam ithalat içerisindeki payı görülmektedir. 2018 yılında Almanya'nın, Türkiye'den ilk 10 üründe yaptığı ithalat yaklaşık olarak 3,8 milyar dolardır. Bu rakam, Türkiye'den yapılan toplam ithalatının %21,5'ini oluşturmaktadır. Bu durum ise Türkiye'de ki ihracatçıların, Almanya'ya yapılan ihraç ürünlerinde yoğunlaşma yaşamadıklarını bizlere gösterir. Almanya'nın, Türkiye'den en çok ithalatı 2019 yılında 612,6 milyon dolar ile '840999 "Dizel motorlar için aksam; parçalar" GTİP kodlu üründe gerçekleştirmiştir. Bu ürünün toplam ithalat içindeki payı ise %3,5 olmuştur. Bu ürünü 453,2 milyon dolarlık ithalat ve %2,6'lık pay ile '840991 "Benzinli motorlar için aksam; parçalar" GTİP kodlu ürün ile 437,4 milyon dolarlık ithalat ve %2,5'lik pay ile '870322 "Motorlu taşıt; kıvılcım ateşlemeli'' GTİP kodlu ürünün izlediği görülmüştür.

Tablo 7. Almanya'nın Türkiye'den İthal Ettiği Ürünlerin Sektörel Dağılımı (2018, milyon $)

Dünyadan Yaptığı ithalata Göre Sıra	Türkiye'den Yaptığı ithalata Göre Sıra	TİM sektör sınıfı	Sınıfta Yer Alan 6'lı GTİP Kod Sayısı	Almanya'nın Dünyadan İthalatı	Türkiye'den Yaptığı İthalat	Türkiye'den Yaptığı İthalatın Payı
1	5	Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	923	300,9	1,2	0,4%
2	3	Elektrik-Elektronik	398	208,7	1,4	0,7%
3	1	Otomotiv Endüstrisi	156	178,4	5,2	2,9%
4	6	Makine ve Aksamları	426	67,0	0,9	1,4%
5	4	Demir ve Demir Dışı Metaller	278	58,3	1,2	2,0%
6	2	Hazırgiyim ve Konfeksiyon	288	44,1	4,4	9,9%
7	8	Çelik	235	43,2	0,6	%1,5
8	15	Mobilya, Kağıt ve Orman Ürünleri	309	40,3	0,2	0,6%
9	16	Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	225	34,2	0,2	0,6%
10	11	Savunma ve Havacılık Sanayii	51	34,2	0,3	0,8%
11	7	İklimlendirme Sanayii	97	33,3	0,7	2,0%
12	21	Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller	238	22,4	0,1	0,5%
13	20	Madencilik Ürünleri	114	21,5	0,1	0,6%
14	18	Mücevher	42	18,1	0,2	1,0%
15	19	Deri ve Deri Mamulleri	86	18,0	0,1	0,8%
16	13	Meyve Sebze Mamulleri	90	13,3	0,2	1,8%
17	17	Yaş Meyve ve Sebze	67	13,2	0,2	1,5%
18	12	Çimento Cam Seramik ve Toprak Ürünleri	135	13,2	0,2	1,8%
19	10	Tekstil ve Hammaddeleri	494	8,8	0,5	5,4%
20	25	Süs Bitkileri ve Mamulleri	16	3,1	0,0	0,4%
21	14	Kuru Meyve ve Mamulleri	21	2,9	0,2	7,9%
22	26	Gemi, Yat ve Hizmetleri	21	2,8	0,0	0,4%
23	23	Tütün	8	2,6	0,0	1,8%
24	22	Halı	22	1,2	0,1	9,8%
25	9	Fındık ve Mamulleri	5	1,1	0,5	48,2%
26	24	Zeytin ve Zeytinyağı	6	0,6	0,0	5,9%
		Diğer Sanayi Ürünleri	39	7,9	0,0	0,1%
		TİM sektör sınıflaması dışı	443	94,2	0,4	0,4%
		TOPLAM	5.233	1.287,4	19,3	1,5%

Kaynak: (International Trade Centre (ITC), Trademap, 2020) ve TİM

Verilen tabloda Almanya'nın, Türkiye'den ithal ettiği ürünlerin TİM (Türkiye İhracatçılar Meclisi) tanımlamasına göre sektörel dağılımı gösterilmiştir. "Kimyevi Maddeler ve Mamulleri" sektörü Almanya'nın 2018 yılında dünyadan en çok ithalat gerçekleştirdiği sektör olmuştur. "Otomotiv Endüstrisi" sektörü ise Türkiye'den en çok ithalat yapılan sektör konumundadır. 2018 yılında Almanya, "Kimyevi Maddeler ve Mamulleri" sektöründe dünyadan 300,9 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirirken, Türkiye'den 1,2 milyar dolarlık ithalat yapmıştır. Bu sektörde Türkiye'den yapılan ithalatın payı %0,4 olmuştur. Almanya, Türkiye'den en çok ithalat yaptığı "Otomotiv Endüstrisi" sektöründe dünyadan 178,4 milyar dolarlık, Türkiye'den ise 5,2 milyar dolarlık ithalat yapmıştır. Türkiye'den bu sektörde yapılan ithalatın payı %2,9'dur. Almanya'nın, Türkiye'den en çok ithalatını yaptığı ikinci sektör ise 4,4 milyar dolar ile "Hazır giyim ve Konfeksiyon" sektörüdür. Bu sektörde Almanya, dünyadan 44,1 milyar

dolarlık ithalat yaparken, Türkiye'den bu sektörde yapılan ithalatın payı %9,9 olmuştur. Almanya'nın Türkiye'den en fazla ithalatını yaptığı üçüncü sektörden bahsedecek olursak 1,4 milyar dolar ile "Elektrik-Elektronik" sektörüdür. Almanya bu sektörde dünyadan 208,7 milyar dolarlık ithalat yaparken, Türkiye'den yapılan ithalatın payı %0,7 olmuştur. Almanya'nın, Türkiye'den yaptığı ithalatın payının en fazla olduğu sektörleri sırası ile sayacak olursak; %48,2'lik ithalat payı ile "Fındık ve Mamulleri" sektörü, %9,9'luk pay ile "Hazır giyim ve Konfeksiyon" sektörü ile %9,8'lik pay ile "Halı" sektörüdür. Almanya'nın dünyadan en çok ithalatını gerçekleştirdiği sektörler ile Türkiye'den en çok ithalatını yaptığı sektörler sınıflandırıldığında, 10 sektörde (Elektrik-Elektronik, Makine ve Aksamları, Otomotiv Endüstrisi, Demir ve Demir Dışı Metaller, Savunma ve Havacılık Sanayii, Çelik, Meyve Sebze Mamulleri, Tütün, Yaş Meyve ve Sebze, Halı ve Zeytin ve Zeytinyağı) birkaç basamak yer değiştirildiğinde örtüşme görülür. Almanya 2018 yılında dünyadan 26 sektörde 1,29 trilyon dolarlık ithalat yaparken, Türkiye'den aynı sektörlerde 19,3 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirdiği görülmüştür.

Tablo 8. Almanya'nın Türkiye'den İthal Etmediği Türkiye'nin Dünyaya İhraç Ettiği 1.439 Ürünün Sektörel Dağılımı (2018, milyon $)

TİM sektör sınıfı	Sektöre Yer Alan Ürün Sayısı	Dünya'dan Yapılan İthalat	Türkiye'nin Dünyaya İhracatı	Dünyada Yapılan Toplam İhracat
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	453	42.624	1.179	676.825
Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller	179	13.794	1.359	253.838
Savunma ve Havacılık Sanayii	20	12.643	369	217.857
Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	88	11.603	447	161.728
Mobilya, Kağıt ve Orman Ürünleri	110	10.452	275	155.948
Demir ve Demir Dışı Metaller	56	7.810	175	114.674
Çelik	57	6.377	917	112.316
Madencilik Ürünleri	49	6.090	384	123.973
Elektrik Elektronik	70	4.559	335	84.222
Mücevher	13	3.840	13	29.221
Otomotiv Endüstrisi	34	2.823	185	53.655
Makine ve Aksamları	93	2.394	205	122.990
Gemi ve Yat	7	1.428	444	45.166
Meyve Sebze Mamulleri	11	1.378	6	20.870
Yaş Meyve ve Sebze	11	935	23	13.377
Süs Bitkileri ve Mam.	8	730	2	6.718
Çimento Cam Seramik ve Toprak Ürünleri	18	499	33	9.151
Tekstil ve Hammaddeleri	93	491	95	13.086
Deri ve Deri Mamulleri	17	367	4	10.721
Tütün	1	182	0	2.634
Kuru Meyve ve Mamulleri	2	43,7	0,054	1.208
İklimlendirme Sanayii	9	38,1	13,3	2.276
Hazırgiyim ve Konfeksiyon	6	21,8	2,5	346
Zeytin ve Zeytinyağı	2	16,3	23,1	568
Halı	2	6,988	0,009	117
Diğer Sanayi Ürünleri	17	2.711	1,80	32.684
TİM sektör sınıflaması dışı	13	249	4,31	6.690
Sektörler toplamı	1.439	134.108	6.494	2.272.860

Kaynak: (International Trade Centre (ITC), Trademap, 2020) ve TİM

Yukarıda verilmiş olan tabloda, Almanya'nın Türkiye'den ithal etmediği fakat Türkiye'nin dünyaya ihraç ettiği 1.439 ürünün TİM sektörel sınıflamasına göre dağılımı görülmektedir. Almanya pazarında yer almayan bu ürünler incelendiğinde, Almanya'nın Türkiye dışındaki ülkelerden 134,1 milyar dolarlık ithalat yaptığını, Türkiye'nin ise bu ürünlerde Almanya dışındaki ülkelere toplam 6,5 milyar dolarlık ihracat yaptığını görmekteyiz. Verilen ürün gruplarında küresel ihracat 2,3 trilyon dolardır. Verilere baktığımızda, Türk ihracatçıları Almanya'ya, dünya geneline sattığı ürünleri ihraç etmekle birlikte, bu pazara küçümsenmeyecek boyutta bir ihracatın hala mümkün

olduğunu görürüz. Almanya belirtilen sektörler arasında dünyadan en çok ithalatı 42,6 milyar dolar ile "Kimyevi Maddeler ve Mamulleri" sektöründe yaparken, ikinci sırada ise dünyadan 13,8 milyar dolarlık ithalatın yapıldığı "Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller" sektörü gelmektedir. Üçüncü olarak 12,6 milyar dolarlık ithalat ile "Savunma ve Havacılık Sanayii" sektörü gelmektedir. Bu üç sektörün toplamında Almanya, Türkiye dışındaki ülkelerden 69,1 milyar dolarlık alım yapmaktadır. Türkiye, Almanya dışındaki ülkelere 2,9 milyar dolarlık ihracat yaparken, dünya genelinde ise bu üç sektörde 1,15 trilyon dolarlık ihracat gerçekleştirmektedir.

3.11.4 Almanya'nın Türkiye'ye uyguladığı tarife ve tarife dışı engeller

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) anlaşmalarına göre, ülkeler normal şartlarda ticaret yaptıkları ülkeler arasında ayrım yapamazlar. DTÖ üyesi olan bir ülke, diğer bir ülkeye ayrıcalık sağlarsa (bazı ürünler için daha az veya daha fazla bir gümrük vergisi oranı uygulaması gibi) diğer tüm DTÖ üyeleri için de aynı ayrıcalığı sağlaması gerekmektedir. Ülkeler MFN'ye (En Çok Kayrılan Ulus) istisna olarak, sadece grup içerisinde ticareti yapılan, dışarıdan gelen mallara karşı ayrımcılık yapan mallar için geçerli olan, üçüncü ülkelere ortak bir gümrük tarifesinin uygulanmadığı bir STA veya birlik dışında kalan ülkelere yönelik ortak bir gümrük tarifesinin benimsendiği Gümrük Birliği oluşturabilirler. Gelişmiş ülkeler, gelişmekte olan ülkelere sağlayacakları tek taraflı tavizler ile (gelişmiş ülkelerin, gelişmekte olan ülkelerin ithalatına tercihli tarifeler vermesi) bu ülkelerin dünya ticaretinden aldıkları payın yükselmesini amaçlayan Genelleştirilmiş Tercihler Sistemini (GTS) uygulayabilirler. Gümrük vergilerinin düşürülmesi hatta sıfırlanması, ticaret hacmini azaltan ithalat yasakları veya kotaları gibi ticaret engellerinin azaltılması, uluslararası ticareti teşvik etmenin en etkili yöntemleridir.

Ticaret müzakereleri sonucunda, öncelikle ithal ürünler üzerindeki gümrük vergilerinin düşürülmesi için görüşmeler yapılmıştır. Görüşmelerin sonucunda, 1990 yılının ortalarında, sanayi ülkelerinin sanayi malları üzerindeki tarife oranları sabit bir şekilde %4'ün altına düştü. 1980'lerdeki görüşmeler; mallar üzerindeki gümrük vergisi dışındaki engeller, hizmetler, fikri mülkiyet gibi yeni alanları kapsayacak şekilde genişletildi. Avrupa Birliği üyesi olan Almanya'nın IMF, Dünya Bankası, OECD ve Dünya Ticaret Örgütü'ne üyedir. AB ile birlikte toplamda 44 Serbest Ticaret Anlaşması imzalayan Almanya'nın, 11 ülke STA imzalayacağını DTÖ'ye bildirilmiştir. Türkiye ile

Avrupa Birliği arasında, dolayısı ile Almanya arasında, 1 Ocak 1996'da yürürlüğe giren Gümrük Birliği anlaşması bulunur. Ayrıca Almanya'nın, Batı Balkan Ülkeleri, Pakistan ve Moldova ile tercihli ticaret anlaşmaları bulunur. (Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ/WTO), 2020).

Almanya ve AB üyesi ülkeler, aralarında Gümrük Birliği olmasına rağmen Türkiye'den yapılan ithalatta, bazı ürünlere gümrük vergisi uygulanmaktadır. Bazı ürünlere tarife dışı engeller bazı ürünlere ise her ikisini de uygulamaktadır.

2018 yılında Almanya, Türkiye'den yapmış olduğu 3.277 ürünün ithalatında 115 ürüne gümrük vergisi uygulamıştır. Bu ürünlerde Türkiye, Almanya'ya 574 milyon dolarlık ürün ihraç ederken, dünyaya ise 115 üründe toplamda 7,1 milyar dolarlık ihracat yapmıştır. Almanya bu ürün grubunda dünyadan 32,6 milyar dolarlık ithalat yapmıştır

Tablo 9. Almanya'nın Türkiye'den Yaptığı İthalatta Uygulanan Gümrük Vergisi Oranlarına Göre 6'lı Gtip Kodlu Ürün Sayılarının Dağılımı

İthalatta Uygulanan Gümrük Vergisi Oranı	Ürün Sayısı
Gümrük Vergisi Uygulanmayan Ürünler (%0)	3.162
%0'dan büyük-%1'den küçük	18
%1'den büyük-%5'den küçük	28
%5'den büyük-%10'dan küçük	21
%10'dan büyük-%15'den küçük	23
%15'den büyük-%20'den küçük	10
%20'den büyük-%25'den küçük	5
%25'den büyük-%30'dan küçük	4
%30'dan büyük-%35'den küçük	2
%35'den büyük	4
Toplam	3.277

Kaynak: (ITC Market Acess Map (MacMap), 2020)

Verilen tabloda; Almanya'nın, Türkiye'den yaptığı ithalatta, uyguladığı gümrük vergisi oranlarına göre, ürün sayılarının dağılımı gösterilmiştir. Almanya, Türkiye'den ithal ettiği ürünler içerisinde, 3.162 adet üründe gümrük vergisi almamaktadır, %1'den az 18 üründe, %1'den fazla %5'den az 28 üründe gümrük vergisi almaktadır. %5'den fazla %10'dan az 21 üründe, %10'dan fazla %15'den az 23 üründe gümrük vergisi uygulamaktadır. %15'den fazla %20'den az 10 üründe, %20'den fazla %25'den az 5 üründe gümrük vergisi almaktadır. %25'den fazla %30'dan az 4 üründe, %30'dan fazla %35'den az 2 üründe ve %35'den fazla 4 üründe gümrük vergisi almaktadır.

Almanya, Türkiye'den yaptığı ithalatta en çok gümrük vergisi uygulanan ürünlerin, 28 ürünün yer aldığı %1-5 arası gümrük vergisi uygulanan ürün grubu olduğu görülmektedir. Almanya, Türkiye'den ithal edilen 23 üründe %10-15 arasında gümrük vergisi almaktadır. Almanya'nın 2018 yılında Türkiye'den ithal ettiği 87 üründe %1-25 arasında gümrük vergisi alındığı tespit edilmiştir. Almanya'nın dünyadan ithal ettiği toplam 5.233 farklı 6'lı GTİP kodlu üründe uygulanan gümrük vergisi oranlarının Türkiye'ye uyguladığı gümrük vergisi oranları ile aynı olduğu görülmüştür. Almanya, Türkiye'ye gümrük vergisi uygulamadığı 3.162 ürünün tamamında, STA yapmadığı diğer ülkelere de vergi uygulamamaktadır.

Tablo 10. Almanya'nın Türkiye'ye Uyguladığı Tarifelerin Sektörel Ortalaması (milyon $)

TİM sektör sınıfı	Sektörde Yer Alan 6'lı GTİP Kodlu Ürün Sayısı	Almanya'nın Türkiye'den İthalatı	Dünyadan Yaptığı İthalat	Türkiye'den Yaptığı İthalatın Payı	Türkiye'nin Dünyaya İhracatı	Ortalama Gümrük Vergisi Oranı	Toplam Gümrük Vergisi Tutarı
Çelik	177	640	36.512	1,8%	14.451	%0,00	0,00
Çimento Cam Seramik ve Toprak Ürünleri	116	238	12.852	1,9%	2.959	%0,00	0,00
Demir ve Demir Dışı Metaller	219	1.167	50.124	2,3%	8.114	%0,00	0,00
Deri ve Deri Mamulleri	67	145	17.659	0,8%	1.592	%0,00	0,00
Diğer Sanayi Ürünleri	22	7	5.790	0,1%	125	%0,00	0,00
Elektrik Elektronik	319	1.403	204.211	0,7%	11.046	%0,00	0,01
Fındık ve Mamulleri	5	584	1.193	49,0%	1.831	%1,57	9,16
Gemi ve Yat	14	11	1.336	0,8%	521	%0,00	0,00
Halı	20	114	1.158	9,8%	2.264	%0,00	0,00
Hazırgiyim ve Konfeksiyon	282	4.364	44.191	9,9%	17.557	%0,00	0,00
Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	131	211	22.523	0,9%	6.157	%4,50	9,51
İklimlendirme Sanayii	88	666	32.594	2,0%	4.313	%0,00	0,00
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	429	1.145	178.104	0,6%	15.904	%0,00	0,01
Kuru Meyve ve Mamulleri	17	177	2.757	6,4%	1.295	%0,00	0,00
Madencilik Ürünleri	61	119	15.130	0,8%	4.189	%0,00	0,00
Makine ve Aksamları	332	951	65.952	1,4%	7.365	%0,00	0,00
Meyve Sebze Mamulleri	76	231	11.847	2,0%	1.519	%1,98	4,59
Mobilya,Kağıt ve Orman Ürünleri	192	219	29.048	0,8%	4.880	%0,00	0,00
Mücevher	26	175	14.265	1,2%	7.166	%0,00	0,00
Otomotiv Endüstrisi	121	5.266	176.241	3,0%	31.425	%0,00	0,00
Savunma ve Havacılık Sanayii	29	271	20.768	1,3%	1.450	%0,00	0,00
Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller	48	118	8.344	1,4%	1.120	%0,35	0,42
Süs Bitkileri ve Mam.	8	12	2.342	0,5%	97	%0,00	0,00
Tekstil ve Hammaddeleri	399	468	8.084	5,8%	7.807	%0,00	0,00
TİM SINIFLAMASI DIŞI	13	375	74.654	0,5%	2.565	%0,00	0,00
Tütün	7	48	2.467	1,9%	1.010	%0,00	0,00
Yaş Meyve ve Sebze	55	193	12.196	1,6%	2.251	%1,71	3,30
Zeytin ve Zeytinyağı	4	29	498	5,9%	355	%2,67	0,78
Sektörler toplamı	3.277	19.348	1.052.842	1,8%	161.328	%0,14	27,8

Kaynak: (ITC Market Acess Map (MacMap), 2020), (International Trade Centre (ITC), Trademap, 2020) ve TİM

MacMap'in yapmış olduğu analizlere göre, Almanya'nın Türkiye'ye karşı uyguladığı gümrük vergilerinin, TİM sınıflamasına göre sektörel dağılımı gösterilmiştir. Sektörlere bakıldığında en fazla gümrük vergisinin "Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri" sektöründe olduğu anlaşılmaktadır. Bu sektörden alınan ortalama vergi oranı %4,5'dir. İkinci olarak %2,67 gümrük vergisi oranı ile "Zeytin ve Zeytinyağı" sektörü izlemektedir. Daha sonra %1,98 gümrük vergisi oranı ile "Meyve Sebze Mamulleri" sektörü gelmektedir.

Almanya'nın, Türkiye'den yaptığı ithalatta en yüksek gümrük vergisi gelirinin olduğu sektör "Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri" olduğu görülürken, kazanılan ortalama vergi geliri 9,51 milyon dolardır. İkinci olarak 9,16 milyon dolar gümrük vergisi geliri ile "Fındık ve Mamulleri" sektörü, 4,59 milyon dolar gümrük vergisi geliri ile de "Meyve Sebze Mamulleri" sektörü izlemektedir. Almanya, 2018 yılında Türkiye'den yaptığı 19,35 milyar dolarlık ithalattan yaklaşık 27,8 milyon dolarlık gümrük vergisi geliri elde ederken, toplam ithalata ortalama %0,14 gümrük vergisi uyguladığı görülmüştür. 2018 yılında Almanya, Türkiye'den ithal ettiği ürün grubunda dünyadan 1,05 trilyon dolarlık ithalat yaparken, Türkiye ise dünya geneline 161,3 milyar dolarlık ihracat yapmıştır. 2018 yılında tarife uygulanan 115 ürüne baktığımızda, Almanya, Türkiye'den 574,06 milyon dolarlık ithalat gerçekleştirirken elde edilen gümrük vergisinin yapılan ithalata oranı %4,84'dir.

AB, Türk ihraç mallarına ikili tarife dışı engel uygulamadığı, diğer ülkelere karşı uyguladığı tarife dışı engelleri ise Türkiye'ye karşı da uyguladığı tespit edilmiştir. Ayrıca AB, Türkiye'ye 1 adet "C-Sevkiyat öncesi inceleme ve diğer formaliteler" kodlu tarife dışı engeli ikili ülke olarak uygulamaktadır. Avrupa Birliği, Türkiye'ye 413'ü bütün ülkelere, 1'i ise ikili olmak üzere toplamda 414 adet tarife dışı engel uygulamaktadır. (UNCTAD, 2020)

Tablo 11. AB'nin Türkiye'ye Uyguladığı 414 Tarife Dışı Engelin Adetsel Dağılımı

Tarife Dışı Engel Kodu	Tarife Dışı Engel Açıklaması	Türkiye Dahil Bütün Ülkeler	Türkiye (bilateral)
A	Sıhhi ve bitki sağlığı (SPS) önlemleri	97	
B	Ticarette teknik engeller (TBT'ler)	272	
C	Sevkiyat öncesi inceleme ve diğer formaliteler	5	
D	Şarta Bağlı "Koşullu" Ticaret Koruyucu Önlemler		
E	Ruhsatlar, kotalar, yasaklar ve diğer miktar kontrol önlemleri	35	
F	Fiyat kontrol önlemleri: Ücretler, vergiler ve benzer diğer tarife önlemleri		
G	Finans önlemleri		
H	Rekabet karşıtı önlemler		
I	Ticarete bağlı yatırım önlemleri		
J	Dağıtım kısıtlamaları		
K	Satış sonrası hizmetlerde kısıtlama		
L	Sübvansiyonlar (P700 kapsamındaki ihracat sübvansiyonları hariç)		
M	Devlet tedarik kısıtlamaları		
N	Fikri mülkiyet		
O	Menşe kuralları		
P	İhracatla ilgili önlemler	2	
	Diğer önlemler	2	
	Toplam	413	1

Kaynak: (UNCTAD, 2020)

Avrupa Birliği'nin tüm ülkelere genel olarak uyguladığı 414 adet tarife dışı engelin, engel türüne göre dağılımı yukarıdaki tabloda gösterilmiştir. AB, Türkiye'den yapılan ithalatta 97 adet "A-Sıhhi ve bitki sağlığı (SPS) önlemleri", 272 adet "B-Ticarette teknik engeller (TBT'ler)", 5 adet "C-Sevkiyat öncesi inceleme ve diğer formaliteler", 35 adet "E-Ruhsatlar, kotalar, yasaklar ve diğer miktar kontrol önlemleri", 2 adet "P-İhracatla ilgili önlemler" ve 2 diğer önlemeler kodlu toplamda 413 adet tarife dışı engel (NTM) uygulamaktadır. Ancak bunların yanında Avrupa Birliği'nin, Türkiye'ye karşı 1 adet "C-Sevkiyat öncesi inceleme ve diğer formaliteler" kodlu NTM uygulamaktadır. (UNCTAD, 2020). DTÖ verilerine göre, Almanya'nın aralarında Türkiye'nin de bulunduğu ülkelere 1 adet Sıhhi ve bitki sağlığı (SPS) önlemleri uyguladığı ve 10 tane de uygulamayı düşündüğü görülmektedir.

3.11.5 Almanya pazarında Türk ihracatçılarının muhtemel rakipleri

Tablo 12. Almanya'nın Dünyadan İthal Ettiği Ürünlerde İlk 5 Ülke Arasında Yer Alan Ülkeler ve Sıralamada Yer Aldığı Ürün Sayısı

En Çok İthalat Yapılan Ülke Olma Sayısı Sıralaması	Toplam Sıralamada Yer Alma Sayısına Göre Sıralaması	Ülke	En Çok İthalat Yapılan Ülke Olma Sayısı	En Çok İthalat Yapılan İkinci Ülke Olma Sayısı	En Çok İthalat Yapılan Üçüncü Ülke Olma Sayısı	En Çok İthalat Yapılan Dördüncü Ülke Olma Sayısı	En Çok İthalat Yapılan Beşinci Ülke Olma Sayısı	Toplam Sıralamada Yer Alma Sayısı
1	1	Çin	975	521	405	263	255	2.419
2	3	İtalya	502	448	386	398	339	2.073
3	2	Hollanda	465	465	430	427	374	2.161
4	5	ABD	338	323	290	271	241	1.463
5	4	Fransa	331	349	376	349	380	1.785
6	8	İsviçre	270	239	228	231	206	1.174
7	6	Polonya	260	289	288	269	234	1.340
8	9	Belçika	230	233	213	230	227	1.133
9	7	Avusturya	228	224	247	285	283	1.267
10	11	Çekya	151	193	199	198	193	934
11	12	İspanya	117	144	168	168	181	778
12	13	Türkiye	115	130	151	150	134	680
13	14	Japonya	105	100	115	136	135	591
13	10	Birleşik Krallık	105	170	212	235	237	959
15	15	Hindistan	90	114	115	107	101	527
16	16	Danimarka	65	95	91	86	106	443
17	17	Macaristan	63	62	68	62	85	340
18	18	İsveç	54	59	71	64	82	330
19	21	Rusya	45	41	44	46	44	220
20	28	Finlandiya	38	35	23	36	25	157

Kaynak: Comtrade

Comtrade verilerine göre, Almanya'nın dünyada ithalat yaptığı ürünlerde ilk 5 ülke arasında yer alan ülkeler analiz edildiğinde; Çin 975 üründe, İtalya 502, Hollanda 465, ABD 338 ve Fransa 331 üründe en çok ithalat yapılan ülke olarak yer almaktadır. İkinci sırada en çok ithalat yapılan ülkeler analiz edildiğinde ise Çin 521, Hollanda 465, İtalya 448, Fransa 349 ve ABD 323 üründe ikinci sırada en çok ithalat yapılan ülke olarak sıralamada yer almıştır. Üçüncü sırada en çok ithalat yapılan ülkeler analiz edildiğinde ise, Hollanda 430, Çin 405, İtalya 386, Fransa 376, ABD ise 290 üründe üçüncü sırada en çok ithalat yapılan ülke olarak görülmektedir.

Ülkelerin ilk beş sırada yer aldıkları ürünler birlikte incelendiğinde Çin 2.419 üründe, Hollanda 2.161 üründe, İtalya 2.073 üründe, Fransa 1.785 üründe ve ABD de 1.463 üründe en çok ithalat yapılan ilk beş ülke sıralamasında yer almaktadır. Almanya'nın en çok ithalat yaptığı ilk beş ülke sıralamasında toplamda 158 farklı ülkenin

sıralamaya girdiği görülmektedir. Listede en çok yer alan ilk on ülkeyi incelersek; Çin ve ABD dışındaki sekiz ülkenin (Avusturya, Belçika, İtalya, Hollanda, Fransa, İsviçre, Birleşik Krallık ve Polonya) de Avrupa kıtası ülkesi olması, İsviçre dışında kalan yedi ülkenin Avrupa Birliği üyesi olması, Almanya'nın tedarikinde önceliği yakınındaki ülkelere verdiğini gösterir. Bu analiz, TradeMap verilerine göre, 2018 yılında Almanya'nın 1,29 trilyon dolarlık ithalatını yaklaşık 3.230 km'den ithal etmesi ile de örtüşür. Türkiye ise, Almanya'nın en çok ithalat gerçekleştirilen ülke sırlamasında, 115 üründe ilk sırada yer alırken, 130 üründe 2. sırada, 151 üründe 3. sırada, 150 üründe 4. sırada ve 134 üründe de 5. sırada yer alır. Türkiye, en fazla ithalat yapılan ülke sıralamasında 12. sırada yer alırken, en fazla ithalat yapılan ilk 5 ülke sıralamasında toplamda 2.098 ürün ile 158 ülke arasında 13. sırada yer alır. 2018 yılında Türkiye, dünya geneline 4.729 farklı ürün ihraç ederken, bu ürünlerin 1.519 tanesinde uluslararası rekabet üstünlüğüne sahip olmuştur. Türkiye'nin ürün dağılımında, Almanya'nın en fazla ithalat gerçekleştirilen ilk 5 ülke sıralamasında sadece 2.098 üründe iddialı olması da göze çarpmaktadır.

Tablo 13. Almanya Pazarında Türkiye ile Rekabet Halindeki Bazı Ülkelerin Dış Ticaret Göstergeleri

İthalat yapılan ülke	Almanya'nın Ülkeden Yaptığı İthalat (1.000 $)	Almanya'nın Ülkeden İthal Ettiği Ürün Sayısı	İthal Edilen Ürün Başına Yapılan İthalat (1.000 $)	Ülkenin İhracat Yaptığı Ülkelerin Ortalama Uzaklığı (km)
Çin	125.350.629	4.215	29.739	6.573
Çekya	56.416.040	3.562	15.838	1.273
Fransa	76.981.291	4.466	17.237	3.105
İsveç	18.714.653	2.878	6.503	2.675
Polonya	65.204.443	3.822	17.060	1.515
Romanya	18.867.262	2.181	8.651	1.736
Türkiye	19.348.399	3.277	5.904	2.997
Vietnam	11.549.152	1.711	6.750	6.784

Kaynak: (International Trade Centre (ITC), Trademap, 2020)

International Trade Centre'ın araştırmasına göre Almanya pazarında, Türkiye ile rekabet halindeki ülkelerin, Almanya ile dış ticaret göstergeleri verilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere, 2018 yılında Çin, Almanya'ya 125,3 milyar dolarlık 4.215 farklı ürün ihraç ederken, Fransa 77 milyar dolarlık 4.466 farklı ürün, Polonya 65,2 milyar dolarlık

3.822 farklı ürün, Çek Cumhuriyeti 56,4 milyar dolarlık 3.562 farklı ürün, Türkiye ise 19,35 milyar dolarlık 3.277 farklı ürün ihraç etmiştir. Türkiye'nin, Almanya pazarında daha fazla yer bulabilmesi için daha çok ürün sunmalıdır.

Çin'in, Almanya'ya yaptığı ithalatta, ürünlerde yaklaşık ihracat 29.739 dolardır. Fransa ortalama 17.237 dolar, Polonya ortalama 17.060 dolar, Çek Cumhuriyeti ortalama 15.838 dolar, Türkiye ise Almanya'ya ürün başına yaklaşık 5.904 dolar ihracat yapmıştır. Bu durum Almanya pazarına sunulan ürünlerde, diğer ülkelere kıyasla katma değerin düşük olduğunu gösterir. Vietnam bile Almanya pazarına Türkiye'den daha az ürün (1.711 ürün) ihraç ederken, ürün başına yaklaşık 6.750 dolar ihracat yapmaktadır.

Çin'in ihracat yaptığı ülkelerin yaklaşık uzaklığı 6.573 km olurken, Fransa'nın 3.105 km, Polonya'nın 1.515 km, Çek Cumhuriyeti'nin 1.273 km, Türkiye'nin ise 2.997 km'dir. 2018 yılında Vietnam'ın yaklaşık 6.784 km uzaklıktaki pazarlara hitap ettiği görülür. Bu durumda ihracatçılarımızın mesafe gözetmeksizin, pazarlara ulaşmak için daha çok çaba sarf etmesi gerektiğini göstermektedir. Almanya'nın, Türkiye'den oldukça uzak bir konumda olan Vietnam'dan 11,5 milyar dolarlık ithalat yapması detaylı analiz edilmelidir. Almanya pazarından daha fazla pay alınabilmesi için yeni stratejiler geliştirilmelidir.

Tablo 14. Almanya'nın Türkiye'den İthal Etmediği Türkiye'nin Dünyaya İhraç Ettiği 1.439 Ürünü En Çok İthal Ettiği Ülkeler

Ülke	En Çok İthal Edilen Ürün Sayısı	En Çok İthal Edilen Sektör Sayısı
Hollanda	193	15
Çin	178	19
Fransa	121	18
İtalya	92	18
ABD	92	17
Belçika	91	11
Avusturya	70	17
İsviçre	66	16
Polonya	55	15
Japonya	36	11
Birleşik Krallık	34	11
Çekya	29	11
İspanya	28	9
Hindistan	27	8
Danimarka	22	7
Rusya	22	6
İsveç	21	6
Norveç	17	8
Brezilya	16	8
Kanada	15	6
Diğer ülkeler (58 ülke)*	214	133
Toplam	1.439	370

Kaynak: Comtrade ve TradeMap * 5 ürün adı saklı tutulan ülkelerden alınmıştır

Verilen tabloda; Almanya'nın, Türkiye'den ithal etmediği ancak Türkiye'nin dünyaya ihraç ettiği 1.439 ürünü, en fazla ithal ettiği ülkeler, bu ülkelerden ithal edilen ürün sayıları ve bu ülkelerden 1.439 ürünün yer aldığı kaç sektörde ithalat yaptığı gösterilmiştir. Almanya ithal ettiği 5.233 üründen dokuzunu ('252800, '270791, '271111, '271119, '271121, '271129, '280920, '293361 ve '710691) ismi saklı tutulan ülkelerden ithal etmektedir. Bu ürünlerin altı tanesi "Kimyevi Maddeler ve Mamulleri" sektöründe yer alırken, bir tanesi "Madencilik", bir tanesi "Mücevher", bir tanesi de sektör sınıflaması dışındadır. Bu dokuz üründen beş tanesi ('252800, '271119, '271129, '280920 ve '293361) ise Almanya'nın, Türkiye'den ithal etmediği ancak Türkiye'nin dünyaya ihraç ettiği 1.439 ürün içerisindedir. Almanya, bahsedilen 1.439 ürün içerisinde söz konusu beş ürün dışındaki 1.434 ürünü, 77 farklı ülkeden en fazla ithal eden ülkedir. Bu 77 ülke, 26 sektör başlığı altında 365 kez sıralamada birinci sırada yer almıştır.

Araştırmaya göre Hollanda; Türk ihracatçılarının, Almanya pazarına sunamadığı 1.439 ürünün 193'ünde pazara en fazla tedarikte bulunan ülkedir. Bahsi geçen 1.439 ürünün sektörel dağılımını incelendiğimizde Hollanda'nın yer aldığı 15 farklı sektörde Almanya'nın en fazla ithalat gerçekleştirdiği ülke olduğunu görmekteyiz. Hollanda'nın arkasından 178 üründe Almanya pazarına en fazla tedarikte bulunan Çin ile 121 ürünle Fransa takip etmektedir. Çin, 19 farklı sektörde Almanya'nın en çok ithalat gerçekleştirdiği ülke pozisyonundadır. Fransa ise 18 sektörde 1. sırada yer almaktadır. İlk 10 ülke 994 üründe 1. sırada yer alırken, ilk 20 ülke ise 1.225 üründe Almanya'nın en çok ithalat gerçekleştirdiği ülke pozisyonundadır. Çin, 19 sektörde 1. sırada yer alarak, en fazla sektörde ithalat yapılan ülke olmuştur. Çin'in arkasından 18 sektör ile İtalya ve Fransa gelmektedir. ABD ve Avusturya ise 17 sektörde birinci sırayı almıştır.

Tablo 15. Almanya'nın Türkiye'den İthal Etmediği Türkiye'nin Dünyaya İhraç Ettiği 1.439 Ürün İçinde Tamamını Bir Ülkeden İthal Ettiği 19 Ürün

6'lı GTİP Kodu	Ürün Açıklaması	TİM Sektör Sınıfı	İthal Edilen Ülke
'271119	Diğer hidrokarbon gazları (sıvılaştırılmış)	Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	Gizli
'271129	Diğer petrol gazları ve hidrokarbonlar (gaz halinde)	Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	Gizli
'840681	Buhar türbinleri; diğerleri (güc 40MW'ı geçenler)	Makine ve Aksamları	Polonya
'230610	Pamuk tohumu yağı üretiminden arta kalan küspe ve katı atıklar	Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	ABD
'844314	Tipografik baskı yapan makina (bobin halindeki kağıda baskı yapan) (fleksografik baskı yapanlar hariç)	Makine ve Aksamları	İtalya
'440326	İğne yapraklı diğer ağaçlar; işlem görmemiş	Mobilya,Kağıt ve Orman Ürünleri	Polonya
'130211	Afyondan elde edilenler (bitkisel özsu ve hülasalar)	Mobilya,Kağıt ve Orman Ürünleri	Fransa
'550640	Polipropilenden sentetik devamsız lifler; karde edilmiş, taranmış veya iplik imali için başka şekilde işlem görmüş	Tekstil ve Hammaddeleri	Avusturya
'841013	Su türbinleri; güç >10 000 kw	Makine ve Aksamları	İsviçre
'730520	Demir/çelikten kaynak yapılmış, gaz/petrol sondajında kullanılan mahfaza boruları, dış çapı>406.4mm	Çelik	ABD
'520614	Pamuk ipliği (tek kat, penyesiz, pamuk<%85, 125<=dtex<192.31; toptan)	Tekstil ve Hammaddeleri	Slovenya
'480512	Yarı kimyasal saman selülozu fluting kağıdı	Mobilya,Kağıt ve Orman Ürünleri	Fransa
'540339	Diğer suni filament iplikleri (dikiş hariç) toptan	Tekstil ve Hammaddeleri	İsviçre
'520633	Pamuk ipliği (röt/kab, penmemiş, pa<%85, 192.31=<dtex<232.56; toptan)	Tekstil ve Hammaddeleri	Portekiz
'120721	Pamuk tohumu; tohumluk	Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	İsviçre
'300441	Efedrin ve tuzlarını içeren ilaçlar; dozlandırılmış veya perakende satış için ambalajlanmış	Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	ABD
'520515	Tek kat ipliği (125 desitekten az, metrik no>80	Tekstil ve Hammaddeleri	Çin
'010514	Kaz; ağırlık <= 185 gr	Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller	Fransa
'120729	Pamuk tohumu (kırılmış olsun olmasın); tohumluk olmayan	Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	Birleşik Krallık

Kaynak: Comtrade ve TradeMap

Tabloda, Almanya'nın Türkiye'den ithal etmediği ancak Türkiye'nin dünyaya ihraç ettiği 1.439 ürün içinde, tümünü yalnızca bir ülkeden tedarik ettiği ürünler gösterilmiştir. Verilen 19 üründen 2'sinin ithal edildiği ülke gizli tutulmuştur. Almanya; ABD, Fransa ve İsviçre'den 3 ürünün tümünü ithal etmiştir. Polonya'dan 2 ürünü, Avusturya, İtalya, Portekiz, Slovenya, Çin ve Birleşik Krallık 'tan ise 1 ürünün tamamını ithal etmektedir.

3.11.6 Türk ihracatçıların Almanya'ya ihracatta yaşadığı problemler

Almanya'nın Avrupa Birliği'ne üye olması ve Türkiye ile aralarında Gümrük Birliği'nin olması, Türk ihracatçıları için Almanya'yı cazip kılmaz. 2018 yılında Almanya, yaklaşık 3.101 km uzaklıktaki pazarlara ihracat yaparken, mal tedarikini

ortalama 3.230 km'den yapmıştır. Dünya ortalama 5.106 km'den ürün tedarik ederken, Türk ihracatçıları yaklaşık 2.997 km mesafedeki pazarlara ürün satması yeterli değildir. Daha uzakta bulunan hedef pazarlara ulaşımda istekli olunmalıdır. Almanya, ihracat ve ürün tedarikini daha çok orta mesafedeki ülkelerden yapmaktadır. Bu durumda Almanya pazarına yönelmek isteyen Türk ihracatçıları için itici bir güç olmalıdır. TİM tarafından, Almanya'ya ihracat gerçekleştiren firmalarla yapılan görüşmeler, ihracatçı birliklerden gelen görüşler ve ihracatçılarımıza ulaştırılan anketlere gelen geri dönüşler sonucu derlenen bilgilere göre, Türk ihracatçıların Almanya'ya ihracat yaparken karşılaştıkları problemler aşağıdaki şekildedir;

- ABD ile Çin arasındaki ticari anlaşmazlıklar ve küresel belirsizlikler başta Almanya olmak üzere, Türkiye ile AB arasındaki ticareti olumsuz etkilemiştir. 2018 yılında AB, Türkiye'den toplam 94,7 milyar dolarlık ithalat yaparken, 2019 yılında 93,6 milyar dolara düşmüştür. 2018 yılında Almanya'nın Türkiye'den gerçekleştirdiği ithalat incelendiğinde 19,4 milyar dolar ithalat yapılmıştır. Bu rakam 2019 yılında 17,7 milyar dolara düşmüştür.
- Almanya güzergâhında transit kısıtlamaları nedeniyle yaratılan "yapay engeller", ihracatta kilit rol oynayan otomotiv ve otomotiv yan sanayii sektörü ile tekstil ve hazır giyim sektörlerinin, uluslararası rekabet gücünü önemli ölçüde azaltmaktadır. Bu ticari konjonktürde, Türkiye ile Almanya arasındaki güzergâhta transit kısıtlamaların kaldırılması ve güzergâh ülkelerinin bu yönde irade göstermelerinin sağlanması için, Almanya ile Türkiye karşılıklı ticaretinde etkin oyuncuların (ihracatçılar, ithalatçılar, üreticiler vb.) girişimleri oldukça önemlidir.
- Brexit ardından, genel bir ekonomik kriz beklentisinin yoğunlaştığı Avrupa Birliği ülkelerinin, ekonomik büyüme stratejilerini Orta Asya'ya yönelttiği izlenmiştir. Afganistan'ın yeniden yapılanma sürecinin sunduğu yeni ticaret potansiyeli temelinde, Orta Asya ülkeleri ile Avrupa arasındaki ulaşım bağlantılarının etkinleştirilmesi, sınır geçişlerinin hızlandırılması ve multimodal bağlantıların ve altyapıların geliştirilip güçlendirilmesi gündemde ön plandadır. Çin ile ABD ticaret savaşının etkilerini azaltma hedefleri ve Çin'in hayata geçirdiği Bir Kuşak Bir Yol Girişimi hedeflerine paralel olarak, Hazar koridoru ülkeleri ile Avrupa arasındaki ulaşımın, bu güzergahlardaki transit engellerin kaldırılması ile birlikte, Avrupa ile Asya arasındaki ticaretin artırılmasına yönelik

çalışmalar artmıştır. Asya'ya Avrupa'dan gönderilen malların üçte birinin kaynağı Almanya'dır. Avrupa'dan Asya'ya gönderilen malların yarısı Almanya'dan gönderilmektedir. Türkiye'nin bahsi geçen bütün projelere güvenilir ve etkin bir transit koridor sunmak için yeterli potansiyeli ve altyapısı mevcuttur. Ancak Avrupa ile Türkiye arasında, transitteki kısıtlamaların yarattığı sorunların, Avrupa ile Asya arasındaki büyük potansiyele sahip ticaretin, kesintisiz akması için elbirliğiyle çözülmesi gerekir.

- Son yıllarda Türkiye'de, otomotiv yan sanayii ihracatının, başta Alman otomotiv üreticileri olmak üzere, otomotiv sektörünün global oyuncuları tarafından tedarik zincirlerinde yapılan değişikliklerle, yan sanayi tedarikinin bazı Doğu Avrupa ülkelerine kaydırılması gibi sonuçları olmuştur. Bu gelişmelerin yanında, rekabet gücünü koruma gayretindeki Türk otomotiv yan sanayii sektörünün, Almanya ve Fransa gibi ülkelerde, yedek parça stoklaması yönünde çalışmaları olmuştur.

3.12 Taşımacılık

Taşımacılık; ürünlerin belirli bir sevk noktasından alınarak belirli bir teslim noktasına belgeli olarak götürülmesine denir. Ulaştırma ve ulaşım kelimeleri, taşımacılık kelimesi ile benzer anlamlara sahip olmasına karşın, ulaştırma daha çok alt yapı yatırımlarına, ulaşım ise yük ve yolcu talebine karşılık gelen terimlerdir. Taşımacılık yük taşımacılığının yanı sıra insanların taşınması için de kullanılır. Yük taşımacılığı, lojistiğin en temel ve yüksek maliyet oluşturan bölümüdür. Başka bir ifade ile taşımacılık; müşterilerin ihtiyaç duyduğu ürünlerin, müşterilerin ürünü temin edeceği yere tam zamanında ulaştırılmasıdır (Tanyaş ve Hazır, 2011).

Taşıma kavramını ifade edecek olursak; işletme için alınan hammadde, malzeme, ara ürünlerin işletme içerisine ya da üretimi bitmiş ürünlerin işletme içerisinde dağıtım kanallarına doğru ulaştırılmasıdır. Bir malın üretim yerinden talep noktasına doğru fiziksel olarak hareket ederek, tüketime yakınlaşması mala değer katmaktadır. Ürünlerin hammadde olarak veya ara ürün temin eden işletmelerden satın alınarak işletme depolarına ulaştırılması, bu depolardaki malzemelerin üretim yapılacak yere ulaştırılması, burada üretimi tamamlanan ve ticari mal haline gelen metanın tüketiciye teslimi, taşımacılık faaliyetlerinin kapsamına girmektedir (Özdemir, 2007).

Taşıma sırasında malın hasar almadan tüketiciye ulaştırılması en az malın fiyatı ve kalitesi kadar büyük önem taşımaktadır (Karacan ve Kaya, 2011).

Lojistik faaliyetler içerisinde taşımacılık büyük önem arz etmektedir. Sebebi ise yalnızca yüksek taşıma maliyetlerinin, diğer lojistik maliyetler içerisindeki oranı değildir. Lojistik ve taşımacılığın neredeyse lojistik kavramı ile özdeşleşmiş hale gelmesidir (Özdemir, 2007).

Taşıtıcı ve taşıyıcı şirketlere baktığımızda ikisi arasında kazançlı bir ilişki bulunmaktadır. İki tarafta iş birliğine müsaittir. Ancak, herhangi bir ortaklıkta durumu söz konusu olduğunda, sağlanan faydayı maksimum düzeye çıkarmak için, iki tarafında karşılaştığı birtakım meseleler mevcuttur (Genç, 2003).

Taşıyıcı şirketlerin, fiyat ve hacim istikrarını sağlayacak, herkes için anlaşılması kolay ve etkili bir fiyatlandırma programı oluşturabilmesi için, maliyetlerini bilmeleri gerekir. Bunun yanı sıra taşıyıcı şirketler, iş sıralaması ve ekipman planlama uygulamalarını, bilgisayar programları ile oluşturarak iç faaliyetlerinde gelişim gösterebilirler. Bu faaliyetlerin otomasyona geçiş yapması daha etkili araç kullanılmasına ve daha kaliteli bir müşteri hizmetlerine zemin oluşturur. Ayrıca yeni müşterilerin etkilerini, rotada oluşan değişiklikleri ve sistemin tamamındaki mevcut olasılıkları değerlendirerek ona göre karar alma imkânı tanır (Genç, 2003).

Ulaştırma, lojistik faaliyetlerin temel kavramlarından biri olarak lojistik sektörü içerinde yer almaktadır. Ulaştırma kavramının içerisinde; taşıyıcı işletmenin seçimi, ulaştırma yolunun seçimi (hava, demir yolu kara, deniz,), taşıyıcı rotasının tespit edilmesi, parti ürünlerinin birleştirilerek taşıma aracının tam doluluğa ulaşması ve araçların kalkış ve varış saatlerinin düzenlenmesi gibi konular önem arz etmektedir (Tek, 1999).

İşletmenin üretmiş olduğu mal, müşteri için tüketim noktasına ulaşmadığı müddetçe çok az bir değere sahip olmaktadır. Taşıma söz konusu faaliyetin gerçekleşmesini sağlamaktadır (Beşli, 2004).

Rekabet edebilmenin ve müşteri değeri oluşturabilmenin şartlarından biri de zaman ve mekân faydası oluşturabilecek şekilde ürünlerin tüketicilere nakledilmesidir (Taşkın ve Durmaz, 2015).

Taşımacılıkta operasyon sürecini ilerleten birimlerin öncelikli olarak hangi taşımacılık modunun (karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hattı) seçileceğine karar vermesi gerekmektedir. Ürünlerin taşınacağı yerin durumu ve taşıma yolunun maliyeti hesaplanarak en uygun taşıma yolu belirlenmektedir. Bütün taşıma modlarının kendine göre avantajlı ve dezavantajlı tarafları mevcuttur (Yükselen, 2001).

3.13 Taşımacılık modları

Temel olarak taşımacılık sistemleri (modları) aşağıdaki şekildedir;

- Karayolu Taşımacılığı (Road Transportation)
- Denizyolu Taşımacılığı (Ocean Transportation)
- Demiryolu Taşımacılığı (Railway Transportation)
- Havayolu Taşımacılığı (Air Transportation)
- Boru Hattı Taşımacılığı (Pipeline Transportation)
- Karma Taşımacılık (Mixed Mode Transportation)

Taşımacılık modlarından sadece bir tanesini kullanarak, örneğin sadece karayolu taşımacılığı gibi tek modlu taşımacılık yapılıyor ise unimodal olarak ifade edilir. Karma taşımacılık ise, aynı malı iki ya da daha fazla taşıma modu kullanılmasına denir. Karma taşımacılığın üç farklı şekilde uygulaması vardır. Bunlar ise;

3.13.1 Çok modlu taşımacılık (Multi-modal transportation)

İki ya da daha fazla taşımacılık modunun kullanılması ile yapılan ve mod değişimlerinde araç veya kap içerisindeki yüklerin elleçlendiği taşımacılık sistemine denir.

3.13.2 Intermodal taşımacılık (Intermodal transportation)

Aynı taşıma aracı ya da kabı ile birlikte, iki ya da daha fazla taşımacılık modunu kullanarak yapılan, mod değişimlerinde ise araç veya kap içerisindeki malların herhangi bir elleçlemeye tâbi olmadığı, yalnızca araç ya da kabın elleçlendiği taşımacılık sistemine denir.

3.13.3 Kombine taşımacılık (Combined transportation)

Taşımanın başlangıç ve bitiş aşamasında, kısa mesafeli olması şartı ile karayolunun kullanıldığı ve aradaki uzun mesafeli taşımanın nehir, demir, havayolu, denizyolu, kanal ile yapıldığı taşımacılık sistemine denir. Karma taşımacılık modu, diğer taşıma modlarının avantajlarını kendi içerisine entegre ederek, dezavantajlarını mümkün oldukça devre dışı bırakan, devamlı olarak kendisini yenileyen ve gelişime açık bir taşımacılık modudur. Kombine Taşımacılığın amacı;

- Hız,
- Maliyet,
- Hizmet Kalitesi
- Güvenilirlik

Parametrelerinin optimum bileşimini yakalamaktır. Karma taşımacılıkta en sık rastlanan kombinasyonlar aşağıdaki şekildedir;

- Karayolu-Demiryolu Taşımacılığı (Piggybacking): Aynı sevkiyatta, karayolu ve demiryolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılması ile gerçekleştirilen karma taşımacılık olup, kombine taşımacılık şekline RO-LA (Rollende Landstrasse) denir.
- Karayolu-Denizyolu Taşımacılığı (Fishybacking): Aynı sevkiyatta, karayolu ve denizyolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılması ile gerçekleştirilen karma taşımacılık olup, kombine taşımacılık şekline RO-RO (Roll On-Roll Off) denir.
- Karayolu-Havayolu Taşımacılığı (Birdybacking): Aynı sevkiyatta, karayolu ve havayolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılması ile gerçekleştirilen karma taşımacılık sistemine denir.
- Demiryolu-Denizyolu Taşımacılığı: Aynı sevkiyatta, demiryolu ve denizyolu taşımacılık modlarının birlikte kullanılması ile gerçekleştirilen karma taşımacılık sistemine denir. Genel olarak demiryolu taşımacılığında kullanılan vagonlar, raylı gemilere (tren feribot) aktarılarak taşınır.

Malların belirli bir sevk noktasından alınarak, belirli bir teslim noktasına ulaştırılması yalnızca taşımacılık işlemidir, lojistik olarak adlandırılmaz. Lojistik yönetimi, sistem yaklaşımı ile birlikte, müşterinin beklentisine en uygun olan taşımacılık

modunu seçmektedir. Bu yaklaşıma “Co-Modalizm” adı verilmiştir. Son dönemde comodalizmin grev, sıkışıklık, hava durumu gibi anlık değişen veriler ile bir ağ çatısında dinamik şekilde yapılmasına “Senkromodalizm” denmektedir. Bu şekilde değişen verilere göre süre, mesafe, maliyet ve karbon ayak izi değerleri en iyi şeklini almaya çalışılmaktadır.

3.14 Karayolu Taşımacılığı



Karayolu taşımacılığı, malın araca yüklenerek taşıyıcıya teslim edildiği ve karayolu alt yapısı kullanılarak başlangıç noktasından-varış noktasına ulaştırıldığı taşıma türüne denir. Sanayi sektöründeki arz-talebi birbirilerine bağlayan ve sosyoekonomik olarak özel bir konuma sahip karayolu taşımacılığı, modern ekonomiler için de büyük önem taşımaktadır.

Karayolu taşımacılığında arz ile talep arasında; destek hizmetleri, yol güzergâhları veya alternatif yollar, taşımaya olan talep miktarı, sınırlar ve ara geçişler, gümrükler, işletme sayıları, araçların özellikleri, düzenlemeler ve kurallar önemli rol oynamaktadır. Bu nedenle taşımacılık; teknoloji, iletişim, ekonomi vb. dış faktörlerden etkilenmektedir (Hazır ve diğerleri, 2016: 95-96). Uluslararası karayolu taşımacılığında, eşya taşımacılığı üzerine pek çok örgüt vardır. Bu örgütlerin başında gelenler (Erdal ve Çancı, 2009); Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UNECE), Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU), Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI), Ulaştırma Bakanları Avrupa Konfederasyonu (CEMT-UBAK)

Ülkemizde en fazla tercih edilen yolcu ve yük taşıma şekli karayolu taşımacılığıdır. Günümüzde yolcuların yaklaşık olarak %95'i ve malların %90'ı karayolu üzerinden taşınmaktadır. Otoyol ağı önemli biçimde iyileştirilmiştir. Ayrıca otoyolların önemi de artmıştır. Devlet mevcut karayollarını modernize ederek, yeni yollar inşa etmeyi planlamaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti, Karadeniz Ekonomik İş birliği Örgütü'ne üye olan ve 12 ülkeden geçmesi planlanan 140 kilometre uzunluğundaki Karadeniz Otoyolu'nun inşaatına dâhil olmuştur. Ayrıca, İstanbul'daki trafik sorununu en aza indirgemek için binek otomobillere yönelik olan Avrasya Karayolu Tüneli'ni inşa etmiştir. Otoyollar, devlet ve il yolları plan, proje, yapım, bakım ve işletilmesi Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğundadır. Diğer kuruluşların sorumluluğundaki yolları söyleyecek olursak; Turistik Yollar, Köy Yolları, Şehir içi Yolları, Orman Yolları'dır. Turistik yolların yapım ve bakım işleri Turizm Bakanlığı tarafından ayrılan bütçe ile Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. Orman yolları Orman Bakanlığı'nın, Şehir içi yolları Belediyelerin, Köy yolları ise İl Özel İdare Müdürlüklerinin sorumluluğundadır.

İkinci Dünya Savaşının ardından 16 Eylül 1950 tarihinde Cenevre kentinde "Uluslararası Ana Trafik Arterleri Oluşturulması Deklarasyonu" (AGR) Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BM/AEK) tarafından hazırlanmıştır. Türkiye Cumhuriyeti, AGR Uluslararası Yol Ağının, Güneydoğu Avrupa uzantısında yerini almıştır. Deklarasyon hükümlerine göre, Avrupa'dan ülkemize iki ana arter girmektedir. Bu arterler, Bulgaristan sınırından (Kapıkule) giren E-80 ve Yunanistan sınırından (İpsala) giren E-90 numaralı arterlerdir. Bahsi geçen iki ana güzergâh, Anadolu üzerinden giderek, Türkiye'nin Güney ve Doğu sınırındaki Ortadoğu ve Asya uluslararası karayolu ağlarına bağlantı oluşturmaktadır.



1923 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti ilan edildiği sırada, ulusal sınırlar içerisinde toplam 18.350 km yol ve 94 adet köprü vardır. Cumhuriyetin ilk zamanlarında ulaşım alanında, demiryolu yapımı ağırlık kazanmıştır. Ancak zamanla demiryolunun tek başına yeterli olmadığı anlaşılmış ve karayoluna ihtiyaç duyulmuştur. Bu bağlamda 1929 tarihinde Nafia Vekaleti (Bayındırlık Bakanlığı) içinde Şose ve Köprüler Reisliği açılmıştır. Bu tarihten itibaren çıkarılan yol kanunu ile birlikte karayolu yapımına hız verilmiştir. 1923-1947 tarihleri arasında karayolu uzunluğu toplam 43.743 km'ye ulaşmıştır.

1948 tarihine gelindiğinde o tarihe kadar olan kazma, kürek ve insan gücüne dayalı çalışmaların yerine, makinalı çalışma dönemine geçilmiştir. Mevcut yolların durumuna bakılarak Türkiye'nin ulaşım ihtiyacını karşılamaya yönelik bir yol ağı belirlenmiştir.

1960'lı yıllara gelindiğinde 60 bin kilometrelik bir karayolu ağı yapılmıştır. 1960-1970 tarihleri arasında asfalt kaplamalı yol ağının genişletilmesi hedeflenmiştir.

1970'li yıllarda motorlu taşıt sanayiinin kurulması ile trafiği yoğun yollar ve büyük kentlerin etrafında yüksek standartlara sahip, çok şeritli ekspres yollar ve otoyolların yapımı gündeme alınmıştır. Bu kapsamda İstanbul Çevre Yolu ve İstanbul-İzmit Ekspres Yolu inşa edilmiştir. Şimdiki adı ile 15 Temmuz Şehitler Köprüsü 1973 tarihinde trafiğe açılarak Avrupa ile Asya kıtası arasında tarihteki ilk kesintisiz karayolu bağlantısı oluşturulmuştur.

1980'li yıllara geldiğimizde ise, yüksek standartlara sahip otoyolların yapımına ağırlık verilerek, daha kolay erişilebilirlik hedeflenmiştir. Tarsus-Pozantı, Kapıkule-Edirne, Gebze-İzmit otoyolları inşa edilmiştir. 1988 tarihinde Fatih Sultan Mehmet Köprüsü açılmıştır.

1990'lı yıllarda otoyol yapım çalışmaları devam etmiştir. 1990 yılına geldiğimizde toplam 241 km otoyol uzunluğuna ulaşılmıştır. Bu rakam 2000 yılında 1.674 km'ye, 2002 yılında ise 1.714 km'ye ulaşmıştır.

2003 yılının başında karayolu ulaşımında hazırlanan Acil Eylem Planı ile kapasite yetersizliği, ulusal ve uluslararası ağ bütünlüğü ve trafik güvenliği dikkate alınarak bölünmüş yol çalışmaları hız kazanmıştır.

2010 yılına geldiğimizde hedeflenen ulaşım politikalarına yönelik, kamu kaynaklarının yanında Kamu-Özel Sektör İş birliği modeli olan Yap-İşlet-Devret sistemi oluşturulmuştur. Bu sistem ile İstanbul-İzmir Otoyolu 2019 tarihinde, Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolu ve Ankara-Niğde Otoyolu 2020 tarihinde, Kuzey Marmara Otoyolu ise 2021 tarihinde hayata geçirilmiştir.

2021 tarihinde Türkiye'nin doğusu ve batısı arasında kesintisiz bölünmüş yol bütünlüğünü sağlayan Kömürhan Köprüsü, Hasankeyf'in yeni yerleşkesine ulaşım sağlayan Hasankeyf-2 Köprüsü, Malatya'yı Sivas'a bağlayan Tohma (Şehit Gaffari Güneş) Köprüsü, Siirt'in Eruh, Şırnak ve sınır kapıları ile güvenli ulaşımını sağlayan Zarova Köprüsü, Ankara'nın sanayi bölgelerini ana karayolu akslarına bağlayan Yenikent-Temelli Yolu, Erzurum'u Kafkaslara bağlayan Pirinkayalar Tüneli gibi karayolu yatırımları yapılmıştır.

2022 tarihinde ise 1915 Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu açılmıştır. Çanakkale Boğazı üzerinden, Avrupa ile Asya kıtaları birbirine bağlanmıştır. Yapımı devam eden çalışmalar ise; Mersin (Çeşmeli)-Erdemli-Silifke-Taşucu Otoyolu'nun Çeşmeli-Kızkalesi, Aydın-Denizli Otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu'nun Başakşehir-Bahçeşehir-Hadımköy kesimi.

Karayolları Genel Müdürlüğü, Mayıs 2022 tarihi itibarıyla toplam 68.687 kilometre yol ağına sahiptir. Bu yol ağının 3.633 km'si otoyol olmak üzere toplam 28.660 km'si (%42) bölünmüş yollardır.

3.15 Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu Taşımacılığı; Sanayi Devrimi ile birlikte, ekonominin ihtiyaç duyduğu hammaddelerin, limanlardan çıkarak iç pazarlara ucuz ve etkili bir biçimde ulaştırılmasında etkilidir (TCDD, 2016). Kaza riskinin düşük olduğu ve büyük yüklerin tercih edildiği emniyetli bir taşıma yoludur. Bir kantarda en çok 50 vagon takılması vb. sınırlamaları vardır (Keskin, 2012: 78). Demiryolu taşımacılığı, yüksek hacimli ve ağır yükler için düşük maliyetle taşıma imkânı sunmaktadır. Uzun süreli taşımalarda maliyetleri azaltan bir taşımacılık modudur (Tek ve Karaduman, 2012: 254). Kıymetli olmayan ağır malların taşınmasında kullanılır (Ünal, 2008: 8).

Osmanlı Devleti'nin son dönemindeki, ulaşım alanında yaşanan önemli gelişme, çoğunlukla yabancı sermaye yatırımları ile yapılmış olan demiryollarıdır. Yabancı ortaklara kâr taahhüttü vermek şartıyla uzun yıllar için (70-100 yıl) işletme hakkı verilerek yapılan demiryollarının uzunluğu Cumhuriyetin ilan edildiği yıl 4 bin kilometrenin üzerindedir.

Demiryolu yatırımlarının %57'sine Alman sermayesi hâkim olmuştur. Bu oranı %35 ile Fransız sermayesi takip etmiştir. İngiliz sermayesinin payı ise %20 civarındadır. Bu dönemde imparatorluğun sermaye birikimine etkisi olan en büyük faktör (Alman kapitalizminin gelişmesinde etkili olan) demiryolu inşasına önem verilmesi olarak ifade edilmiştir (Elmas ve Yıldızhan,1999:269). Cumhuriyetin ilanından önce yabancı şirketler tarafından yapılan ve devir alınan 3.714 km, 1923 ile 1950 tarihleri arasında yapılan 3780 km demiryolu ile ana hat uzunluğu 1950 tarihinde 7671 kilometreye ulaşmıştır. Bugüne baktığımızda demiryolları yük ve yolcu taşımacılığındaki gelişmeleri incelediğimizde Eskişehir-Konya, Ankara-Eskişehir-İstanbul, Ankara-Konya Yüksek Hızlı Demiryolu hatları hizmete girmiştir. Dünyada Yüksek hızlı demiryolu hattına sahip olan 8'inci, Avrupa'da ise 6'ncı ülke konumuna gelmiştir. Ankara-Bursa, Ankara-Sivas ve Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Demiryolu hatlarında mevcut çalışmalar süratle devam etmektedir. Marmaray/Boğaz Tüp Geçiti ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu modern demiryolu hayata geçirilmiştir. Uzak Asya ve Batı Avrupa demiryolu koridoru işlevsel hale gelmiştir. Marmaray, dünyanın en derin batırma tüp tüneli tekniğiyle inşa edilmiştir ve 29 Ekim 2013 yılında açılmıştır (Ulaşan Erişen Türkiye,2014:127).



Demiryollarının gelişmeden önce taşıma, karayolu ile yapılıyordu. Karayolu ile taşınan malların fiyatları, taşıma maliyetlerinin fazla olması sebebi ile iki katına çıkmaktaydı. Demiryolunun gelişmesi taşımacılık maliyetlerini azaltarak, ticaret hacmini hızla yükseltmiştir. Pazar için üretim yapmak, sanayileşme sürecine geçilmesini sağlayan en önemli faktörlerden biridir. Demiryolunun gelişim gösterdiği bölgelerde, işletmelerin taşıma maliyetleri ve pazara ulaşma olanaklarının yükselmesi ile bahsi geçen bölgelerde sermayenin verimliliği artmıştır (Akın, 2003). Yolcu taşımacılığı tarafından bakacak olursak, demiryolu sektöründe yaşanan en önemli gelişme, 1959 tarihinde ilk kez hızlı tren inşasına başlanmasıdır. 1964 tarihinde yapılan Japonya'daki Tokaido Shinkansen hızlı treni Tokyo-Osaka arası denemelerde 250 km/h hıza ulaşmıştır. Ardından Fransa, İspanya, Almanya, Güney Kore ve İtalya gibi ülkelerde de hızlı demiryolu hatları yaygınlaşmaya başlamıştır.

TCDD, demiryollarının gelişimini hızlandırmak amacıyla bazı yasalar çıkarmış ve 2023 yılını hedef olarak seçmiştir. Demiryolları 2023 yılına kadar;

- 4.400 km uzunluğundaki eski hatların yenilenmesi ve tüm hatları yenilemek,

- Demiryolunun, taşımacılıktaki payının yolcu taşımacılığında %10'a, yük taşımacılığında ise %15'e çıkartılması,

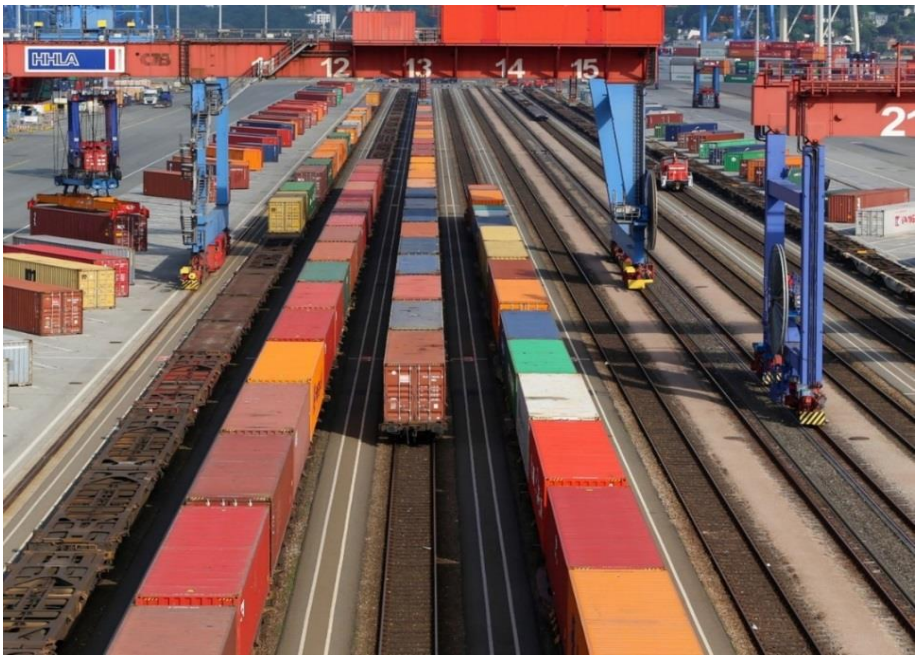
- Demiryolunun serbestleşmesi gibi hedefleri gerçekleştirmektir.

Bahsi geçen bu hedeflere ulaşıldığı takdirde 2035 yılına kadar;

- Hızlı tren ağına ilave olarak, 6.000 km hızlı demiryolu ek yapılarak toplam 31.000 km hızlı demiryoluna ulaşmak,

- Demiryolunun taşımacılıktaki payını yolcu taşımacılığında %15'e, yük taşımacılığında ise %20'ye çıkarmak,

- Demiryolunu diğer ulaştırma sistemleri ile entegre hale getirerek, akıllı ulaşım altyapı sistemlerini geliştirmek. Bahsedilen hedeflere ulaşıldığında Türkiye hem Avrupa'da hem de Dünya'da ulaştırma konusunda söz sahibi bir ülke pozisyonuna getirilecektir. Ayriyeten bu durum Türkiye'yi ekonomik bir küresel bir güç haline ulaştıracaktır,



Türkiye'de demiryolu ile yük taşınması, öncelikle tarımsal yükler ve maden cevherlerinin taşınması konusuna odaklanmıştır. Mevcut olan demiryolu ağının sınırlı olması, yolcu taşımacılığında olduğu gibi yük taşımacılığında da olumsuz yönde varlığını hissettirmektedir. Demiryolu ile eşya taşımacılığı geçtiğimiz yıllarda köklü bir değişime uğramıştır. Ağırlıklı şekilde diğer taşıma modları ile entegrasyonun sağlandığı bir intermodal taşımacılık parçası olmuştur. Yeni vagon tipleri, hızları yükselen trenler ve entegre teknolojiler ile beraber diğer taşımacılık modlarına alternatif şekilde sunulmaktadır.

Dünyadaki demiryolu yük taşımacılığına olan talebin artmasındaki en önemli sebepler; mevcut demiryolu ağının yaygınlaştırılması ile beraber demiryollarının diğer taşıma modları ile birleştirerek intermodal taşımacılığa ağırlık verilmesidir (Yersel, 2010).

3.15.1 Yeşil demiryolu

Son dönemde dünyada taşımacılık sektörünün ifade ettiği önemli bir söylem vardır: "Demiryolu Yeşil Geleceğimizdir." Bu ifade, sağlıklı ve güvenli bir gelecek için yeşil ve temiz bir çevre oluşturulması gerektiğinin altını çizmektedir. Bunun da sadece çevre dostu olan demiryolu taşımacılığı ile mümkün olabileceğini, şehir içi ve şehirlerarası toplu yolcu ve yük taşımalarının demiryolu ile yapılmasının zorunluluk haline geldiğinin bir ifadesidir.



Günümüzde farklı ulaştırma sistemlerinin birbirlerine karşı olan üstünlüklerinin azalmaya başlaması ile bu ulaşım sistemlerinin geçmişe nazaran birbirlerine daha çok muhtaç olmuşlardır. Bu sebeple ulaştırma sistemlerinin bütünleştirilmesi ve kombine taşımacılık büyük önem kazanmıştır. Bu bağlamda demiryolları taşımacılığı da ön plana çıkmaya başlamıştır.

1970'li yılların ikinci yarısından itibaren birçok devlet, petrol fiyatlarındaki büyük artış sebebiyle, sahip olduğu ulaştırma sistemlerini tekrar gözden geçirmek durumunda kalmışlardır. Daha az enerji ile daha çok taşıma yapılabilecek taşıma sistemlerine

yönelme ihtiyacı duymuşlardır. Böylece, “Yeni Demiryolu Çağı” başlamıştır. “Yeni Demiryolu Çağı”na ulaşmak için dünya demiryolları, önemli bir yapısal değişim sürecinden geçmektedir. Bu süreç içerisinde demiryollarının; kendi yapıları, ulaştırma politikaları içerisindeki konumu ve devletle ilişkileri sorgulanmakta ve yeniden düzenlenmektedir.

3.15.2 Demiryolu taşımacılığı SWOT analizi

SWOT Analizi, bir projede ya da bir ticari girişimde kurumun, sürecin, tekniğin, bir kişinin ya da bir durumun güçlü (Strengths), zayıf (Weaknesses) taraflarını saptayarak, iç ve dış çevreden kaynaklanabilecek fırsat (Opportunities) ve tehditleri (Threats) saptamak için kullanılan stratejik bir analiz tekniğidir. Yapılan bu analiz, ticari girişimin veya projenin amaçlarını belirlemek, hedefe ulaşmak için olumlu ya da olumsuz iç ve dış faktörleri tanımlamayı gerektirir. Yapılan bu yöntem 60’lı yıllarda Harvard Üniversitesi'nde profesörlük yapan Andrews, Learned, Christensen ve Guth tarafından geliştirilmiştir.

Yapılan SWOT analizi, işletmenin geleceği açısından önemli olan çevresel faktörlerin incelenmesini, fırsatların saptanmasını, işletmeye tehdit unsuru oluşturabilecek faaliyetlerin (tüketici tercihlerindeki ani değişiklikler, rakip firmaların atılımları) daha önceden fark edilerek buna karşı önlem alınmasını, işletmenin güçlü yönlerinin belirlenmesini ve bunların ne gibi durumlarda kullanılması gerektiğinin belirlenmesini, işletmenin zayıf yönlerinin saptanarak önlem alınmasını, zayıf yönlerin oluşabilecek tehditler karşısında işletmeyi sokabileceği zor durumların analiz edilmesini ve buna benzer planlamacı ve stratejik yaklaşımları kapsar.

Yapılan SWOT analizi sonucunda bazı kazanımlar elde edilir. Bu kazanımların en önemlilerini aşağıdaki şekilde sıralayabiliriz:

- Güçlü yönleri, ortaya çıkan fırsatlardan, yararlanabilecek şekilde kullanabiliriz.
- Zayıf yönlerimizi tanıyarak, onları güçlü yönlere dönüştürecek stratejiler ve planlar geliştirebiliriz.
- Çevremizdeki tehditleri güçlü yanlarımız ile bütünleştirerek fırsatlara dönüştürebiliriz.

İÇ FAKTÖRLER

GÜÇLÜ YÖNLER

- Çevreyi minimum düzeyde kirletme
- Hacimli ve tonajlı yükler taşıyabilme
- Kaza riskinin düşük olması
- Güvenli
- Orta ve uzak mesafelere uygun
- Kötü hava koşullarından etkilenmez

ZAYIF YÖNLER

- Yüksek yatırım maliyeti
- Yalnızca demiryolu altyapısına sahip bölgelerde kullanılabilme
- Sınırlı teslim yeri
- Yalnızca orta ve uzun mesafeli taşımalarda uygunluk
- Vagon sınırı
- Transit süreleri fazladır

DIŞ FAKTÖRLER

FIRSATLAR

- Sefer süreleri sabit
- Düzenli sefer
- Kolay entegrasyon sağlanan
- Düşük enerji tüketimi
- Trafikten etkilenmez
- Uygun maliyet

TEHDİTLER

- Uzun ulaşım süresi
- Acil ve zamana duyarlı teslimat için elverişsiz
- Yetersiz altyapı
- Maliyetli altyapı kaynaklı gelişim zorluğu

3.16 Havayolu Taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı, bir hava aracı vasıtası ile bir noktandan diğer bir noktaya en kısa sürede yükün, postanın veya yolcunun taşınmasına denir. Diğer taşımacılık çeşitlerine kıyasla en yeni taşımacılık modudur. Kötü hava şartlarından daha fazla etkilenir. Uçaklar ve uçuş maliyetleri fazladır (Keskin, 2012: 84). Havayolu taşımacılığı, taşınacak küçük ve değerli eşyaların en hızlı ve güvenli bir biçimde varış noktasına teslim edilmesidir (Avcı, 2014: 46). Ayrıca havayolu taşımacılığı, birim ağırlığa göre en pahalı taşımacılık çeşididir. Bu dezavantajına rağmen hızlı olmasından kaynaklı tercih edilmektedir (Çancı, 2003: 1- 3).



Karagülle ve Birgören (2013: 3), havayolu taşımacılığında 3 beklentinin olduğunu ifade etmiştir:

- Ekonomiklik
- Emniyet
- Konfor

Havayolu taşımacılığındaki başlıca uluslararası kuruluşlar aşağıdaki şekildedir (Hazır ve diğerleri, 2016: 116):

- Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)
- Uluslararası Havayolu Taşımacılığı Birliği (IATA)
- Uluslararası Hava Kargo Birliği (TIACA)

3.16.1 Bozulabilir kargo

Nem, yükseklik, iklim, ısı veya diğer çevresel şartların değişikliği ya da verilen zaman aralığının aşılması sebebiyle niteliğini yitirecek maddeler, bozulabilir kargo olarak isimlendirilir.

Kargoların içeriğini korumak ve bozulmalarını önlemek amacı ile bozulabilir kargo taşıma süreçleri özel olarak yürütülmektedir. Her türlü bozulabilir madde, kendi özel koşullarına uygun şekilde taşınmaktadır. Sebze, meyve, yumurta, balık, et, süt, çiçek vb. ürünlerin özel depolama odalarında tazeliklerinin korunması sağlanır. Deniz ürünü veya işlenmiş gıda gibi hassas dondurulmuş kargolar, derin donduruculu depolarda özenle saklanır. Telemetri sistemi ile ısı-nem takibi ve raporlama yapılır. Ayarlanan sıcaklıkta herhangi bir sapma olduğu zaman, sesli ve görsel alarm sistemi devreye girer. Ayrıca ve hijyen prosedürleri ve haşere kontrolü titizlikle yapılmaktadır.

Yetkili personeller için Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından belirlenen ve IATA PCR'da yer alan standartlar esas alınarak düzenli eğitimler verilir.



Küresel hava kargo operasyonlarının yüksek standartta yapılabilmesi için, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği IATA tarafından oluşturulan; eğitim, değerlendirme ve validasyon sürecinin sonunda, yeterliliğe sahip havayolu firmalarına, bozulabilir ürün taşımalarındaki CEIV Fresh sertifikası verilmektedir.

Aktif ve Pasif Çözümler;

- Aktif Isı Kontrollü Konteyner

Uluslararası konteyner tedarikçileri Envirotainer ve CSafe ile yapılan anlaşmalar ile sıcaklık hassasiyeti fazla olan ve bozulabilir kargolar, uzun mesafeli uçuşlarda dahil olmak üzere müşterilerinin talep etmiş olduğu özellik ve kapasitelerde muhafaza edilmektedir. Veri kayıt özelliği ile müşterilere bütün süreç boyunca yaşanan sıcaklık değişiklikleri rapor edilebilmektedir.

- Termal Dolly

Termal Dolly, ısı kontrollü depodan uçak altına veya uçak altından ısı kontrollü depolara, ısı hassasiyeti olan kargoların transferlerinde kullanılan aktif ısı kontrollü dollylerdir. Termal Dolly, aynı zamanda bağlantı süresi kısa olan (1-4 saat arası) taşımalarda ısı hassasiyetli kargoların geçici depolanmasında da kullanılabilir.

3.17 Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı çok eski tarihlerde başlamış ve günümüze kadar gelmiştir. Geçmişten günümüze kadar olan taşımacılık yolları arasında en çok kullanılan taşımacılık modudur. Oldukça eski bir tarihe sahiptir. Denizyolu taşımacılığı; tonaj, hacim ve mesafe gibi faktörlere bağlı olarak maliyet açısından farklılık göstermektedir. Uluslararası taşımacılıkta da en çok kullanılan taşıma şeklidir. Küresel ticaretin %80'i ve Türkiye'nin dış ticaretinin yaklaşık olarak %90'ı denizyolu taşımacılığı kullanılarak gerçekleştirilmektedir (Ateş, Karadeniz ve Esmer, 2010; Kıpçak, 2014: 1).

Denizyolu taşımacılığındaki uluslararası kuruluşların önde gelenleri aşağıdaki şekilde verilmiştir:

- Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)
- Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)
- Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO)
- Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB)
- Uluslararası Limanlar ve İskeleler Birliği (IAPH)
- Uluslararası Denizcilik Federasyonu (ISF)

Taşıma aracı olarak terminal ve limanlar, taşınacak ticari mallar ve gemiler denizyolu taşımacılığının temel unsurlarıdır. Gemiler çok fazla miktardaki malları taşımaya yarayan araçlara denmektedir. Bu mod ile yapılan taşımacılıkta kullanılan gemiler farklı büyüklüklerde ve farklı türlerdeki malları taşıyacak özelliklerde tasarlanır. En temel anlamda gemileri taşıdıkları malın çeşidi bakımından iki grupta toplayabiliriz. Birinci gruptaki gemiler; yükleri taşırlarken ünite haline getirilmiş (paketlenerek konteynıra veya palete konmuş), ikinci gruptaki gemiler ise, ünite haline getirilmemiş dökme (bulk) olarak isimlendirilen yükleri taşımaktadır. Genellikle maden cevherlerini, hububat ürünlerini taşımada kullanılır.

Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra denizyolu taşımacılığında daha etkili olabilmek için çeşitli düzenlemeler yapmıştır. Bahsi geçen düzenlemelerden en önemlisi Kabotaj Kanunu ve kanuna bağlı olarak gerçekleştirilen düzenlemelerdir. Ancak Türkiye'de denizyolu taşımacılığının asıl gelişim gösterdiği dönem 1980'lerden sonradır. 1980 tarihine kadar yaklaşık olarak 3 milyon ton olan denizyolu taşıma kapasitesi, 1980 tarihinden sonra iki katına çıkmıştır (Baran, 1982). Bahsedilen bu gelişimin özünde iki önemli olay olduğu ifade edilir. Birincisi 1980'li yıllardan sonra Türkiye'nin serbest ekonomiye geçmesine bağlı olarak, dış ticaretindeki artış ve dış ticaret taşımacılığında denizyolunun daha fazla kullanılmasıdır. İkincisi ise 1982 tarihinde çıkartılmış Deniz Ticaret filolarının geliştirilmesini teşvik edici kanundur. Bu kanun ile deniz yolu taşımacılığı yapacak işletmelerin, gemi alması veya kiralaması daha basit bir hale gelmiştir (Başer, 1998).

2011 yılı verilerine göre dış ticarette denizyolu kullanımı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Çizelge 4. Türkiye İhracat ve İthalatında Yabancı ve Türk Gemilerinin Taşıma Miktarları

YIL	İhracat			İthalat		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
2003	12.816.745	33.237.787	46.054.532	30.864.220	72.566.760	103.430.982
2004	12.665.413	42.453.148	55.118.561	29.240.530	91.802.850	121.043.378
2005	11.297.612	43.196.613	54.494.225	31.577.200	94.591.910	126.169.107
2006	9.821.582	53.490.396	63.311.988	32.794.140	106.612.200	139.406.306
2007	9.804.237	58.856.033	68.660.270	27.187.900	126.211.500	153.399.349
2008	10.654.842	62.590.435	73.245.187	21.151.230	130.402.500	151.553.750
2009	9.578.520	64.191.843	73.770.263	20.387.050	119.475.100	139.862.090
2010	10.216.020	58.513.021	68.729.041	22.218.040	122.813.450	145.031.490
2011	12.310.810	69.311.840	81.622.650	27.030.150	133.246.200	160.276.350

Kaynak: Ulaştırma ve Denizcilik Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2012).

Tabloda görüldüğü şekilde Türkiye ihracatında, Türk Bayraklı gemilerin taşıdığı yük miktarının 12 milyon ton civarında olduğu görülmektedir. Ancak Yabancı Bayraklı gemiler, 2003 tarihinde 33 milyon ton civarındaki ürün taşıma miktarını, 69 milyon tona çıkarmışlardır. 8 yıllık periyotta ise Türk gemilerinin ihraç edilen malları taşımadaki payında büyük bir düşüşün olduğu görülmektedir. Türk bayraklı gemiler 2003 tarihinde gerçekleşen ihracat ürünlerini taşımada %27,8'lik paya sahipken, bu oran 2011 tarihinde %15 seviyelerine kadar düşmüştür. Bu durum ithal edilen malların taşınmasında da söz konusu olmuştur. 2003 tarihinde ithal edilen malların %29,8'i Türk Bayraklı gemiler tarafından Türkiye'ye getirilirken, 2011 tarihinde bu oran %16,8'e düşmüştür. Bu rakamlardan da görüldüğü gibi Türkiye'de gemi taşımacılığı yapan işletmeler, pazar paylarını sürekli kaybetmektedir. Türk Deniz Taşımacılığı işletmelerinin rakipleriyle rekabet içerisinde olabilmeleri için dünyanın birçok yerine ulaşabilecek gemilere sahip olmaları, filolarındaki gemi sayılarını arttırmaları, lojistik üs durumunda olan deniz limanlarında ki Freight Forwarder'lar ile daha fazla iş birliği yapmaları ve Türkiye'de ki ithalatçı ve ihracatçı işletmeler ile uzun süreli uygun taşıma anlaşmaları yapmaları gerekmektedir. Türkiye'de gemicilik sanayinin geliştirilmesi, yük ve yolcu taşımacılığında kullanılacak büyük gemilerin uygun maliyetlerle inşa edilerek deniz taşımacılığı yapan işletmelere satılması, deniz taşımacılığı yapan Türk işletmeleri dünyadaki deniz taşımacılığı pazarında daha rekabetçi bir hale getireceğinden söz edilebilir. Gemi inşası, özel sektör firmalarının finansal, mali, teknoloji ve insan

kaynakları gibi üretim girdilerini kolay temin edemeyeceği bir sektördür. Bu nedenle devletin bu sektörü geliştirmek için devlet eli ile yatırım yaparak daha az maliyetli gemiler inşa etmesi, denizyolu taşımacılığı yapan işletmelerin istedikleri ölçü ve teknolojideki gemileri daha uygun maliyetlerle temin etmesine yardımcı olacaktır. Bu durumda onların taşımacılık maliyetlerine olumlu yönde katkı sağlayacaktır. Bu şekilde denizyolu taşımacılığı yapan Türk Şirketleri, dünya denizyolu taşımacılık pazarından aldıkları payı yükselteceklerdir.

Deniz Taşımacılığı yapan işletme gemilerinin belirli standartlara uygun olması gerekmektedir. Deniz limanlarında yapılan denetimlerle bu standartlar sürekli kontrol edilmektedir. Standartlara uymayan gemiler denetimin yapıldığı limanlarda alı konularak ilgili eksiklerin giderilmesi sağlanmaktadır. Türk işletme gemilerinin bu denetimlerde eksikliklerinin çıkması durumunda, müşterilerinin mallarını zamanında ulaştıramama problemini de beraberinde getirecektir. Bu olumsuzlukların yaşanmaması adına gemilerin her zaman kontrol edilmesi ve eksiklikleri varsa giderilmesi gerekmektedir.

3.18 Boru Hattı Taşımacılığı

Bu taşıma modu doğal gaz, su ve petrol gibi ürünlerde kullanılmaktadır. Yatırım maliyetlerinin fazla olmasının yanında, süratli ve ekonomiktir. Yapılan yatırımları kısa süre içerisinde karşılamaktadır. 19. Yüzyılın sonlarına geldiğimizde kısa mesafeye sahip küçük çaplı hatlar ile başlayarak, petrol ve doğal gaz taşınmasına olanak sağlayan boru hattı taşımacılığı, günümüzde daha uzun ve daha büyük çaplı borular ile yapılmaktadır (Ulaştırma ve Turizm Paneli, 2003). Avrupa Birliği'nin üye ülkelerinde yaygın biçimde kullanılan ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır. Son günlerde ise “kapsül taşıma sistemi” olarak da adlandırılmaktadır. Hızlı ve güvenli bir taşımacılık çeşididir. Örnek verecek olursak; Bakü-Tiflis-Ceyhan Petrol Boru Hattı, Megal Boru Hattı ve Türkiye’nin Kıbrıs’a “Can suyu Projesi” ile su göndermesi de örnek olarak gösterilebilir.

Türkiye’de boru hattı taşımacılığı 56 yıllık bir geçmişe dayanmaktadır. Dünyada 1960 tarihinde sonra hızla gelişim gösteren boru hattı taşımacılığı, Türkiye'de 1966 yılında TPAO tarafından Batman-Dörtyol arasında döşenen boru hattı ile başlamıştır. 1977 tarihinde Türkiye-Irak Petrol Boru hattı hizmete açılmıştır. Türkiye bu hattan ton başına belirli bir taşımacılık ücreti almaktadır. Bunun yanında nakli gerçekleştirilen ham petrolün %40 kadarlık kısmını satın alma hakkına sahiptir. Hattın işletmeciliğini, Boru

hatları ile Petrol Taşıma A.Ş. (BOTAŞ) yapmaktadır. 1990 tarihinde yaşanan Körfez Krizi'nin etkileri ve BM'nin Irak'a uyguladığı ambargo, bu hattın kapanmasına sebep olmuştur. Boru hatları ile Petrol taşıma A.Ş'nin görev ve sorumlulukları başlangıçta sadece boru hatları ile petrol taşımacılığı yapmaktı. Ancak 1987 tarihinden itibaren boru hatları, doğalgaz taşımacılığı ve doğalgaz ticareti ile genişlemiştir. Böylece BOTAŞ, hizmet fonksiyonlarının yanında ticari bir hüviyet de kazanmıştır (Saatçioğlu, 2011).

Dünyadaki petrol rezervlerinin yaklaşık 2/3'üne, doğalgaz rezervlerinin ise yarısına sahip bir bölge olan Orta Asya ve Orta Doğu ülkeleri arasında yer alan Türkiye, bu malların daha düşük maliyetler ile taşınmasına yardımcı olabilecek boru hatlarını kurmak için girişimlerde bulunmuştur. Bu girişimler genellikle olumlu neticelenmiştir. Boru hatlarının Türkiye'den geçirilmesi konusundaki projeleri karşılıklı anlaşmalar ile elde etmeyi başarmıştır (Küçük, 2012). Türkiye'nin, doğalgaz ve petrol rezervlerine olan yakınlığı büyük bir fırsattır. Bu fırsatı en iyi şekilde, diğer kaynak sahibi ülkelerinde yararına olacak şekilde değerlendirerek boru hattı taşımacılığında ki ağını son yıllarda yapılan projelerle büyük oranda geliştirmiştir. Şekilde gösterilen doğalgaza sahip ülkelerden çıkarılan ve Türkiye'de ki boru hatları kullanılarak diğer ülkelere nakledilen ürünlerin, hattın Türkiye kısmını ve başlangıç-bitiş kısımlarını da görebiliriz (http://www.enerji.gov.tr/).

Şekil 1. Türkiye'deki Boru Hatları



Kaynak: www.enerji.gov.tr

Şekildeki haritandan da görüldüğü şekilde Azerbaycan, Rusya ve İran gibi ülkelerden çıkarılan doğalgaz, Türkiye'deki boru hatları kullanılarak diğer ülkelere nakledilmektedir. Bu şekilde Türkiye, bu ürünlerin taşınmasından belirli bir gelir elde ederken, bahsi geçen ülkeler de ürünleri daha ucuza taşıyarak bir gelir elde etmiş olurlar.

3.19 Türkiye'nin Uluslararası Taşımacılık Faaliyetleri

Lojistik ve taşımacılık sektörü, en fazla döviz kazandıran hizmet ihracatı sektörlerinden biridir. Küresel ticaretin gelişmesiyle lojistik faaliyetlerinin payı tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de artmıştır. Aynı zamanda ihracatın çeşitlenmesi, ticaretin genişlemesi, güçlü bir lojistik performansı ekonomik büyümeye ve doğrudan yabancı yatırımları çekmeye katkı sunar. Bu sebeple küresel lojistik performansının incelenmesi ülkelerin rakiplerine göre kendi konumunu değerlendirmeleri için önemli bir faktördür. Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde tüm taşıma modları kullanılabilir. Son 10 yıla ait değer bazında verilerin incelenmesi, taşıma modları arasında zaman içerisinde değişebilecek eğilimleri ortaya koyar.

Tablo 16. İthalat ve İhracatta Taşıma Türlerinin Yıllara Göre Yüzdesel Payları (Değer Bazında)

	Karayolu		Havayolu		Denizyolu		Demiryolu	
Yıl	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat
2011	21,97	37,60	10,62	6,42	65,85	55,05	1,57	0,93
2012	20,26	33,35	12,23	14,40	66,31	51,57	1,21	0,67
2013	18,69	35,66	15,21	8,61	65,28	55,10	0,83	0,64
2014	18,23	35,29	12,07	9,01	69,11	55,11	0,59	0,59
2015	19,09	32,70	11,11	12,10	69,14	54,64	0,65	0,56
2016	19,16	31,62	12,83	12,54	67,22	55,39	0,80	0,45
2017	18,01	29,59	16,33	10,98	65,10	58,99	0,56	0,44
2018	17,88	28,00	14,40	8,25	67,09	63,31	0,62	0,44
2019	20,56	30,36	16,17	8,28	62,47	60,82	0,80	0,54
2020	21,14	31,61	19,82	7,58	57,96	60,04	1,08	0,77
2021	20,79	30,85	11,08	8,40	66,91	60,01	1,23	0,74

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Son 10 yıllık dönemde taşınan malların değeri bazındaki inceleme sonucunda denizyolu taşımacılığı hem ithalat hem de ihracatta en büyük paya sahiptir. 2011-2021 yılları arasında ithalat rakamlarını incelediğimizde denizyolu taşımacılığı 2014 yılında en yüksek payı %69,11 iken bu pay 2021 yılında %66,91 olarak gerçekleşti. İhracat taşımalarında ise 2011 yılından 2021 yılına kadar denizyolunun payı en yüksek 2018 yılında %63,31 ile gerçekleşmiştir. Bu pay 2021 yılında %60,01 olarak gerçekleşmiştir.

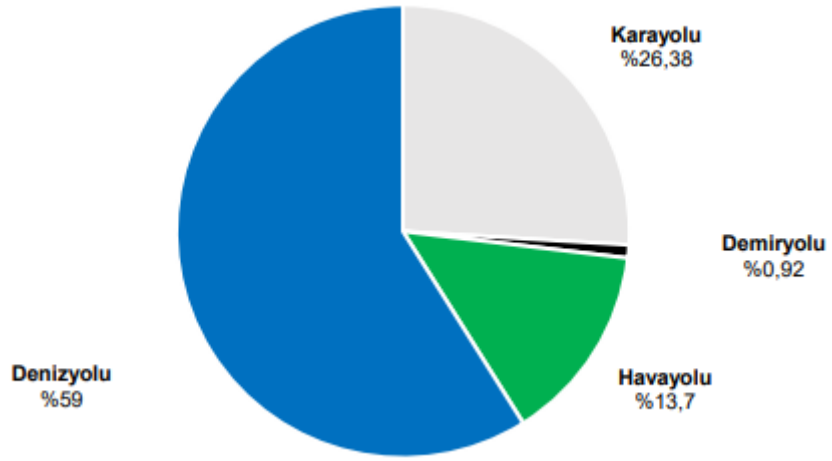
Türkiye'nin dış ticaret taşımaları incelendiğinde değer bazında ikinci sırayı Karayolu taşımacılığı almaktadır. Karayolu taşımacılığının ithalattaki payı son 10 yıllık döneme bakıldığında 2018 yılına kadar azalma eğilimi gösterirken, 2020 yılında %21,14'e yükselmiştir. 2021 yılında ise %20,79'a gerilemiştir. Karayolu taşımacılığının 2011-2021 arası dönemde ihracattaki payının en yüksek olduğu yıl %37,60 oranı ile 2011 yılıdır; 2010 yılından 2018 yılına kadar baktığımızda karayolunun ihracattaki payı azalmaktadır. 2018 yılında %28'e kadar gerilemiştir. 2019 yılında %30,36'ya, 2020 yılında %31,61'e yükselirken, 2021 yılında ise karayolunun ihracattaki payı bir miktar düşüş göstererek %30,85 olmuştur.

Türkiye'nin dış ticaret faaliyetleri incelendiğinde değer bazında üçüncü sırayı havayolu taşımacılığı almaktadır. Son 10 yıllık dönem incelendiğinde havayolu taşımacılığında, denizyolu ve karayolu taşıma modlarında olduğu gibi bir eğilim tespiti yapılamaz. 2011 ve 2019 yılları arasında ithalatta havayolu taşımacılığı yaklaşık %10-16 arasında pay sahibiyken, 2020 yılında %19,82'ye yükselmiştir. 2021 yılında ise %11,08'e düşmüştür. İhracatta son 10 yıllık dönem incelendiğinde, havayolu taşımacılığının payı yaklaşık %6-14 arasındadır. Havayolu taşımacılığının 2016 yılında ihracatta değer bazındaki oranı %12,54'tür ve bu yıldan itibaren sürekli payı düşüş eğilimi göstermiş olsa da 2021 yılında bir miktar artış göstermiş ve %8,40 olmuştur.

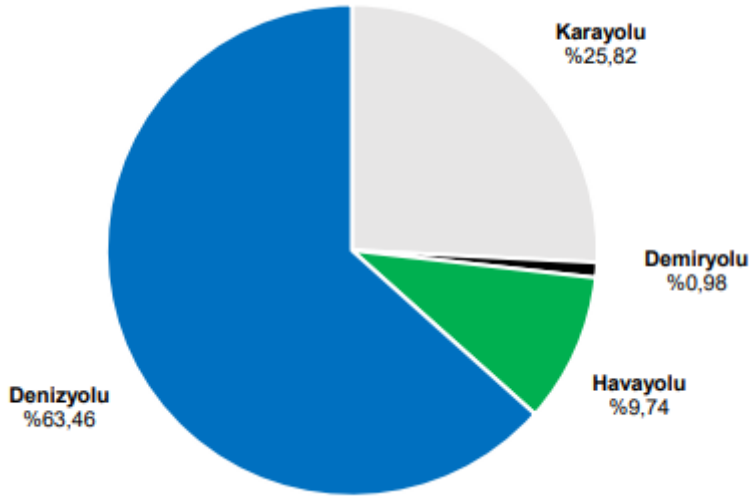
Türkiye'nin dış ticaretteki en düşük paya sahip taşıma türü demiryolu taşımacılığıdır. Son 10 yıllık dönem incelendiğinde Demiryolu taşımacılığı ithalatta ve ihracatta en yüksek payını 2011 yılında almıştır. 2011 yılında ithalattaki payı %1,57 iken, ihracatta ise %0,93 olmuştur. Demiryolu taşımacılığının 2013-2019 yılları arasında ithalat ve ihracattaki payı %1'in üzerine çıkamamıştır. 2017 yılında en düşük performansı göstererek ithalattaki payı %0,56, ihracattaki payı ise sadece %0,44'e gerilemiştir.

Koronavirüs salgını nedeniyle değeri anlaşılan ve dış ticarette tercih edilmesi ile tekrar gündeme gelen demiryolu taşımacılığının 2021 yılında ithalattaki payı %1,23, ihracattaki payı ise %0,74 olmuştur.

Şekil 2. Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı- 2020 Yıl Sonu



Şekil 3. Değer Bazında Dış Ticaretin Taşıma Türlerine Göre Dağılımı- 2021 Yıl Sonu



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır

BÖLÜM 4. SONUÇ

Uluslararası ticaretin tarihi çok eski yıllara dayanmaktadır. İpek yolu, Kral Yolu, Baharat Yolu gibi ticaretin sağlandığı güzergahlar oluşturulmuştur. Zaman içerisinde teknolojik gelişmeler ile ticaret ağları genişlemiş, taşıma araçları çeşitlenmiş ve ticaret hacmi artmıştır. Küreselleşen dünyada, ülkelerarası iş birliği kaçınılmaz bir durumdur. Bu sebeple çeşitli organizasyonlar kurulmuştur. Bunlardan en önemlisi Avrupa'da kurulan Gümrük Birliği'dir. Gümrük Birliği'ne üye olan devletler kendi aralarında çeşitli avantajlara sahip olmuştur. Türkiye ile Almanya ilişkileri köklü bir geçmişe dayanmaktadır. İki ülkenin coğrafi yakınlığı bu ilişkileri kuvvetlendirmiştir.

Türkiye'nin dış ticaretini incelediğimizde son 10 yıllık dönem içerisinde, en büyük dış ticaret hacmine 2013 yılında ulaşılmıştır. 2017 yılı hariç, ihracat ile ithalat farkı azalma eğiliminde olmuştur. 2011 yılında ise ihracatın ithalatı karşılama oranı %56 düzeyindeyken, 2021 yılı sonunda bu oran %83'e yükselmiştir.

2021 yılı incelendiğinde, Türkiye'nin ihracat gerçekleştirdiği ilk 20 ülkenin toplam ihracat içerisindeki payı %66 oranındadır. İthalat yapılan ilk 20 ülkenin toplam ithalattaki payı ise %67 oranındadır. ABD ve Almanya hem ihracat hem de ithalatta ilk 5 ülke arasında yer almıştır.

International Trade Centre verilerine göre 2018 yılında Almanya'nın en çok ithalat yaptığı ülkeler sıramasın da Türkiye 20.sırada yer almaktadır. Gerçekleşen ithalat rakamı değer bazında 19.348.399 milyon $'dır. 2019 yılında ise 17.731.493 milyon $ olarak gerilemiştir. 2001-2019 yılları arasında Almanya'nın Türkiye'den gerçekleştirmiş olduğu ithalat rakamları incelendiğinde, 2001 yılında gerçekleşen ithalat 5,8 milyar $'dır. Bu rakamın Almanya'nın toplam ithalatı içerisinde ki payı %1,2 oranındadır. 2019 yılına gelindiğinde gerçekleşen ithalat 17,7 milyar $'dır. Bu rakamında toplam ithalattaki payı %1,4 oranındadır.

TİM verilerine göre, Almanya'nın Türkiye'den en çok yaptığı ithalat sektörler incelendiğinde ilk sırayı otomotiv endüstrisi almaktadır. 2018 yılında 5,2 milyon $ olarak gerçekleşmiştir.

Macmap 2020 araştırmalarına göre, Almanya'nın Türkiye'den yaptığı ithalatta uygulanan gümrük vergisi oranları incelendiğinde 3.162 üründe gümrük vergisi uygulanmamıştır.

Taşımacılık modlarının başında havayolu, karayolu, denizyolu ve demiryolu taşımacılığı gelmektedir. Bu taşıma modları çeşitli kombinasyonlar halinde de yapılabilir.

Küresel ticaret, yaşanan krizlere rağmen 2021 yılında toparlanmaya başlayarak pandemi öncesi rakamlara yaklaşmıştır. Taşınan mallar değer bazında incelendiğinde, son 10 yıllık döneme bakarsak denizyolu taşımacılığı hem ithalatta hem de ihracatta en büyük paya sahip taşımacılık modudur. Karayolu taşımacılığı ise Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında değer bazındaki ikinci taşımacılık modudur. Taşıma modları arasından Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerine bakarsak değer bazında havayolu taşımacılığı 3. sırada yer almaktadır. Demiryolu taşımacılığı ise Türkiye'nin dış ticaretindeki en düşük paya sahip olan taşımacılık çeşididir.

Demiryolu yük taşımacılığı, diğer taşıma modlarına göre ekonomik, güvenli ve çevreci bir taşımacılık çeşidi olmasıyla ön plana çıkmıştır. Türkiye'nin dış ticaretine bakarsak demiryolu taşımacılığının değer bazındaki payı, diğer tüm taşıma çeşitlerinin payından azdır. Pandeminin etkisini yoğun bir biçimde hissettirmiş olduğu 2020 yılında, demiryolu taşımacılığı payının önceki yıllara göre yükseldiği görülmektedir. Temassız ticareti gerçekleştirme kabiliyeti ile demiryolu yük taşımacılığına karşı oluşan rağbet giderek artmaktadır.

Havayolu taşımacılığında, 2011 yılından 2021 yılına kadar olan dönemi incelediğimizde; dış hat kargo trafiği, iç hat kargo trafiğine kıyasla daha fazla ve doğrusal bir gelişme göstermiştir. Pandemi etkisi daha az bir biçimde hissedilen 2021 yılı sonuna gelindiğinde ise dış hat kargo trafiği hacmi 1.504.243 ton olarak gerçekleşmiştir. Yaşanan artış oranı %14 olmuştur.

Türkiye'nin 2011-2021 yılları arasındaki 10 yıllık döneminde, denizyoluyla taşınan ithalat yüklerinin değer bazındaki payı 2019 yılına kadar %60 oranında seyretmiştir.

KAYNAKÇA

Ateş, A. Karadeniz, Ş. Ve Esmer, S. "Dünya Konteynır Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri". **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, sf.83- 98, 2010.

Avcı, Yeşim. *Karayolu Taşımacılık Faaliyetlerinde Risk Yönetimi ve Sigorta*, T.C. Okan Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı, Lojistik Yönetimi Programı, Yüksek Lisans Tezi, 2014.

Baran, P. "Dünyada ve Türkiye'de Deniz Taşımacılığının Halihazır Durumu, Sorunları, Geleceği". Türkiye'nin Milletlerarası Deniz Ulaştırma Sorunları Semineri Bildirisi, İAV Yayını, İstanbul, 1982.

Başer, S. Ö., "Türk Deniz Ticaret Filosunun Makroekonomik Analizi", Çağdaş sf.214 Denizcilik Stratejileri İşletme Yönetimi Yaklaşımı, Editörlü Yayın, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir, 1998.

Beşli, S., "İhracatta Pratik Bilgiler", Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, Ankara, 2004.

Çancı, M. ve Erdal, M. **Uluslararası Taşımacılık Yönetimi**. UTİCAD. İstanbul. 269-302, 2003.

Çancı, M., Erdal, M. **Lojistik Yönetimi: Freight Forwarder El Kitabı**. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, 2009.

Çimen, Ahmet. **Gümrük Birliği ve Avrupa Topluluğu Türkiye İlişkileri**, Ankara, 1996.

Damacı, C. "Gümrük Birliği Çerçevesinde Serbest Ticaret Anlaşmalarına Uyum", Gümrük Birliği Çerçevesinde AB'nin Üçüncü Ülkelerle Yaptığı Serbest Ticaret Anlaşmalarının Avrupa ve Türk İş Dünyasına Etkileri, TÜSİAD, 2008.

DTM (Dış Ticaret Müsteşarlığı). **Avrupa Birliği ve Türkiye**, Ankara, 2007.

Elmas, G., ve Yıldızhan, B. *Türkiye'de Ulaşım Politikaları ve Trafik Kazalarının Ekonomik Analizi*, II. Ulaşım ve Trafik Kongresi, 2016.

Genç, R. "Lojistikte Güncel Konular: Kavramlar ve Uygulamalar", Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu, İstanbul, 2003.

Seyidoğlu, H. Ekonomik Terimler Ansiklopedik Sözlük, 2. baskı, Güzem Can Yayınları:16, Mart 1999, İstanbul, s. 116.

Hazır, K., Çapın, G. A., Akkan, E. Lojistik. 1. Baskı. İstanbul: Lisans Yayıncılık. 14-155, 2016.

Kanar, A., ve İçlek M., İstanbul Üniversitesi Lojistik Kulübü, **18. Lojistical Dergisi**, Nisan 2021.

İstanbul Üniversitesi Açıköğretim, İktisada Giriş 2 Ders Kitabı

Karacan, S., ve Kaya, M. “Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme”, Umuttepe Yayınları, Kocaeli, 2011.

Karagülle, Ö., ve Birgören, T. **Havayolu Taşımacılığında Uçucu Ekip Yönetimi**. İstanbul: Beta, 2013

Keskin, H. Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi. 5. Baskı. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık. 25-86, 2012.

Küçük, O. “Uluslararası Lojistik”, Detay Yayıncılık, Ankara, 2012.

Özdemir, S.F. “Lojistik Maliyet Yönetiminde Sağlanan Etkinlik Artışının İşletmelerin Finansal Yapısı Üzerindeki Etkisini Taşıma Maliyetlerinin İncelenmesi” İktisadi Araştırmalar Vakfı, İstanbul, 2007.

Polat, A. **Uluslararası ticarette risk yönetimi**, 2007.

Saatçioğlu, C. “Ulaştırma Ekonomisi Teori ve Politika” Gazi Kitabevi, Ankara, 2011.

Tanyaş, M., ve Hazır, K. “Lojistik Temel Kavramlar” Çağ Üniversitesi Yayınları, Mersin, 2011.

Taşkın, E., ve Durmaz, Y. “Lojistik Faaliyetler Hizmet Kalitesi ve Müşteri Değeri”, Detay Yayıncılık, Ankara, 2015.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü. ‘’Demiryolu Sektör Raporu 2016’’. Ankara: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, 2016.

Tek, Ö., B. “Pazarlama İlkeleri Global ve Yönetsel Yaklaşım Türkiye Uygulamaları”, 8. Baskı, İstanbul, 1999.

Tek, Ö. B. Karaduman, İ. Lojistik Yönetimi. İstanbul: İhlas Gazetecilik A.Ş. 5- 254, 2012.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **Demiryolu Sektörü Ulaşan Erişen Türkiye**, sf. 128, 2014.

Ünal, G. *Lojistikte Hizmet Sağlayıcısı Seçiminde AHP ve TOPSIS Yöntemlerinin Uygulanması*, Kocaeli Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Endüstri Mühendisliği Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2008.

Yükselen, C. “Pazarlama, İlkeler-Yöntemler”, Detay Yayıncılık, Ankara, 2001.

Yersel, H.F. *Türk Lojistik Altyapısının İntermodal Taşımacılık Açısından Değerlendirilmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyon Kocatepe Üniversitesi, 2010.

https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/546041

https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/399345

https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/316230

Dünyadaticaret.com, tarihteki önemli ticaret yolları, 2019

www.ikv.org.tr

www.lojistikhatti.com/ yeşil taşımacılığın ekseninde demiryolu var

www.mfa.gov.tr

https://www.tarimorman.gov.tr/ABDGM/Belgeler/neslihanyilmaz

turkishcargo.com.tr/urun ve hizmetler/özel kargolar

www.udhb.gov.tr/

https://www.utikad.org.tr/images/BilgiBankasi/lojistiksektoranalizi2015-6951.pdf

https://www.utikad.org.tr/images/BilgiBankasi/lojistiksektoranalizi2015-6951.pdf