



**T.C.
NİĞDE ÖMER HALİSDEMİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK YÖNETİMİ ANABİLİM
DALI**

**TÜRKİYE'DEKİ TRANSİT TİCARET REJİMİNİN
UYGULANMASI VE MERSİN LİMANI ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
Mesut SELAMOĞLU**

**Niğde
Temmuz, 2020**

**T.C.
NİĞDE ÖMER HALİSDEMİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK YÖNETİMİ ANABİLİM
DALI**

**TÜRKİYE’DEKİ TRANSİT TİCARET REJİMİNİN
UYGULANMASI VE MERSİN LİMANI ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hazırlayan
Mesut SELAMOĞLU**

Danışman : Doç. Dr. Kerem GÖKTEN

Üye : Doç. Dr. Filiz KUTLUAY TUTAR

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Samet EVCI

**Niğde
Temmuz, 2020**

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum ‘Türkiye’deki Transit Ticaret Rejiminin Uygulanması ve Mersin Limanı Örneği’ Başlıklı bu çalışmanın, bilimsel ve akademik kurallar çerçevesinde tez yazım kılavuzuna uygun olarak tarafımdan yazıldığını, yararlandığım eserlerin tamamının kaynaklarda gösterildiği ve çalışmanın içinde kullandıkları her yerde bunlara atıf yapıldığını belirtir ve bunu onurumla doğrularım
27/07/2020.



Mesut SELAMOĞLU

ÖN SÖZ

Bu tez çalışmasında transit ticaret rejimi tanımlanarak bu rejimin Türkiye’de nasıl uygulandığı ve ayrıca Türkiye’de bulunan Mersin Limanı örneği ile incelenmek istenmiştir.

Yüksek lisans eğitimim boyunca her türlü konuda bana destek olup akademik olarak sahip olduğu bütün bilgi birikimi ve deneyimini benimle paylaşarak başarılı bir eğitim süreci geçirmeme önderlik eden, değerli zamanını ayıran, bana ışık tutan çok değerli hocam ve tez danışmanım Sayın Doç. Dr. Kerem GÖKTEN’e teşekkürlerimi borç bilirim.

Mesut SELAMOĞLU

ÖZET
YÜKSEK LİSANS TEZİ

**TÜRKİYE’DEKİ TRANSİT TİCARET REJİMİNİN UYGULANMASI VE
MERSİN LİMANI ÖRNEĞİ**

SELAMOĞLU, Mesut
Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı
Danışman: Doç. Dr. Kerem GÖKTEN
Temmuz 2020, 94 Sayfa

Bu çalışmanın amacı, transit ticaretin Mersin Limanı örneğinde uygulanmasını ve Türkiye’deki rolünü güçlü ve zayıf tarafları ile incelemek ve araştırmaktır. Bu amaçla Mersin Limanı’nda ve gümrükleme firmalarında görev alan yetkililerin görüşlerine başvurulmuştur. Çalışmalardan edinilen bilgi ve görüşlere dayanılarak Asya, Avrupa, Amerika kıtalarından gelen yükler için transit durak olarak Mersin Limanı’nın kullanıldığı ve ağırlıklı olarak Orta Doğu ve Türk Cumhuriyetleri’ne sevk edildiği kanısına varılmıştır. Mersin Limanı’nın transit olarak tercih edilmesinin ilk sebebi Orta Doğu ülkelerine karayolu ulaşımının kısa mesafede olmasıdır. Akdeniz ülkelerine denizyolu ulaşımı da sorunsuz olarak sağlanabilmektedir. Ayrıca transit ticaret olarak özellikle Irak, İran ve Suriye devletlerine ağırlıklı olarak diğer ülkelerden gelen yükler Mersin Limanı’ndan sevk edilmektedir. Transit ticarete yükün vergi, resim ve harçlardan muaf olması da transit ticareti cazip hale getirmiştir. Mersin Limanı ülkemizin en büyük konteyner limanı olmasından dolayı kapasite açısından oldukça cazip bir durumdadır. Liman yönetimi rıhtım, elleçleme, yükleme, boşaltma ve konteyner depolama hacmi bakımından kapasite artırımına gitmeyi hedeflemektedir. Bu çalışmada Mersin Limanı’nın teknik özellikleri ve faaliyetlerine değinilerek ülke ekonomisinde ağırlığı artan transit ticaret açısından Mersin Limanı incelenmiş olup güçlü ve zayıf yönleri saptanarak ekonomiye katkılarına değinilip zayıf yönlerinin güçlendirilebilmesi yönünde yapılması gereken iyileştirme çalışmaları saptanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Transit ticaret, transit taşımacılık, Mersin Limanı, uluslararası ticaret

ABSTRACT
MASTER THESIS

**IMPLEMENTATION OF TRANSIT TRADE REGIME IN TURKEY AND
THE CASE OF MERSIN PORT**

SELAMOGLU, Mesut

Department of International Trade and Logistics Management

Supervisor: Associate Prof. Dr. Kerem GOKTEN

July 2020, 94 Pages

The aim of this study is to examine and to investigate the strengths and weaknesses of transit trade in the case of Mersin Port and its role in Turkey. For this purpose, opinions of the officials working in Mersin Port and at customs were taken. Based on the information and opinions obtained from the study, it was concluded that Mersin Port was used as a transit station for cargo from Asian, European, American continents and was shipped mainly to the Middle East and Turkish Republics. The main reason why Mersin Port is preferred in transit is that the highway transportation to the Middle East countries is at a short distance. Sea transportation to the Mediterranean countries can be provided without any problem. In addition, cargoes coming from other countries as transit trade to Iraq, Iran and Syria are shipped from Mersin Port. The exemption of the cargo from taxes, duties and fees has also made transit trade attractive. Mersin Port is very attractive in terms of capacity as it is the largest container port in our country. Port management aims to increase its capacity in terms of dock, handling, loading, unloading and container storage volume. In this study, the technical features and activities of Mersin Port have been mentioned, its importance of transit trade in the country economy has been examined and the strengths and by determining the weaknesses of Mersin Port, the improvement efforts that have to be done in order to strengthen its weaknesses have been identified.

Keywords: Transit trade, transit shipping, Mersin Port, international trade

İÇİNDEKİLER

ÖN SÖZ.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
TABLolar LİSTESİ.....	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	ix
KISALTMALAR LİSTESİ.....	x
EKLER LİSTESİ.....	xii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI TİCARET

1.1. ULUSLARARASI TİCARET KAVRAMI.....	3
1.1.1. Uluslararası Ticaretin Tarihsel Gelişimi.....	5
1.1.2. Uluslararası Ticaretin Amaçları.....	6
1.2. ULUSLARARASI TİCARET TÜRLERİ.....	10
1.2.1. İthalat.....	10
1.2.1.1. Akreditifli İthalat.....	11
1.2.1.2. Mal Karşılığı İthalat.....	11
1.2.1.3. Bedelsiz İthalat.....	11
1.2.1.4. Belge Karşılığı İthalat.....	12
1.2.1.5. Kredili İthalat.....	12
1.2.1.6. Geçici Kabullü İthalat.....	12
1.2.1.7. Ankonsinyasyon İthalat.....	13
1.2.2. İhracat.....	13
1.2.2.1. Ön İzne Bağlı İhracat.....	13
1.2.2.2. Kayda Bağlı İhracat.....	13
1.2.2.3. Konsinye İhracat.....	14

1.2.2.4. İthal Edilmiş Ürünlerin İhracatı.....	14
1.2.2.5. Serbest Bölgelere Yapılacak İhracat.....	14
1.2.2.6. Bedelsiz İhracat.....	15
1.2.3. Transit Ticaret.....	15
1.3. ULUSLARARASI TİCARET POLİTİKALARI.....	15
1.3.1. Gümrük Tarifeleri.....	15
1.3.2. Tarife Dışı Araçlar.....	16
1.3.3. Miktar Kısıtlamaları.....	16
1.3.4. Tarife Benzeri Faktörler.....	16
1.3.5. Görünmez Engeller.....	17
1.3.6. Gönüllü İhracat Kısıtlamaları.....	17
1.3.7. İhracatın Özendirilmesi.....	17
1.3.8. Bağlı Ticaret.....	18
1.4. ULUSLARARASI TİCARETİN FAYDALARI.....	18
1.5. TÜRKİYE’NİN ULUSLARARASI TİCARETİ.....	19

İKİNCİ BÖLÜM

TRANSİT TİCARET

2.1. TRANSİT TERİMİ.....	24
2.2. TRANSİT TACİR.....	24
2.3. TRANSİT TİCARET TANIMI.....	24
2.4. TRANSİT TİCARET REJİMİ.....	26
2.5. TRANSİT TİCARET İŞLEMLERİ VE AKIŞI.....	28
2.6. TRANSİT TİCARETTE KULLANILAN BELGELER.....	28
2.6.1. Faturalar.....	29
2.6.1.1. Proforma Fatura.....	29
2.6.1.2. Ticari Fatura.....	30
2.6.1.3. Navlun Faturası.....	30
2.6.1.4. Konsolosluk Onaylı Fatura.....	31
2.6.2. Dolaşım Belgeleri.....	31
2.6.3. Menşei Şahadetnamesi.....	32
2.6.4. Çeki Listesi.....	33

2.6.5. Analiz Belgesi.....	33
2.6.6. Kontrol Belgesi.....	33
2.6.7. ATA Karnesi.....	34
2.6.8. Taşıma Belgeleri.....	34
2.6.9. Bitki Sağlık Sertifikası.....	36
2.6.10. Helal Belgesi.....	37
2.6.11. Koşer Belgesi.....	37
2.6.12. Sigorta Poliçesi.....	37
2.6.13. Transit Beyannamesi.....	37
2.7. TRANSİT TİCARET ÖDEME ŞEKİLLERİ.....	38
2.7.1. Peşin Ödeme.....	39
2.7.2. Mal Mukabili Ödeme.....	39
2.7.3. Kabul Kredili Ödeme.....	40
2.7.4. Akreditifli Ödeme.....	40
2.7.5. Vesaik Mukabili Ödeme.....	40
2.8. TRANSİT TİCARET TESLİM ŞEKİLLERİ.....	41
2.8.1. Ex Works (EXW).....	41
2.8.2. Free Carrier (FCA).....	42
2.8.3. Carriage Paid To (CPT).....	43
2.8.4. Carriage And Insurance Paid To (CIP).....	43
2.8.5. Delivered At Terminal (DAT).....	44
2.8.6. Delivered Place (DAP).....	44
2.8.7. Delivered Duty Paid (DDP).....	45
2.8.8. Free Alongside Ship (FAS).....	45
2.8.9. Free On Board (FOB).....	45
2.8.10. Cost And Freight (CFR).....	46
2.8.11. Cost Insurance And Freight (CIF).....	46
2.9. TÜRKİYE VE TRANSİT TİCARET.....	47

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MERSİN LİMANI VE TRANSİT TİCARET

3.1. LİMAN KAVRAMI.....	50
3.1.1. Liman Tanımı.....	53
3.1.2. Liman Türleri.....	53
3.1.2.1. Konteyner Limanı.....	54
3.1.2.2. Kuru Dökme Yük Limanı.....	54
3.1.2.3. Sıvı Dökme Yük Limanı.....	55
3.1.2.4. Askeri Liman.....	56
3.1.2.5. Yat Limanları (Marina).....	56
3.1.2.6. Balıkçı Limanları.....	57
3.1.3. Liman Yeri Seçimi.....	57
3.1.3.1. Bölgesel Faktörler.....	58
3.1.3.2. Yerel Faktörler.....	59
3.2. MERSİN İLİ VE COĞRAFİ KONUMU.....	59
3.3. MERSİN LİMANI VE TARİHÇESİ.....	63
3.4. MERSİN LİMANI ÖZELLİKLERİ.....	65
3.4.1. Limanın Konumu.....	66
3.4.2. Teknik Özellikleri.....	67
3.4.3. Limanda Kullanılan Ekipmanlar.....	67
3.4.4. Teknoloji.....	68
3.5. MERSİN LİMAN HİZMETLERİ.....	69
3.5.1. Konteyner Hizmetleri.....	70
3.5.2. Konvansiyonel Kargo Hizmetleri.....	71
3.5.3. Deniz Hizmetleri.....	73
3.6. MERSİN LİMANI'NIN ÜLKEMİZ AÇISINDAN ÖNEMİ.....	74
3.7. DEĞERLENDİRME.....	76
SONUÇ.....	78
KAYNAKÇA.....	80
EKLER.....	93
ÖZGEÇMİŞ.....	94

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Türkiye'nin Dış Ticaret Verileri.....	22
Tablo 2: 2008 – 2017 Yılları Arası Dünyadaki Transit Ticaret Verileri.....	27
Tablo 3: Türkiye'nin Yıllara Göre Dış Ticaret ve Deniz Yolu Taşımacılığı Verileri...	52
Tablo 4: 2009, 2014 ve 2019 Yılları Mersin İhracat Verileri.....	61
Tablo 5: Yıllara Göre Mersin Limanı Elleçlenen Yük Miktarı.....	75



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Transit Ticaret Akış Şeması.....	25
Şekil 2: Mersin'in Yıllara Göre İthalat Verileri	62
Şekil 3: Mersin'in Yıllara Göre İhracat Verileri.....	63
Şekil 4: Yıllara Göre Mersin Liman'ı Konvansiyonel Kargo Hizmetleri İş Hacimleri.....	72
Şekil 5: Yıllara Göre Mersin Liman'ına Yanaşan Gemi Sayısı.....	75



KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BM	Birleşmiş Milletler
CFR	Cost and Freight
CFS	Container Freight Station
CIF	Cost, Insurance and Freight
CIP	Carriage and Insurance Paid To
CMR	Convention Marchandises Routiers
CPT	Carriage Paid To
DAP	Delivered At Place
DAT	Delivered At Terminal
DDP	Delivered Duty Paid
DWT	Dead Weight Tonnage
EFTA	European Free Trade Association
EXW	Ex Works
FAS	Free Alongside Ship
FCA	Free Carrier
FOB	Free On Board
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
ICC	International Chamber of Commerce
KG	Kilogram
MIP	Mersin International Port
NCTS	New Computerized Transit System

OPEC	Organization of Petroleum Exporting Countries
SSBC	Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti Birliği
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları
TEU	Twenty Foot Equivaleny Unit
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
WTO	World Trade Organization



EKLER LİSTESİ

EK-1: Transit Beyannamesi.....	93
---------------------------------------	----



GİRİŞ

Dünya tarihinde insanlar esas itibariyle kendi ihtiyaçlarını karşılamak için üretim yapmışlardır. Kendi ihtiyaçlarının fazlasını ise başka ürünlerle takas ederek refahlarını arttırmaya çalışmışlardır. Lidyalıların parayı bulmasıyla ticaret, günden güne gelişmiş; farklı toplumlar arasında alışverişin daha kolay gerçekleşmesinin önünü açmıştır. Toplumlar ürettikleri ürünün fazlasını farklı ülke toplumlarına satıp, ihtiyaçları olduğu diğer ürünleri ise farklı toplumlardan tedarik etmişlerdir. Bu şekilde dış ticaret, ithalat ve ihracat kavramları şekillenmiş ve günümüz ekonomisinin yapı taşları haline gelmiştir. Uluslararası ticaret ülkelerin ekonomik durumunu gösteren birer sistem haline gelmiştir. Bu süreç içerisinde ithalat ve ihracat haricinde bir kavram daha ortaya çıkmıştır ve bu kavram transit ticarettir. İthalat ve ihracatta iki taraf ve iki ülke bulunurken transit ticarete üç taraf ve üç ülke bulunmaktadır. Transit ticaret günden güne kıtaları birbirine bağlayan bir ticaret şekli haline gelmiştir. Günümüzde artık transit ticaret dünyanın her yerinde tercih edilen bir ticaret rejimi halini almıştır.

Transit ticarete fiziksel olarak kullanılan mekânların en başında limanlar gelmektedir. Limanlar kıtaları birbirine bağlayan, ülkelerin ekonomisine ve ticaretine katkıları olan yerlerdir. Türkiye’de ülkenin en büyük konteyner limanı olarak bilinen Mersin Limanı önemli bir örnek teşkil etmektedir. Orta Akdeniz, Orta Doğu Avrupa ve Asya ülkelerini birbirine bağlayan ve bu ülkelere açılan önemli bir ticari kapıdır. Mersin Limanı’nda transit ticaret olarak Irak, İran, Suriye başta olmak üzere birçok ülkeye başka yabancı ülkelere gelen yükler gitmektedir. Mersin Limanı yurtiçi karayolu bağlantıları, Orta Doğu ve Orta Akdeniz’in Avrupa’ya açılan kapısıdır. Mersin Limanı transit ticaret rejimi kapsamında yoğun olarak tercih edilmesinden dolayı gerek ülke ekonomisine gerekse il ekonomisine ciddi katkılar sağlamaktadır.

Bu çalışmada uluslararası ticaret hakkında detaylı bilgi verilerek transit ticaret rejimi konularına değinilmiş olup Mersin Limanı örneği konusu incelenmiştir.

Birinci bölümde, uluslararası ticaret ve terimlerinin tanımlaması yapıp uluslararası ticaret konuları incelenmiştir. Uluslararası ticareti stratejileri, politikaları, dış ticaret ödeme ve teslim şekilleri tanımlanmıştır. Son olarak bu bölümde ülkemizin dış ticareti verileri ile birlikte incelenmiş ve değerlendirilmiştir.

İkinci bölümde, uluslararası ticaretin bir türü olan transit ticaret rejimi ve uygulanması incelenmiştir. Transit ticarete Türkiye’de yer alan mevzuat çerçevesinde uygulanması ve işlemleri açıklanmıştır. Transit ticaret gümrük işlemleri gerçekleştiren gümrükleme uzmanlarıyla yüz yüze görüşülerek transit ticaret işlemleri hakkında bilgi edinilmiştir. Ayrıca transit ticaretin ülkemiz açısından önemi veriler yardımıyla değerlendirilmiştir.

Üçüncü bölümde ise ülkemizin en önemli ticaret kapılarından olan limanlar ve ülkemizin en önemli limanlarından biri olan Mersin Limanı coğrafi, teknik özellikleri, teknolojik altyapısı, ticari verileri ve potansiyelleri, kapasite ve hacim bilgileri, transit ticaret açısından limanın konumu ve önemi, son olarak Mersin Limanı’nın ülkemiz açısından önemi veriler yardımıyla incelenmiştir. Bu konuda Mersin Limanı’nda görevli olan uzmanlar ile liman hakkında ve Mersin Limanı’ndaki transit ticaret faaliyetleri hakkında yüz yüze ve bire bir mülakat ile görüşülerek bilgi edinilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI TİCARET

Bu bölümde uluslararası ticaret kavramı tanıtılıp bu kavramın amaçları, çeşitleri, ülkelere ve firmalara olan faydaları işlenmiştir. Uluslararası ticarete politikalar incelenmiş ve ülkemiz açısından önemi vurgulanmıştır.

1.Uluslararası Ticaret Kavramı

Ticaret, mal ve hizmetlerin kar etmek amacıyla, para ile ifade edilen ürünlerle takas edilmesi ya da değiştirilmesi, alınması ve satılması anlamına gelmektedir. Ticarete taraflar üreticiler, tüketiciler ve aracılarıdır. Ticaretin amacı malların üreticiden tüketiciye hareketini sağlayarak kar elde etmektir (Çıkrık, 2016: 2).

İnsanın toplumsallaşması anlamında birden fazla değişken olmuştur. Bu değişkenler içinde sosyolojik nedenler olduğu gibi ekonomik ve politik sebepler de bulunmaktadır. İnsan avcılık ve toplayıcılık dönemi ardından iklim koşullarının daha fazla elverişli olması, su ve verimli toprakların birbirlerine yakın mesafede konumlanmış olması sebebiyle insanların toplumsallaşması ve yerleşik düzene geçiş yapması kaçınılmaz olmuştur. İnsanların toplumsallaşması ve yerleşik düzenin getirdikleri ile birlikte toplumsal iş bölümleri ve ortak hedef doğrultusunda birlikte çalışma durumu da bu dönemde ortaya çıkmıştır. İnsanların toplum içerisinde edindikleri meslekler ortak bir pazar meydana gelmesine sebep olmuştur. Bu durum neticesinde yerleşik hayata geçmiş her bir bireyin benimsediği ve kabul ettiği bir alışveriş aracı meydana gelmiştir. Bu durumun meydana gelmesinden daha öncesinde tarım toplumu olan bu gruplar kendi ürettikleri ürünleri saklama imkânına ve yöntemine erişmesi neticesinde, ihtiyacı olandan fazla ürün üretmeye başlayarak ticarete adım atmışlardır. (Aktaş ve Yılmaz, 2008: 17-39).

İlk bölgesel ticaret faaliyetleri bu şekilde gelişirken uluslararası ticaretin tarihi de bu dönemlere yakın tarihlerde gelişmiştir. Eski dönem uluslararası ticaretler siyasi ve politik olarak dünyada bir değişiklik meydana getirmiş ve etkilemiştir. Baharat Yolu, Kürk Yolu ve İpek Yolu'nun tarihlerine ait uluslararası ticaretin ilk örnekleri meydana

gelmiştir, ayrıca uluslararası ticarete yapılan lojistik faaliyetlerinin de ilk örnekleridir (Özdemir, 2018: 3).

Uluslararası ticaret, bilinen sözlük anlamı ile; bir devletteki kamu kurumlarının, özel şahıs ve kurumların farklı devletler ile yaptıkları ürün ve hizmet alışverişidir. Bu tanımlamada gerekli koşul; ticaretin iki devlet arasında olması ve söz konusu alışverişin konusunun ürün ya da hizmetin takası olması gerekliliğidir. Sınırları çevrili ülkelerde, yaşamsal olarak ekonomik bakımdan gereken ürün ve hizmetlerin ihtiyaçtan fazla üretilmesi veya üretim yetersizliği sebebiyle, ihtiyaç duyulan ürün ve hizmetlerin belirli bir bedel karşılığında diğer farklı devletlerden temin zorunluluğu, ihtiyaçtan fazla üretilen ürün ve hizmetlerin diğer devletlere satılmasını, ihtiyaç duyulan ürün ve hizmetlerin ise satın alınmasını gerekli kılmaktadır. Bu zorunluluklar ekonomik ve sosyal sebeplere ve değişken demografik koşullar nedeniyle devletin gelişme ve büyüme gereksinimine dayanmaktadır. Uluslararası ticareti temelde bu bahsi geçen sosyal ve ekonomik olgular meydana getirmektedir. Bir devletin uluslararası ticareti söz konusu ise, bir ülkenin diğer ülkelerle olan ürün ve hizmet alışveriş ilişkileri ifade edilmektedir. Dünya ticareti kavramı söz konusu ise; dünya üzerinde bulunan ülkeler arasında ülkelerin belirlediği dış ticaret politikalarına bağlı ve bu politikalarla sınırlı olarak ürün ve hizmet takasına yönelik ilişkilerin bütünü olarak ifade edilebilir (Tahirler, 2016: 1).

Ülkelerin ve işletmelerin uluslararası ticaret yapma sebepleri;

- a) Yeni pazar keşfetme veya pazar genişletme fırsatı: Farklı devletlerde ticaret yapmak daha fazla müşteri ile alışveriş yapma olanağı sağlar. Farklı devletlerde yeni pazarlara girilebilir ve satış rakamları yükseltilebilir.
- b) Daha fazla gelir fırsatı: Farklı devletlerle gerçekleştirilen ticaretle gelirlerde artış sağlanabilir.
- c) Hammaddelere ulaşma fırsatı: Farklı devletlerde faaliyet gösterme neticesinde söz konusu devlet veya işletme hammadde kaynağına ulaşımı daha kolay olabilir, daha da fazla hammaddeye daha uygun maliyetle, hammadde pazarını kontrol edebilir.
- d) Finansal kaynak artırma fırsatı: Farklı uluslararası faaliyetlerle işletme veya ülkeler çok daha fazla finansal kaynaktan yararlanabilir. İşletmelerin veya devletin farklı finans oluşturmunu kullanarak kredi olanaklarına erişebilir.

e) İşçi masraflarını azaltma fırsatı: İşgücünün pahalı olmadığı ülkelerde üretim yaparak işçilik maliyetleri minimize edilebilir.

f) Yeni teknolojilere ulaşma fırsatı: Yabancı devletlerdeki yeni teknolojilere erişim imkânı sağlanıp ve daha kolaylıkla fayda sağlanabilir.

g) Müşteriye daha yakın olma fırsatı: Fiziksel olarak tüketiciye mesafe anlamında yakın olunarak nakliye giderleri düşürülebilir ve o ülkede üretimi yapılan ürünleri almak müşteriler için daha avantajlı görünebilir (Hüseyinova, 2006: 64).

Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYİH) uluslararası ticaret yapan çok sayıdaki ülkede ciddi bir ticaret potansiyeli oluşturarak ekonomiye katkı sağlar. Uluslararası ticaretin ekonomik, sosyal ve siyasi önemi son dönemlerde artmıştır. Dış ticaret toplulukların birbirlerine erişiminin kolaylaştığı dönemlerden beri başlamış olup her dönemde değişik bakış açıları ve araçları ile gerçekleştirilmiştir. Ülke içi gereksinimlerin giderilmesi ayrıca savunma, bir diğer ülkeye ekonomik, askerî açıdan zarar verme aradaki iyi ilişkileri güçlendirme aracı olarak da kullanılmıştır. İnsanlığın gelişmesine bağlı olarak uluslararası ticaretteki gelişme de farklılık göstermektedir. Asıl amaç olan yeterli miktarda döviz, değerli maden veya rezerv para biriktirme dış ticaretin ilk oluşumundan günümüze kadar değişmeyen en önemli dış ticaret yapılış amacı olarak durmaktadır (Yığittaşçı, 2016: 2).

1.1. Uluslararası Ticaretin Tarihsel Gelişimi

Farklı yaşam alanları keşfetmek arzusuyla insanlar bulundukları ortamın dışına hareket etmişlerdir. Yaşadığı çevrenin dışında olması farklı kültürleri keşfetmesini, yeni ve kendinden daha farklı bir toplulukta yer almasına sebep olmuştur. Bu yeni toplumlara girme isteği ile birlikte etkileşimi de getirmiştir. Birbirinden farklı olan ve ayrı yapılara sahip olan topluluklar birbirleriyle etkileşim halinde olmuşlar, kültürel, siyasi, toplumsal, ekonomik ve ticari anlamda kültürel birliktelik meydana getirmişlerdir. Uluslararası açıdan bakıldığında ticaretin terimini meydana gelmesi de böyle başlamıştır. Toplamlar değişik ortamları keşfetme arzusundan dolayı ticari ilişkiler ile öncelikle takas yoluyla, ürün ve hizmet alım satımı yapmış olup daha sonrasında da para, altın, döviz, değerli maden ile birbirlerinden ürün ve hizmet alışverişinde bulunmuşlardır (Usta, 2019:7).

İnsanlığın geçmişinden bu yana para elde etmenin önemli metotlarından olan ticaretin 150.000 yıl öncesine dayandığı tahmin edilmektedir. O zaman ki dönemin toplumu ihtiyacından fazla ürettikleri ürünü çeşitli taşlarla takas ediyordu. M.Ö. 19.Yüzyılda Mezopotamya topluluklarından Asurlular, günümüzde Nevşehir'de mevcut olan ve o zamanın önemli yerleşimlerinden olan Kapadokya'da bir tacir topluluğu oluşturdular. M.Ö. 7. Yüzyılda ticaretin yapı taşı olan paranın Anadolu'da icat edilmesiyle, insanlar ürettikleri ürüne bir değer biçiyorlardı. Artık ticarete birtakım değerler ve birimler de yer almış oldu. M.Ö. 2. YY'da diplomat bir Çinli olan Zhang Qian'ın Hindistan, Pers Krallığı ve Roma İmparatorluğu üzerinden ticari faaliyetlerini gerçekleştirmesiyle İpek Yolu ticari kullanıma açıldı. Yıllarca bilinen dünyanın ticarete en önemli rolünü oynayan ticaret yolu İpek Yolu oldu. Mısır'ı Roma İmparatorluğu'nun almasıyla Romalılar Hindistan'la ticaretini geliştirdi. Hindistan'dan bilinen medeniyet topraklarına her gün çeşitli baharatlar, birbirinden farklı kıymetli taşlar ve metaller gelmeye başladı. İpek ve Yolu ve Baharat Yolu ticaretinde Türkler Anadolu'ya geldikten sonra etkin olarak yer aldı. Levant bölgesinin 15. YY'da Türklere geçmiştir. Daha sonra Baharat Yolu Basra Körfezi'nden, Kızıldeniz'e kaydı. Avrupa İpek Yolu ve Baharat Yolu'ndaki vergilerin fazla olması sebebiyle, Hindistan'a Batı'dan Doğu'ya giderek ulaşmaya karar verdi. Bunun neticesinde beklenmeyen bir olay meydana geldi. Kristof Kolomb 1492 yılında bir kıta keşfetti bu kıta Amerika kıtası idi. İpek Yolu'nun önemi yeni bir kıtanın keşfedilmesi ve Ümit Burnu'nun aşılmasıyla azaldı. Hindistan ticareti deniz yolu ile devam etti. Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'nin 1602 yılında kurulmasıyla dünya ticareti tamamıyla değişti. II. Dünya Savaşı'ndan sonra dünyadaki mesafeler yeni teknolojilerle kısaltmaya başladı. Artık belli başlı yollarla ticaret yapılamadığı için “Dünya Ticaret Örgütü (WTO)” ve “Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC)” gibi ticari örgütler kuruldu (Aşkın vd., 2011: 56-60).

1.2. Uluslararası Ticaretin Amaçları

Uluslararası ticaret metotları; devletlerin diğer devletlerden ürün ve hizmet alışverişlerinde kullanılmaktadır. Her devletin kendine özgü olan uluslararası ticaret metotlarını kullanma sebepleri bulunmaktadır. Örnek olarak, birtakım ürünlerin ihracatı söz konusu ürüne talebinin fazla olmasındandır. Ayrıca yerli üretimin ülkenin ihtiyaçlarını karşılamamasından kaynaklıdır (Özdemir, 2019: 20).

Ekonomide istihdamın sağlanabilmesi için kalkınma adil gelir dağılımı ve fiyat istikrarı, gibi genel iktisadi strateji hedefleri bulunur (Karluk, 2002: 161). Devletin uluslararası ticari bağlantılarına müdahale etmesi ve uluslararası ticareti kontrol edebilmesi için bazı sebepler vardır. Ödemeler bilançosunda uzun süre açık olması sorun teşkil eder. Ödemeler bilançosunda bulunan dengesizlikler yerel ekonomi üstünde birtakım olumsuz neticeler oluşturur. Bir ülkenin bilânçosunda dengesizlik mevcutsa bunu en kısa sürede gidermesi gerekmektedir. Bilançosunda açık veya dengesizlik olan ülkeler hem maddi hem de manevi olarak bir baskıyla ile karşılaşabilir. Bu devletler, kapatmak için ithalatı sınırlandırır ve bunu takiben ihracatı artırarak açığı kapatmak isterler. Tüketimde bir artış yaşanır ve yalnızca yerli ürün ile giderilemeyeceğinden dolayı yurtdışından daha fazla ürün ithalatı gerçekleştirilir ve cari açık giderek daha da açılır (Bayraktar, 2004: 5).

Uluslararası ticaretin temel prensibi karşılaştırmalı üstünlükten yararlanmaktır. Ticaretin bulunduğu düzey ise devletlerin uluslararası ticaretten meydana gelen dengesizlikleri toplumun üzerine yüklemekten giderebilme kabiliyetlerine bağlıdır (Walther, 2002: 28). Aksi bir durum meydana geldiğinde, uluslararası ticarete açık oluşmaması için halkın refah düzeyini azaltma gibi bir ihtimal de mevcuttur. Gelişmekte olan devletlerde, ekonomi politikasının hedeflerinden biri iktisadi ve ekonomik kalkınmayı temin etmektir. Bu bakımdan yeni endüstrileri dış rekabetten muhafaza etmek amacıyla ithalat tarifeleri ve kota sınırlandırmaları getirirken diğer taraftan kalkınmaları için gereken yatırım için gereken ürünlerin diğer yabancı ülkelere alımını arttırmaktadırlar (Karluk, 2002:162).

Ekonomik kalkınma bütün terimleri içeren kapsamlı bir terimdir. Bunun gerçekleşmesi için uluslararası ticaret politikalarından ithalat ikamesi politikasını gerçekleştirmek isterler. Bu devletlerde, ilkel tarım ürünlerinin dış etkenlerden muhafaza etmek için iktisadi yapının değiştirilmesi, lüks tüketim ürünlerinin ithal edilmesinin engellenmesi uluslararası ticaret stratejilerinin temel çizgisini meydana getiriyor. Birtakım devletler iktisadi, siyasal, sosyal ve kültürel sebeplerle otarşik bir yönetim politikası izlerler. Otarşi, kendi kendine yetmek demektir (Seyidoğlu, 2003: 119). Otarşi politika izleyenler ve uygulayanlar, ekonomik bağlantılarını dünya ile en az düzeyde korumayı savunurlar. Devlet zengin olsa bile, otarşi politika doğru değildir. Bunun sebebi uzun vadede bakıldığında bir ülkenin bütün üretim kaynaklarına sahip olması gibi bir şey söz konusu değildir. Ekonomik istikrarı sağlayabilmek amacıyla üretim faktörlerinin tam

olarak kullanılması ve istikrarlı enflasyon oranları bir arada incelenmelidir. İstihdamın yetersiz olduğu durumlarda devletler, istihdamı arttırmak amacıyla uluslararası ticaret stratejisinden faydalanmak isterler (Ertek, 2008: 83).

Ekonominin bir alt dalı olması nedeniyle uluslararası ticaret özel hedeflerinin yansırı genel anlamda ekonomik amaçlarına da erişmeyi arzular. Uluslararası ticaretin amaçları gelişmekte olan ve az gelişmiş devletlerde ekonominin temel amacı kalkınma olduğu için, uluslararası ticaret bu devletlerde bir kalkınma vasıtası görülmektedir. Ülkelerin uluslararası ticaret yapma sebepleri şunlardır (Seyidoğlu, 2003: 119):

a) Dış Ödemeler Dengesizliklerinin Giderilmesi: Ödemeler bilançosu açıkları, ülkenin ekonomisi üstünde ciddi derecede bir takım olumsuz sonuçlar meydana getirir. Ödeme dengesinde cari açık veren ülkeler döviz rezervlerinin tükenme olasılığına karşın önemli bir sorumluluk altındadır. Bundan dolayı bu devletlerde uluslararası ticaretin amacı, döviz girdisi sağlayacak işlemlerin teşvik edilmesi veya dış alım ve öteki döviz gideri meydana getiren işlemlerin engellenmesiyle cari açıkların giderilmesi yönündedir (Özen, 2016: 5).

b) Dış Rekabetten Korunma: Devletler uluslararası pazarın rekabetine yenik düşen yerli sanayileri korumak amacıyla ithalatı kısıtlayabilirler. Gelişmemiş devletlerde, genç endüstriler, belirli bir olgunluğa erişinceye kadar böyle bir tedbir gereksinimi hissederler. Endüstrileri gelişmiş devletlerin hükümetleri de özellikle gelişmemiş devletlerin dışarıya sattıkları mobilya üretimi gibi emek yoğun sanayi ürünleriyle rekabet, söz konusu olmayan bazı yurtiçi sanayi kollarını koruyucu politikalar takip etmektedirler (Dinler, 2004: 502).

c) Ekonomik Kalkınma: Uluslararası ticaret stratejilerini geliştirmekte olan devletler endüstrileşme politikalarının aracı gibi kullanmak isterler. İthalat ikamesi şeklinde içe dönük bir endüstrileşme politikası benimseyen devletlerde, uluslararası ticaret stratejisinin ana mantığı yerli endüstrilerin korunmasıyken, dışa dönük strateji tercih eden devletlerde ise hedef, ihracatın teşvik edilmesidir. İlkel tarım mallarını uluslararası pazarlardaki istikrarsızlıklardan korunmak için ekonomik oluşumun çeşitlendirilmesi sınırlı döviz kaynaklarının ekonomik bir şekilde kullanılması, az gelişmiş devletlerde uluslararası ticaret stratejisinin geleneksel işlevleri arasındadır (Arslan, 2014: 42).

d) Piyasadaki Aksaklıklarının Giderilmesi: Devletlerin Yerel ekonomilerinde monopol firmaların çoğalması, üretimdeki kaynak etkinliğine zarar verir ve tüketicileri düşük

kaliteli yerli ürünlere daha fazla fiyat ödemek zorunda bırakabilir. Bu halde hükümetler, gümrük tarifelerini ve diğer kısıtlamaları kaldırarak veya azaltarak yerel pazarda rekabet geliştirilebilir. Böylelikle monopoller kırılır, kaynak dağılımında etkinlikte artış meydana gelir (Özen, 2016: 5).

e) Ekonominin Liberalleştirilmesi: Son dönemlerde birçok devletlerde iktisadi stratejilerin temel hedefi serbest piyasa ekonomisini tüm koşulları ile uygulamaktır. Bu devletler serbest bir uluslararası ticari strateji takip ederek yerel ekonominin dünya ekonomisi ile birbirlerini tamamlamasını gerçekleştirmek isterler (Kepenek ve Yentürk, 1997: 183).

f) İç Ekonomik İstikrarın Sağlanması: Finansal istikrarın zarar görmesi enflasyon veya işsizlik sorunu biçiminde meydana gelir. İşsizlik sorunu olan devletler çalışma seviyesinin artırılması için uluslararası ticaret stratejisinden faydalanabilirler. Kısaca; kotaları, gümrük tarifeleri ve kısıtları uygulayarak toplam talebi dış kaynaklı ürünlerden yerli ürünlere çekerler. Fakat bu durumda karşıdaki devletin ihracatı düşeceğinden dolayı, o ülkede işsizlik meydana gelmiş olur. Bunun gibi, bazı ürünlerin içerde arzının azalması, iç piyasadaki fiyatın yükselmesinin sebebi olan enflasyonu meydana getirebilir. Böylelikle devletler bahsi olan ürünlerin ithal edilmesini destekleyerek arz kıtlıklarını ortadan kaldırır ve fiyat istikrarı sağlar (Özen, 2016: 5).

g) Hazineye Gelir Sağlamak: İhracat ve ithalatta vergiler, gelişmemiş devletlerde bütçe amacıyla gelir için ciddi bir kaynaktır (Özen, 2016: 6).

h) Dış Piyasalarda Tekel Gücünden Yararlanma: Sıklıkla uluslararası ticaretin hedefi, ihracata konu olan ürünlerle alakalı olarak uluslararası pazarlarda tekelleri olmak fikri olabilir. Devlet bunun için, tek üretici olarak ürettiği malların ihracatına kısıtlamalar koyar. Diğer bir seçenek olarak benzer ürünün üretimini yapan sınırlı sayıdaki diğer devletlerle kartel kurabilir. Böylelikle, düşük fiyat uygulamayarak ticaret sınırları lehte değiştirilmek istenir (Özen, 2016: 5).

i) Otarşi: Bazı devletler geçmişlerinde iktisadi ve siyasal rejimlerinin bir gereksinimi olarak otarşi denilen stratejileri uygulamak istemişlerdir. Otarşi, iktisadi anlamda kendi kendine yetmek anlamına gelmektedir. Dolayısıyla bu politikayı benimseyen devletlerde ticaret stratejilerinin hedefi diğer devletler ile ticari bağlantıların en az seviyeye düşürülmesidir. Devlet zengin olsa da uzun vadede otarşik stratejiye geçmesi mümkün değildir. Bunun sebebi uzun vadede bir devlette tüm imkân ve kaynakların

mevut olması gerçek dışıdır. Doğu Bloku ülkeleri ve Sovyetler Birliği (SSBC) bu tarz otarşik politikaları geçmişte Batılı Kapitalist devletlere karşı olarak izlemişlerdi. Fakat Sovyetler Birliği dağıldıktan sonra bağımsızlığını ilan eden devletler yeniden dünya ekonomisi ile bütünleşmek istemişlerdir.

j) Sosyal ve Siyasal Sebepler: Ülkeler sosyal ve siyasal nedenlerle bazen bir üretici grubuna ayrıcalık yapmak isterler. Bundan dolayı da o iş alanındaki ürünlerin ithalatından elde edilen gümrük vergilerini artırırlar. Aksine, bir topluluk aleyhine gelir dağılımının değiştirilmesi isteniyorsa devlet o sektörleri desteklemeyi bırakabilir. Bu şekilde; toplum sağlığı, kirliliğin önlenmesi, devlet güvenliği, doğanın ve doğal kaynakların muhafaza edilmesi gibi sebeplerle belli ürünlerin ticareti de sınırlandırılmış ya da engellenmiş olabilir.

k) Dış Politika Amaçları: Ülkelerin izlediği dış politika, uluslararası ticaret politikasıyla yakından ilgilidir. Bu nedenle örnek olarak, ülke ilişkilerinin iyi olduğu ülkelere gümrük indirimi veya gümrük kısıtlamalarının azaltılması gibi ticari tavizler söz konusu olurken diğerleri bu durumdan yararlandırılmaz. Askerî açıdan önemli olan hammadde, yarı mamul, ürün veya teknolojilerin muhalif devletlere satışı engellenir ya da askeri olarak kritik olan endüstriler ciddi koruma önlemleri ile giderilir (Seyidoğlu, 2007: 118-119; Özen, 2016: 3).

1.3. Uluslararası Ticaret Türleri

Uluslararası ticaret türleri üçe ayrılmaktadır bunlar; ithalat, ihracat ve transit ticarettir.

1.3.1. İthalat

Dış alım olarak tanımlanan ithalat diğer devletlerde üretilen ürün ve hizmetlerin ülkedeki ithalatçılar tarafından satın alınmasıdır. Bir başka şekilde ifade edecek olursak ithalat, bir ürünün veya hizmetin yürürlükteki mevcut olan yönetmelik çerçevesinde gerçek ya da tüzel kişilerce ülke dışından satın alınması ve ürün veya hizmet tutarının yurtdışına aktarılmasıdır. Gelişmekte olan devletler endüstrileşmelerini tamamlamak amacıyla makine, teçhizat ve bazı hammaddelerini ithal ederler Sermaye birikiminin yeterli olmayışı, teknolojinin gelişmemiş olası sebebiyle gereken yatırımlarını gerçekleştiremeyen devletler dış alıma yönelmek zorundadırlar (Yurdakul, 2014: 14).

1.3.1.1. Akreditifli İthalat

Bir bankanın veya finansal kurumun bir koşula bağlı olarak ödemeyi garanti altına almasıdır. Diğer bir şekilde tanımlayacak olursak akreditif, ithalatçının kendi finansal kuruluşuna verdiği talimatla o finansal kuruluş yabancı ülkedeki muhabir finansal kuruluşuyla lehtara, belirlenen belgenin belirlenen süre içerisinde ibraz edilmesi üzerine önceden belirlenen biçimde ödeme yapılmasına ilişkin verdiği taahhütnamedir. u ödeme şeklinde dört tane taraf vardır. Bunlar; ithalatçı şirket, akreditif açan finansal kuruluş, ihracatçı şirket ve mutabakat sağlayan finansal kuruluş. Ayrıca, akreditif, üç şekilde açılabilir bunlar; vadeli akreditif, vadeli poliçe, ibrazda ödemeli akreditif ve kullanılan akreditiftir. Finansal kuruluşun ödeme taahhüdüyle satış bedelinin ödenmesi teminatı sebebiyle yarar sağlayabilen bir ödeme biçimidir. İthalatçı ile ihracatçı arasında doğabilecek sorunları en az düzeye çekebilmesi nedeniyle ithalat ve ihracatta sıklıkla kullanılan bir metottur (Yurdakul, 2014: 14).

1.3.1.2. Mal Karşılığı İthalat

Alıcının aldığı ürün bedelini ürünlerin sözleşmede bulunan alıcıya teslim edilmesinden ve ürünün alıcıya satışı neticesiyle gerçekleşen protokole uygun bir şekilde daha ileri bir dönemde satıcıya ödenmesini sağlar. Alıcının, ihracatçı tarafından posta veya banka ile gönderilen ürünlerin evraklarını elde ederek ödeme yapılmaksızın gümrükten ürünleri alabilmektedir. İthalatçı tutarı anlaşmada belirtilen zamanda satıcıya ödemektedir. Ürün karşılığı ödeme biçimi ihracatçıdan ithalatçıya belirli süreliğine sunulmuş kredi şeklinde değerlendirilebilir ve böylelikle alıcı bakımından yararlı bir ödeme şeklidir (Mustafa, 2010: 12).

1.3.1.3. Bedelsiz İthalat

Ülke dışında kazanılıp ülkeye girişi zorunlu olmayan dış tasarruflarda ve bu kazançlarla satın alınan belli ticari ve şahsi vasıf taşıyan malın ülkeye ithali olup döviz transferine gerek duymayan bir bedelle gerçekleştirilen ithalat türüne bedelsiz ithalat denir. Bu tür ithalatta bazı vergiler mevcut olup bu vergilerin tahsil edilmesi ithalat sırasında gümrük yöneticileri tarafından gerçekleştirilir (<https://www.ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular/bireysel/bedelsiz-nakil-vasitasi-ithali> Erişim Tarihi: 07.01.2020).

1.3.1.4. Belge Karşılığı İthalat

Belge karşılığı ödemede, alıcı ve satıcı işletme arasında yapılan anlaşmayla satıcının ürünleri gümrüğe sevk etmesiyle süreç başlamış olur. Ürünleri temsil eden vesaik, satıcı firma tarafından bankasına, oradan da alıcıya gönderir. Alıcının ürünlerin bedelini ödemesine istinaden evraklar kendisine teslim edilir. Alıcı firma bu evraklar ile ürünleri gümrükten çekebilir. Belge karşılığı ithalatta taraflar; ihracatçı işletme ve bankası, tahsil ve ibraz bankası ve son olarak ithalatçı işletmedir. Belge karşılığı ithalat yönetimi, alıcı firma bakımından akreditif ödemeye kıyasla hem daha çok ekonomik hem de esnek bir yöntemdir (Kılıç, 2010:1-27).

1.3.1.5. Kredili İthalat

Ürün veya hizmet bedelinin daha sonra ödenmek kaydıyla gerçekleştirilen vadeli ithalat türü olup ürün veya hizmet bedelinin belirlenen bir süre içerisinde ödenebilmesinin teminatını veren kredili ithalat; kredili akreditif, kredili belge karşılığı ve kredili mal karşılığı olarak üç şekildedir. Kredili akreditif; açılan akreditiflerde sevk evraklarının ve bu evraklarla birlikte poliçenin alıcının amir bankası ya da muhabir banka tarafından kabul edilmesi sonucu serbest bırakılarak, bedellerinin poliçe vadesinde ödenmesine olanak sağlayan ithalat türüdür. Kredili belge karşılığı, ihracata konu olan ürünün bedelinin alıcı firma tarafından kabul edilmesine takiben alıcıya tesliminden sonra, poliçe vadesinde ürün bedelinin satıcı firmaya ödendiği ithalat türüdür. Kredili mal karşılığı ise, alıcıya ürünün teslim edilmesiyle poliçeyi kabul ederek poliçe vadesinde ödemenin yapıldığı ithalat şeklidir (Yurdakul, 2014: 16).

1.3.1.6. Geçici Kabullü İthalat

Hammadde, yarımamul veya mamulün ithal edilerek, ülke içinde katma değerli işlemler gerçekleştirilerek veya gerçekleştirmeksizin, yarımamul veya mamul hâline getirilmesi ve ülkeden ihraç edilmesidir. Bu malların ihraç edilmesinde ambalaj kullanılmak veya ürüne monte etmek için ithal edilecek ürün de geçici kabul rejimi kapsamındadır. Söz konusu maddelerin o ülkenin gümrük bölgesinde geçici olarak kalması amacıyla gümrük vergilerinden tam anlamıyla veya kısmî olarak muafiyeti sağlanır (<http://www.lojistiksozluk.com/gecici-kabul-ithalat.html>, Erişim Tarihi: 07.01.2020).

1.3.1.7. Ankonsinyasyon İthalat

Öncelikle satış işleminin yapıldığı ve belirli bir vade neticesinde ürün bedelinin satıcıya ödenmesi koşuluyla gerçekleştirilen ithalat türü ankonsinyasyon ithalat olarak tanımlanır.

1.3.2. İhracat

Genel olarak tanımlayacak olursak ihracat bir ürünün başka devletlere döviz karşılığında satışının gerçekleştirilmesidir. İhracat, ürünün ihraç edilmesi amacıyla üretiminden, dış pazarlara sunulması, reklam faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi, konu olan ürün için gereken ambalajının belirlenmesi, ürünün nakliyesi sırasında titiz davranılması, ihracatçının kendi ülkesindeki uluslararası ticaret mevzuatına hâkim olarak zamanında gereken tüm işlemleri tamamlaması ve ürünün teslim noktasına zamanında hazır bir şekilde teslim edilmesine kadar uzanan çeşitli proseslerden geçerek gerçekleştirilir. Bulunduğu şehirdeki Ticaret ve Sanayi Odalarına kayıtlı, gerçek usulde vergi mükellefi olan ayrıca diğer kanunlara göre de ihracat yapmasında hiçbir engeli olmayan gerçek veya tüzel kişiye ihracatçı denir. İhracat yapmak isteyen işletme, ihracat yapmak istediği ülkeler için hazırlanmış evrakları Ticaret ve Sanayi Odalarından elde ederek gerekli işlemleri gerçekleştirirler. Dış piyasalara ihracatını gerçekleştireceği ürünlerin faturasıyla beraber Ticaret ve Sanayi Odalarına uygun dilekçe ve evraklarla müracaat ederek sürecin sonuçlanmasını takiben başvuru onaylanır (Usta, 2019: 26).

1.3.2.1. Ön İzne Bağlı İhracat

Uluslararası mevzuatlar ya da anlaşmalar, belli kanunlar çerçevesinde belli yasal mercilerin ön izni ile ürünlerin ihracatının gerçekleştirilmesi olayı olarak tanımlanan ön izne bağlı ihracat, ihracat mevzuatı dâhilinde uygun makamlardan ön iznin alınmasıyla gerçekleştirilmektedir (TİM, 2020).

1.3.2.2. Kayda Bağlı İhracat

Ülkelerin kendilerine ait yönetmeliklerinde “Kayda Bağlı İhracat” listesi yer alır ve bu listede bulunan ürünlerin ihracatı gerçekleştirilirken gümrük beyannamesinin İhracatçı

Birliklerince kayda alınması gerekir ki bu işlem “kayda bağılı ihracat işlemi” olarak adlandırılır (Kaya, 2015: 78).

1.3.2.3. Konsinye İhracat

Kesin satış işlemi sonra gerçekleştirilecek şekilde alıcılara, aracılara, ihracatçı işletmenin uluslararası şube ve temsilcilerine ürün ve hizmet ihraç edilmesi olarak meydana gelen işlemdir. Konsinye ihracat yapabilmek için her firma kendi ülkelerindeki üst kuruluşların iznine tabidir. Konsinye ihracat talebi işlemi her ülkenin ilgili üst kuruluşlara başvurularak gerçekleşmektedir. Konsinye ihracat şeklinde gönderilen ürünlerin fiili olarak ihraç olayını takiben bir yıldaki satışının gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Zorunlu olarak ya da haklı gerekçelerle bu dönem aynı zaman dilimi şeklinde 1 yıla kadar uzatılabilir. Konsinye ihraçta bedelin satış gerçekleştikten itibaren 30 gün içerisinde karşılığının ülkeye girişı gerekmektedir. Ürünlerin satılmaması halinde ilgili ülkelere geri gönderilmesi gerekmektedir (Canitez ve Bedestenci, 2004: 13).

1.3.2.4. İthal Edilmiş Ürünlerin İhracatı

İthal edilmiş ürünü tekrar ihraç etme sürecine ithal edilmiş ürünlerin ihracatı denir. Vergileri ödenmiştir. Ülkeler bu ürünleri çeşitli amaçlar için ithal ederler. Bazı ülkeler bir ürünleri üretmede kullanmak için ara mal olarak ithal ederler. Bu tür ürünler özellik arz etmeyen ürünler grubunda yer almaktadır (Kaya, 2012: 78).

1.3.2.5. Serbest Bölgelere Yapılacak İhracat

Gümrük mevzuatı kapsamı ile serbest dolaşıma tabii olmuş yeni veya yeni olmayan ürünün ihracatı genel esaslar kapsamında gerçekleştirilir. (TİM, 2020). Serbest bölgelere gerçekleştirilen ihracat, ihracat mevzuatı hükümleri kapsamında yer alır. Serbest bölgeler, bulundukları ülkenin sınırları dâhilinde yer alırlar. Ülkede geçerli bulunan dış ticaretle diğer ticari ve iktisadi alanlara yönelik devlet düzenlemelerinin geçerli olmadığı veya tam anlamıyla uygulanmadığı, gümrük hattı dışında bırakılan bölgelerdir. İhracatın özendirilmesi ve arttırılması için ülkenin diğer kesimlerine nispeten birtakım ticari faaliyetler için daha fazla destek ve teşviklerin uygulandığı bölgelerdir (Kaya, 2015: 78).

1.3.2.6. Bedelsiz İhracat

Yurt dışından herhangi bir ürün bedeli için karşılığında ödeme olmaksızın yurt dışına ürün gönderilmesi “bedelsiz ürün ihracatı” olarak ifade edilir.

1.3.3. Transit Ticaret

Lehte fark olmak kaydıyla alım-satım bedelleri arasında gerçek ve tüzel kişi transit tüccarlar aracılığıyla satın alınan yabancı ya da Türk kaynaklı ürünlerin ülke dışına satışının transit ya da direkt olarak, ihracat ve ithalat rejimi hükümleri geçerli olmaksızın, farklı ya da aynı ülkeye satışının gerçekleşmesi transit ticaret olarak tanımlanır. Türkiye’de yerleşik işletmeler aracılığıyla ithalatı yapılmak suretiyle ülkeye getirilerek gümrük antrepolarına getirilen bir ürünün aynı işletme veya ürünleri gümrük antreposunda devralan farklı bir işletme tarafından başka bir ülkeye satışının gerçekleşmesi de transit ticarettir (OAİB, 2020).

1.4.Uluslararası Ticaret Politikaları

Ülkelerin uluslararası ekonomik ilişkilerinde bir den fazla neden bulunur. Ülkeler, yerli üretimlerinin talebi, karşılamaması durumunda ve bazı ürünlerin yalnızca bazı ülkelerde üretilmesin dolayı birbirleriyle ticari bağlantılar kurarlar. Uluslararası ticari ilişkilerde iş bölümü yönetiminin uygulanması ve ticaretin serbest şartlarda gerçekleştirilmesi dünya kaynaklarının maksimum seviyede etkin kullanımı neticesini verecektir. Ekonomik, siyasal ve sosyal amaçlarla uluslararası ticarete müdahale edebilen ülkeler dış ticaret uygulamalarında serbest koşullara sahip değildirler. Ülke ticaretini kısıtlamak veya özendirmek amacıyla yapılan uygulamalar ise uluslararası ticaret politikalarını meydana getirmektedir (Dinler, 1997: 472).

1.3.4. Gümrük Tarifeleri

Uluslararası ticaret politikasının yaygın ve eski araçlarından birisi gümrük vergisidir. Gümrük tarifeleri terimi yerine “gümrük tarifesi” ifadesi de kullanılmaktadır (Seyidoğlu, 1992: 323).

Gümrük tarifeleri kalkınmanın finansmanı açısından az gelişmiş devletlerde kalkınmanın temelini oluşturur (Hicks, 1965: 70-73). Bu ülkelerin toplam kamu

gelirlerinde doğal olarak ciddi oranda payları bulunmaktadır. Ülke geliştikçe bu pay azalmaktadır. Bunun sebebi, endüstrileşme sürecinde bulunmayan ülkelerde, etkin olarak sürdürülen bir vergi sistemi bulunmadığından dolayı, kamu finansmanını temin etmek için, diğer vergilere göre uygulama kolaylığı bulunan gümrük vergilerine başvurulmasıdır. İthal edilen ürünlerin fazla bulunmayan sınır kapılarından geçmesini mecbur bıraktığından bu verginin tahsil edilmesi büyük bir maliyet gerektirmez. (Hacıoğlu, 2009: 21).

1.3.5. Tarife Dışı Araçlar

Ürünlerin ülkeler arasında serbest hareketini kısıtlayan veya izin vermeyen uygulamalar tarife dışı araçlar olarak ifade edilir. Bu uygulamanın ithalatın kontrolü ile ilgili uluslararası ticaret mevzuatı kadar çevreyle ilgili, fikri ve sanayii haklar veya standartlar şeklinde ticaretle direkt ilgisi bulunmaz. Bu şekilde, bu uygulamada bulunan mevzuatlar ve uygulamalar ticareti olumsuz olarak etkilemektedir (Öktem, 1998: 58).

1.3.6. Miktar Kısıtlamaları

İthalat hacminin kısıtlanmasına yönelik uygulamalara miktar kısıtlamaları denir. Gümrük tarifeleri, ithalatı fiyat mekanizması aracılığıyla sınırlayıcı bir etkisi vardır. Fakat miktar kısıtlamalarıyla ithal edilecek veya ihraç edilecek ürün hacminin direk olarak saptanması söz konusudur. Miktar kısıtlamaları, kotalar, ithalat engelleri ve döviz kontrolü araçlarından meydana gelmektedir (Hacıoğlu, 2009: 22).

1.3.7. Tarife Benzeri Faktörler

Tarife benzeri faktörler; ithalatı sınırlamaya yönelik araçlar olan tarifeler gibi fiyat mekanizması aracılığıyla etkili olabilmektedirler. Mekanizma burada, toplam talebin yabancı ürünlerden yerli ürünlere doğru kaydırılmasını sağlayıp ithalatı engellemek vasıtasıyla pahalılaştırılarak gerçekleştirir. Böylece, ithalat kısıtlanıp yerli üretim arttırılarak oluşturulan uygulamalar ise; ithalat teminatları, iç piyasaya dönük sanayilere teşvik sağlanması, teşviklere uygulanan vergiler ve katlı kur sistemi gibi araçlardan meydana gelmektedir (Husted ve Melvin, 1990:181-182).

1.3.8. Görünmez Engeller

Bu tedbirler devletin halk sağığı veya güvenliğı ve benzeri sebeplerle oluşturduğı idari, teknik düzenleme veya standartları kapsamaktadır. Uygulama nedenleri birbirlerinden farklı olsa bile uluslararası ticareti sınırlandırdıkları kadar engel niteliğı taşır. Bu şekildeki ticari engellerin rakamlarında günümüzde hızlı bir şekilde artış olduğı gözlemlenmiştir. Görünmez engeller, ticarete konu olan ürünlerin tasarım, şekil, işlev, performans, içerik gibi kriterleri göz önünde bulundurarak hükümetlerce oluşturulan ve temelini Uruguay turunda karara bağlanan Ticarete Teknik Engeller Anlaşması ve Hayvan ve Bitki Sağığı Anlaşması olarak bilinen anlaşmaların oluşturduğı uygulamaları içermektedir (Gültekin, 2010: 34).

1.3.9. Gönüllü İhracat Kısıtlamaları

Bu kısıtlamalar, birbirleri arasında ticaret bağlantısı bulunun iki farklı devletin belirlenen ürünlerin ihracatı anlamında karşılıklı olarak anlaşma yaparak gönüllü bir kısıtlama uygulamasıdır. Şimdiye kadar en yaygın uygulama çelik ve otomobil ithalatında bulmuştur. Özellikle Japon arabalarının Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Avrupa devletlerinde o ülkelerin otomobil üreticilerine sorun teşkil edecek seviyede olması neticesinde bu ülkelerin bir kısmı Japonya ile gönüllü kısıtlama uygulamasına gitmiştir. Japonya bunun neticesinde bu ülkelere senelik belli bir sayının üzerinde otomobil satmamayı kabul etmiştir. Bu kısıtlamanın kota veya ek vergi gibi uygulamaları önlemeyi hedeflediğini belirtmemiz gerekir. Eğer Japonya bu biçimde bir gönüllü ihracat kısıtlamasını reddetse bu sefer ithalatçı ülkeler daha ağırlaştırılmış kısıtlamalara sebep olabilecek ve Japonya'yı daha zor duruma düşürebilecek sınırlama veya ek vergi uygulayabilirlerdi (<http://www.mahfiegilmez.com/2012/11/tarife-ds-engeller.html> Erişim Tarihi: 10.01.2020).

1.3.10. İhracatın Özendirilmesi

Uluslararası ticaret politikası araçları sürekli olarak ithalatın kısıtlanması için değildir ve bazen ihracat veya döviz kazandırıcı faaliyetlerin teşvik edilmesini amaçlar (Seyidoğlu, 2003:121).

1.3.11. Bağlı Ticaret

Serbest dövizle satışı olmayan kalitesi yüksek olmayan yurtiçi üretimin ihracatını sağlamak, yabancı sermaye aracılığıyla sanayi kompleksleri inşa etmek, döviz tasarrufu ve benzeri sebeplerle kullanılır. Bağlı ticaret genelde uluslararası sözleşmelere dayanır ve söz konusu taraflardan birisi devlet kuruluşudur (Hacıoğlu, 2009: 23).

1.4. Uluslararası Ticaretin Faydaları

Uluslararası ticaret ekonomide pozitif veya negatif etkileri olabilir. Uluslararası ticaret ile büyüme arasında bir ilişkinin olması doğal karşılanır. İhracatta artış olduğunda, ekonomide de verimlilik anlamında artış meydana gelir. Dövizle ilgili sorunlar azalır, ölçek ekonomilerinden elde edilen getiriler yükselir, ara ürünler ve yatırım ürünlerinin ithalatı kolay bir hale gelir, ihracatta üretim maliyetleri azalır, modern teknolojilerin kullanılmasına yönelik politikalar desteklenir (Acaravcı ve Kargı, 2015: 2).

Dış ticaret yapmak koşulu ile ülkelerin ihtiyaç fazlası mallarını ihracatını yapması ve buna karşılık olarak gerek duyduğu, iç üretimin yetersiz olduğu ürün ve hizmetleri ithal etmek bakımından yararlı olduğu söylenebilir. Uluslararası ticaretin ayrıca ülkelerin kalkınma ve refah seviyelerinin yükselmesini sağlar. Ayrıca ekonomik olarak kalkınmalarını ve büyümelerinde sağlamaktadır. İhracat, etkinliği ve uzmanlaşmayı destekleyip ülkede mevcut olan kaynakların etkin olarak kullanan, pazarlama potansiyeli bulunan mallara odaklanarak verimli üretim yapmak, pazarlama ve dağıtımın yapılmasını mümkün kılar (Kaplan, 2013: 5).

İhracatın ülkelere ekonomik olarak önemli faydaları bulunduğundan, ülkeler ihracatlarını arttırmayı amaçlar. Kalkınma ile dış ticaret arasındaki ilişkiler, kalkınma açısından pozitif etkileri, ekonomik gereksinimlerin giderilmesi, ödemeler dengesi açıklarını karşılamak, iç talep yetersizliğini karşılamak, daha büyük piyasalarda üretim yapılması ifade edilebilir (Çelebi, 2015: 7). Ülkeleri uluslararası ticaret yapmalarına neden olan faktörler; ürün farklılıkları, fiyat farklılıkları, iç üretimin yetersiz olması veya iç üretimdeki ürün fazlalığı şeklinde sıralanabilir (Başar, 2012: 21).

1.5. Türkiye'nin Uluslararası Ticareti

Dünya'da küreselleşme ve ülkelerde olan gelişmeler şüphesiz o ülkenin ekonomisi bakımından en önemli faktörlerden biridir. Ekonomide meydana gelen gelişmeler ülkelerin ticaret politikalarını, makroekonomik dengelerini aynı zamanda diğer ülkelerle olan ilişkilerini de etkilemektedir. Teknoloji, iletişim, tüketicilerin davranışları, ülkelerin mali politikaları, hammadde ve enerji kaynakları gibi makroekonomiyi etkileyen faktörlerde değişimler meydana geldikçe ülkeler bu değişiklikler karşısında uluslararası ticaret politikalarını da tekrar değerlendirirler. Aynı zamanda izledikleri politikaları revize ederler. Türkiye'de değişen şartlar karşısında farklı dönemlerde farklı uluslararası ticaret stratejileri izlenmiştir. Türkiye, cumhuriyetin kurulduğundan beri sürekli dış ticaret hacmini büyütmek ve endüstrisini geliştirmek istemiştir. Bu büyüme ile dış piyasadaki payını artırmayı ve refah seviyesini yükseltmeyi hedeflemiştir. Türkiye'de, bu hedefini uygulamak için dönemden döneme değişen dış ticaret politikaları izlemiştir. Cumhuriyet kurulduktan sonra savaştan yeni çıkmış bir devlet olması ve yeterli sermayenin bulunmaması nedeniyle ekonomik anlamda zor zamanlar geçirmiştir. O tarihlerde ülke sanayisinin kurulup geliştirilmesi düşüncesi ortaya çıkmıştır. Buna bağlı olarak 1923'te İzmir İktisat Kongresi toplanmış ve bu yönde kararlar alınmıştır (Altundal, 2014: 71).

Ülkemiz cumhuriyetin kurulmasından bugüne kadar uluslararası ticaret anlamında farklı dönemlerden geçmiştir. Uluslararası piyasalarda yer almanın bir gereği olarak bu dönemlerde izlenen politikalar global ekonomiye entegrasyon çerçevesinde gerçekleşmiştir. Fakat Türk uluslararası ticaretinin tarihine bakıldığında, Osmanlı döneminde imzalanan Türk dış ticaretine etki eden Balta Limanı Anlaşması'na da değinmek gerekirse Balta Limanı Anlaşması, Osmanlı ile İngiltere arasında imzalanmıştır, Balta Limanı Anlaşması Osmanlı Devleti'nin Düyun-u Umumiye'ye kadar uzanan ekonomik olarak çöküşünü başlatmıştır. Osmanlı ile İngiltere arasında imzalanan anlaşma ile Osmanlı dışa açılarak uluslararası ekonomiden pay almayı hedeflemişti. Fakat Osmanlı'nın ekonomik ve siyasi istikrarsızlıkları durumu değiştirdi. Osmanlı geline bu noktada, 1850'den sonra ekonomisi gelişmiş olan ülkelere hammadde tedariki sağlayan bir pazar konumuna geldi. Balta Limanı Anlaşması Osmanlı'yı zaten kötü durumda olan ekonomisini daha gerilemesini sağlayarak ve hasta adam olarak nitelendirilmesine sebep vermiştir. Ekonomik istikrarsızlıklar bu durumun

meydana gelmesinde büyük rol oynuyordu. Bu durumu tetikleyen ise teknolojik olarak geride kalma neden olmuştur. Batı Avrupa devletleri ekonomileri ivme kazanarak büyürken Osmanlı geride kalmıştır. Osmanlı Balta Limanı Anlaşması ile dışa yönelik bir ekonomi arzularken kısmen de olsa sömürülen bir devlet haline gelmiştir. İngilizlere ve Avrupa devletlerine verilen tavizler, yerli tüccarlar için büyük sorunlara neden olmuş ve Osmanlı'nın ekonomik çöküşünü hızlandırmıştır. Dokuma sektörü zor duruma düşmüş, diğer sektörlerde bu durumdan etkilemiş ve Osmanlı kendi ürünleri üretebilecekken ithalata ihtiyaç duyup dışa bağımlı hale gelmiştir. Batı Avrupa Devletleri'ne karşı rekabet gücü azalan Osmanlı'da sağlanan imtiyazlar sonucu iç üretim zarara uğramış, gelirleri azalmış, gelir gider dengesi bozulmuş ve artık dış borçlanma artış göstermiştir (Durhan, 2002:103). 1854-1914 yılları arasında toplam 41 kez dış borç alan ve ekonomisi bozulan Osmanlı Devleti ilk dış borcunu da 1854 yılında almıştır. Böylelikle, Avrupalı devletlerinin de Osmanlı Devleti'nde bankacılık sektöründe yer alması daha rahat bir hal almıştır (Anbar, 2009:8). Osmanlı, meydana gelen bu olaylar sonrasında jeopolitik olarak zayıflığa itilmiştir. Bu süreçte kalkınan ve büyüyen Avrupa'ya karşı da gelişme düzeylerinde dengesizliklerin meydana gelmesine yol açmıştır. Yabancılar verilen gümrük ayrıcalıkları Osmanlı'nın iç üretiminin çökmesine sebep olarak bu gelişmelerden sonra ithalatta artış meydana gelmiş ve ekonomik yapı bütünüyle hasar görmüştür. Cumhuriyetin kuruluşundan kısa bir süre önce Osmanlı Devleti'nin ekonomisi zayıf düşmüş ve Avrupa'ya kıyasla geri kalmıştır. Cumhuriyetin ilk zamanlarında dış ticaret kaynaklı kazançların yaklaşık %85'lik bir oranının tarımsal kaynaklı olması ise bu olayların bir sonucudur. 1929'da Balta Limanı Anlaşması ekonomik imtiyazlarını yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti kaldırabilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti, savaştan çıkmış yeni bir devlet olup ekonomik olarak son derece zor zamanlar yaşamış ve ilk olarak liberal, sonraki dönemlerde ise devletçi politikalar uygulamıştır. İzleyen dönemlerde ise karma ekonomi politikası izlemiş ve sonrasında tekrardan liberal politikalar izlemiştir. Global ekonomiye geniş çaplı bir katılımı 1980 yılında 24 Ocak Kararları hazırlanmıştır. 24 Ocak Kararları'ndan sonra ihracatı arttırmaya yönelik büyüme stratejileri izlenmiştir (Özdemir vd., 2016: 149).

Türkiye 1980 yılı ile dışa açılmaya yönelmiştir. 24 Ocak 1980 ekonomik kararları ile ithal ikamesi politikası bırakılıp, ihracata yönelik bir endüstrileşme yoluna girilmiştir. 1980'de bir devalüasyon gerçekleşmiş ihracatın arttırılıp ülkeye döviz girişinin sağlanması hedeflenmiştir. 1981 yılında ithalat programı ile ithalatın serbestleşmesi

için politikalar izlenmiştir. Fakat gümrük vergileri yaklaşık %76,3 düzeyinde olup çoğu endüstri ürünlerindeki vergi miktarı ise yaklaşık %100 veya daha yüksek bir oranda yer almıştır. 1984 yılında ithalat rejiminde ciddi düzenlemeler yapıp gümrük vergileri %76,3 oranından %48,9 oranına düşürülmüştür. Dünya ekonomisine daha uyumlu bir politika izlemek adına İthalat kotaları tarife dışı engellere kaydırılmıştır. İthalat engeli bulunan ürünlerin sayısı 1800'den 459'a düşürülmüştür. İthalatı yasak olan ürünlerin sayısı çeşitli düzenlemeler ile düşürülüp uyuşturucu silah gibi ürünlerin dışında ithalatı yasak olan ürün kalmamıştır. 1984'te ithalat iznine bağlı ürünlerin sayısı 100 civarındayken 1988'de bu sayı 33'e düşürülmüştür. İthalatı izne bağlı olan malların listesi ise 1990 yılında tamamen kaldırılmıştır (Savrul vd., 2013: 69-70).

Hükümet yapılan seçimlerle 6 Kasım 1983 yılında göreve başlamış, 1983 ve 1984 yılında yeni ekonomik tedbirler alınmış ve bu tedbirler 24 Ocak 1980 Kararları'nı bütünler özellikte olmuştur. Bu yeni ticari önlemler, daha serbest bir ekonomi politikası yönelimi geliştirmiştir. Böylelikle izlenen ekonomi politikasında, ekonomiye kaynak sağlayacak gücün daha etkin bir şekilde dağıtılması amaçlanmış olup serbestleşmeye öncelik verilmiştir (Uludağ ve Arıcan, 2003: 51-52). 1980'den itibaren ihracatta ciddi derecede gelişme gözlenmektedir. 24 Ocak 1980 Kararları ihracatın gelişmesindeki en önemli faktördür. Takip eden dönemlerde bu uygulamaları daha da geliştiren ticari politikalar izlenmiştir. İhracat oranını yükseltmek için teşvik uygulamaları arttırılarak ücret ve maaşlar enflasyon düzeyinden daha alt seviyelere çekilerek iç talebin azaltılmasıyla ihracatçı firmalar dış pazara önem vermiş, petrol fiyatlarında artışlar meydana gelmesi neticesinde orta doğu devletlerinin satın alma gücünde artma meydana gelmiş ve ülkemizin komşu devletlerle ticaretini geliştirmeye yönelik olarak ihracat düzeyinin yükselmesinde de etkili olmuştur (Şahin, 2009: 409-410). Bu süreçte çalışanların satın alma kapasitesinde de bir gerileme meydana gelmiş ve ihracat rekabeti güçlendiren bir faktör olarak nitelendirilmiştir, bunlara neden olan etken ise o dönemde uygulanan devalüasyondur (Sönmez, 2009: 28).

Türkiye'nin ihracatında 1980 yılından itibaren izlenen ekonomi politikalarıyla ihracatımızda ciddi bir artış gerçekleşmiştir. Fakat ihracattaki artışla birlikte ithalatta da artış olmuştur, bu bağlamda dış ticaret açığı daraltılamamıştır. 1994 yılında ekonomik istikrar programı olan 5 Nisan Kararları açıklanmıştır. Bununla birlikte döviz piyasasında istikrar sağlanmıştır. 1989 ve 1994 yılında yaşanan ekonomik problemler

1980 ekonomik dönüşümü içinde ele alınmıştır. Bu sebepten dolayı serbest piyasa ekonomisinin çok etkili bir şekilde yürütülmesi amacıyla kurum ve kuruluşların meydana gelmesine uygun birtakım iktisadi çalışmalar gerçekleştirilmiştir (Savrul vd., 2013: 71). 1995 yılında Türkiye, Avrupa Birliği'yle Gümrük Birliği anlaşması imzalayarak bu anlaşma 1996 yılında yürürlüğe girmiştir. 24 Ocak 1980 kararlarıyla Türkiye ekonomisinde meydana gelen ticari serbestleşme olayının önemli bir kısmını gümrük birliği teşkil etmektedir. Gümrük Birliği Anlaşması, taraf ülkelerin birbirleriyle olan ticaretlerini engelleyen kısıtların kaldırılmasını sağlayan gümrük vergileri ve tarife dışı engellerin ortadan kalkmasını sağlayan serbest ticaret anlaşmasıdır. Bu anlaşma ile serbest ticaret alanı oluşturulması amaçlanmıştır. Fakat üçüncü ülkelere ortak bir tarife veya uygulama bulundurmayan bir anlaşma şeklidir (<https://ab.gtb.gov.tr/ab-ile-iliskiler/30-soruda-gumruk-birligi> Erişim Tarihi: 29.01.2020). Yatırım ve tüketim harcamalarında 2000 ve 2001 krizlerinde ciddi düşüşler meydana gelmiştir. İhracatta artış, ithalatta düşüş yaşanmıştır bunun sebebi devalüasyon olmuştur. Fakat 2002 yılında ihracatın artış oranı ithalatın artış oranından düşük olduğu görülmektedir. 1980'den önce tarımın Türkiye ihracatında büyük bir öneme sahip olduğu görülmektedir. Türkiye'nin uluslararası ticaret formu 1980 Ekonomik Kararları'yla birlikte değişmiştir. Bu kararlarla birlikte 1980'li yıllardan sonra ise ihracatımızda tarımın katkısında azalma gözlenirken endüstrinin etkisinde bir artış olduğu saptanmıştır (Serin, 2001: 311). Türkiye'deki son 10 yıllık dış ticaret verileri tablo 1'de gösterilmektedir.

Tablo01: Türkiye'nin Dış Ticaret Verileri

Yıl	İhracat \$	İthalat \$	Toplam \$
2010	113.883.219.184	185.544.331.852	299.427.551.036
2011	134.906.868.830	240.841.676.274	375.748.545.104
2012	152.461.736.556	236.545.140.909	389.006.877.465
2013	151.802.637.087	251.661.250.110	403.463.887.197
2014	157.610.157.690	242.177.117.073	399.787.274.763
2015	143.838.871.428	207.234.358.616	351.073.230.044
2016	142.529.583.808	198.618.235.047	341.147.818.855
2017	156.992.940.414	233.799.651.234	390.792.591.648
2018	167.920.613.455	223.047.094.482	390.967.707.937
2019	156.885.510.764	183.685.849.036	340.571.359.800

Kaynak: TÜİK, 2020

Ülkemizin dış ticaretini 10 yıllık olarak ele aldığımızda ihracatı 113 milyar dolar dolaylarında, ihracatı ise 185 milyar dolar, toplam dış ticaretimiz ise 299 milyar dolar dolaylarındadır. 10 yıldan bugüne ihracatımız 156 milyar dolar, ithalatımız 183 milyar dolar toplam dış ticaretimiz ise 340 milyar dolar dolaylarına ulaşmıştır.



İKİNCİ BÖLÜM

TRANSİT TİCARET

Transit ticaret anlamında ülkemiz Orta Doğu Ülkeleri ve Orta Asya Ülkeleri için yaygın transit durağı olarak tercih edilen bir ülkedir. Bu bölümde öncelikle transit ticaret rejiminin tanımına ve kapsamına yer verilmiştir. Transit ticaretin işleyişi, akışı, uygulanması, transit ticarete kullanılan teslim ve ödeme şekilleri izah edilmiştir. Ayrıca ülkemiz için önemine yer verilmiştir.

2.1. Transit Terimi

Transit ticareti rejimini ele almadan önce transit teriminin incelenmesinde yarar görülmektedir. Vergi veya resim ödemesi yapılmadan bir ülkeden bir başka ülkeye bir ürünün transfer edilmesi transit olarak tanımlanır. Başka bir deyişle transit, ülkelerin bir yerinden bir başka yerine ürünlerin taşınması veya ithal edilen ürünlerin farklı bir ülkenin sınırlarından geçirilmek suretiyle ithalat vergisi ve herhangi bir diğer vergi ödemesi yapılmaksızın başka bir ülkeye naklinin gerçekleştirilmesidir (Erdoğan ve Ener, 2005: 26).

2.2. Transit Tacir

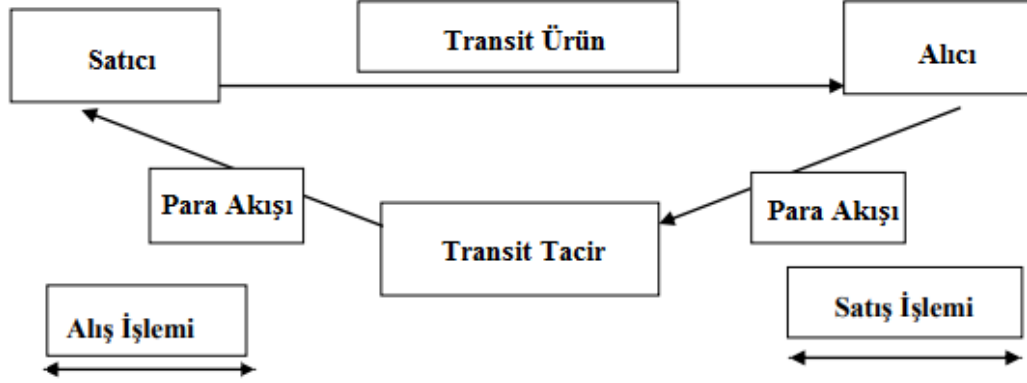
“Transit ticaret faaliyetinde bulunan, vergi numarası sahibi Türkiye’de yerleşik gerçek veya tüzel kişi tacirler, esnaf ve sanatkâr odalarına kayıtlı olup üretim faaliyetiyle iştigal eden esnaf ve sanatkârlar ve joint-venture ile konsorsiyumlardır” (OAİB, 2020). Transit tacirler, uluslararası ticaret kuralları ve mevzuatlarına bağlı olup alıcı – satıcı olan ülkelerin kural ve mevzuatlarına bağlı kalmazlar (Yaşar, 2007: 7)

2.3. Transit Ticaret Tanımı

Üç ülke veya üç farklı alış-satış şeklinde organize edilen dış ticaret işlemine transit ticaret adı verilir (Keskin, 2011: 46). Mevzuatta yer alan tanımı ile: Transit ticaret

serbest bölge ya da ülke dışında yer alan bir işletmeden veya antrepodan alınan ürünlerin, diğer ülke üzerinden transit veya doğrudan olarak ülke dışına ya da serbest bölgede bulunan yerleşik bir firmaya veya antrepoya satılmasına denir (Mevzuat.net, 2020). Transit ticarete alım satım akışı şekil 1’de şematize edilmiştir.

Şekil 1: Transit Ticaret Akış Şeması



Kaynak: Gönen, 2013: 4.

Transit ticaret Reexport ticareti olarak da tanımlanır. Ürünlerin alış ve satış bedellerinin farkı lehte olması bu ticaret türünde esastır. Gümrük idarelerince verilebilecek izne bağlı olarak, ürünlerin gümrük sınırlarına gelerek elleçleme, geçici depolama alanları ya da antrepolara getirilmesi ithalat olarak değerlendirilemez. Bu ifade haricinde transit ticaret istekleri onay alınmak üzere Dış Ticaret Müsteşarlığı'na taktim edilir ve buna bağlı olarak süreç gerçekleşir. Fakat alım ve satım bedelleri arasında aleyhte fark var ise, transit ticaret formunun oluşturulmasına bağlı olarak talepler aleyhte farkın, kambiyo mevzuatında yer alan genel terkin sınırını aşmaması ya da genel terkin sınırını geçmekle birlikte kambiyo mevzuatında belirlenen elde olmayan neden durumuna dayandığının kanıtlanması durumunda sorumlu bankalarca sonuçlandırılır. Aleyhte farkın, genel terkin sınırını geçmekle beraber, elde olmayan sebepler haricinde kalan haklı sebeplere dayanması durumunda Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından sonuçlandırılır. Transit ticarete bankacılık faaliyetleri de dış ticaret ve kambiyo mevzuatına göre Merkez Bankası tarafından belirlenen şartlara göre gerçekleştirilir. Farklı özellikler içeren transit ticaret işlemlerinin yöntem ve kurallarını belirlemeye, talimat vermeye, özel ve mecburi koşulları gözlemleyip karar vermeye ve uygulamada

meydana gelebilecek nitelikte problemleri çözümlmeye Dış Ticaret Müsteşarlığı yetkilidir. Transit ticaret ithalat ve ihracat engeli bulunan ülkelerle yapılması mümkün değildir. Dış Ticaret Müsteşarlığı'na transit ticaretin uygun bulunmadığı ve uluslararası anlaşmalarla ticareti yasak olan ürünlerin transit ticareti yapılamaz. Transit ticaret rejimi kapsamında bir Türk firması yurtdışından aldığı ürünü, başka Türk firmalarına transit ticaret rejimi kapsamında satabilir. Fakat bu satış işlemine ilişkin bütün evrakların ilgili gümrük müdürlüğüne beyanı gerekmektedir. Düzenlenmiş olan transit ticaret formu iptal edilir. Transit ticaret yapacak olan firma yani ürün alımı gerçekleştiren yeni bir transit ticaret formu düzenlenir. Forma ürünün satın alındığı ülke olarak ürünün ilk satın alındığı ülke yazılır. Özetle transit ticaret bir malın uygun şartlarda menşei ülkeden alınarak, malı satın alan ülkeye satışı ve bu bağlamda bir kazanım sağlanması esasına dayanmaktadır (Yaşar, 2007, 9; Ünüsan ve Canitez, 2014, 35).

2.4. Transit Ticaret Rejimi

Gümrük rejimi altındaki transit ticaret bir rejim olarak ele alındığından dolayı gümrüğü de tanımlamamız gerekmektedir. Gümrük dış ticaret işlemlerinde kontrol yetkilerini ellerinde bulunduran devlet kuruluşlarıdır. Buna göre bir ürünün ülkenin gümrük sınırını geçmesiyle ödeme zorunluluğu doğan vergi ve harçlara gümrük adı verilmektedir. Gümrük kontrolüne tabii olan ürünlerin gümrük mevzuatına uygun olarak bağlı tutulduğu işlemlere ise gümrük rejimi denir. Söz konusu ürün ülke gümrüğünden geçmesiyle gümrük mevzuatı kapsamında gümrük işlemleri başlatılır. Genellikle ülkeden çıkan ürünler serbest olmasına rağmen tüm ülkelerde dış ticareti yapılan ürünler için belli başlı gümrük uygulamaları vardır. Ülkelerin ticaret stratejileri nedeniyle ülkeye giren ürünlere gümrük vergisi yansıtılır. Ancak ülkenin genel gümrük rejiminin yanında özel gümrük rejimleri de mevcuttur. Ülkeye bu rejimlerle ürün girişleri ve çıkışlarındaki kurallarda çok sayıda kolaylıklar mevcuttur (Erdoğan ve Ener, 2005: 26). Dünyadaki transit ticaret verilerini inceleyecek olursak tablo 2' deki gibidir.

Tablo 2: 2008 – 2017 Yılları Arası Dünyadaki Transit Ticaret Verileri ve Transit Ticarete Konu Olan Yük Miktarı

	TİCARET HACMİ (MİLYON EURO)	YÜK MİKTARI (MİLYON KG)
2008	401.696	426.592
2009	359.231	358.464
2010	397.379	397.383
2011	408.400	367.145
2012	443.160	384.818
2013	428.462	375.828
2014	485.738	418.555
2015	582.088	426.011
2016	522.329	395.720
2017	538.358	375.607

Kaynak:<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/en/dataset/82007ENG/table?ts=1588342434579> Erişim Tarihi: 29.04.2020.

Tablo 2 incelendiğinde 2008 ve 2017 yılları arasında transit ticarete %34'lük bir değişim olmuştur. Transit ticaret hacmi 401 milyar Euro'dan 538 milyar Euro'ya çıkmıştır. Yük miktarında ise %11'lik bir düşüş meydana gelmiştir. Yük miktarı 426 milyar KG'dan 375 milyar KG'a gerilemiştir.

Dünyada transit ticarete önde gelen ülkelerin Hong-Kong, Singapur ve Dubai olduğu görülmektedir. Örnek olarak Singapur'un 2019 yılı transit ticareti 278,6 milyar \$'dır (<https://www.singstat.gov.sg/modules/infographics/singapore-international-trade>, Erişim Tarihi: 30.04.2020).

Transit ticaret rejimi, yükün taşındığı noktadan başlayıp herhangi bir gümrük rejimine tabi oluncaya kadarki süreçte, ihracat ve ithalatçının olduğu yerlerde tamamlanır veya herhangi bir ülkenin sınırlarından geçişinde gümrük uygulamalarını kolaylaştıran ve uygulama maliyetlerini en aza indiren bir rejimdir. Serbest dolaşım uygulamasına tabii olmayan ticaret politikası ve ithalat vergisinden bağımsız serbest dolaşıma dâhil olmayan yük ile ihracat ile ilgili gümrük işlemleri gerçekleşen yükün, gümrük muhafaza

dâhilinde gümrük bölgesi kapsamında bir bölgeden başka bir bölgeye taşınması transit rejimi hükümleri dâhilindedir. Transit geçen vasıta ve serbest dolaşımda olmayan yük transit geçişten dolayı herhangi bir gümrük vergisine tabii tutulmaz. Ancak transit rejimine dâhil olan yükle ilgili gerçekleştirilen hizmet ve kontrollerin masrafları, yükleme, boşaltma, mühür takma, yükü muhafaza etme gibi hizmetler karşılığında ücrete dâhil olmaktadır (Kaçmaz, 2015: 6).

2.5. Transit Ticaret İşlemleri ve Akışı

Ürün ve hizmet ticareti, dış ticarete satıcı ve alıcı olarak, alım ve satım düzeninde ve genellikle iki ülke arasında organize edilir. Transit ticaret ise üç ülke veya üç farklı alım-satım şeklinde organize edilen ticaret biçimidir. Transit ticarete konu olan ürün, ikinci ülke uğraklı olarak üçüncü ülkeye sevk edilebilir veya alım yapılan ülkeden doğrudan satış yapılan ülkeye sevki sağlanabilir. Transit ticarete konu olan ürün ikinci ülke uğraklı olarak teslimi gerçekleştirilecek ise, ikinci ülkede bulunan işletme aracılığıyla transit ticaret rejimi dâhilinde gümrük nezaretinde yükleme, boşaltma ile gümrük beyanları işlemlerinin yapılması gerekmektedir. İki teslim şeklinde de alım-satım yapan işletmeye transit tacir adı verilir. Transit ticarete taraflar aşağıdaki gibidir (Gönen, 2013: 3);

İhracatçı: Ürettiği veya tedarik ettiği ürünü yasal mevzuat çerçevesinde yurtdışına satımını gerçekleştiren taraftır.

İthalatçı: Ülke dışından satın aldığı ürünü yasal mevzuat çerçevesinde yurda girişini sağlayan taraftır.

Transit Tacir: Ülke dışından satın aldığı ürünü yine ülke dışına satarak transit ticaret faaliyetini gerçekleştiren kişilere transit tacir adı verilir.

2.6. Transit Ticarete Kullanılan Belgeler

Faturalar, taşıma evrakları, dolaşım evrakları, sigorta evrakları, finansal belgeler ve uygunluk sertifikaları uluslararası ticarete kullanılan vesaikler olarak sınıflandırılırlar. Kâğıt Belgelerin elektronik versiyonlarının bulunmasına rağmen uluslararası ticarete kâğıt belge formunda kullanım yaygındır. Uluslararası ticarete kullanılan belgelere vesaik denir. Doküman ve belge kelimeleri ile vesaik aynı anlamı taşıırken, uluslararası

ticaret işlemlerini gerçekleştirirken ithalatçı ve ihracatçının kullandığı evrakların bütünü anlamında bu terim kullanılır (Seçkin, 2017: 2).

Uluslararası ticarete süreç, birden fazla yazılı belgeler ile gerçekleştirilir. Uluslararası ticarete kullanılan belgelerin sayısı yurt içi ticarete kıyasla bariz bir şekilde daha fazladır. Kıymetli evrak olarak kabul edilen, uygulamada vesaik olarak adlandırılan uluslararası ticaret evraklarının bir kısmı tarafların isteğince olarak kullanılmaktayken bir kısmı ise uluslararası ticaret işlemlerinin yürütülmesinde zorunluluk teşkil eder. Bu kullanılması zorunlu olan belgeye örnek olarak transit beyannamesini verebiliriz. Uluslararası ticarete kullanılan belgelerdeki hatalar ve eksiklikler bilhassa ihracatta, ihracatçının işlemlerinde gecikmelere veya fazladan ödeme yapmasına neden olur. Uluslararası ticaret işlemlerinde kullanılan bu belgelerin dikkatli ve özenli bir şekilde düzenlenmemesi meydana gelecek olan kayıpların, zararların veya gecikmelerin engellenmesini sağlayacaktır (Gönen, 2013: 4).

2.6.1. Faturalar

Uluslararası ticarete ürünün satışına istinaden kullanılan faturalar; Proforma Fatura, Ticari Fatura, Navlun Faturası ve Konsolosluk Onaylı Faturadır

2.6.1.1. Proforma Fatura

Ön fatura veya satış teklifi için kullanılan satıcı tarafından alıcıya gönderilen bir belgedir. Satıcı teklif verdiği ürünün bedelini, ödeme yöntemini, adedini, birimini, markasını, modelini ve yükleme şeklini proforma faturada üzerinde göstererek alıcıya gönderir. Asıl sipariş için proforma faturadaki şartlar alıcı tarafından kabul edilmelidir ve bu şekilde bir ön anlaşma yapılmış olur. Bunun yanında satıcı, alıcı adına faturadaki bilgilere göre akreditif açabilmektedir. Diğer yandan ürün siparişi almak sebebiyle kargoyla üründen numune göndermek istendiğinde alıcı ülkenin gümrük idaresi için proforma fatura düzenlenmesi gerekir (Onursal, 2000: 118).

2.6.1.2. Ticari Fatura

Ticari fatura, ürün veya hizmetin satışını gösteren, proforma faturaya, siparişe, sözleşmeye bağlı olarak satıcı tarafından düzenlenen belgelerdir. Gümrük ve döviz işlemlerinde ticari fatura esas olan kesin faturadır. Proforma faturadaki satış koşullarının alıcı tarafından kabul edilmesine istinaden ithalatçı ürün siparişini verdikten sonra proforma fatura artık kesin satış faturasına dönüşür. Satıştan sonra düzenlenen faturaya da orijinal fatura adı verilir. Ticari faturada olması gerekenler aşağıdaki gibidir;

- Fatura tarihi
- Ürün veya hizmet cinsi,
- İhracatçı ve ithalatçının adı, unvanı ve adresleri,
- Ödeme yöntemi,
- Ürünlerin menşei,
- Teslim yöntemi,
- Ürün veya hizmetin birim miktarı, bedeli ve tutarı,
- Ürünlerin ebatları, ağırlığı ve adedi,
- Ürün nakliyesinin nasıl gerçekleştirileceği,
- Ürünlerin ambalaj özellikleri ve açıklamaları
- Düzenleyenin imzası bulunması gerekir. Faturalarda imza bulunmasının gerekliliği ile birlikte, mevzuat gereği söz konusu faturalarda ıslak imza bulunması gerekmektedir.
- Navlun ve sigorta prim bilgileri,
- Yükleme - boşaltma noktaları, ticari faturalarda yer alması gerekir.

İthalatçı ve ihracatçının ülkesinde zorunlu olan özel bilgiler, yazıyla fatura toplamının yazılması, satıcının banka bilgileri, bu bankanın SWIFT numarası, sipariş numarası ve akreditif numarası da faturanın üzerine yazılı olmalıdır (Şen, 2008: 15).

2.6.1.3. Navlun Faturası

Uluslararası ticarete teslim şekli olarak yer alan Cost, Insurance And Freight (CIF) veya Cost And Freight (CFR) teslim şekillerinde ihracatçı firma navlun bedeli için ödeme yaptığı taşıyıcı firmadan ödeme yaptığına dair bir belge alır. Navlun faturası

ihracatçının navlun ücretini ödediğini gösterir bir belgedir, ihracatçı bu belgeyi düzenleyerek ithalatçıya gönderir. Navlun bedeli, akreditif ve ürün bedelini de yer alıyorsa, konşimento ve sevk belgelerinde navlunu ödenmiştir ibaresinin bulunması gerekir (Akkuş, 2011: 76).

2.6.1.4. Konsolosluk Onaylı Fatura

Konsolosluk onaylı fatura, ihracatçının ürünü ihraç edeceği ülkenin konsolosluğuna kendi orijinal faturasını düzenleyip onaylattığı fatura türüdür. İhracatçı gereken konsolosluk onayını aldıktan sonra düzenlemiş olduğu onaylı faturayı ithalatçıya gönderir. Konsolosluk onaylı faturada, ihracatçı ilk olarak kendi orijinal faturasını düzenler, daha sonra bağlı olduğu meslek odasına giderek hazırlamış olduğu menşe şahadetnamesini ibraz ederek onaylatır. Sonrasında ithalatçı ülkenin konsolosluğuna giderek menşe şahadetnamesini ve faturasını onaylatmak üzere ibraz eder. Bu faturayı çoğunlukla Orta Doğu ülkeleri talep etmektedir (Yılmaz ve Özken, 2013: 196).

2.6.2. Dolaşım Belgeleri

Dış ticaret yapan firmaların, alıcıya gönderdiği ve alıcının ülkesindeki vergi indirimi veya istisnasını sağlayan vesaiklerdir.

a) ATR Belgesi: 1996'da AB üyesi devletlerle ülkemiz arasındaki, sanayi malları kapsamında yapılan ticarete gümrük resim harç ve vergileri tamamen kaldırılması maksadıyla Gümrük Birliği Anlaşması yapılmıştır. Bu anlaşma kapsamında ürünün serbest dolaşımı için yani gümrük vergi, resim ve harçlardan muafiyetinin sağlanabilmesi için ATR belgesi düzenlenmektedir. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'ne bağlı Ticaret ve Sanayi Odaları (TOBB)'ndan ATR belgeleri alınmaktadır. Daha sonrasında ihracatçı tarafından doldurulur. Sonrasında ilgili Ticaret veya Sanayi Odasına onaylatılır. ATR belgesi düzenlenen ürünün çıkışı yapılacağı gümrük idaresince kontrol edildikten sonra onaylanmaktadır ve geçerliliği 4 aydır. 5 nüsha düzenlenir. ATR belgesindeki yeşil nüsha ihracatçıda kalır ve iki nüsha çıkış yapılan gümrük idaresinde kalır. Bir nüsha ise ilgili Ticaret ve Sanayi Odasına gönderilir. Bir nüshada ithalatçıya yükünü gümrüksüz çekebilmesi için gönderilir (Yılmaz ve Özken, 2013: 71).

b) EUR.1 Belgesi: tarım ürünlerinin ticareti için Avrupa Birliği'ne paralel olarak imzaladığımız, Türkiye ve Avrupa Birliği ile imzalanan Serbest Ticaret Anlaşmalarındaki A bendinde belirtilen ülkelerle Türkiye arasındaki ticarete tercihli rejimden faydalanabilmesi amacıyla menşe statüsünü belgelemek koşulu ile düzenlenen dolaşım belgesidir. Ülkelerin korumayı istediği iş alanlarını anlaşma kapsamı dışında bırakabildikleri ikili anlaşmalarda, dikkate alınması gereken bir konudur. Örnek olarak İsrail ile aramızdaki Serbest Ticaret Anlaşması'nın kapsamında sıvı yağlar, anlaşmanın kapsamı dışına bırakılmıştır. Bu sebeple ihracat işlemlerinde EUR.1 değil, Menşe Şahadetnamesi düzenlenir. EUR.1 belgesi, EFTA ülkeleri, AB ülkeleri, Bosna Hersek, İsrail, Makedonya, Fas, Filistin, Tunus, Mısır, Ürdün, Sırbistan, Karadağ, Arnavutluk, Gürcistan, Karadağ, Şili, Morityus Cumhuriyeti'ne düzenlenebilmektedir (OAİB, 2020).

2.6.3. Menşe Şahadetnamesi

Dış ticarete ürünün üretildiği ülkeyi yani menşeyi gösteren belgeye menşe şahadetnamesi denir. Herhangi bir ülkede üretilen ürün üçüncü bir ülkede ek olarak herhangi bir işçilik veya farklı işlemler görebilir. Bu işlemler ürünün katma değerinde artış meydana getirebilir, ürünün bu işlemlerden dolayı katma değeri belirli bir oranda artar ve ülkenin işlem gördüğü ülkenin menşeyi olduğunu gösterir bir belgedir. Ülkeler arasındaki ticaret anlaşmaları şartları kapsamında gümrük işlemleri gerçekleştirilir. Örneğin, ticarete konu olan ürünün menşeyinin belirlenmesi bir ürünün gönderildiği bir ülkede Tercihli Gümrük Rejiminden faydalanması ya da kota sınırlamasının geçilip geçirilmediğinin anlaşılması için önemlidir. Menşe Şahadetnamesini genellikle Ticaret ve Sanayi Odaları veya sadece Ticaret Odaları bazen de ithalatçı ülkenin ihracatçı ülkedeki konsoloslukları onaylar. Bu belge yasal olarak düzenlenmesi gereken bir belge değildir. Fakat söz konusu ürünün satıcının ülkesi ile aralarında serbest ticaret anlaşması olan diğer ülkelere ihracat yapılacağına alıcının talebi doğrultusunda düzenlenen bir belgedir. Örneğin, Türk menşeli ürünlere Amerika halen kota uygulamaktadır. Bu sebeple, bazı ihracat yapan Türk tekstil firmalarımız, kota engeline takılmamak için Bulgaristan'da fabrika açıp, ürünlerinin Bulgar menşeli olduğunu gösterir menşe şahadetnamesi düzenleyip Amerika'ya ihraç etmektedir. AB ülkeleri kendi aralarındaki ticarete ve Türkiye ile olan ticaretlerinde menşe şahadetnamesi talep edilmez. Eğer ihraç edilen ürünler için ihracatçı ülkeye gümrük

muafiyeti veya indirimi uygulaması varsa menşe şahadetnamesi yerine kullanabilen A.TR belgesi kullanılır (Gönen, 2013: 13).

2.6.4. Çeki Listesi

Ambalajları açılmadan kolilerle sevk edilebilen ve dökme olmayan ürünlerin her bir koli içinde yer alan miktar ve koli ölçüleri ile gösteren belgelere çeki listesi denir. Çeki listesi gümrük işlemleri yapıldığı esnada gümrük idaresine ve taşımacı firmaya yükü sayma sırasında, yükleme ve taşıma bakımından kolaylık sağlar. Çeki listeleri paketleri açmadan sandık, kutu, paket ve balyaların içindeki ürünlerin cinsinin, ölçüsünün ve renginin ne olduğunu ve ağırlık bilgilerini dağıtımını yapma olanağı sağlar. Çeki listesi en az iki nüsha hâlinde düzenlenir. Nüshalardan biri ürünü gönderen firmada kalır, diğer nüsha ise alıcıya ulaştırılması için taşıyıcı araçta bulundurulur. Çeki listesi orijinal fatura ile birlikte ihracatçı veya gönderici tarafından düzenlenebileceği gibi, beyan sahibi de düzenleyebilir. Ürünlerin ağırlıkları ile ilgili uygulanan vergi kapsamında olan ürüne çeki listesinin ibraz edilen ürünün, tarife cetvelindeki vergiye esas olan, daralı ve net ağırlık, adet, baş ve hacim gibi birimler kullanılarak hazırlanması gerekir. Ayrıca çeki listesi alıcının vergi indiriminde yararlanması amacıyla da düzenlenmektedir. Çeki listesi ilgili ticaret odasından onaylandıktan sonra gerekiyorsa gümrük tarafından vize edilir. Çeki listelerinin gümrük tarafından onaylanma zorunluluğu yoktur (Kaçmazer, 2015: 27).

2.6.5. Analiz Belgesi

Analiz gerektiren çimento, boya, asit gibi kimyasal maddelerin ürünlerin nem ve erime derecesi bilgileri ve ürünlerin kimyasal formüllerini meydana getiren bileşiklerin ve maddelerin ad ve oranlarını gösteren belgedir (OAİB, 2020).

2.6.6. Kontrol Belgesi

Türkiye’den ihraç edilen, ürünlerimizin uluslararası piyasalarda imajını ve kalitesini koruyup güçlendirmek amacıyla, ithalatta da kalite düşüklüğünden meydana gelen haksız rekabeti engellemek ve yanıltıcı uygulamalar neticesinde tüketiciyi korumak amacıyla Dış Ticaret Müsteşarlığınca birtakım ürünler dış ticarete zorunlu

denetimlerden geçmektedir. Bu kapsamda, Dış Ticarete Teknik Düzenlemeler ve Standardizasyon Yönetmeliği'nde bulunan 70 adet standart tarımsal ürün yani yaş meyve ve sebze, bakliyat, bitkisel yağlar, pamuk ile kurutulmuş gıda gibi ihracatta zorunlu standart denetimi kapsamındadır. Dış Ticarete Standardizasyon Denetmenleri Grup Başkanlığı'na bu belgeyi almak üzere ihracatçı firma müracaatta bulunur. Bu kurum tarafından yapılan kontrollerde ihracatçının ürünleri standartlara uygun bulunduğu takdirde ihracatçıya Kontrol Belgesi düzenlenir ve verilir. Bu nedenle bu ürünlerin ihracatında Kontrol belgesinin ilgili gümrük müdürlüğüne ibraz edilmesi gerekir (Yılmaz ve Özken, 2013: 80).

2.6.7. ATA Karnesi

Uluslararası Geçici İthalat Sözleşmesi ve Ekleri dâhilinde, ticarete taraf olan ülkeler arasında, başka herhangi evrağa ihtiyaç duyulmadan, ticarete konu olan ürünün geçici olarak ithalat ve ihracatını sağlayan gümrük belgelerine ATA karnesi denir. İthalatı gerçekleştiren tarafa kolaylık sağlaması için, gümrük merciileri, gerçek ve tüzel kişiler, kurum ve kuruluşlar ayrıca teşekküller gibi geçici Uluslararası ATA Sistemi oluşturulmuştur. Ne ithalatçı ne de gümrük idareleri tarafından uluslararası teminat altında olan ATA karnesi ile ülkeye giren ürünler için ithalat işleri esnasında farklı bir uygulamaya ihtiyaç duyulmaz. ATA karneleri kolaylıkla karne hamili tarafından düzenlenebilir ve gümrükler tarafından da basit bir şekilde kontrolü gerçekleştirilebilir. Bütün bu olaylar, ATA karnesi aracılığıyla ülkeye giren ürünün ithalat ve tekrar ihracatında gümrüklerden geçiş zamanının azaltılmasına katkı sağlar. Ayrıca bu işlemler ATA karnesi sahiplerine, ATA karnesinin 1 yıl olan geçerlilik zaman diliminde bulunmak şartıyla, bir ATA karnesi ile birden çok akit taraf ülkesine birden fazla olarak geçici ithalat şansı sağlar. Fuar, sergi, tanıtım, toplantı gibi etkinliklerde kullanılacak ve sergilenecek ürünler için ATA karnesi düzenlenebilmektedir. Bu durumda ticari bir amaç olmadığı için orijinal evrak aranmamaktadır (Özbek, 2005:165).

2.6.8. Taşıma Belgeleri

Uluslararası ticaretin gerçekleştirilmesinde ihtiyaç olan vesaiklerken biri taşıma belgeleridir. Bu belgeler bazen yükün mülkiyetini de barındırır. Taşıma belgeleri ihracatçı, taşıyıcı ve alıcının teslimat şartlarını içerir. Taşıma belgeleri taşıyıcının yükü

taşımak üzere teslim aldığını gösteren bir makbuzdur. Taşıma belgeleri yükü yükleten ile taşıyıcı arasındaki bir anlaşma, yükü temsilen ve yükte işlem hakkı bulunan kıymetli evrak hükmündedir. Taşıma belgelerinde emre ve nama olarak konşimentolar, nama olarak ise diğer taşıma belgeleri düzenlenir. Bu belge yükü gönderen ve alan firma emrine istinaden düzenlenir. Düzenlenen konşimentolardaki haklar ciro ile ciro edene devrolunur. Nama düzenlenen taşıma belgeleri ciro yoluyla değil devredilmek suretiyle alıcısına teslim ettirilebilir (Gönen, 2013: 15).

a) Karayolu Taşıma Belgesi (CMR): Karayolu taşıma belgesi, uluslararası konvansiyonu imzalayan ülkelerde geçerliliği olan bir sigorta çeşididir. CMR taşıyıcı firmanın bir ürünün uluslararası alanda taşınmasında meydana gelecek hasar ve kayıp durumunda kanuni sorumluluğunu belirleyen ve teminat altına alır, söz konusu anlaşmaya taraf olan her ülkede geçerlidir. 1995'ten itibaren ülkemiz CMR Konvansiyonuna katılmış bulunmaktadır. CMR Anlaşması'na taraf olan ülkelere birine veya bu ülkelere yük gönderilmesi halinde diğer ülke konvansiyonuna taraf olsun yada olmasın, taşımayı gerçekleştiren firmanın menşesine bakılmadan anlaşmada belirlenen ve taşımacı firmaya yüklenen yükümlülükler geçerlidir. Bu sebeple Türkiye'de faaliyet gösteren Avrupa'dan ve Avrupa'ya taşıma yapan lojistik firmaları, bazen gerek taşınacak ürün bulmada ve gerekse bir zarar durumunda birtakım zorluklarla karşılaşabilmektedir (Saygılı, 2005: 98).

b) Denizyolu Taşıma Belgesi (Sea Waybill): Deniz yolu taşıma belgesi diğer adıyla konşimento denizyolu taşımacılığının en önemli evraklarından birdir. Fakat ne uluslararası anlaşmalarda ne de ülkelerin kanunlarında net bir tanımı bulunmaz. 1978'te Birleşmiş Milletler (BM) Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi'nde yani bilinen adıyla Hamburg Kurallarında uluslararası deniz yolu yük taşımacılığı konusunda ilk defa tanımı yer almıştır. Konşimento yükün taşıyıcının teslim alıp yükün yüklendiğini, taşıyıcı acentenin yükü teslim etmeyi konşimento iadesi karşılığında taahhüt ettiğini gösterir belgedir yani navlun sözleşmesini ispat eder niteliktedir. Konşimentoyla ilgili yerel ve uluslararası yasal düzenlemeler kıyaslandığında, tüm bu düzenlemeler konşimentoyu taşıyanın düzenlediği, yükün teslim alındığı ve ibraz edilmesi karşılığında hak sahibine teslim edileceğini ifade ettiği hakkında fikir birliğindedir. Bu tanımlardan yola çıkarak konşimentonun iki yönlü bir karakteri mevcuttur (Yavaşbay, 2016: 10-11).

c) Havayolu Taşıma Belgesi (Air Waybill): Havayolu taşıma belgesi diğer adıyla Havayolu konşimentosu, yükün bir yerden başka bir yere havayolu ile taşınmasıyla ve bu yükün, göndericisini, alıcısını ve taşıyıcısını, yükün hangi şartlarda taşındığının ve yükün değerini, değerli ürün, cenaze, tehlikeli madde veya bozulabilir yüklerin taşıma yöntemini, ağırlık ve hacimlerini belirleyen, düzenleyen bir hava taşıma senedi, fatura ve sigorta poliçesidir (Batur, 2008: 149).

d) Demiryolu Hamule Senedi (Railway Bill): Demiryolu Hamule Senedi, Demiryolu İdaresince yüklerin trenle taşındığında yükün teslim alındığını gösteren belgedir ve altı nüsha şeklinde düzenlenir. Dördüncü nüsha olan Hamule duplikatası yükün mülkiyetini ifade eder. Yükün alıcıya banka aracılığıyla devredilmesi ise hamule duplikatası ile gerçekleştirilir. Bu belge yükün bir vagonu doldurması halinde demiryolu idaresi tarafından gönderene iletilir. Aksi takdirde gönderici yükünü bir taşıma acentesine vererek nakliyeciyi makbuzunu teslim alır. Acenteler tarafından vagonların doldurulması ise yüklerin birlikte toplanması ile gerçekleşir. Acenteler vagonu doldurduktan sonra kendi adlarına ilgili demiryolu yönetimi aracılığıyla hamule senedine sahip olurlar. İlk nüsha olarak senet yük ile beraber gider, demiryolu yönetimi aracılığıyla ikinci nüsha göndericiye dolu vagon karşılığında teslim edilir (Durmaz, 2009: 24).

2.6.9. Bitki Sağlık Sertifikası

Bitki veya bitkisel ürün ticareti gerçekleştirecek olan firmaların temin etmesi gereken, ticaretini yapacağı bitkisel kökenli maddelerde herhangi bir patojen ve toksik ajan bulunmadığını göstermek amacıyla sunulan belgedir ve “Bitki Sağlık Sertifikası” olarak adlandırılır. Bu belge “Tarım ve Köyişleri Bakanlığı” ve Tarım İl Müdürlükleri Bitki Koruma Şubeleri’nden elde edilebilmektedir. Bitki Sağlık Sertifikası bu uygulamanın uluslararası geçerliliği olması sebebiyle arz etmektedir. Ticaret yapıldığı sırada gümrük idarelerine bu belgenin ibraz edilmesi zorunludur (<https://www.igeme.com.tr/ihracatta-duzenlenen-belgeler-bitki-ve-yas-meyve-sebze-ihracati/> Erişim Tarihi: 05.03.2020).

2.6.10. Helal Belgesi

Yetkili kuruluşlar tarafından söz konusu ürünlerin İslami kurallara uygun olması halinde verilen belgelere Helal belgesi denir. Söz konusu ürünler içeriklerinde helâl olmayan malzemeleri içermeyen ve üretiminde kullanılan malzemelerle ilgili kuralları da içerirler. İslam ülkelerinin yaptıkları gıda ticaretinde alıcılar tarafından helal belgesi talep edilir. Hayvan kesimlerinin İslam’a uygun olarak yapıldığını gösterir belgedir ve müftülükler tarafından düzenlenir (Yener, 2011: 37).

2.6.11. Koşer Belgesi

Koşer belgesi Yahudi inancına uygun üretilen ürünleri tescil eden bir belgedir. Üretim yapılırken, üretimin bütün aşamaları, kullanılan ekipman ve malzemelerin Yahudi inançlarına uygunluğu ilgili kişiler tarafından kontrol edilir. Eğer üretim, malzeme ve ekipmanlarda Yahudi inançlarına aykırı bir durum yoksa üretilen ürünler için koşer belgesi üretim yapan firmaya verilir. Yurt dışına gönderilen veya yurt dışında üretimi gerçekleştirilen ürünlerde koşer ibaresi yer alır. Yahudi inancına sahip olmayanlar tarafından da koşer ibaresi aranan bir özelliktir (<https://kosher.com.tr/sayfalar/sayfa-goster/60--kosher-nedir-.html> Erişim Tarihi: 09.03.2020).

2.6.12. Sigorta Poliçesi

Sigorta poliçesi, yükün karayolu, havayolu ve denizyolu ile nakliyesinde zarar veya hasar görme riskine karşı korunması amacıyla sigortacı ve sigortalı arasında yapılan ve akdin şartlarının yer aldığı belge olup kıymetli bir evraktır. Sigorta poliçesi üzerinde müşteri adının bulunduğu kısımda ‘D/M’ yani “dâini” veya “mürtehin” ifadesi yer alıyorsa finans kuruluşunun adı yer alarak, tazminat oluşması halinde öncelikle alacaklı taraf mevcut finans kuruluşudur. Ciro ve teslim ile sigorta kapsamında yer alan haklar başkasına devredilebilir (Durmaz, 2009: 29).

2.6.13. Transit Beyannamesi

Ülke sınırları dâhilinde bir gümrükte gümrük işlemleri yapılan ve ticareti yapılacak ürünün yine ülke sınırları dâhilinde ikinci bir gümrüğe taşınmasında transit

beyannamesi kullanılır. “Gümrük Beyannamesi” nin 1, 4 ve 5’nci sayfalarını kapsayan transit beyannamesi, gümrük işlemlerinin gerçekleştirileceği gümrük müdürlüğünce tasdiklenir. Bununla birlikte, ihracatta “özet beyan” niteliğindeki “transit beyannamesi”nin Türkiye ile “TIR Karnesi Sözleşmesi” olmayan ülkelerle olan ihracatta geçerli olmaktadır. Türkiye’nin “Ürdün, Lübnan, Gürcistan, Ermenistan, Irak ve Suudi Arabistan” gibi ülkelerle “Tır Karnesi Anlaşması” mevcut değildir. Tır Karnesi yine de kullanılabilmekte olup maliyet bakımından Tır Karnesi’nin yerine “Transit Beyannamesi” çok daha uygundur (<http://www.exportact.com/transit-aktarma-beyannamesi/> Erişim Tarihi: 18.04.2020).

Örneği EK-1 ‘de bulunan transit Beyannamesinde taraflar olarak eğer gönderici yerli bir firma ise gönderici bilgileri ve vergi numarası yazılır, alıcı yerli ise alıcı bilgileri ve alıcı vergi numarası yazılır. Transit yükü taşıyacak firmanın bilgi ve vergi numarası yazılır. Transit yükün transit olarak çıkış yapılacağı yerin bilgi ve kodu yükün boşaltılacak yerin bilgi ve kodu yazılır. Transit yükün türüne veya türlerine göre eşya tanımı ve eşya kodu yazılır. Daha sonra yükün kap adedi ve ağırlık bilgileri yazılır. Son olarak ise gümrük işlemlerin yapıldığı gümrük idaresi ve çıkış yapılacağı gümrük idaresinin bilgileri yazılır (Kaçmaz, 2015: 54).

2.7. Transit Ticaret Ödeme Şekilleri

Alıcı ile mutabakat sağlayan ve satacağı ürünü hazırlayan satıcı, ürün bedelinin ödenmesini düşünmek zorundadır. Eğer ihracatı yapan firma zamanında ihraç ettiği ürünün bedelini tahsil edemezse oldukça zor bir duruma düşer ve böylece ihracat yapan firmaların, ithalatçıların ödeme şekilleri hakkında yeterli bilgiye sahip olmaları gerekmektedir. Bu şekilde ödeme konusunda oluşabilecek riskleri en aza indirmiş olacaktırlar. Ödemeler ise; peşin ödeme, mal mukabili ödeme, kabul kredili ödeme, akreditifli ödeme ve vesaik mukabili ödeme yöntemleri olarak incelenmektedir (Akat, 2001: 191).

Firmalar veya ülkeler dış ticarete hangi ödeme yöntemini tercih edeceğini, ürün ve sektör anlamında yerleşik gelenekler, ihracatçı ve ithalatçı arasındaki güven göz önünde bulundurularak, ülkenin veya firmanın genel politikası ve nakit olarak ödeme

gerçekleştirme hacmini göz önünde bulundurarak saptamaktadırlar (Argın ve Bakkalcı, 2011: 127- 128).

2.7.1. Peşin Ödeme

Satıcı tarafından ihraç edilen ürünlerin ödemelerinin, alıcılar aracılığıyla ürünün tesliminden evvel gerek finans kuruluşları aracılığıyla ve gerekse alıcının kendisi veya yetkililer aracılığıyla satıcı firmaya peşinen ödenmesine “Peşin Ödeme Yöntemi” denir (Öztürk ve Sandalcılar, 2018: 205). Kısaca alıcının ihracat gerçekleşmeden önce ürün bedelinin satıcıya ödenmesine peşin ödeme yöntemi denir. Satıcı ürün bedelini tahsil ettikten sonra ürünleri uygun nakliye aracına yükleyip alıcıya gönderir. Bu ödeme şeklinde ihracat fiili olarak gerçekleşmeden önce ürün bedelinin tahsilatı gerçekleşir. Bu sebeple alıcı firma, ürünleri teslim almaksızın ödeme yaptığından dolayı riskli bir durumla karşı karşıya kalmış olmaktadır. Alıcı firmalar, yaptığı ödemeler ile istediği ürünün tesliminin gerçekleşmemesi, zamanında teslimin yapılamaması veya ürünün tesliminin hiç gerçekleşmemesi gibi bazı risklerle karşılaşabilir. Satıcının riski ise en düşük seviyededir (Ağsakal ve Eren, 2016: 582).

2.7.2. Mal Mukabili Ödeme

Peşin ödeme şeklinin tersi olarak ifade edilen ödeme “Mal Mukabili Ödeme” olarak tanımlanır. Satıcının ihraç ettiği ürün bedelini, satış sözleşmesinde belirtilen teslim adresine teslim edilmesi ve alıcı tarafından ürünün teslim alınmasını takiben ödemenin gerçekleşmesi işlemine “Mal Mukabili Ödeme” denir (Cantekin, 2012: 74).

“Mal Mukabili Ödeme” yönteminde; ödeme peşin yapılmaksızın ya da poliçe düzenlemeden satıcı ihraç ettiği ürünleri alıcıya sevk eder ve alıcıda ürünlere ilişkin evraklara sahip olduğu dönemde ya da öncesinde saptanan bir zamanda ürünün maliyetini satıcıya ödemesi gerekmektedir. Ödemenin bu yöntemi, alıcı ve satıcının birbirleri arasında güven bulunduğu takdirde gerçekleştirilmektedir (Öztürk ve Sandalcılar, 2018: 205).

2.7.3. Kabul Kredili Ödeme

Ürün bedelinin alıcı ve satıcı arasında belirlenen bir sürede tahsil edilmesi teminatı ile ve “vadeli bir poliçe” ile ödemesi gerçekleşen ödeme yöntemine kabul kredili ödeme yöntemi denir. Satıcı firma alıcı firmayı vade süresince finanse etmiş olmaktadır. “Kabul Kredili Ödeme” şeklinde alıcı satın aldığı ürünün satışını gerçekleştirdikten sonra ödeme yapabilir. “Mal Mukabili Ödeme” yolu ile “Kabul Kredili Ödeme” yolu benzerlik gösterir fakat mal mukabili ödeme yönteminden ayıran özellik, satıcıda alacağını gösteren kıymetli bir evrak bulunur. Ayrıca alıcı firma, “vadeli poliçeyi” vadesi dolmadan, iskonto yapabilme şeklinde bir avantajlı duruma da sahip olmaktadır (Öztürk ve Sandalcılar, 2018: 206).

2.7.4. Akreditifli Ödeme

Herhangi bir bankanın bir koşula bağlı olarak ödeme garantisi verdiği bu yöntem akreditif adı verilir. Akreditif en fazla satıcıya avantaj sağlayan, ödeme taahhüdü altında bulunan herhangi bir banka ile ürün bedeli tahsilini garanti ederek finans rahatlığı özelliği ile bilinen bir ödeme yöntemidir. İhracatçı firma ve ithalatçı firma, doğabilecek problemleri en alt düzeye çekebilmesi özelliğiyle dış ticarete sıklıkla tercih edilmektedir. Akreditif, ithalatçının kendi finans kuruluşuna talimatına istinaden o finans kuruluşunun ihracatçı ülkede bulunan muhabiriyle lehdara ve gerekli evrakların belirlenen zamanda ibraz edilmesi durumunda belirlenen ödemenin gerçekleşeceği şeklinde yazılı olan taahhüttür (Mevzuat.Net, 2020).

2.7.5. Vesaik Mukabili Ödeme

Satıcı, ürününü ihracatını gerçekleştirir, sonrasında ihracatın gerçekleştiğine dair evrakları tahsil için bankaya ibraz ederek tahsil için gerekli tüm evrakları teslim alan finans kuruluşunun ödeme ya da kabulü için tüm evrakları ithalatçıya teslimi şeklindeki ödemelerdir. Vesaik mukabili ödeme şeklinde, ürünü alıcı teslim almadan satıcının göndermiş olduğu vesaikler karşılığında ürün tutarının tahsili söz konusudur. Tahsilin talimatında belgenin ödenmesi ya da poliçenin onaylanması koşullarından herhangi biriyle alıcıya verileceği, komisyon ve faizin kimden tahsil edileceği, ürün bedelinin

nasıl gönderileceği, ürün bedelinin karşılanmaması halinde olması gerekenlerin neler olabileceği konusu bulunmaktadır (Toroslu, 2013: 103).

2.8. Transit Ticaret Teslim Şekilleri

Uluslararası ticarete işlemler, sözleşme yapılmasıyla yani tarafların birbirlerine sunduğu koşulları her iki tarafın yazılı bir şekilde kabul etmesiyle başlar. Uluslararası alışverişler, daima sınır ötesi satış niteliğindedir. Uluslararası ve transit ticarete söz konusu ürünler bir ülkeden başka bir ülkeye sevk edilmektedir, ürünün çıkış yeri ile varış yeri arasında sınır farkı veya farkları bulunmaktadır, satılan ürünün ihracatçının fiili olarak stoklarından çıkmasıyla müşteriye teslim edilmesi ve müşteriye ulaşması farklı yerler ve sürelerde gerçekleşir (İşbilen, 2011: 25). Uluslararası ve transit ticaret süreçlerinde alıcı ve satıcı arasındaki sorunları önceden çözmek, yükün teslim edilmesi esnasında meydana gelebilecek gider ve risklerin sorumluluğunun hangi tarafa ait olacağını saptamak, ülkeden ülkeye değişen uygulamaları engellemek, uluslararası ticarete güveni sağlamak amacıyla “Milletlerarası Ticaret Odası (ICC, International Chamber of Commerce)” tarafınca kısaltması “INCOTERMS (International Commercial Terms)” şeklinde bildiri paylaşılmıştır (Kaya ve Turguttopbaş, 2012: 55).

2.8.1. EXW (Ex Works)

EXW (Ex Works) yani yükün iş yerinde teslim edilmesi, ürünlerin ihracatçı tarafından ithalatçının istediği herhangi bir yerde ithalatçılara hazırlanmasıyla satıcıların sorumluluğunun bitmesini göstermektedir. İhracatçı anlaşma metninde yer alan biçim ile tarihte ürünleri hazır ederek ithalatçıya teslim ederek bilgilendirir. Alıcı ürünün nakliyesiyle ilgili gereken işlemleri sonlandırarak ticareti tamamlar (Koban, 2002: 37). İhracatçıların yükümlölükleri; ihracatçılar için anlaşma şartlarına uyacak şekilde ürünü hazırlar, belirlenen tarihte veya zaman içerisinde, aynı şekilde anlaşmada belirlenen herhangi bir yerde herhangi vasıtaya yüklenmemiş şekilde, ürünleri ithalatçının kontrolüne hazır bir şekilde ithalatçıya bildirir. İthalatçının ihracat dokümanlarını alabilmesi için yardımcı olacaktır. İthalatçının talebi doğrultusunda, bütün giderleri ve riski ithalatçıya ait olmak üzere, ürünü taşıyan acenteye sözleşme düzenlemek suretiyle nakliye dokümanlarını yükün ulaşım noktasında ürünlerini alabilmek için ithalatçıya iletecektir. İhracatçının ithalatçı için ulaşım ve sigorta anlaşması

düzenlemek gibi bir sorumluluğu mevcut değildir. Şayet yükün tesliminin gerçekleşeceği yer anlamında kesin olarak anlaşılan belli bir yer bulunmuyorsa ve eğer uygun birden fazla yer mevcutsa, ihracatçı söz konusu olan teslim yerlerinden kendilerine en elverişli olanı tercih edebilir. İhracatçı, malların teslimatı konusunda gerekli kontrol süreçleriyle ilgili oluşan giderleri ödemelidir. İthalatçının yükümlülükleri ise sözleşme şartlarına uygun şekilde ürün bedelini ödeyecektir. Oluşabilecek bütün risk ve giderlerin yükümlülüğü kendisine ait olmak kaydıyla, ürünlerle alakalı bütün ticari işlemlerde gereken ticari ve idari evrakları hazırlamak, gereken lisansı temin etmek, gümrükleme süreçlerini gerçekleştirerek oluşan “gümrük vergilerini” karşılamakla yükümlüdür. Ürünleri ihracatçıya ait bir noktada teslim aldığından itibaren ürünle alakalı bütün gider ve riskler ithalatçının yükümlülüğündedir. Ürünlerin nakliyesi maksadıyla taşımayı gerçekleştiren firmayla anlaşarak navlun bedelini karşılayacaktır. İthalatçı, ürünleri teslim aldığı gösterir evrak ve delilleri ihracatçıya ibraz etmelidir. İthalatçı, ürünün ihraç edildiği ülke tarafından öngörüldüğü giderlerle birlikte yüklemenin öncesinde bütün kontrol giderlerini karşılamalıdır (Kaya ve Turguttopbaş, 2012: 56).

2.8.2. Free Carrier (FCA)

Free Carrier (FCA), herhangi bir masraf olmadan yükün nakliye firmasına veya acenteye teslim edilmesidir. FCA, ihracatçı tarafından malın ihracatçının belirlediği noktada, ihracatçı tarafından belirlenen nakliye firmasına teslim edilmesini şeklinde de açıklanabilir. Bu yöntem ile ihracatçı tarafından ürünlerin gümrük işlemleri bitirilip uygun tarih ve yerde ilk acentenin gözetiminde devredilerek teslimat gerçekleştirmiş olur. Bu süreçten sonra yükle alakalı bütün risk ve giderler ihracatçıya aittir. Diğer tüm masraflar gibi navlun giderleri de ithalatçı tarafından karşılanır. Bu taşıma yöntemi, ihracatçının yükü, uygulandığı ölçüde ihracı için gümrükleme işlemlerini tamamlaması gerekmektedir. İhracatçı, risk ve giderlerin sorumluluğunun kendisine ait olması kaydıyla, ürünlerin ihraç edilmesinde ihtiyaç duyulan izinlerin alınması, ürünlerin ihracatı için gereken bütün evrakların düzenlenmesi ve gümrük işlemlerinin gerçekleştirilmesinden sorumludur. İhracatçının ithalatçıya lojistik faaliyetleri ve sigorta anlaşması yapma gibi bir sorumluluğu yoktur. İthalatçının talep etmesi halinde, nakliye firmasıyla bütün giderlerin ithalatçıya ait olmak kaydı ile anlaşılabilir.

İthalatçının yükümlülükleri kapsamında sözleşme şartlarına uygun şekilde ürün bedelini karşılayacak, tespit edilen yer ve zamanda yükün teslimi gerçekleştirilecektir. Bu aşama ile oluşabilecek tüm zarar ve masraflar ithalatçıya aittir. İthalatçı, ithalat ile alakalı izin veya dokümanları alarak gümrük vergisi ve gümrük giderlerini karşılamakla sorumludur. Nakliye firmasıyla anlaşma yaparak navlun ücretini karşılayacaktır (Mevzuat.Net, 2020).

2.8.3. Carriage Paid To (CPT)

İhracatçının, ürünleri kendi tercih ettiği bir nakliye firmasına teslim ettiği, belirlenen teslim yerine teslimi için nakliye sözleşmesini düzenleyerek nakliye giderlerini ödediği satış yöntemidir. İhracatçı teslim sorumluluğunu ürünler teslim adresine ulaştığında değil, ürünleri ilgili nakliye firmasına teslim ettiğinde tamamlanır (Sümer vd., 2013:58). Ürünlerin yüklemesi tamamlandıktan sonra ürüne dair hasar ve kayıp riski, sigorta ve diğer ek giderler ithalatçıdan ihracatçıya devredilir. Bu teslim yöntemi özellikle birden fazla vasıta kullanılan taşımacılık türlerinde tercih edilmektedir. İhracatçı yükün teslim edileceği yere kadar navlun ücretini karşılamakla sorumludur. Ürünleri ilk nakliyecinin kontrolüne devrettiği andan itibaren, yükle ilgili tüm navlun ücreti ve risk haricindeki giderler ithalatçıya devredilmektedir (Kaya ve Turguttopbaş, 2012: 60).

2.8.4. Carriage and Insurance Paid To (CIP)

Bu teslim yönteminde, ihracatçı belirlediği bir taşıyıcıya belirlediği teslim yerinde ürünleri teslim eder, ürünlerin teslim yerine getirilmesine bağlı olarak taşıma sözleşmesi düzenler, nakliye giderlerini öder ve ithalatçının taşıma esnasında yüke ilişkin kayıp ve zayıat riskine karşın sigorta anlaşması düzenler (Kaya vd., 2013: 59). Bu yöntem ile ihracatçı teslim sorumluluğunu yük teslim adresine vardığında değil, yük ile ilgili koşul uyarınca nakliyeciyeye teslim ettiğinde tamamlamış olacaktır. İhracatçının yükümlülükleri, sözleşme şartlarına uygun ürünü hazır hale getirmektir. İhracatçı, zayıat ve giderleri üstlenerek, ürünlerin ihracatında ihtiyaç duyulan izinleri alarak ürünlerin ihraç edilmesinde gereken evrakları düzenlemeli ve gümrük işlemlerini tamamlamalıdır. İthalatçının ülkesinde kullanılacak olan gereken evrakları düzenlemekte ihracatçının yükümlülüğüdür. İthalatçının sorumlulukları ise sözleşme

şartlarına uygun şekilde ürün bedelini ödeyecek ve ürünleri teslim limanında boşaltma giderlerini ve liman masraflarını da karşılamak yoluyla gecikme olamadan yükü boşalacaktır. İthalatçı, ihracat ülkesi yetkililerinin talimatı doğrultusunda yükleme öncesinde muayene giderleri dışında, diğer ödenmesi gereken yükleme öncesi muayene giderlerini karşılamalıdır. Yük teslim edildikten itibaren navlun ücreti ve sigorta masrafları haricindeki tüm giderler ithalatçı tarafından ödenecektir (Evirgen, 2012: 25).

2.8.5. Delivered at Terminal (DAT)

Terminalde teslimat yöntemi olarak ifade edilen DAT, yükün taşıma aracı ile tahliye edilmek üzere teslim yerinde ithalatçıya teslim edilmesi anlamındadır. Bu yöntem, tercih edilen taşıma yönteminin ne olduğunun önemi olmaksızın, çoklu nakliye yöntemini içerecek şekilde kullanılabilir. DAT yöntemi, ihracatçının ürünleri belirlenen teslim limanında veya noktasında tespit edilen terminale ulaşan nakliye aracından tahliye edilmiş şekilde ithalatçının sorumluluğuna devrederek ürünleri teslim ettiğini ifade eder. Ürünlerin belirlenen teslim noktasında ya da limanında belirlenen terminale ulaştırılması ve taşıma vasıtasından tahliye edilmesine ilişkin zayıat ve giderleri ödemekle ihracatçı yükümlüdür. Tarafların, belirlenen teslim limanı ya da yerleri açıkça göstermesi ortak menfaatlerinedir (http://archive.ismmmo.org.tr/docs/yayinlar/MevzuatSerisi/Mevzuat10/003_bolum%203_%204_ve_5.pdf Erişim Tarihi: 30.03.2020).

2.8.6. Delivered Place (DAP)

Yükün teslim sorumluluğu, ürünün belirlenen teslim noktasında boşaltılmasıyla tamamlanır. İhracatçının, ürünleri teslim noktasında gelen taşıma aracından tahliye edilmeden ithalatçının tercihinin bırakarak teslim tamamlanır. Yükün teslim yerinde ürünün teslimi ile masraflar ve masraflar ithalatçıya devredilir. Bu yöntemle ihracatçının teslim sorumluluğu, ürünü teslim noktasında gelen taşıma vasıtasından boşaltmadan ithalatçının tercihinin bırakılarak teslim tamamlanır. İhracatçı, yükün belirlenen limana getirilmesi için oluşabilecek bütün masraf ve riskleri devralır. Bu yöntem tercih edilen taşıma şekli her ne olursa olsun, birden fazla taşıma şeklinin olması durumunda da dâhil olmakla birlikte kullanılabilir (Evirgen, 2012: 27).

2.8.7. Delivered Duty Paid (DDP)

Tüm taşıma türlerinde kullanılabilen bu yöntem ihracatçının, ithalatçının ülkesinde yer alan bir satıcıymış gibi ürünle alakalı bütün işlemleri tamamlayarak ürünün teslimatının gerçekleştirilmesi şeklinde tanımlanabilir (Özkan, 2012: 11). DDP ihracatçının faaliyetlerinin ve yükümlülüklerinin en fazla olduğu teslim yöntemidir. Bu ifadeye göre ihracatçı bütün taşıma, elleçleme, işçilik, depolama gibi faaliyetleri gerçekleştirdiği gibi hem çıkış hem giriş gümrüğündeki süreçleri tamamlayarak, bütün giderleri ithalatçı adına karşılar, yükü ithalatçıya masrafsız bir şekilde teslimatını gerçekleştirir. Özet olarak bu teslim yönteminde ithalatçıya, yerel satıcılar tarafından ticaretin gerçekleştirmiş olması şeklinde bir gümrük ya da ithalat uygulamalarıyla alakası olmadan yükün teslimatı gerçekleşir (Başlangıç, 2015: 62).

2.8.8. Free Alongside Ship (FAS)

Gemiden aktarımla gerçekleşen teslim anlamına gelmektedir. İhracatçının teslimat sorumluluğunun anlaşmada önceden belirlenen limanda veya terminalde yükün gemi doğrultusunda rıhtıma bırakılmasıyla tamamlandığı teslim yöntemidir ve yükle alakalı bütün risk, navlun ve giderler ithalatçıya aittir. Ürünün yükleme, boşatma, sigorta ve taşıma giderleri de ithalatçıya tarafından karşılanmaktadır. Bu teslim şeklinde ürün bedeli ve rıhtıma kadar olan taşıma bedeli de satış bedelini içermektedir (Demir, 2002: 160).

Yükle ilgili ziyan ve giderler, ürünlerin gemiden aktarımı sırasında ithalatçıya devredilir. Ürünler konteyner ile olduğu durumlarda, ihracatçının ürünleri gemiden aktarım şeklinde olmayıp, terminalde nakliyeciyeye teslimatı durumunda gerçekleşebilir. Bu halde FAS yerine FCA teslim yöntemi tercih edilmelidir (Sümer vd., 2013: 61).

2.8.9. Free On Board (FOB)

FOB; gemi bordası aracılığıyla teslimat anlamını taşımaktadır. Bu yöntemde ihracatçı, ihracatta gereken evrakları düzenleyip, gereken gümrük süreçlerini bitirerek, yükü belirlenen yer ve zamanda, ithalatçı tarafından tedariki sağlanan gemiye yüklemesini gerçekleştirir. Yüğü geminin bordasına yani güvertesine yükledikten andan itibaren

ihracatçı yükün teslimatını gerçekleştirmiştir. Bu aşamadan sonra oluşabilecek zarar, zayıat ve giderler ithalatçının yükümlülüğündedir. FOB, Türkiye’de en fazla tercih edilen teslim yöntemi olup, yalnızca denizyolu ve su yolu nakliyesinde kullanılabilir. Fakat bu ifade yükün teslim noktasından, alıcının boşaltma yerine kadar denizyoluyla sevk edileceği anlamında değildir. Bu yöntemde, ürünlerin gemiye yüklenmesi tamamlanmış olarak alıcıya teslimatı yapılır. Teslimatın bitimiyle ürünler belirli noktaya gemi aracılığıyla taşınması sonucu farklı nakliye araçlarıyla (karayolu, demiryolu veya havayolu) alıcının teslim noktasına taşınabilir (Tunç, 2015: 32).

2.8.10. Cost and Freight (CFR)

Bu teslim yönteminde ihracatçı ürünün ihraç ülkesindeki gereken işlemleri tamamlamakla sorumludur. Gümrük işlemlerini tamamlayıp meydana gelecek olan giderleri öder. Bu yöntemde ihracatçı ürünün yüklemesini tamamladıktan sonra navlununu da karşılayarak borçlarını kapatmış olur. İç taşıma ve gümrükleme gibi giderleri ihracatçı öder. Karşıladığı nihai gider navlun ücreti olmak üzere teslim yükümlülüğünü tamamlamış olur. İhracatçı yüke sigorta yapmak gibi bir mecburiyeti yoktur fakat tarafların anlaşmalarını sözleşme metnine dâhil edebilirler. İhracatçı için riskli geçiş, geminin yükün tahliye edileceği limana ulaşması ve ürünlerin geminin güvertesini geçmesiyle sonlanır. Bu şekildeki teslimat, ihracatçının ihracatı gerçekleştirmek amacıyla ürünlerin gümrük geçişinin zorunluluğu olduğunu da belirtmektedir (Tunç, 2015: 19).

2.8.11. Carriage And Insured Paid To (CIF)

Masraf, sigorta ve navlun gibi giderlerin ödenmesi ile yük teslimatının gerçekleştiği yöntemdir. İhracatçının yükün gemide teslimatını gerçekleştirmesi veya hali hazırda bu biçimde teslimatı gerçekleşmiş ürünleri tedarik etmesini ifade eder. Bu taşıma şekli, ihracatçının ürünlerin gemiye yüklenmesi tamamlanmadan önce herhangi bir terminalde nakliyeciyeye teslimatın yapıldığı durumlarda elverişsiz olabilir. Örnek olarak ürün içeren konteynerler olduğunda bu biçimde teslimatları mümkün olmaktadır. Bu koşullarda ise CIP teslimat şekli tercih edilmelidir. CIF teslim şekli kullanıldığında ihracatçı teslim sorumluluğunu yük teslim noktasına ulaştığında değil, yükle alakalı koşula uygun olarak nakliyeciyeye teslim ettiğinde tamamlar. Bu yöntemde ihracatçılar

sigorta primlerini, navlun ücretlerini, yükleme giderlerini ve risk koşullarını devralarak yükleme yapılacak limana veya terminale ulaştırır. Satıcı taşıyıcı acenteye anlaşır ve temin eder. Satış sözleşmesinde yer alan ürünlerin belirlenen noktada ve zamanda yüklemesinin gerçekleşeceğini ithalatçıya bildirir. İhracatçı sigorta primini karşılamak üzere yüklediği ürün cinsine uygun denizyolu taşıma sigortasını yaptırır. Yüküm gemiye yüklemesi tamamlandıktan sonra navlun ücreti ve sigorta primi haricindeki giderler ve risk ithalatçıya devrolur. (Mevzuat.Net, 2020).

2.9. Türkiye ve Transit Ticaret

Geçtiğimiz yirmi senede dünya çapında ürün ve hizmet alışverişi, üretime göre daha ivmeli bir artış sergilemiştir. 2012-2013 yıllarında ürün ve hizmet ticaretindeki senelik ortalama artış % 6,8 iken, üretimdeki artış % 3'tür. Ayrıca geçtiğimiz yirmi senede ürün ve hizmet ticaretinin GSYH içindeki payı da iki katına çıkmıştır. Gelişmiş olan ülkelerde ürün ve hizmet ticaretinin GSYH içindeki payı % 13'ten % 27'ye; gelişmekte olan ülkelerde ise % 20'den % 40'a çıkmıştır. Fakat Dünya Ticaret Örgütü verilerine göre son 12 yılda dünya ticaretinin büyüme hızında azalma görülmektedir. 2018 yılına göre dünya ticaret hacminde %3 'lük bir düşüş yaşanmaktadır. Bu hızın azalmasının nedeni ekonomik belirsizlikler ve ticari gerginliklerdir (<https://timeseries.wto.org/> Erişim Tarihi: 30.04.2020). Geçmişten günümüze Türkiye jeopolitik konumu ile dünya ticaretinde ciddi anlamda önemli transit yollardan biri haline gelmiştir. Örnek olarak tarihi İpek Yolu Türkiye'den geçmektedir. İpek Yolu yıllarca üzerinden geçtiği ülkelere iktisadi anlamda ciddi derecede faydalar sağlamıştır. Günümüzde de Türkiye her anlamda birbirine ihtiyaç duyan ülkelerin yer aldığı üç kıtanın merkezinde bulunan önemli bir ülkedir. Ayrıca İpek Yolu güzergâhında karayoluyla taşımada en geniş kapasiteli filoya sahip olan Türkiye, denize kapalı olan Orta Asya ve Kafkas devletlerinin Karadeniz ve Akdeniz limanlarıyla bütün Avrupa ve dünya pazarlarıyla iletişimde de önemli bir yere sahiptir. Aynı şekilde stratejik bir konumda bulunan Türkiye, enerji kaynaklarının ilgili piyasalara ulaştırılmasında da büyük bir öneme sahiptir (Aytemiz vd., 2015: 11-15).

Transit ticarete konu olan ürün, Türkiye'ye uğrayıp başka bir ülkeye yönlendirilebileceği gibi, ürün alınan ülkelerden doğrudan satışı gerçekleştirilen

ülkelere de ürün teslimatı yapılabilir. Ürünün teslimatı Türkiye'ye uğrayarak gerçekleşecekse, Türkiye'deki işletme vasıtasıyla transit ticaret rejimi ile yükleme – boşaltma faaliyetleri ve gümrük beyanlarının gerçekleşmesi söz konusudur (Keskin, 2011: 46). Böylelikle transit ticaret taşımacılığı herhangi bir ülkede başlayarak herhangi bir Türk gümrüğünden geçerek yine herhangi bir yabancı ülkede tamamlanan uluslararası bir taşımacılık türüdür. Bu taşımacılık türünde taşımanın başlangıç ve bitim şeklinde her iki nokta da yurt dışındaki ülkelerdir. Bu iki yabancı noktalar arasındaki geçiş karşılık gelen Türkiye'deki kısmı, Türkiye Gümrük Bölgesi kapsamında, giriş ve çıkış gümrük idareleri aracılığıyla gerçekleştirilen mesafelerdir. Gümrük alınan izne bağlı olarak, yükün Türkiye sınırlarına gelerek işçilik görüp geçici süreliğine depolama alanlarına veya antrepolara alınması ithalat değildir. Bu tanım dışında bulunan transit ticarete duyulan talepler ise “Dış Ticaret Müsteşarlığı” tarafından onaylanırsa işleme tabiidir. Transit ticaret, ithalat ve ihracattan farklı bir ticaret olup, ihracat ve ithalat rejimleri kapsamı dışındadır ve bu sebepten dolayı gümrük beyannamesi düzenlenmez. İthalat ve ihracattaki ödeme metotlarının tamamı bu ticaret şeklinde de kullanılmaktadır. Transit ticaret ile transit taşımacılık farklı terimlerdir. Transit taşımacılık işlemi sadece anlaşmada taraf olan iki ülkenin gerçekleştirdiği ticaretin üçüncü bir ülke üzerinden gerçekleştirilmesi işlemidir. Transit ticaret ise ülke ithal ettiği ürünleri farklı bir ülkeye satmaktadır (Nergiz ve Kaçmazer, 2016: 9-10).

Türkiye’de transit ticaret işlemlerinin idare edilmesi ve kontrol edilmesi için bir sistem kullanılmaktadır. Bu sistemin adı “New Computerized Transit System (NCTS)” yani “Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi” şeklindedir. “NCTS”; Avrupa Birliği ve Avrupa Serbest Ticaret Birliği (EFTA) ülkelerinin 2005’ten itibaren kullandığı elektronik beyanname ve veri işleme-depolama sistemidir. NCTS kullanmak bir ülke için Avrupa Birliği’ne katılım için bir ön şarttır. NCTS kullanılmaya başlandıktan sonra kâğıt beyannameler artık kullanılmamaya başlanmıştır 2005’ten itibaren yalnızca sistemin çökmesi veya muafiyet fazlası yolcu gibi işlemlerde kullanılmıştır (http://trakya.gtb.gov.tr/data/5241746a487c8e70687e4156/el_kitabi.pdf Erişim Tarihi: 28.04.2020).

Türkiye’de transit ticarete T1 ve T2 şeklinde transit beyanname kodları bulunur. T1 beyanı Türkiye’den çıkan ürünlerin AB ve EFTA ülkelerine ithalatında kullanılan bir beyan türüdür. T2 ise eğer ürünün menşei Avrupa ülkelerinden biri ise AB ve EFTA

lkelerinden Türkiye'ye yapılan ihracat taşımaları gösterir bir beyandır. Bu beyanlar elektronik ortamda gümrük idarelerine gönderilir ve taşıma bilgilerini gösterir belgelerdir (TOBBUND, 2020).

Mersin'de bir gümrük müşavirliği firmasında transit operasyon sorumlusu olarak görev alan A.Y.'nin aktardığına göre transit ticaret işlemleri Türkiye'de şu şekilde gerçekleşmektedir: "lk olarak transit yükün koņimento, çeki listesi, fatura gibi yüke ait evraklar taşıyıcı, alıcı veya satıcıdan temin edilir. Daha sonra yükün transit durağı olan Türkiye'de yükü taşıyan acenteden ordinosu temin edilir. Sonrasında yükü aktarmak veya yüklemek için yükün nereye geleceğine bağlı olarak liman, serbest bölge, antrepo gibi noktalar için gerekli operasyonlar organize edilir. Yük aktarıldıktan sonra yükleyen aracın tartımı yapılır. Daha sonra transit beyannamesi NCTS sistemi üzerinden oluşturulur devamında transit beyanname tescil edilmek üzere ilgili gümrük müdürlüğüne ibraz edilir. Gümrük müdürlüğünce tescil işlemi gerçekleştirildikten sonra gümrük muhafaza memuru refakatında araç mühürlenir. Son olarak tescil edilmiş transit beyanname araca verilerek aracın ilgili sınır kapısına yönlendirilerek çıkışı sağlanır".

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MERSİN LİMANI VE TRANSİT TİCARET

Bu bölümde liman teriminin tanımlanıp tarihsel gelişimi incelenecektir. Liman türleri açıklanmıştır. Mersin iline değinilip ticari yapısı ve verileri işlenmiştir. Mersin’de bulunan ülkemizin en büyük limanı olan Mersin Limanı ve özellikleri tanıtılmış, transit ticaret ve ülkemiz açısından önemi vurgulanması amaçlanmıştır.

3.1. Liman Kavramı

Dünyadaki kıtaların coğrafi dağılımına bakıldığında, birbirinden denizlerle ve okyanuslarla ayrıldıklarını, okyanusların arasında kalmış dev adalar olduklarını görürüz. Kıtaların büyük deniz ve okyanuslarla birbirlerinden ayrılması, birden fazla farklı noktalar arasında doğal ulaşım ağlarını oluşturmuştur. Okyanuslar ve denizler su üzerinde sonsuz ve sınırsız şeritli otobanlar olarak düşünülebilir. Bu sayede dünyadaki ticari faaliyetler olamayacağı biçimde hızlı, daha az maliyetli ve yüksek emniyetli olarak büyüme göstermiştir. Deniz ve okyanuslar, gerçekte kıtaları birbirinden koparmamış, adeta ticari gelişmelerin oluşabilmesi için gereken ekonomik zıtlaşmayı oluşturarak, en etkin ve ekonomik olan ulaşım alt yapısını sağlamıştır. Gerçek anlamda bir doğal engel gibi duran denizler ve okyanuslar, insanlığa muhteşem bir ulaşım tabanı sağlamaktadır (Başer, 2013: 61).

1970’lerden günümüze hızlanan teknolojik gelişmelere bağlı olarak yaşanan iktisadi değişiklikler ülkeler arasındaki dış ticaret hacimlerini dünya ekonomisinde büyümesine neden olmuştur. Uluslararası ticaret faaliyetlerindeki yükseliş, ürünlerin farklı nakliye ağlarıyla üretildiği noktadan tüketim noktalarına doğru ve ters yöndeki hareketlerini ifade eden taşımacılık sistemlerinin gelişip ve büyümesine sebep olmuştur (Çağlar, 2012: 197).

Dış ticaret ve denizyolu taşımacılığı birbiri ile yakın ilişkisi olan kavramlardır. Bugün dünyada ticaretin %80’i denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Denizyolu taşımacılığı, kayıp navlun maliyetlerinden dolayı diğer taşımacılık şekillerine kıyasla daha çok

tercih edilmektedir. Denizyolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığından 3,5 kat, karayolu taşımacılığından ise maliyet olarak 7 kat daha ucuz ve ekonomiktir. Bunun bir diğer avantajı ise büyük hacimli yüklerin taşıma yapılacak noktalar arasında nakliyesinin gerçekleştirilmesidir. Ekolojik bir yöntem olması itibarıyla denizyolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre en çok tercih edilen taşıma yöntemi haline gelmiştir. Ülkemizin kıyı uzunluğu 8.333 kilometredir. Ülkemizin üç tarafı denizlerle çevrili olması ve bu denizleri birbirine bağlayan boğazlara sahip olması, ülkemize denizyolu taşımacılığında rekabet avantajı sağlamaktadır. Sınırların bulunmaması ve yoğun rekabet avantajıyla, denizyolu taşımacılığının en önemli unsurları limanlardır. Ulusal, uluslararası ve transit yüklerde limanların ülke ekonomisine faydaları çok önemlidir. Bu sebeple modern limanların yapılması esastır. Bu konuda en büyük engel finansman problemidir. Türkiye'deki limanlarda, tehlikeli standartlar için uluslararası standartlara uygun depolama kapasitesi bulunmamaktadır. İstanbul, İzmir ve Mersin'de bulunan limanlar uluslararası lojistik üs olarak hizmet vermektedir. Ayrıca, bu limanlar dünyanın diğer limanları ile karşılaştırıldığında, geride oldukları görülmektedir. Türkiye'nin diğer devletlerle rekabet edebilmesi için Türkiye'de bulunan limanların daha yüksek ticari potansiyele sahip olması gerekmektedir (Coşkuntuncel ve Rad, 2015: 92-93).

Günümüzde ürün ve insan taşımacılıklarında karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu ve boru hatları olarak beş taşıma yolu bulunmaktadır. Bu taşıma yollarından denizyolu taşımacılığının dünya ticaretindeki payı Ticaret Bakanlığı verilerine göre yaklaşık %90 dolaylarındadır.

Türkiye denizyolu taşımacılığında dünya ortalamasının altında yer almaktadır. Türkiye'de daha çok karayolu taşımacılığı yaygındır. Ardından denizyolu taşımacılığı gelir. Türkiye'nin denizyolu taşımacılığındaki verileri Tablo 3'deki gibidir.

Tablo 3: Türkiye'nin Yıllara Göre Dış Ticaret ve Deniz Yolu Taşımacılığı Verileri

	2014	2015	2016	2017	2018
İhracat (Milyon USD)	157.610	143.839	142.530	156.993	167.921
İhracat Deniz Yolu Taşımacılığı (Milyon USD)	86.304	78.037	148.655	91.315	105.512
Deniz Yolu Taşımacılığı İhracat Payı (%)	54,8	54,3	55	58,2	62,8
İthalat (Milyon USD)	242.177	207.234	198.618	233.800	223.047
İthalat Deniz Yolu Taşımacılığı (Milyon USD)	141.381	124.440	129.184	136.672	146.699
İthalat Deniz Yolu Taşımacılığı Payı (%)	58,4	60	55,3	63,6	65,8
Toplam Dış Ticaret (Milyon USD)	389.787	351.073	341.108	390.793	390.968
Toplam Deniz Yolu Taşımacılığı (Milyon USD)	227.685	202.477	277.839	227.987	252.211
Toplam Dış ticaret Denizyolu Taşımacılığı Payı (%)	58,5	52	81,5	58,4	64,5

Kaynak: Ticaret Bakanlığı verileri kullanılarak oluşturulmuştur. Toplam Deniz Yolu Taşımacılığı ve Toplam Dış Ticaret Denizyolu Taşımacılığı Payı Yazar Tarafından Hesaplanmıştır.

Denizcilik, devletlerin dünyaya açılmasını ve küresel ekonomi ile entegre olmasına neden olan en önemli iş kollarından bir tanesidir. Bu açılma ve entegrasyonun kuvveti, rekabetçilik özelliğine sahip olunması ve ülkeye özgü birtakım avantajların başarılı kullanımı ile devletlerin ekonomik gücünü doğrudan etkilemektedir. Denizlerdeki ekonomik ve ticari potansiyelin artış göstermesiyle, denizlerdeki menfaatlerini korumaya yeltenen ve denizi verimli olarak kullanan devletler dünya ticaretinde de varlıklarını göstermişlerdir. Türkiye'nin mevcut konumunun bu gaye için eşsiz olduğu aşikârdır. Ülkemizin sahip olduğu boğazları sayesinde Asya kıtasına ve Doğu Akdeniz'e; Karadeniz kıyısındaki konumuyla Orta Doğu ülkelerine ve Kuzey Afrika'ya, Cebelitarık ile Atlantik'e, Süveyş Kanalı'na açılan geo-politik öneme sahiptir. Türkiye'nin avantajı çok daha etkin değerlendirilip kullanılması sağlanmalıdır. Dış ticaret taşımacılığında önemli bir etken olan denizyolu nakliyesinin önemli yapıtaşlarından biri limanlardır. Denizyolu taşıma araçları ile diğer taşıma araçları arasında yük ve yolcu transferinin ya da malın depolanmasını emniyetli bir şekilde

sağlanmasını ve ticari fonksiyonların gerçekleşmesini sağlayan altyapı ve teçhizatın var olduğu bir hizmet noktası olarak tanımlanmaktadır (Koldemir, 2003: 32).

Denizyolu taşımacılığıyla uluslararası ticaretin büyümesi arasında doğru orantılı bir ilişki vardır ve dış ticarete limanlar önemli bir yere sahiptir. Ekonominin ve ticaretin gelişmesi anlamında limanlar önemli bir işlevi sağlamaktadırlar. Bu anlamda ülkelerdeki ekonominin büyüme seviyelerinin saptanmasında faydalı parametreler arasında limanlar ön planda yer almaktadır. Ülkelerin güçlerini ve rekabet kapasitelerini gösteren önemli bir ölçüt olarak ülkede bulunan liman sayısı ve kapasitesi gösterilebilir. Limanlar ulaştırma zincirinin önemli bir halkasıdır. Günümüzde limanlar lojistik sektörü bakımından hizmet sağlayarak ülkelerin ekonomilerine ciddi anlamda katkılar sağlamaktadır. Limanlar bulundukları bölgenin sanayisinin ve ticaretinin gelişmesine önemli katkıları olmaktadır (Bayraktutan ve Özbilgin, 2013).

3.1.1. Liman Tanımı

Deniz araçlarının yük boşaltıp yükleme, yolcu bindirip indirme, deniz araçları bağlama ve beklemlerine olanak tanıyan ve buna uygun su derinliği olan, teknik olarak altyapı ve sosyal altyapı tesisleri, idari koordinasyon, bakım-tamirat ve depolama gibi departmanları olan rüzgâr ve denizin etkilerinden etkilenmeyecek şekilde tasarlanan kıyı yapılarına liman denir. Deniz araçlarını dalgalardan, akıntılardan ve rüzgârlardan koruyan, yükleme – boşaltma faaliyetlerini yapabilmeleri için gerekli altyapı ve imkânları bulunan beşeri veya tabii korunaklı deniz ve kara alanlarının mevcudunun yanında gümrükleme, depolama, liman idaresi, lojistik ve benzeri çeşitli hizmet tesislerini bünyesinde bulunduran yapılardır (Bal, 2014: 2).

3.1.2. Liman Türleri

Devletlerin ekonomik olarak büyümelerinde son derece mühim olan limanlar çok çeşitli açıdan sınıflandırılabilir. Fakat genellikle gösterdikleri faaliyet türlerine, mülkiyet yapılarına, yük çeşitlerine ve sağladıkları hizmetlere göre aşağıdaki gibi türlere ayrılmaktadır.

3.1.2.1. Konteyner Limanı

Dünyanın çeşitli bölgelerinde yer alan ve konteynerlerin her gün yük yükleme ve boşaltma yaptığı limanlara konteyner limanları denir. Hâlihazırda, dünyada yük taşımak için kullanılmakta olan yaklaşık olarak 20 milyon adet konteyner bulunduğu düşünülmektedir. Bu konteynerler, tam anlamıyla ifade edilecek olursa tüm dünyayı dolaşarak her gün değişik ve farklı bir liman ya da gümrükte işlem görürler. Konteynerler vasıtası ile yük taşımacılığının büyük bir kısmı, tahmin edilebileceği üzere deniz yolu ile gerçekleşmektedir. Haliyle, konteyner limanları da uluslararası ticaret sektörünün ciddi derecede önemli kısımlarından bir tanesidir. Konteyner limanlarında konteyner gemileri tahliye edilir ve yeni konteynerler gemilere yüklenir (Esmer ve Karataş Çetin, 2013: 379). Tahliye edilen konteynerler, sonradan karayolu ile ülke içerisinde nakli gerçekleştirilir. Dolayısıyla, bu limanların operasyon yönetimi ciddi derecede karışık ve titizlik isteyen bir faaliyettir. Hemen hemen her dakika, bu limanlarda devam eden birbirinden farklı faaliyetler bulunmaktadır. Bu faaliyetlerin tamamını aynı anda takip edip, düzenleme faaliyetine konteyner limanı operasyon yönetimi adı verilir. Çoğunluğunda bilgisayarlar kullanılıyor olsa da, operasyon yönetimi hali hazırda insan gücünden faydalanılması gereken bir konudur ve son derece ayrıntılı, ciddi bir eğitim alınması söz konusudur. Dünyanın en yoğun olan konteyner limanlarına baktığımızda ise, ilk sıralarda Çin limanlarının yer aldığını görürüz. Konteyner limanları Türkiye içerisinde bulunmaktadır. Üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye’de, fazlaca konteyner limanı mevcuttur. Bu anlamda, Mersin limanı ilk sırada yer almaktadır. Bu limanın yıllık 2.600.000 adet konteyner trafiği mevcuttur (<https://www.ekonkonteyner.net/index.php/konteyner-limani-nedir> Erişim Tarihi: 23.10.2019).

3.1.2.2. Kuru Dökme Yük Limanı

Kuru ve dökme olan yüklerin depolanması, elleçlenmesi amacıyla inşa edilmiş ve tasarlanmıştır. Sadece akaryakıt yükleme, tahliyesi, depolanması ve nakliyesi faaliyetleri için akaryakıt limanları; genel olarak boru hattı tesislerine sahip olan kimyasal sıvı limanları ile maden, kömür, hububat ve mineral gibi kuru dökme yüklere hizmetlerin sunulduğu limanlara ” kuru yük limanları” denir (Esmer, 2003: 19).

Gemilerle en çok nakliyesi yapılan yük türlerinden olan kuru dökme yükler, dört ana grupta yer alır.

- Demir cevheri şeklindeki mineraller,
- Kömür,
- Hububat türü gıda maddeleri,
- Çimento benzeri diğer ticari mallar,

Limanlara giren çıkan mallara göre, mevsim kapasitesi ve senelik tahminler dikkate alınıp bazı limanlarda kuru yük elleçlenmesinde kullanmak üzere birden fazla rıhtım ayrılmaktadır. Yükün cinsine göre ise, kuru dökme yük terminalinde şu tip depolama yerleri mevcuttur. Açık depolama yerleri, ambarlar, silolar, sudan etkilenmeyecek şekilde tasarlanmış bazı mallar için açık yük havuzları (VDA, 2019).

3.1.2.3. Sıvı Dökme Yük Limanı

Petrol, doğalgaz, kimyasal gibi tüm sıvı likit yüklerin, taşındığı, depolandığı, saklandığı ve yükleme -boşaltma faaliyetlerinin gerçekleştirildiği limanlara sıvı dökme limanı denir.

Sıvı dökme yük limanlarının sorumluluğu müşteriye ait olan yükün, limana varış anındaki kalitesinde herhangi farklılık olmaksızın elleçlenmesi, depolanması ve taşınmasıdır. Bundan dolayı sıvı dökme yük elleçleyen limanlarda, yük kordonları ve depolama alanlarının kontrolleri önem arz etmektedir. Sıvı dökme madde limana geldikten sonra gemiden limana tahliyesi iki farklı biçimde gerçekleştirilir. İlk olarak supalan adı verilen, direkt olarak uygun platform sayesinde yükün tankerlere yüklenmesi ve limanda depolanmadan tahliyesidir. Bir diğeri ise liman sahasında ya da yakın bölgesinde yer alan sıvı dökme yük depolama tanklarına aktarılması aynı zamanda depolanmasıdır. Bu elleçleme şekillerinden hangisinin kullanılacağını ise müşteri talebi belirlemektedir. Supalan tahliyesi yapılacak yüklere yönelik taleplerde iskelenin durumuna göre müşteri talepleri karşılanmaktadır. Yük depolanacaksa öncelikle yük türüne uygun tank rezervasyonu yapılır, şayet yük normal sıvılardan farklı bir teknolojiyle depolanması gerekiyorsa, tank yüke uygun hale getirilir. Bu

işlem mümkün değilse hizmet gerçekleştirilemeyip müşteri talebi geri çevrilir. Sıvı dökme yüklerin depolamasının yapıldığı tanklar, depolanacak yük türüne uygun olarak farklılık gösterebilir. Bu tankların farklı türleri bulunmaktadır bunlar ısıtmalı, izolasyonlu, sucreberli, yüzer tavanlı gibi türleri vardır. Depo hacimleri müşteri taleplerine göre belirlenir. 1000 – 15000 metreküp tankalar firma bakımından optimum seçenek olan tanklardır. Tanklar aynı zamanda depolanmanın yapılacağı yüklere uygun şekilde de sınıflandırılır. Depolama işlemi uygulanacak yüke uygun dizaynlar ve legal müşteri koşulları olabilmektedir. Söz konusu sıvıların elleçlenmesi için ve ayrıca depolanması için de diğer liman işletmeciliğine göre farklı altyapı ve deneyim gerektirmektedir. Müşteri onayı ve gümrük idaresinde onayı olmak suretiyle, aynı tanka depolama yapmak mümkündür. Aynı kimyasal özelliklerdeki ve kalitede düzeyindeki farklı müşterilere ait sıvı yük ortak depolama olarak aynı tankta depolanabilir (Bal ve Esmer, 2015: 4).

3.1.2.4. Askeri Liman

Askeri donanmaya hizmet eden, askeri gemilerin barınma, onarım, bakım, depolama, saklama ve lojistik faaliyetlerinin gerçekleştirildiği limanlardır.

3.1.2.5. Yat Limanları (Marina)

Yat limanları, günlük kullanım ile marinalar ilk olarak ABD’de ortaya çıkmıştır. Yat istasyonu, liman gibi farklı sözcüklerle tanımlanabilen marina yani yat limanları, yatların yan yana emniyetli ve güvenli bir biçimde bağlanmasını sağlayan yüzer raftlardan oluşan ve kullanıcılarının bütün gereksinimlerini karşılayacak seviyede kolaylık tesislerine sahip terminallerdir. Bu limanlar tatlı su, teknelerin yanına kadar getirilmiş yakıt ve elektrik hattı, bakım ve onarım servisi, denizcilik malzemesi satan işletmeler, çamaşır hizmeti, bar ve duşları bulunan bir kulüp binası, yeme - içme dükkânları, otopark ve anayollara ulaşım olarak sıralanabilir. Marinalar gelişmiş sosyal olanakları olan tesislerdir. Daha çok yat ve tekne sahiplerinin uzun süre barınabilmesi adına hizmet sağlamaktadır (<https://www.marinayat.com/marina-nedir-liman-nedir-arasindaki-farklar/>, Erişim Tarihi: 25.10.2019).

3.1.2.6. Balıkçı Limanları

Balıkçı limanları; her türlü balıkçı gemisine hizmet sağlamak amacıyla tasarlanmış ve konumlandırılmıştır. Yeterli kapasitede havuz ve geri saha terminaliyle barınacak deniz vasıtalarının manevra olanağı buldukları su tedarik alanı ve yeterli derinlikte yükleme - tahliye, bağlama rıhtımları, su, elektrik, ağ kurtarma alanı, satış yeri, yönetim ofisi, soğutma ve çekek yeri olan, büyüklüğüne ve sağladığı imkânlarla ve teknik altyapıya göre balıkçı limanı, balıkçı barınağı ya da çekek yeri olarak isimlendirilen terminaller olarak adlandırılır (<https://emlakkulisi.com/balikci-barinagi-nedir/283514>, Erişim Tarihi: 28.10.2019).

3.1.3. Liman Yeri Seçimi

Limanlar yalnızca konum olarak yer aldıkları bölgenin değil bulunduğu tüm ülke ve diğer komşu ülkelerin ekonomileriyle de ilişkilidirler. Ülke ekonomisi bakımından limanlar önemli bir etkidir. Limanların sağladığı hizmetler bakımından artan ve büyüyen talebe yeterli olacak şekilde hizmet sunabilmesi, ekonomik gelişmelere yeterlilik gösterecek sosyal ve fiziki bakımdan arz sağlayacak durumda olmaları gerekir. Nakliye biçimlerinin farklılaşması, hizmet vizyonunun değişimi ve gelişimi lojistik faaliyetlerinin de limanlarda sağlanır hale gelmesine olanak tanımıştır. Liman tarafından sağlanan hizmetlerin geliştirilmesi ve çoğaltılması taşınacak yükün veya ürünün ambalajlanması, ayrıştırılması, paletlenmesi ya da konteynere hazır hale getirilmesi ve benzeri işlemlerin gerçekleştirilebilir durumda olması sağlanarak, geleneksel limancılık hizmet anlayışı haricinde yeni bir hizmet vizyonu meydana getirilmiştir (Balık, 2014: 45).

Limanlar, uluslararası ticaretin kilit noktalarıdır. Bu nedenle devletler için içinde yer alınan ticari bir rekabet pazarı olarak limanlar öne çıkmaktadır. Yüklerin konteynerlerle yani ticari yük kaplarıyla taşınarak standart hale gelmesinin yayılması, dünya denizyolu taşımacılığında ciddi seviyede bir büyüme meydana getirmiş ve buna bağlı olarak limanlar arası rekabette konteyner terminali olan limanlara rekabetçi avantaj elde etmiştir. Ayrıca limanların kuruluş yeri tercihi, sadece kısa vadeli iş çevresi dikkate alınarak değil, uzun dönemli iş çevresi de göz önünde bulundurarak verilmesi gereken bir karar olduğundan, son derece önemli bir karar verme sorunu niteliğindedir. Aynı

şekilde limanlarda fiziki şartlar sebebiyle işlerin vaktinde gerçekleştirilememesi ya da gemilerin mümkün olan en kısa zamanda elleçlenememesi ekonomik bakımdan ciddi maliyetlerin meydana gelmesine sebep olabileceğinden optimum kuruluş yeri kararı, limanlar için çözüme kavuşturulması gereken ciddi bir karar verme sorunudur. Bu noktada, konteyner terminaline sahip olan bir limanın kurulum yeri seçimi için dikkate alınması gereken sosyo - ekonomik kriterler önem arz etmektedir. Limanlar, uluslararası ticaretin kilit noktaları olduğundan dolayı, devletler için ticari bağlamda diğer devletlerle girilen bir rekabet pazarı olarak öne çıkmaktadır (Pekkaya ve Bucak, 2018: 254).

Bütün bu gelişmelere bağlı olarak, liman yeri seçiminde ilk olarak tercih edilecek bölgeye ait yük trafiği verilerine bakılmalıdır. Bu yük türlerine göre limanın hangi ana yükler için aktarım merkezi olarak belirleneceğine karar verilmelidir. Buna bağlı olarak liman yeri seçimi faktörleri, bölgesel faktörler ve yerel faktörler olmak üzere 2 başlık şeklinde aşağıdaki gibi belirlenebilir (Balık, 2014: 45).

3.1.3.1. Bölgesel Faktörler

- a) Ekonomik faktörler açısından liman yeri için düşünülen yer endüstriyel yatırımlarına ve büyümeye açık olmalıdır.
- b) Liman arazisi için geniş alan yatırımlarına gerek olması nedeniyle arsa maliyeti yüksek olmamalı, ihtiyaç olduğunda arazi büyütme maliyetleri de düşük olmalıdır.
- c) Liman yeri için tercih edilecek bölgeye yönelik olarak teşvikler ve vergi konusu göz önünde bulundurulmalıdır. Bölgede çalışacak işgücünden dolayı bölgedeki ücret verileri dikkate alınmalıdır. Limanın inşa maliyetleri, firmanın girdi ve çıktıları, nakliye ve enerji maliyetleri de ayrıyeten göz önünde bulundurulmalıdır.
- d) Bölgenin gelecekteki deniz ticaret potansiyeli tahmin ve tahlil edilebilir olmalıdır. Liman yeri seçiminde bölgenin coğrafi özellikleri de son derecede önemlidir. İlk olarak denizyolu üzerinde limanın yük trafiği veya uluslararası denizyollarına yakın olmalıdır. Bu sayede uluslararası ana deniz yollarından fazla uzaklaşılma, süre ve maliyet kaybı en aza düşürülmüş olur. Liman arkasında denizden gelen yükün akışının kesintiye uğramadan devam etmesi açısından ilk olarak karayolu, demiryolu ve havayolu ulaşımının olması gerekir ve politik ve askeri ayrıcalıklar da hesaba katılarak, devletin

siyasi açıdan, ekonomik ve stratejik ayrıcalıklarıyla örtüşmesi açısından liman yeri seçimi analiz edilmelidir.

e) Liman taşıyıcı için bir maliyet kalemi olup, doğal olaraktan yük taşıma potansiyeli fazla olan limanı kullanmayı arzular. Bu bakımdan yakınlardaki farklı limanlarla bağlantı oluşacağından dolayı yer tercihinde çevredeki diğer limanların mevcut olduğuna ve olmadığına bakılıp, eğer başka bir liman mevcutsa, bu durumun liman yeri seçiminde kurulacak limana etkisi analiz edilmelidir (Balık, 2014: 45-46).

3.1.3.2. Yerel Faktörler

a) Liman yeri seçimi yapılacak bölgeye ait olan bilgilerin elde edilmesi gerekir ve söz konusu bölge için ayrıntılı fizibilite çalışmaları yapılmalıdır. Deniz derinliğinin az olması, limanın bulunduğu yerin dağlık alanda bulunması gibi unsurlar liman yeri seçiminde göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Ayrıca kara ve denizden dip akıntıları da liman yeri seçimini etkilemektedir. Bu durumda dip taramasının yapılması gerekmektedir.

b) Yüksek maliyetli kanal veya su yollarının tarama maliyetleri fazla olduğundan dolayı tarama faaliyeti maliyetli bir metottur. Limanın inşa edileceği bölgenin zeminin yapısında liman yeri seçimini etkiler, bu sebeple zemin için gerekli tahlillerinin yapılması ciddi anlamda önemlidir.

c) Liman yapılacağı alanın rüzgârlardan kaynaklanan dalgalar, medcezir ile su düzeyinin değişmesi, deprem dalgası olması ve tsunami meydana gelme ihtimali açısından göz önünde bulundurulmalıdır.

d) Liman giriş ve çıkışlarında dikkat edilecek en önemli konu etezyen rüzgârlar, sis meydana gelmesi ve yağış olmasıdır. Bu doğa olayları liman inşası için yer seçiminde dikkat edilmesi gereken unsurlardır (Balık, 2014: 45).

3.2. Mersin İli ve Coğrafi Konumu

Eski adıyla İçel yani Mersin hakkında kısa bir bilgi edinmek gerekirse; Ülkemizin 81 adet şehrinden 33 plaka rakamıyla bilinen, yüzölçümü 15.853 kilometrekare ve 1.8 milyon nüfusa sahip olan Mersin (İçel) ilinin doğu tarafında Adana, batı tarafında Antalya, kuzey tarafında Niğde, Konya ve Karaman şehirleri, güney tarafında ise Akdeniz yer alır. Mersin'in ticari yapısı, tarım, ticaret, sanayi ve iç turizmin birlikte yer

aldığı ticari iş alanlarından meydan gelmektedir. Mersin’de uluslararası bir liman bulunması, gelişmiş “Serbest Bölge” faaliyetleri, tarım ve sanayi ürünlerine bağlı ihracatı sebebiyle ticaret, birçok iş kolunda öne çıkmaktadır. Genel olarak; yaygın olan narenciye üretimi, serada sebze-meyve yetiştiriciliği ve bağcılık Mersin’de tarım sektörünü ciddi derecede etkili bir ticaret dalı yapmıştır. Ayrıca Mersin petrol rafinerisinin, cam sanayinin, çimento, krom, soda sanayinin, selüloz kâğıt, dokuma, gıda sanayi ve makina imalat endüstrisinin de bulunduğu bölge olarak en önemli imalat alanlarındanıdır. Ülkemizin turunçgil yetiştiriciliğinin %64’ünün yapıldığı Akdeniz kıyı bandında Türkiye limon, greyfurt, portakal ve mandalina üretiminin ciddi miktarları burada üretilmektedir. Türkiye’nin turunçgil ihracının %33’u buranın kendi yerel işletmeleri sayesinde olmaktadır. Ülkemizin hububat ihracatının %50’si yine buradan gerçekleştirilmektedir. 320 kilometre kıyısı boyunca hiç bozulmamış alanların olması turizmin Mersin’de büyüüp gelişmesi için ciddi derecede potansiyel teşkil etmektedir. Mersin turizmi daha çok yerel turizme hizmet sağlarken son zamanlarda Ortadoğu’dan Mersin’e gelen turistlerle turizm, uluslararası bir özelliğe sahip olmuştur. Yoğun yapılaşma sebebiyle Mersin’de inşaat, süratle büyüyen bir sektör haline gelmiştir (<https://mersin.ktb.gov.tr/TR-73136/mersin.html>, Erişim Tarihi: 20.11.2019).

Tablo 4: 2009, 2014 ve 2019 Yılları Mersin İhracat Verileri (1000 \$).

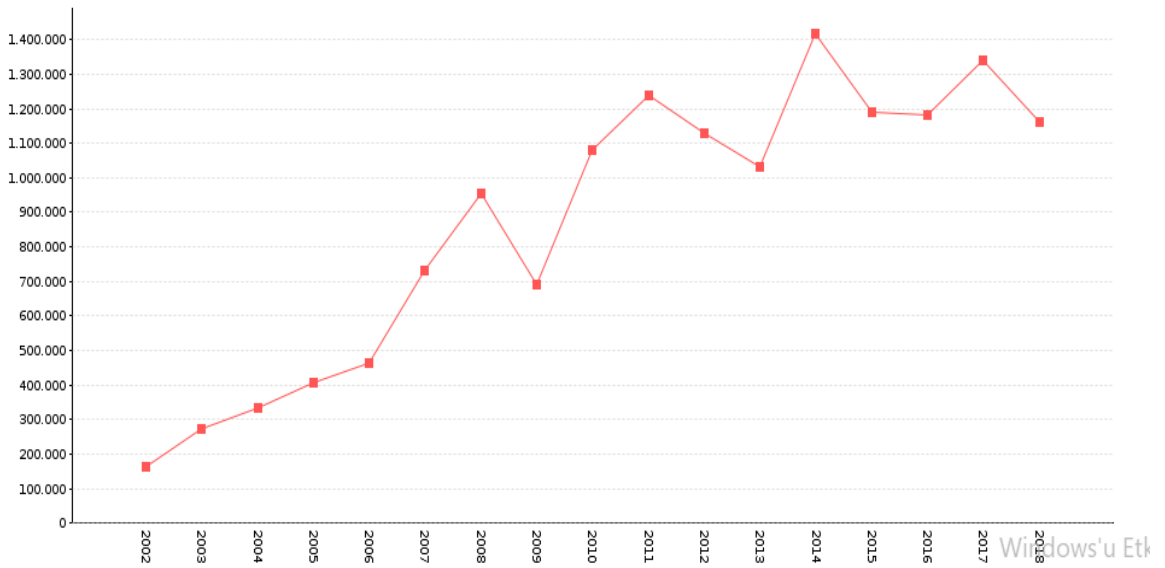
SEKTÖR	2009	2014	2019
Çelik	59.038	102.763	495.810
Çimento Cam Seramik ve Toprak Ürünleri	80.698	19.860	24.210
Demir ve Demir Dışı Metaller	11.235	10.620	159.150
Deri ve Deri Mamulleri	501	5.033	1.270
Diğer Sanayi Ürünleri	128	1.521	1.730
Elektrik Elektronik	5.422	10.314	25.700
Fındık ve Mamulleri	6.180	9.369	271.230
Gemi ve Yat	0	92	0
Halı	192	326	0.060
Hazırgiyim ve Konfeksiyon	21.849	46.211	123.630
Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri	163.645	580.852	1.403.570
İklimlendirme Sanayii	0	25.647	2.470
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	38.264	107.635	1.170.580
Kuru Meyve ve Mamulleri	3.713	11.344	292.790
Madencilik Ürünleri	12.000	29.039	87.000
Makine ve Aksamları	30.776	69.127	732.060
Meyve Sebze Mamulleri	5.455	24.515	75.490
Mobilya,Kağıt ve Orman Ürünleri	11.994	38.993	465.110
Mücevher	228	40	0
Otomotiv Endüstrisi	66.170	34.325	692.480
Savunma ve Havacılık Sanayii	0	404	0
Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller	21.715	41.585	359.970
Süs Bitkileri ve Mam.	0	3.348	0
Tekstil ve Hammaddeleri	7.467	12.268	21.300
Tütün	3.680	22.045	0
Yaş Meyve ve Sebze	301.233	587.775	830.090
Zeytin ve Zeytinyağı	893	5.203	41.600
TOPLAM	852.476	1.800.254	7.277.300

*2009 yılı için ihracat rakamları 2009 yılı ortalama ABD kurundan çevrilmiştir.

Kaynak: TİM,2020.

Tablo 4'e bakıldığında 2009 yılına göre 2014'te Mersin'de ihracat %111 'lik bir artış göstermiştir. 2014'ten 2019 yılına göre ise ihracat %304'lük bir değişim kaydetmiştir. Otomotiv endüstrisi ve mücevher ihracatları rakamlarında düşüş meydana gelmiş, diğer tüm sektörlerde artış meydana gelmiştir. Mersin 2009 yılında gemi ve yat sektörlerinde hiçbir şekilde ihracat yapmazken 2014 yılında 92 bin USD ihracat gerçekleştirmiştir. Fakat 2019 yılında yine ihracat gerçekleştirememiştir. Mersin en büyük değişimi Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar ve Mamulleri sektöründe yaşamıştır. En düşük büyüme ise diğer sanayi ürünleri ihracatında görülmüştür.

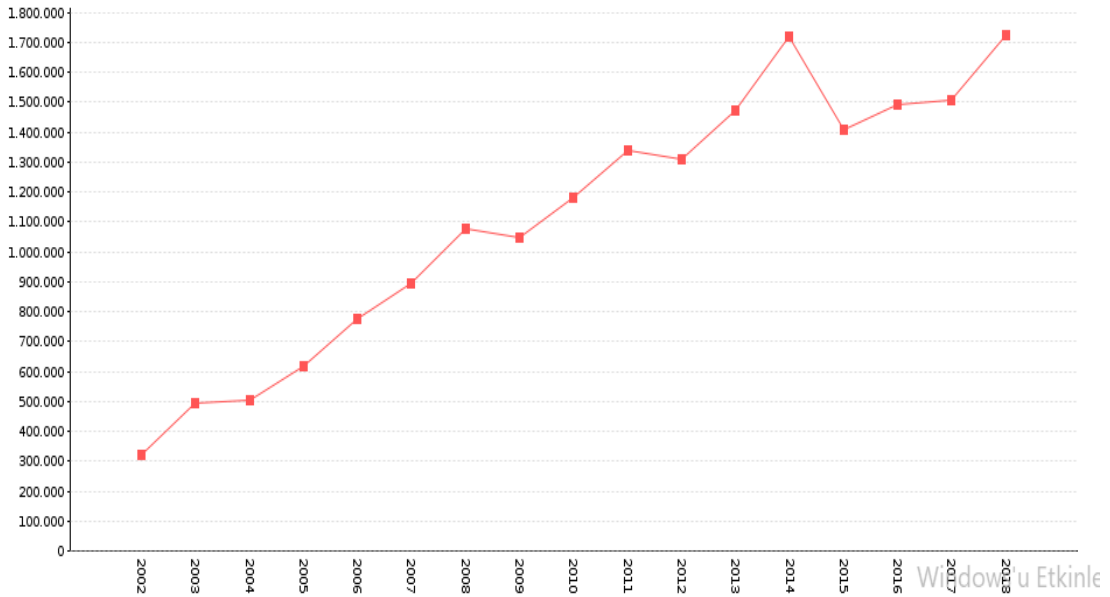
Şekil 2: Mersin'in Yıllara Göre İthalatı (bin \$)



Kaynak: TÜİK, 2019.

Mersin'in ticaret verileri hakkında bilgi veren şekil 2 ve 3; Mersin'in iktisadi durumuna uluslararası yaklaşmamamıza imkan sağlamak amacıyla hazırlanmıştır. Mersin'in yıllara göre toplam ithalatına baktığımızda; 2002 yılında 163.527.000 \$, 2003 yılında 272.830.000 \$, 2004 yılında 332.150.000 \$, 2005 yılında 406.237.000 \$, 2006 yılında 465.610.000 \$, 2007 yılında 733.414.000 \$, 2008 yılında 956.589.000 \$, 2009 yılında 689.729.000 \$, 2010 yılında 1.080.384.000 \$, 2011 yılında 1.236.000 \$, 2012 yılında 1.129.879.000 \$, 2013 yılında 1.033.790.000 \$, 2014 yılında 1.418.923.000 \$, 2015 yılında 1.189.500.000 \$, 2016 yılında 1.180.640.000 \$, 2017 yılında 1.340.303.000 \$, 2018 yılında ise 1.160.367.000 \$ olmuştur. 2002 ile kıyaslandığında Mersin'in ithalatında 996.840.000 \$ artış meydana gelmiştir.

Şekil 3: Mersin'in Yıllara Göre İhracatı (bin \$)



Kaynak: TÜİK, 2019.

Mersin'in ticaret verilerinde yıllara göre toplam ihracata baktığımızda; 2002 yılında 319.972.000 \$, 2003 yılında 497.254.000 \$, 2004 yılında 507.192.000 \$, 2005 yılında 620.739.000 \$, 2006 yılında 775.076.000 \$, 2007 yılında 892.530.000 \$, 2008 yılında 1.075.867.000 \$, 2009 yılında 1.048.630.000 \$, 2010 yılında 1.182.417.000 \$, 2011 yılında 1.339.368.000 \$, 2012 yılında 1.311.390.000 \$, 2013 yılında 1.472.246.000 \$, 2014 yılında 1.717.303.000 \$, 2015 yılında 1.407.323.000 \$, 2016 yılında 1.493.352.000 \$, 2017 yılında 1.505.844.000 \$, 2018 yılında ise 1.726.540.000 \$ olmuştur. 2002 ile kıyaslandığında Mersin'in ihracatında 1.406.546.000 \$ artış meydana gelmiştir.

3.3. Mersin Limanı ve Tarihçesi

Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa tarafından **1832**'de Çukurova'nın ele geçirilmesi ile Mersin'in temellerinin atıldığı düşünülmektedir. İbrahim Paşa, Çukurova'yı 8 sene bağımsız olarak yönetmiş olup bu dönemde, İbrahim Paşa bu yörede tarım faaliyetlerinin önemli bir şekilde sürdürülmesine yön vermiştir. 8 senelik bu idarede, şeker pancarı ve pamuk üretimi üzerinde durulmuştur. Buna ek olarak, sel felaketlerini engellemek amacıyla kanallar açtırmıştır. Bu anlamda modern tarım

yöntemlerinin kullanılarak ve bunun ticaretinin gelişimini destekleyen İbrahim Paşa, Mısır'a gidiş gelişlerinde kullandığı Kazanlı ve Karaduvar iskelelerinin alüvyonlarla dolmasından dolayı bugünkü limanın bulunduğu yere iskele inşa ettirmiştir (Develi, 2001: 51).

1859'da inşasına başlanan Süveyş kanalının yapımı için gerek duyulan kerestelerin, Toroslardan karşılanması Mersin Limanı'nın gelişmesine katkıda bulunmuştur. Ayrıca dünya geneline pamuk ihracatı yapan Amerika Birleşik Devletleri'ndeki iç savaş nedeni ile pamuk gereksinimi Çukurova bölgesinden tedarik edilmiş ve bu ürünün ihracında Mersin Limanı kullanılmıştır. Bu ürünün taşınmasında o zamanlarda yapılan Mersin-Adana demiryolu kullanılmıştır. Tarsus'un bir köyü olarak bulunan Mersin bu gelişmelerden sonra kurulmuştur (Akkaya: 2004: 335).

1852-1860 tarihleri arasında, Mersin'de devlet ve özel sektör tarafından iskeleler kurulmuştur. 1874'de Fransız bir işletme tarafında ilk özel iskele yapılmıştır. 1904 yılında devlet, Mersin'e bir liman kurmuştur (Yorulmaz, 2004:325).

Denizyolu ticaretindeki süratli büyüme sebebiyle deneyimli bir liman yönetimine gerek duyulmuş ve Mersin Liman Şirketi 1927 senesinde Mersin, Tarsus, Seyhan ve Ceyhan Belediyeleri ile Mersin Ticaret Odası, Mersin Hususi Muhasebesi ve Seyrisefain Acentesi ortaklığıyla kurulmuştur. Mersin Liman Şirketi doğal afetler nedeniyle mali hasar görmüştür. 1942'de tasfiye kararı alınmış ve ayrıca hükümete devri gerçekleşmiştir. Limanın korunaklı ve modern olarak inşa edilmesine 1954'de başlanmış, inşaatın yükleniciliğini ise "Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi" üstlenmiştir. Liman, tüm tesisleri ile yeni baştan inşa edilmiştir. 1962'de liman modern olarak tekrar hizmete açılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) tarafından 2007'ye kadar işletilmiştir. Yine 2007'de Özelleştirme idaresi tarafından limanın işletme hakkı, ihalesi yapılarak, 36 yıllığına "Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş." (MIP)'ye verilmiştir. Şu an hali hazırda da Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği işletmektedir. 2017'de hisselerine Avustralya menşeli fon şirketi olan IFM'in katılmıştır. Orta Doğu ve Karadeniz'le aktarma ve hinterlant bağlantıları bulunan, Akdeniz Bölgesi'ndeki ana konteyner limanlarından bir tanesidir. Geniş ve büyük hinterlandı, kolay ulaşım imkânları ile ülkemizin dış ticaret hacminin ciddi bir bölümünü karşılamaktadır. Mersin Limanı, senelik olarak elleçlenen toplam ürün

miktarı ve mevcut geri sahasıyla ülkemizin en büyük limanıdır (<https://www.mersinport.com.tr/hakkimizda/detay/Tarihce/14/2/0>, Erişim Tarihi: 20.11.2019).

3.4. Mersin Limanı Özellikleri

Kaya dolgu olarak inşa edilmiş olan Mersin Limanı'nın yönü güneydoğuya doğrudur. Limandaki gemilerin kapasitesi en fazla ağırlık olarak 65 bin DWT ve boy olarak 250 metredir. Mersin Limanı'nda tehlikeli ve kimyasal yüklerin de taşımacılığı ve depolanması yapılmakta olup yıllık maksimum 934.000 ton kapasitesi mevcuttur. Limanın giriş kısmından sıvı yük ve konteyner terminallerine doğru giden gemilerin seyrettiği iki tane ana ulaşım kanalı vardır. Mersin Limanı'nda sunulan temel hizmetler çerçevesinde limanın üstyapısında bulunan makine-teçhizat, hizmetlerde kullanılan donanım ve çeşitli yapılar mevcuttur. Limanda, gemilerin emniyetli bir biçimde rıhtıma yanaşabilmesi için ve güney- batı rüzgârlarına karşı korunması için iki farklı biçimde mendirek yapılmıştır (Oğuztimur, 2008: 115).

Mersin Limanı; coğrafi konum olarak, iş hacmi, geniş hinterlandı, yurtiçi ve yurtdışıyla çok modlu bağlantıya sahip olma avantajlarıyla hem ülkemiz hem de Doğu Akdeniz ekonomisi için ciddi öneme sahiptir. Mersin Limanı, sahip olduğu demiryolu ulaşımı, bölgede bulunan karayolu ulaşımı ve 69 km. uzaklıktaki bulunan Adana Şakirpaşa Havalimanı ile lojistik faaliyetler açısından öneme ve kolaylığa sahiptir. Mersin Limanı, Ankara, Gaziantep, Karaman, Kahramanmaraş, Konya, Kayseri gibi diğer sanayi kentleri ve uluslararası tren istasyonları ile bağlantılıdır. Buna ek olarak, liman sahasında hali hazırda bulunan konteynerlerin taşınmasını için bulunan dört hatlı demiryolu terminali vardır. Terminalde yurtiçi olarak Ankara, Kayseri, Konya, Gaziantep, Kahramanmaraş, yurtdışı olarak Irak, İran ve başka bölgelere hizmet sağlanabilmektedir. Mersin Limanı, Konya, Kayseri, Kahramanmaraş, Gaziantep ve sanayi kentlerine karayolu anlamında otoban ile bağlantılıdır. Ayrıca Mersin Limanı etkin olarak karayolu nakliyesi ile Orta Doğu devletleri ile de bağlantılıdır. Ayrıca Mersin'de bulunan serbest bölge, limanın hemen yanında yer alıp karayolu bağlantısı mevcuttur. Liman'ın Mersin Serbest Bölgesi'ne bitişik olması yük trafiğini anlamında avantaj sağlamaktadır ve zamandan tasarruf sağlamaktadır. Mersin Limanı ve Mersin Serbest Bölgesi koridor olarak adlandırılan karayolu bağlantısı bulunan Türkiye'deki

tek liman olma özelliğine sahiptir (<https://www.mersinport.com.tr/liman-ozellikleri/detay/LIMAN-OZELLIKLERI/23/27/0>, Erişim Tarihi: 26.11.2019).

Mersin Limanı için en önemli noktalardan biri de bölgede serbest bölgenin bulunmasıdır. Serbest bölgede alım ve satım, bankacılık, işyeri, üretim, depolama, montaj ve de montaj, müşavirlik aynı zamanda işletmecilik gibi hizmetler sunulmaktadır. Ayrıca serbest bölgenin günden güne lojistik faaliyetler olarak gelişmesi, büyümesi ve büyük yatırımlar yapılması liman için avantaj sağlayan bir özelliktir. Mersin Limanı'nın demiryolu ulaşımı için 250 metrelik bağlantısı bulunmaktadır. Bu demiryolunda bir günde 100 vagon ve 4000 ton yükleme kapasitesi mevcuttur. Bu demiryolu ağı limandan başlar, Adana bağlantılı Güneydoğu Anadolu, Orta Asya Türk devletleri, Orta Doğu devletlerine denizyoluyla ulaşan ürünlerin ulaştırılmasını sağlar. Demiryolu araçlarının limanın iç bölgelerine ve diğer ülkelere ulaşımı bakımından olumsuz yönleri de vardır. Raylarının oldukça eski olması, ticaretin direk o yapıldığı kentlere ulaşımın aktarmalı olması, demiryolu araçlarının hızlı işlememesi ve demiryolu bağlantılarının yeterli olmaması limanın genel olarak ticaret hacmini kısıtlamaktadır. Ayrıca, Mersin Limanı mevcut bulunduğu konum nedeniyle bulunduğu bölge uluslararası denizyolu ağlarına da yeterli bir yakınlığı mevcuttur. Mersin Limanı'ndan yapılan petrol ithalatının Mersin için ciddi derecede bir payı bulunmaktadır. Bu anlamda, Karaduvar'da fazlaca petrol stok sahasının bulunması önemli bir etkidir. Türkiye'deki tır filosunun üçte biri Mersin'dedir. Bu anlamda Mersin Limanı'ndaki yük trafiğini karşılayabilecek düzeyde olması aynı şekilde önemli bir avantajdır (Altunkaya, 2011: 86).

3.4.1. Limanın Konumu

Mersin Limanı ülkemizin güneyinde, Akdeniz'in ise kuzeydoğu köşesinde bulunmaktadır. Konumu ve bağlantı imkânları sayesinde, ülkemizin sanayileşmiş, orta şehirlerinin ve güneydoğu şehirlerinin temel ithalat ve ihracat kapılarındandır. Ayrıca temel denizcilik rotalarının kesişim noktasında bulunur, Doğu Akdeniz Bölgesi'nde transit ticaret trafiği için potansiyel bir aktarma limanı olacak biçimde konumlanmıştır (<https://www.mersinport.com.tr/yatirimci-iliskileri/detay/Sirket-Tanitimi/106/230/0>, Erişim Tarihi: 28.11.2019).

3.4.2. Teknik Özellikleri

Mersin Limanı her türlü deniz araçlarına çok çeşitli hizmeti sağlayabilecek niteliktedir. Mersin limanında 48 adet rıhtım bulunmaktadır. Büyüklüğüne göre değişkenlik göstermek kaydıyla eş zamanlı olarak 30'a yakın gemide yükleme ve tahliye yapılabilmektedir. Mersin Limanı'nda yolcu, dökme - sıvı yük, konteyner, canlı hayvan, hububat ve tanker gemilerinin çalışmasına olanak sağlanmaktadır. Mersin Limanı'nın tabanı tarak makinesi kullanılarak derinleştirilmiştir. Derinlik yerine göre 60ve0140metre0arasında0değişmektedir0(https://tr.wikipedia.org/wiki/Mersin_Liman_%C4%B1#%C3%96zellikler, Erişim Tarihi: 17.01.2020).

Mersin Limanı'nda yönetici olarak görev alan M.A.'nın aktardığına göre;
“Mersin Limanı'ndaki mevcut imkân ve kapasiteyle, tüm yük çeşitlerine hizmet imkanları mevcuttur. Tüm liman hizmetlerini aynı sahada sağlayabilen Türkiye'deki çok amaçlı en büyük liman Mersin Limanı'dır. Limanda 21 adet rıhtım bulunmaktadır, büyüklüklerine göre değişen aynı zamanlı yaklaşık 30 kadar gemi için yükleme ve boşaltma hizmeti sağlanabilmektedir. Senede 30 milyon tonun üzerinde yük elleçleme imkânı mevcuttur. Limanın toplam sahası 112 hektardır. Derinliği ise maksimum 15 m'dir. Yıllık olarak 2 milyon 600 TEU kapasitesi mevcuttur. Genel kargo olarak elleçleme kapasitesi ise yıllık 1 milyon ton dur. Dökme kuru yük olarak elleçleme kapasitesi yıllık 8 milyon tondur. Dökme sıvı yük olarak elleçleme kapasitesi yıllık 1 milyon tondur. Ro-ro kapasitesi yıllık 150.000 adet araçtır.”

3.4.3. Limanda Kullanılan Ekipmanlar

Limanların kapasiteleri mevcut altyapıları, üstyapıları ve ekipmanı ile ulaşabilecekleri yük ve gemi hacmi olarak tanımlanır (Oral, 2014: 225). Gemilerin limanda kalma sürelerini etkileyen faktörlerden biri limanlarda kullanılan yük elleçleme ekipmanlarıdır. Gemilerin limanda kalma sürelerini doğrudan etkilemektedir. Liman ekipmanları dolayısıyla limanların performansını doğrudan etkileyen faktörlerdir. Liman ekipmanları, limanların rekabetini etkileyen önemli araçlardır. Ekipmanları zayıf veya yetersiz olan bir liman, yükleme boşaltma hizmetinden zaman kaybına uğrar ve limanda sıkışıklığa sebep olabilir. Bu sebepten dolayı bu ekipmanlardan en önemlisi olan rıhtım vinçleriyle birlikte, arka alandaki istifleme ve depolama ekipmanları da

limanların rekabetini ve performanslarını önemli ölçüde etkilemektedir (Bitiktaş, 2015: 28).

Mersin Limanı'nda yönetici olarak görev alan B.E.'nin aktardığına göre;

“Mersin Limanı'nda aktif olarak kullanılan ekipman ve teknolojiler; 14 adet sahaya uygun kantar, 3 adet tır ve konteyner için x-ray, 12 adet SSG (sabit konteyner istif vinci), 38 adet RTG(hareket edebilen konteyner vinci), 5 adet MHC (konteyner vinci), 13 adet EHC, 12 adet kalmar vinç, 100 adet konteyner taşıyıcı terminal traktör, 90 adet forklift, 13 adet mini loader, 22 adette iç boşaltım ve iç dolum için kullanılan bant dediğimiz konveyör vardır. “

3.4.4. Teknoloji

Küreselleşen dünyada denizyolu nakliyesindeki yapı ve teknoloji anlamındaki gelişmeler, lojistik ağda yapıtaşı olan limanları değişime ayak uydurmaya yönlendirmektedir. Ekipman ve bilgi teknolojilerindeki gelişmeler limanların sistemlerine entegre edilerek otomasyon alt tabanlı insansız terminaller yönetilmektedir. Operasyonel süreçlerde, süreç optimize edilerek inovasyonlar uygulanmaktadır. Temel liman hizmetlerinden hariç bütünleşik katma değerli olarak yer alan lojistik faaliyetler ve hizmetler sağlanarak hizmet anlamında inovasyonlar sağlanmaktadır. Denizyolu nakliyesinde önemli bir konu olan çevresel sürdürülebilirliği uygulayabilmek için liman yönetimleri operasyonlarında ve liman içinde olan organizasyonlar içerisinde yenilenebilir enerji, atık yönetimi, ekolojik kirliliğinin minimuma indirgenmesi gibi konularda ekolojik duyarlı inovasyon çalışmaları yürütmektedir, rekabetin artmasına karşın uyum sağlamak için liman organizasyonunun uygulanması ve işleyişinde, pazarlama çalışmalarında yenilikler yapmaktadırlar (Karataş Çetin ve Sait, 2014: 82).

Mersin Limanı'nda bilgi sistemleri departmanında görev alan Z.T.'nin aktardığına göre;

“Mersin Limanı'nda ki gerçekleştirilen tüm operasyonlar bünyemizde bulunan Terminal Operasyon İşletim Sistemi ile sürdürülmektedir. Bu sistem web tabanlı olup

bu sistem sayesinde akıllı cihaz ve bilgisayarlarla operasyonlara 7/24 erişim sağlanabilmekte ve yönetilebilmektedir. Liman saha ve çevrelerinde yüklerin ve limanın güvelliği için 300’den fazla kamerayla izleme yapılabilmektedir. Limanın güvelliği ve iletişimini sağlayan bir ağ tasarımı da mevcuttur. EDI altyapı sistemi ile tüm müşterilere kapsamlı olarak rapor sunulabilmektedir. Liman da ki tüm bu sistemlerle gerçek zamanlı veri tabanına veri girişiyle bilgi elde edilebilmektedir. ”

Dünyadaki diğ er limanların teknolojilerini incelediğimizde; Hollanda’da bulunan Rotterdam Limanı birtakım operasyonlarını insansız araçlar ile sağlamaktadır. Bu sayede insan gücü kullanmadan güvellik, hız ve verimlilik elde edilmiş olur. Bir diğ er örnek ise Hong Kong Limanı’dır. Hong Kong Limanı sahip olduğu sayesinde depolama ve gemi planlama operasyonlarını bu yazılım ile yönetmektedir. Mersin Limanı’na teknoloji anlamında akıllı liman sistemleri geliştirilmelidir. Örnek olarak ekolojik liman sistemleri kurulmalı, rıhtıma yanaş an gemiyi bir taraftan tahliye ederken diğ er taraftan yükleyecek sistemler kurulmalıdır. Bu sürede hız ve verimlilikte artış meydana gelecektir (Ş engönöl, 2009: 74).

3.5. Mersin Limanı Hizmetleri

Limanlar, yüklerin bir noktadan bir diğ er baş ka bir noktaya taş ınmasında tedarik zincir içinde önemli bir yere sahiptir. Limanlarda mevcut olan terminaller ve liman olanakları, genellikle limanın bulunduğu konumuna ve limanda elleçleme yapılan yükün türüne ve adedine göre değ iş kenlik gösterir. Limanların faaliyetlerini etkin ve ekonomik olarak yürütebilmesi, limanların verimli olarak kullanılmasına bağı ldır. Günümüzde limanların belli baş lı hizmetleri bulunmaktadır. Gemilere yönelik sunulan hizmetler anlamında, gemilerin barınmaları, iş leyiş, paket, su, yakıt ve kumanya hizmetlerinin sağ lanması gemilerin bakım, tamir ve onarımı, GPS ve trafik kontrol bunlar arasında sayılabilir. Yük elleçleme hizmetlerinin sunulması, yükleme ve boş altma, kısa ve uzun süreli ambarlama hizmeti, Evrak tanzim hizmetleri, liman rüsumları, gümrükleme ve denetim, personelin iş bölümü, tıbbi kontrolleri için gerekli teçhizat, yolculara ve çalışanlara uygun olarak sosyal tesis alanlarının temin edilmesi, hava ve deniz kirliliğ i denetimi, atık hizmetleri, su bağ lama, tamir-bakım, çevre temizliğ i ve güvellik hizmetlerinin sağ lanması (Oğuztimur, 2008: 46).

3.5.1. Konteyner Hizmetleri

Konteyner terminalleri yükün veya ürünün konteynere dolumu veya boşaltımı, konteynerlerin depolanması, elleçlenmesi, taşınması, herhangi taşıma modundan bir diğerine aktarılması, geçici olarak korunması ya da alıcıya teslimi için tasarlanan yerlerdir. Konteynerler, yükleri veya ürünleri herhangi bir noktadan bir diğer noktaya taşımak için tasarlanmış büyük kutulardır. Konvansiyonel yüklere göre konteynerlerin kullanımı; daha az yük ambalajı, yükün hasar görmemesi veya daha az hasar görmesi ve daha fazla verimlilik sağlaması gibi birçok açıdan avantaja sahiptir. Konteynerlerin ebatları standarttır. Konteynerleri bir noktadan bir diğerine taşımak için çeşitli taşıma metotları kullanılabilir. Denizyolu ile taşıma bilindiği üzere gemiler ile yapılmaktadır. Diğer yandan, kara yolu ile konteynerleri taşımak için tır, kamyon veya tren kullanılabilir. Konteynerleri bir taşıma modundan diğer bir taşıma moduna aktarmak için, liman veya terminallerden faydalanılmaktadır. Örnek olarak, bir konteyner terminalde veya limanında konteynerler trenden gemiye aktarılıp yüklenebilir (Dursun, 2019: 24).

Ülkemizin güneyinde yer alan konteyner olarak en büyük liman olan Mersin Limanı, yer aldığı bölgede en büyük endüstriyel hinterlandına hizmet sağlamakta olup ülkemizin uluslararası ticaretine ciddi derecede katkısı bulunmaktadır. Düzenli olarak uğrağı olan 20'den fazla konteyner hattıyla, dünyada bulunan bütün ana limanlarla bağlantısı bulunmaktadır.

Terminal Konteyner Hizmetleri

- Yükleme / Boşaltma / Tekrar Sevk / Kabotaj
- Sabitleme (lashing) / Sabitlenmiş Yükleri Çözme (unlashing) ve Konteyner Sabitleme (twistlock) Hizmeti
- Container Freight Station (CFS) Hizmetleri
- Konteyner İç Boşaltım ve Yükleme
- Kontrol (muayene)
- Tam Tespit
- Soğutuculu (reefer) Konteyner Hizmetleri
- IMCO Konteyner Hizmetleri

a) Yükleme / Boşaltma / Tekrar Sevk Etme / Kabotaj: Senede yaklaşık olarak binin üzerinde gemiye yükleme, tahliye, tekrar sevk etme ve kabotaj hizmeti sağlanmaktadır. Mersin Limanı ülkemizin en önemli ihracat, ithalat ve transit ticaret kapılarından bir tanesidir. Mersin Limanı; konteyner elleçleme hizmetinde dünyada kabul görmüş yüksek standartlarına sahip bir limandır (<https://www.mersinport.com.tr/liman-hizmetleri/detay/KonteynerHizmetleri/403/205/0>, Erişim Tarihi: 12.12.2019).

b) Sabitleme (Lashing) / Sabitlenmiş Yükleri Çözme (Unlashing) ve Konteyner Sabitleme (Twistlock) Hizmetleri: Sabitleme (Lashing), sabitlenmiş yükleri çözme (unlashing) ve konteyner sabitleme (twistlock) Hizmetleri Mersin Limanı bünyesinde sağlanmaktadır.

c) X-RAY, Kontrol (Muayene) ve Tartım (Kantar)Hizmetleri: 12 adet kantar limanda iş hacmine paralel biçimde liman sahalarında konteyner ve araç tartım hizmetleri sağlanmaktadır. Sadece kontrol (muayene) ve tam tespit hizmeti için bulunan 10 bin metrekarelik bir alanda, günlük 200’den fazla konteynere hizmet sağlanmaktadır. Kontrol (Muayene) ve tam tespit hizmetleri bakımından liman sahasında mevcut olan 15 bin metrekarelik kapalı alanda hizmet sağlanmaktadır. Mersin Limanı’nda Gümrük Müdürlüğü’ne hizmet vermekte olan x-ray cihazı da bulunmaktadır.

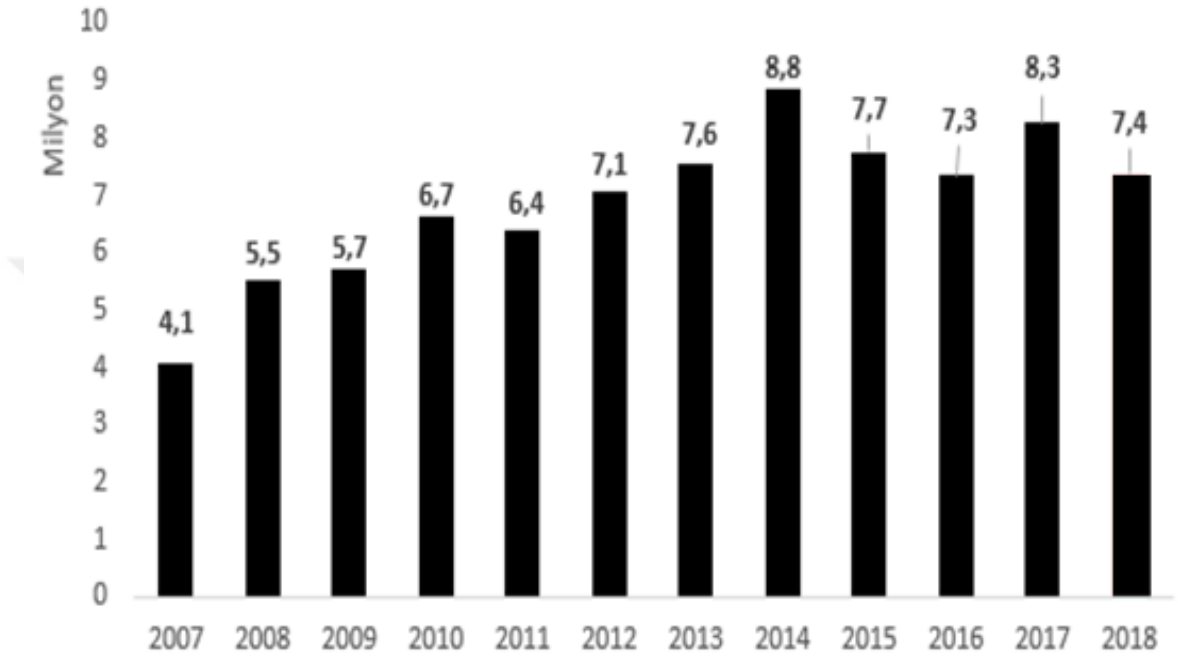
d) Soğutmalı Konteynerlerin Elektiriğe Bağlanması ve Ardiye: Limanda soğutma özelliği bulunan (reefer) konteynerler için stoklama platformu, 1250 adet elektrik bağlantısı mevcuttur. Mevcut olan fiş (plug) adedi ihtiyaca göre sayısı çoğaltılabilmektedir. Hâlihazırda soğutuculu (reefer) konteynerler için monitoring hizmeti de Mersin Limanı’nda sunulmaktadır (<https://www.mersinport.com.tr/liman-hizmetleri/detay/KonteynerHizmetleri/403/205/0>, Erişim Tarihi: 12.12.2019).

3.5.2. Konvansiyonel Kargo Hizmetleri

Konvansiyonel kargo, dökme olarak katı ve sıvı yükler, proje kargo yükleri gibi konteynerlerde taşınması uygun olmayan yüklere alternatif bir yük taşımacılık şeklidir. Türkiye’de ve dünyada taşımacılık sektöründe genellikle konteyner taşımacılığı tercih edilmektedir. Öte yandan maden filizleri, gübre, kömür, kireçtaşı, çimento, her türlü tahıl, kimyevi maddeler, un, şeker ve benzeri katı dökme yükler ve petrol ürünleri,

bitkisel yağlar, sıvı gazlar, meyve suları, süt, su, alkollü içecekler gibi sıvı dökme yükler için konvansiyonel taşımacılık, konteyner taşımacılıktan daha doğru ve uygun bir metottur (<http://www.navlun.com.tr/tr/blog/konvansiyonel-yuk-tasimaciligi-nedir/224>, Erişim Tarihi: 13.12.2019).

Şekil 4: Yıllara Göre Mersin Limanı Konvansiyonel Kargo Hizmetleri İş Hacimleri



Kaynak:<https://www.mersinport.com.tr/liman-hizmetleri/detay/Konvansiyonel-Kargo-Hizmetleri/95/55/0> Erişim Tarihi: 13.12.2019.

Mersin Limanı’ndaki konvansiyonel kargo hizmeti iş hacimlerine baktığımızda (Şekil 4); 2007’de 4.1 milyon ton, 2008’de 5.5 milyon ton, 2009’da 5.7 milyon ton, 2010’da 6.7 milyon ton, 2011’de 6.4 milyon ton, 2012’de 7.1 milyon ton, 2013’de 7.6 milyon ton, 2014’de 8.8 milyon ton, 2015’de 7.7 milyon ton, 2016’da 7.3 milyon ton, 2017’de 8.3 milyon ton, 2018’de ise 7.4 milyon tonluk hacimler kaydedilmiştir.

Mersin Limanı’nda operasyon yöneticisi olarak görev alan M.K.V.’nin aktardığına göre;

“Mersin Limanı’nda konvansiyel yük olarak dökme sıvı ve katı yük, proje kargo ve genel kargo yükleri, ro-ro yükler olarak işlem yapılmaktadır. Günlük olarak 20 bin ton dolaylarında hizmet verilmektedir. Elleçlenen kuru yüklerde ürün grubu olarak, gıda ürünleri, inşaat malzemesi, kömür çeşitleri, madenler ve benzeri yükler yer almaktadır.

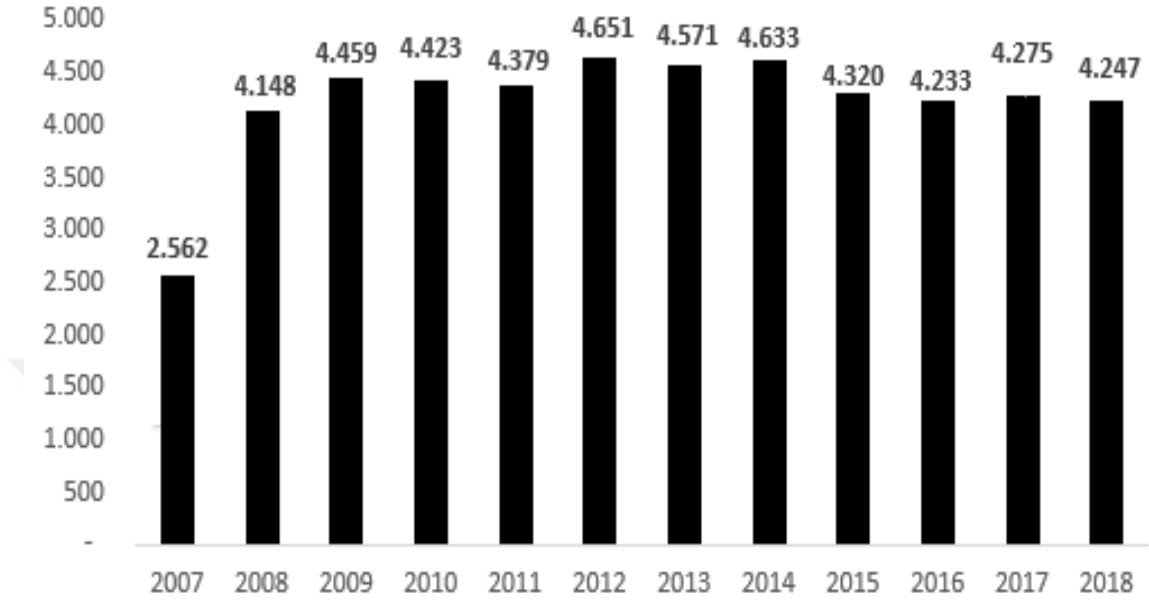
Sıvı dökme yük olarak ise Mersin Limanı'nda her türlü dökme sıvı yük için yükleme ve boşaltma işlemleri sunulmaktadır. Kostik soda, asit, sülfat, yağ çeşitleri ayrıyeten limanda çeşitli yağların elleçlenmesi ve yağ tanları ile depolanması sağlanmaktadır. Proje kargo yüklerinde ise kazan, beton santrali, enerji santralleri, iş makineleri, fabrikada kullanılan makine ve teçhizatlar, prefabrik yapılar, mega borular, çeşitli tanklar, her türlü taşıt ve araçların depolanması ve elleçlenmesi sağlanmaktadır. Genel kargo yükleri olarak ise torba, bigbag, rulo, palet, külçe, balya, kutulu, kolili olan her türlü yükün elleçlenmesi ve depolanması mevcuttur. Limanda mevcut olan ro-ro rıhtımı ile transit olarak tüm kıtalara servis verilmektedir. Ayrıca tüm taşıt, tır ve kamyon depolanması için alan mevcuttur”.

3.5.3. Deniz Hizmetleri

Deniz taşıtlarının kılavuz kaptan veya römorkör aracı sayesinde liman deniz alanlarına giriş ve çıkışlarında ya da rıhtımlara yanaşma ve ayrılmalarda yahut mendireklere bağlamalarında, demirlemelerinde, kıçtankara olmalarında, buralardan ayrılmalarda ve buralarda herhangi bir nedenle yer değişikliği yaptıklarında sağlanan hizmetleri ifade etmektedir. Kılavuzluk, römorkaj, palamar hizmetleri genelde idare veya yönetim tarafından yetki verilmiş kurumlarca sağlanmaktadır. Bunun yanında bu sağlanan hizmetlerin direkt limanı işleten firmalar tarafından sağlandığı durumlarda bu hizmetler gemilere yönelik temel hizmetler kategorisinde değerlendirilir (Yıldırım, 2018: 33).

Mersin Limanı'nda ise mendireklerle korunmuş alanda yer alan Mersin Limanı, Serbest Bölge ve diğer kurumların rıhtım ve iskelelerine, ayrıca mendirek dışında yer alan petrol ürünleri elleçleyen işletmelere ait şamandıra tesislerine yanaşan bütün gemilere kılavuzluk, römorkaj ve palamar hizmetleri sağlanmaktadır (<https://www.mersinport.com.tr/liman-hizmetleri/detay/Deniz-Hizmetleri-Pilotaj-Romorkaj/47/66/0>, Erişim Tarihi: 20.12.2019).

Şekil 5: Yıllara Göre Arasında Mersin Limanı'na Yanaşan Gemi Sayısı



Kaynak: <https://www.mersinport.com.tr/liman-hizmetleri/detay/Deniz-Hizmetleri-Pilotaj-Romorkaj/47/66/0> Erişim tarihi: 20.12.2019.

Mersin Limanı'na yanaşan gemi sayısına baktığımızda (Şekil 5); 2007'de 2.562 adet, 2008'de 4.148 adet, 2009'da 4.459 adet, 2010'da 4.423 adet, 2011'de 4.379 adet, 2012'de 4.651 adet, 2013'de 4.571 adet, 2014'de 4.633 adet, 2015'de 4.320 adet, 2016'da 4.233 adet, 2017'de 4.275 adet, 2018'de ise 4.247 adet gemi Mersin Limanı'na yanaşmıştır.

3.6. Mersin Limanı'nın Ülkemiz Açısından Önemi

Limanlar, tedarikçi ile nihai tüketici arasında bağ kuran farklı taşıma türlerinin yer aldığı uzun bir nakliye ağının bağlantı noktası anlamında önemli rol oynayıp, deniz araçları ve diğer ulaştırma vasıtaları arasında güvenli ürün ve insan taşınmasının gerçekleştirilmesi için gerekli olan teçhizat, üst ve altyapıya sahip olan hizmet noktalarıdır. Limanlar gemilere barınak, yolcu ve ürünlerin aktarılmasında da optimum noktalardır. Yolcu ve ürünlerin taşınmasını veya aktarılmasını içeren taşıma işleviyle

sanayi, ticari faaliyetler, dağıtım ve depolamayı kapsayan ticari işlemlere sahiptir. Taşeronlar, armatörler ve ekonomi açısından limanların oynadığı rol büyüktür. Limanda yükleme veya boşaltma yapacak olan gemileri bekletmeden, liman operasyonları, kriz yönetimi, ekipmanları, faaliyetlerini etkin ve verimli bir şekilde organize etmek gereklidir. Ulusal ve dış ticaret alanı olan limanlar ayrıca sanayi faaliyetleri de geliştirmektedir. Liman hizmetlerinin çoğalması, ülkeler için kalkınma konusunda önemli fonksiyonlara sahiptir. Limanların etkili ve üretkenliği armatörler, nakliyeciler, firmalar, acenteler gibi limanı kullananlarla bölge ve dünya ekonomisi için de son derece önem arz etmektedir. Globalleşme ve bölgeselleşme sebebiyle uluslararası taşımacılık sektörünün serbestleşmesi limanların daha verimli, rekabete dayalı, ivedi, etkin ve güvenli hizmet sağlayabilen dağıtım merkezleri haline gelmektedir (<https://www.lojiport.com/limanlarin-evrimi-34926h.htm>, Erişim Tarihi: 30.12.2019).

Mersin Limanı'nda yılda ortalama işlem gören yük miktarı son beş yıllık verilere göre en az 30 milyon ton 'dur (Tablo 4). Jeopolitik konumu, coğrafi olarak konumu, mevcut olan limanı, serbest bölgesi, demiryolu ağı, güçlü karayolu bağlantısı ve geniş hinterlandıyla Mersin lojistik faaliyetler açısından gereken altyapıya sahiptir (Taşoğlu, 2012: 71).

Tablo 5'de gösterildiği gibi Mersin Limanı'nda 2017 yılından 2019 yılına kadar transit ticaret hacmi yaklaşık 70 katı kadar artmıştır.

Tablo 5: Yıllara Göre Mersin Limanı Elleçlenen Yük Miktarı

YILLAR	İHRACAT(TON)	İTHALAT (TON)	TRANSİT (TON)	TOPLAM (TON)
2015	12.171.979	18.531.807	6.778	30.710.564
2016	12.096.595	17.965.582	4.240	30.066.417
2017	13.602.327	19.012.061	7.554	32.621.942
2018	14.757.789	16.985.102	133.864	31.876.755
2019	15.822.960	19.005.560	511.127	35.339.647

Kaynak: UDHB, 2020.

Mersin Limanı Avrupa'nın büyük limanları arasında yer almaktadır. Tunus'a Sydney'e, Abıdjan'a Liverpool'a, Panama'ya Odessa'ya kadar, Amerika, Avrupa, Afrika, Asya ve Avustralya kıtalarının hemen hemen tüm limanlarına düzenli gemi çıkışları yapılmaktadır (TMH - Türkiye Mühendislik Haberleri, 2006: 112).

Mersin Limanı'nın ulusal piyasada rakibi İskenderun Limanı, uluslararası piyasada ise Mısır'da bulunan Alexandria Limanı, Lübnan'da bulunan Beirut Limanı, İsrail'de bulunan Hayfa Limanı, Kıbrıs'ta bulunan Limasal Limanı'dır.

Mersin Limanı, sahip olduğu geniş art alanı, mevcut olan ulusal ve uluslararası demiryolları bağlantıları ve uluslararası karayollarına rahat ulaşımı ile İç Anadolu, Akdeniz ve Güneydoğu Anadolu bölgeleri için dış ticaret kapısı fonksiyonuna sahip olmaktadır. Benzer şekilde Mersin Limanı Ortadoğu ve Asya için ticarete büyük öneme sahip bir transit ticaret limanıdır. Mersin Limanı, Doğu Akdeniz'de en önemli uluslararası limanlarından biridir. Türkiye'de işlem hacmi anlamında İstanbul'u takiben ikinci büyük liman Mersin Limanı olup ayrıca liman rıhtımının toplam uzunluğu, gemi kabul hacmi, liman alanı, işçi sayısı, derinlik, konteyner depolama kapasitesi bakımından da ülkemizin en büyük limanıdır (Aytemiz vd.,2015: 42). Mersin Limanı'nın içinde askeri bir liman bulunmaktadır. Bu durum limanı olumsuz bir şekilde etkilemektedir. Çünkü ticari liman ile askeri liman iç içedir. Mersin Limanı şehir ile iç içedir. Askeri liman askeri bir liman için fazlaca büyüktür. En önemli olumlu yanları ise Çukurova, İç Anadolu, Doğu Anadolu, Ortadoğu ülkeleri ve Akdeniz ülkeleri için ticarete açılan bir kapıdır (<https://www.denizhaber.com/mersin-limani-sorunlari-ve-gelisimi-makale,100216.html> Erişim Tarihi: 18.04.2020).

3.7. Değerlendirme

Transit ticareti ve Mersin Limanı'nı ele alan bu çalışmada transit ticareti gerekli bilgilerin yer aldığı yazılı kaynaklar incelenmiştir. Mersin Limanı'nı araştırırken ise yine aynı şekilde gerekli bilgilerin yer aldığı yazılı kaynaklardan faydalanılmıştır buna ek olarak Mersin Liman'ında görev alan farklı kişilerle görüşülüp sözlü ve yazılı bilgi alışverişinde bulunulmuştur. Bu görüşme ve bilgi alışverişlerine istinaden çeşitli sonuçlara ulaşılmıştır. Öncelikle transit ticaret bakımından Türkiye'de en büyük liman

olan Mersin Limanı ülkemiz açısından ayrıca Mersin’de de ticari faaliyetleri anlamında önemli bir rol oynamaktadır. Ağırlıklı olarak transit olarak yükler limandan Irak, Suriye ve İran’a gitmektedir. Bu ülkeler haricinde yurtiçi, ihracat ve ithalat olaraktan önem arz etmektedir. Liman operasyonlarını kendi personel ekipmanları ve bünyesinde bulunan taşıeron firmalarla organize etmektedir. Özellikle iç boşaltım, iç dolum, forklift hizmetleri, gemi hizmetleri, kumanya gibi faaliyetleri taşıeron firmalar aracılığıyla gerçekleştirmektedir. Toplamda 1 milyon TEU kapasitesi buluna liman kapasitesini büyütmek amaçlı yeni bir saha kiralayıp konteyner depolama kapasitesini büyütmiştir. Fakat bazı yoğun dönemlerde konteyner depolama, iç boşaltım, iç dolum, gemi yanaşma, iklimsel nedenlerden dolayı problemler yaşanmaktadır. Konteyner depolama sorunu için bazı zamanlarda bazı işlemler için kısıtlanmaya gidiliyor buda başka problemlere yol açıyor. Transit olarak yüklerin elleçlendiği sahalar bulunmaktadır CFS sahaları gibi. Bu sahalarda zaman zaman konveyör yetersizliği problemleri yaşanmaktadır. Buda doğal olarak iç boşaltım veya iç dolum yapılacak faaliyetlerin gecikmesine ve yüklerin birikmesine sebep olmaktadır. Gemi yanaşma sorunlarına karşın rıhtım çalışmaları devam etmektedir. Mersin Limanı kapasitelerini büyütüp daha yüksek rakamlara ulaşmayı hedeflemektedir.

SONUÇ

Uluslararası ticaret, günümüz ticaret dünyasında kalkınma, büyüme ve bölgesel gelişmede en önemli araç haline gelmiştir. Ülkeler ve firmalar uluslararası ticaret rakamlarını arttırıp büyümeyi amaçlamaktadır. Günümüzde firmalar devamlılıklarını sürdürüebilmek için üretimlerini, yönetimlerini, pazarlama politikalarını ve teknolojilerini yenileyip inovasyon yoluna gitmelidirler. Bu şekilde bir yol izlemeleri ulusal ve küresel düzlemde öne çıkmalarına sebep olacaktır.

Transit ticaret ithalat ve ihracattan farklı bir ticaret türüdür. Tüm dünya genelinde tercih edilen bir ticaret şeklidir. Özellikle Hong Kong ve Singapur transit ticarete lider konumdadır. Transit ticaret, tüm dünya genelinde olduğu gibi Türkiye’de de ciddi bir önem arz etmektedir. Transit ticaret için konumu itibariyle ülkemiz cazip bir durumdadır. Gerek kolay olan mevzuatı gerekse uygulanması ile sıklıkla tercih edilmektedir. Prosedürlerinin az oluşu ve sağlanan kolaylıklarla da daha cazip bir hal almıştır. Bir devletin veya kurumun ticarete aracılık etmesi ve bu ticaretten gelir kazanmasının diğer yolu, transit taşımacılıktır. Transit taşımacılık, bir ülkeden başka bir ülkeye gönderilen ürünlerin yol üstünde üçüncü ülke sınırlarından geçmesidir. Transit taşımacılık kara, deniz ve demiryolu gibi taşıma türlerinden biri veya birkaç tanesiyle gerçekleştirebilir. Transit ticaret ve transit taşımacılık taşınan ürünün hacminin artırılmasıyla lojistik maliyetleri azaltarak ölçek ekonomilerinden faydalanmasını sağlayacaktır. Lojistik maliyetlerin azalması ticaret yapan işletmelerin maliyetlerini azaltarak rekabetlerini güçlendirecektir.

Transit ticarete limanlar önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye’nin güneyinde bulunan ve ülkemizin en büyük konteyner limanı olan Mersin Limanı ciddi transit ticaret hacmine ve potansiyeline sahip bir uluslararası limandır. Transit ticarete Mersin Limanı Orta Doğu ve Orta Asya ülkeleri için talep görmektedir. Özellikle Irak, İran ve Suriye gibi Orta Doğu ve komşu ülkeler büyük oranda Mersin Limanı’nı transit durak olarak kullanmaktadır. Bu şekilde ülkemize ticari yönden ciddi katkılar sağlanmaktadır. Ayrıca gümrükleme, transit karayolu taşımacılığı ve lojistik faaliyetleri gerçekleştiren işletmeler ülkeye döviz girdisi sağlamış olup ve istihdam yaratmaktadırlar. Serbest Bölge’nin limanın hemen yanında yer alması ayrıca limanın hız ve verimliliğini arttırmaktadır. Yapılan araştırmalar ve gözlemlerle elde edilen veriler doğrultusunda Mersin Limanı’nın bu güçlü yanlarının yanı sıra birtakım zayıf tarafları da aşağıda

belirtildiği şekilde saptanmıştır. Türkiye’de mevcut transit ticaret rejiminde transit ithalat ve ihracat rakamlara eklenmemekte ve transit ticaret açısından veri elde etme sorunları oluşmaktadır. Mersin Limanı’nda zaman zaman kapasite problemleri yaşanmaktadır. Bazı dönemlerde kapasitenin üzerinde yük gelmektedir. Bu durumda yüklerin zamanında işlem görememesine ve depolama problemine yol açmaktadır. Bu sorunun çözümü limanın içinde bulunan askeri limanın taşınması veya limandan bağımsız yeni liman sahaları temin etmektir. Bu şekilde bu problemler çözüme kavuşacaktır. Ayrıca Türkiye’de transit ticaretin katma değerinin artması için inovasyonlar yapılmalıdır. Bu inovasyonlar özellikle bilgi işlemleri alanında olmalı ve sektörde yetişmiş insan gücü desteği artırılarak transit ticaret ve lojistik alanında uzman personel kapasitesi genişletilmelidir. Ayrıca bu alanda örnek model teşkil edebilecek ülke limanlarına eğitim amaçlı uzman hareketliliği düzenlenmelidir. Eğitimler saha eğitimi yanı sıra yabancı dil eğitimleriyle de desteklenmelidir. Fiziki altyapı ve yetişmiş uzman personel destekleriyle ve çalışanların iş güvenliği duyarlılığı ile daha modern, güçlü, dinamik, verimli ve dünya standartlarına uygun bir liman modeline ulaşabilmesi mümkün hale gelecektir.

KAYNAKÇA

- Acaravcı, A. ve Kargı, G. (2015). Türkiye’de İhracatın Çeşitlendirilmesi ve Ekonomik Büyüme. *Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi*, 1(1), 1-16.
- Ağsakal, A. ve Eren, M., K. (2016). Türkiye’de Dış Ticarete Ödeme Şekilleri ve Faiz Oranları. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, Özel Sayısı, 581-588.
- Akat, Ö. (2001). *Uluslararası Pazarlama*. Bursa: Ekin Kitabevi.
- Akkaya, Y. (2004). *19. Yüzyıldan 20. Yüzyıla Mersin Ekonomisi*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Akkuş, B. (2011). *İthal Edilen Malların İhracının Muhasebeleştirilmesi ve Denetimi*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Aktaş, C., ve Yılmaz, V. (2008). Gümrük Birliği Sonrası Türkiye’nin İhracat Fonksiyonunun Tahmini. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(13), 89-104.
- Altundal, V. (2014). *Bölgesel Ticaret Anlaşmalarının 2008 Küresel Ekonomik Kriz Sonrası Türkiye’nin Dış Ticaret Açığına Etkisi ve Gümrük Birliği Anlaşması Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyon.
- Altunkaya, M. (2011). *2008 Ekonomik Krizinin Mersin Liman Ticaretine Etkisi*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.
- Anbar, A. (2009). Osmanlı İmparatorluğu’nun Avrupa’yla Finansal Entegrasyonu: 1800-1914. *Maliye Finans Yazıları*, 23(84), 17-37.

- Argın, N. ve Bakkalcı, A., C. (2011). *Türkiye'nin Dış Ticaret Tarihi Teori Uygulama Politika Mevzuat*. Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.
- Arslan, K. (2014). *Dış Ticaret Politikaları*. Ankara: Detay Yayıncılık.
- Aşkın, A., Nehir, S. ve Vural, S., V. (2011). Tarihsel Süreçte Girişimcilik Kavramı ve Gelişimi. *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 6(2), 56-70.
- Aytemiz, S., Korkmaz, T. Ve Tuncer, İ. (2015). *Adana-Mersin Bölgesi Ve Türkiye Üzerindeki Ekonomik Etkileri*, Mersin Deniz Ticaret Odası Mersin Üniversitesi Bölgesel İzleme Uygulama ve Araştırma Merkezi, Mersin.
- Bal, K. (2014). *Liman İşletmelerinde ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi Standardı ve Uygulama Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Okan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Bal, K. Ve Esmer, S. (2015). *Sıvı Kimyasal Yük Terminallerinde Operasyon Süreçleri Üzerine Bir Değerlendirme*. II. Ulusal Liman Kongresi, İzmir.
- Balık, İ. (2014). Limanlar ve Liman Yeri Seçimi. *Kent Akademisi - Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi*, 7(2), 37-48.
- Başar, S. (2012). Türkiye'nin Ticaret Ortaklarına İhracatının Nedenleri. *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 3(4), 190- 205.
- Başlangıç, S., Ö. (2015). *Uluslararası Lojistik Uygulamalarında Teslim Şekilleri ve Teslim Şekli Seçimini Etkileyen Unsurların Belirlenmesi*, Doktora Tezi, T.C. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.
- Batur, S., B. (2008). *Hava Yolcu ve Kargo Taşımacılığı; Dünyada ve Türkiye'de Uygulamalar*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

- Bayraktar, S. (2007), *1980 Sonrası Uygulanan İktisat Politikalarının Türk Dış Ticareti Üzerindeki Etkisi*, Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırıkkale.
- Bitiktaş, F. (2015). *Rekabetçi Üstünlük Elde Etmede Fiyatlandırma Stratejilerinin Rolü: Türkiye’deki Limanlar Üzerine Bir Uygulama*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Canıtez, M. ve Bedestenci, Ç. (2004). *Dış Ticaret: İşlemler ve Uygulamalar*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Cantekin, C. (2012). *Dış Ticaret İşlemleri ve Uluslararası Bankacılık*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Coşkuntuncel, A. ve Rad, T., S. (2015). The International Logistics Center of Turkey: Situational Analysis of Mersin Port’s Seaways Logistics, *International Journal of Management and Sustainability*, 4(4), 89-103.
- Çelebi, G. (2015). *Dış Ticarete İş Geliştirme*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Çıkrık, R. (2016). *Uluslararası Ticaret, Türkiye – Azerbaycan İlişkileri ve Taşımacılık*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Demir, M. (2002). *Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi*. Ankara: Detay Yayınları.
- Develi, H., İ. (2001). *Dünden Bugüne Mersin,(1836-1990)*. Mersin: MTSO Yayınları.
- Dinler, Z. (1997). *İktisada Giriş*. Bursa: Ekin Kitabevi Yayınları.
- Dinler, Z. (2004). *İktisada Giriş*. Bursa: Ekin Kitabevi Yayınları.

- Durhan, İ. (2002). 1838 Tarihli Osmanlı-İngiliz Ticaret Sözleşmesi ve Sonuçları. *Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi (AÜEHFD)*, 6(1), 1-2.
- Durmaz, S. (2009). *Dış Ticarete Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Dursun, E. (2019). *Konteyner Terminal Saha Planlama Optimizasyonu*, Doktora Tezi, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin.
- Erdoğan, E. ve Ener, M. (2005). *Küresel Pazarların Ekonomik Üsleri Serbest Bölgeler*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Ertek, T. (2008). *Makro Ekonomiye Giriş*. İstanbul: Beta Basım Yayım.
- Esmer, S. (2003). *Ege ve Marmara Bölgesi Limanları, Arz – Talep Projeksiyonu*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Evirgen, A. (2012). *Uluslararası Ticari Teslim Şekillerinden FOB Teslimde Taraf Yükümlülükleri*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Kültür Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Gönen, Ç. (2013). *Transit Ticarete Lojistik Yönetimi ve Taşıma Maliyeti Analizi*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Gültekin, S. (2010). Tarımsal Ticarete Teknik Engeller, Sağlık, Bitki Sağlığı Önlemleri ve Standartlar. *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 5(2), 31-44.
- Hacıoğlu, A. (2009). *Türkiye’de Dış Ticaret Mevzuatı ve Ekonomi Politikaları Arasındaki Uyum Sorunlarına İlişkin Bir Analiz*, Yüksek Lisans Tezi, Edirne Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.
- Hicks, U., K. (1965). *Development Finance Planning and Control*, Clarendon Pres, Oxford.

Husted, S. ve Melvin M. (1990). *International Economics*, New York, Harper and Row Publishers.Inc.

Hüseyinova, K. (2006). *Uluslararası Ticarete Kültürel Farklılıklar ve Etkileri*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

İşbilen, D. (2011). *Dış Ticarete Karşılaşılan Riskler ve Yönetimi: Türkiye Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Kaçmaz, A., M. (2015). *Avrupa Birliği'ne Üyelik Süreci Kapsamında Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) Uygulamasının Transit Ticarete Etkileri: İpsala Sınır Kapısı Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Kaplan, M. (2013). *İhracat Performansına Etki Eden Faktörler ve Pazarlama Planlama Yeteneği İle İhracat Performansı İlişkisi Üzerine Bir Araştırma*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çanakkale.

Karataş, Ç., Ç. Ve Sait, P. (2014). Liman İnovasyonları ve Bilgi Sistemleri: Türkiye Limanları Üzerine Bir Araştırma, *Girişimcilik ve İnovasyon Yönetimi Dergisi*, 3(2). 81-104.

Karluk, R. (2002). *Uluslararası Ekonomi*. İstanbul: Beta Basım.

Kaya, F. (2015). *Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi*. İstanbul: Yazın Basım Yayın.

Kaya, F. Ve Turguttopbaş, N. (2012). *Dış Ticaret İşlemleri*. Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını.

Kaya, F., Ataman, Ü., Sümer, H. ve Sevim, A. (2013). *Dış Ticaret İşlemlerinin Muhasebeleştirilmesi*. Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını.

- Kepenek, Y. ve Yentürk, N. (1997). *Türkiye Ekonomisi*. İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Keskin, H. (2011). *Lojistik, Küresel Tedarik Zinciri Pratikleri*. İstanbul: Gazi Kitabevi.
- Kılıç, A., Ş. (2010). Uluslararası Ticarette Vesaik Mukabil Ödeme Yöntemi. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 14(2),1-44.
- Koban, E. (2002). *Dış Ticaret Eğitimi*. İstanbul: Alfa Basım Yayın.
- Mustafa, A. (2010). *Dış Ticarete Ödeme Şekilleri*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.
- Oğuztimur, S. (2008). *Denizyolu Yük Taşımacılığında Küresel Liman Rekabet Koşullarının Mersin Limanı Örneğinde Değerlendirilmesi*, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Onursal, E. (2000). *Ulusal ve Uluslararası Ticari Kurallar ve Uygulama*. İstanbul: Okur Ofset.
- Oral, Z., E. (2014). *Genel Kargo Limanlarının Kapasite Analizi*, 8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, İstanbul.
- Öktem, Z. (1998). İhracatta Avrupa Birliği Standartları ve Türkiye'nin Bu Standartlara Uyumu, *MÜSİAD Yayını*, Araştırma Raporu No:31, İstanbul.
- Özbek, G. (2005). *Dış Ticaret İşlemlerinde E-İş ve Türkiye Gümrük İşlemlerinin Elektronik Ortama Taşınması E-Devlet ve E-Gümrük Uygulamaları*, Yüksek Lisans Tezi, T. C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Özdemir, G. (2018). *Uluslararası Ticaret, Türkiye – Avrupa İlişkileri ve Gümrük Birliği*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Özdemir, O., Ö. (2019). *Uluslararası Ticarete Türkiye-Çin İlişkileri ve Taşımacılık*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Özdemir, Ü., Yiğit, G., K., ve Oral, M. (2014). Cumhuriyetten Günümüze Ekonomi Politikaları Bağlamında Türk Dış Ticaretinin Gelişimi. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 21(85), 149-172.
- Özen, A., B. (2016). *Güney Kore AB-STA Anlaşmasının Türk Hazır Giyim Sektörü Üzerine Yansımaları*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul.
- Özkan, Ö. (2012). Incoterms 2010 ile Getirilen Yenilikler. *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi*, 31, 01-15.
- Öztürk, A. ve Sandalcılar, A., R. (2018). Dış Ticaret İşlemlerinde Tercih Edilen Ödeme Yöntemleri: Doğu Karadeniz Bölgesi Üzerine Bir Uygulama. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 20(4), 201-218.
- Pekkaya, M. ve Bucak, U. (2018). Çok Kriterli Karar Verme Yöntemleriyle Bölgesel Liman Kuruluş Yeri Seçimi: Batı Karadeniz’de Bir Uygulama. *International Journal of Economic and Administrative Studies*, 18. Özel Sayı, 253- 268.
- Savrul, K., B., Özel, A., H. ve Kılıç, C. (2013). Osmanlı’nın Son Döneminden Günümüze Türkiye’de Dış Ticaretin Gelişimi. *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, 8(1). 55-78.
- Saygılı, S., M. (2005). *Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığında Filo Yönetimi ve Bir Uygulama*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Seçkin, N. (2017). *Uluslararası Ticarete Kullanılan Belgelerin Elektronik Ortama Taşınma Süreci*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul.

- Serin, N. (2001). *Dış Ticaret ve Dış Ticaret Politikası, Türkiye Ekonomisi Sektörel Analiz*. Ankara: İmaj Yayınevi.
- Seyidoğlu, H. (1992). *Ekonomik Terimler- Ansiklopedik Sözlük*. İstanbul: Güzem Yayınevi.
- Seyidoğlu, H. (2003). *Uluslararası İktisat, Teori Politika ve Uygulama*. İstanbul: Güzem Yayınevi.
- Seyidoğlu, H. (2007). *Uluslararası İktisat, Teori Politika ve Uygulama*. İstanbul: Güzem Yayınevi.
- Sönmez, S. (2009). *Türkiye Ekonomisinde Neoliberal Dönüşüm Politikaları ve Etkileri, Küreselleşme, Kriz ve Türkiye’de Neoliberal Dönüşüm*. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Şahin, A. ve Gürgen,E., (2007). *The Effects of Logistics Sector in the Regional Development Strategies of Mersin* ,5. Uluslararası Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi, İstanbul.
- Şahin, H. (2009). *Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişimi-Bu Güncü Durumu*. Bursa: Ezgi Kitapevi.
- Şen, E. (2008). *İhracatta Kullanılan Uluslararası Belgeler*, T.C Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, Ankara.
- Şengönül, G. (2009). *Liman İşletmeciliğinde Bilgi Sistemi Uygulamalarının Analizi*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Tahirler, S. (2016). *Uluslararası Ticarete Türkiye-Rusya İlişkileri ve Taşımacılık*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Taşoğlu, P., N. (2012). Mersin'in Marka Kent Olma Sürecinde Liman ve Serbest Bölgeye İlişkin İnternet Pazarlaması Uygulamalarının Rolü. *Online Academic Journal Of Information Technology*, 3(6), 68-76.
- Toroslul, M., V. (2013). *Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi*, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Tunç, Ö. (2015). *FOB Teslim Şekline Göre Tarafların Yükümlülükleri*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Türkiye Mühendislik Haberleri. (2006). Sayı 442-443 – s. 2-3.
- Uludağ, İ. ve Arıcan E. (2003). *Türkiye Ekonomisi Teori, Politika, Uygulama*. İstanbul: Der Yayınları.
- Usta, B. (2019). *Uluslararası Ticaret, Türkiye – İran İlişkileri ve Taşımacılık*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Walther, T. (2002). *Dünya Ekonomisi*. İstanbul: Alfa Yayınları.
- Yaşar, M. (2007). *Transit Ticaret ve Türkiye Uygulaması*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Yavaşbay, G. (2016). *Taşıyanın Yanlış Konşimento Düzenlenmesinden Sorumluluğu*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul.
- Yener, D. (2011). *Tüketicilerin Helâl Sertifikalı Ürünlere Karşı Tutumlarını Etkileyen Faktörler ve Risk Algısı*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Yıldırım, M., U. (2018). *Liman Hizmet Tarifelerinin Dünyadaki Uygulamalarının İncelenmesi ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*, Denizcilik Uzmanlığı Tezi, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.

Yılmaz, M. ve Özken, A. (2013). *Dış Ticarete Giriş*. Ankara: Gazi Kitabevi.

Yiğittaşçı, E. (2016). *Uluslararası Ticaret, Türkiye Buğday Üretimi, Dış Ticareti ve Dahilde İşleme Rejimi Örnek Çalışması*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Yorulmaz, İ. (2004). *Yabancı Tüccar ve Gayri Müslim Tebaanın Mersin Ekonomisindeki Rolü (1830-1918)*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Yurdakul, E., M. (2014). *Türkiye’de İthalatın Gelişimi ve İthalatın Yapay Sınır Ağları Yöntemi ile Tahmin Edilebilirliğine Yönelik Bir Analiz*, Yüksek Lisans Tezi, T.C. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aydın.

İNTERNET KAYNAKLARI

http://archive.ismmmo.org.tr/docs/yayinlar/MevzuatSerisi/Mevzuat10/003_bolum%203_%204_ve_5.pdf Erişim Tarihi: 30.03.2020.

http://trakya.gtb.gov.tr/data/5241746a487c8e70687e4156/el_kitabi.pdf Erişim Tarihi: 28.04.2020.

<http://www.lojistiksozluk.com/gecici-kabul-ithalat.html>, Erişim Tarihi: 07.01.2020.

<http://www.mahfiogilmez.com/2012/11/tarife-ds-engeller.html> Erişim Tarihi: 10.01.2020.

<http://www.navlun.com.tr/tr/blog/konvansiyonel-yuk-tasimaciligi-nedir/224>, Erişim Tarihi: 13.12.2019.

OAİB, (2020). Transit Ticaret, <http://www.oaib.org.tr/tr/bilgi-merkezi-sikca-sorulan-sorular-transit-ticaret-hakkinda-bilgi-verebilir-misiniz.html> Erişim Tarihi: 10.01.2020.

http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046 Erişim Tarihi: 29.01.2020.

<https://ab.gtb.gov.tr/ab-ile-iliskiler/30-soruda-gumruk-birligi> Erişim Tarihi:
29.01.2020.

https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx Erişim Tarihi: 18.04.2020.

<https://biruni.tuik.gov.tr/ilgosterge/?locale=tr>, Erişim Tarihi: 27.11.2019.

<https://kosher.com.tr/sayfalar/sayfa-goster/60--kosher-nedir-.html> Erişim Tarihi:
09.03.2020.

<https://mersin.ktb.gov.tr/TR-73136/mersin.html>, erişim tarihi: 20.11.2019.

<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/en/dataset/82007ENG/table?ts=1588342434579>
Erişim Tarihi: 29.04.2020.

<https://ticaret.gov.tr/istatistikler/dis-ticaret-istatistikleri> Erişim Tarihi: 30.12.2019.

<https://timeseries.wto.org/> Erişim Tarihi: 30.04.2020.

https://tr.wikipedia.org/wiki/Mersin_Liman%C4%B1#%C3%96zellikler, Erişim
Tarihi: 17.01.2020.

<https://www.denizhaber.com/mersin-limani-sorunlari-ve-gelisimi-makale,100216.html> Erişim Tarihi: 18.04.2020.

<https://www.ekonkonteyner.net/index.php/konteyner-limani-nedir> Erişim Tarihi:
23.10.2019.

<https://www.gumruktv.com.tr/kose-yazilari/transit-rejimi-genel-aciklamalari-ve-ncts-uygulamasi> Erişim Tarihi: 10.02.2020.

<https://www.igeme.com.tr/ihracatta-duzenlenen-belgeler-bitki-ve-yas-meyve-sebze-ihracati/> Erişim Tarihi: 05.03.2020.

<https://www.ihracat.co/2016/08/transit-ticaret.html> Erişim Tarihi: 08.02.2020.

<https://www.lojiport.com/limanlarin-evrimi-34926h.htm>, Erişim Tarihi: 30.12.2019.

<https://www.marinayat.com/marina-nedir-liman-nedir-arasindaki-farklar/>, Erişim Tarihi: 25.10.2019.

<https://www.mersinport.com.tr/liman-hizmetleri/detay/Deniz-Hizmetleri-Pilotaj-Romorkaj/47/66/0> Erişim Tarihi: 20.12.2019.

<https://www.mersinport.com.tr/liman-hizmetleri/detay/Konvansiyonel-Kargo-Hizmetleri/95/55/0> Erişim Tarihi: 13.12.2019.

<https://www.mersinport.com.tr/liman-ozellikleri/detay/LIMAN-OZELLIKLERI/23/27/0>, Erişim Tarihi: 26.11.2019.

<https://www.mersinport.com.tr/yatirimci-iliskileri/detay/Sirket-Tanitimi/106/230/0>, Erişim Tarihi: 28.11.2019.

<https://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=9.5.23598&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=%C4%B0hracat,%20Transit%20Ticaret,%20%C4%B0hracat%20Say%C4%B1lan%20Sat%C4%B1%C5%9F%20ve%20Teslimler%20ile%20D%C3%B6viz%20Kazand%C4%B1r%C4%B1c%C4%B1%20Hizmet%20ve%20Faaliye> Erişim Tarihi: 06.02.2020.

<https://www.mevzuat.net/fayda/odemesekilleri.aspx> Erişim Tarihi: 23.03.2020.

<https://www.mevzuat.net/fayda/teslimsekilleri.aspx> Erişim Tarihi: 27.03.2020.

<https://www.mevzuat.net/fayda/teslimsekilleri.aspx> Erişim Tarihi: 12.04.2020.

OAİB, (2020). EUR1 Dolaşım Sertifikası, <https://www.oaib.org.tr/tr/bilgi-merkezi-ihracat-belgeleri-dolasim-ve-mense-belgeleri-eur1-dolasim-sertifikasi.html> Erişim Tarihi: 26.02.2020.

OAİB, (2020). Analiz Belgesi, <https://www.oaib.org.tr/tr/bilgi-merkezi-ihracat-belgeleri-urune-ozel-belgeler-imalatci-analiz-belgesi-manufacturers-analysis-certificate.html> Erişim Tarihi: 28.02.2020.

OAİB, (2020). Transit Ticaret, <https://www.oaib.org.tr/tr/bilgi-merkezi-sikca-sorulan-sorular-transit-ticaret-hakkinda-bilgi-verebilir-misiniz.html> Erişim Tarihi: 05.02.2020.

<https://www.singstat.gov.sg/modules/infographics/singapore-international-trade>,
Erişim Tarihi: 30.04.2020.

<https://www.ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular/bireysel/bedelsiz-nakil-vasitasi-ithali> Erişim Tarihi: 07.01.2020.

<https://www.tim.org.tr/tr/ihracat-ihracat-rehberi-ihracat-turleri.html> Erişim Tarihi: 09.01.2020.

<https://www.tim.org.tr/tr/ihracat-rakamlari> Erişim Tarihi: 29.05.2020.

<https://www.tobbund.com.tr/tr/urunlerimiz/ortak-transit> Erişim Tarihi: 28.04.2020.

EK- 1: Transit Beyannamesi

TÜRKİYE CUMHURİYETİ		BEYAN TİPİ (1)	MRN
TRANSİT REFAKAT BELGESİ	Gönderici/İhracatçı (2)	Diğer SC(S32)	
		Formlar(3)	
		001	Güv. Bey. (S00)
	Kalemler(5)	Toplam kap adedi (6)	Büyük Ağırlık (kg) (56)
	Alıcı (8)	No :	Referans Numaraları(7)
	İade nüshası aşağıdaki gümrük idaresine gönderilmelidir		
	Gümrük Bölgesinde İlk Varış Noktasına Varış Tarihi Ve Saati (S12)	Sevki-İhracat Ülke Kodu (15)	Varış Ülkesi Kodu(17)
	Taşıma Ücretleri Şekli Kodu (S29)	Taşıma Süresinde Diğer Olaylar Açıklamalar ve Alınan Ödemeler(S5)	YETKİLİ İDARENİN ONAYI (6)
	Hareketli taşıma aracının kimliği ve kayıtlı olduğu ülke (16)	TR	0
	Sınır Geçecek Hareketli Taşıt Aracının Kimliği Ve Kayıtlı Olduğu Ülke (21)		
Sınırdaki Taşıma Şekli (25)	Eşyanın Bulunduğu Yer (30)		
Yükleme Yeri (S17)	Boşaltma Yeri (S18)	Gümrükteki Ülke(ler)in Kodları (S13)	
Taşıma referans numarası (S10)			
Alıcı (Güvenlik) (S06)	No :	Gönderici(Güvenlik)(S04)	
		No :	
Taşıyıcı (S07)		Mühür Numarası (S28)	
Adanmalar (S5)	Yer ve Ülke :	Yer ve Ülke :	
	Yeni Taşıma Aracının Kimliği Ve Kayıtlı Olduğu Ülke :	Yeni Taşıma Aracının Kimliği Ve Kayıtlı Olduğu Ülke :	
Kir.	(1) Yeni Konteynerin Numarası :	Kir.	
(1) EVET ise 1.HAYIR ise 0 Gözünüz.	(1) Yeni Konteynerin Numarası :	(1) EVET ise 1.HAYIR ise 0 Gözünüz.	
YETKİLİ MAKAMLARIN ONAYI (F)	Yeni Mühürler : Adet : Numara :	Yeni Mühürler : Numara :	
İmza :	Mühür :	İmza :	
☐ Veriler sistemde kayıtlıdır		☐ Veriler sistemde kayıtlıdır	
Rejim hak sahipli (asıl sonumlu) (S0)	Numara: 0550441914	HAREKET GÜMRÜK İDARESİ (C)	
ALPIN ATEŞ KİMYA ANONİM ŞİRKETİ	031290		
SARISEKİ MAH. VALİ UTKU ACUN BLV.			
31/İSKENDERUN	TR		
İmza :	Mühür :		
Teminatın geçerli olmadığı ülkeler (S2)	Kod	Varış İdaresi (ve ülkesi) (S3)	
HAREKET GÜMRÜK İDARESİ KONTROLÜ (D)	VARİŞ GÜMRÜK İDARESİ KONTROLÜ (I)	İade nüshası tarihinde kayıt no ile geri gönderilmiştir.	
Soruç		İmza :	
Takılan nüshaların Adedi :		Mühür :	
Numarası :			
Süre sınırı (Tarih)			

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı ve Soyadı :Mesut SELAMOĞLU
Doğum Yeri ve Tarihi :Mersin, 1996
Medeni Hali :Bekar
İletişim Bilgileri :selamoglu69@gmail.com
0537 915 05 44 (GSM)

EĞİTİM

2010 – 2014 Kazanlı Abdulkadir Perşembe Vakfı Anadolu Teknik Lisesi
2014 – 2018 Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi
2018 – 2020 Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı

İŞ DENEYİMİ

2018 – Kılıç Ulus. Nak. İth İhr. San. ve Tic. Ltd. Şti. – Lojistik Operasyon Sorumlusu

YABANCI DİL

İngilizce YÖKDİL: 60

**Mesut
SELAMOĞLU**
Temmuz, 2020

**TÜRKİYE’DEKİ TRANSİT TİCARET REJİMİNİN
UYGULANMASI VE MERSİN LİMANI ÖRNEĞİ**

