ULUSLARARASI TİCARETTE TÜRKİYE-İNGİLTERE İLİŞKİLERİ VE TAŞIMACILIK MODU SEÇİMİ

Egemen Cebeci

201122105

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-İNGİLTERE İLİŞKİLERİ VE TAŞIMACILIK MODU SEÇİMİ

Egemen Cebeci

201122105

ORCID: 0000-0002-9842-7429

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

Gerçekleştirmiş olduğum tez çalışmamda, bana yön gösteren ve desteklerini esirgemeyen değerli hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Hamit Vanlı ’ya, her daim yanımda olan ve maddi manevi desteklerini esirgemeyen sevgili Nişanlıma, hayatım boyunca beni her konuda destekleyerek bu günlere getiren sevgili aileme teşekkürlerimi sunarım.

Egemen Cebeci

Haziran, 2022

ÖZ

ULUSLARARASI TİCARETTE TÜRKİYE-İNGİLTERE İLİŞKİLERİ VE TAŞIMACILIK MODU SEÇİMİ

Egemen Cebeci
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, kâr amacı elde etmek için yapılan alım-satım etkinliğidir. İlk olarak takas yöntemi kullanılarak yapılmıştır. Ticaret zamanla gelişerek değişime uğramıştır, ülkeler ve sınırları oluşmuştur. Bu durum uluslararası ticaret kavramını literatüre kazandırmıştır. Günümüzde uluslararası ticaret kavramı daha etkin bir şekilde kullanılmaktadır. Küresel anlamda ülkeleri birbirine bağlamış ve ülkeler arasında kültürel, ekonomik ve siyasal alanlarda iş birliği sağlamıştır. Uluslararası ticarette lojistik çeşitli taşıma modları aracılığı ile yapılmaktadır. Dört çeşit ana taşımacılık modu bulunmaktadır; havayolu, karayolu, denizyolu, demiryolu.

Türkiye ile İngiltere arasında yüz yıllar boyunca süre gelen ticari anlaşmalar ve iş birlikleri bulunmaktadır. Aynı kıta üzerinde bulunmaları aralarındaki ticari ve politik bağı güçlendirmiştir. İki ülkenin de sınırları denizlerle çevrilidir. Coğrafi açıdan Türkiye yarımada, İngiltere ise ada konumuna sahiptir. Bu durum denizyolu taşımacılık modunu ön plana çıkarmaktadır. Günümüzde pek çok ticari ortaklık ve iş birliği içerisinde bulunan iki ülke, teknolojinin gelişmesiyle beraber ulaşım altyapılarını geliştirmiştir. Altyapı yatırımları ile lojistik alanında aralarındaki bağı kuvvetlendirmişlerdir.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Ticaret, Taşımacılık, Türkiye, İngiltere

ABSTRACT

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

Egemen Cebeci
Master Thesis
Internatıonal Trade and Logistics Department
Logistics and Supply Chain Management Programme

Thesis Advisor: Assist. Prof. Hamit Vanlı
Maltepe University Graduate School, 2022

Trading is the buying and selling activity for the purpose of profit. It was first made using the barter method. Trade has evolved over time. Countries and their borders are formed. This situation brought the concept of international trade to the literature. Today, the concept of international trade is used more effectively. It has connected countries in a global sense and provided cooperation between countries in cultural, economic and political fields. Logistics in international trade is carried out through various modes of transport. There are four main modes of transport; airway, roadway, seaway, railway.

There have been commercial agreements and cooperation between Turkey and the UK for hundreds of years. Being on the same continent strengthened the commercial and political ties between them. The borders of both countries are surrounded by seas. Geographically, Turkey is a peninsula and England is an island. This situation brings the seaway transport mode to the fore. Today, the two countries, which are in many commercial partnerships and cooperation, have developed their transportation infrastructures with the development of technology. They strengthened the bond between them in the field of infrastructure investments and logistics.

Keywords: International Trade, Transportation, Turkey, England

İÇİNDEKİLER

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI……...ii
ETİK İLKE VE KURALLARA UYUM BEYANI……iii
TEŞEKKÜR……...iv
ÖZ……....v
ABSTRACT……...vi
İÇİNDEKİLER……..……vii
TABLOLAR……x
ŞEKİLLER LİSTESİ……..xi
KISALTMALAR ……....xiii
ÖZGEÇMİŞ……..xiv
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 Ticaret……....5
3.2 Ticaretin Tarihi……..5
3.3 Küresel Tarihte Ticaret Yolları……..6
3.3.1 Baharat Yolu……...6
3.3.2 İpek Yolu……7

3.3.3 Kral Yolu……7
3.3.4 Tütsü Yolu……...8
3.3.5 Çay ve At Yolu……8
3.3.6 Kürk Yolu……8
3.3.7 Tuz Yolu……..8
3.4 Uluslararası Ticaret Teorisi…….....8
3.5 Dış Ticaret Hadleri……9
3.6 Dış Ticaret Politikası……....10
3.7 Dış Ticaret Politikasının Amaçları……...11
3.8 Türkiye ve İngiltere Serbest Ticaret Antlaşması……..12
3.9 Yeşil Mutabakat Eylem Planı……..14
3.10 Baltalimanı Antlaşması……..15
3.11 İngiltere Hakkında Genel Bilgiler……..18
3.11.1 Libor nedir?.....19
3.12 İngiltere'de Dış Ticaret……..20
3.12.1 Birleşik Krallık' ın dünya ile dış ticareti…….23
3.12.2 Birleşik Krallık' ın Türkiye ile dış ticareti……..26
3.13 İngiltere ve Avrupa Birliği…….30
3.14 Türkiye ve İngiltere Arasındaki Eğitim ve Turizm İş birlikleri…….31
3.15 Türkiye'nin İthalat ve İhracat İstatistikleri…….36
3.16 Sınırda Karbon Düzenlemesi…….38
3.17 Sürdürülebilir Tarım……..41
3.18 Sürdürülebilir Akıllı Ulaşım……..44
3.19 Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı…….48
3.19.1 Uluslararası demiryolu taşımacılığında ilk 5 ülke……...51
3.19.2 Türkiye'nin uluslararası demiryolu bağlantıları……..…52
3.19.3 Demiryolu ulaştırma koridorları ve Türkiye……...54
3.20 Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı……55
3.20.1 Türkiye ve uluslararası karayolu koridorları……...……56

3.21 Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı……...58
3.21.1 Türkiye'nin dış ticareti ve havayolu taşımacılığı…...……....60
3.21.2 Havayolu taşımacılığında ilk 5 ülke……....64
3.22 Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı……..65
3.22.1 Türkiye'nin dış ticareti ve denizyolu taşımacılığı……...67
3.22.2 Denizyolu taşımacılığında ilk 5 ülke……...70
BÖLÜM 4. SONUÇ……..72
KAYNAKÇA…….74

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. Yıllara Göre Birleşik Krallık'ın Dış Ticareti……..…….22

Tablo 2. Birleşik Krallık'ın İthalat Yaptığı Ülkeler (2018, 2019) ……..……...……23

Tablo 3. Birleşik Krallık'ın 2009-2019 Döneminde En Çok İthalat Yaptığı İlk 10 Ülke……..24

Tablo 4. Birleşik Krallık' ın Dünyadan Yaptığı İthalatın TİM Sektör Sınıflamasına Göre Dağılımı (2019, bin $) ……..……...……25

Tablo 5. Birleşik Krallık' ın Yıllara Göre Türkiye'den Yaptığı İthalat (milyar $)……..…….26

Tablo 6. Birleşik Krallık 'ın Türkiye'den İthal Ettiği Ürünlerin Sektörel Dağılımı (2019, milyon $)……..…….…28

Tablo 7. Türkiye'nin İthalat ve İhracatında İlk 20 Ülke…….……...…38

Tablo 8. Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu (km) Gelişimi……...…50

Tablo 9. Demiryolu İhracatında İlk 5 Ülke……..…51

Tablo 10. Demiryolu İthalatında İlk 5 Ülke……52

Tablo 11. Ülkemizdeki Uluslararası Karayolu Koridorları…….……..…57

Tablo 12. Havayolu Şirketleri Uçak Sayıları…….……..…59

Tablo 13. Havayolu İhracatında İlk 5 Ülke……..……..……..…65

Tablo 14. Havayolu İthalatında İlk 5 Ülke…….……..…65

Tablo 15. Denizyolu İhracatında İlk 5 Ülke……..……..….71

Tablo 16. Denizyolu İthalatında İlk 5 Ülke……...…….71

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Baharat Yolu……..……..6

Şekil 2. İpek Yolu…….…….……..…7

Şekil 3. Kral Yolu…….……...…7

Şekil 4. 2020-2021 Ülke Gruplarına Göre Yıl Sonu İhracatı……..……..36

Şekil 5. 2020-2021 Ülke Gruplarına Göre Yıl Sonu İthalatı ……..……..…37

Şekil 6. Konvansiyonel ve Yüksek Hızlı Tren Hat Uzunlukları…….……50

Şekil 7. Demiryolu Bağlantılı Limanlar……...……51

Şekil 8. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi…….……53

Şekil 9. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Türkiye'yi İçeren Orta Koridor Haritası……55

Şekil 10. 2010-2021 Türkiye'de Karayolu Uzunluğu……56

Şekil 11. Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergâhları……...…….57

Şekil 12. Ulaşımda Kavşak Noktası, Türkiye……58

Şekil 13. Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı…….…….61

Şekil 14. Değer Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı……62

Şekil 15. Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı……..63

Şekil 16. Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı……64

Şekil 17. Denizyolu Taşıma Rotaları……..…….66

Şekil 18. Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı……..67

Şekil 19. Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı……...…….68

Şekil 20. Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı……..….69

Şekil 21. Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı……..…..….70

KISALTMALAR

AB	:Avrupa Birliği
AET	:Avrupa Ekonomi Topluluğu
AKÇT	:Avrupa Kömür Çelik Topluluğu
AUS	:Akıllı Ulaşım Sistemleri
BTK	:Bakü-Tiflis-Kars
ETS	:Emisyon Ticaret Sistemine
GSMH	:Gayri Safi Milli Hasıla
ICAO	:Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün
KKTC	:Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
LİBOR	:Londra Bankalar arası Faiz Oranı
SECA	:Kükürt Emisyon Kontrol Alanı
SKD	:Sınırda Karbon Düzenleme
STA	:Serbest Ticaret Antlaşması
TAR	:Trans Asian Railway-Unescap
TCDD	:Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TEN-T	:Trans Europe Network-Transportation
TER	:Trans European Railway
TRACECA	:Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru

ÖZGEÇMİŞ

Egemen Cebeci

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	2010	Özel Uğur Anadolu Lisesi

İş/İstihdam

2020-	Ünsped Gümrük Müşavirliği ve Lojistik Hizmetler A.Ş.

BÖLÜM 1. GİRİŞ

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

1.Bölüm içerisinde amaç, problem, önem, varsayımlar, sınırlılıklar 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 İngiltere arasındaki tarihi, ticari, kültürel ilişkiler ve taşımacılık yollarına değinilmiştir.

4.Bölüm olan sonuç kısmında ise, Türkiye ile İngiltere arasındaki tarihi, ticari ve kültürel durum tespit edilerek değerlendirmede bulunulmuştur.

Problem

Türkiye ile İngiltere ilişkileri tarihi açıdan çok eskilere dayanmaktadır. İki ülkenin de Avrupa kıtasında bulunmasından kaynaklı coğrafi yakınlık, aralarında ki etkileşimi de farklı alanlarda olağan kılmıştır. Ticari, kültürel ve siyasi birçok birliktelik kurmuşlardır. Yanı sıra iki ülkenin de tarafı olduğu birçok farklı entegrasyon mevcuttur.

İngiltere, savaş dönemlerinde kullandıkları stratejik başarılar ile tarihe yön veren önemli ülkeler arasındadır. Sanayi devrimi ile gelişimini hızlandırmış ve dünyanın gelişmesinde büyük roller üstlenmiştir. Günümüzün içten yanmalı motor teknolojisini ilk adımı İngiltere atmıştır. Türkiye ise coğrafyasının sağladığı avantaj ile Avrupa ile ilişkilerini kuvvetlendirmiştir.

‘’Uluslararası Ticarette Türkiye-İngiltere İlişkileri ve Taşımacılık Modu Seçimi’’ isimli tez çalışmasında bahsi geçen konulara değinilmiştir. Türkiye ve İngiltere’nin arasındaki ilişkiler ticari, kültürel ve taşımacılık inceleme alanlarını oluşturmaktadır.

Amaç

‘’Uluslararası Ticarette Türkiye-İngiltere İlişkileri ve Taşımacılık Modu Seçimi’’ adlı çalışmada; ticaretin tanımı yapılmıştır. Türkiye ile İngiltere arasında ki ticari ilişkiler, iki ülkenin de tarafı olduğu anlaşmalar ve kuruluşlar, taşımacılık çeşitleri ‘’Incoterms 2020’’ gibi konulara değinilmiş, ilgili alanlarda çeşitli araştırmalar yapılmıştır.

Önem

İki ülke arasındaki taşımacılık çeşitlerinin artıları ve eksileri belirlenerek, ele alınan ülkeler arasındaki ilerlemeyi ortaya koymak, bu tez çalışmasının önemini vurgulamaktadır. Türkiye ve İngiltere arasında detaylı bir araştırma yapılarak güncel durum değerlendirilmiş, ticari faaliyetlere olası katkılar sağlayacağından, ülkelere arası önemi vurgulanmıştır.

Varsayımlar

Mevcut olan tez çalışmasındaki bulgular gerçeği yansıtmaktadır. Yapılan çalışmada kullanılan verilerin tespit edilebilmesi için veri toplama araçları ve yardımcı kaynaklar yeterli düzeydedir. Ortaya çıkan tez çalışması, yardımcı kaynak olarak farklı alanlarda kullanılabilir.

Sınırlılıklar

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

Tanımlar

‘’Uluslararası Ticarette Türkiye-İngiltere İlişkileri ve Taşımacılık Modu Seçimi’’ adlı tez çalışması ile ‘’Ticaret’’, ‘’Taşımacılık’’ ve ‘’siyaset’’ 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.

Siyaset: 1. Politika, 2. Devlet işlerini düzenleme ve yürütme sanatıyla ilgili özel görüş veya anlayış şeklinde ifade edilmektedir.

BÖLÜM 2. YÖNTEM

Araştırma Modeli

Öncelikle literatür taraması yaptığım ‘’ Uluslararası ticarette Türkiye-İngiltere İlişkileri ve Taşımacılık Modu Seçimi’’ başlığı adında topladığım çalışmamın sonrasında araştırma modeli seçimini oluşturdum. Araştırma sonucunda ulaştığım verilerin tamamı çalışmamın içerinde açıklamalarıyla yer almaktadır.

Evren ve Örneklem

Yapmış olduğum tez çalışmamın ilerlemesi ve tamamlanması yönünde yararlandığım kaynaklar basımı gerçekleşmiş kitaplar ve çeşitli internet siteleridir. Çalışmamın herhangi bir noktasında sabit bir evren üzerinden örneklem sınıflandırmaları oluşmamıştır. Veri kaynakları çeşitlilik göstermektedir.

Verilerin Toplanması

Tez çalışmamda verilerin toplanmasında çeşitli veri toplanarak ortak bir sonuç için toplanmış olup, kaynaklık eden sağlayıcılar şu şekildedir; internet siteleri, sözlükler, basımı yapılmış kitaplar ve çeşitli makalelerden yararlanılmıştır.

Çözümlenmesi ve Yorumlanması

İlgili tez çalışmasında, literatür taraması sonucu oluşan kaynaklardaki veriler toplanmış ve konu sınıflarına göre kısaltılarak yararlanılmıştır. Böylelikle tez çalışması tamamlanmıştır.

BÖLÜM 3. BULGULAR VE YORUMLAR

3.1 Ticaret

Ticaret insanlığın doğuşundan itibaren vardır. Kelime anlamı olarak ‘’ kar elde etmek amacıyla yapılan alım satım etkinliği’’ olarak karşımıza çıkmaktadır. Ticaretin ilk kullanıldığı yöntem takastır. İnsanlık tarihi boyunca şekillenen ve değişime uğrayan ticaret asıl olarak takas biçiminde çıkmış ve sonrasında gelişen teknoloji ve yaşanan evrimsel gelişim ile şekillenip ve detaylanmıştır.

Gelişen dönemle ülkeler ve sınırlar ortaya çıkmıştır böylelikle belki de ticaret kavramının en önemlisi ulusların aralarında yaptıkları ve siyaset ile lojistiğin bir nevi harmanlandığı ‘’Uluslararası Ticaret’’ kavramı ortaya çıkmıştır.

Uluslararası ticaret genel itibari ile, uluslararası sınırlar ve bölgeler arasında yapılan mal ve hizmet ticaretidir. Birçok ülkede gayri safi yurt içi hasılanın önemli bir kısmı bu şekilde karşılanmaktadır. Ülkelerin ve sınırların belirlendiği yönetimlerin oluştuğu eski dönemlerden beri var olsa da özellikle yaşadığımız son yüzyılda daha çok varlığını göstermektedir.

3.2 Ticaretin Tarihi

Ticaretin tarihi ele alındığında çok eski dönemler ortaya çıkmaktadır. Belli bir döneme gelinene kadar yaşamak için neredeyse her insanın yapmak zorunda olduğu bir kavramdır. İnsanlar ilk defa ihtiyaçları doğrultusunda kendileri arasında takas yoluyla kendilerinde olmayan ürüne sahip olmak için, kendi sahip oldukları ürünleri vermeleri ile başlamıştır. Kısacası takas yöntemini ticaretin başlangıcı olarak sayabiliriz.

İmparatorluklar ticaret sayesinde varlıklarını sürdürmüş ve zenginleşmiştir. İlgili tarihi kayıtlara bakıldığında günümüzde de sık kullanılan ticari terimlerin başlangıcı çok eski medeniyetlere dayanmaktadır.

Dış ticaret kavramı ilk olarak 15yy. da ortaya çıkmıştır fakat 18yy. da uzak ticaretin gelişmesi ile ortaya çıkan tüccar birliği, ticarethane, ticaretçi gibi kavramların

ticareti yönlendirmiş ve günümüz ticaretine evrimleşmesini sağlamıştır. Modern ticari terimleri kullanan medeniyetlerden biri olan Babil krallığı, kralı Hammurabi tarafından çıkarılan kanunlarda faizler belirlenmiştir.

Para kavramı ile ticaret devir atlamış böylelikle uluslararası ticaretin temelleri atılmıştır. Modern anlamda ticaretin adımları para ile büyük bir hız kazanmıştır. 2000'li yıllara gelindiğinde kredi, finansman gibi kavramlar eklenmiş, küresel ticaretin içeriğinde yer alan belgeler, gümrük, sınırlar, mal vb. gibi birçok kavram eklenmiştir.

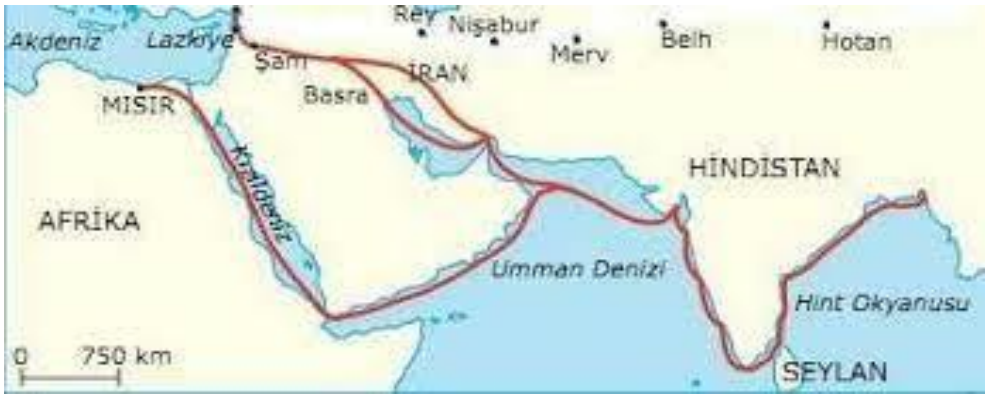
20.yy'a gelindiğinde ülkeler sınırlarını büyütmek ve daha çok para kazanıp ticarette bir numara haline gelmek için savaşmışlardır. Bunun beraberinde savaşa harcanan maddi kaynaklar ülkeleri yıpratmış ve ekonomik krizlere yol açmıştır, bu krizler dünya çapında etkisini göstermiştir. ''1929 Ekonomik Buhran'' ve ''2008 Ekonomik Krizi'' son yüzyılda yaşanmış dünya çapındaki en büyük krizlerdir.

Gelişen ekonomiler beraberinde serbest piyasa ekonomisini getirmiş ve uluslararası ticaretin yaygınlaşmasını, ülkelerin kendi içlerinde değil de küresel anlamda hem ticaret hem de taşıma modları sayesinde lojistik yapmalarının önünü açmıştır.

3.3 Küresel Tarihte Ticaret Yolları

Ticaretin gelişmeye başlamasıyla birlikte insanlar kendi topraklarının dışına çıkma ihtiyacını hissetmişlerdir. Böylelikle farklı toplumlara ulaşılacak ve oradaki varlıklı toplumlarla ticaret yapabileceklerdir. Küresele daha iyi yayılabilmek adına yollar inşa ederek uluslararası ticaret açısından gelişim göstermişlerdir.

3.3.1 Baharat Yolu



Şekil 1. Baharat Yolu

Çıkış noktası olarak Uzakdoğu Asya bölgesindeki çeşitli baharatların daha Batıya ulaşmasını sağlamışlardır. ‘’Hindistan cevizi, zerdeçal, kakule’’vb.

3.3.2 İpek Yolu



Şekil 2. İpek Yolu

Dünya üzeri de belki de en çok bilinen ticaret yoludur. Başlangıç noktası Çin olan İpek yolu Anadolu’ya oradan Akdeniz’e sonrasında Avrupa’ya kadar uzanır. Milattan önceki yıllarda Mısırlılar sonrasında ise Romalılar ipek yolu sayesinde Çin’den ipek satın alırdı.

3.3.3 Kral Yolu



Şekil 3. Kral Yolu

M.Ö. 5yy. da I. Darius zamanında onarılmıştır. Amacı o dönemdeki toplumlarla en hızlı ve güvenilir şekilde ticaret yapıp ulaşımı sağlamak olmuştur. Başlangıcı Batıda Sardis ve Efes'ten başlayıp doğuda Asur'un ''Irak'' başkenti Ninova'ya''Musul'' uzanmaktadır.

3.3.4 Tütsü Yolu

Tarihin önemli ticaret yollarından biri olan tütsü yolu, başlangıç noktası Arap yarımadası olan bu ticari yol, güneşte kurutularak koku olarak kullanılan mür ve buhur ağaçlarının özlerinin ticari amaçla taşınmasını sağlamaktadır.

3.3.5 Çay ve At Yolu

Başlangıç noktası Çin olan bu ticari yol antik ticari yollar arasında yer alır. Çine özgü çayların Tibet ve Hindistan'a ticareti amacıyla kullanılmıştır. Aynı zamanda Tibet'e özgü olan savaş atları ile takas yapılmıştır.

3.3.6 Kürk Yolu

Başlangıç noktası Karadeniz'in Kuzeyi (Don Nehri) olan bu antik ticaret yolu ipek yoluna paralel olarak konumlandırılmıştır. Geçtiği bölgeler sebebiyle daha çok kürk ticareti yapılmıştır. Kullanılan kürkler genellikle sansar, samur, vaşak, tilki, kunduz, geyik vb. şeklindedir. Bu sebeple adına kürk yolu denmektedir. Kürk yolu Çine kadar uzanmaktadır.

3.3.7 Tuz Yolu

Tuz yolu, Romalıların Adriyatik denizinden tuz hasatı yapıp Roma'ya ulaştırması için kurulmuş bir antik yoldur. Tuz yemeklerin korunması ve antiseptik özelliği nedeni ile çok değerli bir mamuldür. Romalılar yemeklerine lezzet katması ve koruması amacıyla tuza çok önem vermişlerdir.

3.4 Uluslararası Ticaret Teorisi

Uluslararası ticaret teorisi, ülkelerin aralarındaki takas sebeplerini ülkelere sağlanan faydaları ve uluslararası ticarette fiyatlandırmanın nasıl olacağını açıklar.

Geçmiş dönemlerde ulusların birbirleri ile iletişimi zorlu ve uzun süre gelen süreçler doğrultusunda olmaktaydı. Günümüzde daha kolay ve oldukça hızlı olmaktadır.

Bu süreç içerisinde siyasi, kültürel ve askeri aktarımlar oluşmuştur. Teknolojinin gelişmesiyle doğru orantıda ekonomik gelişmeler gözlemlenmiş ve ekonomik entegrasyonlar oluşmuştur. Globalleşen dünya kapsamında entegrasyon süreci de doğru orantıda hızlanmıştır. Globalleşme çalışmaları GATT çatısı altında toplanmasının yanı sıra ulusal liberalleşme; ürünlerin, kişilerin ve hizmetlerin serbest piyasada daha fazla dolaşmasına imkân sağlayacağını göstermektedir.

Ülkelerin ise uluslararası ticarete katılmayı istemesinin sebepleri şöyledir,

- Ülkelerde ihtiyaçları kadar üretim yapamama durumu olmasına karşın farklı uluslardan değeri karşılığı ürün alımı ve satımı.

- Ulusların kendi ürettikleri ve uzman oldukları ürünler dışında uzmanlık kazanmaları.

- Ülkede yaşayan bireylerin kişisel zevklerindeki farklılıklar sebebiyle ürün çeşitliliğinin olması

- Arz talep yoğunluğunun artması sebebiyle ülkelerin daha çok pazara seslenebilmeleri vb. gibi birçok sebebi içinde barındırır.

Avantajlar ele alındığında, ülkelerin uluslararası çapta uzmanlaşması ve çeşitlilik bakımından değiş tokuşa zorunlu kılındığı gözlemlenmektedir. Ülkelerin uzmanlaştıkları üretim alanları birbirlerinden farklılık göstermektedir.

3.5 Dış Ticaret Hadleri

Dış ticaret hadleri kavramı genel olarak açıklarsak, ihracat malları fiyat endeksinin ithalat malları fiyat endeksine oranı biçiminde tanımlanabilir. Dış ticaret haddi bir ülkenin satın aldığı ve sattığı ürünlerin fiyatlarındaki değişmeler sonucu, ülkenin dış ticaretten olumlu ya da olumsuz etkilendiğini göstermeye yarayan bir kavramdır.

Dış ticaret hadlerindeki değişim ise döviz kurlarındaki değişim, ithalat ve ihracat oranlarındaki arz-talep değişiklikleri sonucunda oluşur. Bir ülkenin ekonomisindeki iyileşmeyi somut halde gözler önüne serer. Eğer bir ülkede ihracat fiyatları artış gösterirken ithalat fiyatları azalıyor ise ülkedeki ekonomik tablo iyi yönde ilerliyor sonucunu verir. Fakat durum tam tersi olarak ithalat fiyatlarının artması ve ihracat fiyatlarının düşmesi yönünde gözükür ise ekonomik tablo kötüye gidişi bizlere sunar.

Dış ticaret haddini etkileyen birçok sebep vardır. Herhangi bir ülkeyi ele alırsak, bir ülkenin ihracında ve ithalinde çeşitlilik fazla ise dış ticaret hadleri bu ürünlerin fiyatına bağlıdır. Ülkelerin ekonomik gelişmişlikleri de dış ticaret hadlerini etkileyen faktörlerdendir. Örneğin gelişmiş bir ekonomiye sahip ülkelerde üretim maliyetlerinde düşüş saptanmaktadır. Bu durumda ihracat fiyatlarında düşüş olurken ithalat fiyatlarında stabilite veya artış görülmektedir. Fakat bu durum kısa sürelidir. Çünkü gelişmiş ekonomilerde teknolojik gelişim beraberinde yeni ürünler üretilir böylelikle ihracat fiyatlarında artış olur.

3.6 Dış Ticaret Politikası

Yapılan araştırmaların ışığında ülkeler karşılaştırmalı üstünlük ve serbest ticaret çerçevesinde uzmanlaştıklarında, büyümekte olan dünya ticaretinden yararlanarak daha karlı çıkmaktadırlar. Böylelikle dünyadaki kaynaklar en etkin şekilde kullanılmaktadır.

Dış ticaret politikası genel ekonomi politikası için önemli bir parçadır. Bahsedilen genel ekonomi politikası, ulusal ekonomilerin düzenlenmesi ve ülke içi ekonomi yönetimi için çeşitli önlemleri kapsamaktadır. Dış ticaret politikasını açıklamak gerekirse bir ülkenin dış ticareti için belirlenen hedefler doğrultusunda düzenlemek gayesiyle alınan önlemler olarak tanımlanabilir.

Dış ticaret önlemleri uygulamasında asıl amaç ödemeler dengesini sağlamaktır. Bununla birlikte yerli üretimi ve sanayiyi korumak, üretime teşvik etmek ve talep yapısında değişim gibi amaçlar da önemlidir.

Güncel olarak dış ticaret politikası ise genel kapsamda koruyucu bir görev üstlenmiştir. Yönetimler, iç ve dış dengesizliklerin giderilmesi, ürünlerin dış ekonomik rekabete karşı korunması, devlet hazinesine ek olarak gelir sağlanması gibi birçok nedenlerle dış ticarete müdahale etmektedirler. Fakat hükümetlerin müdahaleleri sadece ithalat ve ihracat gibi ürün ve hizmet faktörlerini kapsamamakta, emek, teknoloji, sermaye gibi faktörleri de çeşitli müdahalelerle konu olmaktadır.

3.7 Dış Ticaret Politikasının Amaçları

Yönetimler ülkelerin dış ticari ilişki akışlarına müdahale ederken, bu durumu genele ekonomik politikasına uyum gösterecek biçimde düzenlemek durumundadır. Ülkelerin çıkarlarını gözetmek amacıyla yapılan çeşitli müdahaleler şöyledir;

- Ülkeler ödemeleri sonrasında açık verdiğinde, acil durum için tutulan ve ülkelerin bir bakıma güvencesi olan döviz rezervlerinde azalma görülmektedir. Bu gibi nedenlerde ülke ekonomisine zarar vermektedir. Böyle durumlarla karşılaşıldığı zaman dış ticaret politikası amacı olan döviz kazandırıcı işlemlerin özendirilmesi ile ülke ekonomisi açısında artması iyi olmayan ithalat ve diğer döviz açığı doğuran işlemlerin azaltılması böylelikle uluslararası anlamla ülkenin dış açıklarının giderilmesi olmaktadır.
- Yerli üretim ve sanayiye özendirme ve korumaya yönelik ithalatı azaltıcı önlemlerin alınabilmesi.
- Dış ticaret ekonomisinin asıl amaçlarından biri ise liberal dış ticaret politikası biçiminde ilerleyerek ülkelerin iç ekonomisinin global ekonomi ile entegrasyonunu sağlamak.

- Gelişmekte olan ülkelerin dış ticaret politikasının asıl amaçlarından biride ithal-ikamesi modelinde yerli sanayiye özendirilmesi, dış ekonomik alanda ise ihracata özendirilmesidir. Bunun beraberinde gelişmekte olan ülkeler kalkınma sürecinde dış ticaret politikasını sanayileşme sürecinin bir aracı olarak kullanmaktadır.

- Dış ticaret politikasının bir diğer amacı ise, enflasyon ve işsizlik gibi ekonomideki istikrarsızlıkların önlenmesini sağlamaktır. Bu sebeple gümrük tarifesi ve kota uygulaması ile talebi yerli ürünlere yöneltilebilecektir.

- Gelişmekte olan ülkeler açısından, hazineye gelir sağlama maksadı ile ithalat ve ihracat işlemlerinden temin edilen vergiler önem arz etmektedir.

- Bir devletin, bir malın tek üreticisi olması durumunda uluslararası piyasada rakipsiz (monopolcü) duruma geçer. Bu şekilde mal fiyatını yüksek tutar ve dış ticaret hadleri ülke lehine dönmüş olur.

3.8 Türkiye ve İngiltere Serbest Ticaret Antlaşması

İngiltere'de gerçekleşen referandum sonrasında oy çoğunluğu ile Brexit kabul edilmiştir. Böylelikle Birleşik Krallık Avrupa Birliğinden ayrılmıştır. Ayrılış sonrasında İngiltere'nin uluslararası anlamda bütün ticari faktörleri değişikliğe uğramış ve yeni antlaşma yollarına gidilmiştir. Türkiye ile İngiltere arasında da süreç beraberinde serbest ticaret anlaşmasına gidilmiş ve resmî gazete ile birlikte 25 Mayıs 2021 günü serbest ticaret antlaşması yayınlanmıştır.

Anlaşmanın bazı maddeleri şu şekildedir;

MADDE 1 – (1) Bu Yönetmeliğin oluş amacı; 29/12/2020 tarihli imzalanan ve 13.3'üncü maddesinin üçüncü fıkrası gereğince her iki taraf içinde 01/01/2021 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanan Türkiye Cumhuriyeti ile Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı Arasında Serbest Ticaret Anlaşmasının eki "Menşe Kuralları ve Menşe İşlemlerine İlişkin Protokol" ün uygulanmasına dair usul ve esasları düzenlemektir.

Dayanak

MADDE 2 – (1) İlgili Yönetmelik, 10/07/2018 tarihinde ve 30474 sayılı Resmî Gazete 'de yayımlanan 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 1 inci maddesi ile 448 inci maddede belirtilen Protokol'e esas alınarak oluşturulmuştur.

Tanımlar

MADDE 3 – (1) İlgili Yönetmelikte geçen;

a) Anlaşma: Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda Birleşik Krallığı (açıklama sonrasında İngiltere olarak anılacaktır) ile Türkiye Cumhuriyeti (açıklama sonrasında Türkiye olarak anılacaktır) arasındaki Anlaşmayı,

b) Uyumlaştırılmış (Armonize) Sistem: 10/11/1988 tarihinde ve 3501 sayılı Kanunla katılmamız uygun bulunan Armonize (uyumu sağlanmış) Mal Tanımı ve Kodlama Sistemi Hakkında Uluslararası Sözleşmede belirtilen şekilde ve Sözleşmenin ekinde yer alan pozisyonları, alt pozisyonları ve bunlara ait sayısal kodları, Bölüm, Fasıl

ve Alt Pozisyon Notlarını ve Armonize Sistemin yorumu ile ilgili Genel Kuralları kapsayan Nomanklatürü (8li Gümrük kodu),

c) AB (Avrupa Birliği): 28/9/2006 tarihinde ve 26303 sayılı Resmî Gazete 'de yayımlanan 23/08/2006 tarihli ve 2006/10895 sayılı Kararnamenin eki "Avrupa Topluluğu ile Türkiye Arasında Oluşturulan Gümrük Birliği'nin Uygulanmasına İlişkin Esaslar Hakkında Karar'' ın 3'üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde yer alan üye ülkeleri,

ç) Ayni Eşya: Bir eşyanın menşeinin bu Yönetmelik kapsamında belirlemesiyle ilişkili olmayan dış yapısında ki küçük farklılıklardan bağımsız olarak, kalitesi, fiziksel özellikleri ve bilinirliliği dâhil olmak üzere her bakımdan aynı olan eşyayı,

d) Aynı olmasıyla birlikte birbirleri yerine geçebilen girdi veya aynı ve birbirleri yerine geçebilen ürün: Aynı tür ve ticari kalitede, aynı fiziksel özelliklere sahip, teknik ve birbirinden ayırt edilemeyen girdi veya ürünü,

e) İlgili Bakanlık: Ticaret Bakanlığını,

f) Gümrüğe Göre Eşya: Hem girdi hem de ürünü,

g) Fabrika çıkış fiyatı: Mallar için, işçilik veya işlemin gerçekleştirilmesini üstlenen ilgili ülkenin imalatçıya, kullanılan tüm girdilerin kıymetinin ve eşyanın üretimiyle ilgili bütün maliyetlerin dâhil edilmesi ve elde edilmiş malın ihracı halinde geri ödenmiş veya ödenecek olan her türlü yurt içi verginin düşülmesiyle, ürün için fabrika çıkışı itibarıyla ödenen fiyatı; son işçilik veya işlemin taşeron olarak bir imalatçıya verilmiş olduğu durumlarda "imalatçı" terimi taşerona işi veren ticari kuruluşu (ödenen gerçek fiyatın, ürünün imalatıyla ilgili olarak İngiltere veya Türkiye'de gerçekleşen tüm maliyetleri yansıtmaması halinde fabrika çıkış fiyatı, tüm bu maliyetlerin toplam fiyatından, elde edilmiş ürünün ihracı halinde geri ödenmiş veya ödenecek olan her türlü yurt içi verginin düşülmesiyle elde edilir),

ğ) Fasıllar, pozisyonlar ve alt pozisyonlar: Gümrük İşbirliği Konseyinin 26/6/2004 tarihinde Tavsiye Kararı ile gerçekleştirilen değişiklikler de dâhil olmak üzere Armonize Mal Tanım ve Kodlama Sistemi'ni ("Armonize Sistem") oluşturan nomanklatürde kullanılan fasıllar, pozisyonlar ve alt pozisyonları (dört ya da altı rakamlı kodları),

h) Girdi: Ürünün imalatında kullanılan her türlü bir madde, hammadde, parça veya aksamı ve benzeri,

ı) Girdilerin kıymeti: Kullanılan menşeli olmayan girdilerin ithalatı esnasında, gümrük kıymetinin bilinmemesi ve tespit edilememesi durumunda ihracatı gerçekleştiren ülkedeki girdiler için ödendiği tespit edilen ilk fiyatı (menşeli girdilerin kıymetinin tespit edilmesi gerektiği hallerde, bu bent gerekli değişiklikler yapılması ile uygulanır).

Bahsi geçen antlaşma 68 sayfadan oluşur. Bu antlaşma ile Türkiye ve İngiltere arasında serbest ticaret ilkeleri belirlenmiş ve kabul görmüştür. Tezimde bazı maddelerine değinilmiştir. (URL 1)

3.9 Yeşil Mutabakat Eylem Planı

Avrupa Birliği ("AB") Kasım 2019'da yayımladığı Avrupa Yeşil Mutabakatı ile AB ile etkileşimi olan ülkeler açısından faaliyete geçirilmesi planlanan yeşil pazar için ithalata ilişkin yeni mali ve vergisel düzenlemeler getirmiştir. Böylelikle AB iç pazarı içerisinde yer alan güncel ve yeni düzenlemeler ile temiz, yenilenebilir kaynaklardan üretim yapılmasının da önemi vurgulanmıştır.

Avrupa Yeşil Mutabakatına uyum kapsamında, Ticaret Bakanlığı tarafından oluşturulup hazırlanan "Yeşil Mutabakat Eylem Planı" da 16 Temmuz 2021 tarihinde Resmî Gazete 'de yayımlanmıştır. İlgili maddeler dünyaca kabul görmüş daha yeşil bir dünya vurgusu ile birçok konuya değinmektedir. Türkiye Cumhuriyeti' de böylelikle dünya karşısında kendi fikirlerini beyan etmiştir. Ticaret bakanlığının ele aldığı konuda çeşitli hedefler listelenmiştir.

Bu hedefler ise kısaca şu şekildedir;

- Yeşil finansman yöntemi ile yeşil yatırımı mümkün ve faal kılmak,
- Güneş ve rüzgâr enerjisine dayalı güç üretimi için 2027 yılına kadar her sene 1 GW kapasite tahsis etmek,
- Daha temiz ve yeşil bir enerji tedarik modeli kullanmak,
- Uluslararası düzeyde rekabetçi, sürdürülebilir, verimli ve teknolojinin daha aktif bir şekilde kullanıldığı tarım politikasına geçiş,
- AB'nin uygun gördüğü ve düzenlediği çevre düzenlemeleriyle uyum sağlamak.

Şeklinde hedefleri barındıran mutabakat ele aldığı konular itibari ile daha yeşil teknoloji ve insani değerlerinde ön planda olduğu tasarıyı resmî gazetede yayınlayarak kamuoyuna sunmuştur. Maddeler düzenleniş aşamasında sadece hedefler değil yaşanılan sorunları da ele almış böylelikle çözümlere değinerek daha yaşanılabilir bir dünya hedeflenmektedir. Ülkeler kendileri içerinden hedefler belirlerken sadece ülke sınırları değil sınırlar dışına uluslararası verimliliğin artmasını da destekler niteliktedir.

Türkiye ve AB Gümrük Birliği kapsamında sağlanan ortaklığı koruyacak ve daha da ileriki aşamalara taşıyacak şekilde birliktelik ve uyum sağlamasını temin ederek, Eylem Planında, sınırlar içerisinde karbon düzenlemelerini, yeşil ve döngüsel düzeyde verimli ekonomiyi, yeşil finansman, temiz ve tasarruflu aynı zamanda güvenlikli enerji arzı, sürdürülebilir organik tarım, sürdürülebilir akıllı ulaşım şekilleri, global çapta tehlike arz eden iklim değişikliği ile mücadele, diplomasi ve Avrupa'da düzenlenen Yeşil Mutabakatı bilgilendirme ve bilinçlendirme faaliyetleri gibi birçok başlıkları hedeflemektedir. Bu çerçevede incelediğimizde planlama 9 ana başlık, 32 hedef ve 81 eylem planın içermektedir. (URL 2)

3.10 Baltalimanı Antlaşması

Antlaşmanın hazırlanmasında ki sebepler;

16 Ağustos 1838 tarihinde İngiltere ile Osmanlı devleti arasında bir dönüm noktası kabul edilebilecek bir serbest ticaret antlaşması imzalanmıştır. İlgili antlaşma ile İngiltere, kapitülasyon niteliğinde, sahip olamayacağı birtakım ayrıcalıkları kazanmıştır.

1838 tarihli Baltalimanı Ticaret Antlaşması, I. Dünya Savaşı dönemine kadar süre gelen Osmanlı Devleti ekonomi politikasının ana hatlarını oluşturmuştur. Bununla birlikte bütün tekel oluşumları ortadan kalkmıştır. İngiliz tüccarlara imtiyazlar tanınarak mallarını Osmanlı İmparatorluğu'nun tüm bölgelerinde satış izni verilmiş bununla birlikte vergilendirme oranları ithalatta %5, ihracat için ise %12 oranında saptanmıştır. Sonraki zaman dilimlerinde çeşitli eklemeler ile diğer Avrupalı ülkeleri antlaşma kapsamına alınmıştır.

Verilen imtiyazlar ile birlikte ithalattan alınacak olan vergi %5 oranında alındıktan sonra mallar ülke içerisinde serbest şekilde tüm ülkeyi dolaşabilecek ve diğer uygulanabilecek her türlü olası vergiden muaf olarak pazarda yerlerini bulacaklardır.

Yapılan anlaşma öncesi dönemde yerli ve yabancı tüccarlardan İmparatorluk toprakları içerisinde ki malları bir yerden başka bir yere taşırken alınan %8 iç gümrük dolaşım vergisi, Baltalimanı Antlaşması imzalandıktan sonra yabancılar için geçerli olacak şekilde kaldırılmıştır.

Yabancı tüccarların malları Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde serbest bir şekilde dolaşabiliyorken yerli tüccarların malları belirlenen gümrük vergisi üzerinden işlem görmeye devam ediyordu. Bu durum beraberinde beklenildiği gibi yerli tüccarlar yabancı tüccarlar karşısında güçsüz durumda kalmış ve haksız rekabet ortamı oluşmuştur.

Anlaşmada düzenlenen maddelerin Osmanlı tüccarlarının ve üreticilerinin aleyhine sonuçlar doğurduğunun anlaşılması bunun beraberinde Osmanlı hükümetinde gelir ihtiyacının son derece artmış olması durumundan gümrük vergisi tarife oranlarının ayarlanması için bazı girişimlerde bulunulduysa bile ilgili anlaşma devletleri ile yeni bir ticaret antlaşması ancak 1861-1862 tarihleri arasında imzalanmıştır. İthalata uygulanmak istenen bu vergilerin yegâne amacı hazineye ek gelir sağlamaktı ve bunun dışında hiçbir amaç taşımıyordu.

Osmanlı İmparatorluğunun 1830-1902 yılları arasında ihracat yaptığı İngiltere ve Fransa'nın ihracat içindeki payları bu tarihler baz alındığında neredeyse sürekli bir artış eğilimindedir. Avusturya ve Rusya'nın ise bu durumun tersine ihracat içerisindeki payları bazı seneler dışında sürekli olarak azalmaktadır. İngiltere ve Fransa sanayi açısından gelişmiş ülkeler olması nedeniyle Osmanlı Devleti hammaddelerine olan ihtiyaçları, ticaret antlaşmaları, vb. gibi sebeplerle bu ülkelerin dış satımdaki payının yükseldiğini görebiliriz.

Toplam gerçekleşen ihracata baktığımız durumda 1830-1832 döneminden 1900-1902 dönemine kadar olan ortalama ihracat rakamının 3,8 milyon İngiliz sterlininden 20,3 milyon İngiliz sterlinine çıkarak, 72 sene gibi bir süre zarfında tam olarak 5,3 kat büyüyerek artış yaptığı görülmektedir.

İngiltere Devletinin, Osmanlı ihracatı içerisindeki payı 1840 tarihinden yani anlaşmadan itibaren yükseliş göstermiştir. Avusturya'ya yapılan ihracat oranının ise İngiltere'nin aksine zaman içinde azaldığı gözlemlenmektedir. Genel itibari ile sanayi alanında gelişmiş ülkeler, Osmanlı Devleti'nin ihracatından belirli bir oranda artan ve değişkenlik gösterecek oranlarda pay sahibi olmuşlardır.

Baltalimanı Antlaşmasının bazı maddeleri ise şöyledir;

- (Yedi-vahid) Tekel sistemi kaldırılmıştır.
- İç ticaretimize İngilizlerin dahil olması planlanmıştır.
- İngiliz vatandaşları, Osmanlı ürünlerini ihraç etme hakkını elde etmişlerdir.
- Britanyalılar ile yapılan transit ticaretten alınan resmi vergiler kaldırılmıştır.
- İngiliz gemileri ile gelen İngiliz malları, bir defaya mahsus olarak gümrük vergisi ödeyebilme hakkına sahip olacaklardır.
- Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde ticaret yapan İngiliz vatandaşları, Osmanlılardan dahi daha az vergi ödeyeceklerdir.
- İngiliz gemileri ile gelen İngiliz ürünleri için bir defaya mahsus gümrük vergisi ödendikten sonra, ürünler alıcı tarafından nereye götürüldüğü fark etmeksizin bir daha gümrük vergisi ödemeyeceklerdir.

Baltalimanı Antlaşmasının Sonuçları;

İngiltere vatandaşları, Osmanlı Devleti toprakları içinde ticaret yaparken Osmanlı Devleti'nin kendi vatandaşlarından bile daha az vergi ödeyeceklerdir. Örnek verecek olursak, Selanik'ten İstanbul'a ürününü gönderen Müslüman yerli tüccar, İmparatorluğa transit gümrük vergisi ödediği halde, İngiliz gayrimüslim tüccar bu vergiden muaf olmakla birlikte, aynı ticareti yapan Müslüman tüccarlardan alınan fazla vergilerden dolayı bir başka Osmanlı şehrine mal göndermesine, ticaret yapmasına olanak kalmamaktadır.

1838-1841 tarihleri arasında buna benzeyen antlaşmalar İspanya, Fransa, Norveç, Hollanda, Belçika, İsveç, Danimarka ve Portekiz ile de imzalandı. Yapılan bu antlaşmalar ise kapitülasyon sistemini güçlendirdi. Osmanlı Devleti'nin sanayisine büyük bir darbe vurulmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer devletlerden borç almasına yol açarak, ekonomik çöküntü sürecini hızlandırdı.

Sonuç olarak ise Baltalimanı Antlaşması, Osmanlı Devleti'nin ekonomisinin garantisi gibi olan yegane koruma sistemi tekel uygulamasını kaldırarak, iç ticaret yollarına İngiltere vatandaşlarının da katılımına izin verdiği ve İngiliz tüccarların ödemiş olduğu vergileri yerel tüccarlardan çok daha az olduğu için küçük işletmelerin yüksek vergi oranları sebebiyle kapanmasına, mali çöküntünün ivmelenmesine, ülkenin bir borç İmparatorluğu haline gelmesine ve işsizliğin hızla artmasına sebep olduğu için Osmanlı Devleti'nin bir nevi çöküş dönemini daha iyi kavrayabilmek noktasında araştırılması ve incelenmesi gereken önemli antlaşmalardan bir tanesidir.(URL 3)

3.11 İngiltere Hakkında Genel Bilgiler

Başkenti Londra olan Birleşik Krallık toplam 12 bölgeden oluşmaktadır. Bölgeler ise sırasıyla, Büyük Londra, Batı Midlands, Doğu Midlans, Doğu İngiltere, İskoçya, Güney Batı İngiltere, Güney Doğu İngiltere, Galler, Kuzey Doğu İngiltere, Kuzey İrlanda, Kuzey-Batı İngiltere, Humbe ve Yorkshire'dır. Birleşik Krallık 'ın nüfus popülasyonu açısından en büyük bölgeleri Güney Doğu İngiltere, Büyük Londra, Kuzey Batı İngiltere, Doğu İngiltere ve Batı Midlands olarak sıralanırken en büyük şehirleri ise Hertfordshire, Birmingham, Berkshire, Staffordshire CC ve Tyneside şeklinde sıralanmaktadır.

Birleşik Krallık'ın GSYH bakımından en büyük bölgeleri Büyük Londra, Güneydoğu İngiltere, Kuzeybatı İngiltere, İngiltere'nin Doğusu ve İskoçya olarak sıralanırken en büyük şehirleri ise Camden ve Londra şehri, Westminster, Berkshire, Hertfordshire ve Tower Hamlets olarak sıralanmaktadır. Büyük Londra bölgesi barındırdığı 21 şehir ile yaklaşık 9 milyonluk nüfus ile birlikte 675 milyar dolarlık GSYH'ya sahiptir. Birleşik Krallık'ın en önemli limanları ise şu şekildedir; Port of Felixstowe, Southampton Limanı, Londra Limanı, Immingham Limanı, Liverpool Limanı ve Milford Haven Limanı'dır. Felixstowe Limanı konteynır ticaretinin ise neredeyse %48'ini gerçekleştirmekte olup yükleme hacmi 3,8 milyon TEU (Twenty-Foot Equivalent) 'dur.

Dünya çapında 126 ülkede 316 şehirde 318 havalimanına uçuş düzenleyen THY, Birleşik Krallık'ta Manchester, Londra ve Birmingham havalimanlarına direkt olarak uçuş gerçekleştirmektedir. (URL 5)

3.11.1 Libor nedir?

Libor, (London Interbank Offered Rate), dünya üzerindeki en güvenilir bankaların, kısa vadeli borçlanma için birbirlerine uyguladıkları referans faiz oranına denir. Londra Bankalar arası Faiz Oranının kısaltması olan liborun kendine özgü özelliği bankaların borçlanma faizlerini belirlerken referans bir faiz oranını baz almasıdır.

Libor işlemlerinin merkezinin Londra olmasının sebebi; 1980'li yıllarda Londra yaşanan finansal gelişmeler ile ekonomik yükselişi gösterebiliriz. Dünya üzerinde kredibilitesi yüksek birçok banka ile finans kuruluşunun da merkezinin Londra olması, libor işlemlerinin de merkezinin Londra olmasına zemin hazırlayan nedenler arasında gösterilebilir.

Libor hesaplaması yapılırken; Euro, Dolar, Frank, Pound ve Yen olarak beş ana para birimi ile gecelik/yıllık arasında değişen yedi farklı vade referans alınır. Genellikle 3 ay vadeli USD faiz oranı için kullanılan Libor dan tekil olarak bahsedilmesi mümkün değildir. Her gün yaklaşık olarak 35 farklı libor yayınlanmaktadır.

İngiliz Bankalar Birliği (British Bankers' Association), dünyanın önde gelen bankalarına kısa vadeli krediler için diğer mevduat kurumlarından ne kadar talep ettiğini sorar. Karşılığında ise bankalar en yüksek ve düşük değerlerini ortaya çıkarır. Sonuç olarak bir ortalama hesaplanır. Her sabah İngiliz Bankalar Birliği ortaya çıkan hesaplamaları referans alarak gündelik oranı belirler.

TRlibor, ilk olarak 2002 yılında Türkiye'de uygulanmaya başlandı. TRlibor, TR bazında referans faiz oranlarını belirleyen, yurt içi ve yurt dışı işlemlerde kullanıcılara sunulan TL faiz oranıdır. 14 bankayı içinde bulunduran Türkiye Bankalar Birliği tarafından oluşturulan oranlar gündelik olarak sabah 11.15'de yayınlanır, ertesi gün saat 09.00'da silinir.

2012 yılında liborun belirlenmesinde etkili olan bankaların kendi çıkarları doğrultusunda faiz oranları üzerinde yaptıkları değişiklikler ve yanlış beyanlar ortaya çıkmıştır. 2012 yılında meydana gelen bu duruma ‘’libor skandalı’’ da denebilir. Bunun sonucunda Bank of America, Barclays, Bank of Tokyo-Mitsubishi UFJ, CITI, Credit Suisse, Deuthsche Bank, Lloyds, HSBC, HBOS, Rabobank, JPMorgan, RBS, RBC, UBS, West LB, Norinchuckin olmak üzere 16 banka hakkında soruşturma başlatılmıştır. Soruşturma sonucunda Barclays, RBS ve UBS bankaları zarar görmüştür ve 2,6 milyar dolar cezaya çarptırılmıştır.

Libor sistemine alternatif başka bir sistem olan Avrupa Birliği'ne üye ülkeler içerisindeki 47 banka tarafından oluşturulan ‘’Euribor sistemi’’ vardır. Euribor bankalar arasındaki borç işlemlerinde Euro'yu baz alarak ortalama faiz oranı hesaplar. Euro bölgesinde en geniş iç hacme sahip bankalar tarafından belirlenen Euribor, Libor kadar güçlü ve gelişmiş bir sisteme sahip olmasa da piyasalarda gelişen bir referans olarak bahsedilebilir. (URL 8)

3.12 İngiltere’de Dış Ticaret

Dünya Bankası ile TradeMap analizlerine göre, 2018 yılında Birleşik Krallık’ın toplam dış ticaretinin (ithalat ve ihracat) milli gelirine oranı (ticari dışa açıklık endeksi) yaklaşık %41 oranında olmuştur, başka bir şekilde ifade edecek olursak, Birleşik Krallık milli gelirinin yaklaşık %41’i dış ticarete bağımlıdır.

Ülkenin dış ticaretinde baskın olan ülkeler incelendiğinde, ithalatında ABD, Almanya, Hollanda, Çin ve Fransa ihracatında ise ABD, Almanya, Fransa, Hollanda ve Çin başta yer almaktadır. Zaman zaman sıralamaları değişse de bahsi geçen beş ülkenin Birleşik Krallık ’ın dış ticaretinde büyük öneme sahip olduğu bilinmektedir. Birleşik Krallık hem ithalatının hem de ihracatının %45’ini bu beş ülke ile gerçekleştirmektedir. Bu durum Birleşik Krallık ‘ın dış ticarette belli ülkelerde yoğunlaştığını göstermektedir.

Ülkenin dış ticareti incelendiğinde, öneme sahip ürün gruplarında 2li GTİP kodlarında ithalatta '71 “Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, inciler, kıymetli metaller, taklit mücevherci eşyası, metal paralar”, '84 “Kazanlar, mekanik cihazlar, makinalar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları”, '87 “Motorlu kara taşıtları,

bisikletler, traktörler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı", '85 "Elektrikli makina ve cihazlar, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, ses kaydetme-verme, aksam-parça-aksesuarı" ile '27 "Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, mineral mumlar, bitümenli maddeler" ürün grupları öne çıkmaktadır.

İhracata bakıldığında ise '84 "Makinalar, Kazanlar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları", '87 "Motorlu kara taşıtları, bisikletler, traktörler, motosikletler ve diğer 17 kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı", '71 "Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar, inciler, kıymetli metaller, taklit mücevherci eşyası, metal paralar", '27 "Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, mineral mumlar, bitümenli maddeler" ile '85 "Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları, aksam-parça-aksesuarı" ürün grupları ön plana çıkmıştır.

Ülkenin dış ticaretinde büyük öneme sahip 4'lü GTİP kodlu ürün gruplarına bakıldığında ise ithalatta '7108 "Altın (platin kaplamalı altın dahil) (işlenmemiş veya yarı işlenmiş ya da pudra halinde)", '8703 "Binek otomobilleri ve esas itibariyle insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar (yarış arabaları dahil)", '2709 "Ham petrol (petrol yağları ve bitümenli minerallerden elde edilen yağlar)", '8411 "Turbo jetler, turbo propeller ve diğer gaz türbinleri" ile '8517 "Telefon cihazları, görüntü, ses veya diğer bilgileri almaya veya vermeye mahsus diğer cihazlar" ürün grupları önce çıkarken ihracatta ise '8703 "Binek otomobilleri ve esas itibariyle insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar (yarış arabaları dahil)", '8411 "Turbo jetler, turbo propeller ve diğer gaz türbinleri", '2709 "Ham petrol (petrol yağları ve bitümenli minerallerden elde edilen yağlar)", '7108 "Altın (platin kaplamalı altın dahil) (işlenmemiş veya yarı işlenmiş ya da pudra halinde)" ile '3004 "Tedavide veya korunmada kullanılmak üzere hazırlanan ilaçlar (dozlandırılmış)" ürün grupları ön plana çıkmıştır.

Tablo 1. Yıllara Göre Birleşik Krallık'ın 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)
2001	279,4	358,7	-79	638	1.640	38,90%
2002	286,0	372,1	-86	658	1.784	36,88%
2003	312,1	425,4	-113	737	2.053	35,92%
2004	355,0	502,9	-148	858	2.417	35,49%
2005	392,7	528,5	-136	921	2.539	36,29%
2006	458,6	614,8	-156	1.073	2.714	39,55%
2007	454,0	679,9	-226	1.134	3.101	36,57%
2008	482,0	705,3	-223	1.187	2.923	40,62%
2009	359,6	552,0	-192	912	2.411	37,81%
2010	422,0	627,6	-206	1.050	2.475	42,41%
2011	517,3	717,6	-200	1.235	2.659	46,44%
2012	481,2	689,1	-208	1.170	2.705	43,27%
2013	548,0	657,2	-109	1.205	2.786	43,26%
2014	511,1	694,3	-183	1.205	3.064	39,35%
2015	466,3	630,3	-164	1.097	2.929	37,44%
2016	411,5	636,4	-225	1.048	2.694	38,89%
2017	441,8	640,9	-199	1.083	2.666	40,61%
2018	490,8	671,7	-181	1.163	2.861	40,64%
2019	467,5	692,0	-224	1.159	2.827	41,01%

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

Tablo 1'de 2010-2019 yılları arasında Birleşik Krallık' ın dış ticareti, dış ticaret dengesi ve ticari dışa açıklık endeks değerleri gösterilmiştir. 2001 yılında Birleşik Krallık 279,4 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirirken, 358,7 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirmiştir. 2001 yılında dış ticaret 79 milyar dolarlık açık vermiştir. 2019 yılında Birleşik Krallık 467,5 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirirken, 692 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirmiştir. Birleşik Krallık yıllar geçtikçe dış ticaret açığı veren bir ülke olmuştur. 2019 yılında da 224 milyar dolarlık açık vermiştir. 2013 yılında en fazla ihracat 548 milyar dolar ile gerçekleşirken, en fazla ithalat 2008 yılında 705,3 milyar dolar ile gerçekleşmiştir. 2007 yılında en fazla dış ticaret açığı 226 milyar dolar ile görülmüştür. Ticari dışa açıklık (bağımlılık) endeksi incelendiğinde ise, endeksin yıllar içerisinde %35-%47 aralığında seyrettiği gözlemlenmiştir. 2001 yılında endeks değeri %38,9 iken, 2019 yılında %41,01 olarak gözlemlenmiştir.

2019 yılında Birleşik Krallık 'ın ithalat yaptığı ülkelerin ortalama uzaklıklarına baktığımızda dünyada yaklaşık 5.141 km'den ürün tedarik edilirken, Birleşik Krallık 'ın yaklaşık 3.769 km uzaklıktaki ülkelerden ithalat yaptığı gözlemlenmiştir.

3.12.1 Birleşik Krallık' ın dünya ile dış ticareti

Tablo 2. Birleşik Krallık'ın İthalat Yaptığı Ülkeler (2018, 2019)

Sıra	Ülke	İthalat (2018, 1.000 $)	İthalat (2019, 1.000 $)	%, 2018	%, 2019
1	Almanya	92.101.404	85.204.290	13,71%	12,31%
2	ABD	63.294.166	67.094.309	9,42%	9,70%
3	Çin	63.391.697	65.544.184	9,44%	9,47%
4	Hollanda	55.887.707	53.817.083	8,32%	7,78%
5	Fransa	37.854.190	38.902.217	5,64%	5,62%
6	Belçika	34.731.936	32.190.305	5,17%	4,65%
7	İtalya	26.732.679	26.314.752	3,98%	3,80%
8	İsviçre	7.410.016	23.664.770	1,10%	3,42%
9	İspanya	21.119.101	21.211.826	3,14%	3,07%
10	Norveç	25.567.260	19.774.792	3,81%	2,86%
16	Türkiye	11.546.552	12.124.047	1,72%	1,75%
	Diğer Ülkeler	232.057.550	246.131.540	34,55%	35,57%
	Toplam İthalat	671.694.258	691.974.115	100,00%	100,00%

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

Tablo 2'de görüldüğü üzere, 2018 ve 2019 yıllarında Birleşik Krallık' ın ithalatının ülkelere göre dağılımı gözlemlenmiştir. Türkiye, Birleşik Krallık' ın en çok ithalat yaptığı 16. ülke konumundadır. 2018 yılında Birleşik Krallık, Türkiye'den 11,5 milyar dolarlık 2019 yılında ise 12,1 milyar dolarlık ithalat yapmıştır. 2018 yılında Türkiye'den yaptığı ithalatın ülkenin toplam ithalatı içindeki payı %1,72 iken, 2019 yılında az bir artış göstererek %1,75'e yükselmiştir. 2018 ve 2019 yılında Birleşik Krallık' ın en çok ithalat yaptığı ülke Almanya'dır. Almanya'dan yapılan ithalat 2018 yılında 92,1 milyar dolar iken, 2019 yılında 85,2 milyar dolara gerilemiştir. 2018 yılında Almanya'yı 63,4 milyar dolar ile Çin izlerken 2019 yılında ise 67,1 milyar dolar ile ABD izlemektedir. 2018 yılında ABD'nin Birleşik Krallık pazarındaki payı %9,42 iken 2019 yılında %9,70'e, 2018 yılında Çin'in payı ise %9,44 iken 2019 yılında %9,47'ye yükselmiştir.

Birleşik Krallık ithalatının yaklaşık olarak %31,4'ünü Çin, ABD ve Almanya'dan yaparken, ilk beş ülkeden yaptığı ithalat ise toplam ithalatın %44,9'unu oluşturmaktadır. İlk 10 ülkenin Birleşik Krallık' ın ithalatının %62,7'sini oluşturduğu gözlemlenmiştir. Bu

durum Birleşik Krallık' ın ithalatında yüksek bir yoğunlaşma olduğunu ve ithalatın belli başlı birkaç ülke içerisinden yapıldığı gözlemlenmiştir.

Tablo 3. Birleşik Krallık'ın 2009-2019 Döneminde En Çok İthalat Yaptığı İlk 10 Ülke

Sıra	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	Almanya	Almanya	Almanya	Almanya	Almanya	Almanya	Almanya	Almanya	Almanya	Almanya	Almanya
2	ABD	Çin	Çin	ABD	Çin	Çin	Çin	Çin	Çin	Çin	ABD
3	Çin	ABD	ABD	Çin	ABD	ABD	ABD	ABD	ABD	ABD	Çin
4	Hollanda	Hollanda	Hollanda	Hollanda	Hollanda	Hollanda	Hollanda	Hollanda	Hollanda	Hollanda	Hollanda
5	Fransa	Fransa	Fransa	Fransa	Fransa	Fransa	Fransa	Fransa	Fransa	Fransa	Fransa
6	Belçika	Norveç	Norveç	Norveç	Belçika	Belçika	Belçika	Belçika	Belçika	Belçika	Belçika
7	Norveç	Belçika	Belçika	Belçika	Norveç	İtalya	İtalya	İsviçre	İtalya	İtalya	İtalya
8	İtalya	İtalya	İtalya	İsviçre	İtalya	Norveç	İspanya	İtalya	Norveç	Norveç	İsviçre
9	İrlanda	İrlanda	İrlanda	İtalya	İspanya	İspanya	İrlanda	İspanya	İspanya	İspanya	İspanya
10	İsviçre	Kanada	Kanada	İrlanda	İrlanda	İrlanda	Norveç	İrlanda	İrlanda	İrlanda	Norveç

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

Tablo 3'de son 11 yılda Birleşik Krallık 'ın en fazla ithalat yaptığı ilk 10 ülke incelenmiştir. 2009-2019 döneminin tümünde Almanya, Birleşik Krallık 'ın en fazla ithalat yaptığı ülke konumundadır. Çin 8 yıl, ABD ise 3 yıl Birleşik Krallık 'ın en fazla ithalat yaptığı ikinci ülke konumundadır. Bu 11 yılın 8'inde ABD, 3'ünde ise Çin, Birleşik Krallık 'ın en çok ithalat yaptığı 3. ülke konumundadır. Türkiye'ye bakıldığında ise 2010- 2019 yılları arasında listeye girememiştir. Birleşik Krallık 'ın en çok ithalat yaptığı ilk 10 ülke sıralamasında 12 farklı ülke yer almaktadır. Sıralama incelendiğinde; Çin, Almanya, Fransa, Hollanda, İtalya ve ABD'nin 11 yıl boyunca sürekli sıralamaya girdiği gözlemlenmiştir. Bu ülkelerin dışında İrlanda ve Norveç 10 yıl, İsviçre 4 yıl, İspanya 7 yıl ve Kanada 2 yıl Birleşik Krallık 'ın en çok ithalat yaptığı ilk 10 ülke sıralamasında yer almışlardır.

Tablo 4. Birleşik Krallık' ın Dünyadan Yaptığı İthalatın TİM Sektör Sınıflamasına Göre Dağılımı (2019, bin $)

Sıra	TİM sektör sınıfı	Sınıfta Yer Alan 6'lı GTİP Kod Sayısı	Birleşik Krallık'ın Dünyadan İthalatı	Sektörün Birleşik Krallık'ın Dünyadan Yaptığı İthalat İçindeki Payı (%)
1	Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	928	137.671.092	%19,9
2	Otomotiv Endüstrisi	154	91.906.056	%13,3
3	Elektrik-Elektronik	386	91.531.902	%13,2
4	Mücevher	41	85.896.401	%12,4
5	Savunma ve Havacılık Sanayii	33	34.505.297	%5,0
6	Hazırgiyim ve Konfeksiyon	284	28.511.020	%4,1
7	Mobilya, Kağıt ve Orman Ürünleri	305	27.845.210	%4,0
8	Makine ve Aksamları	424	26.777.764	%3,9
9	Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	220	20.890.421	%3,0
10	Demir ve Demir Dışı Metaller	274	20.359.219	%2,9
11	Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller	231	14.224.461	%2,1
12	İklimlendirme Sanayii	82	14.181.566	%2,0
13	Çelik	238	12.696.205	%1,8
14	Meyve Sebze Mamulleri	88	12.388.323	%1,8
15	Deri ve Deri Mamulleri	84	10.978.152	%1,6
16	Yaş Meyve ve Sebze	66	8.769.516	%1,3
17	Çimento Cam Seramik ve Toprak Ürünleri	132	7.324.366	%1,1
18	Madencilik Ürünleri	116	4.754.081	%0,7
19	Tekstil ve Hammaddeleri	488	4.131.122	%0,6
20	Süs Bitkileri ve Mamulleri	16	1.507.187	%0,2
21	Gemi, Yat ve Hizmetleri	18	1.372.981	%0,2
22	Kuru Meyve ve Mamulleri	19	1.157.849	%0,2
23	Halı	22	1.148.320	%0,2
24	Tütün	8	690.484	%0,1
25	Zeytin ve Zeytinyağı	6	368.694	%0,1
26	Fındık ve Mamulleri	2	293.679	%0,0
	Diğer Sanayi Ürünleri	36	5.389.036	%0,8
	TİM sektör sınıflaması dışı	522	24.703.678	%3,6
	Sektörler toplamı	5.223	691.974.085	100,0%

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

Tablo 4'de 2019 yılında Birleşik Krallık' ın dünyadan ithal ettiği 6'lı GTİP kodlu ürünlerin TİM tanımlamasına göre sektörel kırılımı gösterilmiştir. TradeMap verilerine göre 2019 yılında dünyadan yaklaşık 692 milyar dolarlık ürün ithal eden Birleşik Krallık, en çok ithalatı 137,7 milyar dolar ile 928 ürünün yer aldığı "Kimyevi Maddeler ve Mamülleri" sektöründe yaparken, ikinci en büyük ithalatı 91,9 milyar dolar ile 154 ürünün yer aldığı "Otomotiv Endüstrisi" sektöründe gerçekleşmiştir. Bahsi geçen iki sektörü 91,5 milyar dolarlık ithalat ile 386 ürünün yer aldığı "Elektrik-Elektronik" sektörü izlemiştir. 2019 yılında Birleşik Krallık en az ithalatı yaklaşık 368,7 milyon

dolarlık ithalat ile "Zeytin ve Zeytinyağı" ve 293,7 milyon dolarlık ithalat ile "Fındık ve Mamulleri" sektörlerinde gerçekleştirmiştir. "Kimyevi Maddeler ve Mamulleri" sektörünün Birleşik Krallık 'ın toplam ithalatından aldığı pay %19,9 olurken "Otomotiv Endüstrisi" sektörünün payı %13,3, "Elektrik Elektronik" sektörünün payı ise %13,2 olarak görülmüştür. En çok ithalatın gerçekleştiği ilk 3 sektör toplam ithalatın yaklaşık %46,4'ünü, ilk 5 sektör ise toplam ithalatın %63,8'ini oluşturmaktadır.

3.12.2 Birleşik Krallık' ın Türkiye ile dış ticareti

Tablo 5. Birleşik Krallık' ın Yıllara Göre Türkiye'den Yaptığı İthalat (milyar $)

Yıl	Türkiye'den İthalat	Dünya'dan İthalat	Türkiye'den Yapılan İthalatın Birleşik Krallık'ın Toplam İthalatı İçindeki Payı	Türkiye'nin Dünyaya İhracatı	Türkiye'den Yapılan İthalatın Türkiye'nin Toplam İhracatı İçindeki Payı
2001	2.771.655	358.702.945	%0,77	31.333.944	%8,85
2002	3.813.788	372.059.499	%1,03	35.761.981	%10,66
2003	4.722.405	425.369.491	%1,11	47.252.836	%9,99
2004	6.573.441	502.886.192	%1,31	63.120.949	%10,41
2005	6.876.088	528.460.952	%1,30	73.476.408	%9,36
2006	7.880.066	614.811.651	%1,28	85.534.676	%9,21
2007	9.887.649	679.917.918	%1,45	107.271.750	%9,22
2008	9.103.648	705.344.161	%1,29	132.027.196	%6,90
2009	7.262.505	552.042.035	%1,32	102.142.613	%7,11
2010	7.990.223	627.617.523	%1,27	113.883.219	%7,02
2011	9.284.221	717.606.233	%1,29	134.906.869	%6,88
2012	9.255.099	689.137.011	%1,34	152.461.737	%6,07
2013	9.112.738	657.222.528	%1,39	151.802.637	%6,00
2014	10.556.906	694.344.323	%1,52	157.610.158	%6,70
2015	11.067.618	630.251.058	%1,76	143.844.066	%7,69
2016	12.207.457	636.367.936	%1,92	142.606.247	%8,56
2017	9.988.467	640.907.689	%1,56	156.992.940	%6,36
2018	11.546.552	671.694.258	%1,72	167.923.862	%6,88
2019	12.124.047	691.974.115	%1,75	171.098.411	%7,09

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

Tablo 5'de 2009-2019 yılları arasında Birleşik Krallık 'ın Türkiye'den yaptığı ithalat ile bu ithalatın dünyadan yaptığı toplam ithalat içerisindeki payı gösterilmiştir. 2001 yılında Birleşik Krallık; dünyadan 358,7 milyar dolar, Türkiye'den ise 2,8 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirmiştir. Gerçekleştirilen ithalatın dünyadan yaptığı toplam ithalat içindeki payı %0,77'dir. 2018 yılında Birleşik Krallık, Türkiye'den 11,5 milyar dolarlık, 2019 yılında 12,1 milyar dolarlık ithalat yapmıştır. Gerçekleşen ithalatın dünyadan yaptığı toplam ithalat içindeki payı ise 2018 yılında %1,72 iken 2019 yılında ise %1,75 olmuştur. Birleşik Krallık 'ın 2019 yılında yaptığı küresel ithalat 2018 yılına göre yaklaşık olarak %3 artış gösterirken, Türkiye'den yapılan ithalatında ise %5 artış

görülmüştür. Birleşik Krallık ‘ın 2019 yılında gerçekleştirdiği küresel ithalat 2001 yılına göre yaklaşık olarak %193 artış gösterirken, Türkiye’den yaptığı ithalatında ise %437 artış görülmüştür. 2001-2019 döneminde Birleşik Krallık, Türkiye’nin en çok ihracat yaptığı ülkeler arasında 2. ile 4. sırada yer almıştır. Türkiye ise Birleşik Krallık ‘ın tedarikçileri arasında 12 ile 28. sırada yer almıştır.

Birleşik Krallık ‘ın Türkiye’den yapılan ithalatın, dünyadan yaptığı toplam ithalat içindeki payı sürekli artış göstermiştir. Bu durum bize bu büyük pazarda ihracatçılarımızın başarılı olduğunu ancak küresel dış ticaretinde Türkiye’nin payının %1,75 olması bu pazarda daha kat edilecek çok yolun olduğunu göstermektedir. 2018 yılında Birleşik Krallık, Türkiye’den en fazla ithalatı 12,1 milyar dolar olarak gerçekleştirmiştir. Türkiye’den yapılan ithalatın dünyadan yaptığı toplam ithalat içerisindeki payı ise en fazla 2016 yılında olarak %1,92 olarak gerçekleşmiştir.

2001 yılında Birleşik Krallık ’a yapılan ihracatın, Türkiye’nin toplam ihracatı içindeki payını incelendiğimizde %8,85 olan payın, 2018 yılında %6,88’e düştüğünü, 2019 yılında ise %7,1’e yükseldiği görülmüştür. Bu durum ihracatçılarımızın zaman içerisinde ki hedef pazar yoğunlaşmasını azaltarak, Birleşik Krallık dışındaki pazarlara da yöneldiğini gösterir. 2002 yılında Büyük Britanya, Türkiye’nin ihracatında ki en yüksek payı %10,66 ile almıştır. (URL 4)

Tablo 6. Birleşik Krallık ‘ın Türkiye’den İthal Ettiği Ürünlerin Sektörel Dağılımı (2019, milyon $)

A	B	TİM sektör sınıfı	Sınıfta Yer Alan 6'lı GTİP Kod Sayısı	Birleşik Krallık'ın Dünyadan İthalatı	Türkiye'den Yaptığı İthalat	Türkiye'den Yaptığı İthalatın Payı
1	5	Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	928	137.671,1	953,8	%0,69
2	1	Otomotiv Endüstrisi	154	91.906,1	2.861,9	%3,11
3	3	Elektrik-Elektronik	386	91.531,9	1.757,1	%1,92
4	4	Mücevher	41	85.896,4	1.169,2	%1,36
5	13	Savunma ve Havacılık Sanayii	33	34.505,3	186,9	%0,54
6	2	Hazırgiyim ve Konfeksiyon	284	28.511,0	1.806,5	%6,34
7	10	Mobilya, Kağıt ve Orman Ürünleri	305	27.845,2	317,3	%1,14
8	11	Makine ve Aksamları	424	26.777,8	301,6	%1,13
9	15	Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	220	20.890,4	123,9	%0,59
10	6	Demir ve Demir Dışı Metaller	274	20.359,2	507,3	%2,49
11	19	Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller	231	14.224,5	59,7	%0,42
12	9	İklimlendirme Sanayii	82	14.181,6	350,8	%2,47
13	7	Çelik	238	12.696,2	467,2	%3,68
14	17	Meyve Sebze Mamulleri	88	12.388,3	118,7	%0,96
15	18	Deri ve Deri Mamulleri	84	10.978,2	61,2	%0,56
16	22	Yaş Meyve ve Sebze	66	8.769,5	28,1	%0,32
17	14	Çimento Cam Seramik ve Toprak Ürünleri	132	7.324,4	183,8	%2,51
18	20	Madencilik Ürünleri	116	4.754,1	51,0	%1,07
19	8	Tekstil ve Hammaddeleri	488	4.131,1	410,8	%9,94
20	24	Süs Bitkileri ve Mamulleri	16	1.507,2	7,9	%0,52
21	26	Gemi, Yat ve Hizmetleri	18	1.373,0	0,8	%0,06
22	12	Kuru Meyve ve Mamulleri	19	1.157,8	209,3	%18,08
23	16	Halı	22	1.148,3	122,6	%10,68
24	23	Tütün	8	690,5	13,2	%1,92
25	25	Zeytin ve Zeytinyağı	6	368,7	6,8	%1,84
26	21	Fındık ve Mamulleri	2	293,7	31,6	%10,78
		Diğer Sanayi Ürünleri	36	5.389,0	5,3	%0,10
		TİM sektör sınıflaması dışı	522	24.703,7	9,7	%0,04
		Sektörler toplamı	5.223	691.974,1	12.124,0	%1,75

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

Tablo 6’da görüldüğü şekilde Birleşik Krallık ‘ın, Türkiye’den ithal ettiği ürünlerin TİM tanımlamasına göre sektörel kırılımı incelenmiştir. Sektör sıralaması ve sektörde yer alan ürün sayısı Birleşik Krallık ‘ın dünyadan yaptığı ithalata göre belirlenmiştir. 2019 yılında “Kimyevi Maddeler ve Mamulleri” sektörü Birleşik Krallık ’ın dünyadan en çok ithalat gerçekleştirdiği sektör olmuştur. “Otomotiv Endüstrisi” sektörü ise Türkiye’den en çok ithalat gerçekleştirdiği sektör olmuştur. 2019 yılında Birleşik Krallık, “Kimyevi Maddeler ve Mamulleri” sektöründe dünyadan 137,7 milyar dolarlık ithalat yapmıştır. Türkiye’den 953,8 milyon dolarlık ithalat yapmıştır. Türkiye’den bu sektörde yapılan ithalatın payı ise %0,69 olarak gerçekleştirilmiştir. Birleşik Krallık, Türkiye’den en çok ithalat yaptığı “Otomotiv Endüstrisi” sektöründe dünyadan 91,9 milyar dolarlık, Türkiye’den ise 2,9 milyar dolarlık ithalat yapmıştır. Bu sektörde Türkiye’den yapılan ithalatın payı %3,11 olarak gerçekleşmiştir. Birleşik Krallık ‘ın, Türkiye’den en çok ithalat gerçekleştirdiği ikinci sektör 1,8 milyar dolar ile “Hazır

giyim ve Konfeksiyon" sektörüdür. Birleşik Krallık bu sektörde dünyadan 28,5 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirirken, Türkiye'den ise bu sektörde yapılan ithalatın payı %6,34 oranında gerçekleşmiştir. Birleşik Krallık 'ın, Türkiye'den en çok ithalat gerçekleştirdiği üçüncü sektör 1,76 milyar dolar ile "Elektrik-Elektronik" sektörüdür. Birleşik Krallık bu sektörde dünyadan 91,5 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirirken, Türkiye'den bu sektörde yapılan ithalatın payı ise %1,92 olarak gerçekleşmiştir. Birleşik Krallık 'ın, Türkiye'den yaptığı ithalatın payının en yüksek olduğu sektörler sıralandığında %18,08'lik pay ile "Kuru Meyve ve Mamulleri" sektörü, %10,78'lik pay ile "Fındık ve Mamulleri" sektörü ile %10,68'lik pay ile "Halı" sektörüdür. Tabloya bakıldığında Birleşik Krallık 'ın Türkiye'den TİM sektör sınıflamasında mevcut olan 26 mal sektöründe de ithalat yaptığı gözlemlenmiştir. Türk ihracatçıları için daha fazla paya sahip olan ve pazarın tanıdık olduğu sektörlerde pazar paylarını genişletmeleri daha kolay görülür.

Birleşik Krallık 'ın dünyadan en çok ithalatını gerçekleştirdiği sektörler ve Türkiye'den en çok ithalatını yaptığı sektörler sınıflandırıldığında ortaya çıkan 12 sektörün ("Otomotiv Endüstrisi", "Mücevher", "Elektrik-Elektronik", "Mobilya, Kağıt ve Orman Ürünleri", "Makine ve Aksamları", "İklimlendirme Sanayii", "Deri ve Deri Mamulleri", "Meyve Sebze Mamulleri", "Çimento Cam Seramik ve Toprak Ürünleri", "Madencilik Ürünleri", "Tütün" ve "Zeytin ve Zeytinyağı") sıralamalarının bir iki basamak yer değiştirmesi ile birlikte örtüştüğü görülür.

Yapılan incelemeye göre "Kimyevi Maddeler ve Mamulleri" sektörünün Birleşik Krallık 'ın dünyadan yaptığı ithalatta 1. sırada olmasına karşılık, Türkiye'den yapılan ithalattaki sıralamada 5. sırada yer aldığı gözlemlenmiştir. "Hazır giyim ve Konfeksiyon" sektörünün Birleşik Krallık 'ın dünyadan yaptığı ithalatta 6. sırada olmasına karşılık, Türkiye'den yapılan ithalattaki sıralamada 2. sırada yer aldığı görülmüştür. "Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri" sektörünün Birleşik Krallık 'ın dünyadan yaptığı ithalat sıralamasında 9. sırada olmasına karşılık, Türkiye'den yapılan ithalattaki sıralamada 15. sırada yer aldığı görülmüştür. "Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller" sektörünün Birleşik Krallık 'ın dünyadan yaptığı ithalat sıralamasında 11. sırada olmasına karşılık, Türkiye'den yapılan ithalattaki sıralamada 19. sırada yer aldığı gözlemlenmiştir. "Tekstil ve Hammaddeleri" sektörünün Birleşik Krallık 'ın dünyadan yaptığı ithalat sıralamasında 19. sırada olmasına karşılık, Türkiye'den yapılan ithalattaki sıralamada ise 8. sırada yer aldığı görülmektedir. "Çelik" sektörünün Birleşik Krallık 'ın dünyadan

yaptığı ithalat sıralamasında 13. sırada olmasına karşılık, Türkiye'den yapılan ithalattaki sıralamada ise 7. sırada yer aldığı incelenmiştir. İhracatçılarımızın Birleşik Krallık 'ın ithalatında yer alan sektörlerde, Birleşik Krallık pazarlarından %0-19 aralığında pay aldığı incelenmiştir. 2019 yılında Birleşik Krallık, dünyadan 26 sektör toplamında 692 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirirken, Türkiye'den ise bu sektörlerde 12,1 milyar dolarlık ithalat yapmıştır.

3.13 İngiltere ve Avrupa Birliği

İngiltere, Avrupa kıtası ülkelerinden biri olarak köklü bir tarihe sahiptir. Birleşik Krallık, temelleri Almanya, Hollanda, Belçika, Lüksemburg, Fransa ve İtalya'nın 18 Nisan 1951'de imzalanan Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu ile 25 Mart 1957'de imzalanmış olan Roma Anlaşması sonucunda kurulan Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET)'na dayanan, günümüzde ise 27 üyeli Avrupa Birliği'nin (AB) 1 Ocak 1973'ten itibaren üyesi iken 31 Ocak 2020'de oy birliği ile AB'den ayrılmıştır.

5 Mart 1995 tarihinde gerçekleşen, Ortaklık Konseyi toplantısında alınan karar ile Türkiye-AB arasında Gümrük Birliği kurulmasına karar verilmiştir. Gümrük Birliği, 1 Ocak 1996'da yürürlüğe girmiştir. Birleşik Krallık, AB'den ayrılsa dahi 2020'nin sonuna kadar geçiş dönemi boyunca Gümrük Birliği şartları geçerli olmuştur. Geçiş dönemi boyunca Birleşik Krallık ve AB ek düzenlemeler üzerinde pazarlık yapmışlardır. İngiltere ve AB için mevcut seyahat ve ticaret kuralları geçiş dönemi boyunca uygulanmaya devam edilmiştir. Türkiye için de geçerli olmuştur. Yeni kurallar 1 Ocak 2021'de geçerli olacaktır.

Avrupa Birliği ile Serbest Ticaret Anlaşması (STA) müzakerelerinde bulunan Birleşik Krallık EFTA ülkeleri ile birlikte (İsviçre, Norveç, İzlanda ve Liechtenstein) benzer düzenlemeleri kabul etmeyi önermiştir. Birleşik Krallık' ın isteği en azından Avrupa Birliği'nin Kanada veya Japonya ile olduğu gibi son ticaret anlaşmalarındaki kadar iyi hükümler üzerinde anlaşmaya varılması şeklindedir (United Kingdom Government (UK), 2020).

1 Şubat 2020 tarihinde Birleşik Krallık (WT / GC / 206) ve 27 Ocak 2020 tarihli olan Avrupa Birliği'nden (WT / LET / 1462) sözlü notta, DTÖ üyelerine ilgili uluslararası anlaşmaların amaçları doğrultusunda geçiş dönemi boyunca Birleşik Krallık 'a Avrupa

Birliği üyesi bir devlet muamelesi yapılacağını belirtmektedir (World Trade Organization (WTO, Dünya Ticaret Örgütü, DTÖ), 2020).

3.14 Türkiye ve İngiltere Arasındaki Eğitim ve Turizm İş birlikleri

İngiltere'de eğitim; Dünyaca ünlü üniversiteleri derecelendiren QS World University Rankings'in verilerine göre 2015/2016 yıllarındaki istatistiğe göre dünya genelinde en iyi üniversiteler listesinde ilk 10 sıralama içerisinde İngiltere'den 4 üniversite bulunmaktadır. İlk 100 sıralamasında ise İngiltere'ye ait 19 üniversite yer almaktadır. Başat sayılabilecek olan üniversiteleri ise şöyledir; Imperial College London, University of Cambridge, UCL (University College London), University of Oxford ile ilk 10 sıralamasında yerini alan İngiltere'de üniversitelerde verilen eğitimin ve sağlanan koşulların kalitesi tartışılamayacak kadar üst düzeydedir.

Farklı disiplinlerin kendi aralarında ki iletişimin yüksek olmasını gerektiren eğitim anlayışı ile bölümler arası etkileşimin üst düzeyde olduğu İngiltere'de yüksek lisans (master) ve doktora (doctorated) seçenekleri ile geniş bir skalada eğitim alanı bulunabilmektedir. Bunun beraberinde üniversite öğrencileri için en önemli ihtiyaçlarından birisi olan okumuş oldukları üniversitenin dünya çapında bilinir ve akredite olması ile birlikte kalite ve standartlar yükselmektedir. İngiltere'de bulunan üniversiteler gelen öğrenci turizmine karşı bu gibi imkanları sunmaktadır.

İngiltere'de alınan lisans eğitimi çoğunlukla ilgili bölüme göre değişiklik göstererek 3 yıl sürmektedir. Fakat stajın zorunlu tutulduğu bölümlerde bu süre 3yıldan staj kapsamında 4 yıla kadar çıkabilmektedir. Örnek verecek olursak tıp, diş hekimliği gibi bölümler ortalama 4-5 akademik yıl sürebilmektedir. İngiltere'de lisans veya herhangi bir eğitim programına tabi olan öğrenciler eğitimleri esnasında okudukları bölümlerle birlikte dünya çapında eğitim almalarının yanı sıra, diğer ülkelerden gelen pek çok öğrenci beraberinde uluslararası bir ortamda bulunmak gibi birçok avantajından yararlanmaktadırlar. (URL6)

Turizm faaliyetleri, katılanların sayısı ile birlikte beraberinde getirdiği sosyo-kültürel politik, ekonomik ve çevresel etkiler gibi etmenlerin olması bakımından oldukça önemli bir olgu haline gelmiştir. Sonuç olarak BMDTÖ (Birleşmiş Milletler Dünya Turizm Örgütü) raporuna istinaden 2014 senesinin sonunda uluslararası turizm

faaliyetlerine katılanların sayısı 1 Milyar 135 milyon kişiye ulaşmış, turizm yoluyla sağlanan doğrudan kazanç ise 1 trilyon 245 milyar dolara gibi bir toplama ulaşmıştır. (UNWTO Annual Report 2015, p. 11).

Turizm sektörünün dış ödemeler dengesi üzerimde ki olumlu etkileri birçok işsiz bireye istihdam olanağı sağlaması, bölgesel gelişim farkı arasında denge sağlanması böylelikle arada ki farkların ortadan kalkmasında oynadığı pozitif rol ve yüksek fırsat maliyetine karşıt olarak oluşturmuş olduğu yüksek katma değer nedeniyle baskın olarak gelişmemiş ülkelerde daha az olarak da gelişmekte olan ülkeler için ekstra bir çıkış yolu gibi görülmektedir.

Turizm sektör ekonomi üzerindeki etkinliklerinin sağlamış olduğu bu gibi değerler nedeni ile Türkiye Cumhuriyeti açısından oldukça yüksek önem arz etmektedir. Bilhassa 1983 senesi sonrasında Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisine kabul ettiği turist sayısı bakımından ciddi oranda tarihi bir artışa tanıklık etmiştir. Türkiye Cumhuriyeti devleti kurulduğu günden, günümüze kadar olan 96 senelik süre zarfında kalkınma ve gelişim sürecini birden fazla nedenden dolayı hedeflenen seviyeye ulaştıramamıştır. Türkiye'nin istenilen ivmeyi alamamasının nedenlerinin başında siyasal (politik) istikrarsızlıkların beraberinde ekonomik bakımdan da gerek duyulan sermaye birikiminin istenilen seviyeye gelememesi yüksek önem arz eden bir duruma sahiptir. Lakin nedeni fark etmeksizin Türkiye Cumhuriyeti 2015 senesine gelindiğinde bile ortalama gelir kuşağından sıyrılamamıştır. Özellikle son 15 senelik süreç içerisinde kabul gören gelen turist sayıları bunun beraberinde elde edilen gelir miktarı bakımından yüksek önemde ekonomik etkinlik oluşturulmuştur.

Türkiye ve İngiltere arasında turizmi en çekici klan özellikler globalde de yüksek önem taşıyan doğal çevrede başlayıp büyük bir hızla mekân tüketen bir özellik barındırması sebebiyle ülkenin doğal yönlerini her geçen gün olumsuz yönde etkilemektedir. Son senelerde dünya genelinde de özellikle 3S (sun, sea and sand) turizminin yerine sürdürülebilirlik (devamlılık) ilkesinin baskın olduğu birçok seçeneğin tartışıldığı bir dönemin oluşmasına sebep olmuştur. İlgili tartışmaların konusu bakımından zirvede 12 aya yayılan ve en başta çevresel sürdürülebilirlik (devamlılık) özelliği öne çıkan seçenekler bulunmaktadır.

Bu seçeneklerin birçok kısmı yumuşak turizm, yeşil turizm, eko turizm, sorumlu turizm gibi isimlerle bilinmektedir. Fakat türü ne olursa olsun sayılmış olan tüm turizm çeşitleri ufakta olsa bir ölçüde doğaya ve canlıların yaşam alanlarına zarar vermektedir.

Diğer bir taraftan kişilerin eğitim amacıyla yaptıkları deniz aşırı seyahatlerden kaynaklanan turizm etkinliklerinin oluşturduğu potansiyel Türkiye'de önemsenmemiş ve neredeyse hiçbir ek maliyet yaratmayacak önem seviyesi yüksek bir turizm çeşidi yok olarak sayılmıştır. Sonuç olarak konu ile ilgili neredeyse hiçbir bilimsel araştırma görülmüş, konuyla ilgilenen birkaç köşe yazarının makaleleri gibi öznel yargılar dışında önemli bir yardımcı kaynağa rastlanmamıştır. Bunun beraberinde kâr amacı ile kurulduğu düşünülen Eğitim Turizmi Derneğinin web sitesi Türkiye'de eğitim görmekte olan yabancı kökenli öğrencilerle ilgili hazırlanan raporları bilim alanının hizmetine sunmakta olduğu görülmektedir. Dernek raporlarına bakıldığında Türkiye'de 2014-2015 eğitim öğretim senesi itibarıyla eğitim görmüş olan uluslararası öğrenci sayısı 72.178'dir. Bahsi geçen öğrencilerden, 22.543'ü kadın, 49.635'i ise erkektir. Bunun beraberinde 72.178 öğrenci içerisinde 22.222 kişi 2014-2015 eğitim öğretim yılında kayıt yaptırmıştır (Eğitim Turizm Derneği 2015).

Buna karşın İngiltere, ABD, Kanada, Yeni Zelanda, Avustralya, Avusturya, Almanya ve İsviçre gibi başlıca ülkeler eğitim turizminin ülkeye sağladığı katkının önemini fark etmiştir. Özellikle İngiltere ile Türkiye arasında oluşturulan Ankara antlaşmasıyla hem öğrenciler için hem de vatandaşlar için vize kolaylığı ve oturum hakkı almak için çeşitli destekler oluşmakta ve geliştirmek için oldukça zorlu adımlar atılmışsa da 2021 yılında İngiltere ile AB arasındaki Brexit olayı gerçekleştiği için sonlanmıştır. Bunun beraberinde Uluslararası Eğitim ile ilişkili birden fazla bilimsel araştırma ve rapor yayımlamışlardır.

Bahsi geçen yayımlara örnek verecek olursak yazılardan biri ''Institution of International Education''-Uluslararası Eğitim Enstitüsü [IIE]'nün kurulduğu yıl olan 1919 yılından günümüz dönemine kadar düzenli bir biçimde yayımlanan yıllık rapordur. 1954 senesinden günümüz dönemine kadar ''Open Doors Report'' ismi altında düzenlenen ve yayımlanan rapor, Amerika'da eğitim alan uluslararası öğrencilerin sayıları ve eğitim yoluyla elde edilen kazançları sistemli ve stabil bir biçimde yayımlamaktadır.

2014-2015 eğitim öğretim yılının sonunda sadece Amerika'nın uluslararası öğrenciler üzerinden sağladığı gelirin 30,5 milyar dolara seviyelerine ulaştığı raporlamıştır. Aynı rapor içerisinde 2014-2015 eğitim-öğretim yılı içerisinde Amerika'da yükseköğretim kurumların bünyesinde eğitim gören uluslararası öğrenci topluluklarının sayısı için 974.926'ya ulaşıldığı bildirilmiştir. Bu durumuna karşın Amerika Birleşik Devletleri'nin kendi vatandaşı 304.467 kişinin 2013-2014 eğitim-öğretim yılın içerisinde ABD dışındaki ülkelerde eğitim aldıklarını da ifade etmek gerekmektedir.

İngiltere içinde benzer bir durumdan bahsedilebilir. Türkiye'nin de ağırlıkta olduğu Brexit öncesi AB (Avrupa Birliği) dışında ülkelerden ada ülkesine gelmekte olan yabancı öğrencilerin sayıları ve bu gibi durumlardan elde edilen gelirlerle ilgili birçok somut veriye rastlamak mümkündür. Bu verilerden biri de "Universities in UK" isimli rapordur. Raporda geçen verilerin ışığında 2012-2013 eğitim-öğretim dönemi İngiltere'de öğrenim gören Avrupa Birliği dışı yabancı öğrenci sayısı 299.970 Avrupa Birliği üyesi ülkelerden gelenler ise 125.290 kişi olarak ortaya çıkmıştır. Türkiye'den İngiltere'ye yılda ortalama 400 kadar öğrenci lisans programına, 1140 kadar öğrencide Yüksek Lisans programını okumak için adaya gidiyor (TÜİK). Yabancı öğrencilerin İngiltere ekonomisine olan senelik katkısının ise yaklaşık 7 milyar sterlin kadar olduğu bildirilmiştir. (Universities in UK 2014).

Türkiye Cumhuriyeti'nde ise yabancı öğrenci giriş çıkışlarının sağlamış olduğu ekonomik sentezlerle ilgili henüz güvenilir bir araştırma raporları üretilememiştir. Bunun beraberinde 2013-2014 eğitim-öğretim döneminde ülkemizde 72.178 uluslararası statüde öğrencinin eğitim aldığı bilinmektedir.

Ülkemizde eğitim gören uluslararası statüde öğrenci sayısının güncel olarak mevcut olan 205 üniversiteye oranla oldukça az olduğu ifade edilebilir. Türkiye'de sunulmakta olan yükseköğretim seçeneklerine yönelik oluşan talebin arzu edilen düzeyin aşağısında olmasının birden fazla nedeni olabilir. Lakin bu nedenlerin belirlenmesine dair herhangi bir şekilde yapılmış bilimsel-somut çalışmaya rastlanılmamaktadır. Fakat İngiltere'de ki üniversitelerin tercih nedenlerinin bu konuda ülkemiz için bir fikir verebileceği düşünülmektedir. (URL 7)

Anıl Tan'ın 2015 yılında yapmış olduğu "College Choice Behaviors of International Students" isimli araştırmasının Türkiye içerisinde sunulan yükseköğretim

imkanlarının, farklı bir ifade ile “Eğitim Turizm”ine olan kayıtsızlığın anlaşılmasında yardımcı bir kaynak olacağı düşünülmektedir.

Anıl Tan, Freeman, 1997; Hurtado, Inkelas, Briggs, & Rhee, 1997’ araştırmasından yararlandığı tespit ettiği birbirlerinden ayrı sosyal, etnik, kültürel ve ekonomik yaşamlara sahip olan öğrencilerin gidecekleri üniversiteleri seçme biçimlerinin de geçmişleri doğrultusunda farklılık gösterdikleri belirtilmiştir. Bunun beraberinde üniversitenin bulunduğu kuruluş yeri, coğrafi konum, güvenlik, büyüklüğü, eğitim kalitesi, finansal destekler, (geliştirilmiş) ar-ge imkanları ve kaynaklara ulaşım kolaylığı gibi faktörlerinde sınıflandırma bakımında yüksek önem taşıdığı kabul edilmektedir. Öte yandan farklı ülkelerde eğitim alma fikirlerinde aile bireylerinin çok önemli rol oynadığını da belirtilmektedir. Çünkü aile bireylerinin, çocukları için gönderecekleri okulun bulunduğu konumda herhangi tanıdığın olması durumunda kendilerini daha rahat hissettiklerini belirtmektedirler. Bunun dışında öğrencinin gönderildiği ülkenin kaliteli yükseköğrenim kurumu bulunmaması ve ekonomik şartları, çevresinin etkileri, siyasal dengenin olamamasının yanı sıra, gidilmek istenen ülkedeki yaşam standartları ve tercihen İngilizce ana dili olan bir ülke olması eğitim ülkesinin seçiminde önemli bir rol almaktadır (Tan 2015).

Yaşanan tecrübelerin ışığında ülkemize yönelik eğitim turizminin önündeki çıkan engellerin en başında verilmekte olan eğitimin kalite seviyesinin geldiğini belirtmek çok doğru ve abartıdan uzak olmaktadır. Sonuç olarak Dünya Üniversiteler Sıralaması 2014-2015” -World University Rankings 2014-2015- ‘’ verilerine dayanarak Türkiye’den sadece 10 üniversite ilk 500 derecesine girebilirmiştir (URAP 2015). Öte bir taraftan Türkiye üzerinde bulunan üniversitelerin yabancı öğrencilere fahiş fiyat uyguladığı yönünde iddialar bulunmaktadır. Nitekim ülkemizde bulunan üniversitelere yönelik olan talepleri de negatif yönde etkilemiştir.

Türkiye’deki üniversitelere yönelik talebin az olmasının diğer bir sebebi yabancı dil eğitiminde yaşanan sorunlar olduğu belirtilmektedir. Sonuç olarak ülkemizdeki çok az devlet üniversitesinde yabancı dil eğitimi yeterli düzeydir. Diğer taraftan bu konuda özel üniversitelerde daha iyi bir yabacı dil eğitimi verilmekte olduğunu söyleyebiliriz.

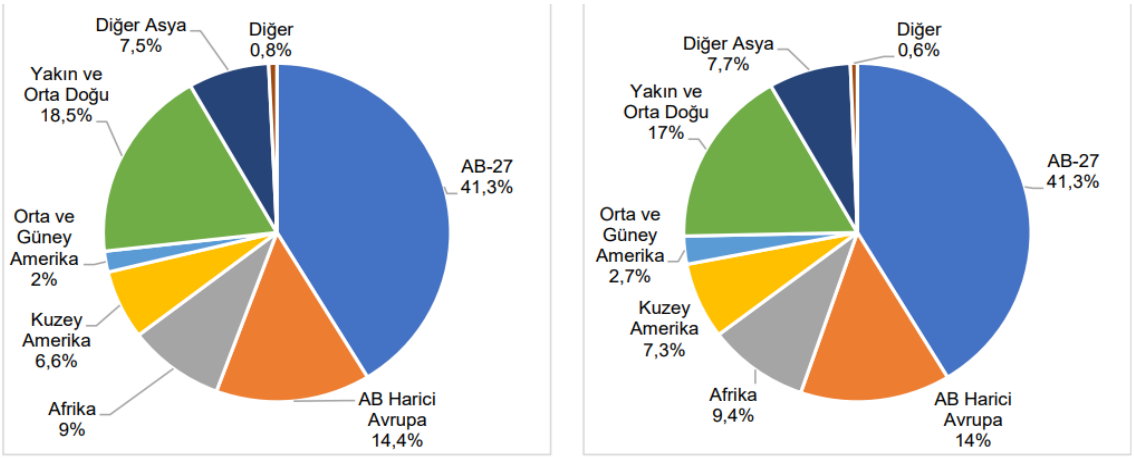
Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyet’i [KKTC] 2. bir yabancı dil eğitimine bakıldığında inceleyeceğimiz bir örnektir. Özellikle Kıbrıs’ta varlık gösteren

üniversitelerin yabancı dil açısından büyük bir farklılık yarattığını ve senede yaklaşık 1 milyar dolarlık bir eğitim turizmi büyüklüğüne ulaştığını söyleyebiliriz. Bunun sonucunda Kıbrıs'ın GSMH'nın %25'ini oluşturmaktadır. Bununla beraber Kıbrıs'taki durumu sadece yabancı dil yeterliliği ile açıklamak mümkün değildir. Kıbrıs'ta varlık gösteren üniversiteler çoğunlukla Amerika veya başka bir ülkede kurulmuş köklü bir üniversitenin diplomasını çift diploma uygulaması ile vermektedir.

Özel üniversitelerin, Vakıf üniversitelerine kıyasla daha çok öğrenci kaydı aldığı bilinir. Fakat bu üstünlüğün yalnızca sayısal bir üstünlükten ibaret olduğu, oranlar incelendiğinde çok büyük bir farkın olmadığı söylenebilir.

3.15 Türkiye'nin İthalat ve İhracat İstatistikleri

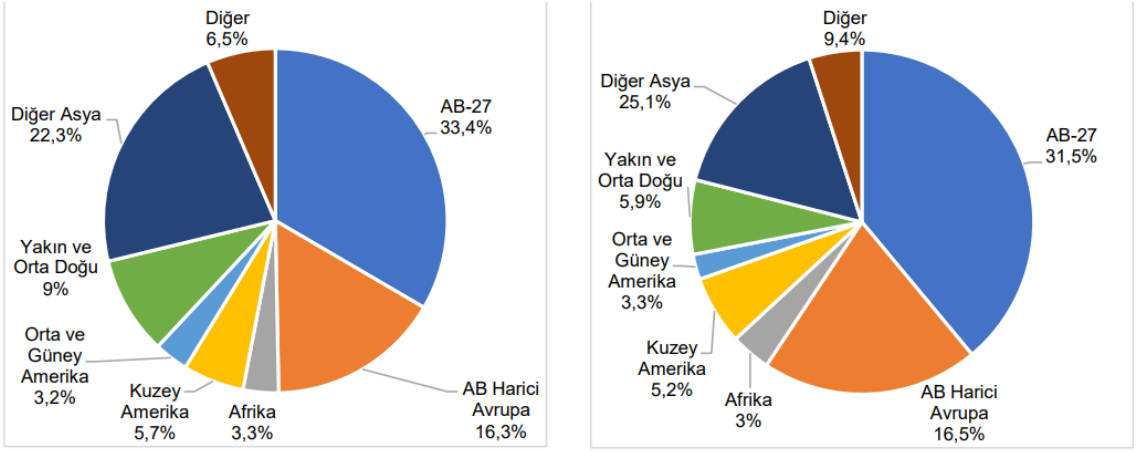
Türkiye'nin yapmış olduğu ihracatın ülke grupları şeklinde dağılımını incelersek, 2020 ile 2021 yılı sonunda AB-27 ülkelerinin %41,3 ile birinci sırada yer aldığını görebiliriz.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 4. 2020-2021 Ülke Gruplarına Göre Yıl Sonu İhracatı

İthalata baktığımızda AB-27 ülkelerinin payı 2020 yılı sonunda yaklaşık %33,4 oranında iken 2021 yılı sonunda yaklaşık %31,5 oranında gerçekleşmiştir. Avrupa Birliği haricindeki diğer Avrupa ülkelerinden 2020 yılında gerçekleştirilen ithalat, tüm ithalatın %16,3'ünü oluşturmaktadır. Bu oran 2021 yılı sonunda yaklaşık 16,5 olarak gerçekleşmiştir.



Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 5. 2020-2021 Ülke Gruplarına Göre Yıl Sonu İthalatı

Türkiye'nin 2021 yılında ihracat yapılan ilk 20 ülkenin toplam ihracat içerisindeki payı %66 oranındadır. İthalat gerçekleştirilen ilk 20 ülkenin toplam ithalat içerisindeki payı %67 oranındadır. ABD ve Almanya hem ihracat hem de ithalatta ilk 5 ülke arasında yerini almıştır. İthalatta ilk sırada yer alan Çin'in payı yaklaşık %11,88'dir. İhracattaki payı yaklaşık %1,63 oranında gerçekleşmiştir.

Tablo 7. Türkiye'nin İthalat ve İhracatında İlk 20 Ülke

	İhracat		İthalat	
Sıralama	**Ülke**	**Yüzdesel Payı**	**Ülke**	**Yüzdesel Payı**
1	Almanya	8,57	Çin	11,88
2	ABD	6,54	Rusya Federasyonu	10,67
3	Birleşik Krallık	6,08	Almanya	8,00
4	İtalya	5,09	ABD	4,84
5	Irak	4,94	İtalya	4,26
6	İspanya	4,27	Hindistan	2,92
7	Fransa	4,05	Fransa	2,92
8	Hollanda	3,00	Güney Kore	2,80
9	İsrail	2,82	İspanya	2,33
10	Rusya Federasyonu	2,56	Belçika	2,07
11	BAE	2,44	Birleşik Krallık	2,05
12	Romanya	2,30	Ukrayna	1,67
13	Belçika	2,18	Hollanda	1,66
14	Polonya	2,08	Japonya	1,62
15	Mısır	2,00	Brezilya	1,41
16	Bulgaristan	1,76	Polonya	1,34
17	Çin	1,63	Suudi Arabistan	1,27
18	Yunanistan	1,38	Romanya	1,27
19	Fas	1,32	Malezya	1,14
20	Ukrayna	1,29	İsviçre	1,13
Diğer ülkelerin ihracattaki payı		**33,69**	**Diğer ülkelerin ithalattaki payı**	**32,75**

Kaynak: TÜİK.

3.16 Sınırda Karbon Düzenlemesi

Avrupa Yeşil Mutabakatı ile amaçlanan politikaların Avrupa'daki sanayi üzerinde oluşturacağı maliyet karşı, Avrupa piyasasının rekabetçi yapısını koruması ve yatırım ile üretimlerin, emisyon azaltma amacı Avrupa Birliği'nden az olan ülkelere kaymasının önlenmesi açısından "Sınırda Karbon Düzenleme (SKD) Mekanizmasının faaliyete geçmesi amaçlanmaktadır. SKD Mekanizmasına ilişkin yapılan çalışmalar kapsamında, Avrupa Komisyonu tarafından 4 Mart-1 Nisan 2020 tarihleri arasında bir "Geri Bildirim

Süreci" ile 22 Temmuz-28 Ekim 2020 tarihleri arasında "Kamu Danışma Süreci" yürütülmüştür.

Asıl amacı, belirlenen sektörler de ithalat fiyatının, eşyanın içeriğinde karbon olup olmadığına dikkat edilerek belirlenen SKD mekanizmasına ilişkin teklif, Avrupa Komisyonu tarafından 14 Temmuz 2021 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Uygulamanın, Komisyon tarafından 1 Ocak 2023 tarihinden itibaren 3 senelik mali yükümlülük oluşturmayan bir geçiş dönemi ile başlatılması önerilmektedir. Açıklanan taslak ile SKD mekanizmasının sektörel kapsamı, tasarımı, uygulama usul ve esasları belirtilmiştir. Bu kapsamda, mevzuat taslağındaki şekli ile SKD mekanizmasının Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemine (ETS) paralel bir sistem olacak bir biçimde kurgulandığı, SKD mekanizmasına tabi olan belirli sektörlerin çimento, demir ve çelik, alüminyum, gübre ve elektrik olacak şekilde belirlendiği görülür. Bununla beraber herhangi bir üçüncü ülke ile Avrupa Birliği arasında emisyon ticaret sistemlerini bağlayan bir anlaşma imzalanması durumunda veya üçüncü bir ülkenin Avrupa Birliği'nin ETS'sine tamamen entegre olması ile ilgili ülkelerin düzenlemeden muaf olması imkanının getirilmesi, Avrupa Birliği'nin üçüncü ülkelerle karbon fiyatlandırma mekanizmalarının dikkate alınmasını sağlayacak anlaşmalar yapma imkanlarının da araştırılmasının amaçlandığı görülmektedir.

Türkiye açsından bakacak olursak, Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği, 1/98 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ve AKÇT-Türkiye STA'sı başta olmak üzere, ikili ve uluslararası anlaşmalardan kaynaklanan haklarımızın korunması önem arz etmektedir. Avrupa Birliği'nin SKD mekanizmasının Avrupa Birliği ile yapmış olduğumuz ticaretimizde ticari bir engele dönüşmemesi önemli bir konudur. Böylece bir taraftan diplomasi adı altında Türkiye çıkarlarının faal bir biçimde korunması açısından eylemlere yer verilirken, diğer taraftan bu başlık altında, olabilecek bir düzeyde karbon düzenlemesinin AB ile Gümrük Birliğine tanınan entegrasyona zarar vermemesini temin etmek amacı ile Avrupa Birliği politikaları ile uyumlu bir biçimde atılacak adımların değerlendirilmesine yönelik eylemlerin ortaya çıkartılması hedeflenmektedir. Bununla birlikte, Eylem Planının "Sınırda Karbon Düzenlemesi" adı altında Avrupa Birliği'nin sınırda karbon düzenlemesinin AB-Türkiye ticareti üzerindeki etkilerinin sınırlanması adına çalışmaların ilerletilmesi amaçlanmıştır.

Belirlenen hedef çerçevesinde gerçekleştirilmesi planlanan eylemler arasında, bahsi geçen mekanizmanın kaynak yoğun ve enerji yoğun sektörlerine etkileri çalışmada yer almıştır.

Sınırda karbon düzenlemesine tabi tutulacak başta imalat sanayi sektörlerinde sera gazı salınımının düşürülmesini desteklemek hedefiyle ilgili kurum ve kuruluşlarla birlikte STK'lar tarafından atılması gerekli olan adımları içeren Türkiye yol haritasının veya etkinliklerinin belirlenmesi hedeflenmektedir.

Başka bir taraftan, diğer ülkelerin sera gazı salınımlarını düşürmek maksadıyla kullandıkları araçlardan bir tanesi de faal bir karbon fiyatlandırma mekanizmasının uygulanmasıdır.

Dünyada iklim değişikliği ile verilen mücadelede yükseltilen amaçlara yönelik, artmakta olan ülke ulusal karbon fiyatlandırma mekanizmalarını faaliyete geçirmektedir. Günümüzde dünyada uygulanan ya da hayata geçirilmesi hedeflenen 30'u karbon vergisi ve 31'i emisyon ticaret sistemi olmak üzere toplamda 61 ulusal karbon fiyatlandırma mekanizması mevcuttur. Bu yönde, sektörel hassasiyetler ve Avrupa Birliği'nin sınırda karbon düzenleme mekanizması göz önünde bulundurularak ulusal anlamda karbon fiyatlandırma mekanizmasının incelenmesine yönelik çalışmalar yapılması amaçlanmaktadır. (URL 9)

Bunlara ek olarak, özellikle Avrupa Birliği'nin olabilecek bir sınırda karbon düzenlemesine karşı işletmelerin karşılaşabileceği ek mali ve bürokratik engellerin bertaraf edilmesi doğrultusunda, Avrupa Birliği tarafından saptanacak metodoloji kapsamında Türkiye'de raporlama ve belgelendirmenin başlatılmasına yönelik çalışmalar yapılması ve sanayiden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının takip etme sisteminin gereksinimlere göre geliştirilmesi önemle vurgulanır.

Eylem Planının "Yeşil ve Döngüsel Ekonomi" adı kapsamında başlatılacak eylemlerde, bağlantılı sektörlerde sera gazı salınımlarının azaltılmasına destek olacaktır.

Sınırda karbon düzenlemeleri kapsamında:

• Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizmasının kaynak yoğun ve enerji yoğun ülke sektörüne etkilerinin olasılıklar bazında modellenerek, sektörel bazda çalışılması ve yapılması gereken faaliyetlerin saptanması amaçlanmaktadır.

• Karbon Düzenlemesi kapsamında tabi olacak öncelikli imalat sanayi sektörlerindeki sera gazı salınımının azalmasını desteklemek hedefiyle Türkiye yol haritası ya da faaliyetleri saptanacaktır.

• Türkiye'ye elverişli bir karbon fiyatlandırma mekanizması doğrultusunda yapılan çalışmalar kapsamında, Avrupa Birliği'nin sınırda karbon düzenlemesine istinaden karbon fiyatlandırma konusunda Türkiye'nin pozisyonunu saptamaya yönelik faaliyetler yapılacaktır.

• Türkiye'de bir karbon fiyatlandırma mekanizmasına yönelik yapılan çalışmalara paralel olarak, sektörler için oluşabilecek ek maliyetler ve bunların ekonomik etkilerine yönelik faaliyetler yapılarak, yükselen maliyetler karşısında destek mekanizmaları değerlendirilecektir.

• Sanayi sektöründen kaynaklanan sera gazı emisyonlarının takip edilmesine yönelik sistem, ihtiyaçlar doğrultusunda geliştirilecektir.

• Avrupa Birliği tarafından karar verilecek standartlar kapsamında belgelendirme faaliyeti gerçekleştirilmesine yönelik yapılan çalışmalar yürütülecek ve raporlamaya ilişkin teknik destek verilecektir. (URL 10)

3.17 Sürdürülebilir Tarım

11. Kalkınma Planında anlatıldığı şekilde; yükselen gıda talebi, iklim değişikliği, şehirleşme, toprak ve su kaynakları, tarımsal ürünler ile üretici üzerinde baskı oluşturur. Değişen iklime uygun olan hayvan ve bitki çeşitlerinin geliştirilmesi ile çevre ve biyolojik çeşitliliğin korunması önem kazanmıştır. Daha az kaynakla oluşan gıda talebinin karşılanabilmesi için teknoloji ve nitelikli işgücüne duyulan gereksinim her geçen zamanda artmaktadır. Bu süre zarfında gelişmiş ülkelerin, yeni nesil uygulamalar ile ticari üstünlüklerini devam ettirmeleri düşünülürken, gelişmekte olan ülkeler teknolojiye dayalı küçük tarım işletmeciliğini desteklemelerinin yanında büyük ölçeğe sahip üretimlerle gıda zincirinde rekabet etmeyi hedeflemektedir.

2020 yılında pandemi ile birlikte, arz güvenliliği ve sürekliliği önem kazanmış, sürdürülebilir üretim ve tüketim modellerinin geliştirilmesine yönelik duyulan gereksinim toplumun her kesiminde derinden hissedilmiştir. Yıllar içerisinde etkisini

giderek artırması beklenen iklim değişikliği daha bilinçli toplumların oluşmasını sağlayacaktır. Günümüzde gözlemlenen, tüketicilerin sürdürülebilirlik algılarını ve beklentilerini bütünleştirecektir.

Bu süreçte, bir taraftan arz talep dengesini koruyan üretim yapısıyla uluslararası rekabet gücünü artırmış, diğer bir taraftan sosyal ve çevresel açıdan daha sürdürülebilir, verimliliği yüksek, ileri teknolojiye dayalı, faal bir tarım sektörünün oluşturulması önem arz etmektedir. Avrupa Birliği'nin Avrupa Yeşil Mutabakatı dahilinde gıda, tarım ve biyoçeşitlilik alanlarındaki amaçlarını içeren ''Tarladan Sofraya'' ve ''Biyoçeşitlilik Stratejilerinde ''de, her koşulda işleyen sağlam ve esnek bir gıda sistemi vatandaşlar için yeterli miktarda uygun gıda tedarikine erişim sağlayabilme hedefi korunmaktadır. Antimikrobiyallere ve Pestisitlere, organik tarım alanlarını artırmanın, aşırı gübrelemeye bağımlılığı azaltmanın, biyolojik çeşitlilik kaybını tersine çevirmenin ve hayvan refahını iyileştirmenin acil bir ihtiyaç olduğu belirtilmiştir.

Türkiye'nin coğrafi konumu bakımından iklim değişikliğinden en fazla etkilenecek ülkeler arasında yer almaktadır. En büyük ticaret ortağımızın iklim-nötr ilk kıta olma amacı kapsamında atacağı adımları göz önünde bulundurursak, hem iklim değişikliği ve iklim değişikliğinin etkileriyle mücadele çalışmalarına katkı yapması, hem de Avrupa Birliği'nin Avrupa Yeşil Mutabakat çerçevesindeki alacağı önlemlerin Türkiye'nin Avrupa Birliği ile tarım ticaretinin sürdürülebilirliğini aksatmaması açısından Türkiye'nin sürdürülebilir tarıma yönelik faaliyetler gerçekleştirmesi önemlidir.

Eylem Planının "Sürdürülebilir Tarım" adı altında saptanan eylemler kapsamında, Avrupa Birliği'nin anti-mikrobiyal ve pestisitin azaltılması açısından ortaya koyduğu amaçlar ile uyumlu bir biçimde Türkiye'de kimyasal gübre kullanımı ve pestisit, anti-mikrobiyallerin azaltılmasına yönelik çalışmalar yürütülecektir. Pestisitlerin azaltılmasına yönelik çalışmalar çerçevesinde, biyoteknik ve biyolojik mücadele yöntemlerinin kullanımının artması önem kazanacaktır.

Dünyada gelişmekte olan organik tarım ürünleri üzerindeki talep, çevre dostu ve sürdürülebilir organik tarım üretiminin ilerlemesi için fırsatlar oluşturmaktadır. Bu yönde, Türkiye'de organik tarım üretiminin geliştirilmesi, Avrupa Birliği'nin organik tarım mevzuatının uyumlu hale getirme çalışmalarının tamamlanması yanında Türkiye

ile Avrupa Birliği arasında organik tarım ticaretini destekleme gayesiyle Avrupa Birliği ile organik tarım alanında karşılıklı tanıma sağlanabilmesi için Avrupa Birliği tarafından girişimler yürütülmesi amaçlanmaktadır.

Tarımsal üretimde kaynak ve toprakların verimli kullanılması açısından önemli olan arazi toplulaştırma tescil faaliyetlerinin yürütülmesi planlanmaktadır. Sürdürülebilir tarım uygulamalarının ilerletilmesi hedefiyle, Ağrı, İzmir, Denizli ve Aydın şehirlerinde başlatılan mevcut jeotermal kaynakların Tarıma Dayalı (jeotermal sera) İhtisas Organize Sanayi Bölgelerinde kullanılması sağlanacak, ek olarak yenilenebilir enerji kullanan seralar ve üretim tesislerine destek olunacaktır.

Dünyada, biyolojik çeşitlilik ve doğal kaynaklar üzerindeki baskılar, iklim değişikliğinin etkileri artarken gıda sistemlerinin ekonomik, çevresel ve sosyal yönden daha sürdürülebilir ve üretken olması gerektiği ön plana çıkmaktadır. Çevre dostu üretim sayısının artması ile yeni uygulama teknikleri etkin ve verimli üretimin geliştirilmesi önem kazanmıştır. İsrafın ve gıda kayıplarının azaltılması gerekir.

Eylem Planı başlığı altında gıda atıkları ve artıklarının geri dönüşümünün sağlanması yönünde farkındalık oluşturma ve tüketicilerin bilinçlenmesinin yapılması, tarımsal üretimde atık ve artıkların yeniden değerlendirilmesi hususunda AR-GE çalışmaları başlatılması amaçlanmaktadır. Avrupa Komisyonu tarafından sunulan ‘’Tarladan Sofra ve Biyoçeşitlilik Stratejileri’’ konusunda bilgilendirme etkinlikleri düzenlenmiştir. Türkiye ile Avrupa Birliği’nin arasında sürdürülebilir tarımın geliştirilmesine katkı yapacak bilinçlendirme çalışmaları düzenlenecektir.

Sürdürülebilir tarım hedefi doğrultusunda:

• Avrupa Birliği’nin anti-mikrobiyallerin ve pestisit düşürülmesine ilişkin amaçlarıyla uyumlu bir biçimde Türkiye’de pestisit ve anti-mikrobiyallerin kullanımının azaltılması hususunda çalışmalar yapılacaktır.

• Pestisitlerin azaltılmasına yönelik yapılan çalışmalar dahilinde, biyolojik ve biyoteknik mücadele yöntemlerinin kullanılmasının artması amaçlanmaktadır.

• Avrupa Birliği’nin kimyasal gübre kullanımının düşürülmesine yönelik amaç ve politika değişiklikleri göz önünde tutularak çalışmalar yapılacaktır.

• Organik tarım üretiminin ilerlemesine yönelik çalışmalar yapılacaktır.

• Avrupa Birliği'nin organik tarım mevzuatının uyumlaştırma çalışmalarının tamamlanması ve buna paralel olarak Avrupa Birliği ile organik tarım alanında karşılıklı tanıma açısından Komisyon tarafından girişimler yürütülmesi hedeflenmektedir.

• Arazi toplulaştırma tescil çalışmaları yürütülecektir.

• Ağrı, İzmir, Denizli ve Aydın Şehirlerinde kurulan Tarıma Dayalı (jeotermal sera) İhtisas Organize Sanayi Bölgelerinde jeotermal kaynaklardan yararlanılarak bitkisel üretim planlanmaktadır.

• Yenilenebilir enerjinin kullanıldığı seralar ve üretim tesisleri desteklenecektir.

• Tarımsal üretimde atık ve artıkların yeniden değerlendirilmesi hususunda AR-GE çalışmaları yapılacaktır.

• Gıda atık ve artıklarının geri dönüşümünün sağlanması açısından farkındalık oluşturma ve tüketicinin bilinçlendirilmesi çalışmaları yapılacaktır.

• Avrupa Komisyonu tarafından açıklanan ''Tarladan Sofraya ve Biyoçeşitlilik Stratejileri'' konusunda bilgilendirme faaliyetleri yapılacaktır.

3.18 Sürdürülebilir Akıllı Ulaşım

Sera gazı emisyonlarının düşürülmesine yönelik politikaların odak noktasında yer alması gereken bir diğer konu, sürdürülebilir akıllı ulaşım politikalarıdır. Tüm dünyada artan hareketlilik ile beraber ulaştırma sektörü kaynaklı emisyonların küresel sera gazı emisyonları içeresindeki payı giderek yükselmektedir. Bu durum, dünya çapında birçok devletin temel gündem maddesi olan ulaşım modlarının teknolojik gelişmelere ve küreselleşmeye paralel olarak ilerletilmesini sağlamıştır. Sürdürülebilirlik ve çevre boyutları göz önünde tutularak yeniden ele alınmaktadır. Küresel gelişmelerle birlikte, ulaşımda seyahat sürelerinin kısaltılması, mevcut yol kapasitelerinin etkin ve verimli bir şekilde kullanılması, enerji verimliliği sağlanarak ülke ekonomisine katkı sağlanması, çevreye verilen zararın azaltılması ve hareketliliğin artırılması gibi hedefler doğrultusunda geliştirilmiş Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) Stratejisi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanarak hayata geçirilmiştir.

Avrupa Birliği'nin, Avrupa Yeşil Mutabakatı çerçevesinde açıkladığı Sürdürülebilir ve Akıllı Ulaşım Stratejisi'ne bakıldığında, kombine taşımacılığın ilerletilerek, sürdürülebilir ve yeşil ulaşım çeşitlerinin payının yükseltilmesi; karayolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığında ise sıfır emisyonlu araçların piyasaya sürülmesi; elektrikli araç altyapısının ilerletilmesi; yük taşımacılığında demiryolu ve iç suyolu taşımacılığının arttırılması; tüm ulaşım modlarında sürdürülebilir ve alternatif yakıtların kullanımının artırılması; ulaşımın çevre üzerindeki etkileri göz önünde tutularak fiyatlandırılması ile bağlantılı ve akıllı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi konularına yer verildiği tespit edilmiştir. Ayrıca akıllı, çevre dostu, emniyetli, rekabetçi, uygun fiyatlı ve erişilebilir bir ulaşım sistemi oluşturarak 2050 yılına kadar ulaştırma kaynaklı emisyonların %90 oranın da azaltılması hedeflenmektedir.

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne olan coğrafi yakınlığının sağlamış olduğu rekabet avantajının ve Avrupa Birliği bölgesel tedarik zincirlerine yakın entegrasyonun korunabilmesi; pandemi ile birlikte önemi fark edilen değer zincirlerinin kesintisiz ve etkin bir şekilde işlemeyi sürdürebilmesi için ulaştırma sektöründeki politikaların, sürdürülebilir bir ulaştırma altyapısının güçlendirilmesini desteklemesi çok önemlidir.

11. Kalkınma Planında, Türkiye'nin coğrafi avantajından en iyi şekilde avantaj sağlayarak modlar arası çok modlu (multimodal) ve (intermodal) uygulamaların geliştirilmesi; denizyolu ve demiryolu taşıma paylarının yükseltilmesi, entegre bir ulaştırma sisteminin tesis edilmesi biçiminde asıl hedefler belirlenmiştir. Ulaştırma alanındaki strateji ve eylem planları, ulaştırma sektörünün uluslararası alandaki konumunu güçlendirirken, iklim değişikliği ile mücadele ve sektörden kaynaklanan emisyonların yönetilmesi konusunda küresel seviyede ve Avrupa Birliği tarafından atılan adımlar ile de uyum içerisindedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2019-2023 Stratejik Planı çerçevesinde tüm ulaşım çeşitlerinin birleştirici bir yaklaşımla entegrasyonunu oluşturacak ulaşım altyapılarının planlı bir biçimde gerçekleştirilmesi, ulusal ve uluslararası yük taşımacılığında kombine yük taşımacılığı olanaklarının artırılması ve şehir içi ulaşım altyapısının ilerlemesine katkı sağlanması amaçlanmaktadır. (URL 11)

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından oluşturulan Türkiye Ulaştırma Politikası Belgesinde şehir içi ortamdan fosil yakıtlı araçların kademeli olarak

kaldırılması; petrole olan bağımlılığın ve sera gazı emisyonlarının düşürülmesine fayda sağlayacak fosil yakıtlı araçların desteklenmesi ve buna uygun olan yakıt şarj altyapısının geliştirilmesi konuları ana politika konusu olarak belirlenmiştir. Eylem Planında ek eylemlerin uygulamaya konulması amaçlanmıştır. "Sürdürülebilir Akıllı Ulaşım" adı altında, akıllı sürdürülebilir taşımacılığın; yeşil denizcilik ve yeşil liman uygulamalarının, demiryolu taşımacılığının ilerletilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca yakıt tüketiminin ve emisyonların düşürülmesi ile mikro hareketlilik araçlarının kullanımının yaygınlaştırılması amaçlanmıştır.

Sürdürülebilir ve akıllı taşımacılığın geliştirilmesi amacı çerçevesinde, Kombine Taşımacılık Yönetmeliği ve Lojistik Merkezler Yönetmeliği yürürlüğe girecektir. Bahsi geçen yönetmeliklerin uygulamaya konulması ile tüm taşıma çeşitleri içerisinde denizyolu ve demiryolu taşımacılıklarının payının yükseltilmesi, Türkiye'nin dış ticaret strateji ve politikalarına hizmet edecek biçimde lojistik merkezlerin kurulması amaçlanmıştır. Demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi amacı ile desteklenmektedir. Avrupa Birliği ile Türkiye arasındaki demiryolu altyapısının geliştirilmesine ve iyileştirilmesine yönelik yapılan çalışmalar ile Çerkezköy-Kapıkule demiryolu hattının bitirilmesi amaçlanmaktadır.

Yeşil liman uygulamalarının ilerletilmesi ile ilgili yapılan çalışmalar dahilinde, yeşil liman sertifika programına yönelik ulusal mevzuatın yayımlanması ile hem çevre dostu, iş sağlığı ve güvenliğine değer veren ve sürdürülebilir, hem de rekabet yapabilecek liman tesisleri kurulmasına ilişkin düşüncenin hukuki bir zemine oturması hedeflenmektedir.

2024 yılına kadar Akdeniz'in SECA (Kükürt Emisyon Kontrol Alanı) ilan edilmesine yönelik yapılan çalışmalar hala devam etmektedir. Bölge SECA ilan edilirse, Akdeniz'de uluslararası sefer yapan gemilerdeki kullanılan yakıt içerisindeki kükürt oranı %0,1 olarak uygulanmaya başlanacaktır. Akdeniz'in SECA ilan edilmesinin denizcilik sektörümüze etkileri, yakıt tedarik imkânları, gemilerin yakıta uyumu ve uygulamada yaşanabilecek problemlere yönelik yapılan hazırlık çalışmaları dahilinde, denizcilik sektörünü bilgilendiren ve yönlendiren faaliyetlerin uygulanması hedeflenmektedir.

Denizcilik sektöründen dolayı ortaya çıkan zararlı emisyonların düşürülmesi ve yeşil denizciliğin desteklenmesi planlanmaktadır. Bu kapsamda düşük emisyonlu

alternatif yakıtlarla çalışacak yeni gemilerin inşa edilmesi veya mevcut olan gemilerin bu şekilde dönüştürülmesi, liman tesislerine liman elektriği "cold ironing" ile ilgili altyapı oluşturulması gibi gemilerde ve limanlarda sürdürülebilir, güvenli ve çevre dostu taşımacılık için kullanılmak üzere, yenilikçi teknolojilere finansal destek oluşturulması amaçlanmaktadır.

Ulaştırma adı altındaki önemli başka bir konuda sera gazı emisyonlarında en çok paya sahip olan karayolu taşımacılığındaki emisyonların düşürülmesidir. Bu alanda küresel çapta atılacak her adım, bütün dünyada elektrikli ve hibrit araçların yaygınlaşmasına hız kazandıracaktır.

Son yıllarda elektrikli araç teknolojilerinin hızla yaygınlaşması ve dünyada pek çok ülkenin bu yeni teknolojiye olan ilgisi ile birlikte elektrikli araçların pazar payı her geçen zamanda artış göstermektedir. Elektrikli araçlarda yaşanan ilgiyle birlikte, araçlarla uyumlu motor sistemleri, şarj istasyonu sistemleri, batarya sistemlerinin geliştirildiği, böylece yeni pazar alanlarının oluştuğu görülmektedir. Bu geçişin sağlanabilmesi adına gereken altyapının kurulması büyük önem taşımaktadır. Şarj altyapısının ve elektrikli araçların geliştirilmesi adına strateji geliştirme ve planlama faaliyetlerinin yürütülmesi amaçlanmaktadır.

Eylem Planında, egzoz emisyonlarının düşürülmesi ve alternatif yakıtlı, düşük emisyonlu bireysel ulaşım olanaklarının teşvik edilmesi hedefiyle, paylaşımlı elektrikli scooter sistemleri ve bisiklet gibi mikro hareketli araçların kullanımının teşvik edilmesine yönelik yapılan çalışmalara yer verilmiştir.

Sürdürülebilir akıllı ulaşım amacıyla:

• Ulaşım türleri ve yöntemlerinin dengeli bir şekilde gelişmesini destekleyecek "Kombine Taşımacılık" Yönetmeliği ve "Lojistik Merkezler" Yönetmeliği yürürlüğe girecektir.

• Avrupa Birliği ile Türkiye arasındaki demiryolu altyapısının geliştirilmesine ve iyileştirilmesine yönelik yapılan çalışmalar devam edecektir.

• Yeşil Liman Sertifika Programı dahilinde ulusal mevzuatın hazırlanması, ilgili programdan en yüksek faydanın sağlanması ve farkındalık bilincinin oluşturulması hedefiyle bilgilendirme ve tanıtım toplantıları yapılması amaçlanmaktadır.

• Akdeniz'in SECA (Kükürt Emisyon Kontrol Alanı) ilan edilmesine yönelik yapılan çalışmalar dahilinde, Türkiye tarafından uyum sağlamaya yönelik hazırlık çalışmaları yapılacaktır.

• Denizcilik sektöründen dolayı ortaya çıkan zararlı emisyonların düşürülmesi ve yeşil denizciliğin desteklenmesine yönelik yapılan çalışmaların yürütülmesi hedeflenmektedir.

• Şarj altyapısının ve elektrikli araçların geliştirilmesine yönelik yapılan strateji geliştirme ve planlama faaliyetleri uygulanacaktır.

•2020-2023 Eylem Planında mevcut olan "Toplu Taşıma Filolarında ve Hizmet Araçlarında Elektrikli Araçların Kullanılması ve Toplu Taşımanın Teşvik Edilmesi" eyleminin ve Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi'nin etkin bir biçimde uygulanması izlenecektir.

• Egzoz emisyonlarının düşürülmesi ve alternatif yakıtlı, düşük emisyonlu bireysel ulaşım olanaklarının sağlanması hedeflenerek paylaşımlı elektrikli scooter sistemleri ve bisiklet gibi mikro hareket içeren araçların kullanımının çoğaltılmasına yönelik yapılan gerekli hukuki çalışmalar tamamlanarak, Bisikletli Ulaşım Master Planları hazırlanacak, park ve şarj istasyonları, bisiklet/e-scooter yolları yapımı planlanmıştır.

• Sürdürülebilir kentsel hareketlilik kapsamında başta bisiklet yolları olacak şekilde kentsel ulaşım projelerinde IPA fonları uygulanacaktır. (URL 12)

3.19 Uluslararası Demiryolu Yük Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı diğer taşıma çeşitlerine kıyasla daha çevreci, güvenli ve ekonomik bir taşıma modu olması ile öne plana çıkmaktadır. Bahsi geçen bu özelliklere rağmen demiryolu ile uluslararası yük taşımacılığı Türkiye'de en az tercih edilen taşımacılık türlerindendir. Yaygın bir demiryolu ağının mevcut olmaması, limanlar ile demiryolu bağlantılarının pek fazla yaygın olmaması, demiryolunda kapıdan kapıya hizmet verme imkanının mevcut olmaması gibi nedenlerden dolayı demiryolu yük taşımacılığı hem yurt içi hem de yurtdışı taşımacılık operasyonlarında kısıtlı olarak kullanılmaktadır.

Osmanlı Devleti sınırları içerisinde olan ilk demiryolunun inşasına 1851 tarihinde Mısır'da başlamıştır. İskenderiye-Kahire arasında inşa edilen bu demiryolundan sonra

Anadolu yapılan ilk demiryolu inşaatı 1856 tarihinde İzmir-Aydın Demiryolu ve İzmir Kasaba Demiryolu hatları ile sürmüştür. Daha sonra Çernavoda-Köstence ve Rusçuk-Varna hatları ile Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa topraklarındaki ilk demiryolu çalışması uygulamaya girmiştir. 20 sene sonra ülkede çalışan demiryollarının uzunluğu 778 kilometreye ulaşmıştır. 19.yy. sonundan itibaren Osmanlı topraklarında ki Hicaz Demiryolu, Mudanya-Bursa ve Haydarpaşa-İzmit hatları dışındaki kalan tüm demiryollarının işletme ve inşa faaliyetleri imtiyaz sahibi yabancı iştirakler tarafından yapılmıştır. Cumhuriyetle beraber bütün demiryolları millileştirilmiştir. 24 Mayıs 1924'te yayımlanan bir kanunla Nafıa Vekaleti'ne bağlı olan (Bayındırlık Bakanlığı) Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi kurulmuştur. Demiryollarının yapım ve işletilmesi bu kurumun bünyesine verilmiştir. 1939 tarihinde demiryolları ve liman işletmesi bir çatı altında toplanmıştır. 1953 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) olarak son halini almıştır. Üretim merkezlerinin limanlar ile olan bağlantıları Cumhuriyet Dönemi'nde demiryolu ile sağlanmıştır. Ereğli'den kömür, Adana'dan pamuk, Ergani'den bakır demiryolu hatlarıyla limanlara ulaştırılmıştır. Karayollarının giderek yükselişi, her geçen zamanda artış gösteren sanayi üretiminin taşıma ihtiyacının karşılanması için, demiryollarına bakım ve teknolojik yatırım yapılmaması demiryolu çalışmalarının giderek boşa çıkmasına neden olmuştur.

Türkiye'de şebeke geneline bakıldığında 8438 km ana hat, 756 km ikinci hat, üçüncü ve dördüncü hat olmak üzere toplamda 9.194 km olmak üzere konvansiyonel ana hat bulunmaktadır. Buna ek olarak 1.963 km istasyon yolu ile 433 km iltisak hattı olmak üzere toplamda 2.396 km tali hattın da eklenmesi ile toplam konvansiyonel hat uzunluğu 11.590 km'dir.

Yüksek Hızlı Tren hattının toplam uzunluğu 1.213 km'dir. Yüksek Hızlı Tren hatları ve Konvansiyonel hat ile birlikte toplam demiryolu hattının uzunluğu 12.803 km'dir.



Görsel: TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2020*, S. 64.

Şekil 6. Konvansiyonel ve Yüksek Hızlı Tren Hat Uzunlukları

Tablo 8. Türkiye Demiryolu Hat Uzunluğu (km) Gelişimi

Yıl	Konvansiyonel (Ana Hatlar)	Konvansiyonel (İltisak+İstasyon Hatları)	Konvansiyonel Hat Toplamı	Yüksek Hızlı Tren Hatları	Toplam Hat Uzunluğu
2011	8.770	2.342	11.112	888	12.000
2012	8.770	2.350	11.120	888	12.008
2013	8.846	2.363	11.209	888	12.097
2014	8.903	2.369	11.272	1.213	12.485
2015	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2016	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2017	9.023	2.372	11.395	1.213	12.608
2018	9.131	2.396	11.527	1.213	12.740
2019	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2020	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2021 (Eylül)	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*, S. 72.

Türkiye demiryolu sınır geçiş bağlantıları Uzunköprü, Kapıkule, Kapıköy, Canbaz sınır bağlantılarından yapılabilir. Nusaybin, Çobanbey ve İslâhiye sınır bağlantıları ikinci bir bildiriye kadar kapalı tutulmaktadır. Derince, Haydarpaşa, İzmir, Mersin, Bandırma, İskenderun, Samsun, Tekirdağ, Yılport, Zonguldak, Evyap, Nemport ve DP World limanları olmak üzere toplamda 13 limanda demiryolu bağlantısı bulunur.



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021*, S. 255.

Şekil 7. Demiryolu Bağlantılı Limanlar

3.19.1 Uluslararası demiryolu taşımacılığında ilk 5 ülke

TÜİK verilerine göre 2021 yılında Türkiye'den demiryolu ile yapılan ihracat taşımalarında ilk 5 ülke tespit edilmiştir. Almanya değer bazında bakıldığında 1. ülke durumundadır. Ağırlık bazında incelendiğinde ise Almanya 3. sırada bulunur. Ağırlık bazında incelendiğinde ihracatta Bulgaristan 1. sırada bulunurken, değer bazında 5. Sırada yer almaktadır. Türkiye'den direkt demiryolu taşımacılığı yapılmayan İspanya gibi ülkelerin ilk 5 ülke sıralamasında yer bulamamasının nedeni, bahsi geçen ülkelere taşınan malların Türkiye'den demiryoluyla çıkış yaparak, karayoluyla varış yapacak ülkelere taşınması olup TÜİK tarafından temel alınan gümrük beyannamelerinde bu ülkelere gerçekleştirilen taşımalar yalnızca demiryolu olarak belirtilmiştir.

Tablo 9. Demiryolu İhracatında İlk 5 Ülke

Sıralama	**Değer**	**Ağırlık**
1	Almanya	Bulgaristan
2	Hollanda	İran
3	İspanya	Almanya
4	Birleşik Krallık	Sırbistan
5	Bulgaristan	Avusturya

Türkiye'ye yapılan demiryolu ithalat taşımaları incelendiğinde değer bazında bakıldığında ithalatta ilk sırada Bulgaristan bulunmaktadır. Ağırlık bazında incelediğimizde de Bulgaristan 1. sırada bulunmaktadır. İran ve Bulgaristan'ın ihracat ve ithalat taşımalarında üst sıralarda olmasının nedeni bahsi geçen ülkelerde kurulan blok tren sistemidir.

Tablo 10. Demiryolu İthalatında İlk 5 Ülke

Sıralama	**Değer**	**Ağırlık**
1	Bulgaristan	Bulgaristan
2	Almanya	İran
3	Polonya	Rusya Federasyonu
4	Çekya	Avusturya
5	Avusturya	Almanya

3.19.2 Türkiye'nin uluslararası demiryolu bağlantıları

Kovid-19 salgınının olumsuz etkileri demiryolu taşımacılığında olduğu gibi diğer tüm taşımacılık modlarında da hissedilmiştir. Karayolu taşımacılığına ek olarak kurtarıcı rolünü aldı. 2020'nin sene sonunda demiryolu aracılığı ile taşınan yük miktarı bir önceki seneye nazaran yaklaşık %35 oranında artmıştır. Demiryoluyla yapılan ihracat taşımaları özellikle İran, Çin, Azerbaycan ve Gürcistan'da öne çıkmıştır, cevher ve yük taşımacılığının yoğunlukta olduğu güzergahlardan başlanarak diğer bütün güzergahların dingil basıncının 22,5 ton olarak arttırılması için çalışmalarına devam edilerek 2020 senesinden itibaren güzergahların %92'si demiryolu üstyapısı olarak 22,5 tona artırılarak uygun hale getirilmiştir. Yük taşımasında her sene yükseliş görülmüştür. Yaşanan bu yükselişin nedeni uluslararası taşımalardaki artıştır. Türkiye-Orta Doğu, Türkiye-Orta Asya, Türkiye-Avrupa arasında işleyen karşılıklı blok tren seferleri mevcuttur. Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu güzergahı kullanılarak Türkiye-Rusya arasında 13 Aralık 2018 yılında demiryolu yük taşımacılığı başlatılmıştır. 9 Ekim 2019 yılından itibari ile daha önce denizyolu aracılığı ile taşınan kütük demir ve rulo sac taşıması Bakü-Tiflis-Kars demiryolu güzergahı üzerinden Rusya-Türkiye arasında düzenli bir şekilde blok trenlerle gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

29 Ocak 2021 yılında Moskova'ya Bakü-Tiflis-Kars (BTK) hattı kullanılarak ilk defa beyaz eşya yüklenmiş ihracat blok konteyner treni gönderildi. 6 Kasım 2019 senesinde ilk defa Marmaray'dan yük treni geçmiştir. Çin Halk Cumhuriyetinden yola çıkan, Marmaray'ı kullanarak Avrupa'ya giden ilk yük treni 42 adet konteyner yüklü vagon içerisinde taşıdığı elektronik ağırlıklı ürünleri Çin'den Çek Cumhuriyeti'ne 18 günde ulaştırmayı başarmıştır. 8 Mayıs 2020 yılında Antep'ten yola çıkarak Çorlu'ya plastik hammadde taşıyan yük treni yurt içi taşımada Marmaray'ı kullanan ilk tren olmuştur. 30 Eylül 2021 senesinden itibaren Marmaray'dan uluslararası ve yurt içi olacak şekilde totalde 1.197 adet yük treni geçiş yaparak, 512.738 ton yük taşınmıştır.

2021 senesinde Azerbaycan ile Türkiye arasında Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu güzergahındaki yük taşımacılığına Karabağ hattı da eklenmiştir. İlave edilen yeni hatta buğday tohumları taşınmaktadır. Pekin'den başlayan, Türkiye'den geçerek Avrupa'ya varış yapan Orta Koridor, Bakü-Tiflis-Kars güzergahı üzerinden Çin'e doğru yola çıkan ihracat trenleri ile uluslararası ticaret açısından önemli paya sahiptir. Avrupa'dan çıkış yapan trenler Marmaray'ı kullanarak geçiş yapmaktadır. Kuzey hattı olarak bilinen Çin-Rusya'dan Avrupa'ya gerçekleştirilen senelik 5000 blok trenin %30'nun geçişinin Türkiye'ye aktarılması için süreç devam etmektedir. Bakü-Tiflis-Kars demiryolunu kapasitesinin 2024 sene sonunda artarak 20 milyon ton yük taşıması hedeflenmektedir.



Görsel: TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2020*, S. 16.

Şekil 8. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi

Türkiye'de ve Avrupa'da demiryolu taşımacılığında kullanılan CIM Taşıma Belgesi ile Rusya ve Orta Asya Ülkeleri taşımalarında kullanılan SMGS Taşıma Belgesi'ni birleştirerek tek bir belge haline getiren CIM/SMGS ortak taşıma belgesi, Bakü-Tiflis-Kars Orta Koridor demiryolu güzergahından gerçekleştirilen demiryolu yük taşımalarında 10 Eylül 2021 yılından itibaren hizmet vermeye başlamıştır. Türkiye'de demiryolu kullanılarak yapılan yük taşımacılığı payının demiryolu projelerinin gerçekleştirilmesiyle beraber 2023 tarihinde gerçekleşecek toplam yük taşımacılığında %10 düzeyine çıkartılması amaçlanmaktadır.

3.19.3 Demiryolu ulaştırma koridorları ve Türkiye

Uluslararası demiryolu ulaştırma koridorları Orta Doğu, Asya ve Avrupa üzerinden ülkemizle bağlantılı durumdadır. Türkiye'nin, projeler kapsamında içerisinde yer aldığı 8 adet ulaştırma koridoru mevcuttur. Bunları aşağıdaki şekilde sıralayabiliriz;

1. Bir Kuşak Bir Yol Projesi-Orta Koridor kapsamında
2. EİT Koridorları
3. TER (Trans Avrupa Demiryolu Projesi)
4. TAR (Trans Asya Demiryolu Projesi)
5. TEN-T (Trans Avrupa Ulaşım Ağları)
6. PAN-Avrupa Ulaştırma Ağı
7. TRACECA (Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru)
8. Lapis Lazuli Transit Taşıma Koridoru



Görsel: TCDD, *Demiryolu Sektör Raporu 2020*, S. 15.

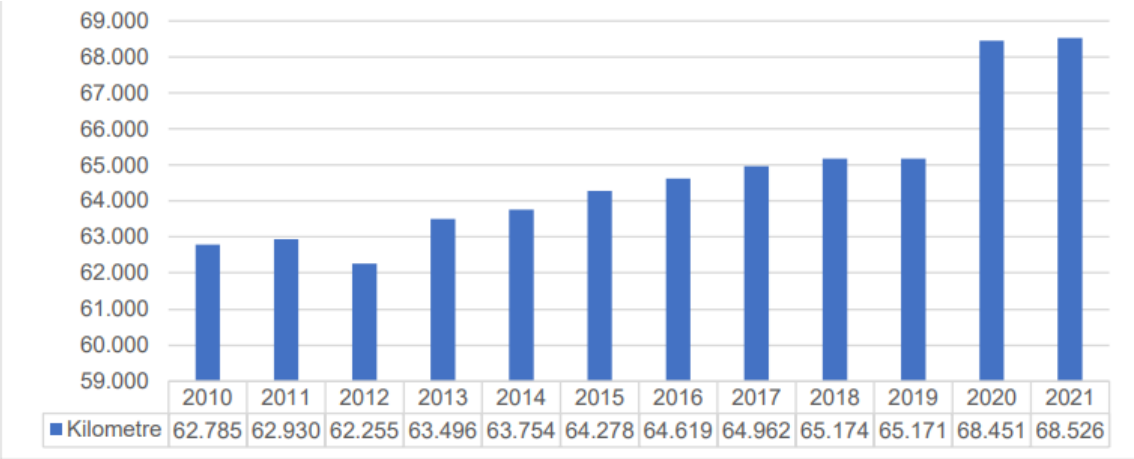
Şekil 9. Bir Kuşak Bir Yol Projesinin Türkiye'yi İçeren Orta Koridor Haritası

3.20 Uluslararası Karayolu Yük Taşımacılığı

Uluslararası karayolu yük taşımacılığı ağırlık ve değer bazında uluslararası denizyolu yük taşımacılığından sonra ülkemizde en fazla kullanılan taşımacılık çeşididir. Çıkış ve varış güzergahı arasında ki taşımacılığın kesinti olmadan karayolu aracılığı ile gerçekleşmesi bu seçimin en önemli nedenlerindendir. Bilinen en eski taşımacılık çeşidi olarak ifade edebileceğimiz karayolu taşımacılığı diğer taşıma çeşitlerine kıyasla yatırım maliyetleri azdır. 2020 senesinden itibaren yurt içi yük taşımacılığının %88,3'ü karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. 1950'li yıllarda karayolu taşıma modunun taşımacılık modları içerisindeki payı %17 oranındadır. İlerleyen zaman içerisinde karayolu taşımacılık modunun payı artmıştır.

1923 senesinde milli sınırlar içerisinde, 13.900 km'si stabilize şose ve 4.450 km'si toprak olmak üzere totalde 18.350 km yol ve 94 adet köprü bulunmaktadır. Cumhuriyetin ilk zamanlarında ulaşım açısından dönemin en modern teknolojisine sahip olan demiryolu inşası hız kazanmıştır. Fakat ilerleyen zamanda demiryolu taşımacılığının tek başına yetmeyeceğini, sistemin sonundaki ulaşım için karayolu taşımacılığına ihtiyaç duyulacağı düşünülerek, 1929 senesinde Nafia Vekaleti (Bayındırlık Bakanlığı) içerisinde Şose ve Köprüler Reisliği oluşturuldu.

Bu tarihten itibaren oluşturulan yol kanunu ile karayolu inşa çalışmalarına hız kazandırılarak, 1923-1947 tarihleri arasında toplam karayolu uzunluğu 43.743 km'ye kadar ulaşmıştır. 1950 senesinde açılan Karayolları Genel Müdürlüğü çalışmaları ile 60'lı yıllarda 60 bin kilometrelik karayolu ağı oluşturuldu. 70'li yıllarda motorlu taşıt sanayiinin açılmasıyla trafik oranı yüksek olan yollarda ve büyük şehirlerin etrafında yüksek kaliteli, çok şeritli ekspres yollar ve otoyolların inşası gündeme geldi. 1990'lı yıllarda otoyol inşasına devam edilerek, 1990 senesinde 241 kilometre olan mevcut otoyol uzunluğu, 2000 senesinde 1.674 km'ye, 2002 senesinde 1.714 km'ye kadar ulaştı. Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki yol ağı 1 Ocak 2022 yılından itibaren, 30.965 kilometre (%45) devlet yolu, 3.532 kilometre (%5) otoyol ve 34.029 kilometre (%50) il yolu olmak üzere toplam 68.526 kilometredir. Toplam yol ağının 28.546 kilometresi (%41,65) bölünmüş yoldur.



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Kilometre	62.785	62.930	62.255	63.496	63.754	64.278	64.619	64.962	65.174	65.171	68.451	68.526

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Yol Ağı Bilgileri*.

Şekil 10. 2010-2021 Türkiye'de Karayolu Uzunluğu

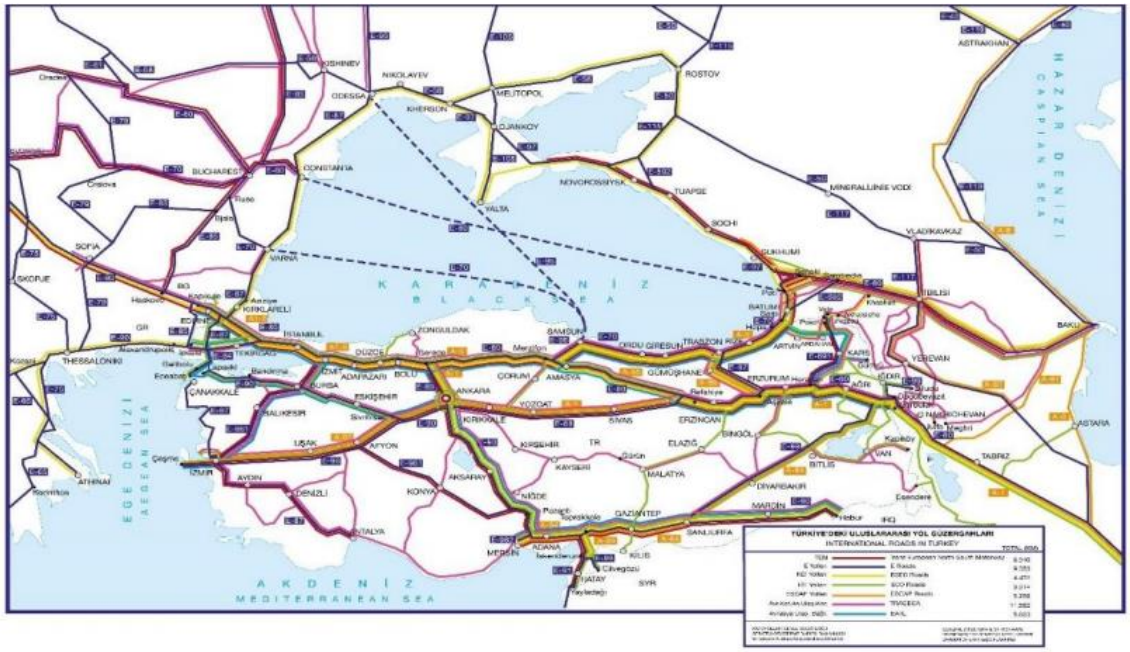
3.20.1 Türkiye ve uluslararası karayolu koridorları

Türkiye, Afrika, Avrupa ve Asya kıtalarına olan yakınlığı sebebiyle önemli bir geçiş güzergahı konumundadır. Orta Asya, Rusya Federasyonu ve Kafkasya'yı Avrupa'ya bağlayan uluslararası ulaştırma koridorlarının merkez konumunda bulunmaktadır. Türkiye, doğu-batı eksenindeki genişlik avantajı sebebiyle kıymetini artırmaktadır. Uluslararası karayolu hatları sınır kapılarına ve limanlara da bağlantı oluşturmaktadır

Tablo 11. Ülkemizdeki Uluslararası Karayolu Koridorları

Güzergahlar	Uzunluk (km)
Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM)	6.940
E-Yolları Ana Trafik Güzergahları İçin Avrupa Anlaşması (UN/ECE/AGR)	9.353
Karadeniz Ekonomik İş Birliği-KEİ (BSEC)	4.472
Ekonomik İş Birliği Teşkilatı-EİT (ECO)	9.914
Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP)	5.268
Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)	11.582
Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL)	5.663
Trans Avrupa (TEN-T) Kapsamlı Karayolu Ağı	16.799
Trans Avrupa (TEN-T) Çekirdek Karayolu Ağı	9.212

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021, S.* 147.



Görsel: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Web Sitesi, *Projeler.*

Şekil 11. Türkiye'deki Uluslararası Yol Güzergahları

Türkiye'nin en fazla yoğunluktaki kara sınırı Bulgaristan ile arasında mevcut olan Kapıkule Sınır Kapısı'dır. Kapı Kule dışında Bulgaristan ile Dereköy ve Hamzabeyli Sınır Kapıları da mevcuttur. Batı konumunda bulunan bir diğer komşu ülke Yunanistan ile Türkiye arasında İpsala ve Pazarkule olmak üzere iki sınır kapısı mevcuttur. Doğuda bulunan komşusu Gürcistan ile Türkiye'nin arasında Türkgözü, Sarp, Muratlı ve Aktaş Sınır Kapıları mevcuttur. Nahcivan ile arasındaki tek sınır kapısı Iğdır şehrinde bulunan Dilucu Sınır Kapısı'dır. İran ile Esendere, Kapıköy ve Gürbulak Sınır Kapıları mevcuttur. Türkiye ile Irak arasında altı adet sınır kapısı mevcuttur. Bahsi geçen sınır kapıları;

Ovaköy, Üzümlü, Derecik, Gülyazı, Aktepe ve Habur'dur. Türkiye ile Suriye arasındaki 11 adet sınır kapısından 5 tanesi güvenlik nedeniyle hizmete kapalıdır.

3.21 Uluslararası Havayolu Yük Taşımacılığı

Havayolu yük taşımacılığı, birim fiyatı en pahalı malların taşınmasında tercih edilmektedir. Zaman duyarlılığı fazla olan ürünler ile teknolojik ürünlerde başta olmak üzere havayolu taşımacılığı kullanılmaktadır. Havayolu taşımacılığı kullanılarak çok uzun mesafelerin kısa zaman içerisinde aşılmaktadır. Küresel ticaretin hız kazanmasında havayolu taşımacılığının payı oldukça fazladır.

Havayolu yük taşımacılığı, dünyada hızlı bir şekilde gelişmektedir. Ayrıca bütünleşme ve entegrasyonda büyük rol üstlenir. Havayolu sektöründe yolcu ve kargo taşımacılığı ayrımını yapmadan, ülke ekonomisine büyük katkı yapmaktadır. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) yayınladığı verilere göre, havayolu sektörünün küresel ekonomiye doğrudan ve dolaylı şekilde 2,7 trilyon Amerikan Doları katkı sağlamaktadır. Türkiye bulunduğu coğrafyadan kaynaklı 7,05 trilyon Amerikan doları ticaret hacmine sahip, 38 trilyon Amerikan doları GSMH, 1,6 milyar insanın hayatını sürdürdüğü devletlere yalnızca 4 saatlik uçuş aralığındadır. Türkiye'nin dış ticaretinde havayolu yük taşımacılığı ağırlık bazında incelendiğinde, diğer taşımacılık modları ile kıyasladığımızda düşük bir paya sahiptir. Taşınan malların değeri nedeniyle denizyolu ve karayolu taşımacılığının ardından 3. sırada yer almaktadır.



Görsel: UAB

Şekil 12. Ulaşımda Kavşak Noktası, Türkiye

THY, dünyada en çok ülkeye ve en çok noktaya uçuş gerçekleştiren havayolu şirketi unvanını taşımaktadır. Avrupa'da bulunan 43 ülkede 116 kente, Afrika'da bulunan 40 ülkede 61 kente, Ortadoğu'da bulunan 13 ülkede 36 kente, Amerika'da bulunan 9 ülkede 22 kente, Uzakdoğu ve Asya'da bulunan 22 ülkede 43 kente, yurt içinde ise 50 kente uçuş düzenlemektedir.

Tablo 12. Havayolu Şirketleri Uçak Sayıları

Havayolu Şirketleri	2020	2021
THY A.O.	341	356
Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.	93	90
Güneş Ekspres Havacılık A.Ş.	58	55
Onur Air Taşımacılık A.Ş.	23	14
Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.	13	15
Hürkuş Hava Yolu Taşımacılık ve Ticaret A.Ş.	8	8
Tailwind Havayolları A.Ş.	5	5
MNG Hava Yolları ve Taşımacılık A.Ş.	5	7
ACT Hava Yolları A.Ş.	5	5
ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş.	3	3
Toplam	**554**	**558**

Kaynak: SHGM Web Sitesi, *İstatistikler*.

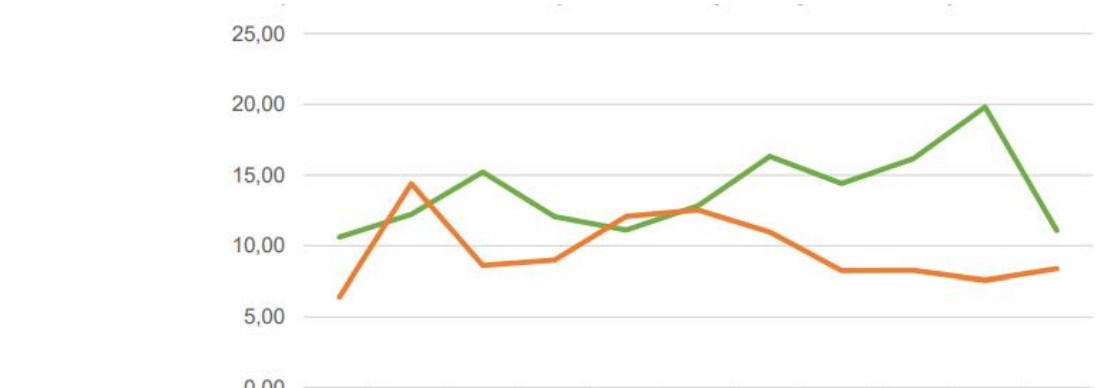
SHGM tarafından açıklanan istatistiklere göre Türkiye, 2020 senesinde 554 adet uçağın olduğu bir filoya sahiptir. 2021 senesinde ise %0,7 bir yükseliş ile 558 uçağın olduğu bir filoya sahiptir. 2011 senesinde kargo kapasitesi 1,136,866 kg'dır. 2021 senesinde bu rakam %128 yükselerek 2,593,450 kg olmuştur.

Türkiye'de sivil havacılık 1925 tarihinde hizmete giren Türk Tayyare Cemiyeti (1935 tarihinde ismi Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir.) tarafından başladığı kabul edilmektedir. 1933 tarihinde Türk Hava ismi ile sivil hava taşımacılığı başlamıştır. Havayolları Devlet İşletme Dairesi, Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı şekilde sivil havayolları kurulması ve taşımacılık yapılması üzerine yetkilendirilmiştir. Türkiye'de sivil havacılık İkinci Dünya Savaşı'nın ardından gelişim göstermiştir. 1945 tarihinde imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması'nın gereği olarak Yeşilköy'de uluslararası bir havalimanı inşa edilmesine karar verilmiştir. 1949 tarihinde hava meydanı ve ilgili tesislerin uluslararası standartlara uyacak bir şekilde iyileştirmeleri ve

genişletilmesi ile yenilerinin inşa edilmesi Bayındırlık Bakanlığı'nın sorumluluğuna verilmiştir. Şose ve Köprüler Reisliği'ne bağlı olan Hava Meydanları Bürosu açılmıştır. 1954 tarihinde Türkiye'nin sivil havacılık alanında ulusal menfaatlerinin korunması, uluslararası ilişkilerin düzenli olarak ilerletilmesi ve bunların denetlenmesi için Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Sivil Havacılık Dairesi Başkanlığı açılmıştır. Adı 1987 tarihinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü şeklinde değişikliğe uğramıştır. 1983 tarihinde Türkiye'de yürürlüğe giren 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ve havayolu taşımacılığının yeni bir yapıya dönüşmesini sağlayan mevzuatın altyapısı oluşturulmuştur. Özel sektörün havayolu şirketi açabilmesinin önü bu kanun ile gerçekleşmiştir. Mevcut dönemde THY standardizasyon ve modernizasyon programı kapsamında filosunu geliştirmeye başlamıştır. Aynı zamanda özel sektöre ait havayolu işletmelerinin sayılarında, kapasitelerinde ve pazar paylarında yükseliş görülmüştür. Havacılık sektörünün bütünüyle serbestleşmesi, 2003 tarihinde özel sektörün pazara girişindeki kısıtlamaların kaldırılmasıyla mümkün hale gelmiştir.

3.21.1 Türkiye'nin dış ticareti ve havayolu taşımacılığı

Türkiye'nin dış ticaretinde 2011 ile 2021 seneleri arasında geçen sürede ihracat ve ithalat taşımalarında dalgalanmalar meydana gelmiştir. İhracat taşımalarında 2012, 2015, 2016 ve 2017 tarihlerinde havayolu taşımacılığının değer bazındaki payı %10'un üstüne çıkmıştır. 2011 senesinde havayolu taşıma modunun ithalatta değer bazındaki payı %10,62 oranındaydı. 2020 sene sonunda bu oran %19,82'ye çıkmıştır. 2021 sene sonunda bu oran %11,08'e gerilemiştir. Havayolu taşıma modunun ihracatta değer bazındaki payı 2011 senesinde %6,42'dir. Gözlemlenen dönemde havayolu taşımacılık modu değer bazında en fazla paya 2012 senesinde %14,40 oranıyla ulaşmıştır. 2020 senesinde havayolu taşıma modunun ihracattaki değer bazındaki payı %7,58 oranındayken 2021 sene sonunda bu oran %8,40 olmuştur. 2011 senesinden 2021 sene sonuna kadar geçen süre zarfında havayolu taşıma modunun ihracattaki değer bazındaki payı 2012 ve 2015 seneleri dışında ithalattaki payından düşük olmuştur.



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
İthalat Taşımalarında Havayolu Taşımacılığının Payı (%)	10,62	12,23	15,21	12,07	11,11	12,83	16,33	14,40	16,17	19,82	11,08
İhracat Taşımalarında Havayolu Taşımacılığının Payı (%)	6,42	14,40	8,61	9,01	12,10	12,54	10,98	8,25	8,28	7,58	8,40

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 13. Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı

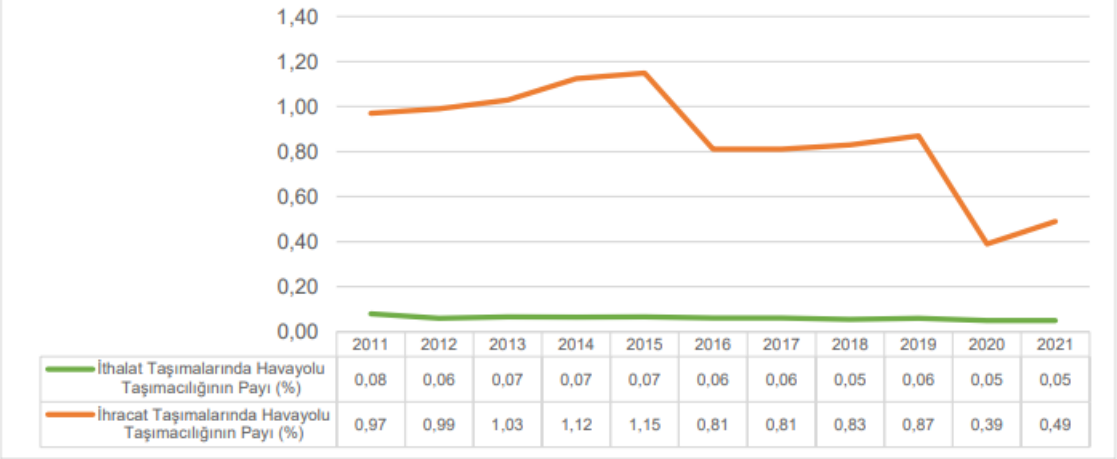
Havayolu taşımacılık modunda 2011 ile 2021 tarihlerini kapsayan zaman süresince havayolu ile ithalatı yapılan malların değeri, havayolu ile ihracatı gerçekleştirilen malların değerinden daha fazladır. 2015 senesi, havayolu ile taşıması gerçekleştirilen ithalat ve ihracat malları arasındaki değer bazındaki farkın dönem içerisindeki diğer senelere oranla en az olduğu dönem olmuştur. 2015 senesinde havayolu ithalat mallarının toplam değeri havayolu ihracat mallarının %16, 2021 sene sonunda ise %39 katı olmuştur.



Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar).

Şekil 14. Değer Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı

2011 senesinden 2021 senesine kadar olan zamanda havayolu aracılığı ile taşınan ithalat mallarının kütlesi totalde ithalat taşımaları dahilinde düşük orana sahip olmuştur. Fakat yeniden incelenen zaman süresince bahsi geçen oran düşme eğiliminde olduğu gözlemlenmiştir. 2011 senesinde ithalat taşımalarında kütle bazında %0,08 olan havayolu taşıma modunun pay oranı 2021 sene sonunda %0,05 orana sahiptir. Havayolu aracılığı ile taşınan 1 kg ithalat yükünün 2017 senesinde ortalama kıymeti 259,32 USD iken 2021 sene sonunda havayolu aracılığıyla taşınan 1 kg ithalat mallının kıymeti %12 oranında düşüş göstererek ortalama 227,06 USD olmuştur. İhracat taşımaları çerçevesinde havayolunun ağırlık esasındaki payı 2013, 2014 ve 2015 senelerinde %1 oranından yüksek olmuştur. Havayolu ile ihracatı gerçekleşen malların bütün ihracattaki oranı, havayolu ile ithalatı gerçekleşen mallarda havayolunun payına göre oranladığımızda her sene daha yüksektir. 2021 sene sonunda ihracat taşımalarında havayolu taşıma modu payı araştırılan zaman zarfında 2020 senesinden sonra %0,49 oranda pay ile en az orana sahip olmuştur.



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
İthalat Taşımalarında Havayolu Taşımacılığının Payı (%)	0,08	0,06	0,07	0,07	0,07	0,06	0,06	0,05	0,06	0,05	0,05
İhracat Taşımalarında Havayolu Taşımacılığının Payı (%)	0,97	0,99	1,03	1,12	1,15	0,81	0,81	0,83	0,87	0,39	0,49

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 15. Türkiye'nin Dış Ticaretinde Havayolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı

Gözlemlenen 10 senelik zaman zarfında devamlı olarak havayolu aracılığıyla taşınan total ihracat yükünün ağırlık oranı ithalat malına oranla yüksektir. 2015 senesine kadar havayolu aracılığıyla taşınan ihracat yükünün ağırlığı yükseliş eğilimindeyken düşüşe geçen 2016 senesinden itibaren tekrar havayolu ile taşınan ihracat yükünün ağırlığında yükseliş bulunmaktadır. 2019 senesinde gözlemlenen zaman kapsamında en yüksek havayolu ihracat yükünün taşındığı görülmüştür. Gözlemlenen zamanda havayolu ithalat yüklerinin ağırlıklarında çok bir değişim olmamıştır.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Şekil 16. Ağırlık Bazında Uluslararası Havayolu Taşımacılığı

3.21.2 Havayolu taşımacılığında ilk 5 ülke

2021 senesinin sonunda Birleşik Krallık'a havayoluyla yapılan ihracatta değer bazında ilk beşte bulunmaktadır. Havayolunda değer bazında yapılan ihracatta ilk sırayı ABD almaktadır. Ağırlık bazında inceleyecek olursak, ilk sırada KKTC yer almaktadır.

Tablo 13. Havayolu İhracatında İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer	Ağırlık
1	ABD	KKTC
2	BAE	BAE
3	Irak	ABD
4	Birleşik Krallık	Hollanda
5	Almanya	Almanya

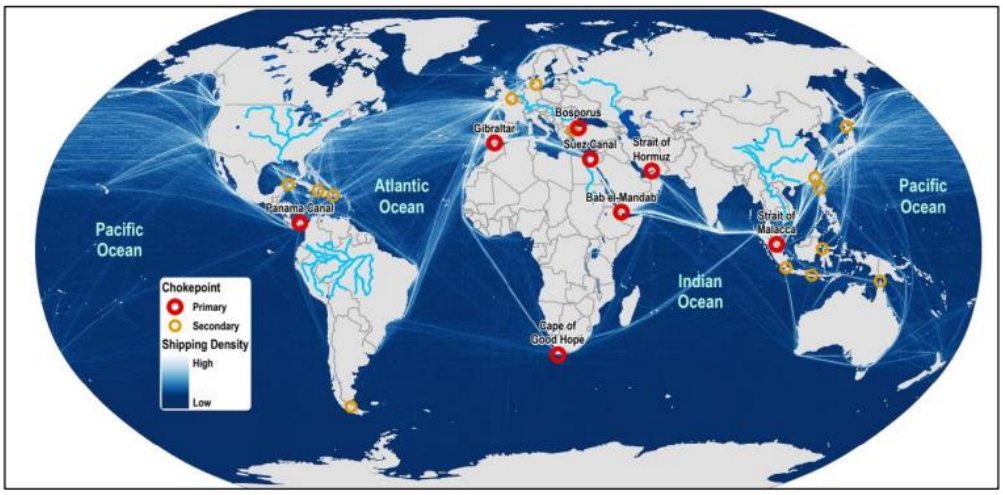
İhracatta değer bazında inceleyecek olursak ilk 5 ülke içerisinde bulunan ABD, BAE ve Almanya yapılan ithalatta da değer bazında ilk 5 ülke içerisinde yer almaktadır. İhracat taşımalarında ilk 5 sırada bulunmayan Çin, havayolu ithalat taşımalarında ağırlık ve değer bazında ilk 5 ülke içerisinde yer alır. Ağırlık ve değer bazında bakıldığında 1. ülke konumunda bulunur. İthalatta ağırlık bazında inceleyecek olursak ilk 5 ülke arasında yalnızca Almanya Avrupa kıtası içerisinde bulunur. Amerika, Almanya ve Çin havayolu ithalat taşımalarında değer ve ağırlık bazında ilk 5 ülke içerisinde bulunmaktadır.

Tablo 14. Havayolu İthalatında İlk 5 Ülke

Sıralama	Değer	Ağırlık
1	Çin	Çin
2	ABD	ABD
3	BAE	Hindistan
4	Belçika	Almanya
5	Almanya	Güney Kore

3.22 Uluslararası Denizyolu Yük Taşımacılığı

Ticaretin globalleşmesinde başat ve önemli bir pozisyona sahip olan denizyolu taşımacılık modu çoğunlukla yüksek kütleli, zaman duyarlılığı ve birim fiyatı düşük malların taşınması yönünde seçilmektedir. Konteynerleşme yöntemiyle birlikte denizyolu taşımacılığı kombine taşımacılık biçiminin gelişimine katkı göstermektedir.



Görsel: The Geography of Transport Systems, Main Maritime Shipping Routes.

Şekil 17. Denizyolu Taşıma Rotaları

Coğrafi olarak bakıldığında yarımada ülkesi Türkiye, Asya, Avrupa ve Afrika'nın geçiş güzergahında konumlanmıştır. Bunun getirisi olarak ülkemizin dış ticareti noktasında önemli paya sahiptir. Denizyolu taşımacılık modu için özellikle daha çok transit taşımacılık etkinlikleri yönünden gelişim imkanları mevcuttur. 2020 senesinde dünya geneli taşınan malların miktar olarak %89 oranında denizyolu ile gerçekleşti. Türkiye'de 2020 senesinde miktar açısında ithalat hedefli taşınan malların %94'ü, ihracat hedefli taşınan malların %82'si denizyolu ile gerçekleşti. İncelemelere istinaden global çapta denizyolu aracılığıyla yapılan yük miktarının 50 yılda 20 kat büyüdüğü görülmüştür. Lojistik sektöründe denizyolu taşımacılık modu maddi açıdan yüksek bir pay oranına sahiptir. Denizyolu sektörü global ticarette en stratejik sektör olmasını sağlamıştır.

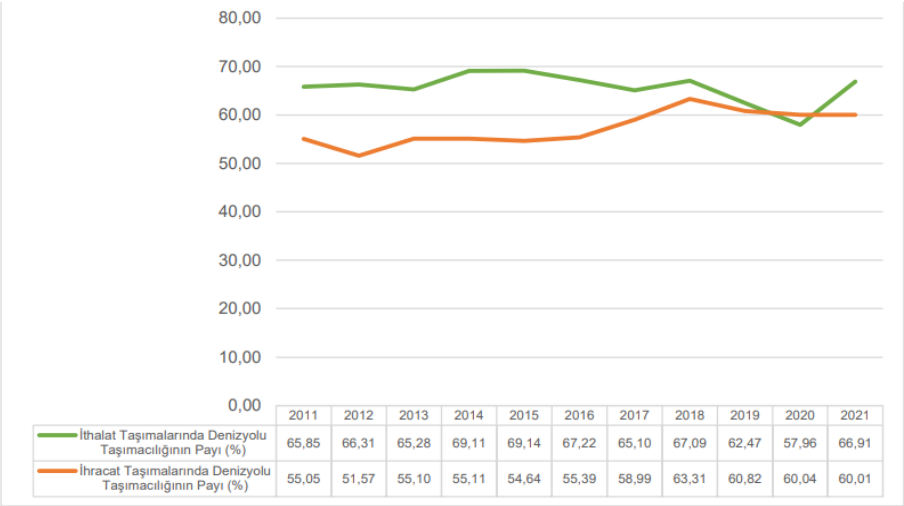
Ülkemizde denizyolu taşımacılık modunun dönüm noktası, kabotaj hakkının elde edilmesini sağlayan 1923 senesinde imzalanan Lozan Barış Antlaşması'dır. 1936 senesinde imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye Cumhuriyeti İstanbul ve Çanakkale Boğazları üzerinde hakimiyetini elde etti. 1945 senesinde uygulanmaya başlanan 4470 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Görevleri ve Kuruluşu Hakkında Kanunu kapsamında Liman ve Deniz İşleri Dairesi Başkanlığı kurulmuştur. Kurumun ismi Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü olarak değiştirilmiştir.

1993 yılında yayınlanan 491 numaralı Kanun Hükmünde Kararname ile Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuştur. 2011 senesinde yayınlanan 655 sayılı Kanun

Hükmünde Kararname ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı kurularak Denizcilik Müsteşarlığı kaldırılmıştır. 2020 senesinin ocak ayında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın idari yapısı çerçevesinde yapılan değişiklikler ile Deniz ve İç sular Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü "Denizcilik Genel Müdürlüğü" ismi kapsamında birleştirilmiştir. Bu durumda T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü, Denizcilik Genel Müdürlüğü ile Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, denizcilik sektörüne bağlı düzenlemelerin gerçekleştirildiği kurumlardır.

3.22.1 Türkiye'nin dış ticareti ve denizyolu taşımacılığı

Türkiye'nin 2011 ve 2021 seneleri arasında geçen zamanda denizyolu taşımacılığı kullanılarak taşınan ithalat mallarının değer bazındaki payı 2019 tarihine kadar %60 oranlarındadır. 2014 ile 2015 tarihlerinde değer bazındaki payı %69 oranına kadar artış göstermiştir. 2020 senesinin sonuna gelindiğinde ilk kez bu oran %60'ın altına düşerek pay oranı 2021 senesinin sonunda %66,91 olarak gerçekleşmiştir. Değer bazında ihracat taşımalarını incelediğimizde, denizyolu taşımacılığı payını 2015 ile 2018 tarihleri arasında devamlı yükseltmiştir. 2018 tarihinde ihracat taşımalarına bakarsak değer bazındaki payı en fazla olan %63,31 oranına kadar artmıştır. İhracatta denizyolu taşımacılığının değer bazındaki payı incelendiğinde 2021 tarihinin sonunda %60,01 oranında gerçekleşmiştir.

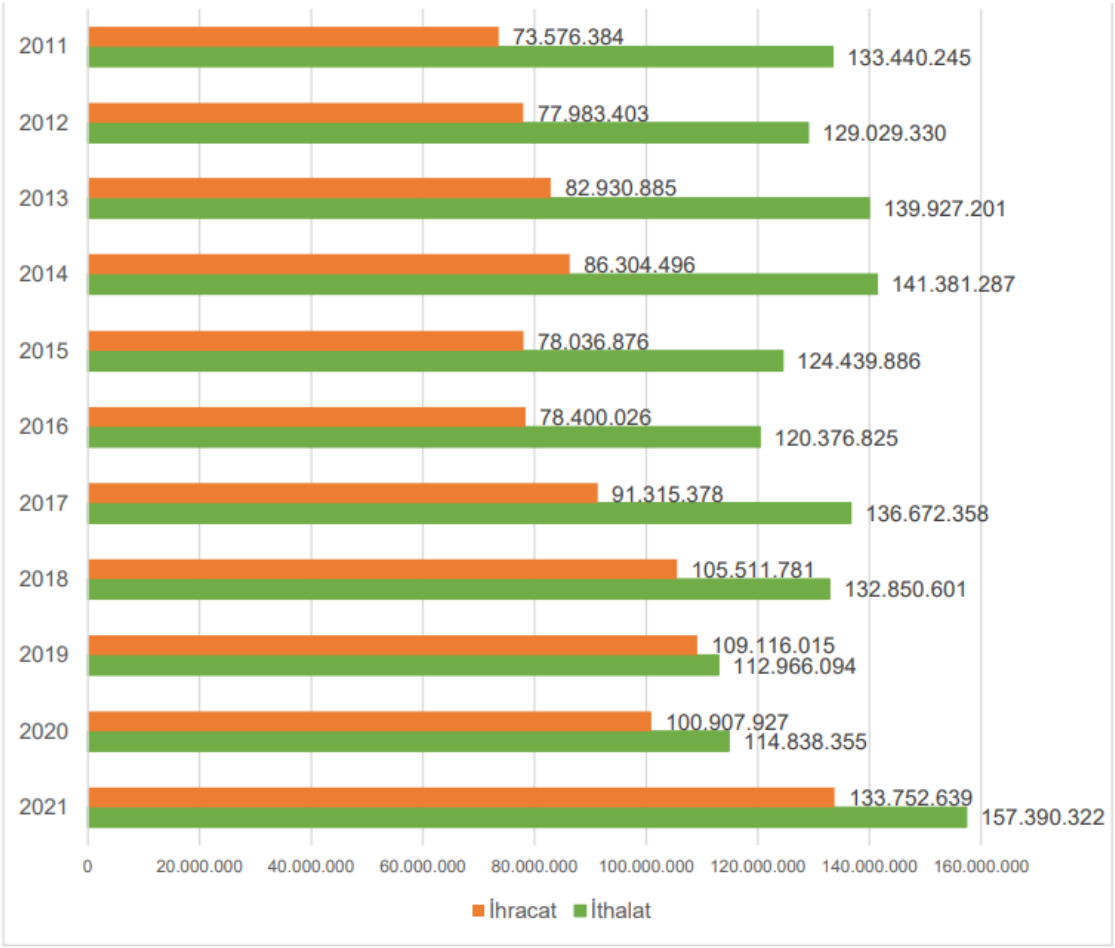


	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
İthalat Taşımalarında Denizyolu Taşımacılığının Payı (%)	65,85	66,31	65,28	69,11	69,14	67,22	65,10	67,09	62,47	57,96	66,91
İhracat Taşımalarında Denizyolu Taşımacılığının Payı (%)	55,05	51,57	55,10	55,11	54,64	55,39	58,99	63,31	60,82	60,04	60,01

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 18. Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Değer Bazında Payı

Değer bazında denizyolu taşımacılığı kullanılarak taşınan ihracat mallarının toplam değeri 2015 ile 2020 tarihleri dışında devamlı yükselmiştir. 2011 tarihinde 73.576.384 Amerikan Doları değerindeki denizyolu ihracat mallarının değeri 2021 tarihi sonunda 2011 senesine kıyasla %82 yükseliş göstererek, 133.752.639 Amerikan Doları olmuştur. Denizyolu taşımacılığı kullanılarak taşınan ithalat mallarının toplam değeri ihracat mallarının toplam değerinden bakılan bütün yıllarda fazladır. Gözlemlenen bu farkın 2019 tarihinde epey kapandığı görülür. Değer bazında denizyolu kullanılarak taşınan ithalat mallarının toplam değeri 2011 tarihinde 133.440.245 Amerikan Dolarıyken, 2021 senesinin sonunda 2011 tarihine nazaran yaklaşık %18 oranında yükselerek 157.390.322 Amerikan Doları olmuştur.

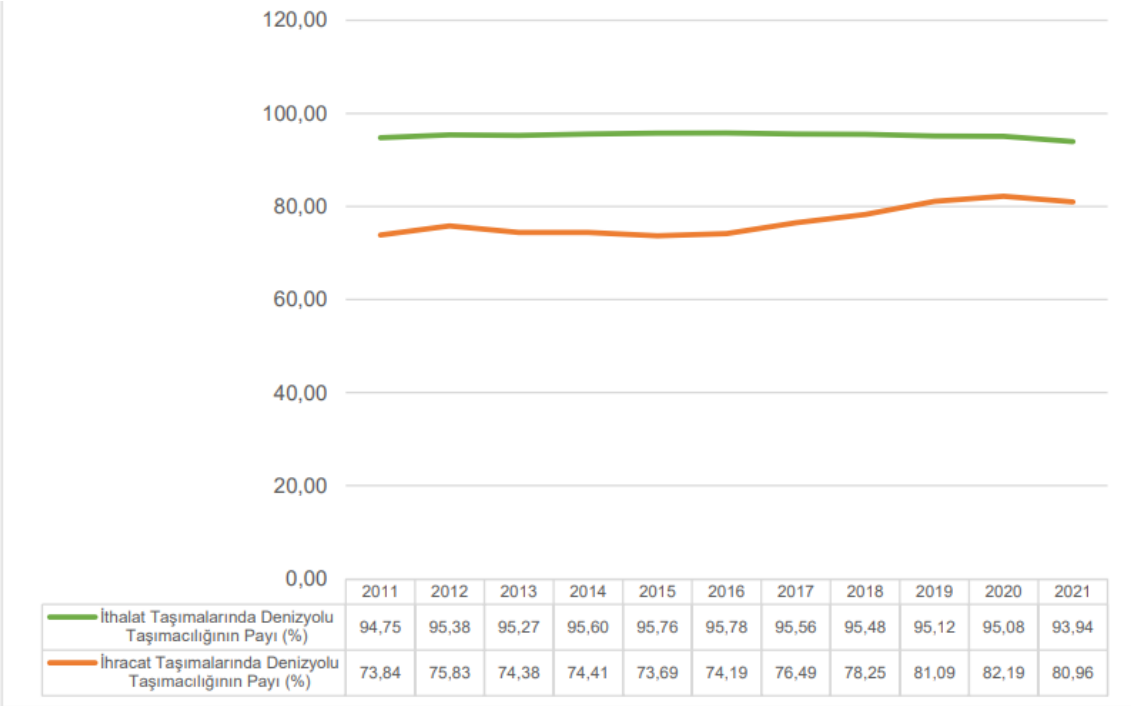


Kaynak: TÜİK. (Bin Dolar)

Şekil 19. Değer Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı

Türkiye'nin dış ticaretinde denizyolu taşımacılığı önemli bir rol oynamaktadır. Dış ticarette ağırlık bazında baktığımız zaman denizyolu taşımalarının payına

bakıldığında daha net bir şekilde görülmektedir. 2011 ile 2021 tarihleri arasında geçen zamanda ağırlık bazında bakıldığında denizyolu taşımacılığının bütün ithalat taşımalarındaki payında ciddi değişiklikler olmamıştır. Denizyolu taşımacılığının payı bütün yıllarda gerçekleştirilen ithalat taşımalarında %95 oranındadır. 2021 sene sonunda bu oran %93,94 olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönemde yapılan ihracat taşımalarında ağırlık bazında gerçekleşen denizyolu taşımacılığı 2015 tarihinden itibaren payını devamlı olarak yükselmektedir. 2011 tarihinde denizyolu taşımacılığı kullanılarak yapılan ihracat taşımalarının bütün ihracat taşımalarındaki payı %73,84 oranındayken, 2021 senesinin sonunda payı %80,96'ya yükselmiştir.



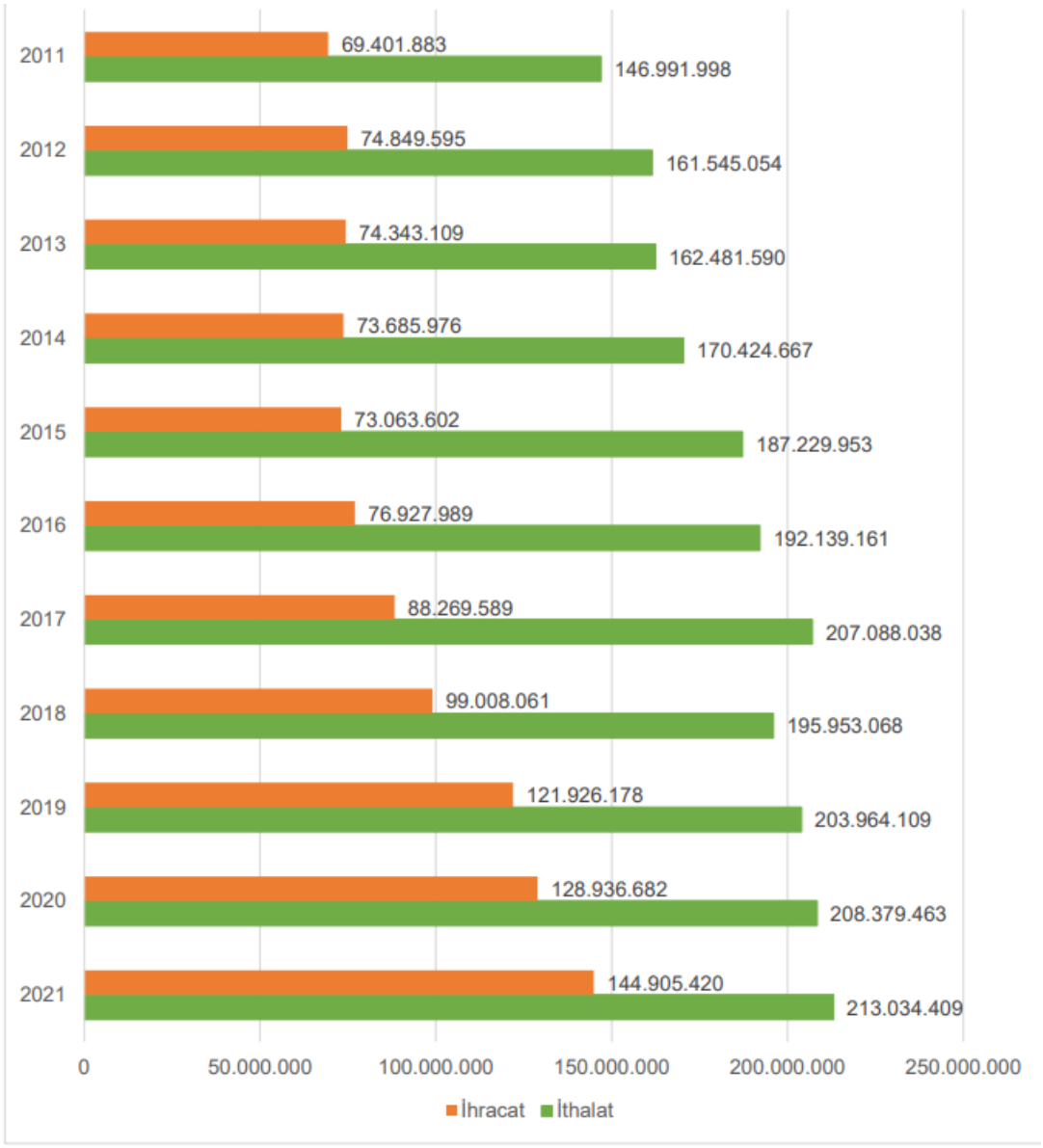
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
İthalat Taşımalarında Denizyolu Taşımacılığının Payı (%)	94,75	95,38	95,27	95,60	95,76	95,78	95,56	95,48	95,12	95,08	93,94
İhracat Taşımalarında Denizyolu Taşımacılığının Payı (%)	73,84	75,83	74,38	74,41	73,69	74,19	76,49	78,25	81,09	82,19	80,96

Kaynak: TÜİK verilerinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 20. Türkiye'nin Dış Ticaretinde Denizyolu Taşımacılığının Ağırlık Bazında Payı

2011 ile 2021 tarihleri arasında geçen zamanda ithalat taşımalarında denizyolu kullanılarak taşınan malların ağırlığı 2018 senesi dışında yükselmiştir. 2011 tarihinde 146.991.998 ton mal denizyolu taşımacılığı kullanılarak ithal edilmiştir. 2021 sene sonunda bu hacim %45 oranında yükselerek, 213.034.409 ton olarak gerçekleşmiştir. Denizyolu taşımacılığı kullanılarak Türkiye'den ihracatı gerçekleştirilen malların ağırlığı 2015 tarihinden itibaren yükselmektedir. 2011 tarihinde 69.401.883 ton mal denizyolu

taşımacılığı kullanılarak Türkiye'den ihraç edilmiştir. 2021 tarihinin sonunda ihracat mallarının ağırlığı %109 oranında yükselerek 144.905.420 tona ulaşmıştır.



Kaynak: TÜİK. (Ton).

Şekil 21. Ağırlık Bazında Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı

3.22.2 Denizyolu taşımacılığında ilk 5 ülke

2021 tarihinin sonunda Türkiye'nin denizyolu taşımacılığı kullanılarak ihracatını gerçekleştirdiği malların değer bazında sıralaması yapıldığında ilk 5 ülkeden içerisinde yer alan ülkelerden Amerika dışındaki ülkelerin hepsi Avrupa kıtasında bulunmaktadır. ABD, İspanya ve İtalya ihracatta değer ve ağırlık bazında bakıldığında ilk 5 ülke arasında

bulunmaktadır. Amerika, ağırlık ve değer bazında ilk sırada yer almaktadır. İtalya, ağırlık ve değer bazında üçüncü sırada yer almaktadır. Çin, ağırlık bazında bakıldığında ihracatta dördüncü ülkedir konumundadır. Birleşik Krallık, denizyolu taşımacılığı kullanılarak yapılan ihracatta değer bazında bakıldığında ikinci sırada yer almaktadır.

Tablo 15. Denizyolu İhracatında İlk 5 Ülke

Sıralama	**Değer**	**Ağırlık**
1	ABD	ABD
2	Birleşik Krallık	İsrail
3	İtalya	İtalya
4	İspanya	Çin
5	Almanya	İspanya

Denizyolu kullanılarak gerçekleştirilen ithalat taşımalarında ağırlık bazında incelendiğinde Çin ilk 5 ülke arasında bulunmamaktadır. Ancak değer bazında ithalat taşımalarında birinci sırada yer almaktadır. ABD ve Rusya ithalatta değer ve ağırlık bazında bakıldığında ilk 5 ülke içerisinde yer almaktadır. Yayımlanan TÜİK rakamlarına göre ithalatta ağırlık bazında 2. ülke pozisyonundaki "Gizli Ülke" için değer miktarının gösterilmemiş olması nedeniyle bu ülke sıralamada bulunmamaktadır.

Tablo 16. Denizyolu İthalatında İlk 5 Ülke

Sıralama	**Değer**	**Ağırlık**
1	Çin	Rusya
2	Rusya	Kolombiya
3	Almanya	ABD
4	ABD	Ukrayna
5	İtalya	Brezilya

BÖLÜM 4.SONUÇ

Taşımacılık, bir malın en hızlı, güvenli, sağlam ve ekonomik bir biçimde başlangıç noktasından varış noktasına ulaştırılmasına denir. Çeşitli taşımacılık modları ile kombinasyon yapılarak birden fazla taşıma şekli oluşturulabilir. Burada ki amaç koşulların uygunluğudur. Taşıma modlarının birbirlerine karşı çeşitli avantajları ve dezavantajları mevcuttur. Bu durumlar göz önünde tutularak modlar arası seçim yapılır. Taşıma işlemi gerçekleşecek ürünün ağırlığı, hacmi, değeri, ürünün aciliyeti vb. durumlar incelenerek modlar arası seçim yapılmalıdır.

Türkiye ile İngiltere arasındaki ticari ve kültürel bağlar çok eski dönemlere dayanmaktadır. Bu iş birliğinin temelini oluşturan en büyük etken coğrafi konum ve çıkarlardır. İki ülkede aynı kıta üzerinde bulunmaktadır. Coğrafi keşifler ile birlikte İngiltere dünya üzerinde birçok yerde koloniler oluşturmuş ve kaynaklardan faydalanmıştır. Sahip olduğu hammaddeleri kendi sınırları dışında koloniler aracılığı ile ihracat gerçekleştirmiştir. Bunun beraberinde sanayi devriminin gerçekleşmesi ve fabrikaların kurulması ile birlikte İngiltere kumaş devi haline gelmiş, Osmanlı ile ciddi ölçekte ticaret başlatmıştır.

İlerleyen yıllarda Avrupa'da siyasi ve ekonomik birliktelikler kurulmuştur. Avrupa Birliği hem siyasi hem de ekonomik olarak kurulmuş bir yapıdır. Türkiye Cumhuriyeti, Avrupa Birliği'nin üyesi değildir. Ancak Gümrük Birliği'nin önemli bir üyesidir. Gümrük Birliği, Avrupa'da bulunan ülkeler arası ticaret kolaylığı sağlayan ve güvenilirlik temelli ekonomik bir yapıdır.

International Trade Center 2020 verilerine göre, İngiltere'nin 2018-2019 yıllarında en çok ithalat yaptığı ülkelere baktığımız zaman Türkiye 16. Sırada bulunmaktadır. 2018 yılında 11.546.552 Milyar USD kadar ithalat yapılırken, 2019 yılında yüzde 12.124.047 Milyar USD 'a ulaşmıştır. 2019 yılında Türkiye'den yapılan ithalatın İngiltere'den yapılan toplam ithalatı içerisindeki payı %1,75'dir.

TİM (Türkiye İhracatçılar Meclisi) ve ITC (International Trade Center) İngiltere'nin Türkiye'den İthal ettiği ürünlerin sektörel dağılımını incelemiştir. 2019 yılında kimyevi maddeler ve mamulleri İngiltere'nin dünyadan en çok ithalat yaptığı

sektördür. Bu sektör baz alındığında; Türkiye, İngiltere'nin en çok ithalat yaptığı 5.ülke konumunda yer almaktadır. Otomotiv endüstrisi sektöründe ise İngiltere'nin en çok ithalat yaptığı 1.ülke Türkiye'dir. Bu sektör İngiltere'nin dünyadan en çok ithalatını gerçekleştirdiği 2.sektördür.

Türkiye'nin havayolu ihracatını değer bazında incelediğimizde, İngiltere en çok ihracat gerçekleştirilen 4.ülke konumundadır. Deniz yolu ihracatında ise değer bazında 2.sırada yer almaktadır. Demiryolu ihracatını incelediğimizde değer bazında 4.sırada yer almaktadır.

TÜİK verilerine göre Türkiye'nin ihracat yaptığı ilk 20 ülkeye bakıldığında İngiltere 3 sırada yer almaktadır. İthalat rakamlarını bakıldığında ise farklı olarak 11.sırada bulunmaktadır.

KAYNAKÇA

Abiral B. Zoere E., Azman G., Sönmez H., Çelik Ö., Köksal H., Abanus E. **Avrupa yeşil mutabakatı**, Yeşil Düşünce Derneği, Yeşil Ekonomi Çalışma Grubu, Çeviri Kitabı, 33 ss., İstanbul, 2020.

Akbulut, D. **Türkiye'de karayoluyla yapılan kargo taşımacılığının yapısı ve sektörel değerlendirmeler**. Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2016.

Aşıcı, M. A. **Avrupa Birliği'nin Sınırda Karbon Uyarlaması Mekanizması ve Türkiye Ekonomisi**. İstanbul: IPM-Mercator, 2021.

Brander M., Davis G. **Greenhouse gases, CO2, CO2e, and Carbon: What do all these terms mean?** Ecometrica, White Papers, 3ss., 2012.

Cansız Ö.F., Ünsalan K. **Yük Taşımacılığında Tek Türlü ve Çok Türlü Taşımacılık Rotalarının Karbon Ayak İzinin Karşılaştırılması**, 809-816, 2020.

Deniz, T. "Türkiye'de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum''. **Doğu Coğrafya Dergisi**, 21, 135-156, 2016.

Devlet ve İller Yolları Envanteri, Karayolları Genel Müdürlüğü, 2019.

European Commission, Communication from the Commission to the European Parliment, the Eupean Council, the Council, the Eupean Economic and Social Committe of the Regions, **The European Green Deal**, Brussels COM, 2019.

IATA. Annual Review 2021.

Kaplan, Kemal. **Anadolu Lojistik Tarihi**, İstanbul, UTİKAD Yayınları.

Koban, E., Yıldırır, H. K. **Dış ticarette lojistik**. Ekin Basım Yayın Dağıtım, 2011.

KPMG. **KPMG Perspektifinden Taşımacılık ve Lojistik Sektörüne Bakış,** 2021.

Mızık E., Yiğit Avdan Z. ''Sürdürülebilirliğin Temel Taşı: Ekolojik Ayak İzi'', **Doğal Afetler ve Çevre Dergisi**, 451-67, 2020.

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü, **Lojistik Sektörü Analiz Raporu ve Kılavuzu TR31 Bölgesi (İzmir)**.

Supply Chain Management Review: **Change of Plans: The Year in Logistics,** 2021.

Şener O. **Taşımacılık Hizmetleri,** 1997.

T.C. Cumhurbaşkanlığı. Resmî Gazete. **Yeşil Mutabakat Eylem Planı Hakkında Genelge,** 2021.

Tekbaş, M. ‘‘BRICS-T ülkelerinde ekonomik büyüme ve küreselleşme ilişkisi’’. **Finans Ekonomi ve Sosyal Araştırmalar Dergisi** (FESA), 4, 397-412, 2019.

TOBB Ekonomik Rapor, *“68. Genel Kurul raporu”*, Ankara, 2012.

TOBB Ekonomik Rapor, Ankara, 2014.

TUIK, *“Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000-2004”.* Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu, 2006.

Türkiye Lojistik Kataloğu, UTIKAD 25. Yıl sayısı, Ankara, 2011.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, **Deniz Ticareti İstatistikleri,** 2019.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, **Havayolu sektör İstatistikleri,** 2019.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, **Demiryolu İstatistikleri,** 2019.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **Deniz Ticareti İstatistikleri**, 2016.

Yeşil Mutabakat Eylem Planı, Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı, Ankara, 60ss., 2021.

TCDD Web Sitesi, Kurumsal.

URL 1.https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2021/05/20210525-15.htm

URL2.https://ticaret.gov.tr/data/60f1200013b876eb28421b23/MUTABAKAT%20YE%C5%9E%C4%B0L.pdf

URL 3.https://islamansiklopedisi.org.tr/baltalimani-muahedesi
https://magmadergisi.com/dunya-tarihi/suveys-kanali-dunyayi-degistiren-su-yolu

URL 4.TİM raporları https://tim.org.tr/tr/ihracat-rakamlari

URL 5.https://www.ihkib.org.tr/fp-icerik/ia/d/2021/10/06/ingiltere-ulke-raporu-haziran-2021-20210618171203078O-16f59-202110062126360280-E89A0.pdf

URL 6.https://www.hotcourses-turkey.com/study-in-the-uk/once-you-arrive/ingilterede-egitim-icin-10-sebep/

URL 7.https://www.studyinturkey.tc/tr/Education-Tourism

URL 8.https://businessht.bloomberght.com/piyasalar/haber/1280890-libor-nedir

URL9.https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/carbon_border_adjustment_mechanism_0.pdf

URL 10.Dünya Bankası, “State and Trends of Carbon Pricing 2020”, Mayıs 2020, https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/33809/9781464815867.pdf?sequence=4&isAllowed=y

URL11.http://www.sp.gov.tr/upload/xSPStratejikPlan/files/Fad2O+uab-2019-2023-stratejik-plani-16-10-2019.pdf

URL12.https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/stratejik-yonetim/turkiye-ulastirma-politikasi-141220.pdf