

T.C  
İstanbul Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü  
İktisat Anabilim Dalı  
İktisat Politikası Bilim Dalı

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**LOJİSTİĞİN DIŞ TİCARET ÜZERİNE ETKİLERİ  
VE  
TÜRKİYE ÖRNEĞİ**

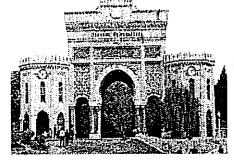
Güldenur ADIGÜZEL  
2501090530

Tez Danışmanı  
Yrd. Doç. Dr. Demet ÇAK

İstanbul, 2011



T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
MÜDÜRLÜĞÜ



TEZ ONAYI

Enstitümüz İKTİSAT POLİTİKASI Bilim Dalında ders dönemindeki Eğitim - Öğretim Programını başarı ile tamamlayan 2501090530 numaralı GÜLDENUR ADIGÜZEL'in hazırladığı "LOJİSTİĞİN DIŞ TİCARET ÜZERİNE ETKİLERİ VE TÜRKİYE ÖRNEĞİ" konulu YÜKSEK LİSANS/ DOKTORA-TEZİ ile ilgili TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin 15.Maddesi uyarınca 11.08.2011 PERŞEMBE günü saat: 13.00' de yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin .....Kabulu.....'ne ~~OYBİRLİĞİ/OYÇOKLUĞUYLA~~ karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	KANAATI	İMZA
DOÇ.DR.CEM SAATÇİOĞLU	Kabul	
DOÇ.DR.BİNHAN ELİF YILMAZ	KABUL	
YRD.DOÇ.DR.DEMET ÇAK	Kabul	
YRD.DOÇ.DR.MURAT ÇETİN	KABUL	
YRD.DOÇ.DR.ELİF HOBİKOĞLU	KABUL	

## ÖZ

**Konu:** Lojistiğin Dış Ticaret Üzerine Etkileri Ve Türkiye Örneği

**Hazırlayan:** Güldenur ADIGÜZEL

Her geçen gün daha da çok büyüyen ve dünya ekonomisi içerisindeki yeri son derece önemli olan lojistik sektörünün Türkiye ekonomisi ve dış ticareti üzerindeki etkisi de oldukça büyüktür. Öyle ki lojistik sektörünün gelişmesi ve dış ticaret açısından etkin kullanımı ile Türkiye'nin büyük bir ekonomik güç haline gelmesi mümkündür.

Bu çalışmada lojistik sektörünün dış ticaret açısından önemi incelenmiştir. Dünya ve Türkiye dış ticareti ve lojistiği ele alınarak, lojistiğin dış ticaret üzerindeki etkileri açıklanmıştır. Çalışma üç bölüme ayrılmıştır. İlk bölümde lojistik ve dış ticaret hakkında teorik bilgilere yer verilmiştir. İkinci bölümde dünya lojistik ve dış ticareti hakkında genel bilgiler verilmiş olup üçüncü ve son bölümde ise Türkiye'de lojistiğin ve dış ticaretin mevcut durumu incelendikten sonra lojistiğin dış ticaret üzerindeki etkinliğine değinilerek dış ticarete gelişmenin etkin ve doğru lojistik faaliyetler ile mümkün olduğu belirtilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Lojistik, Dış Ticaret, Türkiye.

## **ABSTRACT**

**Subject:** Effects of Logistics on External Trade And Example of Turkey

**By:** Güldenur ADIGÜZEL

The logistics which grows every day more and more and range of it is extremely wide in world economy, its effect on Turkey's economy and external trade is also very important. So that Turkey can be a huge economy by growing of logistics and external trade.

This study examined the importance of the logistics industry in terms of foreign trade. World and Turkey's foreign trade and logistics, by addressing the effects of foreign trade logistics are described. This study consists of three chapters. In the first section the academic knowledge about logistics and external trade is presented. World external trade and logistics is presented in the second chapter. In the third and last chapter present conditions of external trade and logistics in Turkey is studied and it is pointed out that growing of the external trade can be possible by efficient logistics by touching on the effects of logistics on external trade.

**Key Words:** Logistics, External Trade, Turkey

## ÖNSÖZ

Dünyamız ekonomik ve kültürel açıdan durmaksızın devam eden bir değişim içerisinde. Değişimin temel amacı tek ve bütünleşik dünya ekonomisinin oluşturulmasıdır. Bu süreçte yaşanan teknolojik yeniliklerin de etkisi ile insan ihtiyaçları da her geçen gün farklılaşmaktadır ve bu durum dünya ticareti üzerinde etkili olmaktadır. Tüm bunların sonucunda ise ülkeler arasındaki ticari sınırlar büyük ölçüde ortadan kalkmıştır.

Ticari sınırların ortadan kalkması ile birlikte rekabette ciddi boyutlarda artış meydana gelmiştir. Ülkelerin dünya pazarında var olma çabaları yeni alanlara yönelmelerine sebep olmuştur. Özellikle ülke ekonomi dengeleri açısından önemli olan dış ticaretin rekabeti acımasız boyutlara ulaşmıştır. Firmalar ve ülkeler fark yaratarak pazara hakim olmaya çalışmaktadır. Bu da ancak lojistik gibi destekleyici hizmetler ile mümkün olacaktır.

Lojistik sektörünün başarısı dış ticarete başarıyı da beraberinde getirecektir. Ancak lojistikte başarı da iyi bir ulaştırma alt yapısına sahip olunması ile mümkün olabilmektedir. Bu koşullar yerine getirildiği takdirde gelişen dış ticaret ile tek ve bütünleşik dünya ekonomisi hedefi uzak değildir.

Özellikle son yıllarda Türkiye’de de lojistik sektörünün dış ticaret ve ekonomi üzerindeki etkinliğinin bilincine varılmıştır ve bu alanda çalışmalar yapılmaktadır. Bu çalışmada ise Türkiye dış ticaretinin gelişimine değinilerek, bu gelişim sürecinde lojistiğin oynadığı rol açıklanmıştır.

Çalışmayı hazırlamada bana karşı olan sonsuz sabrı ve desteği ile yol gösteren tez danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Demet ÇAK'a ve yüksek lisans eğitimim esnasında desteklerini benden esirgemeyen tüm hocalarıma teşekkürlerimi sunarım.

## İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	iii
ABSTRACT.....	iv
ÖNSÖZ.....	v
TABLolar VE ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xiii
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xiv
GİRİŞ .....	1

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### LOJİSTİK VE DIŞ TİCARET

1.1. Lojistiğin Tanımı ve Tarihsel Gelişimi.....	4
1.1.1. Lojistiğin Önemi .....	6
1.1.2. Lojistiğin Kapsamı.....	8
1.1.3. Lojistik Sürecinin İşleyişi .....	9
1.1.3.1. Tedarik Lojistiği.....	9
1.1.3.2. Üretim Lojistiği.....	10
1.1.3.3. Dağıtım Lojistiği.....	10
1.1.3.4. Tersine Lojistik .....	11
1.1.4. E-Lojistik .....	11
1.1.5. Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı .....	12

1.1.5.1. Üçüncü Parti (Taraf) Lojistik Hizmetleri.....	13
1.1.5.2. Dördüncü Parti (Taraf) Lojistik Hizmetleri .....	13
1.1.5.3. Beşinci Parti (Taraf) Lojistik Hizmetleri .....	14
1.1.6. Tedarik Zinciri ve Tedarik Zinciri Yönetimi .....	14
1.1.7. Lojistik Köyler .....	19
1.1.8. Lojistik Alanında Kullanılan Taşıma Şekilleri .....	20
1.2. Dış Ticaretin Tanımı ve Tarihsel Gelişimi .....	23
1.2.1. Dış Ticaretin Ekonomi Açısından Önemi .....	28
1.2.2. Dış Ticaretin Kapsamı .....	29
1.2.3. Dış Ticareti Etkileyen Unsurlar .....	31
1.2.4. Dış Ticaret Politikası.....	33
1.2.5. Dış Ticarete Kullanılan Belgeler .....	35
1.2.6. Dış Ticaret Teslim Şekilleri .....	36
1.2.7. Dış Ticaret Ödeme Şekilleri.....	37
1.2.7.1. Peşin Ödeme .....	37
1.2.7.2. Mal Mukabili Ödeme .....	38
1.2.7.3. Vesaik Mukabili Ödeme .....	38
1.2.7.4. Kabul Kredili Ödeme .....	38
1.2.7.5. Akreditif .....	39
1.3. Pazarın Oluşumunda Ulaştırmanın Yeri .....	40
1.3.1. Kapalı Ekonomide Ulaştırmanın Önemi.....	40
1.3.2. Piyasa Ekonomisinde Ulaştırma .....	44

**İKİNCİ BÖLÜM**  
**DÜNYA DIŞ TİCARETİ VE LOJİSTİĞİN DIŞ TİCARET ÜZERİNDEKİ**  
**ETKİLERİ**

2.1. Dünya Dış Ticareti .....	52
2.1.1. Ülke Grupları Bazında Dış Ticaret .....	60
2.1.1.1. Avrupa Birliği'nde Dış Ticaret .....	60
2.1.1.1.1. Almanya Dış Ticaretinde Mevcut Durum.....	67
2.1.1.1.2. Fransa Dış Ticaretinde Mevcut Durum.....	68
2.1.1.1.3. İngiltere Dış Ticaretinde Mevcut Durum.....	70
2.1.1.2. ABD'de Dış Ticaret .....	71
2.1.1.3. Orta Doğu Ülkeleri'nde Dış Ticaret.....	74
2.1.1.4. Afrika'da Dış Ticaret .....	77
2.1.1.4. Çin ve Hindistan'da Dış Ticaret.....	80
2.1.1.4.1. Çin'de Dış Ticaret.....	81
2.1.1.4.2. Hindistan'da Dış Ticaret .....	82
2.2. Lojistiğin Dış Ticaret Üzerine Etkileri.....	83
2.2.1. Dünya Lojistik Sektöründe Mevcut Durum.....	84
2.2.1.1. AB'de Ulaştırma ve Lojistik .....	88
2.2.1.2. Lojistik Taşıma Türlerinin Dış Ticaret Üzerindeki	
Etkileri.....	91
2.2.1.3. Freight Forwarder .....	92
2.2.1.4. Lojistik Maliyetlerin Dış Ticaret Maliyetlerine Etkileri .....	93

2.2.1.5. Lojistiğin Rekabet Edebilirlik Açısından Dış Ticarete Etkileri.....	94
2.2.2. Dış Ticaret ve Lojistik Alanındaki Uluslararası Kurum ve Kuruluşlar.....	95
2.2.2.1. Dış Ticaret Alanındaki Uluslararası Kurum ve Kuruluşlar.....	96
2.2.2.2. Lojistik Alanındaki Uluslararası Kurum ve Kuruluşlar.....	99

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TÜRKİYE DIŞ TİCARETİ VE LOJİSTİĞİN DIŞ TİCARET ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

3.1. Türkiye Dış Ticareti.....	101
3.1.1. Türkiye Dış Ticaretinin Tarihsel Gelişimi.....	101
3.1.2. Ülkelere Göre Türkiye Dış Ticareti.....	107
3.1.2.1. Türkiye-Almanya Dış Ticareti.....	108
3.1.2.2. Türkiye-ABD Dış Ticareti.....	109
3.1.3. Türkiye-AB Dış Ticareti.....	110
3.1.3.1. Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne Katılımı ve Birliğin Ülke Dış Ticaretine Etkileri.....	111
3.1.3.1.2. Gümrük Birliği'nin Ticaret Yaratıcı Etkisi.....	112

3.1.3.1.3. Gümrük Birliği'nin Ticaret Saptırıcı Etkisi .....	114
3.1.3.1.4. Gümrük Birliği'nin Rekabet Etkisi .....	115
3.1.3.1.5. Gümrük Birliği'nin Ticaret Hacmine Etkisi .....	115
3.1.3.2. Türkiye'nin Taraf Olduğu Diğer Serbest Ticaret Anlaşmaları .....	117
3.1.3.3. Avrupa Birliği- Türkiye Dış Ticaretinde Mevcut Durum .....	118
3.2. Lojistiğin Türkiye Dış Ticareti Üzerine Etkisi .....	119
3.2.1. Türkiye Lojistik Sektörünün Gelişimi .....	120
3.2.1.1. Karayolu Taşımacılığı .....	120
3.2.1.2. Demiryolu Taşımacılığı .....	122
3.2.1.3. Denizyolu Taşımacılığı .....	123
3.2.1.4. Havayolu Taşımacılığı .....	124
3.2.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı .....	125
3.2.1.6. Avrupa Birliği Türkiye İlerleme Raporu'nda Türkiye Ulaştırması ve Lojistik Sektörü .....	127
3.2.1.7. Kalkınma Planlarında Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Sektörü .....	128
3.2.2. Dış Ticaret ve Lojistik Alanında Türkiye'deki Kurum ve Kuruluşlar .....	131
3.2.2.1. Dış Ticaret Alanındaki Kurum ve Kuruluşlar .....	131
3.2.2.2. Lojistik Alanındaki Kurum ve Kuruluşlar .....	132

3.2.3. Türkiye Dış Ticareti Açısından Lojistik Sektörünün	
Önemi.....	133
3.2.3.1. Lojistiğin Dış Ticarete Rekabete Etkisi .....	134
3.2.3.2. Lojistiğin Dış Ticaret Maliyetlerine Etkisi .....	135
<b>SONUÇ.....</b>	<b>137</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>144</b>

## TABLolar VE ŞEKİLLER LİSTESİ

<b>Şekil 1:</b> Tedarik Zincirinde Bilgi ve Malzeme Akışı .....	17
<b>Tablo 1:</b> Taşıma türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması .....	22
<b>Tablo 2:</b> Her On Yılda Amerika ve Birleşik Krallık'ta Açılan Demiryolu Uzunluğu .....	48
<b>Tablo 3:</b> 1990 ve 2000 Yılları Arasında Dünya Dış Ticaretinin Durumu.....	56
<b>Tablo 4:</b> Dünya Mal ve Hizmet Ticaretinin 2000-2009 Değişim Oranı (%) .....	58
<b>Tablo 5:</b> Dünya Ticaret Hacminin Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkeler Bakımından Değişim Oranları .....	59
<b>Tablo 6:</b> 2000-2009 Dönemi AB'nin İthalat ve İhracatının Yıllara Göre Değişimi .....	64
<b>Tablo 7:</b> AB 2000-2009 Dönemi İhracatın İthalatı Karşılama Oranları .....	66
<b>Tablo 8:</b> Fransa Dış Ticaretinde Mevcut Durum .....	69
<b>Tablo 9:</b> Orta Doğu Ülkeleri İhracatı 2005-2009 (Milyon Dolar) .....	75
<b>Tablo 10:</b> Orta Doğu Ülkeleri İthalatı 2005-2009 (Milyon Dolar) .....	76
<b>Tablo 11:</b> Afrika Ülkeleri İhracatı 2005-2009 (Milyon Dolar).....	78
<b>Tablo 12:</b> Afrika Ülkeleri İthalat Tutarı 2008-2009 (Milyon Dolar) .....	79
<b>Tablo 13:</b> Çin Dış Ticareti 2000-2010 (Milyon Dolar).....	81
<b>Tablo 14:</b> Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi'ne Göre En başarılı..... 10 Ülke .....	85
<b>Tablo 15:</b> Avrupa'daki Lojistik Köylerden Bazıları .....	87
<b>Tablo 16:</b> 1930-1945 Döneminde Türkiye Dış Ticaretinin Durumu (000 \$).....	103

<b>Tablo 17:</b> 2010 Yılı Türkiye'nin Seçilmiş Ülkeler ve Ülke Grupları Bazında İthalat ve İhracatı (Milyon Dolar).....	107
<b>Tablo 18:</b> Gümrük Birliğinin Ticaret Yaratıcı Etkisi (1985-2010).....	113
<b>Tablo 19:</b> Gümrük Birliğinin Ticaret Hacmine Etkisi (Milyon Dolar).....	116
<b>Tablo 20:</b> 2005-2010 Yılları Türkiye-AB İthalat ve İhracatı (Milyon Dolar) .....	118

## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>3PL</b>	:	Üçüncü parti lojistik
<b>4PL</b>	:	Dördüncü parti lojistik
<b>5PL</b>	:	Beşinci parti lojistik
<b>a.g.e.</b>	:	Adı geçen eser
<b>AAET</b>	:	Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu
<b>AB</b>	:	Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	:	Amerika Birleşik Devletleri
<b>AFS</b>	:	Gemilerde Zararlı Paslanmayı Önleyici Sistemlerin Kontrolü hakkında Uluslararası Sözleşme
<b>AET</b>	:	Avrupa Ekonomik Topluluğu
<b>AKÇT</b>	:	Avrupa Kömür ve Çelik Topluğu
<b>APICS</b>	:	The Association for Operations Management
<b>AT</b>	:	Avrupa Topluluğu
<b>ATSO</b>	:	Antalya Ticaret ve Sanayi Odası
<b>ATO</b>	:	Ankara Ticaret Odası
<b>CFR</b>	:	Mal bedeli ve navlun
<b>CIF</b>	:	Mal bedeli, sigorta ve navlun
<b>CIP</b>	:	Taşıma ücreti ve sigorta bedelleri ödenmiş olarak teslim
<b>CPT</b>	:	Taşıma ücreti ödenmiş olarak teslim)
<b>C.Ü.</b>	:	Cumhuriyet Üniversitesi
<b>DAF</b>	:	Sınırdaki teslim
<b>DES</b>	:	Gemide teslim
<b>DEQ</b>	:	Gümrük vergileri ve harçları ödenmiş olarak rıhtımda teslim
<b>DDU</b>	:	Gümrük resmi ödenmemiş olarak teslim
<b>DDP</b>	:	Gümrük resmi ödenmiş olarak teslim

<b>DTM</b>	:	Dış Ticaret Müsteşarlığı
<b>DTO</b>	:	Dünya Ticaret Örgütü
<b>FAL</b>	:	Uluslararası Deniz Trafikinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi
<b>FCA</b>	:	Taşıyıcıya teslim
<b>FAS</b>	:	Gemi doğrultusunda teslim
<b>FOB</b>	:	Gemi bordasında teslim
<b>GATT</b>	:	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
<b>GSMH</b>	:	Gayri Safi Milli Hasıla
<b>GSYİH</b>	:	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
<b>IBRD</b>	:	Dünya Bankası
<b>ICC</b>	:	Milletlerarası Ticaret Odası
<b>IMF</b>	:	International Monetary Fund /Uluslararası Para Fonu
<b>İGEME</b>	:	İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi
<b>İKV</b>	:	İktisadi Kalkınma Vakfı
<b>İSO</b>	:	İstanbul Sanayi Odası
<b>İTO</b>	:	İstanbul Ticaret Odası
<b>İTÜ</b>	:	İstanbul Teknik Üniversitesi
<b>İZTO</b>	:	İzmir Ticaret Odası
<b>MFA</b>	:	T.C. Dış İşleri Bakanlığı
<b>MRP</b>	:	Malzeme İhtiyaç Planlaması
<b>MÜSİAD</b>	:	Müstakil İş Adamları ve Sanayiciler Derneği
<b>T.C.</b>	:	Türkiye Cumhuriyeti
<b>TOBB</b>	:	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
<b>TUID</b>	:	Türk Ukrayna İşadamları Derneği
<b>TÜİK</b>	:	Türkiye İstatistik Kurumu
<b>TÜSİAD</b>	:	Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
<b>USTR</b>	:	Amerikan Ticaret Temsilcisi Ofisi
<b>UTİKAD</b>	:	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

**WTO** : World Trade Organisation/Dünya Ticaret Örgütü  
**t.y** : Tarih yok  
**y.y.** : Basım yeri yok

## GİRİŞ

İktisat bilimi insan yaşamını ekonomik, sosyal ve hatta kültürel açıdan en iyi şekilde düzenleyebilmek için birçok soruya yanıt aramaktadır. İktisat biliminin bu uğraşında sınırsız insan ihtiyaçlarının kıt kaynaklar ile tatmini konusu temel teşkil etmektedir. Kıt kaynaklarla sınırsız insan ihtiyaçlarının tatmini konusunda iktisat açısından belki de en önemli olan husus ise tüm ülke ya da bölgelerin aynı kaynak ve üretim sistemine, aynı nüfus yoğunluğuna sahip olamaması konusudur. İşte bu durumda, nüfus yoğunluğu az olan fakat üretim fazlası bulunan ya da nüfus yoğunluğu çok fazla olmasına rağmen üretimi yetersiz olan ülke veya bölgelerdeki insanların ihtiyaçlarının tatmini için insanlar ticaret yapmaktadır.

Ticaret bireylerin üretim yapan diğer bireylerden para karşılığında talep ettikleri ürün ya da hizmeti alarak ihtiyaçlarının tatminini sağlamaları durumunu ifade etmektedir. Ticaret ilk olarak tarımsal üretim yapan hane halkının üretiminin kendi ihtiyaçlarını karşılayamaması sonucu başka hanelerle ürün değiş tokuşu yapması ile başlamıştır. Haneler zamanla köyleri, köyler şehirleri, şehirler ulusları ve uluslar da imparatorlukları oluşturmuştur ve oluşan her yapı kendi içerisinde ihtiyaçlarını karşılamak için ticaret yapmıştır. Ticaret yapabilmek içinse insanlar buldukları yerden alacakları ürünün olduğu yere gidebilmek amacıyla ulaşım yolları ve araçlarını geliştirmeye yönelmiştir. Zamanla gelişen ulaşım araçları ve değişen insan ihtiyaçları, mevcut ekonomik yapının ve yaşam biçiminin değişmesi insanları ve ülkeleri dış ticarete yöneltmiştir. Ancak ticaret faaliyeti geçmişte bugün ki kadar yaygın olarak yapılamamıştır. Özellikle dış ticaretin günümüzde bu kadar gelişmesinin en önemli nedenleri zaman içinde gelişen teknoloji sayesinde iletişim ve ulaştırma sistemlerinde gerçekleşen ilerlemelerle birlikte ulaşım maliyetlerinin düşmesi olmuştur. Böylece bireyler ihtiyaç duydukları ürünleri ülkelerinden temin edememeleri durumunda başka ülkelere de satın alabilme imkanına kavuşmuştur.

Feodal yapının yıkılması, suyollarının ulaşımda kullanılması ve coğrafi keşifler ticareti geliştiren diğer önemli etkenler olmuştur. Dış ticaretin gelişmesi ile birlikte ticaretin daha uzak yerlere ulaşımı konusu da gündeme gelmiştir. Zamanla ticarete taraf olan bireyler ya da ülkelerarası mesafeler arttıkça ticaretin ulaşımı konusu yerini zamanında ve güvenli olarak ulaşımı konusuna bırakmıştır. İnsana verilen değer artması, dış ticarete yaygınlaşma ve üretim sistemlerindeki teknolojik gelişmeler insanların sadece talep ettikleri ürünün zamanında ulaşımı ile tatmin olamaması durumuna neden olmuştur. Firmalar ve ülkeler pazar paylarını koruyabilmek ve kar elde edebilmek için dış ticaret faaliyetlerinde müşteri talebini artıracak hizmetlere yönelmiştir. İkinci Dünya Savaşı ile birlikte önemi daha iyi anlaşılan lojistik, firma ve ülkelerin dış ticaretin ulaşımı için yöneldikleri en önemli hizmet sektörü haline almıştır.

Lojistik de dış ticaret gibi teknolojik gelişmelerin etkisi ile sadece taşımacılık faaliyeti olarak algılanmaktan çıkıp üretim öncesi ham madde temini, üretim, üretim sonrası depolama, stok kontrolü, ürünün sigortalanması, gümrükleme, taşıma, son alıcıya ürünün teslimi ve teslim sonrası teknik destek ile atıkların geri dönüşümü faaliyetlerini de kapsar hale gelmiştir. İlk başta firmalar ya da bireyler tarafından ek bir maliyet kalemi olarak düşünülen lojistik dış ticaret maliyetlerine etkisi ve sağladığı zaman faydası sebebiyle tüm sektörler açısından önemli bir konuma gelmiştir.

Her geçen gün artan dünya nüfusu ve bu nüfusun ihtiyaçlarının tatmini sorunu sebebiyle dış ticaret artış göstermektedir. Dış ticaretin gelişmesi ve yaygınlaşması beraberinde ticaretin ulaşımını sağlayan lojistiğin de gelişmesine ve yaygınlaşmasına katkıda bulunmaktadır. Öyle ki bugün lojistik sektörü var olmadan dış ticaret faaliyetlerinin yapılabilmesi mümkün olamamaktadır. Bu durum dış ticaret açısından lojistiğin önemini gündeme getirmiştir. Lojistik faaliyetler dış ticareti

kolaylaştırmaktadır ve bu sayede ülke ekonomileri için en önemli döviz kaynaklarından bir tanesi olan dış ticaret faaliyetine bireyleri ve ülkeleri teşvik etmektedir. Özellikle ülkelerarasındaki ticari sınırların ortadan kalkması hususunda yapılan anlaşmalar serbest ticarete önemli katkılar sağlamıştır. Tek dünya pazarı yolundaki en önemli adım olan dış ticarete serbestleşme ile birlikte lojistik alanındaki çalışmalar da artmıştır. Daha önce firmaların kendilerinin gerçekleştirdiği lojistik faaliyetler yerini lojistik alanında uzmanlaşmış olan firmaların faaliyetlerine bırakmıştır. Uzman firmaların sunduğu lojistik hizmeti ile hem üretim, hem taşıma hem de dış ticaret faaliyetlerinden sağlanan zaman ve maliyet faydalarında artış sağlanmıştır.

Lojistik alanının gerek dış ticarete gerekse de diğer sektörlere olan büyük etkisi zamanla akademisyenlerin de dikkatini çekmiştir. Önceleri sadece ulaştırma ya da askeri alan ile ilgili olarak düşünülen lojistik dış ticaret gibi ekonomi açısından önemi çok büyük olan faaliyetlere etkisi sebebiyle iktisat biliminin de çalışma alanına girmiştir.

Bu çalışmada lojistik ve dış ticaret kavramlarının teorik çerçevesi çizilerek dünya lojistik ve dış ticareti ile Türkiye lojistik ve dış ticaretinin gelişimi ve Türkiye açısından lojistiğin dış ticarete etkilerine değinilmiştir. Çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde lojistik ve dış ticarete yer verilmiştir. İkinci bölümde dünya dış ticareti ve lojistiği ile lojistiğin dış ticarete etkileri incelenmiştir. Üçüncü ve son bölümde ise Türkiye dış ticareti ve lojistiği incelenerek Türkiye açısından lojistiğin dış ticarete etkileri üzerinde durulmuştur.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## LOJİSTİK VE DIŞ TİCARET

### 1.1. Lojistiğin Tanımı ve Tarihsel Gelişimi

İnsanların ya da ihtiyaçlarının bir yerden başka bir yere taşınmasına ulaştırma denmektedir. Ulaştırma faaliyeti de gelişen teknoloji ve değişen insan ihtiyaçlarına cevap verebilmek için değişirken diğer tüm sektörlerinde değişiminde etkili olmuştur. Ulaştırma taşımacılık faaliyeti ile ticaretin ulaşımında da etkili olarak zamanla ticaretten ayrı düşünülmemeyen bir sektör haline gelmiştir. Taşımacılık dünya ekonomisi ve teknolojide yaşanan ilerlemeler, müşteri taleplerindeki değişimler ve ticaretin serbestleşmesi ile yerini lojistik sektörüne bırakmıştır. Lojistiğe duyulan ihtiyacın ve lojistiğin tüm sektörler üzerindeki etkinliğinin artması ülkeleri ve firmaları lojistik alanında yatırım yapmaya yöneltmiştir. Lojistik sektörünün bu gelişim ve değişim süreci içerisinde faaliyet alanı genişlemiştir ve lojistik alanında profesyonel olarak hizmet veren firmalar kurulmaya başlamıştır. Zamanla lojistik dünya ekonomisinin en önemli sektörleri arasına girmiştir. Bugün, tüm sektörlerin başarısında lojistiğin payı büyüktür ve lojistik sektörünün önemi günümüzde giderek artmaktadır. Ancak geçmişte günümüzdeki kadar geniş bir hizmet alanına sahip olmayan lojistik ilk olarak askeri bir faaliyet olarak görülmüştür.

Askeri anlamda lojistik; araç-gereç temini ve birliklerin hareket organizasyonunun tanımlanması amacıyla kullanılmaktadır<sup>1</sup>. Özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra savaşın sonuçları üzerindeki etkisi sebebiyle lojistiğin askeri olarak önemi artmıştır. Lojistiğin bu denli önemli olması bazı firmaları lojistiği ticaret alanında da kullanmaya yöneltmiştir. Bu aşamada lojistiğin ticari ve ekonomik hayata girmesinde en önemli etkenlerden bir tanesi de savaş sonrası dönemde, savaş öncesi ile aynı nitelikte ürün satışı yapan pazara yakın ve uzak firmalar arasında

---

<sup>1</sup> Metin Çancı-Murat Erdal, **Lojistik Yönetimi Freight Forwarder El Kitabı 1**, İstanbul, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği Yayınları, 2003, s.35.

taşıma masraflarının eşitlenmesine dair kanunun yasallığının tartışılması olmuştur<sup>2</sup>. Söz konusu kanun sonrasında firmalar uzak bölgeleri gözden çıkarmıştır ya da ürünlerini ucuza satarak üretim yerlerini değiştirmiştir<sup>3</sup>. Bu durumun firma pazar payları üzerindeki olumsuz etkileri ve lojistiğin bu olumsuz etkileri ortadan kaldırması lojistik faaliyetlere askeri alan dışında da ihtiyaç duyulduğunu kanıtlamıştır ve lojistik kavramı askeri anlamı dışında farklı anlamlar kazanmıştır.

Askeri anlamı dışında ekonomi biliminin konusu olarak lojistik; tasarım, tedarik, kaynakların sürdürülmesine ilişkin ihtiyaç duyulan amaç, plan, operasyonların desteklenmesi ve yönetimi olarak tanımlanmaktadır<sup>4</sup>. The Council of Logistics Management ise lojistiği müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, hizmet ve bilgi akışının başlangıç noktasından, tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir biçimde akışının ve depolanmasının sağlanması, kontrol altında tutulması ve planlanması hizmeti olarak tanımlamaktadır<sup>5</sup>.

1950'li yıllar öncesinde Amerika Birleşik Devletleri'nde pazarda oluşan büyük miktarda mal fazlasının başka ülkelere satılması gündeme gelmiştir ve bu durum lojistik faaliyetlere duyulan ihtiyacın artmasına sebep olmuştur. 1950'li yıllardan sonra ise lojistik alanında teknolojik ilerlemelerin de etkisi ile yeni gelişmeler yaşanmıştır<sup>6</sup>. Lojistik askeri ve ticari bir faaliyet olarak görülmekten öte bilimsel olarak da incelenmeye başlanmıştır. Lojistik alanındaki ilk akademik

---

<sup>2</sup> Doughas M. Lambert,-James R. Stock- Lisa M. Ellram, **Fundamentals of Logistics Menagement**, The Mc Graw Hill Companies, New York, 1998, p.5.

<sup>3</sup> Osman Z. Orhan, **Dünyada ve Türkiye'de Lojistik Sektörünün Gelişimi**, İstanbul, İTO Yayınları, 2003, s.27.

<sup>4</sup> Murat Erdal- Mehmet Saygılı, **Lojistik İşletmelerinde Yönetim - Organizasyon ve Flo Yönetimi**, İstanbul, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği Yayınları, 2007, s.1.

<sup>5</sup> Çancı-Erdal, **a.g.e**, s.35.

<sup>6</sup> Sami Karacan-Memet Kaya, **Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme**, y.y., Umuttepe Yayınları, 2011, s.3.

çalışmalar 1960'lı yıllarda yapılırken, 1966-1970 yılları arası lojistiğin test dönemi, 1970-1980 dönemi kurulan özel ve kamu girişimleri ile lojistiğin kurumsallaştığı yıllar olmuştur. 1980-1990 döneminde taşımacılık alanında yaşanan yenilikler, bilgisayar teknolojisine geçiş ve iletişim alanındaki ilerlemeler ticaretin yaygınlaşmasına sebep olmuştur<sup>7</sup>. İnternetin ticari olarak kullanımı, firmalar ve bireyler için talep ettikleri ürünlere kolayca ulaşabilme imkânı sağlamıştır<sup>8</sup>. Tüm işlemlerin internet üzerinden kolayca yapılabilmesi, özellikle bankacılık işlemlerinin kolaylaşmasını sağlamıştır. Böylece ticarete ödeme kolaylığı sağlanırken ticaretin yaygınlaşmasına da katkıda bulunulmuştur. Tüm bu yenilikler lojistik sektörünün de gelişimine katkı sağlamıştır.

21. yüzyılda ise lojistik faaliyetler bir bütün olarak ele alınmaya başlanmıştır ve ticaretin ulaşımı dünyanın ekonomik büyümesine yön vermeye devam etmektedir<sup>9</sup>. Güçlü ulusal ekonomilerin ağır mal hareketi üzerindeki etkinliği ise zamanında ve etkin bir lojistik yapıya sahip olmalarına bağlı bulunmaktadır<sup>10</sup>. Lojistik sektörü bu sebeple ülkeler ve firmalar için diğer ülke ve firmalardan farklı olabilmeyen ve pazar payını koruyabilmenin en önemli yoludur.

### 1.1.1. Lojistiğin Önemi

Lojistik, üretim öncesi aşamalardan müşteriye ürünün teslimi sonrası teknik destek ve atıkların geri dönüşümüne kadar tüm alanlarda üreticiyi ve tüketiciyi etkilemektedir. Bu etki hem tüketici tercihi açısından hem de üreticiye ve tüketiciye

---

<sup>7</sup> Emine Koban-Hilal Yıldırım Keser, **Dış Ticarete Lojistik**, Bursa, Ekin Yayınevi, 2010, s.45.

<sup>8</sup> (Çevrimiçi) [http://hilmi.trakya.edu.tr/ders\\_notlari/e\\_ticaret/ETICARET.pdf](http://hilmi.trakya.edu.tr/ders_notlari/e_ticaret/ETICARET.pdf), Erişim Tarihi:02.01.2011.

<sup>9</sup> COSTAS TH Grammenos, **The Handbook of Maritime Economics and Business**, New jersey, USA 2002, p.35.

<sup>10</sup> James Peoples- Wayne K. Talley- Martin Dresner, **Transportation Labor Issues and Regulatory Reform**, UK, Publishing by Elsevier Ltd., 2004, pp.1.

yansıyan maliyetler açısından olmaktadır. Bu nedenle lojistik, firmalar ve tüketiciler için büyük önem taşımaktadır.

Lojistiğin firmalar üzerindeki etkisine bakıldığında, ürünün nihai noktaya istenilen standartlar, kalite ve doğru zamanda ulaşmasını sağlayan firmaların lojistik süreçte engellerin en aza indirilmesi sayesinde gelişen ve değişen koşullara uygun çözüm yolları oluşturabildikleri görülmektedir<sup>11</sup>. Ayrıca firmalar doğru planlanmış lojistik faaliyetler ile maliyet ve zaman yönetiminde etkinliklerini arttırmaktadır. Lojistik maliyetler lojistik alt yapısının kurulmasından, tercih edilecek ulaşım sistemi, kullanılacak enerji maliyeti, lojistik için ayrılan kullanım alanı, lojistik faaliyetler aracılığıyla elde edilen gelir, lojistiğin diğer sektörler üzerindeki etkisi ve benzeri nedenlerle sanayileşmiş ülkelerin gayri safi milli hasılasının çok önemli bir kısmında etkili olmaktadır<sup>12</sup>. Ayrıca lojistik faaliyetlerin hammadde temininden teslimat sonrası teknik desteğe kadar her aşamasında iş gücü ihtiyacı oldukça büyüktür. Böylece lojistik istihdam yaratıcı etkisi sayesinde de ekonomiye katkı sağlamaktadır.

Lojistik faaliyetlerin önemli olduğu bir başka konu ise çevredir. Lojistik faaliyetlerin birim ürün başına CO2 emisyonu, gürültü kirliliği, depolama alanlarının yeri ve benzeri birçok etkisi olmaktadır. Faaliyetlerin çevreye etkilerini ölçmek ve en az düzeyde tutmak için gerçekleştirilen girişimler yeşil lojistik olarak ifade edilmektedir<sup>13</sup>. İktisat biliminin de konusu olan kıt kaynaklarla insan ihtiyaçlarının tatmini ancak kaynaklara zarar verilmemesi ve kaynakların korunması ile mümkündür. Lojistiğin bu konudaki katkısı ise yeşil lojistik sayesinde olmaktadır.

---

<sup>11</sup> Koban- Yıldırım Keser, **a.g.e.**, s.54.

<sup>12</sup> Aydın Kayabaşı, **Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yay. No: 2010-40, s.86.

<sup>13</sup> Koban- Yıldırım Keser, **a.g.e.**, s.85.

## 1.1.2. Lojistiğin Kapsamı

Lojistiği sadece yük taşınmacılığı olarak tanımlamak doğru olmayacaktır. Lojistik hammadde temininden, ürünün tesliminden sonra teknik müşteri desteğine kadar birçok faaliyeti içermektedir. Lojistiğin kapsadığı faaliyetler aşağıda kısaca incelenecektir<sup>14</sup>:

Pazar stratejisi; hangi pazarlara nasıl ve ne zaman girileceği konularını içermektedir.

Üretim planlaması; kapasite yönetimi, imalat programının oluşumu, kontrolü ve desteklenmesini ifade etmektedir.

Satın alma; işletmenin ihtiyaç duyduğu hammadde ya da ürün ve araçların tedarikçiler vasıtasıyla teminini ifade etmektedir.

Envanter yönetimi ise; envanterin denetlenmesi, kullanıma imkân verecek stok seviyelerinin sürdürülmesi, kayıp ve zarar yönetimini içermektedir.

Depolama; ürünlerin belirli bir süre için belirli bir yerde alıcıya gönderilmek amacıyla korunmasıdır.

Dağıtım ise üretimi tamamlanmış ürünlerin alıcılara ulaştırılması şeklinde açıklanmaktadır.

Malzeme elleçlenmesi; ürünün yer değiştirmesi, bakımı, niteliklerinde değişiklik yapılmadan tamiri anlamına gelmektedir.

---

<sup>14</sup> Çancı-Erdal, **a.g.e.**, ss. 35-37.

Müşteri hizmetleri; sipariş yönetimi ve satış sonrası destek faaliyetlerini içermektedir.

Sigorta ise, söz konusu eşya, taşıma aracı ve sürücüsünün sigorta ile koruma altına alınmasını ifade etmektedir.

### **1.1.3. Lojistik Sürecinin İşleyişi**

Lojistik, üretim için gerekli malzeme ile bilgi ya da araçların temin edilmesi, talep edilen niteliklerde ürün üretilerek müşteriye ulaştırılması, ürünün teslimi sonrası teknik destek ve kullanılmış ürünlerin geri kazanımı faaliyetlerinden oluşmaktadır. Ana başlıklar halinde incelemek gerekirse tedarik lojistiği, üretim lojistiği, dağıtım lojistiği ve tersine lojistik faaliyetler lojistik süreci oluşturan faaliyetler arasında yer almaktadır.

#### **1.1.3.1. Tedarik Lojistiği**

Tedarik lojistiği, konsepte dayalı ihtiyaçların tespiti, kaynak planlaması, proje yönetimi, entegre lojistik destek planının hazırlanması, teknik ve idari şartnamelerin hazırlanması, araştırma, tasarım, geliştirme ve üretim, üretim hattı kalifikasyonu, kalite güvencesi ve kontrolünün temini, güvenilirlik ve hata analizlerinin yapılması, emniyet standartlarının belirlenmesi, denenmesi, dokümantasyon faaliyeti, kodifikasyon, konfigürasyon kontrolü ve modifikasyon, muayene, test, kabul, teslim ve tesellüm faaliyetlerinden oluşmaktadır<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Orhan, **a.g.e.**, s.18.

### 1.1.3.2. Üretim Lojistiği

Üretim lojistiği, endüstriyel işletmeler tarafından kullanılan ve işletmelerin tüm mal akışları ile işletmelere ait bilgi akışlarına dair planlama yapılması, yönetimi ve kontrolü faaliyetlerini içermektedir<sup>16</sup>. Üretim lojistiği, müşteri isteklerine uygun olarak ürün üretilebilmesi için büyük önem taşımaktadır. Alıcının talep ettiği niteliklerde ürün üretilememesi firma satışını olumsuz etkileyerek zaman kaybı ve finansal zarara yol açacaktır.

### 1.1.3.3. Dağıtım Lojistiği

Dağıtım lojistiği, üreticiden tüketiciye ulaşıncaya kadar ürünün geçtiği işlem ve ürünlere yönelik kararları kapsamaktadır. Üretim için hammaddelerin nasıl üretim yerine taşınacağı ile ürünlerin tüketiciye nasıl ulaştırılacağı konusu büyük önem taşımaktadır<sup>17</sup>. Üretilen ürünlerin tamamının üretim yerinde tüketilmesi mümkün olmayacağından malın tüketici tarafından istenilen yere ve istenilen zamanda ulaştırılması için dağıtım aşamasının doğru planlanması gerekmektedir<sup>18</sup>. Ürünün müşterinin talep ettiği yere ulaştırılmaması üretici ya da satıcı işletme için zaman kaybı ve finansal zarar anlamına gelmektedir.

---

<sup>16</sup> Karacan-Kaya, **a.g.e.**, s.76.

<sup>17</sup> Ömer Faruk Görçün, **Örnek Olay ve Uygulamalarla Tedarik Zinciri Yönetimi**, İstanbul, Beta Yayınları, 2010, s.22.

<sup>18</sup> Karacan-Kaya, **a.e.g.**, s.78.

#### 1.1.3.4. Tersine Lojistik

Tersine lojistik hakkındaki ilk tanımlar, Lambert ve Stock tarafından tek yöndeki ürün gönderiminin önemi sebebi ile “tek yönlü bir yolda yanlış yönde gitmek” olarak ifade edilmiştir<sup>19</sup>.

Tersine lojistik sırasıyla, kullanım ömrü tamamlanmış ürünlerin geri kazandırılması için müşterilerden toplanması, toplanan ürünlerin kaliteleri ile izleyecekleri rotalara göre sınıflandırılması, çalışır durumda olmayan ürünlerin yenileriyle değiştirilmesi ya da teknolojik yenilikler ilave edilerek tamir edilmesi, geri dönüşümü, ürünlerin tekrar kullanıma kazandırılması ve geri kazanılan ürünlerin ileri akışa dahil edilmesi faaliyetlerini kapsamaktadır<sup>20</sup>. Ayrıca tersine lojistik sayesinde ürünlerin tekrar kullanıma kazandırılması sağlanmaktadır. Ürünlerin ya da atıkların tekrar kullanıma kazandırılması ile maliyet ve zaman kaybı, yanlış şekilde imha edilen ürün ya da atıkların çevreye zarar vermesi ve gereksiz kaynak kullanımı önlenmektedir.

#### 1.1.4. E-Lojistik

20. yüzyılda yaşanan teknolojik gelişmeler içerisinde belki de en önemlisi internetin kullanımı olmuştur. İnternet öncelikle sadece devletler tarafından kullanılmıştır. Daha sonra halkın kullanımına açılmıştır ve çok geçmeden ticaret alanında da kullanılmaya başlanmıştır. İnternet firmaları kurulmuştur ve bankaların internet şubeleri açılmıştır. Böylece ticaret internet ortamında yapılmaya başlamıştır. Bu durum elektronik ticaret olarak adlandırılan e-ticaret kavramının doğmasına

---

<sup>19</sup> Gülsün Karaçay, “Tersine Lojistik: Kavram ve İşleyiş”, **Çukurova Üniversitesi Enstitü Dergisi**, 2005 / Cilt: 14 / Sayı: 1, s. 318.

<sup>20</sup> Neslihan Özgün Demirel, Hadi Gökçen, “Geri Kazanımlı İmalat Sistemleri İçin Lojistik Tasarımı: Literatür Araştırması”, **Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Dergisi**, C. 23, S: 4, 2008, s.905.

sebepe olmuştur. E-ticarete konu olan ürünlerin taşınmasını sağlayan lojistik de çevik ve yüksek hızlı bir lojistik yaklaşımı olan, internet teknolojilerinin esas alındığı e-lojistik halini almıştır<sup>21</sup>. E-lojistik dış ticaretin yaygınlaşmasına katkıda bulunarak tek pazar hedefine ulaşılmasına da yardımcı olmaktadır.

### 1.1.5. Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı

Küreselleşme süreci ile birlikte yaşanan gelişmeler ve oluşan koşullar lojistik faaliyet gerçekleştiren işletmeleri daha düşük maliyetle daha kaliteli hizmet vermeye yöneltmiştir. Bu nedenle farklı sorunlara yönelik çabuk çözüm üretebilmek lojistik alanının önemli öncelikleri arasında yer almaktadır. Farklı alanlarda farklı sorumluluklar edinmiş olan işletmeler her alanda tam anlamıyla uzmanlaşamadıkları için istenilen seviye ve şartlarda yerine getiremeyecekleri işlemleri başka hizmet sunuculardan talep etmektedirler. Bu durum dış kaynak kullanımını ifade etmektedir<sup>22</sup>. Lojistikçiler için dış kaynak kullanımı konusu büyük önem taşımaktadır. Dış kaynak kullanımı lojistik alanı için profesyonelleşmenin koşullarından biri olarak görülmektedir<sup>23</sup>. Dış kaynak kullanımı sayesinde firmalar lojistiğe ayıracakları kaynak ve zamanı kendi uzmanlık alanlarındaki faaliyetlere ayırarak zaman ve maliyet faydası sağlayabilmektedirler.

Maliyet faydası sağlayan işletmeler üstün olmadıkları alanlarda yatırım yapmaktansa dış kaynak kullanımına yönelerek sonucu belirsiz olan yüksek maliyetli yatırımlardan kaçınmaktadırlar<sup>24</sup>. Özellikle orta ve küçük ölçekli işletmeler lojistik

---

<sup>21</sup> İ.Figen Gülenç, Bihter Karagöz, “E-Lojistik Ve Türkiye’de E-Lojistik Uygulamaları”, **Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı:15, 2008, s.78.

<sup>22</sup> M. Hakan Keskin, **Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi Geçmiş, Değişimi, Bugünü, Geleceği**, 2. Baskı, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım, 2008, s.71.

<sup>23</sup> Keskin, **a.g.e.**, s.71.

faaliyetleri için dış kaynak kullanımını tercih etmektedirler. Küçük ve orta ölçekli işletmelerin payının dünya genelinde % 90'lar civarında olduğu da göz önüne alınırsa dış kaynak kullanımının boyutlarının büyüklüğü de görülmüş olacaktır. Dış kaynak kullanımı yoluyla işletmelerin karşılayabilecekleri iş süreçleri ise; ithal ürünlerin sipariş takibi, siparişlerin konsolidasyonu ve en uygun araçla taşınması, depolanması, depolardan üretim hatlarına sevkiyatı, gümrüklenmesi, ambalajlanması, etiketlenmesi, nihai tüketiciye sevkiyatı, stok kayıtlarının tutulması, stok kontrolü, sigortalama ve benzeri faaliyetlerden oluşmaktadır<sup>25</sup>.

### **1.1.5.1. Üçüncü Parti (Taraf) Lojistik Hizmetleri**

3. parti lojistik (3PL), LODER tarafından tedarik zinciri içindeki temel lojistik faaliyetlerin söz konusu faaliyetlerde uzman olan lojistik şirketleri tarafından üstlenilmesi olarak tanımlanmıştır<sup>26</sup>. 3PL sayesinde firmalar uzman olmadıkları faaliyetlerden kaynaklanabilecek riskleri ve zaman kaybını engellemektedirler.

### **1.1.5.2. Dördüncü Parti (Taraf) Lojistik Hizmetleri**

Dördüncü parti (4PL) lojistik kavramı 1990'lı yıllarda 3. parti lojistik firmalarının yetersiz kalması üzerine ortaya çıkmıştır ve lojistik sektöründe bilgi ve ürün akışı ile ilgili danışmanlık hizmeti veren firmaların oluşturduğu bir lojistik hizmet alanıdır. 3PL firmalarının yoğunlaştığı hizmet alanlarının yanı sıra stratejik ve teknolojik destekli konulara da yoğunlaşmaktadırlar<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> Mustafa Tanyeri-Aytekin Fırat, "Rekabet Değişkeni Olarak Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing)", **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, İzmir, Cilt:7 Sayı:3, 2005, ss.273-274.

<sup>25</sup> Koban- Yıldırım Keser, **a.g.e.**, s.59.

<sup>26</sup> Kayabaşı, **a.g.e.**, ss.115-116.

<sup>27</sup> Keskin, **a.g.e.**, ss.75-76.

### 1.1.5.3. Beşinci Parti (Taraf) Lojistik Hizmetleri

Geleceğin trendi olarak görülen beşinci parti lojistik hizmetleri dördüncü parti lojistik uygulamalarının gelişmiş halini ifade etmektedir. Tedarik zinciri kapsamının tamamı için bütünleşik lojistik çözümleri sağlanmasına odaklanan ve büyük ölçekli işletmelerde satın alma ve lojistik fonksiyonların profesyonel bir firmaya yaptırılması ile işletme sorumluluğunun ortadan kaldırılmasını sağlayan 5PL bu yolla da işletmenin kendi uzmanlık alanına odaklanmasına imkân sunmaktadır<sup>28</sup>.

### 1.1.6. Tedarik Zinciri ve Tedarik Zinciri Yönetimi

Küreselleşen ekonomi ve artan rekabet satılan ürünün niteliği dışında ürünü satan firmanın müşteriye sunduğu hizmetlerin de önemli hale gelmesine sebep olmuştur. Firmalar müşteri memnuniyeti sağlamak ve pazar paylarını koruyabilmek için üretim ve ürün ile ilgili hizmet veren faaliyetlere yönelmiştir. Bunlardan en önemlisi tedarik zinciri yönetimidir.

Tedarik zinciri, hammadde tedarikinden depolama, stok kontrolü ve siparişlerin yönetimi, dağıtım, ürünün müşteriye ulaştırılması faaliyetleri ve bu faaliyetlerin takibi için bilgi akışını sağlayan sistemlerden oluşmaktadır<sup>29</sup>. Tedarik zinciri faaliyetleri genellikle tedarik lojistiği olarak da ifade edilmektedir<sup>30</sup>. Tedarik lojistiği her aşamada oluşabilecek olumsuzlukların önüne geçilmesinde ve oluşan olumsuzlukların giderilmesinde üretici firmalara destek sağlayan en önemli lojistik faaliyetler arasında yer almaktadır.

---

<sup>28</sup> Koban- Yıldırım Keser, **a.g.e.**, s.72.

<sup>29</sup> Koban- Yıldırım Keser, **a.g.e.**,s.67.

<sup>30</sup> Hasan Kürşat Güleş ve Diğerleri, **Tedarik Zinciri Yönetim Stratejik Planlama, Modelleme ve Optimizasyon**, Ankara, Gazi Kitabevi, 2010, s.107.

Tedarik zinciri yönetimi ise; tedarikçi, üretici, toptancı, bayi, müşteri ilişkileri ile bilgi ve para akışını düzenlemek, kontrol etmek ve yönetmektir<sup>31</sup>. Tedarik zinciri yönetimi kısaca üretim ve tüketim faaliyetlerini gerçekleştiren birey ya da firmalar arasında bilgi ve malzeme akışını sağlayan köprü görevini üstlenmektedir.

Geçmişte tedarik zinciri yönetimi sadece üretim ve dağıtım sistemindeki malzeme akışının kontrolü olarak görülmüştür<sup>32</sup>. Tedarik zinciri kavramı 1960'larda ortaya çıkarken tedarik zincirinin ilk aşaması olarak kabul edilen fiziksel dağıtım konusuna ilk vurgu Bowersox tarafından yapılmıştır. 1970'li yıllara gelindiğinde Malzeme İhtiyaç Planlaması (MRP) sisteminin tanıtılması süreç içi çalışmaların, üretim maliyeti, kalite, yeni ürün geliştirme ve teslimde tedarik süreleri üzerindeki büyük etkisi yöneticiler tarafından anlaşılmıştır. Bu nedenle bu dönemi tedarik zinciri yönetimde profesyonelleşmenin başladığı dönem olarak ifade etmek yanlış olmayacaktır<sup>33</sup>.

1980'li yıllarda küreselleşme ile birlikte artan rekabet firmaları düşük maliyetli ve kaliteli ürün üretmeye yönelmiştir. Tedarik zincirinin ikinci aşaması olarak nitelenebilecek bu dönemde Hızlı Cevap Sistemi olarak adlandırılan program ilk olarak tekstil endüstrisinde başlatılmıştır. 1990'lı yıllara gelindiğinde ise Etkin Müşteri Cevabı Programları geliştirilmiştir. Yöneticiler tarafından tedarikçilerin verdiği hizmetin müşteri ihtiyaçlarını karşılamadaki ve kaliteli üretim yapabilme üzerindeki etkinliğinin anlaşılması ile işletme programlarında tedarik zinciri yönetim

---

<sup>31</sup> Gülsen Akman- Atakan Alkan, "Tedarik Zinciri Yönetiminde Bulanık AHP Yönetimi Kullanılarak Tedarikçilerin Performansının Ölçülmesi: Otomotiv Yan Sanayiinde Bir Uygulama", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi**, Sayı: 9, 2006, s.25.

<sup>32</sup> Kayabaşı, **a.g.e.**, s.124.

<sup>33</sup> Ali İhsan Özdemir, "Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları", **Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Sayı: 23, 2004, s.90.

kavramının yer alması dönemin önemli gelişmeleri arasında bulunmaktadır<sup>34</sup>.

1990'lı yıllar sonrasında ise üretimde hızın ve maliyet avantajının öneminin artması, finansal performansa dair beklentilerin yüksekliği sebebiyle tedarik zincirine geçiş süreci hızlanmıştır<sup>35</sup>. Günümüzde etkin tedarik zinciri yönetimi ancak işletmenin iç ve dış bağlantılarının entegrasyonu ile mümkün olmaktadır ve tüm tedarik zinciri unsurları arasında tedarikçi, tedarik zinciri yönetiminin başarısı için gerekli olan temel bileşeni oluşturmaktadır<sup>36</sup>. Tedarikçinin performansı tedarik zincirinin başarısını etkilerken aynı zamanda firmaların üretim ve ulaştırma maliyetleri üzerinde etkili olarak firmaların mali yapısı ile rekabet edebilirliklerini de etkilemektedir.

İki tür tedarik zinciri biçimi bulunmaktadır. Basit bir tedarik zincirinde her tedarikçi bağımlıdır ve bir ya da daha fazla bileşeni sadece zincirin bir üst sırasındaki tedarikçi ya da montaj tesisi için sağlamaktadır. Karmaşık bir tedarik zincirinde ise en az bir tedarikçi, bir ya da daha fazla bileşeni iki ya da daha fazla üst sıradaki tedarikçilere ya da montaj tesislerine sağlamaktadır<sup>37</sup>.

---

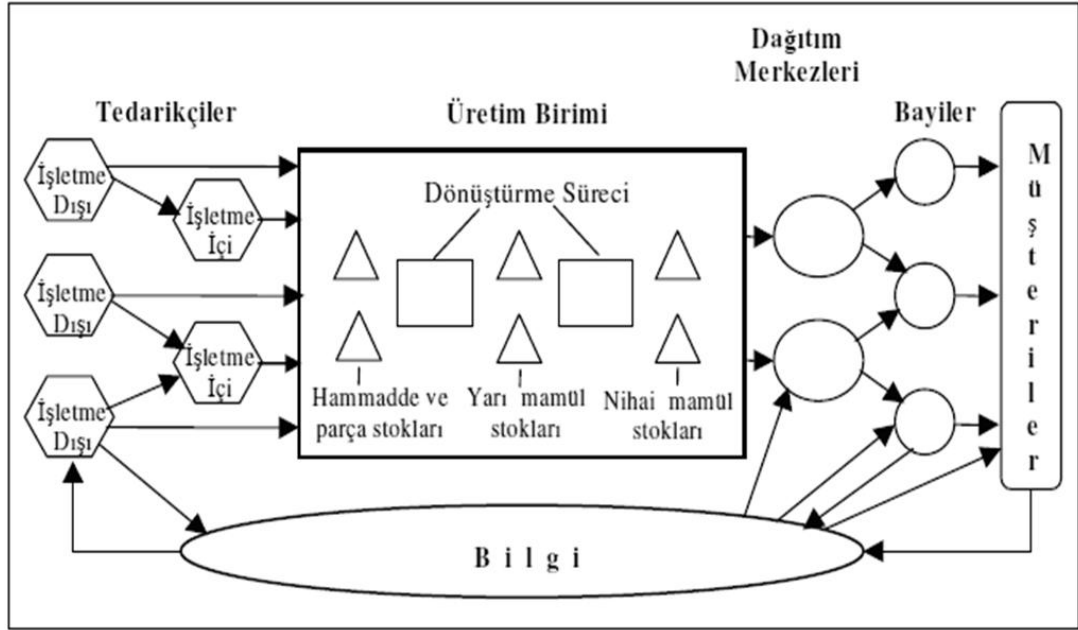
<sup>34</sup> Özdemir, a.g.e., ss. 89-90.

<sup>35</sup> İTO, **Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi**, İTO Yayınları, İstanbul, 2006, s.12.

<sup>36</sup> Akman- Alkan, a.g.e.,s.25.

<sup>37</sup> F. E. Vergara-M. Khouja-Z. Michalewicz, "An Evolutionary Algorithm for Optimizing Material Flow in Supply Chains", **Computers and Industrial Engineering**, Vol 43, Issue 3, 2002, pp. 407-408.

**Şekil 1:Tedarik Zincirinde Bilgi ve Malzeme Akışı**



**Kaynak:** Bahar Özyörük, "Tedarik Zincirinde Ürün Dağıtımını İçin 3. Taraf Kullanımı (3PL) ve Firma Seçimi", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C. 13, S: 2, 2008, s. 66.

Tedarik zinciri yönetimi stratejik seviye, taktik seviye ve operasyonel seviye olmak üzere üç seviyeden oluşmaktadır. Stratejik seviye, aylık talep tahminlerinin yapılması, kurumsal dağıtımın planlanması, kurumsal üretim planlaması ve kurumsal malzeme planlaması, taktik seviyede, haftalık tahminler, ana üretimin çizelgelenmesi, malzeme ihtiyaç planlaması, dağıtım ihtiyaçları planlaması, operasyonel seviyede ise siparişler, envanter dağıtımı, proses seviyesinde çizelgeleme, malzemenin serbest bırakılması faaliyetleri yer almaktadır<sup>38</sup>. Her seviyede farklı işlemler yer almaktadır ancak her bir seviye kendinden önceki ya da

<sup>38</sup> Bahar Özyörük, "Tedarik Zincirinde Ürün Dağıtımını İçin 3. Taraf Kullanımı (3PL) ve Firma Seçimi", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C. 13, S: 2, 2008, s. 66.

sonraki seviyenin tamamlayıcısı niteliğindedir ve birinde meydana gelebilecek herhangi bir olumsuzluk tedarik zincirinin tamamını etkileyebilmektedir.

Tedarik zincirinin her aşamasında amaç, bilginin zincirin diğer halkalarına iletmesi ile arz ve talep dengesini sağlamaktır. Tedarik zinciri yönetiminde ise firmanın faaliyet alanı dışındaki konularda tedarik işlerinin sağlanması ve tedarikçilerin yönetilmesi temel amaçtır. Etkin tedarik zinciri yönetimi ancak firma iç kaynaklarının bütün olarak ele alınması ve firma yönetim yapısının bu yapıya uygun olarak oluşturulması ile mümkündür<sup>39</sup>. Tedarik zincirinin etkinliği firma başarısı için önemlidir. Bu nedenle firmalar değişen pazar koşullarına cevap verebilecek yapıda tedarik zincirleri oluşturmaktadırlar<sup>40</sup>. Ayrıca tedarik zincirinin başarı durumunu ve performansını değerlendirmek için tüm tedarik zinciri aşamalarındaki performans ölçütleri değerlendirilmelidir<sup>41</sup>. Belirtilen koşulların tamamının yerine getirilmesi durumunda ancak doğru planlanmış etkin bir tedarik zinciri yönetiminden söz etmek mümkün olacaktır.

Tedarik zinciri yönetimine ilişkin bir diğer kavram da e-tedarik zinciri yönetimidir. Bilgi paylaşımı ve bilgi teknolojilerini içeren e-tedarik zinciri yönetiminde yer alan bilgi teknolojisi dağıtımın performans gelişiminde ve lojistik faaliyet bütünleşmesinde etkili olmaktadır ve bu yolla işletmelerin karşılıklı para ve materyal paylaşımı sağlanarak planlama aşamasına etkin katılım gerçekleştirilmektedir<sup>42</sup>.

---

<sup>39</sup> Özyörük, **a.g.e.**, ss.66-67.

<sup>40</sup> Hau L. Lee, Çeviren: Oygur Yamak, “Çevik, Uyarlanabilir ve Uyumlu Tedarik Zincirleri”, **Harvard Business Review Tedarik Zinciri Yönetimi**, Harvard Business School Press Corporation, Ankara, Türkiye Metal Sanayicileri Sendikası Yayınları, 2005, s.87.

<sup>41</sup>U. Erman Eymen, **Tedarik Zinciri Yönetimi**, y.y., Kaliteofisi Yayınları, 2007, ss.15-20.

<sup>42</sup> Kayabaşı, **a.g.e.**, s.131.

### 1.1.7. Lojistik Köyler

Lojistik faaliyetler açısından önemli olan kavramlardan bir tanesi de lojistik köylerdir. Lojistik köy kavramını kısaca lojistik faaliyetlerin tamamının yapılabileceği yer olarak açıklamak mümkündür. Lojistik köyler özellikle kent içi trafiğinde azalma sağlanması ve yük taşımalarının verimliliğinin artırılması konusunda etkili olmaktadır<sup>43</sup>. Ayrıca tüm lojistik faaliyetlerin aynı yerde yapılabilmesi sebebiyle maliyet ve zaman faydası sağlayarak lojistik hizmetlerden daha fazla fayda sağlanması imkânı da sunmaktadır.

Daha açık bir şekilde ifade etmek gerekirse lojistik köyler, içinde lojistik ve taşımacılık firmalarına yönelik resmi kurumların yer aldığı, tüm ulaşım sistemleri ile bağlantısı bulunan, depolama, bakım-onarım, yükleme-boşaltma, elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme gibi faaliyetlerin gerçekleştirilebildiği yerler olarak tanımlanmaktadır<sup>44</sup>.

Lojistik köyler iki ana grupta incelenmektedir. Bunlar toplum merkezli lojistik köyler ve taşımacılık odaklı lojistik köylerdir. Toplum merkezli lojistik köyler şehirlere yakın olmakla birlikte içerisinde yerleşim yeri ve alışveriş merkezi gibi yapıları barındırmaktadır. Taşımacılık odaklı lojistik köyler ise yükleme ve boşaltma gibi taşımacılık faaliyetlerine yönelik yerlerdir<sup>45</sup>. Her iki lojistik köy türü de lojistik faaliyetler açısından üretici ve tüketicilere tüm lojistik hizmetleri içermeleri sebebiyle zaman faydası sağlamaktadır.

---

<sup>43</sup> Ayça Alev- Betül Sargın, Kent Danışmanlığı Ofisi, **Dünyadaki Lojistik Köyler**, İzmir, İZTO Yayınları, 2009, s.3.

<sup>44</sup> (Çevrimiçi) <http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoz.pdf>, Erişim Tarihi:12.Ocak.2011.

<sup>45</sup> Tanyaş, İris, **a.g.e.**, s.117.

### 1.1.8. Lojistik Alanında Kullanılan Taşıma Şekilleri

Taşıma, işletmenin lojistik faaliyetleri için hem maliyet açısından hem de çevresel yönden önemli etkilere sahip bir faaliyettir<sup>46</sup>.

Lojistik faaliyetlerde kullanılan taşıma şekilleri lojistik için çok önemli olan zaman ve maliyet konularını etkilemektedir. Bir ürün ya da hammaddenin niteliklerine göre ya da tüketici ve üreticinin talebine bağlı olarak kullanılacak olan taşıma şekli değişebilmektedir. Taşıma türleri karmaşık sosyal ve ekonomik ilişkilere sahiptir. Bu nedenle taşıma türleri arasından seçim yapmadan önce taşınacak yükün nitelikleri, yükün taşınacağı yer, müşterinin talepleri, maliyet ve zaman gibi birçok unsurun iyi bir şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir<sup>47</sup>. Öyle ki taşınacak ürüne ya da taşımının yapılacağı bölge coğrafyasına uygun olmayan bir taşıma şeklinin kullanılması ürünün zarar görmesine ve daha birçok olumsuz sonucun doğmasına sebep olabilmektedir.

Lojistik taşıma türleri önemleri sebebiyle aşağıda kısaca incelenecektir<sup>48</sup>:

Karayolu taşımacılığı, ürün veya hammaddenin kapıdan kapıya ve aktarmasız olarak teslim edilmesini sağladığı için hızlı ve tercih edilen bir taşıma şeklidir.

Demiryolu taşımacılığı, karayolu taşımaya oranla daha ucuzdur ve hacmi büyük yüklerin taşınması için elverişlidir. Günümüzde önemli teknik ve yapısal

---

<sup>46</sup> Sahavet Gürdal, **Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi**, İstanbul, İTO Yayınları, 2006, ss.14-15.

<sup>47</sup> William L. Garrison-David M. Levinson, **The Transportation Experience Policy, Planning, and Deployment**, Oxford University Press, New York, 2006, p.3.

<sup>48</sup> Gürdal, **a.g.e.**, ss.34-36.

değişiklikler geçirmektedir ve karayolu ağırlıklı olan yük taşımacılığının bu sisteme kaydırılması hedeflenmektedir.

Denizyolu taşımacılığı özellikle hacmi ve miktarı büyük yüklerin uzun mesafeli olarak taşınmasında kullanılan ekonomik, güvenli, enerji tüketimi az olan bir taşıma şeklidir<sup>49</sup>. Denizyolu taşımacılığında terminallerin yeri ve durumu büyük önem arz etmektedir ve terminallerin gelişimi deniz taşımacılığının gelişimini de etkileyen bir olgudur<sup>50</sup>.

Havayolu taşımacılığı, yolcu, yük ve postanın ticari amaçla taşınmasını ifade etmektedir<sup>51</sup>. Ekonomik büyüme ve gelişmede önemli ölçüde etkili olan havayolu taşımacılığı hızlı olması sebebiyle tercih edilmektedir<sup>52</sup>. Özellikle kısa sürede ulaşımı talep edilen ürünlerin ya da hammaddelerin taşınmasında tercih edilen havayolu taşımacılığı lojistik açısından önemli bir taşımacılık şeklidir ve diğer taşımacılık türlerine göre hızı bakımından avantajlıdır.

Boru hattı taşımacılığı, sıvı maddelerin taşınmasında tercih edilen bir taşımacılık sistemidir. Boru hattı taşımacılığı hava koşullarından etkilenmemesi ve sürekliliği ve benzeri özellikleri bakımından önemli bir taşımacılık şeklidir. Boru hattı taşımacılığı sıvı maddelerin taşınmasında kullanılan bir yöntem olarak

---

<sup>49</sup> Cem Saatçioğlu, **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları**, Ankara, Gazi Kitabevi, 2006, s.48.

<sup>50</sup> Gordon Wilmsmeier- Jan Hoffmann -Ricardo J. Sanchez, Edited by: Kevin Cullinane- Wayne K.- Talley, "The Impact of Port Characteristic on International Maritime Transport Costs", **Research in Transportation Economics vol.16**, Elsevier JAI, Netherlands, 2006, p.202.

<sup>51</sup> John J. Sheehan, **Business and Corporate Aviation Management On-Demand Air Transportation**, MCGRAW-HILL, The United States of America, 2006, p.1,

<sup>52</sup> Ali Emre Sarılgan, "Türkiye'de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler", **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt: 11, Sayı: 1, 2011, s.70.

düşünülse de son dönemde hacimli katı maddeler ve küçük hacimli katı maddelerin de bu taşımacılık şekli ile taşınabilmeleri yönünde çalışmalar yapılmaktadır<sup>53</sup>.

**Tablo 1: Taşıma türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması**

<b>Taşıma Türü</b>	<b>Maliyet</b>	<b>Hız</b>	<b>Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı</b>	<b>Farklı Malların Kullanma Becerisi</b>	<b>Tarifeli Yükleme Sıklığı</b>	<b>Tarifelerin Uygulanmasının Güvenilirliği</b>
<b>Karayolu</b>	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
<b>Denizyolu</b>	Çok Düşük	Yavaş	Sınırlı	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
<b>Havayolu</b>	Çok Düşük	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
<b>Demiryolu</b>	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
<b>Boru Hattı</b>	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

**Kaynak:** Metin Çancı, Murat Erdal, **Lojistik Yönetimi**, İstanbul, UTİKAD Yayınları 2003, s.25.

Tablo 1’de lojistik taşıma türlerinin birbirlerine göre avantaj ve dezavantajlarına yer verilmiştir. Buna göre karayolu hız, taşıma alanı gibi konularda diğer taşıma türlerine göre avantajlıyken maliyet açısından dezavantajlı konumda yer almaktadır. Denizyolu maliyet açısından avantajlıyken hız ve taşıma alanı bakımından dezavantajlıdır. Demiryolu ise maliyet ve hizmet alanı bakımından avantajlıyken hız bakımından dezavantajlıdır. Boru hattı taşımacılığında ise maliyet düşüktür ancak taşıma alanının sınırlı olması sebebiyle dezavantajlıdır.

Bu nedenle her zaman bir ürünün ya da hammaddenin sadece tek bir taşıma türüyle üreticiden tüketiciye ulaştırılması mümkün olmamaktadır ve birden fazla taşıma aracından faydalanılmaktadır.

---

<sup>53</sup> Karacan-Kaya, a.g.e., s.28.

Birden fazla taşıma türünden yararlanılan taşıma yöntemleri intermodal taşımacılık, çoklu taşıma ve modern taşımacılıktır. İntermodal taşıma şeklinde yükler sadece bir tane sefer tarifesi ile iki veya daha fazla taşıma türü koordineli bir biçimde kullanılarak yük alıcıya ulaştırılmaktadır. Çoklu taşıma, yüklerin satıcıdan alıcıya tek yük senedi ile birden fazla taşıma türü kullanılarak ulaştırılmasıdır. Kombine taşımacılıkta yükler tek bir taşıma biriminin içinde olacak şekilde birden fazla taşıma türü kullanılarak yeniden yüklemeye gerek kalmadan kapıdan kapıya taşınmaktadır<sup>54</sup>. Kara, hava, deniz taşımacılığı ve diğer tüm taşıma şekilleri lojistik açısından büyük önem arz etmektedir. Lojistik faaliyetlerin en önemli aşamalarından bir tanesi olan taşımacılık ve diğer tüm lojistik faaliyetler ise insan ihtiyaçlarının karşılanmasını temel alan ticaret faaliyetleri açısından büyük önem arz etmektedir. Özellikle dış ticaret açısından lojistiğin önemi tartışmasız çok büyüktür bu nedenle dış ticaretin de teorik olarak incelenmesi lojistiğin etkinliğinin anlaşılmasında faydalı olacaktır.

## **1.2. Dış Ticaretin Tanımı ve Tarihsel Gelişimi**

Dış ticaret insanların kimi zaman daha kaliteli, daha ucuz ve güvenilir ürünlere ulaşma amacıyla kimi zamanda mevcut ürünlerin ihtiyaçlarını karşılayamaması nedeniyle başka ülkelerden ürün temin etmesi faaliyetini ifade etmektedir. Bu nedenle dış ticaret ekonomi başta olmak üzere tüm yaşamı etkilemektedir.

Ticaretin temelinde insanların ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla mal değiş tokuşu yapmaları yer almaktadır. Ancak paranın bulunuşu ile farklı bir ivme kazanan ticaret zamanla uluslararası boyutlara taşınmıştır. Böylece ülkelerarası ticari

---

<sup>54</sup> Karacan-Kaya, **a.g.e**, ss.31-33.

faaliyetler yapılmaya başlanmıştır. Bu faaliyetlere yani ülkeler arasında gerçekleştirilen mal ve hizmet ticaretlerinin tamamına dış ticaret denmektedir<sup>55</sup>.

Dış ticarete serbestleşme ile ülkelerarası ticari faaliyetlerde artış gerçekleşmiştir<sup>56</sup>. Ulaştırma sistemlerinde ve iletişim alanındaki teknolojik yenilikler de dış ticaret faaliyetlerinin artmasında etkili olan önemli gelişmeler arasında yer almaktadır<sup>57</sup>.

Ekonomi biliminin temel uğraşı olan bireyin ve toplumun refahının yükseltilmesi hedefi yolunda ihtiyaçların ülkelerin kendi üretimi ile karşılanamaması dış ticareti ön plana çıkarmaktadır<sup>58</sup>. İhtiyaçların karşılanamaması sonucunda ithalat ve ihracat hareketlerinin tamamından oluşan dış ticaret ülke ihtiyaçlarının karşılanmasında devreye girmektedir.<sup>59</sup> Ülkeler dış ticarete başka ülkelere mal ya da hizmet alabilmekte ve başka ülkelere mal ya da hizmet satabilmektedir. Böylece ülkeler ihracat sayesinde üretim fazlasını başka pazarlarda satarak gelir elde ederken ülke içi üretimin yetersizliğini de ithalat ile başka ülkelere mal ya da hizmet alarak gidermektedirler.

Dış ticaret ülkelerin ekonomik ve sosyo-kültürel gelişimi ile siyasi yapısı üzerinde etkili olarak ülke kârına ya da ülke zararına neden olmaktadır<sup>60</sup>. Ayrıca ülkeler dış ticaret ile ilgili politika ve önlemler uygulayarak ülke ödemeler

---

<sup>55</sup> Nazım Öztürk, **Dış Ticaret Kuram Politika Uygulama**, Ankara, Palme Yayıncılık, 2009, s.1.

<sup>56</sup> **A.e.**

<sup>57</sup> Gülden Ülgen, **İktisat Bilimine Giriş**, İstanbul, Der Yayınları, Genişletilmiş ve Gözden geçirilmiş 2. Basım, 2004, ss.303-304.

<sup>58</sup> Sadi Uzunoğlu ve Diğerleri, **Temel Ekonomi**, İstanbul, Literatür Yayınları, 2006, ss.271-272.

<sup>59</sup> Yaser Gürsoy, **Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi**, Bursa, Ekin Basım Yayın Dağıtım, 3. Baskı, 2007, s.20.

<sup>60</sup> Carla A. Nelson, **Import-Export How To Take Your Business Across Borders**, 4. Baskı, McGraw-Hill Companies, New York, 2009, p.8.

dengesinin sağlanmasına katkıda bulunmaktadır. Ülke ödemeler dengesini sağlamada ülkelerin ihracat ve ithalat hacimleri ile ithalat ve ihracat gelir ya da giderlerinin döviz karşılığı değerleri önem taşımaktadır.

Ülke ekonomileri için bu denli önemli olan dış ticaretin tarihsel gelişimine bakıldığında ise 15. yüzyılda pusulanın bulunmasıyla yeni ticaret yollarının keşfedilmesinin dış ticaret açısından çok önemli bir gelişme olduğu görülmektedir<sup>61</sup>. 16. yüzyılda büyük keşiflerle birlikte dış ticaret de yeni bir boyut kazanmıştır. 16. yüzyılın sonlarına doğru, Merkantalizm'in doğuşu ticaretin sınırlanmasına neden olmuştur ve ticaret devletlerin kısıtlayıcı engelleri ile karşılaşmıştır<sup>62</sup>. Daha sonra fizyokratlar tarafından dış ticaretin serbestliği savunulmuştur<sup>63</sup>. Ticaret alanında farklı görüşler ve uygulamalar devam ederken Sanayi Devrimi ile büyük ölçekli üretime geçiş sanayileşmiş ülkeler arasında talebi karşılamak için hammadde ve pazar arayışına hız kazandırmıştır<sup>64</sup>.

18. yüzyılın sonlarından itibaren ise Klasik İktisat görüşü gelişmeye başlamıştır. Adam Smith Wealth of Nations'ı yayımlamış ve ticaret teorisinin temeli böylece atılmıştır. Smith ülkelerin bir malı diğerine göre mutlak olarak daha ucuza üretirlerse, o malın üretiminde uzmanlaşmaları gerektiğini ve bu malda mutlak üstünlüğe sahip olmaları gerektiğini vurgulamıştır. Mutlak üstünlüğe sahip olmadıkları malların üretimine ve ihracatına yönelmemeleri gerektiğini vurgulamıştır. 19. yüzyılda Ricardo tarafından uluslararası ticaretin, mutlak değil karşılaştırmalı üstünlüklere dayanması gerektiği görüşü ortaya konmuştur. Yine 19. yüzyılda dış ticaret kazançlarını belirlemek için talep unsuru Mill tarafından analize

---

<sup>61</sup> Nejat Bozkurt, "Ticaretin Felsefesi, Tarihçesi ve etikle Olan Sıkı Bağına İlişkin Bazı Saptamalar", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Dergisi**, Sayı: 2, Aralık 2002, s.161.

<sup>62</sup> Gürsoy, **a.g.e.**, s.3.

<sup>63</sup> Öztürk, **a.g.e.**, s.12.

<sup>64</sup> Gürsoy, **a.g.e.**, s.3.

dahil edilmiştir ve Mill karşılıklı talep yoluyla dış ticaretin teknolojik gelişmeyi etkileyeceğini ifade etmiştir<sup>65</sup>. Dış ticaretin önemi 19. yüzyılda daha çok artarken, 1873’de yaşanan ekonomik bunalım korumacılığa dönüş taleplerini artırmıştır<sup>66</sup>.

Dış ticaret hakkında teoriler geliştirilmeye devam ederken 1930’lu yıllarda yaşanan büyük ekonomik buhran sonrası ülkeler kendi içlerine kapanarak, büyük buhranın yol açtığı sorunlara yönelmişlerdir. Bu dönemde dış ticarete yaşanan durgunluk yeni gelişmekte olan batılı ülkeleri rahatsız etmiştir<sup>67</sup>. İşsizlik oranının çok yüksek seviyelere ulaştığı ve bu artışın devam ederek dünya ekonomisini derinden sarstığı bu dönemde Keynes’in Genel Teori’si ekonomik hayatın gündemine girmiştir<sup>68</sup>. Daha sonra Heckscher ve Ohlin ise dış ticaret konusunda geliştirdikleri teoride bir ülkenin yüksek oranda sahip olduğu üretim faktörünün yoğun olduğu mallarda karşılaştırmalı olarak üstün olacağını ifade etmişlerdir. Bu ülkeler uzman oldukları malları ihraç ederken az sahip olduğu faktör ile üretilen ürünleri ise ithal etmektedirler<sup>69</sup>. Ülkeleri ekonomik ve sosyal olarak etkilemesi sebebiyle dış ticaret konusunda geliştirilen teoriler ve bu konudaki çalışmalar sadece yukarıda belirtilen teorilerle sınırlı kalmamıştır. Değişen ekonomik ve teknolojik yapıya göre dış ticaret faaliyetlerinde ve politikalarında da değişiklikler olmuştur.

İkinci Dünya Savaşı’nın sona ermesi ile birlikte uluslararası ekonomik, sosyal ve siyasi yapılanmaya öncelik verilmiştir ve Birleşmiş Milletler Örgütü, ardından Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Bankası (IBRD) kurulmuştur. Dış ticaretin

---

<sup>65</sup> Yusuf Bayraktutan, “Bilgi ve Uluslararası Ticaret Teorileri”, **C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, Cilt 4, Sayı 2, 2003, ss.176-177.

<sup>66</sup> Tefik Güran, **İktisat Tarihi**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları, 2004, ss.149-151.

<sup>67</sup> Nil Karaca, “Gatt’tan Dünya Ticaret Örgütü’ne”, **Maliye Dergisi**, Sayı: 144, 2003, s.84

<sup>68</sup> William J. Barber, Çeviren: İhsan Durdu, **İktisadi Düşünce Tarihi**, Şûle Yayınları, 1995, ss.301-305.

<sup>69</sup> Havva Tunç, **Uluslararası Ticaret, Para ve Finans**, İstanbul, Alfa Yayınları, 2004, s.81.

serbestleşmesi hedefi ile ilgili olarak Gümrük Tarifeleri, Ticaret Genel Anlaşması (General Agreement on Tariffs and Trade-GATT) imzalanarak 1948 yılında yürürlüğe girmiştir. Bu dönemde dış ticaret hacmi, 1948 yılı için 60 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir<sup>70</sup>. GATT ile yeni bir dönem başlamıştır demek yanlış olmayacaktır. GATT Anlaşması ve sonrasında yapılan anlaşmalar ve kurulan birlikler ile dış ticaret konusu resmi olarak ele alınmıştır. 1950 yılına gelindiğinde dünya ekonomisinin dış ticarete açıklık oranı, Birinci Dünya Savaşı ve İkinci Dünya Savaşı öncesi dönemlere göre gerilemiştir ve 7,1 oranına düşmüştür. İlerleyen dönemlerde artış göstererek 1993 yılına gelindiğinde 17,1 oranında gerçekleşmiştir<sup>71</sup>. Özellikle yirminci yüzyılda internetin ticari amaçla kullanılmaya başlanması başka ülkelerdeki firmalara ait ürünlerin daha büyük kitlelere ulaşmasını sağlamıştır. Böylece firmalar ya da bireyler ihtiyaçları olan ürün ya da hammaddeleri internet üzerinden satın alabilme imkânına kavuşmuştur.

Fakat dünya dış ticareti dünya ekonomisinin petrol fiyatlarındaki aşırı yükselme ve Euro'nun değer kaybetmesi sonucu sarılması ile birlikte bazı sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Ancak 2004 yılına gelindiğinde dünya ticareti 1997 yılından itibaren 2004 yılına kadarki en hızlı büyümeyi gerçekleştirmiştir ve Asya'nın dünya ihracatındaki payında artış yaşanmıştır<sup>72</sup>. 2002 yılında küresel ekonomik faaliyetlerdeki iyileşmenin de etkisi ile dünya ticaretinde de büyüme gerçekleşmiştir. 2007 yılında ise ABD'de yaşanan kriz dünya ekonomisinde olumsuz etkilere neden olurken 2009 yılında dünya ticaretinde daralma yaşanmıştır<sup>73</sup>.

---

<sup>70</sup> Robert Went, "Küreselleşme Neoliberal İddialar Radikal Yanıtlar", Çeviren: Emrah Dinç, Yazın Yayıncılık, Ekim, 2001, s.27.

<sup>71</sup> Faruk Aydın ve Diğerleri, **Dış Ticarete Küresel Eğilimler ve Türkiye Ekonomisi**, Ankara, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, 2010, s.7.

<sup>72</sup> Erişim Tarihi: <http://www.uedtp.org.tr/dtmadmin/upload/EAD/>, 12.Şubat.2011.

<sup>73</sup> (Çevrimiçi) [www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/.../gelisme.doc](http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/.../gelisme.doc), Erişim Tarihi:12.Şubat.2011.

### 1.2.1. Dış Ticaretin Ekonomi Açısından Önemi

Dış ticaret öncelikle insan ihtiyaçlarının tatmini bakımından önemli bir konudur. Bunun yanı sıra ülke ekonomileri ve dünya ekonomisi ile ülkelerin sosyo-kültürel, askeri ve siyasi yapıları üzerinde de etkili olmaktadır.

Dış ticaretin ekonomi üzerindeki etkilerine değinmek gerekirse öncelikle ülkeler için gelir ve döviz kaynağıdır. Ülkelerin makro ekonomik göstergeleri üzerinde etkili olan dış ticaret aynı zamanda ülke ekonomilerine yön vermede de etkili olan bir ekonomi politikası aracıdır.

Ülke içi üretimin fazla olması durumunda ürünlerin başka ülkelere ürün ya da hizmet satması ile döviz girişi sağlanmaktadır. Kimi zaman da ülke içi üretimin istenilen nitelik ya da fiyatlarda olmaması, üretim için gerekli hammadde ile ara mamülün yetersiz olması ya da hiç bulunmaması durumunda da başvurulmuş dış ticaret faaliyetleri üretimi etkileyerek ekonomiyi bu yönden de etkisi altına almaktadır.

Dış ticaret kaynaklı rekabet, firmaları daha kaliteli ve ucuz üretim yapmaya yöneltirken rekabet sebebiyle oluşan baskı daha etkin çalışmalarını sağlamaktadır. Rekabet sayesinde tekelleşme başta olmak üzere, yüksek fiyat, kalitesiz üretim, kaynak israfı gibi birçok olumsuzluk da önlenmektedir. Dış ticaret ile alınan ürünler aracılığıyla ya da rekabet sebebiyle teknolojik ilerlemeye katkı sağlanmaktadır<sup>74</sup>. Böylece üretim alanındaki ilerlemeler sayesinde ülkelerin pazar paylarını korumaları sağlanmaktadır. Yeni teknolojiyi kullanacak iş gücünün eğitilmesi ve istihdam edilmesi de olumlu anlamda ülkeleri etkilemektedir. Nitelikli iş gücünün oluşumu

---

<sup>74</sup> Öztürk, a.g.e., ss.122-123.

desteklenirken bu iş gücünün çalışma alanının da sağlanması ekonomiyi istihdam yönünden etkilemektedir. Ülkeler arasındaki dış ticaret ilişkisi aynı zamanda siyasi ilişkileri üzerinde de etkili olmaktadır. Dış ticaretin etkilediği ülke ekonomik güçleri diğer ülkelerin söz konusu ülkeye olan bakış açıları ve tutumları üzerinde de etkili olurken dünya ekonomi kuruluşlarının da ülkeye olan güvenini etkilemektedir.

### 1.2.2. Dış Ticaretin Kapsamı

Dış ticaret ülkelerarası mal ve hizmet ticareti olarak tanımlanmaktadır. Ancak dış ticaret sadece mal ve hizmet ticareti olarak görülmemelidir. Daha önce de belirtildiği gibi birçok alanı ve sektörü etkileyen dış ticaretin de çeşitleri bulunmaktadır. Normal Dış Ticaret, Sınır Ticareti, Bağlı Ticaret ve Serbest Bölge Ticareti dış ticaretin çeşitleri arasında yer almaktadır. Normal Dış Ticaret, bir ayrıcalık ya da kısıtlama olmaksızın genel dış ticaret mevzuatına uygun bir şekilde ülkelerin dış ticaret yapmasını ifade etmektedir. Sınır Ticareti sınır komşusu olan iki ülkenin aralarında anlaşma yaparak, bu anlaşmanın koşullarına bağlı kalmak suretiyle ve özel bir rejime tabi olacak şekilde yapılan dış ticaret faaliyetidir. Bağlı Ticaret'ten kasıt ülkeler arasında anlaşmalar ile genellikle tarafların bir tanesinin bir kamu kuruluşu olduğu ve döviz tasarrufu sağlamak gibi nedenlerle yapılan dış ticarettir. Serbest Bölge Ticareti ise, ülkelerin siyasi sınırları içinde bulunan fakat gümrük sınırları dışında kalan ve serbest bölge olarak ifade edilen alanlarda bulunan firmaların gerçekleştirdiği dış ticaret şeklidir<sup>75</sup>.

Yukarıda bahsedilen dış ticaret çeşitlerinde ülkeler ya satıcı ya da alıcı konumunda yer almaktadır. Ülkelerin dış ticarete satıcı konumunda olması ihracatı, alıcı konumunda olması durumu ise ithalatı ifade etmektedir. Dış ticaretin

---

<sup>75</sup> Mehmet Karagül-Berfu İltar, **Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi Teori ve Uygulama**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 2. Baskı, Ankara., Nobel Yayın Dağıtım, 2010, ss.4-6.

kapsamının daha iyi anlaşılabilmesi açısından ihracat ve ithalat kavramları aşağıda incelenecektir.

İhracatı ülkelerin bazı nedenler ile başka ülkelere ürettikleri ürün, hizmet ya da ara mamul satması olarak tanımlamak mümkündür. Daha açık bir ifadeyle ihracat, yabancı ülke pazarlarındaki potansiyel müşterilerin tespit edilmesi ve bu müşterilere mal satışı yapılarak satılan malların ulaştırılmasıdır<sup>76</sup>. İhracat faaliyetlerini Dolaylı ve Dolaysız İhracat olmak üzere iki ayrı şekilde sınıflandırmak mümkündür. Dolaylı ihracat firmaların kendisinden bağımsız bir aracı kurum vasıtası ile ihracat yapmasıdır ve bu ihracat türünde alıcı ve satıcı arasında doğrudan ilişki bulunmamaktadır. Dolaysız ihracatta ise ihracatı işletmeler kendileri gerçekleştirmektedirler<sup>77</sup>.

İhracat ve ithalat faaliyetleri rastgele gerçekleştirilmemektedir. Firma ya da ülkeler ihracat ve ithalat yapmadan önce planlama yapmaktadırlar ve bu plan doğrultusunda ihracat ya da ithalat yapmaktadırlar. İhracatta ülkeler ihracat yapmadan önce ihraç edecekleri ürüne karar vererek ürünün hangi ülke pazarlarında arz edileceği konusunda pazar araştırması yapmaktadırlar. Pazar araştırması sonucunda hangi ülkelerde hangi fiyatla ne kadar ürün arz edileceğine karar verilmektedir. Daha sonra direk ya da aracı kurumlar vasıtasıyla pazara girilmektedir. İhracat, ülkelerin pazar payını genişletmede etkili olmaktadır<sup>78</sup>. Ayrıca döviz girişi sağlamaktadır ve ülke ekonomilerine olumlu yönde katkı sağlamaktadır. Ülkedeki üretim fazlasının satılması ve ülke üretiminin desteklenmesi bakımından

---

<sup>76</sup> Murat Canitez ve Diğerleri, **Uygulamalı İhracat İthalat İşlemler ve Dökümantasyon**, 2. Baskı, Ankara, Gazi Kitabevi, 2008, s.2.

<sup>77</sup> İsmail Bakan ve Diğerleri, **Dış Ticaret İşlemler ve Uygulamalar**, 7.Baskı, Ankara., Gazi Kitabevi, 2010, ss.3-5.

<sup>78</sup> T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi, **100 Soruda Dış Ticaret**, Ankara, DTM Yayınları, 2006, s.2.

olumlu yönde katkı sağlayan ihracat aynı zamanda yabancı ülke pazarlarındaki talebi karşılamak amacıyla ülkelerin gelişen teknolojiyi takip etmeleri ve bu yönde ilerleme kaydetmeleri için de ülkeleri teşvik etmektedir.

İthalat ise, ülkelerin çeşitli nedenlerle başka ülkelerden mal ya da hizmet satın alması olarak ifade edilmektedir. Bir başka deyişle ithalat bir ülkeye başka bir ülkeden mal getirme veya satın alma, dış alımdır<sup>79</sup>. Ülkeler çeşitli amaçlarla ithalat yapmaktadırlar. Öncelikle ülke içi üretimin yetersiz olması, ülke üretiminin ihtiyaçları karşılayacak nitelikte olmaması, ihtiyaç duyulan ürün, hammadde ya da teknolojinin ithalatçı ülkede bulunmaması, yabancı üretimin yerli üretimden daha düşük maliyetli olması gibi nedenler ülkeleri ithalat yapmaya yöneltmektedir.

Amaç ne olursa olsun ülkeler fiili olarak ithalat yapmadan önce ithalata hazırlanmak amacıyla, ihtiyaç duyulan hizmet, ürün ya da hammaddeye karar vererek, ithalata konu olan malın kalitesi, fiyatı ve benzeri konuların araştırılması yapmaktadırlar ve ithalatın hangi ülkeden yapılacağı konusunda karar vererek ithal edilecek mala yönelik yasal yükümlülüklerin yerine getirmektedir. Yasal yükümlülükler yerine getirildikten sonra gerekli belgelerin düzenlenmesi ve ihracatçı ülke ile bağlantı kurulması ile fiili ithalat sürecinin başlamaktadır<sup>80</sup>.

### **1.2.3. Dış Ticareti Etkileyen Unsurlar**

Dış Ticaret ülkelerin ekonomik, sosyal yapısından üretim sistemleri ve teknolojilerinin durumuna kadar birçok unsurdan etkilenmektedir. Ülkelerin sosyal ve kültürel yapıları ne tür ürün tercih edeceklerini ya da dış pazarlara nasıl ürünler satabileceklerini etkilerken, ekonomik durumları ve gelişmişlik düzeyleri de dış

---

<sup>79</sup> Sarp Ağaçdelen, **İthalat İhracat Budur**, Ankara, Detay Yayıncılık, 2010, s.3.

<sup>80</sup> **Ae.**, ss.7-8.

ticaret üzerinde etkili olan faktörler arasında yer almaktadır. Bu sosyal ve kültürel yapının etkisi ile diğer ülkeler ile olan ilişkileri ve diğer ülkelerin ekonomik ve sosyal yapıları da yine ülkelerin dış ticaretleri üzerinde etkili olmaktadır.

Devletlerin yaptığı düzenlemeler de yine dış ticaret üzerinde etkili olan önemli faktörler arasında yer almaktadır<sup>81</sup>. Herhangi bir anlaşmaya bağlı olarak, ülke ekonomisinin dışa kapalı bir yapıda olması veya dış etkenlere karşı korunması amacıyla uygulanan dış ticaret kısıtlamaları, ithalat ya da ihracata uygulanan vergiler, teşvikler ve benzeri unsurlar ülkelerin dış ticaret hacimleri ile dış ticaret gelir ve giderleri üzerinde önemli ölçüde etkili olmaktadır. Yine uluslararası kurum ve kuruluşların dünya genelinde geçerli olan düzenlemeleri de dış ticareti etkilemektedir.

Bireylerin ürün tercihi de dış ticareti etkileyen önemli unsurlar arasında yer almaktadır. Özellikle çevreye duyarlı üretim sistemlerinin kullanımı ve gelişmiş ülkelerde dış ticarete çevre ile ilgili uygulanan düzenleme ve kurallar tüketici tercihlerini etkilerken ülkelerin dış ticaret talepleri üzerinde de etkili olmaktadır<sup>82</sup>. Böylece dış ticaret hacmi ve gelirleri üzerinde de etkili olarak doğrudan dış ticaret faaliyetlerini ve gelirlerini de etkilemektedir.

Teknolojik gelişme de dış ticaret üzerinde etkili olan bir başka unsurdur. Ülkelerin ve firmaların teknolojik gelişim düzeyi pazarda talep edilen ürünlere cevap verebilmelerini ve diğer ülke ve firmalarla rekabet edebilirliklerini etkilemektedir.

---

<sup>81</sup> Ekrem Gül-Aykut Ekinci, “Çevre Düzenlemelerinin Dış Ticaret ve Rekabet Gücü Üzerine Etkisi”, (Çevrimiçi) <http://sbe.dumlupinar.edu.tr/7/89.pdf>, Erişim Tarihi:11. Ağustos, 2011.

<sup>82</sup> Ekrem Gül-Aykut Ekinci, “Çevre Düzenlemelerinin Dış Ticaret ve Rekabet Gücü Üzerine Etkisi”, (Çevrimiçi) <http://sbe.dumlupinar.edu.tr/7/89.pdf>, Erişim Tarihi:11. Ağustos, 2011.

Özellikle bilgi toplumu kavramının ortaya çıkması ve gelişmesiyle birlikte teknolojik olarak gelişen ülkeler dış ticarete başarının koşulu olan bilgi ve uzmanlaşma konusunda da başarılı olmaktadır. Dış ticarete pazar payının korunabilmesi ve rekabette üstünlük sağlamak araştırma ve geliştirme ile birlikte pazarın ihtiyacı olan teknolojik yeniliklerin sağlanması ile mümkün olmaktadır<sup>83</sup>.

Dış ticaret üzerinde etkili olan ve tüm dış ticaret faaliyetlerini etkileyen bir başka konu ise lojistikdir. Lojistikte üretimden, taşımaya, müşteriye ürün teslimine ve atıkların geri dönüşümüne kadar birçok faaliyeti kapsamaması sebebiyle dış ticaret üzerinde etkili olmaktadır.

#### **1.2.4. Dış Ticaret Politikası**

Ülke ekonomileri ve dünya ekonomisi için bu denli önemli olan dış ticaretin bir denetim ve düzen mekanizması ya da otoritesi olmadan rastgele gerçekleştirilmesi ülke ekonomilerini dolayısıyla dünya ekonomisini olumsuz etkileyecektir. Bu nedenle ülkeler dış ticaret faaliyetlerine yön vermek amacıyla çeşitli politikalar uygulamaktadır. Bu politikalara dış ticaret politikaları denmektedir.

Daha açık ifade etmek gerekirse dış ticaret politikalarını, ülkelerin dış ticaret faaliyetlerini yöneterek ülke ekonomilerini düzenlemek ve ekonomik büyüme ve kalkınmayı sağlamak amacıyla çeşitli araç ve yöntemlerle uyguladıkları politikalar olarak tanımlamak mümkündür. Ödemeler bilançosu açıklarının giderilmesi, ülke sanayilerini dış rekabet rekabete karşı koruma, ekonomik kalkınmanın sağlanması, ekonomik istikrarı sağlayarak piyasa aksaklıkların giderilmesi ülkelerin dış ticaret politikası uygulama amaçları arasında yer almaktadır. Ödemeler bilançosu

---

<sup>83</sup> Bayraktutan, **a.g.e.**, ss.182-184.

açıklarının giderilmesi amacıyla uygulanan dış ticaret politikaları dış açık gidermeye ilişkin politikalar olup ihracatı özendirmeye yönelik olmaktadır. Ülke sanayilerini rekabetten korumaya yönelik dış ticaret politikaları özellikle gelişmekte olan ülkelerde yeni kurulan sanayileri rekabet edebilecek düzeye gelene kadar korumak amacıyla uygulanan kotalar, ithalat yasaklamaları ve çoklu kur uygulamalarından oluşmaktadır. Ekonomik kalkınma amacıyla uygulanan dış ticaret politikaları ise ithal ikameci ve ihracata dayalı dışa açık sanayileşme stratejilerini içermektedir<sup>84</sup>.

Ayrıca dış ticarete yön vermek için iktisat politikalarından para politikası, maliye politikası ile vergiler, sübvansiyonlar, kotalar ve kambiyo denetiminden oluşan iktisat politikası araçlarından da yararlanılmaktadır. Para politikası ülkelerin iktisadi amaçlara ulaşabilmek için Merkez Bankası aracılığıyla ülkenin para ve kredi koşullarının kontrolünün sağlanması yönündedir. Bu yöndeki faaliyetler açık piyasa işlemleri, reeskont oranları, zorunlu karşılıklar ve disponibileden oluşmaktadır. Bu faaliyetler uygulanarak ülkedeki para arzı artırılmakta ya da azaltılmaktadır ve faiz oranları ve sermaye hareketlerinde de değişiklikler meydana gelmektedir. Maliye politikası ise yine iktisadi amaçlara ulaşabilmek için devletin kamu harcama ve gelirleri üzerinde yaptığı ayarlamaların tamamından oluşmaktadır<sup>85</sup>. Dış ticaret politikaları ülkelerin iktisat politikası kapsamında uygulanmaktadır. Ülkelerin dış ticaret faaliyetlerine yön vermede ve ülkelerin dünya ekonomisindeki yerini belirlemede etkili olan dış ticaret politikaları sadece uygulanan ülkeyi değil diğer ülkeleri de etkilemektedir.

---

<sup>84</sup> Öztürk, **a.g.e.**, ss.55-57.

<sup>85</sup> Halil Seyidoğlu-Rıdvan Karluk, **Uluslararası İktisat**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları, 1999, ss.39-40.

### 1.2.5. Dış Ticarete Kullanılan Belgeler

Dış ticaret faaliyetinin sorunsuz ve zamanında gerçekleştirilebilmesi için taraf olan ülkeler bir bilerin yasalarına ve uluslararası kurallara uygun olarak bir takım belgeleri gerektirdiği şekilde hazırlamakla yükümlü bulunmaktadır.

Dış ticarete kullanılan belgeler ticari belgeler, resmi belgeler, sigorta belgeleri, finansman belgeleri ve taşıma belgeleri olarak sınıflandırılmaktadır. Ticari belgeler genellikle ithalatçıya malın gönderildiğini haber vermek ve gümrük işlemleri için delil sunabilmek amacı taşıyan belgeler olup bunlardan önemli olan bazıları proforma fatura, ticari fatura, çeki listesi, kalite kontrol belgesi, ekspertiz/analiz raporudur. Resmi belgeler ise gümrük beyannamesi, dolaşım belgeleri, menşe şahadet namesi ve konsolosluk faturasıdır. Taşıma belgeleri ihraç malını yükletme görevini ve taşıma görevini üstlenen taraflar arasında yapılan ve söz konusu tarafların hak ve yükümlülüklerini içeren belgelerdir ve deniz konşimentosu, havayolu nakliye makbuzu, tır karnesi taşıma belgeleri arasında yer almaktadır. Sigorta belgeleri dış ticarete konu olan mala dair riskleri kapsayan belgeler olup bunlardan bazıları sigorta poliçesi, sigorta mektubu, sigorta sertifikasıdır. Finansman belgeleri ise dış ticaret faaliyetinde yer alan bankalar tarafından kredi verme ya da krediye aracılık etme durumlarında kullanılan belgeler olup poliçe, bono, antrepo makbuzu bunlardan bazılarıdır<sup>86</sup>.

---

<sup>86</sup> Karagül-İlter, **a.g.e.**, ss.36-38.; Öztürk, **a.g.e.**, ss.162-180.

## 1.2.6. Dış Ticaret Teslim Şekilleri

1919 yılında Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) ülkelerarasında yapılan dış ticaret faaliyetlerini düzenleyecek dil, kültür ve benzeri farklılıklardan kaynaklanacak riskleri, olumsuzlukları önlemek amacıyla kurulmuştur. Dış ticaret faaliyetlerinin taşıdığı en büyük riskler arasında dış ticarete konu olan malın taşınması ve alıcıya teslimi yer almaktadır<sup>87</sup>. Bu soruna ICC tarafından getirilen çözüm ise Incoterms olarak ifade edilen ve dış ticaret faaliyetinin tarafları olan ihracatçı ve ithalatçının hak ve yükümlülüklerini açıklayan uluslararası standart kuralların tamamıdır<sup>88</sup>. Incoterms kapsamında son olarak yürürlüğe konan Incoterms 2000'e göre dört ana teslim grubu ve on üç teslim şekli bulunmaktadır. Teslimat şekilleri aşağıda kısaca incelenmektedir<sup>89</sup>:

D-Grubu Teslim Şekilleri'nde DAF ( sınırda teslim), DES (gemide teslim), DEQ (gümrük vergileri ve harçları ödenmiş olarak rıhtımda teslim), DDU (gümrük resmi ödenmemiş olarak teslim), DDP ( gümrük resmi ödenmiş olarak teslim) yer almaktadır ve ihracatçı dış ticareti yapılan mal alıcıya ulaşıncaya kadar oluşacak navlun giderleri ve diğer masrafları üstlenmektedir.

F-Grubu Teslim Şekilleri'nde FCA( taşıyıcıya teslim), FAS (gemi doğrultusunda teslim), FOB ( gemi bordasında teslim) yer almaktadır ve satıcı dış ticaretin konusu olan malı alıcının belirlediği taşıyıcıya teslim ederek taşıma yükümlülüğünü yerine getirmektedir.

---

<sup>87</sup> Koban-Yıldırım Keser, **a.g.e.**, s.26.

<sup>88</sup> Utku Utkulu ve Diğerleri, **Türkiye'de Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulaması Teoriden Pratiğe**, 2. Baskı, Ankara, Gazi Kitabevi, 2009, s.26.

<sup>89</sup> Bakan ve Diğerleri, **a.g.e.**,ss.166-172.

E-Grubu Teslim Şekli'nde satıcı malı kendisine ait olan bir yerde alıcıya teslim etmektedir ve bu teslim şekli Ex-Works olarak adlandırılmaktadır<sup>90</sup>.

C-Grubu Teslim'de CFR (mal bedeli ve navlun), CIF (mal bedeli, sigorta ve navlun), CIP (taşıma ücreti ve sigorta bedelleri ödenmiş olarak teslim), CPT (taşıma ücreti ödenmiş olarak teslim) yer almaktadır ve dış ticareti yapılan malın taşınması için ihracatçı sözleşme yapmaktadır ve sadece malın yüklenmesinden sonra oluşacak masrafları ödemekle yükümlü değildir.

### **1.2.7. Dış Ticaret Ödeme Şekilleri**

Ülke içi ticarete göre dış ticarete ödeme konusu daha çok risk taşımaktadır. Bu riskler ödemenin hiç yapılmaması, gecikmesi, tamamının ödenmemesi ya da zamanında yapılmamasıdır. Dış ticaret faaliyetlerinde; peşin ödeme, mal mukabili ödeme, vesaik mukabili ödeme, kabul kredili ödeme ve akreditif olmak üzere beş ödeme şekli yer almaktadır<sup>91</sup>.

#### **1.2.7.1. Peşin Ödeme**

Peşin ödeme malın bedelinin ithalatçıdan hemen tahsil edildiği ödeme şeklidir. Ödeme genellikle efektif olarak ya da banka havalesi ve çekle yapılmaktadır ve ihracatçı mal bedelini aldıktan sonra malla ilgili vesaikleri ve malı ithalatçıya göndermektedir<sup>92</sup>. İhracatçı açısından mal bedelinin ödenmemesi riskini ortadan kaldıran bir ödeme biçimidir.

---

<sup>90</sup> Karagül-İlter, **a.g.e.**, s.41.

<sup>91</sup> Utkulu ve Diğerleri, **a.g.e.**, s.41.

<sup>92</sup> Ayşegül Atabey-Taha Bahadır Saraç-Abdülkadir Develi, **Dış Ticarete Giriş Ders Notları**, y.y., Atlas Kitabevi, 2006, ss.196-197.

### 1.2.7.2. Mal Mukabili Ödeme

Mal mukabili ödemede ithalatçı satın aldığı malın bedelini satış sözleşmesinde belirtilen yere mal ve malı temsil eden belgeler geldikten sonra yapmaktadır<sup>93</sup>. Mal mukabili ödeme ithalatçının ödememe ya da eksik ödeme ihtimali bulunmaktadır ve risk tamamen ihracatçıya aittir.

### 1.2.7.3. Vesaik Mukabili Ödeme

Vesaik mukabili ödeme şeklinde sevk belgeleri mal bedeli ödendikten veya poliçe üzerinde kabul edildikten sonra teslim edilmektedir ve ithalatçının gümrükten gönderilen malları alması ancak bu şekilde mümkün olmaktadır. Bu ödeme şekli belge karşılığı ödeme olarak da tanımlanmaktadır<sup>94</sup>. Genellikle vesaikler ithalatçının bankasına gönderilmektedir. Vesaik mukabili ödeme ithalatçı için güvenilir bir ödeme şeklidir. İthalatçının malları kontrol ettikten sonra ödeme yapması mümkündür ve bunun kontrolden sonra malları ya da vesaikleri kabul etmeme ihtimali bulunmaktadır<sup>95</sup>.

### 1.2.7.4. Kabul Kredili Ödeme

Kabul kredili ödeme, ithalatçının satın aldığı malın bedelini belirlenen vade içinde ödeyeceğine dair ihracatçıya garanti etmek için ibraz ettiği poliçenin banka tarafından kabul edilmesiyle gerçekleşen ödeme şeklidir<sup>96</sup>. Üç şekilde kabul kredi

---

<sup>93</sup> Ali Polat, **Uluslararası Ticarete Risk Yönetimi**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2008, s.122.

<sup>94</sup> Karagül-İlter, **a.g.e.**, ss.61-62.

<sup>95</sup> Bakan ve Diğerleri, **a.g.e.**,s.223.

<sup>96</sup>T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, **Muhasebe Finansman Dış Ticarete Ödeme Şekilleri**, Ankara, **MEGEB**, 2008, s.28.

ödeme yapılabilmektedir; kabul kredili mal mukabili ödeme, kabul kredili vesaik mukabili ödeme ve kabul kredili akreditif. Kabul kredili mal mukabili ve vesaik mukabili ödeme şekillerinde poliçe alıcı adına düzenlenmektedir. Kabul kredili akreditifte ise poliçe banka adına düzenlenmektedir. İhracatçının ithalatçıya güveni tam değilse ihracatçının gönderdiği poliçenin ithalatçı tarafından kabulü ve ithalatçının bankasının aval vermesinden sonra yükleme yapma hakkına sahiptir<sup>97</sup>. Böylece ithalatçının ödememe riskine karşı ihracatçı güvenceye alınmış olmaktadır ve ihracatçı açısından avantajlı bir ödeme şeklidir.

### **1.2.7.5. Akreditif**

Akreditif dış ticarete konu olan malların bedellerinin ödenmesi için belirlenen şartların ve ithalatçı ile ihracatçının yükümlülüklerinin yerine gelmesinin gerektiğini belirten bir tür teminatı ifade etmektedir. Akreditif ödeme şeklinde ihracatçı ve ithalatçının yanı sıra ithalatçının bankası olan amir banka ve ihbar bankası bulunmaktadır<sup>98</sup>. Ödeme sorumluluğu yönünden, ödeme şartlarına göre, kullanılışlarına göre ve güvenlik açısından olmak üzere dört şekilde akreditif bulunmaktadır. Ödeme sorumluluğu açısından akreditif teyitli ve teyitsiz olmak üzere iki çeşittir. Teyitli akreditifte amir bankadan ihracatçı ödeme için teyit isteme hakkına sahiptir ancak teyitsizde amir bankanın teyit verme zorunluluğu bulunmamaktadır<sup>99</sup>. Ödeme şartlarına göre akreditif; görüldüğünde akreditif, vadeli ve poliçe kabulü akreditif olmak üzere üç çeşittir. Görüldüğünde ödemeli akreditifte ihracatçı gerekli koşulları yerine getirerek ihbar bankasından mal bedelini alma hakkına sahiptir. Vadeli akreditifte ödeme akreditifte belirtilen bilgiler doğrultusunda fatura ya da sevk tarihi veya ödeme vesaikinin ibrazından sonra belirli bir tarihte

---

<sup>97</sup> Utkulu ve Diğerleri, **a.g.e.**, s.47.

<sup>98</sup> T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, **a.g.e.**, s.21.

<sup>99</sup> Canitez ve Diğerleri, **a.g.e.**, ss.64-65.

yapılmaktadır. Poliçe kabulü akreditifte de ödeme belirli bir vadede yapılmaktadır ve poliçeyi ihracatçı düzenlemektedir. Güvenlik açısından akreditifler dönülebilir ve dönülemez akreditif olmak üzere iki çeşittir. Dönülebilir akreditifte amir banka ihracatçıya haber vermeden akreditifi değiştirip iptal edebilmektedir ve ihracatçının ödeme garantisi alması mümkün değildir. Dönülemez akreditifte ise amir, lehtar ve bulunuyorsa teyit bankası onayı olmadan değiştirilemeyen ve iptal edilemeyen akreditiftir<sup>100</sup>. Akreditifin çeşidine göre ihracatçının ve ithalatçının riskleri değişmektedir.

### **1.3. Pazarın Oluşumunda Ulaştırmanın Yeri**

Pazarın oluşumunda bireyden hane halkına, hane halkında köylere, köylerden kentleşmeye, kentlerden uluslara ve uluslardan da imparatorlukların oluşumuna ve günümüzdeki küresel ekonomik yapıya kadar kapalı ekonomiden piyasa ekonomisine geçişin tüm aşamalarında taşıma ekonomik yapının geçirdiği değişimlerde büyük oranda etkili olmuştur.

#### **1.3.1. Kapalı Ekonomide Ulaştırmanın Önemi**

Kapalı ekonominin ilk aşaması insanların üretim yaptığı ve üretiminin kendi hanesinin ihtiyaçlarını karşıladığı ev ekonomisi olarak ifade edilmektedir. Toplayıcılık ve avcılık yapan insan yerleşik düzene geçerek tarım yapmaya başlamıştır. Kendi ürettiği tarım ürünleri ile hanesinin ihtiyaçlarını karşılayan insanlar dışı kapalı bir ekonomik yapı olan hane ekonomisini oluşturmuştur. Ancak çeşitli doğal koşulların da etkisi ile üretimi ihtiyaçlarından fazla olan hane halkı kendi gibi üretimi ihtiyaçlarından fazla olan başka hane hakları ile ya da üretimi

---

<sup>100</sup> Canitez ve Diğerleri, **a.g.e.**, ss.66-67.

yetersiz olan hane halkı üretimi fazla olan başka hane halkları ile farklı ürünleri değiş tokuş ederek ihtiyaçlarını karşılama yoluna gitmiştir. Bu aşamada iki hane arasındaki yani iki aile arasındaki ürün takasının gerçekleşebilmesi için bu haneler arasında ulaşımın m¼mk¼n olması gerekmektedir. Bu nedenle ticaret için ulaşıma y¼nelik y¼ntemler aranmıştır. İki hane arasındaki ürün takası ile sınırlı kalmayan ticaret aynı b¼lgede yer alan haneler arasında gerçekleştirilirken farklılaşan ihtiyaçlarına yanıt arayan insanlar ulaşım yollarını genişletmeye ve öncelikle haneler arası ulaşımı sağlamaya y¼nelmiřtir. Haneler arasındaki ulaşım yapısının kurulması ile hanelerin oluşturduğu k¼y yapısına geçilmiştir. K¼y yapısına geçişle birlikte artık k¼yler de ilk kapalı ekonomi olan haneler gibi dışa kapalı birer ekonomik yapı halini almıştır.

M.Ö. 6000 ile 3000 arasında gerçekleşen sosyal ve teknik değişimlerin sonucunda insan ihtiyaçları da değişmiştir. Yazının icadı, hayvan g¼c¼n¼n ve tekerleğin kullanımıyla değişen ulaşım koşulları k¼y içi ticareti k¼yler arası ticarete d¼n¼řt¼r¼rken k¼yler de yerini şehir denen yapılara bırakmıştır. İlk olarak Mezopotamya ve Mısır'da şehir devletleri kurulmuştur. Özellikle şehirlerin kurulduğu alanlar ticaret yollarının keşişme noktaları olmuştur. Bu b¼lgelerden Mezopotamya ulaşım açısından Mısır'a g¼re daha elverişli konumda olması sebebiyle g¼ebe toplulukların saldırılarına maruz kalmıştır ve diğer topluluklara karşı b¼lgeyi koruma çabasının yanı sıra b¼lgedeki şehirler arasındaki ticaret yollarının korunması gibi sebepler beraberinde imparatorluk olarak ifade edilen yapıların da kurulmasına neden olmuştur<sup>101</sup>.

İmparatorluklar ilk önce toprakların barbarlardan korunması amacıyla hem ekonomik olarak hem de yerleşim olarak dışa kapalı yapılar olmuştur. İmparatorluk içerisindeki şehirlerle ticari olarak bağlantının sağlanabilmesi için i ulaşım

---

<sup>101</sup> Tevfik G¼ran, **İktisat Tarihi**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları, 2004, ss.15-16.

yollarının gelişmesi sağlanırken, paranın bulunuşu ve ihtiyaçların karşılanması için yeni ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi, özellikle deniz ulaşımı konusundaki gelişmeler imparatorlukların diğer imparatorluklar ile ticari ilişkiler içerisinde girmesine sebep olmuştur<sup>102</sup>. Ulaşım yolları söz konusu dönemde hanelerarası ticareten kapalı bir ekonomiye ve yerleşim yapısına sahip olan imparatorluklarda iç ticarete kadar ekonomik yapıyı ayakta tutan unsur olmuştur.

Ekonomi ve ulaşım konusunda önemli olan imparatorluklardan bir tanesi de Batı Roma İmparatorluğu olmuştur. Ancak ulaşım alanında yaşanan ilerlemeler ticaret yollarını elinde tutan ve kaynak bakımından daha zengin olan bölgelere saldırıları da beraberinde getirmiştir ve imparatorluğun yıkılması ile birlikte Avrupa'da yeni bir düzen kurulmuştur. Bu yapıyı ülke topraklarının Tanrı tarafından kendisine bağışlandığı düşünülen kral topraklarını fief adı verilen yapılara bölerek vasal denen adamlarına emanet etmek suretiyle yönetmiştir.<sup>103</sup> Feodal yapı dış dünyaya kapalı bir yönetim yapısına sahip olduğu için feodal yapı içi ihtiyaçların karşılanabilmesi ve ticaret için ayrıca elde feodal yapının kralı açısından elinde tuttuğu topraklarla arasındaki tek iletişim ve bağlantı aracı olması sebebiyle ulaşım ve ulaştırma çok önemli bir yere sahiptir. Kralın topraklarının yönetimini verdiği vasallara ulaşarak yönetebilmesi, gelir sağlayabilmesi ve ihtiyaç duyulan ürün ya da araçların dolaşımının sağlanabilmesi ulaştırma sayesinde mümkün olmuştur.

11. yüzyıldan itibaren ulaşım imkanlarındaki gelişmeler sayesinde Avrupa Roma'dan kalan şehir yapısından sıyrılıp yeni şehir yapılarına geçmiştir. Şehirler ticaretin merkezi olması ve ulaşım yollarının kesiştiği noktalarda olması sebebiyle feodal yöneticilerin dikkatini çekerken bir yandan da ek gelir sağlama amacıyla

---

<sup>102</sup> Güran **a.g.e.**, ss16-17.

<sup>103</sup> **A.e.**, ss..35-38.

feodal yöneticiler tarafından yeni şehirler kurulmuştur. Kurulan şehirlerarasında ulaşımın sağlanması hususundaki gelişmeler şehirlerin etraflarındaki bölgeler ile olan ticaretini de etkilemiştir<sup>104</sup>. 12. yüzyılda kurulan panayırlar ticaret için Avrupa'nın birleşme noktası olmuştur. Deniz ulaşımında meydana gelen gelişmeler Avrupa'nın ticaret ve ekonomi anlamında da değişmesine yol açmıştır ve kasabalarda sıra ile kurulan panayırlar ve şehirlerde kurulan panayırlar Avrupa için ticaretin merkezi haline gelmiştir. Pazar yapısının oluşumunda önemli bir adım olan panayırlar ulaşımın gelişmesi sayesinde ortaya çıkmıştır<sup>105</sup>. Avrupa'da, 15. ve 17. yüzyıl ulaşım imkanlarının artması ve gelişmesi ile birlikte keşifler dönemi olmuştur<sup>106</sup>. Keşifler beraberinde sömürgeci yapıyı da getirmiştir. Avrupa'nın ekonomik olarak gelişiminin temelinde ulaşım imkanlarındaki gelişmeler sayesinde ulaşılan yeni yerleşim alanlarının sömürge haline getirilmesi yatmaktadır.

Ulaştırmanın önemini yansıtan bir başka konu da Süveyş, suyolu olmuştur. Mısır ve Ön Asya arasında ticaret yolu olan Süveyş'in etrafında çok sayıda şehir kurulmuştur. Deniz taşımacılığının gelişmesi ve 15. yüzyılda Portekizlilerin Güney Afrika'dan dolaşarak denizden Hindistan'a gitmeleri ticaret yollarının büyük oranda değişimine sebep olmuştur. Bunun neticesi olarak ticaret için geçmişte çok önemli olan Süveyş ve Venedik ile Cenova da eski önemini yitirmiştir<sup>107</sup>. Tüm bu gelişmeler sonucunda hane ile başlayan ve kapalı ülke ekonomisi halini alan yapıda ülkeler kendi üretimleri ile ihtiyaçlarının tamamının tatminini sağlamaya

---

<sup>104</sup> Güran, **a.g.e** ss..56-59.

<sup>105</sup> (Çevrimiçi) <http://sosyolojik.wordpress.com/2009/05/07/feodal-toplumdan-yirminci-yzyyla-2/>, Erişim Tarihi: 12.Ağustos.2011.

<sup>106</sup> Bahar Akarpınar, "Tarım Toplumundan Sanayi Toplumuna Geçişte Panayır-Sergi-Fuar-Festivalin Durumu Ve Türkiye Örneği", (Çevrimiçi) [http://turkoloji.cu.edu.tr/HALKBILIM/bahar\\_akarpinar\\_tarim\\_toplumu\\_sanayi\\_toplumu\\_gecis\\_panayir.pdf](http://turkoloji.cu.edu.tr/HALKBILIM/bahar_akarpinar_tarim_toplumu_sanayi_toplumu_gecis_panayir.pdf), 09. Ağustos.2011.

<sup>107</sup> (Çevrimiçi) <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/26/1005/12203.pdf>, Erişim Tarihi:05. Ağustos.2011.

çalışmaktadır ve bu çabada ulaşım ülke ekonomisini ayakta tutan ve en küçük birim olan hane ile köyler ve şehirlerin ticaretini sağlayan, panayırların ortaya çıkmasına neden olmuştur.

### 1.3.2. Piyasa Ekonomisinde Ulaştırma

Mübadele piyasalaşma sürecinin başlangıcını oluşturmuştur. Her türlü mal ve hizmetin mübadelesi iş bölümü, uzmanlaşma ve bağılılığı da beraberinde getirmektedir. Paranın bir mübadele aracı olarak kullanılması ise bu süreci hızlandırmıştır<sup>108</sup>. Özellikle sanayi alanında yaşanan gelişmeler ve toplumların yönetim anlayışının değişmesi insanların hep daha iyiye ulaşma arzusunu arttırırken ihtiyaçların karşılanmasında arzu edilene ulaşmak için ulaşım yapısı ve araçlarının da gelişimi söz konusu olmuştur. Tüm bunların da etkisi ile piyasa ekonomisine geçiş sürecinde ulaştırma kapalı ekonomik yapıyı pazara ve ülkelerarası ticarete yönelten en önemli faktör olmuştur. 15. 16. ve 17. yüzyıllarda gerçekleşen deniz ulaşımındaki gelişmeler bu süreci etkileyen ulaştırma yenilikleri arasında yer almaktadır. Feodalizmde ticaret ve ulaştırmanın gelişmesi üretici güçlere hız vermiştir. Böylece kentlerin gücü artmıştır ve üretim değişim amacıyla yapılmaya başlanmıştır. Bunun sonucunda tüccarların elinde büyük servetler birikirken sınıf çatışmaları artmıştır ve tüm bu gelişmeler sonucunda Feodalizm sona ermiştir<sup>109</sup>.

18. yüzyılda önceleri teorik olarak oluşan daha sonrada dünyaya hakim olan kapitalizm görüşü gelişmiştir<sup>110</sup>. Kapitalizm; akılcılık ile rekabet ve karlılığın hakim

---

<sup>108</sup> Vural Fuat Savaş, **Piyasa Ekonomisi ve Devlet**, İkinci Baskı, Ankara, Liberte Yayınları, 2000, ss.8-10

<sup>109</sup> James D. Gwartney, Richard L. Stroup, **a.g.e.**, Çeviri: Yıldırım Arslan, **Temel Ekonomi**, ss.12.

<sup>110</sup> “Kapitalizm Nedir? Kapitalist Sistem”  
(Çevrimiçi)[http://www.ekodialog.com/Konular/kapitalizm\\_nedir.html](http://www.ekodialog.com/Konular/kapitalizm_nedir.html), Erişim Tarihi: 09.Ağustos,2011.

olduğu bir yapı olarak tanımlanmaktadır. Lenin'e göre " İç pazarın gelişme derecesi ülkedeki kapitalizmin gelişme derecesidir." Lenin 29 yaşında yazdığı Rusya'da kapitalizmin gelişmesi adlı eserinde "iç pazarın oluşumu" için su ve demir yolları ile buralarda taşınan mal miktarını, ticareti ve bankalardaki parasal gelişmeleri izleyerek "meta dolaşımındaki gelişmeyi incelemektedir"<sup>111</sup>. Kapitalizme geçiş için gerekli olan sermaye birikimi ulaştırma sayesinde keşfedilen yeni yerlerden sağlanması ile ulaştırmanın kapitalizm için önemi başlamaktadır. Bu süreç beraberinde endüstrileşmeyi de getirirken Avrupa'da toplum tarımdan farklı bir üretim yapısına geçmiştir. Üretimin insanlara ulaşması ve üretim için gerekli olan hammaddenin sağlanması temel enerji kaynağı olan ve ulaşım içinde gerekli olan kömür sayesinde olmuştur. Demiryolları bu konuda önemli bir rol oynarken ulaşım imkanları ve mevcut ulaşım yapısı dünyanın sosyal ve ekonomik yapısına şekil veren en önemli faktör haline gelmiştir. İngiltere'de gerçekleşen Sanayi Devrimi ve Fransız İhtilâli mevcut yapının yeni bir boyut kazanmasını sağlamıştır ve değerli madenlere sahip olunması görüşünü savunan Merkantalizm yerini makineleşme ve liberalizmle birlikte yeni bir ekonomik yapıya bırakmıştır<sup>112</sup>. Ülkelerin zenginleşme hedefi ve ekonomik büyüme olgusu farklı boyutlara taşınmıştır.

Tüm bunların sonucunda piyasa ekonomisine geçiş sürecinde etkili olan endüstrileşme ile sırasıyla nehir taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı ve deniz taşımacılığı gelişmiştir. Kara yolu ulaşımı pahalı olması sebebiyle bu süreçte diğer ulaşım sistemleri kadar etkili olamamıştır. Özellikle suyolu ulaşımı piyasa ekonomisine geçiş sürecinde diğer ulaşım sistemlerine oranla daha büyük öneme sahiptir. Ulaşım için elverişli olan nehir ve kıyılar, tüccarlara hammadde temin etme

---

<sup>111</sup> Mehmet Altan, **Kapitalizm Bu Köye Uğramadı**, İstanbul, Afa Yayınları, 1994, s. 21.

<sup>112</sup> İsmail Mansur Özdemir, "Küreselleşme Sürecinde Türkiye'de Sosyal Devlet ve Sosyal Hizmetler", Konya, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyoloji Anabilim Dalı, ss.35-39.

ve ürün pazarlamada kolaylık sağlarken su yolu taşımacılığına elverişli coğrafi yapıya sahip ülkelerin kalkınması ve ekonomik olarak büyümesi daha kolay gerçekleşmiştir<sup>113</sup>. 19. yüzyılda İngiltere ve Hindistan arasında sefer yapan gemilerin zor hava koşulları nedeniyle seferlerini gerçekleştirememesi Süveyş üzerinde bir kanal açılması ile ulaşımın sağlanmasını gerekli kılmıştır ve 1859 yılında Fransızların girişimi ile başlayan Süveyş Kanalı 1869 yılında kullanıma açılmıştır<sup>114</sup>.

Değişen ticaret yollarının sonucunda eski yollar üzerinde kurulan yerleşim yerleri önemini yitirirken yeni ticaret yolları üzerindeki Londra, Lizbon, Amsterdam gibi yerleşim yerleri önemli hale gelmiştir. Ulaşım alanındaki ilerlemeler ve ulaşım yollarının değişmesi sonucunda yeni oluşan yerleşim yerlerinden Avrupa'ya değerli maden girişi olması ekonominin de bir değişimden geçmesine neden olarak altın para enflasyonuna yol açmıştır. Feodal ekonominin yıkılması ve krallıkların güçlenmesi ulus ve ulusal ekonomi düşüncesine yol açarken ülkeler ilerleyen dönemlerde sömürgeciliğe yönelmiştir. İngiltere'nin ekonomik olarak büyümesi açısından ulaşımın önemi oldukça fazladır. Öyle ki 1873 yılına gelindiğinde demir, çelik ve kömür ihracatı artan İngiltere için ulaşım alanında yaşanan demiryolu ve buharlı gemi devrimi yeni pazarlar açılmasında ve eskilerin genişlemesinde büyük etkiye sahip olmuştur. Bu İngiltere ekonomisi için çok önemli bir gelişme olmuştur. Çünkü demiryollarının yayılması ile şehir merkezlerinden ülkenin en ücra yerlerine kadar ulaşım mümkün olurken buralara ticari açıdan da ulaşılması ülkenin ekonomisine olumlu olarak yansımıştır. Bir diğer olumlu etkisi ise su yolu taşımacılığına yönelik hizmet veren işletmelerin kurulması olmuştur<sup>115</sup>.

---

<sup>113</sup> İshak Torun, "Endüstri Toplumunun Oluşmasında Etkili olan İktisadi ve Sina-i Faktörler", C.Ü. **İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, Cilt 4, Sayı 1, 2003, ss.191-192.

<sup>114</sup> (Çevrimiçi) <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/26/1005/12203.pdf>, Erişim Tarihi:05. Ağustos.2011.

<sup>115</sup> E.J. Hobsbawm, **Sanayi ve İmparatorluk**, 3. Baskı, Çeviren: Abdullah Ersoy, Ankara, Dost Kitabevi, 2005, s.101.

İktisat biliminin kurucusu olan Adam Smith, 200 yıl önce işbölümünden doğan kazancın önemini vurgulayarak, bir toplu iğne imalatçısını gözlemleyip, birbirinden farklı 18 işlemde oluşan bir iş süreci olduğunu tespit ederek, her biri belli işleri yapan 18 işçinin günde 4800 tane toplu iğne üretebileceğini fakat tek başına çalışan bir işçinin günde en fazla 20 tane iğne imal edebileceğini ileri sürmüştür. Smith, işbölümü ve uzmanlaşmanın pazarın genişliği ile orantılı olduğunu ve pazar dar olduğundan ürettiği malı başkasına satma olanağı bulunamayacağından pazarın dar olması durumunda az sayıda kişinin belirli bir mal üretiminde uzmanlaşma ihtiyacı duyacağını belirtmiştir<sup>116</sup>. Böylece İngiltere'nin yolları, deniz yolları ve kanalların pazarı nasıl genişlettiğinden söz etmiş ve eski Çin, Hint, Mezopotamya uygarlıklarını örnek vererek uygarlıkların gelişmesinde denizlerin ve büyük nehirlerin ulaştırma konusunda büyük rolleri bulunduğunu ifade etmiştir. İngiltere'nin deniz taşımacılığına getirdiği düzenlemeler ve sömürgecilik politikaları ülkenin zenginleşmesinde en önemli adımları teşkil ederken ticaret alanında da düzenlemeler yapılmıştır<sup>117</sup>. Ulaşım imkanları sayesinde sömürge haline getirilen yerler sayesinde kaynak ve sermaye bakımından İngiltere'nin iyi durumda olması, suyolları ve denizcilikteki gelişimi ülkenin ekonomik anlamda bu kadar gelişmesinin altındaki temel nedenler ve ülke ekonomisi için dönüm noktası olmuştur.

Denizyolu ulaşımını kullanan ve gelişimine katkı sağlayan ülkeler ticari olarak diğer ülkelere üstünlük kurarken ülke ekonomilerine de ticaretin ulaşımı ile yön vermiştir. İpek Yolu ve Baharat Yolu ulaşımın ülke ekonomilerini nasıl şekillendirdiğinin en güzel örnekleri arasında yer almaktadır. Günümüzde de önemini koruyan ve Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir ticaret yolu olan İpek Yolu 2000

---

<sup>116</sup> (Çevrimiçi) [http://www.ekodialog.com/Konular/iktisatcilar/klasik\\_ekonomi\\_dusuncesi.html](http://www.ekodialog.com/Konular/iktisatcilar/klasik_ekonomi_dusuncesi.html), Erişim Tarihi: 09.Ağustos.2011

<sup>117</sup> (Çevrimiçi) [www2.aku.edu.tr/~mmasca/iddt\\_I\\_hafta\\_merkantilizm.ppt](http://www2.aku.edu.tr/~mmasca/iddt_I_hafta_merkantilizm.ppt), Erişim Tarihi:05. Ağustos.2011.

yıldır bölgedeki kültürleri, dinleri ve ırkları da birbirine bağlayan bir köprü niteliği taşımakta ve olağanüstü bir tarihsel ve kültürel zenginlik sunmaktadır. Bölge son yıllarda önemli ekonomik ve ticari merkezler arasında yer almaktadır. Bölgede bulunan enerji kaynakları ve enerji hatları; Asya kıtasını Avrupa'ya bağlayan taşımacılık koridorları bölgeye geçmişteki önemini kazandırmada etkili olmaktadır<sup>118</sup>. Öyle ki geçmişte bu ulaşım yolunu ve daha nicelerini ellerinde bulundurmak için ülkeler birbirleri ile savaşmışlardır. Çünkü ticaretin ulaşımını elinde bulundurmak, etkin bir ulaşım yapısına sahip olmak yani taşımacılığa hakim olmak ülkeler için zenginlik anlamına gelmektedir.

Ulaşımın piyasa ekonomisine geçişteki bir başka etkisi de demiryolları sayesinde olmuştur. Buharlı lokomotifin 19. yüzyılda endüstrileşmede önemli bir etken olurken demir, kömür, kereste, tuğla ve makinelere yarattığı talep sayesinde bunları sağlayan endüstrilere için teşvik unsuru olmuştur<sup>119</sup>. 1840 yılından 1880 yılına kadar olan dönemde demiryollarının bugünün büyük ekonomileri olarak görülen ülkeler açısından gelişimine bakılarak demir yollarının ekonomiye katkısını daha iyi anlayabilmek mümkün olacaktır.

**Tablo 2: Her On Yılda Amerika ve Birleşik Krallık'ta Açılan Demiryolu Uzunluğu**

Yıl	Birleşik Krallık	Amerika
1840-1850	6.000	7.000
1850-1860	4.000	24.000
1860-1870	5.000	24.000
1870-1880	2.000	51.000

**Kaynak:** E.J. Hobsbawm, **Sanayi ve İmparatorluk**, 3. Baskı, Çeviren: Abdullah Ersoy, Ankara, Dost Kitabevi, 2005, s.106.

\*Uzunluklar yaklaşık olarak bin mile yuvarlanmıştır.

<sup>118</sup>Gümrük Müsteşarlığı, (Çevrimiçi)

<http://www.gumruk.gov.tr/trTR/abdisiliskiler/Sayfalar/ipekyolu.aspx>, Erişim Tarihi:05. Ağustos.2011.

<sup>119</sup> Torun, **a.g.e.**, ss.191-192.

Görüldüğü üzere günümüzde dünya ekonomisine yön veren önemli ülkelerden olan Amerika her on yılda bir demiryolu uzunluğunu önemli ölçüde artırmıştır. Amerika'nın önemli sanayi ülkelerinden biri haline gelmesi hatta o tarihlerde İngiltere ile karşılaştırılabilecek konuma ulaşması hususunda demir yolları bakımından gelişmesi belki de en büyük paya sahiptir<sup>120</sup>.

Özellikle ABD 'nin gelişimine ve kalkınmasına bakıldığında ilk olarak petrol ve maden kaynaklarına hakim olmak amacıyla demiryollarının geçeceği bölgelerde maden imtiyazı elde etmeye çalışmıştır<sup>121</sup>. ABD de yine sömürgecilik politikasını uygulayan ülkelerden olmuştur. Sömürgeci ile arasındaki ulaşım yollarının gelişimi ile gerek kaynak gerekse de iş gücü sağlamada sömürgeci kullanan ABD ekonomik olarak gelişimini ve kalkınmasını sağlamıştır. ABD demiryollarının diğer ülkeler ile entegre hale gelmesi sonucunda ülkeye gerek turist girişi sağlanması gerekse de ticaretin taşınması ülkenin ekonomisinin gelişiminde önemli paya sahiptir<sup>122</sup>. ABD geçmişte izlediği ulaştırma ve ticaret politikaları sayesinde bugün dev bir ekonomi haline gelmiştir. Görüldüğü üzere ulaşım alanında yaşanan ilerlemeler ekonomiye tamamen yön verirken ülkelerin bugün ki zenginliklerinin de temelini oluşturmuştur. Taşıma alanındaki gelişmeler ve ulaşım yapısının iyileşmesi taşıma maliyetlerine de olumlu olarak yansımıştır ve sermaye tasarrufu sağlamıştır. Görüldüğü üzere pazarın oluşumunda ve sanayileşmede ulaştırma temel etkenler arasında yer almaktadır. Üretim hızı ve miktarı artışına karşın üretim süresinin kısılması ve gelişen sanayi ile birlikte gerçekleşen verimlilik artışı ticarete serbestleşmeyi de beraberinde getirmiştir. Tek bir hane ile başlayan kapalı ekonomik yapı piyasa ekonomisine geçiş sürecinde yerini kapalı köy ekonomisine kapalı köy

---

<sup>120</sup> Hobsbawm, **a.g.e.**, s.106.

<sup>121</sup> (Çevrimiçi) [http://ius.imoizmir.org.tr/ius\\_bildiriler/48\\_k18\\_ius\\_gozcu.pdf](http://ius.imoizmir.org.tr/ius_bildiriler/48_k18_ius_gozcu.pdf), Erişim Tarihi:05. Ağustos.2011.

<sup>122</sup> (Çevrimiçi) [http://www.arem.gov.tr/proje/yonetim/Dunyada\\_Kamu\\_yon/meksika.pdf](http://www.arem.gov.tr/proje/yonetim/Dunyada_Kamu_yon/meksika.pdf), Erişim Tarihi:05. Ağustos.2011.

ekonomisi yerini kapalı şehir ekonomisine ve kapalı şehir ekonomisi de yerini kapalı ülke ekonomisine bırakmıştır. Yukarıda belirtilen tüm gelişmelerin sonucunda ulaştırma kaplı ekonomik yapıyı piyasalaşmaya taşımıştır.

Bugün hakim olan ekonomik ve sosyal yapı, küreselleşme görüşü ve tek dünya ekonomisi ve pazarı yukarıda açıklanan ekonomik ve sosyal dönüşüm sürecinin sonuçlarıdır. Bu sürece girilmesinin ve dünyanın bu yapıya taşınmasının temelinde gelişen ulaşım sistemleri ve ulaştırma yapısı yer almaktadır. Günümüzde ulaşım sistemlerinin ve taşımacılığın bu görevini lojistik üstlenmiştir. Gelişen ve değişen ekonomik yapıya ve insan ihtiyaçlarına cevap aranırken temel hedef olan büyüme ve ihtiyaçların tatmini yolunda lojistik hizmetler önemli hale gelmiştir. Yeni ulaşılan ekonomik düzende ticari ve ekonomik sınırların büyük ölçüde ortadan kalkması ve oluşan mevcut yapıda lojistik hizmetler ve gelişen taşımacılık etkili olmuştur. Kapitalizm görüşünü taşıyan ve küreselleşme yolunda ekonomiye yön veren taşımacılık bugün yerini lojistiğe bırakırken lojistikte tüm insan ihtiyaçlarının karşılanmasındaki etkinliği ve ticari sınırların kalkması ile ticaretteki önemi sebebiyle mevcut ekonomik yapının değişiminde yol gösterici olmaktadır. İnsanları ve ihtiyaçlarını taşıması için geliştirilen ulaştırma araçları ve yapıları insanlığı ve dünya ekonomisini bugüne taşımıştır.

Ulaştırma ve taşımacılık teknolojideki gelişmeler ve insan ihtiyaçlarının değişmesi ile zamanla ülkeler ve insanlar için yeterli olamayınca ulaştırmayı destekleyici hizmetler ve faaliyetler geliştirilmeye başlanmıştır. Özellikle İkinci Dünya Savaşı sonrası ABD’de bu yönde faaliyetler gerçekleştirilmiştir ve askeri bir kavram olan lojistik ticari hayata da uyarlanmıştır. Ülkeler ekonomik gelişme için dış ticarete dış ticarete gelişme içinse lojistik hizmetlere ağırlık vermeye başlamıştır. Ülke ekonomi politikalarının ve ülke yatırımlarına ayrılan kaynakların içerisinde ulaştırma ve lojistiğin payı önemli ölçüde artmıştır. Ticaretin varlığı pazar olarak

ifade edilen yapı ile mümkün olurken pazarların var olabilmesi insanların ya da firmaların ürünlerini bu pazarlara taşıyabilmesi ile mümkün olmaktadır. Bu da lojistiğin iktisat bilimi için önemli hale gelmesinin temel nedenleri arasında yer almaktadır. Öyle ki ekonominin gelişimi ve büyümesi bugün tek pazar hedefine bağlanmaktadır ve tek pazar olarak ifade edilen yapıya ulaşmanın ana yolu lojistikten geçmektedir. Çünkü lojistik, üretim öncesi aşamalardan atıkların geri dönüşümüne kadar tüm alanlarda üreticiyi ve tüketiciyi yani ekonominin tüm unsurlarını etkilemektedir. İktisat politikalarının amacı da basit anlamda ekonomiye yön vermek olduğu için lojistik bir bakıma iktisat politikası araçlarından olan dış ticaretin ulaşımını sağlaması sebebiyle iktisat politikasının da konusu içerisinde yer almaktadır. İktisat politikasının en önemli hedeflerinden olan büyüme ve istihdam artışı etkin lojistik hizmet ve doğru planlanmış ulaştırma yapısı ile mümkün olabilmektedir. Ekonomik büyüme de dış ticaret büyük ölçüde etkili olmaktadır ve lojistik olmadan dış ticaretin varlığından söz etmek mümkün değildir. Ayrıca lojistikte hammadde temininden teslimat sonrası teknik desteğe kadar her aşamasında iş gücü ihtiyacı oldukça büyüktür. İş gücünün ekonomiye kazandırılması konusunda da etkili olan lojistik istihdam yaratıcı etkiye sahiptir. Böylece iktisat politikası hedeflerinden olan istihdam artışını sağlamada da etkili olmaktadır. Lojistiğin ekonomi açısından etkisi maliyet ve zaman yönüyle de oldukça önemlidir. Doğru planlanmış lojistik faaliyetler ile maliyet ve zaman yönetiminde etkinliği arttırmak mümkün olmaktadır. Lojistik maliyetler lojistik alt yapısının kurulmasından, tercih edilecek ulaşım sistemi, kullanılacak enerji maliyeti, lojistik için ayrılan kullanım alanı, lojistik faaliyetler aracılığıyla elde edilen gelir, lojistiğin diğer sektörler üzerindeki etkisi ve benzeri nedenlerle sanayileşmiş ülkelerin gayri safi milli hasılasının çok önemli bir kısmında etkili olmaktadır<sup>123</sup>.

---

<sup>123</sup> Aydın Kayabaşı, **Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yay. No: 2010-40, s.86.

## İKİNCİ BÖLÜM

### DÜNYA DIŞ TİCARETİ VE LOJİSTİĞİN DIŞ TİCARET ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

#### 2.1. Dünya Dış Ticareti

Her ülkenin tüm üretim alanlarında uzmanlaşması ve ülke ihtiyacını karşılayacak miktarda, en düşük maliyetle en kaliteli üretimi yapması mümkün olmamaktadır. Bu sebeple ülkeler ihtiyaçlarını başka ülkelere hammadde, ürün ya da hizmet satın alarak karşılarken, ülke içi üretim fazlası olan ülkeler ise üretim fazlası ürünleri başka ülkelere satarak yani dış ticaret yaparak döviz elde etmektedirler. Bu faaliyetler ise dünya ekonomisine yön verirken mevcut ekonomik yapıdan da etkilenmektedir.

Dünya ekonomisindeki önemli değişimler ve teknolojiye yaşanan ilerlemeler ile birlikte dünya dış ticaretinde de önemli gelişmeler yaşanmıştır. Meydana gelen ekonomik krizler, kurlarda ve faiz oranlarında yaşanan değişimler dünya dış ticaretini etkileyen unsurlar arasında yer almaktadır.

Dünya ekonomisinin dünya dış ticareti üzerindeki etkisinin yanı sıra ülkeler de dış ticaret politikaları aracılığıyla ekonomiye yön vermektedirler. Bu nedenle ülkelerarası ticaret faaliyetleri açısından dünya ekonomisindeki gelişmeler büyük önem arz etmektedir.

Dünya ekonomisi ve dış ticareti arasındaki ilişki sebebiyle dünya dış ticaretinin genel durumunu incelemeyen önce dünya ekonomisindeki gelişmelere genel olarak değinmek doğru olacaktır.

Birinci ve İkinci Dünya Savaşları ve büyük ekonomik buhran başta olmak üzere yaşanan olumsuz gelişmeler ve telekomünikasyon ve teknoloji alanındaki ilerlemeler, ülkelerarası ticaretin serbestleşmesi, küreselleşme süreci ile birlikte tek dünya ekonomisi hedefi gibi unsurlar dünya ekonomisinin gelişimini etkilemiştir. Özellikle son dönemlerde yaşanan ekonomik krizler ve olumsuz politik gelişmeler dünya ekonomisinin ve dış ticaretinin bugün ki durumu üzerinde büyük ölçüde etkili olmuştur.

Genel olarak dünya ekonomisinin durumuna ve dış ticaret üzerindeki etkilerine bakılacak olursa; 1980’li yıllarda sermaye hareketlerinin serbestleşmesi ve beraberinde ortaya çıkan küreselleşme ile ülkelerde yaşanan ekonomik gelişmeler kısa sürede diğer ülkeler üzerinde de etkili olmaya başlamıştır. Dünya ekonomisi 1988–1997 döneminde yaklaşık olarak % 3,4 büyürken 2000 yılına gelindiğinde % 3,8 büyümüştür<sup>124</sup>.

Ancak 2001 yılında yaşanan kriz ve 11 Eylül saldırısının ardından dünya ekonomisindeki büyüme düşerek, % 1,3 olarak gerçekleşmiştir. 2003 yılında % 4,9 olan dünya ekonomisi büyüme oranı 2004 yılında % 10,6, 2005 yılında % 7,4, 2006 yılında % 8,5 ve 2007 yılında da % 5,5 olarak gerçekleşmiştir<sup>125</sup>. Ayrıca 2002 yılında sürekli talep artışı sebebiyle petrol fiyatlarının hızla artması da dünya ekonomisini etkileyerek petrole yüksek derecede bağımlılığı olan ülkelerin sürdürülebilir büyüme hedeflerini tehlikeye sokmuştur<sup>126</sup>.

---

<sup>124</sup> Beytullah Yılmaz- Harun Sulak, “Finansal ve Mali göstergeler ile Küresel Kriz Öncesi Dünya Ekonomisindeki gelişmeler”, **Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı 5, Denizli, 2010, s.141.

<sup>125</sup> **A.e.**

<sup>126</sup> H. Okan Aktan, “Dünya Ekonomisindeki Gelişmeler ve Türk Dış Ticareti”, **Uluslararası Ekonomi ve Dış Ticaret Politikaları**, Ankara, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı Sayı: 1, 2006, s.71.

Dünya mal ve hizmet üretimi ise 1990 yılında 11,7 trilyon dolar olarak gerçekleşirken 2006 yılına gelindiğinde 48 trilyon dolar'a yükselmiştir. Dünya GMSH'sı % 5,4 olarak gerçekleşmiştir ve 2000-2006 dönemi dünya ekonomisi ortalama % 4,1 büyümüştür. 2004 yılında dünya GSMH'sında tarımın payı % 4, sanayinin payı % 28 ve hizmetlerin payı da % 68 olarak ve 2006 yılında tarım sektöründe istihdam oranı % 38,7 olarak gerçekleşirken sanayide % 21,3 ve hizmet sektöründe ise % 40 olarak gerçekleşmiştir<sup>127</sup>.

2008 yılında başta ABD olmak üzere finansal piyasalarda başlayan kriz büyüterek yayılmıştır ve küresel boyutlara ulaşmıştır. 2009 yılında dünya ekonomisi krizin de etkisi ile % 0,5 daralırken 2010 dünya GSYİH büyüme oranı % 5 olarak gerçekleşmiştir<sup>128</sup>. 2009 yılı ekonomi açısından krizin etkilerinin yaşandığı bir yıl olmuştur. 2010 yılına gelindiğinde ise dünya ekonomisi yeniden toparlanma sürecine girerek krizin etkilerinden kurtulmaya başlamıştır.

Ekonominin küreselleşmesi ile birlikte ülke ekonomilerindeki ya da politik yapılarındaki istikrarsızlıklar sadece söz konusu ülkeyi değil tüm dünya ekonomisini dolayısıyla dünya dış ticaretini de etkiler hale gelmiştir. Bu sebeple yukarıda açıklanan ekonomik gelişmeler söz konusu gelişmelerin yaşandığı ülkelerin yanı sıra diğer ülkeler üzerinde de etkili olmuştur. Ayrıca krizlerin yaşandığı ülke ekonomilerine olan güveni olumsuz etkileyerek, sermaye hareketleri ve döviz kuru üzerinde de etkili olan gelişmeler ülkelerin dış ticaretlerini de olumsuz yönde

---

<sup>127</sup> Latif Yılmaz, "Dünya Ekonomisinin Görünümü", **Bütçe Dünyası**, Ankara, Maliye Bakanlığı Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü, Cilt: 2, Sayı:26, 2007, s.50.

<sup>128</sup> İstanbul Sanayi Odası Araştırma Şubesi, "Dünya Ekonomisi Bülteni", 2011, (Çevrimiçi) <http://www.iso.org.tr/tr/documents/arastirma/dunyaekonomisibulteni.pdf>, Erişim Tarihi:28. Nisan.2011.

etkilemiştir. Böylece ülkelerin ihracat-ithalat miktarlarını etkileyerek dünya dış ticaret dengesi üzerinde de etkili olmuştur.

Tüm bunların yanı sıra geçmişte de ekonomik gelişmeler dünya dış ticareti üzerinde etkili olmuştur. Büyük ekonomik bunalımın yaşandığı dönemde devalüasyonlar ve yüksek gümrük tarifeleri uygulanması ile 1930-1944 dönemi ülke ekonomilerinin içe kapanması, ülke ekonomilerinde korumacılığın hakim olduğu bir ekonomik yapı oluşmasına sebep olmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonrası ekonomik işbirliğinin kurulmasına yönelik tasarlanan kurumsal yapı korumacılığa yönelik yapının ortadan kaldırılması için önemli bir adım olurken Uluslararası Para Fonu, Dünya Bankası ve Bretton Woods bu yöndeki önemli kurumlar olmuştur<sup>129</sup>.

İlerleyen yıllarda Avrupa'nın gelişimini ve kalkınmasını sağlamak için ticaretin önündeki engellerin kaldırılması amaçlanmıştır. Bu konudaki en önemli gelişme 1947 yılında imzalanan ve 1948 yılında yürürlüğe giren (GATT) Tarifeler ve Ticaret Genel Anlaşması'dır<sup>130</sup>. GATT'ın temel amaçları dış ticarete eşitlik sağlanması ve dış ticaretin önündeki tüm engellerin ve kotaların kaldırılmasıdır<sup>131</sup>.

1947 yılında Cenevre Turu, 1949 yılında Annency Turu, 1951 yılında Torquay Turu, 1956 yılında Cenevre Turu, 1960-1961 döneminde Dillon Turu, 1964-1967 döneminde Kennedy Turu, döneminde 1973-1979 döneminde Tokyo Turu ve 1985-1994 döneminde Uruguay Turu olmak GATT bünyesinde üzere sekiz

---

<sup>129</sup> Can Fuat Gürlesel- Kerem Alkin, **Avrupa Birliği'nin Serbest Ticaret Anlaşmalarına Türkiye'nin de Dahil Edilmesi**, İstanbul, İTO Yayınları, 2010, s.13.

<sup>130</sup> Binhan Oğuz, **Uluslararası Ticarete Korumacılığın Kaldırılmasının İç ve Dış Piyasalarda Türkiye Ekonomisine Muhtemel Etkileri**, İstanbul, İTO Yayınları, 2004, s.25.

<sup>131</sup> Gelir İdaresi Başkanlığı ,GATT Bilgilendirme Rehberi, (Çevrimiçi)  
[http://www.gib.gov.tr/fileadmin/mevzuat/uluslararasi\\_mevzuat/gatt95.pdf](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/mevzuat/uluslararasi_mevzuat/gatt95.pdf), Erişim Tarihi:22.Mayıs. 2011.

müzakere turu gerçekleştirilmiştir. 1995 yılında ise GATT kurumsal bir yapıya kavuşturularak Dünya Ticaret Örgütü'ne dönüştürülmüştür<sup>132</sup>. Tüm bu müzakere turları, ülkelerarası serbest ticaret anlaşmaları ve bölgelerarası iş birlikleri ve ticari bütünleşme hedefine yönelik çalışmalar ile serbest ticaretin önündeki engellerin kaldırılması hedeflenmiştir.

Ayrıca 1960'lı yıllarda Euro-Dolar piyasaları, 1970'li yıllarda finansal vadeli işlemlerin gelişimi, 1985 yılı sonrasında özel şirketlerin ulusal ve uluslararası yatırım yapmaları dünya dış ticaretinin gelişiminde etkili olmuştur. Ancak dış ticaretin dünya genelinde hızlı gelişim süreci 1990'lı yıllarla başlamıştır<sup>133</sup>. 1990'lı yıllarda dünya dış ticaretinin gelişimini Tablo 3 aracılığıyla incelemek mümkündür.

**Tablo 3: 1990 ve 2000 Yılları Arasında Dünya Dış Ticaretinin Durumu**

Yıllar	İthalat (Milyar Dolar)	İhracat (Milyar Dolar)
1990	3.489	3.387
1991	3.557	3.439
1992	3.791	3.653
1993	3.751	3.636
1994	4.245	4.110
1995	5.072	4.925
1996	5.368	5.190
1997	5.558	5.374
1998	5.507	5.290
1999	5.729	5.473
2000	6.490	6.146

**Kaynak:** DTM, "Dış Ticaret İstatistikleri" www.dtm.gov.tr, Erişim Tarihi: 02.Mart.2011.

<sup>132</sup> Gürlesel-Alkin, **a.g.e.**, s.15.

<sup>133</sup> Çiğdem Özmen, "Finansal Piyasaların Serbestleşmesinin Finansal Krizlere Etkileri ve Türkiye'deki Durum" Çiğdem Özmen, "Finansal Piyasaların Serbestleşmesinin Finansal Krizlere Etkileri ve 05.Haziran.2011.

1990 yılına baktığımızda ithalat 3.489 milyar dolarken dünya ihracatı 3.387 milyar dolarla ithalatın altındadır. 1991 yılında, ithalat artarak 3.557 milyar dolar olurken ihracat ise 3.439 milyar dolar olmuştur. 1992 yılında, ithalat ve ihracatta bir önceki yıla göre artış gerçekleşmiştir. İthalat 3.791 milyar dolar olurken ihracat ise 3.653 milyar dolar olmuştur.

1993 yılına gelindiğinde hem ithalat hem de ihracatta düşüş yaşanmıştır. İthalat 3.751 milyar dolar ve ihracat da 3.636 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 1994 yılında, bir önceki yıla göre ithalat ve ihracatta artış yaşanmıştır ve ithalat 4.245 milyar dolar, ihracat ise 4.110 milyar dolar olmuştur.

1995 yılında ithalat 5.072 milyar dolar, ihracat 4.925 milyar dolar olmuştur. 1996 yılına bakıldığında ithalat 5.368 milyar dolar, ihracat 5.190 milyar dolar olmuştur. 1997 yılında ithalat 5.558 milyar dolarken ihracat ise 5.374 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

1998 yılında bir önceki yıla göre ithalatta artış yaşanırken ihracatta düşüş gerçekleşmiştir ve 5.507 milyar dolar ithalat mevcutken ihracat 5.290 milyar dolar olmuştur. 1999 yılında ithalat 5.729 milyar dolarken ihracat 5.473 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir.

2000 yılında ise ithalat 6.490 milyar dolar, ihracat ise 6.146 milyar dolar olmuştur. 1990-2000 dönemine bakıldığında sadece 1993 yılında hem ithalat hem de ihracat hacimlerinde birlikte düşüş yaşanmıştır. Son dönemde dünya mal ve hizmet ticaretinin 2000-2009 dönemi değişim oranlarını ise Tablo 4 yardımıyla incelememiz mümkündür.

**Tablo 4: Dünya Mal ve Hizmet Ticaretinin 2000-2009 Değişim Oranı (%)**

	İhracat		İthalat	
	Mal	Hizmet	Mal	Hizmet
<b>Dünya</b>	8	9	7	9
<b>Kuzey Amerika</b>	3	6	3	5
<b>Güney ve Orta Amerika</b>	10	9	9	8
<b>Avrupa Birliği</b>	7	10	7	9
<b>Bağımsız Devletler Topluluğu</b>	13	16	17	16
<b>Afrika</b>	11	-	13	-
<b>Orta Doğu</b>	11	-	13	-
<b>Asya</b>	9	11	9	9

Kaynak: WTO, *International Trade Statistics 2010*, Switzerland, WTO Publications, 2010, p.9.

Dünya ticaret hacminin 2000 yılına oranla 2009 yılındaki durumuna bakıldığında mal ihracatında 2009 yılında 2000 yılına oranla % 8’lik bir değişim yaşanırken hizmet ihracatında %9 oranında değişim gerçekleşmiştir. Mal ithalat oranında ise 2000 yılına göre 2009 yılında % 7’lik ve hizmet ithalatında ise %9’luk bir değişim yaşanmıştır.

2009 yılında dünya ticaret hacminin % 13 daralmasıyla 1945 yılından 2009 yılına kadarki en kötü oran gerçekleşirken ilk defa 2010 yılında kriz öncesi döneme göre olumlu gelişmeler yaşanmıştır ve 2010 yılında dünya ticaret hacmi 2009 yılına göre % 15,1 oranında büyümüştür.<sup>134</sup>

Dünya ticaret hacmini gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler açısından da incelemek mümkündür. 2008 yılından 2010 yılına kadar dünya ticaret hacminin

---

<sup>134</sup> TUID, (Çevrimiçi) <http://www.tuid.org.ua/index.php?option=com>, 12.Temmuz.2011.

gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler bakımından değişim oranları Tablo 5'te incelenmektedir.

**Tablo 5: Dünya Ticaret Hacminin Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkeler Bakımından Değişim Oranları**

	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>Dünya Ticaret Hacmi</b>	2,8	-10,7	12,0
<b>İhracat</b>			
<b>Gelişmiş</b>	1,9	-11,9	11,4
<b>Gelişmekte</b>	4,0	-7,5	12,8
<b>İthalat</b>			
<b>Gelişmiş</b>	0,6	-12,4	11,1
<b>Gelişmekte</b>	8,5	-8,0	13,8

**Kaynak:** TOBB, **Ekonomik Rapor 2010**, Ankara, TOBB Yayınları, 2011, s.5.

2010 yılında dünya ticaret hacminde 2009 yılına göre oranında %12,0 artış gerçekleşirken, gelişmiş ülkelerin ihracat hacminde % 11,4 ve gelişmekte olan ülkelerin ihracat hacminde ise %12,8'lik bir artış gerçekleşmiştir. İthalat hacminde ise gelişmiş ülkelerde 2010 yılında % 11,1 ve gelişmekte olan ülkelere ise % 13,8 oranında artış yaşanmıştır. 2010 yılında dünya ticaret hacmi 2008 ve 2009 yıllarına göre artış göstermiştir.

Dünya dış ticareti görüldüğü gibi kriz dönemine oranla kriz sonrası ekonomik gelişmelerin de etkisi ile olumlu yönde değişim göstermiştir. Bu durum bir kez daha dünya ekonomisi ve dış ticareti ilişkisinin önemini ne kadar büyük olduğunu göstermiştir.

Ayrıca bazı ülkelerde meydana gelen olumsuz ekonomik gelişmelerin dünya ekonomisine yansımalarının dünya ticaret hacmindeki değişim üzerindeki etkisi şüphesiz çok büyüktür bu da bazı ülke ya da ülke gruplarının diğer ülke ya da ülke gruplarına oranla dünya ticaretine ve ekonomisine yön vermedeki etkisinin daha büyük olduğunu göstermektedir. Bu nedenle bazı önemli ülke ve ülke gruplarının dış ticaret yapıları ve mevcut dış ticaret durumlarının incelenmesi doğru olacaktır.

### **2.1.1. Ülke Grupları Bazında Dış Ticaret**

Tüm dünya ülkelerinin dış ticaret hacimlerinin dolayısıyla dış ticaret gelirleri ve politikalarının aynı olması mümkün değildir. Ülkelerin sosyo-ekonomik yapıları, gelenekleri, coğrafi konumları ve benzeri unsurlar dış ticaretlerini de etkilemektedir. Bu nedenle bazı ülkeler ya da ülke gruplarının dış ticaret hacimleri ve politikaları dünya dış ticaretine yön vermede diğer ülke ya da ülke gruplarına göre daha etkili olmaktadır.

#### **2.1.1.1. Avrupa Birliği'nde Dış Ticaret**

Avrupa Birliği'nin dış ticaret yapısını ve mevcut durumunu açıklayabilmek için öncelikle kısaca AB'yi açıklamak gerekmektedir.

Almanya, Fransa, İtalya, Belçika, Lüksemburg ve Hollanda arasında kömür ve çeliğin üretimi ile ticaretinin ortaklaşa kontrolü sayesinde Avrupa Kıtası'nda kalkınma ve refah sağlamak amacıyla 1951'de Paris Anlaşması imzalanmıştır ve Avrupa Kömür Çelik Topluluğu (AKÇT), Roma Antlaşması'nın 1957'de

imzalanarak 1958’de yürürlüğe girmesi ile de Avrupa Atom Enerji Topluluğu (AAET) ve Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) kurulmuştur<sup>135</sup>.

Üye ülkeler arasında malların serbest dolaşımı başta olmak üzere ekonomik ve parasal açıdan birlik sağlanması anlaşmaların temel hedefi olarak benimsenmiştir. 1967’de AKÇT, AAET ve AET'nin tüm kurumları birleştirilerek Avrupa Parlamentosu'nun yanında göreve başlamıştır. Ayrıca AB üyesi ülkelerin hedefi olan tek pazar için Gümrük Birliği'nin sağlanması da bu hedefin gerçekleştirilmesi yolunda önemli bir aşamadır. Bu aşama AB kurucu ülkeleri arasında 1968’de tamamlanırken, birliğin genişlemesi devam etmiştir<sup>136</sup>. Avrupa Topluluğu’na 1973 yılında İngiltere, Danimarka ve İrlanda ilk olarak katılmıştır<sup>137</sup>.

Bugün ise Almanya, Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İngiltere, İrlanda, İspanya, İsveç, İtalya, Güney Kıbrıs, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Macaristan, Malta, Polonya, Portekiz, Romanya, Slovakya, Slovenya, Yunanistan olmak üzere toplam 27 üyesi bulunmaktadır<sup>138</sup>. Avrupa Birliği’nin kuruluş amaçları arasında yer alan üye ülkeler arası serbest ticaret ve gümrük birliği hedefleri ve AB’nin ticaret politikası üye ülkelerin dış ticaretini ve dünya dış ticaretini önemli ölçüde etkilemektedir.

Avrupa Birliği’nin ticarete yönelik politikası malların serbest dolaşımı ve ortak dış ticaret politikalarını kapsamaktadır. AB’nin temel amacı da zaten AB üyesi ülkeler arasında malların ve sermayenin güvenli bir şekilde serbest dolaşımının

---

<sup>135</sup> Demet Çak-Murat Çak, **Gümrük Birliği’nin Getirdikleri ve Götürdükleri: Dış Ticaret Vergileri ve İhraç Gelirleri Analizi**, İstanbul, İTO Yayınları, 2007, s.31

<sup>136</sup> **A.e.**

<sup>137</sup> Müge Bulut, **AB Rehberi**, İstanbul, İTO Yayınları, 2006, s.9.

<sup>138</sup> Çak-Çak, **a.g.e.**, ss.30-31.

sağlanması ve üye olmayan ülkelere yönelik ortak ticaret politikaları uygulanmasıdır<sup>139</sup>.

AB ortak ticaret politikası AT anlaşmasının 133. Maddesi ile düzenlenmiştir ve gümrük birliği dahilinde anlaşmanın amaçları; üye ülkelerin aynı dış ticaret rejimini uygulaması ile üye olmayan ülkelere ait malların iç pazarda serbest dolaşımının önüne geçilmesi, haksız uygulamalara karşı ortak koruyucu önlemler alınması, üye ülkelerin ihracat politikalarının uyumlu hale getirilmesi, topluluk kurumlarının üye ülkeler adına üye olmayan ülkeler ile ticaret anlaşmalarını yönetmesi ve yürütmesi olarak belirlenmiştir<sup>140</sup>.

AB dış ticaret politikalarının temel amacı yukarıda belirtilenlerden de anlaşılacağı üzere üye ülkelerin çıkarlarını üye olmayan ülkelere karşı eşit düzeyde korumak ve üye ülkelerarası ticaret ilişkilerini tüm üye ülkelere eşit fayda sağlamaya yönelik olarak düzenlemektir.

Yukarıda belirtilen amaçların yerine getirilmesi için birçok düzenleme ve anlaşmadan yararlanılmaktadır ve bunlar kısaca aşağıda incelenecektir<sup>141</sup>:

Ortak Gümrük Tarifesi ile üye olmayan ülkelerin mallarına uygulanacak gümrük vergilerinin her üye ülke tarafından aynı oranda tahsil edilmesi sağlanmaktadır ve bu 2658/87 sayılı Konsey Yönetmeliği ile uygulanmaktadır.

---

<sup>139</sup> (Çevrimiçi) <http://www.ikv.org.tr/pdfs/7c53b0dc.pdf>, Erişim Tarihi:22.Mayıs.2011.

<sup>140</sup> Gürlesel-Alkin, **a.g.e.**, ss.31-32.

<sup>141</sup> İZTO, (Çevrimiçi) <http://www.izto.org.tr/NR/rdonlyres/271E2928-83D9-49BD-AB01-4D1CF9767A75/15570/ABDIS.pdf>, Erişim Tarihi:12.Haziran.2011.

Uruguay Round dahilinde kabul gören Korunma Önlemleri Anlaşması'nı da dikkate alan 3285/94 sayılı Konsey Yönetmeliği ile ithalata dair ortak kuralların uygulanması amaçlanmaktadır ve bu sayede gerektiği takdirde ithalata yönelik düzenlemeler ile tek pazar hedefine yönelik ithalat önlemleri uygulanabilmektedir.

384/96 sayılı Konsey Yönetmeliğinin temel oluşturduğu dumping mevzuatı ile üye ülke üreticilerine zarar verecek seviyede dumpingli fiyatlar ile yapılan ithalatın önlenmesine yönelik uygulamalar yapılabilmektedir.

2026/97 sayılı Konsey Yönetmeliği dahilinde üye ülkelerin üretici ya da ihracatçı olarak yaptığı sübvansiyonlar sonucunda rekabet gücü kazanan ve iç pazara girerek üye üretici ülkelere ithalatla verilen zararı ortadan kaldırmak için telafi edici vergi uygulanabilmektedir.

520/94 sayılı Konsey Yönetmeliği ile ithalata karşı kısıtlamalar uygulanabilmektedir. 3295/94 sayılı Konsey Yönetmeliği dahilinde ticari markaların taklitlerinin ticaretinin engellenmesi amaçlanmaktadır. 2603/69 sayılı Yönetmelik dahilinde temel maddelerin üretimindeki yetersizlikler sebebiyle ihracat kısıtlamaları yapılabilmektedir<sup>142</sup>.

Ayrıca AB'nin, Visegrad (Macaristan, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya), Bulgaristan, Romanya, Malta, Kıbrıs, Slovenya (parafe edildi) ile ortaklık anlaşmaları, EFTA ülkeleri (Norveç, İsviçre, Lihtensteyn), İsrail, Faroe Adaları, Litvanya, Letonya, Estonya (imzalanan Avrupa Anlaşmaları mevcut STA'ların yerini almıştır) ile serbest ticaret anlaşması, İngiliz Uluslar Topluluğu ülkeleriyle Topluluk

---

<sup>142</sup> Neslihan Yılmaz, "Avrupa Birliği Ortak Ticaret Politikası ve Türkiye Tarımının Uyumu", (Çevrimiçi) [diabk.tarim.gov.tr/neslihanilymaz.pdf](http://diabk.tarim.gov.tr/neslihanilymaz.pdf), Erişim Tarihi:21. Haziran.2011.

arasında ayrıcalıklı ticaret ilişkilerini düzenlemek amacıyla I., II., III. ve IV. Lomé Anlaşmaları, Akdeniz ülkeleriyle tercihli ticaret anlaşmaları imzalamıştır<sup>143</sup>

Tüm bu anlaşmalar ve düzenlemeler doğrultusunda AB'nin son yıllarda dış ticaret hacmindeki gelişmelere baktığımızda 1995-2005 dönemi içerisinde, AB 25 ülkelerinin toplam ticaret hacminin yıllık reel olarak % 6'dan daha fazla arttığı görülmektedir<sup>144</sup>. AB'nin ithalat ve ihracatının yıllara göre değişimini ise Tablo 6 aracılığıyla incelemek mümkündür.

**Tablo 6: 2000-2009 Dönemi AB'nin İthalat ve İhracatının Yıllara Göre Değişimi**

Yıllar	İthalat (Milyon Dolar)	İhracat (Milyon Dolar)
2000	2.579.869	2.452.621
2001	2.549.434	2.469.464
2002	2.672.086	2.637.595
2003	3.214.192	3.148.935
2004	3.854.541	3.762.448
2005	4.221.746	4.065.347
2006	4.830.574	4.590.994
2007	5.610.691	5.346.831
2008	6.295.258	5.920.897
2009	4.732.653	4.587.600

**Kaynak:** Ekonomi Bakanlığı, İstatistikler (Çevrimiçi)

<http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=727D894A-D8D3-8566>, Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.

Tablodaki verilere göre AB'nin 2000 yılı ithalat miktarı aynı yıl ihracat miktarından yüksek olarak gerçekleşmiştir ve 2001 yılında ithalat miktarında

<sup>143</sup> (Çevrimiçi) [diabk.tarim.gov.tr/neslihanyilmaz.pdf](http://diabk.tarim.gov.tr/neslihanyilmaz.pdf), Erişim Tarihi:21. Haziran.2011.

<sup>144</sup> (Çevrimiçi) <http://www.hec.unil.ch/mbrulhar/papers/elagraa610.pdf>, Erişim Tarihi:21. Haziran.2011.

yaşanan azalma ile ihracat miktarındaki artışa rağmen aynı yıl ihracat miktarı ithalat miktarının altında gerçekleşmiştir.

2000-2009 döneminin tamamına bakıldığında düzenli olarak ithalat miktarının her yıl AB ihracat miktarından fazla olduğu görülmektedir. 2000 yılından 2009 yılına kadar her yıl hem ithalat hem de ihracat miktarlarında artış yaşanırken 2009 yılında hem ithalat hem de ihracat miktarlarında önemli ölçüde düşüş yaşanmıştır.

2009 yılında AB dış ticaretinde yaşanan gerilemeye rağmen dünya ticaret hacminin %35,9'u Avrupa Birliği tarafından gerçekleştirilirken ve aynı yıl AB'nin cari işlemler dengesi ise -48,74 olarak gerçekleşmiştir. 2008 yılında AB ihracat artış hızı % 10,44, ithalat artış hızı % 15,03 olarak gerçekleşirken 2009 yılına gelindiğinde ihracat artış hızı % -23,07 ve ithalat artış hızı ise % -24,33 olarak gerçekleşmiştir<sup>145</sup>.

Görüldüğü üzere Avrupa Birliği'nin dış ticaretinde yıllar itibariyle önemli değişiklikler meydana gelmiştir. İhracat ve ithalat miktarlarında yaşanan değişimi daha iyi açıklayabilmek amacıyla Tablo 7'de AB'nin 2000-2009 dönemi ihracatın ithalatı karşılama oranları incelenecektir.

---

<sup>145</sup> DPT, (Çevrimiçi) <http://www.dpt.gov.tr/PortalDesign/PortalControls/WebIcerikGosterim.aspx>, Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011.

**Tablo 7: AB 2000-2009 Dönemi İhracatın İthalatı Karşılama Oranları**

Yıllar	İhracatın İthalatı Karşılama Oranı (%)
2000	98,98
2001	101,08
2002	103,16
2003	102,94
2004	101,61
2005	99,58
2006	97,75
2007	97,53
2008	96,31
2009	99,23

**Kaynak:** DPT(Çevrimiçi)

<http://www.dpt.gov.tr/PortalDesign/PortalControls/WebIcerikGosterim.aspx>,  
Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.

Tablodan da görüldüğü gibi 2000 yılına göre 2004 yılına kadar düzenli olarak ihracatın ithalatı karşılama oranında artış yaşanmıştır. Ancak 2005 yılında 2000 yılı oranının üzerinde olmasına rağmen ihracatın ithalatı karşılama oranı bir önceki yıla göre düşüş göstermiştir ve 2006 yılından 2009 yılına kadar 2000 yılı oranının altında gerçekleşmiştir. 2009 yılında ise % 99,23 ile 2000 yılı oranının üzerinde gerçekleşmiştir.

Son yirmi yıla bakıldığında yaklaşık olarak 1990 yılında 100,83 milyar dolar olan AB dış ticaret dengesi 2009 yılında -34,02 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir<sup>146</sup>. Görüleceği üzere AB dış ticareti de dünya ekonomisinde yaşanan krizlerden olumsuz etkilenmiştir. Özellikle 2009 yılı AB dış ticaret verilerine bakıldığında finansal piyasalarda yaşanan olumsuz gelişmeler ile aynı dönemde AB dış ticaret hacminde de gerileme yaşandığı görülmektedir.

<sup>146</sup> DPT, (Çevrimiçi) <http://www.dpt.gov.tr/PortalDesign/PortalControls/WebIcerikGosterim.aspx>,  
Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011.

AB'nin dünya dış ticareti üzerindeki etkinliğini anlamak amacıyla AB üyesi olan ve dünya ekonomisi bakımından da büyük önem taşıyan Almanya, Fransa ve İngiltere'nin mevcut dış ticaret durumuna değinmek doğru olacaktır.

### **2.1.1.1.1. Almanya Dış Ticaretinde Mevcut Durum**

Almanya'nın İkinci Dünya Savaşı sonrası toparlanma dönemini ve ekonomik yapısını güçlendirme çabalarını bugün ki Almanya'nın oluşumunda en önemli paya sahip olan gelişme olarak nitelendirmek doğru olacaktır. Dünya dış ticaretinde ve AB dış ticaretindeki payı önemli ölçülerde olan ülke bu gelişmeyi ve mevcut yapısını dış ticaret politikaları sayesinde mümkün kılmıştır. Bu nedenle Almanya'nın mevcut dış ticaretini incelemeyen önce dış ticaret politikasına değinmek doğru olacaktır.

Alman ekonomisinin başarılı olma sebeplerinden en önemlisi olarak nitelendirebileceğimiz dış ticaretin teşvikine yönelik politika modeli devlet ve iş dünyası arasındaki ortak çalışmalardan oluşan ve üç önemli aşamayı kapsayan bir model olarak oluşturulmuştur. 229 yurt dışı temsilciliği (elçilikler ve konsolosluklar), 120 yurt dışı ticaret odası, 80 ülkede Alman iş dünyası delegasyonları ve temsilcileri ayrıca Almanya'nın ve dış ticaretinin tanıtımından sorumlu olan German Trade and Invest olmak üzere önemli kurum ve kuruluşları bulunmaktadır. Bu kurum ve kuruluşlar sayesinde Alman şirketleri yurt dışı pazarlarına açılırken destek sağlamaktadırlar<sup>147</sup>. Almanya'nın dış ticaretteki başarı durumu bu kurum ve kuruluşların çalışmalarına ve devletin bu yöndeki desteklerine bağlı olarak gelişmiştir.

---

<sup>147</sup> (Çevrimiçi) <http://www.tatsachen-ueber-deutschland.de/tr/ekonomi/inhaltsseiten/hintergrund/dis-ticaret-politikasi.html?type=1>, Erişim Tarihi: 12. Temmuz. 2011.

Alman ticaret politikası sonucunda son yıllarda Almanya dış ticaretinde meydana gelen gelişmelere bakılacak olursa; 1990 yılında 753,81 milyar dolar olan Almanya dış ticaret hacmi 2000 yılında 1.033,99 milyar dolar, 2001 yılında 1.044,33 milyar dolar 2002 yılında 1.097,9 milyar dolar, 2003 yılında 1.350,00 milyar dolar, 2004 1.629,55 yılında milyar dolar, 2005 yılında 1.773,14 milyar dolar, 2006 yılında 2.074,27 milyar dolar, 2007 yılında 2.430,12 milyar dolar, 2008 yılında 2.709,51 milyar dolar ve 2009 yılında 2.101,52 milyar dolar olarak gerçekleştiği görülmektedir. 1990 yılına göre 2009 yılına kadar her yıl Almanya'nın dış ticaret hacminde artış yaşanırken 2009 yılında Almanya mal ithalatı -956,65 milyar dolarken, mal ihracatı ise 3.890,89 milyar dolar'dır ve 2009 yılında dış ticaret hacmi 2003 yılı değerinin de altında gerçekleşmiştir<sup>148</sup>. 2010 yılında ise Almanya ihracatı 11.479.065.525 Dolar ve ithalatı ise 17.549.112.057 Dolar olmuştur<sup>149</sup>. 2010 yılında Almanya'nın ithalat miktarı ihracatına oranla daha yüksek gerçekleşmiştir.

### **2.1.1.1.2. Fransa Dış Ticaretinde Mevcut Durum**

Tek pazar anlayışının gelişmesi ile birlikte önem kazanan ve dünya dış ticareti ve AB dış ticareti üzerinde önemli ölçüde etkili olan bir diğer ülke de Fransa'dır. Bu nedenle Fransa Dış ticaret politikası ve dış ticaretinin mevcut durumu aşağıda kısaca incelenecektir.

Fransa'nın dünya ve AB dış ticaretinde öneminin büyük olmasının sebebi tek pazar anlayışının gelişmeye başlaması ile birlikte yabancı ülkelere yaptığı önemli yatırımlar ve Fransa'ya yapılan tüm yabancı yatırımlarda en büyük payın da Avrupa

---

<sup>148</sup> (Çevrimiçi) <http://www.tatsachen-ueber-deutschland.de/tr/ekonomi/inhaltsseiten/hintergrund/dis-ticaret-politikasi.html?type=1>, Erişim Tarihi: 12. Temmuz. 2011.

<sup>149</sup> TÜİK, (Çevrimiçi) <http://tuikrapor.tuik.gov.tr/reports/rwservlet?disticaretdb2=&report>, Erişim Tarihi: 12. Temmuz. 2011.

ülkelerine ait olmasıdır. Ancak her ülke ya da ülke grubunda olduğu gibi Fransa'nın da dış ticaretinde zaman zaman önemli iniş çıkışlar yaşanmıştır<sup>150</sup>.

Özellikle 1990'lı yıllarda Büyük Britanya'nın hizmet ihracatındaki gelişimi ve bu alanda Fransa'nın önüne geçmesi Fransa'nın ikinci planda kalmasına sebep olmuştur. Fakat hızlı bir toparlanma sürecine giren Fransa ticaretin gelişmesi için gerekli olan düzenlemelerin yapılması amacıyla Avrupa Birliği tarafından, Dünya Ticaret Teşkilatı bünyesinde ve bölgesel olarak çok taraflı görüşmeler gerçekleştirmektedir. Ayrıca Fransa hükümeti tarafından küçük ve orta ölçekli işletmeler dış ticaret konusunda bilgilendirilmekte ve desteklenmektedir<sup>151</sup>. Fransa Dış Ticaret Politikaları doğrultusunda ülkenin mevcut dış ticaret durumu Tablo 7 aracılığıyla incelenecektir.

**Tablo 8: Fransa Dış Ticaretinde Mevcut Durum**

Yıllar	Mal İthalatı (Milyar Dolar)	Mal İhracatı (Milyar Dolar)
2008	715,5	615,9
2009	560,1	484,6
2010	605,8	520,5

**Kaynak:** İSO, (Çevrimiçi)

[http://www.iso.org.tr/tr/documents/arastirma/ab\\_temel\\_ekonomik\\_veriler.pdf](http://www.iso.org.tr/tr/documents/arastirma/ab_temel_ekonomik_veriler.pdf) ,  
Erişim Tarihi: 26.Temmuz.2011.

Tablodan da görüldüğü üzere 2008 yılına göre 2009 yılında kadar Fransa'nın mal ithalatı ve ihracatında azalış yaşanırken, 2010 yılında hem mal ihracatında hem de mal ithalatında artış gerçekleşmiştir. 2009 yılında 560,1 milyar dolar olarak

<sup>150</sup> (Çevrimiçi) <http://www.ambafrance-tr.org/spip.php?article919>, Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011.

<sup>151</sup> (Çevrimiçi) <http://www.ambafrance-tr.org/spip.php?article919>, Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011.

gerçekleşen mal ithalatı 2010 yılında 520,5 milyar dolar değerinin olarak gerçekleşmiştir. Mal ihracatı ise 2009 yılında 484,6 milyar dolar ile 2008 yılı değerinin altında gerçekleşmiştir.

2010 yılında Fransa'nın toplam ihracatı yaklaşık olarak 6 trilyon dolar ve ithalatı ise yaklaşık olarak 8 trilyon dolar olarak gerçekleşmiştir<sup>152</sup>. 2010 yılı Fransa açısından dış ticaret hacminde artış yaşanan bir yıl olmuştur.

### **2.1.1.1.3. İngiltere Dış Ticaretinde Mevcut Durum**

İngiltere temel olarak AB dış ticaret kurallarını uygulamakla birlikte serbest dünya ticareti, küreselleşme ve çevreye duyarlı ticaret konularında da AB ülkeleri içerisinde öncü ülke konumundadır. İngiltere dış ticaret ve küreselleşme alanındaki çalışmalarının yanı sıra ülke ekonomisinin iyileştirilmesi için de dış ticaretin artırılmasına yönelik “Ticaret ve Yatırımları Geliştirme Stratejisi”ni 9 Şubat 2011 tarihinde açıklamıştır ve stratejinin temel amacı hükümet Büyüme Planı dahilinde ekonomiyi iyileştirecek, ticareti artıracak, serbest pazar esasına uygun politikalar belirlenmesi ve uygulanmasıdır. Strateji dahilinde ihracatçı kobilere yönelik destekler ve çok taraflı ticaret sisteminin güçlendirilmesi hedefleri de yer almaktadır<sup>153</sup>.

---

<sup>152</sup> TÜİK, (Çevrimiçi) <http://tuikrapor.tuik.gov.tr/reports/rwservlet?disticaretdb2=&report>, Erişim Tarihi: 12. Temmuz. 2011.

<sup>153</sup> T.C. Londra Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği, **İngiltere'nin Genel Ekonomik Durumu ve Türkiye ile Ekonomik-Ticari İlişkileri**, Çevrimiçi, <http://www.musavirlikler.gov.tr/upload/LON/Ingiltere%20Raporu%202010-web.pdf>, Erişim Tarihi: 12. Temmuz. 2011.

İngiltere'nin mevcut dış ticaret durumuna bakılacak olursa, 2009 yılında toplam 357,3 Milyar Dolar ithalat, 486 milyar dolar İhracat ve dünya mal ithalatının % 3,8'i, dünya mal ihracatının % 2,8'i, dünya hizmet ithalatının % 5,1'i, dünya hizmet ihracatının ise %7'si İngiltere tarafından yapılmıştır.<sup>154</sup> 2010 yılına gelindiğinde İngiltere'nin ihracatı toplamda yaklaşık olarak 7 trilyon dolar ve ithalatı ise yaklaşık olarak 5 trilyon dolar olarak gerçekleşmiştir<sup>155</sup>. Hem ithalat hem de ihracat miktarına bakıldığında 2010 yılında 2009 yılına oranla artış gerçekleşmiştir.

#### **2.1.1.2. ABD'de Dış Ticaret**

Dünya ekonomisi üzerinde etkili olan dolayısıyla dünya dış ticaretini de etkileyen bir başka ülke ise ABD'dir. ABD ekonomisinde geçtiğimiz yıllarda yaşanan olumsuz gelişmeler ve dünya ekonomisine yansımaları oldukça büyük olmuştur. Finansal piyasalarda meydana gelen ve dünya ekonomisi ve dış ticaretini ciddi boyutlarda sarsan bu gelişmeler de göz önüne alındığında ABD'nin dünya dış ticaretindeki payı ve önemi daha iyi anlaşılmaktadır. Bu nedenle dünya dış ticaretini açıklamak amacıyla ABD dış ticaret politikası ve dış ticaretinin mevcut durumu aşağıda kısaca incelenecektir.

ABD'nin dış ticaret politikası İkinci Dünya Savaşı'ndan günümüze kadar dünya ticareti ve ekonomisi üzerinde etkili olan en önemli faktörlerden bir tanesidir. Öyle ki 1929 büyük ekonomik buhranının hemen sonrasında Smoot-Hawley yasasıyla gümrük tarifelerinin aşırı ölçülerde ABD tarafından arttırılması buhranın

---

<sup>154</sup> (Çevrimiçi) <http://www.musavirlikler.gov.tr/upload/LON/Ingiltere%20Raporu%202010-web.pdf>, Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011.

<sup>155</sup> TÜİK, (Çevrimiçi) <http://tuikrapor.tuik.gov.tr/reports/rwservlet?disticaretb2=&report>, Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011.

etkilerinin daha da belirginleşmesine sebep olmuştur. ABD'nin ticaret yaptığı ülkelerin tedbirler alması ve korunmak için çalışmaları ekonomik buhranın büyümesinde etkili olmuştur<sup>156</sup>. Bu durum diğer ülkelerin büyüyen ekonomik buhranın etkilerini daha derinden hissetmesine sebep olmuştur.

Küreselleşme dönemine gelindiğinde de ABD dış ticaretinin etkileri artarak devam etmiştir. Amerikan Ticaret Temsilcisi (USTR) Ofisi ticaret ve ticaretle ilgili yatırımlar ile ticaret politikasının geliştirilmesi ve oluşturulmasında iç koordinasyonu sağlamakta öncü rol oynayarak ABD dış ticaretinin dünya ekonomisi üzerinde bu denli etkili olmasını sağlamıştır<sup>157</sup>.

ABD'de diğer birçok ülke gibi dış ticaret konusunda DTÖ çerçevesinde müzakereler yürütürken, diğer taraftan da bölgesel ve ikili serbest ticaret anlaşmaları yapmak üzere çalışmalarına devam etmektedir. Bu konuda ABD tarafından gerçekleştirilen Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması, CAFTA, NAFTA 1 olmak üzere serbest ticaret anlaşmalarının ve serbest bölgelerin önemi büyüktür<sup>158</sup>. Öyle ki ABD ekonomik açıdan oldukça büyük bir ülkedir. Bu durumun muhafaza edilebilmesi ve ABD'nin dünya ekonomisi üzerindeki etkinliğinin devamlılığı açısından diğer ülkeler ile olan ticari ilişkiler büyük önem taşımaktadır.

ABD'nin taraf olduğu bir diğer anlaşmada Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşmasıdır ve ABD, Kanada ve Meksika arasında müzakerelerine 1991'de başlanmıştır. 1993 yılında imzalanarak dünyanın en geniş serbest ticaret alanını

---

<sup>156</sup> (Çevrimiçi) <http://www.mfa.gov.tr/>, Erişim Tarihi:02.Temmuz.2011.

<sup>157</sup> (Çevrimiçi) [http://www.mfa.gov.tr/amerika-birlesik-devletleri\\_nin-dis-ticaret-politikasinda-serbest-ticaret-anlasmalarinin-yeri-\\_\\_\\_\\_.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/amerika-birlesik-devletleri_nin-dis-ticaret-politikasinda-serbest-ticaret-anlasmalarinin-yeri-____.tr.mfa), Erişim Tarihi:02. Temmuz.2011.

<sup>158</sup> (Çevrimiçi) [http://www.mfa.gov.tr/amerika-birlesik-devletleri\\_nin-dis-ticaret,,](http://www.mfa.gov.tr/amerika-birlesik-devletleri_nin-dis-ticaret,,) Erişim Tarihi:02.Temmuz.2011.

kuran NAFTA 1 Ocak 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. ABD'nin 5 Orta Amerika ülkesi (Kosta Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras ve Nikaragua) ve Dominik Cumhuriyeti'yle yaptığı CAFTA ile birlikte ABD'nin bu ülkelere ihraç ettiği sanayi ürünlerinin yüzde 80'nin gümrük vergisinin sıfırlanması, kalan yüzde 20'lik bölümün sıfırlanması için ise 10 yıllık bir kademeli geçiş süresi öngörülmüştür. Amerika dış ticareti için serbest ticaret alanı da büyük önem arz etmektedir. 1994 yılında Miami'de toplanan Kuzey Orta ve Güney Amerika ülkelerinin katıldığı Amerikalılar Zirvesi'nde 2005 yılına kadar 34 ülkenin taraf olacağı 13 trilyon dolarlık GSMH ve 800 milyonluk bir nüfusu kapsayan bir serbest ticaret alanı oluşturulması kararlaştırılmıştır. Tüm bunların yanı sıra APEC dahilinde bir serbest ticaret alanı oluşturulması çalışmaları ve Orta Doğu Serbest Ticaret Alanı'na yönelik çalışmalar da ABD dış ticareti açısından önem arz etmektedir<sup>159</sup>.

ABD'nin dış ticaret alanında gerçekleştirdiği faaliyetler ve yürüttüğü politikalar sonucunda dış ticaret hacmi 1990 yılında 887,86 milyar dolar'ken 2008 yılında 3.449,50 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. Ancak 2009 yılında düşüş yaşanmıştır ve ABD dış ticaret hacmi 2.649,44 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2009 yılı mal ithalatı -1.576,51 milyar dolar olarak gerçekleşirken aynı yıl mal ihracatı ise 1.072,93 milyar dolar olmuştur<sup>160</sup>. 2009 yılında ABD dış ticaret hacmindeki düşüş çok büyük ölçüde ülkede ortaya çıkan ve tüm dünya ekonomisini olumsuz etkileyen kriz nedeniyle yaşanmıştır.

---

<sup>159</sup> (Çevrimiçi) [http://www.mfa.gov.tr/amerika-birlesik-devletleri\\_nin-dis-ticaret](http://www.mfa.gov.tr/amerika-birlesik-devletleri_nin-dis-ticaret), Erişim Tarihi:02.Temmuz.2011.

<sup>160</sup> TÜİK, (Çevrimiçi) <http://tuikrapor.tuik.gov.tr/reports/rwservlet?disticaretdb2=&report>, Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011.

### 2.1.1.3. Orta Doğu Ülkeleri'nde Dış Ticaret

Bahreyn, Birleşik Arap Emirlikleri, Filistin, Irak, İran, İsrail, Katar, Kuveyt, Lübnan, Mısır, Suriye, Suudi Arabistan, Umman, Ürdün, Yemen dış ticaret açısında önemli olan Orta Doğu ülkeleridir<sup>161</sup>.

2008 yılı itibariyle Orta Doğu ülkeleri dünya petrol rezervlerinin yaklaşık olarak % 60'ına sahip olması sebebiyle dünya ekonomisinde önemli bir konumda yer almaktadır ve koşullarının tarıma elverişli olmamasından ötürü gıda ve benzeri ihtiyaçlar konusunda dışa bağımlı olan tüketim oranı yüksek olan bir nüfus yapısına sahiptir. Ancak Orta Doğu, petrol kaynaklarını elinde bulundurmasına ve petrolden büyük bir gelir elde etmesi sayesinde gerekli teknolojiyi ithal edebilecek durumdayken sanayileşme bakımından geri kalmıştır. Bunun sebebi ise ithal edilen teknolojinin kullanılması için ihtiyaç duyulan kurumsal yapıya sahip olmamasıdır. Bu nedenle bölge günümüzde ekonomik açıdan az gelişmiş olarak nitelendirilmektedir.<sup>162</sup>

Ayrıca Orta Doğu'nun ekonomik ve sosyal anlamda gelişimi, dolayısıyla dış ticareti ve dış ticaret politikaları üzerinde bölgenin petrol bakımından zengin olması sebebiyle yeni gelişen ve sanayileşen ülkeler ile enerji açısından petrole bağımlı olan gelişmiş ülkelerin bölge üzerindeki dış baskısı da önemli ölçüde etkili olmaktadır. Bunun yanı sıra dinsel, sosyal ya da kültürel farklar ya da hükümet ile halk arasındaki anlaşmazlıklar sebebiyle meydana gelen iç karışıklıklar ise bölge

---

<sup>161</sup> Harun Öztürkler, "Ortadoğu Ülkelerinin Ekonomik Yapılarının Temel Özellikleri", **Ortadoğu Analiz Dergisi**, Ankara, Orta Doğu Stratejik Araştırmalar Merkezi, C: 1, Sayı: 6, 2009, ss.66-68.

<sup>162</sup> Timur Kuran, "Orta Doğu'daki Ekonomik Az gelişmişliğin Kurumsal Kökenleri", (Çevrimiçi) [http://www.tepav.org.tr/upload/files/haber/1280311456-2.Timur\\_Kuran\\_Konusma\\_Metni.pdf](http://www.tepav.org.tr/upload/files/haber/1280311456-2.Timur_Kuran_Konusma_Metni.pdf), Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011.

ekonomisini ve dış ticaretini olumsuz yönde etkilemektedir. Bölge tam anlamıyla bir iç karışıklığın ya da savaşın olumsuz etkilerini atlatamadan yeni siyasi ya da askeri sorunlarla karşı karşıya kalmıştır. Tüm bu sosyal ve siyasi gelişmelerin bölge dış ticaretini etkilemesinin sonucu olarak bölge dış ticaretindeki mevcut durumunu aşağıdaki tablolar aracılığıyla incelememiz mümkündür.

**Tablo 9: Orta Doğu Ülkeleri İhracatı 2005-2009 (Milyon Dolar)**

Ülkeler	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Bahreyn</b>	10.242	12.200	13.634	17.316	11.874
<b>Birleşik Arap Emirlikleri</b>	117.287	145.587	178.600	239.000	175.000
<b>Irak</b>	23.697	29.361	41.268	62.300	39.500
<b>İran</b>	56.252	77.012	88.733	113.668	78.113
<b>İsrail</b>	42.770	46.789	54.092	61.337	47.935
<b>Katar</b>	25.762	34.051	42.020	56.593	40.500
<b>Kuveyt</b>	44.869	56.016	62.700	87.464	50.328
<b>Lübnan</b>	2.337	2.814	3.574	4.454	4.187
<b>Suriye</b>	8.708	10.919	11.546	14.300	10.400
<b>Suudi Arabistan</b>	180.711	211.305	234.951	313.462	192.296
<b>Umman</b>	18.692	21.585	24.692	37.719	27.651
<b>Ürdün</b>	4.302	5.204	5.725	7.938	6.366
<b>Yemen</b>	5.608	6.654	6.299	7.584	5.594
<b>TOPLAM</b>	<b>541.236</b>	<b>659.499</b>	<b>767.833</b>	<b>1.023.134</b>	<b>689.744</b>

**Kaynak:** T.C. Ekonomi Bakanlığı, (Çevrimiçi) <http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?>,

Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.

Tablo 9'dan da görüleceği üzere Orta Doğu ihracatında 2005, 2006, 2007, 2008 ve 2009 yıllarında Suudi Arabistan en çok ihracat yapan ülke konumundadır. Söz konusu yıllarda en az ihracatı ise Lübnan gerçekleştirmiştir. Toplam ihracat miktarına bakıldığında ise en çok ihracat 2008 yılında gerçekleştirilirken, 2009 ihracatı 2007 ihracatının da altında gerçekleşmiştir.

**Tablo 10: Orta Doğu Ülkeleri İthalatı 2005-2009 (Milyon Dolar)**

Ülkeler	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Bahreyn</b>	9.393	10.515	11.488	10.800	7.300
<b>Birleşik Arap Emirlikleri</b>	84.654	100.057	132.500	177.000	140.000
<b>Irak</b>	23.532	20.892	21.516	33.000	37.000
<b>İran</b>	40.041	40.772	44.942	57.411	50.375
<b>İsrail</b>	47.142	50.334	59.039	67.656	49.278
<b>Katar</b>	10.061	16.440	23.429	27.900	23.000
<b>Kuveyt</b>	15.801	17.243	21.352	24.874	17.920
<b>Lübnan</b>	9.633	9.647	12.251	16.754	16.574
<b>Suriye</b>	10.862	11.488	14.655	18.150	16.300
<b>Suudi Arabistan</b>	59.459	69.800	90.217	115.134	95.567
<b>Umman</b>	8.971	11.039	16.025	23.137	18.020
<b>Ürdün</b>	10.498	11.548	13.681	16.995	14.075
<b>Yemen</b>	5.378	6.074	8.514	10.452	8.500
<b>TOPLAM</b>	<b>335.400</b>	<b>375.800</b>	<b>469.600</b>	<b>599.300</b>	<b>493.900</b>

**Kaynak:** T.C Ekonomi Bakanlığı, (Çevrimiçi) <http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?> ,  
Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.

2005 yılından 2009 yılına kadar Orta Doğu toplam ithalatında artış gerçekleşirken 2009 yılına gelindiğinde 493.900 milyon dolar'la ithalatta azalma yaşanmıştır. Ülkeler bazında bakıldığında ise 2005 yılında en çok ithalat yapan Orta Doğu ülkesi Birleşik Arap Emirlikleri olurken, en az ithalatı ise Yemen yapmıştır. 2009 yılında da ithalatta Birleşik Arap Emirlikleri ilk sırada yer almaktadır ve Yemen ise 8.500 milyon dolar ilse son sırada yer almaktadır. Orta Doğu ithalat ve ihracatı karşılaştırılacak olursa; 2005 yılında toplam ihracat 541.236 milyon dolarken ithalat ise 335.400 milyon dolarla ihracatın altında gerçekleşmiştir. 2009 yılına gelindiğinde de ihracat miktarı 689.744 milyon dolarla ithalat miktarının üzerindedir.

2010 yılında ise Yakın ve Orta Doğu toplam İhracatı 23.294. milyar dolarken toplam ithalatı ise 16.091.milyar dolar olarak gerçekleşmiştir<sup>163</sup>. 2010 yılında da ihracat tutarı ithalat tutarının üzerinde gerçekleşmiştir.

#### 2.1.1.4. Afrika'da Dış Ticaret

Afrika kuzeyde Akdeniz, Avrupa, batıda Atlas Okyanusu, doğuda Hint Okyanusu arasında yer almaktadır ve 900 milyonun üzerinde insan yaşayan 53 ülkeden oluşan bir kıtadır. Barındırdığı büyük nüfus ve ekonomik yapısı nedeniyle dış ticaret potansiyeli oldukça yüksek olan kıta 900 milyar dolarlık bir ekonomik büyüklüğe sahiptir ve dış ticaret payı giderek artmaktadır. En fazla ithalatı Avrupa'dan yapan kıtada en çok talep gören ithalat kalemlerini ise hazır giyim, ev eşyaları, ayakkabı, mobilya, gıda sektörü ve otomotivle ilgili ürünlerden oluşmaktadır<sup>164</sup>. Afrika dış ticaret potansiyeli açısından tüm dünya ülkelerinin dikkatini çekmektedir ve giderek büyüyen dış ticaret payı sebebiyle dünya ekonomisi açısından da önemi artmaktadır.

Afrika ticaretinin son yıllardaki gelişimine baktığımızda 2005 yılında 311.100 milyon dolar olan Toplam ihracat tutarı 2006 yılında artış göstererek 370.600 milyon dolar olmuştur. İhracat tutarı 2007 yılında 434.400 milyon dolar ve 2008 yılında ise 557.400 milyon dolar ile artışına devam etmiştir. 2009 yılına gelindiğinde ihracat tutarı 383.900 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir<sup>165</sup>. 2009 yılında dünya genelinde

---

<sup>163</sup> TÜİK, (Çevrimiçi) <http://tuikrapor.tuik.gov.tr/reports/rwservlet?disticaretdb2=&report>, Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011.

<sup>164</sup> Abdulhamit Yıldız, **Büyümenin Yolu Afrika'dan Geçiyor**, İTO Yayınları, İstanbul, 2010, ss.9-11.

<sup>165</sup> T.C. Ekonomi Bakanlığı (Çevrimiçi) <http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=727D894A-D8D3856645203C65F7D00>, Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011.

de olduğu gibi Afrika toplam ihracat tutarında da azalma meydana gelmiştir. Afrika ülkelerinin son yıllardaki ihracat tutarları Tablo 10 aracılığıyla incelenecektir.

**Tablo 11: Afrika Ülkeleri İhracatı 2005-2009 (Milyon Dolar)**

ÜLKELER	2008	2009	ÜLKELER	2008	2009
Angola	63.914	40.080	Malavi	830	920
Benin	1.150	1.000	Mali	1.980	2.100
Botswana	4.941	3.458	Mauritius	2.384	1.942
Burkina Faso	693	850	Mısır	26.224	23.062
Burundi	57	64	Moritanya	1.788	1.370
Cezayir	79.298	45.194	Mozambik	2.653	2.147
Cibuti	69	75	Namibya	3.116	3.553
Comoros	13	13	Nijer	880	900
Çad	4.330	2.800	Nijerya	81.821	52.500
Ekvator Ginesi	15.900	9.100	Orta Afrika Cumhuriyeti	150	120
Eritre	15	15	Ruanda	262	193
Etiyopya	1.602	1.596	Sao Tome	11	9
Fas	20.302	13.863	Savaziland	1.700	1.500
Fildişi Sahilleri	10.091	8.900	Senegal	2.290	2.180
Gabon	8.700	5.100	Seysel Adaları	497	431
Gambiya	14	15	Sierra Leone	216	231
Gana	5.270	5.500	Somali	420	400
Gine	1.342	1.010	Sudan	11.671	7.834
Guinea Bissau	125	115	Tanzanya	3.036	3.096
Güney Afrika	80.782	62.603	Togo	900	800
Kamerun	4.300	3.000	Tunus	19.320	14.445
Kape Verde	32	35	Uganda	2.703	2.478
Kenya	5.001	4.421	Zambia	5.099	4.312
Kongo	7.900	5.600	Zimbabve	2.200	2.269
Kongo Demokratik Cumhuriyeti	4.000	3.100	Libya	62.949	35.600
Lesetho	882	750	Madagaskar	1.302	1.140
Liberya	242	150			

Kaynak: T.C. Ekonomi Bakanlığı, (Çevrimiçi)

<http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=727D894AD8D3856645203C65F7>

D00, Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.

2008 yılına bakıldığında Afrika toplam ihracatı içerisinde en fazla ihracat tutarına sahip olan ülke 81.821 milyon dolar ile Nijerya olurken, 2009 yılında ise 62.603 milyon dolar ile Güney Afrika olmuştur. 2009 yılında en az ihracat tutarına ise 9 milyon dolar ile Sao Tome olmuştur.

**Tablo 12: Afrika Ülkeleri İthalat Tutarı 2008-2009 (Milyon Dolar)**

ÜLKELER	2008	2009	ÜLKELER	2008	2009
Angola	20.982	17.000	Malavi	1.650	1.700
Benin	2.110	2.040	Mali	2.920	2.644
Botsvana	5.211	4.728	Mauritius	4.651	3.728
Burkina Faso	2.018	2.083	Mısır	48.382	44.946
Burundi	403	402	Moritanya	1.941	1.430
Cezayir	39.479	39.294	Mozambik	4.008	3.764
Cibuti	574	410	Namibya	4.340	5.120
Comoros	180	150	Nijer	1.500	1.500
Çad	1.700	1.950	Nijerya	49.951	39.000
Ekvator Ginesi	3.910	5.200	Orta Afrika Cumhuriyeti	300	300
Eritre	530	540	Ruanda	1.146	1.227
Etiyopya	8.036	7.963	Sao Tome	114	114
Fas	42.262	32.892	Savaziland	1.700	1.600
Fildişi Sahilleri	6.760	6.050	Senegal	6.528	4.713
Gabon	2.591	2.200	Seyşel Adaları	1.053	811
Gambiya	329	304	Sierra Leone	534	520
Gana	10.269	8.140	Somali	880	740
Gine	1.600	1.400	Sudan	9.352	9.691
Guinea Bissau	195	230	Tanzanya	7.125	6.347
Güney Afrika	100.532	73.172	Togo	1.650	1.500
Kamerun	4.680	4.250	Tunus	24.638	19.096
Kape Verde	825	709	Uganda	4.526	4.310
Kenya	11.074	10.207	Zambia	5.060	3.793
Kongo	3.050	2.900	Zimbabve	2.950	2.900
Kongo Demokratik Cumhuriyeti	4.200	3.600	Libya	9.150	10.150
Lesetho	2.005	1.950	Madagaskar	3.980	3.250
Liberya	813	552			

Kaynak: T.C. Ekonomi Bakanlığı(Çevrimiçi)

<http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=727D894AD8D3856645203C65F7>

D00, Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.

2008 ve 2009 yılları karşılaştırıldığında 2008 yılında 100.532 milyon dolar ile Güney Afrika'nın ithalat tutarı birinci sırada yer almaktadır ve 180 milyon dolar ile de Comoros son sırada yer almaktadır. 2009 yılında ise 73.172 milyon dolarlık ithalat tutarı ile Güney Afrika yine birinci sırada yer almaktadır. Son sırada ise 150 milyon dolar ile Comoros yer almaktadır. Güney Afrika ve Comoros için 2008 ve 2009 yılları ithalat tutarları karşılaştırıldığında her ikisi içinde ithalat tutarlarında düşüş yaşandığı görülmektedir.

2010 yılına gelindiğinde ise Kuzey Afrika ihracat tutarı 7.025.132.914 dolar, ithalat tutarı ise 4.305.729.730 dolar olarak gerçekleşirken, diğer Afrika ülkeleri toplam ihracatı 2.257.897.518 dolar ve ithalatı ise 2.107.927.220 dolar olarak gerçekleşmiştir<sup>166</sup>. Kuzey Afrika ihracat ve ithalat tutarı diğer Afrika ülkeleri ihracatının üzerinde gerçekleşmiştir.

#### **2.1.1.4. Çin ve Hindistan'da Dış Ticaret**

Son yıllarda bazı ülke ekonomileri, sanayileri ve dış ticaretleri hızla gelişmektedir ve bu ülkelerin dünya ekonomisindeki önemi gün geçtikçe artmaktadır. Özellikle Hindistan ve Çin ekonomik açıdan gelişen ve büyüyen önemli ülkeler arasında yer almaktadır.

---

<sup>166</sup> TÜİK, (Çevrimiçi) <http://www.tuik.gov.tr/disticaretapp/disticaret.zul?param1>, Erişim Tarihi:12. Temmuz.2011.

#### 2.1.1.4.1. Çin’de Dış Ticaret

Çin’in 2009 yılında toplam ihracatı 1,2 trilyon dolar, ithalatı ise 1,03 trilyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Makine ve ulaşım araçları, diğer tüketim ürünleri, tekstil ve konfeksiyon, Diğer yarı mamuller ve kimyasallar ülkenin başlıca ihracat kalemleridir. Önemli ithalat kalemleri arasında ise makine ve ulaşım araçları, maden cevherleri ve mineral yakıtlar, kimyasallar yer almaktadır. AB, ABD, Hong Kong, ASEAN ve Japonya Çin’in ihracatındaki en önemli beş ülkedir. İthalatta ise Japonya, AB, ASEAN, Güney Kore ve Tayvan ilk beş sırada yer almaktadır<sup>167</sup>. Çin dış ticaretinin mevcut durumu Tablo 13’te incelenmektedir.

**Tablo 13: Çin Dış Ticareti 2000-2010 (Milyon Dolar)**

YILLAR	İHRACAT	İTHALAT
2000	249.203	225.094
2001	266.098	243.553
2002	325.596	295.170
2003	438.228	412.760
2004	593.326	561.229
2005	761.953	659.953
2006	968.978	791.461
2007	1.220.456	956.116
2008	1.430.693	1.132.567
2009	1.201.534	1.005.688
2010	2.269.175	17.180.806

**Kaynak:** TÜİK (Çevrimiçi)

[http://tuikrapor.tuik.gov.tr/reports/rwservlet?disticaretdb2=&report=IHT0151.RD,F&p\\_kod=2&p](http://tuikrapor.tuik.gov.tr/reports/rwservlet?disticaretdb2=&report=IHT0151.RD,F&p_kod=2&p), Erişim Tarihi: 12Temmuz.2011.

<sup>167</sup> Erkan Danış-Doğan Selçuk Öztürk, **Kobiler İçin Çin Halk Cumhuriyeti Rehberi**, İTO Yayınları, İstanbul, 2010, ss.54-60.

Tablodan da görüleceği gibi, 2001 yılında 2000 yılına göre hem ithalat hem de ihracat tutarlarında artış gerçekleşmiştir. 2000-2010 döneminde 2009 yılına kadar her yıl ithalat ve ihracat tutarları artarken 2009 yılına gelindiğinde hem ithalat hem de ihracat tutarlarında azalma meydana gelmiştir. 2010 yılında ise 2000 yılından itibaren ilk defa ithalat tutarı ihracat tutarının üzerinde gerçekleşmiştir.

#### **2.1.1.4.2. Hindistan'da Dış Ticaret**

1,2 milyar nüfusu olan Hindistan dünyanın en hızlı gelişen ekonomileri arasında yer almaktadır ve dünyanın 12. Büyük ekonomisi konumundadır. Tekstil ve konfeksiyon, kimyasallar, petrol ve ham ürünleri, elmas, makine ve ulaşım araçları temel ihraç ürünleri ve ham petrol, makine ve ulaşım araçları, kimyasallar, altın, elmas temel ithal ürünleri arasında yer almaktadır. Hindistan'ın ihracat yaptığı ülkeler arasında, Çin, ABD, Hong Kong ve ithalat önemli ülkeler arasında ise Çin, Birleşik Arap Emirlikleri, ABD, Suudi Arabistan, Avustralya yer almaktadır<sup>168</sup>.

Hindistan'ın toplam ithalat ve ihracatına bakılacak olursa, 2006 yılında 121.808 milyon dolar olan ihracat tutarı 2007 yılında artarak 150.159 milyon dolar olmuştur. 2008 yılında da ihracat tutarında artış gerçekleşmiştir ve Hindistan'ın toplam ihracatı 194.827 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Ancak 2009 yılına gelindiğinde Hindistan 162.613 milyon dolar ihracat yapmıştır. Toplam ithalatı ise 2006 yılında 178.410 milyon dolar, 2007'de 229.371 milyon dolar, 2008'de 321.031 milyon dolar ve 2009 yılında ise 249.590 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2010 yılına gelindiğinde Hindistan toplam 606.080 milyon dolar ihracat ve 3.409.937

---

<sup>168</sup> T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı Anlaşmalar Genel Müdürlüğü, **Hindistan Ülke Profili**, 2011, ss.1-3., (Çevrimiçi) <http://www.ekonomi.gov.tr/upload/7B6E76E9-D8D3-8566-45205616B94E6888/hindistan.pdf>, Erişim Tarihi:12. Temmuz.2011.

milyon dolar ithalat yapmıştır<sup>169</sup>. 2006 yılı ile kıyaslandığında 2007 ve 2008 yıllarında ithalat tutarı daha yüksek gerçekleşirken, 2009 yılında ise ithalat 2008 yılı ithalat tutarının altında gerçekleşmiştir. 2010 yılında ise ihracat ve ithalat tutarlarında önceki yıla göre artış yaşanmıştır ve Hindistan son beş yıldaki en yüksek ithalat ve ihracat tutarını gerçekleştirmiştir.

## 2.2. Lojistiğin Dış Ticaret Üzerine Etkileri

Görüldüğü üzere ülkelerarası ticaret zamanla önemli ölçüde gelişmiştir ve hızla gelişmeye devam etmektedir. Büyük ekonomik güç sahibi ülkelerin yanı sıra Hindistan ve Çin gibi ekonomiler de dış ticaretteki ve dünya ekonomisindeki paylarını hızla büyütmektedirler. Dış ticaretin serbestleşmesi ve küresel ekonomi bu büyümede temel etken olmuştur. Üretim, bilgi ve teknoloji alanlarındaki gelişmeler de ülkelerin dış ticaret ilişkileri ve dünya dış ticaretindeki payları üzerinde etkili olmaktadır ancak ülkelerarası ticaret bu kadar yoğunken asıl soru ülke ekonomilerinin bu ticari yarışta geri kalmamaları için teknoloji, maliyet ve benzeri etkenlerin dışında ülkelerin nasıl fark yaratacağı ve dış ticaret paylarını arttıracaktır. Çünkü bugün sadece sınır komşusu ülkeler değil dünyanın iki ayrı kutbundaki ülkeler de bir birleri ile ticaret yapmaktadır. İşte bu noktada ticaretin ulaşımını sağlayan lojistik faaliyetleri etkili olmaktadır. Bu nedenle lojistik dünya dış ticaretini etkileyen en önemli faaliyetler arasında yer almaktadır.

Lojistiğin dünya dış ticareti üzerindeki etkilerini açıklayabilmek için öncelikle dünya lojistik sektörünün mevcut durumuna değinmek gerekmektedir.

---

<sup>169</sup> TÜİK (Çevrimiçi) <http://tuikrapor.tuik.gov.tr/reports/rwservlet?disticaretb2=&report>, Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011.

### 2.2.1. Dünya Lojistik Sektöründe Mevcut Durum

Lojistik sektörü diğer tüm sektörler için büyük önem taşımaktadır ve yaklaşık olarak 70 yıla yakın bir süredir profesyonel olarak sivil alanda kullanılmasına rağmen en hızlı ilerleme kaydeden sektörler arasında yer almaktadır. Özellikle küresel ekonomiye geçiş ve serbest ticaret ile birlikte lojistik faaliyetlerin önemi de büyük ölçüde artmıştır ve ülkelerarası ticarete bilgi ve ticarete konu olan mal ya da hizmetin ulaşımı açısından ticarete taraf olan ülkeler arasındaki fiziki uzaklığın sorun olmamasını sağlamaktadır. Bu nedenle bugün lojistik sektörü ticaret hayatının ve dünya ekonomisinin şekillenmesinde etkili olmaktadır.

Yukarıda da belirtilen sebeplerden ötürü lojistik çok büyük bir pazar haline almıştır ve 2006 yılında 5 trilyon dolarlık, 2009 yılında ise 6 trilyon dolarlık büyüklüğe ulaşmıştır. 2015 yılında 10-12 trilyon dolarlık bir büyüklüğe ulaşacağı tahmin edilen pazar için Georgetown Üniversitesi Lojistik Direktörü Prof. Dr. Ricardo Ernst tarafından dünyada üretilen her 1 doların % 25'inin lojistik faaliyetlerine harcandığı ifade edilmiştir<sup>170</sup>.

Görüldüğü üzere lojistik ekonomi ile yakından ilgili olan bir sektördür ve geçmişte sadece taşımacılık yönü ile değerlendirilen sektör bugün dünya ekonomi otoritelerinin dikkatlerini üzerinde toplamıştır. Dünya ekonomisi açısından en önemli kurumlardan bir tanesi olan Dünya Bankası da lojistik alanında çalışmalar yapmaktadır. Bu çalışmalardan bir tanesi olan lojistik performans endeksi dünya lojistik sektörünün mevcut durumunun ülkeler bazında değerlendirilmesi amacıyla Dünya Bankası tarafından hesaplanmaktadır. Bu sayede lojistik açısından ülkelerin

---

<sup>170</sup> Mehmet Tanyaş-Çağatay İris, **Lojistik Sektör Raporu 2010**, MÜSİAD, İstanbul, 2010, s.20.

değerlendirilmesi mümkün olmaktadır. Dünya Bankası tarafından açıklanan 2010 Lojistik Performans Endeksi ülkelerin, gümrükleme işlemi, ticaret ve ulaştırma ile ilgili altyapı, Lojistik rekabet, fiyat, uluslararası sevkiyatların takibi ve kontrolünün kolaylığı ve lojistik servislerin kalitesine ilişkin verilerin değerlendirilmesini ifade etmektedir<sup>171</sup>. Lojistik performans endeksi bu şekildeyken büyüklük olarak bakıldığında ABD ve AB dünya lojistik pazarının yaklaşık olarak %50 sinden fazlasını oluşturmaktadır<sup>172</sup>. 2010 yılı Dünya Bankası lojistik performans endeksine göre dünyanın lojistik açısından en iyi ilk on ülkesine Tablo 14’de yer verilmektedir.

**Tablo 14: Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi’ne Göre En başarılı 10 Ülke**

Ülkeler	Performans Değeri
1- Almanya	4,11
2- Singapur	4,09
3- İsveç	4,08
4- Hollanda	4,07
5- Lüksemburg	3,98
6- İsviçre	3,97
7- Japonya	3,97
8- İngiltere	3,95
9- Belçika	3,94
10- Norveç	3,93

**Kaynak:** WTO, (Çevrimiçi) <http://data.worldbank.org/>, Erişim Tarihi: 02.Ocak.2011.

Tablo 14’e göre Almanya 2010 yılında lojistik açısından dünyanın en başarılı ülkesi konumunda yer almaktadır. Almanya’yı 4,09 ile Singapur ve 4,08 ile de İsveç takip ederken, dördüncü sırada Hollanda, beşinci sırada Lüksemburg, altıncı sırada İsviçre, yedinci sırada Japonya, sekizinci sırada İngiltere, dokuzuncu sırada Belçika

<sup>171</sup> (Çevrimiçi) <http://data.worldbank.org/>, 02.Ocak.2011.

<sup>172</sup> İTO, **Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi**, İTO Yayınları, İstanbul, 2006, s.12.

ve 3.93 ile onuncu sırada ise Norveç yer almaktadır. Ancak Hindistan, Çin gibi ülkeler dış ticaret konusunda giderek gelişmektedirler ve bu ülkelerin fiyat ya da benzeri avantajların yanı sıra ticaret için temel faktör olan lojistik alanında da uzmanlaşmaları ile dış ticaretteki gelişim hızlarını korumaları ya da arttırmaları ile mümkün olacaktır. Bu da lojistik performans endeksi, sıralamasının ve ülkelerin lojistik pazarındaki paylarının değişmesine neden olacaktır.

Dünya lojistik sektörü bu denli hızlı gelişimi diğer sektörler açısından da oldukça önemlidir ve sektörün başarısı teknolojik gelişmenin hızına yetişebilmesi ve değişen müşteri ihtiyaçlarına uygun hale gelebilmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda lojistik sektöründe meydana gelen ve bir diğer gelişme de lojistik köylerdir. Lojistik köylerin gelişimine baktığımızda ilk olarak ABD’de doğan lojistik köy kavramı daha sonra Batı Avrupa’da uygulanmıştır ve Fransa’da yer alan Garanor ve Sogoris ilk örnekler arasında yer almaktadır. İtalya’da ve Almanya’da 1960’lı yılların sonlarından itibaren görülen lojistik köyler 1980’li yıllar ve 1990’lı yıllarda Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Belçika ve İngiltere’de gelişme göstermiştir<sup>173</sup>. Avrupa’da bulunan bazı lojistik köylere Tablo 14’de yer verilmiştir.

---

<sup>173</sup> İTÜ, (Çevrimiçi) <http://www.ins.itu.edu.tr>, Erişim Tarihi:02.Nisan.2011.

**Tablo 15: Avrupa'daki Lojistik Köylerden Bazıları**

<b>Lojistik Köyler</b>	<b>Roissy Fransa</b>	<b>NTC Danimarka</b>	<b>GVZ Almanya</b>	<b>Berlin Almanya</b>	<b>Interporto İtalya</b>	<b>Distiparks Hollanda</b>
<b>Tesis Türü</b>	Lojistik Merkez Odaklı	Lojistik Merkez Odaklı	Taşımacılık Merkez Odaklı	Lojistik Merkez Odaklı	Lojistik Merkez Odaklı	Endüstriyel Park
<b>Amaç</b>	-Karmaşa Önlemek -İntermodal Teşviki Sağlamak -İşletme Desteklemek	-Taşımacılığı Şehir dışına Almak -Çevre ve Güvenlik Endişeleri -İşletme Desteklemek	- İntermodal Teşviki sağlamak -Problemler arazilerin tahsislerinin önlenmesi	- Karmaşa önlemek -İntermodal Teşviki sağlamak - Bölgesel kalkınma	-Endüstriyel Birliktelik Sağlamak	- Daha adil rekabet ortamı sağlamak - Dağıtım Ağının genişlemesi
<b>Alan</b>	133 Hektar	494 Hektar	895 Hektar	759 Hektar	759 Hektar	759 Hektar
<b>Modlar</b>	İntermodel, Demir, Kara, Havayolu	İntermodel, Demir, Kara, Denizyolu	İntermodel, Demir, Kara, Denizyolu	İntermodel, Demir, Kara	İntermodel, Demir, Kara	Kamyon
<b>Kiracı</b>	100	15	114	-	81	-

**Kaynak:** Mehmet Tanyaş, Çağatay İris, **Lojistik Sektör Raporu 2010**, MÜSİAD, İstanbul, 2010, s.118.

Tabloda yer alan lojistik köyler karşılaştırıldığında Distiparks Hollanda ve GVZ Almanya dışında kalan köyler lojistik merkez odaklıdır. Interporto İtalya, Distiparks Hollanda ve GVZ Almanya 759 Hektarlık alanları ile tabloda yer alan köyler arasında en büyük alana sahip olan köylerdir. En çok kiracıya sahip olan köy ise 114 kiracı ile GVZ Almanya'dır.

Görüldüğü üzere ülkeler hem lojistik sektöründe rekabet içerisinde yer almaktadırlar hem de lojistik sektörüne yaptıkları yatırımlar ile ticaret alanındaki rekabet güçlerini arttırmayı planlamaktadırlar. Bu nedenle lojistik sektörü ülke ekonomilerinde önemli bir yere sahiptir ve ülkeler lojistik alanında GSMH'lerin yüzde 1,5-2'si kadar harcama yapmaktadır. Lojistik pazarının her yıl Avrupa'da

yüzde 7-9, Kuzey Amerika'da yüzde 15 ve Asya'da yüzde 20 büyüme gösterdiği tahmin edilmektedir<sup>174</sup>. Yukarıda da belirtildiği üzere lojistik sektörünün bu kadar önemli olması diğer tüm sektörleri ve ülke ekonomisini etkilemesidir ancak temel nedeni ülkelerin dış ticaretleri üzerinde büyük ölçüde etkiye sahip olmasıdır. Lojistiğin dış ticaret üzerindeki en önemli etkileri, lojistik taşıma türlerinin dış ticarete olan etkileri, freight forwarder, lojistik maliyetlerinin dış ticaret maliyetlerine etkileri ve rekabet üzerindeki etkileri şeklindedir.

### **2.2.1.1. AB'de Ulaştırma ve Lojistik**

AB tek Pazar hedefine ulaşmanın yolunu doğru planlanmış ulaşım yapısı ve üye ülkeler arası tam ulaşım imkanı olarak görmektedir. Bu nedenle ulaşım AB ekonomisinde önemli bir paya sahiptir. AB GSYİH'sının %7'sini, istihdamın %7'sini, üye ülke yatırımlarının %40'ını ve enerji tüketiminin %30'unu ulaşım sektörü oluşturmaktadır. AB tek pazar hedefine ulaşabilmek için ticari sınırların ortadan kaldırılması görüşünü benimsemiştir ve tek pazarın tamamlanabilmesi için ulaşım alanındaki engellerin ortadan kaldırılması gerekmektedir. AB ekonomisinin liberalleşebilmesi için Ortak Ulaştırma Politikası oluşturma ihtiyacını kaçınılmaz kılmıştır. Bu adımlar talep edilen büyümenin devamı açısından, ayrıca tıkanıklık ve pazar doyma payı gibi problemlerin aşılması bakımından önem teşkil etmektedir. AB'nin Ortak Ulaştırma Politikası tüm ulaşım sistemlerini kapsamaktadır<sup>175</sup>.

---

<sup>174</sup> (Çevrimiçi) eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2-M2.pdf, 12.Temmuz.2011.

<sup>175</sup> İKV, (Çevrimiçi) <http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>, Erişim Tarihi:09.Ağustos.2011

Aşağıda kısaca ulaşım sistemlerinin ortak politikadaki yerine değinilecektir<sup>176</sup>:

AB ulaşım politikasında karayolu ulaşımı, demiryolları, hava ulaşımı, denizyolu ulaşımı, iç suyolları, çoklu taşıma, lojistik, temiz şehir ulaşımı gibi alt ulaşım sistemlerine yer verilmektedir.

AB ulaştırma politikasının en önemli alt sektörlerinden biri karayolu taşımacılığıdır. AB üyesi ülkeler arasında malların serbest dolaşımının sağlanması için etkin ve güvenli bir karayolu sisteminin yaratılması temel hedefler arasında yer almaktadır.

Demiryollarına güvenli ve temiz bir ulaşım sistemi olması sebebiyle önem verilmektedir.

Havayolları AB açısından en fazla gelişen ulaşım sistemi olmuştur ve son 20 yıl içerisinde önemli ölçüde büyümüştür. 1970 yılından günümüze 15 üye ülkenin havaalanlarındaki trafik beş katına çıkmıştır.

Deniz ulaşımı Avrupa Birliği içinde küreselleşmenin etkisiyle önemli bir yere sahiptir. AB dış ticaretinin %90'ından fazlası ve iç ticaretinin %43'ü deniz yoluyla gerçekleşmektedir.

İç suyolları çevreyle dost ve güvenli olmaları sebebiyle AB için avantajlı bir ulaşım şeklidir.

---

<sup>176</sup> İKV, (Çevrimiçi) <http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>, Erişim Tarihi:09.Ağustos.2011

Tüm bu ulaşım sistemlerinin dengeli olarak gelişmesi ve birlikte kullanımı ile etkin bir ulaşım yapısına sahip olunabileceği AB ulaştırma politikasının temel esasları arasında yer almaktadır.

Ayrıca ortak ulaştırma politikası hedefleri doğrultusunda AB tarafından ulaştırma politikalarının durumunun ve hedeflenen yapının açıklandığı Beyaz Kitap yayınlanmaktadır. AB tarafından ilk Beyaz Kitap 1985 yılında yayınlanmıştır ve ulaştırma yapısının düzenlenmesinin temel amacı AB üyesi ülkeler arasındaki ticari sınırların kaldırılması ile tek pazar anlayışının geliştirilmesidir<sup>177</sup>.

AB tarafından belirli dönemlerde yayınlanan Beyaz Kitap'ın sonuncusu 28 Mart 2011 tarihinde "Tek Avrupa Taşımacılık Alanına İlişkin Yol Haritası-Rekabetçi ve Kaynak Etkin Bir Taşımacılık Sistemine Doğru" ismi ile yayınlanmıştır. Beyaz Kitap'ta, AB genelinde rekabetçi ve kaynak etkin bir taşımacılık yapısının oluşması AB'nin küresel hedefleri doğrultusunda taşımacılık sektörü kaynaklı sera gazı emisyonlarının 2050 yılına kadar azaltılmasını öngörülmektedir<sup>178</sup>.

Kitapta belirtilen temel hedef 'Rekabetçi ve Kaynak Tasarruflu Taşıma Sistemi' olarak ifade edilmiştir ve sera gazı yayılımının yüzde 60 oranında azaltılması planlanmıştır. AB tarafından kitapta kaynak tasarruflu ulaştırma sistemi için 10 temel hedef belirtilmiştir. Avrupa Global Navigasyon Uydu Sistemi'nin yayılması, yeşil taşıma koridorları sayesinde 2030 itibarıyla karayolu taşımacılığının yüzde 30'unun, 2050 yılı itibarıyla da yüzde 50'sinin demiryolu veya deniz yoluna kaydırılması ve Avrupa Ortak Hava Sahası'nın tamamlanması kitapta belirtilen temel

---

<sup>177</sup> S. Rıdvan Karluk, **Avrupa Birliği ve Türkiye**, İstanbul, Beta Yayınları, 2002, s.45.

<sup>178</sup> UTİKAD (Çevrimiçi) <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=8345>, Erişim Tarihi:09.Ağustos.2011.

hedefler arasında yer almaktadır<sup>179</sup>. Kitapta belirtilen hedefler doğrultusunda AB'nin mevcut ulaşım politikası AB üye ülkeleri arasındaki ulaşım ağının en iyi şekilde güçlendirilmesi ve bunun çevreye zarar vermeyecek şekilde yapılmasıdır.

### **2.2.1.2. Lojistik Taşıma Türlerinin Dış Ticaret Üzerindeki Etkileri**

Lojistik faaliyetlerde kullanılan taşıma türleri dış ticaret açısından büyük önem taşımaktadır. Çünkü dış ticarete konu olan ürünün ulaştırılması talep edilen yere ne kadar sürede ve hangi koşullar ve maliyet ile ulaşacağı taşıma türüne göre değişiklik göstermektedir.

Öyle ki daima dayanıklı tüketim mallarının ticaretinin yapılması mümkün olmamaktadır. Bozulması ya da zarar görmesi daha kolay ürünler de dış ticarete konu olmaktadır ve bunun yanı sıra mevsimsel etkiler ile coğrafi koşullar gibi faktörler de ürün ya da hizmetlerin ulaşım süresi ve benzeri etkilemektedir. Seçilen ulaşım ya da taşıma türünün dış ticarete konu olan malın teslim edileceği ülke ya da bölgenin coğrafi koşullarına uygun olması gerekmektedir. Her yere deniz yolu ile ya da hava yolu ile taşıma yapmak mümkün olmamaktadır.

Ayrıca hangi taşıma türünün seçileceği ülkelerin sahip oldukları alt yapı değişkenlerine de bağlı olmaktadır. Geniş bir alt yapı imkanına sahip olan ülkeler taşıma ve diğer lojistik faaliyetleri kolayca yerine getirebilmektedirler. Hava yolu, kara yolu, demir yolu ya da deniz yolu taşıma sistemlerinin hepsinde uzmanlaşan ve orantılı olarak kullanabilen bir ülke dış ticaret faaliyetinde ürünün niteliklerine ve

---

<sup>179</sup> UTİKAD (Çevrimiçi) <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=8345>, Erişim Tarihi:09.Ağustos.2011.

coğrafi yapıya uygun olarak doğru taşıma sistemi seçimi yaparak hem müşteri memnuniyeti sağlayabilmektedir hem de pazar payını koruyabilmektedir<sup>180</sup>.

Taşıma türlerine tek tek bakıldığında hava yolu taşımacılığı hız ve güvenlik açısından ön planda olurken, deniz yolu taşımacılığı yavaş olmasına rağmen çok büyük hacimli yüklerin taşınması için elverişli olmaktadır, karayolu taşımacılığı kapıdan kapıya teslim imkanı sağlarken, demiryolu taşımacılığı ise ekonomik bir taşıma şeklidir. Ayrıca tüm taşıma türlerinden birlikte de yararlanılması imkanı bulunmaktadır<sup>181</sup>.

### 2.2.1.3. Freight Forwarder

İşletmelerin uzmanlık alanına girmeyen konularda işletmelere birden fazla iş süreci için lojistik hizmet sunan firmalara freight forwarder denmektedir<sup>182</sup>. Freight forwarderlar dış ticaret açısından önem taşımakta ve lojistiğin hemen hemen her alanın da hizmet vermektedir. Gümrükleme, taşıma, elleçleme, depolama ve sigortalama hizmetleri freight forwarderların en önemli hizmet alanları arasında yer almaktadır. Ayrıca dış Ticarete ülkeler arası iletişimin çok önemlidir ve freight forwarderlar ülkelerarası bilgi alış verişini yöneterek lojistik hizmetlerin etkin olmasını ve dış ticaret faaliyetlerinde aksaklık yaşanmamasını sağlamaktadırlar. Ayrıca taşınan eşya ya da ürüne özel lojistik hizmetler sunulması imkanı da sağlayarak dış ticarete müşteri memnuniyetinin sağlanmasında etkili olmaktadır.<sup>183</sup>

---

<sup>180</sup> Murat Canitez ve Diğerleri, **Uygulamalı İhracat İthalat İşlemler ve Dökümantasyon**, Gazi Kitabevi, Ankara, İkinci Baskı, 2008, s.154.

<sup>181</sup> Canitez ve Diğerleri, **a.g.e.**, s.158

<sup>182</sup> (Çevrimiçi) <http://www.hilalyildirirkeser.com/hilal/meslekiuygulama/230730007.pdf>, Erişim Tarihi:11.Ağustos,2011.

<sup>183</sup> Emine Koban-Hilal Yıldırım Keser, **Dış Ticarete Lojistik**, Genişletilmiş Üçüncü Baskı, Bursa, Ekin Yayınevi, ss.94-96.

Böylece freight forwarderlar dış ticarete rekabet edebilirlik ve dış ticaret maliyetleri üzerinde de etkili olmaktadır. Freight forwarderlar ile lojistik faaliyetlerde sürecin daha kısa hale gelmesi ile zaman faydası da sağlanmaktadır.

#### **2.2.1.4. Lojistik Maliyetlerin Dış Ticaret Maliyetlerine Etkileri**

Dış ticaret maliyetleri içerisinde lojistik faaliyet maliyetleri önemli bir yer tutmaktadır. Taşıma, yükleme, sigorta, gümrükleme ve benzeri lojistik faaliyet maliyet kalemleri dış ticaret maliyetleri üzerinde etkili olarak dış ticaretten sağlanacak olan fayda ve kar üzerinde de etkili olmaktadır.

Dünya Bankası tarafından yapılan araştırmaya göre gelişmiş ülkelerde GSMH'nin yaklaşık olarak %10'u, gelişmekte olan ülkelerde %30'u lojistik maliyetlerden oluşmaktadır ki bu maliyet kalemleri; sevkiyat % 45, depolama % 26, yönetim giderleri, % 9 ve stokların maliyeti ise % 20'dir. Tüm bu maliyet kalemleri dış ticaretle yakından ilgilidir. Öyle ki dış ticarete konu olan malın sevkiyatında kullanılan taşıma türüne yönelik maliyetler, ürünün alıcı ülkeye sevkiyatı öncesi veya sevkiyat sırasında korunması için depolama maliyeti dış ticaret maliyetleri içerisinde büyük paya sahiptir<sup>184</sup>. Şayet dış ticaret yapan firmalar bu maliyetleri her bir ticari faaliyet için tek başlarına üstlenmeye kalksalar ve lojistik hizmet üreten firmalardan yararlanmadan lojistik hizmetleri de firma bünyesinde gerçekleştirmeyi seçseler çok daha yüksek maliyetlerle, zaman kaybı ile ve belki de maddi zarar ve pazar payı kaybı ile karşı karşıya kalabileceklerdir. Burada bir kez daha lojistik hizmetlerin ve lojistik hizmet üreten firmaların önemi anlaşılmaktadır. Çünkü lojistik hizmet maliyetleri açısından hizmeti sunan kurumlar bu alanda uzman olmayan kurumlara

---

<sup>184</sup> (Çevrimiçi), <http://www.muhasabedergisi.com/maliyet-muhasebesi/lojistik-maliyetler.html>, Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011.

göre çok daha geniş bir hizmet alanına sahiptirler ve bu da lojistik maliyetlerin dolayısıyla dış ticaret maliyetlerinin daha düşük olmasını sağlamaktadır<sup>185</sup>.

Sadece taşımacılık, depolama, gümrükleme açısından değil stok yönetimi, üretim denetimi, geri dönüşüm ve benzeri alanlarda da lojistik faaliyetler dış ticaret maliyeti üzerinde etkili olmaktadır. Çünkü lojistik madde ve malzeme temininden ürünlerin müşteriye teslimi ve sonrası müşteri desteğine kadar birçok faaliyeti barındırmaktadır. Journal of Business Logistics Dergisi'nde yayınlanan ve 300 şirketi kapsayan bir araştırma stok, taşıma, depolama, ürün maliyetleri ve müşteri maliyetleri bilgilerine kolay erişilemediği ifade edilmiştir<sup>186</sup>. Fakat bu bilgiler dış ticaret maliyetlerine etkisi sebebiyle oldukça önemlidir. Bu nedenle lojistik hizmetlerin etkinliği ve uzman kurum ya da firmalarca yerine getirilmesi sayesinde dış ticaret maliyetleri açısından da oluşabilecek bir belirsizlik durumunun önüne geçilmiş olacaktır ki bu da dış ticaret yapan ülke ya da firmaların önceden söz konusu maliyetlere karşı hazırlıklı olmasını sağlayacaktır.

### **2.2.1.5. Lojistiğin Rekabet Edebilirlik Açısından Dış Ticarete Etkileri**

İnsan ihtiyaçlarının her geçen gün değişmesi ve mevcut koşulların insanlara yetersiz gelmesi dış ticaret firmalarının da müşteri tatmini sağlamasını zorlaştırmaktadır. Günümüzde hemen hemen her birey internet sayesinde istediği ürüne istediği anda ulaşabilmektedir. Firmalar ya da bireyler bankacılık işlemlerini dahi internet aracılığıyla yerine getirebilmektedirler. Bu sebeple dış ticaret yapan

---

<sup>185</sup> (Çevrimiçi) [http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya\\_ekler/75c587c42a43bfd\\_ek.pdf](http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/75c587c42a43bfd_ek.pdf), Erişim Tarihi:13.Temmuz,2011.

<sup>186</sup> Volkan Demir, **Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması**, İkinci Baskı, İstanbul, Nobel Yayınevi, 2008. s.52.

ülke ya da firmalar müşteri memnuniyetini sağlayabilmek için ürün niteliklerinin yanı sıra lojistik hizmetlere de günümüzde oldukça büyük önem vermektedirler. Özellikle zamanın yeri geldiğinde paradan bile daha değerli olduğu günümüz koşullarında talep edile ürünün zamanında alıcıya ulaştırılması müşterilerin firma ya da ülkeleri dış ticaret yapmak için seçme nedenleri arasında ilk sıralarda yer almaktadır. Kısaca lojistiğin dış ticaret rekabet edebilirliği üzerinde neden etkili olduğunu ifade etmek gerekirse; küreselleşme ve rekabet, uluslararası ve bölgesel bütünleşmeler, bilgi ve iletişim teknolojilerinde meydana gelen yenilikler ve gelişmeler, üretim teknoloji, yapı ve süreçlerinde yaşanan değişimler, insana saygı duyulması, ürün ömürlerinin giderek kısalması, demografik yapılarıdaki değişim, uluslararası sermayenin dünya çapında hareket edebilmesi başlıca nedenler arasında yer almaktadır<sup>187</sup>. Tüm bu gelişmeler sonucunda müşteri beklentileri değişmiştir ve müşteri memnuniyetini sağlamak daha zor hale gelmiştir. Bu durumda dış ticaret alanında başarı için müşteri memnuniyeti, müşteri memnuniyeti için ise etkin lojistik hizmet sunulmasını gerekmektedir.

### **2.2.2. Dış Ticaret ve Lojistik Alanındaki Uluslararası Kurum ve Kuruluşlar**

Dış ticaret ve lojistiğin ülke ekonomilerini ve dolayısıyla dünya ekonomisini yönlendirmede bu denli etkili olması sebebiyle bu alanlarda gerçekleştirilen faaliyetlerde ülkelerarası kültür, dil, zaman, para birimi ve benzeri farklılıklardan kaynaklanabilecek olumsuz durumların önlenmesi ya da meydana gelen olumsuzlukların çözümü için uluslararası kurum ve kuruluşların düzenlemelerine başvurulmaktadır.

---

<sup>187</sup> Aydın Kayabaşı, **Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yay. No: 2010-40, s.31.

### **2.2.2.1. Dış Ticaret Alanındaki Uluslararası Kurum ve Kuruluşlar**

Günümüzde her ülke ihtiyaçlarını karşılamak ya da döviz girişi sağlamak başta olmak üzere birçok nedenden ötürü dış ticaret yapmaktadır. Ancak coğrafi ve kültürel nedenlerden ötürü her ülkenin sosyal ve ekonomik yapısı aynı değildir ve bu da dış ticaret faaliyetlerinde çeşitli olumsuzluklara neden olabilmektedir. İşte bu olumsuzlukların önlenmesi ya da çözümü hususunda uluslararası dış ticaret kurumları ve bu kırımların aldıkları tüm ülkeleri bağlayıcı nitelikte olan ortak karar ve yaptırımlar devreye girmektedir.

Bu kurumlardan şüphesiz en önemli olanı Dünya Ticaret Örgütü'dür. Gümrük ve Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması dünya ticaret örgütünün temelini teşkil etmektedir. Uruguay Round toplantısında, servis tüm ticari hakları kapsayan Uruguay Antlaşması yapılmıştır ve bu antlaşma ile GATT Dünya Ticaret Örgütü adını almıştır<sup>188</sup>.

1995 yılında kurulan Dünya Ticaret Örgütü'nün amacı ticaretin tamamen serbest olduğu bütünleşik bir dünya pazarı kurulmasıdır. Toplam 153 üyesi bulunan örgüte üye olan ülkeler; Cape Verde 'dir Antigua ve Barbuda, Arjantin, Avustralya, Avusturya, Bahreyn, Bangladeş, Barbados, Belçika, Belize, Bolivya, Botswana, Brezilya, Brunei, Burkina Faso, Burundi, Kanada, Orta Afrika Cumhuriyeti, Şili, Kolombiya, Kosta Rika, Fildişi Sahilleri, Küba, Kıbrıs, Kırgızistan, Çin Halk Cumhuriyeti, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Cibuti, Dominik, Dominik Cumhuriyeti,

---

<sup>188</sup> İTO, **Dünya Ticaret Örgütü Kararları ve 2005'te İşletmelere Yansımaları**, İstanbul, İTO Yayınları, 2005, s.13.

Mısır, El Salvador, Estonya, Finlandiya, Fransa, Gabon, Almanya, Gana, Yunanistan, Grenada, Guatemala, Gine, Yeni Gine, Guyana, Honduras, Hong Kong, Macaristan, İzlanda, Hindistan, Endonezya, İrlanda, İsrail, İtalya, Jamaika, Japonya, Kenya, Kore Cumhuriyeti, Kuveyt, Lesoto, Liechtenstein, Lüksemburg, Makau, Madagaskar, Malavi, Malezya, Maldivler, Mali, Malta, Moritanya, Mauritius, Meksika, Fas, Mozambik, Myanmar, Namibya, Hollanda, Hollanda Antilleri, Yeni Zelanda, Nikaragua, Nijerya, Norveç, Pakistan, Paraguay, Peru, Filipinler, Polonya, Portekiz, Romanya, Saint Lucia, St. Vincent ve Grenadinler, Senegal, Sierra Leone, Singapur, Slovakya, Slovenya, Güney Afrika, İspanya, Sri Lanka, Surinam, Swaziland, İsveç, İsviçre, Tanzanya, Tayland, Togo, Trinidad ve Tobago, Tunus, Türkiye, Uganda, İngiltere, ABD, Ukrayna, Uruguay, Venezuela, Zambiya ve Zimbabve'dir. DTÖ üye ülke ticaret politikalarını ve ilişkilerini belirli aralıklar ile inceleyerek oluşan olumsuzluklara çözüm getirilmesi için çalışmaktadır. Dünya Ticaret Örgütü'nün en üst düzey karar alma organı DTÖ Bakanlar Konferansı'dır. Anlaşmazlıkların çözümü için GATT'ta temel alınan esasların yanı sıra DTÖ Kuruluş Anlaşmasının 2 nolu ekinde yer alan "Anlaşmazlıkların Halline Dair Mutabakat Metni"ne yani AHMM'ye ve Temyiz Organı'na başvurulmaktadır<sup>189</sup>.

Dünya Ticaret Örgütü'nün yanı sıra dünya dış ticaretinde etkili olan diğer kurum ve kuruluşlar arasında IMF, Dünya Bankası, Milletlerarası Ticaret Odası, Birleşmiş Milletler Kalkınma Fonu Afrika İslam, Asya Kalkınma Bankaları ve Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası gibi kurum ve kuruluşlar da yer almaktadır.

---

<sup>189</sup> WTO (Çevrimiçi) [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/who\\_we\\_are\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/who_we_are_e.htm), Erişim Tarihi:11.Temmuz.2011.

Bu kurum ve kuruluşlar arasından en önemli olanları IMF ve Dünya Bankası'dır. IMF ve Dünya Bankası'na kısaca değinmek gerekirse; IMF (Uluslararası Para Fonu) 1944 yılında Bretton Woods Anlaşması ile kurulan, 186 üyesi bulunan ve 1 Mart 1947 yılından itibaren çalışmalarına başlayan bir kuruluştur. Dış ticaretle ilgili temel hedefi Uluslararası ticaretin gelişmesini sağlamak üzere ülkelerde tam istihdam üretim seviyesine ulaşılmasını sağlamaktır<sup>190</sup>. Ayrıca ödemeler dengesi güçlüklerinin giderilmesi, üye ülkelerin döviz satın alabilmesi, çok taraflı ödemeler sisteminin kurulması ve ülkelere fon sağlanması gibi faaliyetler ile de dış ticarete katkıda bulunmaktadır.

Dünya Bankası ise, II. Dünya Savaşı'nın ardından 1945 yılında Uluslararası Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası (IBRD) adıyla kurulmuştur ve 1947 yılında Birleşmiş Milletler özerk kuruluşlarından biri olmuştur. Bugün 184 üyesi bulunmaktadır. Dünyanın düşük gelirli ülkelere 8.1 milyar dolar yardım ve gelişmiş ülkelere ise 11.5 milyar dolar kredi imkanı sağlamıştır. Kuruluş Uluslararası Kalkınma Birliği, Uluslararası Mali İşbirliği, Çok taraflı Yatırımlar Garanti Ajansı, Uluslararası Yatırım Anlaşmazlıkları Çözüm Merkezi, Uluslararası Yeniden Yapılanma ve Kalkınma Bankası olmak üzere beş kurumu bünyesinde barındırmaktadır<sup>191</sup>.

---

<sup>190</sup> IMF (Çevrimiçi) <http://www.imf.org/external/about.htm>, Erişim Tarihi:11.Temmuz.2011.

<sup>191</sup> WORLD BANK (Çevrimiçi) <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/EXTABOUTUS/0,,pagePK:5000441>, Erişim Tarihi:12.Temmuz,2011.

### **2.2.2.2. Lojistik Alanındaki Uluslararası Kurum ve Kuruluşlar**

Lojistik tüm sektörler üzerinde etkili olan bir faaliyet alanıdır. Lojistik maliyetler, istihdam yaratma etkisi ve benzeri nedenlerle ekonomi üzerindeki etki alanı oldukça geniştir. Lojistik alanının bu denli önemli olması bu alandaki faaliyetleri düzenleyecek kurumlara ihtiyaç duyulmasına neden olmuştur.

APICS - The Association for Operations Management, European Logistics Association, The Supply Chain Council, lojistik alanında görevli olan uluslararası kurum ve kuruluşlardan bazılarıdır<sup>192</sup>.

APICS - The Association for Operations Management, 1957 yılında kurulmuştur. Çalışma alanları; üretim yönetimi, stok kontrol, tam zamanında üretim, tedarik zincirleri yönetimi, kurumsal kaynak planlama, lojistik ve satın almadır. Dünya genelinde 250'nin üzerinde uluslararası temsilciliği olan topluluk dünya genelinde neredeyse tüm sektörlerle dahil olan 15000 şirket ve 40000 çalışandan oluşmaktadır<sup>193</sup>.

European Logistics Association, Orta ve Batı Avrupa'da 30 uluslararası organizasyonu kapsayan bir federasyondur. Avrupa'da sanayi ve ticaretle ilgili olan birey ya da firmalara yönelik hizmet vermektedir<sup>194</sup>.

---

<sup>192</sup> (Çevrimiçi) <http://www.yasar.edu.tr/>, Erişim Tarihi:21. Mayıs 2011.

<sup>193</sup> (Çevrimiçi) <http://www.apics.org/>, Erişim Tarihi:21.Mayıs.2011.

<sup>194</sup> (Çevrimiçi) <http://www.elalog.org/>, Erişim Tarihi:21. Mayıs.2011.

The Supply Chain Council, 1996 yılında kurulmuştur ve şuan dünya genelinde yaklaşık 1000 üye firmaya hizmet vermektedir. Ayrıca Kuzey Amerika, Avrupa, Çin, Japonya, Avustralya / Yeni Zelanda, Güney Doğu Asya, Brezilya ve Güney Afrika hizmet vermeye devam ettiği ülkelerdir<sup>195</sup>. Ayrıca yine Dünya Bankası da lojistik alanında çalışmalar yapmaktadır.

---

<sup>195</sup> (Çevrimiçi) <http://supply-chain.org/>, Erişim Tarihi:21. Mayıs.2011.

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **TÜRKİYE DIŞ TİCARETİ VE LOJİSTİĞİN DIŞ TİCARET ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ**

#### **3.1. Türkiye Dış Ticareti**

Türkiye coğrafi konumu sebebiyle dış ticaret ve dış ticaretin ulaşımı açısından çok önemli bir noktada bulunmaktadır. Asya ve Avrupa Kıtaları arasında köprü konumunda olan Türkiye önemli ticaret yolları üzerinde yer almakta ve tüm ulaşım sistemlerine elverişli coğrafyası sebebiyle dünya dış ticaretinde önemli bir rol oynamaktadır. Ancak Türkiye'nin bugün ki ticari yapısına kavuşması ve serbest ticaret yapabilmesi birçok ekonomik ve siyasi değişimin sonucunda mümkün olmuştur. Bu nedenle Türkiye dış ticaret yapısını açıklayabilmek için öncelikle geçmişte Türkiye'nin nasıl bir dış ticaret yapısına sahip olduğunun açıklanması gerekmektedir.

##### **3.1.1. Türkiye Dış Ticaretinin Tarihsel Gelişimi**

Türkiye ticaretinin tarihsel gelişimini açıklarken şüphesiz 1980 yılında alınan kararlar nedeniyle ülke dış ticaretini 1980 öncesi ve sonrası dönemler olmak üzere incelemek gerekmektedir.

1980 öncesi döneme bakıldığında, 1923-1929 döneminde liberal ekonomi politikası uygulanmıştır. 1923- 1929 yılları döneminde ithalatın gayrisafi yurtiçi hasılaya oranı yaklaşık olarak % 14,4, ihracatın ise % 10,6 olarak gerçekleşmiştir<sup>1</sup>. Ancak Türkiye dış ticaretinde devlet müdahalesinin başladığı ve önemli değişimlerin yaşandığı 1929 sonrası dönem ile birlikte yapılan düzenlemeler sebebiyle ülke dış

---

<sup>1</sup> DTM (Çevrimiçi) [www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/.../ozelsayi98.doc](http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/.../ozelsayi98.doc), 10.Temmuz.2011.

ticaretinde önemli ölçüde daralma yaşanmıştır. Özellikle yüksek gümrük vergilerini bu durumun temel nedeni olarak nitelendirmek mümkündür. 1940 yılından sonra Türk ekonomisi açısından önemli gelişmeler yaşanmıştır ve devalüasyon sonucunda iktisat politikalarının ekonomi için ne kadar mühim olduğunun bilincine varılması ile ülke ekonomisi açısından önemli bir adım atılmıştır. Ancak İkinci Dünya Savaşı'nın meydana gelmesi ülke dış ticaret hacminin 1938 yılında yaklaşık 234 milyon dolardan 1940 yılında 138 milyon dolara gerilemesine sebep olmuştur.<sup>2</sup>

İkinci Dünya Savaşı ile birlikte tüm dünya da olduğu gibi Türkiye'de de ekonomik açıdan ve dış ticaret açısından önemli ölçüde gerilemeler yaşanmıştır. Yukarıda da belirtildiği üzere 1930-1945 yılları arasında yaşanan ekonomik, siyasi ve askeri gelişmeler sonucunda Türkiye dış ticaretinde de önemli değişimler gerçekleşmiştir. Bu gelişmelerin de etkisi ile 1930-1945 dönemi Türkiye dış ticaretini Tablo 16 aracılığıyla incelememiz mümkündür.

---

<sup>2</sup> Şennur Sezgin, "Türkiyede 1190-2006 Yılları Arası Dış Ticaret Ekonomik Büyüme İlişkisi", **Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı:22, 2009, ss.176-178.

**Tablo 16: 1930-1945 Döneminde Türkiye Dış Ticaretinin Durumu (000 \$)**

Yıllar	İthalat (\$)	İhracat (\$)	Dış Ticaret Dengesi (\$)	Dış Ticaret Hacmi (\$)
1930	69 540	71 380	1 840	140 920
1931	59 935	60 226	291	120 161
1932	40 718	47 972	7 254	88 690
1933	45 091	58 065	12 974	103 156
1934	68 761	73 007	4 246	141 768
1935	70 635	76 232	5 597	146 867
1936	73 619	93 670	20 051	167 289
1937	90 540	109 225	18 685	199 765
1938	118 899	115 019	- 3 880	233 918
1939	92 498	99 647	7 149	192 145
1940	50 035	80 904	30 869	130 939
1941	55 349	91 056	35 707	146 405
1942	112 879	126 115	13 236	238 994
1943	155 340	196 734	41 394	352 074
1944	126 230	177 952	51 722	304 182
1945	96 969	168 264	71 295	265 233

**Kaynak:** TÜİK (Çevrimiçi) [http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb\\_id=12&ust\\_id=4](http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12&ust_id=4),

Erişim Tarihi: 10.Temmuz.2011.

1930-1945 dönemi Türkiye dış ticaret verilerine göre, 1930 yılından itibaren 1933 yılına kadar ülke dış ticaret hacminde azalma yaşanırken, 1933 yılından 1938 yılına kadar artış gerçekleşmiştir. 1938 yılına gelindiğinde 233 918 milyon dolar olan dış ticaret hacmi 1939 yılında 192 145 milyon dolar, 1940 yılında ise 130 939 milyon dolar'a düşmüştür. 1941 yılında Türkiye dış ticaret hacminde tekrar artış yaşanmıştır ve bu artış süreci 1944 yılına kadar devam etmiştir. 1944 ve 1945 yıllarında dış ticaret hacmi 1943 değerinin altında gerçekleşmiştir.

1945 yılı sonrası dönemde ülke dış ticaret hacmi yeniden artışa geçmiştir ve 1946'da 333.469 milyon dolar, 1947 yılında 467.945 milyon dolar, 1948 yılında 471.852 milyon dolar, 1949'da 538.045 milyon dolar, 1950 yılında 549.088 milyon dolar, 1951'de 716.168 milyon dolar, 1952 yılında 918.834 milyon dolar ve 1953 yılında 928.594 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Dış ticaret hacminde yaşanan ve sekiz yıl süren artış döneminin ardından ilk defa 1954 yılında dış ticaret hacminde düşüş gerçekleşmiştir.

1970'li yıllara gelindiğinde yaşanan petrol şokları dünya ekonomisini ve dış ticaretini derinden etkilerken dışarıdan yansıyan enflasyon sebebiyle Türkiye ekonomisi uygulanan kur politikaları ile TL'nin değer kazanmasını engelleyememiş ve ithalattaki hızlı artışın önüne geçilememiştir. İthalatın aşırı artması sonucu 1970'li yıllar boyunca dış ticaret dengesi açığı veren ülkenin ekonomik büyümesi gerilemiştir. 1980 yılına kadar ekonomide devlet müdahalesinin ve kapalılığın hakim olduğu ekonomik yapı 24 Ocak 1980 tarihinde alınan kararlar ile değişim sürecine girmiştir<sup>3</sup>. 1980 Kararları Türkiye ekonomisi açısından uygulanan iktisat politikalarının değişimi ve ekonomiye yansımaları bakımından önemli bir dönemin başlangıcı olmuştur.

1980 kararları ile birlikte içe dönük ithal ikameci model yerine ihracata yönelik bir yapının benimsenmesi ile dış ticaret kısıtlamaları kaldırılmış ve dış ticaret politikasının serbestleşmesi yönünde adımlar atılmıştır. Bu doğrultuda ihracat teşvikleri, ihracatçılara düşük faiz ve uygun vade ile kredi verilmesi imkanları sağlanmıştır. Ayrıca kambiyo rejimine yönelik önemli değişiklikler yapılmıştır ve sermaye hareketlerinin serbestleşmesi sağlanmıştır. 1987 yılında Türk Eximbank

---

<sup>3</sup> C.Erdem Hepaktan, "Türkiye'nin Dönüşüm Sürecinde Dış Ticaret Politikaları", 2. **Ulusal İktisat Kongresi**, Dokuz Eylül Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü, İzmir, (Çevrimiçi)  
[http://www.deu.edu.tr/userweb/iibf\\_kongre/dosyalar/hepaktan.pdf](http://www.deu.edu.tr/userweb/iibf_kongre/dosyalar/hepaktan.pdf), Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011

kurulmuştur ve Türkiye'nin ihracata yönelik politikasını desteklemede önemli bir adım teşkil etmiştir. Türkiye'nin 1996 yılında Gümrük Birliği'ne üye olması ve Uruguay Round Nihai Senedi'ne taraf olunması dönemin önemli gelişmeleri arasında yer almaktadır. Bir diğer önemli olay ise 1997 yılında yaşanan Asya Krizi olmuştur. Türkiye'yi olumsuz olarak etkileyen kriz sonucunda Türkiye'nin bölgeye olan ihracatında önemli boyutlarda düşme yaşanmıştır. Ayrıca 1998 Rusya Krizi ekonominin bir kez daha olumsuz olarak etkilenmesine sebep olmuştur<sup>4</sup>. Yaşanan krizler ve gelişmeler sonucunda Türkiye Ekonomisi 1980 kararları ile yaratılmak istenen yapının çok uzağında kalarak negatif bir yapıya bürünmüştür. Dış krizler sonucu oldukça sarsılan ekonomi ülkenin önemli sanayi bölgelerinden Marmara'da yaşanan deprem de ülkedeki olumsuz havayı daha kötü hale getirmiştir.

2000'li yıllara gelindiğinde yaşanan krizler ve Ağustos ve Kasım depremlerinin olumsuz etkilerinden ekonomiyi kurtarmak için döviz kuruna dayalı istikrar programı uygulamaya konmuştur. Ancak 2000 yılı Kasım ayı ve 2001 yılı Şubat ayında yaşanan krizler bir kez daha ülke ekonomisini sarsmıştır<sup>5</sup>. Tüm bu gelişmeler ülke dış ticaretinin de etkilenmesine neden olmuştur ve 1990 yılında -9 342 838 milyon dolar olan dış ticaret dengesi 2000 yılında -26 727 914 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2002 yılından itibaren ülke ekonomisi olumlu bir büyüme sürecine girmiştir. 2005 yılına gelindiğinde ise Türkiye ihracatı 73.476 milyon dolar, ithalatı ise 116.774 milyon dolar olarak gerçekleşirken toplam dış ticaret hacmi 190.250 milyon dolar olmuştur<sup>6</sup>. Türkiye ekonomisinin 2002 yılında başlayan büyüme dönemi 2008 yılı son çeyreğinde sona ermiştir. 2008 yılında ABD'nin

---

<sup>4</sup> Ayşegül Atabey-Taha Bahadır Saraç-Abdülkadir Develi, **Dış Ticarete Giriş Ders Notları**, y.y., Atlas Kitabevi, 2006, ss.8-10.

<sup>5</sup> Zafer Yükseler-Ercan Türkan, "Türkiye'nin Üretim ve Dış Ticaret Yapısında Dönüşüm: Küresel Yönelimler ve Yansımalar", **Tüsiad Koç Üniversitesi Ekonomik Araştırma Forumu Çalışma Raporu**, İstanbul, TÜSİAD Yayınları, 2006, s.23

<sup>6</sup> (Çevrimiçi) [http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb\\_id=12&ust\\_id=4](http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12&ust_id=4), Erişim Tarihi:10.Temmuz.2011.

yatırım bankası olan Lehman Brothers'ın iflas etmesi dünya ekonomisi için olumsuz bir dönüm noktası olmuştur ve yaşanan kriz ülke ekonomilerini derinden sarsmıştır. Türkiye'nin reel ekonomisinde de etkileri hissedilen kriz sebebiyle ülke ekonomisi yılın son çeyreğinde ekonomi son çeyrekte % 6,5 oranında küçülmüştür<sup>7</sup>. Bu nedenle 2008 yılında 333.990 milyon dolar olan dış ticaret hacmi 2009 yılında 243.071 milyon dolar'a gerilemiştir. Ancak 2010 yılında tekrar artış gerçekleşerek 299.427 milyon dolar olmuştur. 2010 yılında Türkiye Dış Ticaretinin Faaliyetlere göre dağılımına bakılacak olursa; 2010 yılı Ocak-Kasım döneminde 94.611milyon dolar ile imalat alanındaki ihracat ve 129.236milyon dolar ile de ithalat diğer faaliyet alanlarına göre daha yüksek gerçekleşmiştir. Madde grupları bazında bakıldığında ise ara malları ihracatı 50.559 milyon dolar ve ithalatı ise 117.690 milyon dolar ile birinci sırada yer almaktadır<sup>8</sup>. 2010 yılında en çok ihracat yapılan ay ise 11.823 milyon dolar ithalat ise 20.559 milyon dolar ile Aralık ayı olmuştur<sup>9</sup>. Türkiye dış ticaret açığının durumuna bakıldığında ise 2005 yılında – 43.297 milyon dolar olan açığın 2009 yılında -38.785 milyon dolar olarak gerçekleştiği görülmektedir. Cari işlemler dengesi ise 2009 yılı itibari ile -13.853 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> Ömer Cihad Vardan ve Diğerleri, **MÜSİAD 2010 Türkiye Ekonomisi Raporu**, İstanbul, MÜSİAD Yayınları, 2010, ss.67-69.

<sup>8</sup> İTO, **Türkiye Ekonomisi Araştırmaları: Makro Ekonomik Göstergeler IV. Üç Ay**, İTO Yayınları, İstanbul, 2010, s.27.

<sup>9</sup> (Çevrimiçi) <http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=79192159-19DB-2C7D-3D5AE5>, 10.Temmuz.2011.

<sup>10</sup> İTO, **Türkiye Ekonomisi Araştırmaları: Makro Ekonomik Göstergeler IV. Üç Ay**, s.2.

### 3.1.2. Ülkelere Göre Türkiye Dış Ticareti

Türkiye ekonomisinde son yıllarda yaşanan büyümenin de etkisi ile birlikte ülkeler ile arasındaki dış ticaret dengelerinde de değişim yaşanmıştır. Türkiye'nin 2010-2011 Mayıs dönemi dış ticaret verilerine göre yıl boyunca en çok ihracat yaklaşık olarak 815 milyon dolardır ve Almanya ile gerçekleştirilmiştir. Aynı dönem içerisinde en çok ithalat ise 1.340 milyon dolardır ve yine Almanya ile yapılmıştır<sup>11</sup>. Türkiye'nin diğer seçilmiş ülkeler ve ülke grupları ile 2010 yılında gerçekleştirdiği ihracat ve ithalat tutarlarına Tablo 17'de yer verilmiştir.

**Tablo 17: 2010 Yılı Türkiye'nin Seçilmiş Ülkeler ve Ülke Grupları Bazında İthalat ve İhracatı (Milyon Dolar)**

Ülkeler Ve Ülke Grupları	İthalat	İhracat
AB Ülkeleri	64.023,7	47.302,2
Türkiye Serbest Bölge	785,7	1.873,1
Diğer Ülke Grupları	100.112,3	52.946,9
Almanya	15.361,1	10.321,7
İtalya	9.073,9	5.865,2
Fransa	7.141,5	5.420,8
İngiltere	4.165,3	6.445,6
Rusya Federasyonu	19.085,0	6.483,0
ABD	10.686,8	3.352,8

Kaynak: İTO, Türkiye Ekonomisi Araştırmaları: Makro Ekonomik Göstergeler IV. Üç Ay, İTO Yayınları, İstanbul, 2010, ss.29-31.

<sup>11</sup> T.C. Ekonomi Bakanlığı (Çevrimiçi) <http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=79192159-19DB-2C7D-3D5AE5>, Erişim Tarihi:10.Temmuz.2011.

2010 yılına bakıldığında Türkiye'nin AB ülkeleri ile ithalatı 64.023,7 milyon dolar olarak gerçekleşirken ihracatı ise 47.302,2 milyon dolar olarak ihracat tutarının üzerinde gerçekleşmiştir. Aynı yıl içerisinde diğer ülke grupları ile yapılan ithalat 100.112 milyon dolar olmuştur ve ihracat tutarı ithalatın altında gerçekleşerek 52.946 milyon dolar olmuştur. Türkiye'nin 2010 yılında en fazla ithalat yaptığı ülke 15.361 milyon dolar ile Almanya olurken yine aynı yıl içerisinde en fazla ihracatı da 10.321 milyon dolar ile Almanya ile gerçekleştirmiştir.

### **3.1.2.1. Türkiye-Almanya Dış Ticareti**

Türkiye'nin geçmişte de gerek siyasi gerekse sosyal ilişkiler bakımından en yoğun olduğu ülke Almanya olmuştur. Bu durum iki ülke arasındaki dış ticaret ilişkilerine de yansımıştır.

Son dönemdeki Türkiye-Almaya dış ticaret durumuna bakılacak olursa 2006 yılında Türkiye'nin Almanya'ya ihracatı 9.686 milyon dolarken, Almanya'dan ithalatı 14.798 milyon dolar, 2007 yılında ihracatı 11.993 milyon dolar, ithalatı 17.539 milyon dolar ve 2008 yılında ise ihracatı 12.952 milyon dolar olarak gerçekleşirken ithalatı ise 18.686 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir<sup>12</sup>. 2006 yılı verileri ile kıyaslandığında 2007 ve 2008 yılında hem ihracatta hem de ithalatta artış yaşanmıştır. 2010 yılına gelindiğinde ise ithalat 15.361,1 milyon dolar ve İhracat ise 10.321,7 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir<sup>13</sup>.

İthalat ve ihracatın yoğun olarak gerçekleştirildiği kalemler ise; ihracatta motorlu kara taşıtları, giyim eşyası ve aksesuarları, gıda maddeleri, gemiler ve su

---

<sup>12</sup>TÜİK (Çevrimiçi) [http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb\\_id=12&ust](http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12&ust), 10.Temmuz.2011

<sup>13</sup> İTO, **Türkiye Ekonomisi Araştırmaları: Makro Ekonomik Göstergeler IV. Üç Ay**, ss.29-31.

taşıtlardır. İthalatta ise ağırlıklı olarak kimyasal ürünler ve eczacılık ürünleri yer almaktadır. Ayrıca Türkiye'nin ülkeler bazında bakıldığında en fazla ihracat ve ithalat yaptığı ülke Almanya'dır. Bu nedenle iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin düzenlenmesi amacıyla çeşitli anlaşmalar yapılmıştır. Bu anlaşmalardan bazıları; 1952 yılında Ticaret ve Ödeme Anlaşması, 1962 yılında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunmasına İlişkin Anlaşma, 1973 yılında Almanya'da Çalışan Türk İşçilerinin Türk Ekonomisine Mesleki Bakımdan İntibakını Teşvik İçin Anlaşma, 1977 yılında Karayolu ile Uluslararası Yük ve Yolcu Taşınması Anlaşması ve benzeridir<sup>14</sup>. Görüldüğü üzere Türkiye ve Almanya arasında sadece mal ticareti söz konusu değildir iki ülke arasında iş gücü hareketi de mevcuttur ve geçmişte yoğun olarak Türkiye'den göç alan Almanya ile Türkiye arasında Türkiye'den gelen iş gücüne dair anlaşmalarda yapılmıştır.

### 3.1.2.2. Türkiye-ABD Dış Ticareti

Türkiye'nin dış ticaret ve ekonomi açısından yakın ilişkide olduğu bir diğer ülkede ABD'dir. Türkiye ABD 'ye en çok tekstil ve mücevherat ihracatı yaparken A.BD'den ise en çok kimyasal ürünler, elektronik ürünler ve plastik ürünler ithal etmektedir<sup>15</sup>. Yukarıda belirtilen ihracat ve ithalat kalemleri de dahil olmak üzere Türkiye-ABD dış ticaret toplamının son yıllardaki durumuna bakılacak olursa 2005 yılında ABD'ye toplam 4.910,7 milyon dolar ihracat yapılırken aynı yıl ABD'den 5,375.5 milyon dolar ithalat yapılmıştır. 2006 yılında ihracat 5.060,9 milyon dolarken, ithalat ise 6.260,9 milyon dolar İthalat yapılmıştır<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> İTO, **Almanya Ülke Raporu**, İTO Yayınları, İstanbul, 2009, ss.6-8.

<sup>15</sup> İTO, **ABD Ülke Raporu**, İTO Yayınları, İstanbul, 2008, ss.6-7

<sup>16</sup> **İTO, Türkiye Ekonomisi Araştırmaları: Makro Ekonomik Göstergeler IV. Üç Ay**, İTO Yayınları, İstanbul, 2010, ss.31-32.

2007 yılında ise ihracat 4.170,7 milyon dolar, ithalat 8.166,1 milyon dolar, 2008 yılında ihracat 4.299,9 milyon dolar, ithalat 11.975,9 milyon dolar ve 2009 yılında ise ihracat 3.222,8 milyon dolar, 8.575,7 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir<sup>17</sup>. 2010 yılı verilerine göre ise Türkiye'nin ABD'ye ihracatı toplam 3,7 milyar dolar ve Türkiye'nin ABD'den ithalatı ise 12,3 milyar dolar'a ulaşmıştır<sup>18</sup>. Yukarıda belirtilen verilere bakıldığında son 2005 yılından bugüne kadara ABD'ye en fazla ihracat 2006 yılında yapılırken en fazla ithalat ise 2010 yılında yapılmıştır.

### 3.1.3. Türkiye-AB Dış Ticareti

Türkiye Avrupa Birliğine Katılım için gerekli koşulları sağlamaya çalışırken bir yandan AB ile yapılan ticaret anlaşmaları ve Gümrük Birliği dahilinde AB ticaret yapısına uyum çalışmaları yaparken diğer yandan da AB ülkeleri ile ticaret ilişkilerini yürütmektedir. Bu doğrultuda Türkiye başta Gümrük Birliği olmak üzere AB ile serbest ticaret anlaşmaları yapmıştır.

Türkiye'nin AB Ortak Ticaret Politikası'na uyumuna kısaca değinmek gerekirse; 1980 yılında alınan kararlar ile Türkiye ticari açıdan dışa açılmaya başlamıştır söz konusu yıldan itibaren ticarete serbestlik amacıyla anlaşmalar yapmaktadır. Ancak Türkiye serbest ticaret anlaşmaları ve bu konudaki politikaları temel olarak Gümrük Birliği'ne dayanmaktadır. Bu nedenle Türkiye-AB ticari ilişkileri açısından Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne katılım sürecine ve birliğin ülke dış ticaretine etkilerine değinmek gerekmektedir.

---

<sup>17</sup> İTO, Türkiye Ekonomisi Araştırmaları: Makro Ekonomik Göstergeler IV. Üç Ay, İTO Yayınları, İstanbul, 2010, ss.31-32.

<sup>18</sup> DTM (Çevrimiçi)  
[http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/IHR/PazaraGirisDb/abd\\_pazara\\_giris.doc](http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/IHR/PazaraGirisDb/abd_pazara_giris.doc),  
Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011

### 3.1.3.1. Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne Katılımı ve Birliğin Ülke Dış Ticaretine Etkileri

AB'ye geçmişteki adıyla Avrupa Ekonomik Topluluğu'na Türkiye'nin üyelik başvurusu 1959 yılında yapılmıştır ve dört yıllık bir inceleme sürecinin ardından 1963 yılında imzalanan ve 1964 yılında yürürlüğe giren Ankara Anlaşması ile Türkiye'nin ekonomik entegrasyon süreci başlamıştır. Türkiye'nin anlaşmada belirtilen yükümlülükleri yerine getirmesi belirtilmiştir. Yükümlülükler hazırlık dönemi, geçiş dönemi ve son dönem olmak üzere üç dönem belirlenmiştir. Ancak Türkiye Hazırlık döneminde belirlenen yükümlülükleri yerine getirmemiştir. Bunun üzerine sadece topluluk tarafından Türkiye'ye mali yardım sağlanması hususunda anlaşmaya varılmıştır. Geçiş dönemi ise Türkiye'nin Gümrük Birliği'ne girmesi ile son bulmuştur ve 1970 yılında imzalanan ve 1973'de yürürlüğe giren Katma Protokol'le düzenlenmiştir<sup>19</sup>.

1971 yılında protokol kapsamında Gümrük Birliği dahilindeki malların vergileri Türkiye lehine olacak şekilde ve tek taraflı olarak sıfırlanarak, Türkiye'ye söz konusu uygulamayı gerçekleştirebilmesi için 22 yıllık bir süre tanınmıştır. Ancak belirlenen yükümlülüklerin yerine getirilmesi konusunda Türkiye başarılı olamamıştır. 1980 yılına gelindiğinde alınan kararlar ve dünya genelinde yaşanan gelişmeler ve 1987 yılında Türkiye'nin topluluğa üyelik için başvuru yapmasının da etkisi ile Türkiye'nin temel hedefi AB üyeliği olmuştur<sup>20</sup>. Türkiye'nin bu sürece girmesinde 1980 yılında alınan ve ticaretin serbestleşmesine yönelik olan kararlar en büyük etkenlerden birisi olmuştur. Dünya ekonomisinde ve siyasetinde meydana

---

<sup>19</sup> Ömer Faruk Çolak, Harun Öztürkler, İbrahim Tokatlıoğlu, **Gümrük Birliği'nin Türkiye'nin Dış Ticareti Üzerine Etkileri**, Gazi Kitabevi, Ankara, 2008, ss.33-35.

<sup>20</sup> ATSO, **Gümrük Birliği'nin Türk Ekonomisine Etkileri**, ATSO Yayınları, Antalya, 2010, s.2.

gelen gelişmelerin, Türkiye'nin dışa açık ticaret politikasının ve coğrafi konumunun da neticesinde Türkiye AB için önemli bir konuma gelmiştir.

Daha sonra 1992 yılında yapılan Ortaklık Konseyi Toplantısı kapsamındaki Ortaklık Konseyi Anlaşması hükümlerinin yeniden uygulanması ve Gümrük Birliği'nin tamamlanması yönünde karar alınmıştır. 1995 yılına gelindiğinde tarife indirimleri on iki yıllık liste için % 95 ve yirmi iki yıllık liste için ise % 90'a ulaşmıştır ve 1996 yılı itibariyle Türkiye-AB Gümrük Birliği ilişkisine dayalı bir dönem başlamıştır<sup>21</sup>. Gümrük Birliği kapsamında üyeler arasındaki miktar kısıtlamaları ve gümrük vergilerinin kaldırılması, ortak gümrük politikası, üye olmayan ülkelere yönelik ortak vergi ve uygulamalar hedeflenmiştir.

Gümrük Birliği'ne giriş ile birlikte Türkiye'nin ekonomik ve siyasi bazı sonuçları ve yükümlülükleri üstlenmesi gerekmiştir. Özellikle dış ticaret açısından üye ülkeler ile Türkiye arasında sağlanan kolaylıklar ve üye olmayan ülkelere karşı ortak uygulanan politikalar Türkiye'nin ekonomik olarak çeşitli sonuçlarla karşılaşmasına neden olmuştur. Gümrük Birliği'nin etkileri olarak nitelendirilen bu durumlar aşağıda kısaca incelenecektir.

---

<sup>21</sup> (Çevrimiçi) <http://www.deu.edu.tr/userweb/dilek.seymen/dosyalar/GUMRUK%20BIRLIGI.pdf>, Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011.

### 3.1.3.1.2. Gümrük Birliği'nin Ticaret Yaratıcı Etkisi

Ticaret yaratıcı etki ile ifade edilmek istenen Gümrük Birliği sonucu ülke dış ticaretinde artış gerçekleşmesidir<sup>22</sup>. Gümrük Birliği'nin Türkiye üzerindeki ticaret yaratıcı etkisini birlik öncesi ve sonrası belirli zaman dilimlerine ait dış ticaret verileri aracılığıyla açıklamak mümkündür.

**Tablo 18: Gümrük Birliğinin Ticaret Yaratıcı Etkisi (1985-2010)**

Yıllar	Dış Ticaret Hacmi (Milyon \$)
1996	66 851
1997	74 819
1998	72 895
1999	67 258
2000	82 277
2001	72 733
2002	87 613
2003	116 593
2004	160 707
2005	190 250
2006	225 111
2007	277 334
2008	333 991
2009	299 522
2010	299 428

**Kaynak:** (Çevrimiçi) [http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb\\_id=12&ust\\_id=4](http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12&ust_id=4), Erişim Tarihi: 09.Temmuz.2011.

Tablo 17'de yer alan veriler incelendiğinde Gümrük Birliği öncesi döneme göre Gümrük Birliği sonrası dönemde dış ticaret hacminin daha yüksek olduğu görülmektedir. Gümrük Birliği'nin ilk yılı olan 1996 yılında 66 851 milyon dolar

<sup>22</sup> Richard G. Lipsey, "The Theory of Customs Unions", **Trading Blocks Alternative Approaches, to Analyzing Preferential Trade Agreements**, Edited by Jagdis Bhagwati, Pravin Krishna, Arvind Panagaria, Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, 1999, pp.119-123.

olan dış ticaret hacmi ilerleyen yıllarda birliğe üyeliğin etkisi ile artmıştır. 1997 yılında 74 819 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir ancak Türkiye ekonomisinde yaşanan olumsuzlukların etkisi ile 2002 yılına kadar sürekli bir artış seyri gösteremeyen ülke dış ticaret hacmi 2002 yılından itibaren yeniden artışa geçerek söz konusu yılda 87 613 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2008 yılında dünya genelinde etkili olan ekonomik krizin olumsuz etkisine kadar artışı sürekli, olarak gerçekleşen ülke dış ticaret hacmi 2009 yılından itibaren tekrar artmaya başlamıştır ve 2009 yılında 299.522 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

### **3.1.3.1.3. Gümrük Birliği'nin Ticaret Saptırıcı Etkisi**

Birlik dışından gelen ucuz ithalat yerine birlik içindeki ülkelere pahalı ithalat yapmak anlamına gelen ticaret saptırıcı etki pahalı üretim yapan sektörler kaynağına neden olmaktadır<sup>23</sup>. Üye olmayan ülkelere karşı alınan kotalar, gümrük arifeleri gibi nedenlerle üye ülkelerin birlik içinde ithalata yönelmeleri sonucu gerçekleşen dış ticareti saptırıcı etki yüksek ithalat fiyatları nedeniyle ülke ekonomilerini de olumsuz olarak etkilemektedir.

Türkiye açısından değerlendirmek gerekirse; Gümrük Birliği sonrası Türkiye'nin AB ile olan dış ticaretinde artma gerçekleşmiştir ancak AB ile yapılan ithalatında çok büyük ölçüde bir artış yaşanmamıştır. Bu durumda Türkiye'nin Gümrük Birliği'nin ticaret saptırıcı etkisine maruz kalmadığını söylemek mümkün olacaktır<sup>24</sup>.

---

<sup>23</sup> Handan Soğuk, **Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisine Etkileri**, İstanbul, İKV Yayınları, 2002, s. 21.

<sup>24</sup> (Çevrimiçi) <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/16/1014/12314.pdf>, Erişim Tarihi:09.Temmuz.2011.

#### **3.1.3.1.4. Gümrük Birliği'nin Rekabet Etkisi**

Gümrük Birliği'nin rekabet etkisi doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının artırması sonucu rekabetin artması, üye ülke ile birlik arasındaki dış ticaretin artırması sonucunda rekabetin artması yolu ile gerçekleşmektedir<sup>25</sup>. Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının artması ile yatırımın yapıldığı ülkedeki üretici sayısında artış meydana gelecektir ve bir ürünün üretici sayısındaki artış beraberinde rekabette artışı da getirmektedir.

#### **3.1.3.1.5. Gümrük Birliği'nin Ticaret Hacmine Etkisi**

Gümrük Birliği öncesi dönemde Türkiye'nin Avrupa Birliği ülkeleri ile yaptığı dış ticaret ve Gümrük Birliği sonrası durumu karşılaştırıldığında Gümrük Birliği sonrası dönemde Türkiye'nin AB ile olan ticaret hacminde artış yaşandığı görülmektedir.

Ayrıca Gümrük Birliği Türkiye vergi sistemi üzerinde de etkili olmaktadır. Türkiye birliğe üyelikle birlikte birlik üyesi olan diğer ülkelerden alınan ithalat vergilerini sıfırlamıştır. Bu vergilerin Türkiye GSMH'sı içerisindeki payı da bu değişime bağlı olarak değişiklik göstermiştir. 1980'li yıllarda GSMH içindeki vergi payı % 2,21 olarak gerçekleşirken 1990'larda %2.43 ve 2000'li yıllara gelindiğinde ise % 3,73 olarak gerçekleşmiştir. Ancak konsolide bütçe gelirleri içindeki payına bakıldığında ise 1970-2006 döneminde ortalama % 13,78 olan ortalama payın 1970-1995 döneminde %14,26 ve Gümrük Birliği öncesi dönem olan 1970 yılına kadarki

---

<sup>25</sup> Ertuğrul Yıldırım-Cihan Dura, "Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri Konusundaki Literatüre Bir Bakış", **Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Kayseri, 2007, s.146.

süre içerisinde ise %21,12 olduğu görülmektedir<sup>26</sup>.Gümrük Birliği'nin Türkiye ticaret hacmi üzerindeki mevcut etkisini Tablo 19 aracılığıyla incelememiz mümkündür.

**Tablo 19: Gümrük Birliğinin Ticaret Hacmine Etkisi (Milyon Dolar)**

YILLAR	İTHALAT	İHRACAT	DIŞ TİCARET HACMİ
1985	11.343,4	7.958,0	19.301,4
1990	22.302,1	12.959,3	35.261,4
2000	54.502,8	27.774,9	82.277,7
2005	116.774,2	73.476,4	190.250,6
2006	139.576,2	85.534,7	225.110,9
2007	170.062,7	107.271,8	277.334,5
2008	201.963,6	132.027,2	333.990,8
2009	140.928,4	102.142,6	243.071,0
2010 (Ocak-Kasım)	164.921,7	102.122,2	267.043,9

Kaynak: İTO, Türkiye Ekonomisi Araştırmaları: Makro Ekonomik Göstergeler IV. Üç Ay, İTO Yayınları, İstanbul, 2010, s.27.

Türkiye dış ticaret hacmi Gümrük Birliği'ne tam katılım öncesi dönem olan 1985 yılı ile kıyaslandığında 1985 yılında 19.301,4 milyon dolar olan dış ticaret hacmi 1990 yılına gelindiğinde 35.261,4 milyon dolar'a ulaşmıştır. 1995 yılında Gümrük Birliği'nin de etkisi ile ülkenin dış ticaret hacmi önemli bir artış gerçekleşmiştir ve 19.301,4 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2000 yılına gelindiğinde Türkiye dış ticaret hacmi 1990 yılı değerinin iki katından da fazla gerçekleşerek 82.277,7 milyon dolar olmuştur. 2005 yılında da 2000 yılına göre artışını sürdüren Türkiye dış ticaret hacmi 2009 yılına kadar artışa devam etmiştir. 2009 yılındaki düşüşün sebebi ise 2008 yılında dünya genelini etkileyen kriz olmuştur. Ancak bu düşüş dahi Gümrük Birliği'nin ticaret hacmi üzerindeki olumlu

<sup>26</sup> Demet Çak-Murat Çak, **Gümrük Birliğinin Getirdikleri ve Götürdükleri: Dış Ticaret Vergileri ve İhracat Gelirleri Analizi**, İstanbul, İTO Yayınları, 2007, ss.62-64.

etkisini gölgeleyememiştir. 2010 yılına gelindiğinde (2010 Ocak-Kasım) 267.043 milyon dolar'a yükselmiştir. Türkiye ihracatına bakıldığında 1985 yılında 7.958 milyon dolar olarak gerçekleşirken 2010 yılına gelindiğinde (2010 Ocak-Kasım) 102.122 milyon dolar'a yükselmiştir. Türkiye ithalatına ise 2005 yılında 11.343 milyon dolar ve 2010 yılında (2010 Ocak-Kasım) 164.921 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Görüldüğü üzere Gümrük Birliği öncesi döneme göre hem ihracat hem ithalat olmak üzere Türkiye toplam dış ticaret hacminde artış meydana gelmiştir.

### **3.1.3.2. Türkiye'nin Taraf Olduğu Diğer Serbest Ticaret Anlaşmaları**

Türkiye Avrupa Birliği ile olan dış ticaret ilişkisi ve AB dış ticaret politikasına uyum sürecinde Gümrük Birliği'nin yanı sıra başka ticaret anlaşmalarına da taraf olmuştur.

Türkiye bugüne kadar toplam 25 serbest ticaret anlaşmasına taraf olmuştur. İlk olarak 1991 yılında imzalanarak ve 1992 tarihinde yürürlüğe giren İsviçre ve Lihtenştayn, Norveç ve İzlanda'nın içinde yer aldığı EFTA-Türkiye Anlaşması'nı imzalamıştır. Daha sonra İsrail ile 1996 yılında serbest ticaret anlaşması imzalanmıştır ve anlaşma 1997 yılında yürürlüğe girmiştir. 1 Ocak 1999'dan itibaren Litvanya, Macaristan, Estonya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Polonya, Slovenya, Letonya, Bulgaristan ve Romanya ile serbest ticaret anlaşmaları imzalamıştır ve bu çerçevede içerisinde malların serbest dolaşımını sağlayan Pan-Avrupa Menşe Kümülyasyon Sistemine taraf olunmuştur<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Can Fuat Gürlesel-Kerem Alkin, **Avrupa Birliği'nin Serbest Ticaret Anlaşmalarına Türkiye'nin de Dahil Edilmesi**, İstanbul, İTO Yayınları, 2010, ss.49-51.

Ancak 2004 ve 2007 yılları AB genişlemesi nedeniyle söz konusu anlaşma feshedilmiştir ve bu ülkelerle ticari ilişkiler AB politikaları doğrultusunda şekillenmiştir. 2004-2005 döneminde Tunus, Fas, Suriye ve Mısır ile serbest ticaret anlaşmaları imzalanarak yürürlüğe girmiştir ve 2004 yılında da Filistin ile de serbest ticaret anlaşması imzalanıp ve anlaşma 1 Haziran 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Gürcistan ile 2007 yılında anlaşma imzalanmış ve 2008’de yürürlüğe girmiştir. Karadağ ile 2008, Sırbistan ile 2009 ve Şili ile de 2009 yıllarında anlaşmalar imzalanmıştır fakat henüz bu anlaşmalar yürürlüğe girmemiştir<sup>28</sup>.

### 3.1.3.3. Avrupa Birliği- Türkiye Dış Ticaretinde Mevcut Durum

Türkiye dış ticaret açısından diğer ülkelere olan bağımlılığını her geçen dönem daha da azaltmaktadır. Özellikle AB Komisyonu Dış Ticaret Raporu’nda Türkiye’nin Avrupa’ya ihracat konusundaki bağımlılığının giderek azaldığı belirtilmektedir.<sup>29</sup> Bu durumu Tablo 20 aracılığıyla incelemek mümkündür.

**Tablo 20: 2005-2010 Yılları Türkiye-AB İthalat ve İhracatı (Milyon Dolar)**

Yıllar	İthalat	İhracat
2005	52.695,8	41.365,0
2006	59.400,9	47.934,7
2007	68.611,6	60.398,5
2008	74.802,4	63.390,4
2009	56.587,6	46.977,1
2010	64.023,7	47.302,2

Kaynak: İTO, Türkiye Ekonomisi Araştırmaları: Makro Ekonomik Göstergeler IV. Üç Ay, İstanbul, İTO Yayınları, 2010, ss.31-32.

<sup>28</sup> Gürlesel-Alkin, **a.g.e.**, ss. 49-51.

<sup>29</sup> (Çevrimiçi) <http://www.turkiyeavrupavakfi.org/index.php/genel-haberler/1786-dis-ticaret.html>, Erişim Tarihi:11.Temmuz.2011

2005 yılında AB ile ithalatı 52.695 milyon dolarken 2006 yılında artış göstererek 59.400 milyon dolara yükselmiştir. 2007 yılında 68.611 milyon dolar ve 2008 yılında ise 74.802 milyon dolar olarak gerçekleşen ithalat 2009 yılında azalarak 56.587 milyon dolar olmuştur. 2010 yılına gelindiğinde ise tekrar artmasına rağmen ithalat 2007 yılı değerinin de altında kalmıştır ve 64.023 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. İhracatta ise 2005 yılından 2009 yılına kadar artış meydana gelirken 2009 yılında 2006 yılı değerinin de altında kalan ithalat 46.977 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 2010 yılında ise 47.302 milyon dolar olan ithalatta artış olmasına rağmen 2006 yılı değeri geçilememiştir.

### **3.2. Lojistiğin Türkiye Dış Ticareti Üzerine Etkisi**

Türkiye dış küresel ekonomiye ve tek pazar hedefine uyum sağlarken diğer ülkeler ile de dış ticaret yapmaktadır. Günümüz gelişmiş ekonomileri ve hızla gelişen Çin, Hindistan gibi ekonomiler ile rekabet edebilmesi ve pazar payını koruyabilmesi ancak dış ticarete yönelik hizmetlerin etkinliği ile mümkün olacaktır. Bu noktada Türkiye önemli bir konumda yer almaktadır. Çünkü dış ticarete yönelik hizmetlerden en önemlisi olan lojistik hizmetine coğrafi olarak oldukça elverişli bir konumda yer almaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye Asya ve Avrupa Kıtaları arasında köprü olması, Orta Doğu Ülkeleri'ne yakınlığı ve benzeri sebeplerle hem dünya dış ticareti açısından hem de lojistik sektörü açısından büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle Türkiye dış ticareti ve lojistik sektörü birbiri açısından tamamlayıcı nitelikte yapılara sahiptir.

### 3.2.1. Türkiye Lojistik Sektörünün Gelişimi

Türkiye’de lojistik sektörünün temelleri 1980’li yıllarda taşımacılık alanına yapılan yatırımlarla atılmıştır ve 2000’li yıllara gelindiğinde ancak kurulma aşamasını tamamlamıştır<sup>30</sup>. Her geçen gün büyüyen sektör Türkiye’de % 20’lik bir büyüme hızına sahiptir<sup>31</sup>. Türkiye lojistik sektörünün gelişimi açısından ulaştırma alt yapısının gelişimi büyük önem taşımaktadır. Lojistik faaliyetlerin temelini oluşturan taşıma faaliyetinin sorunsuz ve müşteri talebine uygun gerçekleştirilebilmesi için doğru taşıma türünün etkin bir biçimde kullanılması gerekmektedir. Ayrıca taşıma faaliyetleri zaman ve maliyet açısından da hem lojistik hem de dış ticaret üzerinde etkili olmaktadır. Bu nedenle Türkiye lojistik sektörünü açıklamadan önce Türkiye’de kullanılan taşıma türlerine değinmek doğru olacaktır.

#### 3.2.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Türkiye Karayolları Karayolları Genel Müdürlüğü ve Ulaştırma bakanlığının sorumluluğunda bulunmaktadır. Ayrıca Orman Genel Müdürlüğü, Belediyeler, Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı da karayolları ile alakalı çalışmalar yapmaktadır. Yukarıda belirtilen devlet kurumları karayollarının Cumhuriyet’in ilanından günümüze kadar geçen sürede ve bugün de lojistik alanındaki etkinliğinin denetlenmesinde ve desteklenmesinde pay sahibidir. Bu kurumların da çabası ve çalışması ile kara yollarının geçmişten günümüze kadar lojistik alanındaki durumu aşağıda incelenecektir.

---

<sup>30</sup> (Çevrimiçi) <http://eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2-M2.pdf>, Erişim Tarihi:10. Temmuz.2011.

<sup>31</sup> Osman Z. Orhan, **Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi**, İstanbul, İTO Yayınları, 2003, s.94.

Cumhuriyet'in ilanından sonra ağırlıklı olarak demiryolu taşımacılığına önem verilse de 1950'li yıllarda Marshall yardımı ile birlikte karayolu taşımacılığının altın çağı olarak nitelendirebileceğimiz dönem başlamıştır ve Türkiye karayolları yapılan yatırımların da etkisi ile diğer taşıma sistemlerine göre daha iyi gelişmiştir.

Bugün ise karayolu taşımacılığının lojistik açısından mevcut durumuna bakılacak olursa; lojistik amaçlı ülkede karayolu kamyon taşımacılığının kullanımı karayolu taşımalarının %15'ini oluşturmaktadır. Kapıdan kapıya teslimat imkanı sağlaması sebebiyle karayolu taşımacılığı öncelikli olarak tercih edilmektedir. Karayolu ile yük taşımacılığı bu denli yoğun olduğu için Türkiye'de bu alandaki firma sayısı da yüksektir. Türkiye'ye karayolu bölge müdürlükleri bazında bakıldığında 2004 yılında Adana'da uluslararası yük taşımacılığı yapan 278 firma varken bugün bu sayı 438 olmuştur. Ankara'da 142, Antalya'da 10, Bolu'da 57, Bursa'da 14, Diyarbakır'da 254, Erzurum'da 46, İstanbul'da 407, İzmir'de 56, Samsun'da 17, Sivas'ta 2 ve Trabzon'da ise 68 firma bulunmaktadır<sup>32</sup>. Karayollarının Türkiye ekonomisi açısından da önemi büyüktür. Son yıllarda ülke Hazinesine karayolları vasıtasıyla 552 milyon dolar kaynak aktarılırken, kamu kaynağı kullanmadan da 300 milyon dolar yatırım yapılmıştır. Ayrıca istihdam artışı da sağlamaktadır ve karayollarında geçmiş dönemde yaklaşık olarak 2500 kişi istihdam edilmiştir<sup>33</sup>.

---

<sup>32</sup> Mehmet Tanyaş-Çağatay İris, **Lojistik Sektör Raporu 2010**, MÜSİAD, İstanbul, 2010, ss.64-67

<sup>33</sup> UBAK (Çevrimiçi) <http://www.ubak.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 10. Ağustos.2011.

### 3.2.1.2. Demiryolu Taşımacılığı

Türkiye demiryolları Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), Devlet Hava ve Limanlar Genel Müdürlüğü ve Ulaştırma Bakanlığı'nın sorumluluğunda bulunmaktadır.

Demiryolu ulaşımına Cumhuriyet öncesi dönemde ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında verilen önem ve yapılan yatırımlar ilerleyen dönemlerde aynı oranda devam etmemiştir ve karayolu ulaşımının hakim olduğu Türkiye ulaşım yapısında demiryolu taşıma sistemleri geri planda kalmıştır. Ancak günümüzde güvenliği ve düşük maliyetinin yanı sıra teknoloji alanındaki gelişmeler sayesinde hızının da artması sebebiyle yeniden demiryolu taşımacılığına yapılan yatırımlarda artış gerçekteleşmiştir.

Lojistik açısından bakılacak olursa demiryolu yük taşımacılığında 2009 yılı itibariyle ülke genelinde toplam 11.008 km demiryolu hattı bulunmaktadır. 2009 yılında 18.911 ton elleçleme gerçekteleştirilmiştir ve aynı yıl içerisinde toplam 854.683 bin ton yurt dışı taşımacılığı yapılmıştır<sup>34</sup>. Ancak karayolları ile kıyaslandığında demiryollarının lojistikteki ve yatırımlar içerisindeki payı oldukça azdır. Ankara Ticaret Odası (ATO) 'nın "Demiryol Raporu"na göre Türkiye demiryolları uzunluğu açısından 23. Sırada yer almaktadır ve ABD, 195 bin km ile birinci sırada yer alırken 87 bin km. ile Rusya ikinci, 71 bin km. ile Çin üçüncü, 63 bin km. ile Hindistan dördüncü, 49 bin km.ile Kanada beşinci, 46 bin km ile Fransa altıncı ve 45 bin km ile Almanya yedinci sırada yer almaktadır. Karayolundan çok

---

<sup>34</sup> Tanyaş-Iris, a.g.e., ss.75-78.

daha ucuz ve güvenli olması sebebiyle rayların eski olması ve yeterli yatırım yapılmaması demiryollarının geri planda kalmasına sebep olmaktadır<sup>35</sup>.

### 3.2.1.3. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu ile ilgili çalışmaları Türkiye’de genel olarak DHL ve Ulaştırma Bakanlığı gerçekleştirmektedir.

Denizyolu yük taşımacılığı ise deniz üzerinden Asya ve Avrupa Kıtaları’nın birbirine bağlanması sebebiyle ayrı bir öneme sahiptir. Dünya ticaretinin yaklaşık %90’ının denizyolu ile gerçekleştiriliyor olmasına rağmen bu taşıma türü ile Türkiye’de 2008 yılında elleçlenen konteyner sayısı 5.074.394 olarak gerçekleşmiştir ve 2008 kabotaj yüklemeleri ise 18.922.148 ton olarak gerçekleşirken aynı yıl kabotaj boşaltmaları 20.134.058 ton olarak gerçekleşmiştir<sup>36</sup>.

Türkiye dış ticaretinin 2009 yılında miktar olarak %94’ü, değer olarak (\$) %59’u denizyoluyla yapılmıştır. Ancak dünya geneline bakıldığında denizyolu ulaşımı 16. sırada yer almaktadır<sup>37</sup>.

Türkiye deniz taşımacılığı ülkenin diğer ulaşım sistemleri ile kıyaslandığında daha büyük hacimli yüklerin taşınması bakımından daha avantajlı olmasına rağmen sektör diğer ülkelere göre daha küçüktür. 1.1 milyar DWT kapasitesi olan Türkiye filosu denize kıyısı daha az olan Yunanistan’ın gerisinde yer almaktadır. Türk bayraklı gemilerin toplam tonajına bakıldığında ise 6 milyon 736 bin DWT’ken

---

<sup>35</sup> (Çevrimiçi) [www.atonet.org.tr/Basın Açıklamalarımız ve ATO Raporları..](http://www.atonet.org.tr/Basın_Açıklamalarımız_ve_ATO_Raporları..), Erişim Tarihi:10. Ağustos.2011.

<sup>36</sup> Tanyaş-İris, **a.g.e.**, ss.86-87.

<sup>37</sup> (Çevrimiçi) [www.denizhaber.com.tr.](http://www.denizhaber.com.tr.), Erişim Tarihi:10. Ağustos.2011.

yabancı bayraktaki filo toplamı 8 milyon 592 bin olmuştur<sup>38</sup>. Türkiye denizcilik sektörü genel olarak yabancı ülkelerin denizcilik sektörü ve deniz yolu taşımacılığı ile kıyaslandığında sahip olduğu coğrafi imkanlara rağmen geri kalmıştır.

#### **3.2.1.4. Havayolu Taşımacılığı**

Havayolu ile ilgili çalışmaları Türkiye’de genel olarak DHL ve Ulaştırma Bakanlığı gerçekleştirmektedir. Havayolu taşımacılığı alanında teknolojik ilerlemeler ve sektörde özel firmaların da yer alması ile birlikte önemli ilerlemeler gerçekleşmiştir. Bugün Türk Hava Yolları’nın yanı sıra Atlas Jet, Onur Air, Sun Express, Pegasus ve MNG Havacılık gibi birçok firma havayolu ulaşımında hizmet vermektedir.

Lojistik açıdan bakıldığında ise havayolu taşımacılığı hızlı olması sebebiyle avantajlıdır ancak denizyolu taşımacılığı kadar büyük hacimli yüklerin taşınması için elverişli olmamaktadır ve bu dezavantajına rağmen havayolu Türkiye’de lojistik alanında gelişimini devam ettirmektedir. 2009 yılında havayolu aracılığıyla toplam 360.710 ton yük dış hatlarda taşınmıştır<sup>39</sup>. Her geçen gün artan havayolu taşımacılığına yönelik firma sayısı ile Türkiye havayolu lojistik faaliyetleri de gelişmeye devam etmektedir.

---

<sup>38</sup> UTİKAD (Çevrimiçi) [www.utikad.org.tr/haberler/?id=6609](http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=6609), Erişim Tarihi:10.Ağustos.2011.

<sup>39</sup> Tanyaş-İris, **a.g.e.**, ss.98-99.

### 3.2.1.5. Boru Hattı Taşımacılığı

Türkiye boru hattı taşımacılığı açısından önemli bir coğrafi konumda yer almaktadır. Petrol ve petrol ürünleri ile sıvı ya da gaz maddelerin taşınmasında kullanılan sistem diğer taşıma türlerine oranla daha güvenlidir.

Lojistik açısından bakılacak olursa boru hattı taşımacılığında ise Irak Türkiye hattında 167.600 ton, Ceyhan-Kırıkkale Hattında 20.173 ton, Batman-Dörtyol hattında 12.210 ton ve Btc'de ise 285.492 ton taşıma yapılmıştır<sup>40</sup>. Petrol ve petrol ürünlerinin stratejik öneme sahip olduğu günümüzde Türkiye üzerinden yapılan boru hattı taşımacılığının bu denli yoğun olması Türkiye açısından avantaj teşkil etmektedir. Görüldüğü gibi lojistikte temel faaliyet taşımacılıktır ve taşımacılık açısından lojistik köylerin önemi son derece büyüktür. Lojistik faaliyetler için zaman ve maliyet faydası sağlayan lojistik köylere tüm hizmetlere kolayca ulaşabilme imkanı sağlaması ve şehir içi trafiğini olumlu yönde etkilemesi sebebiyle son dönemde yapılan yatırımlar artmıştır. Türkiye lojistik köyler açısından oldukça elverişli bir coğrafi yapıya sahiptir. Ayrıca tüm ulaşım sistemlerinin kullanımının mümkün olması da ülkede lojistik köy kurulmasına imkan vermektedir. Özellikle sanayi bölgesi olması sebebiyle Marmara Bölgesi ve sanayi açısından gelişmesi gerektiği için doğu bölgeleri ülkenin lojistik köy açısından elverişli bölgeleridir. Günümüzde Türkiye'de bulunan lojistik köyler ise kısaca<sup>41</sup>;

Samsun Gelemen, Türkiye'nin ilk lojistik merkezi olan bölge 2007 yılında işletmeye açılmıştır ve 500.000 ton taşıma kapasitesine sahiptir.

---

<sup>40</sup> Tanyaş-İris, **a.g.e.**, ss.100-102.

<sup>41</sup> Tanyaş-İris, **a.g.e.**, ss.119-120.

Eskişehir-Hasanbey, alt yapı çalışmaları henüz tamamlanamayan bölge faaliyete geçtiğinde yaklaşık olarak 215.000 ton taşıma kapasitesine sahip olacaktır.

Balıkesir-Gökköy, Tekirdağ-Bandırma Tren-Feri projesi ve Bakü-Kars-Tiflis demiryolu projesiyle birlikte tamamlanmıştır ve yaklaşık olarak 390.000 ton taşıma kapasitesi bulunmaktadır.

Kayseri-Bogazköprü lojistik merkezi 111.000 metre karelik bir alana kurulmuştur ve yılda yaklaşık olarak 717.000 ton taşıma kapasitesine sahiptir.

İzmit-Köseköy lojistik merkezi 151.000 metre karelik bir alana sahiptir ve halen 500.000 metre kareye genişletilmesi için çalışmalar sürdürülmektedir.

İstanbul-Halkalı lojistik merkezi yılda 944.000 ton taşıma kapasitesine sahiptir.

Erzurum-Palandöken lojistik merkezi 327 dönümlük bir arazi üzerinde kuruludur ve yılda 200.000 ton taşıma kapasitesine sahiptir.

### **3.2.1.6. Avrupa Birliği Türkiye İlerleme Raporu'nda Türkiye Ulaştırması ve Lojistik Sektörü**

Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde ulaştırma ve lojistik alanında da AB tarafından Türkiye'nin gerçekleştirmesi gereken değişiklikler bulunmaktadır. Bu kapsamda AB tarafından 2010 yılı Türkiye İlerleme Raporu sunulmuştur. Raporda Türkiye ulaştırma yapısı ve lojistiği ile ilgili olarak yer alan gelişmelere kısaca değinmek gerekirse<sup>42</sup>:

Karayolu taşımacılığına açısından raporda tehlikeli madde taşımacılığına ve ticari araç denetimine yönelik faaliyetlere değinilmiştir ve karayolu taşımacılığı alanındaki sürücülerin araç kullanma ve dinlenme saatlerine dair çalışmanın yavaş ilerlediğinden bahsedilmiştir. Teknik kapasite ve insan kaynakları kapasitesinin yetersizliği vurgulanmıştır.

Demiryolu taşımacılığı konusunda ise, bu taşıma türünde ilerleme kaydedilemediğine ve henüz gelişme döneminin erken aşamalarında bulunduğuna değinilmiştir.

Hava taşımacılığı alanında önemli gelişmeler kaydedildiğine değinilirken Türkiye-AB Yatay Havacılık Anlaşması'nın son aşamada olduğu belirtilmiştir ve Türkiye ile Güney Kıbrıs arasındaki hava trafiği iletişiminin eksikliği vurgulanmıştır.

Denizyolu ulaşımında uluslararası örgütlerle entegrasyonumuza değinilerek, Türkiye'nin deniz emniyeti konusundaki uyumunun iyi düzeyde olduğu belirtilmiştir.

---

<sup>42</sup> AB 2010 Yılı Türkiye İlerleme Raporu, (Çevrimiçi)  
[http://www.abgs.gov.tr/files/AB\\_Iliskileri/AdaylikSureci/IlerlemeRaporlari](http://www.abgs.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/IlerlemeRaporlari), Erişim Tarihi:07.Temmuz.2011.

Ayrıca SOLAS-78, SOLAS-88, Uluslararası Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi'ne (FAL), Gemilerde Zararlı Paslanmayı Önleyici Sistemlerin Kontrolü hakkında Uluslararası Sözleşme'ye (AFS) ve MARPOL' ün III. ve IV. Eklerine taraf olma konusunda kaydedilen ilerlemelerden bahsedilmiştir.

Kombine Taşımacılıkla ilgili olarak ise Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nde olan gemiler ve uçaklar tarafından taşınan malların serbest dolaşımına yönelik kısıtlamalar yürürlükte sebebiyle Türkiye'nin bu fasla tam uyumunun gerçekleşmeyeceği belirtilmiştir. Raporda sonuç olarak demiryolu ulaşımı dışında tüm ulaşım sistemlerinde AB müktesebatına uyum konusunda ilerlemeler kaydedildiği belirtilmiştir.

### **3.2.1.7. Kalkınma Planlarında Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Sektörü**

Türkiye ekonomisini ve ülkenin mevcut yapısını düzenlemeye yönelik devlet tarafından belirli aralıklarla kalkınma planları açıklanmaktadır. Bu planlar ülkenin mevcut yapısını ve bu yapının hedeflenen düzeye ulaştırılması için yapılması gerekenleri içermektedir. Şuana kadar dokuz adet kalkınma planı yayınlanmıştır ve bu planlarda Türkiye'nin ulaştırma ve lojistik sektörlerine yönelik hedef ve uygulamalarda yer almaktadır.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda(1963-1967) ülkenin ulaştırma yapısı bütün olarak ele alınmıştır ve taşımacılıkta uzak taşıma işlemlerinin demir ve denizyolu ulaşımları ile yapılması hedeflenmiştir<sup>43</sup>.

---

<sup>43</sup> Cem Saatçioğlu, **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları**, Ankara, Gazi Kitabevi, 2006, s.189.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1968-1972) genel hedef ulaşım sistemleri arası dengenin sağlanması ve karayolu taşımacılığına dair koşullarının düzenlenmesi olmuştur<sup>44</sup>.

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1973-1977) ulaştırma maliyeti ve buna yönelik tarifelerin düzenlenmesi, ulaşım sistemlerinin teknoloji ve alt yapı olarak dış piyasalarla rekabeti konusunda gerekli düzenlemelerin yapılması, mevcut yolların yetersiz kalması durumunda yeni yolların yapılması hedef alınmıştır<sup>45</sup>.

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983) ulaştırma ve lojistik konusunda sistemler arası dengenin sağlanması, sanayinin talebine karşılık verebilecek nitelikte taşıma hizmetinin sunulması, yüksek kapasiteli taşımacılık sistemlerine ağırlık verilmesi, ulaşımda güvenliğin sağlanması konularına yönelik düzenlemeler yer almaktadır<sup>46</sup>.

Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1985-1989) taşımacılıkta güvenliğin sağlanması, verimliliğin artırılması, demiryolu ve denizyolu taşımacılığı alt yapılarının güçlendirilmesi ve tüm taşıma sistemlerinde tam kapasite kullanımı için gerekli düzenlemelerin yapılması hedeflenmiştir<sup>47</sup>.

Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1990-1994) taşımacılık sistemleri arası dengenin sağlanması, AB ulaştırma politikalarına uyum, yurt dışı yolcu ve yük

---

<sup>44</sup> Saatçioğlu, **a.g.e.**, ss.189-190.

<sup>45</sup> DPT, **3.Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 1967, s.565.

<sup>46</sup> DPT, **4. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 1979, ss.416-418..

<sup>47</sup> DPT, **5. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 1985, s.116,117.

taşımacılığına yönelik genel düzenlemeler yer almaktadır ve bu planda tüm taşıma sistemleri ayrı olarak ele alınmaktadır<sup>48</sup>.

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (1996-2000) ulaşım sistemlerinin ülkenin ekonomik ve sosyal yapısına uyumlu şekilde düzenlenmesi, liman ve havaalanı yatırımlarının hızlandırılması, AB ulaşırma politikalarına uyum sürecinde gerekli düzenlemelerin ülke yapısına uygun olarak yapılması yük taşımacılığında kontrolün sağlanmasına yönelik istasyonlar kurulması temel olarak belirlenen hedefler arasında yer almaktadır<sup>49</sup>.

Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'yla (2001-2005) ulaşırma sistemlerinin özelleştirilmesine yönelik düzenlemeler, ulaşım sistemlerinin çevreyle uyumlu hale getirilmesi, uluslar arası kurumlarla olan ilişkilerin düzenlenmesi ve takip edilmesi amaçlanmaktadır<sup>50</sup>.

Dokuzuncu ve mevcut son kalkınma planı (2007-2013 ) ile ulaşırma ve lojistik alanında genel olarak trafik güvenliğinin arttırılması, demiryolu ve denizyolu ulaşımalarının karayolu ile rekabet edebilecek hale getirilmesi, yük taşımalarında demiryoluna ağırlık verilmesi, limanların kombine taşımacılık merkezleri haline getirilmesi ve deniz güvenliğinin arttırılması hedeflenmiştir<sup>51</sup>.

---

<sup>48</sup> DPT, **6. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 1990, ss.137-141.

<sup>49</sup> DPT, **7. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 1996, ss.122-124

<sup>50</sup> DPT, **8. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 2000, ss.153-155.

<sup>51</sup> DPT, **9. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 2007, ss.70-73.

### **3.2.2. Dış Ticaret ve Lojistik Alanında Türkiye'deki Kurum ve Kuruluşlar**

Dış ticaret ve lojistik Türkiye ekonomisinde ve özellikle Türkiye'nin diğer erinin dünya ülkeleri ile rekabetinde önemli bir yere sahiptir. Türkiye ekonomisinin daha önce de belirtildiği üzere dünya ekonomisine yön veren ülke olma potansiyeli bulunmaktadır. Ancak bunun gerçekleşebilmesi doğru dış ticaret politikaları ve etkin lojistik hizmetle mümkün olacaktır. Doğru dış ticaret politikaları ve etkin lojistik hizmetin varlığı da dış ticaret ve lojistik faaliyetlerin düzenli olarak denetlenmesi ve desteklenmesi ile mümkün olacaktır.

Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de dış ticaret ve lojistik faaliyetlerini denetleyen ve destekleyen kurum ve kuruluşlar bulunmaktadır. Bu kurum ve kuruluşlar önemleri sebebiyle aşağıda kısaca incelenecektir.

#### **3.2.2.1. Dış Ticaret Alanındaki Kurum ve Kuruluşlar**

Türkiye'de dış ticaret alanında görevli olan Dış Ticaret Müsteşarlığı, Ekonomi Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve Gümrük Müsteşarlığı başta olmak üzere birçok kurum ve kuruluş bulunmaktadır.

Dış ticaretine yön veren önemli bir diğer kurum da T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'dır. 01.10.1929 tarihli ilk Gümrük Tarifesi ile Kanunu Cumhuriyet Dönemi'nin gümrük alanındaki ilk resmi gelişmesi yaşanırken 1931 yılında Gümrük Muhafaza Umum Kumandanlığı kurulmuştur. Daha sonra Gümrük Muhafaza Genel Müdürlüğü, Kontrol Genel Müdürlüğü ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü olmak üzere dış ticarete yön veren birçok kurum ve kuruluş kurulmuştur. Zaman içerisinde

yukarıda belirtilen değişimleri yaşıyan T.C. Dış Ticaret Kurum ve Kuruluşları arasında T.C. Ekonomi Bakanlığı'na bağlı olan yapan İhracat Genel Müdürlüğü, İthalat Genel Müdürlüğü, Anlaşmalar Genel Müdürlüğü, Serbest Bölgeler, Yurtdışı Yatırım ve Hizmetler Genel Müdürlüğü, Ürün Güvenliği ve Denetimi Genel Müdürlüğü de yer almaktadır<sup>52</sup>. Bu kurumlar Türkiye dış ticaret faaliyetlerine yön vermede etkili ve önemlidir. Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinin denetlenmesinde ve diğer ülkeler ile olan dış ticaret ilişkilerinin düzenlenmesinde görev almaktadır. Ayrıca dış ticarete yönelik kanunları düzenleyen ve uluslararası kurum ve kuruluşların kararları ile diğer ülkelerle yapılan anlaşmalara uyumu denetleyen bu kurum ve kuruluşların denetiminde ve desteklenmesinde de T.C. Büyük Millet Meclisi ve T.C. Başbakanlık ve T.C. Maliye Bakanlığı da önemli görevler üstlenmektedir.

### **3.2.2.2. Lojistik Alanındaki Kurum ve Kuruluşlar**

Türkiye'de lojistik alanında görevli olan kurum ve kuruluşlar denilince şüphesiz lojistikte taşımanın büyük önemi sebebiyle T.C. Ulaştırma Bakanlığı ilk olarak akla gelmektedir. Ulaştırma Bakanlığı 1939 yılında Türkiye haberleşme ve ulaştırma hizmetlerinin düzenlenmesi ve denetlenmesi görevini üstlenmiştir. Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Denizcilik Müsteşarlığı, Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları da taşımacılık alanındaki faaliyetlerin düzenlenmesi ve

---

<sup>52</sup> T.C. Ekonomi Bakanlığı (Çevrimiçi) <http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=tarihce>, Erişim Tarihi:07.Haziran.2011.

denetlenmesinde doğrudan ya da dolaylı olarak görev alan kurum ve kuruluşlar arasında yer almaktadır<sup>53</sup>.

Ayrıca Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, Lojistik Derneği, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Türkiye Nakliyeciler Derneği, Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacıları ve Acente Sahipleri Derneği, Demiryolu Taşımacılığı Derneği ve Araç Lojistikçileri Derneği Türkiye’de lojistik alanında görev yapan kurum ve kuruluşlar arasında yer almaktadır<sup>54</sup>.

### **3.2.3. Türkiye Dış Ticareti Açısından Lojistik Sektörünün Önemi**

Dünya ticaretinde ve ekonomisinde yaşanan gelişmelerin ardından alınan 1980 kararları Türkiye dış ticaretinde bir dönüm noktası olmuştur. Korumacılığa yönelik ve kısmen kapalı bir ekonomiden kısa sürede serbest ticaret hedefi olan liberal bir ekonomik yapıya geçiş gerçekleştirilmiştir. Yine aynı dönemde lojistik sektörü açısından da gelişmeler yaşanmıştır. Türkiye lojistik sektörünün temellerinin atıldığı 1980’li yıllar ülkenin her açıdan değişime uğradığı bir dönem olmuştur. Özellikle dışa açılan ülke ekonomisinin ve serbestleşen dış ticaretin diğer ülkeler ile rekabet edebilirliği açısından lojistik bu dönemde de önemli bir sektör olmuştur.

Dış ticaretin gelişimine ve rekabet edebilirliğine katkılarının yanı sıra lojistik sektörü istihdam açısından da ülke ekonomisini olumlu yönde etkilemektedir. Bunun yanı sıra dış ticaret maliyetleri üzerinde de etkisi çok büyüktür.

---

<sup>53</sup> UBAK (Çevrimiçi) <http://www.ubak.gov.tr/>, Erişim Tarihi:07.Haziran.2011.

<sup>54</sup>(Çevrimiçi)

[http://www.deloitte.com/view/tr\\_TR/tr/sectorler/53ad84c215db6210VgnVCM100000ba42f00aRCRD.htm](http://www.deloitte.com/view/tr_TR/tr/sectorler/53ad84c215db6210VgnVCM100000ba42f00aRCRD.htm), Erişim Tarihi:22.Haziran,2011.

Taşımacılık da dahil olmak üzere Türkiye’de ulaştırmanın ekonomideki önemi de dış ticaret ile lojistik arasındaki ilişkiyi açıklama bakımından yol gösterici nitelik taşımaktadır. Türkiye Cari Fiyatlarla GSYİH içerisinde 2008 yılında ticaretin payı 116.297 bin TL olarak gerçekleşirken aynı yıl ulaştırma ve haberleşme 135.030 bin TL olarak gerçekleşmiştir. 2009 yılında ulaştırmanın payı azalarak 91.778 bin TL olarak gerçekleşirken ticaretin payında da azalma yaşanmıştır ve 74.715 bin TL olarak gerçekleşmiştir<sup>55</sup>. Söz konusu yıllar içerisinde ulaştırma ve haberleşmenin payı azalırken ülke ticaretinin GSYİH içerisindeki payında da azalma gerçekleşmiştir.

### **3.2.3.1. Lojistiğin Dış Ticarete Rekabete Etkisi**

Türkiye 1980 yılı kararları ile dışa açık bir ekonomik yapıya geçtiğinde birçok olumlu gelişmenin yanı sıra diğer ülkelerle ekonomik açıdan rekabetin zorluğu ve küresel ekonomik krizlerle de karşı karşıya kalmıştır. Bu aşamada tek çözüm ülke ekonomisinin büyümesi ve ekonomik dengenin sağlanmasıdır. Ülke ekonomilerinde dengenin sağlanması için en önemli husus ise dış ticarete etkin olmaktır. Ancak günümüz koşullarında ve teknolojisinde dış ticaret konusunda fark yaratmak sadece ürün nitelik ya da fiyatlarındaki değişiklikler ile mümkün olmamaktadır. İşte bu noktada dış ticarete konu olan ürünlere yönelik hizmetler devreye girmektedir.

Dış ticarete konu olan ürün ile alakalı tüm hizmetleri içeren sektör lojistikdir. Lojistik sektöründeki başarı Türkiye’nin dış ticaret alanındaki başarısını da etkilemektedir. Çin, Hindistan gibi gelişen ekonomiler çok düşük maliyetlerle üretim

---

<sup>55</sup> İTO, Türkiye Ekonomisi Araştırmaları: Makro Ekonomik Göstergeler IV. Üç Ay, İTO Yayınları, İstanbul, 2010, ss.31-32.

yapabilmektedirler. Bu ülkeler ile dış ticarete rekabet ancak ürüne yönelik bir hizmet olan lojistiğin kalitesinin artırılması ile mümkün olacaktır.

Ayrıca kimi mal ya da hammaddeler dayanıklı olmamakta ya da mevsimsel etkiler sebebiyle ürün teslimatında sorunlar yaşanabilmektedir. Tüm bu sorunların çözümü ve dış ticaret pazar payının korunması hatta artırılması ancak kaliteli ve düşük maliyetli üretimin yanı sıra etkin lojistik hizmetle mümkün olmaktadır.

Ayrıca lojistik istihdam yaratıcı etkisi ile hem dış ticaret alanında hem de ekonominin genelinde etkili olmaktadır. Öyle ki lojistik faaliyetlerin her aşamasında iş gücü ihtiyacı oldukça yüksek oranda olmaktadır ve bunun yanı sıra yükleme, boşaltma, ambalajlama ve dış ticaretin diğer her aşamasında lojistik sektöründeki iş gücüne ihtiyaç duyulmaktadır. Böylece potansiyel iş gücünün ekonomiye kazandırılması ile ekonomik büyüme hedefi yolunda önemli bir adım daha atılmaktadır.

### **3.2.3.2. Lojistiğin Dış Ticaret Maliyetlerine Etkisi**

Türkiye dış ticaret maliyetleri denilince akla sadece ürünün üretim maliyeti gelmemelidir. Ürün üretilmeden önce hammadde temini, ürünün depolanması, istihdam edilen iş gücü, gümrükleme maliyetleri, sigorta maliyetleri, ürünün teslimi sonrası teknik destek gibi pek çok lojistik faaliyet maliyetleri dış ticaret maliyetlerini etkilemekte hatta bizzat dış ticaret maliyet kalemleri içerisinde yer almaktadır. Dış ticaretin yaygınlaşmasında en büyük etkenlerden bir tanesi de yukarıda bahsedilen maliyetlerin gelişen teknoloji ile birlikte düşmesi olmuştur.

Bu durum Türkiye için de geçerli olmuştur. Teknolojik gelişmelerin etkisi ile Türkiye ulaşım sistemlerini ve üretimin gelişmesi Türkiye'nin dış ticaretinin de gelişmesine katkıda bulunmuştur.

Özellikle taşıma giderlerinin dış ticaret maliyetlerindeki payı oldukça büyüktür. Türkiye dış ticaretinde lojistik ve taşıma giderlerinin yerine bakıldığında en önemli paya deniz taşımacılığı sahiptir. Türkiye'nin dış ticaretinde taşımacılığın ihracattaki payı 1990'lı yıllarda yaklaşık olarak %42'si, ithalatta ise yaklaşık %50'si denizyolu ile gerçekleştirilmektedir.<sup>56</sup> Türkiye'nin Denizyollarından kaynaklanan taşımacılık avantajı dış ticaretine de yansımaktadır. 2000 yılına gelindiğinde denizyolu taşımacılığının payı ihracatta %84 olarak gerçekleşirken ithalatta denizyollarının ağırlığı çok fazla olmamıştır. Karayollarının ise ülke ihracatındaki payı %15 paya sahiptir<sup>57</sup>. Görüldüğü üzere taşımacılık başta olmak üzere lojistik ülke dış ticareti içerisinde önemli bir paya sahiptir. Dolayısıyla dış ticaret maliyetlerinde lojistik önemli ölçüde etkili olmaktadır.

Taşımacılık maliyetlerinden sonra dış ticaret açısından depolama maliyetleri de oldukça önemlidir ticarete konu olan ürünün bozulmaya ya da kaybolma ve benzeri durumlara karşı korunabilmesi için depolama büyük önem arz etmektedir. Özellikle depolama alanı olarak ayrılan bölgelerin başka faaliyetlerde kullanımı ile elde edilecek faydadan vazgeçilmesi de her ne kadar direkt olarak dış ticaret maliyetlerine etki etmese de ülke ekonomisi üzerinde etkili olmaktadır.

Bugün lojistik sektörü Türkiye ekonomisinde önemli bir yere sahiptir sadece dış ticaret maliyetlerini değil tüm sektörleri ve ekonominin genelini etkisi altına

---

<sup>56</sup> Murat Doğanlar-Harun Bal-Mehmet Özmen, "Uluslararası Ticaret ve Türkiye'nin İhracat Fonksiyonu", **Sosyal Bilimler Dergisi**, Çukurova Üniversitesi, Adana., t.y., s.86.

<sup>57</sup> UBAK (Çevrimiçi) [www.ubak.gov.tr](http://www.ubak.gov.tr)., Erişim Tarihi:12.Temmuz.2011.

almış bulunmaktadır. Sektörün Türkiye gayri safi milli hasılandaki payı % 10 - % 12 civarındadır<sup>58</sup>. Henüz gelişme aşamasında olmasına rağmen diğer sektörler ile kıyaslandığında oldukça önemli bir paya sahiptir. Bu da lojistiğin dış ticaret üzerindeki etkisi ile dolaylı olarak ve ülke gayri safi milli hasılandaki payına bakılarak da dolaylı olarak Türkiye ekonomisi üzerinde de etkili olduğunu göstermektedir.

---

<sup>58</sup> (Çevrimiçi) <http://eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2-M2.pdf>, Erişim Tarihi:10. Temmuz.2011.

## SONUÇ

Dış ticaret ülkelerin cari işlemler dengesi üzerinde etkili olarak ve ülkelere döviz geliri sağlayarak dünya ekonomisi üzerinde de etkili olmaktadır. Bu sebeple ülkeler dış ticaret politikaları aracılığıyla ekonomilerine yön vermektedirler. Görüldüğü üzere dış ticaret gerek gelir sağlaması gerekse de maliyetleri ile ekonomi açısından son derece önemlidir ve dış ticaret gelir ve maliyetlerine ise büyük ölçüde lojistik yön vermektedir.

Sadece dünya dış ticaretindeki etkinlik açısından değil ülke ekonomisinde iç ve dış dengenin sağlanabilmesi için de dış ticaret önemli bir aktör konumunda bulunmaktadır. Dış ticaretin ulaşımı ve dış ticarete yönelik hemen hemen tüm faaliyetleri kapsayan lojistik ise bu döngüde dış ticareti ayakta tutan sektördür.

Lojistik maliyetler arasında yer alan taşıma, sigorta, gümrükleme ve depolama gibi maliyetler dış ticaret maliyetlerinin büyük kısmını oluşturmaktadır. Özellikle taşıma maliyetlerinin yüksek oluşu ülkeleri uzun yıllar dış ticarettten uzak tutmuştur. Taşımacılık alanındaki teknolojik gelişmeler sayesinde azalan maliyetler ile ülkeler dış ticarete yönelmiştir ve bu da dış ticaretin gelişiminde etkili olan en önemli gelişmeler arasında yer almaktadır.

Türkiye açısından durum değerlendirildiğinde ülke coğrafi olarak çok önemli bir noktada bulunmaktadır. Özellikle lojistik köylerin kurulması bakımında elverişli bir coğrafi yapıya sahip olan Türkiye lojistik üs olabilme potansiyeline de sahiptir. Tüm ulaşım sistemlerine elverişli coğrafi yapısı, Asya ve Avrupa Kıtaları arasında köprü konumunda olması, önemli ulaşım ağları içerisinde yer alması ve stratejik

öneme sahip petrol boru hatlarının Türkiye'den geçmesi gibi birçok neden tüm dikkatleri Türkiye'ye çekmektedir.

Ülkenin doğal kaynaklar bakımından zengin olması da dış ticarete konu olan ürün için hammadde demektir. Hammaddeyi işleyecek sanayi kuruluşlarına sahip olması ve gerekli iş gücü ile teknolojinin de bulunması dış ticaret açısından avantajlı konumda olmasını sağlayacak önemli unsurların başında gelmektedir. Yalnız geçmişte yaşanan ekonomik krizler, siyasi ve askeri olaylar ülke ekonomisinin zor bir süreçten geçmesine sebep olmuştur. Bu nedenle dış ticaret alanında da lojistik alanında da Türkiye'de tam verimlilikten ve yüzde yüz başarıdan söz etmek mümkün değildir.

Ancak gelişmeye son derece açık olan Türkiye gerekli sanayi alt yapısının sağlanması ve ulaşım sistemlerine yönelik sorunların giderilmesi ile dünya dış ticaretindeki payını mutlaka arttıracaktır. Türkiye'nin dünya ticaretindeki payının artması yukarıda da belirtildiği gibi ulaşım sistemlerinin durumuna da bağlıdır. Çünkü ulaşım sistemlerinin durumu lojistik faaliyetleri önemli ölçüde etkilemektedir ve dış ticaretin ulaşımı lojistik sayesinde mümkün olmaktadır.

Türkiye açısından lojistik pazarının gelişimi geçmişte uygulanan ve olumlu sonuçlar alınamayan ulaşım politikalarına rağmen bugün hızla devam etmektedir. Doğru bilinçlenme ile tüm ulaşım sistemlerinin eşit ve yerinde kullanımı sağlanırsa Türkiye'nin lojistik sektörü çok daha iyi bir konuma gelecektir. Türkiye için yeni bir sektör olan lojistik doğru politikalar uygulanırsa Türkiye'nin bulunduğu önemli coğrafi konumu sayesinde dış ticaret açısından da önemli bir avantaj sağlayacaktır.

Türkiye etkin lojistik hizmet sayesinde ve hem Orta Doğu Ülkeleri, hem Avrupa, hem de Asya ile yakınlığının da katkısı ile bu ülke ve bölgeler ile ihracatını

arttırabilecek ve bu bölgelerdeki ihracat gücünü elinde bulundurabilecek potansiyele sahiptir. Ancak bunun mümkün olması için bu ülkelere yönelik lojistik hizmetin sorunsuz ve diğer ihracatçı ülkelere kıyasla daha iyi olması gerekmektedir. Çünkü bugün diğer ülkeler çok daha düşük maliyetle üretim yapabilmektedir. Birçok ülke ne coğrafi açıdan ne de kaynakları bakımından yeterli konumda değildir fakat etkin lojistik hizmet ile desteklenen dış ticaretleri sayesinde dünya ekonomisinde önemli bir yere sahip olabilmektedirler. Bu ülkeler karşısında ekonomik olarak güçlü olabilmesi yani hem lojistiğe hem de dış ticarete yön veren ülke olabilmesi görüldüğü üzere ancak ülkenin coğrafi üstünlüklerinden faydalanılarak, doğru ulaştırma politikaları sayesinde dünya lojistik sektöründe üst sıralarda yer almakla mümkün olabilecektir.

Ayrıca lojistik, ülke dış ticaretinin rekabet edebilirliğini etkilemesinin yanı sıra taşıma maliyetleri, enerji giderleri, gümrükleme, depolama, müşteri desteği ve benzeri faaliyetlerin maliyetleri sebebiyle de Türkiye dış ticareti üzerinde etkili olmaktadır. Özellikle düşük maliyetle üretim yapma imkanına sahip olan ülkelere karşı Türkiye'nin dış ticarete avantaj elde edebilmesi dış ticaret maliyetlerinin olabildiğince düşük tutulması ile mümkün olabilecektir. Bu da lojistik maliyetlerin düşük tutulması ile mümkündür. Çünkü dış ticaret maliyetlerinin büyük bir bölümü lojistik maliyetlerden oluşmaktadır.

Özellikle Gümrük Birliği sonrası AB ülkeleri ile artan ticareti ve Orta Doğu'ya olan yakınlığı sebebiyle mevcut ticari ilişkileri sayesinde Türkiye dünya dış ticaretinde söz sahibi olabilecek potansiyele sahiptir. Ancak AB ülkeleri arasındaki serbest ticaret anlaşmaları sebebiyle bu ülkeler ile olan ticari ilişkilerde söz sahibi ülke olabilmesi sadece dış ticarete konu olan hizmet ya da ürünün kalitesi ile mümkün olmayacaktır. Çünkü Türkiye'den çok daha kaliteli ve düşük maliyetli

üretim yapan AB ülkeleri mevcuttur. Türkiye'nin etkin lojistik hizmet sunarak diğer AB ülkeleri ile dış ticarete rekabet edebilmesi mümkün olacaktır.

Türkiye'nin Orta Doğu ülkeleri ile olan dış ticaret ilişkisinde bu bölgedeki siyasi dengesizlik ortamı nedeniyle Türkiye bölgede önemli bir güç konumundadır. Doğru ulaşım politikaları ile bölgedeki mal ve hizmet talebine kısa sürede cevap vererek buradaki talebin karşılanması ve Türkiye'nin bölgedeki dış ticaret payının artırılması mümkün olabilecektir. Bu da ancak bölge ile arasındaki ulaşım ağlarının durumuna ve uygulanacak dış ticaret politikasının lojistik hizmetlerle desteklenmesine bağlı bulunmaktadır.

Görüldüğü üzere Türkiye lojistik açısından pek çok konuda önemli avantajlara sahiptir ve bu avantajların doğru kullanımı ile dış ticarete başarı elde edebilecektir. Buna rağmen Türkiye'nin lojistik alanında eksiklikleri de bulunmaktadır. Geçmişte uygulanan ulaşım politikaları sebebiyle ulaşım sistemlerinin kullanım oranlarındaki dengesizlik bu olumsuzlukların başında yer almaktadır. Dünyada demiryolu taşımacılığı artarken ve dış ticarete önemli bir paya sahipken Türkiye bu konuda geri planda kalmıştır. Bunun temel nedeni karayolu ulaşımına ağırlık verilmesi sebebiyle demiryolu ulaşımının geri planda kalmasıdır. Demiryolu taşımacılığı güvenli olması ve gelişen teknoloji ile birlikte ulaşım hızının artması sebebiyle dış ticaret açısından mal ve hizmet taşımacılığına son derece elverişli bir ulaşım sistemidir. Deniz yolu ulaşımında Türkiye'den daha az kıyı uzunluğuna ve coğrafi avantaja sahip olan ülkeler dünya sıralamasında Türkiye'den önde yer almaktadır. Bunun temel nedeni deniz yolu taşımacılığına yeterli yatırımların yapılmamasıdır. Ülke akarsu bakımından iç su yolu taşımacılığına nehirlerin taşımacılığa imkan verecek debiye sahip olmaması sebebiyle iç su yolu taşımacılığı konusunda gelişmemiştir. Türkiye'nin diğer ülkelerle rekabet edebilmesi için öncelikle geride kalmış olan taşıma sistemlerine yönelik politikalar

belirlenmesi ve taşıma sistemleri arasındaki dengesizliğin giderilmesine yönelik ulaşım politikaları uygulaması gerekmektedir. Çünkü dış ticaretin ulaşımı sadece bir taşıma sistemi ile mümkün olmamaktadır. Bunun temel nedenleri taşınan mal ya da hizmetin niteliklerinin, müşteri talebinin ya da dış ticarete konu olan malın taşınacağı ülkenin coğrafi koşullarının tüm taşıma sistemlerine uygun olmamasıdır. Böylece hem daha hızlı hem de daha güvenli taşıma yapılması mümkün olacaktır. Bu sayede dış ticaretin ulaşımında talebe uygun hizmet sunularak rekabet üstünlüğü sağlanabilecek ve bu sayede Türkiye dış ticarete de avantajlı hale gelecektir.

Ayrıca ulaşım alanında AB'ye tam anlamıyla uyum söz konusu olamamıştır. Bu durumun AB ülkelerinin Türkiye ulaşım sistemlerine ve ulaşım politikasına bakışını olumsuz etkilemesi mümkündür. Türkiye'nin ulaşım yapısı konusunda olumsuz görüşün hakim olması Türkiye'yle AB ülkeleri arasındaki ticaretin durumunu da etkileyecektir. Çünkü alınan ya da satılan ürünün taşınması konusu dış ticaret açısından önem arz etmektedir.

Tüm bunların yanı sıra Türkiye nüfusu içinde potansiyel iş gücü olarak nitelendirilebilecek birey sayısı oldukça fazladır. Lojistik faaliyetlerde iş gücüne ihtiyaç olması ve lojistiğin istihdam yaratıcı etkisi sayesinde dış ticaret alanında da etkili olmasına sebep olmaktadır. Öyle ki üretimden ürün son alıcıya teslimine kadar dış ticaretin ve lojistik faaliyetlerin her aşaması iç içedir ve gerçekleştirilen dış ticaret faaliyetlerinde lojistik iş gücünden yararlanılmaktadır.

Sonuç olarak Türkiye lojistik sektörü henüz gelişme aşamasındadır, eksiklikleri bulunmaktadır ve doğru politikaların uygulanması ile lojistik alanında başarı mümkün olacaktır. Lojistik alanında başarı da beraberinde dünya dış ticaretindeki payının ve rekabet gücümüzün artmasını mümkün kılacaktır. Böylece Türkiye ekonomik açıdan güç kazanabilecektir. Çünkü dış ticaret ülke ekonomisine

yön veren önemli alanlardan bir tanesidir ve lojistik maliyetler dış ticaret maliyetlerinin önemli kısmını oluşturmakta ve bu nedenle dış ticaret üzerinde etkili olmaktadır. Türkiye'nin dış ticarete rekabet edebilirliği de lojistik performansına bağlıdır. Ayrıca lojistik istihdam bakımından da tüm ülke ekonomisi üzerinde etkili olmaktadır. Türkiye dünya dış ticaretine yön veren ülke olma konusunda önemli bir potansiyele sahiptir. Bu da Türkiye lojistik performansının durumuna ve lojistik üs olma potansiyelinin doğru değerlendirilmesine bağlı olarak gerçekleşebilecektir. Lojistik bu döngüde dış ticarete yön verirken aynı zamanda doğrudan ve de dolaylı olarak Türkiye ekonomisine de yön vererek dünya ekonomisindeki yerini belirlemede etkili olmaktadır.

## KAYNAKÇA

### KİTAP

- Ağaçdelen, Sarp : **İthalat İhracat Budur**, Ankara, Detay Yayıncılık, 2010.
- Alev, Ayça- Sargın, Betül : Kent Danışmanlığı Ofisi, **Dünyadaki Lojistik Köyler**, İzmir, İZTO Yayınları, 2009.
- Altan, Mehmet : **Kapitalizm Bu Köye Uğramadı**, İstanbul, Afa Yayınları, 1994
- Atabey, Ayşegül- Saraç, Taha Bahadır, Abdülkadir Develi : **Dış Ticarete Giriş Ders Notları**, y.y., Atlas Kitabevi, 2006.
- ATSO : **Gümrük Birliği'nin Türk Ekonomisine Etkileri**, ATSO Yayınları, Antalya, 2010.
- Bakan, İsmail ve Diğerleri : **Dış Ticaret İşlemler ve Uygulamalar**, 7.Baskı, Ankara, Gazi Kitabevi, 2010.
- Barber, William J.-Çeviren: İhsan Durdu: **İktisadi Düşünce Tarihi**, Şûle Yayınları, 1995.

- Oğuz, Binhan : **Uluslararası Ticarete Korumacılığın Kaldırılmasının İç ve Dış Piyasalarda Türkiye Ekonomisine Muhtemel Etkileri**, İstanbul, İTO Yayınları, 2004.
- Canitez, Murat ve Diğerleri : **Uygulamalı İhracat İthalat İşlemler ve Dökümantasyon**, 2. Baskı, Ankara, Gazi Kitabevi, 2008.
- Costas T.H., Grammenos : **The Handbook of Maritime Economics and Business**, New jersey, USA 2002.
- Çak, Demet-Çak, Murat : **Gümrük Birliğinin Getirdikleri ve Götürdükleri: Dış Ticaret Vergileri ve İhracat Gelirleri Analizi**, İstanbul, İTO Yayınları, 2007.
- Çancı, Metin-Erdal, Murat : **Lojistik Yönetimi Freight Forwarder El Kitabı 1**, İstanbul, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği Yayınları, 2003.
- Çolak, Ömer Faruk ve Diğerleri : **Gümrük Birliği'nin Türkiye'nin Dış Ticareti Üzerine Etkileri**, Gazi Kitabevi, Ankara, 2008.

Daniş, Erkan-Öztürk, Doğan Selçuk: **Kobiler için Çin Halk Cumhuriyeti Rehberi**, İTO Yayınları, İstanbul, 2010.

Demir, Volkan : **Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması**, İkinci Baskı, İstanbul, Nobel Yayınevi, 2008.

Doughas, M. Lambert-Stock, James R.: Lisa M. Ellram, **Fundamentals of Logistics Management**, The Mc Graw Hill Companies, New York, 1998.

DPT, **3. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 1967.

DPT, **4. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 1979.

DPT, **5. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 1985.

DPT, **6. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 1990.

DPT, **7. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 1996.

DPT, **8. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 2000.

DPT, **9. Beş Yıllık Kalkınma Planı**, Ankara, 2007.

Erdal, Murat-Saygılı, Mehmet : **Lojistik İşletmelerinde Yönetim – Organizasyon ve Flo Yönetimi**, İstanbul, UTİKAD Yayınları, 2007.

- Eymen, U. Erman : **Tedarik Zinciri Yönetimi**, y.y., Kaliteofisi Yayınları, 2007.
- Garrison,William L.-Levinson,David : **The Transportation Experience Policy, Planning, and Deployment**, Oxford University Press, New York, 2006.
- Görçün, Ömer Faruk : **Örnek Olay ve Uygulamalarla Tedarik Zinciri Yönetimi**, İstanbul, Beta Yayınları, 2010.
- Güleş, Hasan Kürşat ve Diğerleri : **Tedarik Zinciri Yönetim Stratejik Planlama, Modelleme ve Optimizasyon**, Ankara, Gazi Kitabevi, 2010.
- Güran, Tevfik : **İktisat Tarihi**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları, 2004.
- Gürdal, Sahavet : **Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi**, İstanbul, İTO Yayınları, 2006.
- Gürlehel, Can Fuat-Alkin, Kerem : **Avrupa Birliği'nin Serbest Ticaret Anlaşmalarına Türkiye'nin de Dahil Edilmesi**, İstanbul, İTO Yayınları, 2010.

- Gürsoy, Yaser : **Dış Ticaret İşlemleri Yönetimi**, Bursa, Ekin Basım Yayın Dağıtım, 3. Baskı, 2007.
- Hobsbawm, E.J. : **Sanayi ve İmparatorluk**, 3. Baskı, Çeviren: Abdullah Ersoy, Ankara, Dost Kitabevi, 2005, s.101.
- İGEME : **100 Soruda Dış Ticaret**, Ankara, DTM Yayınları, 2006.
- İTO : **Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi**, İTO Yayınları, İstanbul, 2006.
- İTO : **Dünya Ticaret Örgütü Kararları ve 2005'te İşletmelere Yansımaları**, İstanbul, İTO Yayınları, 2005.
- İTO : **Türkiye Ekonomisi Araştırmaları: Makro Ekonomik Göstergeler IV. Üç Ay**, İTO Yayınları, İstanbul, 2010.
- İTO : **Almanya Ülke Raporu**, İTO Yayınları, İstanbul, 2009.
- İTO : **ABD Ülke Raporu**, İTO Yayınları, İstanbul, 2008.
- Karacan, Sami-Kaya, Memet : **Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme**, y.y.,Umuttepe Yayınları, 2011.

- Karagül, Mehmet-İlter, Berfu : **Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi Teori ve Uygulama**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 2. Baskı, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım, 2010.
- Kayabaşı, Aydın : **Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2010.
- Keskin, M. Hakan : **Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi Geçmişi, Değişimi, Bugünü, Geleceği**, 2. Baskı, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım, 2008.
- Koban, Emine Keser-Hilal Yıldırım : **Dış Ticarete Lojistik**, Bursa, Ekin Yayınevi, 2010.
- Nelson, Carla A. : **Import-Export How To Take Your Business Across Borders**, 4. Edition, McGraw-Hill Companies, New York, 2009.
- Orhan,Osman Z. : **Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi**, İstanbul, İTO Yayınları, 2003.

- Öztürk, Nazım : **Dış Ticaret Kuram Politika Uygulama**, Ankara, Palme Yayıncılık, 2009.
- Peoples, James-Talley, Wayne K. : Dresner, Martin: **Transportation Labor Issues and Regulatory Reform**, UK, Publishing by Elsevier Ltd., 2004.
- Polat, Ali : **Uluslararası Ticarete Risk Yönetimi**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2008.
- Saatçioğlu, Cem : **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları**, Ankara, Gazi Kitabevi, 2006.
- Savaş, Vural Fuat : **Piyasa Ekonomisi ve Devlet**, İkinci Baskı, Ankara, Liberte Yayınları, 2000.
- Seyidoğlu, Halil-Karluk, Rıdvan : **Uluslararası İktisat**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları, 1999.
- Soğuk, Handan : **Gümrük Birliği'nin Türkiye Ekonomisine Etkileri**, İstanbul, İKV Yayınları, 2002.
- Tanyaş, Mehmet-İris, Çağatay : **Lojistik Sektör Raporu 2010**, MÜSİAD, İstanbul, 2010.

- TOBB : **Ekonomik Rapor 2010**, Ankara, TOBB Yayınları, 2011.
- Tunç, Havva : **Uluslararası Ticaret, Para ve Finans**, İstanbul, Alfa Yayınları, 2004.
- Utkulu, Utku ve Diğerleri : **Türkiye’de Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulaması Teoriden Pratiğe**, 2. Baskı, Ankara, Gazi Kitabevi, 2009.
- Uzunoğlu, Sadi ve Diğerleri : **Temel Ekonomi**, İstanbul, Literatür Yayınları, 2006.
- Ülgen, Gülden : **İktisat Bilimine Giriş**, İstanbul, Der Yayınları, Genişletilmiş ve Gözden Geçirilmiş 2. Basım, 2004.
- Wilmsmeier, Gordon; And Others : **Business and Corporate Aviation Management On-Demand Air Transportation**, MCGRAW-HILL, The United States of America, 2006.
- WTO : **International Trade Statistics 2010**, Switzerland, WTO Publications 2010.
- Vardan, Ömer Cihad ve Diğerleri : **MÜSİAD 2010 Türkiye Ekonomisi Raporu**, İstanbul, MÜSİAD Yayınları, 2010.

- Yıldız, Abdulhamit : **Büyümenin Yolu Afrika'dan Geçiyor,**  
İTO Yayınları, İstanbul, 2010.
- Yükseler, Zafer-Türkan, Ercan : **Türkiye'nin Üretim ve Dış Ticaret  
Yapısında Dönüşüm: Küresel  
Yönelimler ve Yansımalar,** TÜSİAD  
Yayınları, İstanbul,  
TÜSİAD Yayınları, 2006.

#### **MAKALE**

- Akman, Gülsen-Alkan, Atakan : “Tedarik Zinciri Yönetiminde Bulanık  
AHP Yönetimi Kullanılarak  
Tedarikçilerin Performansının  
Ölçülmesi: Otomotiv Yan Sanayiinde  
Bir Uygulama”,**İstanbul Ticaret  
Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi,**  
Sayı: 9, 2006, s.25.
- Aktan, H. Okan : “Dünya Ekonomisindeki Gelişmeler ve  
Türk Dış Ticareti”, **Uluslararası  
Ekonomi ve Dış Ticaret Politikaları,**  
Ankara, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret  
Müsteşarlığı Sayı: 1, 2006, s.71.

- Bayraktutan, Yusuf : “Bilgi ve Uluslararası Ticaret Teorileri”,  
**C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**,  
Cilt 4, Sayı 2, 2003.ss.76-177.
- Bozkurt, Nejat : “Ticaretin Felsefesi, Tarihçesi ve etikle  
Olan Sıkı Bağına İlişkin Bazı  
Saptamalar”,**İstanbul Ticaret,  
Üniversitesi Dergisi**, Sayı: 2,  
Aralık2002.s.161.
- Demirel, Neslihan Özgün-Gökçen, Hadi: “Geri Kazanımlı İmalat Sistemleri İçin  
Lojistik Tasarımı: Literatür  
Araştırması”,**Gazi Üniversitesi  
Mühendislik Mimarlık Dergisi**, Cilt:  
23, Sayı: 4, 2008, s.905.
- Doğanlar,Murat-Bal,Harun-Özmen,Mehmet:“Uluslararası Ticaret ve Türkiye'nin  
İhracat Fonksiyonu”, **Sosyal Bilimler  
Dergisi**, Çukurova Üniversitesi,  
Adana., t.y., s.86.
- Hau L. Lee-Çeviren: Oygur Yamak : “Çevik, Uyarlanabilir ve Uyumlu  
Tedarik Zincirleri”, **Harvard Business  
Review Tedarik Zinciri Yönetimi**,  
Harvard Business School Press  
Corporation, Ankara, Türkiye Metal  
Sanayicileri Sendikası Yayınları, 2005,  
s.87.

Gwartney, James D.-Stroup, Richard L. : Çeviri: Yıldırım Arslan, **Temel Ekonomi**,

Gülenç, İ.Figen-Karagöz, Bihter : “E-Lojistik Ve Türkiye’de E-Lojistik Uygulamaları”, **Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı:15, 2008, s.78.

Karaca, Nil : “Gatt’tan Dünya Ticaret Örgütü’ne”, **Maliye Dergisi**, Sayı: 144, 2003, s.84

Karaçay, Gülsün : “Tersine Lojistik: Kavram ve İşleyiş”, **Çukurova Üniversitesi Enstitü Dergisi**, Cilt: 14, Sayı: 1, 2005, s.318.

Lipsey, Richard G. : “The Theory of Customs Unions”, **Trading Blocks Alternative Approaches to Analyzing Preferential Trade Agreements**, Edited by Jagdis Bhagwati, Pravin Krishna, Arvind Panagaria, Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, 1999, pp.119-123.

Özdemir, İsmail Mansur : “Küreselleşme Sürecinde Türkiye’de Sosyal Devlet ve Sosyal Hizmetler”, Konya, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyoloji Anabilim Dalı, Cilt 4, Sayı 1, 2003, ss.191-192.

- Özdemir, Ali İhsan : “Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları”, **Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Sayı: 23, 2004, s.25.
- Öztürkler, Harun : “Ortadoğu Ülkelerinin Ekonomik Yapılarının Temel Özellikleri”, **Ortadoğu Analiz Dergisi**, Ankara, Orta Doğu Stratejik Araştırmalar Merkezi, Cilt: 1, Sayı: 6, 2009, ss.66-68.
- Özyörük, Bahar : “Tedarik Zincirinde Ürün Dağıtımını İçin 3. Taraf Kullanımı (3PL) ve Firma Seçimi”, **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt: 13, Sayı: 2, 2008, s. 66.
- Sarılgan, Ali Emre : “Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler”, **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt: 11, Sayı: 1, 2011, s.70.

- Sezgin, Şennur : “Türkiyede 1190-2006 Yılları Arası Dış Ticaret Ekonomik Büyüme İlişkisi”, **Kırgızistan-Türkiye Manas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı:22, 2009, ss.176-178.
- Talley, K. : “The Impact of Port Characteristic on , International Maritime Transport Costs”, **Research in Transportation Economics vol.16**, Elsevier JAI, Netherlands, 2006, p.202.
- Tanyeri, Mustafa-Fırat, Aytekin : “Rekabet Değişkeni Olarak Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing)”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, İzmir, Cilt:7 Sayı:3, 2005, ss.273-274.
- T.C. MEB : “Muhasebe Finansman Dış Ticarete Ödeme Şekilleri”, Ankara, **MEGEB**, 2008, s.28.
- Went, Robert : “Küreselleşme Neoliberal İddialar Radikal Yanıtlar”, Çeviren: Emrah Dinç, Yazın Yayıncılık, Ekim, 2001,s.27

- Vergara,F.E.-Khouja, M- Michalewicz,Z.: “An Evolutionary Algorithm for Optimizing Material Flow in Supply Chains”, **Computers and Industrial Engineering**, Vol: 43, Issue 3, 2002, pp. 407-408.
- Yıldırım, Ertuğrul-Dura, Cihan : “Gümrük Birliği’nin Türkiye Ekonomisi Üzerindeki Etkileri Konusundaki Literatüre Bir Bakış”, **Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Kayseri, 2007, s.146.
- Yılmaz, Beytullah-Sulak, Harun : “Finansal ve Mali göstergeler ile Küresel Kriz Öncesi Dünya Ekonomisindeki gelişmeler”, **Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Sayı: 5, Denizli, 2010, s.141.
- Yılmaz, Latif : “Dünya Ekonomisinin Görünümü”, **Bütçe Dünyası**, Ankara, Maliye Bakanlığı Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü, Cilt: 2, Sayı:26, 2007, s.50.

## ÇEVİRİMİÇİ KAYNAKLAR

- AB Genel Sekreterliği: (Çevrimiçi)  
[http://www.abgs.gov.tr/files/AB\\_Iliskileri/AdaylikSureci/IlerlemeRaporlari](http://www.abgs.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/IlerlemeRaporlari), Erişim Tarihi: 07.Temmuz.2011.
- Akarpınar, Bahar : “Tarım Toplumundan Sanayi Toplumuna Geçişte Panayır-Sergi-Fuar-Festivalin Durumu Ve Türkiye Örneği”,(Çevrimiçi)  
[http://turkoloji.cu.edu.tr/HALKBILIM/bahar\\_akarpinar\\_tarim\\_toplumu\\_sanayi\\_toplumu\\_gecis\\_panayir.pdf](http://turkoloji.cu.edu.tr/HALKBILIM/bahar_akarpinar_tarim_toplumu_sanayi_toplumu_gecis_panayir.pdf), Erişim Tarihi: 09. Ağustos.2011.
- Ankara Üniversitesi : (Çevrimiçi)  
[acikarsiv.ankara.edu.tr/browse/5908/cigdem\\_ozmen\\_tez.pdf](http://acikarsiv.ankara.edu.tr/browse/5908/cigdem_ozmen_tez.pdf), Erişim Tarihi: 05.Haziran.2011.
- Ankara Üniversitesi : (Çevrimiçi)  
<http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/16/1014/12314.pdf>, Erişim Tarihi: 09.Temmuz.2011.
- ATO : (Çevrimiçi) [www.atonet.org.tr/BasinAçiklamalarımızveATORaporları](http://www.atonet.org.tr/BasinAçiklamalarımızveATORaporları)., Erişim Tarihi: 10. Ağustos.2011.

- DPT : (Çevrimiçi) <http://www.dpt.gov.tr/PortalDesign/PortalControls/WebIcerikGosterim.as>,  
Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.
- DTM : (Çevrimiçi)  
[www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/.../gelisme.doc](http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/.../gelisme.doc),  
Erişim Tarihi: 12.Şubat.2011.
- DTM : (Çevrimiçi) [www.dtm.gov.tr](http://www.dtm.gov.tr), Erişim Tarihi:  
02.Mart.2011.
- DTM : (Çevrimiçi),  
[www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/.../ozelsayi98.doc](http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/.../ozelsayi98.doc),  
Erişim Tarihi: 10.Temmuz.2011.
- Ege Üniversitesi : (Çevrimiçi) [eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2-M2.pdf](http://eab.ege.edu.tr/pdf/3/C1-S1-2-M2.pdf),  
Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.
- GİB : (Çevrimiçi)  
[http://www.gib.gov.tr/fileadmin/mevzuat/uluslararası\\_mevzuat/gatt95.pdf](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/mevzuat/uluslararası_mevzuat/gatt95.pdf), Erişim Tarihi: 22.Mayıs. 2011.
- Gül, Ekrem - Ekinci, Aykut: “Çevre Düzenlemelerinin Dış Ticaret ve Rekabet Gücü Üzerine Etkisi”,(Çevrimiçi)  
<http://sbe.dumlupinar.edu.tr/7/89.pdf>, Erişim Tarihi:  
11. Ağustos, 2011.

- Hepaktan, C.Erdem : “Türkiye’nin Dönüşüm Sürecinde Dış Ticaret Politikaları”, 2. **Ulusal İktisat Kongresi**, Dokuz Eylül Üniversitesi İİBF İktisat Bölümü, İzmir, (Çevrimiçi)[http://www.deu.edu.tr/userweb/iibf\\_kongre/dosyalar/hepaktan.pdf](http://www.deu.edu.tr/userweb/iibf_kongre/dosyalar/hepaktan.pdf), Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011
- IMF : (Çevrimiçi) <http://www.imf.org/external/about.htm>, 11.Temmuz.2011.
- İKV : (Çevrimiçi) <http://www.ikv.org.tr/pdfs/c10e9c58.pdf>, Erişim Tarihi: 09.Ağustos.2011
- İSO : İstanbul Sanayi Odası Araştırma Şubesi, **Dünya Ekonomisi Bülteni**, 2011, Çevrimiçi, UEDP (Çevrimiçi)<http://www.iso.org.tr/tr/documents/arastirma/dunyaekonomisibulteni.pdf>, Erişim Tarihi: 28.Nisan.2011.
- İSO : (Çevrimiçi) [http://www.iso.org.tr/tr/documents/arastirma/ab\\_temel\\_ekonomik\\_veriler.pdf](http://www.iso.org.tr/tr/documents/arastirma/ab_temel_ekonomik_veriler.pdf), Erişim Tarihi: 26.Temmuz.2011.
- İTÜ : (Çevrimiçi) <http://www.ins.itu.edu.tr>, Erişim Tarihi: 02.Nisan.2011.

- İZTO : (Çevrimiçi)  
<http://www.izto.org.tr/NR/rdonlyres/271E2928-83D9-49BD-AB01-4D1CF9767A75/15570/ABDIS.pdf>,  
Erişim Tarihi: 12.Haziran.2011.
- Kuran,Timur : “Orta Doğu’daki Ekonomik Azgelişmişliğin Kurumsal Kökenleri”,(Çevrimiçi),[http://www.tepav.org.tr/upload/files/haber/1280311456-2.Timur\\_Kuran\\_Konusma\\_Metni.pdf](http://www.tepav.org.tr/upload/files/haber/1280311456-2.Timur_Kuran_Konusma_Metni.pdf), Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.
- MFA : (Çevrimiçi) <http://www.mfa.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 02.Temmuz.2011.
- MFA : (Çevrimiçi) [http://www.mfa.gov.tr/amerika-birlesik\\_nin-dis-ticaret-devletleripolitikasinda-serbest-ticaret-anlasmalarinin-yeri-.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/amerika-birlesik_nin-dis-ticaret-devletleripolitikasinda-serbest-ticaret-anlasmalarinin-yeri-.tr.mfa), Erişim Tarihi: 02. Temmuz.2011.
- MMO : (Çevrimiçi)  
[http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya\\_ekler/75c587c42a43bfd\\_ek.pdf](http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/75c587c42a43bfd_ek.pdf), Erişim Tarihi: 13.Temmuz,2011.
- Neslihan Yılmaz : “Avrupa Birliği Ortak Ticaret Politikası ve Türkiye Tarımının Uyumu”, (Çevrimiçi)  
[diabk.tarim.gov.tr/neslihanyilmaz.pdf](http://diabk.tarim.gov.tr/neslihanyilmaz.pdf), Erişim Tarihi: 21.Haziran.2011.

T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı Anlaşmalar Genel Müdürlüğü, **Hindistan Ülke Profili**, 2011, ss.1-3., (Çevrimiçi) 8566-45205616B94E6888/hindistan.pdf, Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.

TCDD : (Çevrimiçi)  
<http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/yurticibilgi/lojistikkoz.pdf>, Erişim Tarihi: 12.Ocak.2011.

T.C. Ekonomi Bakanlığı: (Çevrimiçi)  
<http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=727D894A-D8D3-8566>, Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.

T.C. Ekonomi Bakanlığı:  
(Çevrimiçi)  
<http://www.ekonomi.gov.tr/index.cfm?sayfa=727D894AD8D3856645203C65F7D00>, Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.

T.C. Ekonomi Bakanlığı: (Çevrimiçi)  
[http://www.ekodialog.com/Konular/kapitalizm\\_nedir.html](http://www.ekodialog.com/Konular/kapitalizm_nedir.html),  
Erişim Tarihi: 09.Ağustos,2011.

T.C. Londra Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği, **İngiltere'nin Genel Ekonomik Durumu ve Türkiye ile Ekonomik-Ticari İlişkileri,**  
(Çevrimiçi)

<http://www.musavirlikler.gov.tr/upload/LON/Ingiltere%20Raporu%202010-web.pdf>, Erişim Tarihi:  
12.Temmuz.2011.

Trakya Üniversitesi : (Çevrimiçi) [http://hilmi.trakya.edu.tr/ders\\_notlari](http://hilmi.trakya.edu.tr/ders_notlari),  
Erişim Tarihi: 02.Ocak.2011.

TÜİD : (Çevrimiçi)  
<http://www.tuid.org.ua/index.php?option=com>, Erişim  
Tarihi: 12.Temmuz.2011.

TÜİK : (Çevrimiçi)  
<http://tuikrapor.tuik.gov.tr/reports/rwservlet?disticaretdb2=&report>, Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.

TÜİK : (Çevrimiçi)  
<http://www.tuik.gov.tr/disticaretapp/disticaret.zul?param1>, Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.

TÜİK : (Çevrimiçi)  
[http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb\\_id=12&ust\\_id=4](http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=12&ust_id=4), Erişim Tarihi: 09.Temmuz.2011.

UBAK : (Çevrimiçi) [www.ubak.gov.tr](http://www.ubak.gov.tr)., Erişim Tarihi:  
12.Temmuz.2011.

- UEDP : (Çevrimiçi)  
<http://www.uedtp.org.tr/dtmadmin/upload/EAD/>,  
Erişim Tarihi: 12.Şubat.2011.
- UTİKAD : (Çevrimiçi) [www.utikad.org.tr/haberler/?id=6609](http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=6609),  
Erişim Tarihi: 10.Ağustos.2011.
- UTİKAD : (Çevrimiçi)  
<http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=8345>,  
Erişim Tarihi: 09.Ağustos.2011.
- WTO : (Çevrimiçi)  
[http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/who\\_w\\_e\\_are\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/who_w_e_are_e.htm), Erişim Tarihi: 11. Temmuz.2011.
- World Bank : (Çevrimiçi) <http://data.worldbank.org/>, Erişim Tarihi:  
02.Ocak.2011.
- World Bank : (Çevrimiçi)  
<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/EXTABOUTUS/0,,pagePK:5000441>, Erişim Tarihi:  
12.Temmuz,2011.
- Yaşar Üniversitesi : (Çevrimiçi) <http://www.yasar.edu.tr/>, Erişim Tarihi:  
21.Mayıs.2011.
- (Çevrimiçi) [www2.aku.edu.tr/~mmasca/iddt\\_I\\_hafta\\_merkantilizm.ppt](http://www2.aku.edu.tr/~mmasca/iddt_I_hafta_merkantilizm.ppt),  
Erişim Tarihi: 05. Ağustos.2011.

(Çevrimiçi) <http://www.ambafrance-tr.org/spip.php?article919>, Erişim Tarihi:  
12.Temuz.2011.

(Çevrimiçi) <http://www.apics.org/>, Erişim Tarihi: 21.Mayıs.2011.

(Çevrimiçi)[http://www.arem.gov.tr/proje/yonetim/Dunyada\\_Kamu\\_yon/meksika.pdf](http://www.arem.gov.tr/proje/yonetim/Dunyada_Kamu_yon/meksika.pdf),  
Erişim Tarihi: 05.Ağustos.2011.

(Çevrimiçi)<http://www.deu.edu.tr/userweb/dilek.seymen/dosyalar/GUMRUK%20BIRLIK.pdf>, Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.

(Çevrimiçi) <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/26/1005/12203.pdf>, Erişim Tarihi:  
05.Ağustos.2011.

Çevrimiçi,[http://www.deloitte.com/view/tr\\_TR/tr/sectorler/53ad84c215db6210VgnVCM100000ba42f00aRCRD.htm](http://www.deloitte.com/view/tr_TR/tr/sectorler/53ad84c215db6210VgnVCM100000ba42f00aRCRD.htm), Erişim Tarihi: 22.Haziran.2011.

(Çevrimiçi) <http://www.elalog.org/>, Erişim Tarihi: 21.Mayıs.2011.

(Çevrimiçi)[http://www.ekodialog.com/Konular/iktisatcilar/klasik\\_ekonomi\\_dusuncesi.html](http://www.ekodialog.com/Konular/iktisatcilar/klasik_ekonomi_dusuncesi.html), Erişim Tarihi: 09.Ağustos.2011

T.C. Gümrük Müşavirliği: (Çevrimiçi) <http://www.gumruk.gov.tr/tr-TR/abdisiliskiler/Sayfalar/ipekyolu.aspx>, Erişim Tarihi: 05.Ağustos.2011.

(Çevrimiçi)<http://www.hec.unil.ch/mbrulhar/papers/elagraa610.pdf>, Erişim Tarihi:  
21. Haziran.2011.

(Çevrimiçi) <http://www.hilalyildirirkeser.com/hilal/meslekiuygulama/230730007.pdf>,  
Erişim Tarihi: 11.Ağustos,2011.

(Çevrimiçi) [http://ius.imoizmir.org.tr/ius\\_bildiriler/48\\_k18\\_ius\\_gozcu.pdf](http://ius.imoizmir.org.tr/ius_bildiriler/48_k18_ius_gozcu.pdf), Erişim  
Tarihi: 05. Ağustos.2011.

(Çevrimiçi) [http://www.muhasabedergisi.com/maliyet-muhasebesi/lojistik- ,  
maliyetler.html](http://www.muhasabedergisi.com/maliyet-muhasebesi/lojistik- , maliyetler.html), Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.

(Çevrimiçi) [http://www.musavirlikler.gov.tr/upload/LON/Ingiltere%20Raporu%2020  
10-web.pdf](http://www.musavirlikler.gov.tr/upload/LON/Ingiltere%20Raporu%202010-web.pdf), Erişim Tarihi: 12.Temmuz.2011.

(Çevrimiçi) [http://sosyolojik.wordpress.com/2009/05/07/feodal-toplumdan-yirminci-  
zyyila-2/](http://sosyolojik.wordpress.com/2009/05/07/feodal-toplumdan-yirminci-zyyila-2/), Erişim Tarihi: 12.Ağustos.2011.

(Çevrimiçi) [http://www.tatsachen-ueber-  
deutschland.de/tr/ekonomi/inhaltsseiten/hintergrund/dis-  
ticaret-politikasi.html?type=1](http://www.tatsachen-ueber-deutschland.de/tr/ekonomi/inhaltsseiten/hintergrund/distribucaret-politikasi.html?type=1), Erişim Tarihi:  
12.Temmuz.2011.