



TRANSİT TİCARET VE INCOTERMS UYGULAMALARI

Yüksek Lisans Tezi

Sema DUÇ KÖROĞLU

Eskişehir 2025

TRANSİT TİCARET VE INCOTERMS UYGULAMALARI

Sema DUÇ KÖROĞLU

Yüksek Lisans Tezi

Uluslararası İşletmecilik Tezli Yüksek Lisans Programı

İşletme Anabilim Dalı

Danışman: Prof. Dr. EROL KUTLU

Eskişehir Anadolu Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Eskişehir 2025

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Sema Duç Köroğlu'nun "Transit Ticaret ve Incoterms Uygulamaları" başlıklı tezi .../.../20.. tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek "Anadolu Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği'nin ilgili maddeleri uyarınca, Uluslararası İşletmecilik İşletme Ana Bilim. Programında Yüksek Lisans Yeterlik tezi olarak kabul edilmiştir.

<u>Ünvanı</u>	<u>Adı Soyadı</u>	<u>İmza</u>
Üye (Danışman):
Üye :
Üye :
Üye :
Üye :

.....
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

FINAL APPROVAL FOR THESIS

This thesis/dissertation titled “Transit Trade and Practices Related to Incoterms.” prepared and submitted by Sema Duç Koroglu in partial fulfillment of the requirements in “Code of Graduate School of Anadolu University ” for the Degree of Master of International Business in the Department of Business Administration has been examined and approved on/...../.....

<u>Title</u>	<u>Name Surname</u>	<u>Signature</u>
Member (Supervisor) :
Member :
Member :
Member :
Member :

.....
Dean of Graduate School

ÖZET

TRANSİT TİCARET VE INCOTERMS UYGULAMALARI

SEMA DUÇ KÖROĞLU

İşletme Ana Bilim Dalı

Uluslararası İşletmecilik Tezli Yüksek Lisans Programı

Eskişehir Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Temmuz 2025

Danışman: Prof. Dr. EROL KUTLU

Bu tez çalışması, küresel ticaretin hızla dönüşen yapısı içerisinde stratejik önemi giderek artan transit ticaret olgusunu, bu ticaret biçiminde sıklıkla başvurulan Incoterms 2020 teslim kuralları çerçevesinde kapsamlı biçimde ele almayı amaçlamaktadır.

Çalışma kapsamında öncelikle transit ticaretin tanımı, türleri, hukuki dayanakları ve Türkiye'deki uygulamaları detaylı bir literatür taraması ile incelenmiştir. Ardından Incoterms 2020 kapsamında yer alan 11 teslim kuralı tek tek analiz edilerek, bu kuralların transit ticaretteki uygulanabilirliği teorik ve pratik boyutlarıyla değerlendirilmiştir.

Tezin bulguları, teslim kurallarının transit ticaret süreçlerinde yalnızca teknik bir seçim değil, stratejik bir karar olarak ele alınması gerektiğini göstermektedir. Yanlış teslim şekli seçiminin taraflar arasında maliyet artışına, belge uyumsuzluklarına ve hukuki ihtilaflara neden olabileceği vurgulanmıştır. Bu bağlamda çalışmanın, dış ticaret profesyonelleri, lojistik planlamacılar ve politika yapıcılar için yol gösterici nitelikte olduğu düşünülmektedir.

Anahtar Sözcükler: Transit Ticaret, Incoterms 2020, Teslim Şekilleri, Uluslararası Ticaret Hukuku

ABSTRACT

TRANSIT TRADE AND PRACTICES RELATED TO INCOTERMS

SEMA DUC KOROGLU

Department of Business Administration

Master's Program with Thesis in International Business

Eskişehir Anadolu University, Institute of Social Sciences, June 2025

Advisor: Prof. Dr. EROL KUTLU

This thesis explores the growing significance of transit trade in today's rapidly evolving global economy, focusing on the practical use of Incoterms 2020 delivery terms, which are commonly employed in such trade transactions.

The study begins with a detailed examination of the definition, classifications, legal basis, and real-world practices of transit trade, with particular attention to its application in Turkey. Following this, all 11 Incoterms 2020 rules are assessed individually to evaluate their relevance and applicability within transit trade, both in theory and in practice.

The research highlights that the selection of delivery terms in transit operations is not simply a technical detail, but often a strategic choice that can influence the legal, operational, and financial outcomes of a trade transaction. The study points out that misapplying these terms may result in higher costs, documentation mismatches, or even legal disputes.

In this respect, the findings aim to provide a useful reference for international trade practitioners, logistics experts, and policymakers working to improve efficiency and reduce risk in complex trade structures.

Keywords: Transit Trade, Incoterms 2020, Delivery Terms, International Trade Law

TEŞEKKÜR

Bu tez çalışmasının ortaya çıkmasında, bilgi birikimi, rehberliği ve nezaketiyle bana yol gösteren, akademik sürecim boyunca her zaman yanımda olan değerli tez danışmanım Prof. Dr. Erol Kutlu'ya en içten teşekkürlerimi ve şükranlarımı sunuyorum. Bilimsel yaklaşımı, sabırlı yönlendirmeleri ve güven veren tutumuyla yalnızca bu çalışmada değil, akademik gelişimimde de ilham kaynağım olmuştur. Onun desteği olmasaydı, bu süreci aynı kararlılıkla tamamlamam mümkün olmazdı.

Hayattaki en büyük şansım olan annem Şengül Duç'a, yalnızca bu tez sürecinde değil, yaşamımın her anında verdiği koşulsuz destek ve sınırsız sevgisi için minnettarım. Onun inancı, emeği ve fedakârlığı olmasaydı, bugün burada olmam mümkün değildi. Bu başarıda en büyük pay ona aittir.

Zorlu dönemlerde her zaman yanımda olan, sabırla ve sevgisiyle bana güç veren sevgili eşim Okan Köroğlu'na gönülden teşekkür ederim. Varlığı, bu süreci benim için daha anlamlı ve katlanılabilir hâle getirmiştir.

Kendisi de yeni doktora sürecini başarıyla tamamlamış olan ablam Yeliz Başol'a, tez sürecindeki değerli katkıları ve vazgeçmeyi düşündüğüm anlarda bana verdiği moral ve motivasyon için içtenlikle teşekkür ederim.

Ayrıca bana her zaman güven aşılayan, iyi günde kötü günde yanımda olan canım ablalarım Zeynep Kaymaz ve Emine Duç'a kalpten teşekkür ediyorum.

Son olarak, bu süreci daha anlamlı ve güçlü kılan, ailem kadar yakın hissettiğim kıymetli arkadaşlarıma çok teşekkür ederim. Yanımda olduğunuzu bilmek, bu süreci benim için daha özel ve unutulmaz kıldı

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmamın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan “Bilimsel İntihal Tespit Programı”yla tarandığımı ve hiçbir şekilde “intihal içermediğimi” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm.

.....

(İmza)

Sema Duç Koroğlu

.../.../2025

STATEMENT OF COMPLIANCE WITH ETHICAL PRINCIPLES AND RULES

I hereby truthfully declare that this thesis/dissertation is an original work prepared by me; that I have behaved in accordance with the scientific ethical principles and rules throughout the stages of preparation, data collection, analysis and presentation of my work; that I have cited the sources of all the data and information that could be obtained within the scope of this study, and included these sources in the references section; and that this study has been scanned for plagiarism with “Scientific Plagiarism Detection Program” used by Anadolu University, and that “it does not have any plagiarism” whatsoever. I also declare that, if a case contrary to my declaration is detected in my work at any time, I hereby express my consent to all the ethical and legal consequences that are involved.

.....

(Signature)

Sema Duç Koroğlu

.../.../2025

ÜRETKEN YAPAY ZEKÂ KULLANIM BEYANI

Bu tezi hazırlarken (ChatGPT, Gemini vb.) üretken yapay zekâ programlarından destek aldığımı beyan ederim. Tezin hazırlığı aşamasında üretken yapay zekâ programlarından, örneğin çeviri, bilimsel makale vb. Desteği aldım. Üretken yapay zekâ programlarından aldığım bilgilerin doğruluğunu kontrol ettiğimi bildiririm. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm.

Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm.

.....

(İmza)

Sema Duç Koroğlu

.../.../2025

DECLARATION OF GENERATIVE ARTIFICIAL INTELLIGENCE USAGE

I declare that I received support from generative artificial intelligence programs (ChatGPT, Gemini, etc.) while preparing this thesis/dissertation. I have received support from generative artificial intelligence programs, language translation, access to scientific articles, etc. During the preparation of the thesis/dissertation. I declare that I have checked the accuracy of the information I received from generative artificial intelligence programs.

I also declare that, if a case contrary to my declaration is detected in my work at any time, I hereby express my consent to all the ethical and legal consequences that are involved.

.....

(Signature)

Sema Duç Koroğlu

İÇİNDEKİLER

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI	i
ÖZET	iii
TEŞEKKÜR	v
ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ	vi
ÜRETKEN YAPAY ZEKÂ KULLANIM BEYANI.....	viii
Giriş.....	1
Araştırmanın Amaçları	2
Araştırmanın Gerekçesi	3
Araştırmanın Yöntemi.....	3
Tezin Yapısı	4
1. BÖLÜM	
LİTERATÜR TARAMASI.....	5
1.1 Transit Ticaret Üzerine Akademik Literatür.....	5
1.2 Transit Ticaretin Uluslararası Lojistik Teorileri ile İlişkisi	7
1.3 Türkiye'nin Transit Ticaretteki Konumu ve Uygulamalara Dair Çalışmalar	8
1.4 Incoterms Kurallarının Kuramsal Gelişimi.....	10
1.4.1 Incoterms'in Ortaya Çıkışı ve İlk Versiyonları (1936–1980).....	11
1.4.2 Incoterms 1990, 2000 ve 2010 revizyonları: teorik yaklaşımlar ve uygulamadaki yansımalar	12
1.4.3 Incoterms 2020: güncel değişiklikler, eleştiriler ve kuramsal okumalar	13
2. BÖLÜM	
TRANSİT TİCARET	15
2.1 Transit Ticaretin Tanımı	15
2.2 Transit Ticaretin Türleri.....	16
2.2.1 Fıili (Fiziksel) transit ticaret	17

2.2.2 Belgesel (Kağıt Üzerinde) transit ticaret.....	18
2.2.3 Doğrudan ve dolaylı transit ticaret	19
2.2.4 Serbest bölgeler ve antrepolarda transit işlemler.....	20
2.2.5 Taşıma türüne göre transit ticaret (tek modlu-çok modlu)	21
2.2.6 Gümrük rejimlerine göre transit ticaret (ulusal-uluslararası)	22
2.2.7 Mülkiyet ve faturalama yapısına göre transit ticaret	24
2.2.8 Transit ticareti etkileyen operasyonel ve hukuki farklılıklar	26
2.2.9 Transit ticaret türlerine genel bakış	27
2.3 Transit Ticaretin Hukuki Temeli ve Türkiye'deki Mevzuat	29
2.3.1 Uluslararası hukukta transit ticarete yaklaşım	29
2.3.2 Türkiye’de transit ticaretin yasal dayanakları	30
2.3.3 Uygulamada kullanılan sistemler ve araçlar	31
2.3.4 Serbest bölgeler ve diğer özel rejimler kapsamında transit ticaret	32
2.3.5 Transit rejimi ile ithalat/ihracat rejimleri arasındaki ayrımlar	34
2.4 Türkiye’de Transit Ticaret Uygulamaları	35
3. BÖLÜM	
INCOTERMS 2020 KAPSAMI VE İNCELEMESİ.....	42
3.1 Taşımacılık Kuralları.....	42
3.1.1 EXW (Ex Works / İşyerinde teslim).....	42
3.1.2 FCA (Free carrier / Taşıyıcıya teslim)	43
3.1.3 CPT (Carriage paid to / Taşıma ücreti ödenmiş olarak teslim).....	43
3.1.4 CIP (Carriage and insurance paid to / Taşıma ve sigorta ödenmiş olarak teslim) 44	
3.1.5 DAP (Delivered at place / Belirlenen yerde teslim)	44
3.1.6 DPU (Delivered at place unloaded / Belirlenen yerde boşaltılmış teslim)	44
3.1.7 DDP (Delivered duty paid / Gümrük vergileri ödenmiş teslim)	45
3.1.8 FAS (Free alongside ship / Geminin yanına teslim)	45
3.1.9 FOB (Free on board / Gemide teslim)	46
3.1.10 CFR (Cost and freight / Mal bedeli ve navlun).....	46
3.1.11 CIF (Cost, insurance and freight / Mal bedeli, sigorta ve navlun).....	47

4. BÖLÜM

TRANSİT TİCARETE UYGUN INCOTERMS KURALLARININ ANALİZİ.....	48
4.1 Transit Ticaretin Stratejik Yapısı ve Teslim Kurallarının Belirleyici Rolü	48
4.2 Transit Ticarete Uygunluk Kriterleri ve Teslim Kurallarının Genel Analizi.....	49
4.3 Transit Ticarete Yüksek Uyum Gösteren Teslim Şekilleri ve Uygulamalı Senaryolar	51
4.3.1 FCA (Free Carrier) – Taşıyıcıya teslim	52
4.3.2 CPT (Carriage paid to – Taşıma ücreti ödenmiş olarak teslim)	53
4.3.3 DAP (Delivered at place – Belirlenen yerde teslim)	55
4.3.4 CIP (Carriage and Insurance Paid To – Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak Teslim)	56
.....	
4.4 Transit Ticarete Sınırlı Uyum Gösteren Taşımacılık Şekilleri ve Örnek Senaryolar	58
4.4.1 FOB (Free on board – Gemi bordasında teslim).....	59
4.4.2 CFR (Cost and freight – Masraf ve navlun ödenmiş teslim)	60
4.4.3 CIF (Cost, insurance and freight – Masraf, sigorta ve navlun ödenmiş teslim)	62
.....	
4.4.4 DPU (Delivered at place unloaded – Belirlenen yerde boşaltılmış teslim)	63
4.5 Transit Ticarete Uygun Olmayan Teslim Şekilleri ve Sınırlayıcı Unsurlar.....	65
4.5.1 EXW (Ex Works – İşyerinde Teslim)	66
4.5.2 DDP (Delivered duty paid – Gümrük vergileri ödenmiş teslim)	67
4.5.3 FAS (Free alongside ship – Gemi doğrultusunda teslim)	69
4.6 Teslim Kurallarına İlişkin Genel Değerlendirme ve Transit Ticaret Açısından Analitik	
Yorum.....	71
SONUÇ.....	72
KAYNAKÇA	75

TABLolar DİZİNİ

	Sayfa
Tablo 2.1 Türkiye'de Transit Ticaret Sürecinde Kullanılan Temel Sistemler.....	32
Tablo 2.2 Türkiye'nin Seçilmiş Transit Ülkeleriyle Lojistik Performans ve Transit Kapasite Karşılaştırması (2023).....	41
Tablo 4.1 FCA Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı...	53
Tablo 4.2 CPT Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı...	54
Tablo 4.3 DAP Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı...	56
Tablo 4.4 DPU Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı...	58
Tablo 4.5 FOB Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı...	60
Tablo 4.6 CFR Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı...	61
Tablo 4.7 CIF Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı....	63
Tablo 4.8 DPU Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı...	64
Tablo 4.9 EXW Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı..	67
Tablo 4.10 DDP Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı..	69
Tablo 4.11 FAS Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı..	70

GÖRSELLER DİZİNİ

	Sayfa
Şekil 2.1 Türkiye'nin LPI (Lojistik Performans Endeksi) Skorları (2010-2023).....	37
Şekil 2.2 Türkiye'nin Orta Koridor Üzerindeki Konumu ve BTK Hattı.....	38



KISALTMALAR DİZİNİ

Kısaltma	Açılımı
AB	Avrupa Birliği
BRI	Belt and Road Initiative (Kuşak ve Yol Girişimi)
BTK	Bakü–Tiflis–Kars Demiryolu Hattı
CIF	Cost, Insurance and Freight / Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun
CIP	Carriage and Insurance Paid To / Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak Teslim
CFR	Cost and Freight / Masraf ve Navlun Ödenmiş Teslim
DAP	Delivered at Place / Belirlenen Yerde Teslim
DAT	Delivered at Terminal / Terminalde Teslim (Incoterms 2010’da kullanılır)
DDP	Delivered Duty Paid / Gümrük Vergileri Ödenmiş Teslim
DPU	Delivered at Place Unloaded / Belirlenen Yerde Boşaltılmış Teslim
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
EDI	Electronic Data Interchange / Elektronik Veri Değişimi
EU	European Union / Avrupa Birliği
EXW	Ex Works / İşyerinde Teslim
FCA	Free Carrier / Taşıyıcıya Teslim
FOB	Free on Board / Gemi Bordasında Teslim
FAS	Free Alongside Ship / Geminin Yanına Teslim
ICC	International Chamber of Commerce / Uluslararası Ticaret Odası
INCOTERMS	International Commercial Terms / Uluslararası Ticari Teslim Şekilleri
KDV	Katma Değer Vergisi
LPI	Logistics Performance Index / Lojistik Performans Endeksi

OSB	Organize Sanayi Bölgesi
RORO	Roll-on/Roll-off (araçla taşımaya uygun gemi türü)
TIR	Transports Internationaux Routiers / Uluslararası Karayolu Taşımacılığı
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development / Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
WCO	World Customs Organization / Dünya Gümrük Örgütü
WTO	World Trade Organization / Dünya Ticaret Örgütü



Giriş

Son 30 yılda uluslararası ticaretin ivme kazanmasıyla birlikte transit ticaret, geleneksel dış ticaret işlemlerine alternatif veya tamamlayıcı bir yöntem olarak daha fazla görünürlük kazanmıştır.

Transit ticarete tarafların rollerinin doğru tanımlanması ve süreçteki sorumlulukların net şekilde belirlenmesi büyük önem taşır. Bu noktada, uluslararası teslim kurallarını belirleyen Incoterms düzenlemeleri devreye girmektedir. Satıcı ve alıcı arasındaki riskin, masrafların ve yükümlülüklerin hangi noktada kime geçtiğini açıklayan bu kurallar, dış ticaret işlemlerinde standart sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. Ancak transit ticaretin kendine özgü yapısı, bu kuralların her zaman doğrudan uygulanabilir olup olmadığını sorgulamayı gerekli kılmaktadır.

Bu çalışmada, transit ticaret ile Incoterms 2020 kuralları arasındaki ilişki değerlendirilmiş, hangi teslim şekillerinin bu ticaret biçimiyle daha fazla örtüştüğü araştırılmıştır. Özellikle Türkiye özelinde transit işlemlerin yasal zemini, uygulama biçimleri ve karşılaşılan sorunlar incelenmiş; ardından Incoterms 2020 kapsamındaki 11 teslim şekli ayrı ayrı ele alınarak transit ticarete uygunlukları analiz edilmiştir.

Tez kapsamında, nitel araştırma yöntemi kullanılmış ve ağırlıklı olarak literatür taramasına başvurulmuştur. Yasal düzenlemeler, akademik kaynaklar ve uygulama örnekleri üzerinden elde edilen bilgiler yorumlanmış; transit ticarete teslim şekli seçiminin neden teknik bir detaydan çok daha fazlası olduğu ortaya konmuştur.

Çalışma dört ana bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde literatür taraması yapılmıştır. İkinci bölümde transit ticaretin tanımı, türleri ve Türkiye'deki yasal dayanakları ele alınmıştır. Üçüncü bölümde Incoterms 2020 kuralları kapsamlı biçimde açıklanmış, son bölümde ise bu kuralların transit ticaretteki uygulanabilirliği analiz edilmiştir. Sonuç bölümünde genel bir değerlendirme yapılmış ve dış ticaret uygulayıcılarına yönelik önerilere yer verilmiştir.

Araştırmanın Amaçları

Genel Amaç:

Bu çalışmada, küresel tedarik zincirlerinin yeniden şekillendiği bir dönemde transit ticaretin artan stratejik önemi vurgulanmakta; bu ticaret türünün uygulama boyutunda Incoterms 2020 teslim kurallarıyla ne ölçüde örtüştüğü bütüncül bir çerçevede ele alınmaktadır. Transit ticaret, yalnızca bir taşıma faaliyeti değil; aynı zamanda taraflar arasında risk, maliyet ve sorumluluğun dikkatle paylaştırıldığı, çok aktörlü ve karmaşık bir işlem yapısıdır. Özellikle taşıma zincirine birden fazla ülke ve lojistik hizmet sağlayıcısı dâhil olduğunda, teslim şekillerinin doğru seçimi hem operasyonel başarıyı hem de hukuki güvenliği doğrudan etkilemektedir. Ne var ki, mevcut uygulamalarda Incoterms kurallarının transit ticaret bağlamında nasıl uygulandığına dair net bir yönlendirme bulunmamaktadır.

Tez kapsamında, Incoterms 2020 teslim kuralları hem teorik açıdan hem de uygulamadaki karşılıklarıyla ele alınarak, transit ticaret yapısına hangi şekillerin daha uygun olduğu analiz edilmiştir. Böylece hem uygulayıcılara hem de akademik çevrelere daha işlevsel ve pratiğe dönük bir değerlendirme zemini sunulması hedeflenmektedir.

Özel Amaçlar:

Genel amacı destekleyecek şekilde, çalışmada transit ticaretin temel özelliklerinin ve uygulamadaki örneklerinin daha iyi anlaşılması amaçlanmıştır. Öncelikle, bu ticaret biçiminin klasik dış ticaret işlemlerinden hangi yönleriyle ayrıldığı ortaya konacaktır. Ardından, Türkiye’de transit ticaretin hukuki altyapısı ve uygulamadaki yeri değerlendirilecektir.

Çalışmanın bir diğer amacı da Incoterms 2020 kuralları çerçevesinde teslim şekillerini detaylı biçimde inceleyerek, bu kuralların transit ticarete ne ölçüde işlevsel olduğunu analiz etmektir. Her teslim şekli ayrı ayrı ele alınarak; taşıma süreci, sorumluluk paylaşımı ve risk yönetimi açısından ne tür avantajlar ya da zorluklar sunduğu ortaya konacaktır. Son olarak, uygulamada hangi kuralların daha sık tercih edildiği ve bunun taraflar üzerindeki etkileri irdelenerek, transit ticarete teslim şekli seçiminde dikkat edilmesi gereken noktalar tartışılacaktır.

Araştırmanın Gerekçesi

Küresel ticaretin günümüzde ulaştığı ölçek ve hız, ülkeleri yalnızca üretici ya da tüketici olmaktan çıkararak, aynı zamanda birer lojistik geçiş noktası hâline getirmiştir. Özellikle Türkiye gibi jeopolitik olarak kritik konumda bulunan ülkeler için, transit ticaretin stratejik önemini daha da artırmaktadır. Ancak bu işlemlerin sağlıklı yürütülebilmesi, taraflar arasında yapılan teslim şekli anlaşmalarının açık ve işlevsel olmasıyla doğrudan ilişkilidir.

Bu bağlamda Incoterms 2020 kuralları, dış ticaret işlemlerinde dünya genelinde yaygın olarak kullanılan standartlar olsa da, transit ticaret gibi kendine özgü lojistik yapıları barındıran ticaret türlerinde bu kuralların ne kadar yeterli olduğu tartışmalıdır. Teslim kurallarının transit ticarete uygun biçimde seçilmemesi; taşıma süreçlerinde belirsizliklere, ek maliyetlere, belge sorunlarına ve zaman kaybına neden olabilmektedir.

Bu tez, transit ticarete teslim şekli seçiminde yaşanan belirsizlikleri irdeleyerek, literatürde nispeten az ele alınmış bu konuya katkı sunmayı amaçlamaktadır. Elde edilen bulgular doğrultusunda, uygulayıcıların daha bilinçli kararlar alması ve transit ticaret politikalarının daha işlevsel bir yapıya kavuşması hedeflenmektedir.

Araştırmanın Yöntemi

Bu tez çalışmasında, transit ticaret ve Incoterms 2020 kurallarının ilişkisini değerlendirmek amacıyla nitel araştırma yöntemi benimsenmiştir. Çalışmanın temelini, ilgili alanyazın üzerinden yürütülen detaylı bir literatür taraması oluşturmaktadır. Bu yöntem sayesinde, teslim kurallarının transit ticaretin çok aktörlü yapısıyla ne ölçüde örtüştüğü hem teorik hem de pratik düzeyde analiz edilmiştir.

Araştırmada, öncelikle transit ticaretin tanımı, hukuki çerçevesi ve Türkiye'deki uygulamaları açıklanmış; sonrasında Incoterms 2020 kapsamındaki teslim kuralları tek tek incelenerek transit ticaret açısından değerlendirilmiştir. Bu değerlendirme yapılırken kuralların; sorumluluk paylaşımı, maliyet dağılımı, risk geçişi ve operasyonel kolaylık gibi kriterler çerçevesinde transit ticarete olan uygunluğu ele alınmıştır.

Nicel bir veri toplama süreci yürütülmemekle birlikte, mevzuat metinleri ve uygulamaya yönelik örnekler aracılığıyla uygulamadaki eğilimler ve sorun alanları yorumlanmıştır. Böylece çalışma, hem teorik arka planı hem de pratik boyutlarıyla bütüncül bir bakış açısı sunmayı amaçlamaktadır.

Bu tezde yer alan uygulama senaryoları, teslim şekli analizleri ve örnek olaylar, çalışmanın kuramsal çerçevesini somutlaştırmak amacıyla yazar tarafından kurgulanmıştır. İlgili örneklemeler, herhangi bir gerçek kişi, kurum veya olayla doğrudan bağlantılı olmayıp, yalnızca açıklayıcı nitelikte oluşturulmuştur.

Tezin Yapısı

Bu tez çalışması, transit ticaret ve Incoterms 2020 kuralları arasındaki ilişkiyi kavramsal, hukuki ve pratik yönleriyle ele almak amacıyla dört temel bölümden oluşacak şekilde yapılandırılmıştır.

Birinci bölüm, tez konusuna dair yapılan akademik çalışmalara odaklanmaktadır. Literatür taraması kapsamında hem Türkiye’de hem de uluslararası alanda transit ticaret, Incoterms kuralları ve teslim şekillerinin kullanımına ilişkin araştırmalar incelenmiştir.

İkinci bölüm, çalışmanın temelini oluşturan transit ticaret kavramına ayrılmıştır. Bu bölümde öncelikle transit ticaretin tanımı yapılmış, ardından tarihsel gelişimi ve uluslararası ticaretteki yeri açıklanmıştır. Transit ticaretin farklı türleri örneklerle ele alınmış, özellikle eşyanın fiilen geçtiği durumlarla sadece belgeler üzerinden yapılan ticaret ayrımı üzerinde durulmuştur. Bölümün devamında transit ticaretin hukuki dayanakları ve Türkiye’deki mevzuat yapısı incelenmiştir.

Üçüncü bölümde, Incoterms 2020 kuralları detaylı biçimde ele alınmıştır. Bu çerçevede 11 teslim şekli, ayrı ayrı açıklanmış ve her birinin kapsamı, taraflara yüklediği sorumluluklar, risk geçiş noktaları ve uygulama koşulları analiz edilmiştir. Ayrıca kuralların birbirinden farkı, hangi taşıma türlerinde kullanılabildikleri ve sigorta hükümleri gibi uygulamaya dönük ayrıntılara da yer verilmiştir.

Dördüncü ve son bölüm, tezin temel sorununu oluşturan “Transit ticaret açısından hangi Incoterms kuralları daha uygundur?” sorusuna yanıt aramaktadır. Bu bölümde teslim şekilleri

transit ticaret bağlamında değerlendirilmiş, avantaj ve dezavantajları hem teorik çerçevede hem de pratik örneklerle analiz edilmiştir. Uygulamada karşılaşılan güçlükler, belge akışı ve taşıma zincirindeki farklı aşamalarda yaşanabilecek sorunlar üzerinden değerlendirilmiştir. Tezin sonunda ise, tüm bölümlerde elde edilen bulgular bir araya getirilmiş; sonuç bölümünde genel bir değerlendirme sunulmuş ve dış ticaret uygulayıcıları ile politika yapımcılar için önerilere yer verilmiştir.

1. BÖLÜM LİTERATÜR TARAMASI

1.1 Transit Ticaret Üzerine Akademik Literatür

Küresel tedarik zincirlerinin genişlemesi ve lojistik güzergâhların çeşitlenmesiyle birlikte, transit ticaret artık yalnızca malların bir ülkeden diğerine aktarılmasını sağlayan teknik bir işlem olmaktan çıkmış; dış ticaretin stratejik bir bileşeni haline gelmiştir. Artan ekonomik bütünleşmeyle birlikte, bu ticaret türünün yalnızca iktisadi değil, aynı zamanda hukuki, lojistik ve politik yönleri de akademik araştırmaların odağına yerleşmiştir.

Bu alanda öncü çalışmalardan biri olan Yeats (2001), gelişmekte olan ülkelerde artan yeniden ihracat faaliyetlerine dikkat çekmiş ve transit ticaretin dış ticaret verileri üzerindeki etkisini analiz etmiştir. Ona göre bu faaliyetler, yalnızca ticari bir işlev değil, aynı zamanda ekonomik performansı yansıtan bir gösterge olarak değerlendirilmelidir. Bu yaklaşım, transit ticaretin klasik ihracat-ithalat ayrımının ötesine geçtiğini ortaya koymaktadır.

Türkiye bağlamında yapılan araştırmalar da bu dönüşümü yansıtmaktadır. Baral ve Gürsoy (2019), Türkiye'nin doğu-batı ve kuzey-güney koridorlarındaki coğrafi avantajlarını değerlendirerek, ülkenin transit ticarete lojistik bir köprüye dönüşme potansiyelini vurgulamışlardır. Yazarlar ayrıca bu dönüşüm sürecinde mevzuat uyumu, dijitalleşme ve gümrük reformlarının belirleyici rolüne dikkat çekmişlerdir. Benzer şekilde, Türkiye'nin Çin ile Avrupa arasındaki ticarete kritik bir geçiş noktası oluşturduğu; özellikle Orta Koridor stratejisi kapsamında lojistik planlamalarda öncelikli konumda yer aldığı çeşitli sektörel raporlarda ifade edilmektedir (İKV, 2020).

Transit ticaretin yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda güvenlik ve izlenebilirlik açısından da değerlendirilmesi gerektiği ise Widdowson'un (2007) çalışmasında

vurgulanmaktadır. Widdowson, Dünya Gümrük Örgütü'nün SAFE Framework uygulaması çerçevesinde, transit rejimlerinin uluslararası güvenlik standartlarıyla ne ölçüde uyumlu olduğunu incelemiştir; bu bağlamda taşıma süreçlerinin yalnızca maliyet değil, aynı zamanda güvenilirlik odaklı yönetilmesini önermiştir.

Kuramsal yaklaşımlar açısından bakıldığında, transit ticaret genellikle dış ticaret teorilerinin dışında kalmıştır. Klasik iktisat kuramları üretim ve tüketim merkezli ticaret modellerine odaklandığı için, üçüncü taraf üzerinden yapılan ticaret biçimlerini ihmal etmiştir. Ancak Krugman ve Obstfeld (2009) ile Grossman ve Helpman (1991) gibi yeni ticaret teorisyenleri, firmalar arası rekabet, ürün çeşitliliği ve bilgi temelli üretim kavramlarını öne çıkararak transit ticareti de bu çerçevede yeniden değerlendirmişlerdir.

Bhagwati (1988), transit yollar üzerinden elde edilen lojistik gelirlerin, gelişmekte olan ülkeler için geleneksel mal ihracatına kıyasla daha sürdürülebilir bir ekonomik model sunduğunu savunmuştur. Ona göre transit ticaret, sadece fiziksel eşya hareketini değil; hizmet ihracatını, bölgesel güç yansıtımını ve dış politika araçlarını da içeren çok boyutlu bir faaliyet alanı oluşturmaktadır.

Avrupa Birliği içindeki bazı çalışmalar ise transit işlemlerinin şirket stratejileri üzerindeki mali etkilerine odaklanmaktadır. Özellikle KDV yükümlülükleri açısından transit rejimlerinin sunduğu esnekliklerin, firmaların finansal planlamalarında etkili olduğu vurgulanmaktadır (European Commission, 2021).

Son yıllarda ise transit ticaretin çevresel etkileri de akademik değerlendirmelere konu olmaya başlamıştır. Liu ve arkadaşları (2021), Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında artan transit taşımalarının karbon salınımı üzerindeki etkilerini analiz ederek, sürdürülebilir rotaların belirlenmesinin ekonomik olduğu kadar çevresel bir gereklilik de taşıdığını ortaya koymuşlardır.

Tüm bu literatür çerçevesinde değerlendirildiğinde, transit ticaret yalnızca bir taşımacılık yöntemi değil; dijitalleşmeden yeşil lojistiğe, vergi stratejilerinden uluslararası iş birliklerine kadar pek çok alanda karar alma süreçlerini etkileyen çok yönlü bir mekanizma haline gelmiştir. Bu kapsamlı yaklaşım, transit ticaretin hem teorik hem de pratik düzeyde stratejik önemini artırmakta; aynı zamanda politika yapıcılar ve uygulayıcılar için yeni açılımlar sunmaktadır.

1.2 Transit Ticaretin Uluslararası Lojistik Teorileri ile İlişkisi

Uluslararası ticaretin gelişimi, yalnızca mal değişimini değil, aynı zamanda bu malların etkili bir biçimde hareket ettirilmesini sağlayan lojistik sistemleri de kapsar. Transit ticaret, bu çerçevede, bir ülkenin lojistik ağ içerisindeki rolünü yeniden şekillendiren ve taşıma zincirlerinin yapılandırılmasını etkileyen önemli bir mekanizmadır. Bu bağlamda, çeşitli lojistik teoriler, transit ticaretin analizinde işlevsel bir perspektif sunar.

En temel teorilerden biri olan hub-and-spoke (merkez-çevre) modeli, transit ticaretin işleyişini açıklamakta oldukça kullanışlıdır. Bu modele göre, bir ülke, lojistik açıdan merkezi bir “hub” konumuna gelerek çevre ülkelerden gelen ürünleri diğer bölgelere aktarma işlevi görür. Türkiye’nin Asya ile Avrupa arasındaki stratejik konumu, bu modelin fiilen uygulandığı örneklerden biri olarak değerlendirilebilir (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2017). Özellikle Marmaray ve Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demiryolu gibi projeler, Türkiye’nin bu merkezî rolünü pekiştiren altyapılar arasında yer almaktadır.

Buna ek olarak, girdiye dayalı yer seçimi teorisi de transit ticaretin gelişimini etkileyen unsurlar arasında yer alır. Bu teoriye göre, üretim ve dağıtım noktaları arasındaki en uygun konumun belirlenmesinde taşıma maliyetleri belirleyicidir. Transit ticaret, taşıma maliyetlerinin düşürülmesini hedefleyen bir yapı sunduğundan, bu teoriyle doğrudan ilişkilidir (Sheffi, 2012). Özellikle çok modlu taşımacılık sistemleri ile desteklenen güzergâhlar, üretici ile tüketici arasındaki mesafenin optimize edilmesini sağlar.

Transit ticaret aynı zamanda çekim teorisi (gravity model) bağlamında da analiz edilebilir. Bu model, ülkeler arası ticaret hacminin, ekonomik büyüklük ve coğrafi yakınlık gibi faktörlerle doğru orantılı olduğunu varsayar. Transit konumdaki ülkeler, bu teoride “çekim merkezleri” olarak işlev görebilir. Özellikle Orta Asya’daki kapalı ekonomilerin Avrupa pazarlarına erişimi için Türkiye gibi geçiş ülkeleri kaçınılmaz hale gelmiştir (Bacchetta et al., 2012).

Tedarik zinciri esnekliği teorisi de transit ticaretin önemini artıran bir diğer yaklaşımdır. Küresel krizler, savaşlar veya pandemi gibi olaylar, doğrudan hatların kesilmesine neden olabilirken, alternatif transit güzergâhları, tedarik zincirlerinde sürdürülebilirliği ve esnekliği sağlayabilmektedir (Christopher & Peck, 2004). Bu bağlamda, transit ticaret sadece bir lojistik tercih değil, aynı zamanda risk yönetimi stratejisidir.

Ayrıca lojistik hizmet kalitesi teorileri, transit ticaretin gelişimi için gerekli olan altyapı, dijitalleşme ve sınır geçiş sürelerinin iyileştirilmesine vurgu yapmaktadır. Dünya Bankası tarafından yayınlanan Lojistik Performans Endeksi (LPI), ülkelerin transit geçişlerdeki etkinliklerini değerlendirmede sıkça kullanılan bir araçtır (Arvis et al., 2018). Türkiye'nin son yıllarda bu alandaki puanlarında yaşanan iyileşme, transit ticarete olan etkisinin doğrudan bir göstergesidir.

Son olarak, sistem teorisi çerçevesinde transit ticaretin yalnızca lojistik bir faaliyet değil, aynı zamanda bütüncül bir dış ticaret stratejisi olduğu vurgulanmalıdır. Lojistik, gümrük, vergilendirme, diplomatik ilişkiler ve bölgesel anlaşmalar bir arada ele alındığında, transit ticaretin sistemsel bir yapı içinde yer aldığı anlaşılmaktadır (Mentzer et al., 2001). Bu nedenle, transit ticaret politikalarının başarılı olabilmesi için çok düzlemli koordinasyon gereklidir.

Bu teorik yaklaşımlar, transit ticaretin yalnızca coğrafi konum avantajıyla değil, aynı zamanda stratejik planlama ve lojistik altyapı yönetimi ile şekillendiğini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla Türkiye gibi transit potansiyeli yüksek ülkeler için bu teorik çerçeveler, hem akademik analizlerde hem de politika tasarımında yol gösterici nitelik taşımaktadır.

1.3 Türkiye'nin Transit Ticaretteki Konumu ve Uygulamalara Dair Çalışmalar

Türkiye, Asya ile Avrupa arasında eşsiz bir jeopolitik kavşağı temsil eder. Bu konum, tarih boyunca İpek Yolu gibi küresel ticaret yollarında Türkiye'ye avantaj sağlamış, günümüzde ise özellikle transit ticaret açısından yeniden anlam kazanmıştır. Coğrafi konumun sunduğu bu potansiyel, artık yalnızca fiziksel değil, aynı zamanda politik ve ekonomik stratejilerle pekiştirilmektedir (Baral & Gürsoy, 2019).

Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile birlikte şekillenen Orta Koridor projesi, Türkiye'nin doğu-batı yönündeki ticaret yollarındaki rolünü daha da belirginleştirmiştir. Bu kapsamda Bakü–Tiflis–Kars (BTK) demiryolu hattı, doğrudan Çin'den Avrupa'ya uzanan kesintisiz bir hat sunarak, Türkiye'yi sadece bir transit geçiş noktası değil, aynı zamanda bölgesel entegrasyonun merkezlerinden biri haline getirmiştir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (2020) bu hattın, Türkiye'nin lojistik kapasitesine yaptığı katkıyı özellikle vurgulamaktadır.

Söz konusu kapasite, yalnızca fiziki altyapıyla sınırlı değildir. Türkiye'nin lojistik üs olma vizyonu, 11. Kalkınma Planı ve Lojistik Master Planı gibi politika belgelerinde açıkça ortaya

konmuştur (T.C. SBB, 2019). Bu belgelerde, ulaştırma modlarının entegrasyonu, gümrük süreçlerinin sadeleştirilmesi ve dijitalleşmenin yaygınlaştırılması gibi stratejik başlıklara odaklanılmıştır.

Transit ticaretin sürdürülebilirliği için dijitalleşme kritik bir rol oynamaktadır. E-gümrük ve tek pencere uygulamaları gibi dijital çözümler, yalnızca işlem sürelerini azaltmakla kalmaz; aynı zamanda süreçleri daha izlenebilir ve güvenli hale getirir. Ticaret Bakanlığı'nın (2022) açıklamalarında, bu sistemlerin hem maliyetleri düşürdüğü hem de dış ticaret operasyonlarında verimliliği artırdığı belirtilmektedir.

Ancak tüm bu stratejik kazanımlara rağmen, sahada karşılaşılan uygulama sorunları Türkiye'nin transit gücünü sınırlamaktadır. Geçiş belgesi kotalarının yetersizliği, sınır kapılarında yaşanan gecikmeler ve taşıma modları arasındaki zayıf entegrasyon, bu sorunların başında gelmektedir. UND (2023) raporunda, bu sorunların Türk taşımacılık firmaları üzerinde operasyonel ve finansal baskılar yarattığına dikkat çekilmektedir.

Bununla birlikte, Türkiye'nin transit taşımacılığı yalnızca doğu-batı yönlü gzerghlara dayanmamaktadır. Karadeniz limanları, Orta Doğu'ya açılan kara yolları ve Kafkasya üzerinden gerçekleşen taşımalar da ülkenin kuzey-güney yönünde stratejik bir rol oynamasına katkıda bulunmaktadır. Bu eşitlilik, Türkiye'nin yalnızca geçiş yapılan bir ülke değil, aynı zamanda lojistik kararların merkezinde konumlanan bir aktör olmasını sağlamaktadır (Demirtaş & Karagöz, 2021).

Bu çerçevede değerlendirildiğinde, Türkiye'nin transit ticaretteki rolünü daha sürdürülebilir ve rekabetçi bir yapıya kavuşturabilmesi için yalnızca altyapı yatırımları değil, aynı zamanda kurumsal reformlar, mevzuat uyumu ve bölgesel iş birlikleri de büyük önem taşımaktadır. Akademik literatürde de sıklıkla vurgulandığı gibi, transit ticaret günümüzde yalnızca bir taşıma modeli değil; aynı zamanda ekonomik diplomasi, dijital güvenlik ve uluslararası entegrasyonun bir aracı olarak değerlendirilmektedir (Baral & Gürsoy, 2019; UND, 2023).

1.4 Incoterms Kurallarının Kuramsal Gelişimi

Uluslararası ticarete taraflar arasındaki yükümlülüklerin açıkça tanımlanması, hem ticari güvenin hem de sözleşme performansının sağlanması açısından temel bir gereklilik haline gelmiştir. Ticaretin küresel boyut kazandığı 20. yüzyılın başlarında, ülkeler arasındaki uygulama farkları bu gerekliliği daha da görünür kılmıştır.

Bu çerçevede, 1936 yılında Uluslararası Ticaret Odası (ICC) tarafından yayımlanan Incoterms kuralları, ticari sözleşmelerin teslim koşullarına dair ortak bir dil oluşturmayı hedeflemiştir. O tarihten bu yana ICC, değişen ticaret koşullarına yanıt olarak Incoterms kurallarını düzenli aralıklarla güncellemiş, özellikle 1980 sonrası artan konteynerleşme ve elektronik belgeler gibi yenilikleri de kurallarına yansıtmıştır (ICC, 2020). Bu gelişmeler, kuralların yalnızca bir terim listesi olmadığını, ticari evrimin bir parçası olduğunu göstermektedir.

Incoterms'in kuramsal gelişimi, yalnızca sözleşme hukukuna değil, uluslararası özel hukukun daha geniş boyutlarına da temas eder. Ramberg (2011), bu kuralların teknik yönünden çok, taraflar arası risk yönetimi ve yükümlülük dağılımı açısından bir tür "hukuki altyapı" sunduğunu belirtmektedir. Bu yaklaşım, Incoterms'in içeriğinin hukuk kuramlarıyla birlikte evrildiğini ortaya koymaktadır.

Özellikle Incoterms 2020, riskin devri, taşıma sözleşmeleri ve sigorta gibi alanlarda daha açık ve işlevsel tanımlar getirerek tarafların yükümlülüklerini somutlaştırmayı amaçlamıştır. Böylece, ihracatçılar, ithalatçılar ve taşıyıcılar arasında doğabilecek yorum farklarının önüne geçilmesi hedeflenmiştir. Söz konusu revizyonlar, Incoterms'in yalnızca geçmişe değil, aynı zamanda ticaretin geleceğine de cevap üretmeye çalıştığını göstermektedir (ICC, 2020).

Kuralların işlevi, sadece teknik teslim noktalarını belirlemekle sınırlı değildir. Aynı zamanda ticaretin operasyonel süreçlerinde taraflara öngörülebilirlik ve güven sunar. Mal tesliminin yanı sıra belge devri, gümrük işlemleri, sigorta ve taşıma süreçleri gibi birçok unsur bu kurallar aracılığıyla sistematik bir biçimde yapılandırılmaktadır.

Sonuç olarak, Incoterms kuralları yüz yılı aşkın süredir uluslararası ticaretin taşıyıcı kolonlarından biri olmayı sürdürmektedir. Onlar sadece sözleşmelere yazılan maddeler değil, aynı zamanda ticaretin dinamik yapısına uyum sağlayan ve taraflar arasında şeffaflık yaratan bir hukuki düzenleme sistemidir.

1.4.1 Incoterms'in Ortaya Çıkışı ve İlk Versiyonları (1936–1980)

Uluslararası ticaretin yaygınlaşması, teslim terimlerinin ülkeden ülkeye farklı yorumlanması sorununu da beraberinde getirmiştir. Bu durum, taraflar arasında ciddi uyuşmazlıklara neden olmuş ve ticaretin akışkanlığını zorlaştırmıştır. Bu boşluğu gidermek amacıyla, Uluslararası Ticaret Odası (ICC), 1936 yılında ilk Incoterms kurallarını yayımlayarak küresel bir standardizasyon girişiminde bulunmuştur. Başlangıçta yalnızca denizyolu taşımacılığına uygun birkaç teslim şekli içeren bu düzenleme, özellikle Avrupa kıtası merkezli ticaret pratiklerine dayanıyordu (ICC, 1936).

1953 yılında gerçekleştirilen ilk büyük revizyonla birlikte Incoterms kuralları kara taşımacılığını da kapsamaya başlamıştır. Bunu takip eden 1967 ve 1976 revizyonlarında ise, gümrük işlemleri, belge yükümlülükleri ve taraflar arası risk devrine ilişkin tanımlar daha ayrıntılı hale getirilmiştir. Bu dönemlerde “FCA” ve “FAS” gibi yeni teslim şekilleri sisteme dahil edilerek taşıma türlerine duyarlılık artırılmıştır (Bergami, 2006). Bu gelişmeler, Incoterms'in evrensel bir referans kaynağı olma yolunda ilerlediğini göstermektedir.

Akademik literatür, bu dönemi yalnızca uygulamaya yönelik değil; aynı zamanda sözleşme teorisi ve uluslararası özel hukuk açısından da anlamlı bir dönüşüm olarak değerlendirmektedir. Ramberg (2011), Incoterms'in yalnızca teslim yerini değil, aynı zamanda taraflar arasında sorumluluğun nasıl bölüşüleceğini açık biçimde ortaya koyarak, sözleşmesel yükümlülüklerin uluslararası düzeyde daha şeffaf hale getirilmesine katkı sağladığını belirtir. Bu yönüyle Incoterms, uygulama rehberi olmanın ötesine geçerek hukuki norm niteliği kazanmaya başlamıştır.

Yine de, bu döneme ait versiyonlar bazı eleştirilere maruz kalmıştır. Özellikle Latin Amerika ve Afrika'daki ticaret yapılarıyla örtüşmeyen hükümler nedeniyle, bu ülkelerde Incoterms kurallarının adaptasyonu zayıf kalmıştır. Seyoum (2006), gelişmekte olan ülkelerin lojistik gerçekliklerinin ICC tarafından yeterince dikkate alınmadığını ve bunun, pratik uygulamalarda sorunlara yol açtığını ifade etmiştir.

Her şeye rağmen, Incoterms'in ilk versiyonları uluslararası ticarete ortak bir terminoloji geliştirme çabasıyla şekillenmiş ve ticaretin kurumsallaşmasında önemli bir rol üstlenmiştir. Bu standartlaşma sayesinde taraflar, sözleşme yaparken karşılıklı yükümlülüklerini daha net biçimde belirleyebilmiş, böylece ticari ilişkilerin sürdürülebilirliği güçlenmiştir.

1.4.2 Incoterms 1990, 2000 ve 2010 revizyonları: teorik yaklaşımlar ve uygulamadaki yansımalar

1990 yılında yapılan Incoterms revizyonu, teslim kurallarının yapısında önemli değişiklikler sunarak, taraf yükümlülüklerinin daha açık ve sistematik biçimde ayrılmasına odaklanmıştır. Bu versiyon, taşıma, risk devri ve masraf dağılımı gibi temel unsurların her bir teslim şekli için net şekilde tanımlandığı ilk Incoterms seti olmuştur. Ramberg (1991), bu gelişmeleri yalnızca uygulamaya yönelik teknik bir iyileştirme olarak değil, aynı zamanda sözleşme netliği açısından bir dönüm noktası olarak değerlendirmiştir.

2000 versiyonu ise, özellikle pratikte yaşanan kavram karmaşalarını giderme amacını taşımıştır. "Delivered Duty Paid (DDP)" ve "Delivered Duty Unpaid (DDU)" gibi teslim türlerinde yaşanan tereddütleri azaltmak için, ICC bu revizyonda kullanıcı dostu açıklayıcı notlar eklemiştir. Davidson (2003), bu açıklamaların yalnızca hukukçulara değil, özellikle saha uygulayıcılarına hitap eden bir dil içerdiğini ve bu nedenle geniş kabul gördüğünü ifade etmiştir. Ayrıca bu dönemde, multimodal taşımacılığın yaygınlaşmasıyla birlikte teslim kurallarının farklı taşıma modlarına uyumlu hale getirilmesine özel önem verilmiştir.

2010 revizyonu, daha yapısal bir dönüşüm sürecinin parçası olarak görülmektedir. ICC, bu revizyonda dijitalleşme, küresel tedarik zincirlerinin karmaşıklaşması ve risk devri konularındaki belirsizliklere yanıt vermeyi amaçlamıştır. Özellikle DAF, DES, DEQ ve DDU gibi terimlerin kaldırılarak, bunların yerine DAP ve DAT gibi pratikle daha uyumlu yeni terimlerin getirilmesi, uygulamada karşılaşılan sorunları azaltmaya dönük bir adımdı (ICC, 2010). Bu dönüşüm, kuralların açıklık ve esneklik açısından yeniden yapılandırılmasını da beraberinde getirmiştir.

Kuramsal literatür, Incoterms kurallarını yalnızca lojistik sistemlerin parçası olarak değil, aynı zamanda sözleşme teorisi ve uluslararası hukuk ekseninde de değerlendirmektedir. Van Houtte (2012), Incoterms'in Roma I Tüzüğü ve CISG gibi uluslararası düzenlemelerle uyumlu alanlarına işaret ederken, kuralların taraflar arasında yorum farklarına açık yönlerini de vurgulamaktadır. Ona göre, Incoterms'in bağlayıcılığı taraf iradesiyle sınırlı olduğu için, kuralların sözleşmeye doğru şekilde dâhil edilmemesi durumunda, uyuşmazlık riski artmaktadır.

Benzer şekilde, Schwenger ve Hachem (2012) de Incoterms'in bağlayıcılığının doğrudan yasal norm olmamasına dikkat çekmiş ve bu nedenle kuralların mahkemelerde veya tahkim

heyetlerinde farklı şekillerde yorumlanabileceğini belirtmiştir. Bu bağlamda ICC tarafından hazırlanan açıklayıcı notlar teoride faydalı olsa da, uygulayıcıların bu bilgilere ne ölçüde hâkim olduğu konusu halen tartışmalıdır.

Tüm bu değerlendirmeler ışığında, 1990–2010 arası dönemde gerçekleştirilen revizyonlar, Incoterms kurallarını yalnızca daha açık ve sistematik hale getirmekle kalmamış, aynı zamanda küresel ticaretin değişen ihtiyaçlarına yanıt verecek şekilde evrilmesini sağlamıştır. Bu süreçte Incoterms, yalnızca teknik bir referans noktası değil, aynı zamanda ticari stratejilerin planlandığı, sözleşme ilişkilerinin düzenlendiği ve risk yönetiminin yapılandırıldığı bir araç haline gelmiştir.

1.4.3 Incoterms 2020: güncel değişiklikler, eleştiriler ve kuramsal okumalar

Uluslararası Ticaret Odası (ICC) tarafından yayımlanan Incoterms 2020 kuralları, dış ticaret uygulayıcılarının güncel ihtiyaçlarına cevap vermek ve küresel ticaretin dönüşen yapısına uyum sağlamak amacıyla hazırlanmıştır. Önceki versiyonlara kıyasla bu düzenlemenin daha açık, sistematik ve kullanıcı odaklı bir yaklaşımla şekillendiği görülmektedir. Özellikle teslim yeri tanımlarındaki netleştirme çabası ve her bir teslim terimi için ayrı ayrı hazırlanan maliyet çizelgeleri, bu versiyonun uygulayıcı dostu yapısını öne çıkaran başlıca unsurlar arasında yer almaktadır (ICC, 2020).

Bu versiyondaki en çarpıcı değişikliklerden biri, FCA (Free Carrier) kuralına getirilen esneklikle ilgilidir. Bankacılık işlemlerinde orijinal konşimento gereksinimi taşıyan taraflar için, taşıma belgesinin satıcı tarafından elde edilmesi imkânı sunulmuştur. Ramberg (2020), bu düzenlemenin özellikle akreditifli işlemlerde karşılaşılan sorunlara çözüm sunduğunu ve uygulamada büyük kolaylık yarattığını ifade etmektedir. Aynı şekilde CIP (Carriage and Insurance Paid To) teslim şeklinde önerilen Institute Cargo Clauses (A) kapsamındaki yüksek düzeyli sigorta yükümlülüğü, satıcı açısından daha fazla risk üstlenilmesini gerektirse de, alıcıya güvence sağlamaktadır.

Incoterms 2020'nin yapılandırılmasında dikkat çeken bir diğer unsur, kuralların görsel içeriklerle desteklenmiş olmasıdır. Her teslim şekli için ayrı ayrı hazırlanan tablolar, sorumluluk ve maliyetlerin hangi tarafça üstlenildiğini şematik olarak göstermekte ve bu sayede uygulayıcıların terimleri daha iyi anlamasına olanak tanımaktadır. Bergami (2021), bu yaklaşımın

Incoterms'i yalnızca sözleşme eki olarak değil, aynı zamanda bir eğitim materyali olarak da konumlandığını belirtmektedir.

Ancak yapılan revizyonlara rağmen, bazı eleştiriler devam etmektedir. Özellikle FOB ve CIF gibi klasik denizyolu teslim terimlerinin çok modlu taşımacılığın giderek arttığı günümüzde hâlâ yoğun olarak kullanılıyor olması, eleştirilenlerce değişime yeterince açık olunmadığı şeklinde yorumlanmaktadır (Seyoum, 2021). Bu bağlamda bazı akademik çevreler, ICC'nin geleneksel terimlere aşırı bağlı kaldığını ve daha radikal güncellemelerin kaçırıldığını öne sürmektedir.

Kuramsal olarak bakıldığında, Incoterms kurallarının yalnızca lojistik değil, aynı zamanda sözleşme özgürlüğü, borçlar hukuku ve irade özerkliği ilkeleri ile de ilişkili olduğu vurgulanmaktadır. Fernandez (2020), kuralların taraflar arası yükümlülükleri açık biçimde belirlemesinin ötesinde, ödeme yöntemleri, sigorta kararları ve lojistik zincirdeki iş bölümünü de etkilediğini savunur. Bu nedenle Incoterms, sadece ticari değil, aynı zamanda hukuki bir araç olarak da değerlendirilmelidir.

Yine de kuralların ICC tarafından hazırlanmış olması, onlara mutlak bağlayıcılık kazandırmamaktadır. Söz konusu kurallar yalnızca tarafların mutabakatı durumunda geçerli olur ve bu durum kimi zaman sözleşmelerdeki yorum farklarına yol açabilir. Schwenzer ve Hachem (2012), bu durumun uyuşmazlıklarda farklı yargı mercileri tarafından çeşitli biçimlerde değerlendirildiğini ve uygulamada sorun yaratabileceğini ortaya koymaktadır.

Incoterms 2020, önceki versiyonlara kıyasla daha kapsayıcı ve sistematik bir yapıya kavuşmuştur. Ancak ticaretin dijitalleştiği ve lojistik yapının giderek karmaşıklaştığı günümüzde, bu kuralların hem hukuki hem de operasyonel düzeyde sürekli olarak yeniden tartışılması gerektiği açıktır. Kuralların esnek yorumlanabilmesi bir avantaj gibi görünse de, bu durum aynı zamanda belirsizlik riskini de içinde barındırmaktadır. Dolayısıyla Incoterms'in gelişimi, dış ticaretin dönüşümüyle paralel olarak, hem uygulayıcılar hem de akademik çevreler tarafından dinamik bir şekilde ele alınmalıdır.

2. BÖLÜM

TRANSİT TİCARET

2.1 Transit Ticaretin Tanımı

Uluslararası ticaretin gelişmesiyle birlikte, ülkeler arasında sadece doğrudan ihracat ve ithalat değil, aracı konumda olan yeni ticaret türleri de önem kazanmaya başlamıştır. Bunların başında gelen transit ticaret, üretici ve tüketici ülkeler dışında yer alan üçüncü bir ülkenin, malın taşınmasında lojistik ya da ticari bir rol üstlendiği ticaret modelidir. Bu tür işlemlerde mallar, bir ülkenin gümrük bölgesinden geçmekte, ancak iç piyasaya girmeden hedef ülkeye gönderilmektedir. Dolayısıyla mallar, fiziksel olarak ilgili ülkenin topraklarından geçse dahi ekonomik olarak ülke ekonomisine doğrudan bir katkı sağlamaz (UNCTAD, 2013).

Türkiye’de transit ticaretin tanımı, 4458 sayılı Gümrük Kanunu’nun 4. maddesinde net bir biçimde ifade edilmiştir. Buna göre transit rejimi; "eşyaların Türkiye Gümrük Bölgesi içerisinde bir noktadan diğerine, gümrük vergilerine ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmaksızın taşınması" sürecini ifade eder. Burada söz konusu olan yalnızca fiziksel taşıma değildir; gümrük beyanı, belge düzeni ve taşıma zinciri boyunca risk yönetimi gibi unsurlar da transit işlemin ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirilir (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023).

Transit ticaret yalnızca fiziki hareketle sınırlı kalmamaktadır. Günümüzde özellikle serbest bölgeler, antrepolar ve offshore finans merkezleri gibi ticaret alanları aracılığıyla gerçekleştirilen “kâğıt üzerinde transit” ya da “görünmeyen transit” türleri de ön plana çıkmaktadır. Bu tür işlemlerde mal hiçbir zaman ilgili ülke sınırlarına fiziki olarak girmeyebilir, ancak fatura ve ödeme akışları üzerinden işlem yapılır. Bu yapı, vergi planlaması, ticari gizlilik ve esnek finansal yapı açısından avantajlar sağlamaktadır (OECD, 2022).

Tarihsel açıdan bakıldığında, transit ticaretin kökleri Antik Çağ’a kadar uzanır. Asya ile Avrupa’yı birbirine bağlayan İpek Yolu üzerindeki ticaret faaliyetleri, bu türden lojistik geçişlerin ilk örnekleri arasında sayılabilir. Söz konusu rotalarda ticaret yapan tüccarlar, geçtikleri ülkelerde yalnızca gümrük vergisi değil; geçiş, güvenlik ve konaklama ücretleri de ödemekteydi. Rodrigue ve Notteboom (2020), transit ticaretin bu yönüyle yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda politik ve diplomatik bir araç olarak da tarih boyunca kullanıldığını belirtmektedir.

Transit ticaretin çok taraflı yapısı, onu klasik dış ticaretten ayıran önemli bir özelliktir. Genellikle üç aktörlü bir yapı söz konusudur: Satıcı, alıcı ve transit rolü üstlenen aracı ülke ya da firma. Bu aracı taraf her zaman malı fiziki olarak teslim almasa bile; ödeme, fatura ve mülkiyet devri gibi işlemlerde belirleyici rol oynayabilir. Böylece bir Türk firması, Çin'den aldığı bir malı Türkiye'ye sokmadan Almanya'daki müşterisine doğrudan ulaştırabilir. Mal fiziksel olarak Türkiye'ye gelmemiş olsa bile fatura Türkiye'de düzenlenir ve gelir Türk firması adına kaydedilir (WTO, 2018).

Ancak bu uygulamaların her zaman net ve kesintisiz şekilde yürütülebildiği söylenemez. Türkiye'de, fiziki geçişin zorunluluğu ya da belge düzenine ilişkin farklı uygulamalar, transit ticareti kimi zaman belirsizliklere açık hale getirebilmektedir. Bu nedenle transit rejimlerinin sadece gümrük teknikleri açısından değil; aynı zamanda ticari sözleşmelerin hukuki altyapısı, uluslararası taşıma belgeleri ve sigorta uygulamaları gibi açılardan da değerlendirilmesi önem taşımaktadır (ICC, 2020).

Özetle, transit ticaret yalnızca malların taşındığı bir lojistik faaliyet değil; çok aktörlü, çok yönlü ve karmaşık yapısıyla hem ticaretin hem de hukukun ortak alanında gelişen bir uygulamadır. Özellikle Türkiye gibi jeostratejik bir konuma sahip ülkeler açısından, transit ticaretin kapsamı yalnızca tanım meselesi değil; aynı zamanda ekonomik kalkınma, dış ticaret politikası ve bölgesel entegrasyon açısından da stratejik önemdedir.

2.2 Transit Ticaretin Türleri

Transit ticaret, tekil bir işlem biçiminden ibaret olmayan, farklı yapısal unsurlar barındıran çok yönlü bir ticaret türüdür. Malın fiziki hareket tarzı, ticari işlemlerin gerçekleşme şekli ve ilgili ülkenin bu süreçte üstlendiği rol gibi değişkenler, transit ticaretin çeşitli alt türlerde sınıflandırılmasını mümkün kılar. Literatürde bu çeşitlilik özellikle fiziki geçişe dayalı olan işlemler ile yalnızca belgeler üzerinden yürütülen ticaret modelleri arasındaki farklara dayanarak açıklanır. Bu ayrım, yalnızca taşıma yöntemleri açısından değil; aynı zamanda gümrük mevzuatı, lojistik planlama ve ticaret hukuku çerçevesinde de farklı uygulama biçimlerine işaret etmektedir. Aşağıda, transit ticaretin başlıca türleri bu çerçevede detaylı biçimde ele alınacaktır.

2.2.1 Fiilî (Fiziksel) transit ticaret

Fiilî transit ticaret, malların bir ülkenin gümrük sahasına fiziksel olarak giriş yaptığı ve belirli denetim süreçlerinden geçerek başka bir ülkeye sevk edildiği dış ticaret modelidir. Bu işlem türünde aracı ülke, yalnızca bir geçiş noktası olarak işlev görmekte; mal, bu ülkenin iç piyasasında herhangi bir ticarî faaliyete konu olmadan nihai varış noktasına yönlendirilmektedir. Bu özelliğiyle fiilî transit, hem gümrük rejimleri hem de lojistik uygulamalar açısından ayrıntılı bir mevzuat ve denetim sürecini beraberinde getirir.

4458 sayılı Gümrük Kanunu'na göre, transit rejimi kapsamında eşya, gümrük vergileri ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmaksızın Türkiye Gümrük Bölgesi içinde bir noktadan diğerine taşınabilir. Bu hüküm, fiilî transit işlemlerinin hukuki temelini oluştururken, işlemin yalnızca fiziki nakliye değil aynı zamanda beyan, teminat ve gümrük kontrolü gibi adımları içerdiğini gösterir. Karaman (2018), bu süreci “malın fiziken bir ülkenin sınırları üzerinden taşındığı, ancak bu ülkenin iç piyasasına dahil edilmediği bir ticari geçiş” olarak tanımlar.

Uygulamada fiilî transit işlemleri, taşıma belgeleri (örneğin CMR, konşimento), transit beyannamesi ve teminat formları gibi çok sayıda belge ile yürütülür. Bu belgeler, eşyanın yalnızca geçici olarak ülke topraklarında bulunmasını ve işlem boyunca devlet gözetimi altında olmasını sağlar. Türkiye özelinde, Sarp, Kapıkule, Habur ve Gürbulak gibi sınır kapıları, fiilî transitin en yoğun kullanıldığı güzergâhlar arasında yer almaktadır. Bu kapılar üzerinden Orta Asya, Kafkasya ve Orta Doğu'ya yapılan taşımalar, Türkiye'nin bu alandaki coğrafi avantajını uygulamada somutlaştırmaktadır.

Fiilî transitin ticarî ve stratejik değeri yalnızca lojistik geçişle sınırlı değildir. Bu işlemler, ülkelerin dış ticaret hacmine doğrudan katkı sunmasa da, lojistik hizmet gelirleri, sınır geçiş ücretleri ve gümrük hizmet bedelleri gibi dolaylı ekonomik etkiler yaratır. Rodrigue ve Notteboom (2010), transit taşımacılığı yalnızca bir taşıma biçimi değil, aynı zamanda bir ülkenin küresel lojistik zincirlerindeki konumunu belirleyen dinamik bir unsur olarak ele alır. Bu bağlamda, fiilî transit, hem kamu politikaları hem de özel sektör stratejileri açısından planlama gerektiren çok boyutlu bir faaliyet olarak değerlendirilmektedir.

2.2.2 Belgesel (Kağıt Üzerinde) transit ticaret

Belgesel transit ticaret, malların fiziki olarak aracı ülkenin topraklarına hiç girmediği, yalnızca ticari ve hukuki belgeler üzerinden yürütülen bir dış ticaret biçimidir. Bu modelde, aracı ülke ya da firma malın taşınmasına doğrudan müdahil olmamakta; işlem yalnızca sözleşme, fatura, ödeme ve mülkiyet devri gibi belgeler aracılığıyla gerçekleşmektedir. Bu yönüyle belgesel transit, fiziki taşımaya dayalı fiilî modele kıyasla daha çok ticari planlama ve finansal operasyonlar açısından öne çıkar.

Literatürde “üçüncü ülke ticareti”, “üçlü dış ticaret” veya “sanal transit” olarak da adlandırılan bu modelde, taraflar genellikle farklı ülkelerde bulunmakta; ancak mal, aracı ülkeye uğramadan doğrudan ihracatçıdan ithalatçıya gitmektedir (Özçelik, 2020). Örneğin, bir Türk firması Çin’den aldığı ürünleri Türkiye’ye getirmeden doğrudan Almanya’daki müşterisine gönderdiğinde, mal fiziksel olarak Türkiye’ye hiç ulaşmasa da satış işlemi Türkiye üzerinden yürütülebilir. Böylece malın mülkiyeti Türk firmasında geçici olarak bulunur ve ticari kâr burada kayda geçer.

Bu tür işlemler, lojistik maliyetleri azaltması, gümrük vergilerinden muafiyet sağlaması ve teslimat sürelerini kısaltması gibi avantajlar nedeniyle tercih edilmektedir. Özellikle serbest bölgeler, antrepolar ya da offshore merkezler üzerinden yürütülen belgesel transit işlemlerinde vergi planlaması, ticari gizlilik ve finansal esneklik sağlanabilir. Ancak bu işlemler, çoğu zaman transit ticaretin resmi istatistiklerine doğrudan yansımaz; çünkü fiziki hareket Türkiye gümrük sahasında gerçekleşmemiştir.

Uygulama düzeyinde belgesel transitin bazı hukuki ve vergisel belirsizlikler barındırdığı da ifade edilmelidir. Özellikle işlemin hangi ülkede gerçekleştiği, verginin nerede doğacağı ve gelir beyanının nasıl yapılacağı gibi konular çoğu zaman yorum farklarına açıktır. Demir (2020), bu nedenle firmaların yalnızca dış ticaret değil, aynı zamanda uluslararası vergi mevzuatı ve sözleşme hukuku konularında da bilgi sahibi olmaları gerektiğini vurgular. Ayrıca, işlemlerde kullanılan teslim şekilleri (örneğin CIF veya DDP) yanlış seçildiğinde, taraflar arasında risk ve maliyet paylaşımında ciddi uyuşmazlıklar yaşanabilir. Kurt ve Özer (2020), bu noktada Incoterms kurallarının doğru ve bilinçli kullanımıyla sürecin hem şeffaf hem de hukuki olarak güvenli biçimde yürütülebileceğini belirtmektedir.

Bu yönüyle belgesel transit ticaret, yalnızca mal hareketliliğiyle değil, aynı zamanda ticaretin dijitalleştiği ve hız kazandığı bir çağda sözleşmesel ilişkilerin yeniden tanımlandığı bir alan olarak öne çıkmaktadır. Uluslararası ticaretin esnekleşen yapısı, bu modelin önemini artırmakta; buna karşılık hukuki altyapı ve mevzuat uyumunun önemi de her geçen gün daha fazla hissedilmektedir.

2.2.3 Doğrudan ve dolaylı transit ticaret

Transit ticaretin farklı türleri arasında yer alan doğrudan ve dolaylı transit ticaret ayrımı, ticaretin gerçekleştiği gümrük süreci ile eşyanın fiziksel hareketindeki detaylara göre yapılmaktadır. Bu ayrım, yalnızca ticaretin lojistik boyutunu değil, aynı zamanda vergi yükümlülüklerini, gümrük denetimlerini ve taşımacılık stratejilerini de etkileyen önemli bir faktördür. Özellikle geçiş ülkelerinin mevzuat uygulamaları ve bölgesel iş birlikleri, bu iki modeli pratikte birbirinden ayıran temel unsurlardır (Grosdidier de Matons, 2008).

Doğrudan transit ticaret, eşyanın bir ülkenin gümrük sahasına giriş yaptıktan sonra herhangi bir ek işleme tabi tutulmaksızın nihai varış ülkesine gönderilmesini ifade eder. Bu tür işlemlerde malın fiziksel formu, ambalajı veya içeriği değişmez; eşya yalnızca taşımacılık amacıyla geçici olarak sınırdan geçirilir. Karaman (2018), bu modeli “aracı ülkenin sadece bir lojistik koridor olarak kullanıldığı geçiş tipi” şeklinde tanımlamaktadır. Türkiye’de, özellikle Sarp, Gürbulak ve Kapıkule gibi gümrük kapıları üzerinden yapılan taşımalar, bu modelin sık uygulandığı örneklerdir.

Doğrudan transit işlemlerde temel belgeler transit beyannamesi, taşıma belgeleri (CMR, TIR karnesi gibi) ve teminatlardır. Türkiye Gümrük Yönetmeliği’ne göre bu işlemlerde eşya iç piyasaya girmediği sürece ithalat vergileri uygulanmaz ve mal geçici süreyle Türkiye Gümrük Bölgesi’nden geçirilmiş sayılır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2023). Bu, özellikle zaman ve maliyet açısından firmalara avantaj sağlarken, operasyonların sıkı denetim altında gerçekleşmesini zorunlu kılar.

Buna karşılık, dolaylı transit ticaret, malın aracı ülke sınırları içerisinde bir takım elleçleme, ambalajlama, depolama veya geçici işlemlerden geçirilmesini kapsar. Bu tür işlemler çoğunlukla serbest bölgelerde, antrepolarda veya geçici depolama alanlarında gerçekleştirilir. Örneğin, Avrupa Birliği’ne gönderilecek bir elektronik ürün Türkiye’deki bir antrepoda etiketlenip yeniden

ambalajlanabilir. Bu tür uygulamalar, ürünün varış ülkesindeki teknik düzenlemelere uyumunu sağlamak ya da pazara giriş öncesi kalite kontrolleri için kullanılmaktadır (Rodrigue & Notteboom, 2020).

Dolaylı transit modelinde mal üzerinde yapılan işlemler malın gümrük statüsünü değiştirmez. Ancak, bu sürecin doğru şekilde belgelenmemesi halinde eşyanın transit niteliğini kaybederek ithalat rejimine tabi hale gelmesi mümkündür. Bu nedenle, dolaylı transit işlemler yüksek dikkat gerektiren operasyonlardır. Türkiye’de bu kapsamdaki işlemler, 4458 sayılı Gümrük Kanunu ve ilgili yönetmelikler çerçevesinde sıkı biçimde düzenlenmiştir (Gümrük Kanunu, 1999).

Her iki model de farklı lojistik ve hukuki gereklilikler barındırır. Doğrudan model, zaman ve maliyet tasarrufu açısından öne çıkarken; dolaylı model, esneklik ve katma değer yaratma imkânı sunar. Ancak bu esneklik, hukuki karmaşıklığı da beraberinde getirdiğinden, firmaların hem dış ticaret hem de gümrük mevzuatına hâkim olmaları beklenir (UNESCAP, 2022). Hangi modelin tercih edileceği, büyük ölçüde malın niteliğine, ticari planlamaya, hedef ülkenin düzenlemelerine ve taşıma sürecine bağlıdır.

2.2.4 Serbest bölgeler ve antrepolarda transit işlemler

Transit ticaretin pratikte uygulandığı alanlardan biri, özel statüye sahip serbest bölgeler ve gümrüklü antrepolardır. Bu yapılar, hem eşyanın geçici olarak muhafaza edilmesine hem de ticari sürecin vergisel yükümlülüklerden arındırılmış şekilde yürütülmesine olanak tanır. Özellikle lojistik geçiş ülkesi niteliği taşıyan Türkiye açısından, bu alanlar dış ticaret etkinliğini artırmada stratejik öneme sahiptir.

Serbest bölgeler, 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu çerçevesinde düzenlenmiş ve Türkiye’nin gümrük hattı dışında sayılan özel ticaret alanlarıdır. Bu bölgelerde gerçekleştirilen işlemler, ihracat sayıldığından birçok vergisel avantaj sunar. Bu avantajlar, transit eşyaların yeniden ambalajlanması, depolanması ya da üçüncü ülkelere yönlendirilmesi gibi faaliyetlerde esneklik sağlar. Örneğin, Mersin ve Ege Serbest Bölgeleri bu amaçla yoğun şekilde kullanılan merkezler arasında yer alır.

Gümrüklü antrepolar ise, 4458 sayılı Gümrük Kanunu’nda tanımlandığı üzere, eşyaların vergi ödemeksizin belirli bir süreyle muhafaza edilebildiği gümrük gözetimli alanlardır. Transit ticaret bağlamında antrepolar, özellikle çok modlu taşımacılık faaliyetlerinde geçici depolama ve

yeniden yönlendirme noktaları olarak tercih edilir. Burada eşyanın statüsü korunur ve iç piyasaya sunulmadığı sürece herhangi bir ithalat vergisi doğmaz.

Serbest bölgeler ile antrepolar arasındaki temel fark, serbest bölgelerin aynı zamanda üretim ve ticaret faaliyetlerine olanak tanıyan daha kapsamlı bir yapıya sahip olmasıdır. Antrepolar ise yalnızca depolama ve transit geçiş amacıyla kullanılır. Bu nedenle firmalar, taşıma süresi, elleçleme ihtiyacı ve operasyonel kolaylık gibi kriterlere göre bu iki yapı arasında tercih yapmaktadır.

Ancak bu alanlarda yürütülen işlemlerin hukuki çerçevesi sıkı denetime tabidir. Özellikle belge düzeni, gümrük izinleri ve süre kısıtlamaları, sürecin doğru yönetilmesi açısından belirleyicidir. Uygulamada karşılaşılan en büyük zorluklardan biri ise gümrük idarelerinin yorum farklılıkları ve serbest bölgelerdeki işlemlerin zaman zaman yanlış ihracat ya da ithalat gibi sınıflandırılmasıdır. Bu durum muhasebe ve vergi uygulamalarında hatalı beyanlara yol açabilmektedir.

Genel olarak değerlendirildiğinde, serbest bölgeler ve antrepolar, transit ticaretin maliyet-etkin, hızlı ve esnek biçimde yürütülmesini sağlayan tamamlayıcı yapılardır. Türkiye'nin bölgesel ticaret ağlarındaki merkezi konumunu güçlendirmek için bu alanların daha etkin ve bütüncül şekilde planlanması, transit rejiminin stratejik bir unsur olarak geliştirilmesine katkı sunacaktır.

2.2.5 Taşıma türüne göre transit ticaret (tek modlu-çok modlu)

Transit ticaretin sınıflandırılmasında dikkate alınan temel faktörlerden biri, malların taşınmasında kullanılan ulaşım şeklidir. Günümüzde küresel ticaretin karmaşık yapısı, malların tek bir taşıma aracıyla sevk edilmesinden ziyade, çoğu zaman birden fazla taşıma modunun birlikte kullanılmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu çerçevede transit işlemlerde hem operasyonel verimlilik hem de hukuki uyum açısından taşıma modelinin doğru seçimi kritik bir rol oynamaktadır.

Tek modlu taşıma, sevkiyat sürecinde yalnızca bir taşıma türünün kullanıldığı ve genellikle daha basit belge düzeni ile yürütülen bir sistemdir. Özellikle kısa mesafeli ve doğrudan güzergâhların söz konusu olduğu taşımacılık senaryolarında bu model tercih edilmektedir. Türkiye açısından bakıldığında, örneğin karayolu aracılığıyla Kapıkule'den Bulgaristan'a ya da Gürbulak üzerinden İran'a yapılan taşımalar, tek modlu transitin uygulandığı alanlardır. Bu taşıma biçimi,

belge takibinin kolay olması ve düşük maliyet avantajı nedeniyle işletmeler tarafından sıkça tercih edilse de, coğrafi zorluklar veya uzun mesafelerde sınırlayıcı hale gelebilir (Karagöz, 2017).

Buna karşılık, çok modlu taşıma modeli, en az iki farklı taşıma modunun (örneğin deniz + demir yolu) ardışık biçimde entegre edildiği yapıyı ifade eder. Bu yapı, özellikle karmaşık lojistik zincirlerinin yönetilmesinde ve küresel tedarik ağlarının sürdürülmesinde esneklik sunar. Farklı modlar arasında yükleme-boşaltma işlemleri, belge geçişleri ve sigorta hükümlerinin uyumu, bu sistemin planlama açısından daha fazla detay gerektirmesine yol açar. UNCTAD (2023) raporunda da belirtildiği üzere, çok modlu taşımacılığın gelişimi, lojistik altyapının dijitalleşmesiyle doğrudan bağlantılıdır ve transit rejimlerin başarısını etkileyen temel faktörlerden biridir.

Türkiye'nin Çin ile Avrupa arasındaki Orta Koridor stratejisi kapsamında BTK demiryolu hattı gibi projeleri hayata geçirmesi, çok modlu taşımacılık altyapısının bölgesel düzeyde güçlenmesini sağlamıştır. Bu hatlarda özellikle Çin'den gelen malların Azerbaycan üzerinden Türkiye'ye ve oradan Avrupa'ya sevki, hem denizyolu hem demiryolu hem de karayolu bağlantılarını içeren çok modlu transit örneklerini oluşturur. Ancak bu tür taşımalarda taşıyıcılar arası sorumluluk paylaşımının belirsiz olması ve sigorta kapsamında doğabilecek boşluklar, transit güvenliği açısından dikkatle yönetilmesi gereken alanlardır (Rodrigue & Notteboom, 2020).

Taşıma türü, yalnızca operasyonel etkinlik açısından değil; aynı zamanda belge düzenlemeleri, gümrük yükümlülükleri ve ticari risk yönetimi gibi unsurlar açısından da transit ticaretin başarısını belirleyen önemli bir etmendir. Bu nedenle transit aktörlerinin, taşıma modelini belirlerken yalnızca maliyet ve süre değil, aynı zamanda taşıma sözleşmelerinin kapsamı, ICC kurallarına uygunluk ve sigorta yükümlülükleri gibi kriterleri de göz önünde bulundurması gerekir.

2.2.6 Gümrük rejimlerine göre transit ticaret (ulusal-uluslararası)

Transit ticaretin hukuki sınıflandırmasında dikkate alınan başlıca ölçütlerden biri, işlemin tabi olduğu gümrük rejimidir. Bu ayırım, taşınan eşyanın coğrafi hareket alanına ve işlemlerin yürütüldüğü gümrük idarelerinin niteliğine göre “ulusal” ve “uluslararası” transit olmak üzere iki temel başlık altında incelenir. Her iki rejim türü, yalnızca taşımanın yapıldığı güzergâhı değil, aynı zamanda teminat yükümlülüklerinden belge düzenine, gümrük denetim süreçlerinden idari sorumluluklara kadar birçok farklı uygulama alanını etkilemektedir.

Ulusal transit, eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesi içerisinde, bir gümrük idaresinden diğerine sevkini kapsayan taşıma işlemlerini ifade eder. Bu kapsamda, ithalat işlemi tamamlanmadan limanlardan iç gümrüklere ya da serbest bölgelere yönlendirilen mallar ulusal transit hükümleri doğrultusunda taşınır. Örneğin, Mersin Limanı'na gelen bir konteynerin Erenköy Gümrüğü'ne sevki, ulusal transit kapsamındadır. 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 84. maddesi ve Gümrük Yönetmeliği'nin 257. maddesi bu rejimin yasal dayanaklarını oluşturur (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2022). Ulusal transit işlemlerinde eşyanın Türkiye sınırları içinde kalmasına rağmen gümrük denetimi ve teminat uygulamaları devam eder. Bu işlemler, Avrupa Birliği ile uyumlu hale getirilmiş Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) üzerinden dijital olarak yürütülmekte olup, hem belge düzeninde şeffaflık hem de idari denetim açısından verimlilik sağlar (Yılmaz, 2022).

Buna karşılık uluslararası transit, eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesi'ne giriş yaptıktan sonra, gümrük işlemleri tamamlanmadan üçüncü bir ülkeye sevkiyle gerçekleşir. Bu işlemler genellikle Türkiye'nin doğu sınırından giren malların batı sınırından çıkışı şeklinde organize edilir. Örneğin, İran'dan gelen bir kamyonun Gürbulak Gümrüğü'nden Türkiye'ye giriş yaptıktan sonra Kapıkule üzerinden Bulgaristan'a geçişi, tipik bir uluslararası transit işlemidir. Bu kapsamda taşımalarda TIR Karnesi, Ortak Transit Rejimi, Transports Internationaux Routiers (TIR) Sözleşmesi ve Gümrük İşbirliği Konseyi Belgeleri gibi uluslararası düzenlemeler esas alınır (UNECE, 2021).

Türkiye'nin taraf olduğu TIR Sözleşmesi sayesinde, taşımacılar transit geçişlerde her ülke için ayrı teminat göstermek zorunda kalmadan işlem yapabilmektedir. Bu sistem, hem zaman hem de maliyet açısından önemli avantajlar sunar. Görgülü (2017), Türkiye'nin Ortadoğu-Avrupa ticaret koridorundaki konumu nedeniyle TIR sisteminin yaygın kullanımının, transit sürelerini kısalttığını ve gümrük güvenliğini artırdığını ifade etmektedir. Ayrıca Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (YYS) kapsamında, güvenilir olarak tanımlanan firmalara ek kolaylıklar sağlanmakta ve bazı transit işlemler hızlandırılmış prosedürlerle yürütülebilmektedir.

Uluslararası transit rejimi, taşımanın çoklu ülke geçişi içermesi nedeniyle teknik ve hukuki açıdan daha karmaşık bir yapı sunar. Her ülkenin farklı belge formatları, teminat kuralları ve sınır denetim süreleri bulunmakta; bu da taşımacılıkta eşgüdümün sağlanmasını zorlaştırmaktadır. Çalışkan (2020), özellikle belge uyumsuzlukları, sistemler arası iletişim eksiklikleri ve sınır

kapılarındaki bürokratik yığılmaların, uluslararası transitin verimliliğini düşüren temel sorunlar olduğunu vurgular.

Bununla birlikte, uluslararası transit işlemler, kaçakçılık ve belge sahteciliği gibi riskleri de beraberinde getirir. Bu nedenle hem elektronik denetim sistemlerinin geliştirilmesi hem de taşıyıcı firmaların düzenli olarak denetlenmesi uygulamada kritik hale gelmiştir. Türkiye’de bu süreç, hem Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü hem de Ticaret Bakanlığı’nın bağlı denetim birimleri tarafından yürütülmektedir.

Genel bir değerlendirme yapıldığında, ulusal transit, Türkiye içi lojistik dağıtım süreçlerini yönetmek için kullanılırken; uluslararası transit, Türkiye’nin coğrafi avantajını kullanarak doğu–batı eksenli dış ticaretin güvenli geçişini sağlama işlevi görmektedir. Her iki rejim de dış ticaretin farklı yönlerine hizmet etmekte ve taşıma organizasyonları ile gümrük mevzuatının bir arada yürütülmesini zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle taşıyıcı firmalar, transit işlemlerinde rejim seçimini yalnızca mesafe ve süreye göre değil; gümrük uygulamaları, dijital sistem uyumu, teminat koşulları ve güvenlik risklerini de göz önünde bulundurarak yapmalıdır.

2.2.7 Mülkiyet ve faturalama yapısına göre transit ticaret

Transit ticaret, yalnızca fiziki taşıma güzergâhları, taşıma modları veya gümrük rejimleri açısından değil; aynı zamanda hukuki ve ticari yapılar bakımından da farklı türlere ayrılır. Bu bağlamda, malın mülkiyetinin kime ait olduğu, satış işleminin hangi taraf üzerinden yürütüldüğü ve fatura düzenleme şekli gibi unsurlar, transit işlemin mahiyetini doğrudan etkiler. Özellikle uluslararası ticaretin dijitalleştiği ve işlemlerin fiziksel varlık transferi olmadan yürütülebildiği günümüzde, bu yapısal ayrımlar daha da önem kazanmıştır (Köse, 2017).

En yaygın modelde, malın transit süreci sırasında mülkiyeti aracı firmaya geçer. Bu yapı genellikle Türkiye’de yerleşik bir dış ticaret firmasının, yurtdışından temin ettiği bir malı yine yurtdışındaki bir müşteriye satması şeklinde gerçekleşir. Bu durumda firma hem satın alıcı hem de satıcı sıfatını üstlenir ve işlem iki ayrı fatura üzerinden yürütülür. Böylece dış ticaret şirketi, alış ve satış bedelleri arasındaki farktan doğan ticari kazancı kendi bilançolarına dâhil eder. Bu tür işlemler özellikle fiyatlandırma stratejisi oluşturmak, tedarik zinciri kontrolünü artırmak ve satış sonrası hizmetlerde esneklik sağlamak amacıyla tercih edilir (Kurt & Özer, 2020).

Mülkiyetin aracı firmaya geçtiği bu yapı, hukuki olarak satış sözleşmesinin tarafları arasında doğrudan ilişki kurulmasına olanak tanımaz. Yani nihai ithalatçı ile ilk ihracatçı arasında doğrudan bir ticari bağ kurulmaz; taraflar, aracı firma üzerinden dolaylı olarak bağlantılıdır. Bu durum, ticari mahremiyetin korunmasını da sağlar. Ancak bu yapı aynı zamanda, transfer fiyatlandırması, vergi sorumluluğu ve ithalatçı ülke tarafından istenebilecek nihai fatura şeffaflığı gibi konularda dikkatli planlama gerektirir. Nitekim OECD tarafından belirlenen çok uluslu şirketler için transfer fiyatlandırması ilkeleri de bu tür işlemlerde kâr marjının piyasa koşullarına uygunluğunun denetlenmesini zorunlu kılmaktadır (OECD, 2022).

Bununla birlikte, transit ticaretin ikinci modelinde malın mülkiyeti aracı firmaya geçmeden, doğrudan ihracatçıdan ithalatçıya satış yapılır. Bu durumda aracı firma yalnızca ticareti organize eden, taraflar arasında bağlantı kuran bir temsilci veya broker konumundadır. Bu modelde yalnızca tek bir fatura düzenlenir ve fatura ihracatçı tarafından ithalatçıya doğrudan kesilir. Aracı firma ise komisyon faturası ya da hizmet faturası düzenleyerek gelir elde eder. Özçelik (2020), bu yapının özellikle temsilcilik sistemlerinde ve ticari riskin azaltılmak istendiği durumlarda daha fazla tercih edildiğini belirtmektedir.

Bu işlemlerde aracı firmanın mali kaydı oldukça sınırlıdır; stok, satış ve kâr marjı gibi unsurlar doğrudan muhasebe kayıtlarına yansımaz. Ancak burada da dikkat edilmesi gereken temel konu, ticari ilişkinin belgelerle açıkça tanımlanması ve yetki sınırlarının sözleşmelerle belirlenmiş olmasıdır. İhracat ve ithalat belgelerinde yer alan beyanların tutarlılığı, özellikle menşe kurallarının ve ithalat rejimi düzenlemelerinin doğru uygulanabilmesi açısından kritik önemdedir (Felemegas, 2020).

Uygulamada bazı karma modeller de mevcuttur. Örneğin, mal fiziksel olarak hiç Türkiye'ye girmemiş olsa bile, Türkiye'deki bir firma tarafından organize edilen ve faturalama işlemlerinin bu firma üzerinden yürütüldüğü bazı transit ticaret türleri vardır. Bu işlemler, Türkiye'nin dış ticaret istatistiklerinde çoğu zaman görünmez kalmakta; bu da transit ticaretin ekonomik etkisinin olduğundan daha düşük algılanmasına neden olmaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021).

Ayrıca, mülkiyet devri ve faturalama yapısı sadece ticari değil, aynı zamanda hukuki riskler açısından da değerlendirilmektedir. Örneğin, nihai ithalatçı ülkenin mevzuatına göre aracı firmanın faturası kabul edilmeyebilir; bu da gümrük işlemlerinde sorunlara yol açabilir. Bu nedenle dış

ticaret aktörlerinin, ihracatçı ve ithalatçı ülkelerdeki fatura kabul koşulları, menşee ispat zorunlulukları ve transfer fiyatlandırması rejimleri hakkında bilgi sahibi olması gerekir.

Sonuç olarak, mülkiyetin ve faturalamanın hangi şekilde yapılandırıldığı, transit ticaretin görünmeyen ancak en belirleyici unsurlarından biridir. Bu yapı yalnızca dış ticaret işleminin muhasebesel boyutunu değil; aynı zamanda hukuki geçerliliğini, ticari gizliliğini, vergi sorumluluğunu ve finansal stratejisini belirler. Bu nedenle, dış ticaret yapan firmalar yalnızca taşıma operasyonlarına değil; aynı zamanda sözleşme düzeni, vergi planlaması ve uluslararası belge uyumuna da bütüncül bir perspektiften yaklaşmalıdır.

2.2.8 Transit ticareti etkileyen operasyonel ve hukuki farklılıklar

Transit ticaretin farklı türleri yalnızca kuramsal olarak tanımlanmakla kalmaz; aynı zamanda pratikte ülkelerin mevzuatları, operasyonel altyapıları ve ticari gelenekleri doğrultusunda çeşitli farklılıklara bürünür. Bu nedenle transit ticaretin başarılı bir şekilde yürütülmesi; taşıma zincirinin yönetiminden gümrük mevzuatına, belge uyumundan sözleşmesel detaylara kadar birçok faktörün etkili bir biçimde planlanmasına bağlıdır. Farklı ülkelerin aynı işlemi farklı transit türü olarak değerlendirmesi, bu sürecin yalnızca teknik değil, aynı zamanda yoruma açık hukuki bir yönü de olduğunu ortaya koyar (Karaman, 2018).

Özellikle çok uluslu taşımacılığın giderek artması, ülkeler arası mevzuat uyumsuzluklarını daha görünür hâle getirmiştir. Örneğin, bazı ülkelerde serbest bölgede yapılan yeniden ambalajlama veya etiketleme işlemleri eşyanın transit niteliğini bozmazken; diğer ülkelerde bu tür işlemler malın ithal edilmiş sayılmasına yol açabilir. Bu fark, eşyanın gümrük rejimini, uygulanacak vergileri ve ithalat sonrası sorumlulukları doğrudan etkiler. Felemegas (2020), bu tür hukuki farklılıkların özellikle teslim şekillerinin doğru belirlenmediği durumlarda transit statüsünü tehlikeye sokabileceğini vurgular.

Operasyonel açıdan bakıldığında ise, transit işlemlerin türünü belirleyen temel unsur taşıma altyapısının kalitesidir. Türkiye gibi geçiş ülkesi konumundaki devletlerde karayolu ve demiryolu entegrasyonu, liman bağlantıları ve sınır kapılarındaki dijital gümrük sistemleri büyük önem taşır. Yılmaz (2022), Türkiye’de karayolu taşımacılığıyla yürütülen transit işlemlerde sınır geçişlerinde yaşanan yoğunlukların ve sistemsiz aksaklıkların taşıma sürecini dolaylı hâle getirdiğini ve bu durumun fiilî transit işlemlerin etkinliğini azalttığını ifade etmektedir.

Gümrük teminat sistemleri de transit işlemlerde önemli bir ayırım noktasıdır. Avrupa Birliği ülkelerinde Ortak Transit Rejimi kapsamında işletilen sistemler ile Türkiye’de uygulanan NCTS (Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi) hem eşyanın izlenmesini hem de teminatların merkezi şekilde kontrolünü sağlar. Demir (2020), NCTS üzerinden yapılan elektronik takibin, taşımanın belirlenen güzergâh dışına çıkmasını engellediğini ve taşıma türü seçimini doğrudan etkilediğini belirtmektedir.

Diğer yandan, ticari sözleşmelerde teslim kurallarının (Incoterms) seçimi, transit ticaretin fiilî mi yoksa belgesel mi olacağını belirleyen kilit unsurlardan biridir. FCA (Free Carrier) teslim şeklinde taşıma ve ihracat gümrük işlemleri satıcıya aitken, DDP (Delivered Duty Paid) gibi teslim şekillerinde ithalat süreci dahil olmak üzere tüm sorumluluk satıcıya geçer. Bu teslim kurallarının yanlış yorumlanması hâlinde, transit işlem yanlışlıkla ithalat veya ihracat rejimi olarak kaydedilebilir (Felemegas, 2020). Bu nedenle Incoterms seçiminde hem ticari hem de hukuki boyutların dikkatle değerlendirilmesi gerekir.

Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (YYS) gibi kurumsal güvenlik sertifikaları da operasyonel ayrışmayı doğrudan etkileyen faktörler arasında yer alır. YYS sahibi firmalar, yeşil hat gibi öncelikli gümrük geçişlerinden faydalanarak işlemleri hızlandırabilmekte ve belge yükünü azaltabilmektedir. Altun (2021), bu durumun dolaylı transit modellerin fiilî transit uygulamalarına dönüşmesini kolaylaştırdığını ve firmalara zaman ve maliyet avantajı sağladığını ifade etmektedir.

Transit ticaretin türleri yalnızca teorik olarak kategorize edilmez; aksine her ülkenin operasyonel kapasitesi, gümrük sistemi ve hukukî yaklaşımı bu kategorilerin pratikte nasıl işleyeceğini belirler. Aynı eşya, farklı ülkelerde farklı statüde değerlendirilebilir; bu da lojistik firmaların ve ihracatçıların yalnızca tanımlara değil, uygulamadaki değişkenlere de hâkim olmasını zorunlu kılar. Transit ticareti yalnızca taşımacılık faaliyeti değil, çok aktörlü, çok rejimli ve çok aşamalı bir stratejik planlama süreci olarak görmek, sürdürülebilir dış ticaretin ön koşullarından biridir.

2.2.9 Transit ticaret türlerine genel bakış

Transit ticaret, çok sayıda değişkenin kesişiminde şekillenen, salt bir taşıma faaliyeti olmanın ötesinde hukuki, lojistik, ticari ve mali birçok boyutu barındıran karmaşık bir yapıdır. Bu nedenle söz konusu alan, yalnızca taşıma yöntemiyle değil; işlemin gerçekleştiği fiziki alan,

uygulanan gümrük rejimi, taraflar arası mülkiyet ilişkisi ve faturalama yapısı gibi kriterlerle birlikte ele alınmalıdır. Her bir kriter, transit işlemin hukuki statüsünü, belge düzenini ve tarafların sorumluluklarını doğrudan etkileyen sonuçlar doğurmaktadır.

Lojistik açıdan bakıldığında, tek modlu taşıma ile çok modlu taşıma arasındaki fark yalnızca kullanılan araçtan ibaret değildir. Bu ayrım, aynı zamanda taşımanın planlanmasında farklı düzeyde koordinasyon, belge yönetimi ve altyapı gereklilikleri anlamına gelir. Keza doğrudan ve dolaylı transit ticaret ayrımı da, malın fiziki olarak işlem görüp görmemesi ve ülke topraklarında uğradığı işlemlere göre değişen hukuki yükümlülükleri beraberinde getirir.

Diğer taraftan, gümrük rejimi temelinde yapılan ulusal ve uluslararası transit ayrımı, ülkeler arası işbirliği düzeyine ve ticaret politikalarına işaret eder. Bu iki rejim türü, teminat sistemlerinden belge türlerine kadar farklı uygulama biçimleri içerir ve taşımanın güvenliği ile verimliliğini doğrudan etkiler. Gümrük entegrasyonunun yüksek olduğu bölgelerde (örneğin AB ülkeleri arasında), uluslararası transit işlemler daha hızlı ve az bürokratik ilerlerken; bazı bölgelerde aynı işlemler karmaşık mevzuat engelleriyle karşılaşabilmektedir.

Mülkiyet yapısı ve faturalama düzeni ise, transit işlemin yalnızca fiziki değil, ticari niteliğini de belirler. Aracı firmanın mülkiyeti devralıp almadığına bağlı olarak vergisel yükümlülükler, muhasebe kaydı biçimi ve işlem görünürlüğü değişebilir. Bu yönüyle transit ticaret, dış ticaret istatistiklerinin bile algılanış biçimini etkileyebilen bir yapıya sahiptir.

Tüm bu sınıflandırmalar, transit ticaretin çok katmanlı yapısını görünür kılmakta ve her bir türün kendi içinde ayrı stratejik ve hukuki değerlendirme gerektirdiğini göstermektedir. Dolayısıyla transit ticaretin yalnızca taşıma rotası ya da yöntemine göre değil; tüm süreçleri kapsayan bütünsel bir yaklaşımla ele alınması, sürdürülebilir ve yasal uyumlu bir ticaret stratejisi için elzemdir.

Bu çok boyutlu yapının daha iyi anlaşılabilmesi için bir sonraki bölümde, transit ticareti doğrudan düzenleyen hukuki altyapı ve Türkiye özelinde geçerli mevzuat hükümleri ele alınacaktır. Böylece, teorik çerçeve ile yasal uygulama arasında bir köprü kurularak transit işlemlerin güncel uygulama boyutu detaylandırılacaktır.

2.3 Transit Ticaretin Hukuki Temeli ve Türkiye'deki Mevzuat

2.3.1 Uluslararası hukukta transit ticarete yaklaşım

Transit ticaret, uluslararası ticaret hukukunda önemli bir yer tutmakta ve serbest geçiş hakkı ilkesiyle temellendirilmektedir. Bu ilke, bir ülkenin gümrük sahasından geçmekte olan malların, o ülkenin iç piyasasına girmeksizin üçüncü bir ülkeye sevk edilebilmesini mümkün kılar. Söz konusu hak, özellikle küresel ticaretin kesintisiz ve etkin biçimde işlemesi açısından büyük önem taşır. Temel olarak, transit işlemlerinin düşük düzeyde denetimle ve gümrük vergilendirmesi uygulanmaksızın gerçekleştirilmesi esastır.

Bu çerçevede, Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) transit ticaretin hukuki altyapısını oluşturan en temel metinlerden biridir. GATT'ın V. Maddesi, taraf ülkelerin kendi gümrük bölgelerinden geçecek eşyaların transitine olanak sağlamaları gerektiğini açıkça ifade eder. Söz konusu maddeye göre, transit geçişlerin gereksiz gecikmelere, ayrımcı uygulamalara veya keyfi kısıtlamalara maruz bırakılmaması gerekmektedir (WTO, 2023). Böylece, transit serbestisi yalnızca bir iyi niyet beyanı değil, aynı zamanda uluslararası yükümlülük halini almıştır.

Ancak uygulamada bu serbesti, mutlak bir hak olarak görülmemektedir. GATT ve Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) kuralları, her ne kadar transit geçişlerin serbestliğini öngörse de, devletlere çeşitli rezerv haklar da tanımaktadır. Nitekim GATT'ın XX. Maddesi, ulusal güvenlik, kamu sağlığı ve çevrenin korunması gibi meşru nedenlerle transit geçişin kısıtlanabileceğini hükme bağlar. Bu durum, transit hakkının sınırsız bir özgürlük olmadığını, belirli sınırlar içinde uygulanabileceğini göstermektedir (Trebilcock & Howse, 2013).

Bu bağlamda transit geçişin yalnızca ekonomik değil; aynı zamanda siyasi ve hukuki bir işlem olduğunun altı çizilmelidir. Özellikle jeopolitik olarak stratejik konumda bulunan ülkelerde, transit işlemler genellikle ulusal politika araçları ile iç içe geçmiş bir şekilde değerlendirilir. Enerji hatları, silah sevkiyatları ya da hassas sanayi ürünlerinin geçişi söz konusu olduğunda, transit hakkı büyük ölçüde devletin egemenlik tasarrufu alanına girer. Bu da transit ticaretin hem küresel işleyişe hem de yerel düzenlemelere bağlı olarak değişen bir karaktere sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

Uluslararası hukukta transit ticaretin yeri açık ve güçlü metinlerle temellendirilmiş olsa da, bu hak tek boyutlu bir serbesti olarak değil; dinamik, koşullara bağlı ve zaman zaman sınırlamalara tabi bir uygulama alanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle, transit işlemlerinin planlanması ve yürütülmesi sırasında sadece evrensel kurallara değil, aynı zamanda ilgili ülkenin iç hukuk normlarına ve uygulama pratiğine hâkim olmak, sürecin güvenliği ve etkinliği açısından belirleyici rol oynamaktadır.

2.3.2 Türkiye’de transit ticaretin yasal dayanakları

Türkiye’de transit ticaretin hukuki altyapısı, esas olarak 4458 sayılı Gümrük Kanunu’na dayanmaktadır. Bu kanunda “transit rejimi”, eşyaların Türkiye Gümrük Bölgesi içerisinde bir gümrük idaresinden diğerine, gümrük vergilerine tabi tutulmaksızın taşınması süreci olarak tanımlanır. Bu rejim, dış ticaretin asli bir bileşeni olmaktan ziyade, onu tamamlayan ve yönlendiren bir işleyişi temsil etmektedir. Transit işlemler bu yönüyle, hem ticaretin sürekliliğini sağlamakta hem de Türkiye’nin jeopolitik konumunu ekonomik avantaja dönüştürmektedir.

Gümrük Kanunu’nun uygulanmasına yönelik detaylar, Gümrük Yönetmeliği ile şekillendirilmiştir. Yönetmelik, transit rejiminin işleyişine dair kapsamlı düzenlemeler getirir: hangi belgelerin ibraz edileceği, taşıyıcının yükümlülükleri, eşyanın beyan edilen güzergâhta nasıl izleneceği ve idarenin denetim süreçleri açık biçimde tanımlanmıştır. Özellikle güzergâh dışına çıkılması, mühür bozulması gibi durumlar rejim ihlali sayılmakta ve idari yaptırımlarla karşılık bulmaktadır. Bu nedenle transit rejimi, yalnızca bir lojistik operasyon değil; aynı zamanda sıkı bir hukuki sorumluluk sürecidir.

Türkiye’de transit işlemler tüm taşıma modlarıyla gerçekleştirilebilir: karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu ve boru hattı bu kapsama dâhildir. Ancak taşıma şekli ne olursa olsun, ortak koşul, eşyanın iç piyasaya girmemesi ve beyan edilen süre ve güzergâh içerisinde hedef noktaya ulaşmasıdır. Türkiye Gümrük Bölgesi’nden geçen eşyanın herhangi bir ihlal durumu olmadan varış yerine ulaşması, hem taşımacının hem de yükümlü firmanın dikkatli bir yasal takip yürütmesini gerektirir.

Akademik yazında Türkiye’deki transit rejimi, ekonomik işlevselliği kadar hukuki boyutuyla da değerlendirilmektedir. Karaman (2018), transit rejiminin tanımının sadece yasal metinlerle sınırlı kalmadığını, gümrük idarelerinin uygulamada yaptıkları yorumların da fiilen

hukuki çerçeveyi şekillendirdiğini belirtir. Özçelik (2020) ise, mevzuatın bazı alanlarda yoruma açık kalmasının gümrük uygulamalarında farklılıklara neden olduğunu, bu durumun ise firmalar açısından belirsizlik yarattığını vurgulamaktadır.

Son yıllarda dijitalleşmenin etkisiyle transit işlemlerde önemli dönüşümler yaşanmıştır. Özellikle NCTS (Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi) gibi elektronik sistemlerin devreye alınması, beyan, teminat ve kontrol işlemlerinin çok daha sistemli ve denetlenebilir biçimde yürütülmesini mümkün kılmıştır. Yine de sahada karşılaşılan farklı uygulama biçimleri, teorideki yasal altyapının pratikte her zaman aynı doğrultuda işlemediğini göstermektedir.

Bu noktada Türkiye'nin transit ticaretteki başarısı yalnızca yasal metinlerin kalitesiyle değil, uygulayıcı kurumların tutarlılığı, firmaların mevzuata hâkimiyeti ve sistemlerin etkinliğiyle şekillenmektedir. Bu yapının sürdürülebilirliği, Türkiye'nin hem bölgesel lojistik merkezi olma iddiasını hem de uluslararası ticarete güvenilir bir geçiş ülkesi konumunu destekleyecektir.

2.3.3 Uygulamada kullanılan sistemler ve araçlar

Transit ticaretin yalnızca hukuki altyapı ile değil, aynı zamanda dijital sistemler ve idari uygulamalar aracılığıyla da sürdürülebilir kılındığı günümüz dış ticaret yapısında, kullanılan araçların işlevi kritik bir rol oynamaktadır. Özellikle Türkiye gibi transit geçiş güzergâhlarında yer alan ülkelerde, taşıma süreçlerinin güvenli, hızlı ve izlenebilir biçimde yürütülmesi, teknolojik sistemlerin etkin kullanımıyla mümkün olabilmektedir. Bu bağlamda, gümrük işlemlerinin dijitalleştirilmesi, belge sayısının azaltılması ve güvenilir firmalara yönelik kolaylaştırıcı programların yaygınlaştırılması, uygulamadaki başarının temel göstergeleri arasında yer almaktadır.

Türkiye'de transit işlemlerinin daha verimli ve güvenli bir yapıya kavuşturulması amacıyla çeşitli dijital sistemler ve özel statü mekanizmaları geliştirilmiştir. Bu sistemler, yalnızca operasyonel süreçleri hızlandırmakla kalmayıp, aynı zamanda şeffaflığı artırarak gümrük idareleri ile firmalar arasındaki bilgi akışını da kolaylaştırmaktadır. Aşağıda yer alan tabloda, Türkiye'de yaygın biçimde kullanılan bazı temel sistemler ve bunların transit işlemlerindeki kapsam ve işlevlerine ilişkin özet bilgiler sunulmaktadır.

Tablo 2.1 Türkiye'de Transit Ticaret Sürecinde Kullanılan Temel Sistemler

Sistem / Statü	Açıklama	Transit Ticarete Etkisi
NCTS (Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi)	Eşyaların Türkiye Gümrük Bölgesi içinde veya uluslararası taşınmasında kullanılan elektronik takip ve beyan sistemidir.	Süreçlerin dijital olarak izlenmesini sağlar; güzergâh ihlali ve zaman aşımı gibi durumları tespit eder.
TIR Karnesi	Uluslararası taşımacılıkta teminat sistemini sadeleştiren, gümrük işlemlerini kolaylaştıran uluslararası belge ve taşıma sistemidir.	Çok ülke geçişli taşımaları kolaylaştırır; taşıyıcı firmalar için ayrı ayrı teminat verme zorunluluğunu kaldırır.
e-Beyanname Sistemi	Gümrük beyannamelerinin çevrimiçi ortamda verilmesini sağlayan dijital platformdur.	Belge yükünü azaltır; işlemlerde hız ve doğruluk sağlar.
Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü (YYSS)	Güvenilir firmalara gümrükte ayrıcalıklar tanıyan statüdür (örneğin yeşil hat, belge muafiyeti vb.).	Transit işlemlerinde hız ve kolaylık sağlar; denetim yükünü azaltır.
Ortak Transit Sözleşmesi	AB ve EFTA ülkeleriyle Türkiye arasında yürürlükte olan, transit işlemlerin karşılıklı tanınmasını sağlayan hukuki çerçevedir.	AB ile uyumlu belge kullanımı ve teminat ortaklığı sağlar; sınır geçişlerinde işlem sürelerini kısaltır.

(Kaynak: Yazar tarafından derlenmiştir)

Tablodan da görülebileceği üzere, Türkiye'de transit ticareti yöneten araçlar yalnızca taşıma organizasyonunu değil, aynı zamanda güvenlik, sorumluluk paylaşımı ve bilgi sistemlerini de kapsamaktadır. Özellikle NCTS gibi dijital altyapılar ile Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü gibi güvene dayalı mekanizmalar, gümrük kontrollerinin daha risk odaklı biçimde yürütülmesini mümkün kılmaktadır.

Ancak bu sistemlerin etkinliği yalnızca teknik varlıklarıyla değil, aynı zamanda uygulayıcıların eğitim seviyesi, mevzuatla sistem arasındaki entegrasyon düzeyi ve sahadaki yorum birliğiyle doğrudan ilişkilidir. Literatürde de belirtildiği gibi, elektronik sistemlerin kullanılabilirliği, transit işlemlerin şeffaf ve izlenebilir biçimde yürütülmesi açısından belirleyici olmaktadır (Yılmaz, 2022; Demir, 2020). Türkiye'nin bu sistemleri geliştirmeye devam etmesi, hem lojistik rekabetçiliğini hem de dış ticaretteki güvenilirliğini artıracaktır.

2.3.4 Serbest bölgeler ve diğer özel rejimler kapsamında transit ticaret

Türkiye'de transit ticaretin hukuki ve operasyonel çerçevesini değerlendirirken, yalnızca gümrük rejimleriyle sınırlı bir yaklaşım yetersiz kalacaktır. Zira serbest bölgeler, antrepolar ve geçici depolama alanları gibi özel ticaret alanları, transit işlemlerin yapılandırılmasında belirleyici rol oynamaktadır. Bu alanlar, dış ticaret rejimi içinde sadece ithalat ve ihracat için değil, aynı

zamanda üçüncü ülkelerle gerçekleştirilen transit işlemler için de stratejik işlev üstlenmektedir. Özellikle serbest bölgeler, sağladıkları esneklik ve hukuki kolaylıklar sayesinde transit ticaretin etkinliğini artıran yapılar arasında öne çıkar.

3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu uyarınca kurulan bu bölgeler, Türkiye'nin siyasi sınırları içinde yer almakla birlikte, gümrük sınırları dışında kabul edilmektedir. Bu özel statü, bölgelere giren malların gümrük vergisine tabi tutulmaksızın işlem görmesine olanak tanırken; serbest bölgeden doğrudan yurtdışına yapılan sevkiyatlar, ya ihracat ya da transit kapsamında değerlendirilmektedir. Bu yönüyle serbest bölgeler, yalnızca bir depolama sahası değil, aynı zamanda ticaretin yeniden yapılandırılabilirdiği bir lojistik merkez niteliği taşımaktadır. Birçok firma, üçüncü ülkelerden tedarik ettiği ürünleri serbest bölgede kısa süreli muhafaza edip etiketleme, ambalajlama gibi işlemlerden geçirdikten sonra başka ülkelere göndererek transit işlem gerçekleştirmektedir.

Söz konusu uygulama, hem gümrük rejimi açısından kolaylık sağlamakta hem de zaman ve maliyet bakımından işletmelere önemli avantajlar sunmaktadır. Bu bağlamda Mersin, Ege ve İstanbul gibi lojistik kapasitesi yüksek serbest bölgeler, denizyolu bağlantıları sayesinde transit ticaretin yoğunlaştığı merkezler haline gelmiştir.

Bunun yanında, antrepolar ve geçici depolama alanları da transit ticaretin destekleyici rejimleri arasında yer almaktadır. Gümrük vergileri ödenmeksizin eşyanın geçici olarak depolanabildiği bu alanlar, taşımacılık zincirinin yeniden yapılandırılmasına imkân tanır. Özellikle konsolidasyon, parsiyel dağıtım ve yeniden yükleme gibi işlemler için uygun altyapı sunmaları, bu alanları transit sürecin önemli unsurları haline getirir. Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus, bu tür işlemlerin eşyanın özelliğini değiştirmemesi ve ticari değerini artırmaya yönelik olmaması gerektiğidir. Aksi durumda, işlem transit kapsamından çıkarak ithalat rejimi kapsamına girebilir.

Uygulamada, bu özel rejimlere dair en büyük sorunlardan biri, mevzuatın yorumlanmasındaki farklılıklar ve idareler arası uygulama tutarsızlıklarıdır. Özçelik (2020), bazı gümrük idarelerinin aynı işlemi farklı hukuki rejimlere tabi tuttuğunu ve bu durumun firmalar açısından zaman kaybına ve belirsizliklere neden olduğunu belirtmektedir. Bu tür uygulama çeşitliliği, transit işlemler ile diğer gümrük rejimleri arasındaki ayrımların daha açık ve standartlaştırılmış biçimde tanımlanması gerektiğine işaret etmektedir.

Genel olarak bakıldığında, serbest bölgeler, antrepolar ve geçici depolama alanları, yalnızca transit işlemin geçici uğrakları değil; aynı zamanda bu süreci yönlendiren, şekillendiren ve hukuki güvence altına alan yapılar olarak öne çıkmaktadır. Bu özel alanların sunduğu yapısal avantajların etkin kullanımı, Türkiye'nin transit ticaretteki rolünü yalnızca coğrafi değil, kurumsal kapasite açısından da güçlendirme potansiyeline sahiptir.

2.3.5 Transit rejimi ile ithalat/ihracat rejimleri arasındaki ayrımlar

Transit ticaret, dış ticaret sistematüğinde bağımsız bir gümrük rejimi olarak tanımlansa da, uygulamada ithalat ve ihracat işlemleriyle belirli benzerlikler taşıyabilir. Özellikle eşyanın fiziken ülkeye giriş yapması ancak iç piyasaya sokulmaması gibi durumlar, rejim ayrımlarının anlaşılmasını zorlaştırabilir. Bu nedenle transit rejimi ile ithalat ve ihracat rejimleri arasında ortaya çıkan hukuki, vergisel ve operasyonel farkların net şekilde ortaya konulması gerekmektedir.

Temel fark, rejimlerin eşyanın ekonomik dolaşıma girip girmediğıyle ilişkisinde ortaya çıkar. Transit rejiminde eşya, Türkiye Gümrük Bölgesi'ne fiziksel olarak giriş yapsa da, iç piyasaya dahil edilmez. Bu süreçte mülkiyet el değiştirebilir, ticari belgeler hazırlanabilir ya da teslim şekilleri belirlenebilir; ancak eşya tüketim veya üretim amacıyla kullanılmadıkça rejim ithalat sayılmaz. Buna karşılık, ithalat rejiminde eşya serbest dolaşıma girer, vergilendirilir ve ekonomik yapının bir parçası hâline gelir. İhracat rejiminde ise, yerli piyasada üretilen bir ürün, gerekli belgelerle yurtdışına çıkarılır ve dış ticaret istatistiklerine ihracat olarak yansır.

Bu üç rejim arasındaki en belirgin ayrımlardan biri vergisel yükümlülüklerde ortaya çıkar. Transit taşımalarda eşya, vergilendirilmeden ve teminat altına alınarak ülke içinde hareket ettirilir. Ancak ithalat rejiminde gümrük vergileri, KDV ve varsa diğer harçlar beyanname üzerinden tahsil edilir. Bu ayırım, firmalar açısından ciddi mali sonuçlar doğurabilir. Özellikle eşyanın bir antrepoda bekletildikten sonra iç piyasaya sunulması hâlinde rejimin değişmesi gerekebilir. Bu tür durumlarda gümrük idareleri ile firmalar arasında yaşanacak beyan farklılıkları, gecikmelere veya cezalara yol açabilir.

İhracat ve transit işlemleri de kimi zaman uygulamada kesişebilir. Özellikle serbest bölgelerden üçüncü ülkelere yapılan sevkiyatlar, hem ihracat hem transit kapsamında değerlendirilebilir. Karaman (2018), bu tür işlemlerde mevzuatın yoruma açık alanlarının olduğunu ve bu durumun uygulamada farklı gümrük müdürlüklerinde farklı değerlendirmelere

neden olabileceğini belirtmektedir. Bu da firmaların aynı operasyon için farklı prosedürlerle karşılaşmasına neden olabilir.

Bir diğer fark ise taşıma sorumluluğu ve risk paylaşımıdır. Transit taşımalarda, eşya gümrük gözetiminde ve belirli bir güzergâhta taşındığından, sorumluluk çoğu zaman lojistik hizmet sağlayıcı firmaya aittir. Oysa ithalat ve ihracat işlemlerinde taraflar arası yapılan sözleşmeler doğrultusunda, Incoterms kurallarına göre risk, maliyet ve taşıma yükümlülükleri paylaşılır. Bu nedenle transit işlemlerde, taşıyıcı firmanın gümrüğe karşı teminat yükümlülüğü gibi ek sorumlulukları bulunur.

Özçelik (2020), özellikle serbest bölge ve antrepo gibi esnek yapıların varlığı nedeniyle transit ile ithalat rejimleri arasında sınırın zaman zaman belirsizleştiğini ve bu durumun gümrük beyannamelerinde rejim karmaşası yaratabileceğini vurgulamaktadır. Rejimin yanlış beyan edilmesi hâlinde, eşyanın gümrükte beklemesi, yeniden beyanname düzenlenmesi ya da ceza uygulanması gibi sorunlar gündeme gelebilir.

Transit rejimi ile ithalat ve ihracat rejimleri arasındaki bu ayrımlar, yalnızca teorik düzeyde değil; aynı zamanda günlük dış ticaret uygulamalarında büyük önem taşımaktadır. Rejimlerin net biçimde anlaşılması ve doğru uygulanması, hem mali yükümlülüklerin doğru hesaplanmasını hem de taşımaların hukuki güvence altına alınmasını sağlar. Bu çerçevede işletmelerin ve gümrük idarelerinin ortak bir uygulama diline sahip olmaları, transit işlemlerin istikrarlı ve öngörülebilir şekilde yürütülmesi açısından kritik bir gerekliliktir.

2.4 Türkiye’de Transit Ticaret Uygulamaları

Kuramsal arka plan: Transit ticaretin ekonomik ve lojistik teorilerdeki yeri

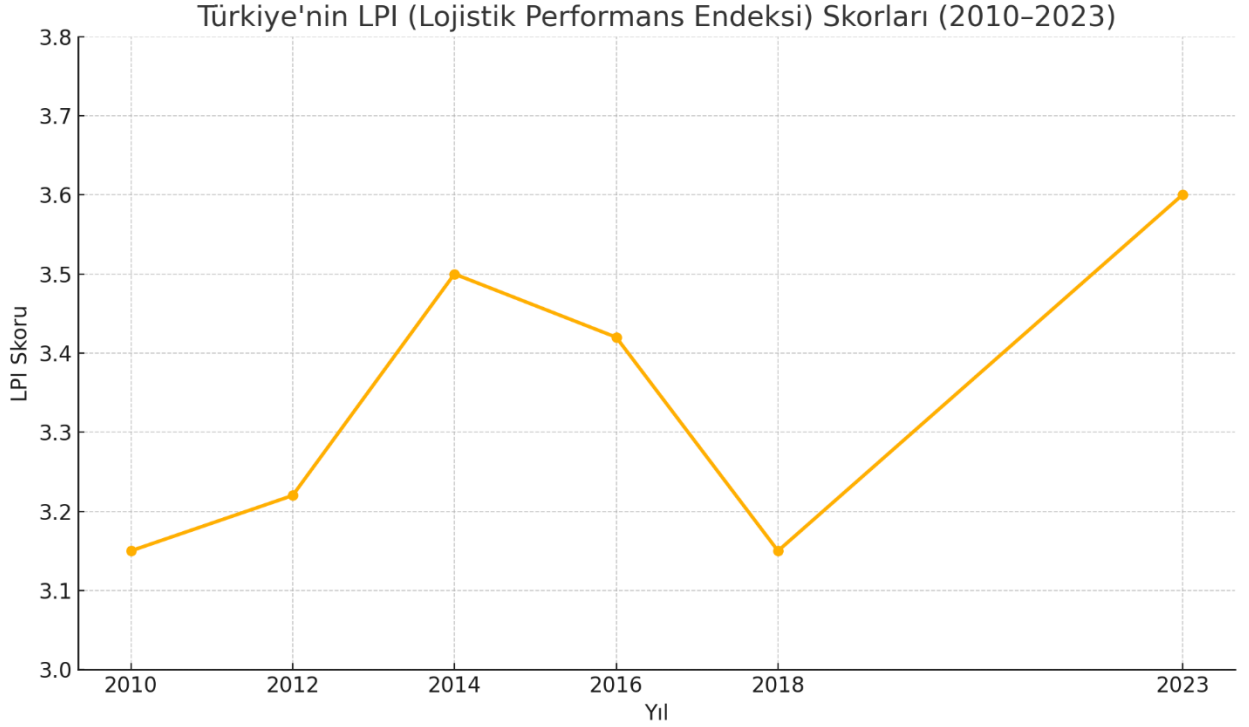
Transit ticaretin analizi yalnızca uygulama örnekleri üzerinden değil, aynı zamanda iktisadi ve lojistik teoriler ışığında yapılmalıdır. Bu çerçevede ilk olarak David Ricardo tarafından geliştirilen Karşılaştırmalı Üstünlükler Teorisi, transit ticaretin doğrudan üretime dayanmasa da ülkeler arası iş bölümü ve uzmanlaşma içinde önemli bir rol oynayabileceğini öne sürer. Türkiye gibi coğrafi açıdan avantajlı bir ülke, üretici olmadan yalnızca eşya akışını organize ederek küresel ticarete katkı sunabilir; bu da ülkenin dış ticaret gelirlerini artırıcı bir rol oynar.

Bununla birlikte Küresel Değer Zincirleri (Global Value Chains - GVC) kuramı, malların üretiminden son kullanıcıya ulaşmasına kadar geçen süreçte her ülkenin farklı fonksiyonlar

üstlenebileceğini vurgular. Türkiye, transit ticaret yoluyla bu zincirin “lojistik bağlantı noktası” rolünü üstlenebilir. Bu bağlamda, transit eşya Türkiye üzerinden yalnızca geçmekle kalmaz; yeniden etiketlenir, ambalajlanır, geçici depolanır ve lojistik olarak yeniden yönlendirilir. Bu tür katma değerli hizmetler, ülkeyi salt bir geçiş güzergâhı olmaktan çıkarıp hub country (lojistik merkez ülke) kimliğine yaklaştırır.

Lojistik yönetimi literatüründe ise Türkiye'nin konumu, sıkça “gateway country” (geçit ülke) kavramıyla açıklanır. Bu ifade, Türkiye'nin Asya-Avrupa arasında ticari ve lojistik bir köprü işlevi gördüğünü ifade eder. Bu tür geçiş ülkeleri, hem bölgesel tedarik zincirlerinin entegrasyonunda hem de uluslararası taşıma ağlarının sürdürülebilirliğinde kritik öneme sahiptir. Bu stratejik rolün başarıyla sürdürülmesi, Logistics Performance Index (LPI) gibi uluslararası endekslerdeki performansa da doğrudan yansımaktadır. Nitekim Türkiye'nin LPI skorunda görülen iyileşmeler, transit ticaret altyapısının güçlendiğini ve dış ticaret zincirleri içindeki bağlayıcı rolünün pekiştiğini ortaya koymaktadır ((World Bank, 2023))).

Bu bağlamda, Türkiye'nin transit ticarete üstlendiği lojistik merkez ülke rolü, yalnızca kuramsal bir potansiyel değil; aynı zamanda ölçülebilir performans verileriyle de desteklenen bir gerçekliktir. Dünya Bankası tarafından yayımlanan Lojistik Performans Endeksi (LPI), ülkelerin dış ticaret altyapısı, gümrük işlemlerinin etkinliği ve taşımacılık hizmetlerinin kalitesi gibi birçok alt başlıkta değerlendirilmesini sağlar. Türkiye'nin LPI skorları incelendiğinde, özellikle 2014 ve 2023 yıllarında anlamlı yükselişler yaşandığı görülmektedir. Bu artışlar, transit taşımacılığa yapılan yatırımların ve dijitalleşme süreçlerinin doğrudan etkisini yansıtmaktadır. Aşağıda sunulan Şekil 1, Türkiye'nin 2010–2023 yılları arasındaki LPI performansını özetlemektedir:



Şekil 2.1 Türkiye'nin LPI (Lojistik Performans Endeksi) Skorları (2010-2023)

Kaynak: World Bank (2023). Logistics Performance Index (LPI). Erişim adresi: <https://lpi.worldbank.org>

Not: Veriler 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 ve 2023 yıllarına aittir. 2020 yılı, COVID-19 pandemisi nedeniyle endekste yer almamıştır.

Yukarıda yer alan “Türkiye Lojistik Performans Endeksi (LPI)” grafiği, 2010–2023 yılları arasında Türkiye'nin lojistik alanındaki performansını gözler önüne sermektedir. 2014 ve 2023 yıllarında belirgin artışlar görülürken, 2018'deki düşüş, demiryolu ve dijitalleşme altyapısındaki yetersizliklere işaret etmektedir.

Bu dalgalanmalar, özellikle BTK (Bakü–Tiflis–Kars) gibi projelerin önemini bir kez daha ortaya koymaktadır. Bu projelerle birlikte Türkiye'nin lojistik kapasitesindeki gelişme, yukarıda görülen LPI artışlarında doğrudan etkili olmuştur.



Şekil 1.2 Türkiye'nin Orta Koridor Üzerindeki Konumu ve BTK Hattı

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2023

Haritada da görüldüğü üzere, Bakü–Tiflis–Kars demiryolu hattı Türkiye’yi Kafkasya ve Orta Asya’ya bağlayan stratejik bir güzergâh oluşturmaktadır. Bu hat, Çin’den Avrupa’ya uzanan Orta Koridor’un omurgasını teşkil etmekte olup, hem taşımacılık süresini azaltmakta hem de Türkiye’yi transit ticarete ana aktör konumuna taşımaktadır.

BTK hattının bu konumu, Türkiye’nin eşya transitinde sadece bir geçiş ülkesi değil, aynı zamanda bölgesel bir lojistik merkez olma yönündeki iddiasını da güçlendirmektedir. Bu bağlamda, aşağıda analiz edilen vaka çalışması, BTK hattı üzerinden gerçekleştirilen fiili bir transit ticaret örneği üzerinden Türkiye’nin potansiyelini somut verilerle ortaya koymayı amaçlamaktadır.

BTK Hattı Üzerinden Gerçekleştirilen Fiili Transit Ticaret – Azerbaycan’dan Macaristan’a Taşımacılık Örneği,

2022 yılının ikinci çeyreğinde, Azerbaycan menşeli 40 konteynerlik bir elektronik yedek parça sevkiyatı, Bakü–Tiflis–Kars (BTK) demiryolu hattı kullanılarak Macaristan’a ulaştırılmıştır. Taşımanın başlangıç noktası, Hazar Denizi kıyısındaki Bakü Limanı olup yük burada demiryolu vagonlarına aktarılmış ve BTK hattı üzerinden Türkiye’ye giriş yapmıştır. Kars’tan itibaren Türkiye güzergâhı üzerinden ilerleyen yük, Edirne Kapıkule Gümrük Kapısı’ndan çıkış yaparak Bulgaristan ve Sırbistan üzerinden Budapeşte’ye ulaşmıştır.

Bu transit taşıma sürecinde:

- Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) kullanılarak tüm beyanlar elektronik olarak gerçekleştirilmiş,
- Taşımada kullanılan konteynerler TCDD Taşımacılık A.Ş. bünyesinde hizmet veren özel lojistik vagonlarla taşınmış,
- Güzergâh boyunca mühürlü taşıma sağlanmış ve herhangi bir fiziki müdahale olmadan gümrük güvenliği korunmuştur.

Toplam transit süresi 14 gün olarak gerçekleşmiş ve bu süre, klasik Karadeniz-Avrupa denizyolu rotalarına kıyasla yaklaşık %35 daha kısa olmuştur. Ayrıca denizyolunun mevsimsel riskleri, aktarma süreleri ve liman sıkışıklığı gibi olumsuzlukları göz önüne alındığında, bu taşıma hem zaman hem de operasyonel sürdürülebilirlik açısından avantaj sağlamıştır.

Kars Lojistik Merkezi'nde gerçekleştirilen hızlı aktarım ve belge kontrol süreci, Türkiye'nin transit merkezi olma kapasitesini desteklemekte; aynı zamanda bu tür taşımaların artışı, karayoluna bağımlılığı azaltarak çevresel sürdürülebilirlik hedeflerine de katkı sunmaktadır. Nitekim, TCDD'nin verilerine göre 2022 yılında BTK hattı üzerinden geçen transit yük miktarı bir önceki yıla göre %28 artış göstermiştir.

Bu örnek, Türkiye'nin doğu-batı yönlü ticaret koridorundaki stratejik rolünü yalnızca jeopolitik bir potansiyel olarak değil, aynı zamanda somut lojistik kapasiteye dayalı bir rekabet avantajı olarak değerlendirebildiğini göstermektedir. Ayrıca bu tür örneklerin çoğalması, Türkiye'nin yeşil lojistik dönüşümünde demiryolu taşımacılığını önceleyen bir politika benimsemesiyle doğrudan bağlantılıdır.

Bu tür çok ülkeli ve çok modlu transit taşımalar, yalnızca lojistik altyapı ve gümrük süreçlerinin değil, aynı zamanda uluslararası ticaret sözleşmelerinde doğru Incoterms kuralının seçilmesinin de ne kadar kritik olduğunu göstermektedir. Taşıma sırasında ortaya çıkabilecek hasar, gecikme ya da gümrük kaynaklı risklerin hangi tarafın sorumluluğunda olacağı, transit taşımalarda sıklıkla karşılaşılan bir sorundur. Bu nedenle, Incoterms kurallarının risk, maliyet ve sorumluluk paylaşımı açısından doğru belirlenmesi, transit ticaretin sağlıklı biçimde yürütülmesi için vazgeçilmezdir.

Türkiye'nin transit ticarete artan rolü, onu yalnızca bölgesel bir lojistik aktör değil, aynı zamanda küresel rekabette öne çıkan bir geçiş ülkesi hâline getirmiştir. Bu gelişim, ancak diğer benzer konumda bulunan ülkelerle yapılacak karşılaştırmalar yoluyla daha iyi değerlendirilebilir. Bu bağlamda, Türkiye'nin Lojistik Performans Endeksi (LPI) skoru, transit hacmi ve lojistik avantajları gibi veriler ışığında bazı önemli transit ülkelerle karşılaştırılması, mevcut pozisyonun daha net anlaşılmasını sağlayacaktır.

Örneğin Polonya, Avrupa Birliği'nin doğu sınırında yer alması sayesinde özellikle Baltık ülkeleri, Almanya ve Ukrayna ile yoğun lojistik bağlantılar kurmuş ve bu avantajı etkili biçimde değerlendirmiştir. Ülke, son yıllarda demiryolu altyapısına yaptığı yatırımlar ve AB fonlarıyla desteklenen lojistik merkez projeleri sayesinde, Orta ve Doğu Avrupa üzerinden geçen transit trafiğin ana aktörlerinden biri hâline gelmiştir. Özellikle Çin'den Avrupa'ya uzanan "Yeni İpek Yolu" güzergâhında yer alması, Polonya'yı stratejik bir transit geçiş noktası yapmış; bu sayede 2023 Lojistik Performans Endeksi (LPI) sıralamasında Türkiye'nin önünde konumlanmasını sağlamıştır. Ayrıca, Varşova çevresinde gelişen intermodal lojistik merkezler, eşya akışının hızlandırılmasında ve maliyetlerin düşürülmesinde önemli rol oynamaktadır.

Singapur ise coğrafi olarak küçük bir ülke olmasına rağmen, dünya deniz ticaretinin en kritik kavşak noktalarından biri konumundadır. Güneydoğu Asya'nın dışa açılan kapısı olan bu şehir devleti, gelişmiş liman altyapısı, dijitalleşmiş gümrük sistemleri ve yüksek işlem hızıyla transit ticaretin örnek ülkelerinden biridir. Singapur Limanı, yalnızca bölgesel değil, küresel çapta çok modlu taşımacılığın merkezi olarak işlem görmekte; bu nedenle ülke, özellikle konteyner taşımacılığında en rekabetçi merkezlerden biri sayılmaktadır. 2023 LPI verilerine göre Singapur, taşıma kalitesi, zamanında teslimat, izlenebilirlik ve gümrük süreçlerinin etkinliği gibi alanlarda en üst sıralarda yer almaktadır.

Kazakistan ise Türkiye gibi Orta Koridor üzerinde yer almakla birlikte, bu coğrafi avantaja rağmen henüz beklenen lojistik etkinliğe ulaşamamıştır. Özellikle Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında önemli bir kara koridoru ülkesine dönüşme çabası içerisinde olsa da, gümrük süreçlerinin yavaş işlemesi, altyapı eksiklikleri ve dijitalleşme düzeyinin düşüklüğü gibi nedenlerle Türkiye'nin gerisinde kalmaktadır. LPI skorlarının görece düşük olması, ülkenin hâlâ altyapı ve kurumsal kapasite geliştirme ihtiyacına işaret etmektedir. Ancak buna rağmen, doğrudan Çin sınırına komşu olması, Kazakistan'ı önemli bir potansiyel transit ülke hâline getirmektedir.

Tablo 1.2 Türkiye'nin Seçilmiş Transit Ülkeleriyle Lojistik Performans ve Transit Kapasite Karşılaştırması (2023)

Ülke	LPI Skoru (2023)	Transit Yük Miktarı ¹ (Milyon Ton)	Güçlü Yönü	Zayıf Nokta
Türkiye	3,4	85	BTK hattı, coğrafi konum, NCTS	Sınır kapılarında yoğunluk
Polonya	3,7	120	AB entegrasyonu, demiryolu ağı	Doğu sınırında sıkışıklık
Singapur	4,3	200+ (liman bazlı)	Liman verimliliği, dijitalleşme	Yüksek maliyet
Kazakistan	2,9	50	Çin-Avrupa Orta Koridor bağlantısı	Gümrük altyapısı zayıf

Kaynak: World Bank Logistics Performance Index (2023), national customs and logistics agency reports; yazar tarafından derlenmiştir.

Görüldüğü üzere Türkiye, hem lojistik altyapısı hem de uluslararası entegrasyon kabiliyeti açısından birçok transit ülkeye göre önemli avantajlara sahiptir. Ancak bu avantajların kalıcı ve sürdürülebilir hâle gelmesi, hem altyapı yatırımlarının devamlılığına hem de idari süreçlerdeki standartlaşmaya bağlıdır.

3. BÖLÜM

INCOTERMS 2020 KAPSAMI VE İNCELEMESİ

Uluslararası ticaretin karmaşık doğası, taraflar arasında yapılan teslim anlaşmalarının açık ve evrensel kurallara dayanmasını zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda Incoterms (International Commercial Terms) kuralları, 1936 yılında Uluslararası Ticaret Odası (ICC) tarafından geliştirilmiş; zamanla dünya genelinde dış ticaret işlemlerinde yaygın biçimde benimsenerek evrensel bir uygulama standardı hâline gelmiştir.

En son 2020 yılında güncellenen Incoterms kuralları, malların satıcıdan alıcıya taşınması sürecinde taraflar arasında hak, yükümlülük ve maliyet paylaşımını açık biçimde tanımlar. Bu kurallar yalnızca lojistik operasyonları düzenlemekle kalmaz; aynı zamanda riskin hangi aşamada geçtiğini, sigorta sorumluluklarını ve gümrük işlemlerinin kim tarafından yürütüleceğini de netleştirir.

3.1 Taşımacılık Kuralları

Uluslararası ticaretin doğasında yer alan coğrafi uzaklıklar ve çoklu aktörler yapısı, teslim süreçlerinde açık ve standart bir sistematiği zorunlu kılmıştır. Bu noktada Incoterms 2020 kuralları, satıcı ile alıcı arasındaki teslim sorumluluklarının belirlenmesinde evrensel bir rehber işlevi görmektedir. Söz konusu kurallar, yalnızca risk devrini değil; aynı zamanda taşıma masraflarının ve sigorta yükümlülüklerinin hangi noktada kim tarafından üstlenileceğini de açıkça tanımlar. Doğru teslim kuralının seçilmesi, lojistik sürecin sağlıklı işlemesi açısından kritik olduğu kadar, taraflar arasında doğabilecek uyuşmazlıkların da önüne geçilmesini sağlar.

Toplamda 11 kuraldan oluşan Incoterms 2020, farklı taşıma modlarına ve teslimat tercihlerine göre yapılandırılmıştır. Bu kuralların bazıları yalnızca denizyolu taşımacılığına özelken, diğerleri çok modlu taşımacılığa da olanak tanır. Her bir teslim şekli, taraflar arasındaki iş bölümünü yeniden tanımlar. Bu bölümde söz konusu kurallar ayrı ayrı değerlendirilecek, ancak transit ticarete uygunluk analizi bir sonraki başlıkta ele alınacaktır.

3.1.1 EXW (Ex Works / İşyerinde teslim)

EXW, teslim kuralları arasında satıcının sorumluluğunun en düşük olduğu modeldir. Satıcı, malları kendi tesisinde alıcının emrine hazır hâle getirdiği anda yükümlülüğünü tamamlamış

sayıdır. Bu aşamadan itibaren taşıma, sigorta, ihracat ve ithalat gümrükleme gibi tüm işlemler alıcı tarafından yürütülmelidir.

Her ne kadar bu yapı ilk bakışta taraflar arası sorumluluğun net ayrıldığı bir sistem gibi görünse de, ihracat gümrüklemesinin alıcıya bırakılması bazı ülkelerde hukuki zorluklar doğurabilir. Zira pek çok ülkede bu işlem yalnızca yerleşik firmalarca yapılabilmektedir (Ramberg, 2020). Satıcının malları taşıma aracına yüklemek gibi bir sorumluluğunun dahi bulunmaması, uygulamada EXW'nin tercih edilmesini zorlaştırmaktadır.

3.1.2 FCA (Free carrier / Taşıyıcıya teslim)

FCA teslim şekli, uygulamada sıklıkla karşılaşılan ve esnekliği sayesinde taraflara çeşitli kolaylıklar sunan bir modeldir. Satıcının, malları ya kendi tesisinde ya da üzerinde mutabık kalınmış bir teslim noktasında alıcının belirlediği taşıyıcıya devretmesiyle yükümlülüğü sona erer. Bu yapı, hem karayolu hem de çok modlu taşımacılığa elverişlidir.

Incoterms 2020 ile birlikte FCA kuralında yapılan en dikkat çekici değişiklik, konşimento düzenlenmesiyle ilgilidir. ICC (2020), taşıyıcının yükleme sonrası “on board” ibareli konşimentoyu satıcıya sunabilmesini mümkün kılan yeni bir esneklik sunduğunu belirtmektedir. Bu özellik, özellikle akreditifli işlemlerde belge ibrazı açısından satıcılara büyük avantaj sağlar. Bu sayede satıcı, yükleme sonrası oluşabilecek belirsizlikleri ortadan kaldırarak süreci daha şeffaf bir biçimde yönetebilir.

3.1.3 CPT (Carriage paid to / Taşıma ücreti ödenmiş olarak teslim)

CPT, satıcının taşıma maliyetini üstlendiği ancak riskin mallar taşıyıcıya teslim edildiği anda alıcıya geçtiği bir teslim modelidir. Bu ayrım, taraflar açısından taşıma sürecinin dikkatle planlanmasını zorunlu kılar çünkü maliyet ve risk farklı aşamalarda aktarılır.

Ramberg'in (2020) ifade ettiği üzere, bu yapının taraflarca doğru anlaşılması, özellikle çok modlu taşımacılığın yaygınlaştığı günümüz lojistik ortamında büyük önem taşır. Satıcı taşıma sürecini organize ederken, riskin erken devredilmesi alıcının ek önlemler almasını gerektirebilir. Öte yandan 2020 revizyonu, CPT ile ilgili esaslı bir kural değişikliği içermemekle birlikte, taşıma belgelerinin dijital ortamda düzenlenmesine yönelik esnekliği artırarak operasyonel kolaylık sunmuştur. Bu sayede belge akışı ve izlenebilirlik açısından taraflara daha hızlı bir koordinasyon imkânı tanınmıştır.

3.1.4 CIP (Carriage and insurance paid to / Taşıma ve sigorta ödenmiş olarak teslim)

CIP teslim şekli, CPT ile büyük ölçüde benzerlik taşır; ancak temel fark, satıcının yalnızca taşıma ücretini değil, aynı zamanda taşıma süresince oluşabilecek risklere karşı sigorta yaptırma sorumluluğunu da üstlenmesidir. Bu yönüyle CIP, özellikle yüksek değerli malların sevkiyatında alıcının çıkarlarını koruyan daha güvenli bir alternatif olarak öne çıkar.

Incoterms 2020 ile birlikte bu teslim şeklinde önemli bir değişikliğe gidilmiş, daha önce yalnızca asgari düzeyde sigorta yeteriyken, yeni versiyonda satıcının daha kapsamlı bir sigorta poliçesi düzenlemesi zorunlu hâle getirilmiştir. ICC'ye (2020) göre, CIP kapsamında artık Institute Cargo Clauses (A) ya da benzeri geniş teminatlı bir sigorta yaptırılması gerekmektedir. Bu değişiklik, özellikle hassas ve değerli yüklerin sevkiyatında risk yönetimi açısından alıcıya ciddi bir koruma sağlar. Yine de taraflar, aralarındaki sözleşmeye özel hükümler ekleyerek sigorta kapsamını daha da genişletebilir veya sınırlandırabilir.

3.1.5 DAP (Delivered at place / Belirlenen yerde teslim)

DAP teslim modeli, satıcının taşıma sürecini varış noktasına kadar yönettiği, ancak ithalat işlemleri ve bu sürece bağlı tüm vergilerin alıcıya ait olduğu bir yapı sunar. Bu teslim şeklinde malların gümrüklenmemiş şekilde, ancak taşınması tamamlanmış hâlde belirlenen yere teslimi esas alınır.

Modern lojistikte sıkça karşılaşılan “kapıdan kapıya teslimat” beklentisi, DAP'ın tercih edilme oranını artırmıştır. Alıcı açısından bakıldığında taşıma sürecine dair sorumluluk neredeyse yoktur; ancak bu konforun bedelini satıcı, ciddi bir lojistik organizasyon yükü ile öder. Felemegas (2020), bu teslim modelinde, satıcının sorumluluk alanının taşıma süreci boyunca genişlediğini ve herhangi bir gecikme, hasar veya koordinasyon hatasında tüm yükün satıcıda kaldığını vurgular. Dolayısıyla DAP, teslimat konforunu alıcıya sunarken, satıcıdan deneyim, güçlü bir tedarik ağı ve sıkı takip gerektirir.

3.1.6 DPU (Delivered at place unloaded / Belirlenen yerde boşaltılmış teslim)

DPU, Incoterms 2020 ile birlikte DAT'ın yerini alan ve teslimatın boşaltma işlemiyle tamamlandığı tek teslim kuralıdır. Bu yönüyle satıcının sorumluluğu, yalnızca malları belirli bir yere ulaştırmakla kalmaz, aynı zamanda malları boşaltarak alıcının tasarrufuna sunmakla da devam eder.

Söz konusu teslim modelinde, boşaltma sırasında meydana gelebilecek herhangi bir fiziksel hasardan doğrudan satıcının sorumlu olması, süreci oldukça hassas kılar. ICC (2020), bu riskin azaltılması için tarafların sözleşmede teslim noktasının fiziksel koşullarını ve boşaltma yöntemini ayrıntılı biçimde tanımlamasını önerir. Ayrıca, taşımada kullanılan ekipmanların satıcının kontrolünde olması gerektiği için, DPU çoğunlukla kendi lojistik altyapısına sahip olan ya da bu konuda deneyimli firmalar tarafından tercih edilir. Küçük ölçekli satıcılar açısından ise bu teslim şekli ciddi operasyonel riskler barındırabilir.

3.1.7 DDP (Delivered duty paid / Gümrük vergileri ödenmiş teslim)

DDP teslim şekli, Incoterms 2020 kuralları arasında satıcıya en fazla yükümlülük atfeden modeldir. Bu teslimde satıcı, malları alıcının ülkesindeki belirli bir adrese kadar ulaştırmakla kalmaz; aynı zamanda ithalat gümrükleme, vergiler ve diğer tüm yasal yükümlülükleri de üstlenir. Böylece alıcı, ürünleri neredeyse bir iç pazar tedariki gibi zahmetsiz biçimde teslim alır.

Bu model, özellikle dış ticaret bilgisi sınırlı olan kamu kurumları ya da küçük ölçekli firmalarla yapılan işlemlerde tercih edilir. Alıcı için cazip olsa da, satıcı açısından birçok belirsizliği ve risk faktörünü beraberinde getirir. Ramberg (2020), DDP teslimin uygulamasında en sık karşılaşılan problemin, satıcının ithalat ülkesindeki mevzuata tam olarak hâkim olmaması olduğunu ifade eder. Zira ithalat vergilendirmesi, düzenli değişen yerel mevzuatlar, izin prosedürleri ve uygulama farklılıkları nedeniyle oldukça karmaşık hâle gelebilir. Bu nedenle DDP, yalnızca güçlü bir dış ticaret altyapısına ve deneyime sahip satıcılar tarafından dikkatlice yapılandırılmış sözleşmelerle kullanılmalıdır.

3.1.8 FAS (Free alongside ship / Geminin yanına teslim)

FAS teslim kuralı, yalnızca denizyolu taşımacılığına özgü olarak tanımlanmıştır ve teslimatın geminin yanına, yani limandaki rıhtıma yapılması esasına dayanır. Satıcının görevi, malları belirtilen limana kadar getirip yükleme yapılacak geminin yanına teslim etmektir; buradan sonra yükleme, sigorta ve taşıma dahil tüm işlemler alıcının sorumluluğundadır.

Bu teslim şekli, geçmişte dökme yük ya da konteynersiz malların sevkiyatında yaygınken, günümüzde kullanım oranı oldukça düşmüştür. Özellikle konteyner taşımacılığının yaygınlaşmasıyla birlikte, yükleme işlemlerinin genellikle liman işletmecileri veya taşıyıcı firmalar tarafından yapılması, FAS kuralını pratikte zayıflatmıştır. Felemegas (2020), FAS

teslimde risk devrinin yüklemeyden önce gerçekleşmesi nedeniyle modern lojistik yapılarla uyumunun giderek azaldığını belirtmektedir. Yine de, özel nitelikli yüklemelerde veya liman altyapısına bağlı bazı bölgesel taşımacılık türlerinde FAS hâlâ tercih edilebilmektedir.

3.1.9 FOB (Free on board / Gemide teslim)

FOB, klasik denizyolu teslim şekillerinden biridir ve özellikle konteyner taşımacılığı öncesinde dış ticaretin temel taşlarından biri olarak kabul edilmekteydi. Bu kural uyarınca satıcı, malları gemiye yüklediği anda yükümlülüğünü tamamlamış sayılır ve risk bu noktada alıcıya geçer.

Incoterms 2020 ile FOB'un tanımı değiştirilmemiştir; ancak günümüzde konteyner taşımacılığının yaygınlaşması, bu kuralın uygulamada çeşitli sorunlar doğurmasına neden olmuştur. Çünkü konteynerli taşımada, malların gemiye yüklenmesi genellikle taşıyıcı firma ya da liman operatörü tarafından gerçekleştirilir. Böyle bir durumda, "riskin gemiye yükleme ile devri" prensibi muğlaklaşmakta ve taraflar arasında anlaşmazlıklara yol açabilmektedir. ICC (2020), bu sebeple konteyner bazlı taşımalar için FOB yerine FCA kullanımını önermektedir. Bu bağlamda FOB'un kullanımı, hâlâ dökme yük veya klasik denizyolu taşımacılığı gibi alanlarla sınırlı kalmaktadır.

3.1.10 CFR (Cost and freight / Mal bedeli ve navlun)

CFR teslim kuralı, yalnızca denizyolu taşımacılığına özgü olmakla birlikte FOB'a benzer bir yapıya sahiptir. Satıcının yükümlülüğü, malları gemiye yüklemek ve varış limanına kadar taşımının navlun ücretini karşılamaktır. Ancak dikkat çeken nokta, taşıma bedelini satıcının karşılamasına rağmen riskin mallar gemiye yüklendiği anda alıcıya geçmesidir. Bu durum, maliyet ve risk aktarımının farklı aşamalarda gerçekleştiği karma bir yapı ortaya çıkarır.

Bu çelişkili yapı, özellikle uzun mesafeli taşımacılıkta taraflar arasında yanlış anlaşılmalara zemin hazırlayabilir. Felemegas (2020), CFR teslimde riskin erken devredilmesi nedeniyle, taşıma sürecinde oluşabilecek hasarlardan alıcının sorumlu tutulduğunu, ancak bu durumun navlun bedelini ödeyen tarafın aynı zamanda riskten muaf olması nedeniyle zaman zaman ticari etik açısından eleştirildiğini belirtir. Bu nedenle, CFR kullanımını durumunda, alıcının yüklemeyle eş zamanlı olarak sigorta tedbirlerini alması önem taşır. Aksi takdirde taşıma sürecinde ortaya çıkabilecek zararlarda taraflar arasında ciddi uyuşmazlıklar yaşanabilir.

3.1.11 CIF (Cost, insurance and freight / Mal bedeli, sigorta ve navlun)

CIF teslim şekli, CFR ile benzer bir yapı sunmakla birlikte ek olarak sigorta yükümlülüğü içerir. Satıcı, malları gemiye yüklemekle birlikte taşıma süreci için minimum düzeyde sigorta yaptırmakla da yükümlüdür. Bu kapsamda, taşıma masrafları ile birlikte sigorta primi de mal bedeline dâhil edilerek alıcıya fatura edilir.

Incoterms 2020'ye göre, CIF teslimde satıcının yaptıracığı sigorta en azından Institute Cargo Clauses (C) düzeyinde olmalıdır (ICC, 2020). Bununla birlikte taraflar, sözleşme çerçevesinde daha kapsamlı bir teminat türünde de anlaşabilir. Bu durum, özellikle değerli veya kırılabilir malların taşındığı işlemlerde büyük önem arz eder. CIF'in yapısı, taşıma risklerinin belli ölçüde sigorta ile güvence altına alınması nedeniyle, alıcı açısından CFR'ye kıyasla daha güvenli bir seçenek sunar. Ancak yine de risk, gemiye yükleme anında alıcıya geçtiği için, sigorta teminatının kapsamı ticari sözleşmede mutlaka açıkça belirtilmelidir.

Bu başlık altında Incoterms 2020 kapsamında tanımlanan 11 farklı teslim kuralı, taşıma modu, sorumluluk paylaşımı ve hukuki etkileri çerçevesinde açıklanmıştır. Görüldüğü üzere her bir teslim şekli, farklı ticaret senaryolarında farklı avantajlar ve riskler barındırmaktadır. Ancak bu kuralların yalnızca teknik tanımlarıyla yetinmek, pratik uygulamalarda yetersiz kalabilir. Özellikle transit ticaret gibi çok aktörlü, çok ülkeli ve çoğu zaman gümrük rejimiyle yakından ilişkili ticari yapılar söz konusu olduğunda, her bir kuralın işlevselliği farklılaşabilir. Bu nedenle bir sonraki bölümde, söz konusu teslim kurallarının transit ticaret bağlamındaki uygunluğu, örnek uygulamalar ve taşıma modelleriyle birlikte ele alınacaktır.

4. BÖLÜM

TRANSİT TİCARETE UYGUN INCOTERMS KURALLARININ ANALİZİ

4.1 Transit Ticaretin Stratejik Yapısı ve Teslim Kurallarının Belirleyici Rolü

Transit ticaret, küresel tedarik zincirinin stratejik halkalarından biri olarak, yalnızca malların fiziki hareketine değil; aynı zamanda ekonomik, hukuki ve lojistik yapının dengeli biçimde kurulmasına dayalı bir ticaret biçimini temsil eder. Bu yapı, üretici ve nihai alıcı ülkeler arasında taşımacılık bağlantısını kurarken, çoğu zaman malların geçici olarak başka ülkelerin topraklarından transit geçiş yapmasını içerir. Bu geçişlerde, malların mülkiyeti devredilmiş olsa da fiziksel teslim farklı coğrafi noktalarda gerçekleşir. Böyle bir yapının sağlıklı şekilde işleyebilmesi, yalnızca taşıma organizasyonuna değil, aynı zamanda teslim ve risk paylaşımına dair kuralların doğru uygulanmasına bağlıdır.

Bu noktada Incoterms 2020 kuralları, transit ticaretin hukuka uygun ve öngörülebilir biçimde yürütülmesini sağlayan temel bir çerçeve sunar. Zira söz konusu kurallar, taşıma sürecinin her aşamasında görev, sorumluluk ve maliyet paylaşımını açıkça tanımlayarak taraflar arasında doğabilecek muhtemel ihtilafları önlemeyi amaçlar. Transit ticarete çoğu zaman taşıma sürecini organize eden aracı firmalar, teslim şekillerinin teknik ve hukuki ayrıntılarına hâkim olmadığında, işlem hem maliyet hem de zaman açısından büyük bir risk altına girer. Bu nedenle teslim kuralı yalnızca lojistik değil, aynı zamanda stratejik bir karar olarak değerlendirilmelidir.

Transit ticaretin karakteristiği, ekonomik sahiplik ile fiziksel teslimin farklı aktörler ve farklı coğrafyalarda gerçekleşmesidir. Bu durum, taşıma belgeleriyle (CMR, konşimento, AWB gibi) mülkiyet, risk ve kontrol ilişkisini açıklıkla kurmayı gerektirir. Bu noktada Incoterms kurallarının sağladığı netlik, hem gümrük işlemlerinde kolaylık hem de ticari uyuşmazlıkların önlenmesi açısından kritik rol oynar. Özellikle taşımanın birden fazla ülke üzerinden geçtiği senaryolarda, teslim noktasının ve risk devrinin sözleşme düzeyinde doğru tanımlanması, sürecin sorunsuz işlenmesini mümkün kılar.

Örneğin EXW (Ex Works) teslim şeklinde, satıcı malları yalnızca kendi sahasında hazır bulundurduğunda yükümlülüğünü yerine getirmiş sayılır. Bu yapı, transit ticaret açısından son derece sınırlayıcıdır; zira taşımanın tamamı alıcıya bırakıldığı için aracı firmaların süreç üzerindeki kontrolü neredeyse ortadan kalkar. Buna karşın FCA (Free Carrier) teslim şeklinde,

malların taşıyıcıya teslim edildiği andan itibaren sorumluluğun devri gerçekleştiğinden, taşıma zincirinin farklı aşamalarına tarafların müdahil olması kolaylaşır. Bu durum, özellikle transit işlemlerde sık karşılaşılan çok aktörlü yapı için önemli bir avantaj sağlar.

Teslim şeklinin doğru belirlenmesi, sadece lojistik süreci değil, aynı zamanda gümrük işlemlerinin niteliğini de doğrudan etkiler. DDP (Delivered Duty Paid) gibi teslim şekillerinde, satıcı ithalat vergileri de dâhil olmak üzere tüm yükümlülükleri üstlenir. Ancak bu yapı, transit ticarete faaliyet gösteren firmalar açısından pratikte uygulanabilir değildir. Zira birçok ülkenin mevzuatı, yerleşik olmayan firmaların ithalat işlemlerini yürütmesine izin vermez. Bu nedenle, gümrük yükümlülüğünün teslim kuralında nasıl dağıtıldığı, transit işlemlerde dikkate alınması gereken temel bir faktördür.

Sonuç olarak, transit ticaretin karmaşık ve çok katmanlı yapısı ile Incoterms 2020 kuralları arasındaki ilişki, yüzeysel bir taşıma tercihi değil; çok yönlü bir ticaret stratejisinin parçası olarak değerlendirilmelidir. Teslim kuralı seçiminde tarafların hukuki yetkileri, operasyonel kapasiteleri, taşıma modları ve gümrük rejimleri gibi unsurlar birlikte düşünülmelidir. Aşağıdaki bölümde, bu teslim kurallarının transit ticaret bağlamındaki uygunluk düzeyleri analiz edilerek, hangi kuralların hangi koşullar altında daha avantajlı olduğu ayrıntılı biçimde ele alınacaktır.

4.2 Transit Ticarete Uygunluk Kriterleri ve Teslim Kurallarının Genel Analizi

Incoterms 2020 kuralları, temel olarak satıcı ve alıcı arasında yapılan bir dış ticaret işlemini esas alarak, teslim anı, riskin devri, masrafların paylaşımı ve taşıma organizasyonunun kim tarafından üstlenileceği gibi kritik unsurları standartlaştırmayı hedeflemektedir. Ancak transit ticaretin kendine özgü doğası, bu kuralların doğrudan uygulanmasını kimi zaman zorlaştırmakta; hatta klasik dış ticaret ilişkilerinin ötesine geçilerek çok daha karmaşık bir aktör ve belge yapısını beraberinde getirmektedir. Bu bağlamda, Incoterms kurallarının transit ticaret bağlamında ne ölçüde uygulanabilir olduğu sorusu, yalnızca teorik değil; aynı zamanda operasyonel, hukuki ve mali açılardan da değerlendirilmesi gereken bir konudur.

Transit ticaret işlemleri, çoğu zaman birden fazla ülke, taraf ve taşıma modu içerdiğinden; sözleşmede belirlenen teslim şeklinin bu çok katmanlı yapıyla uyumlu olması gerekir. Özellikle aracı firmaların yer aldığı modellerde, klasik “satıcı-alıcı” ilişkisi dışında, taşıyıcılar, lojistik hizmet sağlayıcıları ve gümrük müşavirleri gibi ek aktörler sürece dahil olmakta; bu da teslim

şeklinin belirlenmesinde esneklik ve uyumluluk gereksinimini artırmaktadır. Bu kapsamda, transit ticarete uygun bir teslim kuralının hangi özellikleri taşıması gerektiği, aşağıdaki dört temel kriter çerçevesinde değerlendirilebilir.

- **Mülkiyet devri ile taşıma sorumluluğunun ayrılabilir olması:**

Transit ticarete eşya, fiziksel olarak bir ülkeden geçerken çoğu zaman alıcıya henüz ulaşmamıştır. Bu nedenle teslim şeklinin, eşyanın mülkiyeti ile fiziksel teslimi aynı noktaya bağlamayan bir yapı sunması gerekir. Böylece taşımanın bir kısmı alıcıya devredilmiş olsa bile, nihai mülkiyet geçişi farklı bir coğrafyada gerçekleştirilebilir. Bu esneklik, transit işlemlerin temel yapı taşlarından biridir.

- **Çok modlu taşımaya uyum sağlayabilmesi:**

Transit taşımalarında sıklıkla kara, hava, deniz ve demiryolu kombinasyonları bir arada kullanılır. Bu nedenle yalnızca tek bir taşıma moduna uygun olan teslim kuralları (örneğin yalnızca denizyoluna özgü CIF veya FAS gibi) transit ticaretin çok modlu yapısı ile örtüşmez. Uygun teslim kuralları, modlar arası geçişi destekleyen ve bu geçişlerde tarafların rollerini net biçimde tanımlayan esneklikte olmalıdır.

- **Aracı firmaların lojistik süreçte kontrol sağlayabilmesi:**

Transit ticaret işlemlerinde çoğu zaman satıcı ya da nihai alıcı taşıma sürecine doğrudan katılmaz. Bu rol, genellikle taşımayı üstlenen ya da ticareti organize eden aracı firmalara geçer. Dolayısıyla, teslim şeklinin bu firmalara taşımanın belirli aşamalarında söz sahibi olabilecek alanlar tanınması gerekir. EXW gibi teslim şekilleri bu olanağı sunmazken, FCA veya CPT gibi kurallar bu açıdan daha uygundur.

- **Gümrük yükümlülüklerinin dengeli şekilde dağıtılması:**

Transit ticaret işlemleri yalnızca çıkış ve varış ülkeleriyle sınırlı değildir; eşyanın geçtiği transit ülkelerde de gümrük kontrolleri ve işlemleri söz konusu olabilir. Bu nedenle teslim şeklinin gümrük yükümlülüklerini yalnızca tek bir tarafa yüklememesi, yükümlülükleri mantıklı bir şekilde paylaşması transit işlemlerde pratiklik ve uyum sağlar.

Bu dört temel kriter dikkate alındığında, Incoterms 2020 kuralları transit ticaret açısından genel olarak üç kategoriye ayrılabilir:

1. Transit ticarete yüksek düzeyde uygun teslim şekilleri:

FCA, CPT, CIP ve DAP gibi çok modlu taşımaya uygun, aracı firmalara operasyonel kontrol imkânı tanıyan, gümrük yükümlülüklerini dengeli dağıtan ve risk devrini net biçimde tanımlayan kurallardır. Bu kurallar, transit ticaretin en çok tercih edilen modelleri arasında yer almaktadır.

2. Sınırlı koşullarda kullanılacak teslim şekilleri:

FOB, CFR ve CIF gibi yalnızca denizyolu taşımaya uygun kurallar, belirli geleneksel ticaret türlerinde hala geçerliliğini korusa da, çok modlu taşıma gerektiren transit yapılarla tam uyum göstermez. Bu kurallar, özellikle dökme yük taşımalarında kısmen tercih edilebilmektedir.

3. Transit ticaretle yapısal olarak örtüşmeyen teslim şekilleri:

EXW, DDP ve FAS gibi teslim şekilleri ya riskin ve gümrük yükümlülüğünün tek tarafa yüklenmesi ya da operasyonel kontrol eksikliği nedeniyle transit ticarete uyumsuzluk taşır. Bu kurallar, ancak çok özel ve planlı senaryolarda değerlendirilebilir.

Genel çerçevede bakıldığında, transit ticarete teslim şekli seçimi, dış ticaret operasyonlarının yalnızca bir parçası değil; aynı zamanda başarının belirleyicilerinden biridir. Seçilen teslim şekli, hem operasyonel esnekliği hem de hukuki güvenliği birlikte sağlamalı; taraflar arasında risk ve yükümlülük paylaşımını dengeleyecek biçimde kurgulanmalıdır. Aksi hâlde taşıma zincirinin herhangi bir noktasında yaşanacak uyumsuzluk, tüm süreci sekteye uğratabilecek zincirleme sorunlara yol açabilir.

4.3 Transit Ticarete Yüksek Uyum Gösteren Teslim Şekilleri ve Uygulamalı Senaryolar

Transit ticaretin etkin ve sorunsuz biçimde gerçekleştirilebilmesi, sadece lojistik planlama veya taşıma kapasitesiyle değil, aynı zamanda taraflar arasında yapılan teslim anlaşmalarının doğruluğu ile doğrudan ilişkilidir. Bu kapsamda Incoterms 2020 kuralları arasında, özellikle FCA (Free Carrier), CPT (Carriage Paid To), CIP (Carriage and Insurance Paid To) ve DAP (Delivered

at Place) teslim şekilleri, transit ticaretin doğasına en uygun modeller olarak öne çıkmaktadır. Bu kurallar; çok modlu taşıma yapısına elverişli olmaları, riskin devrini net biçimde tanımlamaları ve aracı firmalara operasyonel alan tanımları sayesinde transit işlemlerde tercih edilmektedir.

Aşağıda, bu teslim şekli transit ticaret bağlamında hem teorik çerçeve hem de örnek senaryolar eşliğinde değerlendirilecektir.

4.3.1 FCA (Free Carrier) – Taşıyıcıya teslim

FCA (Free Carrier) teslim şekli, satıcının malları kendi tesisinde veya üzerinde mutabık kalınan başka bir noktada, alıcının belirlediği bir taşıyıcıya teslim etmesiyle yükümlülüğünü tamamladığı bir modeldir. Teslim anında risk alıcıya geçer; taşıma organizasyonunun geri kalan kısmı ise alıcının ya da onun adına hareket eden üçüncü bir tarafın sorumluluğundadır. FCA'nın sunduğu esneklik, hem karayolu hem de çok modlu taşımalarda uygulanabilirliğiyle transit ticaretin yapısına son derece uygundur.

Transit ticaret operasyonlarında sıklıkla karşılaşılan durum, malların bir ülkede yüklenip başka bir ülke üzerinden geçerek nihai varış ülkesine ulaşmasıdır. Bu süreçte, yükleme noktasındaki satıcının tüm taşıma zincirini kontrol etmesi çoğu zaman mümkün veya gerekli değildir. FCA teslim, bu tür durumlar için ideal bir yapı sunar; zira taşımanın sadece ilk ayağını satıcıya bırakırken, sonraki adımları alıcı ya da aracı firma devralabilir. Bu, taşımanın farklı noktalarında müdahale etme imkânı sağlar ve transit hatların dinamik yapısıyla örtüşür.

Örneğin, Hindistan'daki bir üretici, Türk menşeli bir dış ticaret firmasına tekstil hammaddesi satmaktadır. Satış, Hindistan'ın Mundra Limanı'na yakın bir depoda FCA koşullarıyla gerçekleştirilir. Mallar burada alıcının belirlediği konteyner taşımacılığı firması tarafından teslim alınır, önce gemiyle Mersin Limanı'na getirilir, ardından karayoluyla Bulgaristan üzerinden Romanya'daki üreticiye ulaştırılır. Bu senaryoda Hindistan'daki satıcı sadece ilk teslim aşamasından sorumludur. Geri kalan taşıma süreci boyunca risk ve maliyet Türk transit firmasına aittir. Bu yapı, hem lojistik kontrol hem de gümrük sorumluluğu açısından son derece yönetilebilir bir çerçeve sunar.

FCA teslim şekli, transit ticarete hem operasyonel hem de hukuki belirlilik sağlayarak, zincirin her halkasında tarafların sorumluluğunu netleştiren nadir modellerden biridir. Esnekliği ve taraflar arasında rol paylaşımına uygun yapısıyla, transit taşımaların yönetiminde sıklıkla

başvurulan stratejik bir araç hâline gelmiştir. Bu kapsamda, FCA teslim şeklinin transit ticarete kullanıldığı senaryolarda risk ve maliyet sorumluluklarının süreç bazlı olarak nasıl paylaşıldığını gösteren tablo aşağıda sunulmuştur:

Tablo 4.1 FCA Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı

Süreç / Unsur	Riskin Kimde Olduğu	Maliyet Sorumlusu	Açıklama
Malların ilk teslimi	Satıcı	Satıcı	Mal, alıcının belirlediği taşıyıcıya satıcı tarafından teslim edilir.
Taşıma organizasyonu	Alıcı	Alıcı	Taşıma süreci ve rotalar tamamen alıcı tarafından planlanır.
Gümrükleme (ihracat)	Satıcı	Satıcı	Satıcı, kendi ülkesindeki çıkış işlemlerinden sorumludur.
Gümrükleme (ithalat)	Alıcı	Alıcı	İthalat işlemleri alıcı tarafından yapılır.
Sigorta	Alıcı (isteğe bağlı)	Alıcı	Sigorta yaptırmak zorunlu değildir; alıcının tercihine bağlıdır.
Transit aşamasında hasar riski	Alıcı	Alıcı	Mal, taşıyıcıya teslim edildiği andan itibaren risk alıcıya geçer.
Transit belgeleri	Alıcı	Alıcı	Transit geçiş için gerekli belgeler alıcı tarafından temin edilir.

Not: Bu tablo, Incoterms 2020 kapsamında FCA (Free Carrier) teslim şeklinde transit ticaret uygulamaları açısından sürece dayalı risk ve maliyet dağılımını özetlemektedir. Gerçek operasyonlarda taraflar arası özel sözleşme hükümleri farklılık gösterebilir.

FCA teslim şekli, transit ticaretin çok aktörlü yapısına uyum sağlayarak taraflara esneklik sunar. Riskin erken devri, taşımanın farklı aşamalarında sorumluluğu net biçimde dağıtarak özellikle ara satıcılar açısından operasyonel avantaj sağlar.

4.3.2 CPT (Carriage paid to – Taşıma ücreti ödenmiş olarak teslim)

CPT teslim şekli, satıcının malları taşıyıcıya teslim ettikten sonra dahi taşıma masraflarını ödediği, ancak riskin taşıyıcıya teslimle birlikte alıcıya geçtiği bir teslim modelidir. Bu yönüyle CPT, maliyet ve riskin farklı taraflara ait olduğu karma bir yapı sunar. Transit ticarete bu teslim biçimi, yükleme ülkesinden başlayarak hedef pazara kadar olan taşıma sürecinin ilk etaplarını satıcının finanse ettiği, ancak sorumluluk devrinin erkenden gerçekleştiği esnek bir düzenleme sağlar.

Bu yapı özellikle, satıcının taşımayı daha rekabetçi fiyatlarla organize edebildiği veya müşteriye kolaylık sağlamak istediği transit ticaret senaryolarında öne çıkar. CPT, farklı taşıma

modlarının kullanıldığı ve taşıma sürecinde birkaç ülkenin geçildiği durumlar için idealdir; çünkü taşımanın lojistik planlaması satıcıya, geri kalan sorumluluk ise alıcıya devredilir.

Örneğin, Kazakistan'daki bir tahıl ihracatçısı, Türkiye merkezli bir dış ticaret firmasına CPT koşuluyla buğday satışı gerçekleştirmektedir. Mal, CPT koşullarına uygun olarak Kazakistan-Aktau Limanı'nda taşıyıcıya teslim edilir. Buradan Hazar Denizi üzerinden Bakü Limanı'na ulaşır ve oradan Gürcistan üzerinden Türkiye'ye karayoluyla taşınır. Satıcı, taşıma ücretini Türkiye'ye kadar ödemiş olsa da, mal Aktau'daki taşıyıcıya teslim edildiği anda risk alıcıya geçmiştir. Bu durum, transit geçiş sürecindeki her türlü kayıp, zarar ya da gecikmeden alıcının sorumlu olduğu anlamına gelir. Satıcı ise yalnızca maliyetleri karşılayarak taşımanın devamını organize eder.

Bu yönüyle CPT teslim, hem maliyet kontrolünü hem de sorumluluk paylaşımını dikkatle dengeleyen bir yapıdır. Transit ticaretin çok noktalı ve çok aktörlü doğasında, bu teslim türü tarafların esnek bir şekilde iş bölümü yapmasına imkân tanır.

Aşağıda, CPT teslim şeklinde transit ticaret sürecindeki taraf sorumlulukları özetlenmiştir:

Tablo 4.2 CPT Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı

Süreç / Unsur	Riskin Kimde Olduğu	Maliyet Sorumlusu	Açıklama
Malların ilk teslimi	Alıcı	Satıcı	Mal, satıcının belirlediği taşıyıcıya teslim edilirken risk alıcıya geçer.
Taşıma organizasyonu	Satıcı	Satıcı	Tüm taşıma süreci satıcı tarafından planlanır ve taşıma ücretleri ödenir.
Gümrükleme (ihracat)	Satıcı	Satıcı	Satıcı, çıkış ülkesindeki gümrük işlemlerini tamamlar.
Gümrükleme (ithalat)	Alıcı	Alıcı	İthalat gümrük işlemleri alıcının sorumluluğundadır.
Sigorta	Alıcı (isteğe bağlı)	Alıcı	CPT kuralında satıcı sigorta yapmak zorunda değildir; risk alıcıya geçtiği için bu alıcının takdirindedir.
Transit aşamasında hasar riski	Alıcı	Alıcı	Mal taşıyıcıya teslim edildiği andan itibaren doğabilecek her türlü zarar alıcının riskindedir.
Transit belgeleri	Satıcı & Alıcı	Paylaşımli	Satıcı, taşıma için gerekli belgeleri sağlar; transit belgeleri çoğu durumda alıcı tarafından tamamlanır.

Not: Bu tablo, Incoterms 2020 kapsamında CPT (Carriage Paid To) teslim şeklinde transit ticaret uygulamaları açısından sürece dayalı risk ve maliyet dağılımını özetlemektedir. Gerçek operasyonlarda taraflar arası özel sözleşme hükümleri farklılık gösterebilir.

CPT, taşıma organizasyonunun satıcıda kalması sayesinde alıcının transit geçişler sırasında doğrudan sorumluluk üstlenmesini önler. Bu yapı, sınırlar arası karmaşık lojistik planlamalarda satıcı kontrolünün korunmasını sağlar.

4.3.3 DAP (Delivered at place – Belirlenen yerde teslim)

DAP teslim şekli, satıcının malları alıcının belirlediği varış noktasına kadar taşıma yükümlülüğünü üstlendiği, ancak ithalat gümrükleme hariç tüm sorumlulukları taşıdığı bir Incoterms 2020 kuralıdır. Bu teslim şeklinde risk, mal varış yerine ulaştığında ve boşaltma işlemi yapılmadan alıcıya sunulduğunda geçer. Transit ticaret kapsamında değerlendirildiğinde DAP, satıcının taşımanın tüm lojistik yükünü taşıdığı; ancak hedef ülkenin iç mevzuatına dair son adımları alıcıya bıraktığı dengeli bir modeldir.

DAP, özellikle lojistik kabiliyeti güçlü olan ve müşterilerine kapıya kadar hizmet sunmak isteyen firmalar tarafından tercih edilir. Transit ticarete, alıcının nihai destinasyonda sadece ithalat işlemlerini gerçekleştirdiği ve taşımanın geri kalanının satıcı tarafından üstlenildiği yapılar için idealdir. Bu teslim türü aynı zamanda, alıcının taşımayı organize edecek altyapıya sahip olmadığı veya taşıma sürecinin karmaşık transit geçişler içerdiği durumlarda daha avantajlı hâle gelir.

Örneğin, Almanya merkezli bir kimyasal üretici firma, Türkiye’deki bir tedarikçisine Azerbaycan menşeli bir ara maddeyi transit ticaret kapsamında sağlamaktadır. Ürün, DAP koşulları çerçevesinde Bakü’deki bir depodan çıkış yapar ve Gürcistan üzerinden karayoluyla Türkiye’deki fabrikanın kapısına kadar taşınır. Satıcı taşıma maliyetlerinin tamamını karşılar, gerekli taşıma belgelerini düzenler ve malı Türkiye’deki adrese getirir. Ancak Türkiye gümrüğünde gerçekleşecek olan ithalat işlemleri ve vergilendirme süreci alıcının sorumluluğundadır.

Bu yapıyla DAP, transit ticarete tek elden lojistik çözüm isteyen yapıların sıklıkla başvurduğu bir teslim şeklidir. Özellikle “kapıya teslim” modeline yakınlığı sayesinde, sınır ötesi zincirlerin net biçimde yapılandırılmasını sağlar.

Aşağıda, DAP teslim modelinde sürece dayalı olarak tarafların risk ve maliyet sorumlulukları gösterilmektedir:

Tablo 4.3 DAP Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı

Süreç / Unsur	Riskin Kimde Olduğu	Maliyet Sorumlusu	Açıklama
Malların ilk teslimi	Satıcı	Satıcı	Satıcı, malları varış noktasına kadar ulaştırmakla yükümlüdür.
Taşıma organizasyonu	Satıcı	Satıcı	Taşımanın tamamı satıcı tarafından planlanır ve organize edilir.
Gümrükleme (ihracat)	Satıcı	Satıcı	Çıkış ülkesindeki gümrük işlemleri satıcının sorumluluğundadır.
Gümrükleme (ithalat)	Alıcı	Alıcı	Alıcı, varış ülkesindeki ithalat işlemlerini üstlenir.
Sigorta	Satıcı (isteğe bağlı)	Satıcı	Sigorta zorunlu değildir ancak genellikle satıcı tarafından yaptırılır.
Transit aşamasında hasar riski	Satıcı → Alıcı (varışta)	Satıcı	Risk, mal alıcının belirttiği yere ulaştığında ve teslim için hazırlandığında geçer.
Transit belgeleri	Satıcı	Satıcı	Tüm taşıma ve transit belgeleri satıcı tarafından sağlanır.

Not: Bu tablo, Incoterms 2020 kapsamında DAP (Delivered at Place) teslim şeklinde transit ticaret uygulamaları açısından sürece dayalı risk ve maliyet dağılımını özetlemektedir. Gerçek operasyonlarda taraflar arası özel sözleşme hükümleri farklılık gösterebilir.

DAP teslim, transit ticaretin son aşamasına kadar lojistik süreci satıcının üstlenmesiyle güçlü bir tedarikçi güvencesi sağlar. Bu model, özellikle ithalat sürecinde deneyimi az olan alıcılara operasyonel kolaylık sunar.

4.3.4 CIP (Carriage and Insurance Paid To – Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak Teslim)

CIP teslim şekli, satıcının malları varış ülkesindeki belirli bir noktaya kadar taşıma ve sigorta masraflarını üstlendiği, ancak riskin taşıyıcıya teslim anında alıcıya geçtiği bir Incoterms 2020 kuralıdır. Bu teslim biçiminde satıcı, yalnızca taşıma değil, aynı zamanda malların taşıma sürecindeki zarar ve kayıplara karşı sigortalanmasından da sorumludur. CIP, uluslararası ticarete güvenli ve kontrollü sevkiyat tercih eden yapılar için önemli avantajlar sunar.

Transit ticaret bağlamında CIP, çok modlu taşıma ve karmaşık geçiş noktalarının bulunduğu lojistik zincirlerinde özellikle etkili bir teslim şeklidir. Satıcı, taşıma sürecinin belirli bir varış noktasına kadar tüm lojistik ve sigorta yükümlülüğünü taşıırken, alıcı riskin erken bir

aşamada kendisine geçtiğini bilerek bu riski yönetme stratejileri geliştirir. Bu yönüyle CIP, hem güvenlik odaklı hem de sorumluluğun net çizgilerle belirlendiği bir teslim modelidir.

CIP, genellikle alıcının taşıma sürecini kontrol etme yetisinin kısıtlı olduğu, ancak ithalat süreci için hazırlıklı olduğu durumlarda tercih edilir. Transit ticaret yapılarında bu tür bir teslim şekli, özellikle menşe ülke ile hedef ülke arasında üçüncü ülkeler üzerinden taşımacılık yapılan durumlarda sürecin sigorta kapsamında güvence altına alınmasını sağlar.

Örneğin, Polonya merkezli bir elektronik ekipman üreticisi, Türkiye'deki bir distribütöre transit ticaret kapsamında Çin'den tedarik ettiği yedek parçaları sunmaktadır. Ürünler Çin'den çıkış yaptıktan sonra denizyolu ile Singapur üzerinden Mersin Limanı'na getirilir. CIP koşulları uyarınca satıcı, malların Mersin'deki bir antrepoya kadar taşınmasını ve bu süreçte sigortalanmasını üstlenir. Risk, ürünler Çin'de taşıyıcıya teslim edildiği anda alıcıya geçmiş olsa da, taşıma ve sigorta masrafları satıcı tarafından karşılanmıştır. Mersin'deki antrepoda gerçekleşecek olan ithalat işlemleri ve gümrükleme ise alıcının sorumluluğundadır.

Bu yapı, transit ticaretin çok modlu taşıma modelleriyle yürütüldüğü durumlarda CIP'in operasyonel güvenlik ve maliyet planlaması açısından neden tercih edildiğini ortaya koyar. Özellikle sigorta yükümlülüğünün satıcıya ait olması, alıcıya büyük lojistik sorumluluklar yüklenmeden sürecin güvenle ilerlemesini sağlar.

Aşağıda, CIP teslim modeline göre transit ticaret sürecinde tarafların sorumluluk dağılımı gösterilmektedir:

Tablo 4.4 CIP Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı

Süreç / Unsur	Riskin Kimde Olduğu	Maliyet Sorumlusu	Açıklama
Malların taşıyıcıya teslimi	Alıcı (taşıyıcıya teslimle)	Satıcı	Risk, mal taşıyıcıya teslim edildiğinde alıcıya geçer.
Taşıma organizasyonu	Alıcı	Satıcı	Satıcı, CIP kapsamında taşıma hizmetini sağlar ve ödemesini yapar.
Gümrükleme (ihracat)	Satıcı	Satıcı	Çıkış ülkesindeki işlemler satıcı tarafından yürütülür.
Gümrükleme (ithalat)	Alıcı	Alıcı	İthalat ülkesindeki işlemler alıcıya aittir.
Sigorta	Alıcı (yararına)	Satıcı	Satıcı, asgari düzeyde (ICC-C) sigorta yaptırmakla yükümlüdür.
Transit aşamasında hasar riski	Alıcı	Satıcı (sigorta primi)	Risk alıcıda olsa da sigorta, bu riskleri telafi edecek şekilde düzenlenmiştir.
Transit belgeleri	Satıcı	Satıcı	Taşımaya dair belgeler satıcı tarafından düzenlenir.

Not: Bu tablo, Incoterms 2020 kapsamında CIP teslim şeklinde transit ticaret uygulamaları açısından süreç bazlı risk ve maliyet dağılımını özetlemektedir. Pratikte, sözleşme hükümleriyle taraflar bu sorumlulukları yeniden belirleyebilir.

CIP teslim şekli, transit ticarete riskin erken devriyle birlikte güvence sağlayan sigorta yükümlülüğü sayesinde hem satıcı hem de alıcı için dengeleyici bir model sunar. Karmaşık taşıma ağlarında süreçlerin sorunsuz ilerlemesini destekleyen bu yapı, özellikle uzak menşeli ürünlerin sigorta güvencesiyle Türkiye üzerinden başka bir ülkeye ulaştırılmasında işlevsel bir çözümdür.

4.4 Transit Ticarete Sınırlı Uyum Gösteren Taşımacılık Şekilleri ve Örnek Senaryolar

Transit ticaretin etkin ve sorunsuz biçimde gerçekleştirilebilmesi, sadece lojistik planlama veya taşıma kapasitesiyle değil, aynı zamanda taraflar arasında yapılan teslim anlaşmalarının doğruluğu ile doğrudan ilişkilidir. Bu kapsamda Incoterms 2020 kuralları arasında, özellikle FCA (Free Carrier), CPT (Carriage Paid To), CIP (Carriage and Insurance Paid To) ve DAP (Delivered at Place) teslim şekilleri, transit ticaretin doğasına en uygun modeller olarak öne çıkmaktadır. Bu

kurallar; çok modlu taşıma yapısına elverişli olmaları, riskin devrini net biçimde tanımlamaları ve aracı firmalara operasyonel alan tanımları sayesinde transit işlemlerde tercih edilmektedir.

Aşağıda, bu teslim şekli transit ticaret bağlamında hem teorik çerçeve hem de örnek senaryolar eşliğinde değerlendirilecektir.

4.4.1 FOB (Free on board – Gemi bordasında teslim)

FOB teslim şekli, yalnızca denizyolu taşımacılığı için geçerli olup, satıcının malları yükleme limanında gemiye yükleyerek teslim ettiği ve riskin bu noktada alıcıya geçtiği bir Incoterms 2020 modelidir. Satıcı, yükleme limanına kadar olan kara taşımalarını, ihracat gümrük işlemlerini ve yükleme masraflarını üstlenirken; gemi üzerindeki taşıma, sigorta ve ithalat işlemleri alıcının sorumluluğundadır.

Transit ticarete FOB teslim modeli, özellikle yükleme limanı sabit olan ve taşıma organizasyonu alıcı tarafından yürütülen ticari yapılar için uygundur. Satıcı, malları gemi güvertesine kadar ulaştırır; bu aşamadan sonra hem fiziksel risk hem de lojistik kontrol alıcıya devredilmiş olur. Bu model, taşımanın büyük kısmını yönetecek olan alıcının daha erken devralım yapmasını sağlayarak, transit geçişlerde kontrol avantajı sunar.

Örneğin, Endonezya'dan çıkış yapan bir konteyner dolusu pamuk, Türk menşeli bir aracı firma tarafından transit ticaret kapsamında Fransa'ya satılmaktadır. Satıcı, malı Cakarta Limanı'nda gemiye yüklerken FOB koşullarına uygun şekilde teslimatını yapar. Bu noktadan sonra konteynerin Singapur, Port Said ve İspanya üzerindeki geçişleri ve nihayet Fransa'ya varışı sürecinde oluşacak risk, maliyet ve belgeler Türk transit firması yani alıcı tarafından yönetilir. Bu yapı, taşıma sürecinde zamanlama, maliyet kontrolü ve gümrük stratejileri açısından alıcıya yüksek esneklik sağlar.

FOB teslim şekli, denizyoluyla yapılan transit ticarete yükleme noktasında net bir risk devri sağlayan, aynı zamanda ihracatçıya sınırlı ama sorumlu bir rol veren ideal modellerden biridir.

Aşağıda FOB teslim şekli çerçevesinde transit ticaret uygulamalarına dair taraf sorumlulukları özetlenmiştir:

Tablo 4.5 FOB Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı

Süreç / Unsur	Riskin Kimde Olduğu	Maliyet Sorumlusu	Açıklama
Malların ilk teslimi	Alıcı (gemiye yüklemede)	Satıcı	Satıcı, malları yükleme limanında gemiye yükleyerek teslim eder.
Taşıma organizasyonu	Alıcı	Alıcı	Gemi üzerindeki taşıma ve transit süreci alıcı tarafından organize edilir.
Gümrükleme (ihracat)	Satıcı	Satıcı	Çıkış ülkesindeki ihracat işlemleri satıcıya aittir.
Gümrükleme (ithalat)	Alıcı	Alıcı	Varış ülkesindeki ithalat işlemleri alıcı tarafından yürütülür.
Sigorta	Alıcı (isteğe bağlı)	Alıcı	FOB'da sigorta zorunlu değildir; risk gemiye yükleme ile geçtiği için alıcı karar verir.
Transit aşamasında hasar riski	Alıcı	Alıcı	Gemiye yükleme sonrası tüm riskler alıcıya aittir.
Transit belgeleri	Satıcı & Alıcı	Paylaşımli	Satıcı yükleme belgelerini sağlar; navlun ve transit belgeler alıcı tarafından tamamlanır.

Not: Bu tablo, Incoterms 2020 kapsamında FOB (Free on Board) teslim şeklinde transit ticaret uygulamaları açısından sürece dayalı risk ve maliyet dağılımını özetlemektedir. Gerçek operasyonlarda taraflar arası özel sözleşme hükümleri farklılık gösterebilir.

FOB, gemiye yükleme aşamasında riskin alıcıya geçmesini sağlayarak, transit ticarete taşımanın büyük kısmında alıcının kontrolünü mümkün kılar. Bu model, deniz taşımacılığı üzerinden yapılan geçişli sevkiyatlarda netlik sağlar.

4.4.2 CFR (Cost and freight – Masraf ve navlun ödenmiş teslim)

CFR teslim şekli, yalnızca denizyolu taşımacılığı için geçerli olup, satıcının malları yükleme limanında gemiye teslim ettiği, ancak taşıma ücretini varış limanına kadar ödemeyi üstlendiği bir Incoterms 2020 modelidir. Bu teslim türünde risk, malların gemiye yüklendiği anda alıcıya geçerken; taşıma maliyeti satıcıya aittir. Bu yönüyle CFR, maliyet ve riskin farklı taraflara ait olduğu teslim türlerinden biridir.

Transit ticaret bağlamında CFR, özellikle yükleme limanına kadar lojistik sorumluluğu sınırlı tutmak isteyen, ancak müşterisine daha rekabetçi fiyat sunmak amacıyla taşıma masraflarını üstlenen satıcılar tarafından tercih edilir. Bu teslim şekli, taşımanın denizyolu üzerinden yapılacağı ve gemi organizasyonunun satıcı tarafından gerçekleştirileceği senaryolarda uygundur.

Örneğin, Vietnam'dan yüklenen elektronik komponentler, transit ticaret kapsamında Türk bir dış ticaret firması tarafından İtalya'daki bir müşteriye satılmaktadır. Türk firması, Vietnam'daki üreticiden CFR koşuluyla alım yapar. Üretici malları gemiye yükleyip taşıma maliyetini Cenova Limanı'na kadar karşılar. Ancak malın gemiye yüklenmesiyle birlikte tüm risk Türk firmaya geçmiştir. Malların transit geçişleri sırasında yaşanabilecek hasar, kayıp ya da gecikmeler alıcının yani Türk transit firmasının sorumluluğundadır.

CFR teslim şekli, transit ticarete özellikle yükleme limanına kadar kontrol sağlayıp, devamındaki süreci alıcıya devretmek isteyen satıcıların başvurduğu bir teslim şeklidir. Aynı zamanda, taşıma masrafını üstlenen ama riskten kaçınan yapısı nedeniyle sözleşmesel netlik gerektirir.

Aşağıda CFR teslim şekli kapsamında transit ticarete tarafların sorumluluk dağılımı gösterilmektedir:

Tablo 4.6 CFR Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı

Süreç / Unsur	Riskin Kimde Olduğu	Maliyet Sorumlusu	Açıklama
Malların ilk teslimi	Alıcı (gemiye yüklemede)	Satıcı	Mal, yükleme limanında gemiye yüklendiğinde alıcıya teslim edilmiş sayılır.
Taşıma organizasyonu	Satıcı	Satıcı	Gemi navlunu ve taşıma organizasyonu satıcıya aittir.
Gümrükleme (ihracat)	Satıcı	Satıcı	İhracat işlemleri satıcı tarafından yapılır.
Gümrükleme (ithalat)	Alıcı	Alıcı	İthalat işlemleri ve varış ülkesindeki yasal süreçler alıcıya aittir.
Sigorta	Alıcı (isteğe bağlı)	Alıcı	Sigorta yaptırmak zorunlu değildir; risk satıcıdan erken geçtiği için alıcı kararıyla yapılır.
Transit aşamasında hasar riski	Alıcı	Alıcı	Gemiye yükleme sonrasında doğabilecek her türlü risk alıcının sorumluluğundadır.
Transit belgeleri	Satıcı & Alıcı	Paylaşımli	Satıcı yükleme ve taşıma belgelerini sağlar; transit belgeleri taraflarca paylaşılır.

Not: Bu tablo, Incoterms 2020 kapsamında CFR (Cost and Freight) teslim şeklinde transit ticaret uygulamaları açısından sürece dayalı risk ve maliyet dağılımını özetlemektedir. Gerçek operasyonlarda taraflar arası özel sözleşme hükümleri farklılık gösterebilir.

CFR teslim şekli, taşıma maliyetinin satıcı tarafından karşılanmasıyla alıcıya maliyet avantajı sağlarken; riskin gemiye yüklemede geçmesi transit ticaretin sigorta planlamasını karmaşıktırabilir. Bu nedenle, taşıma ve riskin farklı taraflarda olması durumunda sigorta ve yükleme belgeleri konusunda dikkatli koordinasyon gereklidir.

4.4.3 CIF (Cost, insurance and freight – Masraf, sigorta ve navlun ödenmiş teslim)

CIF teslim şekli, yalnızca denizyolu taşımacılığı için geçerli olan ve satıcının malları yükleme limanında gemiye teslim ettikten sonra, hem taşıma ücretini hem de sigortayı varış limanına kadar üstlendiği bir Incoterms 2020 modelidir. Risk, malların gemiye yüklendiği anda alıcıya geçse de, taşıma ve sigorta giderleri satıcının sorumluluğundadır. Bu yönüyle, CFR teslimin sigortalı versiyonu olarak düşünülebilir.

Transit ticarete CIF, özellikle yüksek değerli malların alım-satımında, satıcının alıcıya sigorta güvencesiyle birlikte teslim sunmak istediği durumlarda öne çıkar. Böylece taşıma sürecindeki risk sigorta kapsamında değerlendirilir, ancak riskin hukuki olarak erken geçtiği gerçeği değişmez. Bu nedenle CIF, hem maliyet kontrolü hem de risk yönetimi açısından dikkatli sözleşme düzenlemeleri gerektirir.

Örneğin, Arjantin'den yüklenen bir parti zeytinyağı, transit ticaret kapsamında bir Türk dış ticaret firması aracılığıyla İsrail'e satılmaktadır. Satıcı, malları Buenos Aires Limanı'nda gemiye yüklerken CIF koşullarına uygun olarak teslim eder. Navlun bedeli ve taşıma sigortası satıcı tarafından ödenmiştir. Ancak zeytinyağlarının taşıma sırasında zarar görmesi durumunda, zararın karşılanması sigortadan talep edilirken, satıcı bu riskten hukuken muaftır. Sigorta poliçesinin hak sahibi alıcıdır. Bu yapı, özellikle uzun menzilli denizyolu taşınalı transit ticaret işlemlerinde taraflar arasında güven temin eden dengeli bir model sunar.

CIF teslim şekli, transit ticarete operasyonel yükü azaltmak ama ticari güveni artırmak isteyen satıcılar tarafından yaygın biçimde kullanılır. Ancak sigorta poliçesinin kapsamı, alıcının ihtiyaçları doğrultusunda dikkatle tanımlanmalıdır.

Aşağıda CIF teslim şeklinde transit ticaret sürecine ilişkin sorumluluk dağılımı sunulmuştur:

Tablo 4.7 CIF Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı

Süreç / Unsur	Riskin Kimde Olduğu	Maliyet Sorumlusu	Açıklama
Malların ilk teslimi	Alıcı (gemiye yüklemede)	Satıcı	Mal, gemiye yüklendiği anda alıcıya teslim edilmiş sayılır.
Taşıma organizasyonu	Satıcı	Satıcı	Gemiyle taşıma ve navlun bedeli satıcı tarafından karşılanır.
Gümrükleme (ihracat)	Satıcı	Satıcı	Çıkış ülkesindeki işlemler satıcının yükümlülüğündedir.
Gümrükleme (ithalat)	Alıcı	Alıcı	İthalat süreci ve masrafları alıcı tarafından yürütülür.
Sigorta	Satıcı (alıcı lehine)	Satıcı	Satıcı, taşıma süreci için minimum kapsamlı sigorta yaptırmak zorundadır.
Transit aşamasında hasar riski	Alıcı	Alıcı (sigortayla teminat altına alınır)	Risk gemiye yükleme anında alıcıya geçer; zarar durumunda sigorta devreye girer.
Transit belgeleri	Satıcı & Alıcı	Paylaşımli	Satıcı, navlun ve sigorta belgelerini sağlar; transit belgeler taraflarca paylaşılır.

Not: Bu tablo, Incoterms 2020 kapsamında CIF (Cost, Insurance and Freight) teslim şeklinde transit ticaret uygulamaları açısından sürece dayalı risk ve maliyet dağılımını özetlemektedir. Gerçek operasyonlarda taraflar arası özel sözleşme hükümleri farklılık gösterebilir.

CIF, taşıma ve sigorta yükümlülüğünü üstlenen satıcılara, transit geçişlerde alıcıya güven verme imkânı sunar. Ancak riskin erken geçtiği bu modelde, tarafların sigorta kapsamını açık şekilde tanımlaması hayati önem taşır.

4.4.4 DPU (Delivered at place unloaded – Belirlenen yerde boşaltılmış teslim)

DPU teslim şekli, satıcının malları alıcının belirlediği varış noktasına kadar taşıyıp boşaltarak teslim ettiği ve riskin bu noktada geçtiği tek Incoterms 2020 modelidir. DPU'nun ayırt edici özelliği, boşaltma işleminin de satıcıya ait olmasıdır. Bu yönüyle, alıcının yalnızca gümrükleme ve iç taşıma gibi son adımlardan sorumlu olduğu, ancak taşıma sürecinin tamamının satıcı kontrolünde gerçekleştiği bir yapıyı ifade eder.

Transit ticarete DPU, özellikle çok modlu taşımaların olduğu, malın ulaştırılacağı yerde alıcının boşaltma ekipmanı veya lojistik gücü bulunmadığı senaryolarda tercih edilir. Böylece transit ticaret operasyonu boyunca taşıma ve elleçleme gibi tüm adımlar satıcı tarafından koordine edilirken, alıcı yalnızca varış ülkesindeki mevzuatla ilgili süreçleri üstlenir.

Örnek vermek gerekirse, İtalya'daki bir makine üreticisi, Türkiye'deki bir dağıtıcıya Azerbaycan üzerinden transit geçişli büyük ölçekli üretim ekipmanları satmaktadır. Satış DPU koşullarıyla yapılmış, ekipmanlar Bakü Limanı'ndan çıkarılarak karayoluyla Türkiye'ye taşınmış ve doğrudan alıcının Ankara'daki deposuna ulaştırılmıştır. Bu teslim şeklinde satıcı yalnızca taşıma değil, aynı zamanda Ankara'daki boşaltma işlemini de gerçekleştirmiştir. Mallar teslim alanına güvenli biçimde boşaltıldıktan sonra risk alıcıya geçmiştir. Ancak alıcı, Türkiye'deki ithalat işlemlerinden sorumludur.

Bu yönüyle DPU, transit ticarete yüksek lojistik kontrol gerektiren, boşaltma riski yüksek olan veya yüklemeye özel ekipman ihtiyacı duyulan mallar için uygun bir modeldir. Aynı zamanda teslimatın sorunsuz tamamlanması adına satıcının süreci uçtan uca denetlediği bir yapıyı temsil eder.

Aşağıda DPU teslim modeli kapsamında transit ticaret sürecine ilişkin tarafların risk ve maliyet dağılımı sunulmaktadır:

Tablo 4.8 DPU Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı

Süreç / Unsur	Riskin Kimde Olduğu	Maliyet Sorumlusu	Açıklama
Malların ilk teslimi	Satıcı	Satıcı	Satıcı, malları belirlenen adrese kadar taşıyıp boşaltarak teslim eder.
Taşıma organizasyonu	Satıcı	Satıcı	Taşımanın tüm aşamaları satıcı tarafından planlanır ve yürütülür.
Gümrükleme (ihracat)	Satıcı	Satıcı	Satıcı, çıkış ülkesindeki gümrük işlemlerini tamamlar.
Gümrükleme (ithalat)	Alıcı	Alıcı	İthalat işlemleri alıcının sorumluluğundadır.
Sigorta	Satıcı (isteğe bağlı)	Satıcı	Sigorta zorunlu değildir ancak taşıma riskleri nedeniyle genellikle satıcı tarafından yapılır.
Transit aşamasında hasar riski	Satıcı → Alıcı (boşaltma sonrası)	Satıcı	Risk, mallar boşaltılarak alıcının kullanımına sunulduğu anda geçer.
Transit belgeleri	Satıcı	Satıcı	Tüm taşıma ve transit belgeleri satıcı tarafından düzenlenir.

Not: Bu tablo, Incoterms 2020 kapsamında DPU (Delivered at Place Unloaded) teslim şeklinde transit ticaret uygulamaları açısından sürece dayalı risk ve maliyet dağılımını özetlemektedir. Gerçek operasyonlarda taraflar arası özel sözleşme hükümleri farklılık gösterebilir.

Görüldüğü üzere, DPU teslim şekli transit ticaretin belirli lojistik yapılarında avantaj sağlarken, özellikle boşaltma sorumluluğunun satıcıda olması nedeniyle dikkatli sözleşmesel düzenlemeler gerektirmektedir.

4.5 Transit Ticarete Uygun Olmayan Teslim Şekilleri ve Sınırlayıcı Unsurlar

Transit ticaretin çok modlu taşıma sistemleri, farklı gümrük rejimleri ve sınır ötesi aktarma süreçleri gerektiren yapısı, teslim şeklinin esnek ve işlevsel olmasını zorunlu kılmaktadır. Bu çerçevede Incoterms 2020 kuralları arasında yer alan bazı teslim biçimleri, transit ticaretin doğasına yapısal olarak uyum sağlayamamaktadır. Özellikle EXW (Ex Works), DDP (Delivered Duty Paid) ve FAS (Free Alongside Ship) teslim şekilleri, transit ticaretin gerektirdiği lojistik koordinasyon, risk yönetimi ve yetki paylaşımı bakımından yetersiz kalmaktadır.

EXW teslim şekli, satıcının yalnızca kendi tesisinde malları alıcının kullanımına sunmasıyla sınırlı bir sorumluluk üstlendiği bir modeldir. Bu yapı, transit ticaret gibi çok taraflı ve çok aşamalı taşıma zincirlerinde satıcının taşıma ve belge düzenleme süreçlerine dahil olmamasından ötürü ciddi risk ve belirsizlikler doğurur. Özellikle gümrük işlemlerinin ilk adımlarında satıcının sürece dahil olmaması, ihracatın yasal çerçevede sorunsuz tamamlanmasını engelleyebilir.

DDP ise tam tersine, satıcının tüm süreci nihai noktadaki ithalat vergilerine kadar üstlendiği bir modeldir. Bu teslim şeklinde satıcının, alıcının ülkesindeki gümrük ve vergi sistemine tamamen hâkim olması beklenir ki, bu da transit ticarete gerçekçi olmayan bir beklentidir. Bir üçüncü ülke üzerinden geçiş yapan malların, ithalat ülkesindeki mevzuata göre vergilendirilmesi ve gümrüklenmesi, genellikle alıcının uzmanlık alanına giren işlemler olduğundan DDP, pratikte işlevsiz hâle gelir.

FAS teslim şekli ise yalnızca deniz taşımacılığına özgü olup, teslimin yükleme limanında gemi yanına yapılması gibi kısıtlayıcı bir fiziksel nokta tanımlar. Bu durum, çok modlu taşımanın esas olduğu transit ticaret senaryolarında taşıma zincirinin kopmasına yol açabilir. Ayrıca transit ticarete taşımanın çoğunlukla deniz yolu dışındaki modları içerdiği göz önüne alındığında, FAS'ın kullanımını ciddi ölçüde kısıtlıdır.

Bu teslim şekilleri, sınırlı değil, doğrudan transit ticaretle çelişen yapıları nedeniyle sistematik olarak tercih dışı bırakılmaktadır. Aşağıdaki bölümlerde, söz konusu teslim kurallarının neden transit ticaret bağlamında işlevsiz kaldığı, örnek durumlar üzerinden açıklanacaktır.

4.5.1 EXW (Ex Works – İşyerinde Teslim)

EXW teslim şekli, satıcının asgari sorumluluğa sahip olduğu ve malları kendi tesisinde veya belirlediği başka bir yerde alıcının emrine sunmakla yükümlü olduğu bir Incoterms 2020 kuralıdır. Bu modelde satıcının taşıma, sigorta, gümrükleme veya belge hazırlığı gibi herhangi bir dış lojistik sürece katılımı bulunmaz. Risk, mallar satıcının tesisinde alıcının tasarrufuna bırakıldığında alıcıya geçer. Bu yönüyle EXW, teslim şekilleri arasında en basit olanı olmakla birlikte, uluslararası ticarete ve özellikle transit ticaret bağlamında ciddi sınırlılıklar barındırır.

Transit ticaret, birçok durumda ihracat gümrük işlemleri, transit belgeleri, çok modlu taşıma organizasyonu ve sınır ötesi eşya takibini gerektirir. EXW teslimde satıcı bu sürecin hiçbir aşamasına dâhil olmadığından, ticaretin hukuki ve lojistik sorumluluğu alıcının omzuna yüklenmiş olur. Bu durum, özellikle ihracat rejimi gereği çıkış gümrüğünde satıcının beyanda bulunması gereken ülkelerde yasal riskler yaratabilir. Türkiye gibi bazı ülkelerde ihracat beyannamesi yalnızca satıcı (veya onun gümrük müşaviri) tarafından verilebildiğinden, EXW teslim şekli gümrük mevzuatıyla çelişebilir.

Bunun yanı sıra, EXW modelinde alıcı hem çıkış ülkesinde hem de geçiş ve varış ülkelerinde tüm taşıma sürecini organize etmek zorundadır. Bu durum, alıcının yabancı bir ülkedeki taşıma operasyonlarını yönetme kapasitesine sahip olmaması hâlinde ciddi operasyonel aksaklıklar doğurabilir.

Örneğin, Türkiye’de faaliyet gösteren bir tekstil üreticisi, bir Orta Asya ülkesindeki alıcıya EXW koşullarıyla mal satışı yapmaktadır. Alıcı, taşıma organizasyonunu kendi adına yürütmek üzere Türkiye’de bir lojistik firma ile anlaşır. Ancak satıcının ihracat beyannamesi vermeye yetkisi bulunduğu hâlde bu süreci üstlenmemesi, gümrükte malların çıkışının gecikmesine ve cezalara neden olur. Ayrıca taşıma sürecinde oluşan hasar ya da belge eksikliklerinden dolayı transit geçişte sorunlar yaşanır. Tüm risk, en baştan itibaren alıcıda olduğu için bu durum transit ticaretin doğasıyla çelişir.

EXW, bu yönleriyle transit ticaret uygulamalarına uygun olmayan bir teslim şeklidir. Aşağıda, EXW modelinde tarafların risk ve maliyet sorumlulukları süreç bazlı olarak gösterilmektedir:

Tablo 4.9 EXW Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı

Süreç / Unsur	Riskin Kimde Olduğu	Maliyet Sorumlusu	Açıklama
Malların ilk teslimi	Alıcı	Alıcı	Mal, satıcının tesisinde alıcının tasarrufuna sunulduğu anda teslim edilmiş sayılır.
Taşıma organizasyonu	Alıcı	Alıcı	Taşımaya ilişkin tüm süreç alıcıya aittir. Satıcı taşıma sürecine dâhil değildir.
Gümrükleme (ihracat)	Alıcı (fiilen satıcı gerekebilir)	Alıcı	İhracat beyanı çoğu ülkede satıcı tarafından yapılmak zorundadır. Bu durum, yasal çelişkiler yaratabilir.
Gümrükleme (ithalat)	Alıcı	Alıcı	Variş ülkesindeki tüm işlemler alıcı sorumluluğundadır.
Sigorta	Alıcı	Alıcı	EXW kapsamında satıcının sigorta yükümlülüğü yoktur.
Transit aşamasında hasar riski	Alıcı	Alıcı	Risk, ürün tesis dışına bile çıkmadan önce alıcıya geçmiştir.
Transit belgeleri	Alıcı	Alıcı	Tüm taşıma ve transit belgeleri alıcı tarafından hazırlanır.

Not: Bu tablo, Incoterms 2020 kapsamında EXW (Ex Works) teslim şeklinin transit ticaret bağlamında nasıl yapılandırıldığını süreç bazlı olarak göstermektedir. Ancak pratikte bu model, hem lojistik hem de mevzuat açısından ciddi riskler taşır.

EXW teslim şekli, transit ticaret gibi çok aktörlü, çok modlu ve yüksek koordinasyon gerektiren yapıların gerekliliklerine yanıt verememektedir. Satıcının sürecin tamamen dışında kaldığı bu model, özellikle belge, izin ve organizasyon gereksinimlerinin karmaşıklaştığı sınır ötesi ticaret yapılarında tercih dışı kalmaktadır.

4.5.2 DDP (Delivered duty paid – Gümrük vergileri ödenmiş teslim)

DDP teslim şekli, Incoterms 2020 kuralları içerisinde satıcının en fazla sorumluluk üstlendiği modeldir. Bu teslim türünde satıcı; taşıma, ihracat ve ithalat gümrüklemeleri, vergiler, taşıma sigortası ve boşaltma dışındaki tüm süreçlerden sorumludur. Risk, malın belirlenen noktada

alıcının emrine sunulmasıyla geçer. Transit ticarete DDP teslim, satıcının yalnızca taşıma ve transit sürecini değil, aynı zamanda varış ülkesindeki vergi ve gümrük yükümlülüklerini de üstlendiği durumlar için uygundur.

Bu tür teslim, genellikle uluslararası pazarlarda güçlü lojistik ağı ve temsilciliği bulunan büyük firmalar tarafından tercih edilir. Transit ticarete DDP modeli, özellikle alıcının mevzuat bilgisine sahip olmadığı veya ithalat işlemlerini üstlenemeyeceği durumlarda, satıcının süreci baştan sona yönettiği operasyonel yapılar için uygundur. Ancak alıcının ülkesindeki yasal düzenlemeler, bazen DDP teslimatı uygulamayı fiilen imkânsız hale getirebilir. Zira bazı ülkelerde gümrük işlemlerini yalnızca yerleşik firmalar yürütebilir.

Örnek olarak, İsviçre merkezli bir medikal cihaz üreticisi, Kazakistan'dan tedarik ettiği parçaları Türkiye üzerinden transit ticaret yoluyla Mısır'daki bir devlet hastanesine DDP teslim koşuluyla ulaştırmaktadır. Bu durumda satıcı; parçaların İsviçre'den çıkışını, Türkiye üzerinden Mısır'a geçişini, Kahire'ye varışını ve burada gerçekleşen tüm ithalat işlemlerini üstlenmektedir. Mısır'da vergi ve gümrük ödemeleri de yine satıcı tarafından yapılmakta, alıcıya sadece malı teslim alma yükümlülüğü kalmaktadır. Bu, satıcının hem operasyonel hem de hukuki açıdan yüksek bir yetkinlik ve bilgi birikimine sahip olmasını gerektirir.

Transit ticaret kapsamında DDP, özellikle alıcıyı tüm dış ticaret yükünden kurtarmayı amaçlayan satış politikaları için kullanılır. Ancak hem maliyet hem de yasal sorumlulukların büyüklüğü nedeniyle dikkatli planlama gerektirir.

Aşağıda, DDP teslim şeklinde transit ticaret sürecinde taraflar arası sorumluluk paylaşımı gösterilmektedir:

Tablo 4.10 DDP Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerinde Tarafların Sorumluluk Dağılımı

Süreç / Unsur	Riskin Kimde Olduğu	Maliyet Sorumlusu	Açıklama
Malların ilk teslimi	Satıcı	Satıcı	Satıcı, malları belirlenen nihai noktaya kadar taşır ve teslim eder.
Taşıma organizasyonu	Satıcı	Satıcı	Tüm taşıma süreci ve lojistik planlama satıcı tarafından yapılır.
Gümrükleme (ihracat)	Satıcı	Satıcı	Satıcı, çıkış ülkesindeki işlemleri yürütür.
Gümrükleme (ithalat)	Satıcı	Satıcı	İthalat işlemleri ve gümrük vergileri satıcıya aittir.
Sigorta	Satıcı (isteğe bağlı)	Satıcı	Sigorta yaptırmak zorunlu değildir, ancak yüksek sorumluluk sebebiyle genellikle yapılır.
Transit aşamasında hasar riski	Satıcı → Alıcı (varışta teslimde)	Satıcı	Risk, malın teslim adresinde alıcının emrine sunulmasıyla geçer.
Transit belgeleri	Satıcı	Satıcı	Tüm belgeler, geçiş ve giriş ülke belgeleri dahil satıcı tarafından düzenlenir.

Not: Bu tablo, Incoterms 2020 kapsamında DDP (Delivered Duty Paid) teslim şeklinde transit ticaret uygulamaları açısından sürece dayalı risk ve maliyet dağılımını özetlemektedir. Gerçek operasyonlarda taraflar arası özel sözleşme hükümleri farklılık gösterebilir.

DDP teslim modeli, transit ticarete tüm lojistik ve gümrük süreçlerinin satıcı tarafından yönetilmesini gerektirir. Alıcıyı tüm dış ticaret yükünden kurtaran bu yapı, yalnızca yüksek kapasiteye sahip satıcılarca uygulanabilir bir modeldir.

4.5.3 FAS (Free alongside ship – Gemi doğrultusunda teslim)

FAS teslim şekli, yalnızca denizyolu taşımacılığı için geçerli olup, satıcının malları, yükleme limanında geminin yanına kadar getirmekle sorumlu olduğu bir Incoterms 2020 modelidir. Risk, mallar gemi doğrultusunda (rıhtım, barge, iskele) teslim edildiğinde alıcıya geçer. Bu teslim şeklinde satıcı, yalnızca limana kadar olan kara taşımalarını ve ihracat gümrüklemesini üstlenirken, alıcı gemiye yükleme ve devamındaki taşımadan sorumludur.

Transit ticaret bağlamında FAS teslim şekli, yükleme limanına yakın faaliyet gösteren ihracatçıların, malları taşımacınının kontrolündeki bir gemiye aktarmadan önceki sürece kadar sorumluluk almasını sağlar. Böylece, uluslararası taşımanın geri kalanını organize edecek olan aracı veya alıcı firma, riskin daha erken devralındığı bir yapı üzerinden taşıma sürecini kontrol eder.

Örneğin, Cezayir’de faaliyet gösteren bir inşaat malzemeleri firması, Ukrayna’dan transit yoluyla Güney Afrika’ya gönderilecek çelik kirişleri, İstanbul Ambarlı Limanı’na kadar getirmekte, malları burada FAS koşullarıyla teslim etmektedir. Yani mal, belirlenen geminin yanaştığı rıhtımda alıcının temsilcisine sunulmaktadır. Bu aşamadan sonra malın gemiye yüklenmesi, transit geçişleri ve ithalat işlemleri alıcının veya transit organizatörünün sorumluluğundadır. Bu durum FAS teslimi, denizyolu üzerinden yürütülen transit ticaret süreçlerinde erken risk devri ile lojistik kontrol sağlamak isteyen firmalar için cazip hale getirmektedir.

FAS teslim şekli, özellikle yükleme limanının belirli ve sabit olduğu durumlarda, satıcının süreci belirli bir noktaya kadar taşıyıp sorumluluğu devrettiği yapıların net ve kolay yönetilebildiği bir teslim türüdür.

Aşağıda, FAS teslim şekli kapsamında transit ticaret süreçlerindeki risk ve maliyet dağılımı gösterilmektedir:

Tablo 4.11 FAS Teslim Şeklinde Transit Ticaret Süreçlerindeki Risk ve Maliyet Dağılımı

Süreç / Unsur	Riskin Kimde Olduğu	Maliyet Sorumlusu	Açıklama
Malların ilk teslimi	Alıcı (rıhtımda)	Satıcı	Mal, geminin yanaştığı rıhtıma kadar satıcı tarafından ulaştırılır.
Taşıma organizasyonu	Alıcı	Alıcı	Gemiye yükleme ve denizyolu taşımaları alıcıya aittir.
Gümrükleme (ihracat)	Satıcı	Satıcı	İhracat işlemleri satıcının sorumluluğundadır.
Gümrükleme (ithalat)	Alıcı	Alıcı	İthalat işlemleri alıcı tarafından yürütülür.
Sigorta	Alıcı (isteğe bağlı)	Alıcı	Sigorta zorunlu değildir; risk gemi doğrultusunda teslimde geçtiği için alıcı karar verir.
Transit aşamasında hasar riski	Alıcı (rıhtım sonrası)	Alıcı	Rıhtımda teslimden sonra oluşabilecek hasarlardan alıcı sorumludur.
Transit belgeleri	Satıcı & Alıcı	Paylaşımli	Satıcı liman teslim belgelerini sağlar; navlun ve transit belgeleri alıcı tarafından temin edilir.

Not: Bu tablo, Incoterms 2020 kapsamında FAS (Free Alongside Ship) teslim şeklinde transit ticaret uygulamaları açısından sürece dayalı risk ve maliyet dağılımını özetlemektedir. Gerçek operasyonlarda taraflar arası özel sözleşme hükümleri farklılık gösterebilir.

FAS teslim, denizyolu taşımacılığına özgü yapısıyla, transit ticarete gemi yanaşma limanında risk devrini sağlayarak taraflara erken sorumluluk ayrımı sunar. Özellikle sabit limanlı ve belirli taşıma hatlarında etkilidir.

4.6 Teslim Kurallarına İlişkin Genel Değerlendirme ve Transit Ticaret Açısından Analitik Yorum

Transit ticaret, çok aktörlü, çok modlu ve çok aşamalı yapısıyla uluslararası ticaretin en karmaşık operasyonel alanlarından birini oluşturur. Bu karmaşıklık içinde teslim şeklinin doğru seçimi, yalnızca taşımanın sağlıklı biçimde yürütülmesini değil; aynı zamanda taraflar arası risk, maliyet ve hukuki sorumluluk dengesinin sürdürülebilir şekilde kurulmasını da doğrudan etkiler. Incoterms 2020 kuralları, bu noktada yalnızca taşıma biçimlerinin adlandırılmasıyla sınırlı kalmayan, taraflar arası hak ve yükümlülükleri standartlaştıran ve risk devriyle ilgili netlik sağlayan bir referans sistemi sunar.

Bu çalışmada analiz edilen teslim kuralları, transit ticaretin lojistik, hukuki ve finansal boyutları açısından farklı düzeylerde etki yaratan yapıdadır. EXW ve DDP gibi uç noktalarda konumlanan kurallar, taraflardan birine neredeyse tüm sorumluluğu yüklerken, FCA, CPT, DAP ve CIF gibi teslim türleri, daha dengeli bir sorumluluk dağılımı sağlayarak transit ticaretin pratik ihtiyaçlarına daha uygun alternatifler sunmaktadır. Bu teslim şekillerinde taraflar, taşımanın belirli bir noktasına kadar olan yükümlülüğü üstlenirken, geri kalan süreçlerdeki operasyonel ve hukuki sorumluluklar diğer tarafa geçmektedir. Bu yönüyle Incoterms kuralları, yalnızca taşıma süreçlerini değil, aynı zamanda bilgi akışını, ticari mahremiyeti ve sözleşmesel yükümlülüklerin yönetimini de şekillendirmektedir.

Teslim şekli seçimi aynı zamanda ticari ilişkilerde güç dengesini belirleyen stratejik bir araçtır. Özellikle iki aşamalı satışlarda, ilk satıcının alış fiyatının nihai alıcı tarafından görünür hâle gelmesi gibi durumlar, ticari mahremiyet ve kâr yapısının korunması açısından kritik riskler doğurabilir. Benzer şekilde, teslim şekli pazarlık sürecinde taraflardan birine daha fazla kontrol veya daha fazla sorumluluk yükleyerek sözleşme müzakerelerinin yönünü belirleyebilir. Bu nedenle Incoterms yalnızca bir taşıma düzeni değil; ticari bilgiyi yönetme, taraflar arası denge kurma ve sözleşme stratejisi oluşturma aracı olarak da değerlendirilmelidir.

Transit ticaretin bir diğer ayırt edici yönü ise taşımanın çoğunlukla birden fazla ülke sınırını aşması ve farklı gümrük rejimlerine tabi olmasıdır. Bu durum, teslim şekli seçiminde yalnızca

lojistik değil; gümrük geçişlerinin sorunsuz yürütülmesi, transit belgelerinin eksiksiz hazırlanması ve ithalat–ihracat yükümlülüklerinin doğru tarafça üstlenilmesi gibi unsurların da dikkate alınmasını zorunlu kılar. Ayrıca teslim şekilleri, taşıma boyunca ortaya çıkabilecek zarar, kayıp, gecikme gibi risklerin kimin sigortası altında teminat altına alınacağı gibi kritik unsurları da belirler.

Sonuç olarak Incoterms 2020 kuralları, transit ticaretin karmaşık yapısında bir tür dengeleyici işlev üstlenir. Doğru kurgulanan bir teslim şekli seçimi, sadece operasyonel süreçlerin sorunsuz işlenmesini değil, aynı zamanda taraflar arası güvenin artmasını, ticari ilişkinin sürdürülebilirliğini ve maliyetlerin öngörülebilirliğini sağlar. Ancak bu faydanın sağlanabilmesi için Incoterms kurallarının yalnızca isim düzeyinde değil, içerdiği tüm teknik, hukuki ve ticari anlam boyutlarıyla birlikte kavranması ve uygulanması gerekmektedir.

SONUÇ

Bu çalışma, transit ticaretin hem teorik çerçevesini hem de uygulamadaki teslim şekli tercihlerini Incoterms 2020 kuralları ekseninde derinlemesine analiz etmeyi amaçlamıştır. Transit ticaretin dinamik yapısı, yalnızca malların fiziksel sınırları aşmasıyla değil; aynı zamanda hukuki, lojistik ve mali sorumlulukların da sınır ötesi biçimde paylaşılmasıyla şekillenmektedir. Bu karmaşık ağda, teslim şekli tercihi bir başlangıç noktası değil; aksine, tüm sürecin nasıl işleyeceğini belirleyen temel taşıdır.

Incoterms kurallarının yalnızca birer lojistik kısaltma olarak algılanması, sahada ciddi uygulama hatalarına neden olmakta; risk, maliyet ve sorumluluk zinciri çoğu zaman yanlış taraflara yüklenmektedir. Özellikle transit ticaret gibi çok aktörlü ve çok noktalı yapılar içinde, teslim şekli tercihi yalnızca operasyonel değil, aynı zamanda ticari strateji ve sözleşme yönetimi açısından da belirleyici bir unsurdur. FCA, CPT, DAP ve CIF gibi teslim türlerinin transit hatlarda sunduğu esneklik, taraflar arası risk devrinin ve bilgi kontrolünün stratejik biçimde paylaşılmasını mümkün kılmaktadır. Ancak bu potansiyelin doğru şekilde kullanılabilmesi, tarafların Incoterms kurallarına yalnızca yüzeysel değil, bütünsel bir anlayışla yaklaşmasını gerektirir.

Bu tezin arka planında, uzun süreli profesyonel deneyimle sahada karşılaşılan hataların yarattığı bir farkındalık bulunmaktadır. Transit ticaret operasyonlarının merkezinde yer alırken, teslim şekillerinin yanlış seçilmesinin yalnızca lojistik değil, aynı zamanda ticari mahremiyet,

sözleşmesel şeffaflık ve operasyonel verimlilik açısından da ciddi sonuçlara yol açtığına tanıklık ettim. Yükleyici firma olarak Türkiye’den Avusturya’daki merkezimize satış yaparken, bu merkezin de final alıcıya yeniden satış yaptığı iki aşamalı yapıda; teslim şeklinin yanlış belirlenmesi, alış bedelinin nihai alıcı tarafından görünür hâle gelmesine ve ticari stratejinin zedelenmesine neden oluyordu. Karayolu taşımalarında nihai alıcının taşıma sürecini organize ettiği durumlarda, bu gibi riskler kaçınılmaz hâle geliyordu.

İşte bu durum, bu çalışmanın çıkış noktasını oluşturdu. Uygulamada sıkça gözlenen bu boşluk, teslim şekli tercihlerinin yalnızca lojistik bir konu değil, doğrudan ticari kâr, itibar ve strateji ile ilgili olduğunu gösterdi. Bu tez, teorik bilgiyi sahadaki deneyimle harmanlayarak; Incoterms kurallarının transit ticaret bağlamında nasıl daha bilinçli, etkili ve stratejik biçimde kullanılabileceğini ortaya koymayı hedeflemiştir.

Sonuç olarak, bu çalışma yalnızca kuralları sınıflandıran bir analiz değil; aynı zamanda bu kuralların nasıl yaşandığını, nasıl yanlış uygulandığını ve nasıl daha iyi kullanılabileceğini sorgulayan bir farkındalık çağrısıdır. Transit ticaretin küresel ticarete artan rolü göz önünde bulundurulduğunda, teslim şekli tercihinin dair bu bilinç, yalnızca firmaların değil; ülkelerin dış ticaret kabiliyetinin de temel bileşenlerinden biri hâline gelmektedir. Bu bağlamda, Incoterms kurallarına hâkimiyet, yalnızca doğru taşımayı değil, doğru yönetimi de beraberinde getirmektedir.

GELECEK ÇALIŞMALAR İÇİN ÖNERİLER

Bu çalışmada, Incoterms 2020 kurallarının transit ticaret bağlamındaki uygunluğu teorik düzeyde analiz edilmiş; her bir teslim şekli, lojistik ve hukuki sorumluluklar açısından değerlendirilmiştir. Transit ticaretin yapısal özellikleriyle teslim şekilleri arasındaki ilişki detaylandırılarak, uygulamada karşılaşılan hatalı tercihlere dikkat çekilmiştir.

Ancak bu konu, sadece kuramsal düzeyde sınıflandırmalardan ibaret değildir. Gelecekte gerçekleştirilecek çalışmalarda, teslim kurallarının uygulamadaki etkileri ampirik verilerle desteklenebilir; firmaların tercih nedenleri, karşılaştıkları sorunlar ve çözüm stratejileri saha araştırmaları yoluyla ölçülebilir. Özellikle transit ticarete rol oynayan lojistik şirketlerinin, dış ticaret firmalarının ve gümrük müşavirlerinin karar alma süreçleri, nitel araştırmalarla incelenebilir.

Ayrıca, gümrük rejimleri, serbest bölgeler ve farklı taşıma modlarının teslim şekilleriyle nasıl etkileşime girdiği konusu, vaka analizleriyle derinleştirilmeye uygundur. Küresel ölçekte artan dijitalleşme, elektronik belgeler ve taşıma zincirinde şeffaflık talebi gibi gelişmelerin, teslim kurallarının seçimine nasıl yön verdiği de önemli bir araştırma alanı olarak değerlendirilebilir.

Sonuç olarak, bu çalışma bir başlangıç niteliğinde olup, hem akademik hem de uygulama temelli birçok araştırmaya zemin hazırlayabilecek potansiyele sahiptir.



KAYNAKÇA

- Akıncı, E. (2021). Incoterms 2020'nin Türkiye'deki uygulama sorunları. *Dış Ticaret Uygulamaları Dergisi*, 7(1), 44–58.
- Akyüz, E. (2013). Incoterms 2010 teslim şekillerinin dış ticaret işlemlerinde risk paylaşımı açısından analizi (Yüksek lisans tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Altun, M. (2021). Türkiye'nin dış ticaretinde serbest bölgelerin rolü ve etkisi. *Dış Ticaret ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 8(2), 41–57.
- Arvis, J. F., Ojala, L., Wiederer, C., Shepherd, B., Raj, A., Dairabayeva, K., & Kiiski, T. (2018). *Connecting to Compete 2018: Trade Logistics in the Global Economy*. World Bank Group.
- Bacchetta, M., Beverelli, C., Cadot, O., Fugazza, M., Grether, J. M., Helble, M., ... & Vanzetti, D. (2012). *A Practical Guide to Trade Policy Analysis*. WTO & UNCTAD.
- Baral, S., & Gürsoy, G. (2019). Türkiye'nin lojistik koridorlar üzerindeki rolü ve transit ticarete stratejik konumu. *Uluslararası Lojistik ve Ticaret Dergisi*, 7(2), 45–62.
- Bergami, R. D. (2006). Incoterms: A conceptual and practical overview. *Journal of International Commercial Law and Technology*, 1(1), 18–31.
- Bergami, R. D. (2021). International commercial terms (Incoterms®) 2020: An analysis of the major changes. *Journal of International Business and Economics*, 21(1), 45–55.
- Christopher, M., & Peck, H. (2004). Building the resilient supply chain. *The International Journal of Logistics Management*, 15(2), 1–13.
- Çalışkan, E. (2020). Dış ticarete lojistik altyapının rolü: Türkiye örneği. *Lojistik ve Ticaret Araştırmaları Dergisi*, 6(2), 58–72.
- Demir, A. (2020). Gümrük birliği sürecinde Türkiye'nin dış ticaret yapısı: Riskler ve fırsatlar. *Uluslararası Ticaret ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 5(1), 23–39.

- Demirtaş, N. (2021). Dış ticarete transit rejimler ve Türkiye uygulamaları. Marmara Üniversitesi Yayınları.
- Demirtaş, N., & Karagöz, M. (2021). Türkiye'nin lojistik geçiş güzergâhı olarak stratejik konumu: Transit taşımacılık perspektifi. *Uluslararası Ticaret ve Lojistik Dergisi*, 9(1), 25–42.
- Doğan, M. (2016). Lojistik yönetimi ve uluslararası taşımacılık. Detay Yayıncılık.
- European Commission. (2021). VAT rules and cross-border trade: Implications of customs and transit procedures. <https://ec.europa.eu>
- Felemegas, J. (2020). The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods and its application in international arbitration. *International Journal of Arbitration, Mediation and Dispute Management*, 86(1), 12–27.
- Fernandez, R. (2020). *International trade and logistics: An introduction*. Palgrave Macmillan.
- Grosdidier de Matons, J. P. (2008). *Transit and Customs Reform: Issues and Recommendations*. World Bank Working Paper No. 78.
- Grossman, G. M., & Helpman, E. (1991). *Innovation and growth in the global economy*. MIT Press.
- Gümrük Kanunu. (1999). Gümrük Kanunu No. 4458, 4 Kasım 1999. Resmî Gazete No. 23866 (Mükerrer), 4 Kasım 1999.
- Görgülü, M. E. (2017). Türkiye'nin lojistik performansı ve dış ticaret ilişkisi. *Uluslararası Lojistik Yönetimi Dergisi*, 5(1), 45–60.
- ICC (1936). *Incoterms 1936: International rules for the interpretation of trade terms*. International Chamber of Commerce.
- ICC (2010). *Incoterms 2010: Rules for the use of domestic and international trade terms*. International Chamber of Commerce.
- ICC (2020). *Incoterms 2020: ICC rules for the use of domestic and international trade terms*. International Chamber of Commerce.

- İktisadi Kalkınma Vakfı (İKV). (2020). Orta Koridor ve Türkiye'nin lojistik vizyonu.
<https://ikv.org.tr>
- International Chamber of Commerce (ICC). (2020). Incoterms 2020: ICC kuralları. ICC Publications.
- Karagöz, M. (2017). Gümrük rejimleri ve uygulamaları. Seçkin Yayıncılık.
- Karaman, A. (2018). Lojistik performans ve dış ticaret ilişkisi: Türkiye örneği. Uluslararası Ekonomi ve Yenilik Dergisi, 4(2), 55–70.
- Kaya, E. (2019). Türkiye lojistik sektörü üzerine genel bir değerlendirme. Lojistik Araştırmaları Dergisi, 5(1), 17–33.
- Köse, H. (2017). Gümrük işlemlerinin dış ticarete etkileri: Türkiye uygulaması. Maliye ve Finans Yazıları Dergisi, 109, 85–104
- Krugman, P. R., & Obstfeld, M. (2009). International economics: Theory and policy (8th ed.). Pearson Education
- Kurt, M., & Özer, G. (2020). Türkiye'nin lojistik performansı ve dış ticaret üzerine etkisi. Lojistik Dergisi, 9(3), 32–48.
- Küçüköğlü, M. T., & Pala, F. K. (2020). Türkiye'nin lojistik performans endeksi üzerine değerlendirme. Lojistik ve Tedarik Zinciri Dergisi, 3(1), 55–70.
- Liu, J., Zhang, Y., & Wang, T. (2021). Environmental impact of transnational logistics under the Belt and Road Initiative: A carbon emission perspective. Journal of Cleaner Production, 278, 123870. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.123870>
- Mentzer, J. T., DeWitt, W., Keebler, J. S., Min, S., Nix, N. W., Smith, C. D., & Zacharia, Z. G. (2001). Defining supply chain management. Journal of Business Logistics, 22(2), 1–25.
- OECD (2022). Trade facilitation and the global economy. Organisation for Economic Co-operation and Development. <https://www.oecd.org>
- Özçelik, B. (2020). Uluslararası ticarete teslim şekilleri ve transit ticaretin önemi. Uluslararası Ticaret ve Lojistik Dergisi, 8(1), 15–25.

- Ramberg, J. (1991). Guide to Incoterms. ICC Publishing.
- Ramberg, J. (2011). ICC guide to Incoterms 2010: Understanding and practical use. ICC Publishing.
- Ramberg, J. (2020). Incoterms® 2020 and the ICC Guide: A practical commentary. ICC Publishing.
- Rodrigue, J. P., Comtois, C., & Slack, B. (2017). The Geography of Transport Systems (4th ed.). Routledge.
- Rodrigue, J. P., & Notteboom, T. (2010). Comparative North American and European gateway logistics: The regionalism of freight distribution. *Journal of Transport Geography*, 18(4), 497–507.
- Rodrigue, J. P., & Notteboom, T. (2020). Transportation and economic development. In J. P. Rodrigue (Ed.), *The Geography of Transport Systems* (5th ed.). Routledge.
- Seyoum, B. (2021). Export-import theory, practices, and procedures (4th ed.). Routledge.
- Schwenzer, I., & Hachem, P. (2012). The CISG—Successes and pitfalls. *American Journal of Comparative Law*, 60(2), 457–478. <https://doi.org/10.5131/AJCL.2012.005>
- Sheffi, Y. (2012). *Logistics Clusters: Delivering Value and Driving Growth*. MIT Press.
- Tanyaş, M. (2012). Lojistik performans göstergeleri: Dünya Bankası lojistik performans endeksi üzerine bir değerlendirme. *Uluslararası Ticaret ve Lojistik Dergisi*, 2(2), 25–35.
- T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2022). *Türkiye Gümrük İstatistikleri 2021*. <https://www.ticaret.gov.tr>
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2021). *Dış Ticaret Raporu 2021*. <https://www.ticaret.gov.tr>
- T.C. Ticaret Bakanlığı. (2023). *Türkiye Lojistik Sektörü Raporu 2023*. <https://www.ticaret.gov.tr>
- Treblicock, M. J., & Howse, R. (2013). *The regulation of international trade* (4th ed.). Routledge.
- Tuna, Ö. (2018). *Gümrük mevzuatı ve uygulamaları*. Ekin Yayınevi.

- UNCTAD (2013). *The Way to the Ocean: Transit Corridors Servicing the Trade of Landlocked Developing Countries*. United Nations Conference on Trade and Development. <https://unctad.org>
- UNECE (2021). *Handbook on the management and organization of national customs administrations*. United Nations Economic Commission for Europe. <https://unece.org>
- UNESCAP (2022). *Asia-Pacific Trade and Investment Report 2022: Accelerating climate-smart trade and investment for sustainable development*. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. <https://www.unescap.org>
- UND (2023). *Uluslararası Nakliyeciler Derneği Transit Taşımacılık Raporu 2023*. <https://www.und.org.tr>
- Uysal, A. (2011). Türkiye'nin transit taşımacılık potansiyeli ve Orta Koridor projesi. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Raporu.
- Yeats, A. J. (2001). Just how big is global production sharing? In S. W. Arndt & H. Kierzkowski (Eds.), *Fragmentation: New production patterns in the world economy* (pp. 108–143). Oxford University Press.
- Yıldız, E., & Karakaş, H. (2019). Türkiye'nin lojistik geçiş koridoru olarak rolü. *Lojistik Araştırmaları Dergisi*, 5(2), 45–60.
- Yılmaz, B. (2022). Gümrük rejimlerinde transit ticaretin yeri: Türkiye uygulamaları üzerine bir değerlendirme. *Dış Ticaret Dergisi*, 10(2), 74–91.
- Yüceer, N. (2015). *Incoterms kurallarının dış ticaret uygulamalarındaki rolü (Yüksek lisans tezi)*. İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Van Houtte, H. (2012). *The law of international trade* (3rd ed.). Sweet & Maxwell.
- Widdowson, D. (2007). The role of customs in managing security: The SAFE Framework. *World Customs Journal*, 1(2), 31–40.
- WTO (2018). *World Trade Report 2018: The future of world trade—How digital technologies are transforming global commerce*. World Trade Organization. <https://www.wto.org>

World Bank. (2023). Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy (Logistics Performance Index). <https://www.worldbank.org>

World Customs Organization. (2018). Transit Guidelines. Brussels: WCO.

